

المؤتمر العالمي للنقل الجوي: التحديات وفرص التحرير

مونتريال، ٢٤-٢٩/٣/٢٠٠٣

البند ٣: استعراض نموذج اتفاق الخطوط الجوية
٣-١: نموذج اتفاق شامل للخطوط الجوية

نموذج اتفاق خطوط جوية للتحرير الثنائي أو الاقليمي أو متعدد الأطراف

(وثيقة مقدمة من الأمانة)

تعرض هذه الاضافة لورقة العمل WP/17 نموذج اتفاق الخطوط الجوية باعتباره المرفق (ب) ليستخدم لحالة اقليمية أو متعددة الأطراف.

المرفق (ب)

نموذج اتفاق الخطوط الجوية الاقليمي أو متعدد الأطراف

كما هو مبين في الوثيقة ATConf/5-WP/17، فإنه بينما يمكن تطوير معظم الأحكام المتضمنة في المرفق (أ)، نموذج الاتفاق الثنائي للخطوط الجوية (TASA)، من أجل الاستخدام الاقليمي أو متعدد الأطراف، دون أن يتطلب الأمر من التعديلات الا القليل بالنسبة للمحتوى والملاحظات التفسيرية، لا يزال هناك مع ذلك عدد من المسائل الهامة التي ترتبط تحديدا بالاتفاقات الاقليمية أو متعددة الأطراف وهي مسائل اما أنها تتطلب تغييرات جوهرية في الأحكام الثنائية أو لا نظير لها في الاتفاقات الثنائية.

يضع الجدول الوارد أدناه في **العمود الأول**، الجزء الأول، قائمة بالمواد والضمانات التي ترد في المرفق (أ) بنموذج الاتفاق الثنائي للخطوط الجوية ويحدد الجدول في الأعمدة من ٢ الى ٤ ما اذا كانت الضرورة تدعو الى ادخال تعديلات وما هي تلك التعديلات بالنسبة للحالة الاقليمية أو متعددة الأطراف.

ويبين **العمود الثاني** مواد وضميمة واحدة في نموذج الاتفاق الثنائي للخطوط الجوية تتضمن أحكاما تستخدم اصطلاح "كل شركة طيران معينة"، أو "شركة الطيران المعنية لكل من الطرفين" أو صيغة مماثلة لذلك. ان مثل تلك الأحكام يمكن أن تستخدم في الاتفاق الاقليمي أو متعدد الأطراف دون أن يتطلب الأمر ادخال أية تغييرات على النص ولذلك فان تلك الأحكام غير مدرجة في هذا المرفق (ب) ويمكن العثور عليها في المرفق (أ).

يتضمن **العمود الثالث** عدة مواد وضميمة واحدة في نموذج الاتفاق الثنائي للخطوط الجوية يمكن تعديلها باستخدام الصياغة الملائمة حتى يتسنى استخدامها في اتفاق اقليمي أو متعدد الأطراف. على سبيل المثال يمكن تغيير صيغ مثل "الطرف الآخر"، أو "أحد الطرفين"، أو "طرف آخر" لتصبح "كل طرف"، أو "أي طرف"، أو "كل طرف آخر". وأيضا بالنسبة لاصطلاحات مثل "ما من طرف"، و"أي من الطرفين" فيمكن تغييرها الى "لا طرف" و"أي طرف" على التوالي. ان تلك المواد والضمانات، الواردة أيضا في المرفق (أ) والتي هي غير مستنسخة في المرفق (ب)، يمكن لذلك تعديلها بسهولة.

و**العمود الرابع** يعكس المواد الجديدة والضميمة الجديدة أو التي جرت اعادة كتابتها من أجل تطويرها وفقا للحالة الاقليمية أو متعددة الأطراف. ويتضمن العمود الرابع مواد في نموذج الاتفاق الثنائي الاقليمي أو متعدد الأطراف للخطوط الجوية لا نظير لها في المرفق (أ) وترد باعتبارها الجزء الثاني من العمود ١. ان كل تلك الأحكام يشملها المرفق (ب)، بما في ذلك الخيارات والنهج المختلفة (التقليدي*، والانتقالي ونهج التحرير الكامل) ويشمل المرفق كذلك الملاحظات التفسيرية. وبالتالي يتضمن المرفق (ب) فقط الأحكام التي تختلف بصفة جوهرية أو تعتبر جديدة في سياق اقليمي أو متعدد الأطراف، باعتبار أن الأحكام الأخرى يمكن تطويرها بسهولة بعد أخذها من نموذج اتفاق ثنائي للخطوط الجوية كما يبين التحديد الوارد في العمود ٢ أو العمود ٣. وصيغة المرفق (ب) مماثلة لنموذج الاتفاق الثنائي للخطوط الجوية الوارد في المرفق (أ).

* ملاحظة

"النهج التقليدي" في سياق الاتفاقات الاقليمية أو متعددة الأطراف ليس انعكاسا لممارسات الدول أو استخداماتها على مر الوقت بل هو وصف لنهج يتعلق بالسيطرة الأكثر صرامة مقارنة بالتحرير الكامل.

العمود الأول	العمود الثاني (لا ضرورة لتغيير)	العمود الثالث (فقط لتغيير التعيين الخاص بطرف)	العمود الرابع (إعادة الكتابة أو الإضافة مطلوبة)
الجزء الأول - المواد الواردة في المرفق (أ) **	×		ديباجية
المادة الأولى - تعاريف	×		
المادة الثانية - منح الحقوق			×
المادة الثالثة - التعيين والتفويض			×
المادة الرابعة - عدم منح التفويض والغاؤه والحد من نطاقه			×
المادة الخامسة - تطبيق القوانين		×	
المادة السادسة - المرور العابر المباشر	×		
المادة السابعة - الاعتراف بالشهادات		×	
المادة الثامنة - السلامة		×	
المادة التاسعة - أمن الطيران		×	
المادة العاشرة - أمن وثائق السفر	×		
المادة الحادية عشرة - المسافرين غير المسموح لهم بالدخول وغير الحائزين على وثائق السفر والمبعدون	×		
المادة الثانية عشرة - رسوم الانتفاع		×	
المادة الثالثة عشرة - الرسوم الجمركية		×	
المادة الرابعة عشرة - الضرائب		×	
المادة الخامسة عشرة - المنافسة العادلة		×	
المادة السادسة عشرة - السعة			×
المادة السابعة عشرة - التسعير (التعريفات)			×
المادة الثامنة عشرة - الضمانات		×	
المادة التاسعة عشرة - قوانين المنافسة		×	
المادة العشرون - تبديل العملات وتحويل الأيرادات		×	
المادة الحادية والعشرون - بيع وتسويق منتجات الخدمة الجوية		×	
المادة الثانية والعشرون - الموظفون الأجانب والاستعانة بالخدمات المحلية		×	
المادة الثالثة والعشرون - تغيير معايير مواصفات الطائرة		×	
المادة الرابعة والعشرون - المناولة الأرضية		×	
المادة الخامسة والعشرون - تقاسم الرموز والترتيبات التعاونية		×	

** لا تنطبق على المرفق "ب" كل من المادة ٣٢ (قرار الجداول) والمادة ٣٦ (الاتفاقات متعددة الأطراف) والمادة ٣٧ (إلغاء الاتفاق) والضميمة ١ (جدول الطرق).

	×		المادة السادسة والعشرون - تأجير الطائرات
	×		المادة السابعة والعشرون - خطوط النقل متعددة الوسائل
	×		المادة الثامنة والعشرون - نظم الحجز الآلي (CRS)
		×	المادة التاسعة والعشرون - منع التدخين
		×	المادة الثلاثون - حماية البيئة
	×		المادة الحادية والثلاثون - الاحصاءات
	×		المادة الثالثة والثلاثون - المشاورات
×			المادة الرابعة والثلاثون - تسوية المنازعات
×			المادة الخامسة والثلاثون - التعديلات
		×	المادة الثامنة والثلاثون - التسجيل لدى الايكاو
×			المادة التاسعة والثلاثون - سريان الاتفاق
	×		المرفق ٢ - العمليات غير المنتظمة وعمليات الاستئجار العارض
		×	المرفق ٣ - خطوط الشحن الجوي
×			المرفق ٤ - الاجراءات الانتقالية
			الجزء الثاني - المواد غير الواردة في المرفق (أ)
×			الاستثناءات
×			الاتفاقات القائمة
×			المراجعة
×			الانسحاب
×			جهة الايداع
×			التوقيع والتصديق
×			الانضمام

في مختلف أجزاء هذه الوثيقة:

(١) تستخدم العلامة النجمية للدلالة على أن نصا معيناً في المادة يعتبر مشتركاً بين النهج التقليدي منها والانتقالي وذلك الخاص بالتحليل 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 بالتحليل الكامل، يجري الاحتفاظ بنفس الترتيب المتتابع للعرض في الصفحة المعنية وذلك تسهيلاً للقراءة.

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

الفهرس

الصفحة

B-6	.....	منح الحقوق	-	المادة
B-11	.....	التعيين والتفويض	-	المادة
B-16	.....	عدم منح التفويض والغاؤه والحد من نطاقه	-	المادة
B-20	.....	السعة	-	المادة
B-22	.....	التعريفات (التسعير)	-	المادة
B-23	.....	تسوية المنازعات	-	المادة
B-30	.....	التعديلات	-	المادة
B-33	.....	الاستثناءات	-	المادة
B-34	.....	الاتفاقات القائمة	-	المادة
B-35	.....	المراجعة	-	المادة
B-36	.....	الانسحاب	-	المادة
B-37	.....	الايداع	-	المادة
B-38	.....	التوقيع والتصديق	-	المادة
B-39	.....	الانضمام	-	المادة
B-40	.....	سريان الاتفاق	-	المادة
B-41	.....	الاجراءات الانتقالية	-	المرفق

	المادة _ 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 (آيستا)، وللخطوط غير المنتظمة في المادة الخامسة من الاتفاقية)، فانهما واربتان بصورة شائعة أيضا في الاتفاقات اقليمية 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 الاتفاقات القائمة 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 لطرفي الاتفاق (الخيار ٢).</p>	<p style="text-align: center;">النهج التقليدي</p> <p>١- * يمنح كل طرف الطرف الآخر 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 اناحة النقل الجوي الدولي من والى أي طرف آخر شريطة أن تبتدئ أو تنتهي تلك الخطوط في اقليم الطرف الذي يقوم بتعيين شركة الطيران. [يتطلب النقل الجوي الدولي من والى اقليم دولة ليست بطرف تفويضا من الطرفين المعنيين].</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 حقايب أو بضائع أو بريدًا مقابل أجر وتكون قاصدة نقطة أخرى في اقليم ذلك الطرف الآخر.</p> <p style="text-align: center;">[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>

المادة - (تابع) منح الحقوق	
النهج الانتقالي	
<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 (آيسنا)، وللخطوط غير المنتظمة في المادة الخامسة من الاتفاقية)، فانهما وارثتان 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 للبضائع وحدها.</p> <p>يسبق النهج الانتقالي الخاص بالنقل الداخلي بواسطة شركات أجنبية في العادة التحول الى النقل غير المقيد بواسطة شركات أجنبية بعد التاريخ المتفق 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>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>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 أراضيه لأغراض غير الحركة.</p> <p>(ج) * الحق في اتاحة النقل الجوي الدولي من والى 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 اتاحة خطوط للشحن الجوي [منتظمة] وغير منتظمة بين أي طرف آخر وبين أي دولة من غير الأطراف.</p> <p style="text-align: center;">[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 المعينة 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 style="text-align: center;">[الفقرة ٢ الخيار ٢ في رقم ٢]</p> <p>٢- يصرح الطرف بحقوق النقل الداخلي بواسطة شركات أجنبية لشركة (شركات) الطيران المعينة لكل من الأطراف الأخرى شريطة أن يجري تشغيل القسم الخاص بالنقل الداخلي بواسطة شركات أجنبية بين قطاعين دوليين في الرحلة.</p>

	المادة - (تابع) 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 (آيستا)، وللخطوط غير المنتظمة في المادة الخامسة من الاتفاقية)، فإنهما واردتان بصورة شائعة أيضا في الاتفاقات الثنائية أو متعددة الأطراف، أما لأن بعض الدول قد لا تكون أطرافا في اتفاق العبور للخطوط الجوية أو قد تتوقف عن عضويته.</p> <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 إقليم كل من الأطراف الأخرى والدول غير الأطراف إضافة إلى 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 الإقليمي أو متعدد الأطراف. (على سبيل المثال كلما ازدادت الاتفاقات الثنائية "الأجواء المفتوحة" التي تربط الطرف بدول من غير الأطراف، ازدادت إمكانية 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 إلى دول غير أطراف.</p> <p>معظم تلك الأحكام بشأن المرونة التشغيلية مماثلة للأحكام الثنائية التحررية التي غالبا ما يشملها جدول الطرق.</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 إقليمه بدون هبوط.</p> <p>(ب) * حق التوقف في أراضيه لأغراض غير الحركة.</p> <p>(ج) الحق وفقا لشروط التعيين في تأدية النقل الجوي الدولي المنتظم وبالإستئجار العارض بين نقطتين على الطرق التالية:</p> <p>(١) من نقاط تقع وراء إقليم الطرف الذي يقوم بتعيين شركة الطيران عبر إقليم ذلك الطرف وعبر نقاط وسيطة إلى أية نقطة أو نقاط في إقليم الطرف الذي يمنح ذلك الحق وإلى ما يتجاوز ذلك الإقليم.</p> <p>(٢) بالنسبة لخطوط الركاب والخطوط التي تقتصر على الشحن أو أي منها، فمن إقليم الطرف الذي يمنح الحق إلى أية نقطة أو نقاط.</p> <p>(د) الحقوق المنصوص عليها خلاف ذلك في هذا الاتفاق.</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 إلى الاتجاهين كليهما.</p> <p>(ب) الجمع بين أرقام الرحلات المختلفة ضمن عملية تشغيل واحدة للطائرة.</p>

المادة _	
(تابع) منح الحقوق	
(تابع) التحرير الكامل	
<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.</p> <p>دون أية حدود اتجاهية أو جغرافية ودون فقدان لأي حق في نقل الحركة يسمح به خلاف ذلك في اطار الاتفاق الحالي.</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 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 مثل هذه النقطة.</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، باقامة عملية من النوع الخاص بالنقطة المحورية في نقطة التغيير رهنا بالطبع بالتوصل الى اتفاق مع الشركاء 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>

المادة _ (تابع) منح الحقوق	
	(تابع) التحرير الكامل
	<p>٤- يصرح الطرف بحقوق كابوتاج لشركة (شركات) الطيران المعنية لكل طرف من الأطراف الأخرى دون قيود.</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 تصبح القطاعات المحلية هي الامتدادات) في إقليم أي طرف آخر (الكابوتاج القائم بذاته أو الحرية التاسعة).</p>	

المادة - التعيين والتفويض	
<p style="text-align: center;">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 الايداع].</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>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 الاقليمية 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 اقليميا أسواقها مقتصرة على أقاليم الأطراف الأخرى في الاتفاق أو الترتيب الاقليمي أو متعدد الأطراف.</p>

المادة - (تابع) 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 إخطار جهة الإيداع بالاتفاق وهي الجهة المسؤولة عن الاحتفاظ بسجل مركزي يضم التفويض بتعيين شركة الطيران والتفويض بتشغيلها.</p> <p>يشير النهج الانتقالي إلى 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 المعينة 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 style="text-align: center;">النهج التقليدي</p> <p>(ب) * أن يكون الطرف الذي يعين شركة الطيران ممثلا 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> <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 بإخطار جهة الإيداع بمثل ذلك الاجراء.]</p> <p style="text-align: center;">النهج الانتقالية</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 إبلاغ الأطراف الأخرى بهذا التعيين كتابة من خلال القنوات الدبلوماسية كما يتعين إبلاغ [جهة الإيداع].</p> <p>٢- عند استلام مثل هذا التعيين والطلب المقدم من شركة الطيران المعينة بالصورة والشكل المحددين للترخيص بالتشغيل [والتصريح الفني] يمنح كل طرف التفويض المناسب بالتشغيل بأقل قدر من التأخير في الاجراءات ويشترط لذلك ما يلي:</p>

المادة - (تابع) التعيين والتفويض	
<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 قواعدها 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;">(تابع) النهج الانتقالي</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: right;">ملاحظات. -</p> <p>(١) يتضمن اثبات مقر الأعمال الرئيسي عوامل مثل ما يلي: انشاء شركة الطيران وتأسيسها في اقليم الطرف الذي يقوم بالتعيين وفقا للقوانين والقواعد التنظيمية الوطنية ذات الصلة وأن يكون هناك قدر كبير من عملياتها واستثماراتها الرأسمالية في تسهيلات مادية قائمة في اقليم الطرف الذي يقوم بالتعيين ودفع الضرائب على الدخل وتسجيل طائراتها في ذلك الاقليم واتخاذ قاعدة لتلك الطائرات واستخدام عدد كبير من مواطني ذلك الطرف في الوظائف الادارية والفنية والتشغيلية.</p> <p>(٢) يتضمن اثبات السيطرة التنظيمية الفعلية ما يلي على سبيل المثال لا الحصر: أن تحمل شركة الطيران شهادة تشغيل صالحة أو اذنا 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 وبالالتزامات لتأمين تشغيل الخطوط وأن يكون للطرف الذي يقوم بالتعيين برامج لمراقبة السلامة والأمن يحتفظ بها امتثالا للقواعد القياسية الصادرة عن الايكاو."</p>

	<p style="text-align: center;">المادة - (تابع) التعيين والتفويض</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>توافق الأطراف لدى منح التفويض كخيار من الخيارات على اخطار جهة الايداع للاتفاق وهي الجهة المسؤولة عن الاحتفاظ بسجل مركزي لتعيين شركة الطيران ولأي تفويض بالتشغيل.</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 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 style="text-align: center;">(تابع) النهج الانتقالي</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 المنصوص 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 وفقا للفقرة ٢ من هذه المادة باخطار جهة الايداع بمثل ذلك الاجراء.]</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 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 المعينة في الصيغة وبالأسلوب المحدد للتفويض بالتشغيل [والتصريح الفني]، يمنح كل طرف التفويض المناسب بالتشغيل بأقل قدر من التأخير في الاجراءات باشتراط:</p> <p>(أ) أن تكون شركة الطيران تحت السيطرة التنظيمية الفعلية للدولة القائمة بالتعيين.</p>

المادة - (تابع) التعيين والتفويض	
(تابع) التحرير الكامل	
<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 إخطار جهة الإيداع للاتفاق وهي الجهة المسؤولة عن الاحتفاظ بسجل مركزي يضم تعيين شركة الطيران وأي تفويض بالتشغيل.</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 المنفق 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 وفقا للفقرة ٢ من هذه المادة بإخطار جهة الإيداع بمثل ذلك الاجراء.</p>

	<p style="text-align: center;">المادة _ عدم منح التفويض والغاؤه والحد من نطاقه</p>
<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 إذا ما اقتضت معايير التعيين صيغة مثل ملكية وسيطرة على المشاع من خلال أطراف الاتفاق و/أو مواطنيها على الناقل الجوي أو "المقر الرئيسي للأعمال"، فسوف يكون عدم الوفاء بهذا المطلب سببا للإلغاء أو التعليق أو فرض شروط على إذن التشغيل.</p> <p>ومن ضمن الأسس الأخرى للإلغاء أسس أوسع في نطاقها وتغطيها الإشارة الترافقية الى مقتضيات الامتثال لأحكام السلامة والأمن والقوانين والقواعد التنظيمية لذلك الطرف. وأسباب اتخاذ اجراء سلبي بشأن التفويض مماثلة للأسباب الواردة في نموذج الاتفاق الثنائي للخطوط الجوية (المرفق (أ)).</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 الطرف الآخر 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>(ب) * في حالة عدم قيام الطرف الذي يعين شركة الطيران بالامتثال للأحكام الواردة في المادة _ (السلامة) والمادة _ (أمن الطيران).</p> <p>(ج) * في حالة عدم تأهل شركة الطيران المعنية تلك للوفاء بشروط أخرى وردت بمقتضى القوانين والقواعد التنظيمية التي تطبق في الأحوال العادية على تشغيل خطوط النقل الجوي الدولي من خلال الطرف الذي يتلقى التعيين.</p> <p style="text-align: center;">النهج الانتقالي</p> <p>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 الطرف الآخر والغاء تلك التفويضات أو تعليقها أو فرض شروط على استخدامها بصورة مؤقتة أو دائمة.</p>

المادة _	
	<p style="text-align: center;">(تابع) عدم منح التفويض والغاؤه والحد من نطاقه</p>
	<p style="text-align: center;">(تابع) النهج الانتقالي</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>أ) في حالة عدم الاقتناع بأن شركة الطيران المعنية مقر أعمالها التجارية الرئيسي (انظر (١) أدناه) [مقرها الدائم] موجود في اقليم الطرف القائم بالتعيين.</p> <p>ب) في حالة عدم الاقتناع بأن الطرف الذي يعين شركة الطيران لديه سيطرة تنظيمية فعلية ويحتفظ بتلك السيطرة (انظر (٢) أدناه) على شركة الطيران.</p> <p style="text-align: right;">ملاحظات. —</p> <p>(١) يتضمن اثبات مقر الأعمال الرئيسي عوامل مثل ما يلي: انشاء شركة الطيران وتأسيسها في اقليم الطرف الذي يقوم بالتعيين وفقا للقوانين والقواعد التنظيمية الوطنية ذات الصلة وأن يكون هناك قدر كبير من عملياتها واستثماراتها الرأسمالية في تسهيلات مادية قائمة في اقليم الطرف الذي يقوم بالتعيين ودفع الضرائب على الدخل وتسجيل طائراتها في ذلك الاقليم واتخاذها قاعدة لتلك الطائرات واستخدام عدد كبير من مواطني ذلك الطرف في الوظائف الادارية والفنية والتشغيلية.</p> <p>(٢) يتضمن اثبات السيطرة التنظيمية الفعلية ما يلي على سبيل المثال لا الحصر: أن تحمل شركة الطيران شهادة تشغيل صالحة أو اذنا صادرا عن السلطة المرخصة مثل شهادة مشغل جوي (AOC)، وأن 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 style="text-align: center;">المادة _</p> <p style="text-align: center;">(تابع) عدم منح التفويض والغاؤه والحد من نطاقه</p> <p style="text-align: center;">(تابع) النهج الانتقالي</p> <p>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 إليها في المادة - (التعيين 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>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>
--	--

المادة _	
(تابع) عدم منح التفويض والغاؤه والحد من نطاقه	
<p>الامتثال للقوانين والقواعد التنظيمية اضافة الى الأحكام الخاصة بالسلامة والأمن أمر مقيد في الفقرة (٢) بالحاجة الى التشاور أولاً.</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>

المادة _ السعة	
<p>من البدائل التي تنطبق على النهج الثلاثة اذا رأى طرف من الأطراف أن مقدار السعة الاضافية يشكل ممارسة تنافسية غير عادلة الاستناد الى المادة _ (المنافسة العادلة).</p>	<p style="text-align: center;">[الخيار ١ من رقم ٢]</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <p>النهج التقليدي والنهج الانتقالي ونهج التحرير الكامل</p> </div> <p>تخضع السعة المعروضة في الخطوط الجوية للمادة _ (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 حجماً من أن تؤدي السعة المفرطة الى ازاحة خطوطها الجوية عن مكانتها.</p>	<p style="text-align: center;">[الخيار ٢ من رقم ٢]</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <p>النهج التقليدي</p> </div> <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 جداولها 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>من البدائل الخاصة بالحق العام في الحد من السعة تطبيق الحد الأقصى على نوع معين من الخطوط، مثل خطوط الركاب غير المنتظمة.</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>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 ملائماً للطرق التي فيها أكثر من شركتي طيران.</p>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <p>النهج الانتقالي</p> </div> <p>يجوز لأي طرف حتى حلول [تاريخ متفق 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>
<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>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <p>التحرير الكامل</p> </div> <p>١- يسمح كل طرف لكل شركة طيران معينة بتحديد تواتر وسعة النقل الجوي الدولي الذي تعرضه وذلك على أساس الاعتبارات التجارية للسوق.</p>

	المادة - (تابع) السعة
<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>(تابع) التحرير الكامل</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>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>وتمنع عادة طريقة التحديد الحر جميع أشكال التمييز أو الممارسات التنافسية غير العادلة، بما في ذلك نظام التسعير الاقتراسي 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>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>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>٤- لا يتطلب أي طرف قيام شركات الطيران التابعة للطرف الآخر 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 علماء، عليه أن يخفف الى الحد الأدنى من العبء الاداري الذي سيحمله وسطاء النقل الجوي وشركات الطيران التي يعينها الطرف الآخر من أجل الوفاء بمتطلبات الایداع واجراءاته.</p>

<p>من البدائل التي تنطبق على النهج الثلاثة حينما يستند أي طرف إلى المادة _ (المنافسة العادلة) نتيجة للأسعار التي تفرض والتي ربما شكلت سلوكا تنافسيا غير عادل.</p> <p>بينى هذا النهج الانتقالي للموافقة على التعريفات فيما بين الأطراف على مبدأ بلد المنشأ.</p> <p>ان نطاق الموافقة يقوم أساسا على تعريفات خدمات 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>المادة _ التعريفات (التسعير)</p> <p>[الخيار ١ من رقم ٢]</p> <p>النهج التقليدي والنهج الانتقالي ونهج التحرير الكامل</p> <p>تخضع الأسعار (التعريفات) للمادة _ (المنافسة العادلة).</p> <p>[الخيار ٢ من رقم ٢]</p> <p>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> <p>٢- يحق لكل طرف أن يوافق أو يرفض تعريفات النقل باتجاه واحد أو في الاتجاهين بين أراضي الأطراف بدءا من أراضيها هو. ويجب ألا يتخذ أي طرف اجراءات انفرادية لمنع سريان التعريفات المقترحة ولا لمواصلة التعريفات السارية في اتجاه واحد أو في الاتجاهين للنقل بين أراضي الأطراف بدءا من أراضي الطرف الآخر.</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>التحرير الكامل</p> <p>لا يطلب ايداع الأسعار [التعريفات] التي تفرضها شركات الطيران لدى أي طرف ولا تطلب الموافقة عليها من جهته.</p>
--	---

المادة - تسوية المنازعات	
<p>الفارق الرئيسي بين عملية تسوية المنازعات في الاتفاقات الثنائية وتلك العملية في الاتفاقات الإقليمية المبنية على تنظيمات إقليمية أوسع وهو اللجوء إلى هيئات فوق الوطنية، ضمن غيرها من الهيئات والدور الذي تقوم به تلك الهيئات مثل المفوضية الأوروبية، ومفوضية اتفاق قرطجة (عهد الأندلس) ومجلس وزراء السوق المشتركة لأفريقيا الشرقية والجنوبية إضافة إلى إجراءات تسوية النزاعات للتنظيم الإقليمي الأوسع نطاقاً الذي يمكن أن يصدر قرارات ملزمة تتعلق بالنزاعات بين الدول الأعضاء التي هي أطراف في اتفاق أو ترتيب إقليمي.</p>	<div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px;">النهج التقليدي</div> <p>١- يعرض أي نزاع لا تتم تسويته بإجراء مشاورات أو مفاوضات على التحكيم إذا طلب ذلك أي طرف في النزاع ويحال وفقاً لذلك إلى محكم أو أكثر يجري اختيارهم باتفاق أطراف النزاع. وإذا لم تتمكن أطراف النزاع خلال خمسة وأربعين يوماً من تاريخ طلب التحكيم من الاتفاق بشأن اختيار محكم أو أكثر، فإن أيًا من تلك الأطراف له أن يطلب [من المسؤول أو الكيان التابع للتنظيم الإقليمي] ترشيح محكم واحد يحال إليه النزاع للبت فيه.</p> <p>٢- يكون قرار المحكم أو المحكمين ملزماً لجميع أطراف النزاع.</p> <p>٣- إذا لم يمثل طرف لقرار تحكيم، يمكن للأطراف الأخرى أن تعتمد إجراءات تحد من تشغيل شركة طيران الدولة غير الممتثلة من أجل تحقيق الامتثال.</p>

المادة - (تابع) تسوية المنازعات	
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;"> <p style="text-align: center;">النهج الانتقالي والتحكيم الكامل</p> </div>	
<p>يعالج هذا البديل الذي أعدته الايكاو المنازعات التجارية من قبيل ما يخص التسعير والسعة وغير ذلك من الممارسات التنافسية التي تنشأ في بيئة تحررية. ويمكن أن يستخدم ذلك البديل أيضا لتناول المنازعات بخلاف الممارسات غير العادلة، مثل المنازعات التي تتصل بالتوصل الى السوق في بيئة أقل خضوعا للسيطرة التنظيمية. ولقد جرى تعمد أن تكون الآلية المعنية أوسع في نطاقها ويمكن أن تطبق على مسائل غير مدرجة على وجه التحديد في الاتفاق الثنائي. وليس القصد من هذه الآلية لفض المنازعات أن تكون بديلا لعملية التحكيم الرسمية، بل القصد هو أن تكون وسيلة لحل المنازعات على نحو بسيط نسبيا وإيجابي وفعال من حيث التكلفة.</p> <p>قد تؤدي عملية التشاور العادية الى حل مثل هذه المنازعات ولكن يمكن لها أيضا أن تتسبب في اطالة أمد ممارسة تنافسية غير عادلة بما يسبب ضررا تجاريا لشركة طيران أو أكثر. وعليه فقد صمم الاجراء المذكور وهو اجراء أقل رسمية وأقل اضاعة للوقت من التحكيم للتوصل من خلال 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 تنافسية صحية الى سوق شركات الطيران بأسرع ما يمكن.</p> <p>وتقتضي الآلية موافقة الأطراف مقدما على أمور مثل الغرض من اللجنة وصلحايتها 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 تجميد الوضع القائم مؤقتا أو العودة الى الوضع الذي كان قائما فيما سبق.</p>	<p>١- يجوز عرض أي نزاع لا يمكن حله عن طريق المشاورات والمفاوضات بناء على طلب أي من طرفي الاتفاق 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>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>المادة - (تابع) تسوية المنازعات</p>
<p>ان الاطارين الزمنيين 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 فإن 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>(تابع) النهج الانتقالي والتحريير الكامل</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 تأهيلا 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 تتفق 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> <p>٧- لا تمس الآلية الاستخدام المستمر لعملية التشارب، أو استخدام التحكيم فيما بعد، أو الانسحاب بموجب المادة -.</p>

المادة - (تابع) تسوية المنازعات	
<p>ان استعمال الآلية لا يحول دون تنفيذ عملية التحكيم اذا كان ذلك منصوصا عليه أيضا في الاتفاق واذ 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>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 بالتزامن 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 أي 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>

	المادة - (تابع) تسوية المنازعات
تحدد لجنة التحكيم قواعد اجراءاتها بما في ذلك التوصية بأية اجراءات للانتصاف المؤقت لصالح الأطراف انتظارا لصدور قرار نهائي.	<p>(تابع) النهج الانتقالي ونهج التحرير الكامل</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 تحده 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 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 style="text-align: center;">المادة - (تابع) تسوية المنازعات</p> <p style="text-align: center;">(تابع) النهج الانتقالي ونهج التحرير الكامل</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 كل الجانبين. والجراءات 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 الإجراءات 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 ليقدم 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>المادة - (تابع) تسوية المنازعات</p>
<p>(تابع) النهج الانتقالي ونهج التحرير الكامل</p> <p>ج) إذا 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 والموعود 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> <p>د) ويكون قرار لجنة التحكيم ملزما أيضا 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 نسخا من قرارها أو حكمها الى أطراف النزاع بما في ذلك أية أطراف قائمة بالتدخل. وتقدم لجنة التحكيم الى جهة الايداع نسخة من القرار أو الحكم، بشرط ايلاء معاملة ملائمة للمعلومات الخاصة بالمسائل السرية.</p> <p>١٨- تتشارك 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 باجراءات الفقرة ٩ب) من هذه المادة تعتبر جزءا من نفقات لجنة التحكيم.</p>

	المادة _ التعديلات
<p>شأن تسوية المنازعات، فانه بالنسبة لترتيبات النقل الجوي الاقليمية المبنية على تنظيمات اقليمية أوسع نطاقا [مثل، الاتحاد الأوروبي وعهد الأنديز والسوق المشتركة لأفريقيا الشرقية والجنوبية] يعدل المجلس المعني أو المفوضية المعنية الترتيبات من خلال صلاحية اصدار قواعد تنظيمية جديدة أو معدلة.</p> <p>من بين القرارات التي تعني الدول التي تفكر في اتفاق اقليمي أو متعدد الأطراف به نص رسمي على التعديل تحديد المعايير التي تنطبق فيما يتصل بانفاذ تلك التعديلات. ويتطلب النهج التقليدي الاجماع، أي أن يصدق جميع الأطراف على التعديل قبل سريانه.</p> <p>هناك نهج تقليدي بديل يعطي دورا اجرائيا في عملية التعديل لمسؤول التنظيم الاقليمي. 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 تعديلا على هذا الاتفاق. ويحال نص ذلك التعديل والأسباب الداعية اليه الى [مسؤول المنظمة الاقليمية] الذي عليه أن يحيلها جميعا بدوره الى حكومة كل من الأطراف.</p> <p>٢- تقوم الأطراف بابلاغ [مسؤول المنظمة الاقليمية] بشأن ما اذا كان التعديل المقترح مقبولا أو غير مقبول كما تقوم أيضا بابلاغه بضرورة تقديم أية تعليقات بشأنه.</p> <p>٣- اذا وافقت جميع الأطراف على التعديل المقترح وأودعت وثائق التصديق الخاصة بها لدى [مسؤول المنظمة الاقليمية]، يسري التعديل بايداع آخر وثيقة من وثائق التصديق تلك.</p>

المادة - (تابع) التعديلات	
النهج الانتقالي	
<p>يعتمد هذا النهج الانتقالي على اجراءات تعديل أبسط، ومع ذلك يحتاج الأمر الى موافقة جميع الأطراف قبل انفاذ التعديل.</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>
التحرير الكامل	
<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 وتصدق عليه في وقت لاحق.</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 موقعة 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 جهة بثلاثين يوما.</p>

	<p>المادة - (تابع) التعديلات</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 الالحاح المتصور لهذا التعديل، يمكن للأطراف التي تقترح تعديلا على الاتفاق أن تختار خيارا يحتمل في الغالب أن يؤدي الى تصديق سريع.</p>	<p>(تابع) التحرير الكامل</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> <p>(ب) يسري التعديل الذي اعتمد على هذا النحو بالنسبة لجميع الأطراف في غضون ثلاثين يوما من التاريخ الذي تلقت فيه جهة الايداع اخطارا مكتوبا بالقبول من جميع الأطراف.</p>

	المادة _ الاستثناءات
<p>يُتيح النهج التقليدي الاستثناء من الاتفاق غير المحدود بحد زمني. والنهج التقليدي بالنسبة للمادة _ (السعة) يدخل أيضا ضمن تلك الفئة.</p>	<p>النهج التقليدي</p> <p>يجوز لأي طرف أن يرفض التصريح بخطوط جوية إضافية 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>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>[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 تجاز [اطارا زمنيا متفقا عليه].</p>
<p>في هذا الخيار، توافق الأطراف على أن تطبق لفترة محدودة من الزمن بعض الاجراءات التي تحددها بصورة مشتركة في ملحق للاتفاق.</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>قد يتيح الاستثناء الخاص بالتحريك الكامل في صيغة بروتوكول للاتفاق الأساسي، حقوقا إضافية مثل الحرية السابعة والنقل الداخلي المحدود بواسطة شركات أجنبية، 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>التحرير الكامل</p> <p>بالإضافة 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>

المادة - 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>	<div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;">النهج التقليدي</div> <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>يقر النهج التقليدي جميع الاتفاقات الأخرى القائمة فيما بين الأطراف وبين غير الأطراف والأطراف. وذلك في حقيقة الأمر يخضع الاتفاق الاقليمي للاتفاقات القائمة.</p>	<div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;">النهج الانتقالي</div> <p style="text-align: center;">[الخيار ١ من رقم ٢]</p> <p>يجب هذا الاتفاق أي اتفاق للخطوط الجوية فيما بين الأطراف ثنائيا كان أو متعدد الأطراف بمقدار ما تكون تلك الاتفاقات غير متماشية مع هذا الاتفاق.</p>
<p>يسمح أحد النهج الانتقالية لأحكام أي اتفاق قائم تعتبر متماشية مع الاتفاق الاقليمي بأن تبقى سارية بينما الأحكام غير المتماشية معه تجبها أحكامه. وهذا يمكن أن يثير تساؤلات حول ما هي أحكام الاتفاقات القائمة التي تدخل ضمن تلك الفئة.</p>	<p style="text-align: center;">[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>
<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>	<div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;">التحرير الكامل</div> <p>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.</p>
<p>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.</p>	

	المادة _ المراجعة
<p>تعطي هذه المادة فرصة لاجراء المراجعة من أجل تقييم عمل الاتفاق وليتقرر ما اذا كان الأمر يحتاج الى أية تعديلات لتحسين فاعليته. وقد تتفق الأطراف على الاجراءات الخاصة بالمراجعة.</p>	<p>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 من [عدد الأطراف] الأطراف ذلك.</p> <p>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.</p>

	<p>المادة _ الانسحاب</p>
<p>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.</p> <p>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.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>[٣- لو أنه نتيجة للانسحابات، صار عدد أطراف هذا الاتفاق أقل من [عدد متفق عليه]، ويتوقف سريان هذا الاتفاق اعتبارا من التاريخ الذي يسري فيه آخر تلك الانسحابات.]</p>

	المادة - جهة الايداع
<p>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.</p>	<p>١- تودع النسخة الأصلية من هذا الاتفاق لدى [الطرف أو الكيان الاقليمي المتفق عليه]، الذي يعين بصفته جهة ايداع للاتفاق.</p>
	<p>٢- تقوم جهة الايداع باحالة النسخ الموثقة من الاتفاق الى جميع أطرافه والى أية دول قد تنضم في وقت لاحق اليه.</p>
<p>اخطار الايكاو بواسطة جهة الايداع يمكن أن تشمله مادة منفصلة بشأن التسجيل لدى الايكاو.</p>	<p>٣- بعد انفاذ هذا الاتفاق، تحيل جهة الايداع 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 الايداع باحالة نسخ صحيحة موثقة من أية تعديلات يجري انفاذها.</p>
	<p>٤- تقوم جهة الايداع بتوفير نسخ للأطراف من أي قرار تحكيمي أو حكم يصدر بمقتضى المادة _ (تسوية المنازعات) من هذا الاتفاق.</p>
<p>هذا نص اختياري في حالة موافقة الأطراف على الاحتفاظ بسجل مركزي لعمليات التعيين والتفويض التشغيلي لشركات الطيران.</p>	<p>٥- تحتفظ جهة الايداع بسجل مركزي لعمليات التعيين والتفويض التشغيلي لشركات الطيران وفقا للفقرة ٤ من المادة _ (التعيين والتفويض)، من هذا الاتفاق.]</p>

المادة - 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 لاحقاً من خلال الممثلين الذين تفوضهم تلك الحكومات على النحو الواجب.</p> <p>الحكومة الطرف حتى تصبح طرفاً في الاتفاق يجب أيضاً أن تصدق على قرارها وفقاً لإجراءاتها 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. وتوضع وثائق التصديق لدى جهة الإيداع.</p>

المادة - الانضمام	
<p>النهج التقليدي</p> <p>[الخيار ١ من رقم ٢]</p> <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>يكون هذا الاتفاق مفتوحا لانضمام أي طرف من أعضاء (اسم المنظمة الإقليمية).</p>
<p>النهج الانتقالي</p> <p>[الخيار ٢ من رقم ٢]</p> <p>والنهج التقليدي حيال الاتفاقات الإقليمية 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>[الخيار ٢ من رقم ٢]</p> <p>يكون هذا الاتفاق مفتوحا لانضمام أطراف أخرى من (وصف الاقليم) رهنا بموافقة جميع أطراف الاتفاق.</p>
<p>التحرير الكامل</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>النهج الانتقالي</p> <p>١- ينطبق هذا الاتفاق من جهة على الأقاليم التي يكون فيها (الاتفاق الذي تنشأ بمقتضاه المنظمة الإقليمية الأوسع نطاقا) مطبقا وبالشروط 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 الايداع. ويسري الانضمام بتاريخ تلقي مثل تلك الوثيقة لدى جهة الايداع التي عليها أن تحيل نسخة موثقة الى جميع الأطراف.</p> <p>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 بايداع وثيقة انضمام لدى جهة الايداع.</p>

المادة - انفاذ الاتفاق	
<p>يتطلب النص التقليدي الخاص سرعان الاتفاق من جميع الأطراف التي تفاوضت و/أو وقعت على الاتفاق أن تصدق عليه قبل انفاذه بالنسبة لأي طرف.</p>	<div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> النهج التقليدي </div> <p>يجري انفاذ هذا الاتفاق حينما تكون جميع الأطراف الموقعة قد أودعت وثائق تصديقها لدى جهة الايداع.</p>
<p>تحتاج الأطراف الى الاتفاق على تاريخ الايداع اضافة الى الاتفاق على العدد الضروري من الدول الموقعة ليسري 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>	<div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> النهج الانتقالي/نهج التحرير الكامل </div> <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 الايداع باخطار كل طرف بتاريخ سرعان هذا الاتفاق.</p>

المرفق - 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. واذا لُنطبقت تلك البنود على كل طرف بنفس الأسلوب، تعتبر حينئذ من اجراءات المشاركة. والافسوف تعتبر اجراءات تفضيلية.</p> <p>القائمة التالية مؤشر للموضوعات التي قد تغطيها الدول باعتبارها اجراءات انتقالية في المرفق وهي: عدد شركات الطيران المعينة ومعايير الملكية والسيطرة والسعة والتواتر والطريق وحقوق النقل وتقاسم الرمز وعمليات الاستئجار العارض والخطوط متعددة وسائل النقل والتعريفات وتوزيع الخانات الزمنية والمسائل الخاصة "بأداء الأعمال التجارية" مثل المناولة الأرضية. وأي موضوع من تلك المواضيع الواردة بالقائمة يمكن تناوله بأي نهج من النهج الواردة في البنود الثلاثة. وتتضمن الوثيقة Doc 9587 مواد بشأن المشاركة المحتملة والاجراءات التفضيلية</p> <p>هذا البند ينتظر استخدامه حينما لا تسري مادة معينة (أو مرفق) بصورة فورية ولكن يجري التنفيذ لأيهما 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 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 بتشارك 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 تدريجية لفترات محددة.</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 (بتعيين على) شركة (شركات) الطيران المعينة من قبل الطرف (أ) (أو من قبل كل من الأطراف)...</p> <p>٢- رغم أحكام المادة - (أو المرفق -)، يجوز (بتعيين على) شركة (شركات) الطيران المعينة 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>

المرفق - الاجراءات الانتقالية	
<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 تشترط ايداع التعريفات والموافقة عليها، يحكم نظام بلد المنشأ التسعير حتى حلول تاريخ محدد.</p>	<p>٣- رغم أحكام المادة - (أو المرفق -)، تسود الأحكام التالية....</p>

- انتهى -