



Doc 9587

سياسات ومواد ارشادية بشأن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي

اعتمدها الأمين العام
ونشرت بموجب سلطته

الطبعة الثالثة — ٢٠٠٨

منظمة الطيران المدني الدولي



Doc 9587

سياسات ومواد ارشادية بشأن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي

اعتمدها الأمين العام
ونشرت بموجب سلطته

الطبعة الثالثة — ٢٠٠٨

منظمة الطيران المدني الدولي

تنشر هذه الوثيقة في طبعات منفصلة باللغات العربية والانجليزية والصينية والفرنسية والروسية والاسبانية،

منظمة الطيران المدني الدولي

999 University Street, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7

للحصول على معلومات عن تقديم طلبات الشراء والاطلاع على جميع أسماء
وكلاء البيع وبائعي الكتب، يرجى زيارة الموقع التالي للايكاو www.icao.int

الطبعة الثانية ١٩٩٩

الطبعة الثالثة ٢٠٠٨

الوثيقة رقم Doc 9587

سياسة ومواد ارشادية بشأن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي

Order Number: 9587

ISBN 978-92-9231-389-0

© ICAO 2008

جميع الحقوق محفوظة. لا يجوز استنساخ أي جزء من هذا المنشور أو تخزينه
في نظام لاسترجاع الوثائق أو تداوله في أي شكل من الأشكال، بدون إذن مكتوب
سلفاً من منظمة الطيران المدني الدولي.

التعديلات

تعلن التعديلات بانتظام في مجلة الايكاو وفي ملاحق كتالوج الايكاو للمطبوعات والمساعدات السمعية والبصرية التدريبية التي تصدر شهريا. ويرجى من القائمين بحفظ هذه الوثيقة الرجوع إلى هاتين الوثيقتين. والجدول أدناه مخصص لتسجيل مثل هذه التعديلات.

سجل التعديلات والتصويبات

التصويبات		
الرقم	التاريخ	ادخل بواسطة

التعديلات		
الرقم	التاريخ	ادخل بواسطة

٦- وتتيح المنشورات التالية المعلومات الأساسية المتعلقة بالاستنتاجات والمقررات الواردة في هذه الوثيقة إلى جانب مواد إرشادية إضافية:

- اتفاقية الطيران المدني الدولي (Doc 7300)
قرارات الجمعية العمومية سارية المفعول (اعتباراً من ٢٨ سبتمبر/أيلول ٢٠٠٧) (Doc 9902)
تقرير المؤتمر الخاص للنقل الجوي (Doc 9199)
تقرير المؤتمر الثاني للنقل الجوي (Doc 9297)
تقرير المؤتمر الثالث للنقل الجوي (Doc 9470)
تقرير المؤتمر العالمي للنقل الجوي (Doc 9644) (ATConf/4-1994)
تقرير المؤتمر العالمي للنقل الجوي (Doc 9819) (ATConf/5-1994)

٧ ومن الوثائق ذات الصلة الخاصة بالموضوع دليل تنظيم النقل الجوي الدولي (Doc 9626)، الذي أعدته الأمانة بناء على طلب المجلس، والذي يشكل وثيقة مرجعية أساسية حول التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي ويكمل ويعزز هذه الوثيقة. ويتضمن الدليل مواد وصفية وتحليلية حول الإجراء والهيكل التنظيميين على المستويات الوطني والثنائي ومتعدد الأطراف، كما يتضمن محتوى تنظيمياً وقضايا أساسية.

٨ ويمكن الاطلاع على مواد إرشادية تتعلق بمجالات أخرى محددة من مجالات تنظيم النقل الجوي الدولي لا تشملها هذه الوثيقة في المنشورات التالية:

اقتصاد وإدارة خدمات المطارات والملاحة الجوية

- سياسات الإيكاو المتعلقة برسوم استخدام المطارات وخدمات الملاحة الجوية (Doc 9082)
دليل اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية (Doc 9161)
دليل اقتصاديات المطارات (Doc 9562)
دليل تعريفات المطارات وتسهيلات الملاحة الجوية (Doc 7100)
تقرير عن الجوانب المالية وما يتصل بها من جوانب تنظيمية وإدارية لتقديم وتشغيل النظم العالمية للملاحة بالأقمار الصناعية (Doc 9660)
تقرير عن مؤتمر اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية (Doc 9764) (ANSConf 2000)

التسهيلات

- الملحق التاسع - التسهيلات
العروض الديناميكية للاستعلامات المتصلة برحلات الطيران (Doc 9249)
وثائق السفر المقروءة آلياً (Doc 9303)
اللائحات الدولية لإرشاد الأشخاص في الموانئ الجوية والبحرية (Doc 9636)
توفير خدمات النقل الجوي للركاب المصابين بعجز (ICAO Circular 274)
إرشادات بشأن بيانات سجلات أسماء الركاب (ICAO Circular 309)

فرض الضرائب

- سياسات الإيكاو بشأن فرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي (Doc 8632)

حماية البيئة

- إرشادات بشأن رسوم انبعاثات الطائرات المتعلقة بنوعية الهواء المحلي (Doc 9884)
إرشادات بشأن استخدام الاتجار بالانبعاثات في مجال الطيران (Doc 9885)

المراجعة في المستقبل

٩- تتضمن هذه الطبعة استنتاجات ومقررات اعتمدها كل من الجمعية العمومية والمجلس وبدأ سريان مفعولها اعتباراً من ٨ أكتوبر ٢٠٠٤. وعملاً بقرار الجمعية العمومية ٣٦-١٥ الذي يوجه المجلس، ضمن جملة أمور، بأن يحتفظ بالتوجيهات التي تتضمنها هذه الوثيقة وأن يكون مستجيباً لمتطلبات البلدان المتعاقدة، سيتم استكمال المجموعة أو تنقيحها من حين لآخر في ضوء القرارات التي سيتخذها كل من الجمعية العمومية والمجلس في المستقبل.

فهرس المحتويات

الصفحة

الجزء الأول — الاتفاقات والترتيبات التنظيمية	1-1
أ) اتفاقية شيكاغو	1-1
ب) اتفاق عبور الخطوط الجوية الدولية	1-2
ج) اتفاق النقل الجوي الدولي	1-7
د) تعريف الخط الجوي المنتظم	1-2
هـ) سياسات التنظيم الاقتصادي العامة	1-2
و) المشاركة والضمانات	1-2
ز) سلامة وأمن الطيران	1-2
الجزء الثاني — ملكية شركات الطيران والعمليات المشتركة	2-1
أ) ملكية شركات الطيران والسيطرة عليها	2-1
ب) هيئات الاستثمار المشترك وتجميع الخطوط الجوية	2-3
ج) الطائرات التي تستثمرها هيئات الاستثمار الدولية	2-4
الجزء الثالث — تنظيم السعة في شركات الطيران	3-1
أ) فقرة نموذجية تخص طريقة التحديد المسبق	3-1
ب) فقرة نموذجية لطريقة "برمودا الأولى"	3-4
ج) فقرة نموذجية للنص على حرية التحديد	3-8
د) السعة والموارد	3-11
الجزء الرابع — الأجور والأسعار الدولية	4-1
أ) قرار الجمعية العمومية بشأن الأجور والأسعار	4-1
ب) البنود الثنائية بشأن التعريفات	4-2
ج) الآليات متعددة الأطراف لتحديد الأجور والأسعار	4-19
د) أساليب العمل والاجراءات التي تتعلق بتحديد الأجور والأسعار	4-21
هـ) القواعد والشروط المقترنة بأجور نقل الركاب على الخطوط المنتظمة	4-23
الجزء الخامس — نظم الحجز الآلي	5-1
أ) قرار الجمعية العمومية بشأن نظم الحجز الآلي	5-1
ب) قرار المجلس بشأن اعداد مدونة الايكاو لقواعد نظم الحجز الآلي	5-2
ج) مدونة قواعد لتنظيم وتشغيل نظم الحجز الآلي	5-2
د) ملاحظات حول تطبيق مدونة قواعد السلوك	5-9
هـ) بندان نموذجيان بشأن نظم الحجز الآلي	5-27
الجزء السادس — الأمور التجارية لشركات الطيران	6-1
أ) الخدمات الأرضية	6-1

الصفحة

- (ب) تبديل العملات وتحويل الايرادات 6-2
- (ج) دفع المصروفات المحلية 6-3
- (د) توظيف الأجانب والحصول على الخدمات المحلية 6-3
- (هـ) بيع وتسويق منتجات الخطوط الجوية 6-4
- (و) الجوانب المتعلقة بالمستهلكين من اقتسام الرموز 6-4
- الجزء السابع — توسيع اطار التنظيم 7-1**
- (أ) تجارة الخدمات 7-1
- (ب) قوانين المنافسة 7-2
- (ج) حماية البيئة 7-4
- (د) فرض الضرائب 7-28
- الجزء الثامن — مسائل تنظيمية أخرى 8-1**
- (أ) تسجيل الاتفاقات والترتيبات 8-1
- (ب) الطائرات: استئجارها واستئجارها العارض وتبادلها 8-2
- (ج) رسوم المطارات ورسوم خدمات الملاحة الجوية 8-3
- (د) الاعانات والمساعدات الحكومية 8-6
- (هـ) البريد الجوي الدولي 8-7
- (و) وقود الطيران 8-7
- المرفق (١) — ارشادات بشأن الخطوط الجوية غير المنتظمة A1-1
- المرفق (٢) — خطوط ارشادية بشأن تجنب وفض الخلافات حول تطبيق قوانين المنافسة على النقل الجوي الدولي A2-1
- المرفق (٣) — التدابير التفضيلية لصالح البلدان النامية في التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي A3-1
- المرفق (٤) — الاستنتاجات والبنود النموذجية والتوصيات الصادرة عن المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي A4-1
- المرفق (٥) — نموذج الإيكاو لاتفاقات الخطوط الجوية A5-1
- المرفق (٦) — سياسات الإيكاو في مجال النقل الجوي A6-1

الجزء الأول

الاتفاقات والترتيبات التنظيمية

(أ) اتفاقية شيكاغو

١-١ تتناول بعض مواد اتفاقية الطيران المدني الدولي (اتفاقية شيكاغو) مسائل أساسية تتعلق بتبادل الحقوق بين الدول في تنظيم النقل الجوي الدولي. وترد أدناه هذه المواد التي تتناول السيادة، وحق تشغيل الرحلات غير المنتظمة، والخطوط الجوية المنتظمة، وتسيير الرحلات المحلية بواسطة شركات خارجية (الكابوتاج)، وتعريف " الخط الجوي". وقد استعرض المجلس في عام ١٩٨٢ المواد ٥ و ٦ و ٩٦ أ) من اتفاقية شيكاغو عملاً بالتوصية رقم ٣ الصادرة عن المؤتمر الخاص للنقل الجوي (١٩٧٧) وخلص المجلس إلى أن تعديل هذه المواد ليس ضرورياً ولا ملائماً أما مواد اتفاقية شيكاغو التي لها تأثير على بعض الجوانب الأخرى للتنظيم الاقتصادي فقد وردت في مواضع أخرى في هذه الوثيقة حسب الموضوعات المحددة الخاصة بها.

المادة الأولى

السيادة

تعترف الدول المتعاقدة بأن لكل دولة السيادة الكاملة والمطلقة على الفضاء الجوي الذي يعلو إقليمها

...

المادة الخامسة

حق الطيران غير المنتظم

توافق كل دولة متعاقدة على أن لجميع طائرات الدول المتعاقدة الأخرى غير المستخدمة في خطوط جوية دولية منتظمة الحق، بشرط مراعاة أحكام هذه الاتفاقية، في الطيران فوق إقليمها أو عبره بدون توقف، أو التوقف فيه لأغراض غير تجارية بدون الحاجة للحصول على ترخيص مسبق، مع احتفاظ الدولة التي يتم الطيران فوقها بالحق في أن تلزمها بالهبوط. ومع ذلك تحتفظ كل دولة متعاقدة، لأسباب تتعلق بسلامة الطيران، بالحق في إلزام الطائرات التي ترغب في الطيران فوق مناطق يتعذر الوصول إليها أو مناطق غير مزودة بتسهيلات كافية للملاحة الجوية، بأن تتبع الطرق المعينة أو أن تحصل على إذن خاص لمثل هذه الرحلات.

وإذا كانت الطائرات المذكورة مستخدمة في نقل ركاب أو بضائع أو بريد لقاء أجر أو بموجب عقد تأجير ماعدا الخطوط الجوية الدولية المنتظمة، فيكون لها أيضاً امتياز أخذ أو إنزال ركاب أو بضائع أو بريد شريطة مراعاة أحكام المادة السابعة، مع احتفاظ الدولة التي يتم فيها الأخذ أو الإنزال بالحق في فرض ما قد تراه ملائماً من أنظمة أو شروط أو قيود.

المادة السادسة

الخطوط الجوية المنتظمة

لا يجوز تشغيل أي خط جوي دولي منتظم فوق إقليم دولة متعاقدة أو في داخله، إلا بإذن خاص أو أي ترخيص آخر من تلك الدولة وطبقاً لشروط ذلك الإذن أو الترخيص.

المادة السابعة

النقل الداخلي

يكون لكل دولة متعاقدة الحق في أن ترفض السماح لطائرات الدول المتعاقدة الأخرى بأن تأخذ في إقليمها أي ركاب أو بريد أو بضائع لنقلهم لقاء أجر أو بموجب عقد تاجير إلى نقطة أخرى داخل إقليمها. وتتعهد كل دولة متعاقدة ألا تعقد أي ترتيبات تمنح بالتحديد مثل هذا الامتياز، على أساس مطلق، لدولة أخرى أو لمؤسسة نقل جوي تابعة لدولة أخرى، أو أن تحصل لنفسها على مثل هذا الامتياز المطلق من أي دولة أخرى.

...

المادة السادسة والتسعون

لأغراض هذه الاتفاقية، يقصد بالعبارات الآتية المعاني المذكورة أمامها :

(أ) "خط جوي" يقصد به أي خط جوي منتظم تستخدم فيه طائرات للنقل العام للركاب أو البريد أو البضائع.

...

(ب) اتفاق عبور الخطوط الجوية الدولية

٢-١ تتضمن الوثيقة الختامية لمؤتمر الطيران المدني الدولي (شيكاغو ١٩٤٤)، ضمن جملة أمور، اتفاق عبور الخطوط الجوية الدولية الذي يتم بمقتضاه تبادل الحقوق غير التجارية للخطوط الجوية المنتظمة على أساس متعدد الأطراف ويرد أدناه النص الكامل للاتفاق. وقد بلغ عدد الدول المتعاقدة التي انضمت إليه ١٢٣ دولة في أول مايو ٢٠٠٧

تعلن الدول التي توقع وتقبل هذا الاتفاق لعبور الخطوط الجوية الدولية، باعتبارها أعضاء في منظمة الطيران المدني الدولي، عما يلي :

المادة الأولى

القسم الأول

تمنح كل دولة متعاقدة للدول المتعاقدة الأخرى الحريتين الجويين التاليين فيما يتعلق بالخطوط الجوية الدولية المنتظمة:

(١) حرية الطيران عبر اقليمها بدون هبوط.

(٢) حرية الهبوط فوق اقليمها لأغراض غير تجارية.

لا تسري المزايا التي يتضمنها هذا القسم على المطارات المستخدمة لأغراض عسكرية دون أي خط جوي دولي منتظم. وفي مناطق الأعمال العدائية أو المناطق المحتلة عسكرياً، وفي الطرق المؤدية إلى هذه المناطق في زمن الحرب يكون استعمال الحريتين المذكورتين مقيداً بموافقة السلطات العسكرية المختصة.

القسم الثاني

تستعمل الحريتان سالفتا الذكر طبقاً لأحكام الاتفاق المؤقت للطيران المدني الدولي وطبقاً لأحكام اتفاقية الطيران المدني الدولي بعد أن يبدأ نفاذها، وهما الاتفاق والاتفاقية الموقعين في شيكاغو في ٧/١٢/١٩٤٤.

القسم الثالث

يحق للدولة المتعاقدة التي تمنح شركات الطيران في أي دولة متعاقدة أخرى حرية التوقف لأغراض غير تجارية أن تطلب من تلك الشركات تقديم خدمات تجارية معقولة في المطارات التي تتوقف فيها.

يجب ألا تنطوي هذه الطلبات على أي تمييز بين شركات الطيران التي تشغل عملياتها على نفس الطريق الجوي، ويجب أن تراعي الطلبات سعة الطائرات، ويجب أن تمارس بطريقة لا تخل بالعمليات العادية للخطوط الجوية الدولية المعنية ولا بحقوق والتزامات أي دولة متعاقدة.

القسم الرابع

يجوز لكل دولة متعاقدة رهناً بأحكام هذا الاتفاق

(١) أن تحدد الطريق الجوي الذي يجب أن يتبعه أي خط جوي دولي في داخل اقليمها وكذلك المطارات التي يمكن أن يستخدمها ذلك الخط.

(٢) أن تفرض رسوماً عادلة ومعقولة أو تسمح بفرضها على أي من تلك الخطوط نظير استخدام تلك المطارات وغيرها من التجهيزات. ويجب ألا تتجاوز هذه الرسوم ما تدفعه طائراتها الوطنية المشغلة في خطوط دولية مماثلة لقاء استخدام تلك المطارات والتجهيزات، بشرط أنه بناء على طلب أي دولة متعاقدة ذات مصلحة يجب أن يعيد مجلس منظمة الطيران المدني الدولي الذي أنشئ بمقتضى الاتفاقية المذكورة أعلاه النظر في الرسوم المفروضة لاستعمال المطارات أو التجهيزات الأخرى، ويقدم المجلس إلى الدولة المعنية الواحدة أو الأكثر تقريراً وتوصيات بشأن هذه الرسوم.

القسم الخامس

تحتفظ كل دولة متعاقدة بحقها في تعليق أو إلغاء أي شهادة أو أي ترخيص ممنوح لشركة نقل جوي تابعة لدولة أخرى في أي حالة لا تطمئن فيها إلى أن جزءاً ملموساً من ملكية تلك الشركة ومراقبتها الفعالة في يد مواطنين من تلك الدولة المتعاقدة، أو في حالة إخفاق تلك الشركة في الامتثال لقوانين الدولة التي تعمل في اقليمها، أو إخفاقها في أداء ما عليها من التزامات بمقتضى هذا الاتفاق.

المادة الثانية

القسم الأول

يجوز للدولة المتعاقدة التي تعتبر أن تصرف أي دولة متعاقدة أخرى بمقتضى هذا الاتفاق بسبب لها إجحافاً أو مشقة أن تطلب إلى المجلس بحث الموقف. ويجب أن يتحرى المجلس عن الموقف بناء على ذلك، وأن يدعو الدول المعنية إلى التشاور. وإذا فشلت المشاورات في حل هذه الصعوبة جاز للمجلس أن يصدر استنتاجاته وتوصياته الملائمة إلى الدول المتعاقدة المعنية. وإذا رأى المجلس أن الدولة المتعاقدة المعنية لم تقم بعد ذلك بدون سبب معقول باتخاذ التدابير المناسبة لتصحيح الموقف، جاز له أن يوصي الجمعية العمومية للمنظمة بتعليق حق تلك الدولة المتعاقدة في التمتع بالحقوق والمزايا المنصوص عليها في هذا الاتفاق إلى أن تتخذ تلك التدابير. ويجوز للجمعية العمومية بغالبية الثلثين أن تعلق حق تلك الدولة المتعاقدة في التمتع بالعضوية على هذا النحو لأي مدة تراها ملائمة أو إلى أن يرى المجلس أن تلك الدولة قد اتخذت الإجراءات التصحيحية.

القسم الثاني

أي خلاف ينشأ بين دولتين متعاقدين أو أكثر حول تفسير هذا الاتفاق أو تطبيقه ولا تنتسنى تسويته بالتفاوض، يجب أن تطبق عليه أحكام الفصل الثامن عشر من الاتفاقية المذكورة بنفس الطريقة المقررة فيها للتعامل مع أي خلاف ينشأ حول تفسيرها أو تطبيقها.

المادة الثالثة

يظل هذا الاتفاق سارياً طوال سريان الاتفاقية المذكورة، بشرط أن يكون لأي دولة متعاقدة طرف في هذا الاتفاق أن تنسحب منه بتقديم إشعار مسبق مدته عام واحد إلى حكومة الولايات المتحدة الأمريكية، ويجب على هذه الحكومة أن تخطر فوراً جميع الدول المتعاقدة الأخرى بذلك الإشعار وبالانسحاب.

المادة الرابعة

رهنًا بسريان الاتفاقية المذكورة أعلاه، تعتبر كل الإشارات الواردة هنا إلى نصوصها، غير الإشارات الواردة في القسم الثاني من المادة الثانية وفي المادة الخامسة، إشارات إلى الاتفاق المؤقت بشأن الطيران المدني الدولي المحرر في شيكاغو في ٧/١٢/١٩٤٤، وتعتبر الإشارات إلى منظمة الطيران المدني الدولي والجمعية العمومية والمجلس إشارات إلى منظمة الطيران المدني الدولي المؤقتة والجمعية العمومية المؤقتة والمجلس المؤقت على التوالي.

المادة الخامسة

تعرف كلمة " إقليم " لأغراض هذا الاتفاق بالتعريف الوارد في المادة الثانية من الاتفاقية المذكورة أعلاه.

المادة السادسة

إن المندوبين الموقعين أدناه الموفدين إلى مؤتمر الطيران المدني الدولي، المعقود في شيكاغو في ١/١١/١٩٤٤، قد وقعوا على هذا الاتفاق على أساس أن تخطر كل من الحكومات التي تم التوقيع على هذا الاتفاق بالنيابة عنها حكومة الولايات المتحدة الأمريكية بأسرع ما يمكن بما إذا كان التوقيع نيابة عنها يشكل قبولها للاتفاق والتزاماً ترتبط به.

يجوز لكل دولة عضو في منظمة الطيران المدني الدولي أن تقبل هذا الاتفاق بوصفه التزاما ترتبط به بمقتضى اشعار بقبولها تقدمه الى حكومة الولايات المتحدة، ويصبح ذلك القبول ساريا اعتبارا من تاريخ استلام هذه الحكومة لذلك الاشعار .

يسري هذا الاتفاق بوصفه اتفاقا بين دول متعاقدة فور قبول كل منها له. ويصبح بعد ذلك ملزما لكل دولة أخرى تعلن قبولها له لحكومة الولايات المتحدة اعتبارا من تاريخ تسلم هذه الحكومة لخطار القبول. وتطلع حكومة الولايات المتحدة جميع الدول التي وقعت هذا الاتفاق والدول التي أعلنت قبوله على تاريخ كل قبول وتاريخ السريان على كل دولة قبلته.

اثباتا لذلك، قام الموقعون أدناه المفوضون على النحو الواجب بتوقيع هذا الاتفاق كل بالنيابة عن حكومته في التواريخ المبينة أمام كل توقيع.

حرر في شيكاغو في اليوم السابع من شهر ديسمبر من عام ١٩٤٤ باللغة الانجليزية. وأعد نص له باللغات الانجليزية والفرنسية والاسبانية بنفس الحجية، ويفتح باب التوقيع عليه في واشنطن العاصمة. ويودع النصاب في محفوظات حكومة الولايات المتحدة الأمريكية، وتسلم هذه الحكومة صوراً معتمدة رسمياً من النصين الى حكومات جميع الدول الموقعة على هذا الاتفاق والدول التي قبلته.

٣-١ حدثت الجمعية العمومية الدول على التصديق على اتفاق العبور في عدة مناسبات، وما زالت تقوم بذلك استمرارا للسياسة الواردة في قرار ٣٦-١٥ للجمعية العمومية، كما دعا المؤتمر العالمي الرابع للنقل الجوي لعام ١٩٩٤ (ATConf/4) والمؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي لعام ٢٠٠٣ (ATConf/5) جميع الدول الى الانضمام الى هذه الاتفاقية والى تنفيذها.

قرار الجمعية العمومية

القرار ٣٦-١٥: المرفق (أ)، القسم الأول (مقتطفات)

...

ولما كان أحد أهداف اتفاقية شيكاغو هو تشغيل خدمات النقل الجوي الدولية تشغيلاً سليماً واقتصادياً، وكان اتفاق عبور الخدمات الجوية الدولية في هذا الخصوص يسهل على الدول المتعاقدة الأطراف فيه تحقيق هذا الهدف.

...

فان الجمعية العمومية:

٢- **تحث** الدول المتعاقدة التي لم تتضمن بعد إلى اتفاق عبور الخدمات الجوية الدولية على أن تبادر على وجه السرعة إلى النظر في الانضمام إليه.

...

١٠- **تطلب** من رئيس المجلس والأمين العام أن يشجعا على انضمام الجميع إلى اتفاق عبور الخدمات الجوية الدولية وتنفيذه، وأن يحثا الدول المتعاقدة على إبلاغ الأمانة العامة بمدى اعترافها الانضمام إلى هذا الاتفاق.

توصية المؤتمر الرابع للنقل الجوي (مقتطفات)

إن المؤتمر:

١- إذ يقر بما يلي:

...

(م) أن اتفاق عبور الخطوط الجوية الدولية قد قدم إسهاما مهما في تطوير الطيران المدني خلال الخمسين سنة الماضية.

...

٣- يوصي بما يلي :

...

(أ) أن تواصل الدول، وأن تقوم الإيكواو بتشجيع، الانضمام العالمي الى اتفاق عبور الخطوط الجوية الدولية وتنفيذه.

...

٤-١ اعتمد المؤتمر الثالث للنقل الجوي (١٩٨٥) توصيتين متعلقتين بالطيران فوق أراضي الدول الأخرى، إحداهما متصلة باتفاق عبور الخطوط الجوية الدولية والأخرى بعدم فرض موانع على طيران الطائرات المدنية فوق أراضي الدول الأخرى عند مغادرتها البلدان غير الساحلية ووصولها إليها.

التوصية رقم (٧) الصادرة من المؤتمر الثالث للنقل الجوي

يوصي بأن تضمن الدول المتعاقدة السماح بالطيران فوق أراضيها على أساس غير تمييزي بما يتفق مع الالتزامات التي ارتبطت بها بمقتضى انضمامها الى اتفاقية شيكاغو واتفاق عبور الخطوط الجوية الدولية.

التوصية رقم (٨) الصادرة من المؤتمر الثالث للنقل الجوي

- ١- يوصي بأن يدرس المجلس التدابير الملائمة لحل المشكلات الخاصة المعروضة على انتباه المجلس بشأن العقبات التي تعرقل طيران الطائرات المدنية المتجهة الى البلدان غير الساحلية والوافدة منها فوق أراضي دول أخرى.
- ٢- يوصي بالأ تفرص الدول المتعاقدة عقبات لا ضرورة لها على طيران الطائرات المدنية فوق أراضيها في طريقها الى البلدان غير الساحلية وفي طريقها منها، وذلك مراعاة للصعوبات الخاصة التي تواجهها هذه البلدان.

(ج) اتفاق النقل الجوي الدولي

٥-١ تضمنت الوثيقة الختامية لمؤتمر الطيران المدني الدولي (شيكاغو، ١٩٤٤) أيضا "اتفاق النقل الجوي الدولي" وقد بدأ سريان هذا الاتفاق الذي يقضي بالتبادل متعدد الأطراف للحقوق في عام ١٩٤٥ بالنسبة لتسع عشرة دولة، انسحبت ثمان منها في وقت لاحق واعتبارا من أول مايو ٢٠٠٧ بلغ عدد الدول الأطراف في الاتفاق ١١ دولة. ولقد صيغ النص باللغة الانجليزية ولم تعتمد له ترجمة رسمية. أما النسخ الفرنسية والأسبانية والروسية فقد ترجمت في الأمانة العامة للإيكاو

وفي عامي ١٩٤٦ و ١٩٤٧ حاولت منظمة الطيران المدني الدولي المؤقتة إعداد اتفاق متعدد الأطراف يهدف الى تبادل حقوق الحركة الجوية، وتحديد أساليب تنظيم السعة، والتعريفات وأساليب العمل المجففة. وكان من شأن هذا الاتفاق أن يكمل اتفاق النقل الجوي الدولي، إلا أن تلك الجهود لم تنجح، ومنذ ذلك الوقت يتم تنظيم النقل الجوي الدولي أساسا من خلال اتفاقات ثنائية الأطراف بين الدول مع أن تعدد الأطراف في الحقوق التجارية لا يزال أحد أهداف المنظمة (ويمكن الاطلاع على المزيد من المعلومات عن التنظيم متعدد الأطراف في الباب الثالث من Doc 9626- دليل تنظيم النقل الجوي الدولي).

ان الدول الأعضاء في منظمة الطيران المدني الدولي التي توقع اتفاق النقل الجوي الدولي هذا وتقبله، تعلن عما يلي:

المادة الأولى

القسم الأول

تمنح كل دولة متعاقدة الدول المتعاقدة الأخرى الحريات الجوية التالية للخطوط الجوية الدولية المنتظمة:

- (١) حرية الطيران عبر اقليمها بدون هبوط.
- (٢) حرية الهبوط لأغراض غير تجارية.
- (٣) حرية إنزال ركاب و بريد وبضائع من أراضي دولة جنسية الطائرة.
- (٤) حرية حمل ركاب و بريد وبضائع الى أراضي دولة جنسية الطائرة.
- (٥) حرية حمل ركاب و بريد وبضائع الى أراضي أي دولة متعاقدة أخرى، وإنزال ركاب و بريد وبضائع من أراضي دولة متعاقدة أخرى.

بالنسبة للحريات المحددة في الفقرات (٣) و (٤) و (٥) من هذا الجزء، فان تعهد كل دولة لا يتعلق إلا بالخطوط العابرة في طريق جوي يشكل خط سير مباشرا بدرجة معقولة ويبدأ وينتهي في إقليم دولة جنسية الطائرة.

لا تنطبق الحريات المذكورة في هذا القسم على المطارات المستخدمة للأغراض العسكرية إلا في حالة الخط الجوي الدولي المنتظم. أما في مناطق الأعمال العدائية أو المناطق المحتلة عسكريا وفي زمن الحرب فان ممارسة هذه الحريات تخضع لموافقة السلطات العسكرية المختصة.

القسم الثاني

تمارس الحريات المذكورة أعلاه وفقا لأحكام الاتفاق المؤقت بشأن الطيران المدني الدولي، ثم وفقا لأحكام اتفاقية الطيران المدني الدولي بعد بدء سريانها، المحررين في شيكاغو في ٧/١٢/١٩٤٤

القسم الثالث

يحق للدولة المتعاقدة التي تمنح شركات الطيران التابعة لدولة متعاقدة أخرى حرية التوقف لأغراض غير تجارية أن تطلب من تلك الشركات تقديم خدمات تجارية معقولة في المطارات التي تتوقف فيها

ويجب ألا ينطوي هذا الطلب على أي تمييز بين شركات الطيران التي تعمل على نفس الطريق الجوي، ويجب أن تراعى فيه سعة الطائرة، ويجب أن يمارس بطريقة لا تضر بالعمليات العادية للخطوط الجوية الدولية المعنية ولا بحقوق والتزامات أي دولة متعاقدة

القسم الرابع

يحق لكل دولة متعاقدة أن ترفض السماح لطائرات الدول المتعاقدة الأخرى بأخذ ركاب أو بريد أو بضائع من داخل اقليمها لقاء مكافأة أو أجر إلى مطار آخر في داخل أراضيها. وتتعهد كل دولة متعاقدة بعدم عقد أي ترتيبات لمنح هذه الحرية لأي دولة أخرى دون غيرها أو لشركة طيران أجنبية دون غيرها، كما تتعهد بألا تحصل لنفسها وحدها على هذه الحرية من أي دولة أخرى

القسم الخامس

رهنًا بأحكام هذا الاتفاق يجوز لكل دولة متعاقدة :

- (١) أن تعين الطريق الذي يسلكه فوق اقليمها أي خط جوي دولي وأن تعين المطارات التي قد يستخدمها أي خط من هذا القبول.
- (٢) أن ترفض رسوما عادلة ومعقولة أو تسمح بفرضها على أي خط من هذا القبول نظير استخدام هذه المطارات والتجهيزات الأخرى. ويجب ألا تتجاوز هذه الرسوم ما تدفعه طائراتها الوطنية المشغلة في خطوط دولية مماثلة نظير استخدام تلك المطارات والتجهيزات، بشرط أنه بناء على طلب أي دولة متعاقدة ذات مصلحة يجب أن يعيد مجلس منظمة الطيران المدني الدولي الذي أنشئ بمقتضى الاتفاقية المذكورة أعلاه النظر في الرسوم المفروضة لاستعمال المطارات والتجهيزات الأخرى، ويقدم المجلس تقريرا إلى الدولة المعنية الواحدة أو الأكثر وتوصيات بشأن هذه الرسوم.

القسم السادس

تحتفظ كل دولة متعاقدة بحقها في تعليق أو إلغاء أي شهادة أو أي ترخيص ممنوح لشركة نقل جوي تابعة لدولة أخرى في أي حالة لا تطمئن فيها إلى أن جزءا ملموسا من ملكية تلك الشركة ومراقبتها الفعالة في يد مواطنين من تلك الدولة المتعاقدة، أو في حالة عدم امتثال تلك الشركة لقوانين الدولة التي تعمل في اقليمها، أو عدم أداء ما عليها من التزامات بمقتضى هذا الاتفاق

المادة الثانية

القسم الأول

تقبل الدول المتعاقدة أن يلغي هذا الاتفاق كل التزام وتفاهم فيما بينها يتعارض مع شروطه، وتتعهد بعدم عقد أي التزام أو تفاهم من هذا القبيل. ويجب على أي دولة متعاقدة تعهدت بأي التزامات متعارضة مع هذا الاتفاق أن تتخذ فوراً الخطوات اللازمة لإعفاؤها من هذه الالتزامات. وإذا تعهدت أي شركة طيران تابعة لأي دولة متعاقدة بأي من التزام يتعارض مع الاتفاق، وجب على دولة جنسية الشركة أن تبذل قصارى جهدها للتوصل إلى إنهاء ذلك الالتزام على الفور، وأن تعمل على إنهائه بأسرع ما تسمح به الإجراءات القانونية بعد سريان هذا الاتفاق

القسم الثاني

رهنًا بأحكام القسم السابق، يجوز للدولة المتعاقدة أن تتخذ من الترتيبات المتعلقة بالخطوط الجوية ما لا يتعارض مع هذا الاتفاق. ويجب أن تسجل هذه الترتيبات على الفور لدى المجلس، ويقوم المجلس بإشهارها بأسرع ما يمكن

المادة الثالثة

تتعهد كل دولة متعاقدة عند إنشاء وتشغيل خطوطها العابرة لدول أخرى أن تقيم الاعتبار الواجب لصالح الدول المتعاقدة الأخرى بحيث لا يحدث تدخل بلا داع في خطوطها الإقليمية ولا تعيق تطوير خطوط تلك الدول العابرة لدول أخرى.

المادة الرابعة

القسم الأول

يجوز لكل دولة متعاقدة أن تقرر ألا تتلقى الحقوق وألا تمنح الامتيازات المنصوص عليها في الفقرة (٥) من القسم الأول من المادة الأولى إذا أُلحقت بهذا الاتفاق تحفظاً بذلك عند توقيعه أو الانضمام إليه، ويجوز لها في أي وقت بعد قبول الحقوق والالتزامات أن تتسحب من تلك الحقوق والالتزامات بموجب إشعار مسبق مدته ستة أشهر تقدمه إلى المجلس. ويجوز لهذه الدولة المتعاقدة أن تأخذ تلك الحقوق والالتزامات أو أن تستأنفها، حسب الحالة، بموجب إشعار مسبق مدته ستة أشهر تقدمه إلى المجلس. ولا يوجد التزام على أي دولة متعاقدة بمنح أي حقوق بمقتضى الفقرة المذكورة لأي دولة متعاقدة لم ترتبط بأحكام الفقرة نفسها.

القسم الثاني

يجوز للدولة المتعاقدة التي تعتبر أن الإجراءات المتخذة بمقتضى هذا الاتفاق في أي دولة متعاقدة أخرى تسبب إجحافاً أو مشقة أن تطلب إلى المجلس بحث الموقف. ويجب على المجلس بناء على ذلك أن يتحرى الموضوع ويدعو الدول المعنية إلى التشاور. وإذا فشلت المشاورات في حل تلك الصعوبة، جاز للمجلس أن يقدم الاستنتاجات والتوصيات الملائمة إلى الدول المتعاقدة المعنية. وإذا رأى المجلس بعد ذلك أن دولة متعاقدة معينة لم تتخذ الإجراءات التصحيحية المناسبة دون سبب معقول، جاز للمجلس أن يوصي الجمعية العمومية للمنظمة المذكورة أعلاه بتعليق تمتع تلك الدولة المتعاقدة بالحقوق والمزايا المنصوص عليها في هذا الاتفاق إلى حين اتخاذ تلك الإجراءات. وللجمعية العمومية بغالبية الثلثين أن تعلق عضوية الدولة المتعاقدة للفترة التي تعتبرها ملائمة أو إلى أن يقرر المجلس أن تلك الدولة قد اتخذت الإجراءات التصحيحية.

القسم الثالث

أي خلاف ينشأ بين دولتين متعاقدتين أو أكثر حول تفسير هذا الاتفاق أو تطبيقه ولا تنتسنى تسويته بالتفاوض، تطبيق عليه أحكام الفصل الثامن عشر من الاتفاقية المذكورة أعلاه بنفس الطريقة المقررة فيها للتعامل مع أي خلاف ينشأ حول تفسيرها أو تطبيقها.

المادة الخامسة

يظل هذا الاتفاق ساريا طوال سريان الاتفاقية المذكورة أعلاه، بشرط أن يكون لأي دولة متعاقدة طرف في هذا الاتفاق أن تنسحب منه بتقديم إشعار مسبق مدته عام واحد الى حكومة الولايات المتحدة الأمريكية، ويجب على هذه الحكومة أن تخطر فورا جميع الدول المتعاقدة الأخرى بذلك الإشعار وبالانسحاب.

المادة السادسة

ر هنا بسريان الاتفاقية سالفة الذكر، تعتبر كل الاشارات الواردة هنا الى نصوصها، غير الاشارات الواردة في القسم الثالث من المادة الرابعة وفي المادة السابعة، إشارات الى الاتفاق المؤقت بشأن الطيران المدني الدولي المحرر في شيكاغو في ٧/١٢/١٩٤٤، وتعتبر الاشارات الى منظمة الطيران المدني الدولي والجمعية العمومية والمجلس، إشارات الى منظمة الطيران المدني الدولي المؤقتة والجمعية العمومية المؤقتة والمجلس المؤقت على التوالي.

المادة السابعة

تعرف كلمة " إقليم " لأغراض هذا الاتفاق بالتعريف الوارد في المادة الثانية من الاتفاقية المذكورة أعلاه.

المادة الثامنة

التوقيع على الاتفاق والانضمام اليه

إن المندوبين الموقعين أدناه الموفدين الى مؤتمر الطيران المدني الدولي المعقود في شيكاغو في ١/١١/١٩٤٤، قد وقعوا على هذا الاتفاق على أساس أن تخطر كل من الحكومات التي تم التوقيع على هذا الاتفاق بالنيابة عنها حكومة الولايات المتحدة الأمريكية بأسرع ما يمكن بما اذا كان التوقيع نيابة عنها يشكل قبولها للاتفاق والتزاما ترتبط به.

يجوز لكل دولة عضو في منظمة الطيران المدني الدولي أن تقبل هذا الاتفاق بوصفه التزاما ترتبط به بمقتضى إشعار بقبولها تقدمه الى حكومة الولايات المتحدة، ويصبح ذلك القبول ساريا اعتبارا من تاريخ استلام هذه الحكومة لذلك الإشعار

يسري هذا الاتفاق بوصفه اتفاقا بين دول متعاقدة فور قبول كل منها له. ويصبح بعد ذلك ملزما لكل دولة أخرى تعلن قبولها لحكومة الولايات المتحدة اعتبارا من تاريخ تسلم هذه الحكومة لإخطار القبول. وتطلع حكومة الولايات المتحدة جميع الدول التي وقعت هذا الاتفاق والدول التي أعلنت قبوله على تاريخ كل قبول وتاريخ السريان على كل دولة قبلته.

(د) تعريف الخط الجوي الدولي المنتظم

٦-١ في عام ١٩٥٢ اعتمد المجلس تعريفا لعبارة "الخط الجوي الدولي المنتظم" لإرشاد الدول في تفسير أو تطبيق المادتين الخامسة والسادسة من الاتفاقية وتضمن التعريف أيضا بعض الملاحظات بشأن تطبيق التعريف، وتحليلا للحقوق الممنوحة بمقتضى المادة الخامسة من الاتفاقية واقترحت التوصية الثالثة للمؤتمر الخاص للنقل الجوي (١٩٧٧) أن ينظر المجلس في إمكانية تنقيح هذا التعريف ولقد بحث فريق خبراء تنظيم خطوط النقل الجوي تلك المسألة وخلص إلى أن التعريف لا يحتاج إلى تنقيح ومع ذلك وبغرض التأكيد على مرونة التعريف، اقترح فريق الخبراء تعديل الملاحظات بشأن تطبيق التعريف. وقبل مؤتمر النقل الجوي الثاني استنتاجات فريق الخبراء، وأيد المجلس فيما بعد توصية المؤتمر في هذا الشأن. ويرد أدناه كل من التعريف والملاحظات المنقحة وتحليل الحقوق.

بتطور صناعة الخطوط الجوية واتباع سياسات جوية ليبرالية في بعض الدول والأقاليم، أصبح التمييز بين الخطوط الجوية المنتظمة والخطوط الجوية غير المنتظمة متزايدا الإبهام وفي حالة العمليات الجوية المشغلة بين الدول في داخل الاتحاد الأوروبي، أزيلت "الصفة الثالثة" من تدابير فك القيود عن النقل الجوي، التي اعتمدت في عام ١٩٩٢، التمييز التنظيمي بين نوعي الخطوط (بالسماح لشركات النقل غير المنتظم بتشغيل خطوط منتظمة وبيع منتجاتها مباشرة إلى الجمهور)

تعريف الخط الجوي الدولي المنتظم

إن الخط الجوي الدولي المنتظم هو سلسلة من رحلات الطيران تتميز بجميع المميزات التالية :

- (أ) تمر بالفضاء الجوي فوق أراضي أكثر من دولة.
- (ب) تؤديها الطائرات لنقل الركاب أو البريد أو البضائع لقاء أجر، على أن تكون كل رحلة مفتوحة لاستعمال الجمهور.
- (ج) يجري تشغيلها، بهدف خدمة الحركة الجوية بين نفس النقطتين أو النقاط،
 - (١) إما وفقا لجدول زمني معلن عنه.
 - (٢) وإما برحلات منتظمة أو متكررة لدرجة تشكل سلسلة منتظمة بصورة ملحوظة.

ملاحظات بشأن تطبيق التعريف

خلفية عامة

- ١- يتضمن هذا التعريف بطبيعة الحال الخط الذي:
 - (أ) يشكل جزءا من شبكة دولية للخطوط، تشغل الرحلات وفقا لجدول زمني معلن.
 - (ب) ويتمتع عليه الراكب الطالب بفرصة معقولة لتهيئة الحجز.
 - (ج) ويشغل عادة بغض النظر عن أي تقلبات قصيرة الأجل في الحمولة
 - (د) ويقدم للمنتفع صاحب التذكرة أو فاتورة الشحن الجوي الملائمة تسهيلات التوقف والتوصيل بطائرات أخرى، رهنا بالاتفاقات الدولية ذات الصلة إن وجدت

- ٢- ونظرا للخصائص التشغيلية التي عبر عنها هذا التعريف، ورهنا بالاعتبارات الواردة في الملاحظة رقم ٦ أدناه، يجوز للدول أن تصنف حسب تقديرها الخط على أنه منتظم إذا كان مشغلا مثلا على النحو التالي :
- (أ) وفقا لعقد استئجار معقود مع مؤجر أو أكثر بقصد استخدام سعة الطائرة بكاملها.
- (ب) بتكرار وانتظام.

تكامل عناصر التعريف

- ٣- إن العناصر الرئيسية لهذا التعريف تنطبق بالتكامل. فإذا نقص أحد العناصر المذكورة في (أ) أو (ب) أو (ج) أعلاه من أي سلسلة من الرحلات الجوية لما أمكن تصنيفها على أنها خط جوي دولي منتظم، وذلك بدون الإخلال بأحكام الملاحظة رقم ٦ أدناه.

معنى " سلسلة " من الرحلات الجوية

- ٤- يجب في المقام الأول أن يتكون الخط الجوي الدولي المنتظم من سلسلة من الرحلات الجوية. ولا يمكن لرحلة بمفردها أن تشكل في حد ذاتها خطا جويا دوليا منتظما حتى وان كانت جزءا من الخط الدولي المنتظم. ولا يعرب التعريف عن العدد الأدنى الضروري من الرحلات لتشكيل " سلسلة " بهذا المعنى. وللبت فيما إذا كانت أي سلسلة من رحلات الطيران تشكل خطا جويا دوليا منتظما، فإن الرحلة أو الرحلات التي تفي بالشروط المحددة في " التعريف " تصنف كذلك، أما الرحلة أو الرحلات التي لا تفي بتلك الشروط فتستبعد من هذا التصنيف.
- ٥- عندما يتقرر وجود خط دولي منتظم حسب التعريف، فإن جميع الرحلات الإضافية المرتبطة بهذا الخط بالذات والمفتوحة للجمهور تصبح جزءا من ذلك الخط نفسه. أما الرحلات " غير الإرادية " التي يشغلها المستثمرون التجاريون فتصنف حسب التعريف على أنها غير منتظمة حتى وان كانت مرتبطة ارتباطا وثيقا بخط جوي دولي منتظم.
- ٦- لم يذكر التعريف أن تكون جميع رحلات السلسلة التي تشكل خطا جويا دوليا منتظما تابعة لمستثمر واحد، لأن بإمكان أكثر من مستثمر أن يشارك في تشغيل هذا الخط. لكن الفقرة الفرعية (ج) من التعريف ذكرت أن الخط الجوي الدولي المنتظم هو سلسلة من الرحلات الجوية " يجري تشغيلها " بطريقة معينة بحيث لا يمكن تصنيف الرحلات التي لا علاقة لها ببعضها والتي لا يجري تشغيلها بوصفها سلسلة على أنها خط جوي دولي منتظم.

مفهوم خط " للنقل "

- ٧- نص التعريف على أن سلسلة الرحلات الجوية يجب أن تؤديها طائرات "نقل الركاب أو البريد أو البضائع" لتشكيل خطا جويا دوليا منتظما. وعليه، فإن سلسلة الرحلات التي تشغل لأغراض أخرى، كالترتيب مثلا أو رش المبيدات، لا يمكن اعتبارها خطا جويا دوليا منتظما حتى وان استوفت عناصر التعريف الأخرى

على أن تكون كل رحلة "مفتوحة لاستعمال الجمهور"

- ٨- لكي تشكل سلسلة الرحلات الجوية خطا جويا دوليا منتظما وفقا للتعريف، يجب تشغيلها بحيث تكون " كل رحلة " مفتوحة لاستعمال أعضاء الجمهور. وهذا لا يعني أن جميع رحلات السلسلة تصنف على أنها غير منتظمة بمجرد أن أحداها لم تكن مفتوحة للجمهور، إذ يمكن استبعاد هذه الرحلة من الاعتبار فتشكل بقية الرحلات سلسلة يمكن تصنيفها على أنها خط منتظم (انظر الملاحظة رقم ٢). ويمكن اعتبار الخط مفتوحا للجمهور، على الرغم من بعض القيود التي تتصل مثلا بتوقيت الحجز، والحد الأدنى للبقاء في المقصد أو الالتزام بالتعامل مع

وسيط. والدولة المتعاقدة هي التي تقيّم الخط الجوي الذي يتسم بهذه الخصائص وتحدد نطاق تلك القيود وتقرر ما إذا كانت القيود جوهرية لدرجة ينبغي معها اعتبار الخط غير منتظم (انظر الملاحظة "خلفية عامة" أعلاه).

٩- إن رفض مستثمر الخط الجوي نقل فئات خاصة ومحدودة من الحركة الجوية لا يمنع في حد ذاته من اعتبار الخط مفتوحاً لاستخدام أعضاء الجمهور بالمعنى المستهدف في هذا العنصر من التعريف. والقيود التي تفرضها الحكومات على فئات الحركة الجوية المسموح بنقلها على الخطوط الجوية الدولية لا تمنع هي أيضاً في حد ذاتها من اعتبار تلك الخطوط منتظمة.

تحليل الحقوق المخولة بمقتضى المادة الخامسة من اتفاقية شيكاغو

ضامنو الحق في الفقرة الأولى

١- "كل دولة متعاقدة"

التحليل: تنصرف كل دولة متعاقدة هنا نيابة عن اقليمها بكامله حسب التعريف الوارد في المادة الثانية.

المتمتعون بالحق في الفقرة الأولى

٢- "جميع طائرات الدول المتعاقدة الأخرى غير المستخدمة في خطوط جوية دولية منتظمة"

التحليل :

(أ) تستبعد المادة الثالثة طائرات الدولة من هذه الفئة

(ب) يدل التعبير " طائرات الدول المتعاقدة الأخرى " على الطائرات المسجلة في دولة متعاقدة أخرى وتتمتع بجنسية هذه الدولة الأخرى وفقاً للمادة السابعة عشرة. وتظل الدول مسؤولة بمقتضى الاتفاقية عن الطائرات المسجلة في اقليمها (مثل مسؤولية فرض احترام المادة ١٢) بغض النظر عن جنسية مالك الطائرة أو مستثمرها وفي حالة الطائرات المشغلة في النقل الجوي التجاري، تظل بعض السلطات التقييدية، بموجب الفقرة الأخيرة من المادة الخامسة في يد الدولة التي تم منها النقل أو تم فيها النقل، ويمكن أن تطبق الدولة هذه السلطات بإرادتها بوضع شروط على جنسية مالك الطائرة أو مستثمرها.

(ج) تعني عبارة "غير المستخدمة" "غير المستخدمة في وقت ممارسة الحق" وهذا يعني أن من حق الطائرة المستخدمة أحياناً في خطوط منتظمة أن تطالب بأي من الحقوق المنصوص عليها في المادة الخامسة مادامت الطائرة غير مستخدمة في خطوط منتظمة.

(د) ان تعريف عبارة " الخط الجوي الدولي المنتظم " التي اعتمدها المجلس ووردت في التقرير يبين الظروف التي يعتبر المجلس فيها ان الطائرة " غير مستخدمة في خطوط جوية دولية منتظمة " ويحق لها بالتالي التمتع بالحق المذكور في هذا الموضع.

جوهر الحق

٣- "الحق ... في الطيران فوق اقليمها أو عبوره بدون توقف أو التوقف فيه لأغراض غير تجارية..."

التحليل:

(أ) يتضمن هذا الحق ثلاثة فئات من الرحلات الجوية :

(١) الدخول الى إقليم الدولة وعبوره بدون توقف.

(٢) الدخول الى إقليم الدولة وعبوره مع التوقف لأغراض غير تجارية.

(٣) الدخول الى إقليم الدولة والتوقف الختامي هناك لأغراض غير تجارية.

(ب) ان عبارة " التوقف لأغراض غير تجارية " ينبغي أن تفهم على أنها تتضمن التوقف وأخذ وإنزال ركاب أو بضائع بدون أجر أو تعويض. أما عبارة " التوقف لأغراض غير تجارية " كما عرفت في المادة السادسة والتسعين من الاتفاقية فهي " هبوط لأي غرض آخر غير أخذ وإنزال ركاب أو بضائع أو بريد " دون التمييز بين نقل الركاب والبضائع والبريد لقاء أجر ونقلهم بدون أجر. ومن الدليل الذي تنطوي عليه المادة في حد ذاتها، يبدو أن النية اتجهت الى جعل عبارة " الطيران فوق " الواردة في الفقرة الأولى شاملة لأخذ وإنزال الركاب أو البضائع بدون أجر، وذلك لأن الاستثناء الوحيد من عمومية أحكام المادة الأولى هو الوارد في الفقرة الثانية بشأن أخذ وإنزال الركاب أو البضائع أو البريد لقاء أجر أو تعويض.

(ج) لا ينبغي اعتبار التوقف لأغراض غير تجارية توقفا للحركة بسبب انزال الركاب أو البريد أو البضائع بصفة مؤقتة في حالة العبور مادام التوقف تم لأسباب الضرورة الفنية أو لتسهيل الرحلة.

الترخيص

٤- "... بدون الحاجة للحصول على ترخيص مسبق... "

التحليل:

(أ) هذا النص يعني أن من حق الطائرات عموما ان تشغل في رحلات من الفئة المذكورة في الفقرة ٣-أ) أعلاه بدون التماس الترخيص لأن الترخيص قد يمنح أو يرفض حسب رغبة الدولة التي يجب الطيران فوقها. وبالفعل لا يتطلب الأمر عادة التماس أي وثيقة اسمها " ترخيص " حتى وان كانت هذه الوثيقة تصدر تلقائيا فور التماسها. ومع ذلك يمكن اشتراط إشعار مسبق بالوصول المعتزم، وذلك تسهيلا لمراقبة الحركة الجوية، والإجراءات الصحية والأغراض الأخرى المشابهة.

(ب) ان الشرط العام الذي يقضي بإجراء مفاوضات مسبقة بشأن الطرق الجوية أو مطارات الهبوط يتعارض مع نص هذه الفقرة. فالحق العام الوحيد الذي تمنحه الاتفاقية في تحديد الطرق الجوية والمطارات يتعلق بالخطوط المنتظمة (المادة الثامنة والستون). ولذلك فان غياب أي تحفظ عام بمقتضى المادة الخامسة ووجود التحفظ الخاص المتعلقة بالطيران فوق المناطق التي يتعذر الوصول إليها أو المناطق غير المزودة بتسهيلات كافية للملاحة الجوية أمر له مغزاه.

الشرط المرتبط بحق الطيران والعبور والتوقف لأغراض غير تجارية

٥- "... بشرط مراعاة أحكام هذه الاتفاقية... "

التحليل:

(أ) ان هذا الشرط معناه أن الطائرات المعنية بهذه الحقوق يجب أن تحترم أحكام اتفاقية شيكاغو عندما تعتزم ممارسة هذه الحقوق. أما عدم احترامها بعض أحكام الاتفاقية في الأوقات الأخرى، أو عدم احترامها من جانب طائرات أخرى تنتمي الى نفس الجنسية، أو من جانب حكومات تلك الطائرات، فهو لا يجعل هذا الشرط ساريا.

(ب) يبدو أن الأجزاء الهامة ذات الصلة من اتفاقية شيكاغو هي :

- المادة الرابعة — إساءة استخدام الطيران المدني
- المادة الثامنة — الطائرات بدون طيار
- المادة العاشرة — الهبوط في المطارات الجمركية
- المادة الحادية عشرة — تطبيق القواعد الجوية (الفقرة الأخيرة تشير الى امثال الطائرات لهذه القواعد)
- المادة الثانية عشرة — قواعد الجو
- المادة الثالثة عشرة — قواعد التصاريح والدخول
- المادة السادسة عشرة — تفتيش الطائرات
- المادة الثامنة عشرة — ازدواجية التسجيل
- المادة العشرون — إبراز العلامات
- الفصل الخامس بصفة عامة — الشروط التي يتعين الوفاء بها فيما يتعلق بالطائرات
- الفصل السادس بصفة عامة — القواعد القياسية الدولية وأساليب العمل الموصى بها دولياً.

٦- "... مع احتفاظ الدولة التي يتم الطيران فوقها بالحق في أن تلزمها بالهبوط ..."

التحليل - هذا الشرط يعطي لكل دولة متعاقدة الحق المحدد في مطالبة طائرة الرحلة غير المنتظمة التي تطير عبر أي جزء من إقليمها بالهبوط. وهذا الحق غير مشروط، ولكنه احتياطي على أساس أنه لن يمارس بطريقة عامة تجعله يصل الى حد إلغاء الحق الممنوح لطائرات الرحلات غير المنتظمة التابعة للدول المتعاقدة الأخرى في الطيران دون توقف عبر إقليم أي دولة متعاقدة.

٧- " ومع ذلك تحتفظ كل دولة متعاقدة، لأسباب تتعلق بسلامة الطيران، بالحق في الزام الطائرات التي ترغب في الطيران فوق مناطق يتعذر الوصول إليها أو مناطق غير مزودة بتسهيلات كافية للملاحة الجوية أن تتبع الطرق المعينة، أو أن تحصل على إذن خاص لمثل هذه الرحلات".

التحليل — يجب على كل حكومة أن تقرر ما هي المناطق التي " يتعذر الوصول إليها" أو المناطق " غير المزودة بتجهيزات كافية للملاحة الجوية " في إقليمها. ويجب إصدار وصف معلن لهذه المناطق مثلما يحدث إزاء المناطق المحظورة بمقتضى المادة التاسعة، وذكر طبيعة القيود المفروضة عليها. وبذلك، ينبغي أن يشتمل الوصف على نص صريح يدل على ما يلي : (١) هل يكفي إتباع طريق جوي معين، أو (٢) هل يجب الحصول على إذن. أو (٣) هل يجب إتباع طريق معين واستصدار إذن، وذلك لأن الجمع بين الشرطين يبدو منطقيًا بالرغم من استخدام حرف التخيير " أو ".

مستحقو الامتياز الإضافي الوارد في الفقرة الثانية

٨- " وإذا كانت الطائرات المذكورة مستخدمة في نقل ركاب أو بضائع أو بريد لقاء أجر أو بموجب عقد تأجير ماعدا الخطوط الجوية الدولية المنتظمة... "

التحليل — عبارة " لقاء أجر أو بموجب عقد تأجير " تعني أيًا من أنواع الدفع، سواء كان نقداً أو بطريقة أخرى، يحصل عليه المستثمر من طرف آخر مقابل النقل.

جوهر الامتياز الإضافي الوارد في الفقرة الثانية

٩- "... فيكون لها أيضا امتياز أخذ أو انزال ركاب أو بضائع أو بريد... "

التحليل — كلمة " أيضا " تبين أن لهذه الطائرات الحق المقرر في الفقرة الأولى من المادة الخامسة بالإضافة الى الامتياز المذكور في الفقرة الثانية. بمعنى، أن حقها الأول هو الطيران والعبور والتوقف لأغراض غير تجارية دون حاجة الى الحصول على إذن مسبق

وبلا " أنظمة أو شروط أو قيود " حسب نص الفقرة الثانية. ولها بالإضافة الى ذلك ورهنا ببعض الشروط حق أخذ أو انزال الركاب أو البضائع أو البريد في نقطة توقف. وهنا أيضا، تدل بوضوح عبارة " ركاب أو بضائع أو بريد " على الركاب أو البضائع أو البريد المنقولين لقاء أجر.

الشرط المرتبط بامتياز أخذ أو انزال الركاب أو البضائع أو البريد

١٠- " بشرط مراعاة أحكام المادة السابعة "

التحليل — هذا الشرط يعني أن القصد من المادة الخامسة ليس التدخل في قواعد الكابوتاج الواردة في المادة السابعة.

١١- " مع احتفاظ الدولة التي يتم فيها الأخذ أو الإنزال بحقها في فرض ما قد تراه ملائما من أنظمة أو شروط أو قيود ".

التحليل:

(أ) " الأنظمة أو الشروط أو القيود " قد تكون مقررة وتشكل شروطا دائمة، وقد تكون مقررة لظروف كل حالة على حدة.

(ب) يشمل حق الدولة حق اشتراط الحصول على إذنها الخاص قبل عمليات أخذ أو انزال الركاب أو البضائع أو البريد في اقليمها أو لإجراء أي فئة محددة من هذه العمليات.

(ج) ان حق الدولة في فرض الأنظمة أو الشروط أو القيود على قيام النقل الجوي التجاري غير المنتظم بأخذ أو انزال الركاب أو البضائع أو البريد حق غير مشروط. ومع ذلك فمن المفهوم أن هذا الحق لا يمارس بطريقة تجعل القيام بهذا النوع المهم من النقل الجوي مستحيلا أو غير فعال.

(هـ) سياسات التنظيم الاقتصادي العامة

٧-١ حددت المادة ٤٤ من اتفاقية شيكاغو أهداف المنظمة ومقاصدها التي تنطبق أجزاء منها على التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي. واعتمدت الجمعية العمومية القرار ٣٦-١٥ الذي يشكل بيانا موحدًا بسياسات الإيكاو الثابتة في مجال النقل الجوي. وترد أدناه أجزاء القرار [المقدمة ومقتطفات من المرفق (أ)] التي تتعلق بالسياسات العامة بينما ترد أجزاء القرار الأخرى [المرفقات (أ) و (هـ) و (و) و (ح)] التي تتناول مواضيع محددة للتنظيم الاقتصادي في مواضع أخرى من هذه الوثيقة تحت المواضيع ذات الصلة أما النص الكامل للقرار ٣٦-١٥ فهو في قرارات الجمعية العمومية سارية المفعول - Doc 9902، التي ترد أيضا في المرفق (٦) من هذه الوثيقة لتسهيل الرجوع إليها.

المادة الرابعة والأربعون

الأهداف

ان غايات وأهداف المنظمة هي العمل على تطوير مبادئ وتقنيات الملاحة الجوية الدولية وعلى تعزيز تخطيط وتطوير النقل الجوي الدولي من أجل ما يلي:

- (أ) تحقيق النمو الآمن والمنظم للطيران المدني الدولي في جميع أنحاء العالم.
- (ب) تشجيع فنون تصميم الطائرات وتشغيلها لأغراض سلمية.
- (ج) تشجيع تطوير الطرق الجوية والمطارات وتجهيزات الملاحة الجوية للطيران المدني الدولي.
- (د) تلبية احتياجات شعوب العالم الى نقل جوي يتسم بالأمن والانتظام والفعالية والاقتصاد.
- (هـ) منع الهدر الاقتصادي الناتج عن المنافسة غير المعقولة.
- (و) ضمان الاحترام الكامل لحقوق الدول المتعاقدة وإتاحة فرصة عادلة لكل دولة متعاقدة لاستثمار مؤسسات للنقل الجوي الدولي.
- (ز) تجنب التمييز بين الدول المتعاقدة.
- (ح) تعزيز سلامة الطيران في الملاحة الجوية الدولية.
- (ط) تعزيز تطوير جميع جوانب الطيران المدني الدولي بوجه عام.

قرار الجمعية العمومية

القرار ٣٦-١٥: بيان موحد بسياسات الإيكاءو الثابتة في مجال النقل الجوي (مقتطفات)

مقدمة

لما كانت اتفاقية الطيران المدني الدولي قد حددت المبادئ الأساسية التي يجب على الحكومات إتباعها لتطوير خدمات النقل الجوي الدولي على نحو يتسم بالانتظام والكفاءة والاقتصاد والتجانس، وكان أحد أغراض الإيكاءو لذلك هو دعم المبادئ والترتيبات الرامية إلى إنشاء خدمات للنقل الجوي الدولي على أساس تكافؤ الفرص وتشغيلها على أساس سليم واقتصادي مع الاحترام المتبادل لحقوق الدول ومراعاة الصالح العام.

ولما كان النقل الجوي عاملاً رئيسياً في تشجيع وتعزيز التنمية الاقتصادية المستمرة على المستوى الوطني بالإضافة إلى المستويات الدولية.

ولما كان تدبير الموارد اللازمة لاستغلال الفرص المتاحة إلى أقصى حد والتصدي للتحديات التي تواجه تطوير النقل الجوي ولمواكبة التحديات التي يفرضها الطلب على النقل الجوي يزداد صعوبة، وخاصة على البلدان النامية.

ولما كانت المنظمة تعد إرشادات ودراسات وإحصاءات بشأن تطوير النقل الجوي في الدول المتعاقدة على نحو مستمر وبنبغي أن تواظب على تحديث وتركيز وتكييف هذه المواد وتوزيعها على الدول المتعاقدة بأكثر الوسائل فعالية.

ولما كان من المقرر على الدول المتعاقدة أن توفر بيانات إحصائية دقيقة وواقعية وغيرها من المعلومات الأخرى لكي يتسنى للمنظمة إعداد هذه الإرشادات.

ولما كانت المنظمة تتجه نحو نظام الإدارة حسب الأهداف مع زيادة تركيزها على تنفيذ القواعد القياسية أكثر من وضعها.

ولما كانت الإرشادات الصادرة عن هذه المنظمة والإجراءات التي اتخذتها هذه المنظمة لتنفيذ أهدافها الاستراتيجية تساعد الدول المتعاقدة على وضع السياسات والممارسات التي تسهل عولمة النقل الجوي الدولي وتحوله إلى التشغيل التجاري وتحريره.

ولما كان من المهم للدول المتعاقدة أن تشارك في أعمال هذه المنظمة في مجال النقل الجوي.

فإن الجمعية العمومية:

١- تقرر أن مرفقات هذا القرار المذكورة أدناه تشكل البيان الموحد بسياسات الايكاو المستمرة في مجال النقل الجوي، كما كانت تلك السياسات قائمة عند ختام الدورة السادسة والثلاثين للجمعية العمومية:

- المرفق (أ) — التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي
- المرفق (ب) — الإحصاءات
- المرفق (ج) — التوقعات والتخطيط الاقتصادي
- المرفق (د) — التسهيلات
- المرفق (هـ) — فرض الضرائب
- المرفق (و) — خدمات المطارات والملاحة الجوية
- المرفق (ز) — اقتصاديات الناقلين الجويين
- المرفق (ح) — البريد الجوي

٢- تحث الدول المتعاقدة على مراعاة هذه السياسات وتجديدها التي يعدها المجلس في الوثائق المذكورة في هذا البيان الموحد وتجديدها التي يعدها الأمين العام في الأدلة والكتب الدورية.

٣- تحث الدول المتعاقدة على أن تبذل كل جهد للوفاء بالتزاماتها الناشئة من اتفاقية شيكاغو وقرارات الجمعية العمومية، وأن تدعم كذلك نشاط المنظمة في مجال النقل الجوي، وأن تقدم على وجه الخصوص وبأقصى سرعة وعلى الوجه الأكمل الإحصاءات والمعلومات الأخرى التي تطلبها المنظمة لدراساتها في مجال النقل الجوي.

٤- **تطلب إلى** المجلس إعطاء أهمية خاصة لمشكلة تمويل تنمية الموارد البشرية والفنية الضرورية لتحقيق أفضل إسهام ممكن للنقل الجوي في الرفاهية الاقتصادية والاجتماعية للبلدان النامية.

٥- **تطلب إلى** المجلس أن يلتمس بأنسب الوسائل لكل موضوع في مجال النقل الجوي مشورة خبراء يمثلون الدول المتعاقدة إذا رأى ذلك مفيداً لعمله، بما في ذلك إنشاء فرق من الخبراء المؤهلين تقدم تقاريرها إلى لجنة النقل الجوي أو إلى مجموعات الدراسة التابعة للأمانة العامة، وأن تعمل هذه الفرق بالمراسلة أو بالاجتماعات.

٦- **تطلب إلى** المجلس أن يعقد مؤتمرات أو اجتماعات عالمية تستطيع جميع الدول المتعاقدة أن تشارك فيها، باعتبارها الوسيلة الرئيسية للتقدم في حل المسائل ذات الأهمية العالمية في مجال النقل الجوي، عندما يبرر عقد هذه الاجتماعات عدد وأهمية المسائل التي يتعين حلها وحيث توجد امكانية اتخاذ إجراءات بناءة بصددها.

٧- **تطلب إلى** المجلس أن يوفر ما يلزم لتنظيم الحلقات الدراسية والندوات وغيرها من الاجتماعات المماثلة التي يتطلبها نشر سياسات الايكاو في مجال النقل الجوي وما يتصل بها من إرشادات على الدول المتعاقدة وفيما بينها.

٨- **تطلب إلى** المجلس أن يواظب على مراجعة هذا البيان الموحد لسياسات الايكاو في مجال النقل الجوي وأن يخطر الجمعية العمومية كلما دعت الحاجة إلى إدخال تغييرات عليه.

٩- **تعلم** أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٥-١٨.

المرفق (أ) التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي

القسم الأول — الاتفاقات والترتيبات

لما كانت المبادئ الأساسية المذكورة في اتفاقية شيكاغو، وهي احترام السيادة، والانتصاف والمساواة في الفرص، وعدم التمييز، والترابط، والتناسق، والتعاون، قد ساعدت على أفضل نحو النقل الجوي الدولي وما زالت تشكل أساس تطوره في المستقبل.

ولما كان تعدد الأطراف إلى أقصى حد ممكن في الحقوق التجارية مازال يمثل أحد أهداف المنظمة.

ولما كانت الدول المتعاقدة تتوخى أهدافا وسياسات تنظيمية مختلفة ضمن إطار اتفاقية شيكاغو ولكنها تشترك في هدف أساسي واحد هو المشاركة في نظام النقل الجوي الدولي بشكل مستمر ويعتمد عليه.

ولما كان أحد أهداف اتفاقية شيكاغو هو تشغيل خدمات النقل الجوي الدولية تشغيلاً سليماً واقتصادياً، وكان اتفاق عبور الخدمات الجوية الدولية في هذا الخصوص يسهل على الدول المتعاقدة الأطراف فيه تحقيق هذا الهدف.

ولما كانت الجمعية العمومية قد أكدت مرارا على أن تلتزم كل دولة متعاقدة بأحكام المادة الثالثة والثمانين من اتفاقية شيكاغو وبأن تسجل لدى مجلس الإيكاو بأسرع ما يمكنها جميع الترتيبات المتعلقة بالطيران المدني الدولي وفقاً لقواعد تسجيل اتفاقات وترتيبات الطيران لدى الإيكاو.

ولما كانت حالات التأخير بلا داع في تسجيل اتفاقات وترتيبات الطيران وعدم الالتزام بذلك التسجيل أمور غير مستصوبة حيث أنها تقوّض دقة واكتمال المعلومات التنظيمية وتعزيز الشفافية.

ولما كان تحديد أجور وأسعار النقل الجوي الدولي ينبغي أن يتم بطريقة عادلة وشفافة لتنمية الخدمات الجوية بشكل مرض.

ولما كانت الحاجة تقضي بالتكيف مع البيئة التنظيمية والتشغيلية دائمة التغير في مجال النقل الجوي، وكانت المنظمة قد وضعت إرشادات عن سياسات تنظيم النقل الجوي الدولي، بما في ذلك بنود نموذجية واتفاقات خدمات جوية نموذجية لكي تستعين بها الدول — حسب رغبتها — في الاتفاقات الثنائية أو الإقليمية.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تؤكد** من جديد على الدور الأساسي للإيكاو في إعداد إرشادات عن سياسات تنظيم النقل الجوي الدولي وفي تسهيل التحرير.
- ٢- **تحث** الدول المتعاقدة التي لم تتضمن بعد إلى اتفاق عبور الخدمات الجوية الدولية على أن تبادر على وجه السرعة إلى النظر في الانضمام إليه.
- ٣- **تحث** جميع الدول المتعاقدة على أن تسجل لدى الإيكاو اتفاقات وترتيبات التعاون المتعلقة بالطيران المدني الدولي، وذلك وفقاً لأحكام المادة (٨٣) من اتفاقية شيكاغو وفقاً لقواعد تسجيل اتفاقات وترتيبات الطيران لدى الإيكاو.
- ٤- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تحيط المجلس علماً تاماً بالمشاكل المهمة الناشئة عن تطبيق اتفاقات أو ترتيبات الخدمات الجوية وأي تطورات مستجدة أو متوقعة وتفيد في بلوغ هدف تحقيق مبدأ تعدد الأطراف في تبادل الحقوق التجارية.
- ٥- **تطلب** إلى المجلس أن يواصل التعاون مع الهيئات الإقليمية وشبه الإقليمية على دراسة وإعداد تدابير التعاون، بما في ذلك الترتيبات المتحررة، واستعراض نتائج هذه التدابير، لكي يقرر إمكانية توصية الدول المتعاقدة في الوقت الملائم بتطبيق تدابير مماثلة أو أخرى على نطاق أوسع.

- ٦- **تطلب إلى** المجلس أن يواصل إجراء الدراسة المقارنة والتحليلية لسياسات الدول المتعاقدة وشركات الطيران ولأساليب عملها بخصوص الحقوق التجارية وأحكام اتفاقات الخدمات الجوية، وأن يخطر جميع الدول المتعاقدة بأي تطورات جديدة في التعاون الدولي على تبادل الحقوق التجارية، ولا سيما بأي ترتيبات متحررة.
- ٧- **تطلب إلى** المجلس أن يواظب على استعراض آلية المنظمة لوضع إرشادات عن سياسات تنظيم النقل الجوي الدولي، وأن ينفحها أو يحدّثها حسب الاقتضاء.
- ٨- **تطلب إلى** المجلس أن يستعرض بصفة دورية قواعد تسجيل اتفاقات وترتيبات الطيران بغرض تبسيط عملية التسجيل.
- ٩- **تطلب إلى** الأمين العام أن يذكرّ الدول المتعاقدة بأهمية المبادرة إلى تسجيل هذه الاتفاقات والترتيبات بدون تأخير، وأن يقدم إلى الدول المتعاقدة ما تطلبه من المساعدة لتسجيل اتفاقات وترتيبات الطيران الخاصة بها لدى المجلس.
- ١٠- **تطلب** من رئيس المجلس والأمين العام أن يشجعا على انضمام الجميع إلى اتفاق عبور الخدمات الجوية الدولية وتنفيذه، وأن يحثا الدول المتعاقدة على إبلاغ الأمانة العامة بمدى اعترافها الانضمام إلى هذا الاتفاق.

القسم الخامس — وضع الإرشادات عن السياسات

- لما كانت** الحكومات عليها التزامات ومسؤوليات دولية في التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي.
- ولما كان** التحرير الاقتصادي وتطور صناعة النقل الجوي سيستمران في إتاحة الفرص وإثارة التحديات والمسائل في مجال تنظيم النقل الجوي الدولي.
- ولما كانت** المنظمة قد عالجت مسائل تنظيمية كثيرة وجمعت السياسات والمواد الإرشادية الأخرى.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تحث الدول المتعاقدة على أن تراعي السياسات والمواد الإرشادية التي أعدتها الأيكاو بشأن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي، مثل تلك الواردة في الوثيقة Doc 9587 الصادرة بعنوان السياسات والمواد الإرشادية عن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي عند الاضطلاع بمهامها التنظيمية.
- ٢- **تطلب إلى** المجلس أن يضمن تحديث هذه السياسات والمواد الإرشادية وجعلها ملبية لاحتياجات الدول المتعاقدة وأن يعد حسب الاقتضاء إرشادات بشأن مسائل التنظيم الناشئة التي تهم الجميع.

٨-١ وفي عام ١٩٩٤، بحث المؤتمر العالمي للنقل الجوي (في دورته الرابعة) حول "تنظيم النقل الجوي الدولي: حاضرا ومستقبلا" ووصل إلى استنتاجات بشأن طائفة من الترتيبات التنظيمية المقترحة التي أعدتها أمانة الأيكاو بمساعدة مجموعة دراسة خاصة مكونة من خبراء الترتيبات التنظيمية المستقبلية. واعتمد المؤتمر التوصية التالية المنفردة الشاملة التي وافق عليها المجلس في وقت لاحق في مارس ١٩٩٥. وتوجد أيضا مقتطفات من هذه التوصية تتناول مسائل محددة من هذا الموضوع في موضع آخر في الوثيقة الحالية.

توصية المؤتمر العالمي للنقل الجوي لعام ١٩٩٤

ان المؤتمر

١- إذ يقر بما يلي:

- (أ) أن النقل الجوي الدولي يمر، بعد مضي ٥٠ عاما على توقيع اتفاقية الطيران المدني الدولي (الاتفاقية)، بفترة من التغيير الدينامي نتيجة تزايد المنافسة والتحول نحو تعدد الجنسيات في قطاع الأعمال، وتحول الاقتصاد الدولي الى العالمية، وظهور التجمعات الاقتصادية الإقليمية، والخصخصة، وتحرير صناعات الخدمات، واستحداث ترتيبات تجارية عالمية جديدة لقطاعات الخدمات.
- (ب) أن مبادئ السيادة وعدم التمييز والاعتماد المتبادل والتنسيق والتعاون على المستوى العالمي، التي كرستها الاتفاقية، قد خدمت النقل الجوي الدولي بشكل جيد على مدى ٥٠ عاما.
- (ج) أن هذه المبادئ تقدم أساسا يستند اليه في تطوير الطرق الجديدة لتناول الترتيبات التنظيمية بين الدول المتعاقدة استجابة للتغيرات الداخلية والخارجية التي من شأنها أن تؤثر على النقل الجوي الدولي
- (د) أن السلامة لها ويجب أن تكون لها دائما أهمية قصوى في تشغيل وتطوير النقل الجوي، ومن الضروري أن يتم باستمرار تحديث وتنفيذ القواعد القياسية وأساليب العمل الخاصة بالسلامة.
- (هـ) أنه، بغض النظر عن أي ترتيبات مستقبلية بخصوص التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي، تفرض الاتفاقية مسؤولية الامتثال للقواعد القياسية وأساليب العمل المتعلقة بالسلامة والأمن على الدول المتعاقدة.
- (و) أن الدول المتعاقدة تتوخى أهدافا وسياسات تنظيمية مختلفة ضمن إطار الاتفاقية، ولكنها تشترك في هدف أساسي واحد هو المشاركة في نظام النقل الجوي الدولي بشكل مستمر ويعتمد عليه.
- (ز) أن أي تغيير في طريقة تناول تنظيم النقل الجوي الدولي ينبغي أن يعطي الأهمية الكافية لهدف المشاركة ولما يلي:
- ١) استمرار عمليات الناقلين الجويين والمطارات على نحو سليم وآمن واقتصادي.
 - ٢) قيام روابط للتجارة والاتصال، تتسم بالكفاءة والاقتصاد، بين الدول.
 - ٣) الفوائد الاقتصادية والاجتماعية الأوسع للنقل الجوي.
 - ٤) القيود على البنية الأساسية للمطارات وسعة للفضاء الجوي والاعتبارات البيئية.
 - ٥) المستويات المتباينة في النمو الاقتصادي بين الدول.
 - ٦) الحاجة الى التدريب المناسب.
 - ٧) مصالح جميع المعنيين مباشرة بالنقل الجوي الدولي، بما في ذلك مصالح الناقلين الجويين والمنفعين والمطارات ووسطاء التوزيع وكذلك العاملين.
- (ح) أن مصالح واحتياجات البلدان النامية تتطلب اعتبارا خاصا في أي ترتيبات مستقبلية لتنظيم النقل الجوي الدولي، بما في ذلك احتياجاتها الى الحصول على الموارد المالية والتكنولوجيا.

- (ط) أنه طبقاً لمبدأ السيادة، تحدد كل دولة مسارها والسرعة التي تعتمد بها الى التغيير في تنظيم النقل الجوي الدولي، وذلك على أساس تكافؤ الفرص واستعمال السبل الثنائية أو دون الإقليمية أو الإقليمية أو العالمية حسب ما تقتضيه الظروف.
- (ي) أن الترتيبات المتحررة على المستوى دون الإقليمي أو المستوى الإقليمي تمثل خبرة قيمة فيما يتعلق بمحتوى التغيير التنظيمي وعمليته وهيكله، وأنه ينبغي نشر هذه الخبرة على الدول في سبيل إعلامها
- (ك) أنه يمكن تعايش الإطار الثنائي مع الإطار متعدد الأطراف، وأن يوسع كل واحد منهما أن يوفق بين طرق مختلفة لتنظيم النقل الجوي الدولي.
- (ل) أنه، نظراً لتباين الأوضاع الاقتصادية والتنافسية، فلا توجد إمكانية في المستقبل القريب لإبرام اتفاق عالمي متعدد الأطراف بخصوص تبادل حقوق النقل الجوي.
- (م) أن اتفاق عبور الخطوط الجوية الدولية قد قدم إسهاماً مهماً في تطوير الطيران المدني خلال الخمسين سنة الماضية.

٢- وإذ يقر كذلك بما يلي:

- (أ) أنه في الإطار المذكور أعلاه، وعملاً بالمبادئ المذكورة آنفاً، وبصفة خاصة الفقرتين الفرعيتين (ب) و (و) أعلاه، يظل الهدف العام هو التغيير التدريجي والمنظم والمحمي في سبيل إتاحة دخول الأسواق في مجال تنظيم النقل الجوي الدولي.
- (ب) أن جزءاً لا يتجزأ من عملية التحرير العام سيكون آلية ضمانات ملائمة، تكون نقطة البداية فيها قواعد السلوك وما يرتبط بها من آلية لتسوية المنازعات على النحو الذي بحثه المؤتمر، ولكنها تشمل التدابير الوقائية الرامية الى حماية مصالح جميع الدول في تأمين مشاركتها الفعالة والمستمرة في النقل الجوي الدولي.
- (ج) أن تحترم الحقوق القائمة عند تطوير الترتيبات التنظيمية المستقبلية، على ألا يحول " مبدأ أولوية المنزلة " دون إعادة التفاوض من جديد على اتفاقات الخطوط الجوية و " إعادة توازنها " ان كان ذلك ضرورياً حسب اتفاق الأطراف.

٣- يوصي بما يلي:

- (أ) أن تواصل الدول، وأن تقوم الإيكاو بتشجيع، الانضمام العالمي الى اتفاق عبور الخطوط الجوية الدولية وتنفيذه.
- (ب) أن تقوم الدول بإعطاء الأهمية الكافية في مسؤولياتها التنظيمية الاقتصادية وعلاقتها في مجال النقل الجوي الدولي الى الاستنتاجات التي توصل إليها المؤتمر بشأن الموضوعات التالية :

(١) ملكية الناقل الجوي والسيطرة عليه.

(٢) الإعانات والمساعدات الحكومية.

(٣) قوانين المنافسة.

(٤) حماية البيئة.

(٥) الضرائب.

(٦) الخدمات الأرضية.

(٧) تبديل العملة وتحويل الإيرادات.

- ٨) توظيف الأجانب.
- ٩) بيع وتسويق منتجات الخدمات الجوية.
- ١٠) نظم الحجز الآلي.
- ج) أن تقوم الإيكاو، طبقاً لأهداف وأغراض المادة (٤٤) من اتفاقية شيكاغو، وتمشياً مع مسؤولياتها العالمية، باتخاذ إجراء فعال ظاهر للعيان ترسخ به دورها القيادي في تطوير التنظيم الاقتصادي للطيران المدني الدولي.
- د) أن تواصل الإيكاو تطوير الاتصال الفعال والتعاون مع منظمة التجارة العالمية، وكذلك مع المنظمات الأخرى الدولية الحكومية ومع المنظمات غير الحكومية التي تعنى بالأمور التجارية المتصلة بالنقل الجوي الدولي، بما يضمن توفير حماية كافية للاحتياجات الخاصة في مجال النقل الجوي الدولي.
- هـ) أن تواصل الإيكاو إعطاء درجة عالية من الأولوية لمعالجة المسائل البيئية المتصلة بالطيران المدني الدولي.
- و) أن تواصل الإيكاو تشجيع التدريب المناسب على الضوابط التنظيمية للنقل الجوي الدولي ولا سيما في مجالات قانون الجو واقتصاديات الطيران وإدارة شؤون الطيران.
- ز) أن تواصل الإيكاو أداء دورها في تسهيل الترتيبات التنظيمية المستقبلية للنقل الجوي الدولي على أساس ثنائي وإقليمي وعالمي، وازعة في اعتبارها دوماً مصالح جميع المعنيين والأهمية التي تعلقها الدول على المشاركة الفعالة في النقل الجوي الدولي، وأن تواصل إجراء الدراسات والقيام بإعداد التوصيات بشأن عدد من المسائل الهامة، بما في ذلك المسائل التالية :
- ١) تطوير وتنقيح الترتيبات المعروضة على المؤتمر بشأن آلية الضمانات و" شبكة الأمان"، وكذلك التدابير الوقائية الملائمة لضمان تطوير النقل الجوي الدولي على نحو آمن ومنظم وكذلك لضمان المنافسة الشريفة والفعالة
 - ٢) استعراض المعايير التقليدية لملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم، وذلك بغية توسيع نطاق تلك المعايير.
 - ٣) الآثار الناجمة عن ترتيبات المشاركة في الرموز بين الناقلين الجويين بالنسبة لتنظيم النقل الجوي الدولي.
 - ٤) استعراض قواعد السلوك الصادرة عن الإيكاو بخصوص تنظيم وتشغيل نظم الحجز الآلي، وإعداد فقرة نموذجية بشأن نظم الحجز الآلي لإدراجه في الاتفاقات الثنائية للخطوط الجوية أو في الترتيبات متعددة الأطراف، بما يضمن الاستخدام العادل والتمييزي لهذه النظم بما في ذلك توريدها، والتوزيع العادل والشفاف واللاتمييزي لخدمات الناقلين الجويين
 - ٥) القيام على أساس ثنائي أو متعدد الأطراف بوضع بعض الترتيبات التنظيمية بخصوص " الأمور التشغيلية" في هياكل رسمية أكثر
 - ٦) إمكانية القيام على أساس ثنائي أو متعدد الأطراف بوضع بعض الترتيبات التنظيمية بخصوص " الحقوق الثابتة" ("الصلبة") المتعلقة بالنقل الجوي الدولي في هياكل ذات طابع رسمي أكثر
 - ٧) وضع نموذج تحليلي لتقييم الفوائد الوطنية الصافية التي تعود من النقل الجوي الدولي، ووضع الأساليب التنظيمية اللازمة بالقدر الممكن
 - ٨) إدراج تدابير تفضيلية في الترتيبات التنظيمية الاقتصادية للنقل الجوي الدولي، تضمن مشاركة البلدان النامية في هذا النقل، وإعداد تقرير عن التقدم المحرز في هذا الشأن وتقديمه إلى الدورة العادية المقبلة للجمعية العمومية.
- ح) أن تقدم الدول المساعدة إلى الإيكاو في إجراء هذه الدراسات.

٩-١ ونظر المؤتمر الخامس للنقل الجوي المنعقد في مونتريال من ٢٤ إلى ٢٨ مارس ٢٠٠٣، حول الموضوع "التحديات وفرص التحرير"، في طائفة من القضايا التنظيمية في عملية التحرير. وتتضمن نتائج المؤتمر مجموعة من الاستنتاجات والفقرات النموذجية والتوصيات (مقدمة في المرفق (٤) من هذه الوثيقة) وإعلانا لمبادئ عالمية لتحرير النقل الجوي الدولي، يرد أدناه. وتتيح هذه النتائج إطارا واسعا للسياسة وإرشادات عملية لتحقيق تحرير اقتصادي مضمون للدول أن تستخدمها كما تشاء وبمرونة. واستعرض المجلس نتائج الدورة الخامسة لمؤتمر النقل الجوي العالمي في يونيو ٢٠٠٣ وقرر توزيعها على الدولي على سبيل الإرشاد.

الإعلان الصادر عن المؤتمر الخامس للنقل الجوي للمبادئ العالمية لتحرير النقل الجوي الدولي

ان المؤتمر العالمي للنقل الجوي المعني بتحديات وفرص التحرير، الذي عقدته منظمة الطيران المدني الدولي (إيكافو) بمقرها في مونتريال من ٢٤ إلى ٢٨ مارس/آذار ٢٠٠٣، وشاركت فيه ١٤٥ دولة و ٢٦ منظمة:

إن يذكر بالأهداف السامية الواردة في ديباجة اتفاقية الطيران المدني الدولي (اتفاقية شيكاغو).

وإدراكا منه لأهمية دور النقل الجوي الدولي وأسهمه في التنمية الوطنية والاقتصاد العالمي.

وإن يؤكد ما للسلامة والأمن من أهمية حاسمة في مجال النقل الجوي الدولي.

وإن يلاحظ التغييرات التي استجبت بعد انعقاد المؤتمر العالمي الرابع للنقل الجوي في عام ١٩٩٤ على البيئة التنظيمية والتشغيلية للنقل الجوي الدولي نتيجة للتنمية الاقتصادية والعولمة والتحرير والخصخصة، والرغبة في التطور التنظيمي المستمر لتسهيل التغيير التجاري في صناعة النقل الجوي مع ضمان استمرار نمو الطيران المدني بسلامة وأمن وانتظام في جميع أنحاء العالم.

وإن يؤكد من جديد على أن المبادئ الأساسية الواردة في اتفاقية شيكاغو بشأن السيادة وتكافؤ الفرص العادلة، وعدم التمييز، والتكافل، والتنسيق، والتعاون، قد خدمت النقل الجوي الدولي بصورة جيدة ومازالت تشكل أساسا لتطور الطيران المدني الدولي مستقبلا.

يعلم:

١- المبادئ العامة

١-١ ان منظمة الطيران المدني الدولي والدول المتعاقدة لديها 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.

(ب) يعزز مشاركة جميع الدول مشاركة فعالة ومستديمة في النقل الجوي الدولي والانتفاع به، مع احترام السيادة الوطنية وتكافؤ الفرص.

(ج) يضع في الاعتبار المستويات المختلفة للتنمية الاقتصادية فيما بين الدول من خلال الحفاظ على مبدأ "المصلحة المشتركة" وتعزيز التدابير التفضيلية لصالح البلدان النامية.

(د) يقدم بنية أساسية ملائمة بتكاليف معقولة.

- هـ) يسهل توفير الموارد، وخاصة للبلدان النامية.
- و) يسمح بالنمو على أساس مستديم اقتصاديا، تدعمه مواعمة البيئة التنظيمية والتشغيلية.
- ز) يبذل قصارى جهده للحد من تأثيره على البيئة.
- ح) يلبي توقعات العملاء المعقولة وحاجات الخدمة العامة، وخاصة للطرق الجوية منخفضة الحركة أو غير الاقتصادية لسبب آخر.
- ط) ينهض بالكفاءة ويقلل من اختلالات السوق.
- ي) يضمن المنافسة الشريفة بطريقة ملائمة وفعالة.
- ك) ينهض بالتعاون والتنسيق على المستويات الاقليمي الفرعي والاقليمي والعالمي.
- ل) يقيم الاعتبار الواجب لمصالح جميع الأطراف صاحبة المصلحة، بما في ذلك الناقلون الجويون وغيرهم من المشغلين، والمستفيدين، والمطارات، والمجتمعات، والعمالة، ومقدمو خدمات السياحة والسفر.
- على أن 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.

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.
- ٢-٢ ينبغي للدول أن تعمل بالتعاون فيما بينها لضمان مراقبة السلامة والأمن في العالم أجمع بما يتماشى مع التزاماتها بموجب اتفاقية شيكاغو.
- ٣-٢ ينبغي أن تنظر الدول في الآثار الواقعة على السلامة والأمن من العمليات العابرة للحدود التي تشمل تأجير الطائرات والمشاركة في رموز الرحلات الجوية والترتيبات المماثلة.
- ٤-٢ ينبغي تنفيذ إجراءات السلامة والأمن بشكل اقتصادي لتفادي لقاء عبء ثقيل على الطيران المدني.
- ٥-٢ ينبغي ألا تعرقل أو تعيق إجراءات الأمن حركة الركاب أو البضائع أو البريد أو الطائرات الى الحد الممكن.
- ٦-٢ يجب تنفيذ المزيد من التحرير الاقتصادي بطريقة تضمن وجود نقطة واضحة في هيئة حكومية أو هيئة تنظيمية أخرى محددة تعينها الدولة لأي عملية طائرات معينة تتحمل مسؤولية السلامة والأمن.
- ٣- المشاركة والاستمرارية
- ١-٣ الهدف الأساسي لجميع الدول هو المشاركة الفعالة والمستمرة في النقل الجوي الدولي والانتفاع به، مع احترام السيادة الوطنية وتكافؤ الفرص.
- ٢-٣ ينبغي أن تضع الدول ضمانات وأن تجدها لتأمين السلامة والأمن والاستقرار الاقتصادي والمنافسة الشريفة.

٣-٣ ينبغي أن تضمن الدول توفير البنية الأساسية الضرورية للمطارات وخدمات الملاحة الجوية على نطاق العالم بتكلفة معقولة وعلى أساس عدم التمييز.

٤-٣ لا ينبغي انفاق حصيلة رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية الا لسداد تكاليف تجهيزات وخدمات الطيران المدني.

٥-٣ ينبغي ايلاء اعتبار خاص لمصالح البلدان النامية واحتياجاتها، مع منحها اجراءات تفضيلية ودعمها ماليا.

٦-٣ ينبغي أن يعمل مجتمع الطيران العالمي على تطوير النقل الجوي بصورة تتسم بالمسؤولية تجاه البيئة، مع الحد من تأثير النقل الجوي على البيئة بغية تحقيق أقصى درجة من التوافق بين التطوير المتسم بالسلامة والمنظم للطيران المدني ونوعية البيئة.

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.

٢-٤ ينبغي للدول التي لم تصبح بعد أطرافا في اتفاقية عبور الخطوط الجوية الدولية أن تنظر بصفة عاجلة في القيام بذلك.

٣-٤ ينبغي دعم التحرير من خلال التطبيق العالمي لنظام حديث وموحد لمسؤولية الناقل الجوي، هو اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩.

٤-٤ تقرر كل دولة مسارها ووتيرة التغيير الخاصة بها في تنظيم النقل الجوي الدولي، وذلك بطريقة مرنة وباستعمال السبل الثنائية أو الإقليمية الفرعية أو الإقليمية أو المتعددة الأطراف أو العالمية وفقا للظروف.

٥-٤ ينبغي أن تقوم الدول بقدر الامكان بتحرير دخول أسواق النقل الجوي الدولي وحصول الناقلين الجويين على رؤوس أموال دولية، والقيام بأنشطتهم التجارية بكل حرية.

٦-٤ ينبغي أن تنظر الدول 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.

٧-٤ ينبغي أن تنظر الدول في تحرير المعاملة التنظيمية لخدمات الشحن الجوي الدولي على وجه السرعة، بشرط الاحتفاظ بالمسؤولية والسيطرة الواضحتين على المراقبة التنظيمية للسلامة والأمن.

٨-٤ ان الشفافية عنصر مهم لتعزيز منافع التحرير والنهوض بالنمو الاقتصادي والمنافسة والاستقرار المالي على المستويات المحلية والإقليمية والدولية.

٩-٤ ينبغي الاستمرار في تشجيع صناعة النقل الجوي على تحسين الخدمات التي تقدم للركاب وعملاء الشحن الجوي، ووضع وتنفيذ اجراءات ملائمة لحماية مصالح المستهلكين.

٥- المنافسة والتعاون

١-٥ يمثل سن قانون المنافسة وتطبيقه ضمانا مهما للمنافسة الشريفة مع تقدم الدول صوب سوق محررة.

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.

- ٣-٥ ينبغي للدول أن تتجنب اتخاذ أي تدابير انفرادية من شأنها أن تؤثر في تنظيم وتنسيق تطور النقل الجوي الدولي، وأن تضمن عدم تطبيق السياسات والتشريعات المحلية على النقل الجوي الدولي بدون المراعاة الواجبة لسماته الخاصة.
- ٤-٥ في الحالات التي يكون فيها للمساعدات الحكومية لقطاع النقل الجوي ما يسوغها، ينبغي للدول أن تتخذ إجراءات شفافة وفعالة للتأكد من أن هذه المساعدات مؤقتة بقدر الامكان ولن تترك تأثيرا ضارا على المنافسة في السوق ولن تؤدي الى نتائج غير مجدية.
- ٥-٥ مع مراعاة الامتثال لقانون المنافسة القابل للتطبيق، ينبغي أن تستمر الدول في قبول النظم متعددة الأطراف للنقل المشترك (interlining) لأنها تمكن الدول والناقلين الجويين والركاب والشاحنين من استخدام شبكة النقل الجوي العالمية بلا تمييز.
- 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 وحماية بيئته.
- ٢-٦ ينبغي أن تواصل الايكاو النهوض بالاتصال والتعاون الفعالين مع المنظمات الحكومية وغير الحكومية المهتمة بالنقل الجوي الدولي، لتنسيق الجهود معها وتقادي ازدواجية الجهود على المستوى العالمي.
- ٣-٦ ينبغي أن تنظر الدول في استخدام الخيارات التنظيمية المتاحة من خلال الايكاو لتحرير النقل الجوي الدولي.
- ٤-٦ ينبغي أن تواصل الدول اطلاق الايكاو على تطورات النقل الجوي الدولي، بما في ذلك الترتيبات التحريرية المنفذة على مختلف المستويات، والنهوض في المنابر الأخرى بالفهم التام لصلاحيات الايكاو ودورها.

١٠-١ اعتمد المؤتمر الثالث للنقل الجوي التوصية التالية التي تدعو المجلس الى تجميع ونشر وتحديث ملخص مبوب وذلك بصورة دورية بشأن سياسات هيئات الطيران المدني الاقليمية فيما يتعلق بتنظيم النقل الجوي الدولي.

التوصية رقم (٢) الصادرة من المؤتمر الثالث للنقل الجوي

ان المؤتمر يوصي بما يلي:

- (أ) أن يجمع المجلس وينشر ملخصا مبوبا بالسياسات التي اعتمدها هيئات الطيران المدني الحكومية الاقليمية بشأن تنظيم النقل الجوي، وبأن يحدثها بصفة دورية.
- (ب) أن يتابع المجلس اتجاهات السياسات الاقليمية لكي يحدث حسب الاقتضاء الخطوط التوجيهية الملائمة الصادرة عن الايكاو.
- (ج) أن تتعاون هيئات الطيران المدني الحكومية والدول وتنسق فيما بينها بحيث لا تعيق سياساتها تطوير النقل الجوي على النطاق العالمي.

١١-١ واستجابة للتوصية المذكورة أعلاه، تم تجميع ونشر ملخصات لسياسات ثلاث من الهيئات الإقليمية للطيران المدني، ألا وهي اللجنة الأفريقية للطيران المدني، واللجنة الأوروبية للطيران المدني واللجنة العربية للطيران المدني، كمرفق للطبعات السابقة من هذه الوثيقة. وفي السنوات الأخيرة، ازدادت الهيئات الإقليمية التي تتصل سياساتها وأنشطتها بالنقل الجوي. وفي ضوء توفر المعلومات عبر شبكة الإنترنت، تقدم هذه الطبعة أدناه، مكان الملخص، المواقع الإلكترونية للهيئات الإقليمية المعنية يمكن الاطلاع فيها على السياسات الحالية لمختلف الهيئات.

اللجنة العربية للطيران المدني: (www.acac.org.ma)

اللجنة الأفريقية للطيران المدني: (www.afcac-cafac.sn/site_anglais/afcac_english.htm)

اللجنة الأوروبية للطيران المدني: (www.ecac-ceac.org)

لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية: (http://claseclima.icao.int)

اللجنة الأوروبية: (http://ec.europa.eu/transport/air_portal/)

(و) المشاركة والضمانات

١٢-١ استجابة لتوصية مؤتمر النقل الجوي العالمي لعام ١٩٩٤، كلف المجلس فريق خبراء تنظيم النقل الجوي ببعض المهام التي تتطلب من المنظمة مزيدا من العمل، بما في ذلك اعداد وتحسين آلية الضمانات وترتيبات "شبكة الأمان". ومع مراعاة الهدف الأساسي، وهو مشاركة كل الدول في النقل الجوي الدولي، والهدف العام وهو التحرك التدريجي والمطرد والمنظم والمضمون نحو حرية دخول الأسواق، أعد فريق الخبراء في اجتماعه التاسع في فبراير ١٩٩٧ التوصيات الثلاث التالية التي تتناول على التوالي الضمانات (التوصية رقم ١)، وتسوية المنازعات (التوصية رقم ٢) وتدابير المشاركة (التوصية رقم ٣). ولقد وافق المجلس على تلك التوصيات في مايو ١٩٩٧ ووزعها على الدول على سبيل الارشاد.

التوصية رقم (١) الصادرة من الاجتماع التاسع لفريق خبراء تنظيم النقل الجوي: آلية ضمان المنافسة الشريفة

إن فريق الخبراء يوصي بما يلي:

إن الدول الراغبة في التحرك صوب تحرير خطوطها الجوية في اتفاقاتها الثنائية ومتعددة الأطراف، يمكنها أن تنتظر في الموافقة على أنواع الممارسات التنافسية التي يمكن اعتبارها غير شريفة بين الناقلين الجويين، بما في ذلك اتباع أي من التدابير التالية أو جميعها بوصفها مؤشرات على السلوك التنافسي غير الشريف الذي يستحق دراسة عن كثب:

(أ) فرض أسعار وأجور للسفر على الطرق الجوية على مستويات لا تكفي في مجموعها لتغطية تكاليف الخطوط المعنية.

(ب) إضافة سعة مفرطة أو الإكثار من عدد الرحلات

(ج) مواصلة الممارسات المعنية بدلا من اتباعها مؤقتا.

(د) الممارسات التي تسفر عن أثر اقتصادي خطير على الناقل الآخر أو التي تلحق به ضررا اقتصاديا جسيما

- هـ) الممارسات التي تؤدي بالنية الواضحة أو بالنتيجة المحتملة الى عرقلة أي ناقل آخر أو استبعاده أو إخراجه من السوق
و) السلوك الذي يدل على استغلال المركز المهيمن في أي طريق.

التوصية رقم (٢) الصادرة من الاجتماع التاسع لفريق خبراء تنظيم النقل الجوي: تسوية المنازعات

ان فريق الخبراء يوصي بما يلي:

١) أن تقوم الدول الراغبة في تحرير خطوطها الجوية في اطار علاقاتها الثنائية أو الاقليمية بتضمين ترتيباتها، حسب تقديرها، لیتسنى لها التوسط أو حل الخلاف الناشئ عن الممارسات المزعوم أنها غير شريفة أو عن اساءة استغلال المركز المهيمن، كما ينص على أحد أو كلا العنصرين التاليين بشأن آلية تسوية الخلافات :

أ) عقد اجتماع "رفيع المستوى" يصل الى درجة الوزير، ليكون هذا الاجتماع أداة في يد الأطراف التي لم تتمكن من ايجاد حل بالتشاور لخلافها حول أي ممارسة تنافسية غير شريفة.

ب) النص على الاستعانة بوسيط، أو بفريق لتسوية الخلافات يختار أعضاؤه من قائمة تستكملها الايكاو بأسماء خبراء الطيران المؤهلين تأهيلا مناسباً. ويفضل أن يكون قرار هذا الفريق المعني بتسوية الخلافات ملزماً للأطراف، وعلى أن يكون الحل الذي يقرره على شكل توصية. هذا وينبغي لفريق تسوية الخلافات أن يتمكن من وضع حل مؤقت يتمشى مع الخطوط الواردة في آلية تسوية الخلافات التي عرضت على المؤتمر العالمي للنقل الجوي، ألا وهي أن يوجه أحد الطرفين المعنيين طلباً الى الفريق "ليببت أولاً في مدى الحاجة الى التجميد أو مواصلة التجميد أو العودة الى الوضع السابق، ويمكن الحكم بالتعويض عن الأضرار اذا لم يكن للتجميد أو العودة الى الوضع السابق أي مبرر". ومع ذلك ينبغي للأطراف أن تتفق مسبقاً على جملة أمور ومنها ما يلي :

١) صلاحيات فريق تسوية الخلافات، واجراءاته، ومبادئه التوجيهية أو المعايير، وطريقة اللجوء اليه (بما في ذلك حق الطرفين وحدهما في اللجوء اليه أو حق أي مصالح خاصة أخرى في اللجوء اليه، مثل شركات الطيران)، مع مراعاة هدف وضرورة التوصل الى ائهاء القضية ببساطة واستجابة وسرعة.

٢) كيفية تنفيذ أي قرار يصدره فريق خبراء تسوية الخلافات أو كيفية تنفيذ أي حل قد يضعه هذا الفريق.

٢) أن تضع الايكاو، لأغراض الآلية المذكورة أعلاه، قائمة بخبراء النقل الجوي وتستكملها لياتح تعيينهم كوسطاء أو أعضاء في فرق خبراء تسوية الخلافات.

التوصية رقم (٣) الصادرة من الاجتماع التاسع لفريق خبراء تنظيم النقل الجوي: تدابير المشاركة

إن فريق الخبراء يوصي بما يلي:

١) ينبغي للدول التي تتحرك صوب تحرير الخطوط الجوية الدولية أن تنظر في اتباع تدابير تضمن المشاركة الفعالة والمتواصلة في النقل الجوي الدولي، وفيما يلي قائمة ارشادية بالتدابير الممكنة :

أ) **السعة** — تقاسم السعة بحيث تتكافأ الفرص، بما في ذلك تكبير السعة لتتقارب مع السعة التي تعرضها شركات الطيران المنافسة. والسماح تدريجياً بالانتقال من نظام التقاسم بالمنافسة الى التقاسم مثلاً بنسبة ٧٠ الى ٣٠ وزيادة السعة تدريجياً حسب جدول يتفق عليه. واستخدام عامل الحمولة أو أي معيار عام آخر مرتبط بالسوق لاجراء الزيادات تلقائياً في السعة. وتطبيق نظام لا يجوز بموجبه لشركات الطيران التي تعرض سعة أكبر أن تزيد السعة الا بالمقدار الذي تستطيع شركات الطيران الأقل سعة أن تعرضه. والسماح بتشغيل رحلات البضائع على أساس التنبؤات بالطلب.

وتحديد السعة الموسمية حسب تنبؤات السوق، وإعادة تقييم مدى ملاءمة السعة المحددة على هذا النحو بناء على خبرة الناقلين الجويين. والسماح لشركات الطيران بتغيير نسبة السعة بين عمليات نقل الركاب وعمليات نقل البضائع. والسماح ببعض الاستثناءات بالنسبة لحدود السعة المتفق عليها في حالة تشغيل طائرات جديدة وفي حالة خدمات موسمية. ومعاملة تقاسم الرموز بطريقة تختلف عن طريقة معاملة الرحلات التي تشغل بطائرات الناقل نفسه من حيث السعة.

(ب) **التعريفات** — تنفيذ تعريفات مرنة لدعم المنافسة الشريفة والفعالة، وذلك بالسماح للناقلين الجويين بالاستجابة لأحوال أسواق النقل الجوي. والسماح بتوخي المرونة في التعريفات في داخل مناطق التسعير (بالرغم من الاعتراف بأن هذا التنفيذ معقد). والانتقال على مراحل من مفهوم الموافقة الثنائية إلى مفهوم بلد المنشأ إلى مفهوم الرخص الثنائي. واعفاء بعض التعريفات من القيود التنظيمية، مثل أسعار نقل البضائع وبعض أجور السفر على الرحلات العارضة، والأسعار الخاصة وبعض الأجور المخفضة. والسماح بإدخال تغييرات ثابتة على مستويات أجور السفر.

(ج) **دخول الأسواق** — زيادة عدد شركات الطيران المعينة. والانتقال من تعيين الشركة الواحدة إلى تعيين أكثر من شركة. ومنح الحريات الثالثة والرابعة والخامسة بموجب ترتيبات إقليمية. واستخدام بعض أشكال دخول الأسواق مثل تقاسم الرموز، والتحالفات، واستئجار الطائرات بالطواقم. والانطلاق من جديد في بعض نقاط الحركة الجوية الحرجة بعد إزالة القيود المفروضة على دخول الأسواق. واعتماد فترة استهلاكية للحماية عند بدء التشغيل. وفرض قيود على حجم الطائرات في الخطوط الإقليمية فقط. والسماح بتشغيل شركات طيران البلدان الأجنبية في غياب رحلات الناقل الجوي الوطني. وإزالة القيود المفروضة على الخطوط الإقليمية. واستثناء حقوق نقل البضائع من القيود التي تفرض على النقل الجوي.

(د) **المسائل الأخرى** — تيسير تشغيل رحلات غير منتظمة لنقل السياح في داخل الدولة (رهنًا بالتنظيمات القائمة في الدولة المستقبلية). والسماح بتشغيل خطوط خارج الاتفاق الثنائي بدون الالتزام بمبدأ المعاملة بالمثل (بما في ذلك حق النقل الجوي الداخلي والحرية الخامسة) إلى المدن التي تصل إليها خطوط قليلة أو على الطرق التي لا تسير فيها خطوط كثيرة. والعمل تدريجياً وبطريقة منسقة على تطبيق ضوابط أكثر مرونة في المناطق التجارية الرئيسية. وتقييم النتائج الاقتصادية للاتفاقات الثنائية على أساس كمي وحسب ظروف الأسواق لدعم سبل التعاون مثل عقد التحالفات بين شركات الطيران التي تخدم الدولة. والتنازل عن الأحكام التي تتعلق بالملكية والسيطرة والتي جرت العادة على إدراجها في الاتفاقات الثنائية.

(٢) ينبغي للإيكاو، وهي تستقي خبرة الدول، أن تضع قائمة بتدابير المشاركة وأن تجددتها، وأن تحل حسب الإمكان أمثلة على طريقة استخدام الدول لهذه التدابير.

(ز) سلامة وأمن الطيران

١٣-١ ثمة ارتباط وثيق بين التنظيم الاقتصادي والسلامة والأمن للنقل الجوي الدولي. وأقر كل من المؤتمرين العالميين للنقل الجوي المنعقدين في عام ١٩٩٤ و ٢٠٠٣ بأنه يجب الاستمرار في تعليق أهمية فائقة على السلامة والأمن في تنمية الطيران المدني الدولي، بغض النظر عن أي تغيير في الترتيبات التنظيمية. وفي هذا الصدد، أعدت الإيكاو فقرات نموذجية متعلقة بالسلامة والأمن يمكن إدراجها في الترتيبات الثنائية بين الدول في مجال النقل الجوي. وتقدم هذه الفقرات النموذجية أدناه إلى جانب تقارير المجلس التي تم بموجبها اعتماد الفقرات.

ولتناول القضايا الناشئة والاستراتيجيات العالمية للقرن الواحد والعشرين، عقدت الإيكاو مؤتمراً وزارياً رفيع المستوى حول أمن الطيران في فبراير ٢٠٠٢ ومؤتمراً للمدراء العاملين للطيران المدني حول استراتيجية عالمية لسلامة الطيران في مارس ٢٠٠٦. ويرد أدناه الإعلان الصادر عن المؤتمرين.

السلامة

القرار الذي اعتمده مجلس الإيكاو في ٢٠٠١/٦/٣١ بخصوص البند النموذجي عن السلامة الجوية

لما كان الهدف الرئيسي للمنظمة ولا يزال هو ضمان سلامة الطيران المدني الدولي في جميع أنحاء العالم.

ولما كانت المادة ٣٧ من الاتفاقية تقتضي تعاون كل دولة متعاقدة لضمان اتباع أعلى درجة ممكنة عمليا من التوحيد في التنظيمات وأساليب العمل في جميع المسائل التي يؤدي فيها التوحيد الى تسهيل الملاحة الجوية وتحسينها.

وبالنظر الى أن حقوق الدول والتزاماتها في اطار اتفاقية شيكاغو وفي اطار القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها التي اعتمدها مجلس الإيكاو حول السلامة الجوية يمكن استكمالها وتعزيزها بالتعاون بين الدول.

وبالنظر الى أن الاتفاقات حول الخدمات الجوية تمثل الأساس القانوني الرئيسي للنقل الدولي للركاب والأمتعة والشحن والبريد.

وبالنظر الى أن الأحكام المتعلقة بالسلامة الجوية ينبغي أن تشكل جزءا لا يتجزأ من الاتفاقات حول الخدمات الجوية.

وإن يلاحظ أنه ليس هناك ما يمنع الدول التي تدرج بند الإيكاو النموذجي عن السلامة الجوية في اتفاقات الطيران الصادرة عنها من ادراج أي معايير اضافية أو أكثر تقييدا، وتتفق الأطراف على ضرورتها لتقييم سلامة تشغيل الطائرات.

فإن المجلس:

يحث جميع الدول المتعاقدة على أن تدرج في اتفاقاتها حول الخدمات الجوية بندا حول السلامة الجوية.

يوصي بأن تأخذ الدول المتعاقدة بالاعتبار البند النموذجي عن السلامة الجوية المرفق بهذا القرار.

مرفق بقرار المجلس الصادر في ٢٠٠١/٦/١٣ بند الإيكاو النموذجي عن السلامة الجوية

- ١- يجوز لأي طرف أن يطلب اجراء مشاورات في أي وقت بشأن القواعد القياسية المتعلقة بالسلامة لدى الطرف الآخر في المجالات المتعلقة بتجهيزات الطيران، وأطقم القيادة، والطائرات، وتشغيل الطائرات. ويجب أن تتم تلك المشاورات في غضون ٣٠ يوما من تاريخ تقديم هذا الطلب.
- ٢- اذا وجد أحد الأطراف، بعد تلك المشاورات، أن الطرف الآخر ليس لديه بالفعل قواعد متعلقة بالسلامة ويشرف عليها في المجالات المشار اليها في الفقرة الأولى بحيث تفي بالقواعد القياسية السارية في ذلك الوقت عملا باتفاقية الطيران المدني الدولي (Doc 7300)، يجب ابلاغ الطرف الآخر بتلك الاستنتاجات وبالخطوات التي تعتبر ضرورية لاحترام القواعد القياسية الصادرة عن الإيكاو. ويجب على الطرف الآخر عندئذ أن يتخذ الاجراءات التصحيحية الملائمة في غضون الفترة المتفق عليها.
- ٣- عملا بالمادة ١٦ من اتفاقية الطيران المدني الدولي، من المتوقع عليه أيضا أنه يجوز أن تخضع أي طائرة تقوم بتشغيلها شركة للطيران تابعة لأحد الأطراف أو يتم تشغيلها بالنيابة عن تلك الشركة، وتطير من والى اقليم طرف آخر، أن تخضع لتفتيش من جانب المندوبين المصرح لهم من الطرف الآخر، شريطة ألا يتسبب ذلك في تأخير غير معقول في تشغيل الطائرة، وذلك بينما تكون الطائرة متواجدة في اقليم هذا الطرف الآخر. وبغض النظر عن الالتزامات المنصوص عليها في المادة ٣٣ من اتفاقية شيكاغو، فإن الغرض من هذا التفتيش هو التحقق

من صحة الوثائق ذات الصلة الخاصة بالطائرة، واجازات طاقمها، والتزام معدات الطائرة وحالة الطائرة بالقواعد القياسية السارية في ذلك الوقت عملاً باتفاقية الطيران المدني الدولي.

٤- عندما يتعين اتخاذ اجراءات عاجلة لضمان سلامة تشغيل شركة الطيران، يحتفظ كل طرف بحق القيام فوراً بتعليق أو تغيير ترخيص التشغيل الممنوح لواحدة أو أكثر من شركات الطيران التابعة للطرف الآخر.

٥- يجب التوقف عن اتخاذ أي من الاجراءات من جانب أحد الطرفين عملاً بالفقرة ٤ أعلاه حال انتهاء السبب الذي دعى الى اتخاذ تلك الاجراءات.

٦- وبالإشارة الى الفقرة ٢ أعلاه، اذا تبين أن أحد الأطراف ظل غير ممثل للقواعد القياسية للايكافو بعد انقضاء فترة اتخاذ الاجراءات التصحيحية، فينبغي ابلاغ الأمين العام للمنظمة بذلك، كما ينبغي ابلاغه بايجاد حل مرض للوضع لاحقاً.

إعلان مؤتمر رؤساء الطيران المدني الخاص بالاستراتيجية العالمية للسلامة الجوية (مونتريال، من ٢٠ الى ٢٢/٣/٢٠٠٦)

عقدت منظمة الطيران المدني الدولي (الايكاو) مؤتمر رؤساء الطيران المدني الخاص بالاستراتيجية العالمية للسلامة الجوية، بمقرها الرئيسي في مونتريال، من ٢٠ الى ٢٢ مارس ٢٠٠٦.

لما كانت اتفاقية الطيران المدني الدولي وملاحقها قد هيأت الاطار الضروري المطلوب للوفاء باحتياجات السلامة في أي نظام عالمي للطيران، ولما كان رؤساء الطيران المدني يتحملون مسؤولية جماعية عن سلامة الطيران المدني الدولي،

وإدراكاً لأن اطار السلامة الجوية يجب أن يفيد جميع أصحاب المصلحة فائدة تامة وأن يتطور باستمرار لضمان استمرارية فاعليته وكفاءته في ظل البيئة التنظيمية والاقتصادية والفنية المتغيرة في القرن الحادي والعشرين،

وبالإشارة الى أن الشفافية وتبادل المعلومات في مجال السلامة الجوية دعامتان أساسيتان لسلامة نظام النقل الجوي،

وبالإشارة الى أن المادة ٣٣ من اتفاقية شيكاغو والقواعد القياسية ذات الصلة هي التي تنظم اعتراف الدولة بصحة الشهادات والاجازات الصادرة عن الدول الأخرى،

وبالإشارة الى دور الايكافو في فض المنازعات،

وإدراكاً لأن الثقة المتبادلة بين الدول، هي وثقة الجمهور، في سلامة النقل الجوي تتوقف على مدى الاطلاع على المعلومات الوافية عن السلامة الجوية،

وإدراكاً لأن السلامة الجوية تشكل مسؤولية مشتركة ولأن تحسينها في العالم لن يتسنى الا بقيادة الايكافو وبذل الجهود التعاونية والتعاضدية والمنسقة فيما بين جميع أصحاب المصلحة،

وإدراكاً لأن ادخال المزيد من التحسينات على السلامة الجوية في الدول وفيما بينها أمر يتطلب نهجاً تعاونياً واستباقياً لتحديد وادارة الأخطار التي تهدد السلامة الجوية،

فان رؤساء الطيران المدني:

١- يلتزمون بتوطيد الاطار العالمي للسلامة الجوية عن طريق ما يلي:

أ) تبادل المعلومات المناسبة عن السلامة الجوية بأسرع ما يمكن بين الدول وجميع أصحاب المصلحة الآخرين في الطيران والجمهور، بما في ذلك الافصاح بأسرع ما يمكن عن معلومات نتائج تدقيق مراقبتهم للسلامة الجوية وفي موعد لا يتجاوز بأي حال ٢٣/٣/٢٠٠٨؛

- (ب) ممارسة مراقبة السلامة الجوية على مشغليهم الجويين في ظل الامتثال التام للقواعد والتوصيات الدولية، والتأكد بأنفسهم من أن المشغلين الأجانب الذين يشغلون طائراتهم في اقليمها موضوعون تحت المراقبة الوافية من دولتهم، واتخاذ الاجراءات المناسبة حسب الاقتضاء للمحافظة على السلامة الجوية؛
- (ج) التعجيل بتنفيذ نظم ادارة السلامة الجوية في صناعة الطيران استكمالاً للاطار التنظيمي الراهن؛
- (د) وضع حلول قابلة للاستمرار في مجال السلامة الجوية، بما في ذلك انشاء أو تعزيز المنظمات والمبادرات الاقليمية والاقليمية الفرعية لمراقبة السلامة الجوية؛
- (هـ) النهوض بثقافة سليمة.

هذا وان المؤتمر:

- ٢- يدعو الدول الى أن تعتمد على اعتبارات السلامة وحدها لا على امكانية كسب المزايا الاقتصادية عند الاعتراف بصحة الشهادات والاجازات الصادرة عن الدول الأخرى،
- ٣- يدعو الدول والايكاو وصناعة الطيران والمنظمات المانحة الى توجيه الموارد صوب اعداد حلول لمراقبة السلامة الجوية باستمرار،
- ٤- يدعو الدول والايكاو وصناعة الطيران الى دعم التنفيذ المنسق لنظم ادارة السلامة الجوية،
- ٥- يدعو الايكاو الى القيام بما يلي:
- (أ) أن تنشئ وتدعم بنشاط آليات لتبادل المعلومات تتيح تدفق معلومات السلامة الجوية بلا قيد بين جميع أصحاب المصلحة في الطيران،
- (ب) أن تضع في موعد أقصاه يونيو ٢٠٠٦ استراتيجية لنقل معلومات السلامة نقلاً فعالاً الى الجمهور،
- (ج) أن تنشئ آلية بموجب المادة ٢١ من اتفاقية شيكاغو لاتاحة المعلومات عن تسجيل الطائرات وعن مشغلي الطائرات،
- (د) أن تضع وتنفذ ارشادات اجراءات للتحقق من شروط الاعتراف بصحة الشهادات والاجازات وفقاً للمادة ٣٣ من اتفاقية شيكاغو،
- (هـ) أن تدرس امكانية اعداد ملحق جديد بشأن مراقبة السلامة الجوية، وتقييم السلامة الجوية، وادارة السلامة الجوية،
- ٦- يدعو الدول الى اثبات عزمها السياسي على سد ثغرات السلامة الجوية، وأن تنشئ حسب الاقتضاء هيئة مستقلة للطيران المدني وتعطيها كافة الصلاحيات والتمويل الوافي لضمان المراقبة الفعالة للسلامة الجوية.
- ٧- يدعو الدول وصناعة الطيران الى تنسيق مبادراتها في مجال السلامة الجوية تنسيقاً وثيقاً مع الايكاو لضمان تحقيق أمثل المنافع للسلامة الجوية العالمية والتقليل من ازدواج الجهود.

الأمن

القرار الصادر عن مجلس منظمة الطيران المدني الدولي في ١٩٨٦/٦/٢٥ عن أمن الطيران للاتفاقات الثنائية

إن مجلس المنظمة

إنه يعتبر أن التهديد المستمر الذي تشكله أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني الدولي يقتضي الاهتمام العاجل والمستمر من جانب المنظمة، والتعاون الكامل من جانب كل الدول المتعاقدة من أجل النهوض بسلامة الطيران المدني الدولي.

ويعتبر أن التعاون الثنائي بين الدول يمكن أن يستكمل ويعزز حقوق الدول والتزاماتها الناشئة بموجب الاتفاقات الدولية عن أمن الطيران، وبموجب القواعد القياسية والأساليب الموصى بها لأمن الطيران والمعتمدة من المجلس.

ويعتبر أن الاتفاقات الثنائية الخاصة بالخطوط الجوية تشكل الأساس القانوني الرئيسي للنقل الدولي للركاب والأمتعة والبضائع والبريد.

ويعتبر أن اتفاقات الخطوط الجوية الثنائية يجب أن تشمل أحكاما عن أمن الطيران.

ويعتبر أن الملحق السابع عشر باتفاقية الطيران المدني الدولي يحتوي على توصيات بأن تقوم كل دولة متعاقدة بتضمين اتفاقاتها الثنائية للنقل الجوي بندا يتعلق بأمن الطيران.

يحث جميع الدول المتعاقدة على إدراج بند عن أمن الطيران في اتفاقاتها الثنائية الخاصة بالخطوط الجوية.

ويوصى بأن تراعي الدول المتعاقدة البند النموذجي المرفق بهذا القرار.

مرفق بقرار المجلس الصادر في ١٩٨٦/٦/٢٥ بند نموذجي عن أمن الطيران

ملاحظة— أعد هذا البند بصيغة تسمح بإدراجه في الاتفاقات الثنائية للخطوط الجوية، ويقتصر الهدف منه على إرشاد الدول فحسب، وهذا البند ليس إلزاميا، ولا يحد بأي حال من حرية الدول في التعاقد على توسيع نطاقه أو تضييقه أن اتباع أي أسلوب غير.

المادة "س"

(أ) يؤكد الطرفان المتعاقدان من جديد، تمشيا مع حقوقهما والتزاماتهما الناشئة بموجب القانون الدولي، أن التزام كل منهما نحو الآخر بحماية أمن الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروع يشكل جزءا لا يتجزأ من هذا الاتفاق. وبدون تقييد لعمومية حقوقهما والتزاماتهما الناشئة بموجب القانون الدولي، يجب على الطرفين المتعاقدين أن يتصرفا وفقا لأحكام "اتفاقية الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات" الموقع عليها في طوكيو في ١٤/٩/١٩٦٣، و"اتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات" الموقع عليها في لاهاي في ١٦/١٢/١٩٧٠، و"اتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة الطيران المدني" الموقع عليها في مونتريال ٢٣/٩/١٩٧١.

ملاحظة— لا يسري حكم الجملة الثانية إلا إذا كانت الدولتان المعنيتان طرفين في تلك الاتفاقيات.

(ب) يقدم كل طرف إلى الآخر، بناء على طلبه، المساعدة الضرورية لمنع أفعال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية وغير ذلك من الأفعال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة هذه الطائرات وركابها وطواقمها وضد سلامة المطارات وتجهيزها وخدمات الملاحة الجوية، ولمنع أي خطر آخر يهدد أمن الطيران المدني.

(ج) يجب على الطرفين، في معاملة كل منهما للآخر، أن يتصرفا وفقا لأحكام أمن الطيران التي وضعتها منظمة الطيران المدني الدولي وأصدرتها على شكل ملاحق باتفاقية الطيران المدني الدولي، يقدر ما تكون تلك الأحكام الأمنية سارية على الطرفين ويجب عليهما إلزام مستثمري الطائرات المسجلة لديهما أو المستثمرين الذي يكون مركز أعمالهم الرئيسي أو محل إقامتهم الرئيسي في إقليميهما، ومستثمري المطارات الموجودة في إقليميهما بالتصرف وفقا لأحكام أمن الطيران المذكورة.

- (د) يوافق كل طرف متعاقد على أنه يجوز إلزام مستثمري الطائرات هؤلاء بمراعاة ما يشترطه على الطرف الآخر من الأحكام الأمنية المذكورة في الفقرة (ج) أعلاه لدخول إقليمه أو مغادرته أو التواجد فيه. وعلى كل طرف متعاقد أن يتأكد من أن الإجراءات الملائمة لحماية الطائرات تنطبق بفاعلية في داخل إقليمه، وأن يوقع الكشف الأمني على الركاب والطواقم والأمتعة اليدوية والأمتعة الأخرى والبضائع وتموين الطائرات قبل وفي أثناء صعود الركاب أو تحميل البضائع. وعلى كل طرف متعاقد أن ينظر بعين العطف لأي طلب من الطرف المتعاقد الآخر لاتخاذ إجراءات أمنية خاصة لمواجهة أي تهديد معين.
- (هـ) حين يقع حادث استيلاء غير مشروع على أي طائرة مدنية وحين يخيم خطر وقوع مثل هذا الحادث، أو عندما يرتكب أي فعل غير مشروع ضد سلامة أي طائرة وركابها وطواقمها أو ضد سلامة المطارات وتجهيزات وخدمات الملاحة الجوية، يجب على كل طرف متعاقد أن يساعد الطرف الآخر بتسهيل الاتصالات وغير ذلك من التدابير الملائمة التي تستهدف السرعة والأمان في إنهاء الواقعة أو إزالة خطر حدوثها.

إعلان المؤتمر الوزاري رفيع المستوى

لأمن الطيران

(مونتريال، من ١٩ إلى ٢٠ فبراير ٢٠٠٢)

إن المؤتمر الوزاري رفيع المستوى الذي عقدته منظمة الطيران المدني الدولي (إيكاو) بمقرها في مونتريال يومي ١٩ و ٢٠ فبراير/شباط ٢٠٠٢ وحضره وزراء ومسؤولون رفيعو المستوى يمثلون ١٥٤ دولة و ٢٤ منظمة دولية:

إن يؤكد من جديد ادانته لاستعمال الطائرات المدنية كأسلحة تدمير، وكذلك لأفعال التدخل غير المشروع الأخرى في الطيران المدني، بغض النظر عن مكان ارتكابها وهوية مرتكبيها وأسباب ارتكابها.

ويضع في اعتباره الحاجة إلى تعزيز تدابير منع جميع أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني.

ويؤكد على الدور الحيوي الذي يؤديه الطيران المدني في التنمية الاقتصادية.

ويشدد على أهمية السلامة والأمن، بوصفهما ركيزتين أساسيتين للطيران المدني ينبغي التعامل معهما بصورة شاملة.

ويؤكد من جديد مسؤولية الدول عن أمن الطيران المدني وسلامته، بغض النظر عما إذا كانت خدمات النقل الجوي والخدمات ذات الصلة تقدم من خلال هيئات حكومية أو مستقلة أو خاصة.

ويلاحظ التحسينات الكبيرة التي بدأ تنفيذها مؤخرا في مجال أمن الطيران في عدد كبير من الدول.

ويذكر أن وضع نهج موحد في إطار نظام عالمي هو أمر أساسي لضمان أمن الطيران في جميع أنحاء العالم، وأن أوجه القصور في أي جزء من هذا النظام يشكل خطرا على النظام العالمي بأكمله.

ويؤكد أن انشاء نظام عالمي لأمن الطيران يفرض مسؤولية جماعية على الدول كافة.

ويلاحظ أن الموارد الإضافية التي سيقترضها الوفاء بتدابير أمن الطيران المعززة ربما شكلت عبئا ماليا ثقيلا على الموارد المحدودة أصلا في البلدان النامية.

يعلم التزامه بما يلي:

- التنفيذ التام للاتفاقيات متعددة الأطراف بشأن أمن الطيران وقواعد وتوصيات الإيكاو وإجراءات خدمات الملاحة الجوية وقرارات الجمعية العمومية للإيكاو وقرارات مجلس الإيكاو المتعلقة بأمن الطيران وسلامته.
- تطبيق التدابير الإضافية الملائمة لأمن الطيران في الأقاليم الوطنية بما يتناسب مع مستوى الخطر.

- تعزيز التعاون الدولي في مجال أمن الطيران وتنسيق تنفيذ التدابير الأمنية.
 - ضمان تنفيذ التدابير الأمنية بأكثر الطرق اقتصادا وفاعلية لتفادي ائقال الطيران المدني بأعباء لا داعي لها.
 - التأكيد بقدر الامكان من أن التدابير الأمنية لن تؤدي الى اضطراب أو اعاقا حركة الركاب أو الشحن أو البريد أو الطائرات.
 - ضمان تنفيذ التدابير الأمنية بشكل موضوعي وبدون تمييز على أساس الجنس أو العرق أو الدين أو الجنسية.
 - تعزيز نوعية الموارد البشرية العاملة في قطاع أمن الطيران، بما في ذلك تقديم التعليم والتدريب المستمرين.
 - استعادة الثقة العامة في السفر الجوي وتنشيط صناعة النقل الجوي.
- يؤيد** وضع خطة عمل شاملة لأمن الطيران في اطار الايكاو لتعزيز أمن الطيران في جميع أنحاء العالم، بما في ذلك ما يلي:
- تحديد وتحليل وتطوير استجابة فعالة للأخطار الجديدة والناشئة، تشمل اتخاذ تدابير في الوقت المناسب في مجالات محددة بما في ذلك المطارات والطائرات ونظم مراقبة الحركة الجوية.
 - تعزيز الأحكام المتعلقة بالأمن في ملاحق اتفاقية الطيران المدني الدولي باتباع اجراءات سريعة عند الحاجة، ومع مراعاة الاعتبارات العامة للسلامة، وخصوصا النص في المقام الأول على حماية مقصورة القيادة.
 - اجراء عمليات تدقيق منتظمة والزامية ومنهجية ومنسقة لأمن الطيران لتقييم تدابير الأمن القائمة في جميع الدول المتعاقدة على المستوى الوطني، وكذلك على مستوى المطار على أساس العينات لكل دولة، في اطار آلية أمن الطيران التابعة للايكاو.
 - التنسيق والتوافق الوثيقين مع برامج التدقيق الاقليمية والاقليمية الفرعية.
 - قيام الايكاو بمعالجة النتائج بشكل يوفق بين السرية والشفافية.
 - انشاء برنامج متابعة لتقديم المساعدة، يتضمن تصحيح أوجه القصور المكتشفة.
- يدعو** مجلس الايكاو الى وضع خطة العمل هذه، لاعتمادها في موعد أقصاه ١٤ يونيو/حزيران ٢٠٠٢ (موعد اختتام دورة المجلس ١٦٦)، وبدء تنفيذها بعد ذلك التاريخ فورا.
- يدعو** جميع الدول الأعضاء في الايكاو، وكذلك المنظمات الدولية المعنية حسب الحالة، الى المشاركة الكاملة والفعالة في تنفيذ خطة العمل حتى يتم تحقيق النتائج الملموسة في أقرب موعد ممكن.
- يدعو** الدول والمنظمات الدولية وصناعة الطيران المدني الى أن تقدم على أساس طوعي التمويل الكافي أو المساعدة العينية أو كليهما لخطة العمل، وذلك لأجل أنشطة الايكاو ولتمكين جميع الدول في كافة أنحاء العالم من الوفاء باستمرار بمتطلبات التدابير الأمنية المعززة.

الجزء الثاني

ملكية شركات الطيران والعمليات المشتركة

(أ) ملكية شركات الطيران والسيطرة عليها

١-٢ نظرت الدورة السادسة عشرة للجمعية العمومية في موضوع الملكية المشتركة والتشغيل المشترك للخطوط الجوية الدولية وأصدرت قرارها ١٦-٣٣ بشأنه. ومن أجل تخفيف المشكلة التي تواجه بعض البلدان النامية من جراء تشدد بعض الدول الأخرى في تطبيق المعيار التقليدي لملكية شركات الطيران والسيطرة عليها، أصدرت الدورة الرابعة والعشرون للجمعية العمومية القرار ٢٤-١٢ الذي استحدث مفهوم "المصلحة المشتركة" فيما يخص تعيين شركات الطيران. ولقد أدمج هذان القراران في البيان الموحد لسياسات الايكاو الثابتة في مجال النقل الجوي، وهو البيان الوارد في القرار ٣٢-١٧. الذي حلت محله فيما بعد القرارات ٣٣-١٩ و ٣٥-١٨ و ٣٦-١٥. وترد أدناه المقتطفات ذات الصلة.

قرار الجمعية العمومية

القرار ٣٦-١٥: القسم الثاني، المرفق (أ) (مقتطفات)

ولما كان تشغيل خدمات النقل الجوي بصورة منتظمة ويعتمد عليها يتسم بأهمية أساسية لتطوير اقتصاد الكثير من الدول النامية، ولا سيما الدول التي تعتمد على السياحة.

ولما كان التشدد في تطبيق معيار ملكية الغالبية والسيطرة الفعالة عند الإذن لشركة الطيران بممارسة حقوق الطريق وغيرها من حقوق النقل الجوي قد يحرم دولا نامية كثيرة من تكافؤ الفرص العادلة لتشغيل الخدمات الجوية الدولية والحصول منها على الفوائد المثلّي.

ولما كان تعيين الناقلين الجويين وترخيص دخول الأسواق ينبغي تحريرهما وفقا للوتيرة التي تختارها كل دولة ووفقا لتقديرها، وذلك على نحو اطرادي ويتسم بالمرونة، في ظل الرقابة التنظيمية الفعالة ولا سيما فيما يتعلق بالسلامة والأمن.

ولما كان توسيع نطاق المعايير أو تطبيقها بمرونة فيما يخص تعيين وتقويض شركات الطيران قد يساعد على تهيئة بيئة تشغيلية ينمو فيها النقل الجوي الدولي ويزدهر بصورة مستقرة وتتسم بالكفاءة والاقتصاد، ويسهم في هدف مشاركة الدول في عملية التحرير بدون المساس بالتزامات الدول بالنسبة لسلامة الطيران وأمنه.

ولما كان تحقيق أهداف التنمية بين تلك الدول يلقي تشجيعا متزايدا من خلال الترتيبات التعاونية التي تنشئ تجمعات اقتصادية إقليمية وتسهل التعاون الوظيفي الذي يعبر عن التقارب والتماثل في المصالح القائمة بصورة خاصة بين الدول النامية التي تنتمي إلى حركات التكامل الاقتصادي الإقليمي.

ولما كانت ممارسة أي شركة طيران لحقوق الطريق وغيرها من حقوق النقل تعزز مصالح الدول النامية التي تتمتع بهذه الحقوق وتهتم بهذه المصلحة المشتركة، كلما كانت ملكية غالبية رأسمال هذه الشركة والسيطرة الفعالة عليها في يد دولة نامية أو أكثر أو في يد مواطنيها ممن لهم مصالح متماثلة.

فإن الجمعية العمومية:

...

٢- **تحث** الدول المتعاقدة على قبول تعيين أي شركة طيران والسماح لها بممارسة حقوق الطريق وغيرها من حقوق النقل الجوي لأي دولة أو دول، ولا سيما الدول النامية في نفس التجمع، وفقا للأحكام والشروط التي يقبلها الأطراف، بما في ذلك اتفاقات النقل الجوي التي عقدتها أو تعقدتها الأطراف المعنية.

٣- **تحث** الدول المتعاقدة على الاعتراف بمفهوم المصالح المشتركة للتجمعات الاقتصادية الإقليمية أو شبه الإقليمية بوصفه أساسا سليما لقيام الدولة النامية بتعيين شركة طيران تابعة لأي دولة نامية أخرى من نفس التجمع الاقتصادي الإقليمي حيثما تكون ملكية الأغلبية والسيطرة الفعالة على تلك الشركة في يد تلك الدولة النامية الأخرى الواحدة أو الأكثر أو في يد مواطنيها.

٤- **تحث** الدول المتعاقدة على التفكير في إتباع معايير بديلة لتعيين وتفويض شركات الخطوط الجوية، بما في ذلك إتباع معايير الايكار، وعلى اعتماد نهج مرن وإيجابي لمساعدة الدول الأخرى في جهودها الرامية إلى التحرر من معياري الملكية والسيطرة فيما يخص الناقلين الجويين، دونما إخلال بالسلامة والأمن.

٥- **تدعو** الدول المتعاقدة التي لديها خبرة في مختلف أشكال التشغيل المشترك للخدمات الجوية الدولية إلى أن تقدم إلى المجلس بصفة مستمرة معلومات كاملة بخصوص خبرتها حتى تجمع المنظمة جميع معلومات هذا المجال بالذات لما فيه فائدة الدول المتعاقدة.

٦- **تطلب إلى** المجلس أن يقدم بناء على الطلب كل مساعدة مجدية إلى الدول المتعاقدة التي ترغب في الانضمام إلى التجمعات الاقتصادية الإقليمية أو شبه الإقليمية لتشغيل الخدمات الجوية الدولية.

٧- **تطلب إلى** المجلس أن يقدم المساعدة بناء على الطلب إلى الدول المتعاقدة التي تبادر إلى إعداد هذه الترتيبات التعاونية للمشاركة المباشرة في ملكية وتشغيل الخدمات الجوية الدولية، أو إلى الدول المتعاقدة التي تقوم شركات الطيران التابعة لها بوضع تلك الترتيبات، وأن يقوم المجلس على الفور بتوزيع المعلومات المتعلقة بتلك الترتيبات التعاونية على الدول.

٢-٢ توصل المؤتمر العالمي للنقل الجوي المعقود في عام ١٩٩٤ (التوصية رقم ٤) إلى استنتاجات بشأن عشرة ترتيبات تنظيمية مقترحة، وأوصى بأن تقيم الدول الاعتبار الواجب لتلك الترتيبات عند ممارسة مسؤولياتها التنظيمية الاقتصادية وفي علاقاتها الدولية في مجال النقل الجوي الدولي. وترد أدناه الترتيبات الموصى بها بشأن ملكية الناقل الجوي والسيطرة عليه. أما نصوص الترتيبات الأخرى فقد أدرجت تحت العناوين المناسبة في هذه الوثيقة.

وضعت هذه الترتيبات الموصى بها بحيث تصلح للتطبيق بموجب الاتفاقات الثنائية أو متعددة الأطراف (أو الاتفاقات المعقودة بين أي مجموعة من الدول ودولة أخرى أو أكثر باعتبارها " أطرافا " في أحد الترتيبات). ويمكن الاطلاع على تقرير المؤتمر (Doc 9644) لمعرفة المعلومات التي تخص اطار هذه الترتيبات.

الترتيبات التنظيمية التي أوصى بها المؤتمر الرابع للنقل الجوي

تنص المعايير الموسعة على أنه يمكن لكل طرف في اتفاق للنقل الجوي أن يتوقع حصول الناقل الجوي الذي عينه لنفسه على حق دخول السوق من طرف ثان، وأن يلتزم ذلك الطرف الثاني باعطاء هذا الحق بأحد الشرطين التاليين :

أ) أن يكون معظم ملكية الناقل الجوي والسيطرة الفعلية عليه في يد مواطني أي دولة أو دول تكون طرفا في الاتفاق، أو في يد أي طرف أو أكثر.

(ب) أن يكون معظم الملكية والسيطرة الفعلية عليه في يد مواطن واحد أو أكثر من الدول الأخرى التي ليست بالضرورة أطرافاً في الاتفاق المعني ولكنها أطراف في مجموعة معرفة على أنها "مجموعة مصالح".

سيطلب بالطبع من كل ناقل جوي يستوفي المعيار الجديد المذكور في الفقرة (أ) أو في الفقرة (ب) أعلاه أن يمتثل لقوانين وتنظيمات الناقل الجوي الدولي التي يطبقها عادة الطرف الذي سيستقبل الناقل الجوي (كما هي الحالة الآن مع الناقلين الجويين المستوفين لمعيار الملكية الوطنية والسيطرة الوطنية الفعلية).

٣-٢ بناء على أعمال هذا المؤتمر حول هذه المسألة، ومراعاة لاعتبارات السلامة والاعتبارات الاقتصادية ذات الصلة، قدم فريق خبراء تنظيم النقل الجوي في اجتماعه التاسع المعقود في فبراير ١٩٩٧ التوصية التالية: (التوصية رقم ٤ الصادرة من الاجتماع التاسع) بشأن المزيد من التوسع في المعايير التقليدية لملكية شركات الطيران والسيطرة عليها. ولقد وافق المجلس على هذه التوصية في مايو ١٩٩٧ وأبلغها إلى الدول لتسترد بها.

وتناول المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي المعقود في عام ٢٠٠٣ قضية ملكية شركات الطيران والسيطرة عليها، وتناول المؤتمر واعتمد فقرة نموذجية تستند إلى المعايير البديلة المتعلقة بمكان الأعمال الرئيسي والمراقبة التنظيمية الفعلية لتستخدمه الدول اختياريًا في اتفاقاتها المتعلقة بالخدمات الجوية. وترد هذه الفقرة النموذجية، التي تكمل الخيارات الأخرى التي أعدتها الإيكاو، في المرفق ٤ من هذه الوثيقة.

التوصية رقم (٤) الصادرة من الاجتماع التاسع لفريق خبراء تنظيم النقل الجوي

ان فريق الخبراء يوصي بما يلي:

أن تقوم الدول الراغبة في قبول معايير موسعة لكي يستخدم الناقلون الجويون حق دخول الأسواق بموجب اتفاقات الخطوط الجوية الثنائية ومتعددة الأطراف، بالموافقة على الترخيص بدخول السوق للناقل الجوي المعين الذي يفى بالمعيارين التاليين:

- (أ) أن يكون مقر عمله الرئيسي ومحل إقامته الدائمة في داخل دولة التعيين.
- (ب) أن يكون له رابط قوي يحافظ عليه مع دولة التعيين.

وفي القطع بوجود رباط قوي، ينبغي للدول أن تضع في اعتبارها عناصر مثل كون الناقل الجوي المعين قد أنشأ شركته في دولة التعيين ويمارس في هذه الدولة قدرًا ملحوظًا من عملياته ويحتفظ فيها بجزء كبير من استثماره الرأسمالي في التجهيزات المادية، وأن يدفع ضرائب الدخل ورسوم تسجيل طائراته في تلك الدولة، وأن يستخدم عددًا كبيرًا من مواطنيها في المناصب الإدارية والفنية والتشغيلية.

عندما ترى الدولة حاجة إلى وضع شروط أو استثناءات لمعيار مقر العمل الرئيسي ومحل الإقامة الدائمة استنادًا إلى أسباب تتعلق بالأمن الوطني أو أسباب استراتيجية أو اقتصادية أو تجارية، فينبغي أن يكون ذلك موضع مفاوضات أو مشاورات ثنائية أو متعددة الأطراف، حسب الحالة.

(ب) هيئات الاستثمار المشترك وتجميع الخطوط الجوية

٤-٢ في اتفاقية شيكاغو ثلاث مواد تتعلق بالاستثمار المشترك وتجميع الخطوط الجوية.

المادة السابعة والسبعون

جواز انشاء هيئات للاستثمار المشترك

ليس في أحكام هذه الاتفاقية ما يمنع دولتين متعاقدين أو أكثر من انشاء هيئات للاستثمار المشترك أو مؤسسات استثمار دولية للنقل الجوي، أو من اتباع نظام الخطوط الجوية المشتركة على أي خط أو في أي منطقة، على أن تخضع هذه الهيئات أو المؤسسات وهذه الخطوط المشتركة لجميع أحكام هذه الاتفاقية، بما في ذلك الأحكام المتعلقة بتسجيل الاتفاقات لدى المجلس. ويحدد المجلس الطرق التي تتبع في تطبيق الأحكام المنصوص عليها في هذه الاتفاقية والخاصة بجنسية الطائرات على الطائرات التي تستثمرها مؤسسات الاستثمار الدولية.

المادة الثامنة والسبعون

دور المجلس

يجوز للمجلس أن يقترح على الدول المتعاقدة صاحبة الشأن أن تكون هيئات مشتركة لاستثمار الخطوط الجوية في أي طريق أو منطقة.

المادة التاسعة والسبعون

الاشتراك في هيئات الاستثمار

لأي دولة أن تشارك في هيئات للاستثمار المشترك أو في ترتيبات للخطوط الجوية المشتركة، سواء كان ذلك بواسطة حكومتها أو بواسطة واحدة أو أكثر من مؤسساتها للنقل الجوي المعينة من حكومتها. وقد تكون هذه المؤسسات مملوكة للدولة، كلياً أو جزئياً، أو مملوكة لأفراد، وذلك طبقاً لما تراه الدولة وحدها.

(ج) الطائرات التي تستثمرها هيئات الاستثمار الدولية

٥-٢ اعتمد المجلس في عام ١٩٦٧ قراراً (يضم ثلاثة مرفقات) يصف طريقة تطبيق أحكام اتفاقية شيكاغو على الطائرات التي تستثمرها هيئات الاستثمار الدولية.

القرار الذي اعتمده المجلس بشأن جنسية وتسجيل الطائرات التي تستثمرها هيئات الاستثمار الدولية

ان المجلس

وقد وضع في اعتباره أحكام المادة السابعة والسبعين من اتفاقية الطيران المدني الدولي، والتي تنتهي بالجملة التالية: " ويحدد المجلس الطرق التي تتبع في تطبيق الأحكام المنصوص عليها في هذه الاتفاقية والخاصة بجنسية الطائرات على الطائرات التي تستثمرها هيئات الاستثمار الدولية "

وقد وضع في اعتباره تقرير اللجنة القانونية عن هذا الموضوع والوارد في المرفق (C) بالوثيقة رقم Doc 8704-LC/155 الصادرة في ١٩٦٧/٩/٢٢.

وقد وضع في اعتباره استنتاجات اللجنة القانونية الواردة في التقرير المذكور.

وإن يوافق على أن أحكام اتفاقية الطيران المدني الدولي قابلة للتطبيق دونما حاجة الى تعديل وبموجب قرار من المجلس بمقتضى المادة السابعة والسبعين على الطائرات غير المسجلة على أساس وطني، مثل الطائرات " المسجلة بصورة مشتركة " أو " المسجلة دولياً " (وقد ورد تعريف لهذين المفهومين في المرفق (١) بهذا القرار)، على أن يكون ذلك رهنا باستيفاء بعض المعايير الأساسية التي وضعها المجلس.

وإن يؤكد أن أي قرار يصدره المجلس وفقاً للمادة السابعة والسبعين من الاتفاقية وفي نطاقها وطبقاً للإجراءات المبينة أدناه يصبح ملزماً لجميع الدول المتعاقدة، وأنه في حالة الطائرات المسجلة تسجيلاً مشتركاً أو تسجيلاً دولياً والمستوفية للمعايير الأساسية التي وضعها المجلس يصبح التمتع بالحقوق واحترام الالتزامات المنصوص عليها في الاتفاقية المذكورة منطبقاً كما في حالة طائرات الدول المتعاقدة المسجلة على المستوى الوطني.

يقرر أن تشمل إجراءات اتخاذ القرار بموجب المادة السابعة والسبعين تطبيق المعايير الأساسية التي وضعها المجلس على كل خطة محددة للتسجيل المشترك أو التسجيل الدولي قد تعرض عليه شاملة المعلومات الملائمة والمحددة من جهة الدول المكونة لهيئة الاستثمار الدولي المعنية.

ويقرر ما يلي، بالنسبة للمعايير الأساسية المذكورة في الفقرات الثلاث السابقة:

(أ) في حالات التسجيل المشترك تطبق المعايير الأساسية التي وردت تحديداً في الجزء الأول من المرفق (٢) بهذا القرار.

(ب) في حالات التسجيل الدولي، يجب الاسترشاد بالجزء الثاني من المرفق (٢) بهذا القرار.

يلاحظ، فيما يتصل بإجراءات اتخاذ القرار سالف الذكر أن المجلس هو الذي يتخذ القرار حسب تقديره وما يراه ملائماً، وأنه في حالة التسجيل المشترك المذكور في المرفق (٣) بهذا القرار ينبغي أن لا تكون هناك مشكلة فيما يتعلق باستيفاء المعايير الأساسية المذكورة في الجزء الأول من المرفق (٢) بهذا القرار، وأن قرار المجلس في مثل هذه الحالات أو في الحالات المشابهة ينبغي أن يكون مجرد قرار رسمي ويمكن إصداره تلقائياً.

يلاحظ أيضاً أن حالات التسجيل المشترك الأخرى وجميع حالات التسجيل الدولي قد تتطلب بالفعل نهجاً مختلفاً.

يقرر أنه ما أن تنتهي إجراءات اتخاذ القرار حسب المذكور أعلاه بالنسبة لأي خطة معينة يعتبرها المجلس مستوفية للمعايير الأساسية المحددة في المرفق (٢) بهذا القرار، يجب تطبيق أحكام الاتفاقية المتصلة بجنسية الطائرة على النحو التالي:

١- في حالة التسجيل المشترك الدولي، تخصص علامة مشتركة لجميع الطائرات التابعة لهيئة الاستثمار الدولي، غير علامة الجنسية الخاصة بأي دولة معينة، وتطبق أحكام اتفاقية شيكاغو على علامات الجنسية (المادتان ١٢ و ٢٠ من الاتفاقية) وكما يطبق عليها الملحق السابع بالاتفاقية بأحدث نصوصه.

٢- دون الإخلال بحقوق الدول المتعاقدة الأخرى كما ورد في الفقرة (ج) من المرفق (٢) بهذا القرار وفي الملاحظة (٢) في المرفق، تعتبر كل طائرة من هذا النوع، لأغراض اتفاقية شيكاغو، حائزة لجنسية كل دولة من الدول المكونة لهيئة الاستثمار الدولي.

٣- عند تطبيق المادتين الخامسة والعشرين والسادسة والعشرين من اتفاقية شيكاغو، تعتبر الدولة التي تحتفظ بالسجل المشترك، أو بالجزء الذي يتعلق فيه بالطائرة المعنية، دولة تسجيل الطائرة.

يعلن:

١- أن هذا القرار لا ينطبق إلا عندما تكون جميع الدول المكونة لهيئة الاستثمار الدولي أطرافاً في اتفاقية شيكاغو ومادامت أطرافاً فيها.

٢- ان هذا القرار لا ينطبق على الطائرة المسجلة على أساس وطني، حتى وان كانت تستثمرها هيئة استثمار دولية.

المرفق (١)

لأغراض هذا القرار

- تدل عبارة " التسجيل المشترك " على نظام تسجيل الطائرة الذي تنشئ بمقتضاه الدول المكونة لهيئة استثمار دولي سجلا يختلف عن السجل الوطني من أجل التسجيل المشترك للطائرات التي تستثمرها هذه الهيئة.
- ان عبارة " التسجيل الدولي " تعني أن الطائرات التي تستثمرها هيئة استثمار دولية ليست مسجلة على أساس وطني وانما مسجلة لدى منظمة دولية لها شخصية قانونية بصرف النظر عما اذا كانت هذه المنظمة الدولية مكونة من نفس الدول التي أنشأت هيئة الاستثمار الدولية.

المرفق (٢)

المعايير الأساسية

الجزء الأول — في حالة التسجيل المشترك:

- أ- تكون الدول المكونة لهيئة الاستثمار الوطني ملزمة بالتضامن وفرادى بالوفاء بالالتزامات المنوطة بدولة التسجيل بموجب اتفاقية شيكاغو.
- ب- يجب على الدول المكونة لهيئة الاستثمار الدولية أن تحدد لكل طائرة دولة مناسبة من بينها تتكفل بمهمة تسلم المكاتبات التي ترسلها الدول الأخرى المتعاقدة على اتفاقية شيكاغو فيما يخص تلك الطائرة، وبالرد عليها. ويكون هذا الاسناد لأغراض عملية فقط ودون الاخلال بالمسؤولية التضامنية والفردية للدول المشاركة في الهيئة، وتمارس الدولة التي تم تحديدها المهام الموكولة اليها بالنيابة عن نفسها وعن جميع الدول المتعاقدة الأخرى (انظر الملاحظة ١ أدناه).
- ج- يجب ألا يؤدي استثمار الطائرات المعنية الى أي تمييز ضد الطائرات المسجلة في أي دولة متعاقدة أخرى فيما يتعلق بأحكام اتفاقية شيكاغو. (انظر أيضا الملاحظة ٢ أدناه).
- د- يجب على الدول المكونة لهيئة الاستثمار الدولية أن تضمن أن قوانينها ونظمها واجراءاتها المتعلقة بالطائرات وبالعاملين في هيئة الاستثمار الدولية عندما يشاركون في الملاحة الجوية الدولية تفي بصورة موحدة بالالتزامات التي تم التعهد بها بمقتضى اتفاقية شيكاغو وملاحقها.

الجزء الثاني — في حالة التسجيل الدولي:

عندما يتخذ المجلس قراره يجب أن يكون مرتاحا الى أن كل نظام للتسجيل الدولي وضعته الدول المكونة لهيئة الاستثمار الدولية يعطي الدول الأعضاء الأخرى في الايكاف ضمانات كافية بامتثاله لأحكام اتفاقية شيكاغو. وفي هذا السياق تظل المعايير المذكورة في الفقرات (أ) و (ج) و (د) أعلاه منطبقة على كل حال الى أن يقرر المجلس معايير اضافية.

الملاحظة ١ — فيما يخص الفقرة (ب) أعلاه، في حالة التسجيل المشترك، تؤدي الدولة التي تحتفظ بالسجل المشترك أو بأي جزء منه يتعلق بالطائرة ووظائف دولة التسجيل بمقتضى اتفاقية شيكاغو (وخاصة، مسألة شهادات التسجيل ومسألة التصديق على شهادة الصلاحية للطيران واجازات الطواقم). وفي جميع الأحوال تمارس الدولة هذه المهام نيابة عن جميع الدول بالتضامن.

- الملاحظة ٢** — فيما يخص الفقرة (ج) أعلاه، وبالإشارة إلى المواد المذكورة أدناه من اتفاقية شيكاغو، يلاحظ ما يلي :
- المادة السابعة (النقل الداخلي) : ان مجرد التسجيل المشترك أو التسجيل الدولي بمقتضى المادة السابعة والسبعين لا يجعل المنطقة الجغرافية للمجموعة متعددة الجنسيات منطقة نقل داخلي.
 - المادة التاسعة (المناطق المحظورة) والمادة الخامسة عشرة (رسوم المطارات والرسوم المماثلة) : ان مجرد التسجيل المشترك أو التسجيل الدولي بمقتضى المادة السابعة والسبعين لا يؤثر على تطبيق المادتين المذكورتين.
 - المادة السابعة والعشرون (المطالبات الخاصة ببراءات الاختراع) : تقضي هذه المادة بأن تكون الدولة طرفاً في اتفاقية شيكاغو وطرفاً أيضاً في الاتفاقية الدولية لحماية الملكية الصناعية. غير أن أياً من الدول المكونة للهيئة الاستثمارية الدولية قد لا تكون في بعض الحالات المعنية طرفاً في هذه الاتفاقية الأخيرة. وعندئذ تصبح مصالح تلك الدولة غير مضمونة بأحكام المادة السابعة والعشرين من اتفاقية شيكاغو.

المرفق (٣)

- فيما يتعلق بالقرار الحالي، كان أمام المجلس المخطط التالي للتسجيل المشترك، مع الإحاطة علماً بإمكانية وجود مخططات أخرى أيضاً :
- (أ) تنشئ الدول المكونة لهيئة الاستثمار الدولية سجلاً مشتركاً لتسجيل الطائرات التي ستستثمرها. ويكون هذا السجل المشترك مستقلاً و متممياً عن أي تسجيل وطني في أي من تلك الدول.
 - (ب) يكون السجل المشترك اما غير قابل للتقسيم واما مشكلاً من عدة أجزاء. وفي الحالة الأولى تحتفظ بالسجل دولة واحدة من الدول المكونة لهيئة الاستثمار الدولية، وفي الحالة الأخيرة تحتفظ بكل جزء دولة أو أخرى من هذه الدول.
 - (ج) لا يمكن تسجيل الطائرة في السجل المشترك الا مرة واحدة، أما في حالة السجل المشترك المكون من عدة أجزاء فتسجل الطائرة في جزء السجل المشترك الذي تحتفظ به دولة معينة.
 - (د) جميع الطائرات المسجلة في السجل المشترك أو في أي جزء منه تشترك في علامة واحدة بدلاً من أن تأخذ كل منها علامة التسجيل الوطنية.
 - (هـ) مهام دولة التسجيل بمقتضى اتفاقية شيكاغو (مثل اصدار شهادة التسجيل أو شهادة الصلاحية للطيران أو اجازة الطاقم) تؤديها الدولة التي تحتفظ بالسجل المشترك أو الدولة التي تحتفظ بالجزء ذي الصلة من السجل. وعلى كل حال تؤدي الدولة هذه المهام نيابة عن جميع الدول بالتضامن.
 - (و) بدون الاخلال بما ورد في الفقرة (هـ) أعلاه، تصبح مسؤولية دولة التسجيل بموجب مختلف أحكام اتفاقية شيكاغو مسؤولية مشتركة وفردية على جميع الدول التي شكلت هيئة الاستثمار الدولية. وعلى كل من هذه الدول وعلى هذه الدول جميعاً أن تقبل أي شكوى تقدمها الدول المتعاقدة الأخرى.

الجزء الثالث

تنظيم السعة في شركات الطيران

١-٣ وفقاً للتوصية رقم (٤) التي أوصى فيها المؤتمر الخاص للنقل الجوي (عام ١٩٧٧) بأن يضطلع المجلس بدراسات معنية عن تنظيم سعة النقل الجوي الدولي، أعد فريق خبراء تنظيم خطوط النقل الجوي فقرات نموذجية ومعايير وأهدافاً وخطوطاً إرشادية لتسترشد بها الدول في تطبيق طريقة "التحديد المسبق"، وطريقة "برمودا الأولى" وطريقة "التحديد الحر" لتنظيم السعة. وأرسل المجلس هذه المواد الإرشادية إلى الدول في عام ١٩٨١ للنظر فيها. وترد هذه الفقرات النموذجية أيضاً في نموذج الإيكاو لاتفاقات الخطوط الجوية التي تستخدمها الدول اختياريًا (انظر المرفق (٥) بهذه الوثيقة). ويتضمن الفصل الثاني من الباب الرابع في الوثيقة الصادرة بعنوان دليل تنظيم النقل الجوي الدولي - Doc 9626، مزيداً من التفاصيل عن طرق تنظيم السعة.

(أ) فقرة نموذجية تخص طريقة التحديد المسبق

- ١- ان السعة الكلية التي يتعين أن تتاح على الخطوط المتفق على أن تشغيلها شركات الطيران التي عينها الطرفان المتعاقدان يجب الاتفاق عليها بين سلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين، أو أن تعتمد هذه السلطات، قبل بدء العمليات وبعد ذلك حسب احتياجات الحركة الجوية المتوقعة.
- ٢- يجب أن يكون الهدف الأولي للخطوط المتفق على أن تشغيلها شركات الطيران التي عينها الطرفان المتعاقدان هو عرض سعة بعوامل حمولة معقولة تفي بمقتضيات الحركة الجوية بين اقليمي الطرفين المتعاقدين.
- ٣- يتيح كل طرف متعاقد فرصة عادلة ومنصفة لشركات الطيران التي عينها الطرفان المتعاقدان لتشغيل الخطوط المتفق عليها بين اقليميهما بما يحقق المساواة والمنفعة المتبادلة، ولكن ذلك من حيث المبدأ بتقسيم السعة الكلية بالتساوي بين الطرفين المتعاقدين.
- ٤- يراعي كل طرف متعاقد هو وشركة الطيران الواحدة أو الأكثر التي عينها مصالح الطرف المتعاقد الآخر وشركة الطيران الواحدة أو الأكثر التي عينها، بحيث لا يخل بلا داع بالخطوط التي يقدمها هذا الأخير.
- ٥- اذا لم يستطع الطرفان المتعاقدان أن يتفقا بعد الاستعراض على السعة التي تتاح على الخطوط المتفق عليها، وجب ألا تتجاوز السعة التي تعرضها شركات الطيران التي عينها هذان الطرفان المتعاقدان السعة الكلية التي تم الاتفاق على تقديمها (مع مراعاة التغيرات الموسمية).

معايير وإرشادات لتنظيم السعة بطريقة التحديد المسبق

المعيار (أ): الحاجة إلى ربط السعة ربطاً وثيقاً بالطلب بطريقة مرنة.

الخطوط الإرشادية

- ١- تحدد السعة حسب طرز الطائرات ومدى تواتر الخطوط، وأحياناً حسب عدد المقاعد و/أو السعة المتاحة بالحجم أو الوزن لنقل البضائع.

- ٢- يحدد الطلب (مقتضيات الحركة الجوية) عادة بطريقة تجريبية يستند فيها الى احصاءات الحركة الجوية الراهنة والى تقديرات معقولة لمستقبل الحركة الجوية، مع مراعاة الأوضاع الاقتصادية ولا سيما التعريفات وغيرها من العوامل الأخرى ذات الصلة.
- ٣- ان ربط السعة ربطا وثيقا بالطلب أمر يتطلب اتاحة السعة بعامل حمولة معقول، والعامل المعقول هو الذي من شأنه :
- أ) أن يتيح للركاب طالبي الحجز فرصة معقولة للحصول على الحجز.
- ب) وأن يضمن عائدا اقتصاديا معقولا لشركات الطيران.
- ٤- المرونة في السعة المعروضة قد تتحقق بوسائل مختلفة منها الوسائل التالية :
- أ) الرصد الوثيق لعوامل الحمولة للاطلاع بسرعة على تغيرات الطلب.
- ب) اجراء مشاورات دورية حول كل موضوع.
- ج) تسهيل عرض رحلات جوية اضافية، أو أقسام اضافية، أو سعة اضافية مؤقتة تعرضها شركة طيران نيابة عن شركة الطيران المشاركة الأخرى لمواجهة تقلبات الطلب قصيرة الأجل.
- ٥- تتحقق المرونة أيضا باتباع معايير موضوعية تعتمد بموجبها زيادات محدودة في السعة، كأن تصل الزيادة مثلا الى حد متفق عليه بشرط أن تكون عوامل الحمولة ذات الصلة خلال نفس الفترة من العام السابق قد وصلت الى مستوى متفق عليه.
- المعيار (ب):** الحاجة الى أن تخضع السعة في المقام الأول للطلب على الحركة الجوية بين اقليمي الطرفين المتعاقدين.

الخطوط الارشادية

- ١- ان الحركة الجوية خارج اقليمي الطرفين المتعاقدين غالبا ما تعتبر تكميلية فقط، ولكنها قد تكون أحيانا ذات أهمية عظيمة للمستهلكين ولشركات الطيران المعنية.
- ٢- عند عرض هذه السعة التكميلية ينبغي وضع ما يلي في الاعتبار حسب الظروف :
- أ) التوازن العام الذي يتعين تحقيقه بالاتفاق الثنائي.
- ب) الاختلافات الأساسية التي قد تكون قائمة بين احتياجات الحركة الجوية " البعيدة " و " الوسيطة ".
- ج) مقتضيات عمليات العبور ومقتضيات الحركة الجوية في المنطقة التي يمر الخط بها، مع مراعاة احتياجات الخطوط الداخلية والاقليمية.
- ٣- كثيرا ما لا يوجد مبرر لعرض السعة التكميلية لأن السعة المتاحة للحركة بين اقليمي الطرفين المتعاقدين قد تكفي لسد احتياجات أخرى أيضا.
- المعيار (ج):** الحاجة الى تحقيق المساواة والمنفعة المتبادلة للناقلين الجويين في البلدين المعنيين تحقيقا فعالا.

الخطوط الارشادية

- ١- المساواة والمنفعة المتبادلة ترتبطان عادة بالتوازن العام للاتفاق الثنائي، وتتحققان بفاعلية بتدابير مختلفة مثل التدابير المذكورة في الفقرة ٤) من المعيار (أ) أعلاه.

٢- تنظيم السعة بما يحقق المساواة والمنفعة المتبادلة أمر يراعى فيه العاملان التاليان :

أ) طرز الطائرات ومدى تواتر العمليات التي يشغلها الناقلون الجويون.

ب) خصائص الطرق الجوية المتفق على أن يشغل فيها الناقلون الجويون عملياتهم.

المعيار (د): الحاجة الى تشجيع تطوير وتوسيع نطاق النقل الجوي على أساس اقتصادي سليم وللصالح العام.

الخطوط الارشادية

١- هذا المعيار عام وأساسي ويدرج عادة في ديباجة الاتفاق لا في بنوده.

٢- " الصالح العام " يتكون من ثلاثة عناصر رئيسية هي : مصالح الخطوط الجوية، ومصالح المنتفعين بالنقل الجوي، والمصالح الوطنية الأخرى.

٣- ينبغي أن تكون السعة على مستوى :

أ) يتيح للراكب طالب الحجز فرصة معقولة للحصول على الحجز.

ب) ويضمن عائدا اقتصاديا معقولا للناقلين الجويين.

ج) ويتفادى سياسة اغراق السوق بالسعة.

د) ويضمن أن المواعيد مناسبة للجمهور الى أقصى حد ممكن.

المعيار (هـ): الحاجة الى التوفيق بين الحركة الجوية وسعة المطارات والطرق الجوية، والى استخدام الموارد البشرية والمادية (خاصة الوقود) بكفاءة، والى حماية البيئة من التلوث والضوضاء.

الخطوط الارشادية

هذا المعيار له أهمية كبيرة ومتزايدة، ويفضل التعبير عنه في ديباجة الاتفاق. ومع ذلك قد يتعين تحديد الجدول الزمني بما يحقق الكفاءة في استخدام المطارات وتجهيزات الطرق الجوية، والاقتصاد في استخدام الموارد عن طريق تحديد أفضل عوامل للحمولة، وتقليل المشكلات البيئية الى أدنى حد. وهذه المقترضيات تتطلب أحيانا التوفيق مع مقترضيات المعيار (أ) أعلاه.

المعيار (و): الحاجة الى التنسيق بين السعة المتاحة على الخطوط المنتظمة والسعة المتاحة على الخطوط غير المنتظمة بما يفي بالطلب الاجمالي.

الخطوط الارشادية

١- عندما يصنف الطرفان المتعاقدان بعض العمليات على أنها منتظمة، ولا سيما الاستئجار العارض الذي يسمى "المبرمج" أو "المجدول"، قد يقتضي الأمر اتخاذ تدابير خاصة لتعيين الناقلين الجويين والطرق الجوية بما يجعل في الامكان تنظيم هذه السعة مع سعة الخطوط المنتظمة الأخرى.

٢- للحصول على المعلومات الضرورية لتنسيق السعة يجوز للدول أن توافق على تبادل أي بيانات مفيدة عن سعة الخطوط غير المنتظمة.

(ب) فقرة نموذجية لطريقة "برمودا الأولى"

- ١- تجهيزات النقل الجوي المتاحة لجمهور المسافرين ينبغي أن تكون وثيقة العلاقة باحتياجات الجمهور الى هذا النقل.
- ٢- يجب أن تتاح لشركة الطيران أو شركات الطيران التي عينها كل طرف متعاقد فرصة عادلة ومنصفة (للتنافس) (ولتشغيل عمليات) على أي طريق جوي متفق عليه يصل بين اقليمي الطرفين المتعاقدين.
- ٣- يجب أن يضع كل طرف متعاقد في الاعتبار مصالح شركات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر بحيث لا يخل بلا داع بفرصتها في تشغيل الخطوط موضوع هذا الاتفاق.
- ٤- يجب أن يكون الهدف الأساسي من الخطوط التي تشغلها شركة الطيران المعينة بمقتضى هذا الاتفاق هو عرض السعة الملائمة للوفاء بالطلب على الحركة الجوية بين البلد الذي تحمل شركة الطيران المذكورة جنسيته وبلد المقصد النهائي للحركة الجوية. ويجب ممارسة حق التحميل والانزال على هذه الخطوط الدولية المتجهة الى بلدان أخرى 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 تمسك بها الطرفان المتعاقدان، وبما يتفق مع المبدأ العام الذي يقضي بأن ترتبط السعة بما يلي :
 - أ) مقتضيات الحركة الجوية بين بلد المنشأ وبلدان المقاصد النهائية للحركة الجوية.
 - ب) مقتضيات عمليات عبور الطائرات.
 - ج) مقتضيات الحركة الجوية في المنطقة التي يمر بها الخط الجوي، بعد مراعاة الخطوط الداخلية والخطوط الإقليمية.
- ٥- تتشاور الأطراف المتعاقدة كلما طلب أي طرف إعادة النظر في السعة المعروضة بموجب هذا الاتفاق لضمان تطبيق المبادئ الواردة في هذا الاتفاق لتسيير الخطوط الجوية.

ملاحظات تمهيدية لتحليل طريقة "برمودا الأولى"

- ١- تقضي طريقة "برمودا الأولى"، لتنظيم السعة بأن تضع الحكومات مبادئ للسعة لكي تتبعها شركات الطيران، على أن تترك لكل شركة طيران حرية تحديد سعنها حسب تحليلها لطلبات السوق ووفقاً لهذه المبادئ.
- ٢- تخضع سعة الطائرات المشغلة على الطرق المتفق عليها لاستعراض لاحق تجريه الحكومات من خلال مشاوراتها. وهذه المشاورات بين الحكومات معتادة أيضا في أنواع أخرى من الاتفاقات، ويعد جانبها الذي يتعلق بالاستعراض اللاحق جزءاً لا يتجزأ من طريقة "برمودا الأولى" وقد يصبح ضروريا للوفاء بالمعايير والأهداف الموضوعة لتنظيم السعة حسبما تحدده الحكومات.
- ٣- قد تقرر الحكومات تدابير لضمان الأداء الفعال لآلية الاستعراض اللاحق كلما أصبح استخدامها ضروريا. وتتضمن هذه التدابير ما يلي :
 - أ) انشاء نظام لتبادل البيانات الاحصائية ذات الصلة.
 - ب) تحقيق فهم مشترك ان أمكن للعوامل الأساسية المتصلة بتطبيق مبادئ تنظيم السعة الواردة في الاتفاق وتقييم السعة الفعلية.
 - ج) تبادل المعلومات عن العوامل التي تؤثر على الوضع التنافسي لشركات الطيران، بما في ذلك من معلومات عن مدى التمتع بالتجهيزات وعن القواعد وأساليب العمل الحكومية المتعلقة بعمليات شركات الطيران والأنشطة التجارية.

- ٤- ان الاجراءات التي تتخذها الحكومات نتيجة للاستعراض اللاحق والتي تؤثر على السعة المعروضة لن تطبق على الأرجح الا بالقدر الضروري لتصحيح أوجه النقص التي تراها الحكومات، ما لم يتقرر خلاف ذلك.
- ٥- اذا ظل طرف متعاقد واحد يتوقع عجزا في العلاقة بين السعة والطلب، ولم يستطع الطرفان الاتفاق على التدابير اللازمة لتصحيح ذلك، أصبحت الخيارات التالية وغيرها متاحة للطرف الذي لا يرضيه الوضع.
- أ) قبول الأمر الواقع.
- ب) قبول الطرق المتفق سلفا على تطبيقها، ان وجدت، في حالة الخلاف لتنظيم السعة.
- ج) اللجوء الى التحكيم أو الى الأساليب الأخرى لتسوية الخلافات، حسب الحالة.
- د) تقديم اشعار بانتهاء الاتفاق الثنائي.

معايير وأهداف وخطوط ارشادية لطريقة "برمودا الأولى" لتنظيم السعة

المعيار (أ): الحاجة الى ربط السعة ربطا وثيقا بالطلب بطريقة مرنة.

الهدف: تجنب الافراط في سعة النقل الجوي وما ينطوي عليه من اهدار الموارد البشرية والمادية ولا سيما الوقود الأحفوري. وتفاذي سياسة اغراق السوق بالسعة.

الخطوط التوجيهية

- ١- ان تحديد السعة تقوم به شركات الطيران التي يطلب منها أن تمتثل المبادئ المتفق عليها بين الحكومتين لتنظيم السعة.
- ٢- ان تحديد الطلب (مقتضيات الحركة الجوية) عادة ما تقوم به شركات الطيران بطريقة تجريبية استنادا الى احصاءات الحركة الجوية الراهنة والى تقديرات معقولة لمستقبل الحركة الجوية، مع مراعاة الأوضاع الاقتصادية ولا سيما التعريفات وغيرها من العوامل الأخرى ذات الصلة.
- ٣- ان ربط السعة ربطا وثيقا بالطلب أمر يتطلب اتاحة السعة بعامل حمولة معقول، والعامل المعقول هو الذي من شأنه :
- أ) أن يتيح للركاب طالبي الحجز فرصة معقولة للحصول على الحجز.
- ب) وأن يضمن عائدا اقتصاديا معقولا لشركات الطيران.
- ٤- تستطيع شركات الطيران أن تحقق المرونة في السعة المعروضة بوسائل مختلفة، منها الوسائل التالية :
- أ) الرصد الوثيق لعوامل الحمولة للاطلاع بسرعة على تغيرات الطلب.
- ب) تعديل جداول المواعيد في مهلة قصيرة (وطرز الطائرات وخطوط السفر على الطرق الجوية المتفق عليها) ووفقا لمبادئ السعة المتفق عليها.
- ج) عرض رحلات جوية اضافية أو أقسام اضافية حسب الاقتضاء ووفقا لمبادئ السعة المتفق عليها.
- المعيار (ب):** الحاجة الى أن تخضع السعة في المقام الأول للطلب على الحركة الجوية بين اقليمي الطرفين المتعاقدين.

الهدف: ضمان فرصة عادلة ومنصفة للتنافس، وحماية مصالح الناقلين الوطنيين.

الخطوط الارشادية

- ١- حدد البند الأصلي لطريقة " برمودا الأولى" أن الهدف الأولي للخطوط التي يعرضها الناقل الجوي المعين هو " توفير السعة التي تفي بالطلب على الحركة الجوية بين بلد جنسية هذا الناقل الجوي وبلد المقصد النهائي للحركة الجوية"، وهذا الطلب يشمل الطلب على الحركة الجوية بين اقليمي الطرفين المتعاقدين ولا يقتصر عليه.
- ٢- يفقد هذا الفرق أهميته العملية في الحالات التي لا تمر فيها الطرق الجوية بدول أخرى. ويمكن في حالات أخرى التعبير عن المعيار (ب) بالكامل بتفضيل الصيغ التي أدرجت في اتفاقات " برمودا الأولى" التي عقدتها عدة بلدان بعد عام ١٩٤٦ حيث حلت عبارة " بين اقليمي الطرفين المتعاقدين" محل الصيغة الأصلية لاتفاقية برمودا.
- ٣- نصت عموماً مواد اتفاقية " برمودا الأولى" التي تتعلق بالسعة على أن أخذ وانزال الحركة الجوية في بلد ثالث في مطار أو مطارات محددة في اتفاقات الطرق الجوية أمر اختياري يخضع " للمبادئ العامة للتطوير المنتظم للنقل الجوي الدولي" و " للمبدأ العام الذي يقضي بأن ترتبط السعة بما يلي :

(أ) مقتضيات الحركة الجوية بين بلد المنشأ وبلدان المقاصد النهائية للحركة الجوية.

(ب) مقتضيات عمليات عبور الطائرات.

(ج) مقتضيات الحركة الجوية في المنطقة التي يمر بها الخط الجوي، بعد مراعاة الخطوط الداخلية والخطوط الإقليمية.

المعيار (ج): الحاجة الى تحقيق المساواة والمنفعة المتبادلة للناقلين الجويين في البلدين المعنيين تحقيقاً فعالاً.

الهدف: ضمان فرصة عادلة ومنصفة للتنافس بين الناقلين الوطنيين، وحماية مصالحهم، والمشاركة المنصفة في نقل الحركة الجوية.

الخطوط الارشادية

- ١- تنص مواد اتفاقية " برمودا الأولى" الخاصة بالسعة على أن شركة الطيران أو شركات الطيران التي عينها كل طرف متعاقد يجب أن تتاح لها فرصة عادلة ومنصفة للعمل في أي طريق جوي متفق عليه يصل بين أراضي الطرفين المتعاقدين، أن يراعي الطرف المتعاقد مصالح شركات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر بحيث لا يخل بلا داع بالفرص المتاحة لهذه الشركات لتشغيل الخطوط موضوع الاتفاق.
- ٢- المساواة والمنفعة المتبادلة ترتبطان عادة بالتوازن العام للاتفاق الثنائي، ويعتمد تحقيقهما بفاعلية على جملة أمور ومن ضمنها ما يلي :

(أ) طرز الطائرات، وتواتر رحلاتها، والطرق الجوية التي تسلكها، وتسويق الخطوط، وهي أمور تقررها شركات الطيران بنفسها.

(ب) خصائص الطرق الجوية المتفق عليها بين الحكومات.

(ج) الموقع التنافسي لشركات الطيران.

(د) العوامل التي تؤثر على المنافسة مثل القواعد وأساليب العمل السارية لدى الطرفين المتعاقدين بشأن مختلف المسائل، مثل حق الاستفادة بالمطارات والتجهيزات الجوية والخدمات، والوقود، والقواعد الوطنية التي تنظم الأنشطة التجارية لشركات الطيران، ونقل الأموال، وعموماً أساليب العمل التي تضمن المنافسة الشريفة والعمليات.

المعيار (د): الحاجة الى تشجيع تطوير وتوسيع النقل الجوي على أساس اقتصادي سليم وللصالح العام.

الهدف: تقديم خطوط جيدة للمستهلك وبأسعار معقولة، وامكانية تحقيق عائد اقتصادي معقول للناقلين الجويين، وحماية مصالح الناقل الوطني.

الخطوط الارشادية

- ١- هذا المعيار عام وأساسي ويدرج عادة في ديباجة الاتفاق لا في بنوده.
- ٢- " الصالح العام " يتكون من ثلاثة عناصر رئيسية هي : مصالح شركات الطيران، ومصالح المنتفعين بالنقل الجوي، والمصالح الوطنية الأخرى.
- ٣- ينبغي أن تكون السعة على مستوى من شأنه :
 - أ) أن يتيح للراكب طالب الحجز فرصة معقولة للحصول على الحجز.
 - ب) أن يضمن عائدا اقتصاديا معقولا للناقلين الجويين.
 - ج) أن يتفادى سياسة اغراق السوق بالسعة.
 - د) أن يضمن أن المواعيد مناسبة للجمهور الى أقصى حد ممكن.

المعايير (هـ)، (و)، (ز): الحاجة الى التوفيق بين الحركة الجوية وسعة المطارات والطرق الجوية. واستخدام الموارد البشرية والمادية (خاصة الوقود) بكفاءة. وحماية البيئة من التلوث والضوضاء.

الهدف: تجنب الافراط في سعة النقل الجوي وما ينطوي عليه من اهدار للموارد البشرية والمادية ولا سيما الوقود الأحفوري. وحماية البيئة.

الخطوط الارشادية

هذه المعايير لها أهمية كبيرة ومتزايدة، ويفضل التعبير عنها في ديباجة الاتفاق. وتحقيقا لهذه المعايير ينبغي التحكم في السعة بما يحقق الكفاءة في استخدام المطارات وتجهيزات الطرق الجوية، والاقتصاد في استخدام الموارد عن طريق تحديد أفضل عوامل الحمولة، وتقليل المشكلات البيئية الى أدنى حد. وهذه المقترضيات تتطلب أحيانا التوفيق مع مقترضيات المعيار (أ) أعلاه.

المعيار (ح): الحاجة الى التنسيق بين السعة المتاحة على الخطوط المنتظمة والسعة المتاحة على الخطوط غير المنتظمة بما يفي بالطلب الاجمالي.

الهدف: التنظيم السلس للعمليات المنتظمة والعمليات غير المنتظمة في نفس السوق.

الخطوط الارشادية

١- لم يكن التنسيق بين سعة الخطوط المنتظمة وسعة الخطوط غير المنتظمة احتياجا ظاهرا عندما تم التفاوض لأول مرة على اتفاقات " برمودا الأولى". ولا بأس مع ذلك من محاولة اجراء التنسيق اما من جانب واحد باتخاذ التدابير المنصوص عليها في المادة الخامسة من اتفاقية شيكاغو، واما وفقا لاتفاقات " برمودا الأولى" اذا شاعت الأطراف المتعاقدة ذلك بتطبيق الفقرات الخاصة بالسعة على الخطوط غير المنتظمة، واما عن طريق اضافة أحكام مستقلة بشأن سعة الخطوط غير المنتظمة، وتبادل المعلومات ذات الصلة بما في ذلك من معلومات عن السعة وعن الحركة الجوية على هذين النوعين من الخطوط.

٢- اذا قرر الطرفان المتعاقدان تصنيف بعض الخطوط على أنها منتظمة، ولا سيما الاستنتاج العارض الذي يسمى " المبرمج " أو " الجدول " فقد يقتضي الأمر أو لا يقتضي تعديل الاتفاق المعقود بينهما، مثل تعديل المادة الخاصة بالسعة مثلا للتوفيق في المعاملة بين السعة التي يعرضها كل من نوعي الخطوط.

(ج) فقرة نموذجية للنص على حرية التحديد

- ١- يتيح كل طرف لشركات الطيران التي عينها الطرفان فرصة عادلة ومنصفة للتنافس على النقل الجوي الدولي موضوع هذا الاتفاق.
- ٢- يتخذ كل طرف في اطار اختصاصه الاجراءات الملائمة للقضاء على جميع أشكال التمييز أو المنافسة غير الشريفة التي تخل بالموقف التنافسي لشركات الطيران التابعة للطرف الآخر.
- ٣- يتمتع كل طرف من جانبه عن الحد من حجم الحركة الجوية، أو تواترها، أو انتظام خطوطها، أو طراز الطائرات التي تشغيلها شركات الطيران التي عينها الطرف الآخر، باستثناء ما تقتضي به الجمارك، والأسباب الفنية أو التشغيلية أو البيئية في الظروف الموحدة بما يتفق وأحكام المادة الخامسة عشرة من اتفاقية شيكاغو.
- ٤- يتمتع كل 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.
- ٥- يتمتع كل من الطرفين عن مطالبة شركات الطيران التابعة للطرف الآخر بتقديم جداول المواعيد، أو برامج الرحلات العارضة، أو الخطط التشغيلية للموافقة عليها، باستثناء ما تمليه الظروف بدون تمييز لفرض شروط موحدة حسب نص الفقرة (٣) من هذه المادة، أو ما تمليه 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 الاداري الذي سيتحمله وسطاء النقل الجوي أو ستتحمله شركات الطيران التي عينها الطرف الآخر من أجل الوفاء بهذه الشروط والاجراءات.

ملاحظات تمهيدية لتحليل طريقة التحديد الحر

- ١- في طريقة التحديد الحر توافق الحكومات على الغاء سيطرتها المباشرة على السعة، وعلى أن تحظر بصورة صريحة الاجراءات أحادية الجانب الرامية الى الحد من السعة أو من تواتر الرحلات أو من طرز الطائرات، باستثناء ما تمليه الجمارك والأسباب الفنية والتشغيلية والبيئية في الظروف الموحدة بما يتفق وأحكام المادة الخامسة عشرة من اتفاقية شيكاغو.
- ٢- لا يوجد في اتفاقات التحديد الحر نص محدد عن العلاقة بين السعة والطلب، وذلك نظرا للاعتماد على التسعير التنافسي واعداد شركات الطيران لجدول المواعيد حسب قوى السوق لتحقيق التسوية الضرورية. وقد تعمل هذه الآلية بفاعلية أقل حينما يعاق أو يعطل التفاعل الحر لقوى السوق.
- ٣- قد تؤثر الحكومات بصورة غير مباشرة على قرارات شركات الطيران بشأن العلاقة بين السعة اذا ضمنت عدم اعاقه أو تعطيل حرية التشغيل والتنافس.
- ٤- قد تؤثر الحكومات أيضا بصورة غير مباشرة على مقدار السعة الذي تقرره شركات الطيران، وذلك بادراج أحكام في مواد أخرى مثل المواد الخاصة بالتعيين والتسعير والاستئجار العارض والتشاور.
- ٥- عادة ما تحظر اتفاقات التحديد الحر جميع أشكال التمييز أو المنافسة غير الشريفة، بما في ذلك التسعير الافتراضي، لأن هذه الممارسات هي سبب اللجوء الى المشاورات والحلول العلاجية.
- ٦- باعتبار التفاعل الحر لقوى السوق بيئة ضرورية لطريقة التحديد الحر، تستطيع شركات الطيران أن تضع أجورها وأسعارها في حدود واسعة. وفي هذه الحالة لن يشكل الانتظام الأسلوب التنافسي الرئيسي الوحيد المتاح لشركات الطيران.
- ٧- تقتض الأطراف المتعاقدة في هذه الاتفاقات أن التفاعل الحر لقوى السوق يضمن تطوير وتوسيع النقل الجوي على أساس اقتصادي سليم بما يخدم الصالح العام. ومن الأرجح في هذه الطريقة، مقارنة بالطرق الأخرى، أن يقتضي الصالح العام تشديدا أقل على بقاء شركات الطيران في أي سوق معينة.

٨- لما كانت طريقة التحديد الحر لا تتطوي على تدخل مباشر من الحكومات في مجال السعة، فإن الخطوط التوجيهية التالية لا تشرح ذلك التدخل، وإنما هي وصف للعوامل التي يجب أن تراقبها الأطراف المتعاقدة طبقاً لمسؤوليتها العامة إزاء الصالح العام.

المعايير والأهداف والخطوط الإرشادية لطريقة التحديد الحر لتنظيم السعة

المعيار (أ): الحاجة إلى ربط السعة ربطاً وثيقاً بالطلب بطريقة مرنة.

الهدف: تجنب الإفراط في سعة النقل الجوي وما يترتب عليه من إهدار الموارد البشرية والمادية ولا سيما الوقود الأحفوري. وتفايدي سياسة اغراق السوق بالسعة.

الخطوط الإرشادية

١- أن تحديد السعة تقوم به شركات الطيران وحدها. وتشجع الحكومات القوى التنافسية (شركات الطيران الأخرى، والرحلات العارضة، والتسعير المرن) بما يحفز شركات الطيران على مراجعة قراراتها مراراً، وخاصة قراراتها المتعلقة بالسعة.

٢- أن تحديد الطلب (مقتضيات الحركة الجوية) عادة ما تقوم به شركات الطيران بطريقة تجريبية استناداً إلى إحصاءات الحركة الجوية الراهنة وإلى تقديرات معقولة لمستقبل الحركة الجوية، مع مراعاة الأوضاع الاقتصادية ولا سيما التعريفات وغيرها من العوامل الأخرى ذات الصلة.

٣- أن ربط السعة ربطاً وثيقاً بالطلب أمر يتطلب من شركات الطيران أن توفر السعة بمستوى من شأنه :

(أ) أن يتيح للركاب طالبي الحجز فرصة معقولة للحصول على الحجز.

(ب) وأن يضمن عائداً اقتصادياً معقولاً لشركات الطيران.

٤- تستطيع شركات الطيران أن تحقق المرونة بوسائل مختلفة، منها الوسائل التالية :

(أ) الرصد الوثيق لعوامل الحمولة للاطلاع بسرعة على تغيرات الطلب.

(ب) تعديل جداول المواعيد في مهلة قصيرة (بما في ذلك طرز الطائرات وخطوط السفر على الطرق الجوية المتفق عليها).

(ج) عرض رحلات جوية إضافية أو أقسام إضافية حسب الاقتضاء.

٥- ضماناً لربط السعة ربطاً وثيقاً بالطلب بشكل مرن باتباع طريقة التحديد الحر، من الأرجح أن يقوم كل طرف متعاقد برصد العمليات وعقد المشاورات بما يضمن حرية قوى السوق.

المعيار (ب): الحاجة إلى أن تخضع السعة في المقام الأول للطلب على الحركة الجوية بين اقليمي الطرفين المتعاقدين.

الهدف: ضمان فرصة عادلة ومنصفة للتنافس، وحماية مصالح الناقل الوطني.

الخطوط الإرشادية

١- أن السعة التي تعرض، شأنها كشأن توقيع أي اتفاق بصفة عامة، تهدف إلى تلبية احتياجات الحركة الجوية بين اقليمي الطرفين المتعاقدين، ولكنها قد تلبى أيضاً احتياجات الحركة الجوية الأخرى حسب طبيعة الطرق الجوية المتفق عليها (إذا كانت الطائرة ستوقف في دولة ثالثة)، وأفضليات المستهلكين، واحتياجات التسويق، والقرارات التشغيلية لشركات الطيران المعنية.

٢- لا يميز هذا النوع من الاتفاق عموماً تمييزاً محدداً بين الحركة الجوية بين اقليمي الطرفين المتعاقدين وبين الحركة الجوية في دولة أخرى. فقد لا يكون هناك اتفاق على حقوق الحركة الجوية في تلك الدولة الأخرى، أما إذا تم الاتفاق عليها فينطبق نفس نظام السعة على كل الحركة الجوية رهنا بالخط الارشادي رقم (٣) أدناه.

٣- السعة المتاحة للحركة الجوية المنقولة الى أقاليم غير اقليمي الطرفين تعتمد أيضاً على رغبة حكومات الدول الأخرى في السماح بهذه السعة.

المعيار (ج): الحاجة الى تحقيق المساواة والمنفعة المتبادلة للناقلين الجويين في الدولتين المعنيتين تحقيقاً فعالاً.

الهدف: ضمان فرصة عادلة ومنصفة للتنافس بين الناقلين الجويين، وحماية مصالحهم، والمشاركة المنصفة في نقل الحركة.

الخطوط الارشادية

١- تنص معظم اتفاقات التحديد الحر على " اتاحة فرصة عادلة ومنصفة للمنافسة "، ونص الكثير منها على القضاء على " جميع أشكال التمييز أو المنافسة غير الشريفة ". وتتكافأ الفرص باتفاق الطرفين المتعاقدين على اعطاء شركات الطيران التابعة لكل طرف حرية متطابقة في عرض السعة وتسعير خطوطها بما يؤدي الى الاستخدام الفعال لهذه السعة، وكذلك من خلال التبادل العام للحقوق في الاتفاق الثنائي، بما في ذلك التبادل العادل الخاص بالطرق الجوية.

٢- تعود المنفعة على الناقلين الجويين التابعين للبلدين بالتناسب مع جهود وموارد كل شركة طيران.

المعيار (د): الحاجة الى تشجيع تطوير وتوسيع النقل الجوي على أساس اقتصادي سليم وللصالح العام.

الهدف: تقديم خطوط جيدة للمستهلك بأسعار معقولة، وامكانية تحقيق عائد اقتصادي معقول للناقلين الجويين، وحماية مصالح الناقل الوطني.

الخطوط الارشادية

١- هذا المعيار عام وأساسي ويدرج عادة في ديباجة الاتفاق لا في بنوده.

٢- " الصالح العام " يتكون من ثلاثة عناصر رئيسية هي : مصالح شركات الطيران، ومصالح المنتفعين بالنقل الجوي، والمصالح الوطنية الأخرى.

٣- تتوقع الأطراف المتعاقدة أن تؤدي قوى السوق الى عرض سعة على مستوى من شأنه :

(أ) أن يتيح للراكب طالب الحجز فرصة معقولة للحصول على الحجز.

(ب) وأن يضمن عائداً اقتصادياً معقولاً للناقلين الجويين.

(ج) ويتفادى سياسة اغراق السوق بالسعة.

(د) ويضمن أن المواعيد مناسبة للجمهور الى أقصى حد ممكن.

المعيار (هـ) و (و) و (ز): الحاجة الى التوفيق بين الحركة الجوية وسعة المطارات والطرق الجوية. واستخدام الموارد البشرية والمادية (خاصة الوقود) بكفاءة. وحماية البيئة من التلوث والضوضاء.

الهدف: تجنب الافراط في سعة النقل الجوي وما ينطوي عليه من اهدار للموارد البشرية والمادية ولا سيما الوقود الأحفوري. وحماية البيئة.

الخطوط الارشادية

هذه المعايير لها أهمية كبيرة ومتزايدة، ويفضل التعبير عنها اما في ديباجة الاتفاق واما في أحكام محددة فيه. وتحقيقا لهذه المعايير ينبغي التحكم في السعة بما يحقق الكفاءة في استخدام المطارات وتجهيزات الطرق الجوية، والاقتصاد في استخدام الموارد عن طريق تحديد أفضل عوامل حمولة، وتقليل المشكلات البيئية الى أدنى حد. وهذه المقترحات تتطلب أحيانا التوفيق مع مقترحات المعيار (أ) أعلاه.

المعيار (ح): الحاجة الى التنسيق بين السعة المتاحة على الخطوط المنتظمة والسعة المتاحة على الخطوط غير المنتظمة بما يفي بالطلب الاجمالي.

الهدف: التنظيم السلس للعمليات المنتظمة والعمليات غير المنتظمة في نفس السوق.

الخطوط الارشادية

التنسيق بين الخطوط المنتظمة والخطوط غير المنتظمة، بما في ذلك تنظيم السعة حسب الطلب الكلي، من خلال تفاعل قوى السوق، وبالانص في نفس الاتفاق على نوعي الخطوط ولا سيما في نفس المادة التي تتعلق بالسعة، وعلى عدم الحد من الفرص الا بسبب الفروق القانونية والتسويقية بين نوعي الخطوط.

(د) السعة والموارد

٢-٣ اعتمد المؤتمر الثاني للنقل الجوي (١٩٨٠) التوصية التالية بشأن التوفيق بين السعة والموارد والبيئة.

التوصية رقم (٤) الصادرة من المؤتمر الثاني للنقل الجوي

يوصي بأن تضع الدول المتعاقدة في الاعتبار عند صياغة وتنفيذ سياساتها الخاصة بالطيران، وعند تنظيم السعة، الحاجة الى الموازنة بين مقترحات الحركة الجوية وتوافر المطارات والطرق الجوية والموارد البشرية والمادية، والحاجة الى حماية البيئة.

الجزء الرابع

الأجور والأسعار الدولية

٤-١ لا تتضمن اتفاقية شيكاغو أي أحكام تتعلق بتحديد الأجور والأسعار الدولية أو تنظيمها. وبالتالي فإن هذا الموضوع متروك للاتفاق بين الدول هو موضوع تبادل الطرق الجوية والحقوق وتنظيم السعة. وعادة تترك معظم الاتفاقات الثنائية المسؤولية الأولى عن وضع التعريفات إلى شركات الطيران التي غالباً ما تستخدم آلية وضع التعريفات المتعددة الأطراف التي يوفرها الاتحاد الدولي للنقل الجوي (الإياتا) للتفاوض على تعريفات الخطوط الجوية المنتظمة. وفي غالبية الحالات ما أن تتفق شركات الطيران على التعريفات من خلال الإياتا أو بأي وسائل أخرى، تخضع التعريفات لموافقة الحكومات المعنية، وقد تكون هذه الموافقة ضمنية أو صريحة.

قامت الإيكاو بعمل واسع النطاق في ما يتعلق بالتعريفات في السبعينات والثمانينات كواحد من العناصر الثلاثة المهمة في تنظيم النقل الجوي الدولي (والعنصران الآخران هما دخول السوق والسعة). والإرشادات الواردة في هذا الجزء من الوثيقة ٩٥٨٧ بشأن الأجور والأسعار وضعت واعتمدت في المجلس في الفترة ١٩٧٧-١٩٨٩ بناء على توصيات "فريق خبراء الأجور والأسعار" وتوصيات ثلاثة مؤتمرات للنقل الجوي (مؤتمر عام ١٩٧٧، والمؤتمر الثاني لعام ١٩٨٠ والمؤتمر الثالث لعام ١٩٨٥)، وكذلك بناء على قرارات صادرة عن الجمعية العمومية. ثم استعرض المجلس هذا الجزء في عام ١٩٩٧ مستعيناً بفريق خبراء تنظيم النقل الجوي، ووافق على إدخال التغييرات اللازمة لتحديث هذه المواد

منذ التسعينات، تناقست الأهمية التنظيمية للتعريفات تدريجياً إلى جانب الاتجاه العام لتحرير النقل الجوي. وقامت عدة دول بتخفيف تنظيم التعريفات وسحب بعضها كافة القيود المفروضة على تحديد أسعار شركات الطيران. ويرد وصف أكثر تفصيلاً للأجور والأسعار الدولية وتنظيمها في الفصل الثالث من الجزء الرابع (Doc 9626) الصادرة بعنوان — دليل تنظيم النقل الجوي الدولي

(أ) قرار الجمعية العمومية بشأن الأجور والأسعار

القرار ٣٦-١٥: المرفق (أ)، القسم الأول (مقتطفات)

...

ولما كان تحديد أجور وأسعار النقل الجوي الدولي ينبغي أن يتم بطريقة عادلة وشفافة لتنمية الخدمات الجوية بشكل مرض.

ولما كانت الحاجة تقضي بالتكيف مع البيئة التنظيمية والتشغيلية دائبة التغير في مجال النقل الجوي، وكانت المنظمة قد وضعت إرشادات عن سياسات تنظيم النقل الجوي الدولي، بما في ذلك بنود نموذجية واتفاقات خدمات جوية نموذجية لكي تستعين بها الدول — حسب رغبتها — في الاتفاقات الثنائية أو الإقليمية.

فان الجمعية العمومية :

...

٧- **تطلب** إلى المجلس أن يواظب على استعراض آلية المنظمة لوضع إرشادات عن سياسات تنظيم النقل الجوي الدولي، وأن ينفحها أو يحدتها حسب الاقتضاء.

...

(ب) البنود الثنائية بشأن التعريفات

٤-٢ استعرض المجلس في عام ١٩٨٧ قرارات المنظمة وتوصياتها بشأن الأجور والأسعار، وذلك عملاً بالتوصية رقم ١٢ الصادرة عن المؤتمر الثالث للنقل الجوي، ورأي المجلس حاجة أساسية لاستعراض البند النموذجي الخاص بالتعريفات في الاتفاقات الثنائية على ضوء التغييرات الكبيرة التي استجبت منذ اعتمد المجلس هذا البند في عام ١٩٧٨. وبعد مراجعة مكثفة تضمنت النظر في نهج بديلة لتنظيم التعريفات في الاتفاقات الثنائية، وافق المجلس في عام ١٩٨٩ على نصوص لثلاثة بنود نموذجية للتعريفات تصلح للدراج في الاتفاقات الثنائية وعلى الملاحظات المرتبطة بها والتي تتعلق بتطبيقها. واستعرض المجلس هذه البنود النموذجية والملاحظات في عام ١٩٩٧، وأدخل عليها تعديلات لتحديثها. وتم إدراج هذه البنود النموذجية أيضاً في نموذج الإيكاو لاتفاقات الخدمات الجوية (TASAs) (انظر المرفق (٥) بهذه الوثيقة).

النصوص النموذجية للبنود الخاصة بالتعريفات في الاتفاقات الثنائية

ملاحظة ١ — الفقرات ١ الى ٤ مشتركة بين النهج التنظيمية الثلاثة البديلة وهي " موافقة الطرفين " و " بلد المنشأ " و " اعتراض الطرفين ".

ملاحظة ٢ — ترد الخيارات الإضافية بين أقواس مربعة هكذا []. أما التعليقات أو التوضيحات فهي ترد بين هلالين هكذا ().

نهج موافقة الطرفين	نهج بلد المنشأ	نهج اعتراض الطرفين
١ - تعريف مصطلح " التعريفية "		
في الفقرات التالية، يعني مصطلح "التعريفية" الثمن الذي يطلب لقاء النقل الدولي للركاب أو الأمتعة أو البضائع (باستثناء البريد) وهو يشمل ما يلي:	في الفقرات التالية، يعني مصطلح "التعريفية" الثمن الذي يطلب لقاء النقل الدولي للركاب أو الأمتعة أو البضائع (باستثناء البريد) وهو يشمل ما يلي :	في الفقرات التالية، يعني مصطلح "التعريفية" الثمن الذي يطلب لقاء النقل الدولي للركاب أو الأمتعة أو البضائع (باستثناء البريد) وهو يشمل ما يلي :
(أ) أي تعريفية أو قيمة من المال يطلب دفعها لقاء لقاء النقل الدولي المسوق أو المباع بهذه الصفة، بما في ذلك التعريفات المركبة على أساس تعريفات أخرى أو اضافات للنقل فوق قطاعات دولية أو فوق قطاعات داخلية تشكل جزءاً من القطاع الدولي.	(أ) أي تعريفية أو قيمة من المال يطلب دفعها لقاء النقل الدولي المسوق أو المباع بهذه الصفة، بما في ذلك التعريفات المركبة على أساس تعريفات أخرى أو اضافات للنقل فوق قطاعات دولية أو فوق قطاعات داخلية تشكل جزءاً من القطاع الدولي.	(أ) أي تعريفية أو قيمة من المال يطلب دفعها لقاء لقاء النقل الدولي المسوق أو المباع بهذه الصفة، بما في ذلك التعريفات المركبة على أساس تعريفات أخرى أو اضافات للنقل فوق قطاعات دولية أو فوق قطاعات داخلية تشكل جزءاً من القطاع الدولي.
(ب) العمولة التي تدفع لشراء تذاكر السفر لنقل الركاب وأمتعتهم، أو التي تدفع عن صفقات نقل البضائع.	(ب) العمولة التي تدفع لشراء تذاكر السفر لنقل الركاب وأمتعتهم، أو التي تدفع عن صفقات نقل البضائع.	(ب) العمولة التي تدفع لشراء تذاكر السفر لنقل الركاب وأمتعتهم، أو التي تدفع عن صفقات نقل البضائع.
(ج) الشروط التي تنظم انطباق التعريفية أو ثمن النقل أو دفع العمولة.	(ج) الشروط التي تنظم انطباق التعريفية أو ثمن النقل أو دفع العمولة.	(ج) الشروط التي تنظم انطباق التعريفية أو ثمن النقل أو دفع العمولة.

نهج موافقة الطرفين	نهج بلد المنشأ	نهج اعتراض الطرفين
ويتضمن المصطلح ما يلي أيضا: (د) أي منافع مهمة مقترنة بعملية النقل. (هـ) أي تعريف للنفق على قطاع داخلي تكملة لعملية نقل دولي، على ألا يكون النقل على هذا القطاع متوفرا للرحلات المحلية الصنف ولا متاحا بشروط متساوية لكل الناقلين الجويين الدوليين والمنتهجين بخطوطهم.	ويتضمن المصطلح ما يلي أيضا: (د) أي منافع مهمة مقترنة بعملية النقل. (هـ) أي تعريف للنفق على قطاع داخلي تكملة لعملية نقل دولي، على ألا يكون النقل على هذا القطاع متوفرا للرحلات المحلية الصنف ولا متاحا بشروط متساوية لكل الناقلين الجويين الدوليين والمنتهجين بخطوطهم.	ويتضمن المصطلح ما يلي أيضا: (د) أي منافع مهمة مقترنة بعملية النقل. (هـ) أي تعريف للنفق على قطاع داخلي تكملة لعملية نقل دولي، على ألا يكون النقل على هذا القطاع متوفرا للرحلات المحلية الصنف ولا متاحا بشروط متساوية لكل الناقلين الجويين الدوليين والمنتهجين بخطوطهم.

٢- العناصر التي تراعى عند تحديد التعريفات

١-٢ العوامل الواجب تطبيقها

ان التعريفات التي يجب أن تطبقها شركة الطيران أو شركات الطيران التي عينها الطرف المتعاقد لتشغيل الخطوط التي يشملها هذا الاتفاق يجب أن تحدد على مستويات معقولة مع مراعاة كل العوامل ذات الصلة، بما في ذلك مصالح المنتفعين وتكلفة التشغيل، وخصائص الخط الجوي، ونسب العمولة، والمكاسب المعقولة، وتعريفات شركات الطيران الأخرى، وغير ذلك من الاعتبارات التجارية السائدة في الأسواق.

ان التعريفات التي يجب أن تطبقها شركة الطيران أو شركات الطيران التي عينها الطرف المتعاقد لتشغيل الخطوط التي يشملها هذا الاتفاق يجب أن تحدد على مستويات معقولة مع مراعاة كل العوامل ذات الصلة، بما في ذلك مصالح المنتفعين وتكلفة التشغيل، وخصائص الخط الجوي، ونسب العمولة، والمكاسب المعقولة، وتعريفات شركات الطيران الأخرى، وغير ذلك من الاعتبارات التجارية السائدة في الأسواق.

ان التعريفات التي يجب أن تطبقها شركة الطيران أو شركات الطيران التي عينها الطرف المتعاقد لتشغيل الخطوط التي يشملها هذا الاتفاق يجب أن تحدد على مستويات معقولة مع مراعاة كل العوامل ذات الصلة، بما في ذلك مصالح المنتفعين وتكلفة التشغيل، وخصائص الخط الجوي، ونسب العمولة، والمكاسب المعقولة، وتعريفات شركات الطيران الأخرى، وغير ذلك من الاعتبارات التجارية السائدة في الأسواق.

٢-٢ العوامل التي يمكن رفضها

يوافق الطرفان المتعاقدان على ايلاء اهتمام خاص بالتعريفات التي يمكن رفضها اذا بدت تمييزية بصورة غير معقولة، أو عالية بلا داع، أو تقييدية بسبب استغلال الموقع المهيمن، أو مخفضة عمدا بسبب الحصول على دعم مباشر أو غير مباشر أو "افتراضية".

يوافق الطرفان المتعاقدان على ايلاء اهتمام خاص بالتعريفات التي يمكن رفضها اذا بدت تمييزية بصورة غير معقولة، أو عالية بلا داع، أو تقييدية بسبب استغلال الموقع المهيمن، أو مخفضة عمدا بسبب الحصول على دعم مباشر أو غير مباشر أو "افتراضية".

يوافق الطرفان المتعاقدان على ايلاء اهتمام خاص بالتعريفات التي يمكن رفضها اذا بدت تمييزية بصورة غير معقولة، أو عالية بلا داع، أو تقييدية بسبب استغلال الموقع المهيمن، أو مخفضة عمدا بسبب الحصول على دعم مباشر أو غير مباشر أو "افتراضية".

٣- آليات وضع التعريفات (ثلاثة خيارات)

يجب حسب الامكان أن تتفق شركات الطيران المعنية التي عينها الطرفان المتعاقدان على التعريفات بعد أن تتباحث 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. وإذا فشل التوصل الى اتفاق متعدد الأطراف أو ثنائي، جاز لكل شركة طيران معينة أن تحدد تعريفاتها بنفسها.

يجب حسب الامكان أن تتفق شركات الطيران المعنية التي عينها الطرفان المتعاقدان على التعريفات بعد أن تتباحث 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. وإذا فشل التوصل الى اتفاق متعدد الأطراف أو ثنائي، جاز لكل شركة طيران معينة أن تحدد تعريفاتها بنفسها.

يجب حسب الامكان أن تتفق شركات الطيران المعنية التي عينها الطرفان المتعاقدان على التعريفات بعد أن تتباحث 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. وإذا فشل التوصل الى اتفاق متعدد الأطراف أو ثنائي، جاز لكل شركة طيران معينة أن تحدد تعريفاتها بنفسها.

نهج اعراض الطرفين	نهج بلد المنشأ	نهج موافقة الطرفين
(نص بديل)	(نص بديل)	(نص بديل)
<p>تتفق شركات الطيران المعنية التي عينها الطرفان المتعاقدان 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 الآلية المتعددة الأطراف لتنسيق التعريفات بين الناقلين الجويين شرطاً للموافقة على أي تعريف، وعلى ألا يمنع أي طرف شركة الطيران أو شركات الطيران التي عينها أي طرف من المشاركة في هذه الآلية المتعددة الأطراف للتنسيق ولا أن يشترط عليها المشاركة في هذه الآلية. ويجوز لكل شركة طيران معينة أن تحدد تعريفاتها بنفسها ان شاعت ذلك.</p>	<p>تتفق شركات الطيران المعنية التي عينها الطرفان المتعاقدان 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 الآلية المتعددة الأطراف لتنسيق التعريفات بين الناقلين الجويين شرطاً للموافقة على أي تعريف، وعلى ألا يمنع أي طرف شركة الطيران أو شركات الطيران التي عينها أي طرف من المشاركة في هذه الآلية المتعددة الأطراف للتنسيق ولا أن يشترط عليها المشاركة في هذه الآلية. ويجوز لكل شركة طيران معينة أن تحدد تعريفاتها بنفسها ان شاعت ذلك.</p>	<p>تتفق شركات الطيران المعنية التي عينها الطرفان المتعاقدان 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 الآلية المتعددة الأطراف لتنسيق التعريفات بين الناقلين الجويين شرطاً للموافقة على أي تعريف، وعلى ألا يمنع أي طرف شركة الطيران أو شركات الطيران التي عينها أي طرف من المشاركة في هذه الآلية المتعددة الأطراف للتنسيق ولا أن يشترط عليها المشاركة في هذه الآلية. ويجوز لكل شركة طيران معينة أن تحدد تعريفاتها بنفسها ان شاعت ذلك.</p>
(نص بديل)	(نص بديل)	(نص بديل)
<p>يجب حسب الامكان أن تحدد شركات الطيران المعنية تعريفاتها بنفسها. غير أنه يجوز لشركات الطيران التي عينها الطرفان المتعاقدان أن تتفق على التعريفات اذا سمح الطرفان لشركتي الطيران 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. [تقديم هذه الاتفاقات لا يشكل ايداعاً للتعريفات بموجب أحكام الفقرة ٤ من هذا البند].</p>	<p>يجب حسب الامكان أن تحدد شركات الطيران المعنية تعريفاتها بنفسها. غير أنه يجوز لشركات الطيران التي عينها الطرفان المتعاقدان أن تتفق على التعريفات اذا سمح الطرفان لشركتي الطيران 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. [تقديم هذه الاتفاقات لا يشكل ايداعاً للتعريفات بموجب أحكام الفقرة ٤ من هذا البند].</p>	<p>يجب حسب الامكان أن تحدد شركات الطيران المعنية تعريفاتها بنفسها. غير أنه يجوز لشركات الطيران التي عينها الطرفان المتعاقدان أن تتفق على التعريفات اذا سمح الطرفان لشركتي الطيران 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. [تقديم هذه الاتفاقات لا يشكل ايداعاً للتعريفات بموجب أحكام الفقرة ٤ من هذا البند].</p>
٤ - ايداع التعريفات		
١-٤ شروط الايداع (خياران)		
<p>يجوز لكل طرف متعاقد أن يشترط على شركة الطيران الواحدة أو الأكثر [التي عينها الطرف الآخر] [التي عينها الطرفان المتعاقدان].</p>	<p>يجوز لكل طرف متعاقد أن يشترط على شركة الطيران الواحدة أو الأكثر [التي عينها الطرف الآخر] [التي عينها الطرفان المتعاقدان].</p>	<p>يجوز لكل طرف متعاقد أن يشترط على شركة الطيران الواحدة أو الأكثر [التي عينها الطرف الآخر] [التي عينها الطرفان المتعاقدان].</p>
<p>أن تخطره بالتعريفات التي حددتها للنقل الى أراضيها ومنها أو أن تودع هذه التعريفات لديه.</p>	<p>أن تخطره بالتعريفات التي حددتها للنقل الى أراضيها ومنها أو أن تودع هذه التعريفات لديه.</p>	<p>أن تخطره بالتعريفات التي حددتها للنقل الى أراضيها ومنها أو أن تودع هذه التعريفات لديه.</p>
(نص بديل)	(نص بديل)	(نص بديل)
<p>أن تخطره بالتعريفات التي حددتها للنقل من أراضيها ولينقل في الظروف الاستثنائية عبر أراضيها اذا كان التوقف في أراضيها مسموحاً به، أو أن تدع هذه التعريفات لديه.</p>	<p>أن تخطره بالتعريفات التي حددتها للنقل من أراضيها ولينقل في الظروف الاستثنائية عبر أراضيها اذا كان التوقف في أراضيها مسموحاً به، أو أن تدع هذه التعريفات لديه.</p>	<p>أن تخطره بالتعريفات التي حددتها للنقل من أراضيها ولينقل في الظروف الاستثنائية عبر أراضيها اذا كان التوقف في أراضيها مسموحاً به، أو أن تدع هذه التعريفات لديه.</p>

نهج موافقة الطرفين	نهج بلد المنشأ	نهج اعتراض الطرفين
--------------------	----------------	--------------------

٢-٤ مهلة الإيداع

يجوز اشتراط تقديم الاخطار أو ايداع التعريفات في مهلة لا تتعدى - يوماً قبل التاريخ المقترح للعمل بها. وفي حالات خاصة يجوز تقليص هذا الحد الأقصى.	يجوز اشتراط تقديم الاخطار أو ايداع التعريفات في مهلة لا تتعدى - يوماً قبل التاريخ المقترح للعمل بها. وفي حالات خاصة يجوز تقليص هذا الحد الأقصى.	يجوز اشتراط تقديم الاخطار أو ايداع التعريفات في مهلة لا تتعدى - يوماً قبل التاريخ المقترح للعمل بها. وفي حالات خاصة يجوز تقليص هذا الحد الأقصى.
---	---	---

٥ - الموافقة على التعريفات

١-٥ نطاق الموافقة على تعريفات النقل بين أراضي الطرفين المتعاقدين

التعريفات التي تفرضها شركات الطيران التي عينها الطرفان المتعاقدان للنقل بين أراضيها يجب أن تخضع لموافقة الطرفين.	يجوز لكل طرف متعاقد أن يقبل أو يرفض تعريفات النقل في اتجاه واحد أو في الاتجاهين بين أراضي الطرفين على الرحلات التي تبدأ على أرضيه.	يجب ألا يأخذ أي من الطرفين أي إجراءات انفرادية لمنع سريان التعريفات المقترحة من شركة الطيران التي عينها أي من الطرفين أو لمنع الاستمرار في تطبيق التعريفات السارية [أو لشركة (شركات) طيران دولة أخرى على أساس معاملة بالمثل] للنقل بين أراضي الطرفين.
يجب ألا يقوم أي من الطرفين باتخاذ إجراءات انفرادية لمنع سريان التعريفات المقترحة أو منع الاستمرار في تطبيق التعريفات السارية للنقل في اتجاه واحد أو الاتجاهين بين أراضي الطرفين المتعاقدين على الرحلات التي تبدأ على أرض الطرف الآخر.	يجب ألا يأخذ أي من الطرفين أي إجراءات انفرادية لمنع سريان التعريفات المقترحة من شركة الطيران التي عينها أي من الطرفين أو لمنع الاستمرار في تطبيق التعريفات السارية للنقل بين أراضي الطرفين.	يجب ألا يأخذ أي من الطرفين أي إجراءات انفرادية لمنع سريان التعريفات المقترحة من شركة الطيران التي عينها أي من الطرفين أو لمنع الاستمرار في تطبيق التعريفات السارية للنقل بين أراضي الطرفين.

٢-٥ نطاق الموافقة على تعريفات النقل بين أراضي أحد الطرفين المتعاقدين وأراضي دولة ثالثة

[التعريفات التي تفرضها شركة الطيران التي عينها الطرف المتعاقد للنقل بين أراضي الطرف الآخر وبين أراضي أي دولة أخرى التي يشملها هذا الاتفاق يجب أن تخضع لشروط موافقة الطرف الآخر].	[التعريفات التي تفرضها شركة الطيران التي عينها الطرف المتعاقد للنقل بين أراضي الطرف الآخر وبين أراضي أي دولة أخرى على الخطوط الجوية التي يشملها هذا الاتفاق يجب أن تخضع لشروط موافقة الطرف الآخر].	[التعريفات التي تفرضها شركة الطيران التي عينها الطرف المتعاقد للنقل بين أراضي الطرفين المتعاقدين وأراضي دولة ثالثة يجب أن تخضع لشروط موافقة الطرف الآخر].
--	--	---

٣-٥ الموافقة على التعريفات المضاهاة للنقل بين أراضي الطرفين المتعاقدين

لأغراض النقل بين أراضي الطرفين المتعاقدين، يجب أن تسمح الدولة الطرف لشركة (شركات) الطيران التابعة للطرف الآخر، وعلى أساس المعاملة بالمثل، لشركات الطيران التابعة لدولة ثالثة، أن تضاهي أي تعريفات [بما في ذلك التعريفات التي حددت بتجميع التعريفات المناسبة] مسموح حالياً لشركة الطيران التابعة لأي من الطرفين أو للدولة الثالثة بتطبيقها [على خط جوي مماثل بين نفس النقاط].	لأغراض النقل بين أراضي الطرفين المتعاقدين، يجب أن تسمح الدولة الطرف لشركة (شركات) الطيران التابعة للطرف الآخر، وعلى أساس المعاملة بالمثل، لشركات الطيران التابعة لدولة ثالثة، أن تضاهي أي تعريفات [بما في ذلك التعريفات التي حددت بتجميع التعريفات المناسبة] مسموح حالياً لشركة الطيران التابعة لأي من الطرفين أو للدولة الثالثة بتطبيقها [على خط جوي مماثل بين نفس النقاط].	لأغراض النقل بين أراضي الطرفين المتعاقدين، يجب أن تسمح الدولة الطرف لشركة (شركات) الطيران التابعة للطرف الآخر، وعلى أساس المعاملة بالمثل، لشركات الطيران التابعة لدولة ثالثة، أن تضاهي أي تعريفات [بما في ذلك التعريفات التي حددت بتجميع التعريفات المناسبة] مسموح حالياً لشركة الطيران التابعة لأي من الطرفين أو للدولة الثالثة بتطبيقها [على خط جوي مماثل بين نفس النقاط].
--	--	--

٤-٥ الموافقة على التعريفات المضاهة للنقل بين أراضي أحد الطرفين المتعاقدين وأراضي دولة ثالثة

[لأغراض النقل بين أراضي أحد الطرفين المتعاقدين وأراضي دولة ثالثة على الخطوط المشمولة بهذا الاتفاق، يجب أن تسمح الدولة الطرف لشركة (شركات) الطيران التابعة للطرف الآخر أن تضاهي أي تعريف إيماء في ذلك التعريفات التي حددت بتجميع التعريفات المناسبة] مسموح حالياً لشركة الطيران التابعة لأي من الطرفين أو للدولة الثالثة بتطبيقها [على خط جوي مماثل بين نفس النقاط].

[لأغراض النقل بين أراضي أحد الطرفين المتعاقدين وأراضي دولة ثالثة على الخطوط المشمولة بهذا الاتفاق، يجب أن تسمح الدولة الطرف لشركة (شركات) الطيران التابعة للطرف الآخر أن تضاهي أي تعريف إيماء في ذلك التعريفات التي حددت بتجميع التعريفات المناسبة] مسموح حالياً لشركة الطيران التابعة لأي من الطرفين أو للدولة الثالثة بتطبيقها [على خط جوي مماثل بين نفس النقاط].

[لأغراض النقل بين أراضي أحد الطرفين المتعاقدين وأراضي دولة ثالثة على الخطوط المشمولة بهذا الاتفاق، يجب أن تسمح الدولة الطرف لشركة (شركات) الطيران التابعة للطرف الآخر أن تضاهي أي تعريف إيماء في ذلك التعريفات التي حددت بتجميع التعريفات المناسبة] مسموح حالياً لشركة الطيران التابعة لأي من الطرفين أو للدولة الثالثة بتطبيقها [على خط جوي مماثل بين نفس النقاط].

٥-٥ صرف الموافقة

يجوز أن يصرف أحد الطرفين المتعاقدين موافقته على التعريفات وفقاً لأحكام الفقرتين ١-٥ و ٣-٥ [أو الفقرتين ٢-٥ و ٤-٥] أعلاه بأن يعلنها صراحة لشركة (شركات) الطيران التي أودعت التعريفات. وعندما يعتقد أي من الطرفين المتعاقدين أن تعريف النقل إلى أراضي تدخل في إطار الفئات المحددة في الفقرة ٢-٢ أعلاه، يجب أن يقدم هذا الطرف للطرف الآخر اخطاراً بعدم رضاه [بأسرع ما يمكن في غضون — يوماً على الأقل] من تاريخ تقديم الاخطار أو ايداع التعريفات، ويحق له أن يستفيد من اجراءات التشاور المنصوص عليها في الفقرة ٦ أدناه. وما لم يوافق الطرفان كتابةً على رفض التعريفات المعنية بموجب هذه الاجراءات، يجب اعتبار التعريفات موافقاً عليها.

يجوز أن يصرف أي من الطرفين المتعاقدين موافقته على التعريفات وفقاً لأحكام الفقرتين ١-٥ و ٣-٥ [أو الفقرتين ٢-٥ و ٤-٥] أعلاه، بأن يعلنها صراحة لشركة (شركات) الطيران التي أودعت التعريفات. وما لم يقدم أحد الطرفين كتابةً إلى الطرف الآخر [أو] شركة (شركات) الطيران المعنية اخطاراً برفض تعريفات شركة (شركات) طيران الطرف الآخر في غضون — يوماً من تاريخ تقديم التعريفات، يجب اعتبار ذلك بمثابة موافقة على تلك التعريفات. وفي حالة تقصير فترة تقديم التعريفات وفقاً لأحكام الفقرة ٢-٤ من هذا البند، يجوز أن يوافق الطرفان على تقصير فترة رفض أي من الطرفين للتعريفات.

يجوز أن يصرف أي من الطرفين المتعاقدين موافقته على التعريفات وفقاً لأحكام الفقرتين ١-٥ و ٣-٥ [أو الفقرتين ٢-٥ و ٤-٥] أعلاه، بأن يعلنها صراحة لشركة (شركات) الطيران التي أودعت التعريفات. وما لم يقدم أحد الطرفين كتابةً إلى الطرف الآخر [أو] شركة (شركات) الطيران المعنية اخطاراً برفض تعريفات شركة (شركات) طيران الطرف الآخر في غضون — يوماً من تاريخ تقديم التعريفات، يجب اعتبار ذلك بمثابة موافقة على تلك التعريفات. وفي حالة تقصير فترة تقديم التعريفات وفقاً لأحكام الفقرة ٢-٤ من هذا البند، يجوز أن يوافق الطرفان على تقصير فترة رفض أي من الطرفين للتعريفات. لا تسري أي تعريفات مادام أحد الطرفين قد قدم اخطاراً بالرفض [باستثناء الحالة المنصوص عليها في الفقرة ٦ أدناه].

عندما يعتقد أي من الطرفين المتعاقدين أن تعريف النقل إلى أراضي تدخل في إطار الفئات المحددة في الفقرة ٢-٢ أعلاه، يجب أن يقدم هذا الطرف للطرف الآخر اخطاراً بعدم رضاه [بأسرع ما يمكن في غضون — يوماً على الأقل] من تاريخ تقديم الاخطار أو ايداع التعريفات، ويحق له أن يستفيد من اجراءات التشاور المنصوص عليها في الفقرة ٦ أدناه.

٦-٥ البيع بالتعريفات رهنا بالموافقة عليها

[لا يجوز الاعلان والبيع بالتعريفات المقترحة الا بعد أن يكون الطرفان المتعاقدان قد أودعا التعريفات المعنية].

[باستثناء قرارات الطرفين المتعاقدين، يجوز لشركات الطيران المعنية أن تسوق منتجاتها أو تعلن عنها وتبيعها على أساس تعريفات النقل المقترحة في تاريخ سريان هذه التعريفات أو بعد هذا التاريخ، بشرط النص على أنها "تعريفات رهن الموافقة الحكومية". ومهما كانت الظروف لا يسمح بالاعلان عن التعريفات أو البيع على أساسها قبل أن يودع الطرفان المتعاقدان التعريفات المقترحة].

[باستثناء قرارات الطرفين المتعاقدين، يجوز لشركات الطيران المعنية أن تسوق منتجاتها أو تعلن عنها وتبيعها على أساس تعريفات النقل المقترحة في تاريخ سريان هذه التعريفات أو بعد هذا التاريخ، بشرط النص على أنها "تعريفات رهن الموافقة الحكومية". ومهما كانت الظروف لا يسمح بالاعلان عن التعريفات أو البيع على أساسها قبل أن يودع الطرفان المتعاقدان التعريفات المقترحة].

نهج موافقة الطرفين

نهج بلد المنشأ

نهج اعتراض الطرفين

٦- إجراءات التشاور وتسوية الخلافات

١-٦ إجراءات التشاور

يجوز لكل طرف متعاقد أن يطلب التشاور حول أي تعريف أصدرتها شركة طيران تابعة لأي من الطرفين المتعاقدين للسفر على الخطوط المشمولة بهذا الاتفاق، حتى وإن كانت التعريف المعنوية قد رفضت بموجب اخطار الرفض. ويجب إجراء هذه المشاورات في موعد أقصاه — يوماً بعد استلام الطلب. ويجب أن يتعاون الطرفان على توفير المعلومات اللازمة لحل المسائل بطريقة معقولة. وإذا توصل الطرفان إلى اتفاق، وجب على كل طرف أن يبذل قصارى جهده لتنفيذه. وإذا لم يتم التوصل إلى أي اتفاق فإن قرار رفض التعريف هو الذي يسود [باستثناء ما تنص عليه الفقرة ٦-٢].

يجوز لكل طرف متعاقد أن يطلب التشاور حول أي تعريف أصدرتها شركة طيران تابعة لأي من الطرفين المتعاقدين للسفر على الخطوط المشمولة بهذا الاتفاق حتى وإن كانت التعريف المعنوية قد رفضت بموجب اخطار عدم الرضاء. ويجب إجراء هذه المشاورات في موعد أقصاه — يوماً بعد استلام الطلب. ويجب أن يتعاون الطرفان على توفير المعلومات اللازمة لحل المسائل بطريقة معقولة. وإذا توصل الطرفان إلى اتفاق، وجب على كل طرف أن يبذل قصارى جهده لتنفيذه. وإذا لم يتم التوصل إلى أي اتفاق فإن قرار الطرف السذي تنشأ عملية النقل من أرضيه هو الذي يسود.

يجوز لكل من الطرفين أن يطلب التشاور حول أي تعريف أصدرتها شركة طيران تابعة لأي من الطرفين المتعاقدين للسفر على الخطوط المشمولة بهذا الاتفاق، حتى وإن كانت التعريف المعنوية قد رفضت بموجب اخطار عدم الرضاء. ويجب أن يتعاون الطرفان على توفير المعلومات اللازمة لحل المسائل بطريقة معقولة. وإذا توصل الطرفان إلى اتفاق على أي تعريف سيق إرسال اخطار بعدم الرضاء عنها، وجب على كل طرف أن يبذل قصارى جهده لتنفيذه، وإذا لم يتم التوصل إلى أي اتفاق أصبحت التعريف المعنوية سارية أو مستمرة السريان.

٢-٦ تسوية الخلافات

إما لم يتمكن الطرفان المتعاقدان من حل أي مسألة تتعلق بالتعريفات من المسائل المذكورة في الفقرتين ١-٥ و ٣-٥، وجب تسوية الخلاف وفقاً لأحكام المادة — من هذا الاتفاق].

(لا تنطبق على هذا النهج)

(لا تنطبق على هذا النهج)

٣-٦ رفض التعريفات الأخرى

إذا رفض طرف متعاقد تعريف شركة الطيران التابعة للطرف الآخر غير المشمولة بأحكام الفقرة ٥، وجب عليه أن يبلغ الطرف الآخر بذلك]

إذا رفض طرف متعاقد تعريف شركة الطيران التابعة للطرف الآخر غير المشمولة بأحكام الفقرة ٥، وجب عليه أن يبلغ الطرف الآخر بذلك]

إذا رفض طرف متعاقد تعريف شركة الطيران التابعة للطرف الآخر غير المشمولة بأحكام الفقرة ٥، وجب عليه أن يبلغ الطرف الآخر بذلك]

٧- مدة سريان التعريفات المعتمدة

تظل التعريف المعتمدة وفقاً لأحكام هذا البند سارية [بموافقة الطرفين المتعاقدين المعنيين] لغاية موعد انتهاء سريانها، ان وجد، أو لغاية اعتماد تعريف جديدة ما لم تسحبها شركة (شركات) الطيران المعنية. ويجوز تمديد سريان التعريف المعنية لمدة تتجاوز موعد الانتهاء الأصلي اذا وافق الطرفان المتعاقدان على ذلك. [على ألا يمدد سريان التعريف لأكثر من اثني عشر شهراً بعد الموعد الأصلي لانتهاء السريان الا بموافقة الطرفين]. وإذا اعتمدت تعريف بدون تحديد موعد لانتهاء سريانها ولم تودع تعريف جديدة حظيت

تظل التعريف المعتمدة وفقاً لأحكام هذا البند سارية [بموافقة الطرفين المتعاقدين المعنيين] لغاية موعد انتهاء سريانها، ان وجد، أو لغاية اعتماد تعريف جديدة ما لم تسحبها شركة (شركات) الطيران المعنية. ويجوز تمديد سريان التعريف المعنية لمدة تتجاوز موعد الانتهاء الأصلي اذا وافق الطرفان المتعاقدان على ذلك. [على ألا يمدد سريان التعريف لأكثر من اثني عشر شهراً بعد الموعد الأصلي لانتهاء السريان الا بموافقة الطرفين]. وإذا اعتمدت تعريف بدون تحديد موعد لانتهاء سريانها ولم تودع تعريف جديدة حظيت بالموافقة، تظل التعريف سارية إلى أن يقدم أحد الطرفين بمبادرة

تظل التعريف المعتمدة وفقاً لأحكام هذا البند سارية لغاية موعد انتهاء سريانها، ان وجد، أو لغاية الموافقة على تعريف جديدة، ما لم تسحبها شركة (شركات) الطيران المعنية. ويجوز تمديد فترة السريان الأصلية ما لم يوافق الطرفان المتعاقدان على إنهاؤها. وعند الموافقة على أي تعريف بدون تحديد موعد لانتهاء سريانها، أو عندما لا تودع أي تعريف جديدة حظيت بالموافقة، تظل التعريف سارية إلى أن تسحبها شركة (شركات) الطيران المعنية أو إلى أن يتفق الطرفان المتعاقدان على إنهاء سريان هذه التعريف.].

نهج موافقة الطرفين	نهج بلد المنشأ	نهج اعتراض الطرفين
بالموافقة، تظل التعريفات سارية الى أن يقدم أحد الطرفين بمبادرة منه اخطارا بانتهاء موافقته على التعريفات، أو الى أن تطلب شركة (شركات) الطيران المعنية طلبا بانتهاء التعريفات. ولا ينتهي سريان التعريفات الا بعد تقديم اخطار مسبق قبل __ يوما على الأقل.	منه اخطارا بانتهاء موافقته على التعريفات، أو الى أن تطلب شركة (شركات) الطيران المعنية طلبا بانتهاء التعريفات. ولا ينتهي سريان التعريفات الا بعد تقديم اخطار مسبق قبل __ يوما على الأقل.	منه اخطارا بانتهاء موافقته على التعريفات، أو الى أن تطلب شركة (شركات) الطيران المعنية طلبا بانتهاء التعريفات. ولا ينتهي سريان التعريفات الا بعد تقديم اخطار مسبق قبل __ يوما على الأقل.

٨ - تنفيذ التعريفات

يجب أن يبذل الطرفان المتعاقدان ما في وسعهما لضمان توفير آلية فعالة ونشطة في اختصاصيهما للتحقيق في أي انتهاك للتعريفات المعتمدة وفقا لهذا البند ترتكبه أي شركة طيران أو راكب أو وكيل الشحن أو منظم الرحلات أو مرحل الشحنات. ويجب أن يضمنوا أيضا المعاقبة على انتهاك التعريفات بتنفيذ اجراءات رادعة بطريقة متسقة وغير تمييزية.	يجب أن يبذل الطرفان المتعاقدان ما في وسعهما لضمان توفير آلية فعالة ونشطة في اختصاصيهما للتحقيق في أي انتهاك للتعريفات المعتمدة وفقا لهذا البند ترتكبه أي شركة طيران أو راكب أو وكيل الشحن أو منظم الرحلات أو مرحل الشحنات. ويجب أن يضمنوا أيضا المعاقبة على انتهاك التعريفات بتنفيذ اجراءات رادعة بطريقة متسقة وغير تمييزية.
--	--

ملاحظات حول تطبيق البنود النموذجية الخاصة بالتعريفات في الاتفاقات الثنائية

معلومات عامة

الهدف من هذه البنود النموذجية هو تطبيقها على التعريفات الدولية للخطوط المنتظمة. وعادة تظهر بعض الفوارق الجوهرية في طريقة تحديد تعريفات الخطوط غير المنتظمة وطريقة تنظيمها، وبالتالي ينبغي ادخال تعديلات جوهرية على هذه النصوص اذا رغبت الدول في تطبيقها على الخطوط غير المنتظمة.

ولتوخي البساطة، ترد في البنود النموذجية عبارة "الطرفان المتعاقدان"، على الرغم من أن بعض الاتفاقات الثنائية للنقل الجوي تشير الى "سلطات الطيران في الطرفين المتعاقدين" عندما يكون الأنسب أن تتولى سلطات الطيران مسؤولية بعض الأحكام الواردة في الاتفاقات الثنائية.

تميز البنود النموذجية بين شركات الطيران "المعينة" وبين "شركات الطيران"، وقد استعمل مصطلح "شركات الطيران" ليدل على جميع شركات الطيران التي تشغل خطوطها أو تسوقها في البلد المعني الواحد أو الأكثر لا على الناقلين الجويين الوطنيين الذين عينتهم الدول لتشغيل الخطوط على الطرق الجوية المشمولة بأي اتفاق خاص.

الفقرة ١ — تعريف مصطلح "التعريفات"

اعتمد المجلس في ديسمبر ١٩٨٧ هذا التعريف الذي يشمل كل العناصر ذات الصلة ويزيل كل الغموض الذي يكتنف النطاق الذي يشمل مصطلح "التعريفات". ويشمل النص الاستهلاكي والفقرات الفرعية (أ) الى (ج) الجوانب المعترف بها تقليديا لتعريفات الخطوط الدولية المنتظمة، في

حين أن الفقرتين الفرعيتين (د) و هـ) تعرفان بعض الجوانب الإضافية التي تشكل جزءا لا يتجزأ من أي تعريف من هذا القبيل. وإذا كانت النية تتجه الى تطبيق هذا التعريف على تعريفات الخطوط غير المنتظمة، اما بالاضافة أو التبديل، فلا بد من ادخال تعديلات جوهرية على النص.

بالاضافة الى توفير خط جوي لنقل البضاعة بين المطارات، تقدم بعض شركات الطيران خطا لنقل البريد الممتاز من باب المرسل الى باب المرسل اليه و/أو خطا لنقل البريد العاجل يحدد وفقا لسرعة التسليم. وقد يشمل هذا التعريف الأسعار التي تفرضها شركة الطيران المنتظم التي تشغل باسمها خطوطا كهذه للبريد الممتاز والبريد العاجل.

بل ان بعض الهيئات التي لا تشكل شركات طيران، مثل شركات البريد الممتاز ومستثمري البريد الجوي الدولي السريع، ومرحلي الشحنات، تقدم خدماتها بتطبيق جزء من تعريفات شركة الطيران. فهذه الهيئات تفرض مثلاً أسعارها الشاملة على الجمهور دون أن تدخل هذه الأسعار ضمن التعريف. ولكنها عندما تستخدم الخطوط الجوية المنتظمة في جزء من النقل الدولي تصبح تعريفه هذا الجزء هي تعريفه الأمتعة أو البضائع التي تفرضها شركة الطيران التي تقوم بهذا النقل الدولي. وبصرف النظر عن تنظيم الأسعار الشاملة للخدمة من باب المرسل الى باب المرسل اليه حسب القواعد الحكومية للنقل البري، وبصرف النظر أيضا عن مدى خضوع تلك الهيئات للتنظيم في البلدان المعنية، فان تعريفاتها لا تنظم عادة بموجب الاتفاقات الثنائية للنقل الجوي.

وكما ذكر أعلاه، لا ينطبق تعريف "التعريف" على الخطوط غير المنتظمة. ولكن ينبغي للدول أن تلاحظ أن طريقة التنظيم ومدى التنظيم في حالة البريد الممتاز أو البريد العاجل المشحون على متن خطوط البضاعة بالاستئجار العارض يرتئنان بالسياسة التي تنتهجها الدول المعنية ازاء عمليات النقل العارض. ويستلزم التعريف في هذه الحالة تغييرات جوهرية اذا رغبت الدول في ادراج أسعار هذه العمليات في اتفاق ثنائي للنقل الجوي.

أي تعريف أو قيمة من المال يطلب دفعها لقاء النقل الدولي
[الفقرة الفرعية (أ)]

ترغب الدول عادة في رصد أو تنظيم تعريفات النقل الدولي المتجه الى جميع النقاط في أراضيها والناشئ منها. ويضمن هذا النص أن التعريف يشمل التعريفات الشاملة التي تتركب بالجمع بين تعريفتين دوليتين (أو أكثر) أو بالجمع بين تعريف دولية وتعريف مضافة و/أو تعريف داخلية. والتعريفات المضافة هي مبالغ تحدد (عادة من خلال مؤتمر الأيالات لتنسيق التعريفات) على وجه الخصوص للجمع بين التعريفات الدولية لتحديد أجور أو أسعار الطيران لأزواج المدن الإضافية، وهي تشمل في غالبية الحالات الرحلات المتجهة الى نقاط داخلية في أراضي الدولة والرحلات الناشئة منها من خلال مطارها الرئيسي. ولا يمكن استخدام هذه المبالغ للنقل الداخلي وحده. وقد أضيفت كلمات "المسوق أو المباع بهذه الصفة" لضمان أن التعريف يشمل التعريفات التي تستخدم عادة أو يقترح استخدامها ولا يشمل التجميعات الممكنة نظريا (وهي كثيرة للغاية).

العمولة [الفقرة الفرعية (ب)]

على الرغم من أن العمولة هي أحد عناصر التكلفة التي تشملها أي تعريف، وعلى الرغم من أن المصلحة الأولية للحكومات هي سعر التجزئة للمستخدم، ترى حكومات كثيرة حاجة الى تنظيم العمولة حتى تظل أساليب التسويق شريفة. لكن بعض الدول لا ترى حاجة الى تنظيم العمولة (لا تخضع العمولات عادة للتنظيم في ظل نظام رفض الطرفين) ولا تتوقع أي مشاكل في تنظيم العمولة خارج أراضيها. وقد ترغب هذه الدول في استثناء العمولة من نطاق تعريف مصطلح "التعريف" في اتفاقاتها على الخطوط الجوية على أساس أن ادراج هذا العنصر يمكن أن يؤدي الى اقامة التنظيم المعني. وقد تؤثر بعض الدول الاشارة في اتفاقاتها الى العمولة بوصفها عنصرا ذا صلة يجب النظر فيه عند تحديد مستويات التعريفات (وتكاليف التشغيل الأخرى)، وقد تعالجها على حدة، وقد تستثنيها من جميع نصوص الاتفاقات.

الشروط التي تنظم انطباق التعريف

[الفقرة الفرعية (ج)]

الغرض من هذا النص أن يشمل القواعد العامة والقواعد النوعية المتعلقة بالأجور والأسعار والعمولات المعنية.

تتضمن القواعد العامة ما يلي على سبيل المثال لا الحصر : القواعد التي تنظم المبلغ الذي يدفعه المنتفع، مثل قواعد تحديد الأجور أو الأسعار وتبديل العملات، والقواعد التي تنظم فئة وقيمة الخدمات المقدمة لقاء المبلغ المدفوع، مثل شروط الخدمة (مثل المسافة الفاصلة بين المقاعد، وعدد المقاعد لكل درجة خدمة)، ورسوم الأمتعة المسموح بحملها ورسوم الأمتعة الزائدة، والقواعد التي تنظم العلاقة بين شركة الطيران والوكيل بالنسبة للعمولة وطريقة تقاسمها، والقواعد العامة الأخرى التي تنظم المسائل التي تتعلق بتخفيض أسعار سفر الأطفال والرضع ومنظمي الرحلات ووكلاء السفر، وشروط الحجز والدفع، وصلاحيات تذاكر السفر، وشروط الإلغاء وتغيير خط السير ورد المبالغ المدفوعة.

أما القواعد الخاصة فهي التي تتعلق بأجر أو سعر خاص (التعريف الموسمية مثلا أو أدنى وأقصى مدة للإقامة بين الذهاب والعودة)، أو القواعد التي تغلب على القواعد العامة فيما يتعلق بأجر أو سعر محدد (مثل شروط الشراء المسبق لتثبيت الحجز، واجراءات الدفع واصدار تذاكر السفر).

في كندا، تشكل القواعد العامة والقواعد الخاصة المذكورة أعلاه، هي و" شروط النقل " جزءا من التعريف. وفي دول أخرى لا تشكل " شروط النقل " جزءا من التعريف، ومع ذلك فقد ترغب الدول بالتأكد في ضمان الاتساق بين جميع الشروط التي تتعلق بالتعريفات سواء أكانت ظاهرة في شروط النقل أو في قواعد التعريفات (العامة أو الخاصة)، وضمان اطلاع العملاء عليها.

أي منافع مهمة [الفقرة الفرعية (د)]

القصود من استخدام كلمة " منافع " هو أن تشمل السلع أو الخدمات التي تقدم بصورة اضافية أو تكميلية للنقل الجوي، أما العبارة " مقترنة بعملية النقل " فهي تجعل التعريف يشمل أي نوع من العروض التحفيزية أو الترويجية (مثل تلك المرتبطة بالتشجيع على شراء تذاكر السفر، وتخفيض أجور السفر في حالة شراء سلعة أخرى اتفقت شركة الطيران مع شركات تجارية أخرى على تسويقها).

تتضمن الحوافز ما يلي على سبيل المثال لا الحصر : برامج الركاب كثيري السفر، والإقامة المجانية في الفنادق، واستئجار السيارات مجانا. وتتضمن عمليات الترويج التي ترتبط بشراء تذاكر السفر على سبيل المثال لا الحصر عروضاً خاصة مثل منح الركاب قسيمة تمكنه من السفر مجانا على رحلة مقبلة. أما العروض الترويجية المشتركة فتتعلق بتخفيض تذاكر السفر لمن يشتري سلعا أو خدمات مثل آلات التصوير، والأدوات، وبطاقات الائتمان المصرفية أو الخدمات المصرفية، واستئجار السيارات، والإقامة في الفنادق. وقد تتضمن هذه العروض الترويجية المشتركة عنصرا من المقايضة الفعلية، فقد تساوي مثلا القيمة التي تحصل عليها شركة الطيران مقابل الاعلان عن هذه المنتجات قيمة الخفض المطبق على أسعار أو أجور النقل الجوي.

وقد وصفت " المنافع " بأنها " مهمة "، وهي صفة غير موضوعية تتيح للدول سلطة تقديرية في مدى ممارستها للمصلحة النفعية والمرونة في تفاصيل التنظيم الذي ترغب في تنفيذه، لأن الدول لا ترغب في العادة أن تتحكم في أدق التفاصيل التي تتعلق مثلا بتقديم المواد التذكارية التي تصرفها شركات الطيران، مثل منتجات الزينة أو هدايا استراحات شركات الطيران في المطارات. وإذا رأت الدول أن استخدام صفة " مهمة " قد يثير مشاكل في تفسير هذا المصطلح، أو إذا رغبت الدول في الاحتفاظ بحقها في تنظيم كل جانب من جوانب المنافع، فلا بأس من اهمال كلمة " مهمة ". وبغض النظر عن ادراج هذه الصفة، قد ترغب الدول في دراسة امكانية تجنب نطاقها التنظيمي المنافع التي لا ترتبط ارتباطا مباشرا بعمليات النقل، وعندئذ تصبح العبارة : " منافع مقترنة مباشرة بعملية النقل ".

النقل على قطاع داخلي تكملة لعملية نقل دولي [الفقرة الفرعية (هـ)]

قد يرغب طرفا الاتفاق الثنائي في النظر بامعان في بعض تعريفات الرحلات الداخلية التي تصدر تذاكرها على حدة والتي قد تباع في الواقع كجزء من رحلة دولية وتصبح بالتالي تعريفات دولية. ان تعريفات الرحلات " الداخلية " التي تباع التذاكر على أساسها في الخارج فقط أو لغير المقيمين في الدولة المعنية ليست لها وظيفة النقل الداخلي الصرف. وإذا كان توافر التذاكر في هذه الحالات يقتصر على بعض الناقلين الجويين أو المنتفعين بخدماتهم، وكان مستواها يختلف حسب اختلاف الناقل الجوي الدولي أو المنتفع المعني، أو كانت مستوياتها أقل مما سيحصل عليه الناقل الجوي المحلي بعد توزيع الحصص لكلا يستطيع الناقل المنافس مضاهاتها بطريقة فعالة، فعندئذ تثار مسألة توفير الفرصة العادلة والمتكافئة للمنافسة. ونتيجة لذلك تأخذ التعريفات المعنية طابع التعريفات الدولية.

الفقرة ٢ — عوامل تحديد التعريفات

١-٢ العوامل الواجب تطبيقها

يحق لطرفي الاتفاق الثنائي أن يقررا فيما بينهما ما اذا كان ينبغي أن تتضمن هذه الفقرة قائمة بالعوامل، وأن يحددا في هذه الحالة العوامل التي ينبغي ادراجها أو التشديد عليها أو استثنائها. فقد تعتبر بعض الدول مثلا التعبير عن جميع العوامل التي لا تهم " مصالح المنتفعين " بعبارة "الاعتبارات التجارية". وينبغي للدول على كل حال أن تراعي أن العوامل المذكورة في النص النموذجي قد وضعت بدون أي ترتيب معين لأفضليتها أو أهميتها.

٢-٢ العوامل التي يمكن رفضها

تهدف قائمة العوامل تلك الى تحديد فئة التعريفات التي قد تفضل الدول الاعتراض عليها. ولذلك اختيرت مصطلحات غير موضوعية حتى يتسنى للدول تحديد المعاني التي تنطبق في الظروف التي تكتنف كل اتفاق ثنائي. فكلمة " تمييزية " مثلا صفة واسعة النطاق وتشمل التمييز ضد شركات الطيران الأخرى أو ضد المنتفعين. وقد ترى الدول ادراج عبارة " بصورة غير معقولة " بعد كلمة " تمييزية " بما يترك مجالاً لقدر من النفعية والمرونة في تنظيم التعريفات. بل وقد لا ترى الدول مناصاً من التمييز في الأسواق التي لا يدفع فيها الراكب الأجر نفسه بالضبط، وقد تصبح الأجور متفاوتة حسب شروط السفر هي الأفضل لمصلحة شركات الطيران والمستهلكين والحكومات، وقد سمحت بها الدول في جميع أنحاء العالم تقريبا.

يدل مصطلح " دعم " عادة الى المساعدة المالية التي تقدمها الحكومة المركزية أو الادارات المحلية، ولكنه يدل أيضا على المساعدة التي تقدمها المنظمات أو المؤسسات الأخرى. ومع ذلك لا يوجد لكلمة " دعم " تعريف مقبول عالميا، ولذلك ينبغي للدول أن تقرر فيما بينها معنى كلمة " دعم " في الاتفاق الثنائي المعني.

أما التعريفات " الافتراضية " فيصعب عادة تعريفها بأي درجة من التأكيد. الفهم الشائع لهذه الصفة يعني التعريفات التي تصل الى مستويات أقل من أن تغطي تكاليف الخدمة بهدف الغاء المنافسة أو الحد منها بشكل كبير.

قد ترى الدول من الأفيد أن تحدد مسبقا الخصائص والظروف المعينة التي تهيب الجو لهذه التعريفات. وكما قيل بالنسبة للفقرة ٢-١، يجوز لطرفي الاتفاق الثنائي أن يقررا فيما بينهما ما اذا كان ينبغي وضع قائمة محددة في الاتفاق وتحديد العوامل التي يتعين ادراجها في هذه القائمة.

الفقرة ٣ — آليات وضع التعريفات

يتضمن أحد الخيارات نصا جديدا يسمح لناقل جوي واحد بايداع التعريف في حالة عدم وجود أي اتفاق، وهذا النص يعبر عن فحوى الشرط المعتاد الذي يقضي بالاتفاق على التعريفات كلما أمكن ذلك بالاعتماد على الآليات الدولية المناسبة لتحديد أجور السفر (في اطار الاتحاد الدولي للنقل الجوي مثلا أو في اطار المنظمات الاقليمية مثل رابطة شركات الطيران الأفريقية أو اتحاد أمريكا اللاتينية الدولي للنقل الجوي) وقد تضمنت النصوص النموذجية المقترحة أيضا حلين آخرين يخففان تدريجيا من التشديد على الحاجة الى عقد الاتفاقات الثنائية أو متعددة الأطراف بين شركات الطيران، ويعد الحل الثاني حلا وسطا قد يكون مقبولا لدى عدد من الدول أكبر من عدد الدول التي قد تقبل الحل الثالث الذي يشجع قيام ناقل جوي واحد بوضع التعريفات. أما العبارات الاختيارية التي وضعت بين قوسين مربعين في نهاية الحل الثالث فهي تعبر عن الحالة الخاصة في الدول التي تطبق الاجراء المزدوج قبل العمل بالتعريفات المتفق عليها بين شركات الطيران، ألا وهو ايداع الاتفاق حسب نص الاياتا واعتماده وفقا لقانون المنافسة أو غيره من القوانين، ثم أن تقوم شركات الطيران بمفردها بايداع التعريفات المتفق عليها كما لو كانت تعريفات العمليات التي تجريها.

ينبغي للدول التي تختار الحل الأول أن تدرك أن الناقلين الجويين ليسوا كلهم أعضاء في الاياتا ولا يشاركون جميعا في تنسيق التعريفات، وقد تواجه هذه الدول بعض الصعوبات لو فسرت عبارة " حسب الامكان " تفسيراً حرفياً.

الفقرة ٤ — ايداع التعريفات

١-٤ شرط الايداع

إن كلمة "الايداع" وكلمة "الاطار" مترادفتان في الواقع. ولكن نصوص الفقرة ٤-١ تضمنت الكلمتين لأن بعض الدول تميز بين الايداع الرسمي الذي يجب أن يطابق تنظيمات الدولة شكلاً ومضموناً، والاطار الذي يقدم الى الدولة بدون التقيد بشروط التسجيل الرسمية. ولذلك فإن كلمة "ايداع" في هذه الملاحظات تعني الايداع الرسمي والاطار.

تحدد الدول نطاق شروط الايداع باختبار أحد النصين البديلين. فالنص البديل الأول ينص على ايداع جميع تعريفات الرحلات التي تنشأ من أراضيها أو تقصد الى أراضيها، بما في ذلك الرحلات التي تشغل بموجب حريتي الجو الثالثة والرابعة، وكذلك الرحلات التي تشغل بموجب حرية الجو الخامسة و " الحرية السادسة " بين أراضي الطرف الذي يقتضي الايداع وأي دولة ثالثة عبر أراضي الطرف الثاني. ويشمل النص البديل الثاني كل هذه التعريفات بالإضافة الى تعريفات النقل بين أراضي الطرف الثاني وأراضي الدولة الثالثة مروراً بأراضي الطرف الذي يقتضي الايداع، مادام التوقف المؤقت مسموحاً في تلك الأراضي. ويوضح النص أن هذه الحالة الأخيرة ليست من الشروط الروتينية، وإنما تطبق فقط في " الظروف الاستثنائية "، مثلما هي الحال عندما تكون تعريفية السفر الى مطار معين عبر البلد المعني أقل سعراً من التعريفات المطبقة للرحلات الناشئة من ذلك البلد والقاصدة الى نفس المطار. وقد ترى الدولة المعنية أن ركاب الرحلة المشغلة بموجب الحرية السادسة الذين يستقلون الطائرة من جديد بعد التوقف المؤقت، تقوض التعريفات المعتمدة في تلك الدولة نفسها. ومن الأفضل أن تتفاهم الدول فيما بينها على تحديد الظروف التي يمكن أن تعتبر " استثنائية " وتقتضي الالتزام بشرط الايداع.

وكما جاء في الفقرة ١ من البنود النموذجية، تشمل كلمة " التعريفية " جميع التعريفات المركبة بتجميع تعريفتين أو أكثر أو بتجميع أي تعريفية دولية مع أي تعريفات اضافية أو تعريفات السفر الداخلي. وكما أوضحت الملاحظات المقترنة بالفقرة (١) ليس هناك ما يوحي بأنه ينبغي للدولة أن تطلب ايداع جميع التجميعات الممكنة وإنما ينبغي لها أن تطلب فقط ايداع التعريفات التي تسوق حالياً كأجور للرحلات الكاملة. وعند تحديد شروط الايداع يجوز للدولة أن تميز بين البيع العارض بهذه التعريفات التجميعية وبين التسويق بأجور الرحلات الكاملة المعنية.

وجدير بالإشارة أن اشتراط الايداع في الاتفاق الثنائي لا يعني بالضرورة ممارسة السلطة التنظيمية على التعريفات المعنية، لأن هذه السلطة تحدد عادة في الجزء الذي ينص في الاتفاق الثنائي على شرط الموافقة (الفقرة ٥ من البنود النموذجية). وقد حررت شروط الايداع في الفقرة ٤-١ بحيث تتفق مع أي من النهج التنظيمية الواردة في الفقرة ٥. ثم ان طلب شرط ايداع التعريفات التي لا تنظم بموجب الاتفاق الثنائي المعني يتيح للدولة مواظبة الاطلاع على الوضع الراهن في سوقها.

لم تحدد البنود النموذجية الجهة التي يجب أن تقوم بالاطار أو بالايدياع، وذلك لأن المقتضيات القانونية تختلف من دولة الى أخرى. ويحق للدول أن تقرر على شركة الطيران التي عينتها أو شركات الطيران التي عينتها ايداع التعريفية. وفي حالة التعريفات " المشتركة " للنقل بين الخطوط، جرت العادة على أن تقوم شركة الطيران المعنية التي تشغل عملية النقل فعلياً على قطاع واحد أو أكثر بين أراضي الطرفين هي التي تودع التعريفية. وفي حالة عقد اتفاق على التعريفات تستطيع الدول أن تشترط بموجب التشريع الوطني أن تودعها شركة طيران واحدة بالنيابة عن كل شركات الطيران المعنية.

تدرج العبارة الاختيارية " الطرف الآخر " في الفقرة ٤-١ حين يكون لدى الطرفين المتعاقدين صلاحيات تنظيمية على شركات طيرانهما وبيعيان الإبقاء عليها وحين يكون الهدف الأساسي من الاتفاق الثنائي تنظيم العلاقة بين كل طرف متعاقد وشركة أو شركات الطيران التابعة للطرف الآخر. وفي هذه الحالة، وبموجب موافقة الطرفين مثلاً، تودع شركة الطيران التابعة لكل من الطرفين تعريفات السفر بين هذين البلدين المعنيين على الشكل التالي : وفقاً لأحكام الاتفاق الثنائي المعقود مع الطرف الآخر للحصول على موافقته بموجب التشريع الوطني الذي يخول سلطات ذلك الطرف صرف الموافقة، تصبح موافقة الطرفين ضرورية لسريان التعريفات. أما الصياغة البديلة " الطرفين المتعاقدين " فيمكن أن

تستخدم عندما يرغب الطرفان في النص في الاتفاق على اجراءات موحدة تتبعها شركات الطيران المعينة التابعة للطرفين لايداع التعريفات (مثل تحديد المهلة الزمنية حسب نص الفقرة ٤-٢). وتحدد أحكام الفقرة ٥ التعريفات التي تخضع للموافقة والجهة التي توافق عليها. وقد يكون هذا البديل الأخير مفيدا عندما يرغب أحد الطرفين أن يملى على شركة الطيران التابعة له ايداع التعريفات ولا يكون بوسعه ذلك بموجب التشريع الوطني.

لا تشير البنود النموذجية الى تقديم تبرير لهذا الايداع. فهناك مشاكل قانونية وعملية تعترض الحصول على تبرير اقتصادي من شركات الطيران الأجنبية، وقد تحتاج الدول الى عقد اتفاق على امكانية تقديم المبررات وعلى الشكل الذي تحرر به هذه المبررات في حالة النص عليها في هذه الفقرة.

لكل دولة أن تحدد الشكل الذي تودع به التعريفات، ومع ذلك فمن المفيد أن تتبع الدول وشركات الطيران نمودجا قياسيا. وقد أصدرت الايكاو مواد ارشادية تتعلق بنماذج ايداع تعريفات سفر الركاب على شركات الطيران ونماذج للمسوغات لعلها تفيد في هذا المضمار. (انظر المرفق ٢ "نماذج ايداع التعريفات" بوثيقة الايكاو الصادرة بعنوان دليل تنظيم النقل الجوي الدولي (Doc 9626). ثم ان الدول التي تودع التعريفات الكترونيا يمكن أن تسمح بمواصلة الايداع اليدوي حسب الاقتضاء ريثما تتوافق نظم الايداع التي تستخدمها مع النظم التي تستخدمها الدول الأخرى ومع نظم الحجز الآلي في شركات الطيران. وحبذا لو تشاورت الدول حسب الاقتضاء مع الدول الأخرى وشركات الطيران وناشري التعريفات.

وفي بعض الاتفاقات الثنائية التي عقدت مؤخرا وتضمنت بنودا بشأن رفض الطرفين للتعريفات، اتفق الطرفان على اعفاء شركات الطيران المعينة من الايداع الرسمي بالمرّة لتعريفات السفر على الطرق الجوية التي تشغل الرحلات عليها بموجب الحريتين الثالثة والرابعة. وقد يصبح ذلك سهلا في العلاقات الثنائية الاضافية حسب مدى انتشار نظم المعلومات الفعالة الخاصة بالتعريفات.

٤-٢ مهلة الايداع

اعترافا بالحاجة الى تبسيط اجراءات الايداع، نصت البنود النموذجية على أقصى مهلة للايداع وتركت عدد الأيام بدون تحديد لتقررهما الدول حسب الظروف السائدة في العلاقة الثنائية. وقد اعتادت دول كثيرة النص على ألا تقل المهلة عن ٦٠ يوما قبل تاريخ التنفيذ المقترح ومهلة أخرى قدرها ٣٠ يوما بعد الموافقة، في حين نصت بعض الدول الأخرى على ٩٠ يوما و ٣٠ يوما. وبالنظر الى تزايد الحاجة في الظروف الحالية الى استجابة شركات الطيران بسرعة للظروف التنافسية، حددت بعض الدول مهلة الايداع بمقدار ٣٠ يوما قبل التنفيذ المقترح ومهلة أخرى قدرها ٣٠ يوما أو ١٥ يوما بعد صرف الموافقة. ولذلك فان تحديد النص على مهلة قصوى قصيرة نسبيا لايداع التعريفات واعتماد اجراءات للموافقة الضمنية قد يسهلان تنفيذ التعريفات في الأسواق، وقد جرت العادة على أن تكون مهلة الايداع القصيرة ٢١ يوما أو أقل.

الفقرة ٥ — الموافقة على التعريفات

١-٥ نطاق الموافقة على تعريفات النقل

بين أراضي الطرفين المتعاقدين

على عكس شروط الايداع التي تقتضي اجراءات طويلة، ينحصر نطاق الموافقة في خطوط الحريتين الثالثة والرابعة، وهي لا تتجاوز حدود الاطار التنظيمي للطرفين. وهي تشمل تعريفات الرحلات الكاملة التي تصل الى نقاط داخلية حسب الوصف الوارد في ملاحظة الفقرة ١ أعلاه. وان كان أحد النهج يقضي بالشرط المعتاد وهو موافقة الطرفين على هذه التعريفات، فان النهجين الآخرين يقللان بشكل تدريجي من التشديد على تنظيم التعريفات. وبالتالي فان بلد المنشأ الذي لا ينظم سوى تعريفات الرحلات الناشئة من أراضي الطرف المعني، سيتبع نهجا يشكّل

أرضية وسطا بين نهج موافقة الطرفين - الذي لا يزال الأكثر تطبيقا لتنظيم التعريفات - ونهج رفض الطرفين الذي لا تتمتع الدول المعنية في ظلها بسلطة التدخل الانفرادي في التعريفات.

تفضل دول كثيرة قصر القيادة التسعيرية في حدود الحريتين الثالثة والرابعة، ولكن العبارات الاختيارية الموضوعية بين قوسين تحت نهج رفض الطرفين تهدف الى تمكين الدول التي ترغب في تحفيز المنافسة من أن تسمح مثلا لشركات الطيران غير المستثمرة في الحريتين الثالثة والرابعة بتولي القيادة التسعيرية في الأسواق الناضجة، حتى وان كان تنظيم تعريفات هذه الشركات على الطرق الجوية المعنية يعتمد على شروط مدرجة في أي اتفاقات ثنائية سارية في دول تلك الشركات. وإذا تقرر ادراج هذه العبارة الاختيارية لما عادت هناك حاجة الى اضافة العبارة الاختيارية الواردة في الفقرة ٥-٣ التي تسمح لتلك الشركات بمضاهاة أجور السفر. أما ما تبقى من الصيغة الواردة في الفقرة ٥-٣ فيظل منطبقا لأنه ينص على أن شركة أو شركات الطيران غير المعنية التابعة لأي من الطرفين (والتي قد تشغل رحلات على جزء من أي طريق جوي بين أراضي الطرفين وترغب في المشاركة في التعريفات لتشغيل رحلات مكملة) يجب أن تتمتع على الأقل بنفس التسهيلات لمضاهاة الأسعار بطريقة تضمن منافع لا تقل عن منافع شركة أو شركات الطيران التابعة للدولة الثالثة.

بالاضافة الى النهج الثلاثة المعروضة في البنود النموذجية، هناك نهج أخرى للتنظيم الثنائي للتعريفات الدولية قد تحبذها الدول. فبعض الاتفاقات المتعددة الأطراف تعتمد مثلا على مخطط " نطاق التعريفات "، وبعض الاتفاقات الثنائية تتبع نهجا مماثلا يقسم عادة التعريفات الى شرائح تمثل فئات مختلفة (الدرجة الأولى، درجة الأعمال، والدرجة السياحية، ودرجة الأجور المخفضة، ودرجة الأجور المخفضة جدا)، وكل شريحة تحدد حسب نطاق معين من النسب المئوية الدالة على " مستويات مرجعية " معينة، وفي حالة الأجور المخفضة والأجور المخفضة جدا، توضع لكل شريحة شروط، وكل هذه الأمور يجب تحديدها بالتفاوض بين الأطراف المعنية. ومن خلال التفاوض تنشأ " نطاقات مرنة " محددة بعناية لكي تلائم الأسواق الخاصة المعنية. وفي اطار هذا النهج، ينص اتفاق النقل الجوي الثنائي على أن أي تعريف تودعها شركة أو شركات الطيران التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين للنقل بين أراضي هذين الطرفين حسب مقتضيات مخطط " نطاق التعريفات " تصبح معتمدة تلقائيا. أما اذا تجاوزت التعريف المودعة نطاقات المرونة المحددة في المخطط أو تعذر الوفاء بمقتضيات المخطط من حيث شروط التعريفات فعندئذ تعامل التعريفات عادة بموجب البنود النموذجية. ويتبع عادة نهج " نطاق التعريفات " عند التشديد على أن يقوم ناقل جوي واحد بإيداع التعريفات أو عند السماح بالإيداع كبدل للتنسيق المتعدد الأطراف. ويرد في الصفحة التالية^١ عرض بياني لمثال افتراضي لمخطط النطاقات. وينبغي أن تلاحظ الدول أن الهيكل المعروض لا يمثل سوى امكانية واحدة ويمكن تغييره حسب الحاجات الفردية. وهناك مثلا مخططات أخرى تنص على المرونة في حالة التخفيض فقط، وهناك أيضا مخططات أخرى لا تتعلق إلا بأجور السفر على الدرجة السياحية وحدها أو الأجور التشجيعية وحدها، وهناك كذلك مخططات تتعلق بنطاقات مختلفة لفئات التعريفات.

من السهل تعديل نهج " نطاقات التعريفات " واتباعه مع التشديد على التنسيق متعدد الأطراف. وفي هذه الحالة تستطيع شركات الطيران أن تعقد اتفاقا (عادة في اطار منبر متعدد الأطراف) على التعريفات التي ستطبقها على الطرق الجوية المشمولة بمخطط النطاقات. وتصبح هذه التعريفات معتمدة تلقائيا من الحكومات المعنية مادامت في داخل نطاقات التعريفات الملزمة.

النهج الآخر الممكن هو أن يتولى بلد التعيين تنظيم التعريفات. وبموجب هذا النهج لا ينظم كل طرف سوى التعريفات التي تنطبق على جميع رحلات شركات الطيران التي عينها هو، سواء كانت الرحلات ناشئة من أرضيه أو من أراضي الطرف الآخر. وجدير بالإشارة أن هذا النهج يعطي كلا من الطرفين امكانية الضغط لتخفيض التعريفات وذلك برفض الزيادات التي تقترحها شركة أو شركات الطيران التابعة له في سوقه هو أو في سوق الطرف الثاني.

قرر الاتحاد الأوروبي في عام ١٩٩٢ نظاما للتعريفات يعطي شركات الطيران في دول الجماعة الأوروبية حرية تحديد تعريفاتها، ولكنه يسمح بأن تحول أي دولة عضو أو المفوضية الأوروبية دون تطبيق أو مواصلة تطبيق أجور السفر التي تفي بمعايير مسبقة، وهذا النظام، مثله كمثل نظام " نطاق التعريفات"، لا يشبه أيا من النهج النموذجية الثلاثة الأساسية للتعريفات. وينص التنظيم رقم ٩٢/٢٤٠٩ الصادر عن المفوضية الأوروبية على معايير تفصيلية تطبق في طرفين اثنين هما :

(١) سحب أي أجر أساسي (أدنى أجر مرن) يكون مفرط الارتفاع.

(٢) الحؤول بطريقة غير تمييزية دون أي مزيد من الانخفاض في أجور السفر في أي سوق تحملت فيها شركات الطيران المعنية خسائر على نطاق واسع.

وينبغي للدول أن تلاحظ أيضا أن هناك عددا متزايدا من النهج المهجنة فهناك مثلا نهج تنظيمي يصلح لأجور السفر العادية، ونهج لأجور السفر التشجيعية. لكن البنود النموذجية تتبع هي الأخرى بطريقة مرنة، بمعنى أنه يمكن التوليف حسب الاقتضاء بين العناصر الملائمة المأخوذة من كل نهج. وهناك حالات تتبع فيها اجراءات الموافقة الثنائية في اطار اقليمي متعدد الأطراف مثلما هي الحال ازاء أحكام التسعير في دولة المنشأ فيما يلي: (١) نظام "الأجواء المفتوحة" للخطوط الجوية في مجموعة الانديز، (٢) الاتفاق الاقليمي الفرعي للخطوط الجوية المعقود بين ست دول من أمريكا الجنوبية (اتفاق فورتاليسا).

٢-٥ نطاق الموافقة على تعريفات النقل

بين أراضي أحد الطرفين وأراضي دولة ثالثة

كثيرا ما يتضمن القانون الوطني شرطا محررا بطريقة عامة يقتضي ايداع تعريفات جميع عمليات النقل من أراضي الدولة واليها والموافقة عليها. ولعل من الأفضل أن تعبر بعض الدول عن هذا الشرط بأكثر قدر ممكن في اتفاقاتها الثنائية، وذلك من خلال تسجيل اختصاص كل طرف متعاقد بتعريفات النقل بين أراضيها وأراضي أي دولة ثالثة. وفي اطار الاتفاقات الثنائية قد يشمل ذلك تعريفات النقل من أي نقاط بسيطة واليها أو الى ما بعد هذه النقاط على الخطوط المشغلة بموجب الحرية الخامسة والمشمولة بالاتفاق المعني. وما أسهل التعبير عن ذلك بالنص الذي يقضي بموافقة الطرفين وابتاع نهج بلد المنشأ. لكن الشكل الحالي لتنظيم التعريفات المعنية يظل رهنا بالاتفاق الثنائي الساري بين الطرف الآخر المتعاقد والدولة الثالثة. وفي اطار نهج رفض الطرفين يقصد باضافة هذا النص التعبير عن نية الطرفين في قصر تدخلهما في التعريفات على تعريفات الخطوط الجوية المشغلة بموجب الحريتين الخامسة والسادسة. ولتحرير هذه التعريفات من القيود التنظيمية تحريرا تاما ينبغي أن ينص الاتفاق الثنائي الساري بين الدولة الثالثة والطرف المتعاقد المعني على امكانية رفض الطرفين للتعريفات.

٣-٥ الموافقة على التعريفات المتساوية

للنقل بين أراضي الطرفين المتعاقدين

كثيرا ما تسفر الموافقة على التعريفات المضاهاة عن خلافات بين الدول. ولذلك فمن الأفضل أن يكيف الطرفان الفقرة ٣-٥ حسب احتياجاتهما. فقد تدرج بعض الدول في الاتفاقات الثنائية تعريفا لمعنى المضاهاة وفقا للتعريف الوارد أدناه. وقد تكتفي دول أخرى بالاتفاق بطريقة غير رسمية على التعريف.

تعريف كلمة "مضاهاة": تعني كلمة "مضاهاة" حق الطرف في أن يضع في أي وقت وبالإجراءات السريعة التي يقتضيها الأمر تعريف مطابقة لتعريف الطرف الآخر أو مشابهة لها في الجوهر للنقل بين نفس النقاط. ولا بأس من وجود اختلافات حسب ظروف مسار الطائرة، أو المطارات، أو التوصيل الداخلي، أو التوصيل الدولي، أو جداول المواعيد، أو طائرات التوصيل أو طرز الطائرات ومواصفاتها، أو تغيير الطائرات أو المسافة (وقد ترغب بعض الدول في الحد من حق مضاهاة الأجور إذا كانت الأجور المضاهاة تسمح بتخطي نسبة مئوية محددة من أقصر مسافة للنقل بين نقطتي المنشأ والمقصد المعينتين).

فيما يتعلق بالفوارق في تحديد المسار الجوي والمسافة، دأبت عادة قواعد تحديد الأجور المركبة على السماح بتعريف لغاية ٢٠ في المائة، ولكن هناك الكثير من الاستثناءات. وإذا كان الناقل الجوي الذي يعرض التعريفه الواجب مضاهاتها قد حصل على اذن بتجاوز نسبة التعريف المسموح بها فان أي ناقل جوي يضاهي هذه التعريفه يحق له نفس الاذن.

وجدير بالملاحظة أنه يمكن اعتماد تعريفات كثيرة غير التعريف المذكور أعلاه، وأن الدول قد تفضل وضع التعريف المناسب لها حسب ظروف أسواقها. فقد يرغب مثلا طرفان في اتفاق ثنائي أن يتوسعا في تعريف المضاهاة ليشمل مضاهاة أسعار الرحلات العارضة و/أو مضاهاة التعريفات السائدة في الأسواق المجاورة (المضاهاة عبر الحدود). وفي هذه الحالات، لا تضع الدول أي عبارة تجعل المضاهاة قاصرة على الخطوط المشابهة "بين نفس النقاط"، بل وقد تعتبر مفيدا أن تدرج في الاتفاق الثنائي شرطا يقضي بأن تقدم شركة الطيران دليلا واضحا على الأسعار أو التعريفات الواجب مضاهاتها، وليكن هذا الدليل على شكل اعلانات أو نشرات الخ، لأن هذه الأسعار أو التعريفات قد لا تكون قد أودعت بالضرورة لدى الحكومة المعنية.

وإذا اعتمد تعريف للمضاهاة مماثل للتعريف الوارد أعلاه وأدرجت في الاتفاق الثنائي إشارة إلى "الخطوط المشابهة"، فينبغي أن تتوخى الدول العناية في تفسير هذا المصطلح لأن هذا التعريف يتيح بعض الفوارق في سمات كثيرة من منتجات شركات الطيران. ولهذا السبب نفسه قد تفضل الدول استخدام كلمات مثل "شبيهة في الجوهر" بدلا من "متطابقة" للدلالة على أن التعريف المضاهاة المقترحة لا تختلف عن التعريف الواجب مضاهاتها باستثناء بعض التغييرات البسيطة بشرط ألا يؤدي التأثير العام لهذه التغييرات إلى وضع مجموعة من الشروط الأقل تشددا من شروط التعريف الواجب مضاهاتها.

أدرجت في النص عبارات اختيارية تشدد على أن التعريف الواجب مضاهاتها قد تكون نتاج التوليف بين أكثر من تعريف واحدة. ولا بأس من ذلك لأنه يتمشى مع نص التعريف الوارد في الفقرة (١) ويعززه، لأن التوليف منصوص عليه في التعريف في حالة تسويق وبيع الرحلات الكاملة.

٤-٥ الموافقة على التعريفات المضاهاة للنقل بين أراضي أحد الطرفين المتعاقدين وأراضي دولة ثالثة

عند ادراج النص الاختياري الوارد في الفقرة ٥-٢ في الاتفاق الثنائي ينبغي أن يدرج أيضا النص الوارد تحت تلك الفقرة بشأن المضاهاة. وحسب الصياغة التي ترد في نهج موافقة الطرفين ونهج بلد المنشأ، ستقتصر المضاهاة على التعريفات التي تتعلق بالخطوط الجوية المشغلة بموجب الحرية الخامسة. وإذا رغبت الدول في توسيع نطاق هذا التسهيل ليشمل الخطوط المشغلة بموجب الحرية السادسة لأمكنها أن تحذف عبارة "الخطوط المشمولة بهذا الاتفاق". أما الصياغة الواردة في نهج رفض الطرفين فهي عمومية بالقدر الكافي الذي يشمل هذه التعريفات.

٥-٥ صرف الموافقة

بالنسبة لمختلف اجراءات الموافقة الصريحة والضمنية، تتضمن البنود النموذجية ادراكا بالحاجة إلى تبسيط أساليب تقديم التعريفات وتشدد على النهج الأخير. غير أن بعض الحكومات قد تفضل الإبقاء على شرط صرف الموافقة الصريحة. (قد تكون بعض الدول قد تخلت عن حقها في رفض التعريفات من جانب واحد في إطار نهج رفض الطرفين، لكن بعض الدول قد تتمسك بالاجراءات السريعة لصرف الموافقة الصريحة على التعريفات المقترحة، ولذلك تضمنت العبارات الاختيارية ذلك في نهج رفض الطرفين).

لأغراض الاتساق، تلجأ عادة الدول التي تدرج الفقرتين الاختياريتين ٥-٢ و ٤-٥ إلى ادراج الحرية الخامسة والتعريفات المضاهاة في إطار هذه الفقرة فتنص بذلك على اخطارات الرفض و اخطارات عدم الرضا، حسب الاقتضاء، بالنسبة لهذه التعريفات.

البنود النموذجية بين اخطارات الرفض المنطبقة على التعريفات التي يسيطر عليها الطرفان و اخطارات عدم الرضا المنطبقة على التعريفات التي سقطت عنها سلطة الهيئات التنظيمية (مثل تعريفات الشحن داخل الدولة وفقا لنهج دولة المنشأ، والتعريفات المنطبقة على النقل داخل الدولة وخارجها وفقا لنهج رفض الطرفين). وقد وضعت عبارات اختيارية لتشجع على تقديم اخطار عدم الرضا بموجب اجراءات سريعة.

يشترط عادة تقديم اخطار عدم الرضا إلى الطرف الآخر على افتراض أنه سيبلغه بدوره إلى شركات الطيران المعنية، لكن الواقع يختلف، حيث تبين في بعض الأقاليم أن من الأجدى تقديم هذه الاخطارات إلى شركات الطيران بدلا من تقديمها إلى الطرف المعني. ولذلك أدرجت الصياغة الاختيارية " و [أو] شركات الطيران المعنية " لتمكين الطرفين من اتباع الاجراءات التي يراها مناسبة. أما بالنسبة لمهلة الإيداع، فإن مهلة تقديم اخطار الرفض لم تحدد حتى يقررهما الطرفان وفقا لظروف الاتفاق الثنائي. انظر أيضا الملاحظات المرتبطة بالفقرة ٤-٢ أعلاه.

٦-٥ البيع بالتعريفات رهنا بالموافقة عليها

وضع النص الاختياري لتوضيح الحالة التي تتعلق ببيع التذاكر بالتعريفات المقترحة على الرغم من امكانية السماح بهذا البيع دون ادراج حكم من هذا القبيل في الاتفاق الثنائي. ولا تسمح بعض الدول بالبيع بالتعريفات الا بعد الموافقة عليها، وقد توقف بعض الدول البيع ببعض التعريفات الى حين الموافقة عليها وذلك لنفاذي ممارسة الضغط بلا داع على الجمهور بما يستيق الحكم على تقييمها فيما بعد. غير أن دولا كثيرة تسمح عادة لشركات الطيران أن تبيع التذاكر بتعريفات لم توافق عليها الحكومة بعد. والتبرير الأساسي لهذا العمل هو اعطاء شركات الطيران وقتا كافيا لتسويق المبيعات بالتعريفات الجديدة باعتبار ذلك حاجة مشروعة. هذا فضلا عن أن شركات الطيران ستستفيد بسرعة من الايرادات المرتفعة اذا كانت قد طلبت رفع أسعار التعريفات. أما في حالة خفض أسعار التعريفات، فان الجمهور سيتمتع بسرعة بمنافع التخفيض وستستفيد شركات الطيران من ازدياد الحركة.

تنشأ المشاكل عندما ترفض التعريفات الجديدة المطبقة أو عندما يتأخر موعد سريانها بسبب التأخير في الاجراءات الحكومية. وفي هذه الظروف، ينبغي عادة رد المبالغ الاضافية لمن دفع بالزيادة أو تحصيل المبالغ الناقصة ممن تمتع بالتخفيض. ولذلك فمن مصلحة الدول أن تطالب شركات الطيران بأن تبين بوضوح في اعلاناتها أو في العروض التي تقدمها للجمهور أو على تذاكر السفر أو على وثائق النقل الجوي أو الايصالات أن التعريفات المطبقة مازالت " رهنا بموافقة الحكومة " كلما كان ذلك ممكنا. ومن مصلحة الدول أن تشترط على شركات الطيران أو أن تشجعها على تقديم اخطار شفهي أو كتابي لتعريف المشترين بأن التعريفات لم تحظ بعد بموافقة الحكومة وبما سيحدث اذا رفضتها الحكومة. (مثل امكانية عدم انطباق التعريفات أو ضرورة تحصيل مبلغ اضافي، أو حق المشتري في استرداد مبلغ من المال). وينبغي للدول أن تلاحظ أن اتباع اجراءات الموافقة الضمنية المذكورة في الفقرة ٥-٥ من شأنه ازالة المشاكل التي تنتج عن تأخر الاجراءات الحكومية.

القصد من الجملة الأخيرة من الفقرة ٦-٥ هو التشديد على أنه لا يحق لشركات الطيران أن تبيع التذاكر بالتعريفات التي لم تودع بعد حتى لا تضطر الحكومات في حالة التعريفات المخفضة الجديدة مثلا الى الموافقة على هذه التعريفات تحت الضغط بصرف النظر عن مبرراتها، ولا أن تضطر على الأقل الى منح اعفاءات للسماح بالسفر بالتعريفات المخفضة التي قد ترفضها فيما بعد.

قد ترغب أيضا بعض الدول في ادراج نص بشأن الحالة التي يوافق فيها طرفا الاتفاق الثنائي على زيادة التعريفات ثم لا توافق الحكومة أو الحكومتان على هذه الزيادة فلا تسري هذه الزيادة على الطرق الجوية المجاورة أو المتنافسة المشمولة بالاتفاق. وفي هذه الحالة يمكن للدولة أن تعتبر أن هذه التعريفات لن تسري الا بعد صرف الموافقات الحكومية وبعد سريان نصوص الاتفاق ذات الصلة (" الأجزاء ذات الصلة " في الاتفاق هي التي تتعلق بالطرق الجوية المنسوبة جغرافيا، والتي غالبا ما تسمى المناطق الفرعية حسب تقسيم الاياتا).

الفقرة ٦ — اجراءات التشاور وتسوية الخلافات

١-٦ اجراءات التشاور

تنص البنود النموذجية على امكانية اللجوء الى المشاورات في اطار النهج الثلاثة لتنظيم التعريفات في الاتفاقات الثنائية، وذلك دون وضع حد للظروف التي يمكن اللجوء فيها الى هذه الاجراءات. ولكن المفترض أن الدول ترغب عادة في طلب التشاور بعد الحصول على اخطار الرفض، وكذلك التعبير عن عدم الرضا عن التعريفات حسب المنصوص عليه في الفقرة ٥-٥. وقد تتفق الدول على اجراء هذه المشاورات بالوسائل الكتابية أو الالكترونية.

وفي اطار نهج موافقة الطرفين يستطيع أي من الطرفين أن يرفض تعريفات الرحلات المشغلة بموجب الحريتين الثالثة والرابعة ويحق له اختياريا أن يرفض تعريفات الرحلات المشغلة بموجب الحرية الخامسة، ويجوز لأي من الطرفين أن يطلب اجراء المشاورات التي يجب أن تفضي الى حل يوافق عليه الطرفين والا وجب احالة المسألة الى التحكيم.

أما وفقا لنهج دولة المنشأ، فلا يستطيع أي من الطرفين أن يرفض سوى تعريفات النقل الناشئ من أراضيها هو، ومع ذلك يحق لأي من الطرفين طلب المشاورات. وفي حالة استمرار الاختلاف يسري قرار الطرف الأول بلا حاجة الى التحكيم. وحتى ان تنازل أحد الطرفين عن سلطته في

تنظيم تعريفات الرحلات الناشئة من أراضي الطرف الآخر، يحق له الاعراب عن عدم رضائه عن هذه التعريفات اذا تبين أنها تقي بأوصاف التعريفات القابلة للرفض والمذكورة في الفقرة ٢-٢، ويجوز له أن يطلب المشاورات. غير أنه في حالة استمرار الخلاف تظل السلطة التنظيمية في يد الطرف الآخر، وفي حالة تعريفات الرحلات المشغلة بموجب الحرية الخامسة تصبح هذه السلطة في يد الدولة الثالثة المعنية، وذلك رهنا بالاتفاق الثنائي الساري على الطريق الجوي المعني.

في اطار نهج رفض الطرفين. لا يمكن لأي من الطرفين أن يرفض من جانب واحد تعريفات الرحلات المشغلة بموجب الحريتين الثالثة والرابعة، وكذلك اختياريًا تعريفات الرحلات المشغلة بموجب الحرية الخامسة، ومع ذلك يمكن لأي من الطرفين أن يعبر عن عدم رضاه عن التعريفات اذا تبين أنها تقي بأوصاف التعريفات القابلة للرفض والواردة في الفقرة ٢-٢، وأن يطلب المشاورات. وفي حالة اختلاف الطرفين تسري تعريفات الحريتين الثالثة والرابعة دونما حاجة الى التحكيم. وتسري أيضا تعريفات الحرية الخامسة ما لم تكن قد رفضت بموجب أحكام الاتفاق الثنائي الساري على الطريق الجوي المعني.

لم تحدد المهلة الزمنية لاجراء هذه المشاورات حتى يحددها الطرفان وفقا لظروفهما الخاصة. ويتضمن النص التزاما بتوفير المعلومات اللازمة لتسوية هذه المسائل بصورة معقولة. أما الطبيعة الدقيقة لهذه المعلومات ومنشؤها فيجب أن يتفق عليهما الطرفان ومع ذلك فان هذه المعلومات تشمل في العادة بيانات اقتصادية عن شركات الطيران تكفي لتمكين الطرفين من تقييم التعريفات المقترحة تقييما مناسبًا. انظر أيضا تحليل المبررات في الملاحظات المقترنة بالفقرة ٤-١ أعلاه.

٢-٦ تسوية الخلافات

يقدم هذا النص الاختياري في نهج موافقة الطرفين اجراءات التحكيم التقليدية. ومع ذلك قد يرغب طرفا الاتفاق الثنائي في اتباع اجراءات غير نص التحكيم الوارد لأغراض عمودية مادامت أسرع لتسوية الخلافات، لا سيما لتسوية الخلاف على التعريفات، مثل الاجراء الذي نصت عليه احدى توصيات فريق خبراء تنظيم النقل الجوي (التوصية رقم ٢ الصادرة عن الاجتماع التاسع لهذا الفريق) ووافق عليه المجلس، وذلك اذا كان من المزعوم أن التعريفات تشكل منافسة غير شريفة، ويجوز للطرفان اغفال التحكيم في جميع الخلافات المتعلقة بالتعريفات بسبب حساسية التوقيت الزمني للتعريفات. وعندما تتبع توصية فريق خبراء تنظيم النقل الجوي، يجب أن يوافق الطرفان على السمات والظروف التي اذا توافرت شكلت منافسة غير شريفة.

٣-٦ رفض التعريفات الأخرى

تنص الفقرة ٤-١ على ايداع التعريفات غير تلك التي تتعلق بالنقل بموجب الحريات الثالثة والرابعة والخامسة. وفي الفقرة ٦-٣ نص اختياري ينص في الواقع على قيام أحد الطرفين من باب اللياقة بتقديم اخطار رفض التعريفات المعنية الى الطرف الآخر. وقد يفضل الطرفان الاتفاق على تقديم هذا الاخطار الى شركات الطيران المعنية. وينبغي للدول أن تلاحظ أن بالامكان ممارسة المراقبة غير المباشرة على هذه التعريفات من خلال حق الدولة في قبول أو رفض قواعد تركيب التعريفات مما سيؤدي غالبا الى تحديد مستوي التعريفات عندما تكون الرحلة متعددة القطاعات.

الفقرة ٧ — مدة سريان التعريفات المعتمدة

يصلح هذا النص لظروف مختلفة مثل سحب التعريفات من جانب شركة أو شركات الطيران المعنية، أو رفض أحد الطرفين أو كليهما (بموجب نهج موافقة الطرفين) للتعريفات المعتمدة من قبل، أو رفض من جانب الطرف الذي يبدأ النقل من أراضيه (نهج بلد المنشأ)، أو رفض من جانب الطرفين (نهج رفض الطرفين). ولم يبين النص الجهة التي يرسل اليها اخطار الغاء الموافقة لأن هذا الأمر متروك للشريكين في الاتفاق الثنائي.

ان الربط بين سحب التعريفات وموافقة الطرفين المعنيين أمر اختياري لأن بعض الدول قد تفضل السماح لشركة الطيران المعنية أن تترك الى تقديرها للأمر التجارية، في حين تفضل دول أخرى أن تحتفظ لنفسها بهذه السلطة لضمان استمرارية أي تعريفات تعتبرها مستصوبة. وينبغي للدول التي ترغب في تطويل مدة سريان التعريفات لمدة تتجاوز ١٢ شهرا أن تغفل العبارات الاختيارية الواردة في هذا النص.

الفقرة ٨ — تنفيذ التعريفات

لقد أدرجت الأحكام التقليدية لتطبيق التعريفات في النصوص النموذجية باعتبارها أحكاماً اختيارية في نهج موافقة الطرفين وفي نهج بلد المنشأ. وقد تفضل الدول تحرير مواد مناسبة لظروف الاتفاق الثنائي لتضمن ما يلي : (أ) أن كل الناقلين الجويين الذين يشغلون رحلات مغادرة من أراضيها ووافدة إليها يتخذون التدابير المناسبة لتطبيق التعريفات التي أودعت ولم ترفض. (ب) أن كل شركة طيران مسؤولة تماماً عن انتهاك وكلائها للتعريفات المعتمدة، باستثناء الرحلات التي تندرج في اطار المسؤولية المطلقة للوكلاء.

قد نجد الدول من المناسب أن تعتمد اجراء أو أكثر من الاجراءات التالية في أحكام تطبيق التعريفات :

- (أ) التعاون فيما بينها لحث شركات الطيران المعنية على الامتثال للتعريفات المعتمدة وفقاً للاتفاق الثنائي المعني.
- (ب) تشجيع التشاور وتبادل المعلومات بين الحكومات وجميع قطاعات صناعة الطيران من شركات طيران ووسطاء ومستهلكين حيثما أمكن ذلك، فضلاً عن أي تجمعات محلية أو اقليمية لشركات الطيران ترصد التعريفات و/أو تحاول تحسين النشاط.
- (ج) دعم أو مراعاة البرامج المحلية أو الاقليمية التي أنشأتها شركات الطيران، وذلك للمحافظة على سلامة التعريفات، وعند تحديد المعايير الوطنية وأساليب الاشراف على الامتثال لهذه التعريفات.
- (د) بذل جهود منسقة لازالة أسباب انتهاك التعريفات.

(ج) الآليات متعددة الأطراف

لتحديد الأجور والأسعار

٣-٤ صدر عدد من التوصيات حول هذا الموضوع العام من فريق خبراء الأجور والأسعار ومن ثلاثة مؤتمرات للنقل الجوي. (المؤتمر الخاص للنقل الجوي ١٩٧٧، والمؤتمر الثاني للنقل الجوي ١٩٨٠، والمؤتمر الثالث للنقل الجوي ١٩٨٥). واعتمد المجلس هذه التوصيات كما اعتمدت الجمعية العمومية بعضها.

معلومات عامة

٤-٤ تشجع التوصية التالية على عقد اجتماعات بين شركات الطيران المنتظم وشركات الطيران غير المنتظم لمناقشة المسائل التي تتعلق بالتعريفات.

التوصية رقم (٧) الصادرة عن المؤتمر الخاص للنقل الجوي

ينبغي للايكافو أن تحث الدول على تشجيع ناقليها الجويين على الاجتماع على الصعيد الاقليمي لتضمن مراعاة آراء الناقلين الجويين الذين يعملون على الطرق الجوية المعنية عند تحديد الأجور والأسعار الدولية.

٤-٥ حث المؤتمر الخاص للنقل الجوي في توصيته الواردة أدناه على تحقيق تكافؤ الفرص أمام شركات الطيران لتشارك في نقل جميع أنواع الحركة الجوية على الطرق التي تشملها اتفاقات التعريفات.

التوصية رقم (١٧) الصادرة من المؤتمر الخاص للنقل الجوي

- ١- في إطار مؤتمرات الحركة الدولية التي تنظمها الاياتا، وفي خارج آلية الاياتا لتحديد الأجور، ينبغي لشركات الطيران أن تلتزم عند عقد الاتفاقات الخاصة بالتعريفات التزاما صارما بمبدأ تكافؤ الفرص أمام كل شركة طيران تشغل خطا جويا أو أجزاء من خط جوي لتشارك في نقل الحركة الجوية.
- ٢- ينبغي للحكومات عند الموافقة على التعريفات أن تتحقق من أن شركات الطيران ملتزمة التزاما صارما بالمبدأ المذكور.

٤-٦ اعتمد المؤتمر الثاني للنقل الجوي التوصية رقم ٩ لتعزيز دور الآلية متعددة الأطراف لتحديد التعريفات. وأكدت الدورة السابعة والعشرون للجمعية العمومية على صحة التوصية رقم ٩، وأيدت المنظمة بالتالي دور تعدد الأطراف في تحديد التعريفات الدولية للناقلين الجويين.

التوصية رقم (٩) الصادرة من المؤتمر الثاني للنقل الجوي

- ١- يوصي بأن تشمل دراسة أي نظام لوضع آلية متعددة الأطراف لتحديد التعريفات الدولية مشاركة مجتمع الطيران الدولي بأسره.
- ٢- يوصي بتجنب الاجراءات الانفرادية التي تتخذها الحكومات وقد يكون لها آثار سلبية على جهود الناقلين الجويين الهادفة الى التوصل الى اتفاق.
- ٣- يوصي بتحديد التعريفات الدولية بطريقة متعددة الأطراف، وعندما تحدد التعريفات على الصعيد الاقليمي ينبغي مراعاة النظام العالمي متعدد الأطراف.
- ٤- يوصي باختيار الآلية العالمية متعددة الأطراف التابعة لمؤتمرات الاياتا للحركة الجوية قبل اختيار غيرها لتحديد الأجور والأسعار الدولية التي تعرض على موافقة الدول المعنية، والامتناع عن تشييط عزيمة الناقلين الجويين على المشاركة في هذه الآلية.

٤-٧ تشجع التوصية التالية التي أصدرها فريق خبراء الأجور والأسعار على اتباع التعريفات الشاملة والبسيطة مع التسليم بقيمة التمتع بمجموعة كبيرة من الخيارات.

التوصية رقم (١١-٤) الصادرة من فريق الخبراء المعني بالأجور والأسعار

ينبغي للدول أن تشجع شركات الطيران على وضع تعريفات سهلة الفهم وبسيطة البنية مع مراعاة المنافع التي يمكن أن تنتج عن تنوع التعريفات.

٨-٤ أصدر فريق الخبراء المعني بالأجور والأسعار ثلاث توصيات بشأن تدخل الحكومات في الآلية متعددة الأطراف لتعريفات الخطوط الجوية المنتظمة، واعتمد المجلس هذه التوصيات. التوصيتان الأوليان يمكن اعتبارهما مكملتين للتوصية رقم ٩ المذكورة من قبل والصادرة عن المؤتمر الثاني للنقل الجوي، أولاهما تتعلق بالتحفظات و/أو التعديلات الحكومية، والثانية تتعلق بالأوامر الحكومية. أما التوصية الثالثة فهي تتعلق بمدد سريان الأوامر الحكومية.

التوصية رقم (٢-١) الصادرة من فريق الخبراء المعني بالأجور والأسعار

ينبغي للدول أن تضع في اعتبارها أن التحفظات التي تبديها الحكومات على هياكل التعريفات المتفق عليها بتعدد الأطراف، والتعديلات (الكاملة أو الجزئية) التي تدخلها قد تضر بهياكل التعريفات، وأن تمتنع إلى أقصى قدر ممكن عن اتخاذ أي تدبير من شأنه أن يؤثر على الهياكل الحالية تأثيراً سلبياً.

التوصية رقم (٢-٢) الصادرة من فريق الخبراء المعني بالأجور والأسعار

ينبغي للدول أن تضع في اعتبارها أن بعض الأوامر الحكومية قد تقوض أو تعرقل وضع هياكل متكاملة ومتفق عليها بتعدد الأطراف للتعريفات، وأن تأخذ بعين الاعتبار آراء الدول الأخرى المعنية وأن تتفادى إلى أقصى قدر ممكن إصدار أي أمر حكومي من شأنه أن يؤدي إلى ما يلي :

- (أ) التمييز لصالح المنتفعين أو الناقلين الجويين.
- (ب) التأثير على منطقة جغرافية واسعة.
- (ج) الاختلاف إلى حد كبير عن الهيكل الساري.

التوصية رقم (٢-٣) الصادرة من فريق الخبراء المعني بالأجور والأسعار

ينبغي للدول أن تراعي أن هياكل التعريفات المتفق عليها بتعدد الأطراف تخضع لعملية تعديل متواصلة وأن الظروف التي اضطرت الحكومة على إصدار الأمر الحكومي قد تنتفي أحياناً وأن تعيد النظر في كل أمر حكومي بعد فترة زمنية مناسبة لتحديد مدى استصواب الإبقاء على الأمر الحكومي أو الغائه، وأن تضع له تاريخاً لانتهاء صلاحيته لنقرر بعد ذلك التاريخ تمديده حسب الاقتضاء.

(د) أساليب العمل والإجراءات التي تتعلق بتحديد الأجور والأسعار

٩-٤ اعتمدت ثلاثة مؤتمرات للنقل الجوي توصيات بشأن هذا الموضوع العام، حدثها أحياناً فريق الخبراء المعني بالأجور والأسعار وفريق خبراء تنظيم النقل الجوي. وترد أدناه التوصيات السارية، وهي مقسمة تحت عنوانين، أحدهما "توصيات عامة" والآخر "خطوط الشحن والخطوط غير المنتظمة".

توصيات عامة

٤-١٠ وضع فريق الخبراء المعني بالأجور والأسعار مقتضيات محددة تتعلق بإيداع التعريفات الكترونياً وقيام شركات الطيران بإيداع المعلومات في الوقت المناسب عن هذه التعريفات. وقد وردت هذه المقتضيات في توصيتي الفريق رقم ٩-٢ ورقم ١١-١. وتضمنت التوصية رقم ١٠ الصادرة عن المؤتمر الثاني للنقل الجوي طلباً حثيثاً موجهاً إلى الدول لتسهيل على جميع الأطراف المعنية إيداع التعريفات، في حين أن التوصية رقم ١٦ الصادرة عن ذلك المؤتمر طلبت إدراج حوافز في إطار أجور السفر الدولي. أوصى فريق الخبراء المعني بالأجور والأسعار بأن تنظر الدول في إدراج مبالغ إضافية وأجور داخلية معينة وتوليفات بين الأجور الداخلية والأجور الدولية في أجور السفر الدولي (التوصية رقم ٩-١ الصادرة من فريق الخبراء المعني بالأجور والأسعار).

التوصية رقم (٩-٢) الصادرة من فريق الخبراء المعني بالأجور والأسعار

ينبغي للدول أن تقوم بما يلي عند انشاء النظم الالكترونية لإيداع التعريفات :

- أ) أن تسمح لشركات الطيران بمواصلة إيداع التعريفات يدوياً عند الاقتضاء.
- ب) أن تضمن التوافق بين نظام إيداع التعريفات الذي تنشئه، ونظم إيداع التعريفات التي تنشئها هيئات الدول الأخرى، ونظم الحجز الآلي التي تستخدمها شركات الطيران.
- ج) أن تستشير الدول الأخرى وشركات طيران وناشري التعريفات عندما يكون ذلك مناسباً.

التوصية رقم (١١-١) الصادرة من فريق الخبراء المعني بالأجور والأسعار

ينبغي للدول أن تشجع ناقليها الجويين على موافاة هيئات الطيران بناء على طلبها وفي الوقت المناسب بمعلومات دقيقة ووافية عن خطوطهم المنتظمة وغير المنتظمة، وذلك ليتسنى لهيئات الطيران أن تتخذ إجراءاتها بسرعة وتتيح بسرعة للمستهلكين أجور السفر وأسعار الشحن الجديدة، وكذلك للنهوض بالحركة الجوية الجديدة.

التوصية رقم (١٠) الصادرة من المؤتمر الثاني للنقل الجوي

يوصي الدول، عندما يودع المستثمرون الجويون للخطوط المنتظمة والخطوط غير المنتظمة تعريفاتهم لديها، أن تقدم هذه التعريفات حسب الامكان وبناء على الطلب (ولقاء أجر حسب تقدير الحكومات)، إلى جميع الأطراف التي أبدت اهتمامها بهذه التعريفات المودعة.

التوصية رقم (٩-١) الصادرة من فريق الخبراء المعني بالأجور والأسعار

ينبغي للدول، وفقاً لاتفاقاتها الثنائية، أن تعتبر ما يلي جزءاً من التعريفات الدولية :

- أ) الإضافات (أي قيمة النقل على قطاعات دولية أو محلية التي تحدد لغرض واحد هو تركيب التعريفات الدولية للرحلات المباشرة).
- ب) التعريفات الداخلية التي لا تباع الا وهي مقترنة بتعريفات دولية، ولا تطبق على الرحلات الداخلية الصرف ولا تطبق أيضاً بالتساوي على جميع الناقلين الجويين الدوليين والمنتفعين بخطوطهم.

(ج) أي تعريف لرحلة مباشرة، تنتج عن التوليف بين تعريف دولية وتعريف داخلية، ويكون سعرها أدنى من التعريف الدولية المعتمدة.

ويجوز للدول تبعا لذلك أن تشترط ايداع هذه الاضافات والتعريفات الداخلية والتعريفات المولفة للموافقة عليها.

خطوط الشحن والخطوط غير المنتظمة

١١-٤ أوصى فريق الخبراء المعني بالأجور والأسعار (التوصية رقم ١١-٣) بأنه ينبغي في ظروف معينة فرض التنظيم على الوسطاء الذين يشاركون في وضع ثمن تذاكر نقل الركاب وأسعار الشحن على الخطوط غير المنتظمة. أصدر المؤتمر الثاني للنقل الجوي التوصية رقم ٢٢ بشأن الممارسات المقترنة بتعريفات الشحن (وتبسيطها)، والتوصية رقم ٢٠ بشأن تخفيف حدة المشاكل الادارية عندما تنفرد الدول بالسيطرة على تعريفات نقل الركاب على الخطوط غير المنتظمة.

التوصية رقم (١١-٣) الصادرة من فريق الخبراء المعني بالأجور والأسعار

ينبغي للدول التي تقتنع بأن الشروط متوافرة للنهوض بمصالح المنتفعين، وتكون لديها التشريعات الوطنية اللازمة، أن تشترط على منظمي الرحلات ووكلاء الشحن المعنيين بالحركة الناشئة من أراضي الدولة أن يحصلوا على رخص أو ما يماثلها من اجراءات تنظيمية تشمل حسب الاقتضاء ايداع أسعار التجزئة والشروط المرتبطة بالأسعار.

التوصية رقم (٢٢) الصادرة من المؤتمر الثاني للنقل الجوي

ان يعترف بأن أسواق الشحن الجوي معقدة للغاية ومختلفة.

- ١- يوصي بأن تشجع الدول الناقلين الجويين على انشاء طائفة عريضة من الخطوط واتباع المرونة في التسعير بما يفي بسرعة بالاحتياجات المتباينة والمتباعدة لمختلف فئات المنتفعين.
- ٢- يوصي بعرض أجور السفر بطريقة أوضح وأبسط تتيح نشر التعريفات على نطاق واسع يسهل تطبيقها، وذلك للتقليل من تفسير الأجور المنطبقة تفسيراً تعسفياً.

(هـ) القواعد والشروط المقترنة بأجور نقل الركاب على الخطوط المنتظمة

١٢-٤ أصدر المؤتمر الثاني للنقل الجوي التوصية تتعلق بالتغييرات التي تدخل على أجور السفر بعد شراء التذاكر، وطلب الى المجلس أن يستعرض القواعد والشروط المقترنة بالأجور والأسعار الدولية. وبالتالي وافق المجلس على عدد من التوصيات المقدمة من فريق الخبراء المعني بالأجور والأسعار (والتي شذبها أحيانا فريق خبراء تنظيم النقل الجوي)، وهي التوصيات التي قدمت تحت العناوين التالية "ضمان أجور السفر" و"الأمعة" و"شروط النقل" و"الشروط المقترنة بفئات الأجور المختلفة" و"نشر القواعد والشروط الخاصة بالتعريفات" و"اجراءات رد المبالغ" و"رفض صعود الركاب الى الطائرات" و"الشحن"

ضمان الأجور

١٣-٤ أصدر المؤتمر الثاني للنقل الجوي التوصية التالية التي تزود المستهلكين بحماية معقولة من زيادة الأجور بعد شراء التذاكر.

التوصية رقم (١١) الصادرة من المؤتمر الثاني للنقل الجوي

يلاحظ وجود قواعد عامة تقضي بأن يدفع الركاب أجور السفر المنطبقة في يوم بدء الرحلة.

يوافق على ما يلي:

- (أ) عندما ترتفع أجور السفر تصبح تلك القواعد مجحفة بالركاب الذين التزموا التزاما تاما بحسن نية بالسفر بالأجور الأقل التي كانت سارية من قبل، وخصوصا عندما تكون الزيادات المقترحة كبيرة وأكثر تواترا.
- (ب) ان تراعي في تغيير تلك القواعد التضارب في مصالح هؤلاء الركاب، والركاب الآخرين الذين قد يتحملون بموجب القواعد المعدلة عبءا لا داعي له من اجراء ارتفاع أجور السفر، وشركات الطيران التي تواجه زيادة لا مناص منها في التكاليف.
- (ج) أن تستعرض شركات الطيران بنفسها هذه القواعد وأن تقترح هي التعديل المقبول.

الأمثلة

١٤-٤ بالنسبة للأمثلة المسموح بها ورسوم الأمثلة، توخى المجلس أكبر تقليص للآثار السلبية المترتبة عن التمييز بين نظام الوزن ونظام القطعة، وتسهيل وضع نظام موحد للأمثلة الداخلة في أجور السفر ورسوم الوزن الزائد.

الاستنتاج الأول الذي اعتمده المجلس (الاستنتاج رقم ٥-١ الصادر من فريق الخبراء المعني بالأجور والأسعار) قائم على موافاة الركاب بالمعلومات الوافية عن مقدار الأمثلة الداخلة في أجور السفر وعن رسوم الأمثلة.

اعتمد المجلس تدبيرا آخر مؤقتا (التوصية رقم ٦-٤ الصادرة من فريق الخبراء المعني بالأجور والأسعار) حث فيه على تطبيق قواعد نقطة المنشأ على الأمثلة الداخلة في أجور السفر وعلى رسوم الأمثلة بصحبة الركاب.

التوصية رقم (٥-١) الصادرة من فريق الخبراء

المعني بالأجور والأسعار

١- **اذ يلاحظ** أن الأمثلة المسموح بنقلها مجانا والرسوم المفروضة على الوزن الزائد تتفاوت من طريق جوي الى آخر وتتفاوت أحيانا من ناقل جوي الى آخر.

٢- **يوصي** بأن تشجع الدول شركات الطيران ووكلائها على اعلام الركاب قبل السفر بمدة كافية بالمسائل التالية :

(أ) الحدود المفروضة على الأمثلة المسموح بنقلها مجانا من نقطة المنشأ.

(ب) ان الأمثلة المسموح بنقلها، اما على أساس نظام الوزن واما بنظام القطعة، قد تخضع لمعايير مختلفة حسب اختلاف قطاعات رحلة التكميل أو رحلة الاياب، وتقديم المعلومات المفصلة ويقدر الامكان عن جداول الأجور التي قد تطبق على الرحلة من أولها الى آخرها.

(ج) أن شركة الطيران قد تقبل شحن الوزن الزائد لقاء رسوم تفرض وفقا للنظام المطبق وللقواعد المتبعة، مع ايضاح المعلومات المتعلقة بمستوى هذه الرسوم.

التوصية رقم (٦-٤) الصادرة من فريق الخبراء المعني بالأجور والأسعار

بغية تبسيط الأمور على المنفعين، وريثما يوحد نظام الأمتعة الداخلية في أجر السفر، ينبغي للدول أن تنظر في امكانية وضع ترتيبات بأنسب الطرق تسمح للراكب بأن يحتفظ طوال رحلته بشروط نقل الأمتعة المطبقة عند نقطة الانطلاق، اذا هو أراد ذلك.

٤-١٥ وللتشجيع على وضع نظام موحد للأمتعة من خلال التنسيق التدريجي، وافق المجلس أيضا على توصية أخرى أصدرها فريق الخبراء (التوصية رقم ٦-٣) اقترح فيها عناصر مشتركة للتوفيق بين النظامين الأساسيين. واعتمد المجلس توصية أخرى (التوصية رقم ٦-٥) وجهها الى الدول بشأن هذه المسألة واقترح فيها التنسيق بطريقة خاصة بين نظام "القطعة" ونظام "الوزن" من حيث رسوم الوزن الزائد. أما أحدث توصية صدرت عن الفريق المعني بالأجور والأسعار (التوصية رقم ١٠-٢) فتطالب الدول باتخاذ التدابير اللازمة لخفض الرسوم المفروضة على الأمتعة الزائدة وفقا لنظام "الوزن" وربطها بمستويات التكلفة، الأمر الذي يعتبر خطوة نحو الأهداف طويلة الأجل للتوفيق بين نظام "القطعة" ونظام "الوزن".

التوصية رقم (٦-٣) الصادرة من فريق الخبراء المعني بالأجور والأسعار

توخيا للتبسيط، وللمضي قدما في اعتماد نظام موحد للأمتعة الداخلة في أجر السفر، ينبغي للدول أن تنظر من خلال الايكاو ومنظمات دولية أخرى أو بمفردها في امكانية تشجيع شركات الطيران على اتخاذ التدابير اللازمة للتوفيق بين نظام "القطعة" ونظام "الوزن" وذلك بوضع ما يلي:

- (أ) حد مشترك للوزن الاجمالي للأمتعة الداخلة في أجر سفر الراكب.
- (ب) عدد موحد لقطع الأمتعة الداخلة في أجر سفر الراكب.

وعند اتخاذ هذه التدابير ينبغي النظر فيما يلي: (١) مدى استصواب تطبيق عدة أحكام مختلفة على فئات أجور السفر، وكذلك (٢) الحد المشترك بين الوزن الأقصى وأبعاد الحقيبة.

التوصية رقم (٦-٥) الصادرة من فريق الخبراء المعني بالأجور والأسعار

ينبغي للدول أن تقيم الاعتبار من خلال الايكاو ومنظمات دولية أخرى أو بمفردها لتشجيع شركات الطيران عند مراجعة الرسوم المفروضة على الأمتعة الزائدة على مراعاة التوفيق بين هذه الرسوم، وذلك بجعلها نسبة مئوية مناسبة من أجر السفر العادي لرحلة الذهاب.

التوصية رقم (١٠-٢) الصادرة من فريق الخبراء المعني بالأجور والأسعار

ينبغي للدول عند مراجعة رسوم الأمتعة الزائدة المسجلة للنقل من أراضيها والى أراضيها أن تضمن أن هذه الرسوم مرتبطة بتكلفة النقل. وعلى هذا الأساس ينبغي للدول أن تنظر في ما اذا كان ينبغي تحديد هذه الرسوم على مستوى لا يتجاوز ١ في المائة من أجر رحلة الذهاب في الدرجة السياحية لكل كيلوجرام من الأمتعة الزائدة.

شروط النقل

١٦-٤ ان الشروط المختلفة التي تشتري بها تذاكر السفر مدرجة جزئيا في شروط النقل العامة لشركة الطيران، ومدرجة جزئيا حسب أجور السفر الفردية. وبهدف تأمين توافر واتساق الشروط المتعلقة بأجور السفر، اعتمد المجلس التوصية التالية.

التوصية رقم (٦-٧) الصادرة من فريق الخبراء المعني بالأجور والأسعار

- ١- **ينبغي للدول**، رهنا بالتزاماتها الدولية وسياساتها الوطنية، أن تضمن أن كل الشروط المتعلقة بالأجور والمعتمدة من الحكومات متسقة سواء كانت مدرجة في شروط النقل أو مرتبطة بأجور السفر المودعة والمعتمدة.
- ٢- **ينبغي للدول** أن تشجع شركات الطيران على أن تتيح لأفراد الجمهور بناء على طلبهم جميع تفاصيل شروط النقل والشروط المتعلقة بأجور السفر.

الظروف المقترنة بفئات أجور السفر المختلفة

١٧-٤ طلب فريق الخبراء المعني بالأجور والأسعار في توصيته رقم ٨-١ من الدول ألا تتدخل في تحديد شروط أجور السفر الا بأدنى قدر ضروري.

التوصية رقم ٨-١ الصادرة من فريق الخبراء المعني بالأجور والأسعار

- مع مراعاة المنافع التي تعود على شركات الطيران والمنتفعين والتي تنتج عن كثرة فئات أجور السفر، ينبغي للدول أن تقوم بما يلي :
- أ) أن تتدخل بأدنى قدر ضروري في وضع شروط أجور السفر.
 - ب) أن توجه أي تدخل من هذا القبيل على وجه الخصوص نحو الحؤول دون تطبيق شروط أجور السفر التي تميز بافراط بين المنتفعين أو تفرض شروطا باهظة الثمن على المنتفعين أو تكون غير اقتصادية صراحة.

الافصاح عن قواعد وشروط التعريفات

١٨-٤ تتعلق التوصية التالية بالافصاح الكامل عن الشروط المقترنة بالأجور والأسعار.

وقد صدرت بعدها " المواد الارشادية للمنتفعين بالنقل الجوي " وأرسلت الى الدول (كتاب المنظمة SL 85/68)، وهي مدرجة الآن في المرفق (٤) بالوثيقة الصادرة بعنوان دليل تنظيم النقل الجوي الدولي Doc 9626، وتناول المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي لعام ٢٠٠٣ أيضا القضية الأوسع نطاقا لمصالح المستهلكين وتوصل إلى بعض الاستنتاجات (انظر الملحق (٤) من هذه الوثيقة). ويمكن الحصول على معلومات إضافية عن حقوق المسافرين جوا في الفصل ٤-٩ من الوثيقة (Doc 9626).

التوصية رقم (٨-٦) الصادرة من فريق الخبراء المعني بالأجور والأسعار

ينبغي للايكواو أن توفر للدول ما يمكن من محتويات المطبوعات الرامية إلى اعلام مستعملي النقل الجوي بحقوقهم وواجباتهم.

اجراءات رد المبالغ

١٩-٤ بعد أن درس فريق الخبراء المعني بالأجور والأسعار الممارسات التي تتعلق برد قيمة التذاكر غير المستعملة دراسة مفصلة، وضع استنتاجاته في التوصية رقم ١٠-٤.

(١٠-٤) الصادرة من فريق الخبراء المعني بالأجور والأسعار

ينبغي للدول، عند استعراضها للأحكام التي أودعتها شركات الطيران بشأن رد ثمن التذاكر بناء على وثائق الحركة الجوية، أن تضمن مراعاة مصالح المتفاعلين ومصالح شركات الطيران مراعاة تامة، وأن تقوم بما يلي لهذا الغرض :

- أ) أن تحت شركات الطيران على توعية الركاب بأن من حقهم استرداد ثمن التذاكر وبأن من واجبهم تقديم وثائق الحركة المناسبة وغيرها من الوثائق الأخرى، واعلام الركاب بأي جزاءات ممكنة أو أي رسوم مفروضة على تعديل التذاكر أو الغائها أو ضياعها، ونصحهم بالتأمين على الغاء السفر وعواقب اخفاقهم في الامتثال لشروط الجوازات والهجرة.
- ب) أن تعتبر أن رد قيمة التذاكر في حالة المرض أو الوفاة يعزى إلى ظروف لارادية ولا تفرض عليه رسوما.
- ج) أن تضمن وفقا لأحكام مراقبة النقد أن المبالغ المردودة بعملة غير العملة التي اشترت بها التذكرة قد حسبت بسعر الصرف المصرفي المناسب بين العملتين.
- د) تشجيع شركات الطيران على التقليل إلى أدنى حد من تأخرها في رد ثمن التذاكر كلما أمكن ذلك، وأن تستفيد في ذلك من تطورات الاستخدام الآلي التي تعجل البت في مطالبات الاسترداد.

رفض صعود الركاب إلى الطائرة

٢٠-٤ فيما يتعلق بمسألة تعويض الركاب الذين يمنعون من الصعود إلى الطائرة على الرحلات التي أكدوا حجزهم عليها، وافق المجلس على توصية قدمها فريق الخبراء المعني بالأجور والأسعار لتشجيع الدول على اعتماد مخططات للتعويض. وقد وافق أيضا المجلس على مجموعة من الارشادات التي وضعها ذلك الفريق لتعتمدها الدول بصفة اختيارية وتكيف هذه المخططات.

التوصية رقم (٦-١) الصادرة من فريق الخبراء المعني بالأجور والأسعار

ينبغي للدول أن تنتظر في امكانية اعتماد مخطط لتعويض الركاب الذين يمنعون من الصعود على متن الطائرات، وأن تتبع كل دولة في ذلك الوسائل التي تعتبرها أنسب لظروفها وتشريعاتها الوطنية. ويمكن أن يجري ذلك اما من واقع السلطة الحكومية واما بتشجيع شركات الطيران جماعة على اعتماد مخطط من هذا القبيل بالتشاور مع السلطات التنظيمية والهيئات التي تمثل المستهلكين.

ارشادات بشأن مخططات تعويض الركاب الذين يمنعون من الصعود على متن الطائرة (للاستخدام الاختياري والتكييف حسب القوانين الوطنية والحالات الخاصة)

نطاق الانطباق

الرحلات المنتظمة الدولية التي تغادر من الدولة المعنية، والرحلات الداخلية في دولة المغادرة التي تشكل توصيلة مباشرة مرتبطة برحلة دولية.

تعريف الحجز المؤكد

أن تحدد شركات الطيران أو وكلاؤها المعتمدون رقم وتاريخ وموعد الرحلة الجوية وتضع كلمة (OK) في الأمكنة المناسبة على تذكرة السفر أو الاخطار الالكتروني. وينبغي دعم هذه الملاحظات حسب الامكان برقم مرجعي للحجز و/أو هوية شركة الطيران أو الوكيل المعني^١.

مواصفات أحكام التعويض

- (أ) المصاريف الشخصية: حدها الأدنى هو التوفير المجاني لما يلي أو دفع تكاليفه:
 - (١) مكاملة هاتفية أو برقية الى مكان المقصد.
 - (٢) وجبات الطعام والمرطبات المناظرة لمدة الانتظار الى حين الصعود على أول رحلة بديلة نالية تابعة لشركة الطيران نفسها أو غيرها^٢ (أو وسيلة نقل أخرى).
 - (٣) اقامة فندقية عندما تتجاوز مدة الانتظار بضع ساعات^٣.
 - (٤) نقل بري من المطار واليه.
 - (٥) أي نفقات أخرى طوال فترة التأخير في أثناء الطريق بسبب التخلف عن رحلة المواصلات المشمولة بنفس التذكرة.

و/أو

- (ب) الأضرار التقديرية : رهنا بالحدود الدنيا و/أو القسوى التي يعاد النظر فيها بصفة دورية، [س] في المائة من قيمة قسيمة قطاع الرحلة الذي منع الراكب من الصعود الى الطائرة لاكماله، بالاضافة الى نسبة [س] في المائة من القسيمة التالية الواحدة أو الأكثر المشمولة في نفس التذكرة وتخلف عنها الراكب بسبب منعه من الصعود على الطائرة. وإذا كانت قيمة القسيمة الواحدة أو الأكثر قابلة للتقييم أو حسب الرحلة المكتملة أو الرحلات الشاملة، فان مبلغ الأضرار النقدية المدفوعة ينبغي أن يساوي [س] في المائة من أجر السفر الكامل بين النقاط التي تغطيها القسيمة المنطبقة، الواحدة أو الأكثر، المناسبة للنقل (لنفس الدرجة وبنفس شروط النقل الذي حرم منه الراكب) الذي كان سيدفع لو لم يتبع حساب التناسب أو حساب الرحلة المكتملة أو الوسائل البرية^٤.

الظروف التي لا يدفع فيها التعويض

للراكب الذي منع صعوده

- (أ) لا تدفع المصاريف الشخصية اذا حاول الراكب أن يسترد على الفور قيمة القسائم غير المستخدمة من تذكرة السفر بدلا من أن يقبل رحلة بديلة.
- (ب) لا تدفع الأضرار التقديرية اذا كان المقرر للرحلة البديلة (أو وسيلة النقل الأخرى) أن تصل الى جهة مقصد الراكب في أقل من [ص] ساعة بعد الرحلة التي منع الراكب من الصعود على طائرتها^٥.

- (ج) عندما لا يلتزم الراكب بشروط استصدار التذكرة وتسجيل الأمتعة.
- (د) عندما لا ينهي الراكب إجراءات الفرز الأمني أو إجراءات المغادرة.
- (هـ) عندما لا يتواجد الراكب عند باب المغادرة بعد التسجيل.
- (و) عندما يخل الراكب بالظروف المحددة في القوانين الوطنية المنطبقة أو شروط النقل التي وضعتها شركات الطيران، ومن هذه الظروف مثلا سلوك الراكب وحالته الصحية أو نقص وثائق السفر اللازمة.
- (ز) عندما يجري إلغاء سعة الرحلة كليا أو جزئيا لأسباب تتجاوز ارادة شركة الطيران.
- (ح) عندما يحصل الراكب على خدمات درجة أعلى من المحددة في تذكرة السفر على الرحلة نفسها دون زيادة المبلغ المدفوع.
- (ط) عندما يكون الراكب مسافرا بالمجان أو بسعر مخفض لا توفره للجمهور العام شركة الطيران أو وكالة السفريات أو هيئة تنظيم الرحلات.

نظام أولويات منع الصعود الى الطائرة أو الخروج منها

ينبغي السماح لشركات الطيران بأن تطبق كل منها الأولويات التي تفضلها، على أنه ينبغي لها أيضا أن تقيم الاعتبار للركاب المضطربين للسفر بسبب وفاة أو مرض أي من أعضاء أسرهم، وأن تراعي أيضا الركاب المسنين أو المرضى والأطفال غير المرافقين. وينبغي أن تقدم شركة الطيران الى الراكب بناء على طلبه نسخة من ترتيب هذه الأولويات.

نظام التطوع بالمكان للممنوع صعوده

ينبغي السماح لشركات الطيران، قبل أن ترفض صعود أي راكب الى الطائرة وعدم قبول ذلك الراكب التنازل عن الصعود، بأن تستطلع من الركاب من يريد التطوع بترك مقعده المؤكد حجزه والتفاوض معه على تعويض له.

الحق في التعويض

- (أ) عندما يكون التعويض قاصرا على المصاريف الشخصية : ينبغي تطبيق أحكام المخطط صراحة وبلا ضرر، وينبغي ألا يستتبع ذلك أو يشكل أي تنازل عن حق الراكب في التماس التعويض.
- (ب) عندما يتضمن التعويض دفع الأضرار التقديرية. ينبغي أن تشكل من حيث المبدأ الموافقة على الدفع ارضاء كاملا للحقوق وفقا للقانون^٦. غير أنه يحق للركاب أن يرفضوا قبض المبلغ ويلتمسوا التعويض بالمقاضاة. وعندما يقبل الراكب الأضرار التقديرية الناجمة عن رفض صعوده الى طائرة، يمكن مطالبته بأن يوقع على بيان بأن شركة الطيران حل من دفع أي تعويضات أخرى. وينبغي أن يكون في هذا البيان ما يلفت نظر الراكب الى توافر امكانية المقاضاة بدلا من القبول.

المهل الزمنية للمطالبات

ينبغي للراكب الذي يرغب في المطالبة بالتعويض عن الأضرار التقديرية أن يقوم بذلك في غضون [ص] ساعات أو أيام، ويجب على شركة الطيران التي تقبل هذه المطالبة أن تدفع التعويض في غضون [ص] ساعات أو أيام^٧.

اعلان ممارسات شركات الطيران للجمهور

ينبغي الزام شركات الطيران ووكالات السفر بعرض اعلانات تشرح بوضوح مخطط التعويض الذي وضعتة الشركة أو اعتمدهته الحكومة المعنية في حالة منع الراكب من الصعود الى الطائرة، وينبغي لشركات الطيران أن تدرج في شروط النقل اشارة الى وجود مخطط من هذا القبيل. وينبغي لشركات الطيران أيضا أن تقدم الاخطار المقرر للراكب الذي تمنعه من الصعود الى الطائرة.

ملاحظات:

- ١- ان الموافقة على هذا التعريف لأغراض التعويض في حالة منع الراكب من الصعود الى الطائرة لا تعني بالضرورة دليلاً لأغراض المقاضاة.
- ٢- ينبغي أن تضاف حسب الاقتضاء عبارة مثل " بناء على اختيار الراكب " .
- ٣- ينبغي أن يحدد حسب الاقتضاء عدد الساعات الفعلية في المخططات.
- ٤- ينبغي تحديد النسب المئوية الفعلية في المخططات. وتتراوح هذه النسب في المخططات الحالية بين ٥٠ في المائة من المصاريف الشخصية و ١٠٠ في المائة أو ٢٠٠ في المائة عندما لا تصرف هذه النفقات.
- ٥- ينبغي تحديد عدد الساعات في المخططات وينبغي أيضاً التمييز حسب الاقتضاء بين التأخير في الرحلات في داخل الاقليم الواحد والتأخير في الرحلات بين اقليمين أو أكثر .
- ٦- الحل البديل هو خصم المدفوعات المقبولة من قيمة التعويض المحكوم به.
- ٧- ينبغي تحديد المهل الزمنية الفعلية في المخططات.

الشحن

٢١-٤ تتعلق التوصيات التالية بالشروط المقترنة بأسعار الشحن. وتعالج التوصية رقم ٨-٣ مشكلة الافتقار الى الوضوح في تحديد التزامات وكالة الشحن أو شركة الطيران بتسليم الشحنة في وقتها.

أما التوصية رقم ٨-٤ فتعالج مسألة توفير هياكل أسعار الشحن التي يطبقها وكلاء الشحن ومجمعي الشحنات. وتشجع التوصية رقم ٨-٥ على اعلام الجمهور بجميع تفاصيل التعريفات والشروط المتصلة بها.

وبالإضافة إلى هذه التوصيات، تناول المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي لعام ٢٠٠٣ أيضاً القضية الأوسع نطاقاً لتحرير خدمات الشحن الجوي واعتمد بندا نموذجياً لإدراجها الممكن في اتفاقات الخطوط الجوية للدول (انظر الملحق (٤) من هذه الوثيقة). ويمكن الحصول على معلومات إضافية بشأن خدمات الشحن الجوي وتنظيمها في الفصل ٤-٥ من الوثيقة (Doc 9626).

التوصية رقم (٨-٣) الصادرة من فريق الخبراء**المعنى بالأجور والأسعار**

بغية نقادي سوء التفاهم والنزاع بلا داع، ينبغي للدول أن تشجع وكالات الشحن ووكالات جميع الشحنات وشركات الطيران أن تقدم للمنتفعين كل المعلومات الضرورية عن تاريخ تسليم البضاعة في جهة المقصد، وأن تضع ضمانات وأولويات تشتمل على ترتيبات للتعويض في حالة عدم الأداء. وللتشجيع على ذلك، ينبغي للدول أن تراعي الحاجة الى المحافظة على حق الشاحن في اللجوء الى القانون لرد حقه.

التوصية رقم (٨-٤) الصادرة من فريق الخبراء**المعنى بالأجور والأسعار**

رهنًا بالتشريعات الوطنية، ينبغي للدول أن تحث وتشجع وكالات الشحن ووكالات جميع الشحنات التي تعرض النقل بأسعارها الخاصة على أن تعرض هذه الأسعار بشروط لا تقل في مزاياها عن تلك التي تقدمها شركة الطيران المعنية.

التوصية رقم (٨-٥) الصادرة من فريق الخبراء
المعني بالأجور والأسعار

ينبغي للدول أن تشجع شركات الطيران ووكالات الشحن ووكالات تجميع الشحنات على أن تفصح للجمهور بناء على الطلب جميع تفاصيل شروط النقل وتفاصيل الشروط التي تتعلق بأسعار الشحن المنطبقة.

الجزء الخامس

نظم الحجز الآلي

١-٥ سلم المؤتمر الثالث للنقل الجوي بأن نظم الحجز الآلي تقيّد شركات الطيران والمنتهجين بنظام الطيران وبأنها عرضة للانتهاز، فدعا في توصيته رقم ٢٠ الى اجراء دراسة لجميع جوانب نظم الحجز الآلي. وفي عام ١٩٨٨، بعد انجاز هذه الدراسة، أصدرت الأمانة العامة مواد ارشادية (الكتاب الدوري رقم ٢١٤) لمساعدة الدول على وضع سياسات وقواعد لنظم الحجز الآلي. وطلبت الجمعية العمومية في قرارها ٢٧-١٦ الصادر في دورتها السابعة والعشرين المعقودة في عام ١٩٨٩ من المجلس أن يجري دراسات لوضع مدونة قواعد خاصة بنظم الحجز الآلي تصلح للتطبيق العالمي ونفسي الى عقد اتفاق متعدد الأطراف. وأعدت الأمانة العامة مدونة قواعد وملاحظات بشأن تطبيقها، وذلك بمؤازرة مجموعة خبراء من دول متعاقدة ومنظمات دولية. وفي ديسمبر ١٩٩١، اعتمد المجلس مدونة القواعد وقراراً حث فيه الدول على اتباعها.

قرر المجلس أيضا استعراض المدونة في غضون ثلاث سنوات. وفي عام ١٩٩٤ أوصى المؤتمر العالمي للنقل الجوي باستعراض مدونة قواعد الايكاو لكي تتبعها بوصفها أساس تنظيم نظم الحجز الآلي. وفي عام ١٩٩٥، اعتمدت الجمعية العمومية في دورتها الحادية والثلاثين القرار ٣١-١٣ وطلبت فيه أن يكمل المجلس استعراضه للمدونة في ضوء الخبرة المكتسبة من تطبيقها والآثار المترتبة عن الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات، وأن يضع المجلس بندا نموذجيا لتتبعه الدول في نظم الحجز الآلي. وأكمل المجلس بعد ذلك استعراضه للمدونة في يونيو ١٩٩٦ وأصدر نصا منقحا لها وبندين نموذجيين بشأن نظم الحجز الآلي. ويرد في قرار الجمعية العمومية ٣٦-١٥ بيان بسياسة الايكاو المستمرة ازاء نظم الحجز الآلي، وفيما يلي نص ذلك القرار.

وتجدر ملاحظة أن هناك تغييرات مهمة في توزيع شركات الطيران خلال السنوات الأخيرة، بما في ذلك استخدام الإنترنت بشكل متزايد وعلى نطاق واسع لتسويق وبيع منتجات شركات الطيران، مما ينطوي على آثار في التنظيم. ونظر المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي لعام ٢٠٠٣ في هذه المسألة وخلص إلى بعض الاستنتاجات (انظر المرفق الرابع بهذه الوثيقة).

(أ) قرار الجمعية العمومية بشأن نظم الحجز الآلي

٣٦-١٥: المرفق (أ)، القسم الثالث — توزيع منتجات شركات الطيران

لما كان تقدم تكنولوجيا المعلومات والتكنولوجيات الالكترونية قد أثر تأثيرا ملحوظا على طريقة عمل صناعة شركات الطيران، ولا سيما على توزيع منتجاتها.

ولما كانت الايكاو قد وضعت مدونة سلوك لتنظيم وتشغيل نظم الحجز الآلي لتتبعها الدول ووضعت بندين نموذجيين مرتبطين بذلك لتستخدمهما الدول حسب اختيارها في اتفاقاتها للخدمات الجوية.

فإن الجمعية العمومية:

١- تطلب الى المجلس أن يرصد تطورات توزيع منتجات شركات الطيران والممارسات ذات الصلة بها وأن ينشر على الدول المتعاقدة المعلومات عن أهم التطورات.

٢- **تطلب إلى** المجلس أن يستعرض ما إذا كانت هناك حاجة مستمرة لقواعد الايكاو بشأن نظم الحجز الآلي والبنود النموذجية في ضوء التغييرات في التنظيم والصناعة.

(ب) قرار المجلس بشأن اعداد مدونة الايكاو لقواعد نظم الحجز الآلي

٢-٥ استجابة للقرار الذي اعتمد بموجبه المجلس مدونة قواعد نظام الحجز الآلي في ديسمبر ١٩٩١ ولقرار الجمعية العمومية ٣١-١٣، اعتمد المجلس في ١٩٩٦/٦/٢٥ صيغة منقحة لهذه المدونة تحل بكاملها محل الصيغة السابقة. كما اعتمد قرارا يحث فيه الدول على اتباع المدونة الجديدة. ولتعزيز هذه المدونة واستكمالها، وافق المجلس أيضا على بندين نموذجيين لتستخدمهما الدول حسب تقديرها في اتفاقاتها وترتيباتها الثنائية ومتعددة الأطراف.

حيث أن المجلس عندما وافق في ١٩٩١/١٢/١٧ على مدونة قواعد لتنظيم وتشغيل نظم الحجز الآلي عملا بقرار الجمعية العمومية ٢٧-١٦ حث الدول على اتباع تلك المدونة وتعهد بمراجعتها على ضوء الخبرة التي سنكتسب من تطبيقها في الدول المتعاقدة.

وحيث ان مراجعة المدونة على ضوء تعليقات الدول واستنتاجات المؤتمر العالمي للنقل الجوي أظهرت الحاجة الى ادخال تغييرات عليها لابرز مبادئ الشفافية وحق الدخول وعدم التمييز فيما يتعلق بنظم الحجز الآلي بما يفي بحاجات جميع الدول وصناعة النقل الجوي ومستخدمي النقل الجوي.

وحيث ان الجمعية العمومية طلبت في قرارها ٣١-١٣ أن يكمل المجلس مراجعته للمدونة على سبيل الأولوية، وطلبت الى الدول أن تولي اعتبارها الواجب والعاجل لنتائج هذه المراجعة.

وحيث ان الجمعية العمومية طلبت أيضا في قرارها ٣١-١٣ أن ينظر المجلس في وضع بند نموذجي بشأن نظم الحجز الآلي لادراجه في الاتفاقات الثنائية أو الترتيبات متعددة الأطراف بشأن الخطوط الجوية.

فان المجلس

١- **يوافق** على مدونة القواعد المرفقة التي وضعتها المنظمة لتنظيم وتشغيل نظم الحجز الآلي، على أن تحل بالكامل اعتبارا من ١٩٩٦/١١/١ محل المدونة الصادرة في ١٩٩١/١٢/١٧.

٢- **ويحث** الدول المتعاقدة على اتباع هذه المدونة وعلى ابلاغ الأمين العام بذلك.

٣- **ويوصي** بأن تدرج الدول المتعاقدة البندين النموذجيين المرفقين بشأن نظم الحجز الآلي، حسب الاقتضاء، في اتفاقات أو ترتيبات الخطوط الجوية كوسيلة لتعزيز وتكميل مدونة قواعد الايكاو.

٤- **ويتعهد** بأن يراجع مدونة القواعد عندما تقضي الظروف بذلك.

(ج) مدونة قواعد لتنظيم وتشغيل نظم الحجز الآلي

مقدمة

ان مجلس منظمة الطيران المدني الدولي يدرك أن نظم الحجز الآلي تعود بمنافع كبيرة على صناعة النقل الجوي وعلى مستخدمي النقل الجوي على حد سواء. ومع ذلك فان هذه النظم يمكن أن تستخدم أيضا بطرق ضارة. ولأجل تشجيع الممارسات النافعة وتجنب الممارسات الضارة في توزيع منتجات الناقلين الجويين عن طريق نظم الحجز الآلي، وافق المجلس في ١٩٩١/١٢/١٧ على مدونة الايكاو لقواعد نظم الحجز الآلي، وحث الدول على اتباعها.

تعهد المجلس آنذاك بمراجعة المدونة في ضوء التجربة. وخلال تلك المراجعة وضع المجلس في اعتباره مدى قيام الدول المتعاقدة لدى الايكافو بتطبيق مدونة قواعد السلوك، والحاجة الى تقوية فعالية المدونة، وأثر الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات الذي يشمل نظم الحجز الآلي، والاستنتاجات الخاصة بنظم الحجز الآلي التي أصدرها المؤتمر العالمي للنقل الجوي، والقرار المنقح الخاص بنظم الحجز الآلي (٣١-١٣) الذي أصدرته الدورة الحادية والثلاثون للجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي. وقد توصل المجلس الى الاقتناع بأن ثمة حاجة الى نظام أكثر انضباطا يمكن تطبيقه واستخدامه في جميع أنحاء العالم، ولذلك قام المجلس في ١٩٩٦/٦/٢٥ بالموافقة على هذه المدونة المنقحة لتحل محل المدونة الحالية برمتها اعتبارا من ١٩٩٦/١١/١.

لا تحتاج هذه المدونة الى عملية تصديق رسمية ولكن يتوقع من كل دولة متعاقدة تقرر أن تتبعها أن تخطر الايكافو بذلك. والمدونة لا تجب ولا تنسخ أي اجراءات منفردة أو جماعية من قبل الدولة أو الدول فيما يتعلق بتنظيم نظم الحجز الآلي، كما لا تتضمن الاصرار على اتباع اجراء بعينه. وهكذا يمكن للدولة أن تختار اتباع المدونة كآلية للتنظيم، أو أن تطور قواعد وطنية لنظم الحجز الآلي على أساس هذه المدونة، أو أن تعدل قواعدا الوطنية حسب الضرورة لتنتمشى مع المدونة، أو أن تستخدم الأحكام القائمة في التشريعات الخاصة بالتجارة أو المنافسة أيما كان ذلك واردا، أو أن تشترط أو تشجع ترتيبات لمراقبة الذات من قبل بائعي نظم الحجز الآلي والناقلين الجويين والمشاركين، أو أن تستخدم أي مجموعة من هذه الوسائل أو ميثلتها، أو أن تطبقها في علاقاتها الثنائية ومتعددة الأطراف مع الدول الأخرى وذلك بادراج البند النموذجي لنظم الحجز الآلي.

تصف المادة الأولى من المدونة الغرض منها وأهدافها، وترسي المادة الثانية المصطلحات المناسبة، وتحدد المادة الثالثة نطاق تطبيق المدونة. وبلي هذه المواد مواد تحدد التزامات الدول (المادة الرابعة) وبائعي نظم الحجز الآلي (المواد من الخامسة حتى الثامنة) والناقلين الجويين (المادة التاسعة) والمشاركين في نظم الحجز الآلي (المادة العاشرة)، وتتناول المادة الحادية عشرة حماية خصوصية المعلومات الشخصية، أما المادة الثانية عشرة فانها تتعلق بالتطبيق والتفتيح والاستثناءات الخاصة ببعض الأحكام. والمدونة تغطي مجالا سريع التغير حيث أن التطورات السريعة في مجال التكنولوجيا والتنظيم والتجارة تشكل وتدفع أنشطة نظم الحجز الآلي. وبالتالي فان المادة الثانية عشرة تتيح للمجلس أن يراجع المدونة عندما تقضي الظروف بذلك.

ويتبع نص المدونة ملاحظات تكميلية تتعلق بتطبيق كل مادة. وتشرح هذه الملاحظات الغرض والقصد من المواد كما تعين العوامل المناسبة التي يجب أخذها في الاعتبار عند تطبيق المدونة.

المادة الأولى — الغرض

تقوم هذه المدونة على الوضوح وامكانية استخدامها وبعدها عن التمييز، وهي تهدف الى تعزيز المنافسة العادلة بين شركات الطيران وبين نظم الحجز الآلي وتزويد مستخدمي النقل الجوي الدولي بأوسع نطاق ممكن من الخيارات من أجل تلبية احتياجاتهم. وتحقيقا لهذه الغاية تأخذ المدونة في حسابها الممارسات المتداولة في الأسواق حاليا، والمصالح المعنية للبلدان النامية، والحاجة الماسة الى اتساق التنظيمات الوطنية والإقليمية المتنوعة لنظام الحجز الآلي.

المادة الثانية — المصطلحات

في هذه المدونة:

- (أ) "نظام الحجز الآلي (CRS)" يعني نظام كمبيوتر يوفر عرضا للمواعيد والأماكن المتاحة وأسعار الناقلين الجويين يمكن بواسطته اجراء الحجز على خطوط النقل الجوي.
- (ب) "بائع النظام" يعني الطرف الذي يقوم بتشغيل أو تسويق نظام حجز آلي.
- (ج) "الناقل المشترك" يعني الناقل الجوي الذي يستخدم نظاما واحدا أو أكثر للحجز الآلي لتوزيع خدمات نقله الجوي، سواء كبائع للنظام أو نتيجة لاتفاق مع بائع للنظام.
- (د) "المشترك" يعني أي طرف، كوكالة سفر مثلا، يستخدم نظام الحجز الآلي بموجب عقد مع بائع للنظام لبيع خدمات النقل الجوي للجمهور.

المادة الثالثة — نطاق التطبيق

- (أ) تطبيق هذه المدونة على توزيع منتجات خدمات النقل الجوي الدولي بواسطة نظم الحجز الآلي. وعندما تقرر الدولة ضرورة تلبية غرض المادة 1 من المدونة، يجب عليها تطبيق نظم الحجز الآلي التي توفر عروضاً لمواعيد رحلات الناقلين الجويين والأماكن المتوافرة والأسعار، دون أن تكون قادرة على إجراء الحجز.
- (ب) عندما يشمل العرض الرئيسي على شاشة النظام رحلات غير منتظمة، يجب التتويه بذلك كما يجب أن تعرض هذه الرحلات بنفس المواصفات التي تعرض بها الرحلات المنتظمة، ويجب إخطار مستخدمي خدمات النقل الجوي بأي شروط خاصة منطبقة.

المادة الرابعة — التزامات الدول

- على الدولة التي تتبع هذه المدونة أن تقوم بما يلي :
- (أ) تتأكد من اتباع هذه المدونة من قبل الناقلين الجويين والمشاركين (حسب الامكان) وبإعني النظم في أنشطتهم الخاصة بنظم الحجز الآلي في أراضيها.
- (ب) تزيل المعوقات التنظيمية، ان وجدت، التي تعترض الاستثمار في نظم الحجز الآلي في أراضيها من قبل الناقلين الجويين أو الأطراف الأخرى الكائنة في أراضي دولة أخرى تتبع هذه المدونة.
- (ج) تسمح لبائعي النظم الذين يتبعون المدونة أن يوفروا خدمات نظم الحجز الآلي في أراضيها على أساس من التمييز وبما يتمشى مع أي اتفاقات ثنائية أو متعددة الأطراف أو أي ترتيبات تكون الدولة طرفاً فيها.
- (د) تعامل مع جميع بائعي النظم بدون تمييز فيما يخص أنشطة نظم الحجز الآلي في أراضيها.
- (هـ) تسمح بحرية انطلاق المعلومات الضرورية داخل أراضيها وعبر حدودها لتلبية طلبات الحجز وما إليها من مستخدمي النقل الجوي.
- (و) تتشاور مع الحكومات لحل أي نزاع ينشأ مع دولة أخرى تتبع هذه المدونة فيما يخص توزيع منتجات النقل الجوي بواسطة نظم الحجز الآلي ولا يمكن حله بصورة مرضية من قبل الأطراف المعنية بشكل مباشر.
- (ز) لا تسمح للناقلين الجويين وبائعي الأنظمة الداخليين في اختصاصها ولا تطالبهم بأن يتخذوا تدابير تتعارض مع هذه المدونة الا لتزيل بصورة سليمة ومنتاسبة حالات عدم المعاملة بالمثل في نظم الحجز الآلي أو عواقب فشل التشاور بين الحكومات في حل أي منازعات حول نظم الحجز الآلي.

المادة الخامسة — التزامات بائعي النظم ازاء الناقلين الجويين

- يجب على بائع النظام أن يقوم بما يلي:
- (أ) يسمح باشتراك أي ناقل مستعد لدفع الرسوم المطلوبة ولقبول الشروط الموحدة التي يطلبها بائع النظام.
- (ب) لا يشترط على الناقلين أن يشتركوا في نظامه هو على وجه القصر أو في نسبة معينة من أنشطتهم.
- (ج) لا يفرض على الاشتراك في نظامه للحجز الآلي شروطاً غير مرتبطة بشكل مباشر بعملية توزيع منتجات الناقل الجوي عن طريق نظام الحجز الآلي.

- (د) لا يميز بين ناقل وآخر في خدمات نظام الحجز الآلي التي يقدمها، بما في ذلك تسهيل الوصول في الوقت المناسب وبلا تمييز إلى وسائل تحسين الخدمات، وذلك في حدود المواصفات الفنية أو غير ذلك من الاعتبارات التي تقع خارج سيطرة بائع النظام.
- (هـ) يضمن أن الرسوم التي يتقاضاها:
- (١) غير تمييزية.
 - (٢) وليست مبنية على أساس يحول بطريقة غير شريفة دون مشاركة صغار الناقلين.
 - (٣) ومركبة تركيباً معقولاً وترتبط ارتباطاً معقولاً بتكاليف الخدمة المقدمة والمستخدمة، وأن تكون موحدة على وجه الخصوص لكل مستوى خدمة.
- (و) يقدم المعلومات عن رسوم خدمات النظام بالشكل (بما في ذلك، إذا طلب منه، الوسائط الإلكترونية) والتفصيل الكفيلين بالسماح للناقلين المشتركين من التحقق على وجه السرعة من صحة الفواتير.
- (ز) يدرج في العقود بنداً يسمح للناقل الجوي بأن ينهي العقد بموجب إخطار مسبق بالشرطين التاليين:
- (١) ألا يتجاوز ستة أشهر، وألا ينتهي قبل نهاية السنة الأولى.
 - (٢) وأن يكون وفقاً لما ينص عليه القانون الوطني.
- (ح) يدخل المعلومات التي يوفرها له الناقلون المشتركون بقدر متساوٍ من العناية وبلا تمييز وبدقة وفي الوقت المناسب وذلك في الحدود التي تفرضها طريقة الإدخال التي يختارها الناقل المشترك.
- (ط) لا يتلاعب في المعلومات التي يوفرها له الناقلون بأي طريقة تؤدي إلى عرض المعلومات على الشاشة بصورة غير دقيقة أو بشكل فيه تمييز.
- (ي) يوفر في نظامه للحجز الآلي أي معلومات تخص بطريقة مباشرة أي حجز وعلى أساس من المساواة للمشارك المعني ولجميع الناقلين المعنيين بالخط الذي يشمل الحجز، ولا يقدم هذه المعلومات لأي أطراف أخرى بدون موافقة خطية من الناقلين المعنيين ومستخدمي النقل الجوي.
- (ك) لا يميز بين الناقلين المشتركين في توفير المعلومات الناتجة من نظام الحجز الآلي بصورة إجمالية وبلا أسماء، باستثناء المعلومات المالية الخاصة بنظام الحجز الآلي نفسه.

المادة السادسة — التزامات بائعي النظم إزاء المشتركين بالنسبة للترتيبات التجارية

يجب على بائع النظام أن يلتزم بما يلي:

- (أ) ألا يميز بين المشتركين في خدمات نظام الحجز الآلي التي يقدمها.
- (ب) ألا يقيد حرية وصول المشتركين إلى نظم الحجز الآلي الأخرى بأن يطلب منهم أن يقتصروا على استخدام نظامه للحجز الآلي أو بأي وسيلة أخرى.
- (ج) ألا يفرض رسوماً تختلف قيمتها الكلية أو الجزئية حسب هوية الناقلين الذين يقوم المشترك ببيع خدماتهم الجوية.
- (د) ألا يشترط على المشتركين أن يستخدموا نظام الحجز الآلي لبيع خدمات ناقل جوي بعينه دون غيره.

- (هـ) ألا يربط بين أي ترتيبات تجارية تنص على بيع خدمات أي ناقل جوي معين وبين قيام المشترك باختيار أو استعمال نظام الحجز الآلي لبائع النظام.
- (و) ألا يشترط على المشتركين أن يستخدموا وحداته الطرفية وألا يمنعهم من استخدام معدات أو برامج كمبيوتر تمكنهم من التحول من نظام إلى آخر للحجز الآلي، ومع ذلك يمكنه أن يشترط أن تكون هذه المعدات والبرامج متوافقة فنيا مع نظامه للحجز الآلي.
- (ز) ألا يشترط على المشتركين أن يوقعوا عقوداً:
- (١) تزيد على خمس سنوات.
 - (٢) لا يمكن للمشارك أن يلغياها في أي وقت بعد مرور سنة بموجب اخطار وبدون المساس بحق استرداد التكاليف الفعلية.
 - (٣) تتضمن شروطاً يتعذر بسببها إنهاء العقد.

المادة السابعة — التزامات بائعي النظم بشأن عرض المعلومات

يجب على بائع النظام أن يقوم بما يلي :

- (أ) يوفر عرضاً رئيسياً أو أكثر لمواعيد الناقلين الجويين والأماكن المتاحة لديهم وأسعارهم تبين بشكل عادل ولا تميزي وشامل وحيادي مع مراعاة ما يلي :
- (١) عدم التأثر بشكل مباشر أو غير مباشر بهوية الناقلين المشتركين أو بهوية المطار.
 - (٢) ترتيب المعلومات بشكل متساو بالنسبة لجميع الناقلين المشتركين وبالنسبة لكل زوج مدن.
- (ب) يضمن أن كل عرض رئيسي متاح سيظل كامل التشغيل وسهل الاستعمال بنفس سهولة استعمال أي عرض آخر يوفره.
- (ج) يوفر دائماً عرضاً رئيسياً، إلا إذا تسلم طلباً محدداً من أحد مستخدمي النقل الجوي باستخدام عرض آخر.
- (د) أن يتبع في ترتيب الخدمات في العرض الرئيسي، وفي اختيار وتنظيم رحلات التوصيل أساساً موضوعية (مثل مواعيد المغادرة والوصول، والوقت الاجمالي المنصرم بين بدء المغادرة من المطار الأصلي ونهاية الوصول إلى مطار المقصد، والطريق الجوي، وعدد مرات التوقف، وعدد رحلات التوصيل، والأسعار، وما إلى ذلك).
- (هـ) يوفر للمشاركين أيًا مما يلي :
- (١) عرضاً رئيسياً لرحلات الطيران مرتبة على أساس مواعيد سفر جميع الرحلات المباشرة بدون توقف، ثم مواعيد الرحلات المباشرة الأخرى التي لا تستدعي تغيير الطائرة، ثم جميع رحلات التوصيل حسب طول وقت الرحلة الاجمالي.
 - (٢) عرضاً رئيسياً لرحلات الطيران بأي ترتيب مبين على أسس موضوعية.
 - (٣) عروضاً رئيسية مبنية على أساس (١) و (٢).
- (و) يراعى عند ترتيب الخدمات في عرض رئيسي ألا يحصل أي ناقل على ميزة غير عادلة.
- (ز) يبين بوضوح ما يلي في أي عرض رئيسي للمعلومات عن المواعيد :

- (١) ما هي الرحلات غير المنتظمة، وما اذا كان من المقرر تغيير طائرة أثناء الرحلة، وما اذا كان رمز الهوية الذي يستخدمه الناقل الجوي ينتمي الى ناقل جوي آخر، واسم الناقل الفعلي لكل رحلة، وعدد مرات التوقف المقررة في الرحلة، وأي تغييرات في القطاعات الأرضية أو المطارات.
- (٢) أن المعلومات المعروضة والخاصة بالخدمات المباشرة ليست شاملة اذا كانت معلومات الناقلين المشتركين الخاصة بالخطوط المباشرة غير كاملة لأسباب فنية أو اذا كان من المعروف أن هناك خطوطا مباشرة يشغلها ناقلون غير مشتركين ولم تدرج في العرض.
- (ح) يختار أكبر قدر ضروري من الخيارات المتاحة (فردية أو متعددة) للنقط الموصلة على أساس غير تمييزي لضمان مجال واسع للاختيار، وذلك عندما يختار وينظم خطوط التوصيل التي سيبنيها في العرض الرئيسي.
- (ط) لا يعرض سهوا أو اهمالا معلومات غير دقيقة أو مضللة.
- (ي) يدرج شروطا مناسبة في تعاقده مع كل مشترك تضمن احترام المشترك لأحكام المادة العاشرة اذا كان من الصعب على الدولة أن تتحقق من هذا الاحترام.
- (ك) يسمح لكل ناقل معني — لغاية ثلاثة ناقلين كحد أقصى — بعرض رحلاته على حدة برمز هويته اذا كان الناقل عضوا في مشروع مشترك أو في ترتيبات تعاقدية تنص على أن يأخذ ناقلان أو أكثر مسؤولية مستقلة عن عرض وبيع رحلة أو مجموعة رحلات.

المادة الثامنة — الالتزامات الأخرى لبائعي النظم

يجب على بائع النظم أن يلتزم بما يلي:

- (أ) يوفر، كتابة وفي الوقت المناسب، وبناء على طلب مكتوب من أي طرف معني، معلومات عن الخدمات التي يقدمها نظام الحجز الآلي، وعن رسوم الانتفاع، وعن اجراءات لادخال وتخزين المعلومات في نظام الحجز الآلي، وعن الطرق التي يستخدمها لتطوير وتعديل وتحديث المعلومات المعروضة على المشتركين.
- (ب) يمتنع عن الممارسات التي تكبح أو تعوق المنافسة بين بائعي النظم وبعضهم أو بين الناقلين الجويين وبعضهم.

المادة التاسعة — التزامات الناقلين الجويين

يجب على الناقل الجوي أن يلتزم بما يلي :

- (أ) يكون مسؤولا عن دقة المعلومات التي يقدمها الى بائع النظم لادخالها في نظام الحجز الآلي.
- (ب) عندما يقدم المعلومات عن خطوط النقل الجوي الى بائعي النظم :
- (١) يضمن أنه لا يعرض الخطوط عرضا خاطئا.
- (٢) يبين بوضوح ما هي الرحلات غير المنتظمة، وما اذا كان من المقرر تغيير الطائرة أثناء الرحلة، وما اذا كان رمز الهوية الذي يستخدمه الناقل الجوي ينتمي الى ناقل جوي آخر، واسم الناقل الفعلي لكل رحلة، وعدد مرات التوقف المقررة في الرحلة، وأي تغييرات في القطاعات الأرضية أو المطارات.
- (ج) لا يرفض الا لأسباب فنية أو تجارية مشروعة الاشتراك في أي نظام للحجز الآلي يستخدمه المشتركون في دولة يحتل الناقل فيها مركزا مهيمنًا في السوق، وذلك اذا كان له صلة مالية أو أي صلة أخرى بنظام حجز آلي آخر (فيما عدا ما ينشأ نتيجة لاتفاق اشتراك مع بائع النظم).

- (د) لا يرفض الا بموجب القانون أن يوفر المعلومات عن المواعيد والأسعار لبائع نظام يستخدم المشتركون نظامه للحجز الآلي في الدولة موطن الناقل، وذلك اذا كان يوفر بالفعل هذه المعلومات لبائع نظام آخر يستخدم المشتركون نظامه للحجز الآلي في تلك الدولة.
- (هـ) لا يشترط على المشتركين أن يستخدموا نظام حجز آلي بعينه لمبيعات خطوطهم الجوية، ولا يربط بين أي ترتيبات تجارية معقدة مع المشتركين بشأن بيع خدمات الخطوط الجوية وبين اختيار أو استعمال المشترك لأي نظام حجز آلي بعينه في أي من الحالتين التاليتين :
- (١) عندما تكون للناقل مصلحة مالية أو عندما يكون مرتبطا بنظام الحجز الآلي هذا.
- (٢) عندما يحبذ هذا الأمر بشكل غير عادل نظام الحجز الآلي هذا.

المادة العاشرة — التزامات المشتركين

يجب على المشترك أن يلتزم بما يلي :

- (أ) يستخدم أو يوفر عرضا رئيسيا لكل عملية في شروط المادة السابعة ما لم يكن أحد المنتفعين بالنقل الجوي قد بين أنه يفضل عرضا آخر.
- (ب) لا يتلاعب بالمعلومات التي يوفرها نظام الحجز الآلي بطريقة تسفر عن اعطاء المنتفع بالنقل الجوي معلومات غير دقيقة أو مضللة.
- (ج) يكون مسؤولا عن دقة أي معلومات يدخلها في نظام الحجز الآلي.
- (د) يخطر المنتفع بالنقل الجوي بما اذا كانت الرحلة غير منتظمة أو مشروطة بشروط خاصة اذا كان نظام الحجز الآلي يتضمن رحلات غير منتظمة.
- (هـ) يخطر مستخدم النقل الجوي بما اذا كان من المقرر تغيير الطائرة أثناء الرحلة، وما اذا كان رمز الهوية الذي يستخدمه أحد الناقلين الجويين ينتمي الى ناقل جوي آخر، واسم الناقل الفعلي لكل رحلة، وأي تغييرات في القطاعات الأرضية والمطارات في كل رحلة.
- (و) لا يقوم بأي حجز صوري بواسطة نظام حجز آلي.

المادة الحادية عشرة — حماية خصوصية المعلومات الشخصية

- (أ) يجب على الدول أن تتخذ التدابير المناسبة التي تضمن حماية خصوصية البيانات الشخصية لجميع الأطراف المشتركة في عمليات نظم الحجز الآلي.
- (ب) الناقلون الجويون وبائعو النظم والمستخدمون والأطراف الأخرى المشتركة في النقل الجوي مسؤولون عن حماية خصوصية المعلومات الشخصية المدرجة في نظم الحجز الآلي التي يستعملونها، ولا يجوز لهم الادلاء بأي من تلك المعلومات بدون موافقة الراكب.

المادة الثانية عشرة — التطبيق والتنقيح والاستثناء

- (أ) يبدأ سريان هذه المدونة اعتبارا من ١٩٩٦/١١/١. ويمكن للمجلس أن ينقحها عندما يرى أن الظروف تقتضي ذلك، على أن تجب كل مدونة منقحة المدونة السابقة برمتها.
- (ب) يجب على الدولة التي تلتزم باتباع هذه المدونة أن تعلن عن ذلك بتوجيه اخطار الى المنظمة. ويجب على الدولة التي تقرر عدم الاستمرار في هذا الالتزام أن تعلن عن ذلك بتوجيه اخطار الى المنظمة.

- (ج) يمكن لأي دولة صنفها الأمم المتحدة في عداد الدول النامية وأخطرت المنظمة بأنها تتبع المدونة أن تعزف عن اتباع الفقرة (ج) من المادة الرابعة لغاية ٢٠٠٠/١٢/٣١ بالشرطين التاليين:
- (١) أن تخطر المنظمة بذلك.
- (٢) أن يكون هذا الاجراء متخذاً وفقاً لأي اتفاقات أو ترتيبات ثنائية أو متعددة الأطراف تكون الدولة طرفاً فيها.
- (د) يجب على الدولة التي أخطرت ايكوا بالتزامها باتباع المدونة وسمحت أو طالبت باجراءات لا تتماشى مع هذه المدونة وفقاً للفقرة (ز) من المادة الرابعة أن تخطر المنظمة بهذه الاجراءات.
- (هـ) سيقوم المجلس بصفة دورية باعلام الدول بالاطارات الواردة وفقاً للقرارات (ب) الى (د) أعلاه.
- (و) تعفي نظم الحجز الآلي متعددة المنافذ من اتباع الفقرات (ح) الى (ك) من المادة الخامسة والفقرات (أ) الى (هـ) الى جانب الفقرة (ك) من المادة السابعة.

(د) ملاحظات حول تطبيق مدونة قواعد السلوك

المادة الأولى — الغرض

توفر المدونة ارشادا للتطبيق العالمي في شكل مبادئ عامة بشأن تشغيل نظم الحجز الآلي وتنظيمها. وتقوم الالتزامات المنصوص عليها في المدونة بالنسبة للدول وللناقلين الجويين ولبائعي الأنظمة والمشاركين على المنافسة العادلة والوضوح وعدم التمييز الى جانب مراعاة الممارسات المتداولة حالياً في الأسواق، والمصالح المعينة للبلدان النامية. وتم ادراج نهج عامة من أجل الحاجة الماسة الى اتساق التنظيمات الوطنية والإقليمية المتنوعة لنظام الحجز الآلي عند الاقتضاء. وتم ادراج هذه البدائل عندما تستخدم السلطات التنظيمية سبلا مختلفة لتحقيق نفس الأغراض. ويجوز للدولة التي تختار اتباع المدونة توسيع نطاق تنظيم نظام الحجز الآلي بشكل يتجاوز أحكام المدونة، بشرط ألا يتعارض هذا التوسيع مع المدونة وغرضها.

المادة الثانية — المصطلحات

نظام الحجز الآلي (CRS) [الفقرة أ)]

يحدد هذا المصطلح عنصرين أساسيين لتعريف نظام حجز آلي لأغراض هذه المدونة، ألا وهما القدرة على، أولاً: توفير شاشات عرض للمواعيد والأماكن المتاحة والأسعار الخاصة بالناقلين الجويين، وثانياً: القيام بعمليات الحجز لخدمات النقل الجوي. ان تقديم المعلومات عن عدة ناقلين جويين هو ما يميز نظام حجز آلي يخضع للمدونة عن نظام يقوم بتشغيله ناقل جوي واحد مستخدماً اسمه وبذلك فهو مرتبط بخدمات ذلك الناقل الجوي بالذات. أما العنصر الأساسي الثاني، القدرة على القيام بعمليات الحجز لخدمات النقل الجوي فإنه يميز نظام الحجز الآلي كما تعرفه المدونة عن نظام آلي (نظام كمبيوتر) لا يوفر الا معلومات عن مواعيد وأسعار الناقلين الجويين مثلاً كنسخة الكترونية من أدلة شركات الطيران المتعددة (مثل دليل اي. بي. سي. ABC للخطوط الجوية في العالم والدليل الرسمي للخطوط الجوية). وتقدم نظم الحجز الآلي الحديثة مجموعة كبيرة متنوعة من الوسائل الأخرى المتصلة بتسويق وبيع النقل الجوي مثل الوصول الى الأنظمة الخاصة بكل ناقل جوي واصدار التذاكر وهي وسائل لا يتطلبها أو يحددها أو يستثنىها هذا التعريف.

ويشمل المصطلح ما يسمى بنظم الحجز الآلي متعددة المنافذ (أي تلك التي توفر للمشاركين وسائل اتصال مباشرة بشاشات عرض نظم الحجز الآلي الخاصة بكل ناقل جوي عن طريق مركز وصل أو ربط مشترك) رغم أن مثل هذه النظم معفاة في المادة الثانية عشرة (و) من بعض

التزامات بائعي الأنظمة التي لا تقدر فنيا على الوفاء بها. وحاليا لا يوجد الا عدد قليل جدا من هذه النظم التي تختلف عن النظم ذات شاشات العرض الرئيسية لناقلين متعددين والتي تعمل على النطاق العالمي، في أنها تعمل على نطاق وطني أو اقليمي. وقد تم ادراج هذه النظم لكي يكون لنظم الحجز الآلي من النوعين، على قدر ما هو مستطاع، نفس الالتزامات ولكي تتبع نفس قواعد السلوك.

وقد تتطلب بعض الدول قدرا من ملكية ناقل جوي لنظام الحجز الآلي كشرط قانوني يخول لسلطات النقل الجوي تنظيمه. ورغم أن هذا المصطلح لا يتطلب مثل هذه الملكية فإنه أيضا لا يحول دونها وكما هو مبين أدناه، فإن نظم الحجز الآلي التي تدخل في نطاق التعريف في المدونة مملوكة لناقلين جويين. ومع ذلك فإن على الدول التي تشترط ملكية الناقلين الجويين لنظم الحجز الآلي كأساس لتنظيم هذه النظم أن تدرك أن هيئات مختلفة غير مملوكة لناقلين جويين يمكن أن تدخل ضمن تعريف المدونة لنظم الحجز الآلي. وعلى أي حال فإن على الدول أن تضمن تنظيم جميع نظم الحجز الآلي التي تنطبق عليها هذه المدونة تنظيما عادلا ولا تمييزي.

بائع النظام [الفقرة ب)]

كانت نظم الحجز الآلي في أول عهدها مملوكة عادة لناقلين جويين يشغلها كل منهم مباشرة. أما اليوم فإن نظم الحجز الآلي الكبرى يملكها في الغالب مجموعات من الناقلين ويتم تشغيلها كأعمال تجارية مستقلة. وبغض النظر عن يملك نظام الحجز الآلي أو يتحكم فيه في نهاية الأمر، فإن هذه الفقرة تعرف بائع النظام على أنه الهيئة أو الجهة التي تشغل أو تسوق نظام الحجز الآلي المعني، أي أنه يتوقع أن تكون الجهة (أو الجهات) التي يتعاقد معها المشترك في نظام الحجز الآلي، ويمكن أيضا أن تشمل (حسب الاقتضاء) أي جهة ذات صلة تخضع لسلطة الجهاز التنظيمي مثل الناقل المالك كليا أو جزئيا لنظام الحجز الآلي.

الناقل المشترك [الفقرة ج)]

رغم أن الناقلين المشتركين عادة يدخلون في اتفاق مع أحد بائعي النظم ويدفعون رسوما مقابل الخدمات المختلفة التي يوفرها لهم فإن المصطلح يمكن أن يشمل أيضا بائع النظام نفسه في تلك الحالات التي يكون فيها البائع ناقلا جويا أو عدة ناقلين جويين. ليس كل الناقلين الذين تشمل نظم الحجز الآلي خطوطهم الجوية ناقلين مشتركين. فبعض بائعي النظم يفضلون عرض معلومات تتعلق بناقلين جويين آخرين (سيدعون في هذه الملاحظات باسم "ناقلين غير مشتركين") وكثيرا ما يخطرون المشتركين بضرورة الاتصال بالناقل مباشرة لأجراء الحجز.

المشترك [الفقرة د)]

لا يعتبر مستخدمو نظام الحجز الآلي "مشتركين" الا اذا استخدموا نظام الحجز الآلي لبيع خدمات النقل الجوي للجمهور. ويعني هذا التحديد أن معظم المشتركين في نظم الحجز الآلي هم وكلاء السفر.

المادة الثالثة – نطاق التطبيق

التطبيق الاعتيادي للمدونة [الفقرة أ)]

صممت المدونة بصورة عامة لتطبيق على توزيع منتجات خدمات الركاب في الرحلات الجوية الدولية بواسطة نظم الحجز الآلي. وعندما تقرر الدول ذلك، فهي تنطبق أيضا على نظم معلومات الكمبيوتر (تلك التي لا تتمتع بقدرة على اجراء حجوزات).

ورغم أن المدونة لا تنطبق على منتجات خدمات الركاب في الرحلات الجوية الداخلية، فإن للدول أن تستعمل المدونة لتنظيم ناحية النقل الجوي هذه. ومن أجل الاتساق ولأسباب أخرى (مثل زيادة النفقات والصعوبات الفنية في توفير شاشات عرض منفصلة للخدمات المحلية والدولية) فإنه من الأرجح أن تحبذ الدول اتباع نفس قواعد السلوك الخاصة بنظم الحجز الآلي لكل من الخدمات المحلية والدولية.

ويدخل في نطاق المدونة، ولكنه لا يقتصر عليه، توزيع منتجات خدمات النقل الجوي الدولية بواسطة نظم الحجز الآلي على المشتركين. وبالنسبة للتوزيع بواسطة وسائل أخرى، مثل التوزيع المباشر لمستخدمي النقل الجوي بواسطة شبكات الاتصالات والكمبيوترات الشخصية فإنها قد تدخل في نطاق المدونة وهذا يتوقف على ما اذا كانت الجهات المعنية ينطبق عليها تعريفات " بائعي النظم " أو " المشتركين". والمبدأ العام الذي يحكم نطاق المدونة هو أن نظم الحجز الآلي التي تستخدم لتوزيع منتجات خدمات النقل الجوي بصورة مباشرة أو غير مباشرة على مستخدمي النقل الجوي والتي يتم بواسطتها عمل الحجز في مثل هذه الخدمات تخضع لنفس القواعد والالتزامات.

وباستثناء المجالات التي حددت فيها الدول انطباق المدونة على خدمات معلومات الكمبيوتر، فإن المدونة لا تنطبق على النظم التي تقتصر على تقديم المعلومات مثل قاعدة البيانات الالكترونية التي يتم تسويقها باسم " الدليل الرسمي للخطوط الجوية "، وشبكات السفر المتعددة المتوفرة على الانترنت (عندما لا تتمتع بقدرة على اجراء الحجوزات).

وتبعا لتعاريف نظام الحجز الآلي والمشارك في المادة الثانية، فإن المدونة لا تنطبق على الآتي :

- الأجزاء التي لا تختص بالنقل الجوي في أي نظام (مثلا تلك التي تتعلق بالرحلات السياحية الشاملة، والاقامة وإيجار السيارات وما الى ذلك).
- الأنظمة التي يستخدمها ناقل جوي بشكل منفرد داخلي أو في مكاتب البيع التابعة له هو (على أساس أن أي شخص يتصل مباشرة بناقل معين يتوقع أن تقدم له منتجات ذلك الناقل بالذات).
- الأنظمة التي لا تستخدم لبيع النقل الجوي للجمهور مثل أقسام خدمات السفر في المؤسسات المختلفة.

الرحلات غير المنتظمة [الفقرة ب)]

صممت نظم الحجز الآلي في بداية الأمر لتسويق وبيع منتجات خدمات النقل الجوي المنتظمة، وقد عكست اللوائح والمدونات الوطنية والدولية ذلك الوضع. أما منتجات خدمات النقل الجوي غير المنتظمة فإن تشغيلها وتسويقها وبيعها للجمهور كان وما يزال يتم بصورة مختلفة تماما. وقد تم ادراجها (الخدمات غير المنتظمة) في الأجزاء التي لا تختص بالنقل الجوي من نظم الحجز الآلي كأحد مكونات الرحلات السياحية الشاملة (والتي يشار إليها أحيانا بعبارة " المنتجات المجمعّة" [المحزومة]). ولأنها كذلك فإنه لا يتم بيعها على أساس أنها خدمات نقل جوي في حد ذاتها وبذلك فإنها لا تخضع لقواعد المدونة.

ومع ذلك، ففي السنوات الأخيرة، في بعض الدول والأقاليم، أخذت الفروق بين الرحلات الدولية المنتظمة وغير المنتظمة تضحل بصورة ملحوظة مما يؤدي الى إمكان ادراج الرحلات غير المنتظمة في الأجزاء المتعلقة بخدمات النقل الجوي في نظم الحجز الآلي (أي في شاشات العرض الرئيسية). وتنطبق المدونة على الرحلات غير المنتظمة على أساس المبدأ العام في الفقرة الفرعية (1) أن تفي بنفس الشروط التي تنطبق على منتجات الخدمات الجوية المنتظمة بما في ذلك التزامات الناقلين الجويين. وهذا سيتطلب، كإجراء عملي، تغييرات كبيرة في الطريقة التي كان يتم بها تقليديا تشغيل وتسويق الرحلات غير المنتظمة. ومع ذلك فإذا كان مشغلو الرحلات غير المنتظمة مستعدين لعمل التغييرات اللازمة والتعهد بالالتزامات الضرورية فإنه ينبغي السماح لهم باستخدام نظم الحجز الآلي لتسويق منتجاتهم للخدمات بنفس طريقة مشغلي الرحلات المنتظمة.

وهناك ثلاث خطوات ضرورية للتأكد من أن المشتركين ومستخدمي النقل الجوي يمكنهم تمييز الرحلات غير المنتظمة في شاشات العرض الرئيسية وأن الركاب المحتملين يتم إخطارهم بالرحلات غير المنتظمة والشروط المتعلقة بها. والخطوة الأولى المطلوبة (في المادة التاسعة ب) (2) هي أن الناقلين الجويين عليهم في المعلومات التي يقدمونها لبائعي النظم أن يميزوا كرحلة غير منتظمة أي خدمة لا ينطبق عليها التعريف التالي لخدمة جوية دولية منتظمة كما أقرها مجلس إيكاو :

"الخط الجوي الدولي المنتظم هو سلسلة من الرحلات تتميز بكل الخصائص التالية:

- (أ) أن يعبر المجال الجوي لأراضي أكثر من دولة.
- (ب) أن يتم أدائه بواسطة طائرة لنقل الركاب أو البريد أو البضائع لقاء مقابل وبحيث تكون كل رحلة متاحة للاستخدام من قبل أفراد الجمهور.

ج) يتم تشغيله لخدمة الحركة الجوية بين نفس النقطتين أو النقط، اما

١) بمقتضى جدول زمني منشور، أو

٢) برحلات منتظمة ومتكررة بحيث تشكل سلسلة تتبع نظاما يسهل التعرف عليه".

أما الخطوة الثانية لتعزيز شفافية الرحلات غير المنتظمة فهي أنه على البائعين أن يبينوا بوضوح هذه الرحلات في عروضهم الرئيسية (كما تتطلب المادة السابعة ز ١)). والخطوة الثالثة هي أن يقوم المشتركون باخطار الركاب المحتملين بما اذا كانت الرحلة غير منتظمة وبأي شروط خاصة بها (المادة العاشرة د)).

المادة الرابعة – التزامات الدول

رغم أنه في معظم الحالات تضطلع الدول بهذه الالتزامات منفردة فانه من المتوقع أن أي دولة تقوم بالاشتراك مع دولة أخرى (أو دول أخرى) في اتباع المدونة تضمن أن الاجراءات المتخذة بشكل جماعي تفي بالتزاماتها.

الاتباع [الفقرة أ]

على كل دولة تتبع المدونة أن تتأكد من امتثال بائعي النظم لها والناقلين الجويين والمشاركين في أنشطتهم الخاصة بنظم الحجز الآلي في أراضيها، أينما أمكن عمليا. وبالإضافة الى ذلك، يتعين أيضا على الدول التي قررت وفقا للفقرة أ) من المادة الثالثة وجوب انطباق المدونة على خدمات معلومات الكمبيوتر أيضا أن تحدد كيفية ضمان الامتثال للنظم التي تقتصر على المعلومات فقط. وللدول أن تتبع وسائلها الخاصة لتحقيق الاتباع. وفي الظروف الاعتيادية تكون القواعد المعنية جزءا من اللوائح التي تنظم بها الدول النقل الجوي. وربما كان لبعض الجهات المنظمة امكانات تنفيذ محدودة، خصوصا فيما يتعلق بالمشاركين، وهذا يدخل في الاعتبار باستخدام العبارة المقيدة " أينما أمكن عمليا ". وفي بعض الدول قد تغطي تشريعات أكثر عمومية بعض أوجه المدونة (مثلا تلك التي تغطي التنافس والتجارة وحماية المعلومات وما الى ذلك).

ملكية نظم الحجز الآلي [الفقرة ب]

لما كان العديد من نظم الحجز الآلي الآن مملوكا لعدة ناقلين جويين أو تحت سيطرتهم (لا لناقل واحد بمفرده)، ولما كانت نظم الحجز الآلي الكبرى يتم تشغيلها في الأغلب كجهات تجارية منفصلة، وتحت تأثير لوائح التنظيم الحكومية، فان منافع النقل الجوي التي كانت تعود في الأصل للناقل الذي يملك أو يسيطر على نظم الحجز الآلي قد تم تقليصها الى حد بعيد. ونظرا لأهمية نظم الحجز الآلي في تسويق منتجات الخدمات الجوية ونظرا الى أنه من المرغوب فيه تعزيز تشغيل هذه الأنظمة بطريقة عادلة متنافسة لا تمييزية فانه من المستحب أن يجرى توسيع ملكية نظم الحجز الآلي أو السيطرة عليها بقدر الامكان بما في ذلك زيادة اهتمام الناقلين الجويين والجهات الأخرى في الدول النامية. وبناء عليه فان هذه الفقرة تدعو الدول الى ازالة المعوقات التنظيمية، ان وجدت، للاستثمار في نظم الحجز الآلي الكائنة في أراضيها من قبل الناقلين الجويين أو الأطراف الأخرى الكائنة في أراضي دولة أخرى تتبع المدونة. والقصد من هذا الشرط هو تشجيع المعاملة بالمثل في ازالة المعوقات التنظيمية للاستثمار في نظم الحجز الآلي بين الدول التي تتبع المدونة وعدم تطليها بالنسبة للدول التي لا تتبع المدونة. ومع ذلك فان المدونة لا تمنع الدول من ازالة مثل هذه المعوقات أمام دول لا تتبع المدونة اذا رغبت في ذلك.

الوصول الى السوق [الفقرة ج]

على كل دولة تتبع المدونة أن تسمح لبائعي النظم الذين يتبعون المدونة أن يقدموا خدماتهم لنظم الحجز الآلي في أراضيها بشرطين. الأول هو شرط المعاملة اللاتمييزية وفقا لهدف المادة ٤٤ من اتفاقية الطيران المدني الدولي (شيكاغو ١٩٤٤) لتجنب التمييز بين الدول. والشرط الثاني هو أن يكون توفير مثل هذه الخدمات متساوقا مع أي التزامات على الدولة نتيجة لاتفاقيات أو ترتيبات ثنائية، أو متعددة الأطراف تكون الدولة طرفا فيها. ويشمل ذلك على سبيل المثال الشروط، في الاتفاقيات الثنائية، التي تتعلق على وجه التعيين بوصول نظم الحجز الآلي الى السوق، أو بجمل أكثر عمومية مثل تلك التي تتعلق باتاحة الفرص بشكل عادل ومتكافئ للتنافس في سوق النقل الجوي (والتي قد يقرنها ناقل جوي أجنبي

بتوفير خدمات نظام حجز آلي يقدم عرضاً رئيسياً). وتشمل الاتفاقات المتعددة الأطراف على سبيل المثال الالتزامات التي تضطلع بها الدول الأطراف في الاتفاق العام لتجارة الخدمات وبذلك تساعد على تجنب أي تعارض بين التزامات الدول التي تتبع المدونة وتكون في نفس الوقت أطرافاً في الاتفاق العام لتجارة الخدمات. وتشمل الترتيبات المتعددة الأطراف اللوائح المنظمة لنظم الحجز الآلي أو المدونات التي تطبق على أساس اقليمي مثلما في حالة الاتحاد الأوروبي واللجنة الأوروبية للطيران المدني.

عدم التمييز [الفقرة د]]

على كل دولة تتبع المدونة أن تتعامل مع كل بائعي النظم، سواء كانوا مواطنين أو أجانب، بدون تمييز. وعلى سبيل المثال فإن أي شروط قطرية تنطبق على بائعي النظم فيما يتعلق بالوصول الى واستخدام وسائل الاتصالات وباختيار واستخدام الأدوات الفنية والبرامج وتركيب الآلات أو أي أوجه تشغيل أو مبيعات نظم الحجز الآلي لا ينبغي أن يؤدي الى تفضيل بائع نظام على بائع آخر.

حرية تدفق المعلومات الخاصة بنظم الحجز الآلي [الفقرة ه]]

حتى يمكن تلبية طلبات الحجز وغيرها من المنتفعين بالنقل الجوي يحتاج الناقلون الجويون الى حرية انطلاق المعلومات ذات الصلة داخل الأراضي الوطنية وعبر حدودها. ومع ذلك ففي المقابل يجب أن تكون هناك ضوابط خاصة بخصوصية المعلومات الشخصية والتي تغطيها المادة الحادية عشرة.

العمليات الاستشارية بين الحكومات [الفقرة و]]

القصد من هذا الشرط هو التأكد من أن كل دولة تتبع المدونة ستستخدم الى أقصى حد ممكن عملياً آلية فض النزاع المقبولة دولياً وهي استخدام الاستشارات بين الحكومات لحل أي نزاع خاص بنظم الحجز الآلي ينشأ مع دولة أخرى تتبع المدونة بدلاً من السماح لأطراف خاصة (الناقلين الجويين وبائعي النظم) أو مطالبتهما بأن تتخذ إجراءات أحادية. وللدولة التي تتبع المدونة أيضاً أن تستخدم مثل هذه الاستشارات في النزاعات التي تنشأ مع دول لا تتبع المدونة.

تدابير تتعارض مع المدونة [الفقرة ز]]

تحدد هذه الفقرة حالتين من المقبول فيهما لدولة تتبع المدونة أن تسمح للناقلين الجويين أو بائعي الأنظمة الداخليين في نطاق سلطتها أو أن تتطلب منهم أن يتخذوا تدابير تتعارض معها.

وأول الحالتين هو الحاجة الى الرد على عدم المعاملة بالمثل فيما يتعلق بنظم الحجز الآلي في دولة لا تتبع المدونة. وهذا ضروري لأن الناقلين الجويين في الدول التي لا تتبع المدونة يتوقع أن يستفيدوا من بعض شروط المدونة، مثل تلك التي تضمن الاشتراك في نظام حجز آلي (المادة الخامسة، الفقرة أ)) أو تلك التي تتطلب عروضاً رئيسية للمعلومات الخاصة بالناقلين المشتركين (المادة السابعة، الفقرات من ب) الى ح)) أو تلك الخاصة بالمعلومات التي ينتجها نظام الحجز الآلي (المادة الخامسة، الفقرتان ي) و ك)). وإذا لم تكن هذه المنافع متبادلة في دولة لا تتبع المدونة (مثلاً إذا رفض بائع نظام في تلك الدولة مشاركة ناقل جوي من دولة تتبع المدونة) فإنه من حق الدول التي تتبع المدونة أن تمسك هذه المنافع. وقد ينشأ عدم المعاملة بالمثل أيضاً عندما تستخدم دولة نامية الاستثناء المنصوص عليه في المادة الثانية عشرة ج).

والحالة الثانية هي إذا فشلت العمليات الاستشارية بين الحكومات مع دولة أخرى تتبع المدونة (كما تصف الفقرة و) من هذه المادة) أو مع دولة لا تتبع المدونة في حل أي نزاع خاص بنظم الحجز الآلي.

وفي كلتا الحالتين فإنه يجب ألا يسمح للناقلين الجويين أو بائعي النظم أو يتطلب منهم الا اتخاذ تدابير سليمة ومناسبة للموقف المعني بحد ذاته. وبالإضافة الى ذلك فإنه بالسماح للناقلين الجويين أو بائعي النظم أو التطلب منهم أن يتخذوا تدابير تتعارض مع هذه المدونة، يجب أن تأخذ

الدول في الاعتبار أثر ذلك على نوعية المعلومات المتاحة لمستخدمي النقل الجوي وأي آثار أخرى على الأطراف المعنية الأخرى وخصوصاً أولئك الذين يتبعون المدونة.

المادة الخامسة — التزامات بائعي النظم إزاء الناقلين الجويين

الاشتراك متاح لكل الناقلين [الفقرة أ]

المبدأ الذي تقوم عليه هذه الفقرة هو أن يكون لأي ناقل جوي الفرصة في الاشتراك في أي نظام حجز آلي وتبعاً لذلك فإن بائع النظام لا يمكنه أن يرفض اشتراكه. وهناك شرط منفصل (المادة الثامنة، الفقرة أ)) يضمن أن يقدم بائع النظام للناقلين الجويين المعلومات التي تساعدهم على أن يقرروا ما إذا كانوا يرغبون أو لا يرغبون في الاشتراك في نظامه.

ولما كان بائعو الأنظمة بحاجة إلى استرداد التكاليف الكبيرة التي يتطلبها إنشاء وتشغيل نظم الحجز الآلي، فإن اشتراك الناقلين الجويين ليس مضموناً إلا إذا كانوا مستعدين لدفع الرسوم المطلوبة والقبول بشروط بائع النظام الاعتيادية.

وقد يضطر تنفيذ هذه الفقرة بعض بائعي النظم أن يوسعوا طاقات نظم الحجز الآلي ليلبوا رغبات الناقلين الجويين في الاشتراك. وإذا خلق مثل هذا التوسيع مشاكل فإن الأمر يجب أن يحال إلى السلطات التنظيمية ذات الاختصاص.

الاستخدام القصري لنظام الحجز الآلي [الفقرة ب]

قصد هذه الفقرة هو ضمان أن حق ناقل جوي في الاشتراك في أي نظام حجز آلي لا ينتقص منه بائع نظام يشترط الاشتراك في نظامه للحجز الآلي على وجه القصر أو في نسبة معينة من أنشطة الناقل مثل عمليات الحجز أو المبيعات. ولا يقصد من هذه الفقرة أن يمنع الناقلون الجويون الذين يملكون نظاماً للحجز الآلي من الدخول في اتفاقات مع بعضهم البعض بخصوص اشتراكهم في نظام الحجز الآلي ذلك.

الشروط الخارجة [الفقرة ج]

القصد من هذه الفقرة هو ضمان أن حق ناقل جوي في الاشتراك في نظام حجز آلي لا ينتقص منه بائع نظام يفرض شروطاً على مثل هذا الاشتراك لا علاقة معقولة ومباشرة لها بعملية توزيع منتجات نقل جوي للناقل بواسطة نظام الحجز الآلي مثل اشتراط شراء أو بيع أي سلع أو خدمات أخرى، أو المشاركة القسرية في رموز الرحلات أو (الربط بين الخطوط) أو برامج الطيران المتواتر. ولا يقصد من هذه الفقرة أن تمنع، البائع من إضافة شروط أخرى ذات طبيعة عامة توجد بشكل طبيعي في العقود مثل شروط الدفع.

عدم التمييز بين الناقلين المشتركين [الفقرة د]

تتزم هذه الفقرة بائع النظام أن يتعامل مع كل الناقلين الذين اختاروا الاشتراك في نظامه للحجز الآلي على نحو لا تمييزي وخصوصاً فيما يتعلق بتوفير وسائل التحسين لهم في صورة خدمات جديدة أو تحسينات للخدمات الحالية. ويعني مصطلح "الوقت المناسب" تقديم التحسينات لكل الناقلين الجويين في نفس الوقت تقريباً. وتذكر العبارة المقيدة أنه قد تكون ثمة قيود فنية تحول دون ذلك (مثلاً في الحالات التي قد لا يحصل فيها الناقلون على إمكانية استخدام برنامج جديد أو قدرة ما في نفس الوقت أو أن يكون لديهم طاقات مختلفة لمعالجة البيانات). ويعني الشرط اللاتمييزي أيضاً أن ناقلًا يمتلك حصة في نظام ما يجب ألا يحصل على أي معاملة تفضيلية فيما يتعلق بنظام الحجز الآلي.

[الفقرة هـ] الرسوم

ترسي هذه الفقرة ثلاث معايير لأي رسوم يحددها بائع النظام للناقلين الجويين المشتركين. أولاً، يجب أن تكون الرسوم غير تمييزية. وهذا مبدأ عام ينطبق على جميع جوانب الرسوم التي يفرضها البائع، ولكنه لا يعني أن تختلف باختلاف مستويات الخدمة أو أنواع التشغيل (تنص الفقرة الفرعية ٣) بالتحديد على عدم التمييز في رسوم كل مستوى خدمة).

وثانياً، يجب ترتيب الرسوم بحيث يمكن لكل الناقلين الذين يرغبون في ذلك أن يشتركوا على مستوى والى مدى يجدونه مناسباً لاحتياجاتهم. ويمكن للرسوم لمستويات مختلفة من الاشتراك أو لتحسينات معينة أن تتفاوت وبذلك تتفاوت أيضاً النفقات على الناقلين المشتركين تبعاً لمستوى اشتراكهم. ومع ذلك فإن ترتيباً للرسوم يعتمد على دفع مبلغ في البداية بالإضافة إلى الرسوم المرتبطة بمستوى النشاط (مثلاً رسم معين مقابل كل حجز أو كل صفقة) قد يمنع صغار الناقلين من الاشتراك إذا كانت الدفعة الأولى أكبر مما يطيقون. أما عبارة "صغار" الناقلين فهي غير معرفة عن عمد لأنها يحتمل أن تتنوع من سوق إلى آخر. ونية هذا النص تهدف إلى منح معاملة عادلة للناقلين الصغار بدلاً من التشجيع على التمييز لصالحهم أو على الدعم المزدوج بين فئات الناقلين المشاركين. و

ثالثاً يجب أن تبنى الرسوم على أسس معقولة تتصل بتكلفة الخدمة المقدمة والمستخدمة كما يجب أن تكون متماثلة في حالة تماثل مستوى الخدمة. ويوفر المعيار الثالث للدول مبدأً لتحديد معقولة هيكل ومستوى الرسوم التي يفرضها البائعون على الناقلين الجويين نظراً للشواغل الواسعة النطاق بشأن التكاليف التي يتكبدها الناقلون الجويون للمشاركة في أنظمة الحجز الآلي. وإذا أصبحت الرسوم متناسبة مع التكاليف فإن ذلك يوفر قدرًا من الحماية للناقلين الجويين في البلدان النامية التي ينتابها القلق بشكل خاص بشأن احتمال استبعاد ناقليها الجويين بواسطة شركات نظام الحجز الآلي التي تفرض رسوماً باهظة. وعلى الدول أن تحدد أفضل السبل لتنفيذ هذا المعيار، رهناً بالحالة التنافسية، والقدرة التحليلية وظروفها الخاصة.

[الفقرة و] المعلومات الخاصة بتحصيل الرسوم

الغرض من هذه الفقرة هو ضمان أن يكون بوسع الناقلين الجويين أن يتحققوا من دقة فواتيرهم لخدمات نظم الحجز الآلي. إن مطالبة البائعين أن يقدموا تلك المعلومات إلكترونياً تمكن الناقلين الجويين الذين يرغبون في ذلك أن يستخدموا برامج كمبيوتر لمراجعة وتحليل فواتيرهم ألياً. وينبغي أن تشمل المعلومات الخاصة بتحصيل الرسوم، ولكن لا تقتصر بالضرورة على، نوع الحجز بواسطة نظام الحجز الآلي، ومستوى الفعالية، واسم الراكب أو الركاب، وعدد الركاب والدولة، ورموز الاتحاد الدولي للنقل الجوي (ان وجدت)، ورمز المدينة، ومدينة الوصول أو المرحلة، وتاريخ الحجز (تاريخ الصفقة)، وتاريخ الرحلة، ورقم الرحلة، ووضع الحجز، ودرجة الخدمة، ورقم موقع السجل ومؤشر الحجز أو الإلغاء. إن تحسين مقدرة الناقلين الجويين على التحقق بسرعة من مصدر كل حجز يتم محاسبة الناقل عليه سوف يساعد على تحديد أنواع الحجز التي قد لا يرغب الناقل الجوي في حدوثها مثل الحجز المكرر.

[الفقرة ز] إلغاء العقد

وجدت بعض الدول أن إدراج شرط إلغاء مرتبط بمدة زمنية محددة يخفف بعض الأوجه غير المرغوب فيها للعقود ذات الأجل الطويلة جداً. فمثلاً تشير الفقرة الفرعية أ) إلى أن مدونتي الاتحاد الأوروبي واللجنة الأوروبية للطيران المدني لنظم الحجز الآلي تتصان على عقود تسمح للناقل الجوي أن يلغي العقد في أي وقت بعد سنة واحدة على أن يعطي مهلة ستة شهور. وإذا تأخذ الفقرة الفرعية ٢ في حسابها الاختلافات في ممارسات إنهاء العقد في القوانين الأخرى، فإنها تترك للقانون الوطني تحديد التفاصيل المتعلقة بالمهلة.

[الفقرة ح] إدخال المعلومات الخاصة بالناقلين المشتركين

شجعت زيادة المنافسة والتوسع في استخدام نظم الحجز الآلي الناقلين الجويين على تغيير المواعيد والأسعار أكثر مما كان يحدث في الماضي إما بمبادرة منهم أنفسهم أو استجابة لتغييرات الناقلين الآخرين. ويحتاج المشتركون إلى الاطاعة علماً بمثل هذه التغييرات بأسرع ما يمكن، وأي تأخير في ذلك يمكن أن يسفر عن عواقب تجارية وخيمة للناقلين المعنيين. وللاحتراز ضد امكانية قيام أحد بائعي النظم الذي هو أيضاً ناقل

جوي بمحاولة تأخير تنفيذ تغييرات ناقلين مشتركين قد يكون في تنافس معهم، فإن هذه الفقرة تتطلب من بائع النظام أن يدخل المعلومات التي يقدمها له الناقلون المشتركون بقدر منسق من العناية وبلا تمييز وبدقة وفي الوقت المناسب. ويصدق هذا (في الحدود التي تفرضها طريقة الإدخال التي يستخدمها الناقل) سواء وصلت المعلومات من الناقل المشترك مباشرة أو عن طريق وسيط.

وينطبق عنصر " اللاتمييز " في هذه الفقرة أيضا على أي مقدرة ادخال معلومات خاصة يوفرها بائع النظام ويقصد بها ضمان أنها اذا قدمت لناقل مشترك واحد فيجب أن تقدم الى كل الناقلين المشتركين.

التلاعب في المعلومات [الفقرة ط]

بعد أن يقوم بائع نظام بادخال المعلومات التي يتلقاها من الناقلين قد يحتاج الى معالجة هذه المعلومات لأسباب فنية (مثلا لاعادة تجميعها في تنسيق مختلف). والقصد من هذه الفقرة هو ضمان أن أي معالجة لهذه المعلومات لا تؤدي الى عرض هذه المعلومات بطريقة غير دقيقة أو بشكل فيه تمييز .

المعلومات الخاصة بالحجز الفردي [الفقرة ي]

بما أن بعض نظم الحجز الآلي تعالج الملايين من صفقات البيع الخاصة بكثير من المشتركين المختلفين والناقلين المشتركين فانها قادرة على الحصول على كم هائل من البيانات المتصلة بالمبيعات يمكن أن يكون ذا أهمية كبرى للناقلين لأغراض التسويق (مثلا بيانات خاصة بكيفية وطرق الحجز بالنسبة للركاب أو المشتركين أو بيانات حول حجم الحركة الجوية والعائدات بالنسبة للناقلين). وللاحتراز ضد امكانية محاولة الناقلين أن يحصلوا على فوائد تجارية غير عادلة بالحصول على البيانات الخاصة بالمبيعات في نظام حجز آلي فان الفقرتين (ي) و (ك) تحددان الى أي مدى يمكن أن تكون هذه البيانات متاحة. (يرد التزام، أكثر عمومية ولكنه مرتبط، في المادة الحادية عشرة ب) بحماية خصوصية البيانات الشخصية). وفي الحالات التي تتعلق المعلومات مباشرة بحجز فردي، فان الفقرة (ي) تتطلب من بائع نظام أن يوفرها على أساس من المساواة لكل الناقلين المعنيين بالخدمة التي يشملها الحجز وللمشترك المعني (وكيل السفر الذي عمل الحجز والذي قد يحتاج الى الوصول اليه مثلا لاجراء تصحيح أو تجهيز تنكرة) ولكن لا يقدمها الى أي أطراف أخرى بدون موافقة خطية من الناقل الجوي ومستخدم الناقل الجوي.

ومن الناحية العملية قد يكون من الصعب على معظم الدول التحقق من ذلك. ورغم أن بعض الدول قد اعتمدت على تدابير وقائية تتطلب تغييرات في طريقة ترتيب نظام الحجز الآلي ومراجعة لاحقة، فان البعض الآخر أتر أن يتعامل مع كل حالة من حالات عدم الاتباع على حدة. وفي الحالات التي تعتقد فيها الدول أن ثمة مشكلة فان اجراء مراجعة يمكن أن يبدد الشكوك بشأن اتباع التعليمات الخاصة بتقييد الحصول على بيانات الحجز ولكن الإفراط في استخدام عملية المراجعة قد ينجم عنه زيادة التكلفة بدون منافع متناسبة.

البيانات الاجمالية [الفقرة ك]

في الحالات التي يتم فيها جمع المعلومات بصورة اجمالية أو باغفال الأسماء (مثلا لتوفير قاعدة بيانات تسويقية) تتطلب هذه الفقرة من بائع النظام ألا يميز بين الناقلين المشتركين في توفير هذه المعلومات : فاذا وفرها لناقل مشترك فعليه أن يوفرها لكل الناقلين. والنص على أن تكون هذه البيانات اجمالية أو باغفال الأسماء اقرار بالتزام بائعي الأنظمة على وجه العموم ألا يقدموا لناقلين جويين آخرين أي معلومات سرية أو خاصة بناقل جوي مشارك. واستثناء البيانات المالية الخاصة بعمليات نظام الحجز الآلي نفسه يأخذ في الاعتبار أن النواتج المالية لبائع نظام يمكن اعتبارها مملوكة للناقل الجوي أو الناقلين الجويين الذين يملكونها.

المادة السادسة — التزامات بائعي النظم ازاء المشتركين بالنسبة للترتيبات التجارية

المبدأ العام الذي تقوم عليه هذه المادة هو أن المشترك ينبغي أن تتاح له فرصة الوصول بدون قيد الى أكبر عدد من نظم الحجز الآلي يرغب في الوصول اليها ونتيجة لذلك يجب ألا يسمح لبائع النظم أن يحرف صورة قوي السوق التي تؤثر على اختيار أو استعمال مشترك ما لنظام حجز آلي بذاته.

التمييز بين المشتركين [الفقرة أ)]

تتطلب هذه الفقرة من بائع النظم ألا يميز بين المشتركين فيما يقدم من خدمات نظام الحجز الآلي. وفي هذا السياق فان "خدمات نظام الحجز الآلي" تشمل كل التحسينات أي أي خدمة محسنة أو اضافية يمكن أن تتاح.

القصر [الفقرة ب)]

القصد من هذه الفقرة هو منع بائع النظم من تقييد وصول المشتركين الى نظم الحجز الآلي الأخرى. ويمكن أن يشمل مثل هذا التقييد أن يتطلب بائع النظم من مشترك ما أن يستخدم نظامه للحجز الآلي قصرا أو لحجم معين من المبيعات (مثلا كم معين على الأقل من المبيعات كل سنة) أو لنسبة معينة من أنشطة المبيعات (مثلا ٥٧ بالمائة من عمليات الحجز). وكمثل آخر، اصرار بائع نظام على ربط عدد معين أو نسبة معينة من شاشات عرض نظام الحجز الآلي التي يستخدمها المشترك بنظام الحجز الآلي المملوك للبائع.

الترتيبات المرتبطة بهوية الناقل [الفقرات ج)، د) و هـ)

تتشابه هذه الفقرات الثلاث في أنها جميعا تهدف الى منع بائع نظام من محاولة التأثير على اختيار أو استعمال مشترك لنظامه للحجز الآلي بادخال اعتبارات ترتبط بهوية الناقلين الجويين التي يبيع المشترك خدماتهم للنقل الجوي. وفي هذا الصدد فمن المهم أن نذكر أن كثيرا من بائعي الأنظمة هم أنفسهم ناقلون جويون أو ذوو علاقة ببائعين جويين.

وتهدف الفقرة ج) الى منع بائع النظم من عرض أسعار أقل مما يعرض على المشتركين الآخرين لخدمات نظامه للحجز الآلي لأولئك المشتركين المستعدين لترويج ناقلين بأعينهم. والفقرة د) تهدف الى منع بائع النظم من الاصرار على أن يستخدم مشترك ما نظامه للحجز الآلي حين يبيع خدمات النقل الجوي لأي ناقل بعينه. والفقرة هـ) تهدف الى منع بائع النظم من عمل أي ترتيب مع أي ناقل يقدم ترتيبات تجارية خاصة (مثل دفع عمولات أعلى) للمشاركين الذين يختارون أو يستعملون نظام البائع للحجز الآلي.

اختيار معدات العرض وبرامج الكمبيوتر [الفقرة و)]

تستخدم معدات العرض كوسيلة ربط بين المشترك ونظام الحجز الآلي. وتشتمل أبسط معدات العرض على لوحة مفاتيح وشاشة بينما تعتمد المعدات المتقدمة على أجهزة كمبيوتر شخصية يمكن أن يستخدم فيها المشترك البرامج الخاصة به.

وقد أعرب عن القلق بشأن الحالات التي يصر فيها بائعو الأنظمة على ألا يستخدم المشتركون الا معدات العرض التي يوفرها بائع النظم مما يعطي بائع النظم سوقا مقيدة مقتصرة على تلك المنتجات. ولكي تواجه هذه الفقرة تلك الشواغل فانها تمنع بائع النظم من الاصرار على ألا يستخدم المشتركون الا معدات عرضه فقط.

وهناك أيضا معدات اتصال متوفرة يمكنها، ببرامج مناسبة، أن تمكن المشترك من أن يكون مرتبطا بأكثر من نظام للحجز الآلي وبذلك نتيج له الوصول الى معلومات اضافية مما يجعل المشترك أقل اعتمادا على نظام حجز آلي بعينه. ولذلك فان الفقرة تحظر على بائع النظم أيضا أن يمنع استخدام مثل هذه المعدات.

يحتفظ بائع النظام بحق تطلب أن تكون المعدات والبرامج التي يستخدمها المشترك متوافقة مع نظامه للحجز الآلي. ومع ذلك وبما أن "التوافق" يمكن أن يكون عرضة لتأويلات مختلفة، فربما تحتاج الدول إلى التأكد من أن بائعي النظم لا يسيئون استخدام هذا الشرط.

شكل العقد [الفقرة ز)]

من مصلحة بائع النظام، لكي يسترد التكاليف العالية التي يتكبدها في سبيل تطوير وتشغيل جهاز الحجز الآلي، أن يضمن ارتباط المشتركين لأطول وقت ممكن باستخدام نظام الحجز الآلي ذلك. وقد كانت هناك بعض الحالات في بعض الدول أضاف فيها بائعو الأنظمة شروطاً يزعم أنها غير معقولة وغير عادلة إلى عقودهم مع المشتركين لكي يحققوا هذا الهدف. وتشمل مثل هذه الشروط أجلاً طويلة جداً للعقود، وما يسمى بشروط "التجديد التلقائي" التي تضعف شروط إنهاء العقد (مثل إعادة بدء مدة العقد عندما تضاف معدات أو برامج جديدة) وشروطاً جزائية عالية في حالة الانسحاب من العقد بما في ذلك شروط غير واقعية للأضرار المقررة.

ورغم أن احتمال وجود مثل هذه المشاكل ضئيل حيث توجد منافسة بين بائعي النظم وفي الحالات التي يمتلك المشتركون معدات العرض وما شابه ذلك من معدات آلية، فإن بعض القائمين على تنظيم هذه الأمور قد وجدوا أنه من الضروري إضافة أحكام محددة لمواجهة هذه المشاكل أما بتحديد حد أقصى لمدة سريان العقد أو بائع العقد أو بائع العقد أو بائع العقد (في العقد). وقد اختيرت القيود المحددة في البندين الأولين لتشمل اللوائح الوطنية والمدونات المتعددة الأطراف القائمة حالياً. ويشير استخدام صيغة الجمع في "عقود" إلى أن بائع النظام قد يدخل في أكثر من عقد مع مشترك ما. مثلاً يمكن أن يكون هناك عقد اشترك يتضمن فترة الغاء وعقد معدات لا يزيد عن خمس سنوات. (والقصد من المدة الأطول بالنسبة لعقد المعدات هو أن تسمح باسترداد التكاليف الفعلية).

المادة السابعة — التزامات بائعي النظم بشأن عرض المعلومات

تقدم المعلومات عادة على معدات عرض، "شاشة" بعد أخرى. وعندما لا تتسع الشاشة الأولى لتقديم كل المعلومات، كما يحدث كثيراً بالنسبة لمعلومات المواعيد، يتم توفير شاشة أو شاشات إضافية. ويشتمل "عرض" المعلومات المعتاد على عدة شاشات.

توفر العرض الرئيسي [الفقرة أ)]

تم انتقاء عناصر العرض الرئيسي بقصد ضمان أن يكون للناقلين الجويين فرصة عادلة لتسويق منتجاتهم وللمشركين وسيلة ناجحة فعالة لخدمة عملائهم ولمستخدمي النقل الجوي أكبر فرصة اختيار واسعة محايدة ممكنة من بين خيارات النقل الجوي. ويشير الشرط الشامل إلى تضمين كل المعلومات ذات الصلة في عرض المعلومات الرئيسي المعني (المواعيد أو الأسعار مثلاً)، ولا يشير إلى مدى تغطية نظام حجز آلي من حيث عدد الناقلين الجويين الذين يشتمل العرض على المعلومات الخاصة بهم.

ويتيح الاختبار الثنائي للحياح معيارين محددين وقاعدة عامة واحدة. وأول معيار محدد - ألا يتأثر العرض، بشكل مباشر أو غير مباشر، بهوية الناقلين المشتركين - يعني أنه يجب أن يعامل كل الناقلين الجويين على قدم المساواة وبلا تمييز. والمشاركة في نظام الحجز الآلي مفتوحة لكل الناقلين. ولا يشمل شرط المعاملة اللاتمييزية الناقلين الجويين غير المشتركين لأن الاشتراك في نظام حجز آلي متاح لكل الناقلين وإذا لم يكن ناقل ما مستعداً لدفع الرسوم المطلوبة ليصبح ناقلًا مشتركاً فلا يجب أن يضطر بائع النظام أن يضمن المعلومات الخاصة بذلك الناقل في أي عرض معلومات محايد (أو بأي شكل محايد في ذلك العرض). ومع ذلك فمن المسلم به أن لبعض بائعي النظم أن يختاروا تضمين مثل هذه المعلومات. وفيما عدا الاشتراط على بائع النظام أن يشير إلى ذلك بوضوح عندما تغفل العروض الرئيسية بعض أنواع المعلومات عن الناقلين غير المشتركين (الفقرة ز)، الفقرة الفرعية ٢) من المادة السابعة) فإن المدونة لا تشتمل على شروط محددة خاصة بعرض معلومات الناقلين غير المشتركين. فالمدونة مثلاً لا تقول أي شيء عما إذا كان من الضروري عرض معلومات كل مثل أولئك الناقلين في السوق إذا تم عرض معلومات أي واحد منهم. ومع ذلك فإن هذا لا يمنع الدول التي تود فعل ذلك من تنظيم هذه المسألة.

أما المعيار المحدد الثاني فهو ألا يكون العرض متأثراً بهوية المطار. وهذا يشمل عدم التمييز على أساس المطار المستخدم عندما تطلب مدينة سواء كنقطة المغادرة أو الوصول. وقد يكون وصف الاتحاد الدولي للنقل الجوي IATA لمناطق العواصم الحضرية مفيداً في تقرير أي المطارات عادة يقرن بمدينة معينة. ومع ذلك فإن بعض التعريفات الأخرى ممكن، المهم هو أنه مهما كانت مجموعة المطارات التي يتم اختيارها بالنسبة لمدينة معينة، يجب أن تستخدم هذه المجموعة بشكل متسق في كل العروض الرئيسية. ويمكن أن تتزايد أهمية شرط الحياد في هوية المطارات نتيجة لزيادة التنافس بين المطارات. فضلاً عن ذلك إذا سمح للعرض الرئيسي للخدمة بين مدينتي الرحلة أن يتأثر بهوية مطار محدد فقد يكون ذلك في صالح ناقلين مشتركين معينين.

وقد صيغت القاعدة العامة التي تشترط التطبيق المتسق لترتيب المعلومات في العرض الرئيسي بحيث تمنع، على سبيل المثال، استخدام معايير مختلفة في أسواق مختلفة قد تكون في صالح خدمات بعض الناقلين على حساب الآخرين. وينطبق شرط الاتساق هذا داخل كل عرض رئيسي على حدة. وليس من الضروري أن تستخدم العروض الرئيسية المختلفة نفس المعيار اللاتمييزي ونظراً لتنوع الأفضليات التي يختارها مستخدمو النقل الجوي فإنه يجب توقع اختلاف المعايير.

فعالية العروض الرئيسية [الفقرة ب)]

القصد من اشتراط أن يكون استخدام العروض الرئيسية بنفس درجة سهولة استخدام العروض الأخرى المتاحة هو تشجيع استخدام هذه العروض وبخاصة فيما يتعلق بالفقرة ج) كما سيتم شرحه أدناه.

استخدام العروض الرئيسية [الفقرة ج)]

تهدف هذه الفقرة إلى ضمان أن يوفر البائعون دائماً عرضاً رئيسياً ما لم يطلب مستخدم نقل جوي طلباً يقتضي استخدام عرض محدد مثل عرض مواعيد الرحلات أو الأماكن المتاحة أو الأسعار الخاصة بناقل جوي بعينه. وفي هذا الصدد فإن كل العروض الأصلية ينبغي أن تكون وفق معايير العروض الرئيسية. ويجب قراءة هذه الفقرة مع المادة العاشرة، الفقرة أ) التي تشترط ألا يكون استخدام مشترك لعرض آخر إلا لتلبية تفضيل غير موضوعي (مثل ناقل جوي بعينه أو ناقلين جويين بعينهم أو مطار بعينه) من قبل مستخدم نقل جوي.

المعايير الموضوعية [الفقرة د)]

بينما يمكن عادة لناشري الجداول الزمنية المطبوعة أن يقدموا خيارات خدمة متنوعة بين أي نقطتين على صفحة واحدة فإن معدات عرض نظم الحجز الآلي المستخدمة حالياً لا تسمح إلا بعرض عدد محدود من خيارات الخدمة في شاشة العرض الأولى. وحين تشتد ضغوط الوقت والموارد المحدودة يميل المشتركون إلى حجز واحد من أول الخيارات التي تلبى طلبات الراكب المعروفة. ونتيجة لذلك فإن الترتيب الذي يعرض به بائع نظام خيارات الخدمة يمكن أن يؤثر على احتمالات الحجز لكل منها مما ينتج عنه عواقب تجارية كبيرة للناقلين المعنيين.

ونتيجة لذلك فقد طور بائعو النظم عدة منهجيات (يشار إليها أحياناً كـ "اللوغاريتمات") تحاول أن تعرض خيارات الخدمة بترتيب يعتقدون أنه يعكس بصورة مناسبة رغبات مستخدمي النقل الجوي. وبعض هذه المنهجيات بسيط نسبياً بينما البعض الآخر مركب يأخذ عدة عوامل في الاعتبار. فمثلاً بعض المنهجيات تقوم على أساس نظام تعطي فيه خيارات الخدمة "نقط جزء" حسب معايير معينة ويتم عرض خيارات الخدمة التي تحصل على أقل نقط جزء أولاً. وفي مثل هذا النظام تحصل خيارات الخدمة على نقط جزء إذا كانت، مثلاً، لا تفلح في الوقت المحدد، أو إذا كانت تتطلب وقت سفر أطول من اللازم، أو إذا كانت تتطلب رحلات مكملة أو توقفاً في الطريق أو استخدام أكثر من ناقل.

واحترازاً ضد إمكانية استخدام بائع نظام ما لمنهجية تؤدي وبطريقة منتظمة إلى إعطاء أسبقية أكثر أو أقل لناقل بعينه أو لمجموعة بعينها من الناقلين، فإن هذه الفقرة تشترط أن يكون ترتيب المعلومات الخاصة بالخدمات في عرض رئيسي للمواعيد على أساس معايير موضوعية وتعطي بعض الأمثلة على مثل هذه المعايير. وينطبق هذا الشرط أيضاً على اختيار وتنسيق الرحلات المكملة.

عروض خيارات الطيران [الفقرة هـ]]

قام بائعو النظم، نتيجة للخبرة وللوائح التنظيمية على المستوى الوطني والدولي، بتطوير وسائل لترتيب خيارات السفر (الرحلات المفردة أو مجموعات منها) لتلبية الطلبات المختلفة لمستخدمي النقل الجوي. والترتيب الوارد في الفقرة الفرعية (١) هو الترتيب الذي يحدده مدونتا الاتحاد الأوروبي واللجنة الأوروبية للطيران المدني والمبني على افتراض أن مستخدمي النقل الجوي عادة يفضلون الرحلات التي لا تتوقف على الرحلات المباشرة ويفضلون كليهما على الرحلات المكتملة التي تستدعي تغيير الطائرة وعلى أن أنماط الخدمة التي يقدمها الناقلون الجويون تعكس، في معظم الأحيان، هذا التفضيل. وهذا العرض الذي حدده الاتحاد الأوروبي واللجنة الأوروبية للطيران المدني متوافر في نظم الحجز الآلي في معظم مناطق العالم. ومع ذلك فإن لمستخدمي النقل الجوي رغبات أخرى كما أن أنماط خدمات الناقلين الجويين تتفاوت كثيرا. وبناء على ذلك فإن الفقرة الفرعية (٢) تقر بأن أنماط الترتيب الأخرى لخيارات الطيران التي تتمشى مع معايير هذه المادة يمكن أن تلبى مثل هذه الرغبات أو أنها في أسواق ذات خصائص مختلفة ومن ثم فإنه مسموح بها. ومع ذلك يجب الاعتراف بصفة خاصة بأن تكون الرحلات المعروضة بناء على الفقرة (٥) من المادة السابعة معروضة بطريقة عادلة وغير تمييزية. وأخيرا فإن الفقرة الفرعية (٣) تسمح ولكنها لا تتطلب أن يوفر بائعو النظم عرضا رئيسيا مبنيا على معايير الاتحاد الأوروبي واللجنة الأوروبية للطيران المدني وأي عرض رئيسي آخر يتمشى مع معايير المادة السابعة.

تقتصر عروض خيارات الطيران المذكورة في هذا الشرط على المشتركين اعترافا بأنه بسبب حجمها وتعقيدها فإنها على الأرجح لن تكون مفيدة إذا قدمت مباشرة لمستخدمي النقل الجوي. ومع ذلك فإن الشروط الأخرى في هذه المادة الخاصة بالعروض تنطبق على العروض المتاحة لمستخدمي النقل الجوي ولأطراف أخرى غير المشتركين. [الفقرة ج) من المادة السابعة مثلا تنطبق في هذا الصدد بالنسبة لمتى يتم توفير العروض الرئيسي ومتى يتم توفير عروض أخرى لمستخدمي النقل الجوي ولأطراف أخرى.

الميزة غير العادلة [الفقرة و]]

تتطلب هذه الفقرة من بائع النظام أن يراعي، عند ترتيب الخدمات في عرض رئيسي، ألا يحصل أي ناقل على ميزة غير عادلة. وفي هذا الصدد يحتاج بائعو النظم إلى أن يحيطوا علما بموقفين. الأول، في حالة كل الرحلات التي تستخدم طائرة واحدة (والتي يشار إليها أحيانا كرحلات مباشرة) والتي لا تستدعي أن ينتقل الراكب من طائرة إلى أخرى والتي يتم ترتيب عرضها قبل الرحلات المكتملة التي تستدعي مثل هذا الانتقال، قد يحاول بعض الناقلين الجويين الحصول على أعلى ترتيب ممكن على الشاشة لخدماتهم باستخدام رقم رحلة واحد لرحلتين منفصلتين تتطلبان تغيير الطائرة في الطريق (وهي ما يشار إليه أحيانا بالرحلات "الوهمية"). مثل هذه الرحلات يجب اعتبارها رحلات مكتملة ويجب عرضها على هذا الأساس لا لتجنب أي ميزة غير عادلة للناقل الجوي المعني فقط بل لتجنب أي تضليل لمستخدمي النقل الجوي.

والثاني حين يستخدم بائعو النظم منهجيات تميز بين رحلات مكتملة لنفس الناقل ورحلات مكتملة تستخدم أكثر من ناقل، أما بعرض الرحلات المكتملة لنفس الناقل قبل الرحلات المكتملة التي تستخدم أكثر من ناقل أو بترتيب خيارات الخدمة على أساس صيغة تفضل الرحلات المكتملة لنفس الناقل على الرحلات المكتملة التي تستخدم أكثر من ناقل، يجب أن يكون التفضيل مبنيا على أسس موضوعية (مثل الوقت الذي تستغرقه الرحلة) ويجب تطبيقه بصورة متسقة.

محتويات العروض الرئيسية [الفقرة ز]]

يجب أن يحتوي أي عرض رئيسي للمعلومات الخاصة بالمواعيد على العناصر المذكورة في الفقرتين الفرعيتين. والهدف من الفقرة الفرعية (١) أن توفر لمستخدمي النقل الجوي، مباشرة أو عن طريق أحد المشتركين، المعلومات التي تهتم بصورة عامة على الأرجح مثل متى يتعين تغيير الطائرة وما إذا كانت إحدى الرحلات رحلة غير منتظمة أو الناقل الفعلي للرحلة في حالة الرحلات التي تشارك في استخدام الرموز. (فالرحلة المشتركة في الرموز هي رحلة تشترك في الرمز المسمى لاثنتين من الناقلين الجويين أو لأكثر من ناقل، بواسطة تسجيل نفس الرحلة أو مجموعة من الرحلات على حدة تحت رمز كل ناقل جوي. فمثلا إذا كان الناقل الجوي (أ) مشتركا في اتفاق مع الناقل الجوي (ب) في المشاركة في الرموز في رحلة من المدينة (س) إلى المدينة (ص) فإن هذه الرحلة يمكن أن تعرض مرتين، مرة كرحلة A123 بين (س) و (ص) ومرة كرحلة B456 بين (ص) و (س) رغم أنه لا يوجد الا رحلة واحدة يشغلها أحد الناقلين). وتتناول [المادة السابعة ك] عرض الرحلات المشتركة في الرموز).

ولكي يكون مستخدمو النقل الجوي على بينة من أن المعلومات ليست شاملة، فإن الفقرة الفرعية ٢) تتطلب أنه إذا حذفت بعض الخدمات المباشرة من عرض رئيسي، يجب أن يبين ذلك بوضوح. ولا ينطبق هذا الشرط على الخدمات المكتملة لأنه من غير المتوقع من بائعي النظم أن يضمنوا كل الخيارات المجمعّة الممكنة (كما يفسر في المذكرات الخاصة بالفقرة ح) من هذه المادة). وهناك مجموعتان مختلفتان من الظروف التي تصدق عليها الفقرة الفرعية ٢).

أولاً، يمكن أن تكون المعلومات الخاصة بالرحلات المباشرة للناقلين الجويين ناقصة لأسباب فنية. وإلى أن يتم اصلاح الوضع يجب أن يبنه مستخدم النقل الجوي إلى أن المعلومات المعروضة غير كاملة. ثانياً يجب أن يبنه مستخدم النقل الجوي أيضاً حين تكون المعلومات الخاصة ببعض أو كل الخدمات المباشرة التي يعرف بوجودها والتي يقدمها الناقلون غير المشتركين قد تم حذفها من بائع النظام. وعبارة "التي يعرف بوجودها" اقرار بأن المدونة لا تتطلب من بائع النظام مثلاً أن يعرض الجدول الكامل لمواعيد السفر الخاص بكل الناقلين الجويين غير المشتركين وأيضاً بأنه من الممكن ألا يكون البائع على علم بوجود خدمات معينة.

وليس المقصود من العبارة " يبين بوضوح " فيما يتعلق بالمعلومات الناقصة أن تتطلب تنبيها في كل شاشة، بل يكفي أن يكون التنبيه في أول شاشة.

النقط الموصلة [الفرقة ح]

احترازاً ضد امكانية قيام بائع نظام ما عمداً باختيار أو حذف نقط موصلة يخدمها ناقل بعينه فان هذه الفقرة تتطلب استخدام أكبر قدر ضروري من النقط الموصلة التي يتم اختيارها على أساس لا تمييزي لضمان مجال واسع للاختيار. وقد تم استخدام التعبير " ضروري " لأن عدد خيارات النقط الموصلة المطلوب قد يختلف من سوق إلى أخرى حسب عوامل مثل المسافة وخصائص شبكة طرق الناقلين. أما المصطلح "أكبر قدر من الخيارات" فليس المقصود منه أن يشمل الخطوط البديلة غير العملية. وفي الواقع فان في أسواق المسافات القصيرة ذات الخدمة المستمرة التي لا تتوقف قد لا يكون من المعقول، من وجهة نظر الركاب، اختيار أي نقاط موصلة. ومع ذلك فان هذا لا يمنع أي جهة منوطة بالتنظيم من تحديد عدد أدنى معين من النقاط الموصلة البديلة يتم استخدامه في كل الحالات، اذا ارتأت ذلك. وقد تم اتباع هذا المبدأ في كندا والولايات المتحدة وفي مدونتي قواعد السلوك الخاصة بنظم الحجز الآلي للاتحاد الأوروبي واللجنة الأوروبية للطيران المدني.

دقة المعلومات المعروضة [الفرقة ط]

رغم أن المسؤولية عن دقة المعلومات التي تقدم لبائع النظام تقع على الناقل الجوي (المادة التاسعة أ)) فإنه يتوقع من بائع النظام ألا يألو جهداً في التأكد من أن المعلومات المقدمة معروضة بشكل دقيق وغير مضلل لمستخدم النقل الجوي. والمعايير المستخدمة لهذا الغرض هي ألا يقوم بائع النظام عمداً أو بسبب الإهمال بعرض معلومات غير دقيقة أو مضللة، مثلاً بالأبداً يضمن في عروضه معلومات معينة تلقاها من ناقلين مشتركين.

اتباع المشتركين [الفرقة ي]

حسب الشرح الوارد في المذكرات الخاصة بالمادة الرابعة، الفقرة أ) قد يكون لبعض الجهات المنظمة امكانات تنفيذ محدودة خاصة فيما يتعلق بالمشاركين واتباعهم لالتزاماتهم حسب المدونة (المادة العاشرة). ففي الحالات التي لا تعتقد الدول أنه من العملي ضمان اتباع المادة العاشرة، تدعو هذه الفقرة بائعي النظم أن يضمنوا الشروط المناسبة الخاصة بمثل هذا الاتباع في عقدهم مع كل مشترك. والهدف من ذلك هو تفادي أي تمييز بين المشتركين التابعين لولايات قانونية مختلفة، وذلك بجعلهم خاضعين جميعاً لنفس الالتزامات بصرف النظر عن أماكنهم.

عرض الرحلات المشتركة في الرموز [الفرقة ك]

إن النص الذي يمنع عرض الرحلة الواحدة أو المجموعة الواحدة من الرحلات أكثر من ثلاث مرات كحد أقصى يستهدف الرحلات ذات الرمز المشترك. (يوجد في الملاحظات التي تخص البند ط) ١) من المادة السابعة تعريف للرحلات ذات الرمز المشترك). لأن عرضها أكثر من ثلاث مرات يمكن أن يفرض على ممارس مستهجن هي " حشو الشاشة " (حيث يؤدي الإفراط في قائمة العرض إلى ترحيل رحلات أخرى إلى الصفحة التالية من الشاشة، الأمر الذي يقتضي جهداً من المشترك أو من مستخدمي النقل الجوي للاطلاع على الرحلات الأخرى التي تخدم

زوجا معينا من المدن). على أن الحد من عدد مرات عرض الرحلات المشتركة في الرمز الواحد يعني في بعض الظروف أن الناقل المشترك في الرمز لن يجد رمز هويته معروضا على نظام الحجز الآلي، على عكس الناقلين الآخرين المشتركين في نفس الرمز والذين تعرض الرحلة برمز هويتهم هم. وصحيح أن السماح لكل ناقل مشترك في رمز الرحلة بعرض رمز هويته هو قد يقضي على الجانب التمييزي الكامن في الحد من عدد مرات العرض، ولكنه سيشجع على حشو الشاشة الى درجة غير مستصوبة.

ان عرض أسماء ثلاثة ناقلين كحد أقصى سفي باحتياجات جميع ترتيبات تقاسم الرموز. على أنه عندما يصبح حشو الشاشة مشكلة خاصة، يمكن تخفيض هذا الحد الأقصى. ذلك لأن معظم ترتيبات تقاسم الرموز تعقد بين اثنين من الناقلين، ولأن مدونة قواعد الاتحاد الأوروبي ولجنة الطيران المدني الأوروبية تقضي بالحد من عرض الرحلة ذات الرمز المشترك أو مجموعة الرحلات ذات الرمز المشترك بحيث لا يتجاوز مرتين كحد أقصى. ولكي يتسنى تطبيق هذا الحد في حالة اشتراك أكثر من ناقلين اثنين في الرحلة ذات الرمز المشترك، يمكن اللجوء الى "عملية اختيار خط السفر المناسب" التي وضعها الاتحاد الدولي للنقل الجوي.

المادة الثامنة — الالتزامات الأخرى لبائعي النظم

الشفافية [الفقرة أ)]

تتطلب هذه الفقرة من بائع النظم، من أجل الشفافية، أن يوفر بعض المعلومات الخاصة بنظامه للحجز الآلي، لكل طرف معني بذلك. ورغم أن ذلك يشمل الوسائل المتبعة لتطويع عروض المعلومات، فان بائع النظم ليس ملزما بتوفير المعلومات المملوكة له مثل برنامج النظام الفعلي الذي يستخدمه.

الممارسات التي تعوق أو تضر بالتنافس [الفقرة ب)]

تتطلب هذه الفقرة من بائعي النظم أن يمتنعوا عن الممارسات التي من شأنها أن تقلل التنافس بين بائعي النظم أو الناقلين الجويين. وقد تمت صياغتها بأسلوب عام نظرا لأن مثل هذه الممارسات سوف تخضع لقوانين وسياسات المنافسة الوطنية التي تختلف من دولة الى أخرى وتضم أمثلة الممارسات التي يمكن أن تعوق المنافسة ضمن أمور أخرى، والدخول في اتفاقات مع بائعي النظم الآخرين فيما يتعلق بأي من أوجه خدمات نظم الحجز الآلي من شأنها أن تقسم الأسواق على أساس جغرافي أو أي أسس أخرى.

المادة التاسعة — التزامات الناقلين الجويين

دقة المعلومات المقدمة الى بائعي النظم [الفقرة أ)]

تجعل هذه الفقرة الناقل الجوي مسؤولا عن دقة المعلومات التي يقدمها لبائع النظم لتضمينها في نظام حجز آلي، مباشرة أو بطريق غير مباشر (وهكذا فان ذلك يشمل توفير المعلومات عن طريق وسيط يجمع وينشر المعلومات الخاصة بمواعيد وأسعار الناقل مثل ناقل آخر أو دار نشر مستقلة). وقد تمت صياغة الفقرة بحيث لا يكون الناقل مسؤولا عن دقة معلومات عن خدماته التي لم يتم بتوفيرها لبائع النظم كما قد يكون في حالة الناقلين غير المشتركين.

مضمون المعلومات المقدمة الى بائعي النظم [الفقرة ب)]

يقدم الناقلون الجويون المشتركون قدرا كبيرا من المعلومات الكترونيا لبائع نظام أو أكثر وبما أن الناقل هو المصدر الأصلي للمعلومات فانه أصلح من يضمن أنه لا يقدم صورة غير صادقة للخدمات.

بالنسبة لعدم تقديم صورة صادقة للخدمات فان ما يسمى بالرحلات " الوهمية " (كما وصفت في المذكرات الخاصة بالمادة السابعة و)) يجب أن تقدم بطريقة توضح أن هناك تغييرا للطائرة.

وحتى يمكن لبائع النظام أن يتبع المادة السابعة (ز ١) وللمشترك أن يتبع المادة العاشرة (د و هـ) فإن الفقرة الفرعية في هذا البند (٢) تتطلب من الناقل الجوي أن يبين بوضوح في المعلومات التي يقدمها لبائعي النظام حول خدماته للنقل الجوي عدة أمور تتطلب المدونة أن توفر للركاب مثل ما اذا كانت الرحلة غير منتظمة أو أي ناقل جوي هو الناقل الفعلي في حالات الرحلات ذات الرموز المشتركة.

رفض الاشتراك في نظم حجز آلي معينة [الفقرة ج]]

يختار الناقلون أحيانا ألا يشتركون في نظم حجز آلي معينة. وفي بعض الحالات يكون السبب في ذلك أن الناقل لا يرغب في توزيع خدماته بواسطة نظام حجز آلي معين لأسباب تجارية لها ما يبررها (مثلا اذا اعتبرت التكاليف أكثر مما ينبغي). ومع ذلك فقد كانت هناك حالات رفض الناقل فيها وهو نفسه بائع نظام (أو مرتبط ببائع نظام) أن يشترك في نظام حجز آلي منافس ليجعل ذلك النظام أقل جاذبية للمشاركين. وفي الأسواق التي يلعب فيها الناقل دورا رئيسيا فان عملا من هذا النوع يؤدي في الغالب الى التأثير سلبا على خيارات نظم الحجز الآلي المتاحة للمشاركين وفي نهاية الأمر على نوعية المعلومات المتاحة للركاب.

ولذلك فان هذه الفقرة تهدف الى منع الناقل من رفض الاشتراك في أي نظام للحجز الآلي ولكنها تنطبق فقط في الدولة التي يكون للناقل فيها مركز مسيطر وحيث يكون على صلة مالية أو أي ارتباط آخر مع أي نظام حجز آلي مثل وكيل التسويق. ولكن يستثنى من ذلك الحالات التي تكون فيها الصلات والارتباطات نتيجة لاتفاق اشتراك مع بائع النظام. وفي هذا السياق يكون الاشتراك الى نفس الحد والمستوى من الفعالية مثل اشتراك ناقل مسيطر في نظامه هو للحجز الآلي بما يشمل على سبيل المثال توفير جميع المعلومات الخاصة بالمواعيد والحجز والسماح بالحجز وتأكيد وصادرة التذاكر على أساس من المساواة وفي الوقت المناسب. وتسمح هذه الفقرة باستثناء في الحالات التي توجد فيها أسباب تجارية أو فنية مشروعة لعدم الاشتراك في نظام حجز آلي معين ولكن المتوقع ألا توجد مثل هذه الأسباب الا في حالات نادرة جدا ومتفرقة.

رفض توفير المعلومات لنظم حجز آلي معينة [الفقرة د]]

يختار الناقلون أحيانا ألا يوفروا المعلومات الخاصة بخدماتهم لنظم حجز آلية معينة. فمثلا قد يختار ناقل غير مشترك ألا يوفر أي معلومات لنظام الحجز الآلي المعني لأنه منافس لنظام حجز آلي يكون للناقل معه صلة مالية أو ارتباط. ومع ذلك فكمما في حالة رفض الاشتراك في نظام الحجز الآلي (انظر الفقرة السابقة) قد يؤدي ذلك الى التأثير سلبا على التنافس بين بائعي نظم الحجز الآلي فيما يتعلق بخيارات نظم الحجز الآلي المتاحة للمشاركين وفي نهاية الأمر بنوعية المعلومات المتاحة لمستخدمي النقل الجوي. وفي حالة الناقلين المشتركين فان المعلومات المقدمة الى بائعي النظم (وتلك، بالعكس، التي يمكن حجبها) يحكمها عادة عقد الاشتراك بين البائع والناقل الجوي.

ولذلك فان هذه الفقرة تهدف الى منع الناقل من رفض توفير المعلومات الخاصة بالمواعيد أو الأسعار لبائع نظام ولكنها لا تنطبق الا في الدولة موطن الناقل والا اذا كان الناقل يوفر مثل هذه المعلومات لبائع نظام آخر يستخدم نظامه للحجز الآلي المشتركين في تلك الدولة. وقد تم تضمين الاستثناء "الا حيث يسمح القانون بذلك" لأخذ التشريعات التي تسمح بمثل هذا الرفض في الاعتبار. وقد ترغب بعض الدول أن توسع نطاق هذه الفقرة بحيث تشمل المعلومات عن الأماكن المتاحة الى جانب المواعيد والأسعار.

وقد يضع الالتزام في الفقرة (د) عبئا غير مرغوب فيه على بعض الناقلين خصوصا صغارهم. ومع ذلك فلا شيء في المدونة يمنع الناقل من أن يفرض رسوما على بائعي النظام لاسترداد أي نفقات اضافية يتحملها بتقديم مثل هذه المعلومات (التي لن تكون عالية، مع ذلك، لأن المعلومات تقتصر على تلك التي تقدم الى بائع نظام آخر). فضلا عن ذلك في كثير من الأحيان قد يمكن لبائعي النظام أيضا الحصول على المعلومات الخاصة بالمواعيد مثلا من مصادر عامة.

العلاقات مع المشتركين [المادة هـ]]

تهدف هذه الفقرة الى التأكد من أن الناقلين لا يحاولون التدخل في اختيار مشترك ما أو استعماله لنظام حجز آلي، ومنع الممارستين المذكورتين هنا من النيل من المنافسة بين بائعي النظم. وهي شديدة الشبه بالتزامين من قبل بائعي النظم حيال المشتركين (المادة السادسة، الفقرتان د و هـ)). فالفقرة الفرعية ١ (تنطبق على الناقلين الجويين الذين لديهم مصلحة مالية أو مرتبطين (مثلا بواسطة العمل كوكيل وحيد) بنظام معين للحجز الآلي والذين قد يحصلون على ميزة تنافسية غير عادلة بالنسبة الى نظم الحجز الآلي الأخرى بواسطة اجبار المشتركين أو اغرائهم باستخدام ذلك النظام للحجز الآلي دون غيره. ولجعل هذا الشرط شرطا غير تمييزي، فان الفقرة الفرعية ٢) تنطبق على الناقلين الجويين الذين

ليست لديهم مصلحة مالية ولا هم مرتبطون بنظام حجز آلي معين، غير ان أعمالهم قد تكون في صالح ذلك النظام الآلي بصورة عادلة دون أنظمة الحجز الآلي الأخرى. ومع ذلك فان الفقرة الفرعية ٢) لا تقصد منع ناقلين جويين من استخدام نظام حجز آلي معين نتيجة أسباب تجارية مشروعة. فمثلا يمكن للناقل التجاري الذي يشترك فقط في نظام واحد للحجز الآلي أن يشترط على المشتركين، أو يشجعهم على، استخدام نظام الحجز الآلي المذكور ويكون للناقلين الجويين أن يفضلوا استخدام نظام حجز آلي معين لأن أسعاره وخدماته وعمله أفضل دون تفضيل هذا النظام على غيره بصورة غير عادلة.

المادة العاشرة — التزامات المشتركين

استخدام العرض الرئيسي والتلاعب بالمعلومات [الفقرتان أ) و ب)]

تتطلب المادة السابعة، الفقرتان أ) و ج) من بائع النظام أن يوفر للمشاركين عرضا رئيسيا أو عروضاً عامة محايدة وغير متحيزة بقدر الامكان وأن يوفر دائما مثل هذا العرض أو العروض ما لم يكن هناك طلب محدد لنوع آخر. ومع ذلك فان هذا لا يكفي لضمان استخدام المشتركين لمثل هذا العرض لتقديم المعلومات لمستخدمي النقل الجوي. فقد لا يكون من مصلحة مشترك ما أن يقدم معلومات محايدة لمستخدمي النقل الجوي خصوصا اذا كان بعض الناقلين يقدمون حوافز خاصة (مثل عمولات أعلى) لاقناع المشتركين بعمل الحجز على خدماتهم. ولذلك فان الفقرة أ) تلزم المشترك أن يستخدم أو يوفر عرضا رئيسيا يفي بمتطلبات الفقرات ذات الصلة في المادة السابعة لكل صفقة، الا حيث يكون من الضروري استخدام عرض آخر لتلبية رغبة يديها مستخدم نقل جوي (أي راكب أو شخص ينوب عنه). ومع ذلك فيما أن كثيرا من المشتركين يعتبرون أنه من الضروري أن يستخدموا عروضاً بديلة لتلبية احتياجات العملاء أو احتياجاتهم هم وبما أنه من المرجح أن يكون هناك حجم كبير من الصفقات يوميا فسوف يكون من الصعب أن يوضع هذا الالتزام موضع التنفيذ حتى عندما يدرج بائعو النظم هذا الالتزام في عقودهم مع المشتركين.

يمكن لمن يرغب في ذلك من المشتركين، وبمساعدة برامج (كمبيوتر) مناسبة، أن يأخذ المعلومات المتاحة من نظام حجز آلي (أو أكثر من نظام) وأن يعيد تجميعها في صيغة عرض صممها هؤلاء المشتركون أنفسهم. وبينما يمكن أن يكون هذا مفيدا للركاب بأن يسمح للعروض أن تفصل حسب احتياجاتهم المحددة فان هناك أيضا خطرا وهو أن المشتركين قد يقومون باعادة تجميع البيانات لكي يحققوا أغراضهم هم التجارية. وبينما تقر الفقرة ب) بأن المشتركين قد يرغبون في التلاعب بالمعلومات التي يوفرها نظام حجز آلي فانها تحاول تجنب حدوث ذلك بأي طريقة ينجم عنها معلومات غير دقيقة أو مضللة لمستخدمي النقل الجوي. وهذا أيضا قد يكون من الصعب وضعه موضع التنفيذ عمليا.

دقة المعلومات [الفقرة ج)]

تتطلب هذه الفقرة من المشترك أن يكون مسؤولا عن دقة أي معلومات يقوم بادخالها في نظام الحجز الآلي مثل البيانات المتعلقة بطلبات راكب أو راكب. ومع ذلك فعليا ما يحصل على بعض هذه المعلومات على الأقل من الراكب وفي هذه الحالات يكون المشتركون عادة في موقف يسمح لهم بتحميل الراكب المسؤولية عن دقة المعلومات.

اخطار مستخدمي النقل الجوي [الفقرتان د) و ه)]

عندما تكون الرحلات غير المنتظمة مدرجة في نظام حجز آلي يكون المشتركون مسؤولين عن اخطار مستخدمي النقل الجوي بشأن هذه الحقيقة والمتطلبات الخاصة المتعلقة بها مثل شراء خدمات أخرى أو بالأمر المتعلقة بترتيبات النقل الجوي التي يجب مناقشتها مع مشغل الجولة (السياحية) مثلا لا مع الناقل الجوي الذي يشغل الرحلة (الفقرة د)). ولمسؤولية المشترك عن اخطار الراكب والراكب المتوقعين بالمعلومات في الفقرة ه) نظير في مسؤوليات الناقلين الجويين وبائعي النظام أن يبينوا بوضوح مثل تلك البيانات في المعلومات المقدمة والمعروضة على التوالي. ولهذه المسؤولية أهمية خاصة فيما يتعلق بالرحلات ذات الرموز المشتركة، فالمشتركون مسؤولون عن اخطار مستخدمي النقل الجوي بشأن هذه الحقيقة وبشأن اسم المستثمر (الناقل الحقيقي) اذا تضمن برنامج الرحلات رحلة فيها تقاسم للرموز.

أنواع الحجز المحظورة [الفقرة و)]

الحجز الوهمي، لأغراض هذه المدونة، هو حجز لم يتم بناء على طلب المستهلك، على سبيل المثال، عندما يتم عمل حجز لأغراض التدريب باستخدام أسماء يتم اختيارها بشكل جذافي. ورغم أن الحجز الوهمي يمكن إجراؤه عبر قنوات متعددة (مباشرة عند الناقل أو من خلال أطراف أخرى الخ) فإن هذه الفقرة تحظر مثل هذا الحجز عندما يتم بواسطة نظام حجز آلي لأنه يمكن أن يسبب مشكلتين. أولاً يمكن لهذا النوع من الحجز أن يدل دلالة غير حقيقية على الطلب الفعلي لخدمة ما بحيث يخلق صعوبة في موائمة السعة مع الطلب على رحلات بعينها. وثانياً لأن البائعين يفرضون رسوماً على الناقلين الجويين مقابل الحجز مما قد ينجم عنه تكاليف إضافية على الناقل الجوي المعني. والمدونة لا تعامل الحجز الوهمي على قدم المساواة مع الحجز المزدوج (رغم أن هذا الأخير يمكن أن ينتج عنه مشاكل مشابهة) لعدم وجود اجماع عند الصناعة أو الجهات المنظمة بشأن جواز الحجز المزدوج. ومع ذلك فإن كلا من الحجز الوهمي والمزدوج اللذين لا يرغب الناقلون الجويون فيهما يمكن تقليلهما : بأن يقوم الناقل بمراجعة فواتير رسوم الحجز، وبالتطورات في تكنولوجيا الكمبيوتر التي تمنع بعض حالات الحجز المزدوج من نفس نظام الحجز الآلي، وباستخدام برامج الكمبيوتر لنظم الحجز الآلي نفسها في تدريب المشتركين، وبأحكام السيطرة على برامج الحوافز التي تتطلب من المشتركين تحقيق أهداف حجز معينة (وهو سبب مزعوم لبعض حالات الحجز الوهمي).

المادة الحادية عشرة — حماية خصوصية المعلومات الشخصية

يتم تناول حماية المعلومات الشخصية في مادة منفصلة في هذه المدونة لأهميتها ولأن كل أصحاب الشأن - الدول والناقلون الجويون وبائعو النظم والمشاركون والأطراف الأخرى ذات الصلة بالنقل الجوي الدولي - يتقاسمون مسؤولية ضمان حماية هذه المعلومات وهي تحت أيديهم.

الاجراءات المناسبة [الفقرة أ)]

هناك اجراءات قانونية وتنظيمية كثيرة (وطنية ودولية) تختص بحماية المعلومات الشخصية. وعلى الدول أن تعتمد على هذه المصادر لتقرر ما ينطبق على عمليات نظم الحجز الآلي في أراضيها. وقد تشمل هذه الاجراءات، حين يوجد ما يبرر ذلك، استخدام العقوبات حين لا يتم المحافظة على خصوصية المعلومات الشخصية.

وأحد المحكات لاختبار ما يمثل "المعلومات الشخصية" هو ما اذا كانت تتصل بفرد يمكن تحديد هويته. ومع ذلك فلا يقدم هنا تعريف محدد لما يمثل "معلومات شخصية" لأن هذا أيضاً قد يكون متفاوتاً بين الدول فيما يتعلق بالقوانين والممارسات الوطنية والدولية.

وبالنسبة للممارسات في صناعة النقل الجوي يمكن للدول أن تقتدي بأسلوب العمل الموصى به رقم ١٧٧٤ للاتحاد الدولي للنقل الجوي IATA ("حماية خصوصية وانتقال المعلومات الشخصية عبر الحدود المستخدمة في النقل الجوي الدولي للركاب والأمتعة").

الأطراف المعنية وموافقة الركاب [الفقرة ب)]

لعمل حجز بواسطة نظام حجز آلي يحتاج المشترك الى ادخال بعض المعلومات الشخصية التي تخص الركاب في نظام الحجز الآلي. وقد تشمل هذه المعلومات عمر الركاب وجنسيته ومتطلباته الدينية بالنسبة للغذاء ومعلومات أخرى يحتاج اليها الناقل المعني والتي اذا وقعت في أيدي غير أمينة قد تتسبب في تعريض سلامة المسافر أو ماله للخطر. وهكذا يجب على كل الأطراف المعنية أن تحمي خصوصية هذه المعلومات الشخصية. وتعني " كل الأطراف " في هذا السياق أساساً بائعي النظم (الذين لديهم مسؤولية محددة فيما يتعلق بمعلومات الحجز الفردي في المادة الخامسة، الفقرة ي)) والناقلين الجويين والمشاركين كما تشير أيضاً الى أطراف أخرى يمكنها الوصول الى المعلومات الشخصية مثل الشركات التي تعد البيانات لادخالها في نظم الحجز الآلي أو تلك التي تعالج معلومات المطالبة بالدفع.

والشرط الخاص بعدم الادلاء بأي معلومات شخصية بدون موافقة الركاب المعني مبدأ عام ينبغي تطبيقه بشكل معقول وليس قاعدة لا مرونة فيها. فمثلاً عند تقديم معلومات لمشارك بغرض عمل حجز أو شراء تذكرة للنقل الجوي يمكن أن يفترض أن الركاب المستخدم قد وافق ضمناً على نقل هذه المعلومات الى أطراف أخرى تحتاج الى الوصول اليها لاكمال هذه الصفقة. وهكذا فإن بنوك المحاسبة لا تحتاج الى موافقة الركاب تحديداً لكي تنتهي اجراءات الدفع التي قد تحتوي على معلومات شخصية كما لا تحتاج اليها شركة تعالج معلومات المطالبة بالدفع لأحد

الناقلين الجويين. كما أن الأطراف المعنية بالنقل الجوي يمكن أن تشمل مثلا سلطات المطار التي قد يطلب منها توفير مقعد متحرك لأحد الركاب.

على الدول التي تلزم نفسها باتباع المدونة أن تخطر الايكو بذلك. وهذا الاعلان الأحادي للقصد الذي تخطر به الايكو (حسب الفقرة (هـ)) وتقوم الايكو بنشره وتعميمه يساعد على اخطار الدول الأخرى وكل الأطراف ذات المصلحة بهذا القرار. ومع ذلك فإن أي دولة تخطر الايكو أنها تتبع المدونة يمكن أن تنهي ذلك الالتزام باخطار الايكو وستقوم الايكو أيضا بنشر وتعميم هذا القرار. وللدول، بالطبع، أن تلزم نفسها باتباع المدونة بوسائل أخرى من خلال الاتفاقات الدولية والترتيبات مع الدول الأخرى على المستوى الثنائي أو متعدد الأطراف أو من خلال تطبيقها بصورة ثابتة مستمرة.

المادة الثانية عشرة — التطبيق والتنقيح والاستثناء

التطبيق والتنقيح [الفقرة أ]

أخذًا في الاعتبار لتجربة الدول مع المدونة التي اعتمدها المجلس في ١٧ ديسمبر ١٩٩١ وقبول عدد كبير من الدول لها وحاجة الدول الى وقت لمراجعة المدونة المنقحة قبل اخطار ايكو بالتزامها باتباعها تجعل هذه الفقرة المدونة المنقحة سارية المفعول اعتبارا من ١ نوفمبر ١٩٩٦.

ان تسويق خدمات النقل الجوي بواسطة نظم الحجز الآلي مجال من مجالات صناعة النقل الجوي يتعرض لتغيرات سريعة. وتبعًا لذلك فإن المدونة تحتاج الى المراجعة عندما تدعو الظروف لأخذ التطورات الجديدة في الاعتبار. وتوخيا للبساطة ولكي تكون مدونة واحدة سارية في أي وقت يعينه فإن أي مدونة منقحة يعتمدها المجلس ستحل محل المدونة السابقة برمتها.

اتباع المدونة [الفقرة ب]

يعني المصطلح "اتباع المدونة" أن الدولة تحاول تطبيق المبادئ العامة للسلوك المبينة في المدونة في تنظيمها لنظم الحجز الآلي أو أنها تتبع سياسات أو تطبق قواعد متسقة مع المدونة داخل أراضيها وفي علاقاتها مع الدول الأخرى التي تتبع المدونة أيضا. أما كيف تفعل الدول ذلك فإنه يختلف اختلافات كبيرة في التطبيق. فبعضها قد يعتمد على المدونة بشكل مباشر والبعض الآخر قد يكون عنده لوائح وطنية أو اقليمية تفصيلية بخصوص نظم الحجز الآلي. والبعض قد يكون لديه أحكام خاصة بنظم الحجز الآلي في اتفاقات ثنائية أو متعددة الأطراف ينبغي أخذها في الاعتبار عند تطبيق المدونة.

الاستثناءات الخاصة بالدول النامية [الفقرة ج]

بدأ استخدام نظم الحجز الآلي في دول متقدمة معينة يذكر منها الولايات المتحدة وعدة دول في أوروبا. ورغم أن استخدام نظم الحجز الآلي قد انتشر في جميع أنحاء العالم فإن بعض الدول النامية قد تترتب تأجيل ادخال نظم الحجز الآلي الى أراضيها الى حين يكون هناك مثلا هيكل تنظيم مناسب أو نظام لتوزيع المنتجات في أسواقها الوطنية. ولذلك فإن المدونة تنص على أن مثل هذه الدول يمكنها أن تعزف عن اتباع المادة ٤ ج) حتى ٣١ ديسمبر ٢٠٠٠ بشرط توافر الشروط المبينة أدناه. ومن الواضح أن كثيرا من الدول النامية لا ترغب في ولا تنوي استخدام هذا الاستثناء، ومع ذلك فليست هناك وسيلة ناجعة للتقرير، مسبقا، أي الدول النامية تود استخدام هذا الاستثناء، ولذلك فإنه من الأفضل اتباع اجراء مبني على الاختيار الفردي.

الشرط الأول (١) هو أن أي دولة تستخدم الاستثناء من المادة الرابعة ج) يجب أن تخطر الايكو بذلك. أما الشرط الثاني (٢) فيتطلب أن يكون استبعاد نظم الحجز الآلي متسقا مع أي اتفاقات أو ترتيبات ثنائية أو متعددة الأطراف تكون الدولة التي تستخدم الاستثناء طرفا فيها. والقصد من

هذا هو تحقيق الاتساق بين التزامات الدولة بمقتضى المدونة وأي التزامات خاصة بنظم الحجز الآلي تكون طرفا فيها مثلا بالنسبة لاتفاقيات خدمات جوية ثنائية أو بمقتضى الاتفاق العام لتجارة الخدمات.

استثناءات بسبب عدم المعاملة بالمثل أو الخلاف [الفقرة د]]

يمكن أن ينشأ استثناء آخر في اتباع دولة ما للمدونة في حالة عدم المعاملة بالمثل أو الفشل في حل المنازعات بين الحكومات فيما يخص نظم الحجز الآلي كما تنص المادة الرابعة (ز). ولضمان الشفافية الكاملة بالنسبة لتطبيق المدونة فإن أي دولة تسمح أو تتطلب إجراء أو إجراءات لا تنمى مع المدونة عليها أن تخطر الأيكاو بالاجراء أو الاجراءات وأن تدرج معلومات كافية عن البائعين والناقلين والدول المعنية لكي تبين مدى وطبيعة وأثار مثل تلك الاجراءات.

الشفافية [الفقرة هـ]]

حتى تكون كل الدول على علم بتلك الدول التي لا تتبع المدونة كليا أو جزئيا في أي من الحالات المبينة في الفقرات من (ب) الى (د) في هذه المادة فإن مجلس الأيكاو سيقوم باصدار تقارير دورية بشأن الاخطارات التي تم تسلمها. ومن المتوقع أن يصدر أول تقرير من هذا النوع بعد ابتداء سريان المدونة بوقت قصير حين تعلن الدول قراراتها الأولية حول ما اذا كانت مستعدة لاتباع المدونة أم لا. وسيتم اصدار التقارير اللاحقة حين وحسبما تطلب.

الاعفاءات [الفقرة و]]

كما تقدم في المذكرات الخاصة بالمادة الثانية فإن نظم الحجز الآلي متعددة المنافذ بطبيعتها لا يمكنها اتباع بعض التزامات بائع النظام في المدونة وأنها لذلك معفاة من تلك الشروط في المادة الخامسة الخاصة بتحميل ومعالجة واطاحة معلومات معينة وكذلك الشروط الخاصة بتجهيز وتوفير العروض الرئيسية المنصوص عليها في المادة السابعة. وتخضع هذه النظم لأحكام أخرى في المدونة بحيث تصبح خاضعة بقدر الامكان لنفس الالتزامات والشروط.

ان النظم متعددة المنافذ تعد بطبيعتها ومحابية للناقل المهيم على السوق المعني. ومع ذلك يمكن معالجة هذا التمييز بطريقتين. الطريقة الأولى هي توفير نظم حجز آلي أخرى تقدم عروضاً موضوعية في نفس الأسواق التي تخدماها النظم متعددة المنافذ. والطريقة الثانية هي أن تتصرف الدول وفقاً للفقرة (ز) من المادة الرابعة لتصد الجانب التمييزي الموجود في النظم متعددة المنافذ كلما وجدت هذه الدول نقصاً في المعاملة بالمثل على نظم الحجز الآلي.

(هـ) بندان نموذجيان بشأن نظم الحجز الآلي

٣-٥ ان هذين البندان النموذجيين البديلين قد صيغا لتدرجهما الدول وفقاً لما تراه في اتفاقاتها الثنائية أو متعددة الأطراف لتعزيز أو تكميل مدونة قواعد الأيكاو لتنظيم وتشغيل نظم الحجز الآلي مع مراعاة ان التنظيمات الوطنية والاقليمية لنظم الحجز الآلي قد تتجاوز هذه المدونة في جوانب معينة.

وبالنسبة للاتفاقيات التي ليس لدى أي من أطرافها ولا يتوقع أن تكون لديه تنظيمات وطنية أو اقليمية لنظم الحجز الآلي، ينطبق البند النموذجي (أ)، أما بالنسبة للاتفاقيات التي لدى طرف واحد أو أكثر أو يتوقع أن تكون لديه ترتيبات وطنية أو اقليمية لنظم الحجز الآلي، ينطبق البند النموذجي (ب). وأدرجت هذه البنود النموذجية أيضاً في نموذج الأيكاو لاتفاقيات خدمات الملاحة الجوية (انظر الملحق الخامس بهذه الوثيقة).

البند النموذجي (أ) لنظام الحجز الآلي

يجب على كل طرف أن يطبق في أراضيه مدونة ايكاو لقواعد تنظيم وتشغيل نظم الحجز الآلي.

البند النموذجي (ب) لنظام الحجز الآلي

يجب أن يطبق كل طرف في أراضيه مدونة ايكاو لقواعد تنظيم وتشغيل نظم الحجز الآلي بما يتسق مع التنظيمات والالتزامات المنطبقة الأخرى بشأن نظم الحجز الآلي.

الجزء السادس

الأمر التجاري لشركات الطيران

١-٦ أصدر مؤتمر النقل الجوي العالمي في عام ١٩٩٤ أربعة ترتيبات تنظيمية للأنشطة التجارية التي تزاو لها شركات الطيران من أجل تشغيل الخطوط الجوية الدولية وهي : الخدمات الأرضية، وتبديل العملة، وتحويل الايرادات، وتوظيف الأجانب، وبيع وتسويق منتجات الخطوط الجوية. وبناء على توصية المؤتمر بإجراء المزيد من الأعمال لوضع هذه الترتيبات في هيكل رسمي، أصدر فريق خبراء تنظيم النقل الجوي في اجتماعه التاسع المعقود في فبراير ١٩٩٧ التوصية رقم ٩-٥ التي تضمنت بنوداً نموذجية بشأن تلك الأمور التجارية الأربعة، وبندا جديداً بشأن دفع المصروفات المحلية، وملاحظات تفسيرية لهذا البند. وقد اعتمد المجلس في مايو ١٩٩٧ هذه البنود النموذجية التي حلت محل الترتيبات التي كان المؤتمر قد وضعها من قبل، وأرسل المجلس البنود الجديدة الى الدول لكي تسترشد بها.

يمكن ادراج البنود النموذجية الواردة في الأجزاء التالية في الاتفاقات الثنائية أو متعددة الأطراف. وتشكل الملاحظات المرتبطة بكل بند نموذجي جزءاً لا يتجزأ من الترتيبات التنظيمية، وتستخدم لأغراض المفاوضات وتفسير البنود وتطبيقها. وأدرجت هذه البنود النموذجية أيضاً في نموذج الإيكوا لاتفاقات خدمات الملاحة الجوية (انظر الملحق الخامس بهذه الوثيقة).

التوصية رقم (٩-٥) الصادرة من فريق خبراء تنظيم النقل الجوي

ان فريق الخبراء يوصي بما يلي :

تشجيع الدول على أن تستخدم حسب الاقتضاء في اتفاقاتها الثنائية ومتعددة الأطراف بشأن الخطوط الجوية البنود النموذجية التالية والشروح الواردة قرينها بشأن الأمور التجارية، وهي بنود القصد منها مساعدة السلطات التنظيمية على ازالة القيود والتحرك صوب تهيئة بيئة أكثر تنافساً.

(أ) الخدمات الأرضية

بند نموذجي

يجب على كل طرف أن يرخص للناقل الجوي الواحد أو الأكثر التابع للطرف الآخر الواحد أو الأكثر بإجراء ما يلي بناء على اختيار كل ناقل جوي :

- أ) أداء جميع خدماته الأرضية بنفسه.
- ب) تقديم الخدمات لناقل جوي آخر أو أكثر.
- ج) الاشتراك مع ناقلين غيره في تشكيل هيئة لتقديم الخدمات.
- د) اختيار من يقدم له الخدمات من ضمن المتنافسين على تقديم هذه الخدمات.

ملاحظات

- (١) تستخدم الحلول المذكورة أعلاه طبقاً للالتزامات الدولية والارشادات الواردة في الملحق التاسع (التسهيلات) باتفاقية الطيران المدني الدولي والمعلومات الواردة في الوثيقة " بيانان من المجلس الى الدول المتعاقدة بشأن رسوم المطارات ورسوم خدمات الملاحة الجوية " (Doc 9082) والقوانين والتنظيمات الوطنية، وبالتشاور مع مستثمر المطار.
- (٢) يجب اعطاء الناقل الجوي حرية اختيار أي من الحلول المتاحة له وأن يجمع بين الحلول التي اختارها أو يغيرها، ما عدا في الحالة التي يتبين فيها أن ذلك غير عملي أو منافع لاعتبارات السلامة والأمن ذات الصلة، وكذلك (باستثناء تقديم خدماته بنفسه حسب البند أ) إذا كان حجم عمليات المطار أصغر من أن يتحمل أكثر من مقدم خدمات واحد. وفي بعض المطارات قد لا يسمح عدد الناقلين الجويين وقلة التجهيزات المادية بأن يقدم جميع الناقلين الجويين الخدمات الأرضية بأنفسهم. وفي هذه الحالات ينبغي اختيار الناقلين الذين يسمح لهم بذلك، وأن يكون هذا الاختيار طبقاً لاجراءات موضوعية وشفافة وغير تمييزية، وينبغي أن يكون هناك مقدمو خدمات متنافسون وبديلون.
- (٣) سيطلب دائماً من الأطراف أن تتخذ التدابير الضرورية التي تضمن التسعير المعقول على أساس التكاليف والمعاملة العادلة والمنصفة للناقل الجوي الواحد أو الأكثر التابع للطرف الآخر الواحد أو الأكثر.
- (٤) ينبغي للدول، كل حسب ظروفها، أن تنظر في قيام الناقلين بتقديم الخدمات الأرضية الى أنفسهم تدريجياً والاعتماد على أكثر من مورد حسب الاقتضاء وحسب حجم المطار.

(ب) تبديل العملات وتحويل الايرادات

بند نموذجي

يجب على كل طرف أن يسمح للناقل الجوي الواحد أو الأكثر التابع للطرف الآخر الواحد أو الأكثر أن يبذل ويحول الى الخارج، الى الدولة التي يرتضيها، وبناء على طلبه، جميع إيراداته المحلية التي حصلها من بيع خدمات النقل الجوي ومن الأنشطة المرتبطة مباشرة بالنقل الجوي والزائدة على المبالغ التي صرفها محلياً، وأن يأذن كل طرف بالتبديل والتحويل بسرعة وبدون قيود أو تمييز أو ضرائب، وبسعر الصرف المعمول به في تاريخ طلب التبديل والتحويل.

ملاحظات

- (١) يخضع هذا الترتيب التنظيمي لأحكام الاتفاقات الدولية (مثل اتفاقات صندوق النقد الدولي والاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات) التي تسمح بممارسة ضوابط الرقابة على النقد في بعض الحالات التي تتعلق بحماية ميزان مدفوعات الدولة، كما يخضع أيضاً للاجراءات المنصوص عليها في القوانين والتنظيمات الوطنية المنطبقة. وينبغي للدول أن تراعي أحكام "الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات" التي تسمح للطرف المتعاقد أن يعتبر النقل الجوي عنصراً أساسياً في برنامجه الاقتصادي أو الإنمائي عند النظر في وضع ضوابط للرقابة على النقد.
- (٢) عبارة "والأنشطة المرتبطة مباشرة بالنقل الجوي" تشمل الأنشطة التي ترتبط ارتباطاً وثيقاً بتقديم الخدمات التي تتصل بالطيران، مثل تشغيل الباصات بين المطارات والفنادق وكذلك، حسب الاقتضاء، تقديم الخدمات الأرضية لناقلين جويين آخرين. ولا تنطوي هذه العبارة الاصطلاحية على الأنشطة الأخرى مثل تشغيل الفنادق، وتأجير السيارات، والاستثمار في عقارات أو أسهم أو سندات محلية، لأن هذه الأنشطة ستخضع على وجه الافتراض لنظام مختلف من حيث تبديل العملة والتحويل الى الخارج.

٣) عبارة "بدون ضرائب" تشير إلى الضرائب التي تفرض على تبادل العملات والتحويل إلى الخارج، لا إلى الضرائب الوطنية المفروضة على الدخل والتي يعالج أمرها أفضل ما يعالج على أساس معاهدات عدم الازدواج الضريبي أو أي ترتيبات أخرى تعفي إيرادات بيع خدمات النقل الجوي بمعرفة شركات الطيران الأجنبية من ضريبة الدخل الوطنية على أساس المعاملة بالمثل. على أنه في حالة عدم وجود معاهدة لمنع الازدواج الضريبي أو أي ترتيب آخر من هذا القبيل، يمكن للدول أن تدرج هذا البند لتبادل إعفاء الناقلين الجويين من ضرائب الإيرادات الأجنبية، على أن توضح نيتها في هذا الصدد.

(ج) دفع المصروفات المحلية

بند نموذجي

يجب على كل طرف أن يسمح للناقلين الجويين التابعين للطرف الآخر الواحد أو الأكثر بأن يدفعوا بالعملة المحلية مصروفاتهم المحلية في أراضيهم، بما في ذلك مصروفات شراء الوقود، أو بأي عملة أخرى قابلة للتغيير يرتضونها ومصروح بها.

ملاحظات

- ١) طبقا لما ورد في الوثيقة "بيانان من المجلس إلى الدول المتعاقدة بشأن رسوم المطارات ورسوم خدمات الملاحة الجوية"^٢ (Doc 9082)، لا يحول هذا الترتيب التنظيمي دون قيام سلطات المطارات بتحديد رسوم خدمات المطار بعملة حرة قابلة للتغيير إذا كان ذلك يساعد على تثبيت هذه الرسوم وعلى دفع قيمة المعدات والخدمات المستوردة. ويجب أن تكون هذه الرسوم مفروضة بطريقة لا تميز بين الناقلين الجويين الأجانب والناقلين الجويين المتمتعين بجنسية دولة المطار ممن يشغلون عمليات دولية متشابهة، ولا تميز بين أي اثنين أو أكثر من المستفيدين الأجانب.
- ٢) في الظروف العادية، ينبغي التعبير عن رسوم الانتفاع ودفعها بالعملة المحلية. ومع ذلك يجوز في الظروف الاستثنائية، مثل عدم استقرار الأوضاع الاقتصادية، وعندما تقترح الدولة تحديد رسوم الانتفاع بعملة غير محلية أو تسمح بتحديد بعملة غير محلية، يجوز لشركات الطيران أن تتبع التذاكر بالعملة المقررة لتلك الرسوم، مستخدمة في ذلك سعر الصرف المعمول به.

(د) توظيف الأجانب والحصول على الخدمات المحلية

بند نموذجي

يجب على كل طرف أن يسمح للناقلين الجويين التابعين للطرف الآخر الواحد أو الأكثر بما يلي :

- أ) احضار موظفين أجانب إلى أراضيهم وتعيينهم لأداء المهام الإدارية والتجارية والفنية والتشغيلية والمهام المتخصصة الأخرى المطلوبة لتقديم خدمات النقل الجوي، وذلك طبقا لقوانين وتنظيمات الدخول والإقامة والعمل في الدولة المستقبلية لهم.
- ب) الاستعانة بخدمات موظفين من أي مؤسسة أخرى أو شركة أخرى أو شركة طيران أخرى تعمل في أراضيهم ومرخص لها بتقديم هذه الخدمات.

ملاحظات

- ١) الغرض من الفقرة أ) من هذا الترتيب التنظيمي هو تسهيل إيفاد بعض موظفي الناقلين الجويين إلى الخارج - ممن يؤدون مهام إدارية وتجارية وفنية وتشغيلية. والموظفون الذين يؤدون مهام تشغيلية لا يتضمنون طاقم قيادة الطائرة ولا المضيفين لأن

١- العنوان الحالي لهذه الوثيقة هو سياسات الايكاف بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية

تحركات هذه الطواقم مشمولة بأحكام الملحق التاسع باتفاقية الطيران المدني الدولي. ويخضع هذا الترتيب للالتزامات الدولية وكذلك لأحكام القوانين الوطنية السارية على الدخول والإقامة والعمل في البلد المستقبل، وينبغي أن يكون مرنا بالقدر الكافي في معظم الأحوال للوفاء بالتزامات أي طرف بموجب هذا الترتيب.

(٢) يستند هذا الترتيب إلى مبدأ المعاملة بالمثل عموماً من حيث فئة الموظفين التي يستطيع الناقل الجوي أن يوفرها للإقامة في دولة أجنبية، ويجب ألا يفسر مبدأ المعاملة بالمثل على نحو كمي، كالتقييد مثلاً بنفس عدد الموظفين ونفس الفئة التي أوفدها الناقلون الجويون الوطنيون إلى دولة الناقل الجوي الأجنبي.

(٣) القصد من الفقرة (ب) هو تلبية حاجة الناقل الجوي إلى كثرة الاستعانة بموظفين من بلدان أخرى بسبب ازدياد عدد التحالفات وتداول الأنشطة التجارية التي تمارسها شركات الطيران. وبالتالي يشمل هذا الترتيب إمكانية الاستعانة بموظفين وخدمات من شركة طيران شريكة في التحالف أو شريكة في ترتيبات تقاسم الرموز.

(هـ) بيع وتسويق منتجات الخطوط الجوية

بند نموذجي

يجب أن يقوم كل طرف (مباشرة أو عن طريق الوكلاء أو غيرهم من الوسطاء الذين يختارهم الناقل الجوي بنفسه) بمنح الناقلين الجويين التابعين للطرف الآخر الواحد أو الأكثر حق بيع وتسويق منتجات الخطوط الجوية الدولية والمنتجات ذات الصلة بها في أراضيه، بما في ذلك حق تأسيس مكاتب لهم في المناطق التي يخدمونها والمناطق التي لا يخدمونها.

ملاحظات

(١) يتضمن هذا الترتيب قاعدة قياسية بسيطة وعادلة تسمح بالتريخ للناقلين الجويين ببيع وتسويق خدماتهم في الخارج مع مراعاة التزامات الدول التي قطعت على نفسها عهداً محدداً بالمعاملة الوطنية لهذه الخدمة بموجب "الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات". وهذا البند النموذجي يتسق مع القاعدة القياسية التي وضعها "الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات" بخصوص المعاملة الوطنية، لأن المعاملة الممنوحة للناقلين الجويين الأجانب لن تكون في الواقع أقل عادة من تلك الممنوحة للناقلين الجويين الوطنيين. غير أنه في بعض الظروف قد تسفر قاعدة المعاملة الوطنية عن شروط للناقلين الأجانب وللناقلين الوطنيين، وهي شروط أكثر تقييداً من هذا البند النموذجي، وفي هذه الحالات ستكون المعاملة بهذا البند النموذجي أكثر تحرراً.

(٢) لا ينطبق هذا البند على بيع وتسويق منتجات الخطوط الجوية عن طريق نظم الحجز الآلي، لأن توسع الدول أن تتبع إزاء هذه النظم قواعد الأيكاو لتنظيم وتشغيل نظم الحجز الآلي، والتنظيمات الوطنية أو الإقليمية، حسب الحالة.

(٣) التعبير "مكاتب لهم في المناطق التي يخدمونها" يشرح الحالة التي يكون فيها المكتب موجوداً في مدينة أو في دولة يخدمها الناقل الجوي خدمة مباشرة، أما التعبير "مكاتب لهم في المناطق التي لا يخدمونها" فيقصد به المكتب الموجود في مدينة/دولة لا يخدمها الناقل الجوي مباشرة.

(و) الجوانب المتعلقة بالمستهلكين من اقتسام الرموز

٦-٢ في التسعينات، أصبح اقتسام الرموز، وهو ممارسة تتمثل في استخدام رمز تعيين رحلات إحدى شركات الطيران في خدمة تؤولها شركة أخرى، شكلاً شائعاً للاتفاقات التعاونية بين شركات الطيران. ونظر المؤتمر العالمي للنقل الجوي لعام ١٩٩٤ في هذه المسألة باعتبارها أحد المجالات التي ينبغي النظر في الآثار التي تنطوي عليها في ما يتعلق بالترتيبات التنظيمية المقبلة بشأن دخول

السوق. وبالتالي نظر فريق الخبراء المعني بتنظيم النقل الجوي، استنادا إلى دراسة أجرتها الأمانة عن هذا الموضوع (وصدرت في شكل كتاب دوري (Circular 209 AT/110) في الجوانب الاقتصادية والمتعلقة باقتسام الرموز وأصدر في اجتماعه التاسع التوصية التالية التي تعالج هذه الجوانب الأخيرة من الموضوع. ووافق المجلس على هذه التوصية في مايو ١٩٩٧ ووزعها على الدول لإرشادها. وبعتماد هذه التوصية، وافق فريق الخبراء على أن المعلومات الضرورية المقدمة للمستهلكين ينبغي أن تشمل الرحلات والمشغلين وأماكن التوقف المتوسطة وتغيير الطائرات والخطوط الجوية والمطارات. وفي هذا الصدد، تشارك عدة عناصر للنقل الجوي الدولي إلى جانب الناقلين الجويين أنفسهم، بما في ذلك وكلاء السفر وأنظمة الحجز الإلكتروني والمطارات وغير ذلك من الجهات المعنية بالتسهيل. وفي مارس ٢٠٠٣، نظر المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي أيضا في الموضوع الأوسع نطاقا لمصالح المستهلكين في عملية التحرير وخلص إلى بعض الاستنتاجات التي يمكن الاطلاع عليها في الملحق الرابع بهذه الوثيقة.

التوصية رقم (٩-٦) الصادرة من فريق خبراء تنظيم النقل الجوي

إن فريق الخبراء يوصي بما يلي:

أن تتخذ الدول الإجراءات الضرورية لضمان إخبار المستهلكين وحمايتهم بشكل كامل في ما يتعلق بتشغيل الرحلات من خلال اقتسام الرموز من وإلى إقليمها وأن تزويد الركاب، على أقل تقدير، بالمعلومات الضرورية بالطرق التالية:

(أ) شفويا، وإن أمكن ذلك، كتابة عند الحجز؛

(ب) كتابة، على تذكرة السفر بالذات و/أو (إن لم يمكن ذلك) على وثيقة مسار الرحلة المرفقة بالتذكرة أو أي وثيقة أخرى تحل محل التذكرة، مثل تأكيد خطي، بما في ذلك معلومات عن يجب الاتصال به في حالة وقوع مشكلة وإشارة واضحة إلى شركة الطيران المسؤولة في حالة وقوع ضرر أو حادثة؛

(ج) شفويا أيضا، من قبل موظفي شركة الطيران الأرضيين في جميع مراحل الرحلة.

الجزء السابع

توسيع اطار التنظيم

(أ) تجارة الخدمات

١-٧ أثير موضوع تجارة الخدمات لأول مرة في عام ١٩٨٥ أثناء انعقاد مؤتمر النقل الجوي الثالث، ومنذ ذلك الوقت وهو على جدول أعمال الايكاو. وقد تابعت المنظمة عن كثب تطور هذا الموضوع، لا سيما نشأة الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات في "جولة أوروغواي للمفاوضات التجارية" التي بدأت في عام ١٩٨٦ وأفضت الى أمور كثيرة من بينها انشاء منظمة التجارة العالمية في يناير ١٩٩٥، وكذلك استعراض مرفق الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات المتعلق بالخطوط الجوية. وقد كانت للايكاو مواقف ازاء هذا الموضوع، وقد أدرجت موقفها الأخير في قرار الجمعية العمومية ٣٦-١٥ الوارد أدناه.

القرار ٣٦-١٥: المرفق ألف، القسم الرابع – تجارة الخدمات

لما كانت الايكاو قد اهتمت بمسألة جوانب النقل الجوي الدولي التي أدرجت في إطار الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات (GATS) وعملت بنشاط لكي يتحسن فهم جميع الأطراف المعنية لأحكام اتفاقية الطيران المدني الدولي وللصلاحيات والدور اللذين تنفرد بهما الايكاو في مجال النقل الجوي الدولي.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تؤكد من جديد على أن من الضروري أن تستطلع المنظمة الترتيبات التنظيمية المستقبلية وأن تضع التوصيات والمقترحات اللازمة للنصدي للتحديات التي تواجه النقل الجوي الدولي، استجابة للتغيرات الداخلية والخارجية التي تؤثر فيه.
- ٢- تسلّم بأنه ينبغي لتلك الترتيبات أن تهيئ البيئة اللازمة لتطور النقل الجوي الدولي واستمرار ازدهاره على نحو يتسم بالانتظام والاستقرار والكفاءة والاقتصاد بدون تقويض السلامة والأمن، وضمان مصالح جميع الدول المتعاقدة ومشاركتها الفعالة والمستمرة في النقل الجوي الدولي.
- ٣- تؤكد من جديد على الدور القيادي للايكاو في وضع الإرشادات عن سياسات تنظيم النقل الجوي الدولي.
- ٤- تحث الدول المتعاقدة التي تشارك في المفاوضات التجارية والاتفاقات والترتيبات التي تتعلق بالنقل الجوي الدولي على ما يلي:
 - أ) أن تكفل التنسيق الداخلي في هيئاتها الوطنية وأن تكفل بصفة خاصة مشاركة سلطات الطيران وصناعة الطيران مشاركة مباشرة في المفاوضات.
 - ب) أن تكفل إدراك ممثليها إدراكا تاما لأحكام اتفاقية الطيران المدني الدولي، ولا سيما خصائص النقل الجوي الدولي وبنية التنظيمية واتفاقاته وترتيباته.
 - ج) أن تراعي حقوقها والتزاماتها ازاء الدول المتعاقدة لدى الايكاو غير الأعضاء في منظمة التجارة العالمية.

د) أن تبحث بعناية الآثار المترتبة على اقتراح إدراج أي خدمات أو أنشطة إضافية متعلقة بالنقل الجوي في الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات، آخذة بعين الاعتبار الخاص الارتباط الوثيق بين الجوانب الاقتصادية والبيئية وجوانب السلامة والأمن في النقل الجوي الدولي.

هـ) أن تشجع على تحقيق الفهم التام لدور وصلاحيات الإيكاو في وضع الإرشادات للتنظيم الاقتصادي، بما في ذلك تحرير النقل الجوي الدولي، وأن تنظر في إتباع هذه الإرشادات.

و) أن تودع لدى الإيكاو بمقتضى المادة (٨٣) من اتفاقية شيكاغو نسخاً من أي إعفاءات وأي التزامات محددة تتعلق بالنقل الجوي الدولي عقدها بموجب الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات.

٥- تطلب من منظمة التجارة العالمية والدول الأعضاء والمراقبين فيها إيلاء الاهتمام الواجب لما يلي:

أ) الهياكل والترتيبات التنظيمية الخاصة بالنقل الجوي الدولي والتحرير الذي يجري على المستوى الثنائي والإقليمي وشبه الإقليمي.

ب) مسؤولية الإيكاو الدستورية عن النقل الجوي الدولي، وخاصة مسؤوليتها عن سلامته وأمنه.

ج) سياسة الإيكاو وموادها الإرشادية الراهنة بخصوص التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي وعملها الدائب في هذا الميدان.

٦- تطلب إلى المجلس:

أ) أن يواصل الاضطلاع بدور قيادي عالمي في تسهيل وتنسيق عملية التحرير الاقتصادي مع ضمان السلامة والأمن وحماية البيئة في النقل الجوي الدولي.

ب) أن يتابع بنشاط التطورات المستجدة في تجارة الخدمات والتي قد تؤثر على النقل الجوي الدولي، وإبلاغ الدول المتعاقدة بها.

ج) أن يشجع استمرار الاتصال والتعاون والتنسيق بصورة فعالة بين الإيكاو ومنظمة التجارة العالمية وغيرها من المنظمات الدولية الحكومية وغير الحكومية التي تعمل في مجال تجارة الخدمات.

ب) قوانين المنافسة

٧-٢ نوقش هذا الموضوع لأول مرة في الدورة الرابعة والعشرين للجمعية العمومية التي اعتمدت القرار ٢٤-١٤ بشأن التدابير الانفرادية التي تؤثر على النقل الجوي الدولي (أدمج هذا القرار فيما بعد في القرار ٣٦-١٥)، ثم نوقش لاحقاً في المؤتمر الثالث للنقل الجوي الذي أصدر توصية بتنفيذ قرار الجمعية العمومية ٢٤-١٤. وفي عام ١٩٩٤ نظر المؤتمر العالمي للنقل الجوي في هذا الموضوع، وأوصى بترتيبات تنظيمية عرضت على الدول. وتضمن الكتاب الدوري رقم ٢١٥ مواد إرشادية مفصلة بشأن قوانين المنافسة، وقد استنسخت هذه المواد في المرفق (٢) بهذه الوثيقة. وفي عام ٢٠٠٣، نظر المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي في المسألة الأوسع نطاقاً للمناقشة الشريفة والضمانات في عملية التحرير. وخلص المؤتمر إلى عدة استنتاجات ووافق على بند نموذجي بشأن الضمانات ضد الممارسات المضادة للمنافسة الشريفة لتستخدمها الدول اختياريًا في اتفاقاتها المتعلقة بالخطوط الجوية (انظر المرفق ٤ من هذه الوثيقة). وتضمن نموذج الإيكاو لاتفاقات الخطوط الجوية البنود النموذجية بشأن قوانين المنافسة (انظر المرفق ٥).

قرارات الجمعية العمومية

القرار ٣٦-١٥ : المرفق أ، القسم الثاني (مقتطفات)

لما كانت بعض القيود الاقتصادية والمالية والتشغيلية المطبقة من جانب واحد على المستوى الوطني تؤثر على استقرار النقل الجوي الدولي، وتتحو إلى ممارسات تجارية تمييزية محجفة في هذا المجال وتنافي المبادئ الأساسية لاتفاقية شيكاغو كما تنافي تطور النقل الجوي الدولي بانتظام وتوافق.

...

فإن الجمعية العمومية:

١- تحث الدول المتعاقدة على أن تتجنب اتخاذ تدابير انفرادية تؤثر على تطوير النقل الجوي الدولي بانتظام وتناسق، وأن تضمن عدم تطبيق السياسات والتشريعات المحلية على النقل الجوي الدولي بدون المراعاة الواجبة لسماته الخاصة.

التوصية رقم (٥) الصادرة عن المؤتمر الثالث للنقل الجوي

١- يوصي المجلس عند تطبيقه قرار الجمعية العمومية ٢٤-١٤ بما يلي :

أ) أن يضع على سبيل الأولوية المواد الارشادية المناسبة لتجنب نشوء الخلافات أو حلها إن هي نشأت بين الدول المتعاقدة حول تطبيق قوانين المنافسة الوطنية على النقل الجوي الدولي، لا سيما عندما يتعلق الأمر بأحكام الاتفاقات الثنائية للخطوط الجوية أو تطبيق الأحكام خارج أقاليم الدول.

ب) أن يستعرض التطورات المستجدة في قوانين المنافسة، وأن يقدم تقارير عنها الى الدورة السادسة والعشرين للجمعية العمومية.

٢- يوصي الدول المتعاقدة بما يلي عند تطبيقها قرار الجمعية العمومية ٢٤-١٤ :

أ) أن تتعاون على تثبيط التدابير الانفرادية وأن تضمن انشاء خطوط بين الدول وتحديثها بما يوفر الفرص العادلة والمتكافئة أمام كل دولة وناقليها الجويين للمشاركة في المنافع.

ب) أن تضمن أن تطبيق قوانينها الوطنية في مادة المنافسة على النقل الجوي الدولي بطريقة لا تتضارب مع الالتزامات التي قطعتها على نفسها بموجب اتفاقات الخطوط الجوية و/أو بموجب اتفاقية شيكاغو، وبطريقة لا تقضي الى تطبيق تلك القوانين خارج أقاليمها بدون اتفاق سابق مع الدول المعنية.

ج) أن تتشاور مع الدول المتعاقدة الأخرى التي قد يتأثر ناقلوها الجويون، وذلك قبل أن تتخذ أي إجراء يعتبر مشمولاً بقرار الجمعية العمومية ٢٤-١٤ .

د) أن تبذل جهودها، قبل الوقوع في المشاكل، لعقد اتفاقات ثنائية على الأساليب التي تضمن سلاسة علاقات النقل الجوي بين الدول المتعاقدة التي تختلف سياساتها التنافسية في كل منها اختلافا شديدا عما هي في الأخرى.

الترتيبات التنظيمية التي أوصى بها المؤتمر الرابع للنقل الجوي

يتفق كل طرف على ما يلي:

- أ) دأن يعتمد على آلية ضمانات مصممة خصيصا للنقل الجوي الدولي بوصفها الوسيلة الأساسية لمنع والغاء التعسف في المنافسة.
- ب) ما لم توجد آلية الضمانات أو اذا وجدت ولم تطبق، فعلى كل طرف أن يتبع الخطوط الارشادية التي وضعتها الايكاو و/أو البند النموذجي الذي وضعته الايكاو (الكتاب الدوري رقم ٢١٥) بشأن تطبيق قوانين المنافسة من أجل تجنب وتسوية النزاعات التي قد تنشأ عند تطبيق هذه القوانين على النقل الجوي الدولي.

(ج) حماية البيئة

- ٣-٧ أعدت الإيكاو، خلال السنوات، سياسات ومواد توجيهية لتناول القضايا العامة والخاصة في مجال حماية البيئة، مع التركيز على ضوضاء الطائرات وانبعاثات المحركات. ويتعلق بعض هذه السياسات بالجوانب الاقتصادية في تنظيم النقل الجوي الدولي التي تتضمنها عدة وثائق، أي:
- قرار الجمعية العمومية ٣٦-٢٢ البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة (Doc 9902)؛
 - وقرار المجلس بشأن التغيرات البيئية والضرائب (المعتمد في ٩ ديسمبر ١٩٩٦)؛
 - والسياسات التوجيهية بشأن ضوضاء الطائرات (Doc 9082)، سياسات الايكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية؛
 - إرشادات بشأن رسوم انبعاثات الطائرات المتعلقة بنوعية الهواء المحلي في المطارات وحولها (Doc 9082 & Doc 9884) وإرشادات بشأن استخدام الاتجار بانبعاثات الطيران (Doc 9885)؛
 - والترتيب التنظيمي الذي أوصى به المؤتمر العالمي الرابع للنقل الجوي.
- وترد نصوص ذات الصلة من الوثائق المذكورة أعلاه في الأقسام الفرعية التالية.

- ٤-٧ اعتمدت الجمعية العمومية في دورتها الحادية والثلاثين القرار ٣١-١١، وهو الذي ضم في بيان موحد سياسات الايكاو وممارساتها المستمرة في مجال حماية البيئة. واستكمل هذا البيان الموحد في قرارات الجمعية العمومية التالية وآخرها القرار ٣٦-٢٢ الذي يرد نصه أدناه.

القرار ٣٦-٢٢: البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة

- لما كانت الجمعية العمومية قد قررت، بموجب قرارها ٣٥-٥، أن تواصل في كل دورة من دوراتها العادية اعتماد البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة،
- ولما كان القرار ٣٥-٥ يتكون من نص تمهيدي وعدد من المرفقات بخصوص موضوعات محددة ولكن مترابطة،

وبالنظر إلى الحاجة إلى التعبير عن التطورات التي استجذت منذ الدورة الخامسة والثلاثين للجمعية العمومية في مجال ضوضاء وانبعاثات محركات الطائرات، بما في ذلك المواد الإرشادية الجديدة للإيكافو عن التدابير القائمة على آليات السوق للحد من انبعاثات الطيران أو تخفيضها، وبالنظر إلى الحاجة إلى إدراج مرفقات محددة للتعبير عن سياسة الإيكافو في معالجة تأثير الطيران على نوعية الهواء المحلي (المرفق (ح)) والمناخ العالمي (المرفقات (ط) و (ي) و (ك) و (ل))،

فإن الجمعية العمومية:

١- تقرر أن مرفقات هذا القرار المذكورة أدناه تشكل البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكافو المستمرة في مجال حماية البيئة، حسبما كانت هذه السياسات قائمة عند اختتام الدورة السادسة والثلاثين للجمعية العمومية:

- المرفق (أ) — لمحة عامة
- المرفق (ب) — وضع القواعد والتوصيات والإجراءات والمواد الإرشادية بشأن نوعية البيئة
- المرفق (ج) — السياسات والبرامج المبنية على "النهج المتوازن" للسيطرة على ضوضاء الطائرات
- المرفق (د) — سحب الطائرات النفاثة دون الصوتية التي تتجاوز ضوضاؤها المستويات المنصوص عليها في المجلد الأول من الملحق السادس عشر
- المرفق (هـ) — فرض القيود التشغيلية المحلية للحد من الضوضاء في المطارات
- المرفق (و) — تخطيط وإدارة استخدام الأراضي
- المرفق (ز) — الطائرات الأسرع من الصوت - مشكلة الفرقة الصوتية
- المرفق (ح) — أثر الطيران على نوعية الهواء المحلي
- المرفق (ط) — أثر الطيران على المناخ العالمي — الفهم العلمي
- المرفق (ي) — أثر الطيران على المناخ العالمي — التعاون من الأمم المتحدة والهيئات الأخرى
- المرفق (ك) — برنامج عمل الإيكافو بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ
- المرفق (ل) — التدابير القائمة على آليات السوق، بما فيها الاتجار بالانبعاثات

٢- تطلب إلى المجلس أن يعرض على نظر كل دورة عادية تعقدها الجمعية العمومية بياناً موحداً بسياسات وممارسات الإيكافو المستمرة في مجال حماية البيئة لكي تستعرضه.

٣- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٥-٥.

المرفق (أ)

لمحة عامة

لما كانت ديباجة اتفاقية الطيران المدني الدولي تنص على أن "تطور الطيران المدني الدولي مستقبلاً يمكن أن يساعد كثيراً على إيجاد وإبقاء الصداقة والتفاهم بين أمم العالم وشعوبه..."، وأن المادة (الرابعة والأربعين) من تلك الاتفاقية تنص على أنه ينبغي للمنظمة "العمل على تطوير مبادئ وتقنيات الملاحة الجوية الدولية وعلى تعزيز تخطيط وتطوير النقل الجوي الدولي من أجل... تلبية احتياجات شعوب العالم إلى نقل جوي يتسم بالأمان والانتظام والفعالية والاقتصاد".

ولما كان من الممكن تقليل العديد من الآثار الضارة للطيران المدني على البيئة بتطبيق تدابير شاملة تتضمن التحسينات التكنولوجية وإدارة الحركة الجوية والإجراءات التشغيلية الأكثر كفاءة، والاستخدام الملائم لآليات تخطيط المطارات، وتخطيط وإدارة واستخدام الأراضي، والتدابير القائمة على آليات السوق.

ولما كانت جميع الدول المتعاقدة لدى الإيكاو قد وافقت على الاستمرار في متابعة جميع مسائل الطيران المتعلقة بالبيئة والحفاظ كذلك على المبادرة في وضع إرشادات سياسية بشأن هذه المسائل وعدم ترك مثل هذه المبادرات لمنظمات أخرى.

ولما كانت منظمات دولية أخرى تؤكد على أهمية السياسات البيئية التي تؤثر على النقل الجوي.

ولما كان النمو المستدام للطيران مهما للنمو والتنمية الاقتصاديين والتجارة والتبادل الثقافي والتفاهم بين الشعوب والأمم في المستقبل، لذلك يجب اتخاذ إجراءات بسرعة لضمان توافقه مع نوعية البيئة وتطوره بطرق تخفف من الآثار الضارة.

ولما كانت المعلومات الموثوق فيها وأفضل المعلومات المتوافرة عن آثار الطيران على البيئة ضرورية كي تعد الإيكاو ودولها المتعاقدة السياسة الخاصة بها.

ولما كانت بقدر ما توجد أوجه ترابط معترف بها بين آثار الطيران على البيئة، مثل الضوضاء وانبعاثات المحركات، فثمة حاجة للنظر فيها عند تحديد سياسات مراقبة المصادر والتخفيف التشغيلي.

ولما كانت إدارة وتصميم المجالات الجوية يمكن أن يؤدي دورا في معالجة آثار انبعاثات الطيران من غازات الدفيئة على المناخ العالمي، وأنه ينبغي أن تعالج الدول، فرديا أو جماعيا على أساس إقليمي، المسائل الاقتصادية والمؤسسية المتعلقة بذلك.

ولما كان التعاون مع المنظمات الدولية الأخرى مهما لإحراز تقدم في فهم آثار الطيران على البيئة ومن أجل وضع السياسات الملائمة لمعالجة هذه الآثار.

وإقرارا بأهمية البحث والتطوير في مجال كفاءة استخدام الوقود وبدائل الوقود للطيران التي ستتيح عمليات النقل الجوي الدولي بتأثير أقل على البيئة.

فإن الجمعية العمومية:

١- **تعلم** أن الإيكاو، بصفتها وكالة الأمم المتحدة الرائدة في المسائل المتعلقة بالطيران المدني الدولي، تعي الآثار الضارة بالبيئة والتي قد تكون متعلقة بنشاط الطيران المدني، وأنها ستستمر في معالجتها، وأنها تقر بمسؤوليتها وبمسؤولية دولها المتعاقدة عن تحقيق أقصى درجة من التوافق بين التطور الآمن والمنظم للطيران المدني من ناحية ونوعية البيئة من ناحية أخرى. وعند اضطلاع الإيكاو والدول المتعاقدة لديها بمسؤولياتها، فإنها سوف تسعى للقيام بما يلي:

(أ) الحد أو خفض من عدد المتأثرين بوضواء الطائرات.

(ب) الحد أو خفض من أثر انبعاثات الطائرات على نوعية الهواء المحلي.

(ج) الحد أو خفض من أثر انبعاثات غازات الدفيئة من الطيران على المناخ العالمي.

٢- **تشدد** على أهمية مواصلة إثبات الإيكاو لدورها القيادي في كل مسائل الطيران المدني الدولي المتعلقة بالبيئة **وتطلب** إلى المجلس أن يحتفظ بزمام المبادرة في إعداد إرشادات للسياسة بشأن هذه المسائل تعترف بخطورة التحديات التي يواجهها القطاع.

- ٣- **تطلب** إلى المجلس أن يقيم بانتظام الوقع الحالي والمستقبلي لضوضاء الطائرات وانبعاثات محركات الطائرات والاستمرار في إعداد أدوات لهذا الغرض.
- ٤- **تطلب** إلى المجلس إبقاء وتحديث المعرفة بمسألة الترابط والتبادل المتعلقة بالتدابير المؤدية إلى التخفيف من تأثير الطيران على البيئة بغية اتخاذ القرارات على النحو الأمثل.
- ٥- **تطلب** إلى المجلس أن يضع مجموعة من المؤشرات البيئية للطيران التي يمكن أن تستخدمها الدول لتقييم أداء عمليات الطيران وفعالية القواعد والسياسات والتدابير اللازمة للتخفيف من تأثير الطيران على البيئة.
- ٦- **تطلب** إلى المجلس أن ينشر معلومات عن الوقع الحالي والمستقبلي لضوضاء الطائرات وانبعاثات محركات الطائرات وعن سياسة الإيكاو وموادها الإرشادية في مجال البيئة بطريقة ملائمة، مثلا من خلال تقديم التقارير المنتظمة والحلقات الدراسية.
- ٧- **تدعو** الدول إلى أن تواصل تقديم دعمها للنشاط لأنشطة الإيكاو المتعلقة بالبيئة، وتحت الدول المتعاقدة على دعم الأنشطة غير المتوقعة في الميزانية عن طريق تقديم مستوى معقول من المساهمات الطوعية.
- ٨- **تدعو** الدول والمنظمات الدولية إلى تقديم المعلومات العلمية اللازمة لتمكين الإيكاو من تقوية عملها في هذا المجال.
- ٩- **تشجع** المجلس على مواصلة التعاون الوثيق مع المنظمات الدولية وهيئات الأمم المتحدة الأخرى بشأن فهم آثار الطيران على البيئة وبشأن وضع السياسات لمعالجة هذه الآثار.
- ١٠- **تحت** الدول على الامتناع عن اتخاذ تدابير في مجال البيئة من شأنها أن تؤثر سلبا على التطور المنتظم والمستدام للطيران المدني الدولي.

المرفق (ب)

وضع القواعد والتوصيات والإجراءات والمواد الإرشادية بشأن نوعية البيئة

لما كانت مشكلة ضوضاء الطائرات في المناطق المجاورة لمطارات كثيرة في العالم مازالت تثير القلق العام وتحد من تطوير البنية الأساسية للمطارات، وتتطلب اتخاذ إجراءات ملائمة بشأنها.

ولما كان المجلس قد اعتمد المجلد الأول من الملحق السادس عشر بعنوان: ضوضاء الطائرات، الذي يشتمل على قواعد ترخيص مستويات ضوضاء الطائرات دون الصوتية (باستثناء الطائرات قصيرة الإقلاع والهبوط والطائرات عمودية الإقلاع والهبوط)، وأخطر الدول المتعاقدة بذلك.

وإذراكا لاستخدام الرسوم المتعلقة بالضوضاء ونوعية الهواء المحلي في بعض المطارات وأن الإرشادات الخاصة بسياسات الإيكاو متوفرة حول هذا الموضوع (سياسات الإيكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية، Doc 9082).

ولما كانت انبعاثات محركات الطائرات لها آثار على البيئة المحلية والعالمية تشكل مصدرا للقلق بالرغم من عدم فهمها بصورة كاملة.

ولما كان المجلس قد اعتمد المجلد الثاني من الملحق السادس عشر بعنوان: انبعاثات محركات الطائرات، الذي يشتمل على قواعد بشأن الانبعاثات لترخيص محركات الطائرات الجديدة، وأخطر الدول بذلك.

ولما كان المجلس قد أنشأ لجنة معنية بحماية البيئة في مجال الطيران (CAEP) بغرض المساعدة على وضع مزيد من القواعد والتوصيات والإجراءات والمواد الإرشادية لضوضاء الطائرات وانبعاثات المحركات.

ومراعاة للمرفق (ف) بالقرار ٣٥-١٤، الذي وجه عناية منتجي ومشغلي الطائرات إلى ضرورة تصميم الأجيال المقبلة من الطائرات بحيث تصبح قادرة على الطيران بكفاءة وبأقل إزعاج بيئي ممكن من المطارات التي تشغل منها الطائرات النفاثة من الجيل الحالي.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **ترحب** باعتماد المجلس، في يونيو ٢٠٠١، القاعدة القياسية الجديدة الأكثر تشددا بخصوص ضوضاء الطائرات لإدراجها في الفصل الرابع من المجلد الأول من الملحق السادس عشر، وتطبيق القواعد الجديدة الأكثر تشددا لانبعاثات أكاسيد النيتروجين في ١/١/٢٠٠٨.
- ٢- **تطلب** إلى المجلس أن يواصل بنشاط وضع القواعد والتوصيات والإجراءات والمواد الإرشادية التي تعالج تأثير الطيران على البيئة، وذلك بمساعدة وتعاون هيئات المنظمة الأخرى والمنظمات الدولية الأخرى.
- ٣- **ترحب** باعتماد المجلس في مارس ٢٠٠٧ الأهداف التكنولوجية متوسطة الأجل وطويلة الأجل لأكاسيد النيتروجين.
- ٤- **تطلب** إلى المجلس أن يضع أهدافا تكنولوجية وتشغيلية متوسطة الأجل وطويلة الأجل للضوضاء واحتراق الوقود، إلى جانب أهداف أكاسيد النيتروجين التي وضعت مؤخرا، وذلك بمساعدة وتعاون الهيئات الأخرى في المنظمة والمنظمات الدولية الأخرى.
- ٥- **تطلب** إلى المجلس ضمان مواصلة لجنة حماية البيئة في مجال الطيران لبرنامج عملها في مجالي الضوضاء والانبعاثات على وجه السرعة من أجل وضع الحلول الملائمة بأسرع ما يمكن، وإتاحة الموارد اللازمة لتحقيق ذلك.
- ٦- **تحث** الدول المتعاقدة من أقاليم العالم غير الممثلة بالشكل الكافي حاليا في لجنة حماية البيئة في مجال الطيران على أن تشارك في أعمال تلك اللجنة.
- ٧- **تطلب** إلى المجلس أن يزود الدول والمنظمات الدولية بكافة المعلومات عن التدابير المتاحة لخفض تأثير عمليات الطيران على البيئة بحيث يمكن اتخاذ الإجراءات باستخدام التدابير الفعالة الملائمة.
- ٨- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تتبع، حسب الملائمة، الأحكام التي وضعتها الإيكاف عملا بالفقرة (٢) من هذا المرفق.
- ٩- **تطلب** إلى المجلس أن يواصل العمل في وضع سيناريوهات واستخدامها لتقييم تأثير انبعاثات الطيران على البيئة في المستقبل والتعاون مع الفريق الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ في هذا المجال.

المرفق (ج)

السياسات والبرامج المبنية على "النهج المتوازن" للسيطرة على ضوضاء الطائرات

لما كان أحد أهداف الإيكاف هو التشجيع على أكبر قدر عملي ممكن من التوافق في مجال الطيران المدني الدولي، ولا سيما في الأنظمة البيئية.

ولما كان القيام على نحو غير منسق بوضع سياسات وبرامج وطنية وإقليمية للتخفيف من ضوضاء الطائرات يمكن أن يعيق دور الطيران المدني في التنمية الاقتصادية.

ولما كانت حدة مشكلة ضوضاء الطائرات في كثير من المطارات قد أدت إلى اتخاذ تدابير تقيد عمليات الطائرات، وأثارت معارضة قوية ضد توسيع المطارات الحالية أو إنشاء مطارات جديدة.

ولما كانت الإيكاو قد قبلت المسؤولية الكاملة عن تحقيق أقصى قدر من التوافق بين تطوير الطيران المدني على نحو آمن واقتصادي ومنظم من ناحية، والحفاظ على نوعية البيئة من ناحية أخرى، ولما كانت تسعى بنشاط إلى تحقيق مفهوم "النهج المتوازن" لتخفيض ضوضاء الطائرات ووضع إرشادات بشأن كيفية تنفيذ الدول لهذا النهج.

ولما كان النهج المتوازن للتعامل مع الضوضاء الذي وضعته الإيكاو يتكون من تحديد مشكلة الضوضاء في المطار ثم تحليل مختلف التدابير المتاحة لخفض الضوضاء عن طريق استكشاف أربعة عناصر رئيسية هي: تخفيض الضوضاء عند المصدر، وتخطيط وإدارة استخدام الأراضي، والإجراءات التشغيلية لتقليل الضوضاء، وفرض القيود التشغيلية، بهدف معالجة مشكلة الضوضاء بأقصى فعالية وأقل التكاليف.

ولما كان تقييم الوضع الحاضر والمستقبلي لضوضاء الطائرات يعد أداة أساسية لتضع الإيكاو ودولها المتعاقدة السياسات الضرورية.

ولما كانت إجراءات تنفيذ عناصر النهج المتوازن والمفاضلة بينها أمر في يد الدول المتعاقدة، وكل دولة هي التي تتحمل في نهاية الأمر مسؤولية وضع الحلول الملائمة لمشكلات الضوضاء في مطاراتها، على أساس سياسات وقواعد الإيكاو.

ولما كانت المواد الإرشادية التي أعدتها الإيكاو لمساعدة الدول على تنفيذ النهج المتوازن (إرشادات عن النهج المتوازن للسيطرة على ضوضاء الطائرات، Doc 9829) قد تم تحديثها فيما بعد.

وإدراكا لضرورة موازنة حلول مشكلات الضوضاء مع الخصائص المحددة للمطارات المعنية، مما يستدعي اتباع نهج يختلف من مطار إلى آخر، وإمكانية تطبيق حلول مماثلة على مشكلات الضوضاء المتماثلة في المطارات.

وإدراكا لإمكانية أن تسفر تدابير معالجة الضوضاء عن تكاليف كبيرة على المشغلين وغيرهم من الشركاء المعنيين ولا سيما من البلدان النامية.

وإدراكا لأن لدى الدول التزامات قانونية واتفاقيات قائمة وقوانين سارية وسياسات ثابتة ذات صلة بهذا الموضوع قد تؤثر على تنفيذها "للنهج المتوازن" للإيكاو.

وإدراكا لأن بعض الدول قد يكون قد وضع سياسات أوسع للسيطرة على الضوضاء.

وبالنظر إلى أن التحسينات التي أنجزتها مطارات كثيرة في مجال الضوضاء بالاستعاضة عن الطائرات المستوفية لشروط الفصل الثاني (الطائرات التي استوفت قواعد ترخيص الضوضاء، الواردة في الفصل الثاني من المجلد الأول من الملحق السادس عشر، ولكن ضوضاءها تتجاوز مستويات الضوضاء المنصوص عليها في الفصل الثالث من المجلد الأول من الملحق السادس عشر) بطائرات أقل ضوضاء، هي تحسينات تستحق الحماية لاستمرار النمو في المستقبل، ولا ينبغي النيل منها بالتعديلات العمرانية العشوائية حول المطارات.

فإن الجمعية العمومية:

١- **تناشد** جميع الدول المتعاقدة لدى الإيكاو، والمنظمات الدولية، أن تعترف بالدور القيادي للإيكاو في معالجة مشكلات ضوضاء الطائرات.

٢- **تحث** الدول على ما يلي:

أ) اعتماد نهج متوازن للسيطرة على الضوضاء، مع المراعاة التامة لإرشادات الإيكاو (Doc 9829) والالتزامات القانونية والاتفاقيات القائمة والقوانين السارية والسياسات الثابتة ذات الصلة بهذا الموضوع، عند معالجة مشكلات الضوضاء في مطاراتها الدولية.

ب) وضع إجراءات شفافة للنظر في تدابير تخفيف الضوضاء، أو الإشراف على تنفيذ هذه الإجراءات، بما في ذلك:

١) تقدير حجم مشكلة الضوضاء في المطار المعني، اعتمادا على معايير موضوعية وقابلة للقياس وعوامل أخرى ذات صلة.

- (٢) تقييم التكاليف والمنافع المحتملة لمختلف التدابير المتاحة، والاستناد إلى هذا التقييم في اختيار التدابير التي تهدف إلى تحقيق أقصى منفعة بيئية بأقل التكاليف.
- (٣) نشر نتائج التقييم من أجل التشاور عليها مع الجهات المعنية والاعتماد عليها في فض النزاعات.
- ٣- **تشجيع الدول على ما يلي:**
- (أ) تشجيع ودعم الدراسات وبرامج البحوث والتكنولوجيا الهادفة إلى تخفيض الضوضاء عند المصدر أو تخفيضها بأي وسيلة أخرى.
- (ب) تطبيق سياسات تخطيط وإدارة استخدام الأراضي للحد من التعديلات العمرانية العشوائية في المناطق المتأثرة بالضوضاء، وتطبيق تدابير تخفيف الضوضاء في المناطق المتأثرة بالضوضاء، بما يتوافق مع المرفق (و) بهذا القرار.
- (ج) تطبيق الإجراءات التشغيلية لتخفيف الضوضاء قدر الإمكان بدون الإضرار بالسلامة.
- (د) عدم تطبيق القيود التشغيلية باعتبارها الملاذ الأول، وعدم تطبيقها إلا بعد دراسة المنافع الممكن تحقيقها من العناصر الأخرى للنهج المتوازن، وبطريقة تتوافق مع المرفق (هـ) بهذا القرار ومع مراعاة التأثير المحتمل لهذه القيود على المطارات الأخرى.
- ٤- **تطلب إلى الدول:**
- (أ) أن تعمل معاً على نحو وثيق لضمان الاتساق بين برامجها وخططها وسياساتها قدر الإمكان.
- (ب) أن تضمن أن يتوافق تطبيق أي تدابير لتخفيض الضوضاء مع مبدأ عدم التمييز الوارد في المادة الخامسة عشرة من اتفاقية شيكاغو.
- (ج) مراعاة الظروف الاقتصادية الخاصة للبلدان النامية.
- ٥- **تدعو الدول إلى أن تواصل إعلام المجلس بسياساتها وبرامجها المتعلقة بالحد من مشكلة ضوضاء الطائرات في الطيران المدني الدولي.**
- ٦- **تطلب إلى المجلس:**
- (أ) إجراء تقييم متواصل لتطور أثر ضوضاء الطائرات.
- (ب) ضمان تحديث المواد الإرشادية عن النهج المتوازن الواردة في الوثيقة Doc 9829 وجعلها مستجيبة لحاجات الدول.
- (ج) تعزيز استخدام النهج المتوازن، من خلال عقد حلقات دراسية مثلاً.
- ٧- **تتشهد الدول تقديم الدعم المناسب لأعمال الإيكاو على وضع الإرشادات وأي أعمال إضافية بشأن المنهجيات وتقييم تأثير التدابير أو فعاليتها ضمن إطار النهج المتوازن عند الضرورة.**

المرفق (د)

**سحب الطائرات النفاثة دون الصوتية التي تتجاوز ضوضاؤها
المستويات المنصوص عليها في المجلد الأول من الملحق السادس عشر**

لما كانت قواعد ترخيص مستويات ضوضاء الطائرات النفاثة دون الصوتية محددة في المجلد الأول من الملحق السادس عشر. ولما كان تعريف هذا السحب، لأغراض هذا المرفق، هو سحب فئة من الطائرات، على أساس الضوضاء، من العمليات الدولية في جميع مطارات الدولة الواحدة أو الأكثر. ولما كانت اللجنة المعنية بحماية البيئة في مجال الطيران قد خلصت إلى أن السحب العام لطائرات الفصل الثالث من قبل جميع البلدان التي فرضت قيودا تشغيلية على عمليات طائرات الفصل الثاني، أمر لا يمكن تأييده على أساس التكاليف والمنافع. ولما كانت بعض الدول قد سحبت من الخدمة الطائرات التي تتجاوز ضوضاؤها المستويات الواردة في الفصل الثالث بالمجلد الأول من الملحق السادس عشر وكانت بعض الدول قد شرعت في هذا السحب وبعض الدول تتظر في هذا السحب. وإدراكا لأن القصد من قواعد الضوضاء الواردة في الملحق السادس عشر ليس فرض القيود التشغيلية على الطائرات. وإدراكا لأن القيود التشغيلية على الطائرات الحالية تزيد من تكاليف شركات الطيران وتفرض عبئا اقتصاديا تقريبا، لا سيما على مشغلي الطائرات الذين قد لا يملكون الموارد المالية اللازمة لإعادة تجهيز أساطيلهم، مثلما هي الحال في البلدان النامية. وبالنظر إلى أن حل المشاكل التي تعزى إلى ضوضاء الطائرات يجب أن يستند إلى اعتراف كل دولة بالمصاعب التي تواجهها الدول الأخرى، وإلى تحقيق التوازن بين شواغل كل منها.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تحث الدول على ألا تفرض أي سحب للطائرات التي تتجاوز ضوضاؤها المستويات الواردة في الفصل الثالث من المجلد الأول من الملحق السادس عشر، قبل أن تتظر في ما يلي:
 - (أ) ما إذا كانت النهاية الطبيعية لأجل الأساطيل الراهنة من هذه الطائرات سيوفر الحماية الضرورية من الضوضاء حول مطاراتها.
 - (ب) ما إذا كان يمكن تحقيق الحماية الضرورية إما بوضع أنظمة تمنع المشغلين الجويين التابعين لها من إضافة أي طائرات كهذه إلى أساطيلهم، سواء بالشراء أو بالاستئجار أو بالتبادل، وإما بوضع حوافز للإسراع بتحديث الأساطيل.
 - (ج) ما إذا كان يمكن تحقيق الحماية الضرورية بقيود يقتصر فرضها على المطارات والمدارج التي اعتبرتها هذه الدول مثيرة لمشكلات الضوضاء أو أعلنت أنها مثيرة لمشكلات الضوضاء، وعلى الفترات الزمنية التي تسبب الضوضاء فيها إزعاجا أكبر.
 - (د) ما يترتب على فرض القيود من آثار على الدول المعنية الأخرى، واستشارة هذه الدول، وإشعارها بنواياها قبل تنفيذها بزم من معقول.

٢- تحث الدول التي تقرر، بالرغم من الاعتبارات المذكورة في الفقرة الأولى من منطوق هذا القرار، سحب الطائرات التي تمتثل لقواعد ترخيص الضوضاء المنصوص عليها في الفصل الثاني من المجلد الأول من الملحق السادس عشر ولكن ضوضاءها تتجاوز المستويات المنصوص عليها في الفصل الثالث من المجلد الأول من الملحق السادس عشر على أن تقوم بما يلي:

- (أ) أن تحدد القيود بحيث يمكن سحب طائرات الفصل الثاني التابعة لأي مشغل جوي والتي تطير حاليا إلى أقاليمها، سحباً تدريجياً على مدى فترة من الزمن لا تقل عن سبع سنوات.

- (ب) ألا تفرض قبل انتهاء الفترة المذكورة أعلاه قيوداً على عمليات أي طائرات قبل مرور ٢٥ سنة على تاريخ إصدار أول شهادة صلاحية لها.
- (ج) ألا تفرض قبل انتهاء الفترة المذكورة قيوداً على عمليات أي طائرات عريضة الجسم موجودة حالياً، أو أي طائرات مزودة بمحركات تكون نسبة التجاوز الجانبي فيها أعلى من ٢ إلى ١.
- (د) أن تبلغ الإيكاو وجميع الدول المعنية بجميع القيود المفروضة.
- ٣- **تشجع بشدة** الدول على أن تواصل تعاونها على المستوى الثنائي والإقليمي والأقليمي بهدف تحقيق ما يلي:

- (أ) تخفيف تأثير الضوضاء على المجتمعات المحلية حول المطارات، وذلك بدون فرض معاناة اقتصادية شديدة على مشغلي الطائرات.
- (ب) إقامة الاعتبار لمشكلات المشغلين التابعين للبلدان النامية فيما يخص الطائرات المستوفية لشروط الفصل الثاني والمسجلة فيها حالياً، والتي لا يمكن تبديلها قبل نهاية فترة سحب الطائرات، بشرط تقديم ما يثبت وجود طلب شراء أو عقد استئجار للاستعاضة عن هذه الطائرات بطائرات مستوفية لشروط الفصل الثالث، وبشرط قبول أول تاريخ لتسليم الطائرات.
- ٤- **تحث** الدول على ألا تفرض تدابير لسحب الطائرات التي تمتثل، بموجب شهادة الضوضاء الأصلية أو المجددة، لقواعد ترخيص الضوضاء المنصوص عليها في الفصل الثالث أو الفصل الرابع من المجلد الأول من الملحق السادس عشر.
- ٥- **تحث** الدول على ألا تفرض أي قيود تشغيلية على الطائرات المستوفية لشروط الفصل الثالث، ما لم يكن ذلك جزءاً من النهج المتوازن الذي وضعته الإيكاو للسيطرة على الضوضاء ووفقاً للمرفقين (ج) و(هـ) بهذا القرار.
- ٦- **تحث** الدول على أن تساعد مشغلي الطائرات في جهودهم الرامية إلى الإسراع بتحديث أساطيلهم بما يزيل العقبات ويسمح لجميع الدول بالحصول، سواء بالاستئجار أو بالشراء، على طائرات مستوفية لشروط الفصل الثالث، بما في ذلك تقديم المساعدة الفنية متعددة الأطراف حسب الاقتضاء.

المرفق (هـ)

فرض القيود التشغيلية المحلية للحد من الضوضاء في المطارات

- لما كانت** قواعد ترخيص ضوضاء الطائرات النفاثة دون الصوتية مقررة في المجلد الأول من الملحق السادس عشر.
- ولما كان** تعريف القيد التشغيلي في أي مطار، لأغراض هذا المرفق، هو أنه إجراء بشأن الضوضاء يحد أو يقلل من استخدام الطائرة لذلك المطار.
- ولما كان** المرفق (ج) بهذا القرار قد دعا الدول إلى اعتماد نهج متوازن للسيطرة على الضوضاء عند معالجة مشكلات الضوضاء في مطاراتها الدولية.
- ولما كان** النطاق محدوداً لتحقيق مزيد من التخفيض للضوضاء عند المصدر، لأن التحسينات السابقة في تكنولوجيا خفض الضوضاء أصبحت تستوعب تدريجياً في الأساطيل ولا يتوقع حدوث طفرات مهمة في هذه التكنولوجيا في المستقبل المنظور.
- ولما كانت** إدارة وتخطيط استخدام الأراضي والإجراءات التشغيلية لتخفيض الضوضاء تنفذ بالفعل في مطارات كثيرة، وكانت التدابير الأخرى لتقليل الضوضاء قد نفذت على الرغم من استمرار التعديلات العمرانية في حالات معينة.
- ولما كان** تطبيق سحب الطائرات التي تمتثل لقواعد ترخيص الضوضاء الواردة في الفصل الثاني بالمجلد الأول من الملحق السادس عشر وتجاوز ضوضاؤها المستويات المقررة في الفصل الثالث بالمجلد الأول من الملحق السادس عشر (بالشكل المنصوص عليه في المرفق (د) بهذا

القرار) قد اكتمل في بعض الدول، وعلى افتراض استمرار النمو في أنشطة الطيران من المتوقع لعدد الأشخاص المعرضين لضوضاء الطائرات في بعض المطارات في تلك الدول أن يزداد نتيجة لنمو حركة الطيران ما لم تتخذ إجراءات أخرى.

ولما كانت هناك اختلافات إقليمية ملحوظة فيما يتعلق بمدى توقع ظهور المشكلة من ضوضاء الطائرات خلال العقدين المقبلين وبدأت بعض الدول تنتظر تبعا لذلك في فرض قيود تشغيلية على بعض الطائرات الممتثلة لقواعد الترخيص الواردة في الفصل الثالث من المجلد الأول من الملحق السادس عشر.

ولما كان ينبغي ألا تفرض القيود التشغيلية على طائرات الفصل الثالث في مطارات معينة إلا على أساس النهج المتوازن وإرشادات الإيكاو (Doc 9829) وينبغي أن تكون هذه القيود موضوعة خصيصا حسب احتياجات المطار المعني.

ولما كان لهذه القيود تأثير اقتصادي ملحوظ على استثمارات مشغلي الطائرات الذين ينتمون إلى دول غير الدول التي فرضت فيها هذه القيود.

وإدراكا لأن هذه القيود تتخطى السياسات الموضوعية في المرفق (د) بهذا القرار والإرشادات الأخرى ذات الصلة التي وضعتها الإيكاو.

وإدراكا لأن الإيكاو لا تلزم الدول بفرض قيود تشغيلية على طائرات الفصل الثالث.

وإدراكا لأن القصد من قواعد الضوضاء الواردة في الملحق السادس عشر ليس فرض القيود التشغيلية على الطائرات، وان القواعد الجديدة المدرجة على وجه الخصوص في الفصل الرابع بالمجلد الأول من الملحق السادس عشر قد وضعت لأغراض الترخيص فقط.

وإدراكا على وجه الخصوص لأن الدول مرتبطة بالتزامات قانونية وقوانين وترتيبات قائمة وسياسات ثابتة للسيطرة على مشكلات الضوضاء في مطاراتها ويمكن أن تؤثر على تنفيذ هذا المرفق.

فإن الجمعية العمومية:

١- **تحث** الدول على أن تضمن بقدر الإمكان أن اعتماد القيود التشغيلية لا يتم إلا إذا كان مدعوما بتقييم مسبق للمنافع المتوقعة والآثار الضارة الممكنة.

٢- **تحث** الدول على عدم فرض أي قيود تشغيلية في أي مطار على الطائرات التي تمتثل لأحكام الفصل الثالث بالمجلد الأول من الملحق السادس عشر قبل ما يلي:

(أ) الانتهاء من سحب الطائرات التي تتجاوز ضوضاؤها المستويات المقررة في الفصل الثالث بالمجلد الأول من الملحق السادس عشر في المطار المعني.

(ب) إجراء تقييم كامل لجميع التدابير الأخرى المتاحة لمعالجة مشكلة الضوضاء في المطار المعني وفقا للنهج المتوازن المبين في المرفق (ج).

٣- **تحث** الدول التي تسمح، رغم الاعتبارات المذكورة في الفقرة ٢ من المنطوق أعلاه، بفرض قيود في أي مطار على عمليات الطائرات التي تمتثل لأحكام الفصل الثالث بالمجلد الأول من الملحق السادس عشر بموجب شهادة الضوضاء الأصلية أو المجددة، على ما يلي:

(أ) الاستناد في فرض هذه القيود على أداء الطائرة من حيث الضوضاء حسبما تبين من إجراءات الترخيص التي أجريت وفقا للمجلد الأول من الملحق السادس عشر.

(ب) إعداد هذه القيود بحيث تتناسب مع مشكلة الضوضاء في المطار المعني وفقا للنهج المتوازن.

(ج) الاقتصر على القيود الجزئية حسب الإمكان بدلا من سحب الطائرات تماما من المطار.

- (د) مراعاة العواقب الممكنة على خطوط النقل الجوي التي لا يوجد لها بدائل مناسبة (مثل الخطوط طويلة المدى).
- (هـ) مراعاة الظروف الخاصة لمشغلي الطائرات الذين ينتمون إلى البلدان النامية، لتجنيبهم الصعوبات التي لا داعي لها، وذلك عن طريق منحهم إعفاءات.
- (و) فرض هذه القيود تدريجياً، مع مرور الزمن حسب الإمكان، بهدف مراعاة الآثار الاقتصادية على مشغلي الطائرات المعنية.
- (ز) إعطاء مشغلي الطائرات إخطاراً مسبقاً بمدة معقولة.
- (ح) مراعاة الآثار الاقتصادية والبيئية على الطيران المدني.
- (ط) إبلاغ الإيكاو والدول المعنية الأخرى بجميع القيود المفروضة.
- ٤- وتحت الدول كذلك على ألا تسمح بفرض أي قيود تشغيلية تهدف إلى سحب الطائرات، التي تمثل بموجب شهادتها الأصلية أو المجددة، لقواعد الضوضاء الواردة في الفصل الرابع من المجلد الأول من الملحق السادس عشر.

المرفق (و)

تخطيط وإدارة استخدام الأراضي

- لما كان** تخطيط وإدارة استخدام الأراضي يشكّلان عنصراً من أربعة عناصر رئيسية في النهج المتوازن للسيطرة على الضوضاء.
- ولما كان** عدد الأشخاص المتأثرين بضوضاء الطائرات يتوقف على الطريقة التي يتم بها تخطيط وإدارة استخدام الأراضي المحيطة بالمطارات، ولا سيما مدى السيطرة على التنمية السكنية والأنشطة الأخرى الحساسة للضوضاء.
- ولما كان** من الممكن حدوث زيادة كبيرة في نشاط معظم المطارات، وثمة خطر في أن يؤدي الاستخدام غير الملائم للأراضي بالقرب من المطارات إلى تقييد النمو في المستقبل.
- ولما كان** سحب الطائرات النفاثة دون الصوتية التي تمثل لقواعد ترخيص الضوضاء الواردة في الفصل الثاني من المجلد الأول من الملحق السادس عشر وتتجاوز ضوضاؤها المستويات الواردة في الفصل الثالث من المجلد الأول من الملحق السادس عشر قد نجح في تخفيض نطاقات الضوضاء حول مطارات كثيرة يتعرض فيها الناس لمستويات ضوضاء غير مقبولة، وفي تخفيض العدد الإجمالي للسكان المعرضين للضوضاء.
- وبما أن** من المهم الحفاظ على هذه التحسينات بأقصى ما يمكن لما فيها من مصلحة المجتمعات المحلية.
- ولما كان** من المتوقع أن تؤدي القاعدة القياسية الجديدة التي أدرجت في الفصل الرابع من المجلد الأول من الملحق السادس عشر إلى زيادة الفرص أمام مشغلي الطائرات للاستعاضة عن طائراتهم بطائرات أقل ضوضاء.
- وإدراكاً** لأن تنظيم استخدام الأراضي يشمل أنشطة تخطيط قد تدخل أساساً ضمن مسؤولية السلطات المحلية ولكنها تؤثر مع ذلك على سعة المطارات التي تؤثر بدورها على الطيران المدني.
- وبالنظر إلى** أن الإرشادات بشأن التخطيط المناسب لاستخدام الأراضي وتدابير تخفيض الضوضاء وردت في الجزء الثاني من دليل تخطيط المطارات (Doc 9184) بعنوان استخدام الأراضي والقيود البيئية، ذلك الجزء الذي تم تحديثه مؤخراً.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تحث** الدول التي ألغت عمليات طائرات الفصل الثاني من مطاراتها، بالصورة المنصوص عليها في المرفق (د) بهذا القرار مع الحفاظ على منافع المجتمعات المحلية بأكبر قدر ممكن، على أن تتفادى حسب الإمكان الاستخدام غير الملائم للأراضي أو التعديلات في المناطق التي خفضت فيها الضوضاء.
- ٢- **تحث** الدول على أن تكفل أن احتمال تخفيض مستويات الضوضاء الناجم عن تشغيل طائرات أقل ضوضاء وممتثلة لقواعد الفصل الرابع الجديد على وجه الخصوص لن يتعرض للتقويض من جراء الاستخدام غير الملائم للأراضي أو من جراء التعديلات على الأراضي.
- ٣- **تحث** الدول على ما يلي إذا كانت الفرصة لا تزال سانحة لتقليل مشكلات ضوضاء الطائرات بالتدابير الوقائية:
 - أ) إنشاء المطارات الجديدة في أماكن ملائمة، مثل الأماكن البعيدة عن المناطق الحساسة للضوضاء.
 - ب) اتخاذ التدابير الملائمة لتحقيق المراعاة التامة لتخطيط استخدام الأراضي في المرحلة الأولية من إنشاء المطار الجديد أو تطوير المطار الراهن.
 - ج) تحديد نطاقات حول المطارات ذات مستويات الضوضاء المختلفة، مع مراعاة أعداد السكان الحالية والزيادة المتوقعة بالإضافة إلى تقديرات نمو الحركة، ووضع معايير للاستخدام الملائم لتلك الأراضي حسب إرشادات الايكاو.
 - د) إصدار التشريعات ووضع الإرشادات أو الوسائل المناسبة لتحقيق الالتزام بتلك المعايير الموضوعة لاستخدام الأراضي.
 - هـ) ضمان إتاحة معلومات سهلة الفهم للقارئ عن عمليات الطائرات وأثارها البيئية على المجتمعات المحلية القريبة من المطارات.
- ٤- **تطلب من المجلس ما يلي:**
 - أ) أن يضمن تحديث الإرشادات المتعلقة باستخدام الأراضي والواردة في الوثيقة رقم Doc 9184 وجعلها ملببة لاحتياجات الدول.
 - ب) أن ينظر في الخطوات التي يمكن اتخاذها لتعزيز إدارة استخدام الأراضي، ولا سيما في أجزاء العالم التي قد تتوفر فيها الفرصة لتلافي مشكلات ضوضاء الطائرات في المستقبل.

المرفق (ز)**الطائرات الأسرع من الصوت — مشكلة الفرقة الصوتية**

لما كانت التدابير قد اتخذت، منذ تشغيل الطائرات الأسرع من الصوت في الخطوط التجارية، لتلافي الأوضاع غير المقبولة لعامة الناس بسبب الفرقة الصوتية، مثل إقلاق النائمين وإصابة الأشخاص والممتلكات في البر والبحر بسبب تضخيم الفرقة الصوتية.

ولما كانت الدول القائمة بإنتاج هذه الطائرات الأسرع من الصوت، تواصل هي ودول أخرى إجراء البحوث عن الآثار الجسمانية والفسولوجية والاجتماعية الناجمة عن الفرقة الصوتية.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تؤكد من جديد** على الأهمية التي تعلقها على ضمان تلافي الأوضاع غير المقبولة لعامة الناس بفعل الفرقة الصوتية الناتجة عن تشغيل الطائرات الأسرع من الصوت في الخطوط التجارية.

- ٢- **تكلف** المجلس، في ضوء المعلومات المتوافرة وبالإستعانة بالأجهزة الملائمة، بأن يستعرض الملاحق والوثائق الأخرى ذات الصلة، للتأكد من أنها تراعي المشاكل التي قد يثيرها لعامة الناس تشغيل الطائرات الأسرع من الصوت، وأن يتخذ الإجراءات اللازمة، خاصة فيما يتعلق بالفرقة الصوتية، للتوصل إلى اتفاق دولي على طريقة لقياس الفرقة الصوتية، وتعريف المصطلحات الكمية أو الوصفية لعبارة "الأوضاع غير المقبولة لعامة الناس" ووضع الحدود المناظرة.
- ٣- **تدعو** الدول التي تقوم بإنتاج الطائرات الأسرع من الصوت إلى تزويد الإيكاو في الوقت المناسب باقتراحات حول طريقة الالتزام بالموصفات التي تقررها الإيكاو.

المرفق (ح)

أثر الطيران على نوعية الهواء المحلي

- لما كان** هناك قلق متزايد إزاء أثر الطيران على الغلاف الجوي فيما يتعلق بنوعية الهواء المحلي والآثار المرتبطة به على صحة البشر ورفاهيتهم.
- ولما كانت** ملوثات عديدة تؤثر على نوعية الهواء المحلي والإقليمي وتصدر عن محركات الطائرات قد شهدت انخفاضا كبيرا خلال العقود القليلة الماضية.
- ولما كانت** آثار انبعاثات الطيران من أكاسيد النتروجين والمواد الجسيمية والانبعاثات الغازية الأخرى في حاجة إلى مزيد من التقييم والفهم.
- ولما كانت** آثار انبعاثات الطيران على نوعية الهواء المحلي والإقليمي هي جزء من الانبعاثات الإجمالية في المناطق المتأثرة وينبغي النظر فيها في الإطار الأوسع لجميع المصادر التي تسهم في الشواغل بشأن نوعية الهواء.
- ولما كانت** نوعية الهواء المحلي والآثار الصحية الفعلية لانبعاثات الطيران تتوقف على سلسلة من العوامل من بينها الإسهام في التركيزات الإجمالية، وعدد السكان المعرضين لها في المنطقة قيد النظر.
- ولما كانت** الإيكاو قد وضعت معايير فنية وعززت تطوير الإجراءات التشغيلية التي أحدثت تخفيضا كبيرا في مدى تلوث نوعية الهواء المحلي من الطائرات.
- ولما كانت** المادة الخامسة عشرة من اتفاقية الطيران المدني الدولي تتضمن أحكاما تتعلق برسوم المطارات والرسوم المماثلة، بما في ذلك مبدأ عدم التمييز، وكانت الإيكاو قد أعدت إرشادات سياسية للدول المتعاقدة بشأن الرسوم (سياسات الإيكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية، Doc 9082) بما في ذلك إرشادات محددة بشأن الرسوم المتصلة بالضوضاء والرسوم المتصلة بالانبعاثات من أجل نوعية الهواء المحلي.
- ولما كان** مجلس الإيكاو قد اعتمد في ١٩٩٦/١٢/٩ قرارا فيه السياسات المؤقتة بشأن فرض الرسوم والضرائب على الانبعاثات، أوصي فيه بشدة بأن أيا من تلك الجبايات يجب أن يكون في صورة رسوم لا ضرائب، وبأن الأموال المحصلة ينبغي أن تستخدم في المقام الأول للتخفيف من أثر انبعاثات محركات الطائرات على البيئة.
- ولما كانت** هذه الرسوم ينبغي أن تحسب على أساس تكاليف تخفيف الأثر البيئي لانبعاثات محركات الطائرات بقدر ما يتسنى تحديد هذه التكاليف على الوجه الصحيح وعزوها مباشرة إلى النقل الجوي.
- ولما كان** مجلس الإيكاو قد اعتمد مواد سياسية وإرشادية تتعلق باستخدام الرسوم المتصلة بالانبعاثات لمعالجة أثر انبعاثات محركات الطائرات في المطارات أو حولها.

وإن تلاحظ أن المجلس قد وافق على أنه سيكون من المفيد إعداد تقرير ينظر في تطبيق جميع التدابير المتعلقة بالانبعاثات التي تؤثر في نوعية الهواء المحلي، باتباع نهج تكنولوجية وتشغيلية وقائمة على آليات السوق، وأن الإيكاو تعمل حالياً على هذه المسألة.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تطلب** من المجلس أن يرصد ما تسببه انبعاثات الطيران والجسيمات وأكاسيد النتروجين والغازات الأخرى ويطور معرفته بها، بالتعاون مع الهيئات الدولية المختصة الأخرى مثل منظمة الصحة العالمية، من آثار على رفاهية البشر وصحتهم وأن ينشر المعلومات في هذا الصدد.
- ٢- **تطلب** من المجلس مواصلة عمله على وضع قواعد قياسية ممكنة التنفيذ فنياً ومفيدة بيئياً ومعقولة اقتصادياً للمضي في تخفيض تأثير تلوث الهواء المحلي من الطائرات.
- ٣- **تطلب** من المجلس مواصلة عمله على وضع أهداف تكنولوجية وتشغيلية طويلة الأجل فيما يتعلق بالمسائل البيئية للطيران، بما في ذلك أكاسيد النتروجين المنبعثة من الطائرات.
- ٤- **تطلب** من المجلس مواصلة تعزيز التحسينات التشغيلية وتحسينات الحركة الجوية التي تقلل تأثير تلوث الهواء المحلي من الطائرات.
- ٥- تشجع الدول المتعاقدة والأطراف المعنية الأخرى على اتخاذ إجراءات للحد من انبعاثات الطيران الدولي التي تؤثر على نوعية الهواء المحلي أو تخفيضها من خلال التدابير الطوعية والمواظبة على إبلاغ الإيكاو بها.
- ٦- **ترحب** بوضع وترويج مواد إرشادية بشأن المسائل المتعلقة بتقييم نوعية الهواء المتصلة بالمطارات وتطلب من المجلس أن يتابع هذا النشاط على نحو فعال، بهدف إكمال إرشادات نوعية هواء المطارات في عام ٢٠١٠.
- ٧- **تطلب** من المجلس العمل بالاشتراك مع الدول والمعنيين بالأمر في تعزيز وتداول أفضل أساليب العمل المطبقة بالمطارات في التقليل من الآثار الضارة لانبعاثات الطيران على نوعية الهواء المحلي.
- ٨- **ترحب** بوضع الإرشادات بشأن رسوم الانبعاثات المتعلقة بنوعية الهواء المحلي وتطلب من المجلس أن يواصل تحديث هذه الإرشادات وتحث الدول المتعاقدة على تداول المعلومات عن تنفيذ مثل هذه الرسوم.
- ٩- **تحث** الدول المتعاقدة على ضمان أعلى مستوى عملي من التوافق وان تراعي على النحو الواجب سياسات الإيكاو وإرشاداتها بشأن رسوم الانبعاثات التي تؤثر على نوعية الهواء المحلي.

المرفق (ط)

أثر الطيران على المناخ العالمي — الفهم العلمي

لما كان التقرير الخاص الذي صدر في عام ١٩٩٩ عن الطيران والغلاف الجوي العالمي وأعدّه، بناءً على طلب الإيكاو، الفريق الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ (الفريق الحكومي الدولي) بالتعاون مع فريق خبراء التقييم العلمي لبروتوكول مونتريال عن المواد المستفيدة لطبقة الأوزون، يتضمن تقييماً شاملاً لتأثير الطيران على الغلاف الجوي.

ولما كان التقرير الخاص لفريق الخبراء الحكومي الدولي أقر بأن آثار بعض أنواع انبعاثات الطائرات مفهومة جيداً، وكشف عن أن آثار بعضها الآخر ليست مفهومة، وحدد عدداً من المجالات الرئيسية التي لا يشملها اليقين العلمي مما يحد من القدرة على توقع آثار الطيران على المناخ والأوزون.

ولما كانت الإيكاو طلبت من فريق الخبراء الحكومي الدولي أن يحدّث الاستنتاجات الرئيسية للتقرير الخاص في تقرير التقييم الرابع الذي أصدره في عام ٢٠٠٧.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تطلب** من المجلس ما يلي:
 - (أ) مواصلة اتخاذ مبادرات لتشجيع المعلومات عن الفهم العلمي لأثر الطيران والإجراءات المتخذة لمعالجة انبعاثات الطيران والاستمرار في توفير المحفل لتسهيل المناقشات بشأن الحلول من أجل معالجة انبعاثات الطيران.
 - (ب) مواصلة التعاون الوثيق مع الفريق الحكومي الدولي والمنظمات الأخرى المشتركة في تقييم إسهام الطيران في الأثر البيئية على الغلاف الجوي.
- ٢- **تحث** الدول على ما يلي:
 - (أ) تعزيز البحث العلمي الذي يهدف إلى مواصلة معالجة أوجه عدم اليقين المحددة في التقرير الخاص للفريق الحكومي الدولي بشأن الطيران والغلاف الجوي العالمي وفي تقرير التقييم الرابع الذي أصدره مؤخرا.
 - (ب) ضمان أن عمليات التقييم الدولي المستقبلية لتغير المناخ التي يضطلع بها الفريق الحكومي الدولي وهيئات الأمم المتحدة المختصة الأخرى تتضمن معلومات محدثة عن الآثار التي تحدثها الطائرات على الغلاف الجوي.
- ٣- **تشجع** المجلس على تحسين فهم إمكانيات استخدام أنواع بديلة من وقود الطيران وما يتصل بذلك من آثار على الانبعاثات.
- ٤- **تشجع** المجلس والدول على مواصلة أعمال التحديث والتعاون في إعداد نماذج تحليلية تنبؤية لتقييم آثار الطيران.

المرفق (ي)

أثر الطيران على المناخ العالمي — التعاون مع الأمم المتحدة والهيئات الأخرى

لما كان الهدف النهائي لاتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ هو تحقيق استقرار تركيز غازات الدفيئة في الغلاف الجوي على مستوى من شأنه منع التدخل البشري الخطير في النظام المناخي.

وإقرارا بمبادئ عدم التمييز وإتاحة الفرص المتكافئة والعادلة لتطوير الطيران المدني الدولي على النحو الوارد في اتفاقية شيكاغو فضلا عن المبادئ والأحكام المتعلقة بالمسؤوليات المشتركة وإن كانت متباينة والقدرات ذات الصلة التي تنص عليها اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ وبروتوكول كيوتو.

ولما كان بروتوكول كيوتو، الذي اعتمده مؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ في ديسمبر ١٩٩٧ ودخل حيز النفاذ بتاريخ ١٦/٢/٢٠٠٥، يطلب من الدول المتقدمة (الأطراف في المرفق الأول) مواصلة الحد أو خفض من غازات الدفيئة من "وقود الطائرات" (الطيران الدولي)، وذلك بالعمل من خلال الإيكاو (المادة ٢-٢).

ولما كان بروتوكول كيوتو ينص على وسائل مرنة مختلفة (مثل آلية التنمية النظيفة) من شأنها أن تفيد المشاريع التي تشترك فيها دول نامية.

ولما كانت فترة الالتزام الأولى في بروتوكول كيوتو تنتهي في عام ٢٠١٢ وتجري مباحثات بشأن متابعة هذه الوثيقة وستحتاج الإيكاو لمواصلة النهوض بمسؤوليتها عن الحد من غازات الدفيئة المنبعثة من الطيران المدني الدولي أو تخفيضها وإثبات دورها القيادي في ذلك.

ولما كان جميع المعنيين بالأمر يتوقعون من الإيكوا أن تثبت دورها القيادي في التخفيف من الآثار السلبية لانبعاثات غازات الدفيئة من الطيران، وأن تحدد رؤية لإدماج هذه الغايات البيئية في خطة أعمال الإيكوا وبرامج المنظمة الأخرى.

وإقرارا بملاءمة موضوعي تغير المناخ والتنمية الاقتصادية في إطار الأهداف الإنمائية للألفية ودور الطيران في المساعدة على تحقيق هذه الأهداف.

وإن تحييط علما بأن من المهم معالجة انبعاثات الطائرات بدون إغفال إطارها الخاص لدى تقييم انبعاثات غازات الدفيئة الإجمالية من الطيران وقطاع النقل والنشاط والاقتصادي العام.

وإن تحييط علما بأن أقاليم العالم المختلفة تشهد اختلافات كبيرة في المستويات المطلقة لانبعاثات الطيران ومعدلات ازدياد انبعاثات الطيران دوليا وداخليا على السواء.

فإن الجمعية العمومية:

١- تطلب من المجلس ما يلي:

(أ) ضمان أن تضطلع الإيكوا بدورها القيادي بصورة مستمرة في المسائل البيئية المتعلقة بالطيران المدني الدولي، بما في ذلك انبعاثات غازات الدفيئة.

(ب) مواصلة دراسة الخيارات السياسية للحد أو الخفض من أثر انبعاثات محركات الطائرات على البيئة ووضع اقتراحات محددة وإسداء مشورة في أقرب وقت ممكن لمؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، تتضمن حلولاً فنية وتدابير قائمة على آليات السوق، وتراعي الآثار المحتملة لمثل هذه التدابير بالنسبة للبلدان النامية والبلدان المتقدمة على السواء.

(ج) مواصلة التعاون مع المنظمات المشتركة في صنع السياسات في هذا المجال، وخاصة مع مؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ وهيئتها الفرعية للمشورة العلمية والتكنولوجية.

المرفق (ك)

برنامج عمل الإيكوا بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ

لما كانت الإيكوا والدول المتعاقدة لديها تدرك الأهمية البالغة للاضطلاع بدور قيادي مستمر للطيران المدني الدولي في مجال الحد أو الخفض من انبعاثاتها التي تسهم في تغير المناخ العالمي.

ولما كان النمو السريع للطيران المدني قد زاد بوجه عام من مساهمة الصناعة في انبعاثات غازات الدفيئة.

وإقرارا بمبادئ عدم التمييز واتاحة فرص متكافئة وعادلة لتطوير الطيران المدني الدولي على النحو الوارد في اتفاقية شيكاغو، فضلا عن المبادئ والأحكام المتعلقة بالمسؤوليات المشتركة وإن كانت متباينة والقدرات ذات الصلة التي تنص عليها اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ وبروتوكول كيوتو،

ولما كان مجلس الإيكوا قد وضع خيارات سياسية للحد أو الخفض من الأثر البيئي للانبعاثات الصادرة عن محركات الطائرات من الطيران المدني، وكان العمل يتقدم بشأن التكنولوجيا والقواعد القياسية، وبشأن التدابير التشغيلية والتدابير القائمة على آليات السوق لخفض الانبعاثات،

وبالنظر إلى ان تعزيز النمو المستدام للطيران يستلزم اتباع نهج شامل يتألف من العمل بشأن التكنولوجيا والقواعد القياسية، وبشأن التدابير التشغيلية والتدابير القائمة على آليات السوق والرامية إلى خفض الانبعاثات،

وبالنظر إلى أنه ينبغي التشديد على خيارات السياسة العامة التي تخفض من الانبعاثات الصادرة عن محركات الطائرات دون أن يكون لها أثر سلبي على نمو النقل الجوي لا سيما في البلدان النامية،

وإقرارا بالتقدم الكبير المحرز في قطاع الطيران، حيث ارتفعت كفاءة استهلاك الوقود لكل راكب كيلومتري للطائرات المنتجة حاليا بنسبة ٧٠ في المائة عما كانت عليه منذ ٤٠ سنة، وحيث حققت شركات الطيران التابعة لبعض الدول المتعاقدة تخفيضات صافية في الانبعاثات خلال السنوات القليلة الماضية على الرغم من حدوث زيادة في نفس الوقت في العمليات، وحيث تلتزم صناعة الطيران الدولية بتحقيق تحسن في كفاءة استهلاك الوقود بنسبة إضافية قدرها ٢٥ في المائة بين سنتي ٢٠٠٥ و ٢٠٢٠،

وبالنظر إلى أن من المتوقع أن يحقق الجيل المقبل من تكنولوجيا الطائرات وتحديث نظم الحركة الجوية إلى تحسينات إضافية في كفاءة الطيران واستهلاك الوقود تستطيع الإيكاو تشجيعها من خلال الخطة العالمية للملاحة الجوية الخاصة بها،

وإدراكا لأن القواعد القياسية للإيكاو وأهدافها بالنسبة لأكاسيد النيتروجين، على الرغم من أن المقصود بها معالجة نوعية الهواء المحلي، ستساعد أيضا على تقليل أثر الطيران على المناخ.

فإن الجمعية العمومية:

١- تطلب من المجلس تسهيل اتخاذ الدول للإجراءات عن طريق العمل بهمة على وضع خيارات السياسة العامة للحد أو خفض من أثر انبعاثات محركات الطائرات على البيئة، ووضع اقتراحات محددة وإسداء المشورة في أقرب وقت ممكن لمؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ، تتضمن حولا فنية وتدابير قائمة على آليات السوق، وتراعي الآثار المحتملة لمثل هذه التدابير بالنسبة للبلدان النامية والبلدان المتقدمة النمو على السواء.

٢- تطلب إلى المجلس ما يلي:

(أ) تشكيل فريق جديد معني بالطيران الدولي وتغير المناخ يتألف من كبار المسؤولين الحكوميين الممثلين لجميع أقاليم الإيكاو، تشارك فيه على نحو متكافئ البلدان النامية والبلدان المتقدمة وتقدم لجنة حماية البيئة في مجال الطيران الدعم الفني له، بغرض أن يعد ويعرض على المجلس برنامج عمل قويا بشأن الطيران المدني وتغير المناخ، يستند إلى توافق الآراء، ويعكس الرؤية المشتركة والإرادة القوية لجميع الدول المتعاقدة، ويشمل ذلك ما يلي:

(١) وضع إطار تنفيذي يتضمن استراتيجيات وتدابير تنسم بالكفاءة الاقتصادية وقابلة للتنفيذ من الناحية التكنولوجية بحيث تستطيع الدول المتعاقدة استخدامها لتحقيق تخفيضات في الانبعاثات، ويتضمن ذلك ما يلي من جملة أمور:

- التدابير الطوعية (مثل التعويض).
- النشر الفعال لأوجه التقدم التكنولوجي في كل من معدات الطائرات والمعدات الأرضية.
- اتخاذ تدابير تشغيلية أكثر كفاءة؛
- إجراء تحسينات في إدارة الحركة الجوية؛
- تقديم حوافز اقتصادية ايجابية؛
- اتخاذ تدابير قائمة على آليات السوق.

(٢) تحديد الوسائل التي يمكن من خلالها قياس التقدم المحرز؛

- ٣) تحديد أهداف عالمية وطموحة ممكنة تتمثل في تحقيق كفاءة استهلاك الوقود في الطيران الدولي ووضع خيارات ممكنة لتنفيذها؛
- ٤) الإبلاغ عن التقدم المترتب على الإجراءات التي تنفذها الدول المتعاقدة وأصحاب المصلحة.
- ب) الدعوة لعقد اجتماع رفيع المستوى لاستعراض برنامج العمل الذي يوصي به الفريق، يعقد في الوقت المناسب، مع مراعاة أن مؤتمر الأطراف الخامس عشر لاتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ سوف ينعقد في ديسمبر ٢٠٠٩.
- ٣- **تطلب** من المجلس، الذي يعمل من خلال لجنة حماية البيئة، أن يواصل تطوير وتحديث الإرشادات المقدمة للدول المتعاقدة بشأن تطبيق تدابير ترمي إلى الحد أو خفض من أثر انبعاثات محركات الطائرات على البيئة، وإجراء مزيد من الدراسات بهدف تخفيف أثر الطيران على تغير المناخ؛
- ٤- **تشجع** الدول المتعاقدة والمجلس على تقييم أو مواصلة تقييم تكاليف وفوائد التدابير المختلفة، بما فيها التدابير القائمة، لمعالجة مسألة انبعاثات محركات الطائرات على أكفأ نحو من حيث التكاليف مع مراعاة مصالح جميع الأطراف المعنية، بما في ذلك الآثار المحتملة على الدول النامية.
- ٥- **تطلب** من المجلس توفير الإرشادات والتوجيه اللازمين لمكاتب الإيكاو الإقليمية لمساعدة الدول بالدراسات وعمليات التقييم ووضع الإجراءات، بالتعاون مع الدول الأخرى في الإقليم، للحد أو خفض من انبعاثات غازات الدفيئة على أساس عالمي، والعمل معا بصورة تعاونية لبلوغ المستوى الأمثل من المنافع البيئية التي يمكن تحقيقها عن طريق برامجها المختلفة؛
- ٦- **تطلب** من الدول أن تشجع الصناعة على وضع أهداف طموحة من أجل التحسين المطرد لأدائها في مجال تخفيض انبعاثات الطيران؛
- ٧- **تطلب** من الدول المتعاقدة التعجيل بالاستثمارات في مجال البحث والتطوير كيما تطرح في السوق تكنولوجيا أكثر كفاءة بحلول عام ٢٠٢٠؛
- ٨- **تطلب** من الدول أن تعد مجموعة من الإجراءات والخطط بهدف أن تخفض بحلول سنة ٢٠٢٠ من ازدياد المجال الجوي الذي يسهم في التأخيرات وحرق الوقود بلا داع، وأن تقدم تقارير في هذا الشأن؛
- ٩- **تطلب** من الدول أن تشجع مشغلي المطارات على تحسين كفاءة عمليات الجانب الجوي وتنفيذ تدابير تحقق الكفاءة في الجانب الأرضي من أجل تخفيض كثافة الكربون؛
- ١٠- **تطلب** من المجلس، الذي يعمل من خلال لجنة حماية البيئة، القيام بما يلي:
- أ) أن يقدم، على أساس سنوي، تقارير عن التقدم المحرز في المتوسط في مجال كفاءة استهلاك الوقود في أسطول الطائرات العاملة والكميات السنوية الإجمالية من الوقود التي يحرقها الطيران المدني الدولي، وذلك بالتعاون الوثيق مع الصناعة،
- ب) التنبؤ بالاحتمالات الإجمالية لتخفيض انبعاثات الطيران في أسطول الطائرات العاملة،
- ج) تقييم وقياس أي فرص أخرى لتخفيض الانبعاثات كيما تنظر فيها الجمعية العمومية في دورتها القادمة؛
- ١١- **تطلب** من المجلس أن يتخذ الإجراءات اللازمة لدعم مبادرة الإيكاو المتعلقة بالانبعاثات، بما في ذلك متابعة تنفيذ أهداف الإيكاو الرامية إلى الحد أو خفض من أثر انبعاثات الطائرات، وتعزيز التعاون بين الدول المتعاقدة لديها، ورصد التقدم المحرز في هذا المجال وتقديم تقارير بشأنه. وينبغي، على وجه الخصوص، أن يقوم المجلس بما يلي:
- أ) استكشاف البارامترات الملائمة ووضع أهداف تكنولوجية متوسطة الأجل وطويلة الأجل لحرق وقود الطائرات وتقديم تقرير عن ذلك بحلول الدورة المقبلة للجمعية العمومية.

(ب) مواصلة إعداد الوسائل اللازمة لتقييم المنافع المرتبطة بتحسينات إدارة الحركة الجوية، والتشجيع على استخدام التدابير التشغيلية المبينة في إرشادات الإيكاو (الكتاب الدوري ٣٠٣) كوسيلة للحد أو خفض من أثر انبعاثات محركات الطائرات على البيئة.

(ج) التركيز على زيادة كفاءة حرق الوقود في خطة الإيكاو العالمية للملاحة الجوية.

(د) تشجيع، حسبما يكون ملائماً، المبادرات الإقليمية والمبادرات بين الأقاليم والمبادرات العالمية مع الدول المتعاقدة لرفع كفاءة الحركة الجوية من أجل خفض استهلاك الوقود.

(هـ) تشجيع الدول المتعاقدة على تحسين كفاءة الحركة الجوية مما يؤدي إلى تقليل الانبعاثات، وتقديم تقرير عن التقدم المحرز في هذا المجال.

(و) الطلب من الدول المتعاقدة أن تقدم قائمة بالإجراءات التي تتخذها لخفض انبعاثات الطيران فيها.

(ز) تشجيع استخدام الإجراءات والتكنولوجيات الجديدة التي لها القدرة على تحقيق فوائد بيئية بالنسبة لتشغيل الطائرات.

١٢- تطلب من المجلس أن يشجع الدول والجهات المعنية على نشر وتبادل أفضل الممارسات المطبقة في المطارات لخفض الآثار السلبية لانبعاثات غازات الدفيئة من الطيران المدني.

١٣- تطلب من المجلس أن يشجع الدول والجهات المعنية على إعداد نماذج مراقبة التدفق وإدارة الحركة الجوية لتحقيق الفوائد البيئية المثلى.

١٤- تطلب من الدول المتعاقدة ما يلي:

(أ) تشجيع أعمال البحوث والتنمية اللازمة لجعل تصميمات المحركات والطائرات أكثر كفاءة بالنسبة للبيئة.

(ب) تعجيل تطوير وتشغيل الطرق التي تحقق الكفاءة في استهلاك الوقود والإجراءات التي تخفض انبعاثات الطيران.

(ج) تعجيل الجهود الرامية إلى تحقيق الفوائد البيئية من خلال تطبيق التكنولوجيات المبينة على الأقمار الصناعية من أجل تحسين كفاءة الملاحة الجوية والعمل مع الإيكاو على تعميم هذه الفوائد على جميع الأقاليم والدول.

(د) تشجيع فعالية التنسيق بين سلطاتها العاملة في قطاع الطيران لدى رسم الطرق الجوية التي تحقق نتائج أفضل بالنسبة للبيئة وتحسين الإجراءات التشغيلية في الطيران المدني الدولي.

(هـ) التقليل من العوائق القانونية والأمنية والاقتصادية وغيرها من العوائق المؤسسية بما يسمح بتنفيذ المفاهيم التشغيلية الجديدة في إدارة الحركة الجوية لاستخدام المجال الجوي بكفاءة بالنسبة للبيئة.

(و) التعاون في بناء قدرات القياس والرصد الإقليمية بما يسمح بتقييم الفوائد البيئية الناجمة عن التدابير المذكورة أعلاه.

١٥- تشجع الدول المتعاقدة والأطراف المعنية الأخرى على اتخاذ إجراءات للحد أو خفض من انبعاثات الطيران الدولي من خلال التدابير الطوعية، وإحاطة الإيكاو علماً بهذه الإجراءات، وتطلب من المجلس أن يكلف الأمين العام بتحديث الإرشادات التي أعدتها الإيكاو لمثل هذه التدابير، بما في ذلك الاتفاق الطوعي النموذجي، وتوفير هذه التجارب لجميع الأطراف المعنية.

المرفق (ل)

التدابير القائمة على آليات السوق، بما فيها الاتجار بالانبعاثات

لما كانت التدابير القائمة على آليات السوق، بما فيها استخدام الاتجار بالانبعاثات، هي أدوات سياسية وضعت لتحقيق أهداف بيئية بتكلفة أقل وبأسلوب أكثر مرونة من التدابير التنظيمية التقليدية.

وإن تدرك أن الدول المتعاقدة مسؤولة عن اتخاذ القرارات بشأن الأهداف وأكثر التدابير ملاءمة لمعالجة انبعاثات غازات الدفيئة من الطيران، مع مراعاة الإرشادات الصادرة عن الإيكاو.

وإن تقر بمبادئ عدم التمييز وإتاحة الفرص العادلة والمنصفة لتطوير الطيران المدني الدولي، الواردة في اتفاقية شيكاغو، والمبادئ والأحكام المتعلقة بالمسؤوليات المشتركة وإن كانت متباينة والقدرات ذات الصلة وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيير المناخ وبروتوكول كيوتو.

وإن تدرك أن غالبية الدول المتعاقدة تؤيد تطبيق الاتجار بالانبعاثات على الطيران الدولي على أساس الاتفاق المتبادل بين الدول دون غيره، وأن الدول المتعاقدة الأخرى ترى أنه ينبغي أن يؤسس أي نظام مفتوح للاتجار بالانبعاثات على مبدأ عدم التمييز.

وإن تدرك ضرورة الاشتراك البناء في العمل على تحقيق درجة كبيرة من التنسيق في التدابير المتخذة التي تستهدف التصدي على نحو ملائم لتحديات الطيران وتغيير المناخ، مع احترام المبادئ المذكورة أعلاه،

ولما كانت سياسات الإيكاو تميز بين الرسم والضريبة، من حيث المفهوم، إذ أن "الرسم جباية تصمم وتطبق خصيصا لتعويض تكاليف تقديم التجهيزات والخدمات للطيران المدني، والضريبة هي جباية هدفها زيادة الإيرادات الوطنية أو المحلية للحكومة ولا تستخدم عموما بكاملها في الطيران المدني ولا على أساس تكلفة محددة".

ولما كانت الإيكاو قد أعدت إرشادات سياسية للدول المتعاقدة بشأن الضرائب (سياسات الإيكاو بشأن الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي، Doc 8632)، أوصت فيها — ضمن أمور أخرى — بتبادل الإعفاء من كافة الضرائب المفروضة على الوقود المشحون في الطائرات لأغراض خدمات النقل الجوي الدولي، وهي السياسة المنفذة عمليا من خلال اتفاقات الخدمات الجوية الثنائية، وتدعو أيضا الدول المتعاقدة إلى خفض الضرائب المتصلة ببيع أو استخدام النقل الجوي الدولي، إلى أقصى حد ممكن أو إلغائها.

ولما كان مجلس الإيكاو قد اعتمد في 1996/12/9 بيانا مؤقتا بالسياسات المتعلقة بفرض الرسوم والضرائب على الانبعاثات في صورة قرار، يوصي فيه بشدة بأن تكون تلك الجبايات في صورة رسوم لا ضرائب، وبأن تستخدم الأموال المحصلة في المقام الأول للتخفيف من أثر انبعاثات محركات الطائرات على البيئة.

ولما كانت هذه الرسوم ينبغي أن تحسب على أساس تكاليف تخفيف الأثر البيئي لانبعاثات محركات الطائرات بقدر ما يتسنى تحديد هذه التكاليف على الوجه الصحيح وعزوها مباشرة إلى النقل الجوي،

وإن تلاحظ عدم وجود إيجاد حل لعدد من المسائل ذات الطابع القانوني والسياسي بخصوص فرض رسوم غازات الدفيئة، وإدراج الطيران في النظم الراهنة للاتجار بالانبعاثات،

وإن تلاحظ أن الإيكاو قد أصدرت "مشروع إرشادات بشأن الاتجار بالانبعاثات الطيران" (Doc 9885)،

ولما كانت الدول المتعاقدة لديها التزامات قانونية واتفاقات راهنة وقوانين قائمة وسياسات مقرر.

ولما كان وضع خطط التعويض عن الكربون قد ساعد على زيادة الوعي العام بتغيير المناخ، وقد يسهم في تخفيضات الانبعاثات في الأجل القصير.

فإن الجمعية العمومية:

١- **تشجع** الدول المتعاقدة والمجلس على اعتماد تدابير تتوافق مع الإطار الوارد أدناه:

(أ) رسوم وجبايات الانبعاثات

- (١) تؤكد استمرار صلاحية قرار المجلس الصادر في ١٩٩٦/١٢/٩ بشأن الجبايات المتعلقة بالانبعاثات.
- (٢) تقر بأن إرشادات الإيكاو الحالية غير كافية في الوقت الراهن لتطبيق الرسوم على انبعاثات غازات الدفيئة على المستوى الدولي، بالرغم من عدم استبعاد فرض هذه الرسوم بالاتفاق المشترك بين الدول الأعضاء في إحدى منظمات التكامل الاقتصادي الإقليمية على الناقلين التابعين لهذه الدول.
- (٣) تحث الدول المتعاقدة على أن تمتنع عن تطبيق رسوم انبعاثات غازات الدفيئة من جانب واحد.

(ب) الاتجار بالانبعاثات

- (١) تحث الدول المتعاقدة على عدم تنفيذ نظام الاتجار بالانبعاثات على مشغلي طائرات دولة متعاقدة أخرى إلا على أساس الاتفاق المشترك بين تلك الدولتين.
- (٢) تطلب من الدول تقديم تقارير عن التطورات والنتائج والخبرات الجديدة في هذا المجال.
- (٣) - تطلب من المجلس:

- (أ) أن يعمل على استيفاء وتحديث الإرشادات التي وضعتها الإيكاو لإدراج الانبعاثات من الطيران الدولي في خطط الدول المتعاقدة للاتجار بالانبعاثات، المتوافقة مع عملية اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ بما يمكن تلك الدول المتعاقدة من استخدام هذه الإرشادات حسب الملائمة وبما يتواءم مع هذا القرار والقرارات التالية له.
- (ب) أن يجري دراسات أخرى، حسبما يكون ملائماً، عن مختلف الجوانب المتعلقة بتنفيذ نظم الاتجار بالانبعاثات، وأن يقيم فعالية تكاليف أي نظم موضوعة، مع مراعاة الأثر الواقع على الطيران ونموه في النظم الاقتصادية النامية بما يتواءم مع المبادئ المذكورة أعلاه.
- (ج) أن يجري تحليلاً اقتصادياً للأثر المالي لإدراج الانبعاثات من الطيران الدولي في خطط الاتجار القائمة واستعراض ما كُتب عن تحليل تكاليف ومنافع نظم الاتجار القائمة مع التركيز بصفة خاصة على كيفية تطبيقها على قطاعات أخرى بغية استخلاص بعض الدروس المستفادة الملائمة لقطاع الطيران.

(ج) عمليات تعويض الكربون

- (١) تطلب من المجلس دراسة إمكانية إيجاد آليات لتعويض الكربون كوسيلة أخرى لتخفيف أثر انبعاثات الطيران على نوعية الهواء المحلي وتغير المناخ.
- (٢) تطلب من المجلس جمع ونشر معلومات عن نتائج برامج تعويض الكربون التي نفذتها الدول والمنظمات الأخرى بشأن انبعاثات الطيران.

(د) آلية التنمية النظيفة

- (١) تدعو الدول المتعاقدة إلى استكشاف استخدام آلية التنمية النظيفة في المجالات المتعلقة بالطيران الدولي.

٥-٧ يرد أدناه البيان الذي أصدره المجلس على شكل قرار اعتمده المجلس في ديسمبر ١٩٩٦ والذي يتعلق بسياسات فرض الرسوم والضرائب على الانبعاثات، بصيغته الواردة في المرفق (ل) بقرار الجمعية العمومية ٣٦-٢٢ أعلاه.

قرار المجلس بشأن الرسوم والضرائب البيئية

لما كانت انبعاثات محركات الطائرات تسهم في تلوث الجو وفي مشكلات الغلاف الجوي العالمي كتغير المناخ واستنفاد الأوزون في الطبقة العليا من الغلاف الجوي، كما أشارت الى ذلك مؤخرا التقييمات العلمية الدولية، ويسعى المجتمع العلمي للتوصل الى تعريف أفضل لمدى تأثير الطيران.

ولما كان هناك اعتراف متزايد من قبل الحكومات في السنوات الأخيرة بالحاجة الى أن يسد كل قطاع اقتصادي التكلفة الكلية للضرر الذي يتسبب فيه للبيئة.

ولما كانت الجمعية العمومية للايكاو قد طلبت الى المجلس في دورتها الحادية والثلاثين عام ١٩٩٥ أن ينظر في تطبيق رسوم أو ضرائب بيئية على الطيران وأن يرفع تقريراً الى الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية في عام ١٩٩٨.

وان يدرك أن موضوع فرض رسوم أو ضرائب بيئية على النقل الجوي قد أثير في هيئات دولية أخرى مسؤولة عن وضع السياسات، ليس في سياق الحد من انبعاثات غازات الدفيئة فحسب، بل أيضا في سياق تعبئة الموارد المالية لخدمة التنمية المستدامة، وأنه من الضروري توضيح موقف الايكاو بشأن الرسوم والضرائب البيئية في الوقت الحالي.

وان يلاحظ أن سياسات الايكاو تميز بين الرسم والضريبة، إذ أنها تنتظر الى الرسوم باعتبارها جبايات تحصل لتغطية التكاليف المرتبطة بتوفير التجهيزات والخدمات للطيران المدني، بينما تعتبر الضرائب جبايات لزيادة الإيرادات العامة للحكومات الوطنية والمحلية وتقرض لأغراض أخرى غير الطيران.

وان يرى أنه حالما تحدد بصورة أفضل المشكلات المرتبطة بالانبعاثات محركات الطائرات، فإن التطورات التكنولوجية وأساليب العمل الجديدة في عمليات الطيران يمكن أن تقدم وسيلة لتخفيف حدة هذه المشكلات على المدى الطويل.

وان يضع في اعتباره ما يلي:

(أ) أن الايكاو قد حددت قواعد قياسية لانبعاثات محركات الطائرات الجديدة، وأن برنامج عمل لجنة حماية البيئة في مجال الطيران المنبثقة عن المجلس، يهدف الى التصدي للمشكلات المتعلقة بالانبعاثات وتحديد الحلول الملائمة، مع الأخذ بعين الاعتبار امكانية تنفيذها من الناحية الفنية وما اذا كانت معقولة من الناحية الاقتصادية ومدى فاعليتها بالنسبة للبيئة.

(ب) أن العمل جار الآن في لجنة حماية البيئة في مجال الطيران بشأن الرسوم ذات العلاقة بالانبعاثات، وأن النتائج حتى الآن تشير الى أنه لا بد من فهم الأثر البيئي لانبعاثات الطائرات على البيئة وتحديد هذا الأثر من الناحية الكمية، وذلك قبل تحديد أفضل الوسائل لتخفيف أثرها وان كلا من التدابير التنظيمية والرسوم يمكن أن تشكل أدوات فعالة لتخفيض مستويات الانبعاثات، ولكنه لا يمكن في الوقت الحالي الخروج بأي استنتاج عام عن أي الخيارات أفضل.

(ج) أن المادة ١٥ من اتفاقية الطيران المدني الدولي تتضمن أحكاما بخصوص رسوم المطارات والرسوم المشابهة لها، بما في ذلك مبدأ عدم التمييز، وأن الايكاو قد وضعت ارشادات للسياسة كي تعمل بها الدول في صدد الرسوم (بيانات من المجلس الى الدول المتعاقدة بشأن رسوم المطارات ورسوم خدمات الملاحة الجوية، الوثيقة ٩٠٨٢/٤).

(د) أن الايكاو قد وضعت للدول ارشادات سياسة منفصلة بصدد فرض الضرائب (سياسات منظمة الطيران المدني الدولي بشأن فرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي، الوثيقة ٨٦٣٢)، وتوصي هذه - ضمن أمور أخرى - بالاعفاء المتبادل من

جميع الضرائب التي تفرض على الوقود الذي تأخذه طائرة على متنها في رحلات جوية دولية، وهي سياسة مطبقة عمليا من خلال اتفاقات الخطوط الجوية الثنائية، كما تناشد الدول أن تخفض أو تلغي الضرائب المتعلقة ببيع أو استخدام النقل الجوي الدولي الى أقصى درجة ممكنة من الناحية العملية.

فان المجلس :

- ١- **يلاحظ** أن عددا من الدول تعتبر أن من المرغوب فيه استخدام الجبايات لتغطية التكاليف البيئية المرتبطة بالنقل الجوي، بينما لا تعتبر دول أخرى أن ذلك ملائم في الظروف الحالية.
- ٢- **يعتبر** أن انشاء رسم أو ضريبة بيئية متفق عليها دوليا ويتوقع من جميع الدول أن تفرضها على النقل الجوي الدولي لا يبدو أمرا عمليا في الوقت الحالي، نظرا لاختلاف آراء الدول وضخامة المشكلات التنظيمية والعملية التي يرجح أن تنشأ في التنفيذ.
- ٣- **يؤكد من جديد** أن الايكاو تسعى الى تحديد قاعدة رشيدة مشتركة تعتمد عليها الدول التي ترغب في تطبيق جبايات بيئية على النقل الجوي.
- ٤- **يوصي بقوة** أن أي جبايات بيئية قد تطبقها الدول على النقل الجوي، ينبغي أن تكون في شكل رسوم وليس ضرائب، وأن الأموال المحصلة يجب أن تستخدم في المقام الأول للتخفيف من أثر الانبعاثات محركات الطائرات على البيئة، كأن تستخدم مثلا في الأغراض التالية :
 - أ) معالجة الضرر المحدد الناجم عن هذه الانبعاثات، ان أمكن تحديده.
 - ب) تمويل البحث العلمي بصدد أثر الانبعاثات على البيئة.
 - ج) تمويل البحوث الرامية الى تخفيف أثر الانبعاثات على البيئة، من خلال التطورات التكنولوجية والأساليب الجديدة لعمليات الطيران.
- ٥- **يحث** الدول التي تنظر في فرض رسوم ذات علاقة بالانبعاثات أن تأخذ في الحسبان مبدأ عدم التمييز المنصوص عليه في المادة ١٥ من اتفاقية الطيران المدني الدولي والعمل الجاري في الايكاو في هذا الصدد، وأن تسترشد، في هذه الأثناء، بالمبادئ العامة الواردة في بياني المجلس الى الدول المتعاقدة بشأن رسوم المطارات ورسوم خدمات الملاحة الجوية (Doc 9082/4) والمبادئ التالية المستمدة من المبادئ التي وافقت عليها الدورة الحادية والثلاثون للجمعية العمومية للايكاو :
 - أ) ينبغي ألا تكون هناك أهداف مالية وراء هذه الرسوم.
 - ب) ينبغي أن تكون الرسوم مرتبطة بالتكاليف.
 - ج) ينبغي ألا تميز الرسوم ضد النقل الجوي بالمقارنة الي وسائل النقل الأخرى.

٦-٧ أعد المجلس إرشادات السياسة التالية للدول لمعالجة قضية الرسوم المتعلقة بضوضاء الطائرات. وترد هذه الإرشادات أيضا في (Doc 9082)، سياسات الايكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية. ويمكن الاطلاع على مواد ارشادية تكميلية بشأن تنفيذ هذه السياسة في (Doc 9562)، دليل اقتصاديات المطارات.

الرسوم المتعلقة بالضوضاء

يقر المجلس بأنه رغم تحقيق تخفيضات في ضوضاء الطائرات في المصدر، سيحتاج عديد من المطارات إلى مواصلة تطبيق تدابير للتخفيف من الضوضاء أو منعه. ويرى المجلس أن التكاليف المترتبة على تنفيذ هذه التدابير يمكن تخصيصها، بناءً على السلطة التقديرية للدول، للمطارات والتعويض عنها من المستخدمين، وأن الدول لها مرونة لاتخاذ قرار بشأن منهج استرداد التكاليف وفرض الرسوم التي يجب

استخدامها في ضوء الظروف المحلية. وفي حالة وجوب جباية رسوم متعلقة بالضوضاء، يوصي المجلس بإجراء مشاورات بشأن أي بنود إنفاق يجب استردادها من المستخدمين وأن المبادئ التالية يجب أن تطبق:

لا ينبغي جباية الرسوم المتعلقة بالضوضاء إلا في المطارات التي تعاني من مشاكل الضوضاء وينبغي أن ترمي إلى استرداد ما لا يزيد عن التكاليف المطبقة للتخفيف منها أو منعها.

ولا ينبغي ربط أي رسوم متعلقة بالضوضاء برسم الهبوط، ربما بواسطة رسوم إضافية أو خصومات وينبغي أن تراعي أحكام الإيكو المتعلقة بالتصريح بالضوضاء الواردة في الملحق السادس عشر - حماية البيئة، من اتفاقية الطيران المدني الدولي في ما يتعلق بمستويات ضوضاء الطائرات.

وينبغي ألا تكون الرسوم المتعلقة بالضوضاء لا تمييزية بين المستخدمين وألا تكون محددة في مستويات عالية حتى يتعذر تنفيذها لتشغيل بعض الطائرات.

٧-٧ اعتمد المجلس في مارس ٢٠٠٧ الإرشادات التالية التي أوصت بها اللجنة المعنية بحماية البيئة في مجال الطيران بشأن السياسة، للتصدي على وجه التحديد لقضية الرسوم المتعلقة بالانبعاثات الناجمة عن محركات الطائرات التي تؤثر في نوعية الهواء المحلي في المطارات وحولها، والتي ترد أيضا في الوثيقة ٩٠٨٢. وترد مواد توجيهية إضافية بشأن الرسوم المتعلقة بالانبعاثات في الوثيقة ٩٨٨٤، إرشادات بشأن رسوم انبعاثات الطائرات المتعلقة بنوعية الهواء المحلي. وبالإضافة إلى ذلك، أعدت الإيكو إرشادات سياسة منفصلة بشأن تداول الانبعاثات الناجمة عن الطيران ترد في الوثيقة ٩٨٨٥، إرشادات بشأن استخدام تداول الانبعاثات للطيران.

رسوم الطائرات المرتبطة بالانبعاثات لمعالجة مشاكل نوعية الهواء المحلي في المطارات والمناطق المحيطة بها

يقر المجلس بأنه بالرغم من التخفيضات في بعض الملوثات التي تبعث بها محركات الطائرات التي تؤثر على نوعية الجو المحلي الذي يخضع لمعالجة مجموعة متنوعة من التدابير ذات الطابع الفني أو التشغيلي، فقد تفضل بعض الدول تطبيق الرسوم على الانبعاثات لمعالجة مشاكل نوعية الهواء المحلي داخل المطارات أو بالمناطق المحيطة بها. ويرى المجلس أنه ينبغي أن تنسب التكاليف المكبدة نتيجة التقليل من المشكلة أو منعها، وفقا لما تراه الدول، إلى المطارات واستردادها من المنفعين وأن تتمتع الدول بالمرونة للبت بشأن طريقة استرداد التكاليف وفرض الرسوم التي يجب استخدامها في ضوء الظروف السائدة المحلية السائدة. وفي حالة فرض الرسوم المرتبطة بالانبعاثات التي تتعرض إليها نوعية الهواء المحلي، يوصي المجلس بضرورة تطبيق جميع المبادئ التالية:

- ١) لا ينبغي فرض الرسوم المتعلقة بالانبعاثات التي تتعرض إليها نوعية الهواء المحلي إلا على المطارات التي تعاني من مشكلة محددة لنوعية الهواء المحلي، سواء قائمة أو متوقعة، وينبغي تحديدها لاسترداد ليس أكثر من التدابير التي تسري على التقليل من الأضرار التي تسببها الطائرات أو منعها؛
- ٢) ينبغي وضع أساس احتساب التكلفة بطريقة شفافة وتقييم الحيز الذي يعزى مباشرة إلى الطائرات تقييما سليما؛
- ٣) ينبغي أن تجري المشاورات مع الجهات المعنية قبل فرض أي رسوم على الناقلين الجويين؛
- ٤) ينبغي تحديد الرسوم المتعلقة بالانبعاثات التي تتعرض لها نوعية الهواء المحلي لمعالجة مشكلة نوعية الهواء المحلي بطريقة مجدية من الناحية الاقتصادية؛
- ٥) ينبغي تحديد الرسوم المتعلقة بالانبعاثات التي تتعرض إليها نوعية الهواء المحلي لاسترداد تكاليف معالجة مشكلة نوعية الهواء المحلي في المطارات من المنفعين بصورة عادلة ومنصفة، ولا ينبغي أن تكون على أساس تمييزي بين المنفعين وألا تحدد على مستويات بحيث تكون باهظة جدا لتشغيل بعض الطائرات؛

- ٦) في ضوء فرض الرسوم المتعلقة بالانبعاثات التي تتعرض إليها نوعية الهواء المحلي، يوصى بأن يولى الاعتبار إلى ضرورة الحد من الأثر المحتمل على البلدان النامية في العالم؛
- ٧) يمكن ربط الرسوم المتعلقة بالانبعاثات التي تتعرض إليها نوعية الهواء المحلي برسوم الهبوط عن طريق زيادة الرسوم أو ردها أو في شكل رسوم منفصلة بل تخضع لتحديد التكاليف بشكل ملائم؛
- ٨) يوصى بأن يستند برنامج رسوم الانبعاثات على البيانات التي تعكس بشكل أدق العمليات الفعلية للطائرات. وفي غياب هذه البيانات، ينبغي استخدام مدد مراحل تشغيل دورة الهبوط والإقلاع الموحدة للإيكاو (الملحق ١٦ - حماية البيئة باتفاقية الطيران المدني الدولي، المجلد الثاني - انبعاثات محركات الطائرات)؛
- ٩) ينبغي لأي دولة تفرض الرسوم المتعلقة بالانبعاثات التي تتعرض إليها نوعية الهواء المحلي على الطائرات التي تشتغل بشكل دولي أن تبلغ سنويا بوجود برامج فرض الرسوم هذه لدى الإيكاو. وينبغي للسلطة المعنية أن تحتفظ بالسجلات المتعلقة بالرسوم المحصلة واستخدام الأموال لإتاحتها لجميع المنتفعين.

٨-٧ نظر المؤتمر العالمي الرابع للنقل الجوي لعام ١٩٩٤، من بين أمور أخرى، في مسألة القوانين البيئية وأوصت بأن تدرس الدول الترتيبات التنظيمية التالية.

الترتيبات التنظيمية التي أوصى بها المؤتمر الرابع للنقل الجوي

يقوم كل طرف بما يلي :

- أ) الاعتراف بأن الإيكاو هي المنبر العالمي الذي يضع التدابير البيئية المتعلقة بالنقل الجوي الدولي.
- ب) الاعتراف بأهمية التدابير الملائمة لحماية البيئة، وبالحاجة إلى اتخاذ هذه التدابير، بقدر ما يمكن للبيئة أن تتأثر بوجود الخطوط الجوية الدولية.
- ج) التعهد بالنظر على النحو الواجب في أي عواقب اقتصادية مضادة قد تتجم عن تدابير حماية البيئة وتؤثر تأثيرا سلبيا على تشغيل الخطوط الجوية الدولية.
- د) العمل على ألا تتطوي تدابير حماية البيئة على أي اجحاف بالناقلين الجويين التابعين للدول الأخرى.
- هـ) العمل على ألا تتطوي تدابير حماية البيئة على أي اجحاف بالنقل الجوي.

(د) فرض الضرائب

٩-٧ لم تتضمن اتفاقية شيكاغو أحكاما بشأن مسألة فرض الضرائب بحد ذاتها، لكن المادة الرابعة والعشرين نصت على مبدأ الاعفاء من بعض الرسوم المفروضة على بعض بنود النقل الجوي الدولي مثل الوقود وقطع الغيار. ودعمًا لأحكام المادة الرابعة والعشرين، وضعت الإيكاو مواد ارشادية للدول تحثها فيها على اعفاء بعض جوانب عمليات النقل الجوي الدولي من الضرائب، وغالبا على أساس المعاملة بالمثل. وأدرجت هذه المواد في الوثيقة Doc 8632 - سياسات الإيكاو بشأن فرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي. ونظرت أيضا الجمعية العمومية في هذه المسألة، واتخذت موقفها إزاءها في ٣١/١٠/١٩٩٨ بالصيغة الواردة في المرفق (هـ) بقرار الجمعية العمومية ٣٦-١٥.

تميز سياسات الايكاو بين الرسوم والضرائب : فالرسوم تفرض لاسترداد تكاليف توفير التجهيزات والخدمات للطيران المدني، أما الضرائب فتفرض لرفع الإيرادات الحكومية العامة أو إيرادات الحكومات المحلية ولا علاقة لها بالطيران. وقد وضعت الايكاو مواد لتسترشد بها الدول في سياساتها المتعلقة بالرسوم، وهي المواد الواردة في الوثيقة Doc 9082 - سياسات الايكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية. (انظر أيضا القسم (ج) من الجزء الثامن من هذه الوثيقة).

المادة الرابعة والعشرون

الرسوم الجمركية

(أ) تعفى مؤقتا من الرسوم الجمركية كل طائرة أثناء قيامها برحلة الى أو من أو عبر اقليم دولة متعاقدة أخرى بشرط مراعاة الأنظمة الجمركية لتلك الدولة. ويعفى من الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش وغير ذلك من الرسوم والفرائض المماثلة التي تفرضها الدولة أو السلطات المحلية، الوقود وزيت التشحيم وقطع الغيار والأجهزة المعتادة والمؤن الموجودة على متن طائرة تابعة لدولة متعاقدة، لدى وصولها الى اقليم دولة متعاقدة أخرى متى بقيت هذه المواد بالطائرة عند مغادرتها لهذا الاقليم. ولا يسري هذا الاعفاء على أي كميات أو مواد تنزل من الطائرة، الا اذا سمحت بذلك الأنظمة الجمركية للدولة التي قد تقتضي وضع هذه الكميات أو المواد تحت رقابة السلطات الجمركية.

(ب) تعفى من الرسوم الجمركية قطع الغيار والمعدات المستوردة الى اقليم دولة متعاقدة لتكبيها أو استعمالها في طائرة دولة متعاقدة أخرى تعمل في الملاحة الجوية الدولية، وذلك مع مراعاة قواعد الدولة المعنية التي قد تقتضي وضع هذه المواد تحت اشراف ورقابة السلطات الجمركية.

قرار الجمعية العمومية

القرار ٣٦-١٥: المرفق (أ) - فرض الضرائب

لما كان النقل الجوي الدولي يؤدي دورا رئيسيا في توسيع نطاق التجارة والسفر الدوليين، ولما كان فرض الضرائب على الطائرات والوقود والإمدادات الفنية الاستهلاكية التي يستعملها النقل الجوي الدولي وعلى إيرادات شركات النقل الجوي الدولي والطائرات وغيرها من الممتلكات المنقولة المرتبطة بتشغيل الطائرات في النقل الجوي الدولي وعلى مبيعات وخدمات الطيران له تأثير اقتصادي وتنافسي ضار على عمليات النقل الجوي الدولي.

ولما كانت سياسات الايكاو في الوثيقة (Doc 8632) بشأن فرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي تتميز من ناحية المفهوم بين الرسم والضريبة باعتبار أن "الرسم هو جباية تهدف على وجه التحديد إلى استرداد نفقات تقديم التجهيزات والخدمات إلى الطيران المدني، بينما الضريبة هي جباية لتحصيل إيرادات للحكومات الوطنية أو المحلية، وهي عموما لا تنفق على الطيران المدني لا بكاملها ولا على أساس تكلفة محددة".

ولما كان من دواعي القلق البالغ قيام بعض الدول المتعاقدة بفرض جبايات على نحو متزايد على بعض جوانب النقل الجوي الدولي، وانتشار فرض الرسوم على الحركة الجوية، ويمكن تصنيف بعض هذه الرسوم على أنها ضرائب على مبيعات وخدمات النقل الجوي الدولي.

ولما كانت مسألة الجبايات المتعلقة بانبعثات محركات الطائرات قد عولجت في قرار الجمعية العمومية ٣٦-٢٢ "البيان الموحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة".

ولما كان القرار الوارد في الوثيقة Doc 8632 يكمل المادة (٢٤) من اتفاقية شيكاغو ويستهدف التسليم بالطابع الفريد للطيران المدني الدولي وبالحاجة إلى إعفاء بعض جوانب عمليات النقل الجوي الدولي من الضرائب.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تطبق القرارات الصادرة عن المجلس حسبما وردت في الوثيقة Doc 8632 الصادرة بعنوان سياسات الايكاو بشأن فرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي.
- ٢- **تطلب** إلى المجلس أن يكفل تحديث الإرشادات والمشورة الواردة في الوثيقة Doc 8632 وتأمين تلبيتها لاحتياجات الدول المتعاقدة.

١٠-٧ نظر أيضا المؤتمر العالمي للنقل الدولي لعام ١٩٩٤ في موضوع الضرائب المفروضة على بيع أو استخدام منتجات النقل الجوي الدولي، ووافق على أن يوصي الدول بالنظر في الترتيبات التنظيمية التالية:

الترتيبات التنظيمية التي أوصى بها المؤتمر الرابع للنقل الجوي

يتعهد كل طرف بأن يخفض إلى أقصى حد ممكن جميع أنواع الضرائب المفروضة على بيع واستعمال النقل الجوي الدولي ويخطط لالغائها حالما تسمح ظروفه الاقتصادية بذلك، ولا سيما الضرائب التالية :

- أ) الضرائب المفروضة على إجمالي إيرادات المستثمرين، والضرائب المحصلة مباشرة من الركاب أو الشاحنين.
- ب) الضرائب المفروضة على شكل رسوم تحصل مقابل مهام أو خدمات غير مطلوبة للطيران المدني الدولي.
- ج) الضرائب التي توجد تمييزا ضد النقل الجوي أو ضد أي ناقل جوي.

الجزء الثامن

مسائل تنظيمية أخرى

(أ) تسجيل الاتفاقات والترتيبات

١-٨ تنظم المادتان الحادية والثمانون والثالثة والثمانون من اتفاقية شيكاغو تسجيل الدول المتعاقدة للاتفاقات والترتيبات. وترد أدناه هاتان المادتان، تليهما مقتطفات من قرار الجمعية العمومية ٣٦-١٥ تتعلق بسياسة المنظمة ازاء هذا الموضوع.

المادة الحادية والثمانون

تسجيل الاتفاقات القائمة

تسجل لدى المجلس فوراً كل الاتفاقات الجوية القائمة وقت نفاذ هذه الاتفاقية بين دولة متعاقدة وأي دولة أخرى أو بين أي مؤسسة نقل جوي تابعة لدولة متعاقدة وأي دولة أخرى أو أي مؤسسة نقل جوي تابعة لأي دولة أخرى.

المادة الثالثة والثمانون

تسجيل الترتيبات الجديدة

مع مراعاة أحكام المادة السابقة، يجوز لأي دولة متعاقدة أن تتخذ ترتيبات لا تتعارض مع أحكام هذه الاتفاقية. ويسجل فوراً أي من هذه الترتيبات لدى المجلس، الذي عليه أن يعلن عنها في أقرب وقت ممكن.

قرار الجمعية العمومية

القرار ٣٦-١٥: المرفق (أ)، القسم الأول (مقتطفات)

...

ولما كانت الجمعية العمومية قد أكدت مرارا على أن تلتزم كل دولة متعاقدة بأحكام المادة الثالثة والثمانين من اتفاقية شيكاغو وبأن تسجل لدى مجلس الايكاو بأسرع ما يمكنها جميع الترتيبات المتعلقة بالطيران المدني الدولي وفقا لقواعد تسجيل اتفاقات وترتيبات الطيران لدى الايكاو.

...

فان الجمعية العمومية:

...
٣- **تحث** جميع الدول المتعاقدة على أن تسجل لدى الايكاو اتفاقات وترتيبات التعاون المتعلقة بالطيران المدني الدولي، وذلك وفقا لأحكام المادة (٨٣) من اتفاقية شيكاغو ووفقا لقواعد تسجيل اتفاقات وترتيبات الطيران لدى الايكاو.

...
٨- **تطلب** إلى المجلس أن يستعرض بصفة دورية قواعد تسجيل اتفاقات وترتيبات الطيران بغرض تبسيط عملية التسجيل.

٩- **تطلب** إلى الأمين العام أن يذكر الدول المتعاقدة بأهمية المبادرة إلى تسجيل هذه الاتفاقات والترتيبات بدون تأخير، وأن يقدم إلى الدول المتعاقدة ما تطلبه من المساعدة لتسجيل اتفاقات وترتيبات الطيران الخاصة بها لدى المجلس.

(ب) الطائرات: استئجارها واستئجارها العارض وتبادلها

٨-٢ تنظم المادة رقم ٨٣ مكرر، وهي تعديل لاتفاقية شيكاغو وافقت عليه الجمعية العمومية في قرارها ٢٣-٢، موضوع نقل بعض مسؤوليات الدول بموجب اتفاقية شيكاغو فيما يتعلق باستئجار الطائرات أو استئجارها العارض أو تبادلها. وقد نص قراران آخران أيضا على هذا الموضوع هما قرارا الجمعية العمومية ٢٣-٣ و ٢٣-١٣ اللذان ركزا أساسا على التصديق على تلك المادة رقم ٨٣ مكرر، وعلى بعض التدابير التي تسهل عملية نقل المهام ذات الصلة. وقد بدأ سريان المادة رقم ٨٣ مكرر في ٢٠/٦/١٩٩٧ في الدول التي صدقت عليها، وكان عددها ١٥٦ دولة في ٢١/٧/٢٠٠٨.

وخلال السنوات الأخيرة، إلى جانب الاتجاه نحو تحرير النقل الجوي، تزايد استخدام استئجار الطائرات، مما جلب أيضا عناية متزايدة في مجال التنظيم. وقد نظرت الإيكاو في المسألة واعدت إرشادات للدول، بما فيها بند نموذجي يتعلق بالاستئجار (انظر الملحق الرابع بشأن الاستنتاجات والبنود النموذجية والتوصيات الصادرة عن المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي، والملحق الخامس بشأن نموذج الاتفاقات بشأن الخدمات الجوية) وكذلك إرشادات بشأن تنفيذ المادة رقم ٨٣ مكرر (الواردة في الكتاب الدوري ٢٩٥). ويمكن الاطلاع على مزيد من المعلومات الإضافية عن استئجار الطائرات في الفصل ٤-٧ من الوثيقة 9626 Doc.

المادة رقم ٨٣ مكرر

نقل بعض المهام والواجبات

(أ) بغض النظر عن أحكام المواد (١٢) و (٣٠) و (٣١) و (٣٢) (أ)، عند استثمار طائرة مسجلة في دولة متعاقدة بموجب اتفاق لايجار أو استئجار أو تبادل الطائرة أو بموجب أي ترتيب مماثل، بواسطة مستثمر يكون مركز أعماله الرئيسي أو يكون محل إقامته الدائمة ان لم يكن له مركز عمل رئيسي، في دولة متعاقدة أخرى، يجوز لدولة التسجيل، بالاتفاق مع تلك الدولة الأخرى، أن تنقل إليها كل أو بعض مهامها أو واجباتها كدولة تسجيل بالنسبة لتلك الطائرة بموجب المواد (١٢) و (٣٠) و (٣١) و (٣٢) (أ). وتعفى دولة التسجيل من المسؤولية فيما يتعلق بالمهام والواجبات المنقولة.

ب) لا يصبح النقل نافذا بالنسبة لدول متعاقدة أخرى قبل أن يكون الاتفاق الذي يتضمنه قد سجل لدى المجلس وأعلن وفقا للمادة الثالثة والثمانين، أو قبل أن تكون سلطات الدولة أو الدول المتعاقدة الأخرى المعنية قد أخطرت مباشرة بوجود الاتفاق ونطاقه بواسطة دولة طرف في الاتفاق.

ج) تسري أحكام الفقرتين (أ) و (ب) أعلاه كذلك على الحالات التي تشملها المادة السابعة والسبعون.

قرارات الجمعية العمومية

القرار ٢٣-٣: التصديق على البروتوكول بادخال المادة ٨٣ مكرر في اتفاقية شيكاغو

ان الجمعية العمومية :

لما كانت قد اعتمدت القرار ٢٣-٢ الخاص بتعديل اتفاقية الطيران المدني الدولي باضافة مادة جديدة هي المادة ٨٣ مكرر. تحث جميع الدول المتعاقدة على اتمام أي تغييرات لازمة في قانونها الوطني وأن تصدق على التعديل في أقرب وقت ممكن.

القرار ٢٣-١٣: تأجير واستئجار وتبادل الطائرات في العمليات الدولية (مقتطفات)

...

ان الجمعية العمومية :

...

٣- تحث على أن تقوم دولة التسجيل، في الحالات التي يتيسر فيها عقد الترتيبات الخاصة بتأجير واستئجار وتبادل الطائرات — ولا سيما الطائرات بدون طاقم — بتفويض وظائفها بموجب أحكام الملحق السادس لاتفاقية الطيران المدني الدولي الى دول المستثمر، وذلك الى الحد الذي تراه ضروريا.

٤- تحث دولة المستثمر، في تلك الحالات، على تعديل نظمها الوطنية، اذا لزم الأمر، بما يخولها قبول ذلك التفويض للوظائف وبما يلزم المستثمر بالوفاء بالالتزامات المنصوص عليها في الملحق السادس.

٥- تدعو كل الدول المتعاقدة التي تحظر قوانينها تأجير واستئجار وتبادل الطائرات الى اعادة النظر في تلك القوانين بهدف ازالة تلك الموانع وتوسيع سلطاتها بما يمكنها على نحو أفضل من ممارسة الوظائف والواجبات الجديدة التي تقع على عاتقها بصفتها دولة المستثمر.

...

ج) رسوم المطارات ورسوم خدمات الملاحة الجوية

٣-٨ أرست المادة الخامسة عشرة من اتفاقية شيكاغو المبادئ الأساسية لفرض رسوم المطارات والرسوم المماثلة. وقد وضعت المنظمة مواد اضافية عن هذا الموضوع في Doc 9082 — سياسات الايكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية، ومواد ارشادية مفيدة عمليا في Doc 9562 — دليل اقتصاديات المطارات، وفي Doc 9161 — دليل اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية. وترد أدناه نسخة عن البيان الموحد لسياسات الايكاو المستمرة بشأن رسوم المطارات ورسوم خدمات الملاحة الجوية، وهو البيان الوارد في المرفق (و) بقرار الجمعية العمومية ٣٦-١٥.

تميز سياسات الايكاو بين الرسوم والضرائب: فالرسوم تفرض لاسترداد تكاليف توفير التجهيزات والخدمات للطيران المدني، أما الضرائب فتفرض لرفع الإيرادات الحكومية العامة أو إيرادات الحكومات المحلية ولا علاقة لها بالطيران. وقد وضعت الايكاو مواد لتسترشد بها الدول في سياساتها المتعلقة بالرسوم، وهي المواد الواردة في Doc 8632 وكذلك في القسم (د) من الجزء السادس من هذه الوثيقة.

المادة الخامسة عشرة

رسوم المطارات والرسوم المشابهة

كل مطار موجود في دولة متعاقدة ومفتوح للاستعمال العام أمام طائراتها الوطنية يجب مع مراعاة أحكام المادة الثامنة والستين أن يفتح على النحو ذاته بشروط موحدة أمام طائرات جميع الدول المتعاقدة الأخرى. وكذلك تطبق شروط موحدة على استعمال طائرات كل دولة متعاقدة لجميع تسهيلات الملاحة الجوية، بما في ذلك خدمات الاتصالات اللاسلكية والأرصاء الجوية، المقدمة لأغراض الاستعمال العام من أجل سلامة الملاحة الجوية وسرعة حركتها.

وأي رسوم تفرضها أو تسمح بفرضها دولة متعاقدة نظير استخدام تلك المطارات أو تسهيلات الملاحة الجوية بواسطة طائرات أي دولة متعاقدة أخرى يجب ألا تزيد،

(أ) بالنسبة للطائرات غير المستخدمة في خطوط جوية دولية منتظمة، عن الرسوم التي تدفعها طائراتها الوطنية من نفس النوع والمستخدم في عمليات مماثلة.

(ب) بالنسبة للطائرات المستخدمة في خطوط جوية دولية منتظمة، عن الرسوم التي تدفعها طائراتها الوطنية المستخدمة في خطوط جوية دولية مماثلة.

تتشر جميع هذه الرسوم وتبلغ بها منظمة الطيران المدني الدولي، مع العلم بأنه بناء على طلب من الدولة المتعاقدة صاحبة الشأن، فإن الرسوم المفروضة مقابل استخدام المطارات والتسهيلات الأخرى تخضع للبحث من المجلس، الذي عليه أن يعد تقريراً أو يوجه توصيات في هذا الشأن إلى الدولة أو الدول التي يعنيه الأمر. ولا يجوز لأي دولة متعاقدة أن تفرض رسوماً أو ضرائب أو فرائض أخرى تتعلق فقط بحق عبور أي طائرة تابعة لدولة متعاقدة فوق إقليمها أو دخولها أو خروجها، أو تتعلق بأشخاص أو أموال على متنها.

قرار الجمعية العمومية

القرار ٣٦-١٥: المرفق (و) — خدمات المطارات وخدمات الملاحة الجوية

القسم الأول — سياسة فرض الرسوم

ولما كانت سياسات الايكاو في الوثيقة (Doc 9082) سياسات الايكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية، تميز من ناحية المفهوم بين الرسم والضريبة باعتبار أن "الرسم هو جباية تهدف على وجه التحديد إلى استرداد نفقات تقديم التجهيزات والخدمات إلى الطيران المدني، بينما الضريبة هي جباية لتحصيل إيرادات للحكومات الوطنية أو المحلية، وهي عموماً لا تنفق على الطيران المدني لا بكاملها ولا على أساس تكلفة محددة".

ولما كانت مسألة الجبايات المتعلقة بانبعثات محركات الطائرات والخيارات القائمة على آليات السوق قد عولجت على حدة في قرار الجمعية العمومية ٣٦-٢٢ "البيان الموحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة".

ولما كانت المادة (١٥) من اتفاقية شيكاغو قد حددت أساس فرض رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية والإعلان عنها.

ولما كانت الجمعية العمومية قد كلفت المجلس بصياغة توصيات لإرشاد الدول المتعاقدة إلى المبادئ التي يمكن لمقدمي خدمات المطارات وخدمات الملاحة الجوية للطيران المدني الدولي أن يفرضوا على أساسها رسوما لاسترداد تكاليف تقديمها وتحصيل إيرادات أخرى منها، وإلى الأساليب التي يمكن إتباعها لذلك الغرض.

ولما كان المجلس قد اعتمد الوثيقة Doc 9082 الصادرة بعنوان سياسات الايكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية ونقحها حسب الضرورة ونشرها.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تكفل الاحترام التام للمادة (١٥) من اتفاقية شيكاغو.
- ٢- **تحث** الدول المتعاقدة، عند استرداد تكاليف خدمات المطارات وخدمات الملاحة الجوية التي تقدمها أو تشارك في تقديمها إلى الطيران المدني الدولي على إتباع المبادئ الواردة في المادة (١٥) من اتفاقية شيكاغو وفي الوثيقة Doc 9082 الصادرة بعنوان سياسات الايكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية، بغض النظر عن الهيكل التنظيمي لتشغيل خدمات المطارات والملاحة الجوية.
- ٣- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تكفل استخدام رسوم خدمات المطارات والملاحة الجوية لمجرد تغطية التكاليف المرتبطة بتقديم التجهيزات والخدمات إلى الطيران المدني.
- ٤- **تحث** الدول المتعاقدة على بذل قصارى جهدها وفقا للمادة (١٥) من اتفاقية شيكاغو لنشر أي رسوم تفرضها الدولة المتعاقدة أو تسمح بفرضها لقاء تقديم التجهيزات الملاحية وخدمات المطارات إلى طائرات أي دولة متعاقدة أخرى، وعلى إبلاغ المنظمة بهذه الرسوم.
- ٥- **تطلب إلى** المجلس أن يكفل تحديث الإرشادات والمشورة الواردة في الوثيقة Doc 9082 وتأمين تلبية احتياجات الدول المتعاقدة.

القسم الثاني — الاقتصاد والإدارة

لما كانت التكاليف العالمية لتقديم خدمات المطارات والملاحة الجوية تتزايد مع ازدياد أحجام الحركة الجوية.

ولما كانت الدول المتعاقدة تصب تركيزا متزايدا على تحسين الكفاءة المالية لخدمات المطارات والملاحة الجوية.

ولما كان من الضروري إقامة التوازن بين المصالح المالية لمقدمي خدمات المطارات والملاحة الجوية من جهة والمصالح المالية للناقلين الجويين والمنتهجين الآخرين من جهة أخرى، وينبغي الاستناد في ذلك إلى تشجيع التعاون بين مقدمي الخدمات والمنتهجين بها.

ولما كانت الدول المتعاقدة قد دعت المنظمة إلى تقديم المشورة والإرشادات الرامية إلى تشجيع الاسترداد المنصف لتكاليف خدمات المطارات والملاحة الجوية.

ولما كانت الدول المتعاقدة أصبحت تكثر من اسناد تشغيل خدمات المطارات والملاحة الجوية إلى هيئات تجارية ومخصصة قد تكون أقل إدراكا ووعيا بالتزامات الدول بموجب اتفاقية شيكاغو وملاحقها وسياسات وإرشادات الايكاو في المجال الاقتصادي، وتستخدم تجهيزات وخدمات متعددة الجنسيات للوفاء بالالتزامات التي تعهدت بها الدول بموجب المادة (٢٨) من اتفاقية شيكاغو.

ولما كان المجلس قد اعتمد الإرشادات عن السياسات المؤقتة لتوزيع تكاليف النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية بما يكفل المعاملة العادلة لجميع المنتهجين.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تذكر الدول المتعاقدة بأنها هي وحدها المسؤولة عن الوفاء بالالتزامات التي تعهدت بها بموجب المادة (٢٨) من اتفاقية شيكاغو إزاء خدمات المطارات والملاحة الجوية، بصرف النظر عن الهيئة أو الهيئات التي تشغل خدمات المطارات والملاحة الجوية المعنية.
- ٢- تحث الدول المتعاقدة على التعاون من أجل استرداد تكاليف تجهيزات وخدمات الملاحة الجوية المتعددة الجنسيات ودراسة استخدام الإرشادات عن السياسات المؤقتة التي أصدرها المجلس بشأن توزيع تكاليف النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية.
- ٣- **تطلب إلى** المجلس أن يواصل إعداد سياسات وإرشادات الايكاو بما يسهم في زيادة الكفاءة والجدوى الاقتصادية في تقديم وتشغيل خدمات المطارات والملاحة الجوية، ولا سيما إرساء الأساس السليم للتعاون بين مقدمي الخدمات والمنتفعين بها.
- ٤- **تطلب إلى** المجلس أن يواصل تنقيحه لإرشاداته عن السياسات بشأن توزيع تكاليف النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية وتنسيق الجوانب الفنية والقانونية والاقتصادية بما في ذلك التشغيل المشترك المجدي اقتصاديا.
- ٥- **تطلب إلى** المجلس أن ينشر سياسات الايكاو بشأن رسوم الانتفاع والإرشادات ذات الصلة، بما فيها المشورة التنظيمية والإدارية بغية زيادة الوعي والإلمام بها لدى الدول وهيئات المطارات وخدمات الملاحة الجوية التجارية والمخصصة.
- ٦- **تطلب إلى** المجلس أن يواظب على دراسة الوضع الاقتصادي لخدمات المطارات والملاحة الجوية، وأن يقدم تقارير عنه إلى الدول المتعاقدة على فترات ملائمة.
- ٧- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تبذل قصارى جهدها وبأسرع ما يمكنها لتقديم البيانات المالية المتعلقة بخدمات المطارات والملاحة الجوية التابعة لها لكي يتمكن المجلس من إبداء تلك المشورة وإعداد تلك التقارير.

(د) الاعانات والمساعدات الحكومية

٤-٨ نظر المؤتمر العالمي الرابع للنقل الجوي (١٩٩٤) في هذا الموضوع وأوصى الدول بالنظر في اتخاذ الترتيبات التنظيمية التالية. ونظر المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي (٢٠٠٣) أيضا في هذا الموضوع في السياق الأوسع نطاقا لاستدامة الخدمة وضمانها وخلصت إلى بعض الاستنتاجات (انظر الملحق الرابع من هذه الوثيقة).

الترتيبات التنظيمية التي أوصى بها المؤتمر الرابع للنقل الجوي

يقوم كل طرف بما يلي :

- أ) يعترف بأن الاعانات والمساعدات الحكومية المقدمة الى الناقل الجوي الوطني أو الناقلين الجويين الوطنيين تعطيهم مزايا مالية غير متاحة لمنافسيهم في نفس الأسواق الدولية وقد تفسد تجارة خطوط الجوية الدولية وقد تشكل منافسة غير شريفة وقد تدعم المنافسة غير الشريفة.
- ب) يوافق تبعا لذلك على اتخاذ تدابير صريحة وفعالة تضمن ان اعانته ومساعداته الحكومية المقدمة الى بعض الناقلين الجويين لن تضر بالناقلين الجويين المنافسين لهم.

(هـ) البريد الجوي الدولي

٥-٨ أدرجت جميع النصوص التي تشكل سياسة المنظمة ازاء البريد الجوي الدولي في المرفق (ح) بقرار الجمعية العمومية ١٥-٣٦.

قرار الجمعية العمومية

القرار ١٥-٣٦ : المرفق (ح) — البريد الجوي

لما كانت الجمعية العمومية قد أعطت توجيهات مستمرة بخصوص نشاط الايكاو في مجال البريد الجوي العالمي.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تحث الدول المتعاقدة على أن تراعي الأثر الذي يقع على الطيران المدني الدولي كلما صيغت سياسات في مجال البريد الجوي الدولي، ولا سيما في اجتماعات الاتحاد البريدي العالمي.
- ٢- تكلف الأمين العام بأن يزود الاتحاد البريدي العالمي بناء على طلبه بالمعلومات الوقائعية الجاهزة.

(و) وقود الطيران

٦-٨ وضع المؤتمر الثاني للنقل الجوي للتوصيات الثلاث التالية بشأن توفير الوقود. وتتعلق التوصية الأولى بأهمية توفير الوقود وتوزيعه حسب سعة الطائرة. وتقر التوصية الثانية بالصلة بين تكاليف شركات الطيران وبقاء هذه الشركات والتغيرات التكنولوجية. أما التوصية الثالثة (التوصية رقم ٢٨ الصادرة من المؤتمر الثاني للنقل الجوي)، التي تم تحديثها في عام ١٩٩٧ في اجتماع فريق خبراء تنظيم النقل الجوي، فهي بشأن تحسين التشاور بين الدول المتعاقدة بشأن توفير الوقود ونشر المعلومات عن وسائل المحافظة عليه.

التوصية رقم (٥) الصادرة من المؤتمر الثاني للنقل الجوي

إنه **يعترف** بأن تزويد الطيران المدني الدولي بالوقود يمكن أن يصبح موضوعا حساسا، وبأن وضع وسائل لتوزيعه على المنتفعين قد يصبح ضروريا.

وإنه **يعترف** بأن التوزيع بموجب أي حصص قد يحد من قدرة شركات الطيران بطريقة تثير مبدأ " تكافؤ الفرص وتعادلها " :

يوصي بأن تضمن جميع الدول المتعاقدة بأقصى ما يمكنها تقديم الوقود بالقدر الوافي للعمليات المعتمدة، وذلك على أساس عادل وغير تمييزي وبالأسعار المتداولة في أسواقها الوطنية.

التوصية رقم (٢٧) الصادرة من المؤتمر الثاني للنقل الجوي

- ١- **يوصي** من باب المحافظة على مصلحة الجمهور أن تراعي الدول المتعاقدة أهمية الحاجة الى استمرار بقاء شركات الطيران عندما تنظر في الطلبات التي تقدمها الشركات لزيادة التعريفات ولا سيما تعريفات الوقود، وأن تراعي أيضا الحاجة الى استمرار المنافع التي تعود على المستهلكين من التحسينات التكنولوجية وغيرها مثل تطوير كفاءة المعدات.
- ٢- **يوصي** بتشجيع الدول المتعاقدة على اتباع أساليب عمل متماشية مع القواعد القياسية للسلامة الجوية وتهدف الى استخدام الوقود في شركات الطيران بطريقة اقتصادية، ولا سيما فيما يتعلق بتجهيزات المطارات ومراقبة الحركة الجوية والاجراءات التنظيمية الفنية الأخرى التي تؤثر على تكاليف شركات الطيران وتؤثر بالتالي على التعريفات.

التوصية رقم (٢٨) الصادرة من المؤتمر الثاني للنقل الجوي

يوصي بأن يشجع المجلس تحسين التشاور بين الدول المتعاقدة بغية تحقيق ما يلي :

- أ) التنبؤ بمدى وفرة وقود الطيران المتاح لشركات الطيران وتخفيف المشاكل التي تتعلق بذلك حسب الامكان.
- ب) ضمان نشر المعلومات على أوسع نطاق ممكن عن الخبرات والأساليب المتعلقة بالمحافظة على وقود الطيران والتخفيف من تكاليفه، وعن الأساليب اللازمة لضمان تنفيذ أساليب المحافظة على الوقود بطريقة لا تمييز فيها ضد قطاع الطيران بالمقارنة بالقطاعات الأخرى المنتفعة بالوقود.

المرفق (١)

ارشادات بشأن الخطوط الجوية غير المنتظمة

بالنسبة الى تنظيم الخطوط الجوية الدولية غير المنتظمة، تتيح المادة الخامسة من اتفاقية شيكاغو للدولة أن تفرض تنظيمات وشروط وقيود على عملية أخذ أو انزال الركاب أو البضائع أو البريد مادام الخط الجوي غير المنتظم في اقليمها. ووافق المؤتمر الخاص للنقل الجوي (١٩٧٧) على أن يكون الهدف النهائي في هذا المجال هو التوصل الى سياسات تضمن أن العمليات الدولية المنتظمة والعمليات الدولية غير المنتظمة تلبي معا حاجات الجمهور بطريقة تجعل تشغيل هاتين الفئتين فعالا واقتصاديا. وعلى الرغم من الجهود الحثيثة التي بذلها فريق خبراء تنظيم النقل الجوي، لم يتم الاتفاق على سياسات عالمية من هذا القبيل. وبالتالي، فضل الفريق أن يضع خطوطا توجيهية تشمل طائفة من السياسات والأهداف الوطنية. وأوصى المؤتمر الثالث للنقل الجوي (١٩٨٥) بتضمين الوثيقة رقم ٩٤٤٠ الخطوط التوجيهية التي وضعها الفريق المذكور لتنظيم الخطوط الجوية غير المنتظمة. ويرد أدناه ٢٨ خطا توجيهيا (الترتيب لا يدل على الأهمية).

بيد أنه تجدر الإشارة إلى أنه مع تطور صناعة النقل الجوي والتحرير التنظيمي، ولا سيما منذ التسعينيات، اعتمد عدد متزايد من الدول سياسة تحريرية بشأن العمليات غير المنتظمة. وقام بعض الدول فعلا بإلغاء التمييز التنظيمي بين الخطوط المنتظمة وغير المنتظمة. ويمكن الاطلاع على معلومات إضافية عن تنظيم الخطوط الجوية غير المنتظمة في الفصل ٤-٦ من الوثيقة (Doc 9626).

- ١- اذا استخدمت الدول الأدوات التنظيمية المنطبقة على خطوط النقل الجوية غير المنتظمة لأمكنها الوفاء بأهداف وطنية متنوعة، لا سيما ضمان درجة مناسبة من الحماية الاقتصادية للخطوط الجوية المنتظمة واستمرار تشغيل شركات الطيران المنتظم بموجب الالتزام بخدمة الجمهور. ولكن ينبغي للدول أن تتجنب الحالات التي تترابك فيها الأدوات التنظيمية وتجعل تشغيل الخطوط الجوية غير المنتظمة (الطيران العارض) مستحيلا أو ناقص الكفاءة أو غير اقتصادي، لأن فئتي الخطوط تلبيان طلبات الجمهور بوسائل مختلفة.
- ٢- نظرا لأهمية الخطوط المنتظمة للجمهور وسهولة تأثرها بأجور السفر التنافسية والشروط المتصلة بها، ينبغي ضمان البقاء الاقتصادي لعمليات الطيران العارض وشركات الطيران غير المنتظم، وذلك بدون تطبيق الأدوات أو التدابير التنظيمية التي يمكن أن تمس بالخطوط الجوية المنتظمة، مع ضمان التطور السليم والنزيه والمنتظم للسوق ككل.
- ٣- ان هدف المحافظة على علاقة مقبولة بين العمليات المنتظمة وعمليات الطيران العارض (مع مراعاة الملاحظة رقم ٦ بصيغتها المعدلة تحت التعريف الذي اعتمده المجلس في عام ١٩٥٢ "عبارة" الخطوط الجوية الدولية المنتظمة") يعني التسليم بأن الطيران العارض قد يتقلص عندما تطبق الأدوات التنظيمية المتشددة، وبأن الأثر العكسي ينتج من تطبيق الأدوات الأقل تشددا أو المحددة في أدنى حد.
- ٤- لما كان الهدف هو فتح فرصة معقولة أمام الناقلين الجويين في بلدان منشأ رحلات الطيران العارض وبلدان مقصدها ليشاركوا في الحركة، ينبغي الامتناع عن فرض الأدوات التنظيمية التمييزية من جانب الدولة وعن الممارسات التجارية غير النزيهة مثل اتباع التسعير الافتراضي. وينبغي للدول أيضا أن تمنع أي ممارسات تضر بتطور النقل الجوي، مثل شرط الدفع للناقل الجوي الوطني (رسوم عدم الاعتراض).

٥- اذا اختلفت الأدوات التنظيمية المفروضة على عمليات الطيران العارض وعن الشروط المطبقة على الخطوط الجوية المنتظمة المناظرة لها ينبغي حسب الامكان والضرورة تقليص هذه الاختلافات أو ازلتها. وينبغي على وجه الخصوص تقليص هذه الاختلافات أو ازلتها في فترات ذروة العمليات أو في المناطق المحددة التي لا تتوفر فيها خطوط جوية منتظمة.

٦- على الصعيد المتعدد الأطراف، ينبغي للدول أن تحاول تطوير وتنسيق الأدوات التنظيمية المقبولة لمختلف أنواع رحلات الطيران العارض وأن تضمن مع ذلك المرونة الكافية للوفاء بأولوياتها واحتياجاتها الوطنية. وعندما تتوفر التنظيمات الدولية المتسقة (في هيئات الطيران المدني الإقليمية مثلا) ينبغي أن تبذل الدول قصارى جهدها لتطبيقها.

٧- ينبغي حسب الامكان فرض حد أدنى من الأدوات التنظيمية على أنشطة النقل الجوي غير المنتظم غير المتاحة لعموم الجمهور، وذلك من باب السياسات الاقتصادية أو التبسيط الإداري. أما الرحلات التي تشغل للأغراض الانسانية ورحلات الطوارئ ورحلات التاكسي الجوي ورحلات الاسعاف، فينبغي اعفاؤها بقدر الامكان من أي ضوابط غير الايداع المسبق لخطة الطيران، وذلك على أساس المعاملة بالممثل.

٨- لضمان فاعلية الأدوات التنظيمية المفروضة على الرحلات العارضة، ينبغي للدول أن تتخذ التدابير المناسبة لرصد امتثال وتنفيذ هذه الأدوات التنظيمية، وكذلك لتحديث آلية انفاذ هذه الأدوات حسب الاقتضاء. فقد أوصت مثلا اللجنة الأوروبية للطيران المدني، ضمن ما أوصت به، بتنفيذ التدابير التالية بصورة تدريجية حسب خطورة الانتهاكات و/أو تكرارها:

أ) التحقيق بسرعة في أسباب الانتهاكات.

ب) رفض طلب الترخيص.

ج) تعليق الترخيص.

د) فرض غرامة.

هـ) رفض حق الراكب في الصعود الى الطائرة في حالة التلبس بالانتهاك.

و) أي عقوبات أخرى تعتبر مناسبة.

٩- وبما أن الرحلات العارضة التي تسمى " المبرمجة " أو " المجدولة " فان تنافسها يؤثر على الخطوط المنتظمة أكثر مما يؤثر على الفئات الأخرى من العمليات غير المنتظمة، ولذلك قد ترغب الدول أن تميز في أحكامها التنظيمية بين الطيران العارض والفئات الأخرى من عمليات النقل الجوي المنتظم.

١٠- ينبغي ألا يحول تنافس رحلات الطيران العارض " المبرمجة " أو " المجدولة " دون التواتر المناسب لرحلات الخطوط الجوية المنتظمة المباشرة التي تعتبرها الدول ضرورية لبلوغ الصلاحية الاقتصادية أو للمحافظة عليها.

١١- الأدوات التنظيمية التي تطبق على الخطوط الجوية غير المنتظمة تعتبر منطوية على " قيود كبيرة " اذا أدت في أي سوق محددة الى تواجد جزء مهم من الجمهور غير قادر على استخدام هذه الخطوط أو غير راغب في استخدامها أو في تلبية الشروط المفروضة. ذلك لأن القيود " الكبيرة " تتسبب عادة بشكل فعال في قصر النقل الجوي غير المنتظم على الرحلات الترفيهية ذات الأسعار المخفضة أو الرحلات الاختيارية أو عمليات النقل المتخصص في الركاب والبضائع. وتتضمن أنواع هذه العمليات العارضة المتخصصة الفئات التالية ولكنها لا تقتصر عليها :

أ) رحلة عارضة لمجموعة متجانسة

ب) رحلة عارضة لغرض مشترك أو حدث خاص

ج) رحلة عارضة للطلبة

د) رحلة عارضة لعمال مهاجرين

هـ) رحلة عارضة مشتركة بين الطيران المدني والطيران العسكري

- (و) رحلة عارضة دينية (الحج)
 (ز) رحلة عارضة لأغراض انسانية أو للطوارئ
 (ح) تاكسي جوي أو اسعاف
 (ط) رحلة عارضة للاستخدام الشخصي أو استخدام هيئة واحدة للأسباب التالية :
 — نقل اللاجئين
 — نقل الفرق الرياضية
 — نقل طواقم السفن
 — رحلة الحوافز (المبيعات/الانتاجية)
 — رحلة لبيع الأراضي

١٢- ان قيود السفر والقيود الأخرى التي تطبق على العمليات غير المنتظمة (الطيران العارض) ينبغي ألا تكون أكثر تشدداً من التشدد الضروري للمحافظة على التمييز بين النقل الجوي المنتظم والنقل الجوي غير المنتظم فضلاً عن المحافظة على التوازن المستصوب بين هاتين الفئتين من الخطوط الجوية حسب رغبة الدول ومصصلحة الجمهور.

١٣- قد يؤدي غياب " القيود الكبيرة " الى ضعف التمييز بين النقل الجوي المنتظم والنقل الجوي غير المنتظم (الطيران العارض). وفي هذه الظروف يمكن تصنيف الخطوط الجوية غير المنتظمة (رحلات الطيران العارض) على أنها منتظمة، وذلك طبقاً للملاحظات التي عدلها مجلس الايكاو للتعريف الموضوع في عام ١٩٥٢ لعبارة " الخطوط الجوية المنتظمة "، والحل البديل هو أن تطبق الدول على هاتين الفئتين من النقل الجوي أدوات تنظيمية متشابهة.

١٤- وفقاً للمادة الخامسة من اتفاقية شيكاغو، لا ينبغي للدولة أن تفرض على دولة أخرى مراقبة مباشرة على سعة الخطوط الجوية غير المنتظمة (رحلات الطيران العارض)، إذا ما اعتبرت ضرورية، الا بعد التشاور معها واقامة الاعتبار لجميع العوامل ذات الصلة، بما في ذلك المحافظة في معظم الظروف على استمرارية قطاع الطيران غير المنتظم (الطيران العارض).

١٥- في الاطار التنظيمي الانفرادي، تحتفظ دائماً الدول بحقها في ترخيص أو عدم ترخيص رحلات الطيران العارض لأسباب تتعلق بمصلحة الجمهور حسب نص المادة الخامسة من اتفاقية شيكاغو. غير أنه يجوز للدول أن تحد من هذه السلطة التقديرية بموجب اتفاق دولي كالاتفاق متعدد الأطراف بشأن الحقوق التجارية للخطوط الجوية غير المنتظمة في أوروبا، المعقود في عام ١٩٥٦.

١٦- ينبغي أن تكون الأدوات التنظيمية المفروضة على رحلات الطيران العارض نزيهة ومعقولة وغير تمييزية وواضحة ومتوافرة خطياً بشكل فوري وغير متكررة الأغراض وتطبق بأدنى اجراءات كتابية أو تأخير اجرائي (تتضمن الفقرتان ٢-٤١ و ٢-٤٢ من الطبعة العاشرة للملحق التاسع مثالا على أدنى الشروط الاجرائية للسماح بتشغيل الرحلة غير المنتظمة).

١٧- عندما تحدد الأدوات التنظيمية التي تتعلق برحلات الطيران العارض، أو عندما تظهر اختلافات في تطبيقها بين الدول، فإن المشاورات بين الدول أو الاتفاقات الثنائية أو متعددة الأطراف حسب الامكان تسفر عن التنسيق أو تزيده بما يحول الى أقصى حد دون امكانية حدوث مشاكل بسبب تضارب القواعد.

١٨- عندما تنظر الدول في استخدام أدنى قدر من الأدوات التنظيمية، أو اذا استبعدت استخدامها كلما أمكنها ذلك، تصبح التدابير التي تحد من حجم أو نوع الرحلات العارضة غير الضرورية الى حد كبير. والاستخدام الأدنى للأدوات التنظيمية أو عدم استخدامها بتاتا قد يحدث في حالات مختلفة مثل حالة ترخيص رحلات الطائرات الصغيرة أو رحلات الأغراض الانسانية. ويمكن أن يحدث ذلك أيضا عندما تتفادى دولة المنشأ ودولة المقصد استخدام هذه الأدوات كل في أراضيها، أو عندما تتفقان على عدم استخدامها كل منهما مع الأخرى. غير أن الحاجة تظل

قائمة الى الأدوات التنظيمية مثل التي تحمي أموال المستهلكين أو التي تقي بأحكام الاتفاقات الدولية الحكومية أو التي تحافظ على قواعد المجاملة والمعاملة بالمثل.

١٩- ينبغي للدول وهي تطبق أي أداة تنظيمية على الخطوط الجوية غير المنتظمة أن تضع في اعتبارها انها قد تؤثر على الطلب على هذه الخطوط الموفرة وعلى حجمها، تماما كما تؤثر التسعيرة ومسارات الرحلات وحقوق دخول الأسواق والعوامل المماثلة على الطلب والعرض في مجال الخطوط الجوية المنتظمة.

٢٠- لحماية مستهلكي النقل الجوي غير المنتظم (الطيران العارض) من فشل الناقلين الجويين أو موجري طائرات الرحلات العارضة أو وكلائهم، ينبغي الاشراف على هؤلاء المستثمرين لضمان أهليتهم للأداء التي تحدد جزئيا بإبداع كفالة الأداء أو بضمانات واثباتات أخرى تدل على الملاءة المالية المنصوص عليها في الاتفاقيات والاتفاقات المنطبقة أو القانون الوطني الساري.

٢١- عند تعزيز المنافسة في مجال النقل الجوي، ينبغي ايلاء الانتباه الكامل للتطورات الممكنة غير المرغوبة في مجال الممارسات الافتراضية أو سياسات الاغراق التي قد تؤدي الى تنافس بلا هوادة أو احتكار الأقلية أو شروط احتكارية في سوق النقل الجوي الدولي ككل وفي أسواق الخطوط الجوية الدولية غير المنتظمة على وجه الخصوص.

٢٢- عند توسيع نطاق أسواق الركاب والبضائع، ينبغي أن يؤخذ في الحسبان مقدار الموارد المحدودة مثل الطرق الجوية والمطارات والقيود البيئية، ولا سيما عندما تعتبر الدول أن توفير الخطوط الجوية غير المنتظمة أقل أهمية من توفير الخطوط الجوية المنتظمة.

٢٣- عند السماح بتشغيل العمليات غير المنتظمة على خطوط مباشرة من نقطة الى أخرى لا تتوافر لها أصلا أي خدمة أخرى، ينبغي ألا تطرح جانبا امكانية توفير خطوط جوية معقولة لرحلات المواصلات على خطوط جوية منتظمة، وذلك لتقديم درجة مناسبة من الحماية الاقتصادية للخطوط الجوية المنتظمة.

٢٤- عند النظر في تقليص الأدوات التنظيمية التي تطبق على العمليات غير المنتظمة، ينبغي النظر بعناية في الهدف من فرض شروط خاصة على العمليات غير المنتظمة، فاذا تبين أن بلوغ هذا الهدف على النحو السليم لا يأتي الا بهذه الشروط، وجب الإبقاء عليها.

٢٥- اعترافا بتنوع أهداف الدول وتفاوت مناطق التشغيل، فقد يفيد نشر القواعد الوطنية المطبقة على الخطوط الجوية غير المنتظمة والاعلان عن هذه القواعد في مساعدة الدول الأخرى والناقلين الجويين والمنتفعين.

٢٦- ان التقليص الى الحد الأدنى من الأدوات التنظيمية المطبقة على الرحلات العارضة، وازالة هذه الأدوات في بعض الحالات قد يصبح وسيلة الدول الراغبة في تشجيع التطوير العام للأسعار المنخفضة دون أن يكون هدف هذه الدول الأساسي حماية الخطوط الجوية المنتظمة لأنها تهتم بالتالي:

(أ) زيادة السياحة الوافدة زيادة ملحوظة.

(ب) توفير أدنى أسعار ممكنة للمنتفعين.

(ج) زيادة اسواق الركاب والبضائع.

(د) تقليص القيود الى أقصى حد كجزء من السياسة العامة الاقتصادية أو التبسيط الإداري.

(هـ) تلبية الطلبات الدورية سواء الموسمية أو العرضية.

وان كانت ازالة الأدوات التنظيمية هي التي تزيل الفرق بين الخطوط المنتظمة والخطوط غير المنتظمة، لا ينبغي أن يعني ذلك أن التمييز سيزول بين هذين النوعين من الخطوط الجوية.

٢٧- ان الدول التي ترغب في تشجيع السياحة الوافدة وحماية خطوطها الجوية المنتظمة قد تسمح باجراء الرحلات العارضة التي تنطلق من المطارات الأساسية في الخارج غير المطارات الأساسية التي تستخدمها شركاتها المنتظمة.

٢٨- لا بأس من الابقاء على التمييز بين بعض الأحكام التنظيمية المطبقة على الرحلات العارضة والشروط المطبقة على حركة الرحلات المنتظمة اذا كان الغرض هو المحافظة على العلاقة المستصوية بين الخطوط المنتظمة والخطوط غير المنتظمة وضمان درجة مناسبة من الحماية الاقتصادية للخطوط المنتظمة واستمرار أنشطة الناقلين الجويين المنتظمين.

المرفق (٢)

خطوط ارشادية بشأن تجنب وفض الخلافات حول تطبيق قوانين المنافسة على النقل الجوي الدولي

في عام ١٩٨٥، أصدر المؤتمر الثالث للنقل الجوي التوصية رقم (٥) التي طلب فيها الى المجلس أن "يعدّ، كأولوية عالية، خطوطا ارشادية ملائمة لتجنب أو فض الخلافات بين الدول المتعاقدة بشأن تطبيق قوانين المنافسة الوطنية على النقل الجوي الدولي، لا سيما عندما تؤثر هذه القوانين على أحكام الاتفاقات الثنائية للخطوط الجوية أو عند صدور ادعاء بأنها مطبقة خارج الحدود الوطنية". وبعد ذلك، اعتمد المجلس التوصية رقم (٥)، وأجرت الأمانة العامة دراسة بهذا الشأن بمساعدة فريق من خبراء الدول المتعاقدة والمنظمات الدولية.

أفضت هذه الدراسة الى وضع خطوط ارشادية تتضمن عددا من الخطوط التوجيهية الموجهة الى الدول بالاضافة الى تعليقات تفسيرية وبنود نموذجية يصلح للدراج في الاتفاقات الثنائية للنقل الجوي. وبعد أن بحثت لجنة النقل الجوي هذه الخطوط الارشادية في سبتمبر ١٩٨٨، قرر المجلس في نوفمبر ١٩٨٨ توزيعها على الدول. وبالرغم من أن هذه الخطوط الارشادية غير ملزمة للدولة بأي حال من الأحوال، فمن شأنها أن تساعد الدول على تجنب وفض الخلافات التي تنشأ حول تطبيق القوانين والسياسات والممارسات الوطنية للمنافسة على النقل الجوي الدولي.

وترد في هذا المرفق نسخة من الخطوط الارشادية التي تضمنها أصلا الكتاب الدوري رقم 215-AT/85 الذي أصدرته الايكاو في عام ١٩٨٩.

مقدمة

تتبع الدول سياسات وممارسات، بل وقوانين في حالات كثيرة، اما لتشجيع المنافسة في أنشطتها التجارية في الداخل والخارج واما للحد منها. ونظرا لتعدد المواقف الوطنية، تنشأ خلافات بين الدول حول التطبيق الفعلي أو الاحتمالي لقوانين المنافسة في الدولة على مؤسسات تجارية تابعة لدولة أخرى. ويمثل النقل الجوي الدولي أحد الأنشطة التجارية التي يوجد فيها تعارض شديد في الآراء حول المستويات المستوصوبة للحماية والمنافسة والتعاون. وبالتالي، فإن اتخاذ اجراءات انفرادية بشأن المنافسة في هذا المجال يزيد من احتمال نشوء الخلافات بين الدول وفي داخل كل دولة. كما ان قيام الدولة بفرض الأحكام التنظيمية على الخطوط الجوية التابعة لدولة أخرى، مطبقة في ذلك قوانين أو ممارسات في مجال المنافسة لا تقبلها تلك الدولة الأخرى، يزيد من احتمال نشوء خلافات بين الدولتين بما يعود بآثار ضارة على النقل الجوي الدولي.

تشمل المواد الارشادية التالية بشأن تجنب الخلافات وفضها عددا من الخطوط التوجيهية المحددة وتعليقات لشرحها وبنود نموذجية يصلح للدراج في الاتفاقات الثنائية للنقل الجوي. وتهدف هذه المواد الى مساعدة الدول حينما يؤدي التطبيق الفعلي أو المحتمل لقوانين المنافسة في دولة ما أو مجموعة ما من الدول على النقل الجوي الدولي، خصوصا في خارج حدودها الاقليمية، الى نشوء خلاف فعلي أو محتمل في علاقات النقل الجوي مع دولة أخرى أو دول أخرى. ويلاحظ أن كل اشارة ترد أدناه الى " تطبيق قوانين المنافسة " تعني أيضا تطبيق سياسات وممارسات المنافسة التي تشكل جزءا من العمل الحكومي الأوسع.

والجدير بالذكر أن بعض الهيئات الدولية، ومن بينها منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية، والغرفة التجارية الدولية، وجمعية القانون الدولي، كانت قد أعدت توصيات بشأن المشكلة العامة المتمثلة في تطبيق قوانين المنافسة في خارج الحدود الوطنية. فضلا عن ذلك توجد عدة اتفاقات ثنائية بشأن اجراءات قوانين المنافسة والتعاون. وكانت هذه الجهود الرامية الى تطبيق تلك التوصيات وهذه الاتفاقات على مجالات أخرى كثيرة غير مجال النقل الجوي مفيدة في وضع المواد الارشادية الواردة في هذه الوثيقة، ولكن الخطوط التوجيهية التي وضعتها الايكاو ترمي بصفة خاصة الى معالجة الخلافات التي تخص النقل الجوي الدولي بالتحديد. وهي تهدف أيضا الى تغطية كل المسائل المحتمل اثارها في مجال النقل الجوي الدولي، كما تقيم الاعتبار لتنوع وجهات النظر الوطنية بين الدول المتعاقدة لدى الايكاو بشأن هذه المسألة.

الخطوط التوجيهية

يصاحب كل خط توجيهي تعليق يبرز أهم النقاط، أو يوضح نطاق الخط التوجيهي أو القصد منه. ولما كان الخط الفاصل بين تفادي الخلاف وفض الخلاف غير دقيق في كل الأحوال، لم يوضع خط فاصل بين الخطوط التوجيهية التي تعالج هاتين المسألتين، بل رتبت الخطوط التوجيهية وفقا لتسلسل منطقي تدريجي يبدأ بسرد مبادئ واجراءات تفادي الخلاف، ثم ينتقل بعد ذلك الى سرد مبادئ واجراءات فض الخلاف.

الخط التوجيهي (أ)

ينبغي للدول أن تضمن أن قوانينها وسياساتها وممارساتها المتعلقة بالمنافسة وأساليب تطبيقها على النقل الجوي الدولي متوافقة مع الالتزامات التي تعهدت بها بموجب الاتفاقات الدولية ذات الصلة. وفيما يتعلق باصدار هذه القوانين والسياسات والممارسات وتغييرها ينبغي للدول أن تتيح الفرص لتلقي آراء أي طرف أجنبي ذي مصلحة، وأن تبادر بناء على طلب أي دولة أخرى أو دول أخرى الى توضيح مدى احتمال تأثير هذه القوانين والسياسات والممارسات والتغييرات على أنشطة شركات الطيران الدولي التابعة لتلك الدولة أو الدول.

تعليقات - ان أحد الجوانب التي تخلق صناعة النقل الجوي هو مدى وضوح الأساس القانوني الذي تستند اليه الأنشطة التعاونية القائمة بين أعضائها. فقد حدث في السنوات الماضية أن قام عدد من الدول بتتقيح قوانين المنافسة السارية لديها، وجعلت النقل الجوي في نطاقها أحيانا. وكان من بين العواقب المترتبة على ذلك أن مرت شركات الطيران بفترة من الحيرة، وظهرت الحاجة الى توضيح ما اتخذ بالفعل أو يعتزم اتخاذه من اجراءات لتطبيق تلك القوانين على شركات الطيران الدولي وعلى أنشطتها. لذا ينص الخط التوجيهي (أ) على بعض المبادئ والاجراءات التي تهدف الى تسوية الأوضاع. فهو يركز على ضرورة التوافق مع التنظيم الراهن للنقل الجوي الدولي، ولا سيما التنظيم الثنائي. فمن المفترض أن تنسق الدول تشريعها الداخلي حسب التزاماتها الدولية. وجدير بالتنويه أن عبارة " قوانينها وسياساتها وممارساتها المتعلقة بالمنافسة "، حسبما وردت في هذا الخط التوجيهي وغيره قد وضعت عمدا بهذا المعنى الواسع، لأن بعض نظم قوانين المنافسة قد تشمل جزءا فقط من النظم والقواعد والتوجيهات والبيانات السياسية والتوجيهات والاجراءات الادارية، وقد تشملها جميعا.

الخط التوجيهي (ب)

عندما تنفذ الدولة قوانينها وسياساتها وممارساتها المتعلقة بالمنافسة، ينبغي أن تنظر بعين الاعتبار التام والتعاطف في آراء أي دولة أخرى أو دول أخرى قد تتأثر مصالحها الأساسية في مجال النقل الجوي الدولي من جراء ذلك التنفيذ، وينبغي أن تراعي مبادئ المجاملة والاعتدال والتلطف في العلاقات الدولية.

تعليقات - يبرز هذا الخط التوجيهي بعض المبادئ والممارسات الدولية المناسبة التي ينبغي للدول أن تسترشد بها حتى لا يؤثر تنفيذ قوانينها المتعلقة بالمنافسة على مصالح النقل الجوي الدولي. والمعروف أن مبدأ " المجاملة " مبدأ شائع في النقل الجوي الدولي، ويمثل جزءا بارزا من القواعد القضائية والمذاهب والسوابق القانونية التي نشأت بصدد تطبيق التشريع الوطني خارج حدود الدولة وبصدد مسائل الاختصاص القانوني. وهو يعني احترام الدولة أو أي هيئة تابعة لها لقوانين دولة أخرى أو هيئة تابعة لها. ولا تعد المجاملة عموما التزاما قاطعا في القانون الدولي، وانما هي من قبيل الكياسة، وتطبق حسب الظروف.

الخط التوجيهي (ج)

عندما تؤدي القوانين والسياسات والممارسات المتعلقة بالمنافسة التي تطبقها الدول الى خلافات فعلية أو احتمالية في علاقاتها في مجال النقل الجوي، ينبغي للدول المعنية أن تعقد مشاورات فيما بينها للتفاهم على القوانين والسياسات والممارسات المتعلقة بالمنافسة التي يجب أن تطبق على هذه العلاقات، بما يوفر لشركات الطيران أكبر قدر ممكن من الوضوح القانوني ويحول دون احتمال نشوء الخلاف.

تعليقات - يشدد الخط التوجيهي (ج) على التعاون وتوضيح الأساس القانوني، ويشجع الدول على التفاهم على قوانين المنافسة التي ينبغي أن تطبق على علاقاتها في مجال الطيران. ويجوز أن يكون هذا " التفاهم " على شكل اتفاق أو أي ترتيبات أخرى أقل مرتبة تتناول مسألة الاعفاءات المحددة.

الخط التوجيهي (د)

عندما يؤدي تطبيق القوانين والسياسات والممارسات المتعلقة بالمنافسة على النقل الجوي الدولي الى نشوء خلافات بين الدول حول مسائل الاختصاص القانوني أو السياسات العامة، ينبغي للدول أن تراعي التزاماتها الدولية ذات الصلة والممارسات المتبعة في العلاقات الدولية، مثل الإبلاغ والتشاور والمجاملة والتعاون. وينبغي للدول أن تزن بعناية مصالح الدول الأخرى في مثل هذه المسائل.

تعليقات - يتناول هذا الخط التوجيهي مسألة تسوية الخلافات، وهو يكمل الخط التوجيهي (ب) بشأن تفادي الخلافات. وهو يحث على اتباع بعض الممارسات في العلاقات الدولية عندما يسفر تطبيق قوانين المنافسة عن خلاف. والتطبيق المشار اليه هنا قد يكون من القطاع العام أو القطاع الخاص. وكذلك فإن وزن المصالح قد يكون هو أيضا عاما أو خاصا، وما زالت فكرة قيام محكمة داخلية بتقييم المصالح الأجنبية مثيرة للجدل.

الخط التوجيهي (هـ)

كل خلاف ناشئ من تطبيق قوانين المنافسة على النقل الجوي الدولي أثارته دولة أخرى لأنه يمس مصالحها الوطنية المهمة أو سياساتها، ينبغي أن يحله الجهاز أو الفرع التنفيذي في الحكومة، وذلك بقدر ما تسمح به القوانين والسياسات الوطنية وباعتبار هذا الخلاف مسألة تتعلق بالعلاقات الدولية بين الدول.

تعليقات - ان أي خلاف ينشأ حول تطبيق قوانين المنافسة على النقل الجوي الدولي يصبح خلافا في اطار العلاقات الدولية أساسا، وقد يهم كذلك مستويات أو فروعاً مختلفة في الدولة. لذلك، يشدد هذا الخط التوجيهي على أن الجهاز التنفيذي للحكومة هو الذي ينبغي أن يكون البؤرة الرئيسية لفض الخلافات في كل الحالات التي تمس السياسات أو المصالح الوطنية الأساسية لدول أخرى. وقد استعمل تعبير " بقدر ما تسمح به القوانين والسياسات الوطنية " للدلالة على التسليم بوجود بعض القيود الدستورية والإدارية التي قد تمنع الجهاز التنفيذي للدولة من التدخل في أي دعوى قانونية ترفعها جهة خاصة.

الخط التوجيهي (و)

بدون الإخلال بحق أي دولة في حماية مصالحها، عندما يحتمل نشوء خلاف حول تطبيق إحدى الدول لقوانينها وسياساتها وممارساتها المتعلقة بالمنافسة على مسائل تتعلق بتنفيذ اتفاق النقل الجوي المعقود مع دولة أخرى، ينبغي أن تلجأ الدولتان المعنيتان الى استخدام ترتيبات التشاور الثنائي المتفق عليها قبل أن تتخذ أي منهما أي إجراء انفرادي قد يؤدي الى تفاقم الخلاف.

تعليقات — خلال العقود الأربعة الماضية، أتاحت الاتفاقات الثنائية للخطوط الجوية تطوير الممارسات التعاونية بدرجات متفاوتة فيما بين شركات الطيران. وتضمنت كل هذه الاتفاقات بلا استثناء سمة مهمة وثابتة هي ترتيبات التشاور بين الطرفين. وفي هذا العصر الذي يعاد فيه النظر في السياسات الوطنية وتتغير فيه الشروط التنظيمية حسب الضغوط، يقضي هذا الخط التوجيهي باعطاء الأولوية لعملية التشاور لا للجراءات الانفرادية كلما كان من المحتمل أن يكون في الخلف الناشئ من قوانين المنافسة مساس بمسائل منصوص عليها في الاتفاق الثنائي. غير ان هذه الأولوية لا تبطل حق الدولة في اتخاذ الاجراءات اللازمة لحماية مصالحها. ومن الأمثلة على هذه المسائل الممارسات التعاونية بين شركات الطيران، مثل التنسيق متعدد الأطراف للتعريفات.

الخط التوجيهي (ز)

ينبغي للدولة التي تضطلع طبقاً لقوانينها المتعلقة بالمنافسة بتحقيق أو إجراء احتمال أن يؤثر على مصالح أو سياسات مهمة في دولة أخرى في مجال النقل الجوي الدولي، أن تبلغ هذه الدولة الأخرى بذلك، مسبقاً إن أمكن، وأن تتشاور معها إذا طلبت ذلك. وينبغي أن توضح المشاورات ما هي المصالح والمشاكل المحددة لكل من الدولتين، وأن يكون الهدف منها تفادي نشوء أي خلاف بين الدولتين أو التخفيف من حدته أو فضه.

تعليقات — قد لا يكون هناك اتفاق ثنائي للخطوط الجوية بين الدولة التي ترى مساساً بمصالحها أو سياساتها من جراء الاجراءات التي اتخذتها دولة أخرى بموجب قوانينها في مجال المنافسة. لذلك فان الغرض من هذا الخط التوجيهي أن يتحسب للحالات التي تطبق فيها السلطات المسؤولة عن المنافسة أي اجراءات تنفيذية. وان كان عبء الابلاغ يقع على الدولة التي اتخذت الاجراءات فإن طلب التشاور يقع ضمن مسؤولية الدولة الأخرى المتضررة بالقوة. وينبغي للدولة التي اتخذت الاجراءات أن ترسل البلاغ بأسرع ما يمكن حتى يتسنى للدولة الأخرى أن تلجأ الى آلية التشاور.

الخط التوجيهي (ح)

عندما ينمو الى علم الدولة أن جهة خاصة قد رفعت دعوى قانونية بموجب قوانينها في مجال المنافسة، ويكون من شأن هذه الدعوى أن تؤثر في مصالح أو سياسات مهمة لدولة أخرى في مجال النقل الجوي الدولي، ينبغي للدولة الأولى أن تبلغ الأخرى بذلك، وأن تتشاور معها إذا طلبت منها ذلك.

تعليقات — هذا الخط التوجيهي يكمل الخط التوجيهي (ز) ويشمل الحالات التي ترفع فيها جهات خاصة دعاوى قانونية. وهو ينص أيضاً على مبدأي الابلاغ والتشاور، ولكنه يختلف عن البند (ز) في أن الابلاغ هنا يجري لاحقاً بالضرورة لأن من المحال اعطاء اخطار مسبق في حالة الدعاوى القانونية الخاصة. ولم يحدد هذا الخط التوجيهي ما هي أغراض التشاور مثلما ورد في الخط التوجيهي (ز). غير ان التشاور في حد ذاته آلية توضح المصالح وتحول دون نشوء الخلافات الممكنة وتحلها ان هي نشأت.

الخط التوجيهي (ط)

إذا أقيمت دعوى قانونية خاصة بموجب قوانين المنافسة الصادرة في دولة ما، وكان من شأن هذه الدعوى أن تؤثر في المصالح الأساسية لدولة أخرى في النقل الجوي الدولي، ينبغي للدولة موطن الدعوى أن تيسر للدولة الأخرى سبل الوصول الى الهيئة القضائية المختصة، أو تزويد تلك الهيئة بالمعلومات، أو الإثنيين معا حسبما هو ملائم. ويمكن أن تشمل هذه المعلومات بيان المصالح المترتبة على علاقاتها الخارجية، وبيان المصالح التي أبلغتها بها الدولة الأخرى المعنية، وان أمكن أيضاً بيان نتائج المشاورات التي تكون قد عقدت مع الدولة الأخرى بخصوص الدعوى.

تعليقات — على الرغم من أن الترتيبات الدستورية والادارية قد تحول دون التدخل الخارجي في الدعوى القضائية، فان دولا كثيرة تسلم بالحاجة الى السماح للأطراف أو الهيئات التي لها مصلحة غير مباشرة في القضية بالاتصال بالسلطة القضائية، إذ قد تتمكن من مساعدة السلطة القضائية بما تقدمه طوعاً من آراء أو معلومات ذات صلة بالدعوى. ويعرف هذا الأسلوب في بعض النظم القانونية باسم " صديق المحكمة ".

وتسمح دول أخرى بهذه الفكرة بصور أخرى. والواقع أن هذا الخط التوجيهي ينطوي على تلك الفكرة، ولكنه يضع مسؤولية استخدامها على الدولة التي قد تتأثر مصالحها. ويبين هذا الخط التوجيهي الأمور التي يمكن عرضها على السلطة القضائية في حالة قيام الدولة موطن الدعوى بهذا العمل. ومن المفترض أن السماح للدولة المتضررة بالتقدم إلى السلطة القضائية يعني أن الدولة ستعرض مصالحها هي.

الخط التوجيهي (ي)

ينبغي للدول أن تتعاون طبقاً لأي التزامات دولية منطبقة وبالحد الذي لا يخل بقوانينها أو سياساتها الوطنية، من أجل السماح لناقياها الجوبيين أو غيرهم من مواطنيها بإفشاء المعلومات ذات الصلة بالدعاوى المرفوعة بموجب قانون المنافسة للسلطات المختصة في دولة أخرى، بشرط ألا يتعارض ذلك التعاون أو هذا الإفشاء مع مصالحها الوطنية الأساسية.

تعليقات — إن الإجراءات القانونية المتعلقة بإعلان المعلومات أو إفشائها ولا سيما في الدعاوى الخاصة التي ترفع بموجب قوانين المنافسة تشكل مجالاً كبيراً للخلاف ومصدراً للنزاع. وقد سن "تسريع إعاقة" في بعض الدول كرد فعل للإجراءات المتشعبة التي تطبقها دول أخرى للحصول على المعلومات. وينبغي تشجيع التعاون على تحصيل المعلومات مادام متفقاً مع الالتزامات الدولية وغير متعارض مع المصالح الوطنية. والهدف من هذا الخط التوجيهي هو مجرد إرساء معايير معينة تتبع إزاء الممارسات التي قد تشكل مصدراً للنزاع. وعبرة "الالتزامات دولية" لا تعني الاتفاقات الثنائية وحدها، بل وتعني أيضاً الالتزامات والواجبات الواقعة على الدول الأطراف في اتفاقية لاهاي لعام ١٩٧٠ بشأن أخذ الأدلة إلى الخارج في المسائل المدنية أو التجارية. وقد تضمنت هذه الاتفاقية نصوصاً بشأن الطلبات المقدمة من هيئات قضائية في دولة أخرى للحصول على المعلومات، كما تسمح الاتفاقية لأي دولة عضو بأن ترفض تقديم المساعدة أو إباحة المعلومات إذا كان ذلك يخل بسيادتها.

الخط التوجيهي (ك)

مادام الإجراء الذي اتخذته السلطات المسؤولة عن قانون المنافسة في إحدى الدول موضع تشاور مع دولة أخرى، ينبغي للدولة موطن الإجراء أن تمتنع عن المطالبة بإفشاء المعلومات الموجودة في أراضي تلك الدولة الأخرى، وينبغي لتلك الدولة الأخرى أن تمتنع عن اللجوء إلى تطبيق أي من "تشريعات الإعاقة" التي قد تكون سارية على هذا الإفشاء.

تعليقات — يهدف هذا الخط التوجيهي أيضاً إلى احتواء ظروف الخلاف، وهو يخص مسألة لجوء أحد الطرفين إلى استخدام إجراءات الحصول على المعلومات ولجوء الطرف الآخر إلى تطبيق "تسريع الإعاقة". ويبحث هذه الخط التوجيهي كلا الطرفين على الامتناع عن اتخاذ إجراءات في هذين الاتجاهين مادامت المشاورات جارية، وذلك لإعطاء هذه المشاورات أكبر فرصة ممكنة لتسوية المسألة. ويقتصر تطبيق هذا الخط التوجيهي على التشاور بشأن الإجراءات التي تتخذها السلطات المسؤولة عن تنفيذ قانون المنافسة في أي دولة. ولا يمتد نطاق هذا الخط التوجيهي إلى الدعاوى القانونية الخاصة، وهذا يرجع جزئياً إلى أن الهيئة القضائية المعنية قد تكون هي صاحبة السيطرة على تحصيل المعلومات.

الخط التوجيهي (ل)

ينبغي حسب الاقتضاء أن تطبق هذه الخطوط التوجيهية مع ما يلزمها من تعديل، على العلاقات بين الدول إذا كان أي منها عضو في مجموعة من الدول لها قوانين وسياسات وممارسات مشتركة تتعلق بالمنافسة، أو إذا كان أي منها قد عقد ترتيبات متعددة الأطراف.

تعليقات — يهدف هذا الخط التوجيهي الأخير إلى تطبيق جميع هذه الخطوط التوجيهية، حسبما هو ملائم، على مجموعات الدول التي لها قوانين منافسة مشتركة تنطبق على كل عضو فيها. وهناك عدة مجموعات من هذا النوع أشهرها الجماعة الأوروبية التي تطبق باطراد على أنشطة النقل الجوي فيها معايير المنافسة المنصوص عليها في معاهدة روما والمكملة بقرارات وأوامر المفوضية الأوروبية وقرارات محكمة العدل الأوروبية. ويكتنف الغموض حتى الآن الآثار التي ستنشأ على الأجل الطويل من أنشطة النقل الجوي التي يقوم بها داخل هذه الجماعة مستثمرون غير منتمين إليها. ومع ذلك يحتمل أن تنشأ خلافات لأن قانون المنافسة في الجماعة الأوروبية يعترف "بمذهب الأثر".

بند نموذجي بشأن قوانين المنافسة

الغرض من البند التالي أن يكون مرشداً شاملاً وقابلًا للتكييف لأي دولتين عقدتا اتفاقاً ثنائياً أو تعترضان عقده، وواجهتا صعوبات أو تواجهان صعوبات في علاقاتهما في مجال النقل الجوي من جراء تطبيق القوانين الوطنية في مادة المنافسة. ويعود للدولتين المعنيتين البت في ادراج أو عدم ادراج هذا البند في اتفاقهما الثنائي، إذ لن يكون لاستخدامه أي معنى مثلاً إذا أيد الطرفان الممارسات التعاونية بين شركات الطيران ولم يكن لدى أي منهما قوانين للمنافسة. ولا يقصد أن يستعاض به عن الإجراءات القائمة بالفعل. فهو يهدف بوجه عام إلى تعزيز آلية العمل الثنائي لتفادي الخلافات وفضها، ووضع المسائل المرتبطة بتطبيق قوانين المنافسة على النقل الجوي في الأطار الثنائي. وقد استمد هذا البند النموذجي أساساً من المفاهيم والمبادئ الواردة في هذه الخطوط التوجيهية.

بند نموذجي

المادة " سين " قوانين المنافسة

- (١) على كل طرف أن يعلم الطرف الآخر بما لديه من قوانين وسياسات وممارسات تتعلق بالمنافسة وبما يستجد عليها من تغييرات، وبما لها من أهداف خاصة، يمكن أن تؤثر في تشغيل خطوط النقل الجوي بموجب هذا الاتفاق، وعلى كل طرف أن يعين السلطات المسؤولة عن تنفيذ هذه القوانين والسياسات والممارسات.
- (٢) على كل طرف أن يساعد شركات طيران الطرف الآخر بقدر ما تسمح به قوانينه وقواعده، وذلك بتقديم الارشاد بشأن مدى توافق أي ممارسة مقترحة من شركات الطيران مع قوانين وسياسات وممارسات المنافسة السارية لديه.
- (٣) إذا رأى أحد الطرفين تعارضاً بين قوانينه وسياساته وممارساته المتعلقة بالمنافسة والمسائل المتعلقة بتنفيذ هذا الاتفاق، فعليه إبلاغ الطرف الآخر بذلك، وتتبع إجراءات التشاور المنصوص عليها في هذا الاتفاق إذا طلبها أحد الطرفين لتحديد ما إذا كان التعارض موجوداً وإيجاد السبل لفضه أو التقليل منه إلى أدنى حد.
- (٤) على كل طرف إبلاغ الطرف الآخر بنيته في اتخاذ الإجراءات القانونية ضد أي شركة طيران تابعة لذلك الطرف الآخر، وبأي دعاوى قانونية خاصة علم أنها مرفوعة بموجب قوانينه المتعلقة بالمنافسة.
- (٥) بدون الإخلال بحق أي من الطرفين في التصرف، تتبع إجراءات التشاور المنصوص عليها في هذا الاتفاق كلما طلبها أحد الطرفين، وينبغي أن يكون هدفها تحديد مصالح كل من الطرفين، وتحديد الآثار التي يربح أن تنشأ من الاجراء المتخذ بموجب قانون المنافسة.
- (٦) يحاول الطرفان بلوغ اتفاق خلال هذه المشاورات، مع اقامة الاعتبار الواجب لمصالح كل منهما وللوسائل البديلة التي قد تؤدي إلى تحقيق الأغراض المتوخاة من الاجراء المتخذ بموجب قوانين المنافسة.
- (٧) إذا تعذر الاتفاق، فعلى كل طرف وهو ينفذ قوانينه وسياساته وممارساته المتعلقة بالمنافسة أن ينظر بعين الاعتبار التام وبالتعاطف في الآراء التي يعرب عنها الطرف الآخر، وأن يراعي المجاملة والاعتدال والتلطف في العلاقات الدولية.
- (٨) على الطرف الذي ترفع الدعوى القانونية بموجب قوانين المنافسة السارية لديه أن يسهل اتصال الطرف الآخر بالهيئة القضائية المختصة أو تزويد هذه الهيئة بالمعلومات أو الاثنتين معا حسبما هو ملائم. ويمكن أن تشمل تلك المعلومات بيان المصالح المترتبة على علاقاته الخارجية، وبيان مصالح الطرف الآخر حسبما أبلغه بها، وان أمكن نتائج المشاورات التي تكون قد عقدت مع الطرف الآخر بخصوص الدعوى.

- (٩) على الطرفين أن يتعاونوا طبقاً لأي التزامات دولية منطبقة وبالحد الذي لا يخل بالقوانين والسياسات الوطنية لكل منهما، من أجل السماح لناقليها الجويين أو غيرهم من مواطنيهما بتقديم المعلومات ذات الصلة بالدعوى المرفوعة بموجب قانون المنافسة إلى السلطات المختصة، بشرط ألا يتعارض ذلك التعاون أو هذا الإقضاء مع المصالح الوطنية الأساسية.
- (١٠) مادام الاجراء الذي اتخذته السلطات المسؤولة عن قانون المنافسة في أراضي أحد الطرفين موضع تشاور مع الطرف الآخر، ينبغي للطرف موطن الاجراء أن يمتنع عن المطالبة بإفشاء المعلومات الموجودة في أراضي الطرف الآخر، وينبغي لذلك الطرف الآخر أن يمتنع عن اللجوء إلى تطبيق أي من تشريعات الاعاقه.
-

المرفق (٣)

التدابير التفضيلية لصالح البلدان النامية في التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي

أوصى المؤتمر العالمي للنقل الجوي الذي انعقد في عام ١٩٩٤ بأن تشرع الايكاو في اجراء الدراسات واعداد التوصيات بشأن عدد من المسائل الهامة التي تشمل "ادراج تدابير تفضيلية في التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي تضمن المشاركة الفعالة للدول النامية في هذا النقل". ووافق المجلس بعد ذلك على هذه التوصية، وأجرت الأمانة العامة دراسة بهذا الشأن قدمت فيها، من بين جملة أمور، بعض التدابير التفضيلية المحتملة وربطتها ببعض التعليقات.

نظرت لجنة النقل الجوي في هذه الدراسة في سبتمبر ١٩٩٦، وقرر المجلس في نوفمبر ١٩٩٦ توزيع هذه الدراسة على الدول لكي تدرسها وتستخدمها بأقصى ما يمكن. وعندما اتخذ المجلس هذا القرار لاحظ أن الدول هي التي تحدد على أساس احتياجاتها وظروفها الخاصة متى وكيف ستطبق أي تدابير تفضيلية في علاقتها التنظيمية. وقد نظرت أيضا الدورة الثانية والثلاثون للجمعية العمومية هذه المسألة، ووافقت على حث الدول على اقامة اعتبار خاص، في علاقاتها في مجال النقل الجوي، لمصالح البلدان النامية واحتياجاتها وأن تمنحها التدابير التفضيلية المناسبة كلما اقتضت الظروف ذلك.

لقد عرّفت الأمانة العامة في دراستها مصطلح " التدابير التفضيلية " في اطار التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي على أنه يعني " الترتيبات التنظيمية التي لا تقوم على مبدأ المعاملة بالمثل وتوافق الدول ذات العلاقة التنظيمية على أن البلد النامي المشترك معها في تلك العلاقة يحتاج إليها ليشارك مشاركة فعالة ومستمرة في النقل الجوي". والهدف من هذه التدابير أن تكون جزءا من سلسلة كبيرة من الأدوات التي يمكن أن تستخدمها البلدان النامية لتعزيز مشاركتها.

يرد أدناه جدول مقتبس من دراسة الأمانة العامة (وزعت الدراسة رفق كتاب المنظمة رقم EC 2/75-97/1 بتاريخ ١٧/١٩٩٧)، وفيه بعض التدابير التفضيلية المحتملة المذكورة على سبيل المثال والتي لا يلغى أي منها الآخر، ويمكن حسب ظروف أي سوق خاصة استخدام أكثر من تدبير. ويمكن منح المعاملة التفضيلية بهذه التدابير من طرف واحد أو يتم التفاوض عليها ثنائيا أو اقليميا. وجدير بالاشارة أن هذه التدابير المقترحة ستطبق أساسا عندما تشارك الدولة في النقل الجوي الدولي بخط جوي مباشر تشغله شركة الطيران، الواحدة أو الأكثر، التي عينتها.

التدابير التفضيلية المحتملة المعروضة على الدول واستعمالها حسب الامكان

حق دخول الأسواق

التعليقات	التدابير التفضيلية المحتملة
<p>يمكن اعطاء الناقل الجوي المستفيد "أفضلية السبق" اللازمة لينشئ لنفسه وجودا قابلا للاستمرار في السوق بما يساعد على تطوير السوق. ومثال هذه الترتيبات اتفاق النقل الجوي المعقود بين الصين والولايات المتحدة في عام ١٩٨٠، الذي نص ضمن ما نص عليه على أن شركة الطيران الثانية التي عينتها الولايات المتحدة ستشغل خطوطها بعد عامين من بدء تشغيل خطوط شركة الطيران الأولى المعنية.</p> <p>ويعد اتفاق عام ١٩٩٥ بين كندا والولايات المتحدة مثالا على تطبيق ذلك على بلدين متقدمين، حيث منح شركات الولايات المتحدة حق تشغيل خطوطها الى ثلاثة مطارات كندية رئيسية (مونتريل وتورونتو وفانكوفر) بعد ثلاث سنوات من تشغيلها الى المدن الأخرى.</p>	<p>أ - عندما تشمل العلاقة الثنائية بلدا متقدما وآخر ناميا، يمكن فك القيود التنظيمية عن حق دخول السوقين بطريقة غير متماثلة تميل كفتها لصالح الشريك الذي ينتمي الى البلد النامي (على الأقل في الفترة الأولى من التوسع في حق دخول الأسواق)، مثال:</p> <ul style="list-style-type: none"> - منح الناقل الجوي من البلد النامي حق تشغيل خطوطه في المزيد من المدن. - منح "الحرية الخامسة" على الطرق الجوية التي تهمة والتي لا تعطى عادة حق استخدامها لأي طرف ثالث من بلد متقدم. - السماح له بأن يشغل خطوطا وحده على طرق جوية معينة لفترة متفق عليها. - السماح له بتشغيل سعة أكبر لمدة ثابتة متفق عليها.
<p>تساعد هذه التدابير عموما شركات طيران البلدان النامية لأنها تحسن قدرة هذه الشركات على دخول السوق وتعطيها مزيدا من المرونة التشغيلية.</p> <p>تستفيد البلدان النامية من مشاركة شركاتها في رموز الرحلات لأن هذه الشركات تتمتع بذلك بإمكانية تشغيل خطوطها على طرق جوية ضعيفة جدا وبأدنى التكاليف فتتمتع بحقوقها في الحركة بصورة أفضل. ولذا، وحيثما تتطلب الأنشطة المشتركة بين شركات الطيران الحصول على تصريح بموجب قوانين المنافسة الوطنية، يصبح النظر في هذا النوع من التعاون بين شركات البلدان النامية بعين التعاطف، ومنحه اعفاء أو حصانة.</p>	<p>ب - يمكن منح شركات البلدان النامية مرونة أكثر من المرونة الممنوحة لنظرائها من البلدان المتقدمة لتشغيل خطوطها الى البلدان المتقدمة ومنها مثال :</p> <ul style="list-style-type: none"> - السماح بتغيير السعة بين الطرق الجوية في السوق الثنائية. - السماح بالمشاركة في رموز الرحلات التي تستخدم الأسواق التي تهتم تلك الشركات بما في ذلك مرحلة أثناء الطريق، دون حاجة الى تصريح مستقل. - السماح بتغيير مقاس الطائرة بلا قيود.
<p>تستطيع بذلك البلدان النامية أن تختبر فوائد الترتيبات الجديدة المتحررة وهي مطمئنة الى إمكانية علاج أي نتائج غير مرغوب فيها أو الانسحاب اذا لم تنجح الترتيبات.</p>	<p>ج - يمكن السماح للبلدان النامية بفترات تجريبية لفترة زمنية ثابتة متفق عليها عند العمل بترتيبات جديدة متحررة مع البلدان المتقدمة لتشغيل الخطوط الجوية.</p>
<p>ان التدرج عموما يساعد على بلوغ هدف المشاركة، وبيتح رصد وجود الشركات في السوق وقدرتها على المنافسة، ويشكل تمهيدا محتملا للتوسع في تطبيق التدابير ليشمل مثلا المستوى الاقليمي بل والمستوى متعدد الأطراف أيضا.</p>	<p>د - يمكن منح البلدان النامية فترة أطول من الفترات الممنوحة بين البلدان المتقدمة وبعضها للاتفاق تدريجيا على ترتيبات أكثر تحررا لدخول السوق.</p>
<p>ونضرب مثلا على كيفية تحقيق ذلك على المستوى الثنائي اتفاق الخدمات الجوية المعقود في عام ١٩٩٥ بين الولايات المتحدة والفلبيين، والذي يعطي الفلبين تدريجيا الحق الكامل في دخول الأسواق بحلول عام ٢٠٠٣. والمثل الآخر هو الاتحاد الأوروبي الذي نص على انشاء "سوقه الواحدة" على مراحل باعطاء البلدان المتقدمة في اقليمه الحرية التامة لدخول الأسواق.</p>	

التعليقات	التدابير التفضيلية المحتملة
هذه بعض الأمثلة: بلدان معاهدة الأنديز (حيث تتمتع شركات كل دولة عضو بالحق الكامل في دخول أسواق جميع الدول الخمس الأعضاء في ذلك الإقليم الفرعي). والاتحاد الكاريبي والسوق المشتركة الكاريبية، وعلان ياموسوكورو الذي يضم دولاً أفريقية.	هـ - يمكن للبلدان النامية أن تتبادل حقوق دخول المزيد من الأسواق بسرعة أكبر من سرعة تبادلها مع البلدان المتقدمة.

معايير الملكية والسيطرة

التعليقات	التدابير التفضيلية المحتملة
وضع مفهوم "المصلحة المشتركة" في قرار الجمعية العمومية ٢٤-١٢ بوصفه تدبيراً تفضيلياً لصالح البلدان النامية (واعتمده فيما بعد المؤتمر العالمي للنقل الجوي لتطبيقه على نطاق أوسع).	و - تستطيع البلدان المتقدمة التي اتخذت الترتيبات الكافية لضمان السلامة الجوية، أن تتنازل عن حقها في المطالبة بأن تكون الملكية الرئيسية للنقل الجوي في البلد النامي والسيطرة الفعلية عليه في يد ذلك البلد أو مواطنيه، وذلك للسماح مثلاً بما يلي : - قيام شركات تلك الدول بتشغيل الخطوط المتفق عليها، سواء كانت ملكية هذه الشركات مشتركة أم أجنبية. - قيام البلدان النامية المنتمية الى فئة اقتصادية واحدة باعطاء شركة من دولة أخرى حق تشغيل الحركة نيابة عنها الى بلد ثالث.
يساعد ذلك شركات البلدان النامية على استخدام معدات أحدث حتى وان كانت تكاليفها أكبر، وتحسين نوعية الخطوط بما يحسن قدرتها على المنافسة. (سيصبح هذا الهدف سهلاً بعد أن يصدق عدد كاف من الدول على المادة رقم ٨٣ مكرر من اتفاقية الطيران المدني الدولي أو أن يتخذ ترتيبات بموجب هذه المادة).	ز - يمكن للبلدان المتقدمة التي اتخذت الترتيبات الكافية لضمان السلامة الجوية أن تتنازل عن الشروط المدرجة في اتفاقات النقل الجوي لتقييد استعمال الطائرات المستأجرة من طرف ثالث، حتى يتسنى لشركات البلدان النامية استئجار معدات حديثة لتشغيل خطوطها الجوية.

تخصيص الخانات الزمنية في المطارات

التعليقات	التدابير التفضيلية المحتملة
ما زالت لجان الأيانات المعنية بجدول تخصيص الخانات الزمنية تعرض طريقة صالحة لمعالجة مشاكل تخصيص الخانات في المطارات المكتظة. غير ان معظم شركات البلدان النامية تملك عدداً صغيراً من الطائرات وتشغلها عادة بتواتر أقل من نظرائها من الدول المتقدمة، ولذلك فإن منح تلك الشركات شروطاً تفضيلية سيساعدها على تخفيف الصعوبات التي يحتمل أن تواجهها في وضع الجداول الزمنية لعملياتها، وسيساعد بالتالي على تحقيق هدف المشاركة.	ح - عندما يكون الطلب على الخانات في المطارات أكثر من العرض، يمكن تفضيل شركات البلدان النامية بطريقتين لاستعمال الخانات الزمنية : (١) منح أولوية لطلباتها كلما خلت خانات جديدة اما نتيجة لزيادة سعة المطار واما نتيجة لقاعدة "سقوط الحق لعدم ممارسته". (٢) في الحالات التي تنطبق عليها قاعدة "سقوط الحق لعدم ممارسته"، تطبق هذه القاعدة بتشدد أقل على الخانات الزمنية المخصصة حالياً لشركات البلدان النامية.
اعتمد الاتحاد الأوروبي تنظيمًا لتخصيص الخانات الزمنية، ينص ضمن أمور أخرى على تخصيص نسبة مئوية محددة من الخانات التي تخلو لتوها في السوق. وهناك حالة مشابهة، يمكن فيها منح شركة البلد النامي بناء على طلبها معاملة مشابهة للمعاملة التي تمنح للناقلين الجدد في السوق من المجموعة، وخاصة فيما يتعلق بالخانات الزمنية اللازمة لبدء خط جديد.	

الأمر التشغيلية

التعليقات	التدابير التفضيلية المحتملة
<p>وضعت غالبية الترتيبات التنظيمية المتعلقة بالأمر التشغيلية التي أوصى بها المؤتمر العالمي للنقل الجوي بناء على أوضاع محددة لضمان المنافسة الشريفة بين جميع شركات الطيران. وفي حالات معينة قد تحتاج البلدان النامية الى استخدام العمالة المحلية في خدمات المناولة الأرضية، وفرض الرقابة على النقد الأجنبي، وحماية فرص العمل في شركات الطيران، وتوفير ضمانات لفتح الأسواق أمام نظم الحجز الآلي. وفي ضوء أهداف الترتيبات التي وضعها المؤتمر للأمر التشغيلية، لا بد من توخي الحرص حتى لا تؤدي الاستثناءات المنصوص عليها في هذه الترتيبات في صورة تدابير تفضيلية الى معاملة مجحفة بالناقلين الجويين الآخرين. وفيما يتعلق بنظم الحجز الآلي، جدير بالملاحظة أن استخدام نظم حجز آلي أخرى قد يؤدي الى تقييد السوق، بل وقد يحد من الفرص المتاحة لشركات البلدان النامية للمنافسة في أسواق البلدان النامية الأخرى.</p>	<p>ط- يمكن السماح للبلدان النامية بفترات أطول لفك القيود التنظيمية عن بعض المجالات التي تتعلق بالأمر التشغيلية، مثل المناولة الأرضية، وتبديل العملات وتحويلها، وتوظيف المواطنين، ونظم الحجز الآلي (وهي تدابير مشابهة للمنصوص عليها في المادة ٢١-ج) من قواعد السلوك الخاصة بنظم الحجز الآلي الصادرة عن الإيكاو).</p>

المرفق (٤)

الاستنتاجات والبنود النموذجية والتوصيات الصادرة عن المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي

نظر المؤتمر العالمي للنقل الجوي (الدورة الخامسة) المعقود في مونتريال من ٢٤ إلى ٢٨ مارس ٢٠٠٣، حول موضوع "تحديات وفرص التحرير"، في طائفة من القضايا التنظيمية في عملية التحرير. ويتمثل جوهر نتائج المؤتمر في مجموعة من الاستنتاجات والبنود النموذجية والتوصيات وفي إعلان لمبادئ عالمية لتحرير النقل الجوي الدولي تم اعتماد جميعها بتوافق الآراء. وتتيح هذه النتائج إطاراً واسعاً للسياسة وإرشادات عملية لتحقيق تحرير اقتصادي مضمون للدول أن تستخدمها كما تشاء وبمرونة. واستعرض المجلس نتائج الدورة الخامسة لمؤتمر النقل الجوي العالمي في يونيو ٢٠٠٣ وقرر توزيعها على الدولي على سبيل الإرشاد واتخاذ الإجراءات اللازمة (رسالة الدولة SC5/1-03/71 بتاريخ ٢٥ يوليو ٢٠٠٣).

وتزد أدنا الاستنتاجات والبنود النموذجية والتوصيات الصادرة عن المؤتمر بمقتضى البنود الخاصة بكل منها في جدول الأعمال. ويرد السياق الذي تم اعتماد هذه الاستنتاجات والبنود النموذجية والتوصيات في الوثيقة 9819 Doc، تقرير المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي. وأدرجت البنود النموذجية في نموذج اتفاقات الخطوط الجوية (المقدمة في المرفق (٥)). أما الإعلان الصادر عن المؤتمر فيقدم منفصلاً في القسم (هـ) من الجزء الأول من هذه الوثيقة.

البند ١-١: الخلفية العامة والخبرات في مجال التحرير

لاستنتاجات

استنتج المؤتمر ما يلي من الوثائق والمناقشات التي أعقبتها في إطار البند رقم ١-١ بشأن خلفية وخبرات التحرير:

- أ) أن النهج القائم على دراسات الحالات النموذجية للخبرات في مجال التحرير، رغم أنه محدود في نطاقه بالضرورة، يوفر أداة مناسبة لتحليل ونشر المعلومات عن خبرات الدول على الصعيد الوطني أو الاقليمي الفرعي أو الاقليمي أو متعدد الأطراف. وان دراسات الحالة النموذجية عن عملية التحرير قد تساعد الدول على تطوير مناهجها التحريرية وخياراتها السياسية.
- ب) ينبغي أن تواصل الايكاو، بالسبل المناسبة، وضع ونشر دراسات لحالات نموذجية ومعلومات عن الخبرات في مجال التحرير. وينبغي أن تحت الدول على تقديم هذه المعلومات اليها لنشرها بصفة عامة.
- ج) لأكثر من عقد من الزمن تحولت طريقة ادارة شركات الطيران والمطارات وهيئات تقديم خدمات الملاحة الجوية الى النهج التجاري أكثر فأكثر في بيئة تتزايد فيها المنافسة. وسوف يستمر التفاعل بين هذا التطور الحركي لهذا النهج التجاري وانتشار التحرير، وسيؤثر كل منهما على الآخر.
- د) بالرغم من الترابط القائم بين شركات الطيران وهيئات تقديم خدمات المطارات والملاحة الجوية فان تحولهم الى النهج التجاري وخصصتهم في بيئة متحررة يسفران عن عدد من الآثار التنافسية والمالية على كلا الطرفين. ولذلك فان التعاون طويل

الأجل بين شركات الطيران ومقدمي الخدمات وسيلة تحقق الاستقرار في تلك البيئة. وينبغي أن يكون التشاور جزءاً أساسياً في علاقتهما.

هـ) ينبغي للدول أن تجري تقييماً مبكراً وتحتسب بالقدر الممكن لبعض آثار زيادة الحركة الجوية على البنية الأساسية والبيئة بعد تحرير النقل الجوي.

و) قد تكون للتحرير آثار متعددة على قطاع العمالة الذي ينبغي أن يظل شريكاً مهماً في تنمية صناعة النقل الجوي. وينبغي للدول مراعاة واحترام اعلان المبادئ والحقوق الأساسية في العمل الصادر عن منظمة العمل الدولية وأن تتخذ التدابير الضرورية للنهوض بالحوار الاجتماعي وضمان المشاركة النشطة من جانب قطاع العمالة كوسيلة لوضع حلول مبتكرة ومسؤولة اجتماعياً.

البند ١-٢: جوانب السلامة والأمن في عملية التحرير

الاستنتاجات

استنتج المؤتمر ما يلي من الوثائق والمناقشات التي أعقبتها في إطار البند رقم ١-٢ بشأن جوانب السلامة والأمن في عملية التحرير:

أ) ان عملية التحرير الاقتصادي تنطوي على آثار بالنسبة لتنظيم السلامة والأمن ويجب التصدي لهذه الآثار على النحو السليم على المستوى الوطني والتأني والإقليمي والعالمي، حسبما هو ملائم، بما يضمن استمرار تطور الطيران المدني على أساس سليم ومأمون ومنظم.

ب) ان اتفاقية شيكاغو تفرض على الدول المتعاقدة مسؤولية الامتثال للقواعد القياسية والتوصيات الدولية المتصلة بالسلامة والأمن. ويجب أن تظل السلامة والأمن، بغض النظر عن أي تغيير في التنظيم الاقتصادي، على قدر فائق من الأهمية في تشغيل وتطوير النقل الجوي. ويتعين بعد تحرير البيئة الاقتصادية لا مجرد المحافظة على تنظيم السلامة بل وتعزيزها أيضاً. وينبغي أن تشكل التدابير الرامية إلى ضمان الامتثال لقواعد السلامة والأمن ذات الصلة وتعزيز المراقبة التنظيمية جزءاً لا يتجزأ من ضمانات التحرير.

ج) ينبغي للدول عند الشروع في التحرير الاقتصادي أن تكفل عدم المساس الاعتبارات التجارية بالسلامة والأمن، وأن تضع أسساً واضحة للمسؤولية والمساءلة عن السلامة والأمن للأطراف المشاركة في أي ترتيبات تحريرية. وبغض النظر عن شكل الترتيبات والتنظيمات الاقتصادية، ينبغي أن تكون هناك نقطة اتصال واضحة مسؤولة عن مراقبة السلامة والأمن في الدول المتعاقدة لدى الايكافو أو في أي سلطة تنظيمية أخرى كلفتها الدولة بأي عملية محددة من عمليات الطائرات.

د) ينبغي أن تواصل الايكافو القيام بدور قيادي في وضع استراتيجيات عالمية لتنظيم ومراقبة السلامة الجوية وأمن الطيران، سواء بصفة محددة أو في سياق تسهيل الإصلاح التنظيمي الاقتصادي. وتتطلب البيئة التنظيمية والتشغيلية المتغيرة في مجال النقل الجوي الدولي وضع أدوات تنظيمية جديدة قادرة على التكيف مع التغيرات وقادرة على تبييد الشواغل التي تصاحبها. وريثماً توضع هذه الترتيبات التنظيمية الجديدة، يتعين اتخاذ التدابير اللازمة لكي يظل النظام الحالي لتنظيم السلامة والأمن يؤدي وظائفه على نحو فعال. وهذا التحدي يتطلب تعاوناً دولياً سلساً وجهوداً متضافرة من جانب كل الدول المتعاقدة وهيئات الطيران الإقليمية والصناعة وكل المشاركين الآخرين في الطيران المدني.

- هـ) بالنظر الى أن الموارد البشرية والمالية اللازمة لضمان السلامة والأمن عند اجراء عملية التحرير مازالت محدودة في كثير من البلدان النامية، يتعين استخدام كافة السبل، بما في ذلك تقديم المساهمات الى آلية الايكاو لأمن الطيران والى برنامج الايكاو للتعاون الفني والى التسهيل المالي الدولي للسلامة الجوية، ودعم الترتيبات التكميلية الأخرى الاقليمية والدولية (مثل المشاريع التعاونية ومشاريع التنمية التعاونية المشابهة) لمساعدة هذه الدول على تحسين مراقبة السلامة والأمن وتصحيح الثغرات التي كشفتها عمليات تدقيق السلامة والأمن التي أجرتها الايكاو.
- و) ينبغي أن تجري الايكاو دراسة لتوضيح تعريف الدولة أو الدول المسؤولة عن مراقبة السلامة والأمن، وأن توصي حسب الامكان بتعديل الأحكام التنظيمية الصادرة عن الايكاو في هذا المجال.

البند ٢-١: ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم

الاستنتاجات

استنتج المؤتمر ما يلي من الوثائق والمناقشات التي أعقبتها في اطار البند رقم ٢-١ بشأن ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم:

- أ) ان تزايد وانتشار عمليات التحرير والخصخصة والعولمة تتطلب تحديث الشروط التنظيمية الموضوعة لتعيين الناقلين الجويين وترخيصهم، بحيث يتمكن الناقلون الجويون من التكيف مع هذه البيئة الدينامية. وبينما توجد شواغل يتعين التصدي لها، يمكن أن تكون هناك أيضا منافع من جراء تحرير الأحكام المتعلقة بملكية الناقل الجوي والسيطرة عليه. وقد تبين من الخبرة المكتسبة في مجال تحرير الملكية والسيطرة ان ذلك التحرير يمكن أن يحدث بدون أن يتعارض مع التزامات الأطراف بموجب اتفاقية شيكاغو وبدون التأثير على طبيعة النقل الجوي الدولي.
- ب) كان هناك تأكيد واسع النطاق من الدول للقيام، بشكل أو بآخر، بتحرير الأحكام التنظيمية بخصوص تعيين الناقلين الجويين وترخيصهم. وتتفاوت النهج الخاصة كثيرا، وتتراوح بين التوسيع الملموس لنطاق الأحكام بحيث تتجاوز الملكية والسيطرة الوطنيتين في الأجل القريب من خلال التخفيض التدريجي للنسب المحددة للملكية الوطنية، والتغيير المحدود في الوقت الراهن في بعض أنواع العمليات (مثل العمليات غير المنتظمة أو عمليات الشحن الجوي)، والتطبيق في داخل أقاليم جغرافية معينة، أو النظر ببساطة في كل حالة على حدة.
- ج) يقتضي بذلك توخي المرونة في الترتيبات التنظيمية لتمكين جميع الدول من اتباع النهج الذي تختاره وبالوتيرة التي تناسبها مع استيعاب النهج التي اختارتها دول أخرى.
- د) مهما كان شكل التحرير ووتيرته، ينبغي أن تضمن شروط تعيين الناقلين الجويين وترخيصهم أن تظل للسلامة والأمن أهمية قصوى، وأن ترسم للأطراف المشاركة في ترتيبات التحرير خطوطا واضحة للمسؤولية والمساعلة عن السلامة والأمن.
- هـ) عند تحرير شروط تعيين الناقلين الجويين وترخيصهم، ينبغي للدول أن تضمن معالجة ملائمة للتأثير الاقتصادي والاجتماعي، بما في ذلك شواغل العمالة، وأن تقيم الاعتبار الكامل للمخاطر الأخرى المحتملة المرتبطة بالاستثمارات الأجنبية (مثل هروب رؤوس الأموال، وعدم موثوقية تأمين الخدمة).
- و) تشكل الترتيبات التنظيمية المذكورة في الفقرة ٢-١-٣-٢ أدناه، خيارا عمليا للدول الراغبة في تحرير أحكام تعيين الناقلين الجويين وترخيصهم في اتفاقات الخدمات الجوية التي تعقدتها. وبإضافة هذه الترتيبات الى الخيارات الأخرى التي أعدتها الايكاو من قبل (بما في ذلك خيار " المصلحة المشتركة ")، تتوفر وسيلة تسهل وتساهم في سعي الدول لتحقيق الهدف العام وهو التحرير التنظيمي المطرد. وبينما يعود لكل دولة اختيار نهج واتجاه التحرير استنادا الى المصلحة الوطنية، فان استعمال

هذه الترتيبات يمكن أن يشكل حافزا على توسيع نطاق التحرير. غير ان اتباع الدولة للترتيبات المذكورة لن يقتضي منها أن تغير قوانينها أو قواعدها الراهنة المتعلقة بالملكية والسيطرة الوطنية على ناقلها الجويين.

ز) نظرا للمرونة القائمة بالفعل في اطار اتفاقات الخدمات الجوية، تستطيع الدول أن تتبع على الأجل القصير وحسب تقديرها مناهج أكثر ايجابية (بما في ذلك العمل المنسق) لتسهيل التحرير بقبول الناقلين الجويين الأجانب المعينين غير المستوفين للمعايير الوطنية للملكية والسيطرة، أو معايير مقر العمل الرئيسي والسيطرة التنظيمية الفعالة.

ح) يجوز للدول أن تختار تحرير قواعد ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم تحريراً فرادياً أو ثنائياً أو اقليمياً أو جمعياً أو متعدد الأطراف.

ط) اضطلعت الايكاو بدور هام ينبغي أن توصله لتسهيل التحرير في هذا المجال، وينبغي أن تروج ارشاداتها، وأن تتابع التطورات وأن تجري المزيد من الدراسات حسب الاقتضاء للمسائل الداخلة في سياق التحرير المطرد.

دون الاخلال بخصائص الاتفاقات الاقليمية، وافق المؤتمر على أن تنظر الدول في البند النموذجي التالي لاستعماله كأحد الخيارات وحسب تقديرها في اتفاقات الخدمات الجوية.

"المادة (س): التعيين والترخيص"

١- لكل طرف الحق في أن يعين كتابة للطرف الآخر [شركة طيران] [واحدة أو أكثر] [أي عدد من شركات الطيران حسب ما يرغب] لتشغيل الخطوط المتفق عليها [بموجب هذا الاتفاق] والحق في أن يسحب هذا التعيين أو يغيره.

٢- عند استلام هذا التعيين واستلام طلب شركة الطيران التي تم تعيينها، بالشكل والطريقة المقررين للحصول على رخصة التشغيل [والاذن الفني]، يمنح كل طرف ترخيص التشغيل الملائم بأقل قدر من التأخير في الاجراءات، وبشرط ما يلي:

أ) أن يكون مقر الأعمال الرئيسي * لشركة الطيران المعنية [ومقر اقامتها الدائم] في اقليم الطرف الذي قام بالتعيين.

ب) أن يتمتع الطرف الذي عين شركة الطيران بالسيطرة التنظيمية الفعالة * على هذه الشركة ويحتفظ بهذه السيطرة.

ج) أن يكون الطرف الذي عين شركة الطيران ملتزماً بالأحكام المنصوص عليها في المادة (س) (السلامة) والمادة (ص) (أمن الطيران).

د) أن تكون شركة الطيران المعنية أهلاً للوفاء بالشروط الأخرى المنصوص عليها في القوانين واللوائح التي تسري عادة على تشغيل خطوط النقل الجوي الدولي في الطرف المستقبل للتعيين.

٣- عند استلام ترخيص التشغيل المنصوص عليه في الفقرة ٢، يمكن لشركة الطيران التي تم تعيينها أن تبدأ في أي وقت تشغيل الخطوط المتفق عليها والتي عينت لتشغيلها بشرط الالتزام بالأحكام المنطبقة الواردة في هذا الاتفاق.

ملاحظات تشكل جزءاً من البند النموذجي:

(١) * أدلة مقر العمل الرئيسي تشمل ما يلي: أن تكون شركة الطيران قد أنشئت وأُسست في اقليم الطرف القائم بالتعيين وفقاً للقوانين

واللوائح الوطنية ذات الصلة، وأن يكون قدر كبير من عملياتها واستثماراتها الرأسمالية في التسهيلات المادية قد تم في اقليم الطرف القائم بالتعيين، وأن تدفع ضرائب الدخل، وتسجل طائراتها في ذلك الاقليم، وأن توظف عدداً كبيراً من مواطني الطرف القائم بالتعيين في وظائفها الادارية والفنية والتشغيلية.

** أدلة السيطرة التنظيمية الفعالة تشمل ما يلي على سبيل المثال لا الحصر: أن تحمل شركة الطيران شهادة أو رخصة تشغيل صالحة، مثل شهادة المشغل الجوي، صادرة عن سلطة الترخيص، وأن تكون مستوفية لمعايير التعيين الخاصة بالطرف القائم بالتعيين بدليل ملاءمتها المالية وقدرتها على الوفاء بمقتضيات المصلحة العامة، وملتزمة بتشغيل الخطوط، وأن يكون لدى الطرف القائم بالتعيين برامج مستمرة لمراقبة السلامة والأمن وفقا للقواعد القياسية الصادرة عن الايكاو.

(٢) ينبغي أن تدرج أيضا الشروط الواردة في الفقرة ٢ من هذه المادة في المادة المتعلقة (بالغاء الترخيص).

توصية

التوصية رقم ١ – تحرير معايير ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم

يوصي المؤتمر بما يلي:

أ) ينبغي تحرير تعيين الناقلين الجويين وتخصيصهم لأغراض دخولهم الأسواق، حسب الوتيرة التي تفضلها كل دولة وحسب تقديرها، وأن يكون هذا التحرير اطراديا ومرنا، مع ممارسة السيطرة التنظيمية الفعالة وخاصة فيما يتعلق بالسلامة والأمن.

ب) أن تستعين الدول بالمعيار البديل الجديد المقترح عند التعامل مع تعيين وتخصيص الناقلين الجويين في اطار علاقاتها الدولية في مجال النقل الجوي، باعتبار هذا المعيار خيارا تتبعه حسب تقديرها وبطريقة مرنة.

ج) يجوز للدول حسب تقديرها أن تتبع مناهج ايجابية (بما في ذلك العمل المنسق) لتسهيل التحرير، وذلك بقبول الناقلين الجويين الأجانب المعينين حتى وان كانوا غير مستوفين للمعايير الوطنية التقليدية للملكية والسيطرة أو معايير مقر العمل الرئيسي والسيطرة التنظيمية الفعالة. أما الدول التي تود تحرير شروط قبول تعيين الناقل الجوي الأجنبي غير المستوفي لأحكام الملكية والسيطرة المدرجة في اتفاقات الخدمات الجوية ذات الصلة، فيجوز لها القيام بذلك بأي من الوسائل التالية:

١) اصدار اعلانات فردية تبين فيها السياسات التي تتبعها لقبول تعيينات الناقلين الجويين الأجانب.

٢) اصدار اعلانات مشتركة تبين فيها السياسات المشتركة، و/أو

٣) اعداد وثيقة قانونية ملزمة

وذلك مع التأكيد حسب الامكان على أن هذه السياسات أعدت وفقا لمبدأ عدم التمييز ومبدأ المشاركة غير الاحتكارية.

د) أن تمارس الدولة التي تعين الناقل الجوي مراقبة ملائمة أو أن تضمن ممارسة هذه المراقبة على السلامة والأمن بالنسبة للناقل الجوي المعين، وذلك وفقا للقواعد القياسية التي تضعها الايكاو.

هـ) أن تخطر الدول الايكاو بسياساتها ومواقفها واجراءاتها - بما في ذلك الابقاء على المعايير التقليدية، والاعلانات الفردية أو الاعلانات المشتركة عن السياسة المشتركة - بشأن الشروط التي تقبل بموجبها تعيين الناقل الجوي وفقا لاتفاق الخدمات الجوية.

و) أن تحفظ الايكاو المعلومات عن سياسات الدول ومواقفها واجراءاتها بشأن ملكية الناقل الجوي والسيطرة عليه وأن تنشرها على العموم.

ز) أن تساعد الايكاو الدول أو مجموعات الدول التي تطلب اعداد أو تحسين الخيار الوارد في الفقرة ج).

(ح) أن تواصل الايكاو رصد التطورات في تحرير ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم، وأن تعالج المسائل ذات الصلة بها حسب الاقتضاء.

البند ٢-٢: دخول الأسواق

الجزء الأول: تحرير دخول الأسواق

الاستنتاجات

استنتج المؤتمر ما يلي من الوثائق والمناقشة التي أعقبتها في إطار البند ١-٢ بشأن تحرير دخول الأسواق:

(أ) منذ انعقاد المؤتمر العالمي الرابع للنقل الجوي لعام ١٩٩٤، أحرز تقدم كبير في تحرير دخول الأسواق ولا سيما على المستوى الثنائي و المستوى الاقليمي والمستوى الاقليمي الفرعي. والأهم من ذلك أن الدول أصبحت أكثر تفتحا واستعدادا لقبول التحرير بصفة عامة وعدلت الكثير من سياساتها وممارساتها للتغلب على تحديات التحرير.

(ب) أكدت تجربة العقد الماضي أن الهياكل التنظيمية الحالية على المستوى الثنائي والمستوى الاقليمي والمستوى المتعدد الأطراف والقائمة على اتفاقية شيكاغو مازالت قائمة معا بالفعل وبوسعها أن تظل قائمة، وتستطيع كل منها التكيف مع مختلف مناهج تنظيم النقل الجوي. ومازالت هذه الهياكل توفر لكل دولة قاعدة مستمرة ومرنة لمواصله التحرير حسب احتياجاتها الخاصة وأهدافها وظروفها. وبإدراك عدد اتفاقات الأجواء المفتوحة واتفاقات التحرير على أن هذه الاتفاقات ما برحت فعالة جدا في زيادة التحرير، ولا بد من المحافظة على هذه الدفعة القوية.

(ج) ان لاتفاق عبور الخطوط الجوية الدولية أهمية في تحرير الخدمات الجوية الدولية. ولذا ينبغي أن تواصل الدول الامتثال العالمي لتنفيذ هذا الاتفاق وينبغي أن تواصل الايكاو التشجيع على ذلك.

(د) ان تطبيق مبدأ معاملة "الدولة الأولى بالرعاية"، في إطار الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات، على حقوق النقل يظل موضوعا متشعبا وصعبا. وان كان هناك بعض التأييد لتوسيع نطاق ملحق الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات ليشمل ما يسمى "الحقوق الفرعية" بالإضافة الى بعض "الحقوق الأساسية"، فانه لا يوجد أي اجماع عالمي على ضرورة السير في هذا الاتجاه أو على كيفية تحقيق ذلك، بل ولم يتقرر حتى الآن ما اذا كان الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات يمثل خيارا فعالا لتحرير النقل الجوي.

(هـ) مازال هدف الايكاو هو التعددية الى أقصى حد ممكن في الحقوق التجارية، لكن الوقت لم يحن بعد لعقد اتفاق عالمي متعدد الأطراف لتبادل حقوق النقل. ولذلك ينبغي أن تستمر الدول في مساعي التحرير في هذا الشأن بناء على ما تفضله وبالسرعة التي تقررها، وذلك بالاتفاقات الثنائية و/أو الاقليمية و/أو المتعددة الأطراف حسبما يلائمها. ويتضمن النص النموذجي المقترح لاتفاقات الخدمات الجوية الذي وضعته الايكاو ارشادات مفصلة عن خيارات ومناهج التحرير.

(و) لم يكن ازدهام المطارات حتى الآن عقبة كبيرة أمام الاتفاقات التي عقدتها الدول لتحرير الخدمات الجوية، غير أنه عند تحرير دخول الأسواق ينبغي اقامة الاعتبار الواجب لحدود السعة في المطارات ومقدار الهياكل الأساسية المطلوبة على الأجل الطويل. وعند مناقشة اتفاقات الخدمات الجوية، يمكن حسب الاقتضاء معالجة المشاكل التي يتعرض لها الناقلون الجويون الذين تعذرت عليهم ممارسة حقوق النقل في المطارات بسبب نقص السعة. وفي هذا الإطار ينبغي النظر بتعاطف لطلبات الحصول على المعاملة التفضيلية التي تقدمها الدول ذات المطارات التي لا تعاني من أي قيود على تخصيص الخانات الزمنية ولم يفلح ناقلوها الجويون في الحصول على خانات زمنية في المطارات مقيدة الخانات الزمنية، مع الالتزام بالتشريع الوطني ذي الصلة والالتزامات الدولية.

(ز) ينبغي بناء نظام تخصيص الخانات الزمنية على أساس الانصاف والشفافية واللاميز مع مراعاة مصالح جميع المشاركين. وينبغي أن يكون متوافقا على النطاق العالمي وهادفا الى الاستخدام الفعال لسعة المطارات بأقصى حد، وبسيطا وعمليا وصالحا للبقاء اقتصاديا.

(ح) ينبغي أن تتابع الإيكاو عن كثب التطورات التنظيمية وتطورات الصناعة، وأن تعد ملخصاً للخبرات العملية التي اكتسبتها الدول في مجال التحرير، وأن تنشر هذه المعلومات على الدول المتعاقدة. وينبغي كذلك أن تستمر في تحديث المواد الإرشادية الحالية عن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي، وأن تعد الإرشادات الجديدة حسب الاقتضاء لتسهيل التحرير وتحسين الاتساق، وذلك مثلاً عن طريق النصين النموذجيين المقترحين لاتفاقيات الخدمات الجوية.

الجزء الثاني: تأجير الطائرات

الاستنتاجات

خلص المؤتمر إلى ما يلي، استناداً إلى الوثائق المقدمة والمناقشة التي أعقبت تقديمها في إطار البند ٢-٢ بشأن تأجير الطائرات:

(أ) إن التأجير (بالطاقم أو بدونه) يوفر مزايا كبيرة لشركات الطيران، ويتيح توسيع نطاق الخدمات الجوية وجعلها أكثر مرونة، ويتيح فرصاً لإنشاء شركات طيران جديدة. غير أنه يثير أيضاً مسائل تنظيمية تتعلق بالاقتصاد والسلامة الجوية ويتعين حلها.

(ب) ينبغي للدول أن تستعرض، حسب الاقتضاء، مواقفها التنظيمية بشأن استعمال طائرات مستأجرة في خطوط دولية من وإلى إقليمها، وأن تكفل وجود مسؤولية واضحة عن مراقبة السلامة الجوية والامتثال لحد أدنى من قواعد السلامة، سواء كان ذلك بإدراج نصوص مناسبة في ترتيبات الخدمات الجوية التي تعقدتها، أو بعقد اتفاقات جديدة عملاً بالمادة رقم ٨٣ مكرر من اتفاقية شيكاغو. وفي هذا الصدد يمكن استخدام المواد الإرشادية بشأن تنفيذ المادة رقم ٨٣ مكرر من اتفاقية الطيران المدني الدولي التي أصدرتها الإيكاو (الكتاب الدوري رقم ٢٩٥).

(ج) ينبغي أن توزع الإيكاو على الدول المتعاقدة البند النموذجي الذي اقترحتة الأمانة العامة بشأن التأجير، بعد تعديله وإضافة ملاحظات تفسيرية له، وأن تترك لها حرية استخدامه حسب تقديرها لتحقيق ما يلي:

- ١) توضيح معنى "السلطة المختصة".
- ٢) التمييز بصورة جلية بين الطائرة المستأجرة "بالطاقم" والطائرة المستأجرة "بدون طاقم".
- ٣) إقامة الاعتبار لعقود التأجير بالطاقم لأجل قصير أو لمرات معدودة.

الجزء الثالث: الشحن الجوي

الاستنتاجات

خلص المؤتمر إلى ما يلي، استناداً إلى الوثائق المقدمة والمناقشة التي أعقبت تقديمها في إطار البند ٢-٢ بشأن الشحن الجوي:

(أ) ينبغي وضع الشحن الجوي وخصوصاً عمليات الطائرات المخصصة حصراً للشحن الجوي موضع التحرير والإصلاح التنظيمي بخطى سريعة، لأن هذه العمليات لها سمات مميزة، ولها طبيعة خاصة ولأن صناعة نقل البضائع الجوية ستستفيد من المنافع المحتمل تحقيقها على صعيد التجارة والتنمية الاقتصادية بفضل هذه الإصلاحات.

(ب) ينبغي للدول أن تنظر في إمكانية تحرير الخدمات المخصصة حصراً للشحن الجوي، مستعينة في ذلك بواحد أو أكثر مما يلي:

- ١) التحرير الانفرادي لحق دخول الأسواق للخدمات المخصصة حصراً للشحن الجوي، دون اقتضاء المعاملة بالمثل على المستوى الثنائي، ودون مفاوضات ثنائية.
- ٢) تحرير الخدمات المخصصة حصراً للشحن الجوي، وذلك بعقد اتفاقات ثنائية وبإجراء المفاوضات لضمان المعاملة بالمثل.
- ٣) اتباع نهج جماعي أو متعدد الأطراف لتحرير الخدمات المخصصة حصراً للشحن الجوي.

ورأى المؤتمر أن نقيم الدول الاعتبار للبند النموذجي التالي لتختار منه ما يناسبها وتدرجه في اتفاقات الخدمات الجوية.

ملحق بشأن خدمات البضائع الجوية

يوافق الطرفان على ما يلي:

- ١- يحق لكل شركة طيران معينة كل ما يلي عند مشاركتها في النقل الجوي الدولي للبضائع:
 - أ) أن تمنح معاملة خالية من التمييز من حيث الاستفادة من التجهيزات اللازمة لتخليص إجراءات البضائع والمناولة والتخزين والتسهيلات.
 - ب) أن تستخدم و/أو تشغل بصورة مباشرة وسائل نقل أخرى رهنا باحترام القوانين والقواعد المحلية.
 - ج) أن تستخدم الطائرات المستأجرة بشرط أن تمتثل للقواعد القياسية للسلامة والأمن التي تنطبق على الطائرات الأخرى لشركات الطيران المعنية.
 - د) أن تعقد ترتيبات تعاونية مع ناقلين جويين آخرين تشمل على سبيل المثال لا الحصر المشاركة في الرموز وحجز الأماكن وتبادل نقل البضاعة.
 - هـ) أن تحدد تعريفاتها لنقل البضاعة وتودعها حسب الاقتضاء لدى هيئات طيران أي من الطرفين (أي طرف).

٢- بالإضافة الى الحقوق الواردة في الفقرة ١ أعلاه، يجوز لكل شركة طيران معينة، عندما تشارك في العمليات المخصصة حصرا لنقل البضائع على خطوط منتظمة أو غير منتظمة، أن تشغل هذه العمليات من اقليم كل طرف واليه دونما قيد على وتيرة العمليات أو السعة أو الخط الجوي أو طراز الطائرة أو منشأ البضائع أو مقصدها.

البند ٢-٣: المنافسة الشريفة والضمانات

الجزء الأول - الضمانات التي تكفل المنافسة الشريفة

الاستنتاجات

استنتج المؤتمر ما يلي من الوثائق والمناقشة التي أعقبتها في اطار البند ٢-٣ بشأن الضمانات التي تكفل المنافسة الشريفة:

- أ) يجب أن يقترن التحرير باجراءات ملائمة تكفل المنافسة الشريفة ومشاركة جميع الدول مشاركة فعالة ومستمرة. وينبغي أن تشكل هذه الاجراءات جزءا لا يتجزأ من عملية التحرير وأداة حية تستجيب لاحتياجات التحرير في جميع مراحلها. ويجوز أن تشمل هذه الاجراءات العمل على التحرير تدريجيا وسن قوانين المنافسة العامة و/أو توفير ضمانات لقطاع الطيران خصيصا.
- ب) ان قوانين المنافسة العامة أداة فعالة في حالات كثيرة بالنظر الى تفاوت نظم المنافسة، واختلاف مراحل التحرير التي بلغتها مختلف الدول، والاطار التنظيمي المتميز الخاص بالنقل الجوي الدولي. ولذلك قد تقضي الحاجة بوضع ضمانات تخص الطيران على وجه التحديد لمنع وازالة المنافسة غير الشريفة في مجال النقل الجوي الدولي. وقد يتم هذا عن طريق اعداد قائمة متفق عليها من الممارسات المناهضة للمنافسة وتعديل هذه القائمة وتنقيحها حسب الاقتضاء، بحيث تعتمد عليها الدول كمؤشرات للشروع في تنفيذ الاجراءات التنظيمية الضرورية.

(ج) في الحالات التي تطبق فيها قوانين المنافسة الوطنية على النقل الجوي الدولي، يجب توخي الحذر اجتناباً لاتخاذ أي إجراء انفرادي. وعند دراسة مسائل المنافسة مع الناقلين الجويين الأجانب، ينبغي أن تقيم الدول الاعتبار الواجب لشواغل الدول الأخرى المعنية. وفي هذا السياق تبين أن التعاون بين الدول، ولا سيما فيما بين السلطات المعنية بالمنافسة، وبين هذه السلطات وسلطات الطيران، له قيمة راسخة في تسهيل التحرير وتجنب الخلافات.

(د) لا يزال التنسيق بين نظم المنافسة المختلفة من التحديات الرئيسية. وفي الحالات التي تنشأ فيها خلافات حول استخدام الضمانات الخاصة بالطيران تحديداً أو تطبيق قوانين المنافسة عموماً، ينبغي أن تحاول الدول حل خلافاتها بالتشاور وباللجوء الى آليات تسوية الخلافات المنصوص عليها في اتفاقات الخدمات الجوية المعنية. وفي حالة عقد هذه الاتفاقات حبذا لو أدرجت فيها نصوص مأخوذة من وثيقة السياسات والمواد الإرشادية بشأن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي (Doc 9587، 1999).

(هـ) ان تطبيق القوانين الوطنية للمنافسة خارج الحدود الوطنية يمكن أن يؤثر على الترتيبات التعاونية التي يعتبرها الكثيرون ضرورية لضمان الكفاءة والانتظام والاستمرارية في النقل الجوي الدولي الذي يستفيد المستهلكون والناقلون الجويون من بعض أشكاله. وبالتالي عند تطبيق قوانين مناهضة الاحتكار أو قوانين المنافسة على هذه الترتيبات، ينبغي مراعاة الحاجة لاستمرار التعاون فيما بين الناقلين الجويين، بما في ذلك التعاون على تبادل النقل حيثما عاد ذلك بالفائدة على المنتفعين والناقلين الجويين.

(و) ينبغي أن تواصل الايكاو رصد التطورات في هذا المجال وأن تحدث موادها الإرشادية بشأن المنافسة والضمانات حسب الاقتضاء في ضوء تطور عملية التحرير.

رأى المؤتمر انه يجب على الدول أن تقيم الاعتبار للبند النموذجي التالي كخيار تستعمله حسب تقديرها في اتفاقات الخدمات الجوية.

"الضمانات ضد الممارسات المناهضة للمنافسة"

- ١- يتفق الطرفان على أن الممارسات التالية الخاصة بشركات الطيران يحتمل أن تمثل منافسة غير شريفة وتستحق بحثاً أوثق:
 - (أ) فرض أجور وأسعار على الطرق الجوية على مستويات لا تكفي، في مجملها، لتغطية تكاليف القيام بالخدمات المرتبطة بها.
 - (ب) إضافة سعة زائدة أو تطبيق وتيرة خدمات زائدة.
 - (ج) الممارسات المعنية مستمرة وليست مؤقتة.
 - (د) الممارسات المعنية لها أثر اقتصادي سلبي خطير على شركة طيران أخرى أو تسبب ضرراً بالغاً لها.
 - (هـ) الممارسات المعنية تعبر عن نية واضحة في اعاقه شركة طيران أخرى أو استبعادها أو اخراجها من السوق، أو لها أثر محتمل من هذا القبيل.
 - (و) السلوك الذي يدل على اساءة استغلال المركز المهيمن على الطريق الجوي.

٢- اذا اعتبرت سلطات الطيران التابعة لأحد الطرفين أن عملية أو أكثر من العمليات التي تعتمدهم شركة الطيران التي عينها الطرف الآخر أن تشغيلها، أو التي تشغيلها بالفعل، قد تشكل سلوكاً من سلوكيات المنافسة غير الشريفة وفقاً للمؤشرات الواردة في الفقرة ١، جاز لها أن تطلب التشاور وفقاً للمادة — (التشاور) بهدف حل هذه المشكلة. ويجب أن يقتصر أي طلب من هذا القبيل باخطار يتضمن أسباب طلب التشاور، ويجب أن تبدأ المشاورات في غضون ١٥ يوماً من تقديم هذا الطلب.

٣- ما لم تتوصل الأطراف الى تسوية المشكلة بالمشاورات، جاز لأي من الطرفين اللجوء الى آلية تسوية الخلافات بمقتضى المادة — (تسوية الخلافات) لحل هذا الخلاف."

الجزء الثاني - الاستمرارية والمشاركة

الاستنتاجات

استنتج المؤتمر ما يلي من الوثائق والمناقشة التي أعقبتها في إطار البند ٢-٣ بشأن الاستمرارية والمشاركة:

- (أ) في حالة الانتقال الى التحرير وفي الأسواق المحررة بالفعل، قد ترغب الدول في مواصلة تقديم شكل ما من أشكال المساعدة الى شركات الطيران التابعة لها لتكفل استمرارية صناعة النقل الجوي وتبديد مخاوفها المشروعة المتعلقة بتأمين الخدمات. غير انه ينبغي أن تضع الدول في اعتبارها أن تقديم المساعدات والاعانات الى الناقلين الجويين الوطنيين يعطي هؤلاء الناقلين فوائد لا يحصل عليها منافسهم في نفس السوق، الأمر الذي قد يشوه التجارة في الخدمات الجوية الدولية ويشكل ممارسة تنافسية غير شريفة.
- (ب) بالنظر الى عدم وجود أسلوب مقبول للتحديد الكمي، والى اختلاف تدابير المساعدة غير النقدية، من الصعب جدا اجراء تقييم دقيق للنطاق الكامل للمساعدات الحكومية وتأثير هذه المساعدات على المنافسة. ونظرا لهذه الصعوبة ينبغي أن تدرك الدول أن أي اجراءات تتخذها ضد شركات الطيران الأجنبية التي تتلقى مساعدات أو اعانات، قد تؤدي الى اجراءات انتقامية من جانب الدولة المعنية، فيتعرقل التحرير الجاري في مجال النقل الجوي الدولي.
- (ج) تؤدي المساعدات الحكومية أحيانا الى منافع اقتصادية و/أو اجتماعية من حيث تجديد هيكل شركات النقل الجوي وضمان استمرارية الخدمات. وحتى في هذه الحالات الخاصة ينبغي أن تتخذ الدول اجراءات شفافة وفعالة بناء على معايير ومنهجية واضحة تضمن بها أن المساعدات والاعانات لن تسفر عن تأثير ضار للمنافسة في السوق.
- (د) ينبغي أن تنظر الدول في امكانية تعريف المساعدة، والسماح في إطار علاقاتها في مجال النقل الجوي بتقديم المساعدة للخدمة الضرورية على طرق محددة تتسم بطابع الخدمة العامة.
- (هـ) ضمانا لمشاركة البلدان النامية مشاركة فعالة ومستمرة، وتسهيلا لعملية التحرير، من الضروري أن تقيم الدول اعتبارا خاصا في علاقاتها في مجال النقل الجوي لمصالح واحتياجات الدول التي لديها ناقلون جويون أقل قدرة على المنافسة، وأن تمنحهم معاملة تفضيلية وتسهل مشاركتهم كلما كان ذلك ملائما. ويجوز النص على هذه التدابير في "الملحق الانتقالي" لاتفاقيات الخدمات الجوية.

وافق المؤتمر على ضرورة أن تنظر الدول في الترتيبات التنظيمية التالية الموضوعة على شكل "ملحق انتقالي" مشروع، لاختار منها ما يناسبها وتدرجه في اتفاقيات الخدمات الجوية.

الملحق الانتقالي*

ينتهي سريان التدابير الانتقالية التالية في (التاريخ)، أو في أي تاريخ أبكر يتفق عليه الطرفان:

- ١- على الرغم من أحكام المادة — (أو الملحق —) يجوز لشركة (يجب على شركة) الطيران (أو شركات الطيران) التي عينها الطرف (أ) (أو كل طرف)
- ٢- على الرغم من أحكام المادة — (أو الملحق —) يجوز لشركة (يجب على شركة) الطيران (أو شركات الطيران) التي عينها الطرف (أ) (أو كل طرف) أن كما يلي:
- (أ) من (التاريخ) الى (التاريخ)،،
- (ب) ومن (التاريخ) الى (التاريخ)،
- ٣- على الرغم من أحكام المادة — (أو الملحق —) تنظم الأحكام التالية

ملاحظات تفسيرية*

- أ) يستخدم البند الأول عندما لا يبدأ فوراً سريان أي مادة (أو ملحق) ويكون التنفيذ محدوداً في الفترة الانتقالية. أما البند الثاني فهو يشبه البند الأول ولكنه ينص على فترات زمنية. ويستخدم البند الثالث عندما لا يبدأ فوراً سريان أي مادة (أو ملحق) وتطبق خطة مختلفة في المرحلة الانتقالية.
- ب) النص اللاحق هو قائمة إرشادية على شكل إطار لملحق انتقالي تختار منه الدول المتعاقدة ما يناسبها وتدرجه في اتفاقات الخدمات الجوية الثنائية أو الإقليمية أو متعددة الأطراف: عدد شركات الطيران المعنية، ومعايير الملكية والسيطرة، والسعة ووتيرة العمليات، والطرق الجوية وحقوق النقل، والمشاركة في الرموز، وعمليات الطيران العارض، والخدمات متعددة الوسائط، والتعريفات، وتخصيص الخانات الزمنية، والأمور التجارية المعتادة مثل الخدمات الأرضية. وتمثل صيغة هذا الملحق الذي تقترحه الأمانة العامة مجرد إطار ينبغي أن تتفق الأطراف على مصطلحاته وعباراته. وتتضمن وثيقة الإيكاو رقم Doc 9587 مواد بشأن إمكانية المشاركة والتدابير التفضيلية.

البند ٢-٤: مصالح المستهلكين

الاستنتاجات

استنتج المؤتمر ما يلي من الوثائق والمناقشة التي أعقبتها في إطار البند ٢-٤ بشأن مصالح المستهلكين:

- أ) ينبغي للدول عند النظر في المسائل المتعلقة بمصالح المستهلكين أن تدرس بعناية عناصر جودة الخدمة التي تهم المستهلكين وعولجت على نحو ملائم في الممارسات التجارية الحالية التي تتبعها شركات الطيران (ويتبعها مقدمو الخدمات، حسب الحالة) والعناصر التي يتعين تناولها من خلال النهج التنظيمي و/أو الالتزامات الطوعية^١.
- ب) ينبغي أن تقيم الدول التوازن السليم بين الالتزامات الطوعية والتدابير التنظيمية كلما كان التدخل الحكومي ضرورياً لتحسين مستوى جودة الخدمة. وينبغي أن تعتمد الدول عموماً وفي البداية على الالتزامات الطوعية التي تتعهد بها شركات الطيران (ويتعهد بها مقدمو الخدمات) وأن تنظر في اتخاذ التدابير التنظيمية في الحالات التي لا تكفي فيها الالتزامات الطوعية.
- ج) لدى تنفيذ الإجراءات التنظيمية الجديدة، ينبغي أن تقلل الدول من الاختلافات غير الضرورية في محتوى وتطبيق القواعد التنظيمية، لأن الجهود الرامية إلى تقليل الاختلافات إلى أدنى حد تزيل الشكوك القانونية التي يحتمل أن تنشأ من تطبيق القوانين الوطنية خارج الحدود الإقليمية، ولا تحد من نطاق المنافسة ولا تعيق قواعد وإجراءات النقل المشترك.
- د) ينبغي أن تواصل الإيكاو رصد التطورات المتعلقة بالالتزامات الطوعية والتنظيم الحكومي لخدمة مصالح المستهلكين، وذلك بهدف تزويد الدول بمعلومات مفيدة لعملية التنسيق. وبهذا الرصد ستتمكن الإيكاو في الوقت الملائم من أن تقرر جدوى أو ضرورة الأخذ بنوع من الإجراءات على المستوى متعدد الأطراف — مثل أعداد ميثاق عالمي لقواعد السلوك في نهاية الأمر — لضمان تنسيق الإجراءات التنظيمية.

٢- ملاحظة من الأمانة العامة: يمكن الاعتماد على القائمة الإرشادية التالية، هي وشروط عقد النقل لدى شركات الطيران، بوصفها قائمة مرجعية بالمسائل التي تخص مصالح المستهلكين والتي قد ترغب الدول في متابعتها: (١) توافر أسعار منخفضة، بما في ذلك الأسعار التي تعرض على شبكة الإنترنت. (٢) قواعد الحجز وصرف التذاكر ورد ثمنها. (٣) الدعاية. (٤) الشروط التجارية والتشغيلية التي تضعها شركات الطيران. (٥) إجراءات التسجيل. (٦) المعاملة والتعويض في حالة تأخر الرحلات والغائتها ومنع الراكب من الصعود إلى الطائرة. (٧) مناولة الأمتعة والمسؤولية المالية عنها. (٨) الإفصاح عن مدى حسن الأداء التشغيلي مثل احترام المواعيد وطريقة معالجة الشكاوى. (٩) مساعدة العجزة والركاب المحتاجين إلى مساعدات خاصة (مثل الأشخاص المصابين بعجز الحركة). وستذكر هذه المواضيع في الطبعة المنقحة من وثيقة الإيكاو Doc 9626.

البند ٢-٥: توزيع المنتجات

الاستنتاجات

استنتج المؤتمر ما يلي من الوثائق والمناقشة التي أعقبتها في إطار البند ٢-٥ بشأن توزيع المنتجات:

- أ) ينبغي أن تكون مبادئ قواعد السلوك الصادرة عن الايكاو لتنظيم وتشغيل نظم الحجز الآلي هي الاطار المرجعي لتنظيم نظم الحجز الآلي في الدول المتعاقدة أو لاصدار أي قواعد اقليمية. وينبغي أن تراعي الدول ألا يؤثر تعديل الأنظمة أو قواعد السلوك على مبادئ الشفافية ودخول الأسواق وعدم التمييز.
- ب) بالنظر الى عدم امكانية تطبيق مجموعة قواعد السلوك الصادرة عن الايكاو لتنظيم وتشغيل نظم الحجز الآلي على بعض الحالات بسبب التغييرات المستجدة في الصناعة أو في التنظيمات، فلا بأس من أن تقرر كل دولة تطبيق هذه القواعد على نظم الحجز الآلي بالانترنت حسب ظروفها الخاصة.
- ج) ينبغي للدول أن تنتظر في مدى الحاجة الى ضمان أن نظم الحجز بالانترنت توفر للمستهلكين معلومات شاملة وغير مضللة، وتوفر لشركات الطيران فرصة لاستخدام هذه النظم الجديدة حسب الضرورة لا تقل عن الفرصة التي تتمتع بها في استخدام نظم الحجز الآلي التقليدية العالمية.
- د) على الرغم من أن الحاجة الى اعتماد قواعد تنظيمية جديدة لتوزيع منتجات شركات الطيران عبر الانترنت لم تتضح بعد، دأبت بعض الدول على بحث هذه المسألة في اطار القواعد واللوائح التنظيمية الراهنة لنظم الحجز الآلي وكذلك في اطار قوانين حماية المستهلك وقوانين المنافسة. وينبغي للايكاو أن تواصل رصد التطورات عن كثب وتعميم المعلومات عن هذه المسألة، وأن تستعرض باستمرار كفاءة القواعد التي وضعتها لنظم الحجز الآلي.

البند ٢-٦: تسوية الخلافات

الاستنتاجات

استنتج المؤتمر ما يلي من الوثائق والمناقشة التي أعقبتها في إطار البند ٢-٦ بشأن تسوية الخلافات:

- أ) قد تنشأ في بيئة محررة عدة أنواع من الخلافات نتيجة لازدياد المنافسة وقوى السوق الجديدة، ولذلك ينبغي للدول أن تسوي هذه الخلافات بطريقة أكثر كفاءة وسرعة.
- ب) تحتاج الدول وصناعة النقل الجوي الى آلية لتسوية الخلافات تتسم بما يلي:
 - ١) تكفل الثقة وتؤيد التحرير في ظل ضمانات وتؤيد مشاركة الدول النامية.
 - ٢) تتاسب الظروف الخاصة لعمليات النقل الجوي الدولي والأنشطة التنافسية.
 - ٣) تضمن امكانية اقامة الاعتبار لمصالح الأطراف الأخرى المتأثرة مباشرة بأي خلاف.
 - ٤) تكون بالنسبة للأطراف المعنية مباشرة بالخلاف شفافة ونتيح الاطلاع على المعلومات بطريقة سريعة وفعالة.

وافق المؤتمر على ضرورة أن تنتظر الدول في البند النموذجي التالي لتختار منه ما يناسبها وتدرجه في اتفاقات الخدمات الجوية.

"المادة (س): تسوية الخلافات"

...

- X- كل خلاف ينشأ وتستحيل تسويته بالمفاوضات يجوز بناء على طلب أي من الطرفين (أي طرف) في الاتفاق ائحته الى وسيط أو الى هيئة لتسوية الخلافات لتقديم خدمات الوساطة أو تحديد جوهر الخلاف أو التوصية بتسوية أو حل لهذا الخلاف.
- X- يتفق الطرفان مسبقا على صلاحيات الوسيط أو الهيئة، وعلى المبادئ التوجيهية أو المعايير، وشروط الاستعانة بالوسيط أو الهيئة. ويجب عليهما أن ينظرا حسب الضرورة في النص على تعويض مؤقتة وامكانية اشترك أي طرف تأثر مباشرة بالخلاف، مع مراعاة الهدف والحاجة الى اجراءات بسيطة وملبية وسريعة.
- X- يجوز تعيين الوسيط أو أعضاء الهيئة من قائمة تحفظها الايكاو بأسماء خبراء الطيران المؤهلين. ويجب الانتهاء من اختيار الخبير أو الخبراء في غضون خمسة عشر (١٥) يوما من تسلّم طلب عرض الخلاف على وسيط أو هيئة. وعندما يتعذر على الأطراف الاتفاق على الخبير المناسب، الواحد أو الأكثر، يمكن احالة الاختيار الى رئيس مجلس الايكاو. وينبغي أن يكون الخبير المستعان به لتنفيذ هذه الآلية مؤهلا تأهيلا ملائما لمعالجة موضوع الخلاف.
- X- ينبغي اتمام الوساطة في غضون سنتين (٦٠) يوما من تعيين الوسيط أو الهيئة، وينبغي تقديم أي قرار شاملا أي توصيات حسب الاقتضاء في غضون سنتين (٦٠) يوما من تعيين الخبير أو الخبراء. ويجوز أن يتفق الطرفان مسبقا على أن يمنح الوسيط أو الهيئة تعويضا مؤقتا لمقدم الشكوى، اذا ما طلب ذلك، وفي هذه الحالة يجب البت في هذه المسألة في البداية.
- X- يجب على الأطراف أن تتعاون بحسن نية في سبيل دفع عملية الوساطة الى الأمام وأن تلتزم بتنفيذ أي حكم أو قرار يصدر عن الوسيط أو الهيئة ما لم يتم الاتفاق على غير ذلك. واذا اتفق الطرفان مسبقا على طلب تحديد الوقائع فقط، وجب عليهما الاعتماد على هذه الوقائع في حل الخلاف.
- X- تقدر تكاليف هذه الآلية منذ البداية، وتقسّم هذه التكاليف بالتساوي مع امكانية اعادة تقسيمها بموجب القرار النهائي.
- X- لا تمس هذه الآلية باستمرار المفاوضات أو باللجوء الى التحكيم فيما بعد أو بالانتهاء بموجب المادة —.

البند ٢-٧: الشفافية

الاستنتاجات

استنتج المؤتمر ما يلي من الوثائق والمناقشة التي أعقبتها في اطار البند ٢-٧ بشأن الشفافية:

- أ) ينبغي اعتبار الشفافية هدفا منشودا ضمن الاطار التنظيمي وعنصرا أساسيا في عملية التحرير، لأن الدول والأطراف المعنية في الهيكل التنظيمي تستفيد من تحسين الشفافية.
- ب) في ضوء عملية التحرير المستمرة في مجال النقل الجوي الدولي والحاجة الى تمكين الايكاو من أداء دورها الأساسي في وضع ارشادات السياسة، يمكن اتباع عدد من النهج التي تشترك فيها الدول لجعل الهيكل التنظيمي أكثر شفافية، ويشمل ذلك ما يلي:

- ١) ينبغي للدول أن تسجل لدى الايكاو اتفاقات الخدمات الجوية التي لم تسجلها بعد بموجب التزامها في اطار المادة ٨٣ من اتفاقية شيكاغو.

- (٢) ينبغي للدول، أن تستعرض على سبيل الأولوية إجراءاتها الداخلية، وأن تضع في إطار التزاماتها بموجب المادة ٨٣ الوسائل العملية اللازمة لتحسين إجراءات التسجيل. ويمكن للدول أن تنظر في اسناد مسؤولية تسجيل الاتفاقات لدى الايكاو الى موظف أو ادارة ما لم تكن أسندتها بالفعل على هذا النحو.
- (٣) ينبغي للدول النظر في الاستفادة بصورة أفضل من الوسائل الالكترونية لنشر المعلومات، مثل فتح المواقع الحكومية على شبكة الانترنت، لجعل المعلومات عن حالة تحرير النقل الجوي فيها متاحة للجمهور، فضلا عن نشر المعلومات أو النصوص ذات الصلة باتفاقات الخدمات الجوية.
- (ج) ينبغي للايكاو أن تشجع الدول على الامتثال لمسؤولياتها بتسجيل جميع الاتفاقات والترتيبات، وضمان فعالية نظام التسجيل، وجعل قاعدة بيانات الاتفاقات المسجلة متاحة ومفيدة بصورة أكبر للدول والجمهور.
- (د) ينبغي أن تعتبر الشفافية كذلك هدفا يتعين تحقيقه في نطاق الأطر التنظيمية الوطنية والإقليمية، واعتبارها عنصرا ضروريا في عملية التحرير، وأن تستفيد الدول وأطراف النظام التنظيمي من ازدياد الشفافية. وينبغي أن تدعو الدول المتعاقدة الى اعتماد مبادئ الشفافية، مثل القواعد^٣ الصادرة عن منظمة التعاون الاقتصادي لآسيا والمحيط الهادئ، وتطبيقها على الاجراءات التنظيمية المختصة بالطيران المدني الدولي.
- رأى المؤتمر أن تنظر الدول في البند النموذجي التالي وتختار منه ما يناسبها وتدرجه في اتفاقات الخدمات الجوية:

المادة (س): التسجيل لدى منظمة الطيران المدني الدولي

يقوم [اسم الطرف المسجل] بتسجيل هذا الاتفاق وكل تعديل يدخل عليه بمجرد دخوله حيز التنفيذ لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

البند ٣-١: اتفاق نموذجي شامل للخدمات الجوية

الاستنتاجات

استنتج المؤتمر ما يلي من الوثائق والمناقشة التي أعقبتها في إطار البند ٣-١ بشأن الاتفاق النموذجي الشامل للخدمات الجوية:

- (أ) عند نهوض الايكاو بدورها في اعداد الارشادات المتعلقة بالسياسة من أجل الدول حول التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي ينبغي أن تصبح عملية التحرير أسهل بفضل النصين النموذجيين لاتفاقات الخدمات الجوية الواردين في المرفقين (أ) و(ب) بهذه الوثيقة.
- (ب) تتيح النصوص النموذجية لاتفاقات الخدمات الجوية وثائق مصدرية مفيدة لعملية التحرير كي تستخدمها الدول حسب تقديرها في علاقاتها في مجال الخدمات الجوية، وفي اعداد النهج والخيارات الخاصة بها في مجال التحرير، بحيث تكون هذه النصوص النموذجية بمثابة أداة نافعة في عملية التحرير. وتعد هذه النصوص النموذجية "وثائق حية" يجب أن يستمر تطويرها ولا سيما بالمواد الاضافية اللازمة لتطبيقها، بحيث تشكل ارشادات شاملة تسهل على الدول اجراءات التحرير وتحسين المواءمة بين اتفاقات الخدمات الجوية من حيث الصياغة والنهج.
- (ج) يجب تشجيع الدول على استخدام النصوص النموذجية لاتفاقات الخدمات الجوية في علاقاتها الثنائية أو الإقليمية أو متعددة الأطراف، وعلى تزويد الايكاو بالمعلومات عن مدى اتباع هذه النصوص النموذجية.

٣- ملاحظة من الأمانة العامة: نص " معايير الشفافية" الصادرة عن منظمة التعاون الاقتصادي لآسيا والمحيط الهادئ منشور في موقع تلك المنظمة على العنوان

(د) ينبغي أن تواصل الإيكاو رصد الخبرات التنظيمية التي اكتسبتها الدول والأقاليم من عملية التحرير ومدى اتباع النصوص النموذجية لاتفاقات الخدمات الجوية. ويجب أن تعمم الإيكاو على الدول معلومات عن هذه التطورات، وأن تقدم المساعدة على اتباع وتطبيق هذه النصوص النموذجية لاتفاقات الخدمات الجوية.

البند ٤-١: الآليات التي تسهل مزيد من التحرير

الاستنتاجات

استنتج المؤتمر ما يلي من الوثائق والمناقشة التي أعقبتها في إطار البند ٤-١ بشأن آليات لتسهيل مزيد من التحرير:

- (أ) تكثفت أعمال الإيكاو على مر السنين في مجال التنظيم الاقتصادي، ولجأت إليها الدول التماساً للارشادات السياسية والمساعدة، وخاصة للتكيف مع التطور السريع لسوق النقل الجوي في مجال العولمة والتحرير.
- (ب) يتعين تركيز الاهتمام في دور الإيكاو بشأن التنظيم الاقتصادي على اعطاء دفعة قوية عالمية للإصلاح التنظيمي وعملية التحرير. وينبغي للارشاد السياسي الذي تقدمه الإيكاو وأصبحت الدول تعول عليه أن يتركز بصفة خاصة على عملية التحرير، وينبغي للمنظمة أن تسهل وتعزز عملية التحرير عن طريق ما تقوم به من أعمال وما تقدمه للدول من مساعدات.
- (ج) توقعاً للأجل الطويل ينبغي للإيكاو أن تدرس إمكانية العمل كسوق عالمية والفوائد التي يمكن أن تترتب على ذلك، بمعنى أن توفر الإيكاو التجهيزات والخبرات الفنية اللازمة لكي تناقش الدول حق دخول الأسواق وتتبادل على الصعيد الثنائي و/أو متعدد الأطراف.
- (د) ينبغي للإيكاو، في علاقاتها مع جميع المنظمات التي تهتم بالمسائل التنظيمية العالمية أو تشارك فيها، أن تتعاون لتضمن أن هذه الهيئات تراعي صلاحيات الإيكاو ودورها والمصالح العامة لمجتمع الطيران. وينبغي علاوة على ذلك أن تكفل الإيكاو والدول المتعاقدة لديها التنسيق مع هذه المنظمات لمواءمة الجهود وتجنب الازدواج فيها على الصعيد العالمي. وينبغي للإيكاو كهدف أعلى لها في علاقاتها مع المنظمات الأخرى المعنية بالتنظيم الاقتصادي للنقل الجوي أن تكفل عدم المساس بالسلامة الجوية وأمن الطيران.

توصية

التوصية رقم ٢ – دور الإيكاو في المستقبل بما في ذلك العلاقات مع منظمة التجارة العالمية

يوصي المؤتمر بما يلي:

- (أ) أن الدور المستقبلي للإيكاو بشأن التنظيم الاقتصادي ينبغي أن يركز على وضع ارشادات للسياسة العامة للتحرير الاقتصادي بما يسمح للدول باختيار مسارها وتبنيها الخاصة بها ويكفل السلامة والأمن للنقل الجوي الدولي. وينبغي لهذا الدور أن يشمل أيضاً التسهيل والترويج وتقديم المساعدة للدول في تسخير التحرير لتحقيق فائدتها الأعم.
- (ب) ينبغي أن تواصل الإيكاو في علاقاتها مع منظمة التجارة العالمية توجيه الانتباه إلى سياسة المنظمة بشأن تجارة الخدمات على النحو الوارد في قرار الجمعية العمومية A33-19، مع التأكيد على الصلة والترابط بين السلامة الجوية وأمن الطيران والتنظيم الاقتصادي، وعلى اهتمام الإيكاو المنصب على تسهيل عملية التحرير وتعزيزها وتقديم المساعدة إلى الدول بشأنها.

المرفق (٥)

نموذج الإيكاو لاتفاقات الخطوط الجوية

يتضمن هذا المرفق نصوصا من الصيغ الثنائية والإقليمية/متعددة الأطراف لنموذج الإيكاو لاتفاقات الخطوط الجوية. وتشكل نموذج الاتفاقات إطارا شاملا لاتفاقات الخطوط الجوية التي تشمل مشروع أحكام بشأن النهج التقليدية والانتقالية والأكثر تحريرا، بما في ذلك الصياغة الاختيارية ومختلف عناصر اتفاق الخطوط الجوية. وتستند الصياغة إلى البنود النموذجية أو اللغة التي وضعتها الإيكاو عبر السنوات بشأن مختلف بنود اتفاقات الخطوط الجوية مثل السعة والتعريفات وقوانين المنافسة و"مزاولة الأعمال" وأحكام سلامة وأمن الطيران. أما المصدر الآخر للغة في أحكام نموذج اتفاق الخطوط الجوية فهو ممارسة الدول وعرفها في اتفاقاتها؛ وبالتالي فإن النص في معظم الأحكام يمثل استخلاصا للعرف الأكثر شيوعا أو الحالي لدى الدول في هذا الميدان.

ويتم ترتيب شكل نموذج الاتفاق في عمودين. فالعمود الأيسر يحدد النص الحقيقي لمادة أو ملحق في الاتفاق، بما في ذلك، عند الاقتضاء، مختلف الخيارات والنهج (التقليدية و الانتقالية والتحرير الكامل). ويتم تقديم مختلف الخيارات (مثل صيغة بديلة أو حكم في المادة) المتاحة في أي نهج، وخاصة النهج الانتقالي، بأي ترتيب تدريجي أو أولوية. أما العمود الأيمن فيتضمن ملاحظات تفسيرية تكون إما مخصصة للحكم أو المادة على العموم وتقدم معلومات عن استخدام نهج معين. وتم تكييف معظم الأحكام الثنائية للاستخدام الإقليمي أو متعدد الأطراف بتغيير الصياغة. بيد أن الصيغة الإقليمية/متعددة الأطراف تتضمن أيضا عددا من المواد التي تحتوي على قضايا ذات صلة في سياق إقليمي أو متعدد الأطراف، مثل المادة ٣٦ (الاستثناءات).

وقد المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي لعام ٢٠٠٣ دعما واسع النطاق لمفهوم ومحتويات نموذج الاتفاق واستخدامه الاختياري من قبل الدول في علاقاتها في مجال الخطوط الجوية وكذلك قيام الإيكاو بتطويره مع مرور الزمن باعتباره "وثائق حية". وهذه القدرة على اختيار نهج مختلفة لأحكام مختلفة في نموذج الاتفاق من شأنها أن تسمح للدول بتحديد شكل الاتفاقات الأكثر مناسبة مع تيرتها ومسارها الخاص في التغييرات المتعلقة بدخول السوق وغير ذلك من جوانب التحرير. وإضافة إلى ذلك، قد تساعد الدول على تحديد المجالات والصيغ المحتملة للتحرير بمقارنة اتفاقاتها القائمة مع نموذج الاتفاق. وسيستمر وضع هذا النموذج، لا سيما في ما يتعلق بالمواد الإضافية بخصوص تطبيقه من أجل توفير إرشادات شاملة للدول لتسهيل التحرير وتحسين المواءمة بين اتفاقاتها المتعلقة بالخطوط الجوية من حيث اللغة والنهج.

ونماذج اتفاقات الخطوط الجوية، باعتبارها مواد إرشادية صادرة عن الإيكاو، متاحة أيضا في شكل قرص مدمج يتضمن محركا أساسيا للبحث من أجل تسهيل استخدامها وكذلك كل واحد من النهج التقليدية والانتقالية و الكاملة للتحرير، باللغة الإنجليزية، لنموذج الاتفاق في نسق Word MS. وذلك يمكن المستخدمين من تنزيل وتكييف الصيغة والخيارات في نموذج الاتفاق مع احتياجاتهم وظروفهم الخاصة، وعلى وجه الخصوص عند إعداد المفاوضات حول اتفاق الخطوط الجوية أو عند وضع نهجهم الخاصة للتحرير. ويمكن طلب القرص المدمج (Order No CD-104) عن طريق وحدة الإيكاو لخدمات المستخدمين (الهاتف: +1 514-954-8022؛ الفاكس: +1 514-954-6769؛ البريد الإلكتروني: sales@icao.int)

في مختلف أجزاء هذا المرفق حول النموذج لاتفاقات الخطوط الجوية:

- (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.

نموذج الاتفاق الثنائي للخطوط الجوية

الفهرس

الصفحة		
A5-4	.....	الديباجة
A5-5	.....	المادة الأولى
A5-6	.....	المادة الثانية
A5-7	.....	المادة الثالثة
A5-10	.....	المادة الرابعة
A5-12	.....	المادة الخامسة
A5-13	.....	المادة السادسة
A5-13	.....	المادة السابعة
A5-14	.....	المادة الثامنة
A5-15	.....	المادة التاسعة
A5-16	.....	المادة العاشرة
A5-17	.....	المادة الحادية عشرة
A5-17	.....	المادة الثانية عشرة
A5-19	.....	المادة الثالثة عشرة
A5-20	.....	المادة الرابعة عشرة
A5-21	.....	المادة الخامسة عشرة
A5-21	.....	المادة السادسة عشرة
A5-24	.....	المادة السابعة عشرة
A5-30	.....	المادة الثامنة عشرة
A5-31	.....	المادة التاسعة عشرة
A5-32	.....	المادة العشرون
A5-32	.....	المادة الحادية والعشرون
A5-33	.....	المادة الثانية والعشرون
A5-34	.....	المادة الثالثة والعشرون
A5-36	.....	المادة الرابعة والعشرون
A5-38	.....	المادة الخامسة والعشرون
A5-40	.....	المادة السادسة والعشرون
A5-43	.....	المادة السابعة والعشرون
A5-44	.....	المادة الثامنة والعشرون
A5-45	.....	المادة التاسعة والعشرون
A5-45	.....	المادة الثلاثون
A5-45	.....	المادة الحادية والثلاثون
A5-46	.....	المادة الثانية والثلاثون
A5-46	.....	المادة الثالثة والثلاثون
A5-47	.....	المادة الرابعة والثلاثون
A5-52	.....	المادة الخامسة والثلاثون
A5-53	.....	المادة السادسة والثلاثون
A5-53	.....	المادة السابعة والثلاثون
A5-53	.....	المادة الثامنة والثلاثون
A5-54	.....	المادة التاسعة والثلاثون
A5-54	.....	المرفق ١
A5-57	.....	المرفق ٢
A5-60	.....	المرفق ٣
A5-61	.....	المرفق ٤
A5-62	.....	المرفق ٥

ملاحظات تفسيرية	الديباجة
<p>يعرض الجزء الأولي من الاتفاق السبب الداعي الى الدخول فيه ويعلن أن الأطراف اتفقت على ما سيتلو ذلك في الأجزاء اللاحقة من الاتفاق.</p> <p>ان هذا النهج شائع في الاتفاقات الأكثر ليبرالية والنص الوارد بين قوسين شائع في اتفاقات "الأجواء المفتوحة".</p>	<p>[الخيار ١ في رقم ٢]</p> <p>ان حكومة وحكومة (المشار اليهما فيما يلي باسم "الطرفين") باعتبارهما طرفين من أطراف اتفاقية الطيران المدني الدولي، التي فتح باب التوقيع عليها في شيكاغو في ٧/١٢/١٩٤٤.</p> <p>ورغبة منهما في الاسهام في احراز التقدم في الطيران المدني دوليا.</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>[الخيار ٢ في رقم ٢]</p> <p>ان حكومة وحكومة (المشار اليها فيما يلي باسم "الأطراف") باعتبارهما طرفين من أطراف اتفاقية الطيران المدني الدولي، التي جرى فتح باب التوقيع عليها في شيكاغو في ٧/١٢/١٩٤٤.</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>واقرارا 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 بالتمييز ولا تمثل اساءة استغلال لموقف يتسم بالهيمنة] ورغبة في تشجيع شركات الطيران فرادى على تطوير وتنفيذ الأسعار التي تتسم بالتجديد والقدرة على المنافسة.</p> <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>

ملاحظات تفسيرية	المادة الأولى التعريف
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 أنفا هي المصطلحات التي قد تكون شائعة في مادة التعريف.	لأغراض هذا الاتفاق، ما لم ينص على غير ذلك:
فيما يتعلق بمصطلح "سلطات الطيران" تعتمد العبارات المطلوب ادخالها على الهيكل الادارية السائدة والترتيبات المعمول بها لدى لكل طرف.	(أ) يعني اصطلاح "النقل الجوي" النقل العام بواسطة الطائرات للركاب والبضائع والشحن والبريد كل على حدة أو بصورة مجتمعة لقاء أجر أو أتعاب.
	(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.
	(ج) اصطلاح "الاتفاق" يعني هذا الاتفاق ومرفقه وأية تعديلات عليه.
	(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.
	(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.
	(و) "شركة طيران معينة" تعني شركة طيران تم تعيينها وتفويضها وفقا للمادة __ من هذا الاتفاق.
	(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.
	(ح) "الايكاو" تعني منظمة الطيران المدني الدولي.
	(ط) "النقل الجوي متعدد الوسائل" يعني النقل العام بواسطة الطائرات ومن خلال وسيلة نقل سطحية واحدة أو أكثر للركاب والحقايب والبضائع والبريد اما بصورة منفصلة أو بالجمع بين كل ذلك أو بعضه لقاء أجر أو أتعاب.
	(ي) "النقل الجوي الدولي" هو نقل جوي يكون فيه الركاب وأيضا الحقايب والبضائع والبريد لدى النقل على متن الطائرة في اقليم احدى الدول في اتجاه يقصد دولة أخرى.
	(ك) "الطرف" دولة وافقت رسميا على الالتزام بهذا الاتفاق.
بالرغم من أن الاصطلاح الأوسع نطاقا والأحدث "السعر" يستخدم بدلا من "التعريف"، يعتبر التعريف متماثلا في الأساس بالنسبة للاصطلاحين.	(ل) اصطلاح "السعر" أو "التعريف" يعني أي أجرة أو أتعاب أو رسم لقاء نقل الركاب أو الحقايب أو البضائع أو الحقايب 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.

ملاحظات تفسيرية	المادة الأولى التعريف
وبالنسبة لمصطلح "قليم" ثمة طريقتان ممكنتان لتعريفه: الأولى من خلال الاحالة 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 كصياغة بديلة.	<p>(م) اصطلاح "قليم" 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 الانفراج" تعني رسما فرضته على شركات الطيران أو سمحت بفرضه عليها السلطات المختصة لقاء ائحة 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>

ملاحظات تفسيرية	المادة الثانية منح الحقوق
<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 (آياستا)، وللخطوط غير المنتظمة في المادة الخامسة من الاتفاقية)، فانهما واردتان بصورة شائعة أيضا في الاتفاقات الثنائية والإقليمية/متعددة الأطراف، لما لأن بعض الدول قد لا تكون أطرافا في اتفاق العبور للخطوط الجوية أو قد تتوقف عن عضويته.</p> <p>وبحقوق 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" بين قوسين باعتبارها جملة اختيارية إذ سوف يمكن إدراجها من تشغيل الخطوط المقترصة على البضائع all-cargo. الا أن هذه الخطوط يمكن أن تكون موضوعا لمعالجة منفصلة أو تفاوض عليها فيما بين الطرفين بما في ذلك الطرق المنصوص عليها تحديدا.</p> <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>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 إقليم الطرف الآخر بدون هبوط.</p> <p>(ب) * حق التوقف في أراضي الطرف الآخر لأغراض غير الحركة.</p> <p style="text-align: center;">النهج التقليدي</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 ويريد [بصورة منفصلة أو بصورة تجمع بين أكثر من عنصر].</p> <p style="text-align: center;">النهج الانتقالي ونهج التحرير الكامل</p> <p>(ج) الحقوق المنصوص عليها خلاف ذلك في هذا الاتفاق.</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة الثانية منح الحقوق
<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>٣- * تتمتع أيضا شركات طيران كل من الطرفين، بخلاف الشركات المعنية بمقتضى المادة المعنونة (التعيين) من هذا الاتفاق، بالحقوق المنصوص عليها في الفقرتين (٢) و (ب) من هذه المادة.</p> <p style="text-align: center;">النهج التقليدي والنهج الانتقالي</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 ركاباً وبضائع وبريداً مقابل أجر وتكون قاصدة نقطة أخرى في اقليم الطرف الآخر.</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة الثالثة التعيين والتفويض
<p>ان صياغة النص الخاص بالتعيين والتفويض يمكن تبسيطها بتناول الأسباب الواردة في الفقرة ٢ التي تجعل الدولة تتلقى تفويضاً وذلك في المادة الخاصة بالغاء التفويض نظراً لأن شروط عدم منح التفويض لا تختلف.</p> <p>يشير النهج التقليدي الى شركة طيران واحدة أو الى تعيين واحد.</p> <p>ولا تزال الصيغة التقليدية "ملكية جوهرية وسيطرة فعلية" تستخدم في أغلب الاتفاقات الثنائية. ولا تنتم 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>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 الملاحة".</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 وفقاً لهذا الاتفاق كما يتمتع بحق سحب أو تغيير مثل ذلك التعيين.</p> <p>٢- * عند استلام مثل هذا التعيين، واستلام طلب من شركة الطيران المعنية 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 تناط بالطرف الذي يعين شركة الطيران أو مواطني ذلك الطرف أو بالطرف ومواطنيه على السواء ملكية جوهرية وسيطرة فعلية.</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة الثالثة التعيين والتفويض
<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>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>في الاتفاقات التي تتضمن إشارة إلى امتلاك مواطنين في مجموعة من الدول، مثل الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي، سيتم تعديل النص لكي يأخذ بعين الاعتبار أي تغيير في تشريعات الجماعة الأوروبية.</p>	<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> <p style="text-align: center;">النهج الانتقالي</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>٢- عند استلام مثل هذا التعيين والطلب المقدم من شركة الطيران المعنية بالصورة والشكل المحددين للتخصيص بالتشغيل [والتصريح الفني] يمنح كل طرف التفويض المناسب بالتشغيل بأقل قدر من التأخير في الاجراءات ويشترط لذلك ما يلي:</p> <p style="text-align: center;">[الفقرات الفرعية ٢ (أ) 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>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>

ملاحظات تفسيرية	المادة الثالثة التعيين والتفويض
<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 سياساتها أو قواعدھا التنظيمية المتصلة بالملكية والسيطرة الوطنيتين على ناقلها الجويين الوطنيين بل سوف يتيح مثل ذلك التغيير اذا رغبت الدولة في ذلك.</p> <p>يشير نهج التحرير الكامل الى أي عدد من شركات الطيران دون حد أقصى في عدد شركات الطيران التي يمكن تعيينها.</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>[الفقرات الفرعية (أ) الى (د) الخيار ٢ في رقم ٢]</p> <p>(أ) شركة الطيران المعنية 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>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>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> <p style="text-align: center;">التحرير الكامل</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 المعنية في الصيغة وبالأسلوب المحدد للتفويض بالتشغيل [أو التصريح الفني]، يمنح كل طرف التفويض المناسب بالتشغيل بأقل قدر من التأخير في الاجراءات باشتراك:</p> <p>(أ) أن تكون شركة الطيران تحت السيطرة التنظيمية الفعلية للدولة القائمة بالتعيين.</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 المعنية مؤهلة للوفاء بالشروط الأخرى المنصوص عليها بموجب القوانين والنظم التي يطبقها عادة على تشغيل خطوط النقل الجوي الدولي الذي يتلقى التعيين.</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة الثالثة التعيين والتفويض
	٣- * عند استلام التفويض بالتشغيل الوارد في الفقرة (٢) يجوز لشركة طيران معينة أن تشرع في أي وقت بتشغيل الخطوط المتفق عليها والتي من أجلها تم تعيينها، شريطة امتثال شركة الطيران للأحكام التي تنطبق على ذلك في هذا الاتفاق.

ملاحظات تفسيرية	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 منحتة 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 الإشارة التوافقية الى مقتضيات الامتثال لأحكام السلامة والأمن والقوانين والقواعد التنظيمية لذلك الطرف.</p> <p>في الاتفاقات التي تتضمن إشارة إلى امتلاك مواطنين في مجموعة من الدول، مثل الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي، سيتم تعديل النص لكي يأخذ بعين الاعتبار أي تغيير في تشريعات الجماعة الأوروبية.</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 المعينة 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 المعينة 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>

ملاحظات تفسيرية	المادة الرابعة عدم منح التفويض والغاؤه والحد من نطاقه
	<p style="text-align: center;">النهج الانتقالي</p> <p style="text-align: center;">[الفقرات الفرعية (أ) الى (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>ملاحظات:..—</p> <p>(١) يتضمن إثبات 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 إثبات 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>(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>

ملاحظات تفسيرية	المادة الرابعة عدم منح التفويض والغاؤه والحد من نطاقه
الامتثال للقوانين والقواعد التنظيمية اضافة الى الأحكام الخاصة بالسلامة والأمن أمر مقيد في الفقرة (٢) بالحاجة الى التشاور أولاً.	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.

ملاحظات تفسيرية	المادة الخامسة تطبيق القوانين
<p>ترد هذه المادة في معظم الاتفاقات الثنائية وهي استئساخ 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 والطاقم والبضائع والبريد سوف تطبق على شركات طيران الطرف الآخر.</p> <p>وفي اطار البديل الثاني، تنقل الفقرة الأولى محور التوكيد الى امثال شركات الطيران لقوانين أي من الطرفين بشأن تشغيل وطيران الطائرات والاذن بالدخول للركاب والطاقم والبضائع والبريد وبشأن العبور والمغادرة لكل أولئك.</p> <p>وتركز الفقرة ٢ على التطبيق بمعنى الامتثال لتلك القوانين والنظم المتعلقة بالجمارك والهجرة والعملية والصحة والحجر الصحي الخاصة بالطرف الآخر.</p> <p>وتركز الفقرة ٢ على التطبيق بمعنى الامتثال لتلك القوانين والنظم المتعلقة بالجمارك والهجرة والعملية والصحة والحجر الصحي الخاصة بالطرف 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 المعنية التابعة للطرف الآخر.</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>[الفقرة ٢، الخيار ١ من رقم ٢]</p> <p>٢- تطبق قوانين ونظم أي من الطرفين بشأن دخول الركاب والطاقم والبضائع بما في ذلك البريد الى اقليمه ومكوئها فيه ومغادرتها له مثل تلك القوانين والنظم الخاصة بالهجرة والجمارك والعملية والصحة والحجر الصحي وذلك على ما تحمله طائرات شركة الطيران التي عينها الطرف الآخر من ركاب وطاقم وبضائع وبريد بينما تكون داخل الاقليم المذكور.</p> <p>[الفقرة ٢، الخيار ٢ من رقم ٢]</p> <p>٢- لدى الدخول أو المغادرة لاقليم أحد الطرفين أو المكوئ فيه يجري الامتثال لقوانينه وقواعده التنظيمية المتعلقة بالسماح بالدخول الى اقليمه أو بمغادرته للركاب أو الطاقم 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 الطاقم أو البضائع اما بواسطة شركات طيران الطرف الآخر أو نيابة عنها.</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة الخامسة تطبيق القوانين
والفقرة الثالثة مشتركة بين البديلين وتتناول عدم التمييز.	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.

ملاحظات تفسيرية	المادة السادسة المرور العابر المباشر
في بعض الاتفاقات، يمكن التعبير عن هذا النص بصورة منفصلة أو إدراجه في مادة تطبيق القوانين.	[الخيار ١ من رقم ٢]
ان الخيار ١ من الاجراءات النمطية الخاصة بالتسهيلات للمرور العابر المبسط ويوجد في معظم اتفاقات الخطوط الجوية.	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.
ان الخيار ٢، الذي يوجد في اتفاقات التحرير، يتناول الوضع الأمني لحركة المرور العابر بدلا من تناول عمليات المراقبة أو المعاملة الجمركية والضريبية.	[الخيار ٢ من رقم ٢]
	لا يخضع كل من الركاب والحقائب والبضائع في حالة المرور العابر المباشر من خلال أراضي أي طرف والذين لا يغادرون منطقة المطار المحجوزة لمثل هذا الغرض لأي فحص باستثناء الفحص لأسباب أمن الطيران أو مكافحة المخدرات أو منع الدخول غير القانوني أو في ظروف خاصة.

ملاحظات تفسيرية	المادة السابعة الاعتراف بالشهادات
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.	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.
في الفقرة ١ يتبادل الطرفان الاعتراف بشهادات الصلاحية للطيران والجدارة والتراخيص سارية المفعول التي يصدرها الطرف الآخر.	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 اذا سمحت بالاختلاف عن المعايير الدنيا التي نشأت بموجب الاتفاقية وجرى ايداع ذلك الاختلاف لدى منظمة الطيران المدني الدولي، فانه يجوز للطرف الآخر أن يطلب عقد مشاورات بين سلطات الطيران بهدف ايضاح الممارسة المعنية.
قد تجد الدول فائدة في وجود اجراء للتعامل مع الاختلافات المودعة فيما يتعلق بالقواعد القياسية التي وضعت وفقا للاتفاقية.	

ملاحظات تفسيرية	المادة السابعة الاعتراف بالشهادات
<p>يحتفظ هذا النص بالحق في رفض الاعتراف بأية شهادات أو إجازات صادرة عن الطرف الآخر لمواطني الطرف الأول. ويعتبر هذا النص المستمد من المادة ٣٢ب) من الاتفاقية ضرورياً لأن المادة ١٣٢) تتطلب أن يكون الطيارون مزودين بإجازات صادرة عن دولة تسجيل الطائرة. وبالتالي فليس من الممكن أن يمتد الاعتراف ليشمل إجازة لمواطني الدولة ذاتها صادرة من دولة أخرى.</p>	<p>٣- يحتفظ كل طرف مع ذلك بحق رفض الاعتراف لغرض الرحلات التي تجري فوق أراضيه أو تهبط داخلها، بشهادات الجدارة والإجازات التي يمنحها لمواطنيه الطرف الآخر الذي لا يتبعونه.</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة الثامنة السلامة
<p>البند النموذجي المذكور أنفاً الخاص بالسلامة والذي طورته الأيكاو يتيح إجراء موحداً حتى يعالج طرفاً أي اتفاق الشواغل الخاصة بالسلامة. والهدف من ذلك البند هو ضمان أن الطائرات التي تشغيلها شركات طيران معينة في إقليم الطرف الآخر أو يجري تشغيلها نيابة عن تلك الشركات يتم تشغيلها وصيانتها وفقاً للقواعد القياسية وأساليب العمل الموصى الصادرة عن الأيكاو. وينظر النص نظرة واسعة نحو تشغيل الطائرات وذلك بإدراج تسهيلات الطيران وهذا يعني تقديم تسهيلات مثل مراقبة الحركة الجوية والمساعدات الخاصة بالمطار والمساعدات الملاحية بالإضافة إلى إتاحة الطائرة وطاقمها.</p> <p>غير أنه لا يوجد شيء يمنع الأطراف من إدراج معايير إضافية أو أكثر تقييداً 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 بالإضافة إلى ذلك الوضع الذي ينكر فيه التوصل إلى المكان بسبب تفتيش ساحة الوقوف.</p>	<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 يوماً من الطلب.</p> <p>٢- بعد إجراء مثل هذا التشاور إذا وجد طرف أن الطرف الآخر لا يقوم على نحو فعال بالمواظبة على تطبيق القواعد القياسية للسلامة في المجالات المشار إليها في الفقرة (١) بما يفرضه القواعد القياسية التي تحددت في ذلك الوقت بموجب اتفاقية الطيران المدني الدولي (Doc 7300)، يتم إبلاغ الطرف الآخر بمثل هذه النتائج والخطوات التي تعد ضرورية للتوافق مع القواعد القياسية للأيكاو. ويقوم الطرف الآخر حينئذ باتخاذ الإجراء التصحيحي الملائم في غضون فترة زمنية متفق عليها.</p> <p>٣- وفقاً للمادة السادسة عشرة من الاتفاقية، من المتفق عليه فضلاً عن ذلك، أنه يجوز أن تكون أية طائرة يتم تشغيلها بواسطة شركة طيران لأحد الطرفين أو بالنيابة عنها وذلك في خط من أو إلى إقليم طرف آخر موضوعاً للتفتيش من جانب الممثلين المفوضين للطرف الآخر أثناء وجودها في إقليمه شريطة ألا يتسبب ذلك في تأخير لا داعي له في تشغيل الطائرة. وعلى الرغم من الواجبات المذكورة في المادة ٣٣ من اتفاقية شيكاغو، فإن الهدف من هذا التفتيش هو التحقق من سلامة وثائق الطائرة ذات الصلة وإجازة الطاقم وكذلك من أن معدات الطائرة وحالتها تتوافق مع القواعد القياسية المحددة في ذلك الوقت بموجب الاتفاقية.</p> <p>٤- عندما يكون من الجوهرى اتخاذ إجراء طارئاً 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>٥- يوقف أي إجراء من جهة طرف واحد يتم عملاً بالفقرة الرابعة الواردة أعلاه بمجرد انتفاء أساس اتخاذ ذلك الإجراء.</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة الثامنة السلامة
	٦- بالإشارة الى الفقرة ٢، اذا تقرر أن يظل أحد الطرفين في حالة عدم امتثال لقواعد الايكو القياسية عند انقضاء الفترة الزمنية المتفق عليها، وجبت افادة أمين عام الايكو بذلك. كما تجب افادته بالحل المرضي للوضع والذي يأتي في وقت لاحق.

ملاحظات تفسيرية	المادة التاسعة أمن الطيران
<p>طورت الايكو 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 الايكو. 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 ويطلب 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 مجددا 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 بشكل جزاء 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 الايكو 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 الأخر في أي وقت لمناقشة أية اختلافات من هذا القبيل.</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 يتطلباها الطرف الآخر من أجل دخول أراضيهم أو مغادرتها أو أثناء الوجود فيها. ويتكفل كل طرف بأن تطبق تدابير كافية بصورة فعالة داخل أراضيهم 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 الأخر لتدابير أمن معقولة خاصة لمواجهة تهديد معين.</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة التاسعة أمن الطيران
<p>تتناول الفقرتان البديلتان ٦ و ٧ على التوالي تفتيش تسهيلات الأمن والاجراءات في اقليم الطرف الآخر والحاجة الى اجراء مشاورات سريعة حول المسائل الأمنية (التي تكتسي الحاحا أكبر من المشاورات بشأن أية مسائل أخرى) اضافة الى القدرة على اتخاذ اجراء مؤقت حينما تبرز الحالة ذلك.</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 ركبها 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 ستين (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>

ملاحظات تفسيرية	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 أو تزويرها. ويوجد ما يقرب من ١٠٠ 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>

ملاحظات تفسيرية	المادة العاشرة أمن وثائق السفر
	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 وإساءة 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.

ملاحظات تفسيرية	المادة الحادية عشرة المسافرون غير المسموح لهم بالدخول وغير الحائزين على وثائق السفر والمبعودون
	١- يوافق كل طرف على إقامة مراقبة فعالة للحدود.
	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 والمبعودين بغية تعزيز التعاون لمكافحة الهجرة غير المشروعة.
	٣- وفقا للأهداف الواردة أعلاه، يوافق كل طرف حسب الحالة، على إصدار، أو قبول إصدار، الكتاب المتعلق "بوثائق السفر التديسية أو المزيفة أو المزورة أو الوثائق الأصلية التي يقدمها محتالون" الوارد في المرفق ٩ ب) بالملحق التاسع (الطبعة الثانية عشرة)، عند اتخاذ التدابير وفقا للقرارات ذات الصلة من الفصل الثالث للملحق، بشأن مصادرة وثائق السفر التديسية أو المزيفة أو المزورة.
ويشتمل الفصل الثالث من الملحق التاسع (التسهيلات) لاتفاقية شيكاغو على قواعد قياسية وأساليب عمل موصى بها تحدد الإجراءات العامة التي تتبعها الدول وشركات الطيران عند التعامل مع المسافرين غير المسموح لهم بالدخول وغير الحائزين على وثائق والمبعودين. ويهدف الملحق التاسع إلى الاستعاضة عن وثائق السفر التديسية أو المزورة أو المزيفة المصادرة من مسافرين استعملوها للسفر. والغرض من الفقرات الواردة والمرفق (٩) هو الحيلولة دون تداول الوثائق التديسية أو المزورة أو المزيفة.	
ومن شأن ادراج هذه المادة في اتفاقات الخطوط الجوية أن يعزز الجهود الدولية المبذولة من جهة الدول ضد تهريب المهاجرين وحركة الارهابيين أو المجموعات الارهابية عبر الحدود.	

ملاحظات تفسيرية	المادة الثانية عشرة رسوم الانتفاع
	[الفقرتان ١ و ٢ الخيار ١ من رقم ٢]
	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.
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.	
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.	

ملاحظات تفسيرية	المادة الثانية عشرة رسوم الانتفاع
<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 باضفاء 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>في البديل الثاني يتضمن هذا الحكم بعض المبادئ التي تعكس مرة أخرى السياسة التي طورتها الايكاو. ولكن بدلا من استخدام الصيغة الواردة في المادة الخامسة عشرة من الاتفاقية كما تم في البديل الأول، فإن هذا النص يطبق نوعا من أنواع أحكام "الدولة الأولى بالرعاية" الذي يعد أوسع نطاقا في تطبيقه من المادة الخامسة عشرة.</p> <p>ترد في هذا النص بعض مبادئ الايكاو 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>٢- يشجع كل طرف على اجراء 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 منته معقولة بأي مقترحات لاجراء تغييرات في رسوم الانتفاع وذلك الى هؤلاء المنتفعين لتمكينهم من الاعراب عن وجهات نظرهم قبل اجراء 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>[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 محجف 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>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 أراضيها 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 منته 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 يقاعس عن اتخاذ كل الخطوات الممكنة اثر مثل هذه المراجعة لتصحيح أي رسم أو ممارسة تتعارض مع هذه المادة.</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة الثانية عشرة رسوم الانتفاع
الصيغة الواردة بين قوسين هي في أساسها نسخة أكثر تفصيلا للمادة الخامسة عشرة من الاتفاقية.	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.]

ملاحظات تفسيرية	المادة الثالثة عشرة الرسوم الجمركية
يوجد نص بشأن الرسوم الجمركية والرسوم الأخرى في كل اتفاقات الخطوط الجوية تقريبا وهو يكمل النص الوارد في المادة ٢٤ من الاتفاقية بشأن إعفاء الوقود وزيوت التشحيم وقطع الغيار والمعدات العادية ومخزونات الطائرات التي يحتفظ بها على متن الطائرة عند الوصول إلى أراضي دولة أخرى. ويعكس النص أيضا سياسات الإيكافو بشأن فرض الضرائب على النقل الجوي الدولي (Doc 8632) والغرض من النص هو إعفاء عمليات الطيران الدولي من مختلف الرسوم الجمركية والضرائب الأخرى على الوقود وقطع الغيار والإمدادات والمعدات وهي الرسوم والضرائب التي تطبق عادة على الطائرات الأجنبية عندما تعمل في منطقة ولاية أخرى. إن طبيعة النقل الجوي الدولي والأثر الاقتصادي السلبي المحتمل لمثل هذه الرسوم هما بمثابة المنطق الداعي إلى القبول العالمي تقريبا للنص على ذلك.	١- يعنى كل طرف إلى أقصى حد ممكن على أساس المعاملة بالمثل شركة الطيران التي عينها الطرف الآخر بموجب قانونه الوطني من إقباد 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 وزيوت التشحيم والإمدادات 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 المعتمدة التي توزعها مجانًا 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.
من الجدير بالملاحظة أنه توجد تفسيرات مختلفة لما يشكل جزءا دوليا من خط جوي، مثلا، عند انطباقه على الإعفاءات من التعريفات والرسوم الجمركية. ولذلك قد تسعى الدول لادراج أيضا بهذا المعنى في أي اتفاق للخطوط الجوية يتم عقده، وخاصة عند تبادل حقوق الكابوتاج (النقل الداخلي). وفي مثل هذه الحالات، ستعدل الإعفاءات المنصوص عليها في هذه المادة لكي تؤخذ في الاعتبار طبيعة الخط الجوي ومدى توافقه مع القوانين الداخلية.	٢- تنطبق الإعفاءات الممنوحة بموجب هذه المادة على الأصناف المشار إليها في الفقرة ١.
وفي بعض المواقف لا يكون الإعفاء تاما 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 إلى 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.	أ) المجلوبة إلى إقليم الطرف بواسطة شركة الطيران التي عينها الطرف الآخر أو بالنيابة عنها. ب) المحتفظ بها على متن الطائرة التابعة لشركة الطيران التي عينها أحد الطرفين عند الوصول إلى إقليم الطرف الآخر أو مغادرته. ج) المأخوذة على متن الطائرة التابعة للشركة المعنية التابعة لأحد الطرفين في أراضي الطرف الآخر والمقصودة للاستخدام في تشغيل الخدمات المتفق عليها.
	بغض النظر عما إذا كانت هذه الأصناف مستخدمة أو يتم استهلاكها كليا داخل أراضي الطرف المانح للإعفاء، شريطة عدم انتقال ملكية هذه الأصناف في إقليم الطرف المذكور.
	٣- يمكن تفريغ المعدات العادية المحمولة جوا وكذلك المواد والإمدادات المحتفظ بها عادة على متن الطائرة التابعة لشركة طيران معينة تابعة لأي من الطرفين في إقليم الطرف الآخر وذلك فقط بموافقة السلطات الجمركية لذلك الإقليم. في هذه الحالة يمكن أن توضع المعدات والإمدادات تحت إشراف السلطات المذكورة حتى يحين وقت إعادة تصديرها أو التصرف فيها خلافا لذلك وفقا لنظم الجمارك.

ملاحظات تفسيرية	المادة الرابعة عشرة الضرائب
<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 الايكو (Doc 8632) على أن يمنح هذا الاعفاء. وبما أن مسألة فرض الضرائب والاتفاقات الضريبية فيما بين الدول هي مسألة تخص السلطات المالية، فإن 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>وتتص 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 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 لنقادي الازدواج الضريبي فيما يتعلق بالضريبة على الدخل ورأس المال فيما بين الطرفين، تسري أحكام ذلك الاتفاق.</p>
<p>وبعفي 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> <p>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.</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>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.</p> <p>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.]</p>

ملاحظات تفسيرية	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 والمنكافئة 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.</p> <p>في حين أن بعض الدول تؤيد تماما تطبيق قوانين المنافسة، فهي تشير إليها أحيانا في مذكرات المشاورات بدلا عن الإشارة إليها في اتفاق الخطوط الجوية الفعلي.</p>	<p>النهج التقليدي</p> <p>تتاح لكل شركة طيران معينة فرصة عادلة لتشغيل الطرق المنصوص عليها في الاتفاق.</p> <p>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>التحرير الكامل</p> <p>تتاح لكل شركة طيران معينة بيئة تنافسية عادلة في اطار قوانين المنافسة الخاص بالطرفين.</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة السادسة عشرة السعة
<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 المعنية التابعة لها. وترد مواد ارشادية واسعة النطاق حول تطبيق وأهداف كل من هذه الطرق على حدة في وثيقة الايكاو سياسة ومواد ارشادية بشأن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي 9587 Doc.</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 اشترط الاتفاق فيما بين الحكومتين وشركات الطيران بضمن تمكين أي الطرفين من أن يطلب أن تنتج</p>	<p>النهج التقليدي</p> <p>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 اتاحة سعة بعوامل حمولة معقولة تفي</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة السادسة عشرة السعة
<p>شركات الطيران المعينة للطرفين نفس القدر من السعة على جميع الطرق ومن اشترط أن توافق الحكومتان على أي تغيير في السعة المعروضة. وتتيح شيئاً من المرونة الممارسة الخاصة بالطرفين المتمثلة في الموافقة الفردية على "أقسام إضافية" (الرحلات التي تضاف على الرحلات المنتظمة)، مثلاً، 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 تغييراً في استحقاقات السعة.</p>	<p>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>كل 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 وفقاً لهذه المبادئ تأسيساً على تحليل شركة الطيران لمتطلبات السوق. وتخضع السعة المشغلة على الطرق المتفق عليها لمراجعة سلطات الطيران لمجريات الأمور من خلال التشاور فيما بينها. ويعد استمرار اتفاق الطرفين بشأن المبادئ التي تتحدد على أساسها السعة إضافة الى العمل الفعال لآلية المراجعة لما تم أمورا أساسية للأداء الناجح لهذه الطريقة.</p>	<div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;"> <p>النهج الانتقالي</p> </div> <p style="text-align: center;">طريقة برمودا الأولى [انظر كيديل الى ما يرد أدناه من تحرير جزئي وزيادة محددة مسبقاً]</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 التحميل والانزال على هذه الخطوط وذلك للحركة الدولية المتجهة الى بلدان ثولث والقادمة منها في أي مطار أو أكثر على الطرق الجوية المحددة في هذا الاتفاق، بما يتفق مع المبادئ العامة للتطوير المنظم للنقل الجوي الدولي والتي يتمسك بها الطرفان وبما يتفق مع المبدأ العام الذي يقضي بأن تربط السعة بما يلي:</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة السادسة عشرة السعة
<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 يتفان على واحدة من عدة صيغ لشركات الطيران فرادى تزيد من خلالها السعة على أساس منتظم، 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 مسبقا 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>لا تتطلب بعض الاتفاقات مادة منفصلة بشأن السعة ولكنها تشير إليها في جدول الطريق الجوي.</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>في طريقة التحديد الحر التي ترد عادة في اتفاقات وترتيبات "الأجواء المفتوحة"، يوافق الطرفان على الغاء سيطرتهم التثنائية المباشرة على السعة مع الاحتفاظ بالقدرة على تطبيق ضوابط غير تمييزية ومتعددة الأطراف بما يتفق مع الاتفاقية.</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 الإقليمية.</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 style="text-align: center;">التحرير الكامل</p> <p style="text-align: center;">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>٢- يتمتع كل طرف من جانبه عن الحد من حجم الحركة الجوية أو تواترها أو انتظام خطوطها أو طرز الطائرات التي تشغيلها 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>

ملاحظات تفسيرية	المادة السادسة عشرة السعة
<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 لاجراء التسوية الضرورية. وقد يكون أداء هذه الآلية أقل فعالية عند اعاقه 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 سبباً يمكننا لاجراء التشاور والتصحيح. ويعالج البند المتعلق بالضمانات الخاصة بالممارسات التنافسية غير العادلة هذا الاجراء الاضافي 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 "الاعراق في السعة"، يجب أن يخضع نهج التحرير الكامل للتدخل على أساس قوانين المنافسة الخاصة بالطرفين.</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 علماً وجب عليه أن يخفف الى الحد الأدنى من العبء الاداري الذي سيجمله وسطاء النقل الجوي وشركات الطيران التي يعينها الطرف الآخر من أجل الوفاء بمتطلبات الايداع واجراءاته.</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة السابعة عشرة التسعير (التعريفات)
<p>أعدت الايكاو ارشادات موسعة بشأن جميع جوانب الأجور والأسعار على المستوى الدولي. وترد في الوثيقة Doc 9587 مذكرات تفسيرية مفصلة اضافية بشأن استخدام وتطبيق تلك البنود. ويمكن استخدام نهج مختلطة مع استخدام النهجين التقليدي والانتقالي مثلاً 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 التعريف.</p> <p>ويظل نمط الموافقة المزدوجة التقليدي هو النهج الأكثر شيوعاً (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 المنطقه.</p> <p>وقد يحتاج الطرفان الى الاتفاق حول ما هي العناصر التي ينبغي ادراجها أو تأكيدها.</p> <p>وتتضمن آية 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 الأليات وذلك بصورة كاملة في التنسيق</p>	<p style="text-align: center;">النهج التقليدي</p> <p style="text-align: center;">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 مصالح المنتفعين 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</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة السابعة عشرة التسعير (التعريفات)
<p>الخاص بالتعريفات لأغراض النقل بشركات متعددة في الرحلة الواحدة رهنا بموافقة وشروط الحكومات.</p> <p>واعترافا بالحاجة الى ترشيدها إجراءات الإيداع تحدد البنود فترة الإيداع على أنها أقصى مدة مع ترك عدد الأيام شاغرا (وهو عادة ثلاثون يوما) لكي يحدد الطرفان وفقا للظروف السائدة المتعلقة بالاتفاق الثنائي محل النظر.</p> <p>وعلى خلاف شروط الإيداع، والتي يمكن أن تكون واسعة النطاق، فإن 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>أما فيما يتعلق بالإجراءات الأخرى البديلة للموافقة الصريحة والموافقة الضمنية، يعترف البند بالحاجة الى ترشيدها معالجة تقديم التعريفات وتأكيد النهج الأخير. وكما هو الحال في فترة الإيداع، 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 المعنية.</p> <p>وهذا البند يخص عملية تشاور معينة بموجب التنظيم الثنائي للتعريفات، دون تقييد</p>	<p>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>[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 تعريفية وعلى ألا يمنع أي طرف أو يتطلب مشاركة شركة (شركات) الطيران التي يعينها أي من الطرفين في هذا التنسيق متعدد الأطراف للتعريفية. ويجوز لكل شركة طيران معينة أن تحدد تعريفاتها بمفردها، ان شأبت 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 الطرفان 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 تخطره بالتعريفات التي اقترحتها للنقل الى أراضيها ومنها أو أن تودع هذه التعريفات لديه. وربما طلب تقديم هذا الاخطار أو الإيداع قبل _ يوما على الأكثر من تاريخ الاندخال المقترح. ويجوز تخفيض تلك المهلة الزمنية في حالات خاصة.</p> <p>٤- تخضع لموافقة الطرفين التعريفات التي يتعين أن تقرضها شركات الطيران التي عينها الطرفان للنقل فيما بين اقليميهما. أو التعريفات التي يتعين أن تقرضها شركة طيران معينة لأحد الطرفين للنقل بينه وبين اقليم الطرف الآخر واطليم دولة ثالثة على الخطوط التي يشملها هذا الاتفاق تخضع لمقتضيات الموافقة من الطرف الآخر.]</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 اذا لم يكن أي من الطرفين قد أعطى اشعارا كتابيا للطرف الآخر [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 تعريفية 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 تعريفية أصدرتها شركة</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة السابعة عشرة التفسير (التعريفات)
<p>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>طيران تابعة لأي من الطرفين للخدمات المشمولة بهذا الاتفاق، حتى وان كانت التعريفات المعينة 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>أما النص الاختياري فهو يقدم اجراء التحكيم التقليدي لفض المنازعات عندما تقتل عملية المشاورات لحل المسألة بين الطرفين.</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>ويغطي النص حول مدة التعريفات المحددة ظروفًا مثل سحب شركة (شركات) الطيران المعينة 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>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 لانتهاج السريان الا بموافقة الطرفين. وإذا اعتمدت تعريفات بدون تحديد موعد لانتهاء 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 بانها موافقة 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>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 يضمنوا أيضا المعاقبة على انتهاك التعريفات بتنفيذ اجراءات رادعة بطريقة متنسقة وغير تمييزية].</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 style="text-align: center;">النهج الانتقالي بلد المنشأ</p>
<p>يحتاج الطرفان الى الاتفاق حول ماهية العوامل التي ينبغي ادراجها أو تأكيدها.</p>	<p style="text-align: center;">[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 إيلاء اهتمام خاص بالتعريفات التي يمكن رفضها اذا بدت تمييزية بصورة غير معقولة أو عالية بلا داع أو تقييدية بسبب استغلال موقف مهيمن أو متدننية بصورة مصطنعة بسبب الحصول على دعم مباشر أو غير مباشر أو "افتراضية".</p>	<p style="text-align: center;">[الفقرة ٣ الخيار ١ من رقم ٣]</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</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</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة السابعة عشرة التسعير (التعريفات)
<p>أن تشارك شركات الطيران تحت رعاية الأياتا في التنسيق الخاص بالتعريفات لأغراض النقل بشركات متعددة في الرحلة الواحدة رهنا بموافقة وشروط الحكومات.</p>	<p>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>
	<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 شرطا للموافقة على أي تعريفية وعلى ألا يمنع أي طرف أو يتطلب مشاركة شركة (شركات) الطيران التي يعينها أي من الطرفين في هذا التنسيق متعدد الأطراف للتعريفية. ويجوز لكل شركة طيران معينة أن تحدد تعريفاتها بمفردها، ان شأبت 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>واعترافا بالحاجة الى ترشيد اجراءات الإيداع يحدد البند فترة الإيداع على أنها أقصى مدة مع ترك عدد الأيام شاغرا (وهو عادة ثلاثون يوما) لكي يحدد الطرفان وفقا 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 الإيداع قبل تاريخ الادخال المقترح بما لا يزيد عن _ يوما. ويجوز تقليل هذا الحد الأقصى في حالات خاصة.</p>
<p>وعلى خلاف شروط الإيداع، التي يمكن أن تكون واسعة النطاق، فان نطاق الموافقة يقوم أساسا على تعريفات خدمات الحرية الثالثة والحرية الرابعة التي تدخل بكاملها في الاطار التنظيمي للطرفين. ويشكل نهج بلد المنشأ نهجا وسطا بين نهج موافقة الطرفين، وهو الطريقة الأكثر شيوعا والمعتمدة في تحديد التعريفات، وبين نهج اعتراض الطرفين، حيث لا يتمتع الطرفان بسلطة التدخل من جانب واحد في التعريفات. وأيضا تتضمن فقرة الموافقة خيارا لمعالجة التعريفات الخاصة بالنقل لطرف ثالث.</p>	<p>٥- يحق لكل طرف أن يوافق أو يرفض تعريفية النقل باتجاه واحد أو في الاتجاهين بين أراضي الطرفين بدءا من أراضيها هو. [التعريفات التي يتعين فرضها من خلال شركة الطيران التي عينها أحد الطرفين للنقل بين أراضي الطرف 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 بدءا من أراضي الطرف الآخر.</p>
<p>تركت فترة الإيداع شاغرة وهي الفترة التي يجب الاخطار بأي رفض فيها (وهي عادة ١٥ يوما الى ٣٠ يوما اعتبارا من الإيداع/الاخطار)، وذلك ليقوم الطرفان بالبت في شأنها وفقا لظروفهما الثنائية الخاصة.</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. ول ما 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>

ملاحظات تفسيرية	المادة السابعة عشرة التسعير (التعريفات)
<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 فإن 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 ليبرالية، فقد يرغب الطرفان في استخدام اجراء فض المنازعات السريع الذي طور بصفة خاصة للتعريفات والسعة على النحو الوارد بالمادة الخاصة بفض المنازعات.</p>	<p>٧- إذا رأى أي طرف أن تعريفه نقل الى اقليمه تدرج في الفئات المذكورة في الفقرة ٢ أعلاه، فعلى ذلك الطرف أن يعطي اشعاراً بعدم الارتياح الى الطرف الآخر [في أقرب وقت ممكن] قبل _ أيام [على الأقل] من تاريخ الاخطار أو تاريخ ايداع التعريفه، ويمكنه الاستفادة من اجراءات التشاور المذكورة في الفقرة ٨ أدناه.</p> <p>٨- يجوز لكل طرف أن يطلب التشاور حول أي تعريفه أصدرتها شركة طيران تابعة لأي من الطرفين للخدمات المشمولة بهذا الاتفاق، حتى وان كانت التعريفه المقصودة المعينة 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. وإذا توصل الطرفان الى اتفاق، وجب على كل طرف أن يبذل قصارى جهده لتنفيذه. وإذا لم يتم التوصل الى اتفاق، أعطيت الأسبقية لقرار الطرف الذي يبدأ النقل في اقليمه.</p>
<p>ويغطي النص حول مدة التعريفات المحددة ظروفا مثل سحب شركة (شركات) الطيران المعنية للتعريفات أو الاعتراض على (تعريفه موافق عليها من قبل) من جانب الطرف الذي يبدأ النقل في اقليمه.</p> <p>ويخضع التمديد الى ما بعد موعد الانتهاء لنظام الموافقة الساري ويمكن أن يقتصر على اثني عشر شهرا.</p>	<p>٩- تظل التعريفه المعتمدة وفقا لأحكام هذا البند سارية الى أن تسحبها شركة (شركات) الطيران المعنية أو لغاية اعتماد تعريفه جديدة. [ولا يجوز مد سريان التعريفه لمدة تتجاوز _ شهرا بعد الموعد الأصلي لانتهاء السريان الا بموافقة الطرفين. وإذا اعتمدت التعريفه دون تحديد موعد لانتهاء سريانها ولم تودع تعريفه جديدة حظيت بالموافقة تظل التعريفه سارية الى أن يقدم أي من الطرفين بمبادرة منه اخطارا بانتهاء موافقته على التعريفه أو الى أن تطلب شركة (شركات) الطيران المعينة انهاء التعريفه. ولا ينتهي سريان التعريفه الا بعد تقديم اخطار مسبق لا تقل مدته عن _ يوم على الأقل].</p>
<p>ويرد على أساس اختياري النص على فرض التعريفه.</p>	<p>١٠- [يبذل الطرفان ما في وسعهما لضمان توافر آلية فعالة ونشطة في اختصاصهما للتحقيق في أي انتهاك للتعريفات المعتمدة وفقا لهذه المادة تركبها 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 متنسقة وغير تمييزية.]</p>
<p>يعطي اقتضاء قيام الطرفين بالاعتراض على التعريفه لمنع سريانها شركات الطيران مجالا أوسع في تحديد الأجر. 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 اجراء ضدها لأن مثل ذلك الاجراء لن يكون له تأثير عملي.</p> <p>ان مجال التحرك الواسع الذي يمنح لشركات الطيران في تحديد التعريفات وقدرة الأطراف المحدودة على التدخل لمنع سريان التعريفه في تلك المرحلة والمراحل اللاحقة من التحرير الكامل أمر قد يدعو الى 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 ابدال اصطلاح "التعريفات" باصطلاح أعم هو "التسعير".</p>	<p>اعتراض الطرفين [انظر كبديل في بلد المنشأ كما ورد أعلاه]</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة السابعة عشرة التسعير (التعريفات)
<p>في الاتفاقات التي تتضمن إشارة إلى التسعيرة في مجموعة من الدول، مثل الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي، سيتم تعديل النص لكي يأخذ بعين الاعتبار أي تغيير في تشريعات الجماعة الأوروبية.</p> <p>ويعد هذا النص شائعا 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 ويجعل 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 هما نهج يتطلب الإيداع ونهج لا يتطلبه. وقد يوافق الطرفان على التخلي بصورة تامة عن إيداع التعريفات بصفة رسمية.</p> <p>وتحد 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 تقشل 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 الإيداع 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>١- يوافق الطرفان على ايلاء اهتمام خاص للتعريفات التي يمكن الاعتراض عليها اذا بدت تمييزية بصورة غير معقولة أو عالية بلا داع أو تقييدية بسبب اساءة استغلال وضع يتسم بالهيمنة، أو متدنية بصورة مصطنعة بسبب الحصول على اعانة أو دعم من الحكومة بشكل مباشر أو غير مباشر.</p> <p>[الفقرة ٢ الخيار ١ من رقم ٢]</p> <p>٢- يجوز لكل من الطرفين أن يشترط تقديم الاخطار أو ايداع 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 الادخال المقترح بما لا يزيد عن _ يوما. ويجوز تقليص تلك الفترة في حالات خاصة.</p> <p>[الفقرة ٢ الخيار ٢ من رقم ٢]</p> <p>٢- لن يطلب ايداع أسعار النقل الجوي الدولي بين اقليمي الطرفين ما لم يطلب هذا الإيداع لغرض تنفيذ اتفاق تبادلي بموجب الفقرة ٣ من هذه المادة. ولا يجوز لأي من الطرفين أن يطلب من شركات الطيران التابعة للطرف الآخر الاخطار بالأسعار التي يفرضها الناقلون العارضون على الجمهور أو ايداعها ما لم يكن ذلك مطلوبا على أساس غير تمييزي لأغراض المعلومات. وعلى الرغم مما سبق، يتعين على شركات الطيران التي يعينها الطرفان أن تواصل اتاحة التوصل الفوري اذا طلب ذلك الى المعلومات المتعلقة بالأسعار السابقة والقائمة والمقترحة لسلطات طيران الطرفين على نحو مقبول وبصيغة تقبلها تلك السلطات.</p> <p>٣- لا يجوز لأي طرف أن يتخذ اجراء من جانب واحد لمنع تنفيذ تعريفات مقترحة أو استمرار تعريفات 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 واقليم 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. واذا رأى أي طرف أن تعريفات ما تدرج في الفئات المذكورة في الفقرة ١ أعلاه، فعلى ذلك الطرف أن يعطي لشعارا بعدم الرضا الى الطرف الآخر [في أقرب وقت ممكن] خلال _ أيام على الأقل من تاريخ الاخطار أو تاريخ الإيداع للتعريفات، 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>

ملاحظات تفسيرية	المادة السابعة عشرة التسعير (التعريفات)
<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>في اطار التحرير الكامل، لا يمكن الاعتراض على التعريفات لأي سبب من الأسباب. غير أنه ستظل ممارسات شركات الطيران الخاصة بالتعريفات خاضعة لقوانين المنافسة للطرفين.</p>	<p>٥- يجوز لكل طرف أن يطلب التشاور حول أي تعريف أصدرتها شركة طيران تابعة لأي من الطرفين عن الخدمات المشمولة بهذا الاتفاق، حتى وان كانت التعريفات المعنية موضوعا لاختار بعدم الرضا. ويجب اجراء هذه المشاورات قبل مرور __ يوما بعد استلام الطلب. ويجب أن يتعاون الطرفان على توفير المعلومات اللازمة لحل المسائل بطريقة معقولة. واذا توصل الطرفان الى اتفاق فيما يتعلق بتعريف قدم بشأنها اخطار بعدم الرضا، وجب على كل طرف أن يبذل قصارى جهده لتنفيذه. واذا لم يتم التوصل الى اتفاق تسري التعريفات المعنية أو تستمر في سريانها.</p> <p style="text-align: center;">التحرير الكامل</p> <p>لا يطلب ابداع الأسعار [التعريفات] التي تفرضها شركات الطيران ولا تطلب الموافقة عليها من جهة أي طرف من الطرفين.</p>

ملاحظات تفسيرية	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" ومحررة للناقلين الجويين المعنيين 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 نقل 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 بالإضافة الى البديل الرابع الخاص بفض المنازعات، واجراءات الوساطة المبنية على توصية من توصيات الايكاو متضمنة في مادة تسوية المنازعات.</p> <p>كبدل لآلية الضمان، يمكن أن يتفق الطرفان على أن يتم على مراحل تطبيق النص الخاص بدخول الأسواق التام والنصوص الأخرى، تسهيلا للانتقال الى التحرير التام (أنظر المرفق (٤)).</p>	<p>١- يتفق الطرفان على أن الممارسات التالية لشركات الطيران يمكن أن تعتبر ممارسات تنافسية غير عادلة ويمكن أن تحتاج الى بحث أو توثق:</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 سلبي خطير أو لها ضرر ملموس على شركة طيران أخرى.</p> <p>(هـ) الممارسات المعنية تعكس نية ظاهرية 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 — [بشأن التشاور] بهدف حل المشكلة. ويصحب مثل ذلك الطلب اخطار يتضمن أسباب الطلب وأن تبدأ المشاورات في غضون ١٥ يوما من تقديم الطلب.</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة الثامنة عشرة الضمانات
	٣- اذا لم يتوصل الطرفان الى حل للمشكلة من خلال المشاورات، يجوز لأي طرف أن يستند الى آلية فض المنازعات في اطار المادة — [تسوية المنازعات] لحل النزاع.

ملاحظات تفسيرية	المادة التاسعة عشرة قوانين المنافسة
<p>يقصد بهذا البند النموذجي الوارد آتفا الذي طورته الايكاو أن يكون مجموعة شاملة وان كانت قابلة للتطبيق 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. ولا بد، بالطبع، من أن توافق سلطات المنافسة التي يخضع لها الطرفان على الالتزامات التي يتعين ادراجها. 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 بابلأغ 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 يتضمونها 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>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 المختر به من جانب ذلك الطرف وان أمكن نتائج أية مشاورات مع الطرف الآخر بشأن الدعوى.</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة التاسعة عشرة قوانين المنافسة
	<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 أراضى الطرف الآخر، كما يتمتع ذلك الطرف الآخر عن تطبيق أي تشريع يحجب المعلومات.</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة العشرون تبديل العملات وتحويل الإيرادات
<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 الإيكاو لتسهيل تبديل العملات وتحويل الإيرادات هو نسخة أكثر شمولاً من النص الوارد على التقريب في جميع الاتفاقات الثنائية للخطوط الجوية.</p> <p>المصطلح "الأنشطة المرتبطة ارتباطا مباشرا بالنقل الجوي" يتضمن عادة أنشطة مرتبطة ارتباطا وثيقا بتقديم الخدمات الجوية، مثل النقل بالحافلة فيما بين المطار والفنادق. وتوفير الخدمات الأرضية لشركات الطيران الأخرى كلما كان ذلك مسموحا به. لا يتضمن المصطلح أنشطة مثل الإيرادات المحصلة من الفنادق وتأجير السيارات والاستثمار في العقارات المحلية والأسهم والسندات التي يحتمل أن تخضع لنظام مختلف لتبديل العملات وتحويل الإيرادات. والمصطلح "دون ضرائب" يشير الى الضرائب على تبديل العملات وتحويل الإيرادات ولا يشير الى ضريبة الدخل القومي، التي تتناولها المادة الخاصة "بالضرائب".</p>	<p>يسمح كل طرف لشركة (شركات) الطيران التابعة للطرف الآخر بأن تبذل وتحويل الى الخارج الى الدولة التي تختارها وبناء على طلبها جميع الإيرادات المحلية التي حصلت منها 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 اعتبارا من تاريخ طلب التبديل والتحويل.</p>

ملاحظات تفسيرية	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 المعنية". 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 المعنية وحسب.</p> <p>هذا البند الذي طوره الإيكاو 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</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>

ملاحظات تفسيرية	المادة الحادية والعشرون بيع وتسويق منتجات الخدمة الجوية
<p>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>٢- [يكون لكل شركة طيران الحق في بيع خدمة النقل بعملة ذلك الاقليم أو حسب ما لها من سلطة تقديرية، بعملة قابلة للتحويل بحرية صادرة عن بلدان أخرى ويحق لأي شخص اشتراء خدمة النقل تلك بالعملات التي تقبلها شركة الطيران المذكورة.]</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة الثانية والعشرون الموظفون الأجانب والاستعانة بالخدمات المحلية
<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 المعنية". 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 المعنية وحسب.</p> <p>تعتمد النهج التقليدية والانتقالية على المعاملة بالمثل التي لو فسرت بصورة كمية فسوف تؤدي الى المحدودية العديدة للعاملين لدى شركات الطيران الذين يمكن وزعهم في اقليم الطرف الآخر.</p> <p>تتص الفقرة ٣ب) على استخدام العاملين المؤقتين الذين تعد مقتضيات التوظيف والإقامة بالنسبة لهم أقل طولا من تلك الخاصة بالعاملين لأجل طويلة.</p>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin: 10px auto; width: fit-content;"> النهج التقليدي والانتقالي </div> <p>١- يسمح لشركة أو شركات الطيران المعنية التي يملكها أي من الطرفين وذلك على أساس المعاملة بالمثل أن تدخل الى اقليم الطرف الآخر وتبقى فيه ممثليها وعامليلها 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 عملي 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 وعامليلها المشار اليهم 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) يوما.</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة الثانية والعشرون الموظفون الأجانب والاستعانة بالخدمات المحلية
<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 وعلامة 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، اضافة الى أية شركة أو مؤسسة محلية مصرح لها بتقديم خدمة.</p> <p>في بعض الاتفاقات، يمكن أن يشكل هذا البند مادة منفصلة أو أن يكون جزءا من المادة الخاصة "بالفرص التجارية". أو يمكن لجدول الطريق أن يشتمل على هذا البند.</p>	<p style="text-align: center;">التحرير الكامل</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>

ملاحظات تفسيرية	المادة الثالثة والعشرون تغيير معايير مواصفات الطائرة
<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 والى 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 للناقل الجوي القائم بالتشغيل من خلال السماح، رهنا بتقويض، بأكثر من رحلة من نقطة التغيير. الا أن الشروط الأخرى المتصلة بتغيير معيار الطائرة يمكن أن يستمر تطبيقها.</p>	<p style="text-align: center;">النهج التقليدي</p> <p>١- يجوز لشركة طيران معينة تابعة لأحد الطرفين عند تشغيل أي خط متفق عليه على طريق معين ابدال طائرة بأخرى عند نقطة في اقليم الطرف الآخر وفقا للشروط التالية فقط:</p> <p>أ) أن يكون ذلك مبررا 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 الى الطائرة المستخدمة على القطاع الأدنى وتحدد سعتها بالاشارة الى 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</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة الثالثة والعشرون تغيير معايير مواصفات الطائرة
	<p>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 منفق 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>
<p>تسمح الفقرة الثانية بتغيير غير مقيد لمعيار الطائرة في البلد الذي تنتمي اليه شركة الطيران ولكن الفقرة تحظر وزع الطائرات في اقليم الطرف الآخر.</p> <p>ان أحكام مواد التغيير التقليدي لمعايير الطائرة غالبا 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 الجداول الزمنية للطريق. وفي هذه الحالات، قد ترغب الدول في أن تدرج أحكام تغيير معايير الطائرة في ذلك الملحق.</p> <p>ان النهج الانتقالي هو صيغة أكثر حداثة ومرونة من صيغ تغيير معايير الطائرة وهي صيغة لا يحد منها الا الشروط المتعلقة بتنسيق جداول المواعيد وحجم الطائرة عند تشغيل أكثر من طائرة واحدة فيما بعد نقطة التغيير. وتفترض الاشارات الواردة في الفقرة الثانية والتي تتعلق باستخدام المعدات المؤجرة والترتيبات التجارية أن الطرفين قد اتفقا أيضا على هذه الأمور.</p>	<p>ح) أنه فيما يتعلق برحلة أية طائرة واحدة داخل الاقليم الذي يتم فيه التغيير، يجوز السماح فقط باتمام رحلة واحدة انطلاقا من ذلك الاقليم [ما لم تكن الطائرة مصحرا 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>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 [الجداول الزمنية للطريق الواردة في هذا الاتفاق].</p> <p style="text-align: center;">النهج الانتقالي</p> <p>١- يجوز لكل شركة طيران معينة تغيير الطائرة على أي الرحلات أو عليها جميعا في الخطوط المنفق 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 تزامنا 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> <p>٢- لغرض عمليات تغيير معايير الطائرات، يجوز لشركة طيران معينة استخدام معداتها الخاصة بها وأن تستخدم رهنا بالنظم الوطنية للمعدات المؤجرة، كما يجوز العمل بموجب ترتيبات تجارية مع شركة طيران أخرى.</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة الثالثة والعشرون تغيير معايير مواصفات الطائرة
<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 رهنا بالطبع بالتوصل الى 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 الوصل السابقة الداخلة أو الخارجة. وتزِيل الصيغة الواردة بين قوسين هذا القيد بالنسبة للخطوط المخصصة للبضائع فقط.</p> <p>في بعض الاتفاقات المتممة بالتحرير الكامل، لا حاجة للبقاء على قيد يتطلب أن يكون الخط الجوي استمرارا لرحلة وصل. وفي هذه الاتفاقات، لا حاجة لمادة منفصلة، ويتضمن جدول الخط الجوي إشارة إلى "عدم وجود قيد".</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 المقتصرة على الشحن فقط] يكون النقل إلى ما وراء تلك النقطة هو استمرار للنقل من اقليم الطرف الذي عين شركة الطيران وأن يكون النقل باتجاه الدخول إلى اقليم الطرف الذي عين شركة الطيران هو استمرار للنقل من جهة ما وراء مثل هذه النقطة.</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة الرابعة والعشرون المناولة الأرضية
<p>في بعض الاتفاقات، يمكن أن يشكل هذا البند مادة منفصلة أو أن يكون جزءا من المادة الخاصة "بالفرص التجارية".</p> <p>يجب أن تتضمن جميع الأحكام إشارة تراقبية إلى الأحكام المتعلقة بالسلامة. أما الجملة التي تشير إلى المناولة الأرضية فسوف يغطيها الملحق السادس.</p> <p>وتشير بعض الأحكام في هذه المادة إلى "شركات الطيران المعنية". والأطراف بحاجة إلى أن تبحث ما اذا كانت الأحكام بشأن النشاطات المتضمنة في هذه المادة ينبغي أن تمتد أيضا إلى جميع شركات الطيران الخاصة بأحد الأطراف لا إلى شركات الطيران المعنية فقط.</p> <p>إن الطبيعة القائمة على المعاملة بالمثل الخاصة بالنهج التقليدي تؤدي بعامة إلى 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 اعتمادا على درجة المنافسة بين مقدمي الخدمات. وهذا النهج</p>	<p style="text-align: center;">النهج التقليدي</p> <p>رهنا بالأحكام المعمول بها والمتعلقة بالسلامة بما في ذلك قواعد الإيكو 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 style="text-align: center;">النهج الانتقالي</p> <p style="text-align: center;">[الخيار ١ من رقم ٢]</p> <p>رهنا بأحكام السلامة المعمول بها، بما في ذلك قواعد الإيكو القياسية وأساليب عملها الموصى بها المتضمنة في الملحق السادس، لشركة الطيران المعنية أن تختار من بين مقدمي خدمات المناولة الأرضية المتنافسين.</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة الرابعة والعشرون المناولة الأرضية
<p>موجود بعامة 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 إتاحة 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 إقليم الطرف الآخر.</p> <p>نقر 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> <p>في نهج التحرير الكامل الذي أعدته الإيكاو، أمام شركة الطيران المعنية 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 9587 Doc).</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 جويًا، وفي هذه الحالات يجب أن يختار الناقلون الذين يسمح لهم بالقيام بذلك على أساس اجراءات موضوعية وتنتم بالشفافية وعدم التمييز ويجب أن يتاح موردون بدلاء قادرين على المنافسة.</p>	<p>[الخيار ٢ من رقم ٢]</p> <p>١- رهنا بأحكام السلامة التي تنطبق بما في ذلك قواعد الإيكاو 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 إقليم 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> <p>٢- كما يحق أيضا لشركة أو شركات الطيران المعنية التابعة لأحد الطرفين تقديم 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 الا للقيود المادية أو التشغيلية الناشئة عن اعتبارات سلامة أو أمن المطار. وتنطبق أية قيود موحدة وبشروط لا تقل ملائمة عن الشروط الأكثر ملائمة المتاحة لأية شركة طيران تعمل في خدمات جوية دولية مماثلة في الوقت الذي تفرض فيه تلك القيود.</p> <p style="text-align: center;">التحرر الكامل</p> <p>١- رهنا بتطبيق الأحكام المعمول بها المتعلقة بالسلامة بما في ذلك قواعد الإيكاو 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 إضافة 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>

ملاحظات تفسيرية	المادة الخامسة والعشرون تقاسم الرمز والترتيبات التعاونية
<p>يمكن أن يعامل تقاسم الرمز بنفس الأسلوب بشأن 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> <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>	<p style="text-align: center;">النهج التقليدي</p> <p style="text-align: center;">[الخيار ٢ من رقم ٢]</p> <p style="text-align: center;">النهج التقليدي</p>
<p>يقر النهج الانتقالي على وجه التحديد باستخدام هذه الأنواع من الاتفاقات التعاونية ولكنه يجعلها تقتصر على شركات الطيران المعنية الخاصة بطرفي الاتفاق. وعلى سبيل الإجراءات الانتقالية تقوم بعض الاتفاقات الثنائية بقصر استخدام تقاسم الرمز على طرق محددة أو عدد محدد من الرحلات ويمكن تعديل ذلك الاستخدام أيضا بإجراء مناقشات لاحقة و/أو بتبادل المذكرات.</p> <p>تتضمن مرحلة التحرير الكامل ترتيبات تعاونية مع شركات طيران بلدان ثوانث 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>تتضمن عبارة، "المقتضيات التي تطبقها عادة" وذلك للترتيبات التعاونية في حالة تقاسم الرمز على سبيل المثال مقتضيات لاختبار المستهلك وحمايته. وقد يأخذ ذلك شكل مادة اضافية مأخوذة من الوثيقة 9587 Doc.</p>	<p style="text-align: center;">التحرير الكامل</p> <p>١- عند تشغيل أو إقامة الخدمات المرخصة على الطرق المتفق عليها يجوز لأي شركة طيران معينة تابعة لأحد الطرفين الدخول في ترتيبات المشاريع المشتركة وحجز المساحات وتقاسم الرمز مع شركات طيران أي من الطرفين، شريطة حيازة شركتي الطيران المعنيتين للتفويض المناسب وفائهما بالمتطلبات التي تطبق عادة على مثل هذه الترتيبات.</p> <p style="text-align: center;">أ) شركة طيران أو شركات طيران تابعة لأي من الطرفين.</p> <p style="text-align: center;">ب) شركة طيران أو شركات طيران تابعة لدولة ثالثة.</p> <p style="text-align: center;">ج) مقدم خدمة نقل سطحي تابع لأي بلد من البلدان. شريطة أن تكون كل شركات الطيران الداخلة في مثل هذه الترتيبات: (١) لديها التفويض المناسب (٢) تفي بالمتطلبات التي تطبق عادة على مثل هذه الترتيبات.</p> <p>٢- أن يوافق الطرفان على اتخاذ الإجراءات 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:</p> <p style="text-align: center;">أ) شفاهة وان أمكن تحريريا في وقت الحجز.</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة الخامسة والعشرون تقاسم الرمز والترتيبات التعاونية
<p>العبرة الواردة في الفقرة ب) "أية وثيقة أخرى تحل محل التذكرة مثل التأكيد التحريري" تتضمن التذاكر الالكترونية.</p> <p>يمكن أن تخدم متطلبات الإبداع 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.</p>	<p>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.</p> <p>ج) وشفهيا مرة أخرى، بمعرفة موظفي الخدمات الأرضية التابعين لشركة الطيران في جميع مراحل الرحلة.</p> <p>٣- شركات الطيران مطالبة بتقديم أي ترتيب تعاوني مقترح الى سلطات الطيران التابعة للطرفين للحصول على موافقتها قبل تقديم مقترحها بـ - يوما على الأقل].</p>
<p>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 المعنية التابعة للطرفين، يجب حذف الصيغة التي بين القوسين).</p> <p>تسمح الفقرة الفرعية ب) لشركات الطيران المعنية بحمل رموز شركات الطيران الأخرى.</p> <p>تسمح الجملة الأولى من الفقرة ٢ بتقاسم الرمز في القطاعات المحلية في اقليم 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 المعنية التابعة للطرف الآخر. وإذا سمح بذلك الامتناع فان الكثير من فرص تقاسم الرمز المحتملة التي تهدف الأحكام الى السماح بها يمكن أن يمنعها الطرف الآخر.</p>	<p>[الخيار ٢ من رقم ٢]</p> <p>النهج الانتقالي ونهج التحرير الكامل</p> <p>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:</p> <p>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].</p> <p>ب) النقل تحت رمز أية شركة (شركات) طيران أخرى إذا 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 الآخر.</p> <p>٢- تقتصر خدمات اقتسام الرمز التي تنطوي على النقل فيما بين نقاط لدى أحد الطرفين على الرحلات التي تقوم بتشغيلها شركة (شركات) طيران صرح 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 الآخر 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 الآخر 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 الآخر.</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة الخامسة والعشرون تقاسم الرمز والترتيبات التعاونية
<p>وتقر 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 ثالثة لا تخضع في الأحوال العادية الا لأحكام اتفاق جوي بين دولة الناقل الجوي القائم بالتشغيل والطرف الآخر.</p>	<p>٣- ولأغراض المادة __ (السعة) من الاتفاق، لا تفرض سلطات الطيران التابعة لأحد الطرفين قيودا على السعة التي تعرضها شركة أو شركات الطيران التي يعينها الطرف الآخر فيما يخص خدمات تقاسم الرمز.</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة السادسة والعشرون تأجير الطائرات
<p>تعريف أ) عبارة "تأجير بالطاقم" تعني تأجير طائرة بطاقمها. ب) عبارة "تأجير بدون طاقم" تعني تأجير طائرة بدون طاقمها.</p> <p>تتعلق هذه الفقرة بالطائرات المستأجرة على نفس الأساس فيما يخص السلامة والأمن الذي تستأجر عليه الطائرات الأخرى التي تشغيلها شركات الطيران المعينة بموجب الاتفاق. وهي توضح أن أي طرف يمكنه منع استخدام الطائرات المستأجرة التي لا تفي بالقواعد القياسية للسلامة والأمن. وفي تنفيذ فقرة من هذا النوع، تقتضي بعض الدول القيام مسبقا بإيداع ترتيبات الايجار المتعلقة بطرق جوية دولية للسماح باتخاذ اجراءات في الوقت المناسب اذا كانت السلطات يساورها القلق ازاء السلامة. وفي بعض الحالات، قد تستخدم الدول قوائم بشركات الطيران التي يجوز استئجار الطائرات منها، و/أو قوائم بشركات الطيران التي لا يجوز استئجارها منها، وذلك، مثلا، على أساس تقارير تنسيق مراقبة السلامة الجوية الصادرة عن الايكاو أو سجلات الفحوص بساحة وقوف الطائرات.</p> <p>ولتلبية الشواغل المتعلقة بالسلامة فيما يتصل باستخدام الطائرات المستأجرة في بعض الحالات، يمكن أن تستخدم الدول في جميع المراحل الثلاث الاتفاقيات 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 ببيرمه 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>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</p>	<p>١* - يجوز لأي من الطرفين أن يمنع استخدام الطائرات المستأجرة لخدمات تتم بموجب هذا الاتفاق لا تمتثل للمادة - (السلامة) والمادة - (الأمن).</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة السادسة والعشرون تأجير الطائرات
<p>كانت الشواغل الأمنية المتعلقة بالطائرات المؤجرة قد عولجت من خلال استخدام إرشادات وإجراءات الإيكو القائمة التي توضح المسؤولية عن استمرار الصلاحية للطيران وكفاية القواعد القياسية الخاصة بالتشغيل والصيانة فيما يتصل بتلك الطائرات المستأجرة آخذة بعين الاعتبار قواعد الإيكو القياسية وأساليب عملها الموصى بها والإرشادات من قبيل 'دليل إجراءات عمليات التشغيل والتفتيش والاجازة والاستطلاع المستمر' (الوثيقة 8335 Doc)، و'دليل الصلاحية للطيران' (الوثيقة 9760 Doc)، و'إرشادات تنفيذ المادة ٨٣ مكررا من اتفاقية الطيران المدني الدولي' (الكتاب 295 Circular).</p> <p>تضع هذه الفقرات شروطا لاستخدام الطائرات المستأجرة، وهي تهدف لضمان ألا تمارس الحقوق الممنوحة في الاتفاق وألا تنتفع بها سوى شركات الطيران المعنية للطرفين المتعاقدين. ومن الناحية الاجرائية، تطلب عموما موافقة مسبقة من سلطات الطيران لاستخدام طائرات مستأجرة الا في الحالات المحددة في الفقرة ٥.</p>	<p style="text-align: center;">النهج التقليدي</p> <p>٢- مع مراعاة الفقرة ١ أعلاه، يجوز أن تستخدم شركات الطيران المعنية لكل من الطرفين الطائرات المستأجرة من شركات طيران أخرى لتشغيل الخطوط الجوية المنفق عليها بمقتضى هذا الاتفاق، شريطة أن تفي الترتيبات الموضوعية للاستئجار بالشروط التالية:</p> <p>(أ) أن تكون هذه الترتيبات غير مساوية للسماح لشركة طيران مؤجرة من دولة أخرى بالحصول على حقوق نقل لا تتاح بخلاف ذلك لتلك الشركة.</p> <p>(ب) ألا تكون المنفعة المالية التي تحصل عليها شركة الطيران المؤجرة متصلة بالنجاح المالي لعلميات شركة الطيران المستأجرة.</p> <p>(ج) ألا تكون الخطوط الجوية المنفق عليها التي تشغلها شركة الطيران المستأجرة عند استخدام الطائرات المستأجرة مربوطة بحيث توفر خطوطا جوية مباشرة عن طريق نفس الطائرات من أو الى الخطوط الجوية التي تشغلها شركة الطيران المؤجرة على طريقها الجوي أو طرقها الجوية.</p> <p>٣- ستخضع ترتيبات الاستئجار المقترحة لموافقة سلطات الطيران لكل من الطرفين المتعاقدين. ويجب على شركة الطيران المعنية التي تعترم استخدام الطائرات المستأجرة أن تعطي سلطات الطيران لكل من الطرفين المتعاقدين أكثر اشعار مبكر ممكن بالشروط المقترحة لمثل هذه الترتيبات.</p> <p>٤- ومع ذلك، يجب ألا تمتنع سلطات الطيران عن الموافقة على الترتيبات التي تقوم بمقتضاها شركة أو شركات الطيران المعنية لأي من الطرفين المتعاقدين باستئجار طائرات لأسباب الطوارئ، شريطة ألا تتجاوز فترة مثل هذه الترتيبات [٩٠] يوما وأن يتم اخطار سلطات الطيران بشروط مثل هذه الترتيبات بما في ذلك طبيعة الطوارئ.</p> <p>٥- ليس في ما تقدم ما يحول دون قيام شركة طيران معينة باستئجار طائرات من شركة أو شركات الطيران المعنية الأخرى لأي من الطرفين المتعاقدين أو من مصدر غير شركات الطيران لا يسيطر على (ولا تسيطر عليه ولا يخضع لسيطرة مشتركة مع) شركة طيران أخرى. وفي مثل هذه الحالات يكفي مجرد اشعار من شركة الطيران المعنية لسلطات الطيران في الطرف المتعاقد الآخر.</p> <p style="text-align: center;">النهج الانتقالي</p> <p>يتاح في اطار هذا النهج خياران للاختيار منهما، ويتمثل الاختلاف الرئيسي في معاملة الطائرات المستأجرة بطواقمها من دول ثالثة.</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة السادسة والعشرون تأجير الطائرات
<p>يسمح عالميا تقريبا بعقود استئجار الطائرات بدون طواقمها من مالكيها غير شركات الطيران، التي تسمى أحيانا عقود الإيجار "المالية"، وهي لا تكون عموما موضوعا لاتفاقات الخطوط الجوية. غير أن بعض الدول أدرجت إشارة صريحة الى مثل هذه العقود في اتفاقاتها للخطوط الجوية. وتقدم في اطار كل نهج إيبين قوسين مربعين] صيغ اختيارية.</p> <p>قد تقوم بعض الدول، عن طريق قانون وطني أو سياسة وطنية أو نظام وطني أو الموافقة المتبادلة بين سلطات الطيران المعنية، بالترخيص مقدما بنوع أو أكثر من أنواع عقود تأجير الطائرات، مثل عقود استئجار الطائرات بدون طواقمها من أي شركة طيران أو استئجار الطائرات بطواقمها فيما بين شركات الطيران لدى نفس الطرف أو استئجار الطائرات بطواقمها من شركات الطيران لدى الطرف الآخر أو استئجار الطائرات بطواقمها من شركات الطيران لدى دول ثالثة، وبخضوع ذلك في جميع الحالات لانفاذ الأحكام الثنائية والوطنية والإقليمية القابلة للتطبيق بشأن السلامة والأمن.</p> <p>في بعض الحالات، قد تمنع الدولة تشغيل الخطوط الجوية من جانب شركة طيران يتكون معظم أو كل أسطولها من طائرات مستأجرة بطواقمها من طرف ثالث.</p> <p>[الخيار ١ من رقم ٢]</p> <p>٢- مع مراعاة الفقرة ١ أعلاه، يجوز لشركات الطيران المعينة لكل من الطرفين أن توفر خطوطا جوية بمقتضى هذا الاتفاق عن طريق ما يلي:</p> <p>(أ) استخدام طائرات مستأجرة بدون طواقمها من أي [شركة بما في ذلك] شركات الطيران.</p> <p>(ب) استخدام طائرات مستأجرة بطواقمها من شركات طيران أخرى لدى نفس الطرف.</p> <p>(ج) استخدام طائرات مستأجرة بطواقمها من شركات طيران الطرف الآخر.</p> <p>(د) استخدام طائرات مستأجرة بطواقمها من شركات طيران دول ثالثة.</p> <p>شريطة أن تكون جميع شركات الطيران المشاركة في الترتيبات المذكورة في (ب) و(ج) و(د) أعلاه حاصلة على الترخيص اللازم ووافية بالمتطلبات التي تطبق عادة على تلك الترتيبات.</p> <p>في حالة الوضعين (ب) و(ج)، يتيح هذا الخيار مثل هذا الاستخدام باخضاعه لمتطلبات كل من السلامة والأمن وكذلك اشتراط أن يكون المؤجر والمستأجر حاصلين على الترخيص الضروري بالتشغيل. وعلى الرغم من أن كل من المؤجر والمستأجر يكونان عادة حاصلين على الترخيص الضروري للتشغيل في مثل هذه الأوضاع، يرد ذكرهما على حدة هنا لشمول وضع ممكن قد لا تسمح فيه متطلبات السلامة لدولة المستأجر بأي عقود استئجار لطائرات بطواقمها من شركات طيران دول أخرى (الولايات المتحدة مثلا).</p> <p>أما بالنسبة للوضع (د) [استئجار الطائرات بطواقمها من شركات طيران دولة ثالثة]، يتيح هذا الخيار مثل هذا الاستخدام باخضاعه لشرط سلطة أوسع لا يشمل منح أي حقوق اقتصادية ضرورية الى شركات الطيران في ترتيب الإيجار فحسب، بل أيضا أي موافقات وطنية أو إقليمية مطلوبة. ويراعي هذا الوضع الذي قد تتطلب فيه الدول ترخيصا محددًا لبعض العمليات بالطائرات المستأجرة.</p>	

ملاحظات تفسيرية	المادة السادسة والعشرون تأجير الطائرات
<p>يتيح هذا الخيار استخدام طائرات مستأجرة في الأوضاع الثلاثة الأولى مع مراعاة متطلبات السلامة والأمن فقط. وفي حالة الوضع (د)، وخلافا للخيار الأول، يتيح هذا الخيار الثاني مثل هذا الاستخدام بشرط أكثر تحديدا وتقييدا، أي أن الترتيب لن ينجم عنه ممارسة شركة الطيران المؤجرة التي تقدم الطائرات وطواقمها لحقوق نقل لا تملكها.</p> <p>تشتمل الفقرة ٣ من هذا الخيار الثاني استثناء من شرط حقوق النقل الوارد في الفقرة (د٢) لمعالجة الحالات الطارئة غير المتوقعة مثل تلك التي يجب فيها الاستعاضة عن طائرة بطائرة بطاقمها بصفة عاجلة لفترة محدودة، مثل تشغيل رحلة جوية أو عدة رحلات جوية عندما تصاب الطائرة الأصلية بعطل ميكانيكي على نحو غير متوقع ولا يمكن تشغيلها كخط جوي منتظم.</p> <p>يتيح هذا النهج استخدام طائرات مستأجرة من جميع الأنواع طالما كانت مثل هذه الطائرات تفي بمتطلبات السلامة والأمن القابلة للتطبيق.</p>	<p>[الخيار ٢ من رقم ٢]</p> <p>٢- مع مراعاة الفقرة ١ أعلاه، يجوز لشركات الطيران المعينة لكل من الطرفين أن توفر خطوطا جوية بمقتضى هذا الاتفاق عن طريق ما يلي:</p> <p>(أ) استخدام طائرات مستأجرة بدون طواقمها من أي [شركة بما في ذلك] شركات للطيران.</p> <p>(ب) استخدام طائرات مستأجرة بطواقمها من شركات طيران أخرى لدى نفس الطرف.</p> <p>(ج) استخدام طائرات مستأجرة بطواقمها من شركات طيران الطرف الأخر.</p> <p>(د) استخدام طائرات مستأجرة بطواقمها من شركات طيران دول ثالثة، شريطة القيام بذلك فقط بمقتضى ترتيبات غير مساوية للسماح لشركة طيران مؤجرة بالحصول على حقوق نقل لا تتاح بخلاف ذلك لتلك الشركة.</p> <p>٣- على الرغم من الفقرة (د٢) أعلاه، يجوز لشركات الطيران المعينة لكل من الطرفين أن توفر خطوطا جوية بمقتضى هذا الاتفاق عن طريق استخدام طائرات مستأجرة بطواقمها لأجل قصير بصفة مؤقتة من شركات طيران دول ثالثة.</p> <p style="text-align: center;">التحرير الكامل</p> <p>٢- مع مراعاة الفقرة ١، يجوز لشركات الطيران المعينة لكل من الطرفين تشغيل خطوط جوية بمقتضى هذا الاتفاق عن طريق استخدام طائرات مستأجرة تفي بمتطلبات السلامة والأمن القابلة للتطبيق.</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة السابعة والعشرون خطوط النقل متعددة الوسائط
<p>في النهج التقليدي شكل ايداع تعريفات النقل متعدد الوسائط للركاب والبضائع والموافقة على تلك التعريفات (مثلا النقل الجوي/بالسكك الحديدية أو النقل الجوي/بالشاحنات) اقرارا بهذا الشكل من أشكال النقل متعدد الوسائط.</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 الوسائط (شريطة ألا يكون غائبا عن ذهن القائم بالشحن الحقائق المتعلقة بذلك النقل).</p> <p>ان ادراج الركاب وعبارة "دونما قيود" هما الفارق الرئيسي بين المرحلة الانتقالية ومرحلة التحرير الكامل.</p>	<p style="text-align: center;">النهج التقليدي</p> <p>قد تستخدم كل شركة طيران معينة النقل متعدد الوسائط في حالة موافقة سلطات الطيران التابعة للطرفين.</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 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>

ملاحظات تفسيرية	المادة السابعة والعشرون خطوط النقل متعددة الوسائط
<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 الوسائط. 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 بالتحريم.</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 الى 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 الوسائط بسعر موحد يجمع بين النقل الجوي والنقل السطحي، شريطة ألا يكون غائبا عن ذهن القائمين بالشحن الحقائق المتعلقة بذلك النقل.</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة الثامنة والعشرون نظم الحجز الآلي
<p>تشير بعض الأحكام الى "شركات الطيران المعنية" 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 المعنية 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 والهيئة العربية للطيران المدني أو القواعد التنظيمية الوطنية. والإشارة 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>[الخيار ١ من رقم ٣]</p> <p>يطبق كل طرف قواعد السلوك الصادرة عن الايكاو لتنظيم وتشغيل نظم الحجز الآلي داخل أراضيه.</p> <p>[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 تنطبق وتتعلق بنظم الحجز الآلي.</p> <p>[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 اطلاق الجمهور حول خدماتها بصورة عادلة ومحايدة 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 الفاعلة على المنافسة على هؤلاء الوكلاء أساساً لفرص المنافسة الخاصة بشركة الطيران.</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة الثامنة والعشرون نظم الحجز الآلي
	ب) ومن الضروري أيضا 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.

ملاحظات تفسيرية	المادة التاسعة والعشرون منع التدخين
هذه المادة تلزم كلا من الطرفين بحظر التدخين في جميع رحلات الركاب التي تشغلها شركات الطيران بين الطرفين، وبتأخذ اجراءات معقولة لفرض هذا الحظر. ومن شأن الحاجة الى هذا النص أن تقل شدتها مع الانتشار عالمي النطاق لممارسة حظر التدخين خلال الرحلات.	١- يقوم كل من الطرفين بالحظر للتدخين أو بجعل شركات الطيران تحظر التدخين على جميع الرحلات التي تنقل ركابا 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. 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.

ملاحظات تفسيرية	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.	يويد الطرفان ضرورة حماية البيئة بالنهوض بالتنمية 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 السادس عشر وسياسة وارشادات الايكاو القائمة بشأن حماية البيئة.

ملاحظات تفسيرية	المادة الحادية والثلاثون الاحصاءات
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.	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">النهج التقليدي</div> <p>توفر سلطات الطيران التابعة لكل طرف [أو تجعل شركة أو شركات الطيران المعنية التابعة لها توفر] لسلطات الطيران لدى الطرف الآخر، [إذا 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>

ملاحظات تفسيرية	المادة الحادية والثلاثون الإحصاءات
<p>ويجوز تطبيق هذا البديل أيضا على ترتيبات طريقة التحديد المسبق أو طريقة برمودا الأولى وهو أكثر بساطة ولا يحدد غرض تقديم الإحصائيات. وعلى ذلك فإنه نهج يمكن استخدامه في اتفاقات أكثر تحررا حيث لا ترتبط الحاجة الى الإحصاءات 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 افتراسي (انظر المادة ١٧ - التسعير (التعريفات)، اعتراض الطرفين، الفقرة ٢، البديل الثاني).</p> <p>ولا تقتضي اتفاقات "الأجواء المفتوحة" في الأحوال العادية ايداع أية إحصاءات.</p>	<p style="text-align: center;">النهج الانتقالي</p> <p>تزود سلطات الطيران لكلا الطرفين بعضها البعض، اذا طلب ذلك، بإحصاءات دورية أو غير ذلك من المعلومات المشابهة المرتبطة بالحركة المنقولة على الخطوط المتفق عليها.</p> <p style="text-align: center;">التحرير الكامل</p>

ملاحظات تفسيرية	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>	<p style="text-align: center;">النهج التقليدي</p> <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>

ملاحظات تفسيرية	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، وأيضا السعة والتعريفات، بالاضافة الى تعديل الاتفاق، خاضعة لعمليات تشاور محددة ومنفصلة تتعلق بالغرض والأطر الزمنية والطرق المعمول بها (مثل تبادل الوثائق).</p> <p>ويستند النص الخاص بعملية التشاور الى صيغة موحدة نسبيا بالرغم من وجود عدد من النهج المختلفة في الصياغة فيما يتصل بغرض التشاور، وصيغته وشكل الطلب.</p>	

ملاحظات تفسيرية	المادة الثالثة والثلاثون المشاورات
<p>وفي هذا النهج، يمكن أن تأخذ عملية التشاور صورة اجراء عادي مع وجود بديل لرفع مستوى المشاورات الى مستويات حكومية أرفع.</p> <p>وفي هذا النهج، يمكن أن تتطرق عملية التشاور من خلال طلب من أي من الطرفين بمعالجة موضوع محدد. ويحتمل بدرجة أكبر استخدام صيغة "الطلب" بدلا من صيغة "من وقت لآخر" في الاتفاقات التحريرية أو اتفاقات "الأجواء المفتوحة" التي تكون فيها الحاجة الى التشاور المنتظم أقل الحاحا.</p> <p>وترد الصيغة الموجودة بين القوسين في الفقرة ٢ في الاتفاقات الأحدث وتأخذ بعين الاعتبار وسائل الاتصال الحديثة والتي تقلل من الحاجة الى عقد اجتماعات بين العاملين لدى الطرفين.</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" وصولا الى المستوى الوزاري، اذا وجدت ضرورة في ذلك، للنهوض بعملية اجراء المشاورات.</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 اما باجراء المناقشات أو بالمراسلة] في غضون ٦٠ [٣٠] يوما من تاريخ تسلم الطرف الآخر لطلب [مكتوب أو شفهي] الا اذا اتفق الطرفان على خلاف ذلك.</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة الرابعة والثلاثون تسوية المنازعات
<p>على المستوى الثنائي، تعتبر الخطوة الأولية الأكثر نجاحا في جميع النهج الأساسية حيال تسوية المنازعات هي اجراء المشاورات و/أو المفاوضات. واذا 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 style="text-align: center;">النهج التقليدي</p> <p style="text-align: center;">القنوات الدبلوماسية</p> <p style="text-align: center;">[انظر الى البديل الوارد أدناه وهو نهج "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>

ملاحظات تفسيرية	المادة الرابعة والثلاثون تسوية المنازعات
<p>ملاحظات تفسيرية</p> <p>إذا فشلت عملية المشاورات في التوصل إلى اتفاق أو إذا فشل الطرفان في التوصل إلى تسوية للنزاع يعتمد عندئذ هذا النهج على تسوية المنازعات من خلال التحكيم ولم يتم اللجوء في الواقع إلى عملية التحكيم في الاتفاقات الثنائية المتعلقة بالخطوط الجوية إلا نادراً لأسباب من ضمنها ما يترتب على تلك العملية من تكاليف ووقت، وأيضاً لأن معظم المنازعات لا تتجاوز مرحلة التفاوض.</p> <p>ينتظر أن تقتضي عملية التحكيم إقامة محكمة تحكيم من ثلاثة محكمين.</p> <p>ويترك هذا البديل للمحكمة صلاحية وضع الإجراءات الخاصة بها.</p> <p>هناك نهج مختلفة يحتمل انتهاجها في تنفيذ قرار المحكمة. ومحكمة التحكيم قد تعقد مؤتمراً بشأن المسائل التي يتعين البت فيها، وقد تتلقى شهادة مكتوبة أو شفوية من الطرفين، أو تضع الجدول الزمني للتوصل إلى قرار، أو تصدر تفسيرات لذلك القرار. وتكفي الأغلبية في هيئة المحكمة لإصدار قرار.</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>التحكيم</p> <p>[انظر إلى 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/التسعين)]، يسعى الطرفان في المقام الأول إلى فض النزاع من خلال اجراء المشاورات والمفاوضات.</p> <p>٢- إذا لم يتوصل الطرفان إلى تسوية من خلال المشاورات، يجوز أن يعرض النزاع بناء على طلب أي طرف من الطرفين، على التحكيم وفقاً للإجراءات الواردة أدناه.</p> <p>٣- ويكون التحكيم بواسطة محكمة من ثلاثة محكمين يقوم كل طرف بترشيح واحد منهم، والثالث يتم الاتفاق عليه من جهة المحكمين اللذين يتم اختيارهما على هذا النحو شريطة ألا يكون مثل هذا الحكم الثالث مواطناً من دولة أي من الطرفين. ويقوم كل طرف بتعيين حكم بغضون ستين (٦٠) يوماً من تاريخ تسلم أي طرف من الطرف الآخر مذكرة دبلوماسية تطلب التحكيم في النزاع، ويتم الاتفاق على الثالث في غضون ستين (٦٠) يوماً أخرى. وإذا لم يعين أي من الطرفين الحكم الخاص به خلال فترة ستين (٦٠) يوماً أو إذا لم يتم الاتفاق على تعيين الحكم الثالث خلال المدة المشار إليها، يجوز أن يطلب أي من الطرفين من رئيس مجلس الإيكو تعيين حكم أو حكمين. 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 الإجراءات الخاصة بها.</p> <p>[الفقرة الخامسة، الخيار ١ من الرقم ٢]</p> <p>٥- يقوم كل طرف [بالقدر الذي يتسق مع قانونه الوطني] بالتنفيذ الكامل لأي قرار أو حكم تصدره المحكمة.</p> <p>[الفقرة الخامسة، الخيار ٢ من الرقم ٢]</p> <p>٥- يكون قرار المحكمة ملزماً للطرفين.</p> <p>[الفقرة ٦، الخيار ١ من رقم ٢]</p> <p>٦- يتقاسم الطرفان على نحو متساوٍ مصاريف المحكمة.</p> <p>[الفقرة ٦، الخيار ٢ من رقم ٢]</p> <p>٦- يتحمل كل طرف تكاليف الحكم الذي قام بتعيينه. ويتقاسم الطرفان التكاليف الأخرى للمحكمة بالتساوي، بما في ذلك أية نفقات يتحملها رئيس مجلس الإيكو في تنفيذ الإجراءات الواردة في الفقرة ٣ من هذه المادة.</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة الرابعة والثلاثون تسوية المنازعات
<p>إذا لم تؤد عملية التفاوض 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>تقضي عملية التحكيم بإقامة محكمة تحكيم من ثلاثة محكمين.</p> <p>يترك هذا البديل للمحكمة صلاحية وضع الإجراءات الخاصة بها، بما في ذلك عملية تعيين المحكمين خلال أطر زمنية يجري اتباعها.</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>[انظر إما إلى "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 ٢ (المنافسة العادلة)، والمادة ٣ (السلامة)، والمادة ٤ (التعريفات/التسعير)]، يسعى الطرفان في المقام الأول إلى فض النزاع من خلال إجراء 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 للإجراءات الواردة أدناه.</p> <p>٣- ويكون التحكيم بواسطة محكمة من ثلاثة محكمين يقوم كل من الطرفين بترشيح واحد منهم، والثالث يتم الاتفاق عليه من جهة المحكمين اللذين يتم اختيارهما على هذا النحو شريطة ألا يكون مثل هذا الحكم الثالث مواطناً من دولة أي من الطرفين. ويقوم كل طرف بتعيين حكم بغضون ستين (٦٠) يوماً من تاريخ تسلّم أي طرف من الطرف الآخر مذكرة دبلوماسية تطلب التحكيم في النزاع، ويتم الاتفاق على الثالث في غضون ستين (٦٠) يوماً أخرى. وإذا لم يعين أي من الطرفين الحكم الخاص به خلال فترة ستين (٦٠) يوماً أو إذا لم يتم الاتفاق على تعيين الحكم الثالث خلال المدة المشار إليها، يجوز أن يطلب أي من الطرفين من رئيس مجلس الأيكاو 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 وفقاً لهذا الاتفاق كما تتولى تحديد إجراءاتها الخاصة بها. وبناء على توجيه المحكمة أو على طلب أي من الطرفين يتم عقد مؤتمر لتحديد القضايا المحددة التي يتم التحكيم فيها والإجراءات المحددة التي تتبع في مدة أقصاها خمسة عشر (١٥) يوماً من تكوين كامل هيئة المحكمة.</p> <p>٥- فيما عدا ما يتفق عليه الطرفان أو تحدده المحكمة، يرفع كل طرف مذكرة في غضون فترة خمسة وأربعين (٤٥) يوماً من تكوين كامل هيئة المحكمة. ويكون الرد مستحقاً بعض مضي فترة ستين (٦٠) يوماً من تقديم المذكرة. وتعد المحكمة اجتماعاً بناء على طلب أي من الطرفين أو بناء على سلطاتها التقديرية خلال خمسة عشر (١٥) يوماً من حلول موعد تلقي الردود.</p> <p>٦- تحاول المحكمة اتخاذ قرار كتابي في غضون ثلاثين (٣٠) يوماً من الانتهاء من جلسات الاستماع أو، إذا لم يكن عقد جلسة الاستماع قد تم فيعد حلول تاريخ تقديم الردين. وتكون الغلبة للقرار الصادر عن أغلبية أعضاء المحكمة.</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة الرابعة والثلاثون تسوية المنازعات
<p>يعالج هذا البديل الذي أعدته الايكاو المنازعات التجارية من قبيل ما يخص التسعير والسعة وغير ذلك من الممارسات التنافسية التي تنشأ في بيئة تحريرية. ويمكن أن يستخدم ذلك البديل أيضا لتناول المنازعات بخلاف الممارسات غير العادلة، مثل المنازعات التي تتصل في التوصل الى 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 واجباي وفعال من حيث التكلفة.</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>انظر اما الى "القنوات الدبلوماسية" أو في النهج الأول "التحكيم" الوارد أعلاه</p> <p>[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>[الفقرة ٨، الخيار ٢ من رقم ٢]</p> <p>٨- يكون قرار المحكمة ملزما للطرفين.</p> <p>[الفقرة ٩، الخيار ١ من رقم ٢]</p> <p>٩- يتقاسم الطرفان على نحو متساو نفقات المحكمة.</p> <p>[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 الإيكاو في تنفيذ الاجراءات الواردة في الفقرة ٤ من هذه المادة.</p> <p>١٠- ما دام أي 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 المعنية المخالفة.</p> <p style="text-align: center;">النهج الانتقالي والتحرير الكامل</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>

ملاحظات تفسيرية	المادة الرابعة والثلاثون تسوية المنازعات
<p>قد تؤدي عملية التشاور العادية الى 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 اضاءة للوقت من التحكيم للتوصل من خلال فريق للخبراء الى حل من خلال الوساطة وتقصي الحقائق أو التوصل الى قرار باستعمال خدمات خبير أو خبراء في موضوع النزاع. والهدف الأساسي هو تمكين الطرفين من استعادة بيئة تنافسية صحية الى سوق شركات الطيران بأسرع ما يمكن.</p> <p>كما تتضمن اتفاقات "الأجواء المفتوحة" اجراءا مماثلا لاحالة المنازعات "بغية اتخاذ قرار الى شخص أو هيئة".</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>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 الى الوضع الذي كان قائما فيما سبق.</p>	<p>٣- يتفق الطرفان مسبقا على صلاحيات الوسيط أو فريق الخبراء، والمبادئ التوجيهية أو المعايير وشروط التوصل الى 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 الى اجراءات بسيطة وسريعة وتستجيب للحالة.</p>
<p>ان الاطارين الزمنيين الهامين الموجودين في صلب الآلية هما فترة خمسة عشر (١٥) يوما لاختيار الخبراء الذين يشكلون الفريق وفترة ستين (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>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 ستين (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 ستين (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>٥- ينبغي اتمام الوساطة في غضون ستين (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 ستين (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 وليكونا ملتزمين بأي قرار أو حكم صادر عن الوسيط أو فريق الخبراء، ما لم يتفقا على خلاف ذلك. واذا ما اتفق الطرفان مقدما على طلب حكم على الوقائع فقط، فيتعين عليهما استخدام هذه الوقائع في فض النزاع.</p>	<p>٦- يتعاون الطرفان بحسن نية لتحقيق التقدم في الوساطة وليكونا ملتزمين بأي قرار أو حكم صادر عن الوسيط أو فريق الخبراء، ما لم يتفقا على خلاف ذلك. 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 بدنها وتقسّم بالتساوي ولكن مع امكانية اعادة التقسيم بموجب القرار النهائي.</p>	<p>٧- يتم تقدير تكاليف هذه الآلية عند بدنها 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 __، أو انتهاء العملية بموجبها.</p>	<p>٨- لا تمس الآلية الاستخدام المستمر لعملية التشاور، أو استخدام التحكيم فيما بعد بموجب المادة __، أو انتهاء العملية بموجبها.</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة الرابعة والثلاثون 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>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 للجراءات الواردة أدناه.</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة الخامسة والثلاثون التعديلات
<p>يمكن أن يأخذ بند التعديل أو التكييف في اتفاق أشكالاً متعددة، وينشأ التعدد نظرا لاختلاف المعالجة لاتفاقات الخطوط الجوية (سواء معاهدة أو اتفاق تنفيذي) واختلاف الاجراءات الدستورية التي تطبق على اعتماد مثل هذه الاتفاقات وتعديلاتها، وأحيانا 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 نهجا أكثر تفصيلا، اذ يتضمن اطارا زمنيا مدته ستون (٦٠) يوما لبدء المشاورات، وتتيح الصياغة الاختيارية في نهاية الفقرة الأولى لعملية التشاور أن تتم بالمكاتب.</p> <p>أما فيما يتعلق بتاريخ السريان، تختلف الممارسات اختلافا كبيرا وان كان أكثر النهج شيوعا 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 نهجا 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) يوما من تسلم 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>

ملاحظات تفسيرية	المادة السادسة والثلاثون الاتفاقات متعددة الأطراف
<p>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 ترقيا لاحتراز 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 الإقليمية أو متعددة الأطراف الأكثر محدودية.</p> <p>من المنظور الثنائي هناك على الأقل خياران لكي يراعى أن طرفي الاتفاق الثنائي لهما في وقت لاحق أن يصبحا 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>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>يسمح هذا البديل للطرفين بأن يقررا بعد اجراء المشاورات، ما اذا كان الاتفاق الثنائي يجب تنقيحه ليراعي الاتفاق متعدد الأطراف.</p>	<p>[الخيار ١ من رقم ٢]</p> <p>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>[الخيار ٢ من رقم ٢]</p> <p>إذا أصبح الطرفان من بين أطراف اتفاق متعدد الأطراف يتناول مسائل يشملها هذا الاتفاق، يتعين عليهما التشاور ليقررا ما اذا كان هذا الاتفاق ينبغي تنقيحه لكي يراعى الاتفاق متعدد الأطراف.</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة السابعة والثلاثون الغاء الاتفاق
<p>الى حد ما يعتبر بند الالغاء أو السحب (ويطلق على ذلك البند أيضا بند الاتفاقية) بنودا 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 لاطار الالغاء - وفي هذه الحالة يعتبر أنه تم استلام الاخطار بعد أربعة عشر (١٤) يوما من استلام الايكاو للاخطار. وتتطلب بنود الالغاء عادة اخطارا مدته اثنان 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 تسلم الاخطار) فوراً 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>

ملاحظات تفسيرية	المادة الثامنة والثلاثون التسجيل لدى الايكاو
<p>تلتزم المادتان ٨١ و ٨٣ من اتفاقية شيكاغو الدول بتسجيل اتفاقات الطيران الخاصة بها ويضفي البند الوارد أنفا صيغته 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</p>	

ملاحظات تفسيرية	المادة الثامنة والثلاثون التسجيل لدى الايكاو
<p>اقتضاء التسجيل لدى التوقيع (الخيار ١) أو السريان (الخيار ٢)، باسم الطرف المسؤول عن تسجيل الاتفاق ويهدف ذلك البند الى التشجيع على تحقيق مزيد من الامتثال لمقتضيات التسجيل</p>	<p>[الخيار ١ من رقم ٢]</p> <p>يسجل هذا الاتفاق وأي تعديلات لدى منظمة الطيران المدني الدولي حال توقيعه وذلك بواسطة (اسم الطرف القائم بالتسجيل).</p> <p>[الخيار ٢ من رقم ٢]</p> <p>يسجل هذا الاتفاق وأي تعديلات لدى منظمة الطيران المدني الدولي حال سريانه وذلك بواسطة (اسم الطرف القائم بالتسجيل).</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة التاسعة والثلاثون سريان الاتفاق
<p>يتضمن النهجان الأساسيان حيال النص المتعلق بسريان الاتفاق والواردان أنفاً، 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 الاجراءات الرسمية وهناك صيغتان يتضمنا البديل الأول. وسوف تعتمد الخيارات المتعلقة بصياغة هذا البند الأخير على الاجراءات الوطنية لسريان اتفاقات الخدمات الجوية بالنسبة للطرفين.</p>	<p>[الخيار ١ من رقم ٢]</p> <p>يسري هذا ا لاتفاق [يطبق بصفة مؤقتة من تاريخ توقيعه] [بعد مدة ثلاثين (٣٠) يوماً 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>[الخيار ٢ من رقم ٢]</p> <p>يسري هذا الاتفاق من تاريخ التوقيع عليه.</p>

ملاحظات تفسيرية	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>القسم ١</p> <p>يحق لشركات طيران كل من الطرفين المعنية 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 المعنية التابعة للطرف (أ) بتشغيل الرحلات فيها:</p> <p>من (أسماء المدن) لدى الطرف (أ) عبر (النقاط الوسيطة) الى (أسماء المدن) لدى الطرف (ب) وما وراء ذلك (النقاط التي وراء ذلك).</p>

ملاحظات تفسيرية	المرفق ١ جداول الطرق
<p>يقوم هذا النهج بتوسيع الاختيار للنقل الجوي الدولي الى 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 تضيق 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>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>ب- الطرق التي ينتظر أن تقوم بالتشغيل فيها شركة (أو شركات) الطيران المعنية التابعة للطرف (ب):</p> <p>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</p> <p style="text-align: center;">[الخيار ١ من رقم ٣]</p> <p>أ- الطرق التي ينتظر أن تقوم بالتشغيل فيها شركة (أو شركات) الطيران المعنية التابعة للطرف (أ):</p> <p>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 المعنية التابعة للطرف (ب):</p> <p>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;">النهج الانتقالي</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 المعنية 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>ب- الطرق التي ينتظر أن تقوم بالتشغيل فيها شركة (أو شركات) الطيران المعنية التابعة للطرف (ب):</p> <p>١- من النقاط التي تقع داخل حدود الطرف (ب) عبر الطرف (ب) والنقاط الوسيطة المتجهة إلى أية نقطة أو نقاط لدى الطرف (أ) أو وراء إقليمه.</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 المعنية التابعة للطرف (أ):</p> <p>من النقاط التي تنتج من إقليم الطرف (ب) واليه مع نقل داخلي محدود بواسطة الشركات الأجنبية.</p> <p>ب- الطرق التي ينتظر أن تشغيلها شركة (أو شركات) الطيران المعنية التابعة للطرف (ب):</p> <p>من النقاط التي تنتج من إقليم الطرف (أ) واليه مع نقل داخلي محدود بواسطة شركات أجنبية.</p>

ملاحظات تفسيرية	المرفق ١ جداول الطرق
<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>برغم المادة المعنونة _ (تغيير معايير الطائرة) في هذا الاتفاق، يسمح لشركات الطيران بنقل الحركة الجوية فيما بين الطائرات المشتركة في عمليات تقاسم الرمز دون أية قيود.</p>	<p style="text-align: center;">التحرير الكامل</p> <p style="text-align: center;">[الخيار ١ من رقم ٢]</p> <p>أ- الطرق التي ينتظر أن تقوم بالتشغيل فيها شركة (أو شركات) الطيران المعينة التابعة للطرف (أ): 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). 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 جميعا 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> <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;">[الخيار ٢ من رقم ٢]</p> <p>١- يحق لشركات الطيران المعينة لكل من الطرفين تشغيل خطوط جوية، سواء كان ذلك لنقل الركاب أو البضائع أو البريد أو نقل مجموعة مشتركة بين هذه الفئات، الى أو من أو داخل اقليم الطرف الآخر، بدون قيد من حيث الطريق الجوي أو السعة أو الوتيرة.</p> <p>٢- يحق لشركات الطيران المعينة الكل من الطرفين أن تمارس، بدون قيد، حقوق النقل على جميع الخطوط الجوية ومجموعات الخطوط الجوية.</p>

ملاحظات تفسيرية	المرفق ٢ العمليات غير المنتظمة وعمليات الاستئجار العارض
<p>يمكن تناول بند بشأن العمليات غير المنتظمة بطرق وسياقات مختلفة في الاتفاق. ويمكن معالجته أساساً 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 إلى تسيير "الخطوط الجوية الدولية" المنتظمة وغير المنتظمة. وبهذه الطريقة تقبل كل بنود الاتفاق التطبيق على الخطوط المنتظمة وغير المنتظمة.</p> <p>يمكن استعمال هذا النهج عندما يتوقع الطرفان إمكانية إجراء عمليات غير منتظمة وعندما يحتاجان إلى تحديد البنود المختلفة الخاصة بالفرص الإدارية والفرص التجارية التي من شأنها أن تنطبق على هذه العمليات، ولكنهما لا يرغبان في اتخاذ موقف حول ما إذا كان سيتم منح تفويض بموجب قوانينهما ونظمهما الوطنية. وهذا البند يوضح أن أحكام الاتفاق الرئيسي بخلاف الأحكام الموسوعة للخطوط الجوية المنتظمة سوف تنطبق على الخطوط الجوية غير المنتظمة. وكبدل لذلك، يمكن أن يضع ذلك البند قائمة بالمواد الواردة في الاتفاق الرئيسي والتي تنطبق على الخطوط غير المنتظمة مثل رسوم الانقاع والتعريفية الجمركية والسلامة والأمن الخ.</p>	<p>النهج التقليدي</p> <p>١- تنطبق بنود هذا الاتفاق باستثناء البنود التي تتناول حقوق النقل والسعة والتعريفات أيضاً على الرحلات غير المنتظمة التي يشغلها ناقل جوي تابع لأحد الطرفين من وإلى إقليم الطرف الآخر وعلى الناقل الجوي الذي يقوم بتشغيل تلك الرحلات.</p> <p>[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 بإجرائها.</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 إلى السوق ولكنه ينطوي على معالجة إيجابية للعمليات غير المنتظمة بصفة عامة أو الرحلات العارضة بتحديد أكثر. ويعكس هذا البند أيضاً واقع كون النسق 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>النهج التقليدي</p> <p>[الفقرة ٢، الخيار ٢ من رقم ٢]</p> <p>٢- ينظر كل طرف بعين العطف إلى طلبات تسيير [الرحلات غير المنتظمة] [الرحلات العارضة] فيما بين إقليمي الطرفين للركاب والبضائع وفقاً لقوانينه ونظمه.</p>
<p>ليس لهذا النهج أثر سلبي على الخطوط المنتظمة.</p> <p>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 Doc 9587). وترد ثلاث آليات من هذا النوع في النص: (١) السماح بإقامة خطوط ركاب غير منتظمة بين نقاط لا تخدمها خطوط منتظمة (ويشار إلى ذلك عادة باسم "الرحلات العارضة خارج الطريق") (٢) عدم السماح بخطوط ركاب غير منتظمة تؤثر سلباً</p>	<p>النهج الانتقالي</p> <p>[الخيار ١ من رقم ٣]</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، فإن تلك الرحلات يجب أن تتماشى مع تعريف "الرحلات المتضمنة في صفقة شاملة"</p>

ملاحظات تفسيرية	المرفق ٢ العمليات غير المنتظمة وعمليات الاستئجار العارض
<p>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 الخ بالإضافة إلى النقل الجوي) ولا ينظر إليها باعتبارها تهديدا للصالحية الاقتصادية للخطوط المنتظمة.</p>	<p>ويجب أن تنفذ على أساس رحلة للذهاب والعودة، مع سفر ووصول يتحددان سلفا.</p>
<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 فإن ذلك يفتح الخطوط غير المنتظمة في الأحوال العادية أمام الركاب والبضائع على السواء.</p>	<p>[الخيار ٢ من رقم ٣]</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 وفقا للحقوق الممنوحة للخطوط المنتظمة في هذا الاتفاق.</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 بتقبيد أكثر فيما يخص تلك الرحلات العارضة.</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>[الخيار ٣ من رقم ٣]</p>
<p>تحدد الفقرة الأولى التوصل إلى السوق بصورة واسعة النطاق لتلك العمليات بينما تنطبق الفقرة الثانية على القواعد الخاصة ببلد المنشأ.</p>	<p>١- يحق لشركات الطيران [المعينة] التابعة لأحد الطرفين [وفقا لشروط تعيينها والجدول الزمني للطرق بالملحق _] إقامة نقل جوي دولي غير منتظم إلى ومن أي نقطة أو نقاط في إقليم الطرف الآخر، بصورة مباشرة أو على سبيل التوقف على الطريق من أجل نقل في رحلة ذهاب وعودة أو في اتجاه واحد من أو إلى نقطة أو نقاط في إقليم 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 إقليم الطرف الآخر.</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>٢- تمثل كل شركة طيران [معينة] تقوم بنقل جوي بموجب هذا البند لقوانين ونظم وقواعد الطرف الذي تنشأ في إقليمه 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>
<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;">التحرير الكامل</p>

ملاحظات تفسيرية	المرفق ٢ العمليات غير المنتظمة وعمليات الاستئجار العارض
<p>يساوي النص بين الخطوط غير المنتظمة والخطوط المنتظمة فيما يتعلق بالحقوق ودخول السوق، 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 بالحرية 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>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 ثالثة 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 ثالثة. (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 لطلبات شركات الطيران التابعة للطرف الآخر لنقل الحركة التي لا يغطيها هذا المرفق على أساس المعاملة الودية ومبدأ المعاملة بالمثل.</p> <p>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 الالغاء واسترداد الأموال.</p>

ملاحظات تفسيرية	المرفق ٢ العمليات غير المنتظمة وعمليات الاستئجار العارض
	<p>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 بلد 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>

ملاحظات تفسيرية	المرفق ٣ خطوط الشحن الجوي
<p>لا تنص بعض الاتفاقات على بند محدد للعمليات التي تقتصر على الشحن نظرا الى أن حق تشغيل الخدمات المقصورة 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 إليها 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 المقصورة على الشحن.</p>	<p>النهج الانتقالي</p> <p>١- 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، مع مراعاة القوانين والأنظمة المحلية.</p> <p>(ج) أن تستخدم الطائرات المؤجرة شريطة أن تمتثل 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>٢- بالإضافة الى الحقوق الواردة في الفقرة ١ أعلاه، فإن كل شركة طيران معينة حينما تقوم بنقل يقتصر على شحن البضائع في خطوط منتظمة أو غير منتظمة لها أن تقدم هذه الخدمات من وإلى اقليم كل من الطرفين دون قيود تتعلق بالتواتر أو السعة أو الطريق أو نوع الطائرة أو منشأ أو مقصد البضائع.</p>

ملاحظات تفسيرية	المرفق ٣ خطوط الشحن الجوي
والمرفق الخاص بخطوط نقل البضائع جوا لا يحتمل 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.	التحرير الكامل

ملاحظات تفسيرية	المرفق ٤ الإجراءات الانتقالية
<p>المرفق توصية من الإيكاو تتناول مسألة المشاركة إضافة 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. والافسوف تعتبر اجراءات تفضيلية.</p> <p>في تطبيق بنود المرفق الثلاثة، يمكن جعل الفقرات الثلاث التالية من الملاحظات الايضاحية، باستثناء الأمثلة المقدمة، جزءا من المرفق.</p> <p>ينتظر استخدام البند الأول 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>سيكون البند الثاني مماثلا 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 لفترات محددة.</p> <p>سيستخدم البند الثالث 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 باعتراض الطرفين بحكم نظام بلد المنشأ التسعير حتى حلول تاريخ محدد.</p> <p>القائمة التالية مؤشر للموضوعات التي قد تغطيها الدول باعتبارها اجراءات انتقالية في المرفق وهي: عدد شركات الطيران المعنية 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. تشكل الصيغة الواردة في المرفق اطارا ينبغي أن يتفق الطرفان في نطاقه بشأن الشروط والصياغة. وتتضمن وثيقة الإيكاو Doc 9587 مواد بشأن المشاركة المحتملة والاجراءات التفضيلية.</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 المعنية من قبل الطرف (أ) (أو أي الطرفين)...</p> <p>٢- رغم أحكام المادة __ (أو المرفق __)، يجوز (بتعين على) شركة (شركات) الطيران المعنية من قبل الطرف (أ) (أو أي الطرفين)... وذلك على النحو التالي:</p> <p>(أ) من (التاريخ) وحتى (التاريخ)، ...</p> <p>(ب) ومن (التاريخ) وحتى (التاريخ)، ...</p> <p>٣- رغم أحكام المادة __ (أو المرفق __)، تسود الأحكام التالية....</p>

ملاحظات تفسيرية	المرفق ٥ الطرق الأساسية للخدمات الجوية وتنمية السياحة
<p>إن تطبيق مخطط للطرق الأساسية لتطوير الخدمات الجوية والسياحة يفترض وجود سوق دولي محرر أو عملية انتقال نحو. وفي الحالات الاستثنائية، يمكن تطبيق المخطط على طرق غير محررة ذات إمكانيات سياحية، إذ تنص الأنواع التقليدية من اتفاقات الخطوط الجوية على تقديم مساعدة ضمنية للعمليات في هذه الطرق بتقييد نطاق المنافسة.</p>	
<p>يوفر المرفق يقينا قانونيا للأطراف المعنية بتنفيذ المخطط ويمكن أيضا للطرف من ممارسة المرونة في كيفية تأويل وتنفيذ المعيار المتعلق باختيار الطرق ومستويات الخدمات الملائمة وإجراءات المناقصة لاختيار شركات النقل ومحتويات الاتفاقات التعاقدية، على سبيل المثال.</p>	<p>١- يجوز للطرف، بعد مشاوره الطرف الآخر (أو موافقة منه) وبعد إخطار الخطوط الجوية التي يتم تشغيلها في الطريق الجوي، أن يحدد طريقا أساسيا للخدمات الجوية أو طريقا أساسية لتنمية السياحة تربط بين نقطة في منطقة نائية أو طرفية أو منطقة تطوير في إقليمه ونقطة في إقليم الطرف الآخر. وفي هذا الطريق أو المجموعة من الطرق، يعتبر مستوى الخطوط الجوية المحدد في الفقرة (٢) من هذا المرفق، ذا أهمية حيوية لحماية توفير خط حياة للمنطقة أو لتميتها الاقتصادية. [بما في ذلك تطوير طرق السياحة] ولكن لا يتم توفيره إذا كانت الخطوط الجوية لا تنظر إلا في مصلحتها التجارية [أو يتم توفيره فقط بأسعار تمييزية بشكل غير معقول أو بأسعار مرتفعة لا مبرر لها أو تقييدية].</p>
<p>من أمثلة النهج المرن تحديد متطلب أدنى للسعة فقط وترك الطائرات تقرر الترددات وأنواع الطائرات والتعريفات الخ. ويمكن تحديد متطلبات السعة من حيث عدد المقاعد من الأصل إلى المقصد كعدد _ من "وحدات النقل" في الأسبوع خلال جزء من الموسم السياحي أو كله.</p>	<p>٢- يقوم الطرف الذي حدد طريقا أساسيا للخدمات الجوية أو طريقا أساسيا لتطوير السياحة بتقييم مستوى ملائم للخطوط المنتظمة [في كل طريق أو مجموعة من الطرق] [بطريقة مرنة ومركزة على السوق] ويأخذ في الاعتبار، من بين أمور أخرى، الاحتياجات الخاصة للخطوط المنتظمة في الطريق المعني؛ ومستوى الطلب؛ وتوافر خطوط الوصل الجوية والخطوط الجوية التابعة لبلد ثالث والجهات المشغلة غير المنتظمة وغير ذلك من أجور النقل الجوي وشروطه؛ والأثر على كافة الخطوط الجوية المشغلة أو المقرر تشغيلها في الطريق والطرق المتاخمة. [ويمكن أيضا أن تعتبر الخطوط الجوية غير المنتظمة ملائمة، شريطة أن تستوفي الشروط المحددة في الفقرة (١) من هذا المرفق].</p>
<p>إن النص الاختياري يلزم الطائرة الداخلة إيداع إشعار مسبق بنية سحب أو تخفيض خدمات في الطريق.</p>	<p>٣- [بغض النظر عن أحكام المادة _ (السعة) والمادة _ (تحديد الأسعار)]، يجوز للطرف، بعد مشاوره مع الطرف الآخر (أو موافقة منه)، أن يطلب من الخطوط الجوية المشغلة أو المقرر تشغيلها في طريق أساسي للخطوط الجوية أو طريق أساسي لتطوير السياحة توفير خدمات جوية تقي بالمستوى الملائم للفترة تبلغ _ سنة. [ويجوز للطرف أن يطلب من الخطوط الجوية التي ترغب في إنهاء أو تعليق أو تخفيض خدمة موجودة في الطريق دون المستوى الملائم إيداع إشعار _ يوما على الأقل قبل تخفيض الخدمة المقترح.</p>
<p>يقدم النموذج بصراحة ثلاثة خيارات للدعم: (أ) ضمان تشغيل احتكاري مع إعانة. (ب) أو ضمان احتكار دون إعانة (ج) أو إعانة دون ضمان تشغيل احتكاري.</p>	<p>٤- بغض النظر عن أحكام [المادة _ (السعة) والمادة _ (تحديد الأسعار)] و [المرفق (الجدول الزمنية للطرق)]. وإذا لم تكن أي طائرة تضطلع أو تقدم على الاضطلاع بخدمات جوية في المستوى الملائم [فرديا أو إجماليا] في الطريق الأساسي للخدمات الجوية أو في الطريق الأساسي لتنمية السياحة.</p>

ملاحظات تفسيرية	المرفق ٥ الطرق الأساسية للخدمات الجوية وتنمية السياحة
<p>من المهم ملاحظة أنه، بغض النظر عن مدة العقد، لا يكون تطبيق المخطط دائما بل انتقاليا أو لفترة معقولة من الزمن فقط (فترة بداية في الغالب) لا سيما في طرق تخدم "مناطق تنمية". فعلى سبيل المثال، إذا ارتفع طلب الجمهور نتيجة لتطور الشبكات أو من خلال تحسين البنية التحتية للطيران، سيصبح احتمال كون الطريق احتكارا طبيعيا أقل ومن دون حاجة إلى التنظيم.</p> <p>إن إدراج كل من المشاورات السابقة واللاحقة بأثر رجعي في شكل استعراض بين الدول و/أو شرط الحصول على موافقة مسبقة من الدول الأخرى قد يكون رادعا عن احتمال تفضيل كل دولة شركات الطيران الوطنية التابعة لها واستخدام المخطط بشكل مفرط.</p>	<p>ويجوز للطرف المعني أن يدعو الطلبات إلى توفير هذه الخدمات وعند الضرورة ويجوز له، بعد التشاور مع الطرف الآخر (أو موافقة منه)، أن يقيد الدخول في الطريق المعني على شركة طيران واحد [باستثناء شركات الطيران التابعة لبلدان ثالثة] لمدة تبلغ _ سنة و/أو دفع تعويض الإعانات لشركة الطيران. ويتم منح حق تشغيل هذه الخدمات من خلال مناقصة عامة [إما فرديا أو لمجموعة من هذه الطرق] لأي شركة طيران معينة لها حق تشغيل [وتسويق] خدماتها بين الأقاليم. [وتتمتع شركات الطيران التابعة لبلدان ثالثة والمؤهلة للتشغيل في الطريق أيضا بحق المناقصة].</p> <p>٥- يغطي كل من الدعوة إلى المناقصة والعقد التابع، من بين أمور أخرى، المعلومات التالية: المستوى والمعايير المطلوبين للخدمات المحدد في الفقرة (٢) من هذا المرفق وفترة صلاحية العقد والقواعد المتعلقة بتعديل العقد أو إنهائه أو مراجعته، وعلى وجه الخصوص مراعاة التغييرات غير المرتقبة والعقوبات في حالة عدم امتثال العقد.</p> <p>٦- يتم اختيار شركة الطيران خلال فترة __ شهرا من قبل الطرف الذي أصدر الدعوة إلى المناقصة وبأخذ في الاعتبار، من بين أمور أخرى، قابلية الاستمرار المالي لمقدم الطلب وخطه العمل المقترحة وطرق وضع شركات مع قطاع السياحة وأجور النقل الجوي وشروطه ومبلغ التعويض اللازم عند الاقتضاء.</p> <p>٧- يجوز للطرف الذي أصدر الدعوة إلى المناقصة أن يسدد إلى شركة الطيران التي تم اختيارها بموجب الفقرة (٦) من هذا المرفق للخسائر الناجمة عن التشغيل المطلوب في المستوى الملائم وفقا للعقد. ويتم تقييم هذا التسديد باعتباره الفارق [المتوقع] بين التكاليف والإيرادات المتولدة عن الخدمة بأجر معقول لرأس المال المستخدم. ولا تدفع أي إعانة إضافية للخدمات فوق المستوى الملائم الذي قد تشرع فيها شركة الطيران].</p> <p>٨- يتم ترتيب مشاورات بين الأطراف وفقا للمادة (المشاورات) حيثما يرى أحد الأطراف أن اختيار و/أو تعويض شركة الطيران لا يتماشى مع الاعتبارات المحددة في الفقرتين (٦) و (٧) من هذا المرفق أو أن شروط هذا المرفق تقيد بصفة لا مبرر لها التطوير والمنافسة في طريق. [إذا لم تتوصل الأطراف إلى حل للمشكلة من خلال التشاور، يجوز لكل طرف أن يحتكم بآلية تسوية النزاعات بموجب المادة __ (تسوية النزاعات) لتسوية النزاع].</p>

نموذج اتفاق اقليمي أو متعدد الأطراف للمخطوط الجوية الفهرس

الصفحة		
A5-65	.....	الديباجة
A5-66	.....	تعريف المادة الأولى
A5-67	.....	منح الحقوق المادة الثانية
A5-70	.....	التعيين والتفويض المادة الثالثة
A5-73	.....	عدم منح التفويض والغاؤه والحد من نطاقه المادة الرابعة
A5-75	.....	تطبيق القوانين المادة الخامسة
A5-76	.....	المرور العابر المباشر المادة السادسة
A5-76	.....	الاعتراف بالشهادات المادة السابعة
A5-77	.....	السلامة المادة الثامنة
A5-77	.....	أمن الطيران المادة التاسعة
A5-79	.....	أمن وثائق السفر المادة العاشرة
A5-80	.....	المسافرون غير المسموح لهم بالدخول وغير الحائزين على وثائق السفر والمبعدون المادة الحادية عشرة
A5-80	.....	رسوم الانتفاع المادة الثانية عشرة
A5-81	.....	الرسوم الجمركية المادة الثالثة عشرة
A5-82	.....	الضرائب المادة الرابعة عشرة
A5-83	.....	المنافسة العادلة المادة الخامسة عشرة
A5-84	.....	السعة المادة السادسة عشرة
A5-85	.....	التسعير (التعريفات) المادة السابعة عشرة
A5-86	.....	الضمانات المادة الثامنة عشرة
A5-87	.....	قوانين المنافسة المادة التاسعة عشرة
A5-88	.....	تبديل العملات وتحويل الإيرادات المادة العشرون
A5-88	.....	بيع وتسويق منتجات الخدمة الجوية المادة الحادية والعشرون
A5-89	.....	الموظفون الأجانب والاستعانة بالخدمات المحلية المادة الثانية والعشرون
A5-90	.....	تغيير معايير مواصفات الطائرة المادة الثالثة والعشرون
A5-92	.....	المناولة الأرضية المادة الرابعة والعشرون
A5-93	.....	تقاسم الرموز والترتيبات التعاونية المادة الخامسة والعشرون
A5-95	.....	تأجير الطائرات المادة السادسة والعشرون
A5-98	.....	خطوط النقل متعددة الوسائل المادة السابعة والعشرون
A5-99	.....	نظم الحجز الآلي (CRS) المادة الثامنة والعشرون
A5-99	.....	منع التدخين المادة التاسعة والعشرون
A5-100	.....	حماية البيئة المادة الثلاثون
A5-100	.....	الإحصاءات المادة الحادية والثلاثون
A5-100	.....	المشاورات المادة الثانية والثلاثون
A5-101	.....	تسوية المنازعات المادة الثالثة والثلاثون
A5-105	.....	التعديلات المادة الرابعة والثلاثون
A5-107	.....	التسجيل لدى الايكاو المادة الخامسة والثلاثون
A5-107	.....	الاستثناءات المادة السادسة والثلاثون
A5-108	.....	الاتفاقات القائمة المادة السابعة والثلاثون
A5-109	.....	المراجعة المادة الثامنة والثلاثون
A5-109	.....	الانسحاب المادة التاسعة والثلاثون
A5-109	.....	جهة الايداع المادة الأربعون
A5-109	.....	التوقيع والابلاغ المادة الحادية والأربعون
A5-110	.....	الانضمام المادة الثانية والأربعون
A5-111	.....	سريان الاتفاق المادة الثالثة والأربعون
A5-112	.....	العمليات غير المنتظمة وعمليات الاستئجار العارض المرفق ١
A5-115	.....	خطوط الشحن الجوي المرفق ٢
A5-116	.....	الاجراءات الانتقالية المرفق ٣
A5-117	.....	الطرق الأساسية للخدمات الجوية وتنمية السياحة المرفق ٤

ملاحظات تفسيرية	الديباجة
<p>يعرض الجزء الأولي من الاتفاق السبب الداعي الى الدخول فيه ويعلن أن الأطراف اتفقت على ما سيتلو ذلك في الأجزاء اللاحقة من الاتفاق.</p> <p>ان هذا النهج شائع في الاتفاقات الأكثر ليبرالية والنص الوارد بين قوسين شائع في اتفاقات "الأجواء المفتوحة".</p>	<p>[الخيار ١ في رقم ٢]</p> <p>ان حكومة وحكومة (المشار اليهما فيما يلي باسم "الطرفين") باعتبارهما طرفين من أطراف اتفاقية الطيران المدني الدولي، التي فتح باب التوقيع عليها في شيكاغو في ٧/١٢/١٩٤٤.</p> <p>ورغبة منهما في الاسهام في احراز التقدم في الطيران المدني دوليا.</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>[الخيار ٢ في رقم ٢]</p> <p>ان حكومة وحكومة (المشار اليها فيما يلي باسم "الأطراف") باعتبارهما طرفين من أطراف اتفاقية الطيران المدني الدولي، التي جرى فتح باب التوقيع عليها في شيكاغو في ٧/١٢/١٩٤٤.</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>واقرارا 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 بالتمييز ولا تمثل اساءة استغلال لموقف يتسم بالهيمنة] ورغبة في تشجيع شركات الطيران فرادى على تطوير وتنفيذ الأسعار التي تتسم بالتجديد والقدرة على المنافسة.</p> <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>

ملاحظات تفسيرية	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 أنفا هي المصطلحات التي قد تكون شائعة في مادة التعريف.</p> <p>فيما يتعلق بمصطلح "سلطات الطيران" تعتمد العبارات المطلوب ادخالها على الهياكل الادارية السائدة والترتيبات المعمول بها لدى لكل طرف.</p>	<p>لأغراض هذا الاتفاق، 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>(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 وتفويضها 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>(ط) "النقل الجوي متعدد الوسائل" يعني النقل العام بواسطة الطائرات ومن خلال وسيلة نقل سطحية واحدة أو أكثر للركاب والحقايب 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 الحقايب والبضائع والبريد لدى النقل على متن الطائرة في اقليم 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 أجرة أو أتعاب أو رسم لقاء نقل الركاب أو الحقايب أو البضائع أو الحقايب 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>

بالرغم من أن الاصطلاح الأوسع نطاقا والأحدث "السعر" يستخدم بدلا من "التعريف"، يعتبر التعريف متماثلا في الأساس بالنسبة للاصطلاحين.

ملاحظات تفسيرية	المادة الأولى التعريف
<p>وبالنسبة لمصطلح "اقليم" ثمة طريقتان ممكنتان لتعريفه: الأولى من خلال الاحالة 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 كصياغة بديلة.</p>	<p>(م) اصطلاح "اقليم" 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 الانقاع" تعني رسما فرضته على شركات الطيران أو سمحت بفرضه عليها السلطات المختصة لقاء ائحة 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>

ملاحظات تفسيرية	المادة الثانية منح الحقوق
<p>من المسائل الأساسية بالنسبة للدول التي تتفاوض على اتفاق اقليمي أو متعدد الأطراف تحديد ما هي الأحكام ان وجدت التي يجب أن ترد في الاتفاق اقليمي أو متعدد الأطراف في ما يتعلق بالحقوق في ما يخص الخطوط الجوية بين أطراف الاتفاق وبين الدول من غير الأطراف.</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 (أياستا)، وللخطوط غير المنتظمة في المادة الخامسة من الاتفاقية)، فانهما واردتان بصورة شائعة أيضا في الاتفاقات الإقليمية أو متعددة الأطراف، اما لأن بعض الدول قد لا تكون أطرافا في اتفاق العبور للخطوط الجوية أو قد تتوقف عن عضويته.</p> <p>في النهج التقليدي، لا تتناول أي اتفاقية الخطوط الجوية بين طرف وغير الأطراف، تاركة تلك الحقوق لتتحدد من خلال الاتفاقات ذات الصلة بين أي طرف وبين غير الأطراف. وبهذا المعنى فان تلك الاتفاقات يمكن وصفها باعتبارها قائمة بذاتها. والبدل لذلك النوع من الاتفاق القائم بذاته هو أن تقوم الأطراف بتعريف وتبادل حريات الجو الخمس الأولى.</p> <p>وعلى نحو مماثل الممارسة الجارية في الاتفاقات الثنائية، يمكن أن يقوم النهج على قيام الأطراف صراحة باستبعاد حقوق الكابوتاج (النقل الداخلي بواسطة شركات أجنبية) (الخيار ١)، أو بتوضيح أن الأطراف، وذلك في الاتفاق، لا يطلب منها منح تلك الحقوق، وبذلك يترك القرار لأطراف الاتفاق (الخيار ٢).</p>	<p style="text-align: center;">النهج التقليدي</p> <p>١- * يمنح كل طرف الأطراف الأخرى الحقوق التالية لغرض تشغيل النقل الجوي الدولي بواسطة شركات طيران تابعة لأطراف أخرى:</p> <p>(أ) * حق الطيران عبر اقليمه بدون هبوط.</p> <p>(ب) * حق التوقف في أراضيها لأغراض غير الحركة.</p> <p>(ج) الحق في ائحة النقل الجوي الدولي من وإلى أي طرف آخر شريطة أن تبتدئ أو تنتهي تلك الخطوط في اقليم الطرف الذي يقوم بتعيين شركة الطيران. [يتطلب النقل الجوي الدولي من وإلى اقليم دولة ليست بطرف تفويضا من الأطراف المعنية].</p> <p style="text-align: center;">[الفقرة ٢ الخيار ١ في رقم ٢]</p> <p>٢- ليس في هذه الفقرة ما يمكن أن ينظر اليه على أنه يمنح شركة (شركات) الطيران التابعة لأحد الأطراف الحق في أن تأخذ على متن الطائرة، في اقليم طرف آخر ركابا أو حقائب أو بضائع أو بريدا مقابل أجر وتكون قاصدة نقطة أخرى في اقليم ذلك الطرف الأخر.</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة الثانية منح الحقوق
<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 (أباستا)، وللخطوط غير المنتظمة في المادة الخامسة من الاتفاقية)، فإنهما واردتان بصورة شائعة أيضا في الاتفاقات الثنائية أو متعددة الأطراف، اما لأن بعض الدول قد لا تكون أطرافا في اتفاق العبور للخطوط الجوية أو قد تتوقف عن عضويته.</p> <p>يتوخى هذا النهج الانتقالي التفاوض بين طرفي الاتفاق على حقوق تتجاوز الاتفاق تخص غير الأطراف (حقوق الحرية الخامسة) على أساس معايير محددة. وممارسة هذه الحقوق من شأنها بطبيعة الحال الاعتماد على الحصول على حقوق تقابلها من الدولة غير الطرف.</p> <p>يتضمن هذا النهج الحرية السابعة لخطوط النقل الجوي المنتظمة (كخيار) وغير المنتظمة المخصصة للبيضائع وحدها.</p>	<p>[الفقرة ٢ الخيار ٢ في رقم ٢]</p> <p>٢- لا يطلب من أي طرف أن يمنح حقوق الكابوتاج (النقل الداخلي بواسطة شركات أجنبية) الى شركة طيران تابعة لطرف آخر.</p> <p style="text-align: center;">النهج الانتقالي</p> <p>١- * يمنح كل طرف الأطراف الأخرى الحقوق التالية لغرض تشغيل النقل الجوي الدولي بواسطة شركات طيران تابعة لأطراف أخرى:</p> <p>(أ) * حق الطيران عبر اقليمه بدون هبوط.</p> <p>(ب) * حق التوقف في أراضيها لأغراض غير الحركة.</p> <p>(ج) الحق في اراحة النقل الجوي الدولي من وإلى أي طرف آخر وفيما بين الدول غير الأطراف وكذا الأطراف الأخرى التي تفاوضت معها دولة التعيين على حقوق الحرية الخامسة، شريطة أن تبدأ تلك الخطوط أو تنتهي في اقليم الطرف الذي يقوم بتعيين شركة الطيران.</p> <p>(د) الحق في اراحة خطوط للشحن الجوي [منتظمة] وغير منتظمة بين أي طرف آخر وبين أي دولة من غير الأطراف.</p>
<p>يسبق النهج الانتقالي الخاص بالنقل الداخلي بواسطة شركات أجنبية في العادة التحول الى النقل غير المقيد بواسطة شركات أجنبية بعد التاريخ المنفق عليه.</p> <p>الارتباط المباشر للقطاعات المحلية والدولية الخاصة بالرحلات جعل هذا النوع من التشغيل يوصف بأنه النقل الداخلي المتتابع بواسطة شركات أجنبية (الحرية الثامنة).</p>	<p>[الفقرة ٢ الخيار ١ في رقم ٢]</p> <p>٢- حتى حلول [يوضع التاريخ المتفق عليه بين الطرفين]، يصرح الطرف بحقوق النقل الداخلي بواسطة الشركات الأجنبية لشركة (شركات) الطيران المعنية التابعة لكل من الأطراف الأخرى، شريطة ممارسة حقوق الحركة على خط يمثل امتدادا لخط ويوضع في الجدول باعتباره كذلك، اما من، أو بصورة أولية الى الطرف الذي يقوم بتعيين شركة الطيران.</p>
<p>هذا الخيار يقصر النقل الداخلي بواسطة شركات أجنبية على الحالات التي يقوم فيها الناقل الجوي باتاحة النقل الدولي الى نقطتين في بلد آخر على أساس الاشتراك في المحطة الطرفية (حينما تقوم نفس الرحلة بخدمة نقطتين في دولة أخرى).</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 (أباستا)، وللخطوط غير المنتظمة في المادة الخامسة من الاتفاقية)، فإنهما واردتان بصورة شائعة أيضا في الاتفاقات الثنائية أو متعددة الأطراف، اما لأن بعض الدول قد لا تكون أطرافا في اتفاق العبور للخطوط الجوية أو قد تتوقف عن عضويته.</p>	<p>[الفقرة ٢ الخيار ٢ في رقم ٢]</p> <p>٢- يصرح الطرف بحقوق النقل الداخلي بواسطة شركات أجنبية لشركة (شركات) الطيران المعنية لكل من الأطراف الأخرى شريطة أن يجري تشغيل القسم الخاص بالنقل الداخلي بواسطة شركات أجنبية بين قطاعين دوليين في الرحلة.</p> <p style="text-align: center;">التحرير الكامل</p> <p>١- * يمنح كل طرف الأطراف الأخرى الحقوق التالية لغرض تشغيل النقل الجوي الدولي بواسطة شركات طيران تابعة للأطراف الأخرى:</p> <p>(أ) * حق الطيران عبر اقليمه بدون هبوط.</p> <p>(ب) * حق التوقف في أراضيها لأغراض غير الحركة.</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة الثانية منح الحقوق
<p>ان نهج التحرير الكامل يمنح كل طرف ليس فقط حقوق الحركة الكاملة من وإلى كل طرف من الأطراف الأخرى في الاتفاق بل حقوق الحرية الخامسة من وإلى اقليم كل من الأطراف الأخرى والدول غير الأطراف إضافة الى الحرية السابعة للخطوط التي تقتصر على الشحن. وشأن الصيغة الانتقالية تعتمد ممارسة حقوق الحرية الخامسة بين طرف آخر وغير الأطراف على الحقوق المتاحة بين غير الأطراف والطرف الذي يمارس حقوق الحرية الخامسة في الاتفاق الاقليمي أو متعدد الأطراف. (على سبيل المثال كلما ازدادت الاتفاقات الثنائية للأجواء المفتوحة" التي تربط الطرف بدول من غير الأطراف، ازدادت امكانية وجود طرق من أجل الحرية الخامسة من وإلى الأطراف الأخرى في الاتفاق) وبعض الاتفاقات قد تمنح أيضا الحقوق فيما يتعلق بنوع محدد من الخطوط، كأن يتضمن نصا يتناول رحلات الشحن غير المنتظمة الى دول غير أطراف.</p>	<p>ج) الحق وفقا لشروط التعيين في تأدية النقل الجوي الدولي المنتظم وبلاستئجار العارض بين نقطتين على الطرق التالية:</p> <p>١) من نقاط تقع وراء اقليم الطرف الذي يقوم بتعيين شركة الطيران عبر اقليم ذلك الطرف وعبر نقاط وسيطة الى أية نقطة أو نقاط في اقليم الطرف الذي يمنح ذلك الحق وإلى ما يتجاوز ذلك الاقليم.</p> <p>٢) بالنسبة لخطوط الركاب والخطوط التي تقتصر على الشحن أو أي منها، فمن اقليم الطرف الذي يمنح الحق إلى أية نقطة أو نقاط.</p> <p>د) الحقوق المنصوص عليها خلاف ذلك في هذا الاتفاق.</p>
<p>معظم تلك الأحكام بشأن المرونة التشغيلية مماثلة للأحكام الثنائية التحريرية التي غالبا ما يشملها جدول الطرق.</p>	<p>٢- يجوز لكل شركة طيران معينة في رحلاتها أو في أي منها وبناء على اختيار منها:</p> <p>أ) أن تقوم بتشغيل رحلات في أي من الاتجاهين أو الى الاتجاهين كليهما.</p> <p>ب) الجمع بين أرقام الرحلات المختلفة ضمن عملية تشغيل واحدة للطائرة.</p> <p>ج) الخدمة خلف وما يتخطاها النقاط وفيما بينها في أقاليم الأطراف على الطرق بأية تبادل أو توافق.</p> <p>د) الغاء عمليات التوقف في أية نقطة أو نقاط.</p> <p>هـ) نقل الحركة من أية طائرة لها الى طائرة أخرى تابعة لها في أية نقطة على الطرق الجوية.</p> <p>و) الخدمة في نقاط وراء أية نقطة في اقليمها مع تغيير الطائرة أو بدونه أو تغيير أرقام الرحلة أو بدونه ولها اقامة تلك الخطوط والدعاية لها وسط الجمهور باعتبارها خطوطا بينية.</p> <p>ز) القيام بعمليات التوقف في أية نقاط سواء داخل أو خارج اقليم أي طرف.</p> <p>ح) القيام بنقل الحركة الخاصة بالمرور العابر في اقليم أي طرف آخر.</p> <p>ط) الجمع بين الحركة على نفس الطائرة بغض النظر عن منشأ تلك الحركة. دون أية حدود اتجاهية أو جغرافية ودون فقدان لأي حق في نقل الحركة يسمح به خلاف ذلك في اطار الاتفاق الحالي.</p>
<p>قد لا يحتاج الأمر الى هذا النص اذا تضمن الاتفاق مادة بشأن تغيير معايير الطائرة.</p> <p>يتيح هذا النص مرونة تشغيلية واسعة النطاق في استخدام المعدات. وقد يسمح هذا النوع من البنود، على سبيل المثال، بإقامة عملية من النوع الخاص بالنقطة المحورية في نقطة التغيير رهنا بالطبع بالتوصل الى اتفاق مع الشركاء ذوي العلاقة. والقيود الوحيد هو اقتضاء تشغيل الخطوط بصورة خطية طولية أي أن تكون الرحلة في القطاع الثاني امتدادا أو استمرارا لرحلة الوصل السابقة الداخلة</p>	<p>٣- في أي قطاع أو قطاعات دولية في الطرق المتفق عليها يجوز أن تقوم شركة طيران معينة بالنقل الجوي الدولي دون أي قيد على تغيير الطائرات من حيث نوع أو عدد الطائرات المشغلة عند أي نقطة على الطريق، شريطة أنه [فيما عدا الخطوط المقتصرة على الشحن] يكون النقل إلى ما وراء تلك النقطة هو استمرار للنقل من اقليم الطرف الذي عين شركة الطيران وأن يكون النقل باتجاه الدخول الى اقليم الطرف الذي عين شركة الطيران هو استمرار للنقل من جهة ما وراء مثل هذه النقطة.</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة الثانية منح الحقوق
<p>أو الخارجية. وتزيل الصيغة الواردة بين قوسين هذا القيد بالنسبة للخطوط المخصصة للبضائع فقط.</p> <p>لا يتطلب التحرير الكامل أي ربط بين قطاع النقل الداخلي بواسطة شركات أجنبية وأي قطاع دولي، ومن شأنه أن يسمح لشركة الطيران المعنية التابعة لأحد الأطراف بأن تنشئ عملية للمحور وامتداداته المحيطة به (على أن تصحح القطاعات المحلية هي الامتدادات) في إقليم أي طرف آخر (الكابوتاج القائم بذاته أو الحرية التاسعة).</p>	<p>٤- يصرح الطرف بحقوق كابوتاج لشركة (شركات) الطيران المعنية لكل طرف من الأطراف الأخرى دون قيود.</p>

ملاحظات تفسيرية	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. ويجوز أن يحق للدولة الطرف الخيار الخاص بتعيين شركة طيران مؤهلة من دولة أخرى طرف لتشغيل الخطوط الجوية نيابة عنها. وفي هذه الحالة يجب على الأطراف قبل منح التفويض الاتفاق على بعض معايير الأهلية مثل حق الانشاء والترخيص والقواعد القياسية الخاصة بالسلامة والأمن.</p> <p>ان معيار الملكية والسيطرة التقليدي في الاتفاقات والترتيبات الإقليمية أو متعددة الأطراف هو الملكية والسيطرة على المشاع فيما يخص الناقل الجوي المعني وذلك بواسطة أطراف الاتفاق و/أو مواطنيها. وفي محاولة لتوسيع متطلبات الملكية والسيطرة ولتشجيع شركات الطيران متعددة الأطراف واجهت تلك المحاولة مشكلة قبول هذا المعيار من خلال الدول غير الأطراف وفي غيبة قبول واسع النطاق من جهة الدول غير الأطراف لمعيار الملكية والسيطرة على المشاع، فقد تجد شركات الطيران المملوكة إقليميا أسواقها مقتصرة على أقاليم الأطراف الأخرى في الاتفاق أو الترتيب الإقليمي أو متعدد الأطراف.</p> <p>بالنسبة لطرف يتلقى التعيين، فإنه يحتفظ بحقه المبني على السلطة التقديرية في الرفض لتناول الشواغل المشروعة باعتبار أن ذلك من أشكال السيطرة حينما يتطلب الأمر ذلك. ويتناول هذا النص الشواغل المحتملة مثل السلامة أو الأمن أو غير ذلك من الاعتبارات الاقتصادية بما فيها احتمال ظهور صيغة "أعلام الملاءمة".</p>	<p>النهج التقليدي</p> <p>١- يتمتع كل طرف بالحق في أن يعين بالكتابة شركة طيران [أو شركة طيران مؤهلة من دولة أخرى طرف] من أجل تشغيل الخطوط المتفق عليها وفقا لهذا الاتفاق كما يتمتع بحق سحب أو تغيير مثل ذلك التعيين. ويبلغ التعيين الى الأطراف الأخرى كتابة من خلال القنوات الدبلوماسية [ويبلغ لجهة الإيداع].</p> <p>٢- * عند استلام مثل هذا التعيين، واستلام طلب من شركة الطيران المعنية 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 تكون شركة الطيران مملوكة بصورة جوهرية وخاضعة للسيطرة الفعلية لطرف أو أكثر من أطراف هذا الاتفاق أو لمواطني ذلك الطرف أو الأطراف أو للأطراف ومواطنيها في آن واحد.</p> <p>ب) * أن يكون الطرف الذي يعين شركة الطيران ممتثلا للأحكام المحددة في المادة __ (السلامة) والمادة __ (أمن الطيران).</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 ينظر في الطلب أو الطلبات.</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة الثالثة التعيين والتفويض
<p>توافق الأطراف لدى منح التفويض كخيار من الخيارات على اخطار جهة الايداع بالاتفاق وهي الجهة المسؤولة عن الاحتفاظ بسجل مركزي يضم التفويض بتعيين شركة الطيران والتفويض بتشغيلها.</p>	<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> <p>٤- * [تقوم الأطراف التي تمنح التفويضات بالتشغيل وفقا للفقرة ٢ من هذه المادة باخطار جهة الايداع بمثل ذلك الاجراء.]</p>
<p>يشير النهج الانتقالي 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>ان هذا النهج الانتقالي الذي توصي به الايكاو يزيل مقتضيات الملكية ولكنه يحتفظ بالسيطرة الفعلية (بما في ذلك مراقبة السلامة والأمن) مع اضافة عملية التأسيس ومقر الأعمال الرئيسي لدى الطرف القائم بالتعيين. ومن شأن ذلك السماح بقيام الكيانات من غير الأطراف بالاستثمار في شركات طيران الأطراف. ومن المتصور أن تكون هذه السيطرة من خلال اصدار التراخيص أساسا ويمكن أن تشمل على عناصر اقتصادية وتشغيلية. ولن يقتضي هذا الترتيب المقترح من الدولة أن تغير قوانينها القائمة أو سياساتها أو قواعد التنظيمية المتصلة بالملكية والسيطرة الوطنيتين على ناقلها الجويين الوطنيين بل سوف يتيح مثل ذلك التغيير اذا رغبت الدولة في ذلك.</p>	<p style="text-align: center;">النهج الانتقالي</p> <p>١- يتمتع كل طرف بالحق في تعيين شركة طيران واحدة أو أكثر من أجل تشغيل الخطوط المتفق عليها وفقا لهذا الاتفاق وفي سحب أو تغيير ذلك التعيين. ويتعين ابلاغ الأطراف الأخرى بهذا التعيين كتابة من خلال القنوات الدبلوماسية كما يتعين ابلاغ [جهة الايداع].</p> <p>٢- * عند استلام مثل هذا التعيين والطلب المقدم من شركة الطيران المعنية بالصورة والشكل المحددين للتخصيص بالتشغيل [والتصريح الفني] يمنح كل طرف التفويض المناسب بالتشغيل بأقل قدر من التأخير في الاجراءات ويشترط لذلك ما يلي:</p> <p>أ) شركة الطيران المعنية 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: center;">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 شركة الطيران شهادة تشغيل صالحة أو ادنا صادرا عن السلطة المختصة مثل شهادة مشغل جوي (AOC) وأن تقي الشركة بمعايير الطرف الذي يقوم بالتعيين لتشغيل الخطوط الجوية الدولية، مثل اثبات الصحة المالية والقدرة على الوفاء بمقتضيات المصلحة العامة وبالالتزامات لتأمين تشغيل الخطوط وأن يكون للطرف الذي يقوم بالتعيين برامج لمراقبة السلامة والأمن يحتفظ بها امتثالا للقواعد القياسية الصادرة عن الايكاو.</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة الثالثة التعيين والتفويض
<p>بالنسبة لطرف يتلقى التعيين، فإنه يحتفظ بحقه المبني على السلطة التقديرية في الرفض لتناول الشواغل المشروعة باعتبار أن ذلك من أشكال السيطرة حينما يتطلب الأمر ذلك. ويتناول هذا النص الشواغل المحتملة مثل السلامة أو الأمن أو غير ذلك من الاعتبارات الاقتصادية بما فيها احتمال ظهور صيغة "أعلام الملاءمة".</p> <p>توافق الأطراف لدى منح التفويض كخيار من الخيارات على اخطار جهة الإيداع للاتفاق وهي الجهة المسؤولة عن الاحتفاظ بسجل مركزي لتعيين شركة الطيران ولأي تفويض بالتشغيل.</p>	<p>(ج) * أن يكون الطرف الذي عين شركة الطيران ممثلاً للأحكام الواردة في المادة _ (السلامة) والمادة _ (أمن الطيران).</p> <p>(د) * أن تكون شركة الطيران المعينة مؤهلة للوفاء بالشروط الأخرى المتصوص عليها بموجب القوانين والنظم التي يطبقها عادة على تشغيل خطوط النقل الجوي الدولي الذي ينظر في الطلب أو الطلبات.</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 التي تنطبق من هذا الاتفاق.</p> <p>[٤- * تقوم الأطراف التي تمنح التفويضات بالتشغيل وفقاً للفقرة ٢ من هذه المادة باخطار جهة الإيداع بمثل ذلك الاجراء.]</p>
<p>يشير نهج التحرير الكامل الى أي عدد من شركات الطيران التي يمكن تعيينها أو الى عدم وجود حد أقصى لعدد شركات الطيران تلك.</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 أيضاً "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>وبالنسبة لطرف يتلقى التعيين، فإنه يحتفظ بحقه المبني على السلطة التقديرية في الرفض لتناول الشواغل المشروعة باعتبار أن ذلك من أشكال السيطرة حينما يتطلب الأمر ذلك. ويتناول هذا النص الشواغل المحتملة مثل السلامة أو الأمن أو غير ذلك من الاعتبارات الاقتصادية بما فيها احتمال ظهور صيغة "أعلام الملاءمة".</p> <p>توافق الأطراف لدى منح التفويض كخيار من الخيارات على اخطار جهة الإيداع للاتفاق وهي الجهة المسؤولة عن الاحتفاظ بسجل مركزي يضم تعيين شركة الطيران وأي تفويض بالتشغيل.</p>	<p style="text-align: center;">التحرير الكامل</p> <p>١- يتمتع كل طرف بالحق في أن يعين أي عدد يشاء من شركات طيران لتشغيل الخطوط المتفق عليها وفقاً لهذا الاتفاق وفي سحب أو تغيير ذلك التعيين. ويتعين ابلاغ الأطراف الأخرى بهذا التعيين كتابةً من خلال القنوات الدبلوماسية كما يتعين ابلاغ [جهة الإيداع].</p> <p>٢- * عند استلام مثل هذا التعيين والطلب المقدم من شركة الطيران المعينة في الصيغة وبالأسلوب المحدد للتفويض بالتشغيل [أو التصريح الفني]، يمنح كل طرف التفويض المناسب بالتشغيل بأقل قدر من التأخير في الاجراءات باشتراك:</p> <p>(أ) أن تكون شركة الطيران تحت السيطرة التنظيمية الفعلية للدولة القائمة بالتعيين.</p> <p>(ب) * في حالة قيام الطرف الذي يعين شركة الطيران بالامتثال للأحكام الواردة في المادة _ (السلامة) والمادة _ (أمن الطيران).</p> <p>(ج) * في حالة تأهل شركة الطيران المعينة للوفاء بشروط أخرى وردت بمقتضى القوانين والقواعد التنظيمية التي تطبق في الأحوال العادية على تشغيل خطوط النقل الجوي الدولي من خلال الطرف الذي ينظر في الطلب أو الطلبات.</p> <p>٣- * عند استلام التفويض بالتشغيل الوارد في الفقرة (٢) يجوز لشركة طيران معينة أن تشرع في أي وقت بتشغيل الخطوط المتفق عليها والتي من أجلها تم تعيينها، شريطة امتثال شركة الطيران للأحكام التي تنطبق على ذلك في هذا الاتفاق.</p> <p>[٤- * تقوم الأطراف التي تمنح التفويضات بالتشغيل وفقاً للفقرة ٢ من هذه المادة باخطار جهة الإيداع بمثل ذلك الاجراء.]</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة الرابعة عدم منح التفويض والغاؤه والحد من نطاقه
<p>ان الأسباب التي تجعل الطرف الذي يتلقى طلبا بالتفويض لا يعطي التفويض في بادئ الأمر أو يلغيه أو يعلقه في وقت لاحق أو يفرض على التفويض الذي منحه شروطا أسبابا متماثلة. وبالتالي اذا ما اقتضت معايير التعيين صيغة مثل ملكية وسيطرة على المشاع من خلال أطراف الاتفاق و/أو مواطينها على الناقل الجوي أو "المقر الرئيسي للأعمال"، فسوف يكون عدم الوفاء بهذا المطلب سببا للإلغاء أو التعليق أو فرض شروط على اذن التشغيل.</p>	<p style="text-align: center;">النهج التقليدي</p> <p>١- * تتمتع سلطات الطيران لدى كل طرف بالحق في عدم منح التفويضات المشار إليها في المادة __ (التعيين التفويض) من هذا الاتفاق فيما يتعلق بشركة طيران يعينها أي طرف آخر والغاء تلك التفويضات أو تعليقها أو فرض شروط على استخدامها بصورة مؤقتة أو دائمة.</p> <p>(أ) في حالة عدم الاطمئنان الى أنه لدى الطرف المعين لشركة الطيران أو لدى مواطني ذلك الطرف أو لديه ولدى مواطنيه أو لدى أطراف متعددة قائمة بالتعيين ومواطنيها في ذات الوقت ملكية جوهرية لهذه الشركة وسيطرة فعلية عليها.</p>
<p>ومن ضمن الأسس الأخرى للإلغاء أسس أوسع في نطاقها وتغطيها الإشارة التوافقية الى مقتضيات الامتثال لأحكام السلامة والأمن والقوانين والقواعد التنظيمية لذلك الطرف.</p>	<p>(ب) * في حالة عدم قيام الطرف الذي يعين شركة الطيران بالامتثال لأحكام الواردة في المادة __ (السلامة) والمادة __ (أمن الطيران).</p> <p>(ج) * في حالة عدم تأهل شركة الطيران المعينة 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>يزيل هذا المعيار الانتقالي اشتراط الملكية ولكنه يبقى على السيطرة الفعلية مع اضافة التأسيس لدى الطرف القائم بالتعيين ووجود مقر الأعمال الرئيسي لديه. كما أنه يسمح بالاستثمار من جهة الكيانات التابعة لغير الأطراف في شركات طيران الأطراف.</p>	<p style="text-align: center;">النهج الانتقالي</p> <p>١- * تتمتع سلطات الطيران لدى كل طرف بالحق في عدم منح التفويضات المشار إليها في المادة __ (التعيين والتفويض) 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>(أ) في حالة عدم الاقتناع بأن شركة الطيران المعينة 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: center;">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</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة الرابعة عدم منح التفويض والغاؤه والحد من نطاقه
	<p>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 ادنا صادرا عن السلطة المرخصة مثل شهادة مشغل جوي (AOC)، وأن تفي الشركة 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>١- * تتمتع سلطات الطيران لدى كل طرف بالحق في عدم منح التفويضات المشار اليها في المادة __ (التعيين التفويض) من هذا الاتفاق فيما يتعلق بشركة طيران يعينها أي طرف آخر والغاء تلك التفويضات أو تعليقها أو فرض شروط على استخدامها بصورة مؤقتة أو دائمة.</p> <p>أ) في حالة عدم الاقتناع بأن شركة الطيران تحت السيطرة التنظيمية الفعلية للدولة القائمة بالتعيين.</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 style="text-align: center;">النهج التقليدي والنهج الانتقالي ونهج التحرير الكامل</p> <p>٢- * ما لم يكن من الضروري جدا اتخاذ اجراء فوري للحيلولة دون الخروج عن القوانين والنظم المشار اليها أعلاه أو ما لم تتطلب السلامة أو يتطلب الأمن اجراء يتم وفقا لأحكام المواد __ (السلامة) أو المادة __ (أمن الطيران)، فلا تمارس الحقوق الواردة حصرا في الفقرة ١ من هذه المادة الا بعد مشاورات بين سلطات الطيران وفقا للمادة __ (المشاورات) من هذا الاتفاق.</p>

الامتثال للقوانين والقواعد التنظيمية اضافة الى الأحكام الخاصة بالسلامة والأمن أمر مقيد في الفقرة (٢) بالحاجة الى التشاور أولا.

ملاحظات تفسيرية	المادة الخامسة تطبيق القوانين
<p>ترد هذه المادة في معظم اتفاقات الخطوط الجوية 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 طرف فيما يتعلق بتشغيل الطائرة والاذن بدخول الركاب والطاقم والبضائع والبريد سوف تطبق على شركات طيران الأطراف الأخرى.</p> <p>وفي اطار البديل الثاني، تنقل الفقرة الأولى محور التوكيد الى امتثال شركات الطيران لقوانين أي طرف بشأن تشغيل وطيران الطائرات والاذن بالدخول للركاب والطاقم والبضائع والبريد وبشأن العبور والمغادرة لكل أولئك.</p> <p>وتركز الفقرة ٢ على التطبيق بمعنى الامتثال لتلك القوانين والنظم المتعلقة بالجمارك والهجرة والعملية والصحة والحجر الصحي الخاصة بالطرف الآخر.</p> <p>وتركز الفقرة ٢ على التطبيق بمعنى الامتثال لتلك القوانين والنظم المتعلقة بالجمارك والهجرة والعملية والصحة والحجر الصحي الخاصة بالطرف الآخر.</p> <p>والفقرة الثالثة مشتركة بين البديلين وتتناول عدم التمييز.</p>	<p>[الفقرة ١، الخيار ١ من رقم ٢]</p> <p>١- تطبق القوانين والنظم الخاصة بأي طرف 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 المعنية التابعة لكل طرف.</p> <p>[الفقرة ١، الخيار ٢ من رقم ٢]</p> <p>١- لدى دخول أراضي طرف أو الطيران فيها أو مغادرتها تمتثل شركات طيران أي طرف آخر لقوانين ذلك الطرف وقواعده التنظيمية التي تتصل بتشغيل وطيران الطائرات.</p> <p>[الفقرة ٢، الخيار ١ من رقم ٢]</p> <p>٢- تطبق قوانين ونظم أي طرف بشأن دخول الركاب والطاقم والبضائع بما في ذلك البريد الى اقليمه ومكوئها فيه ومغادرتها له مثل تلك القوانين والنظم الخاصة بالهجرة والجمارك والعملية والصحة والحجر الصحي وذلك على ما تحمله طائرات شركة الطيران التي عينها كل طرف من ركاب وطاقم وبضائع وبريد بينما تكون داخل الاقليم المذكور.</p> <p>[الفقرة ٢، الخيار ٢ من رقم ٢]</p> <p>٢- لدى الدخول أو المغادرة لاقليم طرف أو المكوئ فيه يجري الامتثال لقوانينه وقواعده التنظيمية المتعلقة بالسماح بالدخول الى اقليمه أو بمغادرته للركاب أو الطاقم 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 البريديّة) كما يجري الامتثال لها عن الركاب أو الطاقم أو البضائع اما بواسطة شركات طيران أي طرف أو نيابة عنها.</p> <p>٣- * لا يفضل أي طرف شركة طيرانه أو أي شركة طيران أخرى على شركة الطيران التي عينتها الأطراف الأخرى والتي تعمل في نقل جوي دولي مماثل وذلك فيما يتعلق بتطبيق نظمه للهجرة والجمارك والحجر الصحي وما إليها.</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة السادسة المرور العابر المباشر
<p>في بعض الاتفاقات، يمكن التعبير عن هذا النص بصورة منفصلة أو إدراجه في مادة تطبيق القوانين.</p> <p>ان الخيار ١ من الاجراءات النمطية الخاصة بالتسهيلات للمرور العابر المبسط ويوجد في معظم اتفاقات الخطوط الجوية.</p> <p>ان الخيار ٢، الذي يوجد في اتفاقات التحرير، يتناول الوضع الأمني لحركة المرور العابر بدلاً من تناول عمليات المراقبة أو المعاملة الجمركية والضريبية.</p>	<p>[الخيار ١ من رقم ٢]</p> <p>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.</p> <p>[الخيار ٢ من رقم ٢]</p> <p>لا يخضع كل من الركاب والحقائب والبضائع في حالة المرور العابر المباشر من خلال أراضي أي طرف والذين لا يغادرون منطقة المطار المحجوزة لمثل هذا الغرض لأي فحص باستثناء الفحص لأسباب أمن الطيران أو مكافحة المخدرات أو منع الدخول غير القانوني أو في ظروف خاصة.</p>

ملاحظات تفسيرية	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. ويمكن أن يكون هذا النص مادة منفصلة أو أن يكون جزءاً من مادة بشأن "السلامة".</p> <p>في الفقرة ١ يتبادل الأطراف الاعتراف بشهادات الصلاحية للطيران والجدارة والترخيص 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 وفقاً للاتفاقية.</p> <p>يحفظ هذا النص بالحق في رفض الاعتراف بأية شهادات أو اجازات صادرة عن أي طرف لمواطني الطرف الأول. ويعتبر هذا النص المستمد من المادة ٣٢ب) من الاتفاقية ضرورياً 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 والترخيص المصدرة والتي أصبحت سارية المفعول لدى أي طرف وما تزال سارية المفعول وذلك من قبل كل طرف 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- اذا سمحت المزايا أو الشروط الخاصة بالترخيص أو الشهادات المشار إليها في الفقرة ١ أعلاه، وهي الشهادات والترخيص التي تصدرها سلطات الطيران لدى أحد الأطراف، لأي شخص أو شركة طيران معينة أو تصدرها فيما يتعلق بطائرة تستخدم في تشغيل الخطوط المتفق عليها نقول اذا سمحت بالاختلاف عن المعايير الدنيا التي نشأت بموجب الاتفاقية وجرى ايداع ذلك الاختلاف لدى منظمة الطيران المدني الدولي، فانه يجوز لكل طرف 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 اراضيه أو تهبط داخلها، بشهادات الجدارة والاجازات التي يمنحها لمواطنيه طرف آخر.</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة الثامنة السلامة
<p>البند النموذجي المذكور آنفا الخاص بالسلامة والذي طورته الايكاو يتيح اجراء موحدا حتى تعالج أطراف 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 اليها السلطات الجوية بعد تفتيش ساحة الوقوف والتي تتناول بالاضافة الى ذلك الوضع الذي ينكر فيه التوصل الى المكان بسبب تفتيش ساحة الوقوف.</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 بالتقويض الخاص بشركة طيران معينة لعدم امتثالها للمادة الخاصة بالسلامة ضمن أمور أخرى.</p>	<p>١- يمكن لأي طرف طلب التشاور في أي وقت بشأن القواعد القياسية للسلامة التي يواظب عليها طرف آخر 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 أي طرف أن الطرف الآخر لا يقوم على نحو فعال بالمواظبة على تطبيق القواعد القياسية للسلامة في المجالات المشار اليها في الفقرة (١) بما يفى بالقواعد القياسية التي تحددت في ذلك الوقت بموجب اتفاقية الطيران المدني الدولي (Doc 7300)، يتم ابلاغ ذلك الطرف الآخر بمثل هذه النتائج والخطوات التي تعد ضرورية للتوافق مع القواعد القياسية للايكاو. ويقوم ذلك الطرف الآخر حينئذ باتخاذ الاجراء التصحيحي الملائم في غضون فترة زمنية منفق عليها.</p> <p>٣- وفقا للمادة السادسة عشرة من الاتفاقية، من المنفق عليه فضلا عن ذلك، أنه يجوز أن تكون أية طائرة يتم تشغيلها بواسطة شركة طيران لأي طرف 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، فإن 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 الجوهرى اتخاذ اجراء طارئ لتأمين سلامة عملية لشركة طيران، يحتفظ كل طرف بحق التعليق أو التغيير على الفور لتفويض التشغيل الخاص بشركة أو شركات طيران لطرف آخر.</p> <p>٥- يوقف أي اجراء من جهة أي طرف يتم عملا بالفقرة الرابعة الواردة أعلاه بمجرد انتفاء أساس اتخاذ ذلك الاجراء.</p> <p>٦- بالاشارة الى الفقرة ٢، اذا تقرر أن يظل أي طرف في حالة عدم امتثال لقواعد الايكاو القياسية عند انقضاء الفترة الزمنية المتفق عليها، وجبت افادة أمين عام الايكاو بذلك. كما تجب افادته بالحل المرضي للوضع والذي يأتي في وقت لاحق.</p>
ملاحظات تفسيرية	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 تكون الأطراف من بين الموقعين عليها، ويتضمن الاشارة الى الملحق السابع عشر بشأن أمن الطيران في الاتفاقية</p>	<p>١- تؤكد الأطراف مجددا بما لها من حقوق وعليها من التزامات بموجب القانون الدولي أن واجبها نحو بعضها البعض في حماية أمن الطيران المدني ضد أفعال التدخل غير المشروع بشكل جزء لا يتجزأ من هذا الاتفاق. وسوف تعمل الأطراف، بشكل خاص، وذلك دون الحد من عمومية حقوقها</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة التاسعة أمن الطيران
<p>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 ويطلب 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>والتزاماتها 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 التزمت به الأطراف من اتفاقية أخرى أو بروتوكول آخر فيما يتصل بأمن الطيران المدني.</p> <p>٢- يقدم كل طرف، اذا طلب منه، ذلك طرف آخر كل المساعدات الضرورية للطرف الآخر 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>تقدم الصيغة الواردة بين قوسين في الفقرة ٣ اجراء للتعامل مع الاختلافات التي يمكن ابداعها وذلك على سبيل القواعد القياسية الأمنية.</p>	<p>٣- يعمل كل طرف في علاقته المتبادلة بما يتفق مع أحكام أمن الطيران التي حددتها الايكاو وأسمتها ملاحق للاتفاقية ويتعين عليه أن يتطلب أن يعمل مستثمرو الطائرات المسجلة لديه أو مستثمرو الطائرات الذين يوجد مقر أعمالهم التجارية الرئيسي أو اقامتهم الدائمة في أراضيه ومستثمرو المطارات في أراضيه وذلك بما يتفق مع مثل تلك الأحكام الخاصة بأمن الطيران. [يقوم كل طرف باخطار كل طرف آخر بأية اختلافات بين قواعده التنظيمية وأساليب عمله الوطنية وبين القواعد القياسية لأمن الطيران الواردة في الملاحق. ولأي طرف أن يطلب اجراء مشاورات فورية مع كل طرف في أي وقت لمناقشة أية اختلافات من هذا القبيل].</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 كل طرف آخر من أجل دخول أراضيه أو مغادرتها أو أثناء الوجود فيها. ويتكفل كل طرف بأن تطبق تدابير كافية بصورة فعالة داخل أراضيه 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 كل طرف 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، تقوم الأطراف بمساعدة بعضها البعض من خلال تسهيل اجراء الاتصالات وغير ذلك من التدابير المناسبة المقصودة لانتهاء هذا الحادث أو التهديد بوقوعه بسرعة وعلى نحو آمن.</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة التاسعة أمن الطيران
<p>تتناول الفقرتان البديلتان ٦ و ٧ على التوالي تفتيش تسهيلات الأمن والاجراءات في اقليم طرف آخر والحاجة الى اجراء مشاورات سريعة حول المسائل الأمنية (التي تكتسي الحاحا أكبر من المشاورات بشأن أية مسائل أخرى) اضافة الى القدرة على اتخاذ اجراء مؤقت حينما تبرر الحالة ذلك.</p>	<p>[٦- يكون لكل طرف الحق خلال ستين (٦٠) يوما من صدور الاشعار (أو أية فترة أقصر يتفق عليها بين سلطات الطيران)، في أن تقوم سلطات الطيران لديه باجراء تقييم في اقليم طرف آخر لاجراءات الأمن التي تتخذ أو يعتمزم 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 تتوفر لأحد الأطراف أسس معقولة تحمله على الاعتقاد بأن طرفا آخر قد خرج عن أحكام هذه المادة، لسلطات الطيران لدى ذلك الطرف أن تطلب اجراء مشاورات. وتبدأ تلك المشاورات في غضون خمسة عشر (١٥) يوما من تلقي مثل ذلك الطلب من أي طرف. وعدم الوصول الى اتفاق مرض خلال خمسة عشر (١٥) يوما من بداية المشاورات يشكل أساسا لعدم منح التفويض لشركة (شركات) الطيران التي يعينها طرف آخر أو لالغائه أو تعليقه أو فرض شروط بشأنه. ولأحد الأطراف أن يتخذ اجراء مؤقتا في أي وقت حينما يبرر ذلك وجود طوارئ أو من أجل منع المزيد من عدم الامتثال لأحكام هذه المادة.]</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة العاشرة أمن وثائق السفر
<p>تمكن المواصفات 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 تزيفها أو تزويرها. ويوجد ما يقرب من ١٠٠ دولة متعاقدة تصدر جوازات سفر مقروءة آليا ووثائق سفر أخرى مقروءة آليا، وفقا للمواصفات الواردة في الوثيقة Doc 9303. وتعترف قرارات الايكاو بأن المواصفات 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 طرف 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>

ملاحظات تفسيرية	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 التديسبية أو المزورة أو المزيفة المصادرة من مسافرين استعملوها للسفر. والغرض من الفقرات الواردة والمرفق (٩) هو الحيلولة دون تداول الوثائق التديسبية أو المزورة أو المزيفة.</p> <p>ومن شأن ادراج 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 التديسبية أو المزيفة أو المزورة أو الوثائق الأصلية التي يقدمها محتالون" الوارد في المرفق ٩ ب) بالملحق التاسع (الطبعة الثانية عشرة)، عند اتخاذ التدابير وفقا للفقرات ذات الصلة من الفصل الثالث للملحق، بشأن مصادرة وثائق السفر التديسبية أو المزيفة أو المزورة.</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة الثانية عشرة رسوم الانتفاع
<p>يختلف بصورة ملموسة هذان المنهجان البديلان تجاه أحد الأحكام بشأن رسوم الانتفاع. وتشير بعض الأحكام الى "شركات الطيران المعنية". ويحتاج الطرفان الى بحث ما اذا كانت الأحكام بشأن النشاطات المتضمنة في هذا الجزء يجب أن تمتد أيضا الى جميع شركات الطيران لطرف آخر وذلك بخلاف الشركات المعنية وحدها.</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>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 باضفاء 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>في البديل الثاني يتضمن هذا الحكم بعض المبادئ التي تعكس مرة أخرى السياسة التي طورتها الايكاو. ولكن بدلا من استخدام الصيغة الواردة في المادة الخامسة عشرة من الاتفاقية كما تم في البديل الأول، فان هذا النص يطبق نوعا من أنواع أحكام "الدولة الأولى بالرعاية" الذي يعد أوسع نطاقا في تطبيقه من المادة الخامسة عشرة.</p>	<p>[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>٢- يشجع كل طرف على اجراء 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 منته معقولة بأي مقترحات لاجراء تغييرات في رسوم الانتفاع وذلك الى هؤلاء المنتفعين لتمكينهم من الاعراب عن وجهات نظرهم قبل اجراء 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>[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 محجف 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>

ملاحظات تفسيرية	المادة الثانية عشرة رسوم الانتفاع
<p>ترد في هذا النص بعض مبادئ الأيكو الخاصة باسترداد التكلفة.</p> <p>هناك مقتضيات مماثلة تتعلق بالمشاورات وتبادل المعلومات والاحترار بمدة زمنية معقولة حسبما يرد في البند 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>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 الملازمة 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 أراضي وبين شركات الطيران التي تستخدم الخدمات والتسهيلات. كما يشجع السلطات أو الهيئات المختصة وشركات الطيران على تبادل المعلومات التي يمكن أن تكون ضرورية للسماح بإجراء مراجعة دقيقة لمعقولية الرسوم وفقا للمبادئ الواردة في الفقرة ١ والفقرة ٢. ويقوم كل طرف بتشجيع سلطات فرض الرسوم المختصة على توجيه احطار مدته معقولة للمتقنين فيما يخص أية مقترحات بشأن تغيير رسوم الانتفاع بغية تمكين المتقنين 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>

ملاحظات تفسيرية	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 وزيوت التشحيم وقطع الغيار والمعدات العادية ومخزونات الطائرات التي يحتفظ بها على متن الطائرة عند الوصول الى أراضي دولة أخرى. ويعكس النص أيضا سياسات الأيكو 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 والإمدادات والمعدات وهي الرسوم والضرائب التي تطبق عادة على الطائرات الأجنبية عندما</p>	<p>١- يعفي كل طرف الى اقصى حد ممكن على أساس المعاملة بالمثل شركة الطيران التي عينها الطرف الآخر بموجب قانونه الوطني من إقيود 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 وزيوت التشحيم والإمدادات الاستهلاكية والفنية وقطع الغيار بما في ذلك المحركات ومعدات الطائرات العادية ومخزونات الطائرات وغير ذلك من الأصناف [مثل مخزون التذاكر</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة الثالثة عشرة الرسوم الجمركية
<p>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>من الجدير بالملاحظة أنه توجد تفسيرات مختلفة لما يشكل جزءا دوليا من خط جوي، مثلا، عند انطباقه على الاعفاءات من التعريفات والرسوم الجمركية. ولذلك قد تسعى الدول لادراج ايضاح بهذا المعنى في أي اتفاق للخطوط الجوية يتم عقده، وخاصة عند تبادل حقوق الكابوتاج (النقل الداخلي). وفي مثل هذه الحالات، ستعدل الاعفاءات المنصوص عليها في هذه المادة لكي تؤخذ في الاعتبار طبيعة الخط الجوي ومدى توافقه مع القوانين الداخلية.</p> <p>وفي بعض المواقف لا يكون الاعفاء تاما 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>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 المنطق عليها.</p> <p>٢- تطبق 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) المحفوظ 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 المنطق 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 والإمدادات 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 والإمدادات تحت اشراف السلطات المذكورة حتى يحين وقت اعادة تصديرها أو التصرف فيها خلافا لذلك وفقا لنظم الجمارك.</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة الرابعة عشرة الضرائب
<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>[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>

ملاحظات تفسيرية	المادة الرابعة عشرة الضرائب
<p>وتنص الفقرة الثالثة على ابرام معاهدة فيما بين الطرفين بشأن الازدواج الضريبي لتكون لها الأسبقية على أحكام هذا الاتفاق.</p> <p>ويعني 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>تعني الفقرة ١ بصورة محددة الأرباح والدخل من الترتيبات التجارية فيما بين شركات الطيران.</p> <p>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.</p>	<p>٣- عندما يوجد اتفاق خاص لتفادي الازدواج الضريبي فيما يتعلق بالضريبة على الدخل ورأس المال فيما بين الطرفين، تسري أحكام ذلك 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>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.</p> <p>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.]</p>

ملاحظات تفسيرية	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>النهج التقليدي</p> <p>تتاح لكل شركة طيران معينة فرصة عادلة لتشغيل الطرق المنصوص عليها في الاتفاق.</p> <p>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>

ملاحظات تفسيرية	المادة الخامسة عشرة المنافسة العادلة
<p>في اطار التحرير الكامل تستخدم قوانين المنافسة الخاصة بالطرفين لضمان بيئة تنتم بالمنافسة العادلة لجميع شركات الطيران المعنية.</p> <p>في حين أن بعض الدول تؤيد تماما تطبيق قوانين المنافسة، فهي تشير اليها أحيانا في مذكرات المشاورات بدلا عن الإشارة اليها في اتفاق الخطوط الجوية الفعلي.</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>

ملاحظات تفسيرية	المادة السادسة عشرة السعة
<p>من البدائل التي تنطبق على النهج الثلاثة اذا رأى طرف من الأطراف أن مقدار السعة الإضافية يشكل ممارسة تنافسية غير عادلة الاستناد الى المادة _ (المنافسة العادلة).</p> <p>بالرغم من أنه لا يرد نص يخص التحديد المسبق للسعة في أي اتفاق اقليمي/متعدد الأطراف، هناك أمثلة للقيود التي يسمح بها على السعة في تلك الاتفاقات. وتلك القيود توضع لتبديد دواعي قلق الدول التي لديها شركات الطيران الأصغر حجما من أن تؤدي السعة المفرطة الى ازاحة خطوطها الجوية عن مكانتها.</p> <p>من البدائل الخاصة بالحق العام في الحد من السعة تطبيق الحد الأقصى على نوع معين من الخطوط، مثل خطوط الركاب غير المنتظمة.</p> <p>الهدف من الاجراء الانتقالي المحدود زمنيا السماح للسعة المعروضة على أحد الطرق بأن تتراوح بين التقسيم التقليدي ٥٠ الى ٥٠ والنسبة البالغة ٦٠ الى ٤٠ مرورا بمعادلة أخرى. وذلك ليس ملائما للطرق التي فيها أكثر من شركتي طيران.</p>	<p style="text-align: center;">[الخيار ١ من رقم ٢]</p> <p style="text-align: center;">النهج التقليدي والنهج الانتقالي ونهج التحرير الكامل</p> <p>تخضع السعة المعروضة في الخطوط الجوية للمادة __ (المنافسة العادلة).</p> <p style="text-align: center;">[الخيار ٢ من رقم ٢]</p> <p style="text-align: center;">النهج التقليدي</p> <p style="text-align: center;">[الفقرتان ١ و ٢، الخيار ١ من رقم ٢]</p> <p>١- يجوز لأي طرف أن يطلب من شركة الطيران المعنية من جهة الطرف الآخر أن تودع جدولها فيما يخص أيا من الطرق من والى اقليمه.</p> <p>٢- يجوز لأي طرف أن يمنع الزيادة في السعة في أي طريق من والى اقليمه وهي الزيادة التي من شأنها أن تؤدي الى خسارة مالية جسيمة لشركات الطيران المعنية التي تشغل الخطوط على هذا الطريق.</p> <p style="text-align: center;">[الخيار ٢ من رقم ٢]</p> <p>يجوز لأي طرف أن يحد من العرض فيما يخص خطوط الركاب غير المنتظمة في طريق يوجد فيه خط منتظم للركاب، اذا كانت خطوط الركاب غير منتظمة الاضافية من شأنها أن تهدد استقرار مثل ذلك الخط المنتظم.</p> <p style="text-align: center;">النهج الانتقالي</p> <p>يجوز لأي طرف حتى حلول [تاريخ منقح عليه] أن يحد من سعة شركة طيران معينة على أحد الطرق من اقليمه أو اليه بحيث تصبح [نسبة مئوية متفقا عليها] من اجمالي السعة المعروضة على ذلك الطريق.</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة السادسة عشرة السعة
<p>لكل شركة طيران معينة أن تعرض السعة على أساس التحديد الحر الذي بمقتضاه تحدد شركات الطيران فرادى السعة المعروضة دون موافقة أو تدخل حكوميين رهنا بقانون (قوانين) المنافسة في حالة ما اذا كانت تنطبق.</p> <p>توافق الأطراف على الغاء سيطرتها المباشرة على السعة مع الاحتفاظ بالقدرة على تطبيق ضوابط غير تمييزية ومتعددة الأطراف بما يتفق مع الاتفاقية.</p> <p>لا يوجد نص ينص تحديدا على العلاقة بين السعة والطلب في طريقة التحديد الحر ويجري الاعتماد على التسعير التنافسي واستجابات جداول مواعيد شركات الطيران لقوى السوق من أجل اجراء التسوية الضرورية. وقد يكون أداء هذه الآلية أقل فعالية عند اعاقه أو قمع التفاعل الحر لقوى السوق.</p> <p>وتمنع عادة طريقة التحديد الحر جميع أشكال التمييز أو الممارسات التنافسية غير العادلة، بما في ذلك نظام التسعير الافتراضي باعتبار أن مثل هذه الممارسات سبب لامكانية اجراء التشاور والتصحيح. ويعالج البند المتعلق بالضمانات الخاصة بالممارسات التنافسية غير العادلة هذا الاجراء الاضافي 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 بالأطراف اذا كانت تنطبق.</p>	<p style="text-align: center;">التحرير الكامل</p> <p>١- يسمح كل طرف لكل شركة طيران معينة بتحديد تواتر وسعة النقل الجوي الدولي الذي تعرضه وذلك على أساس الاعتبارات التجارية للسوق.</p> <p>٢- لا يجوز لأي طرف بمفرده الحد من حجم الحركة الجوية أو تواترها أو انتظام خطوطها أو طرز الطائرات التي تشغلها شركات الطيران التي عينها أي طرف آخر، باستثناء ما قد تقضي به الأسباب الجمركية أو الفنية أو التشغيلية أو البيئية في ظل ظروف موحدة بما يتفق وأحكام المادة الخامسة عشرة من الاتفاقية.</p> <p>٣- لا يفرض أي طرف على شركات الطيران التي عينها طرف آخر شرط المبادأة بالرفض، 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- لا يتطلب أي طرف قيام شركات الطيران التابعة للطرف الأخر بتقديم جداول المواعيد أو برامج الرحلات العارضة أو الخطط التشغيلية للحصول على موافقة عليها باستثناء ما قد يتطلبه الأمر وعلى أساس لا يتسم بالتمييز لغرض فرض شروط موحدة حسب نص الفقرة ٢) من هذه المادة أو ما تصرح به على وجه التحديد نصوص ملحق بهذا الاتفاق. وإذا طلب طرف ايداع أي من تلك المعلومات للاحاطة بها علما، عليه أن يخفف الى الحد الأدنى من العبء الإداري الذي سيحمله وسطاء النقل الجوي وشركات الطيران التي يعينها الطرف الأخر من أجل الوفاء بمتطلبات الإيداع واجراءاته.</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة السابعة عشرة التعريفات (التسعير)
<p>من البدائل التي تنطبق على النهج الثلاثة حينما يستند أي طرف الى المادة _ (المنافسة العادلة) نتيجة للأسعار التي تفرض والتي ربما شكلت سلوكا تنافسيا غير عادل.</p> <p>يبني هذا النهج الانتقالي للموافقة على التعريفات فيما بين الأطراف على مبدأ بلد المنشأ.</p>	<p style="text-align: center;">[الخيار ١ من رقم ٢]</p> <p style="text-align: center;">النهج التقليدي والنهج الانتقالي ونهج التحرير الكامل</p> <p>تخضع الأسعار (التعريفات) للمادة _ (المنافسة العادلة).</p> <p style="text-align: center;">[الخيار ٢ من رقم ٢]</p> <p style="text-align: center;">النهج الانتقالي</p> <p>١- تخضع التعريفات التي يتعين على شركة أو شركات الطيران المعنية لأي طرف من الأطراف أن تطبقها بخصوص الخطوط التي يغطيها هذا الاتفاق لمبدأ الموافقة على تعريفات دولة المنشأ.</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة السابعة عشرة التعريفات (التسعير)
<p>ان نطاق الموافقة يقوم أساسا على تعريفات الحرية الثالثة والحرية الرابعة التي تدخل بكاملها في الاطار التنظيمي للأطراف المعنية.</p> <p>أدرج نص بشأن الموافقة على تعريفات الخطوط غير المنتظمة على أساس اختياري.</p> <p>في اطار التحرير الكامل، لا يمكن الاعتراض على التعريفات لأي سبب من الأسباب ويمكن أن تجري ممارسات شركات الطيران الخاصة بالتعريفات رهنا بقوانين المنافسة للأطراف اذا كانت تنطبق.</p>	<p>٢- يحق لكل طرف أن يوافق أو يرفض تعريفات النقل باتجاه واحد أو في الاتجاهين بين أراضي الأطراف بدءا من أرضيه هو . ويجب ألا يتخذ أي طرف اجراءات انفرادية لمنع سريان التعريفات المقترحة ولا لمواصله التعريفات السارية في اتجاه واحد أو في الاتجاهين للنقل بين أراضي الأطراف بدءا من أراضي الطرف الأخر.</p> <p>٣- بالرغم من أحكام هذه المادة، لشركة الطيران المعنية الحرية في تطبيق التعريفات فيما يخص النقل على الخطوط غير المنتظمة، ما دامت تلك التعريفات قد أخطرت بها الأطراف المعنية.]</p> <p style="text-align: center;">التحرير الكامل</p> <p>لا يطلب ايداع الأسعار [التعريفات] التي تفرضها شركات الطيران لدى أي طرف ولا تطلب الموافقة عليها من جهته.</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة الثامنة عشرة الضمانات
<p>سوف يكون البند الخاص بالضمانات ذا صلة وقابلا للتطبيق فقط اذا ما وافقت الأطراف على الانتقال الى بيئة "أجواء مفتوحة" ومتحررة للناقلين الجويين المعنيين التابعين لها حتى لو لم تكن متعددة الأطراف 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 اذا تفقت مجموعة من الدول على التحرك صوب نظام نقل فيه القيود ولم تكن لأي من الأطراف قوانين منافسة، فقد تدعو الحاجة الى وجود مجموعة متفق عليها بصورة متبادلة من الموصفات 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 البند الرابع الخاص بفض المنازعات، واجراءات الوساطة المبنية على توصية من توصيات الايكاو متضمنة في مادة تسوية المنازعات.</p> <p>كبدل لآلية الضمان، يمكن أن تتفق الأطراف على أن يتم على مراحل تطبيق النص الخاص بدخول الأسواق التام والنصوص الأخرى، سهيلا للانتقال الى التحرير التام (أنظر المرفق ٤).</p>	<p>١- تتفق الأطراف على أن الممارسات التالية لشركات الطيران يمكن أن تعتبر ممارسات تنافسية غير عادلة ويمكن أن تحتاج الى بحث أو توثق:</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 سلبي خطير أو لها ضرر ملموس على شركة طيران أخرى.</p> <p>(هـ) الممارسات المعنية تعكس نية ظاهرية 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 لأي طرف أن عملية أو عمليات تقوم بها أو تنتوي القيام بها شركة الطيران المعنية التابعة لطرف آخر قد تشكل سلوكا تنافسيا غير عادل وفقا للمؤشرات المدرجة في الفقرة ١ فلها أن تطلب اجراء مشاورات وفقا للمادة — [بشأن التشاور] بهدف حل المشكلة. وبصحب مثل ذلك الطلب اخطار يتضمن أسباب الطلب وأن تبدأ المشاورات في غضون ١٥ يوما من تقديم الطلب.</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة الثامنة عشرة الضمانات
	٣- اذا لم تتوصل الأطراف الى حل للمشكلة من خلال المشاورات، يجوز لأي طرف أن يستند الى آلية فض المنازعات في اطار المادة — [تسوية المنازعات] لحل النزاع.

ملاحظات تفسيرية	المادة التاسعة عشرة قوانين المنافسة
<p>يقصد بهذا البند النموذجي الوارد أنفا الذي طورته الايكاو أن يكون مجموعة شاملة وان كانت قابلة للتطوير من الاجراءات في حالة مرور طرفين أو أكثر 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 أي طرف على سبيل المثال بالتصديق على ممارسات تعاونية لشركات الطيران مثل تنسيق التعريفات ولم يكن لدى أي طرف قانون منافسة. كما أنه ليس المقصود منه تكملة أية اجراءات قائمة. ولا بد، بالطبع، من أن توافق سلطات المنافسة التي تخضع لها الأطراف على الالتزامات التي يتعين ادراجها. وبصفة عامة ينشد البند تعزيز الآليات لتحاشي المنازعات وفضها كما ينشد وضع القضايا التي تنشأ في تطبيق معايير قانون المنافسة على النقل الجوي في الاطار الاقليمي أو متعدد الأطراف. 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- تقوم الأطراف بإبلاغ بعضها البعض بقوانين المنافسة والسياسات والممارسات الخاصة بها والتغييرات التي طرأت عليها، وأية أهداف خاصة تتعلق بها قد تؤثر على تشغيل خطوط النقل الجوي بموجب هذا الاتفاق، وتقوم كذلك بتحديد السلطات المسؤولة عن تنفيذها.</p> <p>٢- تساعد الأطراف، بالقدر المسموح به بموجب قوانينها ونظمها، شركات الطيران الخاصة بكل منها من خلال تقديم الارشاد بشأن مدى توافق أي ممارسة مقترحة لشركات الطيران مع قوانين المنافسة والسياسات والممارسات لديها.</p> <p>٣- تخطر الأطراف بعضها البعض عندما تعتبر أنه قد يوجد تعارض بين تطبيق قوانين المنافسة والسياسات والممارسات لديها وبين الأمور المتعلقة بعمل الاتفاق، ويتم استخدام عملية التشاور المتضمنة في الاتفاق اذا ما طلب ذلك أي طرف، لتحديد ما اذا كان هناك تنازع والبحث عن طرق حل النزاع أو تخفيفه الى أدنى حد.</p> <p>٤- تخطر الأطراف بعضها البعض بنية الشروع في الاجراءات القضائية ضد شركة (شركات) الطيران لدى كل منها أو اتخاذ أي اجراءات قانونية خاصة ذات صلة بموجب قوانين المنافسة لديها قد تسترعي انتباهها.</p> <p>٥- دون الاخلال بحق أي طرف في اتخاذ اجراء قانوني يتم استخدام عملية التشاور التي يتضمنها هذا الاتفاق عند طلب أي طرف ذلك ويجب أن تهدف الى تعريف المصالح الخاصة بالأطراف والنتائج المحتملة التي تنشأ عن اتخاذ اجراء بموجب قانون المنافسة.</p> <p>٦- تسعى الأطراف 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 به، بعين الاعتبار والتعاطف الكامل الى وجهات النظر التي عبر عنها الطرف الآخر ويقيم الاعتبار لأواصر المودة على المستوى الدولي وللاعتدال وضبط النفس.</p> <p>٨- يسهل الطرف الذي رفعت بموجب قوانين المنافسة لديه دعوى قضائية خاصة نفاذ كل طرف الى الهيئة القضائية ذات الصلة و/أو توفير المعلومات لتلك الهيئة على النحو اللائق. وقد تتضمن مثل هذه المعلومات المصالح الخارجية الخاصة به ومصالح كل طرف على النحو المخاطر به من جانب ذلك الطرف وان أمكن نتائج أية مشاورات مع كل طرف بشأن الدعوى.</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة التاسعة عشرة قوانين المنافسة
	<p>٩- تتعاون الأطراف الى الحد الذي لا تمنعه قوانينها الوطنية أو سياساتها ووفقا لأية التزامات دولية مطبقة، بالسماح لشركات طيرانها أو مواطنيها بالكشف عن المعلومات ذات الصلة بدعوى قضائية بشأن قانون المنافسة للسلطات المختصة لكل من الأطراف شريطة عدم تعارض هذا التعاون أو الكشف مع مصالحها القومية الهامة.</p> <p>١٠- بينما تكون الدعوى المرفوعة من جانب سلطات قانون المنافسة لأحد الأطراف موضوعا للمشاورات مع طرف آخر، يتمتع الطرف الذي رفعت الدعوى في أراضيه انتظارا لنتيجة هذه المشاورات عن طلب الكشف عن المعلومات الموجودة في أراضي طرف آخر، كما يتمتع ذلك الطرف الآخر عن تطبيق أي تشريع يجلب المعلومات.</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة العشرون تبديل العملات وتحويل الإيرادات
<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 تبديل العملات وتحويل الإيرادات هو نسخة أكثر شمولاً من النص الوارد على التريب في جميع اتفاقات الخطوط الجوية.</p> <p>المصطلح "الأنشطة المرتبطة ارتباطا مباشرا بالنقل الجوي" يتضمن عادة أنشطة مرتبطة ارتباطا وثيقا بتقديم الخدمات الجوية، مثل النقل بالحافلة فيما بين المطار والفنادق. وتوفير الخدمات الأرضية لشركات الطيران الأخرى كلما كان ذلك مسموحا به. لا يتضمن المصطلح أنشطة مثل الإيرادات المحصلة من الفنادق وتأجير السيارات والاستثمار في العقارات المحلية والأسهم والسندات التي يحتمل أن تخضع لنظام مختلف لتبديل العملات وتحويل الإيرادات. والمصطلح "دون ضرائب" يشير الى الضرائب على تبديل العملات وتحويل الإيرادات ولا يشير الى ضريبة الدخل القومي، التي تتناولها المادة الخاصة "بالضرائب".</p>	<p>يسمح كل طرف لشركة (شركات) الطيران التابعة لطرف آخر بأن تبذل وتحول الى الخارج الى الدولة التي تختارها وبناء على طلبها جميع الإيرادات 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 اعتبارا من تاريخ طلب التبديل والتحويل.</p>

ملاحظات تفسيرية	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 المعنية". وتحتاج الأطراف الى أن تبحث ما اذا كانت الأحكام بشأن النشاطات المتضمنة في هذه المادة يجب أن تمتد أيضا الى جميع شركات طيران أحد الأطراف لا الى شركات الطيران المعنية وحسب.</p> <p>هذا البند الذي طوره 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</p>	<p>١- يمنح كل طرف شركة للطيران تابعة لطرف آخر 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>

ملاحظات تفسيرية	المادة الحادية والعشرون بيع وتسويق منتجات الخدمة الجوية
<p>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 اتفاقات الخطوط الجوية 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>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>

ملاحظات تفسيرية	المادة الثانية والعشرون الموظفون الأجانب والاستعانة بالخدمات المحلية
<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 المعنية". وتحتاج الأطراف الى أن تبحث ما اذا كانت الأحكام بشأن النشاطات المنضمة في هذه المادة يجب أن تمتد أيضا الى جميع شركات طيران أحد الأطراف لا الى شركات الطيران المعنية وحسب.</p> <p>تعتمد النهج التقليدية والانتقالية على المعاملة بالمثل التي لو فسرت بصورة كمية فسوف تؤدي الى المحدودية العديدة للعاملين لدى شركات الطيران الذين يمكن وزعهم في اقليم طرف آخر.</p> <p>تنص الفقرة ٣(ب) على استخدام العاملين المؤقتين الذين تعد مقتضيات التوظيف والاقامة بالنسبة لهم أقل طولا من تلك الخاصة بالعاملين لأجل طويلة.</p> <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 و فنية وتشغيلية. ويخضع البند __ للالتزامات الدولية وكذلك للقوانين الوطنية للطرف المتلقي فيما يتعلق بالدخول والاقامة والتوظيف،</p>	<p>النهجان التقليدي والانتقالي</p> <p>١- يسمح لشركة أو شركات الطيران المعنية التي يملكها أحد الأطراف وذلك على أساس المعاملة بالمثل أن تدخل الى اقليم طرف آخر وتبقى 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 الأطراف من خلال عاملي تلك الشركات أو بالاستعانة بخدمات أي مؤسسة أو شركة أو شركة طيران أخرى تعمل في اقليم طرف آخر ويصرح لها بتأدية هذه الخدمات لشركات طيران أخرى.</p> <p>٣- يخضع ممثلو الشركة وعاملوها للقوانين والقواعد التنظيمية السارية الخاصة بطرف آخر 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 اليهم في الفقرة ١ من هذه المادة.</p> <p>(ب) يسهل كل طرف ويسارع بتحقيق مقتضيات تصاريح العمل للعاملين الذين يؤدون بعض المهام المؤقتة التي لا تستغرق أكثر من ٩٠ (تسعين) يوما.</p> <p>التحرير الكامل</p> <p>يسمح كل طرف لشركات الطيران التي عينها طرف آخر بالاتي:</p> <p>(أ) احضار عاملين أجانب الى أراضيه ممن يؤدون واجبات ادارية وتجارية و فنية وتشغيلية وغير ذلك من الخدمات المتخصصة التي يتطلبها تقديم</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة الثانية والعشرون الموظفون الأجانب والاستعانة بالخدمات المحلية
<p>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 إلى أية شركة أو مؤسسة محلية مصرح لها بتقديم خدمة.</p>	<p>خدمات النقل الجوي وتركهم للبقاء فيها بما يتسق مع قوانين الدولة المستقبلة وقواعدها التنظيمية فيما يتعلق بالدخول والإقامة والتوظيف.</p> <p>ب) الاستعانة بالخدمات والعاملين من أية مؤسسة أو شركة أو شركة طيران أخرى تعمل في أراضيه ومفوضة بتقديم مثل هذه الخدمات.</p>

ملاحظات تفسيرية	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 بـ"الفرص التجارية". أو يمكن لجدول الطريق أن يشمل 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 الإقليم الذي تتبعه بصورة اقتصادية من خلال مطابقة رحلاتها على مثل هذه القطاعات مع حجم الحركة الأقل من وإلى الإقليم 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 للناقل الجوي القائم بالتشغيل من خلال السماح، رهنا بتفويض، بأكثر من رحلة من نقطة التغيير. إلا أن الشروط الأخرى المتصلة بتغيير معيار الطائرة يمكن أن يستمر تطبيقها.</p>	<p style="text-align: center;">النهج التقليدي</p> <p>١- يجوز لشركة طيران معينة تابعة لأي طرف عند تشغيل أي خط متفق عليه على طريق معين إبدال طائرة بأخرى عند نقطة في إقليم طرف آخر 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 إقليم أي طرف 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 بإعرض نفسها على الجمهور من خلال الاعلانات أو غير ذلك [إعرض 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>

ملاحظات تفسيرية	المادة الثالثة والعشرون تغيير معايير مواصفات الطائرة
<p>تسمح الفقرة الثانية بتغيير غير مقيد لمعيار الطائرة في البلد الذي تنتمي إليه شركة الطيران ولكن الفقرة تحظر وزع الطائرات في اقليم طرف آخر.</p> <p>ان أحكام مواد التغيير التقليدي لمعايير الطائرة غالبا لا يمكن تطبيقها من الناحية العملية على التشارك في الرموز و/أو حالات حجز المساحات وإذا 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 الجداول الزمنية للطريق. وفي هذه الحالات، قد ترغب الدول في أن تدرج أحكام تغيير معايير الطائرة في ذلك الملحق.</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> <p>(ح) أنه فيما يتعلق برحلة أية طائرة واحدة داخل الاقليم الذي يتم فيه التغيير، يجوز السماح فقط باتمام رحلة واحدة انطلاقا من ذلك الاقليم [إما لم تكن الطائرة مصحرا لها من جانب سلطات الطيران لطرف آخر بتنفيذ أكثر من رحلة واحدة]</p> <p>٢- لا ينشأ عن أحكام الفقرة ١ من هذه المادة ما يلي:</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 بأي طرف بوزع طائراتها في اقليم طرف آخر 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 النهج الانتقالي هو صيغة أكثر حداثة ومرونة من صيغ تغيير معايير الطائرة وهي صيغة لا يحد منها الا الشروط المتعلقة بتنسيق جداول المواعيد وحجم الطائرة عند تشغيل أكثر من طائرة واحدة فيما بعد نقطة التغيير. وتفترض الاشارات الواردة في الفقرة الثانية والتي تتعلق باستخدام المعدات المؤجرة والترتيبات التجارية أن الأطراف قد اتفقت أيضا على هذه الأمور.</p>	<p style="text-align: center;">النهج الانتقالي</p> <p>١- يجوز لكل شركة طيران معينة تغيير الطائرة على أي الرحلات أو عليها جميعا 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 تزامنا 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> <p>٢- لغرض عمليات تغيير معايير الطائرات، يجوز لشركة طيران معينة استخدام معداتها الخاصة بها وأن تستخدم رهنا 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>

ملاحظات تفسيرية	المادة الثالثة والعشرون تغيير معايير مواصفات الطائرة
<p>يتيح نهج التحرير الكامل 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 رهنا بالطبع بالتوصل الى اتفاق مع الشركاء الآخرين ذوي العلاقة. والقيد الوحيد هو اقتضاء تشغيل الخطوط بصورة خطية طولية أي أن تكون الرحلة في القطاع الثاني امتدادا أو استمرارا لرحلة الوصل السابقة الداخلة أو الخارجة. وتزيل الصيغة الواردة بين قوسين هذا القيد بالنسبة للخطوط المخصصة للبضائع فقط.</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 المقتصرة على الشحن فقط] يكون النقل الى ما وراء تلك النقطة هو استمرار للنقل من اقليم الطرف الذي عين شركة الطيران وأن يكون النقل باتجاه الدخول الى اقليم الطرف الذي عين شركة الطيران هو استمرار للنقل من جهة ما وراء هذه النقطة.</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة الرابعة والعشرون المناولة الأرضية
<p>في بعض الاتفاقات، يمكن أن يشكل هذا البند مادة منفصلة أو أن يكون أيضا جزءا من المادة الخاصة "بالفرص التجارية".</p> <p>يجب أن تتضمن جميع الأحكام اشارة 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 أيضا الى جميع شركات الطيران الخاصة بأحد الأطراف لا الى شركات الطيران المعنية فقط.</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 اعتمادا على درجة المنافسة بين مقدمي الخدمات. وهذا النهج موجود بعمامة 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 اتاحة 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 style="text-align: center;">النهج الانتقالي</p> <p style="text-align: center;">[الخيار ١ من رقم ٢]</p> <p>رهنا بأحكام السلامة المعمول بها، بما في ذلك قواعد الايكاو القياسية وأساليب عملها الموصى بها المتضمنة في الملحق السادس، لكل شركة طيران معينة أن تختار من بين مقدمي خدمات المناولة الأرضية المتنافسين.</p> <p style="text-align: center;">[الخيار ٢ من رقم ٢]</p> <p>١- رهنا بأحكام السلامة التي تنطبق بما في ذلك قواعد الايكاو القياسية وأساليب عملها الموصى بها المتضمنة في الملحق السادس، يسمح لكل شركة أو شركات الطيران المعنية، على أساس المعاملة بالمثل، بتأدية أعمال المناولة الأرضية الخاصة بها في اقليم أي طرف آخر وأن تحصل بناء على اختيارها على خدمات المناولة الأرضية بصورة كلية أو جزئية من خلال أي وكيل فوضته السلطات المختصة لطرف آخر لتقديم مثل تلك الخدمات.</p> <p>٢- كما يحق أيضا لشركة أو شركات الطيران المعنية التابعة لأي طرف تقديم خدمات المناولة الأرضية لشركات الطيران الأخرى التي تعمل في نفس المطار في اقليم أي طرف.</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة الرابعة والعشرون المناولة الأرضية
<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> <p>في نهج التحرير الكامل الذي أعدته الايكاو، أمام شركة الطيران المعنية خيار أوسع في نطاقه فيما 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 جويًا، وفي هذه الحالات يجب أن يختار الناقلون الذين يسمح لهم بالقيام بذلك على أساس اجراءات موضوعية وتنتم بالشفافية وعدم التمييز ويجب أن يتاح موردين بديلاً قادرين على المنافسة.</p>	<p>٣- لا تخضع ممارسة الحقوق الواردة في الفقرتين ١ و ٢ من هذه المادة الا للقيود المادية أو التشغيلية الناشئة عن اعتبارات سلامة أو أمن المطار. وتنتطبق أية قيود بصورة موحدة وبشروط لا تقل ملائمة عن الشروط الأكثر ملائمة المتاحة لأية شركة طيران تعمل في خدمات جوية دولية مماثلة في الوقت الذي تفرض فيه تلك القيود.</p> <p style="text-align: center;">التحرير الكامل</p> <p>١- رهنا بتطبيق الأحكام المعمول بها المتعلقة بالسلامة بما في ذلك قواعد الايكاو القياسية وأساليب عملها الموصى بها المتضمنة في الملحق السادس يفوض أي طرف شركة (شركات) الطيران التابعة لطرف آخر 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 وأيضاً عندما يكون ذلك مقبداً باعتبارات السلامة والأمن ذات الصلة، أو (باستثناء المناولة الذاتية الواردة في أ) أعلاه) مقبداً بنطاق عمليات المطار الذي يكون صغيراً بحيث لا يتحمل مقدمي خدمات متنافسين.</p> <p>٣- ويطلب من الأطراف دائماً اتخاذ التدابير اللازمة لكفالة نظام تسعير يقوم على التكلفة ومعاملة منصفة وعادلة للناقل الجوي أو الناقلين الجويين للطرف الآخر أو الأطراف الأخرى.</p>

ملاحظات تفسيرية	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>	<p style="text-align: center;">[الخيار ١ من رقم ٢]</p> <p style="text-align: center;">النهج الانتقالي</p> <p>يجوز لكل شركة طيران معينة الدخول في ترتيبات تسويق تعاونية مثل المشاريع المشتركة وحجز المساحات وتقسام الرمز مع شركات طيران كل طرف، شريطة حيازة شركات الطيران المعنية للتفويض المناسب ووفائها</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة الخامسة والعشرون تقاسم الرمز والترتيبات التعاونية
<p>محددة أو عدد محدد من الرحلات ويمكن تعديل ذلك الاستخدام أيضا باجراء مناقشات لاحقة و/أو بتبادل المذكرات.</p>	<p>بالمتطلبات التي تطبق عادة على مثل هذه الترتيبات.</p>
<p>تتضمن مرحلة التحرير الكامل ترتيبات تعاونية مع شركات طيران بلدان ثالثة ومقدمي الخدمات السطحية. وفي معظم اتفاقات التحرير تتضمن تلك المرحلة أيضا تأجير الطائرات بالطاقم فيما بين شركات طيران الأطراف ولكن لأغراض هذا الاتفاق النموذجي وضعت أحكام منفصلة خاصة بالتأجير.</p>	<p style="text-align: center;">التحرير الكامل</p> <p>١- عند تشغيل أو اقامة الخدمات المرخصة على الطرق المتفق عليها يجوز لكل شركة طيران معينة تابعة لأحد الأطراف 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 طرف.</p> <p>(ب) شركة طيران أو شركات طيران تابعة لدولة ثالثة.</p> <p>(ج) مقدم خدمة نقل سطحي تابع لأي بلد من البلدان. شريطة أن تكون كل شركات الطيران الداخلة في مثل هذه الترتيبات: (١) لديها التفويض المناسب (٢) تفي بالمتطلبات التي تطبق عادة على مثل هذه الترتيبات.</p>
<p>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.</p>	<p>٢- أن توافق الأطراف 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:</p> <p>(أ) شفاهة وان أمكن تحريريا في وقت الحجز.</p>
<p>العبارة الواردة في الفقرة (ب) "أية وثيقة أخرى تحل محل التذكرة مثل التأكيد التحريري" تتضمن التذاكر الالكترونية.</p>	<p>(ب) وتحريريا على تذكرة السفر نفسها و/أو (إذا لم يكن بالامكان)، 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.</p> <p>(ج) وشفاهة مرة أخرى، بمعرفة موظفي الخدمات الأرضية التابعين لشركة الطيران في جميع مراحل الرحلة.</p>
<p>يمكن أن تخدم متطلبات الإيداع الاختياري باعتبارها وسيلة يمكن من خلالها لسلطات الطيران التحقق من أن شركات الطيران جميعها لديها التفويض المناسب وتفي بالمقتضيات التي تنطبق على تلك الترتيبات. وكبديل، يمكن استخدام القوانين والقواعد الوطنية لهذا الغرض.</p>	<p>[٣- شركات الطيران مطالبة بتقديم أي ترتيب تعاوني مقترح الى سلطات الطيران التابعة لجميع الأطراف للحصول على موافقتها قبل تقديم مقترحها بـ __ يوما على الأقل].</p>
<p>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 طرف و/أو ناقلو البلدان الثالوث (الناقلون القائمون بالتشغيل)، حيث تدرج الصيغة التي بين القوسين. (حتى يقتصر تقاسم الرموز على شركات الطيران المعنية التابعة للأطراف، يجب حذف الصيغة التي بين القوسين).</p>	<p style="text-align: center;">[الخيار ٢ من رقم ٢]</p> <p style="text-align: center;">النهج الانتقالي ونهج التحرير الكامل</p> <p>١- رهنا بالمقتضيات التنظيمية التي تطبقها عادة على مثل تلك العمليات سلطات الطيران لدى كل طرف، يجوز لكل شركة طيران معينة لدى طرف آخر الدخول في ترتيبات تعاون بغرض تحقيق ما يلي:</p> <p>(أ) اقامة الخدمات المتفق عليها على طرق محددة من خلال تقاسم الرمز (أي بيع خدمة النقل تحت الرمز الخاص بها) على الرحلات التي تشغيلها شركة (شركات) الطيران لأي طرف من الأطراف و/أو أية دولة ثالثة].</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة الخامسة والعشرون تقاسم الرمز والترتيبات التعاونية
<p>تسمح الفقرة الفرعية (ب) لشركات الطيران المعنية بحمل رموز شركات الطيران الأخرى.</p> <p>تسمح الجملة الأولى من الفقرة ٢ بتقاسم الرمز في القطاعات المحلية في إقليم أحد الأطراف ولكن ضمن رحلة دولية. وتحظر الجملة الأخيرة من الفقرة ٢ على سلطات الطيران لأحد الأطراف 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 المعنية التابعة للطرف الآخر. وإذا سمح بذلك الامتناع فان الكثير من فرص تقاسم الرمز المحتملة التي تهدف الأحكام الى السماح بها يمكن أن يمنعها الطرف الآخر.</p> <p>وتقر 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 لقبود السعة سواء استخدم رمز ناقل جوي آخر أو لم يستخدم في تلك الرحلات. ان السعة الخاصة بالناقلين الجويين القائمين بالتشغيل والتابعين لبلدان ثالث لا تخضع في الأحوال العادية الا لأحكام اتفاق جوي بين دولة الناقل الجوي القائم بالتشغيل والطرف الآخر.</p>	<p>(ب) النقل تحت رمز أية شركة (شركات) طيران أخرى اذا كانت تلك الشركة أو الشركات مصرحا لها من جهة سلطات طيران أي طرف ببيع خدمة النقل في اطار الرمز الخاص بها وذلك على الرحلات التي تقوم بتشغيلها شركة الطيران المعنية تلك والتي تتبع طرف آخر.</p> <p>٢- تقتصر خدمات اقتسام الرمز التي تتطوي على النقل فيما بين نقاط لدى أي طرف 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 لطرف آخر 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 لأي طرف أن تمنع الاذن بأن تتم خدمات تقاسم الرمز التي تحددت في (أ) أعلاه من خلال شركة (شركات) الطيران المعنية التابعة لطرف آخر 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 لطرف آخر.</p> <p>٣- ولأغراض المادة _ (السعة) من الاتفاق، لا تفرض سلطات الطيران التابعة لأي طرف قيودا على السعة التي تعرضها شركة أو شركات الطيران التي يعينها طرف آخر فيما يخص خدمات تقاسم الرمز.</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة السادسة والعشرون تأجير الطائرات
<p>تعريف</p> <p>(أ) عبارة "تأجير بالطاقم" تعني تأجير طائرة بطاقمها.</p> <p>(ب) عبارة "تأجير بدون طاقم" تعني تأجير طائرة بدون طاقمها.</p> <p>تتعلق هذه الفقرة بالطائرات المستأجرة على نفس الأساس فيما يخص السلامة والأمن الذي تستأجر عليه الطائرات الأخرى التي تشغلها شركات الطيران المعنية بموجب الاتفاق. وهي توضح أن أي طرف يمكنه منع استخدام الطائرات المستأجرة التي لا تفي بالقواعد القياسية للسلامة والأمن. وفي تنفيذ فقرة من هذا النوع، تقتضي بعض الدول القيام مسبقا بإيداع ترتيبات الايجار المتعلقة بطرق جوية دولية للسماح باتخاذ اجراءات في الوقت المناسب اذا كانت السلطات يساورها القلق ازاء السلامة. وفي بعض الحالات، قد تستخدم الدول قوائم بشركات الطيران التي يجوز استئجار الطائرات منها، و/أو قوائم بشركات الطيران التي لا يجوز استئجارها منها، وذلك، مثلا، على أساس تقارير تدقيق مراقبة السلامة الجوية الصادرة عن الايكاو أو سجلات الفحوص بساحة وقوف الطائرات.</p>	<p>*١- يجوز لكل طرف أن يمنع استخدام الطائرات المستأجرة لخدمات تتم بموجب هذا الاتفاق لا تمتثل للمادة — (السلامة) والمادة — (الأمن).</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة السادسة والعشرون تأجير الطائرات
<p>ولتلبية الشواغل المتعلقة بالسلامة فيما يتصل باستخدام الطائرات المستأجرة في بعض الحالات، يمكن أن تعقد الدول اتفاقات بموجب المادة ٨٣ مكررا لنقل بعض مسؤوليات دولة التسجيل بمقتضى الاتفاقية الى دولة جهة تشغيل الطائرة وفقا لارشادات الايكاو ذات الصلة.</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 للطيران وكفاية القواعد القياسية الخاصة بالتشغيل والصيانة فيما يتصل بتلك الطائرات المستأجرة أخذا 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).</p> <p>يتاح في اطار هذا النهج خياران للاختيار منهما. ويتمثل الاختلاف الرئيسي في معاملة الطائرات المستأجرة بطواقمها من دول ثالثة.</p> <p>يسمح عالميا تقريبا بعقود استئجار الطائرات بدون طواقمها من مالكين غير شركات الطيران، التي تسمى أحيانا عقود الإيجار "المالية"، وهي لا تكون عموما موضوعا لاتفاقات الخطوط الجوية. غير أن بعض الدول أدرجت اشارة صريحة الى مثل هذه العقود في اتفاقاتها للخطوط الجوية. وتقدم في اطار كل نهج لابين قوسين مربعين] صيغ اختيارية.</p> <p>قد تقوم بعض الدول، عن طريق قانون وطني أو سياسة وطنية أو نظام وطني أو الموافقة المتبادلة بين سلطات الطيران المعنية، بالترخيص مقدما بنوع أو أكثر من أنواع عقود تأجير الطائرات، مثل عقود استئجار الطائرات بدون طواقمها من أي شركة طيران أو استئجار الطائرات بطواقمها فيما بين شركات الطيران لدى نفس الطرف أو استئجار الطائرات بطواقمها من شركات الطيران لدى طرف آخر أو استئجار الطائرات بطواقمها من شركات الطيران لدى دول ثالثة، ويخضع ذلك في جميع الحالات لانتفاذ الأحكام الثنائية والوطنية والإقليمية القابلة للتطبيق بشأن السلامة والأمن.</p> <p>في بعض الحالات، قد تمنع الدولة تشغيل الخطوط الجوية من جانب شركة طيران يتكون معظم أو كل أسطولها من طائرات مستأجرة بطواقمها من دولة ثالثة.</p> <p>لعبارة "الترخيص اللازم" معنى أوسع من "حقوق الطريق و/أو النقل" المعتادة التي تمنح بمقتضى اتفاق ثنائي وتشمل ما يلي:</p> <p>(١) الترخيص الاقتصادي والترخيص بالتشغيل المتعلق بالسلامة الممنوح لشركات الطيران المؤجرة والمستأجرة على الطرق الجوية التي تقدم فيها الخدمة.</p>	<p style="text-align: center;">النهج الانتقالي</p> <p style="text-align: center;">[الخيار ١ من رقم ٢]</p> <p>٢- مع مراعاة الفقرة ١ أعلاه، يجوز لشركات الطيران المعنية لكل طرف أن توفر خطوطا جوية بمقتضى هذا الاتفاق عن طريق ما يلي:</p> <p>(أ) استخدام طائرات مستأجرة بدون طواقمها من أي [شركة بما في ذلك] شركات للطيران.</p> <p>(ب) استخدام طائرات مستأجرة بطواقمها من شركات طيران أخرى لدى نفس الطرف.</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة السادسة والعشرون تأجير الطائرات
<p>(٢) أي موافقات وطنية أو اقليمية مطلوبة للنوع المعين من عقد التأجير المعني. تشمل هذه الفقرة أوضاع التأجير الأربعة المبينة في الفقرات الفرعية الأربع. وفي حالة الوضع (أ) [عقود ايجار الطائرات بدون طوقمها]، يسمح بمثل هذا الاستخدام بدون قيد، وذلك فقط مع مراعاة متطلبات السلامة والأمن. وتفضل بعض الدول التعامل مع الطائرات المستأجرة بدون طواقمها والمملوكة لشركات الطيران في الاتفاق فقط بينما قد ترغب دول أخرى في أن تغطي صراحة جميع عقود استئجار الطائرات بدون طواقمها بما في ذلك تلك المستأجرة من هيئات غير شركات الطيران.</p> <p>في حالة الوضعين (ب) و(ج)، يتيح هذا الخيار مثل هذا الاستخدام باخضاعه لمتطلبات كل من السلامة والأمن وكذلك اشتراط أن يكون المؤجر والمستأجر حاصلين على الترخيص الضروري بالتشغيل. وعلى الرغم من أن كل من المؤجر والمستأجر يكونان عادة حاصلين على الترخيص الضروري للتشغيل في مثل هذه الأوضاع، يرد ذكرهما على حدة هنا لشمول وضع ممكن قد لا تسمح فيه متطلبات السلامة لدولة المستأجر بأي عقود استئجار لطائرات بطواقمها من شركات طيران دول أخرى (الولايات المتحدة مثلا).</p>	<p>(ج) استخدام طائرات مستأجرة بطواقمها من شركات طيران أي طرف آخر.</p> <p>(د) استخدام طائرات مستأجرة بطواقمها من شركات طيران دول ثالثة. شريطة أن تكون جميع شركات الطيران المشاركة في الترتيبات المذكورة في (ب) و(ج) و(د) أعلاه حاصلة على</p>
<p>أما بالنسبة للوضع (د) [استئجار الطائرات بطواقمها من شركات طيران دولة ثالثة]، يتيح هذا الخيار مثل هذا الاستخدام باخضاعه لشرط سلطة أوسع لا يشمل منح أي حقوق اقتصادية ضرورية الى شركات الطيران في ترتيب الايجار فحسب، بل أيضا أي موافقات وطنية أو اقليمية مطلوبة. ويراعي هذا الوضع الذي قد تتطلب فيه الدول ترخيصا محددًا لبعض العمليات بالطائرات المستأجرة.</p>	<p>[الخيار ٢ من رقم ٢]</p>
<p>يتيح هذا الخيار استخدام طائرات مستأجرة في الأوضاع الثلاثة الأولى مع مراعاة متطلبات السلامة والأمن فقط. وفي حالة الوضع (د)، وخلافا للخيار الأول، يتيح هذا الخيار الثاني مثل هذا الاستخدام بشرط أكثر تحديدا وتقييدا، أي أن الترتيب لن ينجح عنه ممارسة شركة الطيران المؤجرة التي تقدم الطائرات وطواقمها لحقوق نقل لا تملكها.</p>	<p>٢- مع مراعاة الفقرة ١ أعلاه، يجوز لشركات الطيران المعنية لكل طرف أن توفر خطوطا جوية بمقتضى هذا الاتفاق عن طريق ما يلي:</p> <p>(أ) استخدام طائرات مستأجرة بدون طواقمها من أي [شركة بما في ذلك] شركات للطيران.</p> <p>(ب) استخدام طائرات مستأجرة بطواقمها من شركات طيران أخرى لدى نفس الطرف.</p> <p>(ج) استخدام طائرات مستأجرة بطواقمها من شركات طيران أي طرف آخر.</p> <p>(د) استخدام طائرات مستأجرة بطواقمها من شركات طيران دول ثالثة، شريطة القيام بذلك فقط بمقتضى ترتيبات غير مساوية للسماح لشركة طيران مؤجرة بالحصول على حقوق نقل لا تتاح بخلاف ذلك لتلك الشركة.</p> <p>٣- على الرغم من الفقرة (د) أعلاه، يجوز لشركات الطيران المعنية لكل طرف أن توفر خطوطا جوية بمقتضى هذا الاتفاق عن طريق استخدام طائرات مستأجرة بطواقمها لأجل قصير بصفة مؤقتة من شركات طيران دول ثالثة.</p> <p>تنشئ الفقرة ٣ من هذا الخيار الثاني استثناء من شرط حقوق النقل الوارد في الفقرة (د٢) لمعالجة الحالات الطارئة غير المتوقعة مثل تلك التي يجب فيها الاستعاضة عن طائرة بطائرة بطاقمها بصفة عاجلة لفترة محدودة، مثل تشغيل رحلة جوية أو عدة رحلات جوية عندما تصاب الطائرة الأصلية بعطل ميكانيكي على نحو غير متوقع ولا يمكن تشغيلها كخط جوي منتظم.</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة السادسة والعشرون تأجير الطائرات
<p>يتيح هذا النهج استخدام طائرات مستأجرة من جميع الأنواع طالما كانت مثل هذه الطائرات تفي بمتطلبات السلامة والأمن القابلة للتطبيق.</p>	<p>التحرير الكامل</p> <p>٢- مع مراعاة الفقرة ١، يجوز لشركات الطيران المعينة لكل طرف تشغيل خطوط جوية بمقتضى هذا الاتفاق عن طريق استخدام طائرات مستأجرة تفي بمتطلبات السلامة والأمن القابلة للتطبيق.</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة السابعة والعشرون خطوط النقل متعددة الوسائل
<p>تتضمن 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 ثوالت وتحصيل سعر موحد عن النقل متعدد الوسائل (شريطة ألا يكون غائبا عن ذهن القائم بالشحن الحقائق المتعلقة بذلك النقل).</p> <p>ان ادراج الركاب وعبارة "دونما قيود" هما الفارق الرئيسي بين المرحلة الانتقالية ومرحلة التحرير الكامل.</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.</p>	<p>النهج الانتقالي</p> <p>يجوز لكل شركة طيران معينة أن تستخدم خطوطها أو خطوط الآخرين في مجال النقل السطحي للبضائع المشحونة جوا.</p> <p>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>[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 طرف بلا قيود، بالاستخدام فيما يتعلق بالنقل الجوي الدولي لأي نقل سطحي للبضائع من وإلى أي نقاط في أراضي الأطراف 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 القائم بالشحن الحقائق المتعلقة بذلك النقل.</p>

<p style="text-align: center;">ملاحظات تفسيرية</p> <p>تشير بعض الأحكام الى "شركات الطيران المعنية" وتحتاج الأطراف الى بحث ما اذا كانت الأحكام بشأن النشاطات المتضمنة في هذه المادة يجب أن تمتد أيضا الى جميع شركات الطيران الخاصة بأحد الأطراف بدلا من شركات الطيران المعنية 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 والهيئة العربية للطيران المدني أو القواعد التنظيمية الوطنية. والاشارة الى "الالتزامات" اشارة تقرر 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، فإن اعتماد نهج أقل شمولاً قد يكون أكثر مرونة وأيسر تطبيقاً في ظل الظروف القائمة.</p>	<p style="text-align: center;">المادة الثامنة والعشرون نظم الحجز الآلي</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 تنطبق وتتعلق بنظم الحجز الآلي.</p> <p style="text-align: center;">[الخيار ٣ من رقم ٣]</p> <p>تتفق الأطراف على ما يلي:</p> <p>أ) من ضمن أهم جوانب قدرة شركة الطيران على المنافسة مقدرتها على اطلاق الجمهور حول خدماتها بصورة عادلة ومحايدة وأن يمثل تبعا 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 أساسا لفرص المنافسة الخاصة بشركة الطيران.</p> <p>ب) ومن الضروري أيضا 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 تنسجم بالمنافسة الفعالة.</p>
<p style="text-align: center;">ملاحظات تفسيرية</p> <p>هذه المادة تلزم كل طرف بحظر التدخين في جميع رحلات الركاب التي تشغلها شركات الطيران بين الأطراف، 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 style="text-align: center;">المادة التاسعة والعشرون منع التدخين</p> <p>١- يقوم كل طرف بالحظر للتدخين أو بجعل شركات الطيران تحظر التدخين على جميع الرحلات التي تنقل ركابا وتشغلها شركات طيران فيما بين أقاليم الأطراف. 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>

ملاحظات تفسيرية	المادة الثلاثون حماية البيئة
وقد ترغب الدول في بحث ادراج بند يتعلق بالبيئة في مجال الطيران في اتفاقاتها الخاصة بالخطوط الجوية بحيث يؤخذ بعين الاعتبار تأثير صناعة النقل الجوي على البيئة.	تؤيد الأطراف ضرورة حماية البيئة بالنهوض بالتنمية المستدامة في مجال الطيران. وتوافق الأطراف فيما يتعلق بعمليات التشغيل فيما بين أقاليمها على الامتثال ل قواعد الايكاو القياسية وأساليب عملها الموصى بها الواردة في الملحق السادس عشر وسياسة وارشادات الايكاو القائمة بشأن حماية البيئة.

ملاحظات تفسيرية	المادة الحادية والثلاثون الإحصاءات
يجوز تطبيق هذا النهج على ترتيبات طريقة التحديد المسبق أو طريقة برمودا الأولى وهو أكثر بساطة ولا يحدد غرض تقديم الإحصائيات. وعلى ذلك فإنه نهج يمكن استخدامه في اتفاقات أكثر تحررا حيث لا ترتبط الحاجة الى الإحصاءات بمراقبة السعة، بل ترتبط بالأحرى بمراجعة ما يخص السعة. في اطار التحرير الكامل لا يوجد في الأحوال العادية اقتضاء ابداع أية احصاءات.	<p style="text-align: center;">النهج الانتقالي</p> <p>تزود سلطات الطيران للأطراف 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>

ملاحظات تفسيرية	المادة الثانية والثلاثون المشاورات
عادة ما يكون النص الخاص بالتشاور ذا طابع عام في نطاقه ويمكن أن تكون بعض الموضوعات مثل سلامة وأمن الطيران، وأيضا السعة والتعريفات، بالإضافة الى تعديل الاتفاق، خاضعة لعمليات تشاور محددة ومنفصلة تتعلق بالغرض والأطر الزمنية والطرق المعمول بها (مثل تبادل الوثائق). ويستند النص الخاص بعملية التشاور الى صيغة موحدة نسبيا بالرغم من وجود عدد من النهج المختلفة في الصياغة فيما يتصل بغرض التشاور، وصيغته وشكل الطلب. وفي هذا النهج، يمكن أن تأخذ عملية التشاور صورة اجراء عادي مع وجود بديل لرفع مستوى المشاورات الى مستويات حكومية أرفع.	<p style="text-align: center;">النهج التقليدي</p> <p>في روح من التعاون الوثيق تتشاور سلطات الطيران التابعة للأطراف فيما بينها من وقت لآخر للتأكد من تنفيذ أحكام هذا الاتفاق والالتزام بها على نحو مقبول. كما يجوز لأي طرف أن يطلب أيضا عقد اجتماع "رفيع المستوى" وصولا الى المستوى الوزاري، اذا وجدت ضرورة لذلك، للنهوض بعملية اجراء المشاورات.</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة الثانية والثلاثون المشاورات
<p>وفي هذا النهج، يمكن أن تنطلق عملية التشاور من خلال طلب من كل طرف بمعالجة موضوع محدد، ويحتمل بدرجة أكبر استخدام صيغة "الطلب" بدلا من صيغة "من وقت لآخر" في الاتفاقات التحرية التي تكون فيها الحاجة الى التشاور المنتظم أقل الحاحا.</p> <p>وترد الصيغة الموجودة بين القوسين في الفقرة ٢ في الاتفاقات الأحدث وتأخذ بعين الاعتبار وسائل الاتصال الحديثة التي تقلل من الحاجة الى عقد اجتماعات بين العاملين لدى الأطراف.</p>	<p style="text-align: center;">النهج الانتقالي والتحريير 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 اما باجراء المناقشات أو بالمراسلة] في غضون ٦٠ [٣٠] يوما من تاريخ تسلم كل طرف لطلب [مكتوب أو شفهي] الا اذا اتفقت الأطراف على خلاف ذلك.</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة الثالثة والثلاثون تسوية المنازعات
<p>الفارق الرئيسي بين عملية تسوية المنازعات في الاتفاقات الثانية وتلك العملية في الاتفاقات الاقليمية المبنية على تنظيمات اقليمية أوسع وهو اللجوء الى هيئات فوق الوطنية، ضمن غيرها من الهيئات والدور الذي تقوم به تلك الهيئات مثل المفوضية الأوروبية، ومفوضية اتفاق قرطجنة (عهد الأنديز) ومجلس وزراء السوق المشتركة لأفريقيا الشرقية والجنوبية اضافة الى اجراءات تسوية النزاعات للتنظيم الاقليمي الأوسع نطاقا الذي يمكن أن يصدر قرارات ملزمة تتعلق بالنزاعات بين الدول الأعضاء التي هي أطراف في اتفاق أو ترتيب اقليمي.</p> <p>الأحكام التقليدية الخاصة بتسوية المنازعات تتبع بصورة وثيقة النمط الثنائي للمشاورات والمفاوضات والتحكيم ولكنها تأخذ بعين الاعتبار في اجراءات التحكيم امكانية أن تتعلق المنازعات بأكثر من طرفين. وبالإضافة الى ذلك، ففي حالة عدم تمكن أطراف النزاع من الاتفاق على محكم، تنص الاجراءات على اللجوء الى كيان اقليمي يقوم بدور وسيط في عملية الاختيار.</p> <p>يعالج هذا البديل الذي أعدته الإيكاو 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 بالتوصل الى السوق في بيئة أقل خضوعا</p>	<p style="text-align: center;">النهج التقليدي</p> <p>١- يعرض أي نزاع لا تتم تسويته باجراء مشاورات أو مفاوضات على التحكيم اذا طلب ذلك أي طرف في النزاع ويحال وفقا لذلك الى محكم أو أكثر يجري اختيارهم باتفاق أطراف النزاع. واذا لم تتمكن أطراف النزاع خلال خمسة وأربعين يوما من تاريخ طلب التحكيم من الاتفاق بشأن اختيار محكم أو أكثر، فان أيا من تلك الأطراف له أن يطلب [من المسؤول أو الكيان التابع للتنظيم الاقليمي] ترشيح محكم واحد يحال اليه النزاع للبت فيه.</p> <p>٢- يكون قرار المحكم أو المحكمين ملزما لجميع أطراف النزاع.</p> <p>٣- اذا لم يمثل طرف لقرار تحكيم، يمكن للأطراف الأخرى أن تعتمد اجراءات تحد من تشغيل شركة طيران الدولة غير الممتثلة من أجل تحقيق الامتثال.</p> <p style="text-align: center;">النهج الانتقالي والتحريير الكامل</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة الثالثة والثلاثون تسوية المنازعات
<p>للسيطرة التنظيمية. ولقد جرى تعمد أن تكون الآلية المعنية أوسع في نطاقها ويمكن أن تطبق على مسائل غير مدرجة على وجه التحديد في الاتفاق. 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 التفاوض العادية الى حل مثل هذه المنازعات ولكن يمكن لها أيضا أن تتسبب في اطالة أمد ممارسة تناقسية 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 لجنة الى حل من خلال الوساطة أو تقصي الحقائق أو اتخاذ قرار باستعمال خدمات خبير أو خبراء في موضوع التنازع. والهدف الأساسي هو تمكين الأطراف من اعادة بيئة تناقسية صحية الى سوق شركات الطيران بأسرع ما يمكن.</p>	<p>١- يجوز عرض أي نزاع بين طرفين لا يمكن حله عن طريق المشاورات والمفاوضات بناء على طلب أي من الطرفين على وسيط أو لجنة لفض المنازعات. ويمكن استعمال ذلك الوسيط أو اللجنة للوساطة أو تحديد جوهر النزاع أو التوصية بعلاج أو حل للنزاع.</p>
<p>وتقتضي الآلية موافقة الأطراف مقدما على أمور مثل الغرض من اللجنة وصلاحياتها واجراءاتها وخاصة ما اذا كان من المسموح به لها منح انتصاف مؤقت أو بواسطة أمر من المحكمة لمقدم الشكوى. ومثل هذا الانتصاف يمكن أن يأخذ مثلا صورة تجريد الوضع القائم مؤقتا أو العودة الى الوضع الذي كان قائما فيما سبق.</p>	<p>٢- يتفق الطرفان مسبقا على صلاحيات الوسيط أو اللجنة، والمبادئ التوجيهية أو معايير وشروط التوصل الى جهود الوسيط أو اللجنة. كما يتعين أن تبحث الأطراف أيضا في حالة الضرورة اتاحة انتصاف مؤقت مع امكانية مشاركة أي طرف قد يكون عرضة للتأثر المباشر بالنزاع، مع الأخذ في الاعتبار الحاجة الى اجراءات مستهدفة بسيطة وسريعة وتستجيب للحالة.</p>
<p>ان الاطارين الزميين الهامين الموجودين في صلب الآلية هما فترة خمسة عشر (١٥) يوما لاختيار الخبراء من أجل تشكيل اللجنة وفترة ستين (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>٣- يجوز تعيين الوسيط أو أعضاء اللجنة من بين المدرجين على لائحة بخبراء 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 لجنة. اذا فشلت الأطراف في الاتفاق على اختيار خبير أو خبراء، جازت احالة عملية الاختيار الى رئيس مجلس الايكاو. وينبغي أن يكون أي خبير يتم استخدامه لغرض هذه الآلية مؤهلا تأهلا كافيا في الموضوع العام للنزاع.</p>
<p>٤- ينبغي اتمام الوساطة في غضون ستين (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 ستين (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>٥- تتعاون الأطراف بحسن نية لتحقيق التقدم في الوساطة ولتنفيذ قرار أو حكم الوسيط أو اللجنة، ما لم تنتفق الأطراف مقدما على الالتزام بهذا القرار أو هذا الحكم. واذا اتفق الأطراف مقدما على طلب حكم على الوقائع فقط، فيتعين عليها استخدام هذه الوقائع في فض النزاع.</p>	
<p>٦- يتم تقدير تكاليف هذه الآلية عند بدئها وتقسّم بالتساوي ولكن مع امكانية اعادة التقسيم بموجب القرار النهائي.</p>	

ملاحظات تفسيرية	المادة الثالثة والثلاثون تسوية المنازعات
<p>ان استعمال الآلية لا يحول دون تنفيذ عملية التحكيم اذا كان ذلك منصوحا عليه أيضا في الاتفاق واذا ما فشلت الآلية آنفة الذكر في حل النزاع بما يرضي طرفا واحدا أو أكثر من طرف. ولكن يمكن توقع أن يكون التحكيم الذي يتم بعد ذلك غير ضروري اذا كانت الأطراف قد تعهدت بالالتزام بهذا الاجراء التكميلي لحل بعض أنواع المنازعات التجارية والمنازعات الحساسة لعامل الوقت.</p> <p>اذا لم تتوصل الأطراف الى تسوية من خلال الوساطة، يحال النزاع الى لجنة التحكيم لاتخاذ قرار. وتتضمن المادة اجراءات تحكيم مفصلة للغاية تخص النزاعات التي تدور رحاها بين أكثر من طرفين اضافة الى الاجراءات التي يتدخل بمقتضاها الأطراف في عملية تحكيم لها علاقة بأطراف أخرى. ويوضع الاطار الزمني للخطوات المختلفة في اجراءات التحكيم.</p> <p>تحدد لجنة التحكيم قواعد اجراءاتها بما في ذلك التوصية بأية اجراءات للانتصاف المؤقت لصالح الأطراف انتظارا لصدور قرار نهائي.</p>	<p>٧- لا تمس الآلية الاستخدام المستمر لعملية التشاور، أو استخدام التحكيم فيما بعد، أو الانسحاب بموجب المادة ٧.</p> <p>٨- اذا فشلت الأطراف في التوصل الى تسوية من خلال الوساطة، يجوز أن يعرض النزاع بناء على طلب أي طرف وبخصوص طرف آخر على التحكيم وفقا للاجراءات الواردة أدناه. ويقوم الطرف الذي يعرض النزاع على التحكيم باخطار جميع أطراف النزاع الأخرى بالتزام مع تقديم طلبه اجراء التحكيم.</p> <p>٩- يكون التحكيم من خلال لجنة من ثلاثة محكمين تتشكل على النحو التالي:</p> <p>أ) خلال ثلاثين يوما من تلقي طلب باجراء التحكيم، يقوم كل طرف في النزاع بتسمية محكم واحد. وخلال ٦٠ يوما بعد تسمية هؤلاء المحكمين، يقوم أطراف النزاع بالاتفاق على تعيين حكم ثالث، يتصرف بوصفه رئيسا للجنة التحكيم.</p> <p>ب) اذا لم يقم طرف في النزاع بتسمية محكم، أو اذا لم يكن المحكم الثالث قد عين كما تقضي الفقرة أ) الفرعية من هذه الفقرة، يجوز لأي طرف أن يطلب من رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي تعيين المحكم الضروري أو المحكمين الضروريين خلال ٣٠ يوما. واذا كانت جنسية رئيس المجلس هي نفس جنسية أحد أطراف النزاع، يقوم بعملية التعيين أقدم نائب رئيس للمجلس اذا لم يكن قد فقد تأهيله على أساس الجنسية أيضا.</p> <p>١٠- تحدد لجنة التحكيم ما لم تتفق أطراف النزاع على خلاف ذلك حدود ولايتها وفقا لهذا الاتفاق وتضع القواعد الخاصة باجراءاتها. ولجنة التحكيم، حال تشكيلها، قد توصي باجراءات مؤقتة انتظارا للبت النهائي. وبناء على توجيه لجنة التحكيم أو على طلب أي من أطراف النزاع، يعقد مؤتمر يتعلق بالمسائل المحددة التي يتعين التحكيم بشأنها والاجراءات المحددة التي تتبع وذلك في تاريخ تحدهه لجنة التحكيم، في موعد لا يجاوز على الاطلاق ١٥ يوما من تعيين ثالث محكم. واذا لم تستطع أطراف النزاع الوصول الى اتفاق بشأن تلك المسائل، تحدد لجنة التحكيم المسائل التي يتعين التحكيم فيها بالتحديد والاجراءات المحددة التي تتبع.</p> <p>١١- بخلاف الحالات التي يتفق فيها أطراف النزاع على غير ذلك أو حسب توجيهات اللجنة، يقدم الطرف الذي يعرض الشكوى مذكرة في غضون ٤٥ يوما من تعيين المحكم الثالث ويتعين أن يصل رد الطرف المدعى عليه في غضون ٦٠ يوما من تقديم الطرف صاحب الشكوى للمذكرة. وللطرف الشاكي أن يقدم عريضة ردا على ذلك الرد خلال ثلاثين يوما من تقديم رد</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة الثالثة والثلاثون تسوية المنازعات
	<p>الطرف المدعى عليه ولذلك الطرف الأخير أن يقدم رده على عريضة الطرف الشاكي في غضون ثلاثين يوما من تقديم تلك العريضة. وتعد لجنة التحكيم جلسة مرافعة بناء على طلب أي من الطرفين أو بمبادرة منها في غضون ١٥ يوما من حلول موعد تقديم آخر عريضة.</p> <p>١٢- تحاول لجنة التحكيم اصدار قرار مكتوب في غضون ٣٠ يوما من استكمال المرافعة أو اذا لم تكن قد انعقدت جلسة مرافعة فمن تاريخ تقديم آخر عريضة. وتكون الغلبة لقرار غالبية أعضاء لجنة التحكيم.</p> <p>١٣- يجوز لأطراف النزاع تقديم طلبات استيضاح للقرار خلال ١٥ يوما من تاريخ صدوره، ويصدر أي إيضاح يقدم في غضون ١٥ يوما من طلب الاستيضاح.</p> <p>١٤- في حالة نزاع بين أكثر من طرفين، يمكن للأطراف المتعددة أن تشارك في صف أي من جانبي الدعوى الوارد وصفها في هذه المادة أو في صف كلا الجانبين. والاجراءات الواردة في هذه المادة تطبق مع الاستثناءات التالية:</p> <p>(أ) فيما يتصل بالفقرة ١٩)، تقوم الأطراف في كل من جانبي النزاع سويا بتسمية محكم واحد.</p> <p>(ب) بالنسبة للفقرة ٩ب)، اذا لم تقم الأطراف على أحد جانبي النزاع بتسمية حكم خلال الفترة المسموح بها، يجوز للطرف أو الأطراف في الجانب الآخر استخدام الاجراءات الواردة في الفقرة ٩ب) لكفالة تعيين محكم.</p> <p>(ج) بالنسبة لل فقرات ١٠ و ١١ و ١٣، يحق لكل طرف على أي من جانبي النزاع أن يتخذ الاجراء المتاح لمن يوصف بأنه طرف.</p> <p>١٥- أي طرف آخر متأثر بصورة مباشرة بالنزاع له الحق في التدخل في اجراءات الدعوى وذلك بالشروط التالية:</p> <p>(أ) يودع الطرف الراغب في التدخل اعلانا بهذا الشأن لدى لجنة التحكيم في موعد أقصاه مرور عشرة أيام من تسمية المحكم الثالث.</p> <p>(ب) تقوم لجنة التحكيم باخطار أطراف النزاع بأي اعلان من هذا القبيل وتعطى لكل طرف من أطراف النزاع مهلة ثلاثين يوما من تاريخ ارسال ذلك الاخطار ليقدّم خلالها الى لجنة التحكيم أية اعتراضات على تدخل بمقتضى هذه الفقرة. وتقرر لجنة التحكيم ما اذا كان ينبغي السماح بأي تدخل وذلك في غضون ١٥ يوما من تاريخ وجوب تقديم تلك الاعتراضات.</p> <p>(ج) اذا قررت لجنة التحكيم السماح بالتدخل، يقوم الطرف القائم بالتدخل باخطار جميع الأطراف الأخرى في الاتفاق بالتدخل، وتقوم لجنة التحكيم باتخاذ الخطوات الضرورية لتوفير وثائق القضية للطرف القائم بالتدخل، والذي له أن يودع عرائض يتحدد نوعها والموعد الأقصى لها من خلال لجنة التحكيم، وذلك خلال الاطار الزمني الذي تضمنته الفقرة ١١ من هذه المادة بقدر ما يكون ذلك عمليا، وله أن يشارك أيضا في أية اجراءات لاحقة.</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة الثالثة والثلاثون تسوية المنازعات
	<p>(د) ويكون قرار لجنة التحكيم ملزماً أيضاً بالنسبة للطرف القائم بالتدخل.</p> <p>١٦- تنفذ جميع أطراف النزاع بصورة تامة والى الحد الذي يتفق مع قوانينها بما في ذلك الأطراف القائمة بالتدخل أي قرار أو حكم من لجنة التحكيم.</p> <p>١٧- تحيل لجنة التحكيم نسخاً من قراراتها أو حكمها الى أطراف النزاع بما في ذلك أية أطراف قائمة بالتدخل. وتقدم لجنة التحكيم الى جهة الإيداع نسخة من القرار أو الحكم، بشرط إيلاء معاملة ملائمة للمعلومات الخاصة بالمسائل السرية.</p> <p>١٨- تشارك جميع أطراف النزاع بما في ذلك الأطراف القائمة بالتدخل في قسمة نفقات لجنة التحكيم بالتساوي، بما في ذلك أتعاب ونفقات المحكمين. وأية نفقات يتحملها رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي فيما يتصل بإجراءات الفقرة ٩(ب) من هذه المادة تعتبر جزءاً من نفقات لجنة التحكيم.</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة الرابعة والثلاثون التعديلات
<p>شأن تسوية المنازعات، فإنه بالنسبة لترتيبات النقل الجوي الإقليمية المبنية على تنظيمات إقليمية أوسع نطاقاً [مثل، الاتحاد الأوروبي وعهد الأنديز والسوق المشتركة لأفريقيا الشرقية والجنوبية] يعدل المجلس المعني أو المفوضية المعنية الترتيبات من خلال صلاحية إصدار قواعد تنظيمية جديدة أو معدلة.</p> <p>من بين القرارات التي تعني الدول التي تفكر في اتفاق إقليمي أو متعدد الأطراف به نص رسمي على التعديل تحديد المعايير التي تنطبق فيما يتصل بإنفاذ تلك التعديلات. ويتطلب النهج التقليدي الاجماع، أي أن يصدق جميع الأطراف على التعديل قبل سريانه.</p> <p>هناك نهج تقليدي بديل يعطي دوراً اجرائياً في عملية التعديل لمسؤول المنظمة الإقليمية. وتتطلب التعديلات انفاذ موافقة جميع الأطراف.</p>	<p style="text-align: center;">النهج التقليدي</p> <p style="text-align: center;">[الخيار ١ من رقم ٢]</p> <p>لأي طرف أن يقترح أي تعديل لأحكام هذا الاتفاق. ولا يسري ذلك التعديل الا بعد قبول جميع الأطراف الأخرى له.</p> <p style="text-align: center;">[الخيار ٢ من رقم ٢]</p> <p>١- لأي طرف أن يقترح تعديلاً على هذا الاتفاق. ويحال نص ذلك التعديل والأسباب الداعية اليه الى [مسؤول المنظمة الإقليمية] الذي عليه أن يحيلها جميعاً بدوره الى حكومة كل من الأطراف.</p> <p>٢- تقوم الأطراف بإبلاغ [مسؤول المنظمة الإقليمية] بشأن ما اذا كان التعديل المقترح مقبولاً أو غير مقبول كما تقوم أيضاً بإبلاغه بضرورة تقديم أية تعليقات بشأنه.</p> <p>٣- اذا وافقت جميع الأطراف على التعديل المقترح وأودعت وثائق التصديق الخاصة بها لدى [مسؤول المنظمة الإقليمية]، يسري التعديل بإيداع آخر وثيقة من وثائق التصديق تلك.</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة الرابعة والثلاثون التعديلات
<p>يعتمد هذا النهج الانتقالي على اجراءات تعديل أبسط، ومع ذلك يحتاج الأمر الى موافقة جميع الأطراف قبل انفاذ التعديل.</p> <p>يُتيح نهج التحرير الكامل المرونة ولكنه يسبب كذلك تعقيدا محتملا لعملية التعديل وذلك بالنص على اجراءين للتعديل.</p> <p>ويبنى أحد الاجراءين على قبول التعديل والتصديق عليه من جانب أغلبية بسيطة للأطراف الحاضرة للمفاوضات حتى يعدل الاتفاق. ويسري التعديل فيما بين الأطراف التي صدقت عليه فقط، ولكن يمكن للدول الأخرى أن تقبل التعديل وتصديق عليه في وقت لاحق.</p> <p>ويتوخى الاجراء الثاني تعديلا تقبله جميع الأطراف عند اقتراحه، ولكنه لا يسري الا بعد تصديق جميع الأطراف عليه.</p> <p>اعتمادا على رد الفعل الأولي للأطراف ازاء التعديل المقترح اضافة الى مدى الاحاح المتصور لهذا التعديل، يمكن للأطراف التي تقترح تعديلا على الاتفاق أن تختار خيارا يحتمل في الغالب أن يؤدي الى تصديق سريع.</p>	<p style="text-align: center;">النهج الانتقالي</p> <p>١- تقوم [الهيئة التي ينشئها هذا الاتفاق] باستعراض التعديلات واقتراحها في حالات الضرورة لهذا الاتفاق.</p> <p>٢- تدخل تلك التعديلات حيز النفاذ في حالة موافقة جميع الأطراف عليها.</p> <p style="text-align: center;">التحرير الكامل</p> <p>١- يجوز تعديل الاتفاق وفقا للاجراءات التالية:</p> <p>(أ) اذا وافقت على اقتراح التعديل الأغلبية البسيطة لجميع الأطراف كحد أدنى اعتبارا من تاريخ تقديمه، تعقد المفاوضات لبحث الاقتراح.</p> <p>(ب) ما لم يجر الاتفاق على شيء خلاف ذلك، يستضيف الطرف الذي يقترح التعديل المفاوضات، التي تبدأ في موعد أقصاه مرور ٩٠ يوما على التوصل الى اتفاق بشأن عقد تلك المفاوضات. ويحق لجميع الأطراف المشاركة في المفاوضات.</p> <p>(ج) اذا اعتمدت التعديل نسبة لا تقل عن الأغلبية البسيطة للأطراف الحاضرة للمفاوضات، تقوم جهة الايداع حينئذ باعداد واحالة نسخة موثقة من التعديل الى الأطراف للحصول على قبولها.</p> <p>(د) يجري انفاذ أي تعديل فيما بين الأطراف التي قبلته في غضون ثلاثين يوما من التاريخ الذي تلقت فيه جهة الايداع اخطارا مكتوبا يفيد قبول أغلبية بسيطة من الأطراف للتعديل.</p> <p>(هـ) بعد سريان ذلك التعديل يجري انفاذه بالنسبة لأي طرف آخر في غضون ثلاثين يوما من تاريخ تلقي جهة الايداع لاخطار مكتوب بالقبول من ذلك الطرف.</p> <p>٢- بدلا من الاجراءات الواردة في الفقرة ١، يمكن أن يعدل الاتفاق وفقا للاجراءات التالية:</p> <p>(أ) اذا قدمت جميع الأطراف اعتبارا من وقت اقتراح التعديل اخطارا مكتوبا من خلال القنوات الدبلوماسية أو غيرها من القنوات الملائمة الى الطرف الذي يقترح التعديل بما يفيد موافقة تلك الأطراف على اعتماده، يقوم الطرف الذي يقترح التعديل باخطار جهة الايداع التي تقوم حينئذ باعداد واحالة نسخة موثقة من ذلك التعديل الى جميع الأطراف للحصول على قبولها.</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة الرابعة والثلاثون التعديلات
	ب) يسري التعديل الذي اعتمد على هذا النحو بالنسبة لجميع الأطراف في غضون ثلاثين يوما من التاريخ الذي تلقت فيه جهة الإيداع اخطارا مكتوبا بالقبول من جميع الأطراف.

ملاحظات تفسيرية	المادة الخامسة والثلاثون التسجيل لدى الايكو
<p>تلتزم المادتان ٨١ و ٨٣ 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 الايكو يتضمن اقتضاء التسجيل لدى التوقيع (الخيار ١) أو السريان (الخيار ٢)، باسم الطرف المسؤول عن تسجيل الاتفاق ويهدف ذلك البند الى التشجيع على تحقيق مزيد من الامتثال لمقتضيات التسجيل.</p> <p>[الخيار ١ من رقم ٢]</p> <p>يسجل هذا الاتفاق وأي تعديلات لدى منظمة الطيران المدني الدولي حال توقيعه وذلك بواسطة (اسم الطرف القائم بالتسجيل).</p> <p>[الخيار ٢ من رقم ٢]</p> <p>يسجل هذا الاتفاق وأي تعديلات لدى منظمة الطيران المدني الدولي حال سريانه وذلك بواسطة [اسم الطرف القائم بالتسجيل].</p>	

ملاحظات تفسيرية	المادة السادسة والثلاثون الاستثناءات
<p>يبيح النهج التقليدي الاستثناء من الاتفاق غير المحدود بحد زمني. والنهج التقليدي بالنسبة للمادة _ (السعة) يدخل أيضا ضمن تلك الفئة.</p> <p>على النقيض من ذلك، هناك استثناء انتقالي محدود زمنيا وقد ينطبق على بعض المواد المحتملة مثل منح الحقوق، أو السعة أو التعريفات. ولذلك، تنتهي الاعفاءات من تطبيق الاتفاق في نهاية الفترة الانتقالية المحددة. وفي الخيار الأول، يقوم أحد الأطراف بإطلاع الأطراف الأخرى كتابة على أن حقوقا والتزامات محددة في الاتفاق لن تمنح لفترة من الزمن.</p>	<p>النهج التقليدي</p> <p>يجوز لأي طرف أن يرفض التصريح بخطوط جوية اضافية على أي طريق يعلن أنه يدخل ضمن الصالح الوطني ولا تتجاوز السعة السنوية المعروضة فيه [عددا متفقا عليه من المقاعد].</p> <p>النهج الانتقالي</p> <p>[الخيار ١ من رقم ٢]</p> <p>لكل طرف الخيار بمقتضى اعلان رسمي يصدر كتابة الى الأطراف الأخرى في عدم منح وتلقي الحقوق والالتزامات المنصوص عليها في المادة (المواد) _ لفترة انتقالية لا تتجاوز [اطارا زمنيا متفقا عليه].</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة السادسة والثلاثون الاستثناءات
<p>في هذا الخيار، توافق الأطراف على أن تطبق لفترة محدودة من الزمن بعض الاجراءات التي تحددها بصورة مشتركة في ملحق للاتفاق.</p> <p>قد يتيح الاستثناء الخاص بالتحريير الكامل في صيغة بروتوكول للاتفاق الأساسي، حقوقا اضافية مثل الحرية السابعة والنقل الداخلي المحدود بواسطة شركات اجنبية، وذلك بالنسبة للأطراف التي ترغب في تبادل تلك الحقوق. ويلاحظ أن الحقوق اذا كانت واردة بالاتفاق فلن يحتاج الأمر الى بروتوكول وسيستخدم البروتوكول للأطراف التي ترغب في اتخاذ خطوات أبعد من المجموعة ككل.</p>	<p>[الخيار ٢ من رقم ٢]</p> <p>بالرغم من الأحكام الواردة في هذا الاتفاق، توافق الأطراف على تطبيق الاجراءات الانتقالية التي وردت في المرفق _ (الاجراءات الانتقالية) وذلك لفترة لا تجاوز [اطارا زمنيا متفقا عليه].</p> <p style="text-align: center;">التحرير الكامل</p> <p>بالاضافة الى الحقوق الواردة في هذا الاتفاق، تقوم أيضا أطراف بروتوكول هذا الاتفاق بمنح الحقوق لشركات الطيران المعينة من قبلها للقيام بما يلي:</p> <p>(أ) النقل الجوي الدولي المنتظم والعارض لخطوط الركاب والخطوط المختلطة بين اقليم الطرف الذي يمنح الحقوق وأية نقطة أو نقاط.</p> <p>(ب) النقل الجوي الدولي المنتظم والعارض بين نقاط في اقليم الطرف الذي يمنح الحقوق.</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة السابعة والثلاثون الاتفاقات القائمة
<p>تحتاج الأطراف الى أن تقرر كيف ستكون العلاقة بين الاتفاق الاقليمي أو متعدد الأطراف وبين الاتفاقات الثنائية والاتفاقات الأخرى القائمة (١) بين أطراف الاتفاق الاقليمي أو متعدد الأطراف، (٢) بين الأطراف ودول غير أطراف.</p> <p>يقر النهج التقليدي جميع الاتفاقات الأخرى القائمة فيما بين الأطراف وبين غير الأطراف والأطراف. وذلك في حقيقة الأمر يخضع الاتفاق الاقليمي للاتفاقات القائمة.</p> <p>يسمح أحد النهج الانتقالية لأحكام أي اتفاق قائم تعتبر متماثلية مع الاتفاق الاقليمي بأن تبقى سارية بينما الأحكام غير المتماثلة معه تجبها أحكامه. وهذا يمكن أن يثير تساؤلات حول ما هي أحكام الاتفاقات القائمة التي تدخل ضمن تلك الفئة.</p> <p>يميل نهج انتقالي آخر الى التعاطي مع المرونة الخاصة بالاتفاق الاقليمي باعتبار أنها مستوى من مستويات الحد الأدنى، مع السماح بترتيبات أكثر مرونة في الاتفاقات الثنائية بين الأطراف.</p>	<p style="text-align: center;">النهج التقليدي</p> <p>لا يؤثر هذا الاتفاق على أي اتفاق ثنائي أو متعدد الأطراف أو غير ذلك أو على ترتيبات تسري بالفعل بين الأطراف أو بين طرف وغير طرف.</p> <p style="text-align: center;">النهج الانتقالي</p> <p>[الخيار ١ من رقم ٢]</p> <p>يجبَ هذا الاتفاق أي اتفاق للخطوط الجوية فيما بين الأطراف ثانياً كان أو متعدد الأطراف بمقدار ما تكون تلك الاتفاقات غير متماثلية مع هذا الاتفاق.</p> <p>[الخيار ٢ من رقم ٢]</p> <p>لا تسمح أحكام هذا الاتفاق بفرض القيود على ما هو قائم في اتفاقات الخطوط الجوية التي أبرمتها الأطراف فيما بينها.</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة السابعة والثلاثون الاتفاقات القائمة
ان صيغة التحرير الكامل تقوم ببساطة بابدال أية اتفاقات ثنائية قائمة بين الأطراف بالاتفاق الاقليمي أو متعدد الأطراف. وهذا يمنع وجود نظام مزدوج للاتفاقات بين الأطراف في الاتفاق الاقليمي أو متعدد الأطراف (حيث لا تزال تسري بعض أحكام الاتفاق الثنائي) كما أنه يقضي على التساؤلات المحتملة حول ما اذا كانت بعض الأحكام الثنائية متماشية أو غير متماشية مع الاتفاق الاقليمي أو متعدد الأطراف.	التحرير الكامل لدى انفاذ هذا الاتفاق بين أحد الأطراف وبين أي طرف آخر يجب هذا الاتفاق أي اتفاق ثنائي للخطوط الجوية كان قائما بينهما وقت انفاذ الاتفاق.

ملاحظات تفسيرية	المادة الثامنة والثلاثون المراجعة
تعطي هذه المادة فرصة لاجراء المراجعة من أجل تقييم عمل الاتفاق ولينقرر ما اذا كان الأمر يحتاج الى أية تعديلات لتحسين فاعليته. وقد تتفق الأطراف على الاجراءات الخاصة بالمراجعة.	١- يخضع هذا الاتفاق للمراجعة كل [عدد السنوات] ليتحدد ما اذا كان الأمر يتطلب أية تعديلات. وقد تجري المراجعة في وقت أبكر من ذلك اذا طلب [عدد الأطراف] من الأطراف ذلك. ٢- بعد اجراء المشاورات مع الأطراف، تقوم جهة الايداع باخطار الأطراف بالتاريخ والاجراءات المتفق عليها من أجل مراجعة الاتفاق. ويجب أن يصدر ذلك الاخطار [عدد الأيام] قبل عقد الاجتماع.

ملاحظات تفسيرية	المادة التاسعة والثلاثون الانسحاب
في حالة بعض الاتفاقات الاقليمية المبنية على التنظيمات الاقليمية الأوسع نطاقا، يقدم الاخطار بالانسحاب الى مسؤول أو كيان في المنظمة الاقليمية. ويحق للطرف بحكم مصلحته الوطنية أن ينسحب من الاتفاق بتقديم اخطار خلال اطار زمني محدد.	١- لأي طرف أن ينسحب من هذا الاتفاق بتقديم اخطار كتابي بالانسحاب الى جهة الايداع التي تقوم خلال [عدد الأيام المتفق عليه] من تلقي الاخطار بالانسحاب باخطار الأطراف الأخرى. ٢- يسري الانسحاب في غضون ١٢ شهرا من تلقي جهة الايداع للاخطار، ما لم يتم الطرف بسحب اخطاره من خلال بلاغ مكتوب الى جهة الايداع خلال فترة الاثني عشر شهرا. ٣- لو أنه نتيجة للانسحابات، صار عدد أطراف هذا الاتفاق أقل من [عدد متفق عليه]، يتوقف سريان هذا الاتفاق اعتبارا من التاريخ الذي يسري فيه آخر تلك الانسحابات.]
ترد بالنص الاختياري أحكام تتعلق بالحالات التي قد يجعل فيها انسحاب طرف الاتفاق غير نافذ نظرا الى أن بعض الاتفاقات قد تتطلب عددا معيناً من التصديقات حتى يظل الاتفاق ساري المفعول.	

ملاحظات تفسيرية	المادة الأربعون جهة الايداع
تحتاج الأطراف الى تعيين جهة ايداع تكون مسؤولة عن احالة نسخ موثقة من هذا الاتفاق واحالة أية تعديلات أو بروتوكولات الى جميع الأطراف الموقعة والمنظمة.	١- تودع النسخة الأصلية من هذا الاتفاق لدى [الطرف أو الكيان الاقليمي المتفق عليه]، الذي يعين بصفته جهة ايداع للاتفاق.

ملاحظات تفسيرية	المادة الأربعون جهة الإيداع
<p>خطار الايكاو بواسطة جهة الإيداع يمكن أن تشمل مادة منفصلة بشأن التسجيل لدى الايكاو.</p>	<p>٢- تقوم جهة الإيداع بحالة النسخ الموثقة من الاتفاق الى جميع أطرافه والى أية دول قد تنضم في وقت لاحق اليه.</p> <p>٣- بعد انفاذ هذا الاتفاق، تحيل جهة الإيداع نسخة صحيحة موثقة منه الى أمين عام الأمم المتحدة للتسجيل والنشر وفقا للمادة ١٠٢ من ميثاق الأمم المتحدة [والى أمين عام منظمة الطيران المدني الدولي وفقا للمادة ٨٣ من الاتفاقية]. وبالمثل تقوم جهة الإيداع بحالة نسخ صحيحة موثقة من أية تعديلات يجري انفاذها.</p> <p>٤- تقوم جهة الإيداع بتوفير نسخ للأطراف من أي قرار تحكيمي أو حكم يصدر بمقتضى المادة __ (تسوية المنازعات) من هذا الاتفاق.</p> <p>٥- تحتفظ جهة الإيداع بسجل مركزي لعمليات التعيين والتفويض التشغيلي لشركات الطيران وفقا للفقرة ٤ من المادة __ (التعيين والتفويض)، من هذا الاتفاق.]</p>
<p>هذا نص اختياري في حالة موافقة الأطراف على الاحتفاظ بسجل مركزي لعمليات التعيين والتفويض التشغيلي لشركات الطيران.</p>	

ملاحظات تفسيرية	المادة الحادية والأربعون التوقيع والتصديق
<p>تتبع هذه المادة الممارسة المعتادة الخاصة بالاتفاقات متعددة الأطراف حيث يتعين فتح باب التوقيع على الاتفاق من جانب جميع الحكومات الواردة في القائمة. ويمكن أن يجري التوقيع في أي وقت، مثلا، في اجتماع للوزراء، أو يكون ذلك لاحقا من خلال الممثلين الذين تفوضهم تلك الحكومات على النحو الواجب.</p> <p>الحكومة الطرف حتى تصبح طرفا في الاتفاق يجب أيضا أن تصدق على قرارها وفقا لاجراءاتها الدستورية الخاصة بها. وتودع الوثائق التي تسجل التصديق لدى جهة الإيداع المكلفة.</p>	<p>١- يفتح باب التوقيع على الاتفاق من جهة [حكومة أطراف الاتفاق].</p> <p>٢- يخضع الاتفاق للتصديق. وتودع وثائق التصديق لدى جهة الإيداع.</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة الثانية والأربعون الانضمام
<p>ان النهج التقليدي حيال اضافة أطراف الى اتفاق اقليمي أو متعدد الأطراف على أساس تنظيم اقليمي أوسع نطاقا يعد قائما حينما تقبل دول جديدة في التنظيم.</p> <p>والنهج التقليدي حيال الاتفاقات الاقليمية غير المبني على تنظيم اقليمي أوسع نطاقا يتعين أن يتطلب اجماع الأطراف القائمة للسماح للدول الأخرى في الاقليم بأن تصبح أطرافا في الاتفاق.</p>	<p style="text-align: center;">النهج التقليدي</p> <p style="text-align: center;">[الخيار ١ من رقم ٢]</p> <p>يكون هذا الاتفاق مفتوحا لانضمام أي طرف من أعضاء (اسم المنظمة الاقليمية).</p> <p style="text-align: center;">[الخيار ٢ من رقم ٢]</p> <p>يكون هذا الاتفاق مفتوحا لانضمام أطراف أخرى من (وصف الاقليم) رهنا بموافقة جميع أطراف الاتفاق.</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة الثانية والأربعون الانضمام
<p>النهج الانتقالي هو التفاوض على اتفاق لانضمام دولة من غير أعضاء التنظيم الاقليمي واسع النطاق في الترتيبات الاقليمية للنقل الجوي.</p> <p>مع التحرير الكامل، يكون الاتفاق مفتوحا أمام أي دولة صدقت على اتفاقيات أمن الطيران ولذلك ينطوي الاتفاق على أكثر المعايير مرونة لتوسيع نطاق الاتفاق ليشمل دولاً أخرى.</p>	<p style="text-align: center;">النهج الانتقالي</p> <p>١- ينطبق هذا الاتفاق من جهة على الأقاليم التي يكون فيها (الاتفاق الذي تنشأ بمقتضاه المنظمة الاقليمية الأوسع نطاقا) مطبقا والشروط الموضوعية في ذلك (الاتفاق) ومن جهة أخرى، يكون هذا الاتفاق مطبقا على أراضي (اسم الدولة التي تدرج في هذا الاتفاق).</p> <p>٢- يودع الطرف المنضم وثيقة الانضمام الملائمة لدى جهة الإيداع. ويسري الانضمام بتاريخ تلقي مثل تلك الوثيقة لدى جهة الإيداع التي عليها أن تحيل نسخة موثقة الى جميع الأطراف.</p> <p style="text-align: center;">التحرير الكامل</p> <p>بعد سريان هذا الاتفاق يجوز لأية دولة تعتبر طرفا في اتفاقيات أمن الطيران الواردة في المادة __ (أمن الطيران) أن تنضم الى هذا الاتفاق بإيداع وثيقة انضمام لدى جهة الإيداع.</p>

ملاحظات تفسيرية	المادة الثالثة والأربعون انفاذ الاتفاق
<p>يتطلب النص التقليدي الخاص سريان الاتفاق من جميع الأطراف التي تفاوضت و/أو وقعت على الاتفاق أن تصدق عليه قبل انفاذه بالنسبة لأي طرف.</p> <p>تحتاج الأطراف الى الاتفاق على تاريخ الإيداع اضافة الى الاتفاق على العدد الضروري من الدول الموقعة لیسري الاتفاق بالنسبة للأطراف التي صدقت عليه. سوف يكون للاتفاق على عدد التصديقات تأثير على السرعة التي يجري انفاذ الاتفاق بها. وهناك معادلة وسطية معقولة (مثلا ٥٠ بالمائة من التصديقات) من شأنها أن تسمح بانفاذ الاتفاق بصورة سريعة نسبيا.</p>	<p style="text-align: center;">النهج التقليدي</p> <p>يجري انفاذ هذا الاتفاق حينما تكون جميع الأطراف الموقعة قد أودعت وثائق تصديقها لدى جهة الإيداع.</p> <p style="text-align: center;">النهج الانتقالي/نهج التحرير الكامل</p> <p>١- يجري انفاذ هذا الاتفاق في [اليوم المتفق عليه] اعتبارا من تاريخ ايداع [العدد المتفق عليه] من وثائق التصديق، وبعد ذلك يكون لكل طرف [عدد الأيام] من الأيام بعد ايداع وثيقة التصديق أو الانضمام الخاصة به.</p> <p>٢- تقوم جهة الإيداع باخطار كل طرف بتاريخ سريان هذا الاتفاق.</p>

ملاحظات تفسيرية	المرفق ١ العمليات غير المنتظمة وعمليات الاستئجار العارض
<p>يمكن تناول بند بشأن العمليات غير المنتظمة بطرق وسياقات مختلفة في الاتفاق. ويمكن معالجته أساساً 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 إلى تسيير "الخطوط الجوية الدولية" المنتظمة وغير المنتظمة. وبهذه الطريقة تقبل كل بنود الاتفاق التطبيق على الخطوط المنتظمة وغير المنتظمة.</p> <p>يمكن استعمال هذا النهج عندما تتوقع الأطراف إمكانية إجراء عمليات غير منتظمة وعندما تحتاج إلى تحديد البنود المختلفة الخاصة بالفرص الإدارية والفرص التجارية التي من شأنها أن تنطبق على هذه العمليات، ولكنها لا ترغب في اتخاذ موقف حول ما إذا كان سيتم منح تفويض بموجب قوانينها ونظمها الوطنية. وهذا البند يوضح أن أحكام الاتفاق الرئيسي بخلاف الأحكام الموسوعة 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 والتعريفات الجمركية والسلامة والأمن الخ.</p>	<p>النهج التقليدي</p> <p>١- تنطبق بنود هذا الاتفاق، باستثناء البنود التي تتناول حقوق النقل والسعة والتعريفات، أيضاً على الرحلات غير المنتظمة التي يشغلها ناقل جوي تابع لأي طرف من أو إلى إقليم طرف آخر وعلى الناقل الجوي الذي يقوم بتشغيل تلك الرحلات.</p> <p>[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 بإجرائها.</p> <p>[الفقرة ٢، الخيار ٢ من رقم ٢]</p> <p>٢- ينظر كل طرف بعين العطف إلى طلبات تسيير [الرحلات غير المنتظمة] [الرحلات العارضة] فيما بين الإقليمي الطرفين للركاب والبضائع وفقاً لقوانينه ونظمه.</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 أيضاً واقع كون النسق 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>ليس لهذا النهج أثر سلبي على الخطوط المنتظمة.</p> <p>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 بإقامة خطوط ركاب غير منتظمة بين نقاط لا تخدمها خطوط منتظمة (ويشار إلى ذلك عادة باسم "الرحلات العارضة خارج الطريق") (٢) عدم السماح بخطوط ركاب غير منتظمة تؤثر سلباً على الخطوط المنتظمة. (٣) السماح بأنواع من خطوط الركاب غير المنتظمة (في هذه الحالة يشمل ذلك الرحلات السياحية العارضة التي تتضمن صفقة من</p>	<p>النهج الانتقالي</p> <p>[الخيار ١ من رقم ٣]</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 إتاحة الرحلات غير المنتظمة في خطر للاستقرار الاقتصادي للخطوط المنتظمة القائمة.</p> <p>٢- عند طلب سلسلة من رحلات الركاب غير المنتظمة، فإن تلك الرحلات يجب أن تتماشى مع تعريف "الرحلات المتضمنة في صفقة شاملة" ويجب أن تنفذ على أساس رحلة للذهاب والعودة، مع سفر ووصول يتحددان سلفاً.</p>

ملاحظات تفسيرية	المرفق ١ العمليات غير المنتظمة وعمليات الاستئجار العارض
<p>الخدمات غير الجوية مثل الفنادق والنقل الأرضي الخ بالإضافة الى النقل الجوي) ولا ينظر اليها باعتبارها تهديدا للصلاحيات الاقتصادية للخطوط المنتظمة.</p> <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 بتقيد أكثر فيما يخص تلك الرحلات العارضة.</p> <p>في هذا النهج على الرغم من أن النسق التنظيمي الذي يحكم العمليات غير المنتظمة وبالذات العمليات العارضة، هو عادة نظام دولة المقصد، فان 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 فان هذا هو مثال لمثل هذا الترتيب الذي يمكن أن يستخدم في اتفاق تحريري وان كان يتطلب الامتثال للقواعد التنظيمية على الرغم من ذلك.</p> <p>تحدد الفقرة الأولى التوصل الى السوق بصورة واسعة النطاق لتلك العمليات بينما تطبق 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 تعين الأطراف شركات طيران للخطوط غير المنتظمة. وبدون الصيغة الواردة بين القوسين يصرح الطرف الآخر لجميع شركات طيران كل طرف والعكس بالعكس (سواء كانت معينة للخطوط المنتظمة أو لم تكن) بتأدية الخدمات غير المنتظمة التي ورد وصفها في الفقرة الأولى.</p>	<p>[الخيار ٢ من رقم ٣]</p> <p>١- لشركات الطيران التابعة لكل طرف والمعينة وفقا لهذا الاتفاق للقيام بالتشغيل بموجب هذا الملحق الحق في تشغيل النقل الجوي الدولي غير المنتظم على الطرق المعينة وفقا للحقوق الممنوحة للخطوط المنتظمة في هذا الاتفاق.</p> <p>٢- يقيم كل طرف الاعتبار الملائم لطلبات شركات الطيران التابعة لطرف آخر لنقل الحركة التي لا يغطيها هذا الملحق على أساس المعاملة الودية والمعاملة بالمثل.</p> <p>[الخيار ٣ من رقم ٣]</p> <p>١- يحق لشركات الطيران [المعينة] التابعة لأي طرف اقامة نقل جوي دولي غير منتظم الى ومن أي نقطة أو نقاط في اقليم طرف آخر، 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، وعلو على ذلك بجوز لشركات الطيران [المعينة] التابعة لأي طرف تشغيل رحلات عارضة تنشأ فيها الحركة من أو يكون مقصدها في اقليم طرف آخر.</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>
<p>ان نهج التحرير الكامل خيار متروك للدول التي قد ترغب في تحرير الخطوط غير المنتظمة مع الاستمرار في تنظيم الخطوط المنتظمة.</p> <p>يساوي النص بين الخطوط غير المنتظمة والخطوط المنتظمة فيما يتعلق بالحقوق ودخول السوق، ودون ضرورة الامتثال للنظم الوطنية لطرف المقصد ولكنه يقصر ذلك في الفقرة الأولى على شركات الطيران المعينة 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</p>	<p>التحرير الكامل</p> <p>القسم ١</p> <p>يقع لشركات طيران كل طرف 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>

ملاحظات تفسيرية	المرفق ١ العمليات غير المنتظمة وعمليات الاستئجار العارض
<p>الطيران غير المعينة لتشغيل خطوط منتظمة أو لاتاحة خدمات الركاب الخاصة بالحرية السابعة.</p> <p>هناك اختلاف بين النهج الانتقالي السابق والتحرير الكامل هو القدرة الخاصة بشركة الطيران المعينة على اختيار اما قواعد النقل العارض لذلك البلد الذي تتبعه الشركة أو تلك الخاصة بطرف آخر من أجل تشغيل الخطوط غير المنتظمة لتلك الشركة.</p>	<p>بين أي نقطتين أو نقاط في اقليم الطرف الذي عين شركة الطيران وأي نقطة أو نقاط في اقليم طرف آخر.</p> <p>بين أي نقطتين أو نقاط في اقليم الطرف الآخر وأي نقطتين أو نقاط في بلد ثالث أو بلدان ثالثة 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 طرف 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 طرف والحركة التي تنشأ في اقليم الطرف الآخر والحركة التي تنشأ في بلدان ثالثة. (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 لطلبات شركات الطيران التابعة لطرف آخر لنقل الحركة التي لا يغطيها هذا المرفق على أساس المعاملة الودية ومبدأ المعاملة بالمثل.</p> <p>القسم ٢</p> <p>أية شركة طيران يعينها أي طرف تؤدي نقلًا جويًا دوليًا عارضًا منشؤه اقليم أي طرف، 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 طرف 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 أي طرف في تطلب تمسك شركات الطيران المعينة بموجب هذا المرفق من قبل طرف آخر بالمقتضيات المتعلقة بحماية أموال الركاب وحقوق الركاب في الالغاء واسترداد الأموال.</p> <p>القسم ٣</p> <p>بخلاف ما يتعلق بقواعد حماية المستهلك المشار إليها في الفقرة السابقة أعلاه، لا يطلب أي طرف من شركة الطيران المعينة بمقتضى هذا المرفق من قبل طرف آخر فيما يتصل بنقل الحركة من اقليم ذلك الطرف الآخر أو بلد ثالث</p>

ملاحظات تفسيرية	المرفق ١ العمليات غير المنتظمة وعمليات الاستئجار العارض
	في رحلة في اتجاه واحد أو ذهاب وعودة أن تقدم أكثر من مجرد اعلان يثبت الاتساق مع القوانين والنظم والقواعد السارية المشار اليها بمقتضى القسم ٢ من هذا المرفق أو الاعفاء من تلك القوانين أو النظم أو القواعد والذي تمنحه سلطات الطيران ذات الاختصاص.

ملاحظات تفسيرية	المرفق ٢ خطوط الشحن الجوي
<p>لا تنص بعض الاتفاقات على بند محدد للعمليات التي تقتصر على الشحن نظرا الى أن حق تشغيل الخدمات المقصورة على الشحن يرد عادة بصورة ضمنية في بند منح الحقوق الذي تمنح الأطراف فيه لشركات طيرانها 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 إليها بصورة مجمعة". وقد يحدد الاتفاق في جدول الطريق طرقا محددة، بما في ذلك القيود المفروضة أو المرونة المنفق 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 منظم أو غير منظم. 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 بعامه ذات أهمية بالنسبة للعمليات المقصورة على الشحن.</p> <p>والمرفق الخاص بخطوط نقل البضائع جوا لا يحتمل أن يستخدم في اتفاقات التحرير الكامل وفيها ترد الحقوق والمرونة التشغيلية المنصوص عليها في هذا المرفق في صلب الاتفاق الرئيسي.</p>	<p style="text-align: center;">النهج الانتقالي</p> <p>١- 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، مع مراعاة القوانين والأنظمة المحلية.</p> <p>(ج) أن تستخدم الطائرات المؤجرة شريطة أن تمتثل 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.</p> <p>٢- بالإضافة الى الحقوق الواردة في الفقرة ١ أعلاه، فإن كل شركة طيران معينة حينما تقوم بنقل يقتصر على شحن البضائع في خطوط منتظمة أو غير منتظمة لها أن تقدم هذه الخدمات من وإلى اقليم أي طرف دون قيود تتعلق بالتواتر أو السعة أو الطريق أو نوع الطائرة أو منشأ أو مقصد البضائع.</p>

ملاحظات تفسيرية	المرفق ٣ الاجراءات الانتقالية
<p>المرفق توصية من الايكاو تتناول المسائل الخاصة بالمشاركة اضافة الى الاستمرارية في الانتقال نحو التحرر. وهو مأخوذ 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>في تطبيق بنود المرفق الثلاثة، يمكن جعل الفقرات الثلاث التالية من الملاحظات الايضاحية، باستثناء الأمثلة المقدمة، جزءا من المرفق.</p> <p>هذا البند ينتظر استخدامه حينما لا تسري مادة معينة (أو مرفق) بصورة فورية ولكن يجري التنفيذ لأيهما بصورة محدودة أثناء فترة الانتقال. وعلى سبيل المثال، توافق الأطراف على أنه بالرغم من المرفق الخاص بجدول الطرق الذي يمنح كل طرف حقوق الحرية الخامسة بصورة مطلقة لن يسمح لشركة (شركات) الطيران لأحد الأطراف (الدولة المتقدمة) بممارسة تلك الحقوق المحلية للنقل بصورة كاملة بين الطرفين الآخر (الدولة النامية) ودولة ثالثة حتى حلول تاريخ محدد.</p> <p>هذا البند مماثل للبند الأول ولكنه يشمل مراحل تدرج. فعلى سبيل المثال توافق الأطراف على أنه بالرغم من وجود مادة تسمح بمشاركة غير محدود في الرمز فانه سوف يسمح لشركات الطيران لكل طرف بتوسيع خدمات التشارك في الرمز فيما يخص بلدا ثالثا (عمليات التواتر) وذلك فقط بصورة تدرجية لفترات محددة.</p> <p>هذا البند يستخدم حينما لا تسري مادة (أو مرفق) على الفور وعندما تطبق خطة أخرى أثناء الفترة الانتقالية. فعلى سبيل المثال، قد توافق الأطراف على أنه بالرغم من المادة الخاصة بالتعريفات والتي لا تشتت ابداع التعريفات والموافقة عليها، يحكم نظام بلد المنشأ التسعير حتى حلول تاريخ محدد.</p> <p>القائمة التالية مؤشر للموضوعات التي قد تستخدمها الدول بناء على تقديرها باعتبارها اجراءات انتقالية في المرفق وهي: عدد شركات الطيران المعنية ومعايير الملكية والسيطرة والسعة والتواتر والطريق وحقوق النقل وتقاسم الرمز وعمليات الاستنتاج العارض والخطوط متعددة وسائل النقل والتعريفات وتوزيع الخانات الزمنية والمسائل الخاصة "بأداء الأعمال التجارية" مثل المناولة الأرضية. وتمثل صيغة المرفق اطارا، ينبغي للأطراف أن تتفق فيه على الشروط والصياغة. وتتضمن الوثيقة Doc 9587 مواد بشأن المشاركة المحتملة والاجراءات التفضيلية.</p>	<p>تنتهي الاجراءات الانتقالية التالية في (التاريخ)، أو في تاريخ أبكر من ذلك توافق عليه الأطراف:</p> <p>١- بالرغم من أحكام المادة - (أو المرفق -)، يجوز (بتعيين على) شركة (شركات) الطيران المعنية من قبل الطرف (أ) (أو من قبل كل من الأطراف)...</p> <p>٢- رغم أحكام المادة - (أو المرفق -)، يجوز (بتعيين على) شركة (شركات) الطيران المعنية من قبل الطرف (أ) (أو من قبل كل من الأطراف)... وذلك على النحو التالي:</p> <p>(أ) من (التاريخ) وحتى (التاريخ)، ...</p> <p>(ب) ومن (التاريخ) وحتى (التاريخ)، ...</p> <p>٣- رغم أحكام المادة - (أو المرفق -)، تسود الأحكام التالية....</p>

ملاحظات تفسيرية	المرفق ٤ الطرق الأساسية للخدمات الجوية وتنمية السياحة
<p>إن تطبيق مخطط للطرق الأساسية لتطوير الخدمات الجوية والسياحة يفترض وجود سوق دولي محرر أو عملية انتقال نحو. وفي الحالات الاستثنائية، يمكن تطبيق المخطط على طرق غير محررة ذات إمكانيات سياحية، إذ تنص الأنواع التقليدية من اتفاقات الخطوط الجوية على تقديم مساعدة ضمنية للعمليات في هذه الطرق بتقييد نطاق المنافسة.</p> <p>يوفر المرفق يقينا قانونيا للأطراف المعنية بتنفيذ المخطط ويمكن أيضا للطرف من ممارسة المرونة في كيفية تأويل وتنفيذ المعيار المتعلق باختيار الطرق ومستويات الخدمات الملائمة وإجراءات المناقصة لاختيار شركات النقل ومحتويات الاتفاقات التعاقدية، على سبيل المثال.</p> <p>من أمثلة النهج المرن تحديد متطلب أدنى للسعة فقط وترك الطائرات تقرر الترددات وأنواع الطائرات والتعريفات الخ. ويمكن تحديد متطلبات السعة من حيث عدد المقاعد من الأصل إلى المقصد كعدد _ من "وحدات النقل" في الأسبوع خلال جزء من الموسم السياحي أو كله.</p> <p>إن النص الاختياري يلزم الطائرة الداخلة إيداع إشعار مسبق بنية سحب أو تخفيض خدمات في الطريق.</p> <p>يقدم النموذج بصراحة ثلاثة خيارات للدعم: (أ) ضمان تشغيل احتكاري مع إعانة. (ب) أو ضمان احتكار دون إعانة (ج) أو إعانة دون ضمان تشغيل احتكاري.</p>	<p>١- يجوز للطرف، بعد مشاوره الطرف الآخر (أو موافقة منه) وبعد إخطار الخطوط الجوية التي يتم تشغيلها في الطريق الجوي، أن يحدد طريقا أساسيا للخدمات الجوية أو طريقا أساسية لتنمية السياحة تربط بين نقطة في منطقة نائية أو طرفية أو منطقة تطوير في إقليمه ونقطة في إقليم الطرف الآخر. وفي هذا الطريق أو المجموعة من الطرق، يعتبر مستوى الخطوط الجوية المحدد في الفقرة (٢) من هذا المرفق، ذا أهمية حيوية لحماية توفير خط حياة للمنطقة أو لتميتها الاقتصادية. [بما في ذلك تطوير طرق السياحة] ولكن لا يتم توفيره إذا كانت الخطوط الجوية لا تنظر إلا في مصلحتها التجارية [أو يتم توفيره فقط بأسعار تمييزية بشكل غير معقول أو بأسعار مرتفعة لا مبرر لها أو تقييدية].</p> <p>٢- يقوم الطرف الذي حدد طريقا أساسيا للخدمات الجوية أو طريقا أساسيا لتطوير السياحة بتقييم مستوى ملائم للخطوط المنتظمة [في كل طريق أو مجموعة من الطرق] [بطريقة مرنة ومركزة على السوق] ويأخذ في الاعتبار، من بين أمور أخرى، الاحتياجات الخاصة للخطوط المنتظمة في الطريق المعني؛ ومستوى الطلب؛ وتوافر خطوط الوصل الجوية والخطوط الجوية التابعة لبلد ثالث والجهات المشغلة غير المنتظمة وغير ذلك من أجور النقل الجوي وشروطه؛ والأثر على كافة الخطوط الجوية المشغلة أو المقرر تشغيلها في الطريق والطرق المتاخمة. [ويمكن أيضا أن تعتبر الخطوط الجوية غير المنتظمة ملائمة، شريطة أن تستوفي الشروط المحددة في الفقرة (١) من هذا المرفق].</p> <p>٣- [بغض النظر عن أحكام المادة _ (السعة) والمادة _ (تحديد الأسعار)]، يجوز للطرف، بعد مشاوره مع الطرف الآخر (أو موافقة منه)، أن يطلب من الخطوط الجوية المشغلة أو المقرر تشغيلها في طريق أساسي للخطوط الجوية أو طريق أساسي لتطوير السياحة توفير خدمات جوية تفي بالمستوى الملائم للفترة تبلغ _ سنة. [ويجوز للطرف أن يطلب من الخطوط الجوية التي ترغب في إنهاء أو تعليق أو تخفيض خدمة موجودة في الطريق دون المستوى الملائم إيداع إشعار _ يوما على الأقل قبل تخفيض الخدمة المقترح.</p> <p>٤- بغض النظر عن أحكام [المادة _ (السعة) والمادة _ (تحديد الأسعار)] و [المرفق (الجدول الزمنية للطرق)]. وإذا لم تكن أي طائرة تضطلع أو تقدم على الاضطلاع بخدمات جوية في المستوى الملائم [فرديا أو إجماليا] في الطريق الأساسي للخدمات الجوية أو في الطريق الأساسي لتنمية السياحة.</p>

ملاحظات تفسيرية	المرفق ٤ الطرق الأساسية للخدمات الجوية وتنمية السياحة
<p>من المهم ملاحظة أنه، بغض النظر عن مدة العقد، لا يكون تطبيق المخطط دائما بل انتقاليا أو لفترة معقولة من الزمن فقط (فترة بداية في الغالب) لا سيما في طرق تخدم "مناطق تنمية". فعلى سبيل المثال، إذا ارتفع طلب الجمهور نتيجة لتطور الشبكات أو من خلال تحسين البنية التحتية للطيران، سيصبح احتمال كون الطريق احتكارا طبيعيا أقل ومن دون حاجة إلى التنظيم.</p> <p>إن إدراج كل من المشاورات السابقة واللاحقة بأثر رجعي في شكل استعراض بين الدول و/أو شرط الحصول على موافقة مسبقة من الدول الأخرى قد يكون رادعا عن احتمال تفضيل كل دولة شركات الطيران الوطنية التابعة لها واستخدام المخطط بشكل مفرط.</p>	<p>ويجوز للطرف المعني أن يدعو الطلبات إلى توفير هذه الخدمات وعند الضرورة ويجوز له، بعد التشاور مع الطرف الآخر (أو موافقة منه)، أن يقيد الدخول في الطريق المعني على شركة طيران واحد [باستثناء شركات الطيران التابعة لبلدان ثالثة] لمدة تبلغ _ سنة و/أو دفع تعويض الإعانات لشركة الطيران. ويتم منح حق تشغيل هذه الخدمات من خلال مناقصة عامة [إما فرديا أو لمجموعة من هذه الطرق] لأي شركة طيران معينة لها حق تشغيل [وتسويق] خدماتها بين الأقاليم. [وتتمتع شركات الطيران التابعة لبلدان ثالثة والمؤهلة للتشغيل في الطريق أيضا بحق المناقصة].</p> <p>٥- يغطي كل من الدعوة إلى المناقصة والعقد التابع، من بين أمور أخرى، المعلومات التالية: المستوى والمعايير المطلوبين للخدمات المحدد في الفقرة (٢) من هذا المرفق وفترة صلاحية العقد والقواعد المتعلقة بتعديل العقد أو إنهائه أو مراجعته، وعلى وجه الخصوص مراعاة التغييرات غير المرتقبة والعقوبات في حالة عدم امتثال العقد.</p> <p>٦- يتم اختيار شركة الطيران خلال فترة __ شهرا من قبل الطرف الذي أصدر الدعوة إلى المناقصة وبأخذ في الاعتبار، من بين أمور أخرى، قابلية الاستمرار المالي لمقدم الطلب وخطة العمل المقترحة وطرق وضع شركات مع قطاع السياحة وأجور النقل الجوي وشروطه ومبلغ التعويض اللازم عند الاقتضاء.</p> <p>٧- يجوز للطرف الذي أصدر الدعوة إلى المناقصة أن يسدد إلى شركة الطيران التي تم اختيارها بموجب الفقرة (٦) من هذا المرفق للخسائر الناجمة عن التشغيل المطلوب في المستوى الملائم وفقا للعقد. ويتم تقييم هذا التسديد باعتباره الفارق [المتوقع] بين التكاليف والإيرادات المتولدة عن الخدمة بأجر معقول لرأس المال المستخدم. ولا تدفع أي إعانة إضافية للخدمات فوق المستوى الملائم الذي قد تشرع فيها شركة الطيران].</p> <p>٨- يتم ترتيب مشاورات بين الأطراف وفقا للمادة (المشاورات) حيثما يرى أحد الأطراف أن اختيار و/أو تعويض شركة الطيران لا يتماشى مع الاعتبارات المحددة في الفقرتين (٦) و (٧) من هذا المرفق أو أن شروط هذا المرفق تقيد بصفة لا مبرر لها التطوير والمنافسة في طريق. [إذا لم تتوصل الأطراف إلى حل للمشكلة من خلال التشاور، يجوز لكل طرف أن يحتكم بآلية تسوية النزاعات بموجب المادة __ (تسوية النزاعات) لتسوية النزاع].</p>

المرفق (٦)

سياسات الايكاو في مجال النقل الجوي

هذا المرفق يحتوي على النص الكامل لقرار الجمعية العمومية ٣٦-١٥ الذي يشكل البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي. يوجد هذا القرار أيضا في القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية 9902 Doc.

القرار ٣٦-١٥: البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي

المقدمة

لما كانت اتفاقية الطيران المدني الدولي قد حددت المبادئ الأساسية التي يجب على الحكومات إتباعها لتطوير خدمات النقل الجوي الدولي على نحو يتسم بالانتظام والكفاءة والاقتصاد والتجانس، وكان أحد أغراض الإيكاو لذلك هو دعم المبادئ والترتيبات الرامية إلى إنشاء خدمات للنقل الجوي الدولي على أساس تكافؤ الفرص وتشغيلها على أساس سليم واقتصادي مع الاحترام المتبادل لحقوق الدول ومراعاة الصالح العام.

ولما كان النقل الجوي عاملا رئيسيا في تشجيع وتعزيز التنمية الاقتصادية المستمرة على المستوى الوطني بالإضافة إلى المستويات الدولية.

ولما كان تدبير الموارد اللازمة لاستغلال الفرص المتاحة إلى أقصى حد والتصدي للتحديات التي تواجه تطوير النقل الجوي ولمواكبة التحديات التي يفرضها الطلب على النقل الجوي يزداد صعوبة، وخاصة على البلدان النامية.

ولما كانت المنظمة تعد إرشادات ودراسات وإحصاءات بشأن تطوير النقل الجوي في الدول المتعاقدة على نحو مستمر وينبغي أن تواظب على تحديث وتركيز وتكييف هذه المواد وتوزيعها على الدول المتعاقدة بأكثر الوسائل فعالية.

ولما كان من المقرر على الدول المتعاقدة أن توفر بيانات إحصائية دقيقة وواقعية وغيرها من المعلومات الأخرى لكي يتسنى للمنظمة إعداد هذه الإرشادات.

ولما كانت المنظمة تتجه نحو نظام الإدارة حسب الأهداف مع زيادة تركيزها على تنفيذ القواعد القياسية أكثر من وضعها.

ولما كانت الإرشادات الصادرة عن هذه المنظمة والإجراءات التي اتخذتها هذه المنظمة لتنفيذ أهدافها الاستراتيجية تساعد الدول المتعاقدة على وضع السياسات والممارسات التي تسهل عولمة النقل الجوي الدولي وتحوله إلى التشغيل التجاري وتحريره.

ولما كان من المهم للدول المتعاقدة أن تشارك في أعمال هذه المنظمة في مجال النقل الجوي.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تقرر** أن مرفقات هذا القرار المذكورة أدناه تشكل البيان الموحد بسياسات الايكاو المستمرة في مجال النقل الجوي، كما كانت تلك السياسات قائمة عند ختام الدورة السادسة والثلاثين للجمعية العمومية:
- المرفق (أ) — التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي
المرفق (ب) — الإحصاءات
المرفق (ج) — التوقعات والتخطيط الاقتصادي
المرفق (د) — التسهيلات
المرفق (هـ) — فرض الضرائب
المرفق (و) — خدمات المطارات والملاحة الجوية
المرفق (ز) — اقتصاديات الناقلين الجويين
المرفق (ح) — البريد الجوي
- ٢- **تحث** الدول المتعاقدة على مراعاة هذه السياسات وتجديدها التي يعدها المجلس في الوثائق المذكورة في هذا البيان الموحد وتجديدها التي يعدها الأمين العام في الأدلة والكتب الدورية.
- ٣- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تبذل كل جهد للوفاء بالتزاماتها الناشئة من اتفاقية شيكاغو وقرارات الجمعية العمومية، وأن تدعم كذلك نشاط المنظمة في مجال النقل الجوي، وأن تقدم على وجه الخصوص وبأقصى سرعة وعلى الوجه الأكمل الإحصاءات والمعلومات الأخرى التي تطلبها المنظمة لدراساتها في مجال النقل الجوي.
- ٤- **تطلب إلى** المجلس إعطاء أهمية خاصة لمشكلة تمويل تنمية الموارد البشرية والفنية الضرورية لتحقيق أفضل إسهام ممكن للنقل الجوي في الرفاهية الاقتصادية والاجتماعية للبلدان النامية.
- ٥- **تطلب إلى** المجلس أن يلتزم بأنسب الوسائل لكل موضوع في مجال النقل الجوي مشورة خبراء يمثلون الدول المتعاقدة إذا رأى ذلك مفيداً لعمله، بما في ذلك إنشاء فرق من الخبراء المؤهلين تقدم تقاريرها إلى لجنة النقل الجوي أو إلى مجموعات الدراسة التابعة للأمانة العامة، وأن تعمل هذه الفرق بالمراسلة أو بالاجتماعات.
- ٦- **تطلب إلى** المجلس أن يعقد مؤتمرات أو اجتماعات عالمية تستطيع جميع الدول المتعاقدة أن تشارك فيها، باعتبارها الوسيلة الرئيسية للتقدم في حل المسائل ذات الأهمية العالمية في مجال النقل الجوي، عندما يبرر عقد هذه الاجتماعات عدد وأهمية المسائل التي يتعين حلها وحيث توجد امكانية اتخاذ إجراءات بناءة بصددتها.
- ٧- **تطلب إلى** المجلس أن يوفر ما يلزم لتنظيم الحلقات الدراسية والندوات وغيرها من الاجتماعات المماثلة التي يتطلبها نشر سياسات الايكاو في مجال النقل الجوي وما يتصل بها من إرشادات على الدول المتعاقدة وفيما بينها.
- ٨- **تطلب إلى** المجلس أن يواظب على مراجعة هذا البيان الموحد لسياسات الايكاو في مجال النقل الجوي وأن يخطر الجمعية العمومية كلما دعت الحاجة إلى إدخال تغييرات عليه.
- ٩- **تعلم** أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٥-١٨.

المرفق (أ)

التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي

القسم الأول — الاتفاقات والترتيبات

لما كانت المبادئ الأساسية المذكورة في اتفاقية شيكاغو، وهي احترام السيادة، والانساف والمساواة في الفرص، وعدم التمييز، والترابط، والتناسق، والتعاون، قد ساعدت على أفضل نحو النقل الجوي الدولي وما زالت تشكل أساس تطوره في المستقبل.

ولما كان تعدد الأطراف إلى أقصى حد ممكن في الحقوق التجارية مازال يمثل أحد أهداف المنظمة.

ولما كانت الدول المتعاقدة تتوخى أهدافا وسياسات تنظيمية مختلفة ضمن إطار اتفاقية شيكاغو ولكنها تشترك في هدف أساسي واحد هو المشاركة في نظام النقل الجوي الدولي بشكل مستمر ويعتمد عليه.

ولما كان أحد أهداف اتفاقية شيكاغو هو تشغيل خدمات النقل الجوي الدولية تشغيلاً سليماً واقتصادياً، وكان اتفاق عبور الخدمات الجوية الدولية في هذا الخصوص يسهل على الدول المتعاقدة الأطراف فيه تحقيق هذا الهدف.

ولما كانت الجمعية العمومية قد أكدت مرارا على أن تلتزم كل دولة متعاقدة بأحكام المادة الثالثة والثمانين من اتفاقية شيكاغو وبأن تسجل لدى مجلس الأيكاو بأسرع ما يمكنها جميع الترتيبات المتعلقة بالطيران المدني الدولي وفقا لقواعد تسجيل اتفاقات وترتيبات الطيران لدى الأيكاو.

ولما كانت حالات التأخير بلا داع في تسجيل اتفاقات وترتيبات الطيران وعدم الالتزام بذلك التسجيل أمور غير مستنوبة حيث أنها تقوّض دقة واكتمال المعلومات التنظيمية وتعزيز الشفافية.

ولما كان تحديد أجور وأسعار النقل الجوي الدولي ينبغي أن يتم بطريقة عادلة وشفافة لتنمية الخدمات الجوية بشكل مرض.

ولما كانت الحاجة تقضي بالتكيف مع البيئة التنظيمية والتشغيلية دائمة التغير في مجال النقل الجوي، وكانت المنظمة قد وضعت إرشادات عن سياسات تنظيم النقل الجوي الدولي، بما في ذلك بنود نموذجية واتفاقات خدمات جوية نموذجية لكي تستعين بها الدول — حسب رغبتها — في الاتفاقات الثنائية أو الإقليمية.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تؤكد** من جديد على الدور الأساسي للأيكاو في إعداد إرشادات عن سياسات تنظيم النقل الجوي الدولي وفي تسهيل التحرير.
- ٢- **تحث** الدول المتعاقدة التي لم تتضمن بعد إلى اتفاق عبور الخدمات الجوية الدولية على أن تبادر على وجه السرعة إلى النظر في الانضمام إليه.
- ٣- **تحث** جميع الدول المتعاقدة على أن تسجل لدى الأيكاو اتفاقات وترتيبات التعاون المتعلقة بالطيران المدني الدولي، وذلك وفقا لأحكام المادة (٨٣) من اتفاقية شيكاغو ووفقا لقواعد تسجيل اتفاقات وترتيبات الطيران لدى الأيكاو.
- ٤- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تحيط المجلس علما تاما بالمشاكل المهمة الناشئة عن تطبيق اتفاقات أو ترتيبات الخدمات الجوية وأي تطورات مستجدة أو متوقعة وتفيد في بلوغ هدف تحقيق مبدأ تعدد الأطراف في تبادل الحقوق التجارية.
- ٥- **تطلب** إلى المجلس أن يواصل التعاون مع الهيئات الإقليمية وشبه الإقليمية على دراسة وإعداد تدابير التعاون، بما في ذلك الترتيبات المتحررة، واستعراض نتائج هذه التدابير، لكي يقرر إمكانية توصية الدول المتعاقدة في الوقت الملائم بتطبيق تدابير مماثلة أو أخرى على نطاق أوسع.
- ٦- **تطلب** إلى المجلس أن يواصل إجراء الدراسة المقارنة والتحليلية لسياسات الدول المتعاقدة وشركات الطيران ولأساليب عملها بخصوص الحقوق التجارية وأحكام اتفاقات الخدمات الجوية، وأن يخطر جميع الدول المتعاقدة بأي تطورات جديدة في التعاون الدولي على تبادل الحقوق التجارية، ولا سيما بأي ترتيبات متحررة.
- ٧- **تطلب** إلى المجلس أن يواظب على استعراض آلية المنظمة لوضع إرشادات عن سياسات تنظيم النقل الجوي الدولي، وأن ينفحها أو يحدّثها حسب الاقتضاء.

- ٨- **تطلب إلى** المجلس أن يستعرض بصفة دورية قواعد تسجيل اتفاقات وترتيبات الطيران بغرض تبسيط عملية التسجيل.
- ٩- **تطلب إلى** الأمين العام أن يذكرّ الدول المتعاقدة بأهمية المبادرة إلى تسجيل هذه الاتفاقات والترتيبات بدون تأخير، وأن يقدم إلى الدول المتعاقدة ما تطلبه من المساعدة لتسجيل اتفاقات وترتيبات الطيران الخاصة بها لدى المجلس.
- ١٠- **تطلب** من رئيس المجلس والأمين العام أن يشجعا على انضمام الجميع إلى اتفاق عبور الخدمات الجوية الدولية وتنفيذه، وأن يحثا الدول المتعاقدة على إبلاغ الأمانة العامة بمدى اعترافها الانضمام إلى هذا الاتفاق.

القسم الثاني — التعاون في مجال الترتيبات التنظيمية

لما كانت بعض القيود الاقتصادية والمالية والتشغيلية المطبقة من جانب واحد على المستوى الوطني تؤثر على استقرار النقل الجوي الدولي، وتتحو إلى ممارسات تجارية تمييزية مجحفة في هذا المجال وتتنافى المبادئ الأساسية لاتفاقية شيكاغو كما تنافي تطور النقل الجوي الدولي بانتظام وتوافق.

ولما كان تشغيل خدمات النقل الجوي بصورة منتظمة ويعتمد عليها يتسم بأهمية أساسية لتطوير اقتصاد الكثير من الدول النامية، ولا سيما الدول التي تعتمد على السياحة.

ولما كان التشدد في تطبيق معيار ملكية الغالبية والسيطرة الفعالة عند الإذن لشركة الطيران بممارسة حقوق الطريق وغيرها من حقوق النقل الجوي قد يحرم دولا نامية كثيرة من تكافؤ الفرص العادلة لتشغيل الخدمات الجوية الدولية والحصول منها على الفوائد المثلى.

ولما كان تعيين الناقلين الجويين وترخيص دخول الأسواق ينبغي تحريرهما وفقا للوتيرة التي تختارها كل دولة ووفقا لتقديرها، وذلك على نحو طرادي ويتسم بالمرونة، في ظل الرقابة التنظيمية الفعالة ولا سيما فيما يتعلق بالسلامة والأمن.

ولما كان توسيع نطاق المعايير أو تطبيقها بمرونة فيما يخص تعيين وتقويض شركات الطيران قد يساعد على تهيئة بيئة تشغيلية ينمو فيها النقل الجوي الدولي ويزدهر بصورة مستقرة وتتسم بالكفاءة والاقتصاد، ويسهم في هدف مشاركة الدول في عملية التحرير بدون المساس بالتزامات الدول بالنسبة لسلامة الطيران وأمنه.

ولما كان تحقيق أهداف التنمية بين تلك الدول يلقي تشجيعا متزايدا من خلال الترتيبات التعاونية التي تنشئ تجمعات اقتصادية إقليمية وتسهل التعاون الوظيفي الذي يعبر عن التقارب والتماثل في المصالح القائمة بصورة خاصة بين الدول النامية التي تنتمي إلى حركات التكامل الاقتصادي الإقليمي.

ولما كانت ممارسة أي شركة طيران لحقوق الطريق وغيرها من حقوق النقل تعزز مصالح الدول النامية التي تتمتع بهذه الحقوق وتهتم بهذه المصلحة المشتركة، كلما كانت ملكية غالبية رأسمال هذه الشركة والسيطرة الفعالة عليها في يد دولة نامية أو أكثر أو في يد مواطنيها ممن لهم مصالح متماثلة.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تتجنب اتخاذ تدابير انفرادية تؤثر على تطوير النقل الجوي الدولي بانتظام وتناسق، وأن تضمن عدم تطبيق السياسات والتشريعات المحلية على النقل الجوي الدولي بدون المراعاة الواجبة لسماته الخاصة.
- ٢- **تحث** الدول المتعاقدة على قبول تعيين أي شركة طيران والسماح لها بممارسة حقوق الطريق وغيرها من حقوق النقل الجوي لأي دولة أو دول، ولا سيما الدول النامية في نفس التجمع، وفقا للأحكام والشروط التي يقبلها الأطراف، بما في ذلك اتفاقات النقل الجوي التي عقدتها أو تعقدتها الأطراف المعنية.

- ٣- **تحث** الدول المتعاقدة على الاعتراف بمفهوم المصالح المشتركة للتجمعات الاقتصادية الإقليمية أو شبه الإقليمية بوصفه أساسا سليما لقيام الدولة النامية بتعيين شركة طيران تابعة لأي دولة نامية أخرى من نفس التجمع الاقتصادي الإقليمي حيثما تكون ملكية الأغلبية والسيطرة الفعالة على تلك الشركة في يد تلك الدولة النامية الأخرى الواحدة أو الأكثر أو في يد مواطنيها.
- ٤- **تحث** الدول المتعاقدة على التفكير في إتباع معايير بديلة لتعيين وتفويض شركات الخطوط الجوية، بما في ذلك إتباع معايير الايكاو، وعلى اعتماد نهج مرن وإيجابي لمساعدة الدول الأخرى في جهودها الرامية إلى التحرر من معياري الملكية والسيطرة فيما يخص الناقلين الجويين، دونما إخلال بالسلامة والأمن.
- ٥- **تدعو** الدول المتعاقدة التي لديها خبرة في مختلف أشكال التشغيل المشترك للخدمات الجوية الدولية إلى أن تقدم إلى المجلس بصفة مستمرة معلومات كاملة بخصوص خبرتها حتى تجمع المنظمة جميع معلومات هذا المجال بالذات لما فيه فائدة الدول المتعاقدة.
- ٦- **تطلب** إلى المجلس أن يقدم بناء على الطلب كل مساعدة مجدية إلى الدول المتعاقدة التي ترغب في الانضمام إلى التجمعات الاقتصادية الإقليمية أو شبه الإقليمية لتشغيل الخدمات الجوية الدولية.
- ٧- **تطلب** إلى المجلس أن يقدم المساعدة بناء على الطلب إلى الدول المتعاقدة التي تبادر إلى إعداد هذه الترتيبات التعاونية للمشاركة المباشرة في ملكية وتشغيل الخدمات الجوية الدولية، أو إلى الدول المتعاقدة التي تقوم شركات الطيران التابعة لها بوضع تلك الترتيبات، وأن يقوم المجلس على الفور بتوزيع المعلومات المتعلقة بتلك الترتيبات التعاونية على الدول.

القسم الثالث — توزيع منتجات شركات الطيران

- لما كان** تقدم تكنولوجيا المعلومات والتكنولوجيات الالكترونية قد أثر تأثيرا ملحوظا على طريقة عمل صناعة شركات الطيران، ولا سيما على توزيع منتجاتها.
- ولما كانت** الايكاو قد وضعت مدونة سلوك لتنظيم وتشغيل نظم الحجز الآلي لتتبعها الدول ووضعت بندين نموذجيين مرتبطين بذلك لتستخدمهما الدول حسب اختيارها في اتفاقاتها للخدمات الجوية.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تطلب** إلى المجلس أن يرصد تطورات توزيع منتجات شركات الطيران والممارسات ذات الصلة بها وأن ينشر على الدول المتعاقدة المعلومات عن أهم التطورات.
- ٢- **تطلب** إلى المجلس أن يستعرض ما إذا كانت هناك حاجة مستمرة لقواعد الايكاو بشأن نظم الحجز الآلي والبنود النموذجية في ضوء التغييرات في التنظيم والصناعة.

القسم الرابع — تجارة الخدمات

- لما كانت** الايكاو قد اهتمت بمسألة جوانب النقل الجوي الدولي التي أدرجت في إطار الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات (GATS) وعملت بنشاط لكي يتحسن فهم جميع الأطراف المعنية لأحكام اتفاقية الطيران المدني الدولي وللصلاحيات والدور اللذين تنفرد بهما الايكاو في مجال النقل الجوي الدولي.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تؤكد** من جديد على أن من الضروري أن تستطلع المنظمة الترتيبات التنظيمية المستقبلية وأن تضع التوصيات والمقترحات اللازمة للتصدي للتحديات التي تواجه النقل الجوي الدولي، استجابة للتغيرات الداخلية والخارجية التي تؤثر فيه.

٢- **تسلم** بأنه ينبغي لتلك الترتيبات أن تهيئ البيئة اللازمة لتطور النقل الجوي الدولي واستمرار ازدهاره على نحو يتسم بالانتظام والاستقرار والكفاءة والاقتصاد بدون تقويض السلامة والأمن، وضمان مصالح جميع الدول المتعاقدة ومشاركتها الفعالة والمستمرة في النقل الجوي الدولي.

٣- **تؤكد من جديد** على الدور القيادي للايكاف في وضع الإرشادات عن سياسات تنظيم النقل الجوي الدولي.

٤- **تحث** الدول المتعاقدة التي تشارك في المفاوضات التجارية والاتفاقات والترتيبات التي تتعلق بالنقل الجوي الدولي على ما يلي:

(أ) أن تكفل التنسيق الداخلي في هيئاتها الوطنية وأن تكفل بصفة خاصة مشاركة سلطات الطيران وصناعة الطيران مشاركة مباشرة في المفاوضات.

(ب) أن تكفل إدراك ممثليها إدراكا تاما لأحكام اتفاقية الطيران المدني الدولي، ولا سيما خصائص النقل الجوي الدولي وبنية التنظيمية واتفاقاته وترتيباته.

(ج) أن تراعي حقوقها والتزاماتها إزاء الدول المتعاقدة لدى الايكاف وغير الأعضاء في منظمة التجارة العالمية.

(د) أن تبحث بعناية الآثار المترتبة على اقتراح إدراج أي خدمات أو أنشطة إضافية متعلقة بالنقل الجوي في الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات، آخذة بعين الاعتبار الخاص الارتباط الوثيق بين الجوانب الاقتصادية والبيئية وجوانب السلامة والأمن في النقل الجوي الدولي.

(هـ) أن تشجع على تحقيق الفهم التام لدور وصلاحيات الايكاف في وضع الإرشادات للتنظيم الاقتصادي، بما في ذلك تحرير النقل الجوي الدولي، وأن تنظر في إتباع هذه الإرشادات.

(و) أن تودع لدى الايكاف بمقتضى المادة (٨٣) من اتفاقية شيكاغو نسخا من أي إعفاءات وأي التزامات محددة تتعلق بالنقل الجوي الدولي عقدها بموجب الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات.

٥- **تطلب من** منظمة التجارة العالمية والدول الأعضاء والمراقبين فيها إيلاء الاهتمام الواجب لما يلي:

(أ) الهياكل والترتيبات التنظيمية الخاصة بالنقل الجوي الدولي والتحرير الذي يجري على المستوى الثنائي والإقليمي وشبه الإقليمي.

(ب) مسؤولية الايكاف الدستورية عن النقل الجوي الدولي، وخاصة مسؤوليتها عن سلامته وأمنه.

(ج) سياسة الايكاف وموادها الإرشادية الراهنة بخصوص التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي وعملها الدائب في هذا الميدان.

٦- **تطلب إلى** المجلس:

(أ) أن يواصل الاضطلاع بدور قيادي عالمي في تسهيل وتنسيق عملية التحرير الاقتصادي مع ضمان السلامة والأمن وحماية البيئة في النقل الجوي الدولي.

(ب) أن يتابع بنشاط التطورات المستجدة في تجارة الخدمات والتي قد تؤثر على النقل الجوي الدولي، وابلغ الدول المتعاقدة بها.

(ج) أن يشجع استمرار الاتصال والتعاون والتنسيق بصورة فعالة بين الايكاف ومنظمة التجارة العالمية وغيرها من المنظمات الدولية الحكومية وغير الحكومية التي تعمل في مجال تجارة الخدمات.

القسم الخامس — وضع الإرشادات عن السياسات

لما كانت الحكومات عليها التزامات ومسؤوليات دولية في التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي.

ولما كان التحرير الاقتصادي وتطور صناعة النقل الجوي سيستمران في إتاحة الفرص وإثارة التحديات والمسائل في مجال تنظيم النقل الجوي الدولي.

ولما كانت المنظمة قد عالجت مسائل تنظيمية كثيرة وجمعت السياسات والمواد الإرشادية الأخرى.

فإن الجمعية العمومية:

١- تحث الدول المتعاقدة على أن تراعي السياسات والمواد الإرشادية التي أعدتها الايكاو بشأن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي، مثل تلك الواردة في الوثيقة Doc 9587 الصادرة بعنوان السياسات والمواد الإرشادية عن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي عند الاضطلاع بمهامها التنظيمية.

٢- تطلب إلى المجلس أن يضمن تحديث هذه السياسات والمواد الإرشادية وجعلها ملبية لاحتياجات الدول المتعاقدة وأن يعد حسب الاقتضاء إرشادات بشأن مسائل التنظيم الناشئة التي تهم الجميع.

المرفق (ب)

الإحصاءات

لما كان برنامج الايكاو للإحصاءات يمثل أساسا مستقلا وعالميا لغرض تعزيز تخطيط وتطوير النقل الجوي الدولي.

ولما كانت كل دولة متعاقدة قد تعهدت بأن تقوم شركات النقل الجوي التابعة لها بتقديم الإحصاءات التي يطلبها المجلس وفقا للمادة ٦٧ من اتفاقية شيكاغو.

ولما كان المجلس قد أعد أيضا شروطا لإحصاءات عمليات الخدمات الجوية الداخلية والمطارات الدولية وتجهيزات الطرق الدولية، طبقا للمادتين (٥٤) و(٥٥) من اتفاقية شيكاغو.

ولما كان المجلس قد أعد شروطا لجمع البيانات عن الطائرات المدنية المسجلة طبقا للمادة ٢١ من اتفاقية شيكاغو.

ولما كان المجلس قد اعتمد سياسة الإدارة القائمة على تحقيق الأهداف التي تقتضي قياس أداء المنظمة ككل وأداء مكوناتها من حيث بلوغ الأهداف الاستراتيجية الموضوعة لها.

ولما كانت الايكاو قد أنشأت قاعدة بيانات إحصائية متكاملة لتزويد الدول المتعاقدة وغيرها من المنتفعين بنظام مباشر يتسم بالكفاءة لإثبات صحة البيانات الإحصائية وخبزنها واسترجاعها.

ولما كان عدد من الدول المتعاقدة لم يقدم بعد الإحصاءات التي طلبها المجلس، وقدمها عدد آخر غير كاملة.

ولما كان التعاون بين المنظمات الدولية التي تجمع إحصاءات الطيران وتوزعها يخفف من عبء تقديم الإحصاءات.

فإن الجمعية العمومية:

١- تحث الدول المتعاقدة على أن تبذل قصارى جهودها لتقديم الإحصاءات المطلوبة في حينها وبشكل الكتروني كلما أمكنها ذلك.

٢- تطلب إلى المجلس أن يدعو لخبراء الوطنيين في مختلف التخصصات المطلوبة ليدرسوا بصفة منتظمة البيانات الإحصائية التي تجمعها الإيكاو، وذلك لتلبية احتياجات المنظمة ودولها المتعاقدة تلبية أكثر فاعلية، وليضعوا المقاييس الضرورية لرصد أداء المنظمة من حيث بلوغ أهدافها الاستراتيجية وتحسين اتساق الإحصاءات ومدى اكتمالها وموقوتية تقديمها من جانب الدول المتعاقدة، وشكل ومحتوى التحليلات.

٣- تطلب إلى المجلس ما يلي:

أ) أن يواصل استكشاف سبل التعاون على نحو أوثق مع المنظمات الدولية الأخرى العاملة في جمع إحصاءات الطيران وتوزيعها.

ب) أن يضع الترتيبات الملائمة لكي يقدم موظفو الأمانة العامة المساعدة إلى الدول المتعاقدة بناء على طلبها لتحسين إحصاءات الطيران المدني وتحسين عملية إبلاغ المنظمة بها.

المرفق (ج)

التنبؤات والتخطيط الاقتصادي

لما كان استقلال الإيكاو في تتبع التوجهات وتطبيق التحليلات الاقتصادية يمثل أساساً ضرورياً لتعزيز تخطيط وتطوير النقل الجوي الدولي. ولما كانت الدول المتعاقدة تحتاج إلى تنبؤات عالمية وإقليمية عن تطورات الطيران المدني الدولي في المستقبل لاستخدامها في مختلف الأغراض.

ولما كان من واجب المجلس في إطار أعماله المستمرة في المجال الاقتصادي أن يتوقع التطورات المستقبلية التي يحتمل أن تتطلب اتخاذ تدابير من جانب المنظمة، وأن يبادر باتخاذ تلك التدابير في الوقت المناسب.

ولما كانت المنظمة مطالبة بتقييم أدائها بصورة منتظمة وفقاً للأهداف الاستراتيجية مع التركيز الخاص على السلامة والأمن والبيئة والكفاءة.

ولما كانت المنظمة تحتاج إلى تنبؤات محددة والى الدعم الاقتصادي لأغراض تخطيط المطارات ونظم الملاحة الجوية وتخطيط حماية البيئة.

فإن الجمعية العمومية:

١- تطلب إلى المجلس أن يقوم حسب الاقتضاء بإعداد وتحديث التنبؤات بالاتجاهات والتطورات في المستقبل في الطيران المدني، سواء كانت هذه التنبؤات عامة أو محددة، على أن تشمل هذه التنبؤات البيانات المحلية والإقليمية والعالمية، وأن يتيحها للدول المتعاقدة، وأن يلبي الحاجة إلى البيانات في مجالات السلامة والأمن والبيئة والكفاءة.

٢- تطلب إلى المجلس أن يعمل على وضع المنهجيات والإجراءات اللازمة لإعداد التنبؤات وتحليل التكاليف والمنافع أو مردودية التكاليف، وإعداد دراسات الأعمال، بحيث تفي حسب الاقتضاء باحتياجات المنظمة والمجموعات الإقليمية لتخطيط الملاحة الجوية والنظم الأخرى وغيرها من أجهزة تخطيط البيئة التابعة للمنظمة.

٣- تطلب إلى المجلس أن يضع الترتيبات اللازمة لجمع ووضع المعلومات عن أساليب التنبؤات الجارية للأغراض المحددة في الفقرتين ١ و ٢ أعلاه، وأن يوزعها على الدول المتعاقدة من أن إلى آخر لتكون بمثابة إرشادات لها في تنبؤاتها وتخطيطها الاقتصادي.

المرفق (د)**التسهيلات****القسم الأول — إعداد وتنفيذ أحكام التسهيلات**

لما كان الملحق التاسع — التسهيلات قد وُضع للتركيز على التزامات الدول المتعاقدة بموجب المواد (٢٢) و(٢٣) و(٢٤) من اتفاقية شيكاغو، ولتوحيد الإجراءات اللازمة للوفاء بالشروط القانونية المشار إليها في المواد (١٠) و(١٣) و(١٤) و(٢٩) و(٣٥).

ولما كان تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق التاسع أمراً أساسياً لتيسير تخليص الطائرات والركاب وأمتعتهم والبضائع والبريد ومواجهة التحديات في مراقبة الحدود وإجراءات المطارات بما يحافظ على كفاءة عمليات النقل الجوي.

ولما كان من الحيوي أن تواصل الدول المتعاقدة تحقيق أكبر قدر من الكفاءة في النقل الجوي، وأن تقوم في نفس الوقت بحماية الطيران المدني الدولي.

ولما كانت مواصفات وثائق السفر المقروءة آلياً التي أعدتها المنظمة قد أثبتت فاعليتها في استحداث نظم تعجل بتخليص إجراءات الركاب الدوليين وأفراد الطواقم في المطارات وتعزيز برامج الامتثال للإجراءات التي تضعها سلطات الهجرة.

ولما كان إعداد مجموعة من اللافتات القياسية التي تسهل الحركة في مباني المطارات على المسافرين والمنفذين الآخرين قد أثبتت فاعليته وفائدته.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تحث الدول المتعاقدة على أن تعطي اهتماماً خاصاً لزيادة جهودها لتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق التاسع.
- ٢- تطلب إلى المجلس أن يواظب على تحديث الملحق التاسع — التسهيلات بحيث يفي بالمتطلبات المعاصرة للدول المتعاقدة فيما يتعلق بإدارة ضوابط الحدود، والبضائع والركاب، وحماية صحة الركاب والطواقم.
- ٣- تطلب إلى المجلس أن يكفل التوافق والتكامل بين أحكام الملحق التاسع — التسهيلات والملحق السابع عشر — الأمن.
- ٤- تطلب إلى المجلس أن يواظب على تحديث المواصفات والإرشادات الواردة في الوثيقة رقم Doc 9303 الصادرة بعنوان وثائق السفر المقروءة آلياً، وذلك في ضوء التقدم التكنولوجي، وأن يواصل استكشاف الحلول التكنولوجية التي تحسن تخليص الإجراءات.
- ٥- تطلب إلى المجلس أن يواظب على تحديث الوثيقة رقم Doc 9636 الصادرة بعنوان "الإشارات الدولية لإرشاد الأشخاص في مباني المطارات والموانئ البحرية"، وذلك بإضافة البيانات الجديدة إليها وتأمين وفائها باحتياجات الدول المتعاقدة.

القسم الثاني — التعاون الدولي على حماية أمن وسلامة جوازات السفر

بما أن جواز السفر هو الوثيقة الرسمية الأساسية التي تدل على هوية الشخص وجنسيته وتهدف إلى إبلاغ دولة العبور أو المقصد بأن بوسع حامله أن يعود إلى الدولة التي أصدرت جوازه.

وبما أن الثقة الدولية في سلامة كل جواز لها أهمية فائقة في تشغيل نظام السفر الدولي.

ولما كانت الدول الأعضاء في الأمم المتحدة قد قررت - بموجب "الاستراتيجية العالمية لمكافحة الإرهاب" التي اعتمدها في ٢٠٠٦/٩/٨ - أن تزيد من جهودها وتعاونها على جميع المستويات حسب الاقتضاء لتحسين أمن إنتاج وإصدار وثائق الهوية والسفر ولتحول دون تغييرها ولتكشف استخدامها بالتزوير.

ولما كان من المطلوب التعاون بين الدول على مستوى عال لمكافحة الغش في جوازات السفر، بما في ذلك تزوير وتزييف جوازات السفر، واستخدام جوازات السفر المزورة أو المزيفة، واستخدام جوازات السفر الصالحة من جانب منتحلي الهويات، واستخدام جوازات السفر التي انتهت مدة صلاحيتها أو المغاة، واستخدام جوازات السفر التي تم الحصول عليها بشكل غير مشروع.

ولما كان استعمال جوازات سفر فارغة مسروقة يتزايد في أنحاء العالم ممن يحاولون دخول بلد بهوية مزورة.

ولما كانت الايكاو قد أنشأت مشروع "التنفيذ العالمي لوثائق السفر المقروءة آليا" لمساعدة الدول في المسائل التي تشمل تخطيط المشاريع وتنفيذها والتعليم والتدريب وخدمات تقييم النظم بحيث تستطيع الدول الالتزام بموعد سنة ٢٠١٠ لإصدار جوازات السفر المقروءة آليا ووضعت دليل المفاتيح العامة لتعزيز أمن جوازات السفر المقروءة آليا المعززة بالقياسات البيولوجية (الجوازات الالكترونية).

فإن الجمعية العمومية:

١- تحث الدول المتعاقدة على أن تكثف جهودها للمحافظة على أمن وسلامة جوازات السفر الصادرة عنها، ولحماية هذه الجوازات من الغش، وعلى أن تساعد بعضها بعضا في هذه المسائل.

٢- تطلب إلى الدول المتعاقدة التي لم تصدر بعد جوازات السفر المقروءة آليا طبقا للمواصفات الواردة في الجزء الأول من الوثيقة رقم Doc 9303 أن تبادر إلى إصدارها في موعد أقصاه ٢٠١٠/٤/١.

٣- تحث الدول المتعاقدة على أن تكفل انتهاء صلاحية جوازات السفر غير المقروءة آليا قبل ٢٠١٥/١١/٢٤.

٤- تحث الدول المتعاقدة التي تطلب المساعدة في إطار مشروع التنفيذ العالمي لوثائق السفر المقروءة آليا أن تتصل بالايكاو على وجه السرعة.

٥- تطلب إلى المجلس أن يواصل العمل على تعزيز فعالية عمليات مكافحة الغش في جوازات السفر، من خلال تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية ذات الصلة في الملحق التاسع، ووضع المواد الإرشادية لمساعدة الدول المتعاقدة على الحفاظ على سلامة وأمن جوازات السفر ووثائق السفر الأخرى الصادرة عنها.

٦- تحث الدول التي تصدر الجوازات الالكترونية على الانضمام إلى دليل المفاتيح العامة للايكاو.

٧- تحث الدول المتعاقدة التي لا تفعل ذلك على أن تقدم بيانات روتينية ومحدثة عن الجوازات المفقودة والمسروقة إلى آلية الشرطة الجنائية الدولية (انتربول) للبحث الآلي/قاعدة البيانات الخاصة بوثائق السفر المسروقة والمفقودة.

القسم الثالث — الإجراءات الوطنية والدولية والتعاون على مسائل التسهيلات

لما كانت الحاجة تقضي بأن تضع الدول المتعاقدة إجراءات مستمرة لتحسين فعالية وكفاءة عمليات تخلص الإجراءات.

ولما كان إنشاء لجان وطنية للتسهيلات وتشغيلها بفعالية يمثل وسيلة ناجحة لإدخال التحسينات اللازمة.

ولما كان التعاون على مسائل التسهيلات بين الدول المتعاقدة ومع مختلف الأطراف الوطنية والدولية التي تهمها شؤون التسهيلات قد عاد بالنفع على جميع المعنيين.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تنشئ لجانا وطنية للتسهيلات وأن تستعين بها، وأن تعتمد سياسات للتعاون الإقليمي مع الدول المجاورة.
- ٢- **تحث** الدول المتعاقدة على المشاركة في برامج التسهيلات الإقليمية وشبه الإقليمية للمنظمات الدولية الحكومية الأخرى المعنية بالطيران.
- ٣- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تتخذ جميع التدابير الضرورية من خلال لجان التسهيلات الوطنية أو بالوسائل الملائمة الأخرى للقيام بما يلي:
- (أ) المواظبة على استرعاء اهتمام جميع الهيئات المختصة، كل في حكومتها، للحاجة إلى ما يلي:
- (١) جعل القواعد والممارسات الوطنية متوافقة مع أحكام الملحق التاسع ومقاصده.
- (٢) إعداد الحلول المناسبة للمشاكل اليومية في مجال التسهيلات.
- (ب) المبادرة إلى تنفيذ إجراءات المتابعة الضرورية.
- ٤- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تشجع لجان التسهيلات الوطنية أو لجان التسهيلات الأخرى على دراسة مشاكل التسهيلات، وأن تنسق نتائج هذه الدراسات مع النتائج التي توصلت إليها الدول المتعاقدة الأخرى التي ترتبط معها بصلات جوية.
- ٥- **تحث** الدول المتجاورة والمتاخمة على أن تتشاور فيما بينها بشأن المشاكل المشتركة التي قد تواجهها في مجال التسهيلات، كلما تبين أن تلك المشاورات قد تؤدي إلى حل موحد لتلك المشاكل.
- ٦- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تشجع مشغليها الجويين على أن يواصلوا التعاون على نحو مكثف مع حكوماتهم بشأن ما يلي:
- (أ) تحديد مشاكل التسهيلات وحلها.
- (ب) وضع ترتيبات تعاونية لمنع تهريب المخدرات ومنع الهجرة غير القانونية وغيرها من الأخطار التي تهدد المصالح الوطنية.
- ٧- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تدعو المشغلين الجويين واتحاداتهم إلى المشاركة إلى أقصى حد ممكن في النظم الالكترونية لتبادل البيانات، وذلك لتحقيق أقصى مستويات الكفاءة في خدمة الركاب والبضائع في المطارات الدولية.
- ٨- **تحث** الدول والمشغلين الجويين على أن يبذلوا بالتعاون مع المنظمات الدولية المهتمة جميع الجهود الممكنة لتعجيل عمليات مناولة البضائع الجوية وتخليص إجراءاتها، وأن يضمنوا في الوقت ذاته أمن سلسلة الإمدادات الدولية.

المرفق (هـ)

فرض الضرائب

لما كان النقل الجوي الدولي يؤدي دورا رئيسيا في توسيع نطاق التجارة والسفر الدوليين، ولما كان فرض الضرائب على الطائرات والوقود والإمدادات الفنية الاستهلاكية التي يستعملها النقل الجوي الدولي وعلى إيرادات شركات النقل الجوي الدولي والطائرات وغيرها من الممتلكات المنقولة المرتبطة بتشغيل الطائرات في النقل الجوي الدولي وعلى مبيعات وخدمات الطيران له تأثير اقتصادي وتنافسي ضار على عمليات النقل الجوي الدولي.

ولما كانت سياسات الايكاو في الوثيقة (Doc 8632) بشأن فرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي تميز من ناحية المفهوم بين الرسم والضريبة باعتبار أن "الرسم هو جباية تهدف على وجه التحديد إلى استرداد نفقات تقديم التجهيزات والخدمات إلى الطيران المدني، بينما الضريبة هي جباية لتحصيل إيرادات للحكومات الوطنية أو المحلية، وهي عموماً لا تنفق على الطيران المدني لا بكاملها ولا على أساس تكلفة محددة".

ولما كان من دواعي القلق البالغ قيام بعض الدول المتعاقدة بفرض جبايات على نحو متزايد على بعض جوانب النقل الجوي الدولي، وانتشار فرض الرسوم على الحركة الجوية، ويمكن تصنيف بعض هذه الرسوم على أنها ضرائب على مبيعات وخدمات النقل الجوي الدولي.

ولما كانت مسألة الجبايات المتعلقة بانبعثات محركات الطائرات قد عولجت في قرار الجمعية العمومية ٣٦-٢٢ "البيان الموحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة".

ولما كان القرار الوارد في الوثيقة Doc 8632 يكمل المادة (٢٤) من اتفاقية شيكاغو ويستهدف التسليم بالطابع الفريد للطيران المدني الدولي وبالحاجة إلى إعفاء بعض جوانب عمليات النقل الجوي الدولي من الضرائب.

فإن الجمعية العمومية:

١- تحث الدول المتعاقدة على أن تطبق القرارات الصادرة عن المجلس حسبما وردت في الوثيقة Doc 8632 الصادرة بعنوان سياسات الايكاو بشأن فرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي.

٢- تطلب إلى المجلس أن يكفل تحديث الإرشادات والمشورة الواردة في الوثيقة Doc 8632 وتأمين تلبيتها لاحتياجات الدول المتعاقدة.

المرفق (و)

خدمات المطارات والملاحة الجوية

القسم الأول — سياسة فرض الرسوم

ولما كانت سياسات الايكاو في الوثيقة (Doc 8632) بشأن فرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي تميز من ناحية المفهوم بين الرسم والضريبة باعتبار أن "الرسم هو جباية تهدف على وجه التحديد إلى استرداد نفقات تقديم التجهيزات والخدمات إلى الطيران المدني، بينما الضريبة هي جباية لتحصيل إيرادات للحكومات الوطنية أو المحلية، وهي عموماً لا تنفق على الطيران المدني لا بكاملها ولا على أساس تكلفة محددة".

ولما كانت مسألة الجبايات المتعلقة بانبعثات محركات الطائرات والخيارات القائمة على آليات السوق قد عولجت على حدة في قرار الجمعية العمومية ٣٦-٢٢ "البيان الموحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة".

ولما كانت المادة (١٥) من اتفاقية شيكاغو قد حددت أساس فرض رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية والإعلان عنها.

ولما كانت الجمعية العمومية قد كلفت المجلس بصياغة توصيات لإرشاد الدول المتعاقدة إلى المبادئ التي يمكن لمقدمي خدمات المطارات وخدمات الملاحة الجوية للطيران المدني الدولي أن يفرضوا على أساسها رسوماً لاسترداد تكاليف تقديمها وتحصيل إيرادات أخرى منها، وإلى الأساليب التي يمكن إتباعها لذلك الغرض.

ولما كان المجلس قد اعتمد الوثيقة Doc 9082 الصادرة بعنوان سياسات الايكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية ونقحها حسب الضرورة ونشرها.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تحث الدول المتعاقدة على أن تكفل الاحترام التام للمادة (١٥) من اتفاقية شيكاغو.
- ٢- تحث الدول المتعاقدة، عند استرداد تكاليف خدمات المطارات وخدمات الملاحة الجوية التي تقدمها أو تشارك في تقديمها إلى الطيران المدني الدولي على إتباع المبادئ الواردة في المادة (١٥) من اتفاقية شيكاغو وفي الوثيقة Doc 9082 الصادرة بعنوان سياسات الايكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية، بغض النظر عن الهيكل التنظيمي لتشغيل خدمات المطارات والملاحة الجوية.
- ٣- تحث الدول المتعاقدة على أن تكفل استخدام رسوم خدمات المطارات والملاحة الجوية لمجرد تغطية التكاليف المرتبطة بتقديم التجهيزات والخدمات إلى الطيران المدني.
- ٤- تحث الدول المتعاقدة على بذل قصارى جهدها وفقا للمادة (١٥) من اتفاقية شيكاغو لنشر أي رسوم تفرضها الدولة المتعاقدة أو تسمح بفرضها لقاء تقديم التجهيزات الملاحية وخدمات المطارات إلى طائرات أي دولة متعاقدة أخرى، وعلى إبلاغ المنظمة بهذه الرسوم.
- ٥- تطلب إلى المجلس أن يكفل تحديث الإرشادات والمشورة الواردة في الوثيقة Doc 9082 وتأمين تلبيتها لاحتياجات الدول المتعاقدة.

القسم الثاني — الاقتصاد والإدارة

- لما كانت** التكاليف العالمية لتقديم خدمات المطارات والملاحة الجوية تتزايد مع ازدياد أحجام الحركة الجوية.
- ولما كانت** الدول المتعاقدة نصب تركيزا متزايدا على تحسين الكفاءة المالية لخدمات المطارات والملاحة الجوية.
- ولما كان** من الضروري إقامة التوازن بين المصالح المالية لمقدمي خدمات المطارات والملاحة الجوية من جهة والمصالح المالية للناقلين الجويين والمنتهجين الآخرين من جهة أخرى، وينبغي الاستناد في ذلك إلى تشجيع التعاون بين مقدمي الخدمات والمنتهجين بها.
- ولما كانت** الدول المتعاقدة قد دعت المنظمة إلى تقديم المشورة والإرشادات الرامية إلى تشجيع الاسترداد المنصف لتكاليف خدمات المطارات والملاحة الجوية.
- ولما كانت** الدول المتعاقدة أصبحت تكثُر من اسناد تشغيل خدمات المطارات والملاحة الجوية إلى هيئات تجارية ومخصصة قد تكون أقل إدراكا ووعيا بالتزامات الدول بموجب اتفاقية شيكاغو وملاحقها وسياسات وإرشادات الايكاو في المجال الاقتصادي، وتستخدم تجهيزات وخدمات متعددة الجنسيات للوفاء بالتزامات التي تعهدت بها الدول بموجب المادة (٢٨) من اتفاقية شيكاغو.
- ولما كان** المجلس قد اعتمد الإرشادات عن السياسات المؤقتة لتوزيع تكاليف النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية بما يكفل المعاملة العادلة لجميع المنتهجين.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تذكر الدول المتعاقدة بأنها هي وحدها المسؤولة عن الوفاء بالتزامات التي تعهدت بها بموجب المادة (٢٨) من اتفاقية شيكاغو إزاء خدمات المطارات والملاحة الجوية، بصرف النظر عن الهيئة أو الهيئات التي تشغل خدمات المطارات والملاحة الجوية المعنية.
- ٢- تحث الدول المتعاقدة على التعاون من أجل استرداد تكاليف تجهيزات وخدمات الملاحة الجوية المتعددة الجنسيات ودراسة استخدام الإرشادات عن السياسات المؤقتة التي أصدرها المجلس بشأن توزيع تكاليف النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية.
- ٣- تطلب إلى المجلس أن يواصل إعداد سياسات وإرشادات الايكاو بما يسهم في زيادة الكفاءة والجدوى الاقتصادية في تقديم وتشغيل خدمات المطارات والملاحة الجوية، ولا سيما إرساء الأساس السليم للتعاون بين مقدمي الخدمات والمنتهجين بها.

- ٤- **تطلب إلى** المجلس أن يواصل تنقيحه لإرشاداته عن السياسات بشأن توزيع تكاليف النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية وتنسيق الجوانب الفنية والقانونية والاقتصادية بما في ذلك التشغيل المشترك المجدي اقتصاديا.
- ٥- **تطلب إلى** المجلس أن ينشر سياسات الايكاو بشأن رسوم الانفتاح والإرشادات ذات الصلة، بما فيها المشورة التنظيمية والإدارية بغية زيادة الوعي والإلمام بها لدى الدول وهيئات المطارات وخدمات الملاحة الجوية التجارية والمخصصة.
- ٦- **تطلب إلى** المجلس أن يواظب على دراسة الوضع الاقتصادي لخدمات المطارات والملاحة الجوية، وأن يقدم تقارير عنه إلى الدول المتعاقدة على فترات ملائمة.
- ٧- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تبذل قصارى جهدها وبأسرع ما يمكنها لتقديم البيانات المالية المتعلقة بخدمات المطارات والملاحة الجوية التابعة لها لكي يتمكن المجلس من إبداء تلك المشورة وإعداد تلك التقارير.

المرفق (ز)

اقتصاديات الناقلين الجويين

لما كان هناك اهتمام مستمر لدى المنتفعين، بما في ذلك المنظمات الدولية التي لها مصالح في قطاعات السياحة والطيران والتجارة بمستوى تكاليف تشغيل الناقلين الدوليين وأجورهم وأسعارهم وعائداتهم الملائمة من الإيرادات.

ولما كانت الدول المتعاقدة والمنظمات الدولية الأخرى تستخدم على نطاق واسع الدراسات الموضوعية التي تقوم بها الايكاو عن تكاليف إيرادات النقل الجوي الدولي، وهي الدراسات التي شجعت على عدم التحيز وأفضت إلى نظام أكثر إنصافا لتقاسم الإيرادات.

ولما كانت الايكاو تحتاج إلى معرفة إيرادات الناقلين الجويين وتكاليفهم وبياناتهم التشغيلية التي تساعد المجلس على تقييم فعالية التدابير المقترحة لتنفيذ أهداف الايكاو الاستراتيجية ولتخطيط المسائل البيئية والدراسات الاستثمارية ولأغراض أخرى.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تطلب إلى** المجلس أن يكلف الأمين العام بأن يصدر بصفة دورية دراسة عن الاختلافات الإقليمية في مستوى التكاليف التشغيلية للنقل الجوي الدولي، وأن يحلل في هذه الدراسة تأثير اختلاف العمليات التشغيلية وأسعار المستلزمات على مستويات التكاليف وعلى تعريفات النقل الجوي.
- ٢- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تبذل قصارى جهدها للحصول بأسرع ما يمكن من الناقلين الجويين الدوليين التابعين لها على بيانات التكاليف والإيرادات والبيانات الأخرى التي تطلبها الايكاو.

المرفق (ح)

البريد الجوي

لما كانت الجمعية العمومية قد أعطت توجيهات مستمرة بخصوص نشاط الايكاو في مجال البريد الجوي العالمي.

فإن الجمعية العمومية:

تصدير

١- هذه هي الطبعة الثالثة من الوثيقة ٩٥٨٧، وهي خلاصة وافية للاستنتاجات والمقررات والمواد الإرشادية التي وضعتها الإيكاو لأطرافها المتعاقدة فيما يتعلق بالتنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي. وأصل هذه المجموعة هو الوثيقة Doc 9440 التي تم إعدادها عملاً بالقرار ٢٣-١٧ للجمعية العمومية، وصدرت في عام ١٩٨٤، وحلت محلها الطبعة الأولى من الوثيقة Doc 9587 الصادرة في عام ١٩٩٢. وتستكمل هذه الوثيقة الطبعة الثانية الصادرة في عام ١٩٩٩ وتشمل التوجيهات الجديدة بشأن السياسات التي وضعتها المنظمة منذ ذلك العهد.

المحتوى والتنظيم

٢- الاستنتاجات والمقررات والمواد الإرشادية التي يتضمنها النص الرئيسي هي تلك التي تعالج الجوانب الاقتصادية لتنظيم النقل الجوي الدولي الذي حظي بتأييد كل من الجمعية العمومية والمجلس. وفي ضوء تغير الساحة التنظيمية الدولية، تم بذل جهود لكفالة تغطية شاملة لكافة سياسات الإيكاو وموادها الإرشادية ذات الصلة بالموضوع في هذه الوثيقة الوحيدة. ولتحقيق سهولة استخدام الوثيقة وتيسير الرجوع إليها، تم تنظيم النص الرئيسي من هذه الطبعة في ثمانية أجزاء يندرج كل واحد منها في موضوع تنظيمي واسع. وأدمجت توجيهات جديدة بشأن السياسات حول القضايا الناشئة، مثل سلامة الطيران وأمنه وحماية البيئة، التي تضغط أيضا على التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي.

٣- وتتضمن هذه الوثيقة، إضافة إلى ذلك، ستة مرفقات لتوفير مواد إرشادية إضافية معظمها من إعداد فريق الخبراء أو من إعداد الأمانة ووافق عليها الأمين العام. وبقيت المرفقات الثلاثة الأولى كما هي في الطبعة الأولى، أي: المرفق ١- مبادئ إرشادية بشأن الخدمات الجوية غير المنتظمة؛ والمرفق ٢- مواد إرشادية بشأن تفاذي أو تسوية المنازعات حول تطبيق قوانين المنافسة على النقل الجوي الدولي؛ والمرفق ٣- التدابير التفضيلية لصالح البلدان النامية في التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي. أما المرفقات الثلاثة الجديدة فهي التالية: المرفق ٤- الذي يقدم الاستنتاجات وال فقرات النموذجية والتوصيات الصادرة عن المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي. والمرفق ٥- الذي يتضمن اتفاقات الإيكاو النموذجية للخدمات الجوية. والمرفق ٦ الذي يستنسخ القرار ٣٦-١٥ للجمعية العمومية، البيان الموحد لسياسات الإيكاو الثابتة في مجال النقل الجوي.

المصادر والمنشورات ذات الصلة

٤- وكما يتجلى في الوثيقة، فإن سياسات الإيكاو في مجال النقل الجوي مستمدة من بعض مواد اتفاقية الطيران المدني الدولي (اتفاقية شيكاغو) واتفاق عبور الخطوط الجوية الدولية واتفاق النقل الجوي الدولي وقرارات الجمعية العمومية ذات الصلة بالموضوع. وفي أكتوبر/تشرين الأول ١٩٩٨، اعتمدت الجمعية العمومية القرار ٣٢-١٧ لتوحيد كافة القرارات السابقة للجمعية المتعلقة بالنقل الجوي في قرار واحد يشكل بيانا موحدًا لسياسات الإيكاو الثابتة في مجال النقل الجوي. و منذ ذلك الحين تم استكمال هذا البيان بشكل منتظم بقرارات الجمعية العمومية اللاحقة وآخرها القرار ٣٦-١٥.

٥- وتتضمن هذه الوثيقة أيضا، بالإضافة إلى ما ذكر أعلاه: نصوص ذات الصلة بالموضوع مستقاة من قرارات أخرى للجمعية العمومية (مثل حماية البيئة) وقرارات المجلس وبياناته ومقرراته؛ والإعلانات الصادرة عن مؤتمرات الإيكاو ذات الصلة بالموضوع والتوصيات التي اعتمدها خمس مؤتمرات عالمية للنقل الجوي (١٩٧٧ و ١٩٨٠ و ١٩٨٥ و ١٩٩٤ و ٢٠٠٣) ووافق عليها المجلس والتوصيات ذات الصلة بالموضوع التي وضعها فريق الخبراء المعني بآليات تحديد الأجور والأسعار الدولية وفريق خبراء تنظيم النقل الجوي (فريق الخبراء المعني بتنظيم خدمات النقل الجوي سابقا) التي أقرها المجلس.

- ١- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تراعي الأثر الذي يقع على الطيران المدني الدولي كلما صيغت سياسات في مجال البريد الجوي الدولي، ولا سيما في اجتماعات الاتحاد البريدي العالمي.
- ٢- **تكلف** الأمين العام بأن يزود الاتحاد البريدي العالمي بناء على طلبه بالمعلومات الوقائعية الجاهزة.

- انتهى -

ISBN 978-92-9231-389-0



9 7 8 9 2 9 2 3 1 3 8 9 0