

ATRP/10



منظمة الطيران المدني الدولي

فريق خبراء تنظيم النقل الجوي

الاجتماع العاشر

مونتريال ، ١٣ - ١٧ مايو ٢٠٠٢

التقرير

تقرير الاجتماع العاشر
لفريق خبراء تنظيم النقل الجوي

خطاب الاحالة

الى : رئيس لجنة النقل الجوي

من : رئيس فريق خبراء تنظيم النقل الجوي

أتشرف بأن أقدم اليكم تقرير الاجتماع العاشر لفريق خبراء
تنظيم النقل الجوي الذي عقد في مونتريال من ١٣ الى ٢٠٠٢/٥/١٧.

هـ. ب. ت. دى يونغ
رئيس فريق الخبراء

مونتريال، ٢٠٠٢/٥/١٧

قائمة المحتويات

(i)	خطاب الاحالة	1
(ii)	قائمة المحتويات	1
	مقدمة	1
	معلومات عامة	1
	الصلاحيات	1
	جدول الأعمال	1
	الحضور	2
	المسؤولون وأعضاء الأمانة العامة	2
	اللغات والوثائق	2
	البند ١ من جدول الأعمال: استعراض مهام فريق الخبراء وبرنامج عمله	2
	البند ٢ من جدول الأعمال: استعراض المناهج الممكنة للتحضير التنظيمي بشأن المواضيع التالية:	
	أ) ملكية الناقل الجوي والسيطرة عليه	2
	ب) حق دخول الأسواق	8
	ج) المنافسة الشريفة والضمانات	18
	د) قوانين وسياسات المنافسة	18
	هـ) مصالح المستهلكين	22
	و) توزيع المنتجات	23
	ز) تسوية المنازعات	25
	ح) الشفافية	28
	البند ٣ من جدول الأعمال: استعراض الاطار والعناصر المحتملة لاتفاق نموذجي للخدمات الجوية	29
	المرفق ١ قائمة المحتويات	33
	المرفق ٢ ورقات العمل وورقات المعلومات	36

مقدمة

معلومات عامة

- ١- عقد فريق خبراء تنظيم النقل الجوي التابع للايكوا اجتماعه العاشر في مقر المنظمة بمونتريال من ١٣ الى ٢٠٠٢/٥/١٧.
- ٢- وافتتحت السيدة آن ماكنلي، نائبة رئيس لجنة النقل الجوي، الاجتماع بكلمة ترحيبية. وقدم السيد محمد العامري مدير ادارة النقل الجوي أعضاء الأمانة العامة. وحضر الدكتور أسعد قطيط رئيس المجلس الجلسة الختامية وألقى كلمة قصيرة.

الصلاحيات

- ٣- وفقا لصلاحيات فريق الخبراء حسبما عدلتها لجنة النقل الجوي في ٢٢/١١/٢٠٠١، سيقوم الفريق بالمهام التالية للمساعدة في التحضير "للمؤتمر العالمي للنقل الجوي: التحديات وفرص التحرير" (المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي) الذي سينعقد من ٢٤ الى ٢٩/٣/٢٠٠٣:

(أ) دراسة الموضوعات الرئيسية المختلفة، ومن ضمنها: ملكية الناقل الجوي والسيطرة عليه، وحق دخول الأسواق، وتنظيم التعريفات، وقوانين المنافسة، وتدابير الضمانات، وشروط النقل، ومصالح المستهلك (قواعد السلوك)، وفض الخلافات، وتوخي الشفافية.

(ب) اعداد الاتفاق النموذجي للخدمات الجوية (TASA - تاسا).

(ج) اعداد مشروع نص اعلان المبادئ العالمية للنقل الجوي الدولي.

- ٤- وسيراعي فريق الخبراء في جميع الأوقات مصالح جميع الجهات المعنية وأهمية المشاركة الفعالة في النقل الجوي الدولي بالنسبة للدول.

جدول الأعمال

- ٥- حددت لجنة النقل الجوي جدول أعمال هذا الاجتماع وهو يتكون من البنود التالية (WP/1):

- (١) استعراض مهام فريق الخبراء وبرنامج عمله
- (٢) دراسة الطرق الممكنة للتحرير التنظيمي بخصوص الموضوعات التالية:
 - (أ) ملكية الناقل الجوي والسيطرة عليه
 - (ب) حق دخول الأسواق
 - (ج) المنافسة الشريفة والضمانات
 - (د) قوانين وسياسات المنافسة
 - (هـ) مصالح المستهلكين (مثل قواعد السلوك)
 - (و) توزيع المنتجات (بما في ذلك نظم الحجز الآلي)
 - (ز) فض الخلافات
 - (ح) الشفافية

- (٣) استعراض اطار العمل والعناصر المحتملة للاتفاق النموذجي للخدمات الجوية.

الحضور

٦- حضر هذا الاجتماع ١٧ عضواً من بين أعضاء فريق الخبراء ومناوبيهم ومن حلوا محلهم مؤقتاً، وكان يصحبهم في بعض الأحوال مستشاروهم، كما حضره مراقبون من ٨ دول متعاقدة و٣ منظمات دولية. وترد في المرفق (١) قائمة كاملة بأسماء المشاركين.

المسؤولون وأعضاء الأمانة العامة

٧- انتخب فريق الخبراء السيد هـ. ب. ت. دي يونغ، عضو الفريق من هولندا، رئيساً للاجتماع.

٨- وكان السيد فيجاي س. مدان، رئيس قسم السياسة الاقتصادية، أمين الاجتماع. ووفر السيد كريس لايل، نائب مدير ادارة النقل الجوي والسيد جون جنتر والسيد يوان زنج وانغ، والسيدة ماجدة بولس، والسيد شارل دادلي، والسيد لويس فونسيكا، والسيد ت. هسيجاوا ما لزم من دعم ومساعدة ومشورة.

اللغات والوثائق

٩- قدم فرع اللغات والمطبوعات برئاسة السيد ي. ن. بيلاييف خدمات الترجمة التحريرية والفورية باللغات العربية والانجليزية والفرنسية والروسية والاسبانية. وترد في المرفق (٢) قائمة بالوثائق التي أعدت ووزعت على الاجتماع.

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

١٠- استعرض فريق الخبراء جدول أعمال الاجتماع وأساليب العمل المتبعة فيه كما استعرض مهام الفريق وبرنامج عمله على أساس أربع ورقات عمل (WP/1, 2, 3 and 4). وأحاط الفريق علماً بأنه في ضوء أهداف المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي ومدته القصيرة نسبياً، سيعتمد نجاح هذا المؤتمر الى حد كبير على جودة ومثانة الأعمال التحضيرية له. وستقوم الأمانة العامة بهذه الأعمال بمساعدة من فريق الخبراء بهدف استكمال كل الأعمال الأساسية بحلول الربع الثالث من عام ٢٠٠٢ لاعطاء الدول الوقت الكافي لاستعراض المواد قبل انعقاد المؤتمر. وفي ضوء هذا الاطار الزمني، وجد فريق الخبراء أن أعماله المتبقية والتي ستم من خلال المراسلة يجب الانتهاء منها في موعد أقصاه أغسطس ٢٠٠٢ لاعطاء الأمانة العامة الوقت اللازم للانتهاء من الوثائق.

البند ٢ من جدول الأعمال: استعراض المناهج الممكنة للتحرير التنظيمي بشأن المواضيع التالية

البند ٢ أ): ملكية الناقل الجوي والسيطرة عليه

مقدمة

١١- استعرض فريق الخبراء هذا البند على أساس ورقة العمل WP/5. وقدمت الأمانة العامة في هذه الوثيقة خلفية عن هذا الموضوع تضمنت الفكر الأساسي الذي تتطوي عليه المعايير التقليدية للملكية والسيطرة بالإضافة

الى التطورات التي طرأت على المستويات الوطنية والثنائية والاقليمية والمتعددة الأطراف. وبناء على تقييم الأمانة العامة للموقف، اقترحت هذه الأخيرة تركيز الجهود الحالية على اصلاح الأحكام الثنائية ذات الصلة، وطرحت بالتالي ترتيبا تنظيميا بديلا لتعيين شركات الطيران ومنحها التراخيص اللازمة للعمل. ويقتضي هذا الترتيب المقترح الذي أعد بناء على التوصية ATRP/9-4 أن يقبل الطرفان في الاتفاق الثنائي تعيين احدى شركات الطيران اذا كان لهذه الشركة "مكان العمل الأساسي" و"السيطرة التنظيمية الفعلية" في الدولة القائمة بالتعيين. وستكون هناك معايير محددة ملازمة لمثل هذا الترتيب في كلا المفهومين. وكان النص المقترح بالتحديد هو التالي:

"المادة (س): التعيين والترخيص

١- لكل طرف الحق في تعيين للطرف الآخر كتابة [شركة طيران] [شركة طيران واحدة أو أكثر] لتشغيل الخدمات المتفق عليها [بموجب هذا الاتفاق] ولسحب هذا التعيين أو تغييره.

٢- عند استلام هذا التعيين، واستلام طلب شركة الطيران التي تم تعيينها، بالشكل والطريقة المقررين للحصول على رخصة التشغيل [والاذن الفني]، يصدر كل طرف رخصة التشغيل الملائمة بأقل قدر من التأخير في الاجراءات، وبجميع الشروط التالية:

- (أ) لشركة الطيران المعنية مركز الأعمال الرئيسي* [ومقر اقامتها الدائم] في اقليم الطرف المعين.
- (ب) يتمتع الطرف المعين لشركة الطيران بالسيطرة التنظيمية الفعالة** على هذه الشركة ويحتفظ بها.
- (ج) ان شركة الطيران المعنية مؤهلة للوفاء بالشروط المذكورة المنصوص عليها في القوانين والتنظيمات التي تطبق عادة عند تشغيل خدمات النقل الجوي الدولي من جانب الطرف الذي يحصل على التعيين.
- (د) ان الطرف المعين لشركة الطيران ممثل للأحكام المنصوص عليها في المادة (س) (السلامة) والمادة (ص) (أمن الطيران).

٣- عند استلام الرخصة التشغيلية المنصوص عليها في الفقرة الثانية، يمكن لشركة طيران معينة أن تبدأ في أي وقت في تشغيل الخدمات المتفق عليها والتي عينت لتشغيلها شريطة أن تمتثل الشركة للأحكام المنطبقة في هذا الاتفاق.

ملاحظات:

* يتضمن اثبات مركز الأعمال الرئيسي ما يلي: تنشأ شركة الطيران وتؤسس في اقليم الطرف المعين وفقا للقوانين والتنظيمات الوطنية ذات الصلة ولديها عدد كبير من عملياتها واستثماراتها الرأسمالية في تسهيلات مادية في اقليم الطرف المعين، وتدفع الضرائب على الدخل وتسجل طائراتها في ذلك الاقليم وتستخدم عددا كبيرا من مواطني الطرف المعين في الوظائف الادارية والفنية والتشغيلية.

** يتضمن اثبات السيطرة التنظيمية الفعالة ما يلي: تحمل شركة الطيران شهادة تشغيل صالحة أو اذن صادر عن السلطة المرخصة مثلا شهادة مشغل جوي وتتمتع بالأهلية للوفاء بمعايير التعيين الخاصة بالطرف المعين مثل اثبات الصحة المالية والقدرة على الوفاء بمقتضيات المصلحة العامة والالتزامات لضمان توفير الخدمة والنخ،

وللطرف المعين برنامج لمراقبة السلامة والأمن يحتفظ به وفقا للقواعد القياسية الصادرة عن الايكاو. (ينبغي لهذه الملاحظات أن تشكل جزءا لا يتجزأ من هذه المادة).

١٢- وكان من بين الوثائق المرجعية المعروضة على فريق الخبراء في هذا الموضوع الوثيقة AT-WP/1933 التي تضمنت النتائج الرئيسية لمسح أجرته مؤخرا الأمانة العامة بشأن السياسات والممارسات المتبعة في الدول بشأن ملكية شركات الطيران والسيطرة عليها.

المناقشة

١٣- أحاط فريق الخبراء علما بأن الكثير من الحكومات وصناعة الطيران تفكر في هذا الموضوع باعتباره أهم مسألة في عملية التحرير الجارية للنقل الجوي الدولي، ولها تأثيرات على الكثير من الجوانب في تنظيم النقل الجوي مثل حق دخول الأسواق والسلامة والأمن. وينظر الى المعايير التقليدية المستخدمة في معظم الاتفاقات الثنائية الموجودة حاليا كعائق أساسي لتوسيع نطاق التحرير فضلا عن كونه عاملا مقيدا للحصول على التمويل الدولي اللازم. وهناك حاجة الى اتخاذ اجراءات تنظيمية ملائمة لتمكين شركات الطيران من التكيف مع البيئة المحيطة سريعة التغيير. ويمكن المفتاح لاحتراز التقدم في التحرير في الترتيبات التنظيمية التي تستجيب لاحتياجات الدول وشواغلها.

١٤- وكان رأي المراقب من الاتحاد الدولي للنقل الجوي (الاياتا) أنه في بيئة اليوم التي تزداد فيها العولمة، ينبغي معالجة ملكية شركات الطيران بنفس طريقة معالجة الهيئات التجارية الأخرى. وتم استرعاء الانتباه الى تقرير أعد مؤخرا عن السياسة العامة شجعت فيه الاياتا على التغيير الجذري بدلا من الأسلوب التدريجي لتحرير قواعد الملكية والسيطرة، واقترحت فيه خيارا واسع النطاق لازالة كل القيود على الملكية وجعل السلطة التنظيمية التي تمارسها الدولة القائمة بالتعيين هي المعيار الوحيد للترخيص.

١٥- وفيما يتعلق باقتراح الأمانة العامة، أحيط علما بأنه بالرغم من أن هذا المفهوم ليس مفهوما جديدا، فإنه اشترط للمرة الأولى صراحة، "السيطرة التنظيمية الفعلية" من جانب دولة التعيين للشركة أو الشركات التي قامت بتعيينها كشرط لاصدار ترخيص العمل من جانب الدولة التي تحصل على هذا التعيين. واقترح اعتبار هذا الأسلوب أحد الخيارات الممكنة لتحرير قواعد الملكية والسيطرة.

١٦- وشعر البعض أن استخدام عبارة "أحد الخيارات" بدلا من "خيار" مركز الأعمال الرئيسي سيغطي الحالات التي يكون لشركة الطيران المعينة أكثر من مركز رئيسي واحد لأعمالها (مثل "المطارات الكبيرة" في بعض البلدان الكبيرة). واعتبر آخرون أنه ينبغي لشركة الطيران المعينة، بغض النظر عن ملكيتها، أن يكون مقرها في اقليم الدولة القائمة بالتعيين كشرط للتعيين. وأشار الى أنه لا ينبغي النظر الى موضوع الملكية والسيطرة بمفرده بل في سياق التحرير الأوسع نطاقا. وينبغي أيضا مراعاة مبدأ المعاملة بالمثل عند استخدام هذا الترتيب المقترح. وهناك حاجة أيضا الى وجود معلومات جديدة دائما عن ملكية شركات الطيران المعينة لأغراض الأمن.

١٧- ورأى بعض الأعضاء أنه بالرغم من الصعوبة التي كانت قائمة في الماضي أمام التوصل الى اتفاق عالمي في الآراء بشأن الترتيبات الممكنة للاستثمار نحو الداخل (الاستثمار الأجنبي) وحق التأسيس، لعله من المفيد أيضا للايكاو أن تبحث اعداد ما يناسب من مواد ارشادية في السياق العام للتحرير.

١٨- ومن المسائل المهمة ما اذا كان الكثير من الأطراف الثنائيون مستعدين لتغيير معايير الملكية والسيطرة أو حتى التفاوض بشأنها للسماح مثلا باستخدام المركز الرئيسي للأعمال. وهناك عامل مرتبط بذلك وهو عدد الدول المستعدة لاعتماد هذا المعيار الجديد كمعيار وطني لشركات الطيران الخاصة بها، وكلما زاد عدد الدول المستعدة لذلك، زادت أيضا إمكانية قبوله في اتفاقات الخدمات الجوية الثنائية.

١٩- ونظرا لأن أغلبية الدول كانت ومازالت تستخدم المعايير التقليدية في اتفاقاتها الثنائية، ونظرا لطول الوقت الذي يستغرقه تغيير آلاف الاتفاقات الثنائية لاستخدام أي ترتيب جديد، رأى بعض الأعضاء أنه قد يكون من المجدي استكشاف حل فعال وعملي بدرجة أكبر في سياق الإطار الحالي. والأمر المطلوب في الوضع الحالي هو إيجاد طريق يمكن الدول من معالجة شرط الملكية والسيطرة بمرونة دون تغيير النظام الحالي ولكن في نفس الوقت يوفر القدر اللازم من التيقن لشركات الطيران لكي تتخذ قراراتها الاستراتيجية. وقد يكون من المناهج المحتملة لذلك تشجيع الدول ذات التفكير المشابه "بأن تلتزم" طواعية، وربما بطريقة منسقة، بمعالجة شرط الملكية بقدر من التحرر في إطار اتفاقاتها الثنائية. وإذا وافق عدد كاف من الدول على ذلك، قد يوفر ذلك الكتلة الحرجة اللازمة لادخال تغيير أشمل.

٢٠- وأخيرا بحث فريق الخبراء المادة الثنائية المتعلقة بتعيين شركات الطيران وترخيصها التي اقترحتها الأمانة العامة ووافقت على النص المعدل التالي:

"المادة (س): التعيين والترخيص

١- يحق لكل طرف أن يعين بموجب رسالة خطية موجهة الى الطرف الآخر [شركة طيران] [شركة طيران واحدة أو أكثر] [أي عدد من شركات الطيران حسب رغبته] لتشغيل الخدمات المتفق عليها [طبقا لهذا الاتفاق] وأن 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]، يصدر كل طرف رخصة التشغيل الملائمة بأقل قدر من التأخير في الاجراءات، وبجميع الشروط التالية:

(أ) أن يكون لشركة الطيران التي تم تعيينها مكان عمل رئيسي* [ومقر اقامة دائم] في اقليم الطرف القائم بالتعيين.

(ب) أن يتمتع الطرف القائم بتعيين شركة الطيران بسيطرة تنظيمية فعالة** عليها وأن يحافظ على هذه السيطرة.

(ج) أن يكون الطرف القائم بتعيين شركة الطيران ممثلا لأحكام المادة (س) (السلامة الجوية) والمادة (ص) (أمن الطيران).

(د) أن تكون شركة الطيران التي تم تعيينها مؤهلة لاستيفاء الشروط الأخرى المقررة في القوانين واللوائح المطبقة عادة على تشغيل خدمات النقل الجوي الدولي من جانب الطرف الذي استلم التعيين.

٣- عند استلام رخصة التشغيل المنصوص عليها في الفقرة ٢ يجوز لأي شركة طيران تم تعيينها أن تشرع في أي وقت في تشغيل الخدمات المتفق عليها والتي عينت لتشغيلها، بشرط أن تمثل شركة الطيران لأحكام هذا الاتفاق واجبة التطبيق.

ملاحظتان:

* اثبات مكان العمل الرئيسي يتضمن عدة عوامل منها ما يلي: أن تكون شركة الطيران قد أنشئت وسجلت في إقليم الطرف القائم بالتعيين طبقاً للقوانين واللوائح الوطنية ذات الصلة، وأن يكون قدر كبير من عملياتها واستثماراتها الرأسمالية في التجهيزات المادية جارياً في إقليم الطرف القائم بالتعيين، وأن تدفع ضريبة الدخل وتسجل طائراتها في هذا الإقليم، وأن تستخدم عدداً كبيراً من المواطنين في المناصب القيادية والفنية والتشغيلية.

** اثبات السيطرة التنظيمية الفعالة يشمل ما يلي على سبيل المثال لا الحصر: أن تكون شركة الطيران حاصلة على رخصة تشغيل أو اجازة تشغيل سارية وصادرة من سلطة الترخيص، مثل شهادة المستثمر الجوي، وأن تفي بالمعايير التي وضعها الطرف القائم بالتعيين لتشغيل الخدمات الجوية الدولية، مثل تقديم دليل على الملاءة المالية والقدرة على اشباع احتياجات المصلحة العامة والوفاء بالتزامات ضمان الخدمة، وأن يكون لدى الطرف القائم بالتعيين برنامج لمراقبة السلامة الجوية وبرنامج لمراقبة أمن الطيران طبقاً للقواعد القياسية الصادرة عن الايكاو.

٢١- ووافق فريق الخبراء أيضاً على أنه عندما تطلب إحدى الدول وضع شرط أو شروط إضافية لمعالجة شاغل معين أو موقف محدد، يمكن إضافة هذا الشرط (أو هذه الشروط) حسبما يكون ملائماً من خلال المفاوضات أو المشاورات الثنائية. وينبغي في المقابل استخدام الشروط المحددة في الفقرة الثانية من المادة المقترحة في المادة الخاصة بسحب الترخيص.

الاستنتاجات

٢٢- بناء على الوثائق المقدمة ومناقشاتها، توصل فريق الخبراء إلى الاستنتاجات التالية:

أ) ينبغي وضع الترتيب المقترح في الفقرة ٢٠ في الاتفاق النموذجي للخدمات الجوية الخاص بالايكاو (تاسا) كأحد الخيارات المتاحة للدول لتحرير عملية تعيين وترخيص شركات الطيران في اتفاقاتها للخدمات الجوية. غير أنه قد يقتضي هذا النص المزيد من التنقيح في سياق بحث بعض الجوانب التنظيمية الأخرى قبل وضعه في الاتفاق النموذجي.

ب) يسمح هذا الترتيب للدول بأن تتغلب على شواغلها التي قد تظهر بشأن السلامة والأمن، بما في ذلك موضوع "أعلام الملاحة" نظراً لأن هذه المعايير الموسعة ستستخدم إلى جانب المزيد من الضوابط التنظيمية. ويمكن لتطبيقه أن يسهل عملية التحرير الأوسع نطاقاً في مجالات مثل حق دخول الأسواق، غير أنه لن يؤدي إلى أسلوب "الحرية المطلقة في التصرف" (Laissez-faire) نظراً لاستمرار وجود كل الأدوات التنظيمية وسيكون متروكاً لكل دولة أن تحدد كيف ترغب في مواصلة التحرير وإلى أي مدى.

(ج) في إطار المادة المذكورة أعلاه، لن تطبق الدولة التي تعطي الترخيص المعايير الوطنية للملكية والسيطرة لإصدار التراخيص التشغيلية لشركة طيران أجنبية معينة. وهذا اقرار بأن المستثمرين لهم حق مشروع في ممارسة السيطرة على أي أعمال بقدر يتناسب مع حجم الأموال التي يدفعونها. ويساعد ذلك بالتالي على توفير بيئة أفضل تسمح لشركات الطيران بتسيير أعمالها وفقا لأوضاع السوق واحتياجاتها التجارية. كما يسمح ذلك في نفس الوقت بالاشرف التنظيمي من جانب الدولة من خلال الترخيص أساسا والتي يمكن أن تشمل عناصر اقتصادية وتشغيلية على حد سواء.

(د) لن يقتضي هذا الترتيب المقترح من الدولة التي تقوم بالتعيين أن تغير قوانينها أو تنظيماتها السارية المتعلقة بالملكية والسيطرة على المستوى الوطني بالنسبة لشركات الطيران الوطنية الخاصة بها. غير أنها ستوفر المرونة اللازمة إذا ما رغبت الدولة أن تغير من سياساتها العامة.

(هـ) من خلال الابتعاد عن المعايير الوطنية للملكية والسيطرة، يعزز هذا الترتيب المقترح حق كل دولة في اختيار ناقل جوي واحد أو أكثر للاستفادة من حق دخول الأسواق الذي حصلت عليه الدولة. وسيفيد هذا الترتيب بالتالي جميع الدول التي يحتاج ناقلوها الجويون الى رؤوس الأموال الدولية، ولا سيما الناقلين الجويين من البلدان النامية، الأمر الذي يعزز من امكانياتها للمشاركة في شبكة النقل الجوي.

(و) يسهل هذا الترتيب الجديد عملية خصخصة شركات الطيران المملوكة للدولة عندما تكون تبحث عن استثمارات أجنبية.

(ز) لن يؤدي الترتيب المقترح الى ادخال تغييرات جذرية على الاطار الثنائي الحالي اذ يمكن تطبيقه من خلال اجراءات التفاوض والتشاور الثنائية المعتادة مع مراعاة مبدأ المعاملة بالمثل. كما يكمل هذا الترتيب المعايير الأخرى الأوسع نطاقا التي أعدتها الايكاو، ويسهل على الدول بلوغ الهدف العام وهو التحرير التنظيمي المطرد.

(ح) يسمح الترتيب المقترح بالمضي قدما نحو المزيد من التحرير العالمي. غير أنه لكي يكون حافظا على مواصلة التحرير، ينبغي تطبيقه فورا وعلى أوسع نطاق ممكن.

٢٣- ووافق فريق الخبراء أيضا على أنه بهدف التشجيع على توسيع نطاق تطبيق هذا الخيار وخيارات أخرى فورا كجزء من الجهود العامة للتحرير التنظيمي المطرد، لا بد لمجموعة العمل (انظر العضوية أدناه) من مواصلة عملها بشأن هذا البند من جدول الأعمال لكي تتخذ الدول اجراءات منسقة لتحرير القواعد الدولية لملكية شركات الطيران والسيطرة عليها. وكانت عضوية هذه اللجنة وصلاحياتها كالتالي:

العضوية

السيد س. ستامفرد، عضو فريق الخبراء من استراليا (المقرر)

عضو فريق الخبراء من شيلي

عضو فريق الخبراء من ألمانيا

- عضو فريق الخبراء من الهند
 عضو فريق الخبراء من اليابان
 عضو فريق الخبراء من المملكة العربية السعودية
 عضو فريق الخبراء من السنغال
 عضو فريق الخبراء من هولندا
 عضو فريق الخبراء من الولايات المتحدة
 مراقب من الاياتا
 مراقب من المفوضية الأوروبية

الصلاحيات

على أساس كل المواد ذات الصلة، بما في ذلك ارشادات الايكاو الحالية وورقات العمل والمناقشات التي دارت في الاجتماع العاشر لفريق الخبراء، فضلا عن الاقتراحات اللاحقة المقدمة من أعضاء فريق الخبراء والمراقبين فيه، على مجموعة العمل أن تقوم بالمهام التالية:

- (أ) تحديد الأسباب التي يمكن أن تدفع الدول الى التفكير في اتخاذ اجراءات منسقة لتحرير القواعد الدولية لمملكية شركات الطيران والسيطرة عليها.
- (ب) صياغة خيارات للدول التي ترغب في اتخاذ اجراءات منسقة لتحرير القواعد الدولية للملكية والسيطرة، بما في ذلك خيارات تسمح للدول بتنفيذ المادة المقترحة أعلاه بطريقة منسقة.
- (ج) تقديم تقرير الى فريق الخبراء في وقت يسمح بعرضه في صورته النهائية أمام المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي.

البند ٢ ب): حق دخول الأسواق

٢٤- انقسم بحث هذا البند الى أربعة أجزاء: أ) تحرير دخول الأسواق، وب) تخصيص الخانات في المطارات التي تعاني من الضغط على طاقاتها الاستيعابية، وج) تأجير الطائرات في النقل الجوي الدولي، ود) تحرير خدمات الشحن الجوي.

الجزء (أ) - تحرير دخول الأسواق

مقدمة

٢٥- بحث فريق الخبراء هذا البند على أساس الوثيقة WP/6 التي قدمتها الأمانة العامة وركزت فيها على التطورات في مجال تبادل الحقوق الأساسية لدخول الأسواق وناقشت مجالات العمل التي يمكن أن تضطلع بها الايكاو. ونظر فريق الخبراء أيضا في ورقة المعلومات IP/4 التي تضمنت نصوصا من الاتفاق النموذجي الثنائي للأجواء المفتوحة الخاص بالولايات المتحدة والاتفاق متعدد الأطراف بشأن تحرير النقل الجوي الدولي بين خمسة أعضاء في جماعة التعاون الاقتصادي في آسيا والمحيط الهادئ (أبيك).

أكثر تفتحا واستعدادا لقبول التحرير، وعدلت الكثير من سياساتها وممارساتها لمواجهة تحديات التحرير.

(ب) أكدت تجربة العقد الماضي أن الهياكل التنظيمية الحالية على المستوى الثنائي والمتعدد الأطراف (بما في ذلك المستوى الاقليمي) والتي تستند الى اتفاقية شيكاغو يمكن لها أن تتواجد معا، وهي الآن تتواجد معا بالفعل، ويمكن لكل منها التكيف حسب مناهج مختلفة لتنظيم النقل الجوي. ومازالت هذه الهياكل توفر قاعدة مستمرة ومرنة للدول لمواصلة التحرير وفقا لما يخصها بالتحديد من احتياجات وأهداف وظروف.

(ج) يظل تطبيق مبدأ معاملة "أكثر الدول رعاية" في اطار الجاتس على حقوق الحركة موضوعا متشعبا وصعبا. وبينما هناك بعض التأييد لتوسيع نطاق ملحق الجاتس الخاص بخدمات النقل الجوي ليشمل ما يسمى "الحقوق الفرعية" بالاضافة الى بعض "الحقوق الأساسية"، لا يوجد أي اتفاق عالمي في الرأي على ما اذا كان ينبغي السير في هذا الاتجاه أو كيفية تحقيق ذلك كما لم يبت حتى هذه المرحلة فيما اذا كان الجاتس يمثل خيارا فعالا لتحرير النقل الجوي أم لا.

(د) ان تبادل حقوق دخول الأسواق الأوسع نطاقا أو الحقوق الكاملة فيما بين الدول، على القبول الذي اكتسبته، لا يزال مقتصرًا على بعض البلدان المعينة على وجه التحديد. وقد انعكس ذلك في أن معظم الدول التي أبرمت اتفاقات ثنائية للأجواء المفتوحة لم تبرم مثل تلك الاتفاقات ولا حتى فكرت فيها مع جميع شركائها في مجال الطيران كسياسة عامة، بل أبرمتها على أساس كل حالة بمفردها.

(هـ) ان ظروف هذه المرحلة لم تصل بعد الى درجة من النضج تسمح بعقد اتفاق عالمي متعدد الأطراف لتبادل حقوق الحركة. واذا استمرت الدول في السعي الى التحرير في هذا الشأن فستفعل ذلك بناء على اختيارها وبالسرعة التي تقررها باستخدام السبل الثنائية أو الاقليمية أو شبه الاقليمية، ومعها أو كبديل لها السبل متعددة الأطراف حسبما يلائمها.

(و) لقد وجدت الدول أن الارشادات الحالية الخاصة بالايكاو عن حقوق دخول الأسواق ارشادات مفيدة. وسيتحقق مزيد من الفائدة عن طريق توفير معلومات عن التجارب الفعلية في مجال التحرير. وقد لا يكون من المجدي أن تعمل الايكاو على تعريف عبارات مثل "حق دخول الأسواق" و"اتفاق الأجواء المفتوحة" نظرا لصعوبة تحقيق الاتفاق العام في الآراء. غير أنه قد يكون من المستحسن محاولة توفير ارشادات للدول بصدد النتيجة النهائية التي يسفر عنها التحرير التدريجي، وخاصة فيما يتعلق بحقوق الحركة، مع الاقرار في الوقت ذاته بالصعوبات التي تنطوي عليها معالجة مسائل جدلية مثل الاستثمار الأجنبي وحق التأسيس.

٢٦- وفي الوثيقة WP/6، ورد أنه بالرغم من التقدم الكبير المحرز في تحرير النقل الجوي أثناء العقد الأخير، مازال هناك الكثير من التفاوت في درجة التحرير بين الدول فيما يتعلق بتبادل حقوق الحركة. ولا يبدو أن الأوضاع الراهنة أصبحت ناضجة في هذه المرحلة لمحاولة إبرام اتفاق دولي لتبادل حقوق الحركة، ومع ذلك قد يكون من المستصوب للايكوا أن تواصل اعداد الارشادات اللازمة التي من شأنها تسهيل التحرير ورفع مستوى التنسيق. وفي هذا الصدد، اقترحت الأمانة العامة مهمة يمكن القيام بها هي اضافة طابع رسمي على حريات النقل الجوي (ولا سيما الحريات من السادسة الى التاسعة). وهناك مهمة أخرى هي تحديد أو وصف عبارات "الحق الكامل لدخول الأسواق" و"اتفاق الأجواء المفتوحة" لكي يكون المعنى موحدًا بالنسبة لجميع الأطراف.

المنافسة

٢٧- وأحاط فريق الخبراء علماً بالتطورات على المستويات الثنائية والإقليمية والمتعددة الأطراف، وخاصة المعلومات عن تبادل حقوق الحركة في الاتفاقات الثنائية "للأجواء المفتوحة" وفي الاتفاقات الإقليمية لتحرير النقل الجوي. وأشير إلى أن حق دخول الأسواق هو من المجالات الرئيسية في عملية التحرير. ومن الضروري للايكوا أن تلعب دوراً قيادياً في وضع خارطة واضحة ومتوازنة وقابلة للاستمرار ليستخدماها أعضاء المنظمة لتحرير النقل الجوي الدولي حسب اختياراتهم والسرعة التي يفضلونها. وقد تكون الاتفاقات الإقليمية سبيلاً أسهل وأسرع نحو التحرير من العملية الثنائية إذ أن الأمر سيقضي تغيير الكثير من الاتفاقات الثنائية في هذه الحالة.

٢٨- وفيما يتعلق بالأعمال الممكنة، ركزت المناقشات على أفضل طريقة يمكن للايكوا من خلالها أن تساعد الدول في عملية التحرير. وبينما وجد بعض الأعضاء أنه من الأفضل للايكوا أن تعد المواد الإرشادية كما هو مقترح في هذه الوثيقة، شعر آخرون أنه قد يكون من الصعب تعريف "الحق الكامل لدخول الأسواق" و"اتفاق الأجواء المفتوحة" بسبب الصعوبات الكامنة في معالجة المسائل الجدلية مثل حق النقل الداخلي بواسطة شركات أجنبية، والاستثمار الأجنبي وحق التأسيس. واتفق فريق الخبراء على أن للجوانب النظرية والإرشادات العملية نفس الأهمية. والأمور التي قد تهم الدول الآن أكثر من غيرها: (أ) معلومات عن التجارب العملية للدول في مجال التحرير، (ب) اجراء تحليل شامل لعواقب مختلف المناهج، بما في ذلك دراسات عن حالات محددة من تجارب الدول بشأن مسائل مثل: العوامل التي دفعتها الى إبرام اتفاقات للتحرير (على المستويات الثنائية أو الإقليمية أو متعددة الأطراف)، والفوائد المتوقعة وتلك التي تحققت، والعيوب أو الصعوبات التي واجهتها الخ...، لكي يفهم موضوع التحرير بطريقة أفضل ولتعميم التجارب والاستفادة من الدروس المستخلصة.

٢٩- واقترح أيضاً أنه عند اعداد المواد الإرشادية للدول، ينبغي بحث جميع جوانب التحرير مثل الشحن الجوي والعمليات غير المنتظمة أو العارضة (شارتر) وكلاهما من المواضيع التي تبحثها منظمة التجارة العالمية في سياق استعراضها للاتفاق العام لتجارة الخدمات (جاتس).

الاستنتاجات

٣٠- على أساس الوثائق المقدمة ومناقشتها، توصل فريق الخبراء الى الاستنتاجات التالية:

(أ) منذ وقت انعقاد المؤتمر العالمي ١٩٩٤ للنقل الجوي، أحرز تقدم كبير في تحرير دخول الأسواق، ولا سيما على المستويات الإقليمية وشبه الإقليمية. والأهم من ذلك، أصبحت الدول بصفة عامة

توصية

التوصية ATRP/10-1

-٣١

يوصي فريق الخبراء بما يلي:

(أ) ينبغي أن تستمر الايكاو في رصد تطورات تحرير النقل الجوي الدولي عن كثب وأن تعمم المعلومات ذات الصلة بالموضوع (بما في ذلك تجربة التحرير) على دولها الأعضاء. وينبغي أن تستمر الايكاو أيضا في اعداد الارشادات اللازمة لتسهيل التحرير وتحسين التنسيق، مثلا، عن طريق وضع "الاتفاق النموذجي للخدمات الجوية" (تاسا).

(ب) ينبغي أن تعد الايكاو حصرا للتجربة العملية للدول في تحرير النقل الجوي الدولي. وفي هذا الصدد، ينبغي تشجيع الدول التي سعت الى تحرير اتفاقات النقل الجوي على تزويد الايكاو بالمعلومات ذات الصلة عن تجاربها (أي أسس ابرام مثل تلك الاتفاقات والفوائد المحصلة، أو العوائق أو الصعوبات التي واجهتها، الخ..). وبصفة خاصة، ينبغي لأعضاء فريق الخبراء ذوي الخبرة في مجال التحرير أن يقدموا المعلومات ذات الصلة بالموضوع الى أمين فريق الخبراء في أقرب وقت ممكن، على ألا يتجاوز ذلك شهر يوليو ٢٠٠٢.

(ج) ينبغي للأمانة العامة، وهي تواصل تحضيرها لوثائق المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي أن تراعي الآراء المعرب عنها والاقتراحات المقدمة أثناء الاجتماع بشأن التحاليل المقدمة ودراسات الحالات المتعلقة بالتحرير.

الجزء (ب) - تخصيص الخانات في المطارات التي تعاني من الضغط على الطاقة الاستيعابية

مقدمة

٣٢- نظر فريق الخبراء في موضوع تخصيص الخانات في المطارات التي تعاني من الضغط على طاقتها الاستيعابية على أساس ورقة العمل WP/7 وورقة المعلومات IP/1. وأوضحت وثيقتنا الأمانة العامة الزيادة المستمرة خلال السنوات الثلاث الماضية للمطارات مكتملة التنسيق وللمنقلين المستقلين للخانات في اطار مؤتمرات الاياتا لتنسيق الجداول الزمنية. وتشير البيانات المتاحة عن حركة الركاب أن زيادة الازدحام في المطارات له تأثير أكبر على الخدمات الجوية الدولية مقارنة بالخدمات المحلية. وقدمت معلومات عن التغييرات في التنظيمات الوطنية، والتغييرات المقترحة في التنظيمات الإقليمية بشأن موضوع تخصيص الخانات.

٣٣- وفي ورقة العمل WP/7 أشير الى أن مؤتمر اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية قد خلص الى أنه لا ينبغي للايكاو أن تتدخل في وضع الأولويات لتخصيص الخانات بل ينبغي لها أن تركز على تحسين الاجراءات المتبعة بحيث تراعى التزامات الدول بمقتضى المادة ١٥ من اتفاقية شيكاغو وما يتصل بها من اتفاقات ثنائية للخدمات الجوية. وبما أن عملية تنسيق الجداول الزمنية الخاصة بالايكاو لا تميز بين ما اذا كانت خانة المطار تستخدم للخدمات الدولية أو المحلية وأنها محايدة فيما يتعلق بحقوق الحركة الممنوحة بمقتضى الاتفاقات الثنائية، قدم اقتراح بانشاء مجموعة استشارية تقوم بمعالجة الحالات التي تتعرض فيها حقوق الحركة للمنع أو للاعاقة. ويمكن لمثل هذه المجموعة، وهي

مجموعة مستقلة ولكنها لا تحل محل عملية تنسيق الجداول الزمنية الخاصة بالاياتا، أن توفر سبيلا للحكومات المضيفة بأن تأخذ في حسابها حقوق الحركة عندما تتوفر طاقة استيعابية اضافية في أحد المطارات التي تعاني من الضغط على طاقتها.

المناقشة

٣٤- أثناء المناقشة تم الاعراب عن بعض الشواغل بأن تكون هذه المجموعة الاستشارية المقترحة تكررًا للجان الاياتا لتنسيق المطارات. فضلا عن ذلك، اذا ما ركزت المجموعة على الحالات التي تتعرض فيها حقوق الحركة للخدمات الدولية للاعاقه أو للمنع قد يدفع ذلك شركات الطيران التي تخفق في تأمين خانات لها من خلال عملية تنسيق الجداول الزمنية الخاصة بالاياتا الى أن تسعى لاحقا الى الحصول عليها من خلال قنوات الاتصال بين الحكومات على أساس اتفاقات الخدمات الجوية الثنائية ذات الصلة.

٣٥- وأشير الى أن نظام الاياتا أثبت أنه نظام فعال لكثير من السنوات. ويمكن لشركات الطيران التي تسعى الى بدء تشغيل خدمات جوية دولية في مطارات تعاني من الضغط على طاقتها الاستيعابية أن تشارك في مؤتمرات الاياتا لتنسيق الجداول الزمنية حيث تستطيع أن تؤمن خانات لها من مجموعة الخانات المخصصة لشركات الطيران الواردة حديثًا. وتتكون هذه المجموعة من ٥٠ في المائة من الخانات التي تتوفر نتيجة للزيادات في الطاقة الاستيعابية وتطبيق قاعدة "استخدام الخانة والا التعرض لفقدانها".

٣٦- واتفق فريق الخبراء على أنه من المهم أن يتمتع منسوقو الخانات في المطارات بالاستقلالية نظرا لمسؤوليتهم عن تخصيص الخانات في المطارات التي تعاني من الضغط على طاقتها، وذلك بطريقة تتسم بالشفافية وعدم التمييز.

٣٧- وفيما يتعلق بالآليات المحتملة لفض الخلافات، أشير الى أن نظام الاياتا يسوي معظم الخلافات المتعلقة بتخصيص الخانات من خلال الوسطاء على عدة مستويات، ونادرا ما كان هناك اضطرار لاحالة مثل هذا الخلافات الى الحكومة المضيفة أو السلطة التنظيمية الاقليمية المعنية. وبالرغم من أن اتفاقات الخدمات الجوية الثنائية هي الآلية الملائمة للمشاورة بين الحكومات اذا تعذر استغلال الحقوق الممنوحة بمقتضى تلك الاتفاقات، لن يكون التحكيم في خلاف على تخصيص الخانات له أثر عملي فعلي إذ أنه لن يؤدي الى توليد الطاقة الاستيعابية اللازمة لحل الخلاف.

الاستنتاجات

٣٨- على أساس الوثائق المقدمة والمناقشة التي دارت بشأنها، توصل فريق الخبراء الى الاستنتاجات التالية:

(أ) ينبغي أن تتسم كل عمليات تخصيص الخانات بالعدالة وعدم التمييز والشفافية وينبغي أن تأخذ بعين الاعتبار مصالح جميع المعنيين بالأمر وفقا للهياكل التنظيمية السارية وآلية الاياتا المتبعة. وبمقتضى نظام الاياتا لتنسيق الجداول الزمنية، تشارك شركات الطيران الموجودة والواردة على حد سواء في مؤتمرات تنسيق الجداول الزمنية، وتقسّم الخانات التي تتوفر على هاتين الفئتين من شركات الطيران. وهناك أيضا اجراءات محددة في عملية التنسيق الخاصة بالاياتا لمعالجة الحالات التي تعجز فيها شركات الطيران بشكل مزمّن عن استخدام الخانة (أو الخانات) الزمنية المخصصة لها.

(ب) من المهم أن يكون منسقا الخانات مستقلين.

(ج) نظرا لأن نظام الاياتا لا يأخذ في الحسبان الالتزامات المقطوعة بموجب اتفاقات النقل الجوي، يمكن استخدام اتفاقات الخدمات الجوية ذات الصلة لمعالجة مشاكل الناقلين الجويين الذين يعجزون عن ممارسة حقوق الحركة التي يستحقونها بسبب عدم تخصيص خانات لهم في المطارات التي تعاني من الضغط على طاقتها الاستيعابية.

(د) فيما يتعلق بفض الخلافات، عادة ما يتم حل الخلافات المتعلقة بتخصيص الخانات من خلال اجراءات الوساطة المتبعة في الاياتا على أي من المستويات التي يتم فيها تسيير العمليات، ولم تحال الخلافات الا نادرا الى الحكومة المضيفة أو في حالة بعض المطارات الأوروبية الى المفوضية الأوروبية.

الجزء (ج) - تأجير الطائرات في مجال النقل الجوي الدولي

مقدمة

٣٩- نظر فريق الخبراء في هذا البند على أساس ورقة العمل WP/8 وورقة المعلومات IP/2. وأوضحت وثيقتنا الأمانة العامة الزيادة المنتشرة والكبيرة في استخدام الطائرات المؤجرة في الخدمات الجوية الدولية خلال السنوات الماضية. وحدثت زيادة أيضا في عدد الاتفاقات التي تنفذ فيها المادة ٨٣ مكررا من اتفاقية شيكاغو فيما يتعلق بنقل بعض المسؤوليات من دولة التسجيل الى دولة المستثمر بالنسبة للطائرات المؤجرة، وفي عدد من الأحكام المتعلقة بالتأجير في اتفاقات الخدمات الجوية الثنائية والاقليمية. وفي ضوء الدراسة التي أجرتها الأمانة العامة عن موضوع التأجير، والواردة في كتاب المنظمة EC 2/82, LE 4/55-99/54 المؤرخ ١٤/٥/١٩٩٩، والتطورات الأخيرة والبنود الثنائية في بعض اتفاقات الخدمات الجوية، اقترح اضافة مادة جديدة عن التأجير تتكون من جزئين في "الاتفاق النموذجي للخدمات الجوية". ويغطي الجزء الأول الجوانب المتعلقة بالسلامة في استخدام الطائرات المؤجرة ويوفر الثاني خيارين يمكن استخدامهما لمعالجة الجوانب الاقتصادية للتأجير. والنص المحدد لهذه المادة المقترحة هو كالتالي:

" المادة س: استئجار الطائرات

١- يتفق الطرفان على أنه، قبل استعمال شركة طيران معينة تابعة لأي منهما لطائرة مستأجرة لتأدية الخدمات بمقتضى هذا الاتفاق، أنه يجب تحديد المسؤولية عن استمرارية صلاحية الطائرات للطيران وكفاية قواعد التشغيل والصيانة لأي من تلك الطائرات المستأجرة المحددة في اتفاق التأجير بصورة مرضية لسلطات الطيران في أي من الطرفين، مع مراعاة قواعد وتوصيات الايكاو ذات الصلة فضلا عن القوانين والأنظمة [والتوصيات] الوطنية [والاقليمية] المرعية. ويجوز للطرفين عقد اتفاق بشأن نقل المسؤوليات ذات الصلة في اطار المادة ٨٣ مكررا من اتفاقية شيكاغو بما يتمشى مع ارشادات الايكاو ذات الصلة في حال اعتبار مثل ذلك الاتفاق فعالا ومناسبا من قبل الطرفين. كما يوافق الطرفان على الاقرار بنقل المسؤولية بموجب اتفاق تعقده الدول غير الأطراف في هذا الاتفاق على أساس المادة ٨٣ مكررا.

الخيار ١

- ٢- مع مراعاة الفقرة ١ أعلاه، يمكن لشركات الطيران المعنية لأي من الطرفين، استعمال ما يلي:
- (أ) الطائرات المستأجرة من هيئات غير شركات الطيران لتقديم الخدمات في اطار هذا الاتفاق.
- (ب) الطائرات المستأجرة من شركات طيران أخرى، شريطة أن يتمتع كافة المشاركين في مثل تلك الترتيبات بالسلطة المناسبة وأن يفوا بالمقتضيات المطبقة على تلك الترتيبات.

أو

- ٢- مع مراعاة الفقرة ١ أعلاه، يمكن لشركات الطيران المعنية لأي من الطرفين استعمال الطائرات المستأجرة لتقديم الخدمات في اطار هذا الاتفاق، وذلك شريطة ما يلي:
- (أ) أن لا يؤدي ذلك الى قيام شركة طيران مؤجرة بممارسة حقوق نقل لا تتمتع بها أصلا.
- (ب) أن لا تعتمد المنفعة المالية التي تحصل عليها شركة الطيران المؤجرة على ربح أو خسارة من تشغيل الشركة المعنية المعنية.

الخيار ٢

- ٣- يمكن لشركات الطيران المعنية التابعة لأي من الطرفين استئجار طائرة من شركة طيران تابعة لدولة ليست طرفا في هذا الاتفاق، وذلك شريطة ما يلي:
- (أ) أن تمنح تلك الدولة شركات طيران الطرفين معاملة مشابهة بالنسبة للرحلات التي تطير الى ذلك البلد الثالث ومنه وعبره.
- (ب) أن يمثل ترتيب الاستئجار للفقرتين ١ و ٢ من هذه المادة.

المناقشة

٤٠- أثناء مناقشة هذا الموضوع، أشير الى أن الجوانب المتعلقة بالسلامة في المادة المقترحة بشأن التأجير تحتاج الى الكثير من الأعمال. وساد شعور بأن النطاق غير واضح، وبالنظر الى الاجراءات التي تطبقها سلطات الطيران في معالجتها لجوانب السلامة في تأجير الطائرات في الخدمات الجوية الدولية، قد لا تكون هناك حاجة الى تسجيل عقود التأجير لديها. وبالإضافة الى ذلك، بدا أن وضع حكم خاص بالسلامة في عقود التأجير أمر غير ضروري نظرا لوجود أحكام عامة عن السلامة في الاتفاقات الثنائية والأحكام المنصوص عليها في اتفاقية شيكاغو والقواعد القياسية والتوصيات السارية الصادرة عن الايكاو بالإضافة الى التوسع في استخدام الاتفاقات التي تطبق فيها المادة ٨٣ مكررا.

٤١- وفيما يتعلق بالجوانب الاقتصادية لاستخدام الطائرات المؤجرة، اعتبر أن الفقرة ١٢ (أ) من الخيار ١ في المادة المقترحة التي تسمح باستخدام الطائرات المؤجرة من هيئات غير شركات الطيران تمديدا غير ضروري لهذه القاعدة لجعلها تتسحب الى مجال لا يخضع لتنظيمات الدولة في الوقت الحالي. واعتبر أيضا أن الفقرة الفرعية ٢(ب) من البديل الثاني في الخيار ١ فقرة غير ضرورية. وأخيرا، ساد شعور بأنه حتى وان كان مبدأ المعاملة بالمثل يمثل مفهوما مفيدا وينبغي أخذه بعين الاعتبار في اتفاقات الخدمات الجوية، الا أنه لا يرجح أن يحقق الخيار ٢ هذا الهدف بسبب صعوبة الحصول على البيانات اللازمة لتطبيقه على الحالات التي توجد فيها شركات طيران من دولة ثالثة.

الاستنتاجات

٤٢- على أساس الوثائق المقدمة والمناقشة التي دارت بشأنها، توصل فريق الخبراء الى الاستنتاجات التالية:

(أ) ان جوانب السلامة للمادة المقترحة بشأن تأجير الطائرات من أجل نموذج اتفاق الخدمات الجوية تحتاج الى مزيد من العمل، مع الاقرار بأنه كان يمكن في بعض الحالات معالجة الشواغل الخاصة بالسلامة في الطائرات المؤجرة باستخدام الارشادات والاجراءات القائمة الصادرة عن الايكاو.

(ب) فيما يتعلق بالجوانب الاقتصادية لاستخدام الطائرات المؤجرة في النقل الجوي الدولي، قد يستند الخياران المقترحان الى المبادئ التالية:

الخيار ١

يمكن لشركات الطيران المعينة لأي من الأطراف استعمال الطائرات المؤجرة من شركات طيران أخرى، شريطة أن يتمتع كافة المشاركين في مثل تلك الترتيبات بالسلطة المناسبة وأن يفوا بالمقتضيات المطبقة على تلك الترتيبات.

الخيار ٢

يمكن لشركات الطيران المعينة التابعة لأي من الأطراف استعمال الطائرات المؤجرة لتقديم الخدمات في اطار هذا الاتفاق شريطة أن لا يؤدي ذلك الى قيام شركة طيران مؤجرة بممارسة حقوق نقل لا تتمتع بها أصلا.

الجزء (د) - تحرير خدمات الشحن الجوي

مقدمة

٤٣- كانت الوثيقتان الأساسيتان للنظر في هذا الموضوع هما ورقة العمل WP/9 و IP/3 اللتان قدمتهما الأمانة العامة. وتضمنت الوثيقة WP/9 معلومات عن خلفية موضوع تحرير نقل الشحن الجوي، بما في ذلك التطورات التنظيمية على المستويين الثنائي والمتعدد الأطراف. وتضمنت الوثيقة تحديدا للملامح البارزة لقطاع الشحن الجوي ومختلف أنواع شركات الطيران العاملة في هذا المجال بالاضافة الى بعض الجوانب التنظيمية والمشاكل المحددة الخاصة بعمليات الشحن الجوي.

٤٤- عند بحث الترتيبات التنظيمية المحتملة لتحرير الشحن الجوي الدولي، اقترحت الأمانة العامة أن يتركز التحرير في هذه المرحلة على خدمات الشحن الخالصة، وخاصة وأن أكثر من خمسين في المائة من اجمالي حركة الشحن الجوي الدولي تتم على مثل هذه العمليات، فضلا عن التركيز على خفض القيود التنظيمية في التنظيمات الثنائية الحالية. وعلى هذا الأساس، اقترحت التدابير التالية بوصفها تدابير يمكن استخدامها لتحرير خدمات الشحن الخالصة:

(أ) فيما يختص بحقوق الحركة، يمكن ايلاء الاعتبار لمنح حقوق تتجاوز الحريتين الثالثة والرابعة لأن منح مثل هذه الحقوق (مثل الحريات الخامسة الى السابعة) سوف يضيف مرونة الى تخطيط خدمات الشحن الجوي ولا سيما في ضوء كون تدفقات حركة الشحن تسيير غالبا في اتجاه واحد.

(ب) وفي مجالات الطرق الجوية والمرونة التشغيلية، يمكن ايلاء الاعتبار لأحكام أكثر تحررا تسمح ضمن جملة أمور أخرى بما يلي: (١) تشغيل رحلات في اتجاه واحد أو في الاتجاهين، أو خليط من عدد مختلف من الرحلات في اطار عملية واحدة للطائرة أو حذف نقاط توقف عند أي نقطة (أو نقاط، ٢) عدم فرض قيود على التوافر ونوع الطائرات المستخدمة في أداء الخدمات وسعتها، (٣) ابرام اتفاقات تجارية مع ناقلين آخرين مثل الأماكن المحجوزة والمشاركة في استخدام الرموز وترتيبات النقل المشترك، (٤) الجمع على نفس الطائرات بين الحركة الناشئة من أقاليم الأطراف المعنية بالاضافة الى تلك الناشئة من أقاليم أطراف ثالثة.

(ج) فيما يتعلق باشتراطات الملكية والسيطرة، يمكن تطبيق الترتيب التنظيمي المتحرر الذي نوقش في الفقرة ٢٠ على كل ناقلي الشحن الجوي الخالص.

(د) فيما يختص بتأجير الطائرات، تعد القدرة على استخدام الطائرات المؤجرة ذات أهمية كبيرة لعمليات الشحن الجوي ذلك أنه يمكن من خلالها العمل بمزيد من المرونة في صناعة الشحن الجوي عن طريق تسهيل اعداد عمليات الشحن برأسمال محدود. وبناء على ذلك ينبغي السماح بالتأجير بشكل عام شريطة الامتثال لاشتراطات السلامة الجوية ذات الصلة.

(هـ) يمكن التفكير في استخدام بعض الترتيبات الأخرى الأكثر تحررا بالنسبة لبعض الجوانب المحددة في عمليات الشحن الخالص، بما في ذلك حريات التسعير أو استخدام وسائل النقل المختلفة أو المناولة الأرضية أو التخزين أو التخليص الجمركي أو التسهيلات.

٤٥- وفيما يتعلق بالسبل المحتملة لتطبيق مثل هذه الترتيبات، قيل أن النهج الأفضل من الناحية العملية هو وضع كل الأحكام الخاصة بالشحن في ملحق يرفق باتفاقات الخدمات الجوية الثنائية. ومن البدائل الأخرى وضع أحكام أو فقرات منفردة لاستخدامها بصورة اختيارية من قبل الدول. وهناك بديل ثالث وهو ابرام اتفاق شامل ومتعدد الأطراف للشحن الجوي.

٤٦- وتضمنت ورقة المعلومات IP/3 مواد أعدتها منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية بشأن تحرير الشحن الجوي، بما في ذلك بروتوكول ثنائي نموذجي واتفاق متعدد الأطراف نموذجي.

المنافسة

٤٧- أحاط فريق الخبراء علما بأن الشحن الجوي هو من العناصر الهامة في النقل الجوي ويلعب دورا مهما في التجارة الدولية والاقتصاد العالمي فضلا عن التنمية الوطنية للعديد من البلدان. وقد حررت الدول خدمات الشحن الجوي على المستويات الفردية والثنائية والإقليمية. وبالنظر الى الطبيعة المتميزة للشحن الجوي، من المفيد أن تضع الايكاو بعض الارشادات عن الجوانب التنظيمية على أساس تحرير خدمات الشحن الجوي بصورة مستقلة عن تلك

الموجودة بالنسبة لخدمات الركاب، لتسهل بذلك الإصلاح التنظيمي ولمواكبة النمو والاحتياجات الخاصة لهذا القطاع وللمنتفعين منه.

٤٨- وفيما يتعلق بنطاق الترتيبات التي يتم تحريرها، كان هناك اتفاق عام بأنه ينبغي أن تقتصر في المرحلة الحالية على خدمات الشحن الخالص أساسا للأسباب التالية: أ) هي أكثر الخدمات تأثرا بالتنظيمات الثنائية الحالية والتي صممت في الأصل لخدمات الركاب، وب) اشتمال مثل هذه الترتيبات على مقدمي الخدمات "من غير شركات الطيران" قد يؤدي الى زيادة الاشراف الحكومي على عدد كبير من الخدمات والهيئات التي لم تخضع حتى الآن للتنظيمات الحكومية، الأمر الذي قد لا يكون محبذا لتحقيق أهداف التحرير المتوخاة. وأعرب عن رأي مفاده أنه لا ينبغي لمثل هذه الترتيبات أن تؤدي الى مزايا غير مستحقة لمشغلي عمليات الشحن الخالص بل ينبغي تطويرها بطريقة منسقة مع الخدمات المشتركة.

٤٩- وفيما يتعلق بترتيبات "تسيير الأعمال"، اتفق فريق الخبراء على أنه ينبغي أن تتمتع جميع شركات الطيران التي تشغل عمليات الشحن بحق الحصول بدون تمييز على كل الخدمات المشتركة مثل التخليص الجمركي والخدمات الأرضية في حالة تحرير مثل هذه الخدمات. وتم التنبيه أيضا الى الحاجة الى توخي الحذر عند تحرير ترتيبات التخزين في مناطق المطارات.

الاستنتاجات

٥٠- على أساس الوثائق المقدمة والمناقشة التي دارت بشأنها، توصل فريق الخبراء الى الاستنتاجات التالية:

أ) ينبغي في هذه المرحلة أن يركز تحرير خدمات الشحن الجوي الدولي على التدابير الممكنة لتحرير خدمات الشحن الجوي الخالص بصورة منفصلة عن خدمات الركاب. وعند تحرير تجهيزات الشحن الجوي، ينبغي اتاحتها لجميع مشغلي الشحن الجوي. وينبغي أن يكون الهدف الرئيسي وضع ترتيبات للخدمات الجوية الدولية المنتظمة نظرا لأنها الأكثر تأثرا بالأنظمة الثنائية الحالية التي صممت أساسا لخدمات الركاب.

ب) ينبغي النظر في وضع ترتيبات تنظيمية تسمح بالمزيد من المرونة في استخدام الطرق الجوية والمسائل التشغيلية، وزيادة حقوق الحركة، ولا سيما "ما يتجاوز الحقوق"، وتخفيف اشتراطات الملكية الوطنية، واستخدام الطائرات المؤجرة، بالإضافة الى ترتيبات "تسيير الأعمال" الأخرى. وتشكل الاجراءات المبينة في الفقرة ٤٤ أساسا مفيدا لمواصلة الأعمال.

ج) أفضل نهج من الناحية العملية لتطبيق ترتيبات التحرير المذكورة أعلاه هو ادراج الأحكام الخاصة بالشحن في ملحقات باتفاقات الخدمات الجوية الراهنة. وهناك بديل آخر وهو اعداد أحكام أو فقرات منفردة لاستخدامها بصورة اختيارية من قبل الدول.

٥١- وأخيرا وفيما يتعلق بمواصلة العمل في المستقبل، أحاط فريق الخبراء علما بنية الأمانة أن تضع، في سياق الاتفاق النموذجي للخدمات الجوية، بعض المواد المفصلة بناء على الفقرات ذات الصلة في الاتفاقات الثنائية الحالية في مجال التحرير ومسودات الاتفاقات النموذجية التي أعدتها الأمانة العامة لمنظمة التعاون الاقتصادي والتنمية مع مراعاة الآراء والاقتراحات المقدمة من فريق الخبراء.

البند ٢ ج): المنافسة الشريفة والضمانات
د): قوانين وسياسات المنافسة

٥٢- بالنظر الى الترابط بين البندين، نظر فريق الخبراء فيهما معا على أساس ثلاثة مواضيع: أ) الضمانات والمنافسة، وب) قدرة شركات الطيران على الاستمرار وضمانات الخدمة، وج) التدابير التفضيلية.

الجزء (أ) - المنافسة والضمانات

مقدمة

٥٣- نظر فريق الخبراء في مواضيع قوانين المنافسة وآلية الضمانات على أساس ورقة العمل WP/10 المقدمة من الأمانة العامة. وتناولت هذه الوثيقة العلاقة المتنامية والمترابطة بين تحرير النقل الجوي وتطبيق قوانين المنافسة، ولا سيما في الحالات التي وافقت فيها الدول على اعتماد نظام منفتح للمنافسة. وفي الحالات التي يتم الانتقال فيها الى تحرير النقل الجوي الدولي حيث توافق الدول المعنية على الانتقال الى نظام أقل تقييدا لدخول الأسواق في اتفاقاتها الثنائية، استمر الشعور السائد بأن هناك حاجة الى وضع مجموعة متفق عليها من التدابير التي تسمح بالمشاركة ووصفا عاما لما هي المنافسة الشريفة وما هي المنافسة غير الشريفة. وتضمنت الوثيقة وصفا لبعض الحالات التي قد يلزم فيها وضع بعض الترتيبات المؤسسية الاضافية لضمان المنافسة الشريفة في النقل الجوي الدولي، كما تضمنت مسودتين لحكمين يمكن النظر في ادراجهما في "الاتفاق النموذجي للخدمات الجوية"، حيث يتعلق الأول بإنشاء آلية للضمانات والآخر بتطبيق قوانين المنافسة.

المنافسة

٥٤- فيما يتعلق بمدى الحاجة الى وجود ضمانات، أعرب عن رأي مفاده أنه في عملية التحرير التدريجي للنقل الجوي الدولي حيث توافق الدول المعنية على الانتقال تدريجيا الى نظام أقل تقييدا لدخول الأسواق في اتفاقاتها الثنائية من خلال تخفيف الرقابة على الطاقة الاستيعابية في الخدمات خطوة تلو الخطوة، يمكن أن تكون العملية التدريجية في حد ذاتها ضمانا للمنافسة الشريفة أي أن النهج التدريجي والمضطرد والمنظم والمتطور للتحرير في حد ذاته يضمن امكانية المشاركة والتكيف والمنافسة الشريفة.

٥٥- وأطاف فريق الخبراء علما بأنه فيما يتعلق بالأحكام الواردة في مسودة المادة الخاصة بالضمانات، قد تكون هناك بعض الصعوبات العملية للوصول الى اتفاق بين جميع الدول المعنية بشأن قائمة شاملة ووصف تفصيلي للإجراءات المحددة التي تشكل في جميع الأحوال منافسة شريفة أو منافسة غير شريفة. فقد لا تمثل في بعض الحالات على سبيل المثال بعض الممارسات المدرجة في مسودة المادة الخاصة بالضمانات منافسة غير شريفة الا عند تطبيقها مع بعض الممارسات الأخرى المدرجة في القائمة. غير أنه يمكن استخدام مثل هذا الحكم في بعض الحالات المحددة حيث لا توجد في الدول المعنية قوانين للمنافسة أو عندما يمكن تطوير القوانين الأصلية بحكم خاص بالضمانات. وبالتالي هناك حاجة الى المزيد من الأعمال لتوضيح مضمون مسودة المادة الخاصة بالضمانات، بالإضافة الى علاقتها المتبادلة مع مسودة المادة الخاصة بقوانين المنافسة لتفادي أي تعارض ممكن بين الاثنتين.

٥٦- ومع استمرار التحرير وزيادة عدد الدول التي تطبق قوانين المنافسة، قد يكون من المجدي توسيع نطاق تطبيق قوانين المنافسة العامة لتشمل قطاع النقل الجوي، شأنه في ذلك شأن أي قطاع آخر لضمان العدل والمساواة في

المنافسة. ولآليات الضمانات أيضا دور تلعبه في الفترات الانتقالية، ولكن على المدى الطويل لا يمكن للنقل الجوي أن يظل بمعزل عن تطبيق اطار أوسع نطاقا لقوانين وسياسات المنافسة العامة.

٥٧- وثبتت فعالية تطبيق قوانين المنافسة العامة في بعض الحالات التي انطوت على حالات مثل اندماج الشركات والممارسات التقييدية وسوء استغلال الوضع المسيطر في السوق. وفي هذا السياق، كانت اتفاقات التعاون المبرمة بين الدول مفيدة وساعدت في رفع فعالية انفاذ القواعد وضمان العدالة والمنافسة الشريفة في السوق. غير أن هناك حاجة الى المزيد من الأعمال بصدده المادة الخاصة بقوانين المنافسة لضمان ألا تتجاوز الاتفاقات التعاونية القائمة حاليا بين تلك السلطات التعاون القائم بين سلطات المنافسة كما هو منصوص عليه في هذه المادة. وكان هناك ادراك أيضا لكون التعاون في مجال الانفاذ لا يحل في حد ذاته بعض الاختلافات الاجرائية والكبيرة بين سلطات المنافسة، وأنه ينبغي معالجة هذه الاختلافات في المحافل الملائمة للحفاظ على تكامل قواعد المنافسة على المستوى العام.

٥٨- وأصاط فريق الخبراء علما بأن النظام المتعدد الأطراف الخاص بالاياتا للمشاركة في الخدمات الجوية يظل له أهمية كبرى في مجال النقل الجوي العالمي وأن استمرار تمتعه بالحصانة مهم لآلياته الأساسية. ومع زيادة عدد سلطات المنافسة في أنحاء العالم والحاجة الى تلبية احتياجات مختلف النظم القانونية، شرعت الاياتا في تنفيذ برنامج على عشر سنوات للحد من الأنشطة التي تطلب فيها الحصانة من قوانين المنافسة.

الاستنتاجات

٥٩- على أساس الوثائق المقدمة والمناقشة التي دارت بشأنها، توصل فريق الخبراء الى الاستنتاجات التالية:

(أ) تفضل الدول أحيانا تحرير النقل الجوي من خلال تدابير مثل الازالة التدريجية للحدود على الطاقة الاستيعابية في الخدمات الموفرة أو التحرير التدريجي للطرق الجوية وحقوق الحركة كسبل تضمن المنافسة الشريفة أكثر من الضمانات التي تطبق بعد وقوع الحدث.

(ب) تظل هناك مشاكل في محاولة تحديد الممارسات التي قد تشكل منافسة غير شريفة، ولا سيما وأن بعض الممارسات المذكورة في مشروع المادة الخاصة بالضمانات لا تصبح ممارسات غير شريفة الا عندما تطبق مع بعض الممارسات الأخرى المدرجة في المادة.

(ج) يظل استخدام الضمانات أمرا ممكنا في الحالات التي لا يكون فيها للدول المعنية قوانين للمنافسة أو التي ما زالت الدول تطور فيها مثل هذه القوانين.

(د) مع زيادة عدد البلدان التي تطبق قوانين المنافسة، هناك امكانية أكبر بكثير لتطبيق قانون المنافسة العام على النقل الجوي. وتبين التجربة أن تطبيق قانون المنافسة العام على اندماج الشركات والممارسات التقييدية وسوء استغلال الوضع المسيطر في السوق في مجال النقل الجوي أمر فعال الى حد كبير.

(هـ) هناك بالتالي حاجة الى المزيد من العمل لتوضيح مضمون مشروع المادة الخاصة بالضمانات، وعلاقتها بمشروع المادة الخاصة بقوانين المنافسة.

- (و) هناك حاجة الى المزيد من الأعمال لتوحيد أحكام مشروع المادة الخاصة بقوانين المنافسة مع الترتيبات والممارسات التعاونية الموجودة من الأصل في الاتفاقات المعقودة بين سلطات المنافسة.
- (ز) يظل نظام الاياتا المتعدد الأطراف للمشاركة في الخدمات الجوية عنصرا مهما في قطاع النقل الجوي العالمي. ومن الأهمية بمكان استمرار الحصانة التي تتمتع بها آلياته الأساسية مع ادخال بعض التعديلات لتلبية شواغل سلطات المنافسة.

الجزء (ب) - قدرة شركات الطيران على الاستمرار وخدمات الخدمة

مقدمة

٦٠- ناقش فريق الخبراء هذا الموضوع على أساس WP/11. وتناولت هذه الوثيقة مسائل استمرارية الناقلين الجويين وضمان الخدمة، وخاصة دور الدولة في دعم قطاع النقل الجوي في المرحلة الانتقالية نحو التحرير الكامل للنقل الجوي الدولي وكوسيلة لضمان استمرارية ناقليها الجويين لتوفير المستوى اللازم من الخدمة. وأشار الى أن شرعية توفير الدعم أو المعونة من الدولة تعتمد على احتمال تسببها في آثار سلبية أو تشويهية على التجارة والمنافسة، وفي حالة اخفاق قوى السوق عن توفير الحلول الملائمة للشواغل المشروعة، تحتاج الدول الى ضمان الشفافية في الاجراءات التي تتخذها لدعم قطاع النقل الجوي الخاص بها وعدم تأثير هذه الاجراءات تأثيرا سلبيا على الناقلين الجويين المنافسين.

المناقشة

٦١- أثناء المناقشة، أشار الى أن المعونة المقدمة من الدولة قد تلعب دورا مفيدا في اعادة هيكلة شركات الطيران المملوكة للدولة وأنه في هذا السياق، تمثل تجربة المفوضية الأوروبية فيما يتعلق بتنظيم الدعم الحكومي حالة مفيدة لدراساتها.

الاستنتاجات

٦٢- على أساس الوثائق المقدمة والمناقشة التي دارت بشأنها، توصل فريق الخبراء الى الاستنتاجات التالية:

- (أ) في حالة توفر بيئة تنافسية محررة، يمكن أن يؤدي الدعم الذي تقدمه الحكومات على شكل مزايا مالية أو مزايا أخرى الى ناقليها الجويين (لا يتمتع بها منافسهم في نفس الأسواق الدولية) الى الاختلال في تجارة الخدمات الجوية الدولية.
- (ب) في حالة الانتقال الى التحرير الكامل للنقل الجوي الدولي، من المرجح أن تواصل الدول تقديم المساعدة والدعم لتكفل كل منها استمرارية صناعة النقل الجوي فيها وتبديد المخاوف المشروعة المتعلقة بتأمين الخدمات.
- (ج) في حالة فشل قوى السوق في تقديم الحلول الملائمة لهذه المخاوف المشروعة، يتعين على الدول التي ترغب في دعم صناعة النقل الجوي فيها أن تراعي الحاجة الى وجود الشفافية واحتمال حدوث أي آثار سلبية كبيرة على الناقلين الجويين المنافسين.

(د) ينبغي للدول أن تقيم الاعتبار لسياسات الايكاء الراهنة عندما تضع التدابير الرامية الى تصحيح أي اختلال تراه في أسواقها الدولية من جراء الدعم الحكومي الذي تتلقاه شركات الطيران الأجنبية من حكوماتها.

(هـ) ينبغي للدول أيضا أن تمتنع عن اتخاذ اجراءات فردية من شأنها أن تؤدي الى اجراءات تأرية من جانب حكومات أخرى قد تؤدي الى التأثير سلبا على عملية التحرير الجارية في النقل الجوي الدولي.

(و) قد يتطلب الأمر مزيدا من العمل لدراسة امكانية انشاء آليات تبدد المخاوف المشروعة للدول، ولا سيما الدول النامية، من حيث تأمين الخدمات في بيئة تنافسية كاملة التحرر.

الجزء (ج) - التدابير التفضيلية

مقدمة

٦٣- قدمت الأمانة العامة ورقة العمل WP/12 التي كانت أساس مناقشة هذا الموضوع. وأشار في هذه الوثيقة الى أنه بهدف ضمان المشاركة الفعالة والمستمرة للبلدان النامية في النقل الجوي الدولي، هناك حاجة الى وجود تدابير تفضيلية بالنسبة للحالات التي يتم الانتقال فيها نحو التحرير وأنه ينبغي أن تشكل جزءا أساسيا من عملية "كيفية التحرير". وفي ضوء قلة الأدلة الموثقة على كيفية تطبيق التدابير التفضيلية التي لا تقوم على مبدأ المعاملة بالمثل والممنوحة للبلدان النامية، وخاصة للتدابير العملية التي يمكن أن تساعد ناقلها الجويين على المنافسة بفعالية أكبر في السوق، طلب من أعضاء فريق الخبراء أن يتحدثوا عن تجاربهم بشأن التطبيق الفعلي لمثل هذه التدابير.

المناقشة

٦٤- أثناء المناقشة، ساد شعور بأن هناك حاجة الى المزيد من الأمثلة بشأن التدابير التفضيلية الممكنة، بل وحاجة أيضا الى المزيد من المعلومات المحددة بشأن التجارب الفعلية في استخدام مثل هذه التدابير في الاتفاقات الثنائية والإقليمية ومتعددة الأطراف فيما بين الدول. وأشار أحد الأعضاء الى أنه بالنظر الى عدم وجود اهتمام كافي بهذا الجانب في الماضي، هناك حاجة الى اعادة التأكيد على استخدام التدابير التفضيلية لتسهيل التحرير. وفي هذا الصدد، اقترحت فكرة مفادها أن ادراج مادة بشأن هذا الموضوع في "الاتفاق النموذجي للخدمات الجوية" وتحديث قائمة التدابير التفضيلية المحتملة (لتشمل على سبيل المثال اجراءات بشأن الأمور التالية: أ) معالجة ما يسمى بالحريرات الجوية السادسة والسابعة والثامنة، وب) ضمان كون الأسعار التي تفرضها شركات الطيران المتنافسة أسعارا معقولة) أمران من شأنهما زيادة مشاركة البلدان النامية في عملية التحرير.

٦٥- وأعرب عن رأي آخر مفاده أنه بينما تكون التدابير التفضيلية مفيدة في بعض الحالات، من الصعب صياغة مادة عن أسلوب عام لتطبيق التدابير التفضيلية ووضعه في "الاتفاق النموذجي للخدمات الجوية". وبدلا من ذلك، يمكن استخدام ملحق يتضمن التدابير المحددة والملائمة التي يمكن استخدامها على غرار "الملحق الانتقالي" الوارد في بعض الاتفاقات الثنائية.

٦٦- بالإشارة الى الأنظمة المقترحة من المفوضية الأوروبية بشأن الحماية من المعونة الموفرة من الدول وممارسات التسعير غير العادلة في خدمات النقل الجوي من البلدان غير الأعضاء في المفوضية الأوروبية، أوضح المراقب من المفوضية أن الهدف من الأنظمة المقترحة هو التصدي للحالات التي تتسبب فيها المعونة كبيرة الحجم في تشويه المنافسة بدرجة كبيرة. ولم يكن الهدف من هذه الأنظمة استخدامها بصورة متكررة بل في ظروف استثنائية فقط. وعلى أي حال، لن تستخدم هذه الأنظمة المقترحة لتفويض الاتفاقات التي أبرمتها الدول الأعضاء في المفوضية الأوروبية ولا التدابير التفضيلية المتفق على تنفيذها في اتفاقات الخدمات الجوية الثنائية المحددة.

الاستنتاجات

٦٧- على أساس الوثائق المقدمة والمناقشة التي دارت بشأنها، توصل فريق الخبراء الى الاستنتاجات التالية:

(أ) بغية ضمان مشاركة البلدان النامية مشاركة فعالة ومستمرة، من الضروري أن تولي الدول اهتماما خاصا في علاقاتها وهي تواصل التحرير التدريجي للنقل الجوي الدولي لمصالح واحتياجات البلدان النامية وأن تمنحها تدابير تفضيلية ملائمة، اذا سمحت الظروف بذلك.

(ب) على الرغم من أن التدابير التفضيلية بطبيعتها يتوقع أن تطبق على أساس مؤقت أثناء الانتقال الى بيئة متحررة في النقل الجوي الدولي، الا أن تطبيقها سوف يساعد على ايجاد المستوى المطلوب من الثقة بين الشركاء المتعددين لمواصلة عمليات التحرير بصورة نشطة. وتمثل التدابير التفضيلية في هذه الحالة جزءا لا يتجزأ من عملية "كيفية التحرير".

(ج) ينبغي لأي عمل اضافي تقوم به الايكاو بشأن التدابير التفضيلية أن يولي الاعتبار لتجربة الدول، المتقدمة منها والنامية، في التطبيق الفعلي لهذه التدابير وفعاليتها في تحسين حالة ضعف القدرة التنافسية للناقلين الجويين من البلدان النامية وتقديم اطار تشغيلي أكثر توازنا.

(د) في ضوء صعوبة صياغة مادة عن التدابير التفضيلية لتدرج في "الاتفاق النموذجي للخدمات الجوية" ولتطبيقها بشكل عام، يمكن استخدام ملحق يتضمن تدابير معينة وملائمة على غرار "الملحق الانتقالي" الوارد في بعض الاتفاقات الثنائية.

٦٨- تم الاتفاق على أن يقدم أعضاء فريق الخبراء الى أمين الفريق معلومات بشأن تجربة دولهم أو الدول الأخرى في أقاليمهم في تطبيق التدابير التفضيلية واقتراحات بشأن تدابير تفضيلية جديدة ومحتملة ان أمكن، وذلك في أقرب وقت ممكن على ألا يتجاوز يوليو ٢٠٠٢.

البند ٢ هـ): مصالح المستهلكين

مقدمة

٦٩- نظر فريق الخبراء في موضوع مصالح المستهلكين من الركاب الجويين على أساس ورقة العمل WP/13. وفي هذه الوثيقة، أبرزت الأمانة العامة التطورات والتأثيرات الأخيرة في تدابير حماية المستهلكين المعتمدة في الولايات المتحدة والمناطق الأخرى. وعند بحث الأعمال التي يمكن القيام بها بالنسبة لموضوع مصالح الركاب الجويين، طلب من فريق الخبراء النظر فيما يلي: (أ) الطريقة التي ينبغي للهيئات التنظيمية أن تحدد بها نطاق نوعية الخدمة ومستوى

هذه الخدمة المقدمة من شركات الطيران، ب) العناصر التي ينبغي معالجتها من خلال الالتزامات الطوعية والمجالات التي يمكن استكمالها بالتدابير التنظيمية أو تلك التي تترك لتخضع للأنشطة التجارية الخاصة بشركات الطيران، ج) ما إذا كانت هناك حاجة إلى جهود متعددة الأطراف من خلال الأيكاو بما في ذلك وضع "قواعد سلوك عالمية" للاستخدام الاختياري من جانب الدول على شركات الطيران ومقدمي الخدمات المتواجدين بها.

المناقشة

٧٠- أثناء المناقشات، أحاط فريق الخبراء علماً بضرورة إجراء تمييز واضح بين الالتزامات الطوعية والتدابير التنظيمية، مع مراعاة وجود حد أدنى من الخدمة التي لا ينبغي لأي ناقل جوي أن ينخفض عنها. وعادة ما تعتمد الدول في البداية على الالتزامات الطوعية من جانب شركات الطيران والمطارات، الأمر الذي اعتبره فريق الخبراء يمثل نهجاً أكثر فعالية واستصواباً من التدابير التنظيمية لمعالجة مصالح الركاب الجويين. غير أنه عندما لا تكفي الالتزامات الطوعية يمكن اللجوء إلى التدابير التنظيمية وخاصة في حالات منع الركاب من الصعود على الطائرة والركاب المعوقين وشروط النقل.

٧١- وفيما يتعلق بالأعمال التي يمكن القيام بها في المستقبل، رأى فريق الخبراء أنه لن يكون من المجدي للايكاو أن تعد قواعد سلوك عالمية في ضوء حجم الأعمال اللازمة لذلك واختلاف المصالح. وأشار أيضاً إلى عدم وجود تضارب بين مختلف الشروط التنظيمية والشروط التعاقدية في دول أو أقاليم مختلفة، نظراً لأن التدابير التنظيمية القائمة تطبق على أساس دولة المنشأ. وشعر فريق الخبراء أنه في الوقت الحالي ليس هناك حاجة لتنسيق النظم الحالية، غير أنه قد يكون من المفيد للدول أن تبحث الأيكاو بالتشاور مع الأيالات كيفية تطبيق شروط النقل والحدود الدنيا المنصوص عليها في العقود، ومدى تأثيرها على النظم والقواعد القياسية المشتركة أو المنسقة في قطاع الطيران مثل النظام المتعدد الأطراف للمشاركة بين الخدمات الجوية.

الاستنتاجات

٧٢- على أساس الوثائق المقدمة والمناقشة التي دارت بشأنها، توصل فريق الخبراء إلى الاستنتاجات التالية:

أ) ليس من المجدي أن تأخذ الأيكاو على نفسها وضع "قواعد سلوك عالمية" لحماية مصالح المستهلكين من خلال محاولة التنسيق بين الأنظمة الراهنة.

ب) ينبغي للايكاو أن تواصل رصد التطورات المستجدة فيما يتعلق بالالتزامات الطوعية إزاء مصالح المستهلكين وفي مجال التنظيم الحكومي لهذه المصالح، وينبغي لها أن تدرس بالتشاور مع الأيالات المعلومات المتوفرة عن محتوى شروط النقل الدولي التي يضعها الناقلون الجويون وعن مدى تطبيقهم لها، وأن تقدم هذه المعلومات إلى الدول.

البند ٢ و): توزيع المنتجات

مقدمة

٧٣- نظراً للترابط الواضح بين موضوعي شبكة الانترنت ونظام الحجز الآلي، نظر فريق الخبراء فيهما معاً على أساس ورقتي العمل WP/14 و WP/15 على التوالي، وهما ورقتا عمل مقدمتان من الأمانة العامة. وأبرزت هاتان

الوثيقتان بعض التغييرات السريعة والجوهرية في توزيع منتجات شركات الطيران وتأثيرها على نظم الحجز الآلي وسلطات الضوء أيضا على قطاع الحجز الآلي نفسه وعلى زيادة استخدام شبكة الانترنت لتسويق النقل الجوي من خلال عدة مواقع على الشبكة. وقدمت وثائق أيضا عن التطورات التنظيمية المتعلقة بنظم الحجز الآلي على المستويين الوطني والاقليمي. وطرحنا عدة أمثلة عن حالات كانت تفنقر فيها قواعد الايكاو الخاصة بنظم الحجز الآلي الى أي أحكام يمكن تطبيقها نتيجة للتغييرات في هذا القطاع أو التغييرات التنظيمية، وطلب بالتالي من أعضاء فريق الخبراء أن يقدموا آراءهم بشأن مدى الحاجة الى استعراض هذه القواعد الخاصة بالايكاو والتوقيت المناسب لذلك فضلا عن المسائل التي يمكن معالجتها أثناء مثل هذا الاستعراض.

المناقشة

٧٤- أحاط فريق الخبراء علما بأن قطاع التسويق لشركات الطيران يخضع لتغييرات سريعة للغاية وجوهرية في آن واحد. وتظل بالتالي أشكال النماذج الجديدة لتوزيع منتجات شركات الطيران غير واضحة. وفي هذا الصدد، هناك مسألة هامة ترتبط بمدى تلبية احتياجات المستهلكين حسب مختلف التصورات. وبينما توفر نظم الحجز الآلي التقليدية مصدرا شاملا للمعلومات المحايدة عن الخدمات الجوية، الا أن ليس هذا هو الحال بالنسبة للحجز من خلال المواقع الموجودة على شبكة الانترنت.

٧٥- أشير الى أنه من الممكن تلبية شرط اشهار الأسعار والجدول الزمني التي تطرحها شركات الطيران بطريقة فعالة من خلال وضعها على شبكة الانترنت.

٧٦- وأشير أيضا الى أن النهج الذي تتبعه المفوضية الأوروبية في قواعدنا الخاصة بنظم الحجز الآلي يقر بأن المنافسة هي المحرك الرئيسي للعمل فضلا عن الجهود الرامية الى تخفيض تكاليف شركات الطيران. وحاول الفريق بالتالي أن يوازن بين المصالح المتضاربة بدون تفويض التغييرات الابتكارية في أساليب تسويق خدمات النقل الجوي على الانترنت.

٧٧- وأعرب أيضا عن رأي مفاده أنه من الأهمية بمكان عند معالجة هذا الموضوع مراعاة أن نظم الحجز الآلي هي احدى الخدمات المدرجة في ملحق خدمات النقل الجوي في الاتفاق العام لتجارة الخدمات (الجاتس).

الاستنتاجات

٧٨- على أساس الوثائق المقدمة والمناقشة التي دارت بشأنها، توصل فريق الخبراء الى الاستنتاجات التالية:

أ) اذا قررت دولة ما، توخيا للشفافية، أنه ينبغي عرض الأسعار والجدول الزمني التي أودعتها شركات الطيران لديها على شبكة الانترنت، قد تكون هناك حاجة لتعديل الاتفاقات الثنائية فيما يرتبط ببيانات شركات الطيران الأجنبية.

ب) كان هناك تحول جذري، فبعد أن كان هناك عدد قليل من الشركات الكبيرة التي تقدم خدمات الحجز الآلي الى وكلاء السفر، أصبحت هناك مجموعة ضخمة من المواقع على شبكة الانترنت لشركات الطيران ومجموعات شركات الطيران، والشركات الأخرى التي تمكن المستهلك من التوصل مباشرة الى الحجز الآلي.

(ج) ان التغيير فائق السرعة في أساليب التسويق للنقل الجوي الدولي يجعل محاولة مراجعة قواعد نظم الحجز الآلي الخاصة بالايكاو حالياً محاولة غير مثمرة على الأرجح. ويمكن أن يشمل مجال تطبيق هذه القواعد من الآن استخدام شبكة الانترنت، ويمكن لكل دولة أن تستخدمها حسب تقديرها وفقاً لظروفها الخاصة.

(د) ينبغي على الايكاو الاستمرار في متابعة التطورات في هذا المجال ونشر المعلومات ذات الصلة، مع مراعاة أن نظم الحجز الآلي هي من الخدمات التي يغطيها ملحق خدمات النقل الجوي في الاتفاق العام لتجارة الخدمات (الجاتس).

البند ٢ ز): تسوية المنازعات

مقدمة

٧٩- نظر فريق الخبراء في موضوع تسوية المنازعات على أساس WP/16 المقدمة من الأمانة العامة. وأوضحت الوثيقة أن التحرير والعولمة والخصخصة في قطاع النقل الجوي قد أدت إلى زيادة التنافس وإلى إيجاد قوى جديدة في السوق يمكن أن ينتج عنها أنواع مختلفة من المنازعات. وبالإضافة إلى ذلك، يقتضي العدد المتزايد من الاتفاقات الثنائية وخاصة اتفاقات "الأجواء المفتوحة" بالإضافة إلى الاتفاقات متعددة الأطراف وضع تدابير جديدة لمعالجة المنازعات الناشئة عن مثل تلك الاتفاقات. وكان التركيز في ورقة العمل WP/16 على الوصول إلى آلية يمكن تكييفها على أساس بيئة العمل بعد تحريرها ولتكون منصفة وشفافة وفعالة في نفس الوقت، ويمكن أن تمديد نطاق تطبيقها لأنواع مختلفة من المنازعات التي تقع على المستويين الثنائي ومتعدد الأطراف.

٨٠- واقتُرحت الأمانة العامة الترتيب التنظيمي التالي بناء على الأعمال التي قامت بها الايكاو فضلاً عن الآليات الجديدة لتسوية المنازعات. وتسمح هذه الآلية بإيجاد مستوى متوسط للوساطة بين مرحلتَي المشاورات والتحكيم حيث يمكن اللجوء إلى وسيط أو لعملية تسوية المنازعة للوصول إلى الحل المناسب. ويمكن وضع مثل هذا الترتيب في مادة خاصة بشأن "تسوية المنازعات" في اتفاقات الخدمات الجوية الثنائية ومتعددة الأطراف مع ادخال بعض التعديلات في حالة مشاركة عدة أطراف.

"المادة سين (x) : تسوية المنازعات"

س- يجوز بناء على طلب أي من الأطراف رفع أي نزاع تعذر تسويته من خلال التشاور إلى وسيط أو إلى فريق خبراء معني بتسوية المنازعات. ويمكن استخدام هذا الوسيط أو الفريق للوساطة، وتحديد جوهر النزاع أو التوصية بانصاف أو حل للنزاع. وتتفق الأطراف مسبقاً على صلاحيات الوسيط أو فريق الخبراء والمبادئ أو المعايير التوجيهية، وشروط الاتصال بالوسيط أو بالفريق بما في ذلك إمكانية توفير انصاف مؤقت ومشاركة طرف ثالث تأثر من جراء النزاع مع مراعاة الهدف والحاجة إلى عملية بسيطة مستجيبة للطلب وسريعة.

س- يعين وسيط أو أعضاء الفريق من قائمة يحتفظ بها الايكاو بأسماء خبراء طيران مناسبين ومؤهلين. ويجب اتمام اختيار الخبير أو الخبراء في غضون فترة خمسة عشر (١٥) يوماً من تسليم طلب تقديم تسوية النزاع إلى وسيط أو فريق خبراء. وإذا ما فشلت الأطراف في الاتفاق على اختيار الخبير أو الخبراء يجوز ساعتهن حالة الاختيار إلى رئيس مجلس الايكاو. وينبغي أن يكون أي خبير يلجأ إليه لتنفيذ هذه الآلية مؤهلاً بما فيه الكفاية لمعالجة الموضوع العام للنزاع.

س- ينبغي اتمام الوساطة في غضون ستين (٦٠) يوما من تعيين الوسيط أو الفريق كما ينبغي تقديم أي قرار يتم الوصول اليه بما في ذلك، أي توصيات في حالة انطباقها، في غضون فترة ستين (٦٠) يوما من تعيين الخبير أو الخبراء. وقد تنفق الأطراف مسبقا على أنه يجوز للوسيط أو لفريق الخبراء منح حل مؤقت لصاحب الشكوى، اذا ما طلب ذلك، وفي هذه الحالة، يتم اتخاذ قرار في البداية.

س- تبذل الأطراف قصارى جهدها لتنفيذ قرار أو حكم الوسيط أو فريق الخبراء، ما لم يتفق مسبقا على الالتزام بهذا القرار أو بهذا الحكم. واذ ما اتفق الأطراف على طلب حكم على الوقائع فقط، فيجب عليها أن تستخدم هذه الوقائع في تسوية النزاع.

س- يتم تقدير تكاليف هذه الآلية من البداية وتقسّم بالتساوي ولكن مع امكانية اعادة التقسيم بموجب القرار النهائي. لا تمس هذه الآلية امكانية مواصلة عمليات التشاور أو اللجوء لاحقا الى التحكيم أو الانهاء بمقتضى المادة - .

المناقشة

٨١- أثناء المناقشات، كان هناك تأييد عام لفكرة الترتيبات التنظيمية المقترحة بصفتها آلية مقبولة لتسوية المنازعات. فهي توفر للدول خيار استخدام حل وسط بين المشاورات والتحكيم ويمكن لها أن تعطي نتائج سريعة. وأعرب عن بعض الشواغل ازاء الحاجة الى توسيع نطاق الترتيب الذي أوصى به فريق الخبراء في اجتماعه التاسع ليشمل المنازعات التي تتجاوز الممارسات غير العادلة بالاضافة الى تلك المتعلقة بتخصيص الخانات في المطارات. ولكن أشير مع ذلك الى أنه قد يكون من الصعب تقييد هذه الآلية على الممارسات غير العادلة حيث أنه بدأ من غير المجدي أو المفيد تحديد ما هي الممارسات غير العادلة أو حتى ادراجها في ترتيبات الخدمات الجوية. وبالرغم من أن مسائل تخصيص الخانات لا تغطي عادة في اتفاقات الخدمات الجوية، كان الشعور مع ذلك هو أنه ينبغي لأي آلية لتسوية المنازعات في النقل الجوي واسعة النطاق في مفهومها وتطبيقها بحيث تشمل كل العلاقات المحتملة التي قد تنشأ في أي نزاع ثنائي أو متعدد الأطراف. وأشير أيضا الى أنه بالرغم من عدم استخدام آلية تسوية المنازعات التي أوصى بها فريق الخبراء في اجتماعه التاسع الا أنه يمكن أن تمثل أداة مفيدة للدول اذا ما حدثت أي نزاعات.

٨٢- وتم الاعراب عن بعض الشواغل أيضا ازاء مشاركة طرف ثالث في هذه الآلية. وأثارت الصيغ المقترحة في المادة المذكورة أعلاه بشأن كون الطرف الثالث "متضررا من النزاع" وأثيرت بعض التساؤلات، واقترح القيام بالمزيد من الأعمال لتحسين هذا النص. وبالإضافة الى ذلك شعر فريق الخبراء أن استخدام عبارة "أفضل الجهود" من جانب الطرف الذي ينفذ قرار عملية الوساطة يتجاوز مجرد الوساطة الطوعية ويلقي بالتزامات ثقيلة على الأطراف. وأشير الى أن عبارة "جعل القرارات أكثر الزاما" تتعارض مع أهداف الوساطة بما أن الغرض من هذه العملية المختصرة هو تفادي أي وضع تشعر فيه الأطراف بأنها ملتزمة بقرار ما.

٨٣- وأخيرا أحاط فريق الخبراء علما بأنه دون المساس بحق الأطراف المعنية، ينبغي أن تسمح الاجراءات المقترحة لتسوية المنازعات باللجوء الى آليات أخرى لتسوية المنازعات بما في ذلك تلك المطبقة بمقتضى قوانين المنافسة العامة.

الاستنتاجات

٨٤- على أساس الوثائق المقدمة والمناقشة التي دارت بشأنها، توصل فريق الخبراء الى الاستنتاجات التالية:

(أ) ان الترتيب التنظيمي المقترح ادراجه في المادة بشأن " تسوية المنازعات " في الاتفاق النموذجي للخدمات الجوية، لاستخدامه بناء على تقدير الدولة التي ترغب في التقدم صوب تحرير الخدمات الجوية يعتبر آلية مفيدة للوساطة أو تسوية المنازعات، ولكنه في حاجة الى مزيد من التحسين لمراعاة العناصر التالية :

(١) ينبغي أن يظل نطاق تطبيق هذا الترتيب واسعا بما فيه الكفاية بحيث يشمل جميع أنواع المنازعات الناشئة في اطار أي اتفاق للخدمات الجوية وألا يؤثر على حقوق الأطراف في استخدام آليات أخرى لتسوية المنازعات، بما في ذلك تلك التي تندرج في اطار قوانين المنافسة العامة.

(٢) ينبغي تفادي استخدام عبارة " أفضل الجهود " لأنها تنتقص من عملية الوساطة التي تسمح بها هذه الآلية.

(٣) لم يكن من الواضح كيفية معالجة هذه الآلية لمشاركة الأطراف الثالثة.

(ب) سيضفي هذا الترتيب صفة رسمية على الأعمال السابقة للايكافو في مجال تسوية المنازعات بهدف توفير آلية الوساطة للدول لتستخدمها حسب تقديرها. وسيساعد هذا الترتيب على تسوية المنازعات ضمن اطار النقل الجوي وسيثني أي طرف في المنازعة عن اتخاذ تدابير انفرادية قد تصبح عائقا للتحرير.

(ج) لا يحول استخدام الترتيب المقترح دون تنفيذ عملية التحكيم الرسمية المنصوص عليها في اتفاق ما، لا سيما اذا ما فشلت الآلية المذكورة أعلاه في تسوية النزاع بما يرضي الأطراف المعنية. ولكن، ينبغي اعتبار أن التحكيم الرسمي لن يكون ضروريا اذا اختارت الأطراف في منازعة ما اللجوء الى هذا الترتيب كبديل فعال لحل بعض المسائل العاجلة.

(د) سيحسن الترتيب الآلية الحالية اذ أنه سيتيح تسوية المنازعات بصورة سريعة واقتصادية وفعالة. ويمكن أن تستفيد من هذه الآلية جميع الدول، لا سيما الدول النامية التي تواجه قيودا اقتصادية.

(هـ) سيوفر الترتيب فرصة للأطراف لتوافق مسبقا على نطاق تحديد الوقائع وعلى تنفيذ القرار الذي يتوصل اليه الوسيط أو فريق الخبراء المكلف بتسوية النزاع.

(و) في سياق اتفاق نموذجي متعدد الأطراف للخدمات الجوية، سيوفر هذا الترتيب للأطراف المعنية بالنزاع بأن تشارك مشاركة فعالة بشرط تقديم المعلومات بكفاءة وفي الوقت المناسب.

(ز) وأخيرا، يمكن أيضا تعزيز الشفافية، مثلا، من خلال موقع الايكافو على شبكة الانترنت بتوفير ما يلي: (أ) قائمة بخبراء النقل الجوي، تحدث بشكل منتظم، وتستخدم لانتقاء الوسطاء أو الأعضاء في أفرقة الخبراء المعنية بتسوية المنازعات، و(ب) القرارات المتعلقة بتسوية المنازعات بموجب الآلية المقترحة بشرط مراعاة شروط السرية للأطراف المعنية.

البند ٢ ح): الشفافية

مقدمة

٨٥- نظر فريق الخبراء في هذا الموضوع على أساس ورقة العمل WP/17 التي قدمتها الأمانة العامة بشأن موضوع الشفافية في الهيكل التنظيمي للنقل الجوي الدولي بمقتضى اتفاقية شيكاغو، وتناولت عدة سبل يمكن من خلالها تحسين تنفيذ هذا المبدأ. وعلى مر السنوات، تناولت عدة قرارات من الجمعية العمومية موضوع التزامات الدول بتسجيل كل اتفاقات النقل الجوي لدى الايكاو كما هو منصوص عليه في المادتين ٨١ و ٨٣ بما في ذلك الاعفاءات والتزامات المحددة بمقتضى الاتفاق العام لتجارة الخدمات.

٨٦- وفي ورقة العمل WP/17، تم تسليط الضوء على بعض المشاكل والتأثيرات التي ينطوي عليها موضوع الشفافية. فبينما تم ابرام اكثر من ٤٠٠٠ اتفاق ثنائي للخدمات الجوية على ما يبدو، لم يسجل الا نصفها تقريبا لدى الايكاو. وبالرغم من بعض التحسن في الشفافية من حيث المعلومات التي أصبحت متاحة مثلا من خلال المواقع الخاصة على شبكة الانترنت، الا أن هذا النهج لم يطبق حتى الآن في جميع أنحاء العالم. واقترحت الأمانة العامة بندا نموذجيا لتستخدمه الدول حسبما تختار وتضعه في اتفاقات الخدمات الجوية وفي "الاتفاق النموذجي للخدمات الجوية" ويتناول جانبين لهذا الموضوع: أ) الاسراع في التسجيل لدى الايكاو وب) تحديد مسؤولية الطرف الواجب عليه التسجيل.

المناقشة

٨٧- أثناء مناقشة هذه الوثيقة، قدمت الأمانة العامة توضيحات بشأن التزامات الدول بأن تسجل لدى الايكاو وفقا للمادتين ٨١ و ٨٣ من اتفاقية شيكاغو كل الترتيبات ذات الصلة بما في ذلك الترتيبات ذات الطابع السري، شريطة عدم ارتباطها بالأمن القومي للدول الأطراف في هذا الاتفاق. ويمكن أيضا وفقا لقواعد تسجيل الاتفاقات أن يتم ايداعها لدى الايكاو بعد التوقيع عليها بالأحرف الأولى أو بالأسماء مع الاشارة الى عدم بدء سريانها. ويمكن تحديث المعلومات بعد ذلك لتشمل تاريخ بدء السريان بالاضافة الى أي تعديلات أخرى تدخل عليها في غضون ذلك.

٨٨- وأقر فريق الخبراء بأنه لا يتم تسجيل الاتفاقات في الأوقات المحددة وأن هناك حاجة الى زيادة فعالية الامتثال لتسجيل هذه الاتفاقات. وأشار فريق الخبراء على وجه الخصوص أنه بالنظر الى التحضيرات الجارية للمؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي، هناك حاجة عاجلة الى رفع مستوى الشفافية وتقديم معلومات عن التجارب في مجال التحرير والتطورات في القطاع التي تحدث في جميع أنحاء العالم. ومن أجل المساعدة في الأعمال التي تقوم بها الايكاو ولتفادي أعباء ادارية اضافية على الأمانة العامة، اقترح أن تستخدم الدول اجراءات مبسطة للإبلاغ (من خلال الوسائل الالكترونية على سبيل المثال) لتزويد الايكاو بالمعلومات. ويمكن أن تشمل مثل هذه المعلومات الإبلاغ عن ما يستجد من مفاوضات واتفاقات للخدمات الجوية بالاضافة الى حالة عملية التحرير ومصدر المعلومات حيثما أمكن. ولا ينبغي لتقديم هذه المعلومات أن يعفي الدول من التزاماتها بمقتضى اتفاقية شيكاغو بتسجيل اتفاقات الخدمات الجوية التي تيرمها لدى الايكاو.

٨٩- وأحاط فريق الخبراء علما أيضا بأنه مع استمرار عملية التحرير تطور مفهوم المصلحة القومية ليشمل الآن عددا متزايدا من أصحاب المصالح المختلفة. وتوطد بالتالي الترابط المتبادل بين عنصري الشفافية والتحرير لكي يحصل أصحاب المصالح هؤلاء على ما يحتاجون اليه من معلومات. وفي هذا الصدد، أصبحت المواقع الموضوعية على شبكة الانترنت تستخدم كأداة فعالة لتوزيع المعلومات.

٩٠- وبحث فريق الخبراء البند النموذجي الذي اقترحه الأمانة العامة وأعرب عن تأييده لها، بما في ذلك الإشارة إلى المادتين ٨١ و٨٣ من اتفاقية شيكاغو. ويعد مثل هذا البند النموذجي المعد للاستخدام الاختياري من جانب الدول بمثابة تذكرة بعملية التسجيل وتوضيح للدول للطرف المسؤول عن التسجيل لدى الايكاو ولا سيما في حالة الاتفاقات الإقليمية أو التعددية أو المتعددة الأطراف.

الاستنتاجات

٩١- على أساس الوثائق المقدمة والمناقشة التي دارت بشأنها، توصل فريق الخبراء إلى الاستنتاجات التالية:

- (أ) هناك حاجة ملحة لأن تحصل الدول على أكبر قدر ممكن من المعلومات عن تجارب تحرير في هذا القطاع والتطورات المرتبطة بذلك، وخصوصاً بالنظر إلى الاستعدادات الجارية لعقد المؤتمر الخامس للنقل الجوي. ومن أجل دعم وتسهيل عمل الايكاو في هذا الخصوص، سيكون من المفيد اعداد اجراءات مبسطة لنقل المعلومات بخصوص اتفاقات الخدمات الجوية، مع الأخذ في الحسبان أن هذه لن تحل محل التزام الدول بتسجيل الاتفاقات لدى الايكاو بموجب اتفاقية شيكاغو.
- (ب) يجب على أعضاء الفريق أن يرسلوا بالوسائل الالكترونية إلى الأمانة العامة أي معلومات متاحة بشكل عام، بما في ذلك المعلومات على المواقع ذات الصلة على الإنترنت، عن مستوى التحرير الذي بلغته بلدانهم، بالإضافة إلى المعلومات عن آخر ترتيبات الخدمات الجوية.
- (ج) من شأن الشفافية في الترتيبات أن تساعد في عملية التحرير وذلك بزيادة أعداد الأطراف ذوي المصلحة، ويوجد حالياً في حقيقة الأمر علاقة وثيقة الترابط بين الشفافية وعملية التحرير.
- (د) ينبغي إضافة البند النموذجي التالي في مسودة "الاتفاق النموذجي للخدمات الجوية"، وذلك بغرض تأكيد الالتزام الواقع على الدول بتسجيل اتفاقات الخدمات الجوية لدى الايكاو والاسراع بذلك التسجيل لتفادي الالتباس بصدد مسؤولية الطرف القائم بالتسجيل.

" التسجيل لدى منظمة الطيران المدني الدولي

على [اسم الطرف القائم بالتسجيل] تسجيل هذا الاتفاق وأي تعديل عليه لدى منظمة الطيران المدني الدولي وفقاً للمادتين ٨١ و٨٣ من اتفاقية شيكاغو."

البند ٣ من جدول الأعمال: استعراض الاطار والعناصر المحتملة لاتفاق نموذجي للخدمات الجوية

مقدمة

٩٢- نظر فريق الخبراء في موضوع الاطار والعناصر المحتملة للاتفاق نموذجي للخدمات الجوية على أساس المذكرة ATRP-Memo 02/2 التي تضمنت مسودة الاتفاق النموذجي الذي أعدته الأمانة العامة في ورقة العمل WP/18 المقدمة من الأمانة وورقة العمل WP/28 المقدمة من رئيس الفريق وورقة المعلومات IP/4 المقدمة من عضو الفريق من الولايات المتحدة.

٩٣- وأوضحت ورقة العمل WP/18 أن مسودة الاتفاق النموذجي للخدمات الجوية هو تجميع لبعض الأحكام التي تشمل بلورة للمناهج المختلفة التي تطبقها الدول وتتراوح من المناهج الأكثر تحفظاً للأكثر تحرراً في اتفاقات الخدمات الجوية، ومعها بعض الملاحظات التفسيرية عن كيفية تطبيقها. والهدف من هذا الاتفاق النموذجي حسب الطريقة المصاغ بها هو توفير كل الاختيارات المحتملة لتستخدمها الدول حسب تقديرها إذا ما رغبت في السير في طريق التحرير على المستوى الثنائي أو الإقليمي (أما باختيار بعض الأجزاء منه أو اختياره بأكمله، واستخدامه حرفياً أو تعديله حسب الحاجة). وتشمل مسودة الاتفاق النموذجي بعض البنود النموذجية المحددة التي اعتمدها الإيكاو من قبل بالإضافة إلى بعض البنود الأخرى التي أعدتها الأمانة العامة عن مواضيع مثل ملكية شركات الطيران والسيطرة عليها وتسوية المنازعات، والتأجير، وهي أمور تم بحثها بصورة مستقلة في إطار بنود فرعية أخرى من البند الثاني من جدول الأعمال. وقدم في ورقة العمل WP/18 بندان إضافيان عن التسهيلات (التزوير في وثائق السفر والأشخاص غير المقبولين) والمشاورات. وكان الهدف هو تزويد المؤتمر الخامس بنص منقح بعد بحث فريق الخبراء لمسودة الاتفاق النموذجي. ولم يتوقع من أعضاء المؤتمر أن يؤيدوا هذا النص بل أن يستعرضوا فقط مفهوم الاتفاق النموذجي للخدمات الجوية بصفة عامة. وعلى أساس هذا الاستعراض، سببت مجلس المنظمة في التطورات اللازمة الأخرى وطريقة استخدام الاتفاق النموذجي.

٩٤- وبعد المناقشة الأولية من جانب فريق الخبراء لهذا البند، قدم رئيس الفريق في ورقة العمل WP/28 اقتراحاً بشأن كيفية تطوير الاتفاق النموذجي للخدمات الجوية من جانب الأمانة العامة بمساعدة أعضاء الفريق.

٩٥- وتضمنت ورقة المعلومات IP/4 المقدمة من الولايات المتحدة اتفاقاً ثنائياً نموذجياً "للأجواء المفتوحة" بالإضافة إلى نص "لاتفاق متعدد الأطراف بشأن تحرير النقل الجوي الدولي" بين بروناي دار السلام وشيلي وسنغافورة والولايات المتحدة (أي اتفاق "كونا" التابع لمنظمة التعاون الاقتصادي في آسيا والمحيط الهادئ (آبيك)).

المناقشة

٩٦- ناقش فريق الخبراء مفهوم "الاتفاق النموذجي للخدمات الجوية" من حيث أهدافه والنهج المتبع فيه بالإضافة إلى هيكله ومضمونه. وكأطار يستخدم بغرض التحرير وأداة مساعدة في هذه العملية، اعتبر فريق الخبراء أن فكرة الاتفاق النموذجي فكرة طيبة بما أنه يبدو أن الدول مستعدة لقبوله وأنها تثق في الإرشادات المقدمة من الإيكاو. وساد شعور بأن دور الإيكاو وريادتها من المسائل التي لها أهمية في هذا المشروع وأن الاتفاق النموذجي عند صياغته واعداده بطريقة مناسبة قد يكون أحد النتائج الرئيسية للمؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي وربما أكثرها فائدة كما أنه سيمثل وثيقة أساسية من وثائق الإيكاو. ومع ذلك اعتبر أن اعداد هذا النص وتقديمه في المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي ليس سوى خطوة واحدة في عملية طويلة.

٩٧- واعتبر الفريق أنه ينبغي أن يكون الاتفاق النموذجي وثيقة حية وشاملة وأن يكون مصدراً عملياً للمعلومات يمكن تغييره مع الوقت في حالة ظهور أحكام ومناهج جديدة في علاقات في مجال النقل الجوي. وفيما يتعلق بطريقة عرض الاتفاق النموذجي، اعتبر الفريق أنه ينبغي أن تكون نقطة البداية هي الأحكام الأكثر تحرراً الموجودة الآن وتأتي بعدها حسب الحالة المناهج الأقل تحرراً. وبالإضافة إلى ذلك، كان هناك شعور بأنه نظراً لاختلاف السياق والجوانب الديناميكية والمناهج في اتفاقات الخدمات الجوية المتعددة الأطراف والإقليمية مقارنة بالاتفاقات الثنائية، ينبغي اعداد اتفاق نموذجي مستقل لاستخدامه في حالة تعدد الأطراف. غير أنه ينبغي تركيز الجهود مبدئياً على تحسين الصيغة الثنائية من الاتفاق النموذجي بالرغم من أنه ينبغي أيضاً اعداد وتقديم صيغة متعددة الأطراف أو صيغة إقليمية أثناء

المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي. وتم التشديد على أنه ينبغي التعبير في كلا النوعين من الاتفاق النموذجي عن أهمية السلامة والأمن في بيئة العمل بعد تحريرها.

٩٨- واستعرض فريق الخبراء مسودة الاتفاق النموذجي المرفقة بالمذكرة ATRP-Memo 02/2 بما في ذلك الأحكام الإضافية عن التسهيلات والمشاورات المقدمة في الوثيقة WP/18، وقدم عددا من التعليقات والاقتراحات فيما يتعلق بالهيكل والمضمون لتأخذها الأمانة العامة بعين الاعتبار عند إعدادها للمسودة الثانية. وينبغي إرسال المسودة المنقحة إلى أعضاء فريق الخبراء للتعليق عليها قبل وضع اللمسات النهائية عليها لتقديمها للمؤتمر. وأثناء المناقشات، تم لفت الانتباه إلى أهمية أن تتضمن الملاحظات التفسيرية الإسناد المرجعي اللازم وتحديد أي عواقب لاستخدام بعض الأحكام المحددة على الأجزاء الأخرى من الاتفاق. وطلب من أعضاء فريق الخبراء أن يتابعوا الاقتراحات التي قدموها أثناء الاستعراض بتزويد الأمانة العامة بنصوص محددة بالإضافة إلى أي تعليقات عن العواقب المحتملة لاستخدام الخيارات المحددة، وبعض المعلومات عن تجارب بلدانهم في تحرير علاقات الخدمات الجوية. ويمكن تقديم هذه المعلومات عن التجارب أيضا إلى المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي كجزء من مجموعة الوثائق الأولية المرتبطة بالاتفاق النموذجي للخدمات الجوية بهدف وضع إطار عملي وشامل لعملية التحرير.

٩٩- وفيما يتعلق بكيفية مواصلة الأعمال بشأن مفهوم الاتفاق النموذجي لغرض المؤتمر العالمي الخامس، قبل فريق الخبراء الاقتراحات التي قدمها رئيس الفريق كما وردت في ورقة العمل WP/28.

الاستنتاجات

١٠٠- على أساس الوثائق المقدمة والمناقشة التي دارت بشأنها، توصل فريق الخبراء إلى الاستنتاجات التالية:

(أ) ينبغي أن تفي مسودة الاتفاق النموذجي للخدمات الجوية (تاسا) بالغرضين التاليين:

(١) توفير إطار شامل وعملي لتحرير النقل الجوي، تستطيع الدول أن تستخدمه حسب تقديرها في علاقاتها في مجال الخدمات الجوية. وسوف يتضمن النص النموذجي أكثر الأحكام تحررا ولكنه سوف ينص أيضا على خيارات أخرى مفضية إلى نهج تقليدية. وسيشكل هذا النص "وثيقة حية" تعدل بمرور الوقت كلما ظهرت أحكام ونهج جديدة في العلاقات الخاصة بالخدمات الجوية.

(٢) توفير إرشادات مفيدة بشأن إجراءات تحرير النقل الجوي. وتبين الملاحظات التفسيرية الشاملة للأحكام الواردة في الاتفاق النموذجي (تاسا) نتائج اتباع كل نهج بعينه، وتوفر الإسناد المرجعي السليم. وعند تقديم هذا الاتفاق النموذجي إلى المؤتمر العالمي سيستكمل بمواد عن الخبرات التي اكتسبتها الدول في مجال فك التحرير عموما، وعن بعض النهج المتبعة.

(ب) ستفتح مسودة هذا الاتفاق النموذجي مع مراعاة الاقتراحات التي بدت في أثناء هذا الاجتماع وعلى أساس مشاريع النصوص التي سيقدمها فيما بعد أعضاء الفريق.

(ج) للمساعدة على تطوير هذا الاتفاق النموذجي ودوره في تعميم المعلومات، سيقدم أعضاء الفريق الى الأمانة العامة معلومات عن تجارب بلدانهم في عملية التحرير واتباع النهج الخاصة بما في ذلك المعلومات عن نتائج تطبيق هذه النهج.

(د) ستعد الأمانة العامة مسودة ثانية للاتفاق النموذجي، وستركز في البداية على العلاقات الثنائية، وستوزع هذه المسودة الثانية على أعضاء الفريق والمراقبين للحصول على تعليقاتهم قبل وضع النص النموذجي في شكل وثيقة من وثائق المؤتمر. وسيتم بقدر الامكان تجهيز نص نموذجي مستقل للاتفاقات متعددة الأطراف والاتفاقات الاقليمية لتقديمه الى المؤتمر.

(هـ) ستشكل مسودات الاتفاقات النموذجية خطوة أولى من جملة خطوات مستمرة، وستنقح وتستكمل بمعلومات اضافية.

قائمة المشاركين

مرشح من	أعضاء فريق الخبراء والمناوبون والمستشارون
استراليا	س. ستامفورد عضو
البرازيل	س. دراموند دا فونسيكا عضو
كندا	ب. كار عضو
شيلي	ج. نوفوا ب. فرانخولا مستشار عضو
الصين	ك. سونغ ف. ليو س. شونغ مستشار مناوب عضو
فرنسا	د. دافيد ا. فيفيه ا. فييار مستشار مناوب عضو
المانيا	م. كوستر ه. ايكر مستشار عضو
الهند	س. سينغ س. كاوول مستشار بديل مؤقت
اليابان	أ. شيمامورا س. ماتسوبارا م. تاناكا س. يونياما مستشار مستشار مناوب
هولندا	ه. دي يونغ ب. كولكارني مناوب عضو
الاتحاد الروسي	ت. ازباكييف ف. كوروفكين ا. لوبانشيف ف. بوزدنياكوف ف. اوشاكوفا مستشار مستشار مستشار مستشار عضو

مرشح من		أعضاء فريق الخبراء والمناوبون والمستشارون
المملكة العربية السعودية	عضو	عصام ناضرة
السنغال	بديل مؤقت مستشار	ب. ا. مبيغي ب. غيي
اسبانيا	عضو	م. ميديروس كروز
سويسرا	عضو مستشار	السيد د. روهير ا. سويني
المملكة المتحدة	عضو مستشار	السيد م. سميذرز س. مكفيرسون
الولايات المتحدة	عضو مستشار مستشار	السيد ج. ه. كايزر ر. بومر م. سباركس

ملاحظة:

لم يتمكن المرشحون من البلدان التالية حضور الاجتماع: الأرجنتين وجامايكا وكينيا ولبنان وبولندا وجنوب أفريقيا وتونس وفنزويلا

الدولة/المنظمة	المراقب
النمسا	مراقب د. جاوبمان
الكاميرون	مراقب ت. تيكو
الجمهورية التشيكية	مراقب أ. جورجول
مصر	مراقب م. الباجوري مراقب س. دسوقي
جمهورية ايران الاسلامية	مراقب ج. ماهدافي
جمهورية كوريا	مراقب م. ه. شانغ مراقب ا. ي. شونغ
السويد	مراقب م. ثوباماكي
اوروغواي	مراقب ج. مارسيت
المجلس الدولي للمطارات	مراقب ر. هايتماير
الجماعة الأوروبية	مراقب ف. مورغان
الاتحاد الدولي للنقل الجوي	مراقب م. كومر مراقب س. جرو مراقب ر. سميثيز

ورقات العمل وورقات المعلومات

البند رقم	العنوان	مقدمة من	عدد الصفحات	ورقات العمل وورقات المعلومات
—	جدول الأعمال	أمين الفريق	١	WP/1
١	الصلاحيات الجديدة وبرنامج العمل	أمين الفريق	٢	WP/2
١	استعراض عام لمهمة فريق الخبراء	أمين الفريق	٣	WP/3
١	طرائق عمل فريق الخبراء	أمين الفريق	٣	WP/4
(أ٢)	ترتيب تنظيمي بديل لتعيين شركة الطيران ومنح الترخيص لها	أمين الفريق	٧	WP/5
(ب٢)	تحرير دخول الأسواق	أمين الفريق	١٠	WP/6
(ب٢)	تخصيص الخانات في المطارات التي تعاني من الضغط على الطاقة الاستيعابية	أمين الفريق	٥	WP/7
(ب٢)	تأجير الطائرات في مجال النقل الجوي الدولي	أمين الفريق	٥	WP/8
(ب٢)	تحرير خطوط الشحن الجوي	أمين الفريق	٦	WP/9
(ج٢ د)	تطبيق آلية قوانين المنافسة والضمانات	أمين الفريق	٧	WP/10
(ج٢)	استمرارية الناقلين الجويين وضمان الخدمة	أمين الفريق	٥	WP/11
(ج٢ د)	التدابير التفضيلية	أمين الفريق	٤	WP/12
(ه٢)	مصالح المستهلكين	أمين الفريق	٦	WP/13
(و٢)	الانترنت	أمين الفريق	٦	WP/14
(و٢)	نظم الحجز الآلي	أمين الفريق	٦	WP/15
(ز٢)	ترتيب تنظيمي مقترح لتحسين تسوية المنازعات	أمين الفريق	٥	WP/16
(ح٢)	ترتيبات تنظيمية بديلة لتحقيق الشفافية	أمين الفريق	١٢	WP/17
٣	مشروع اتفاق نموذجي للخدمات الجوية	أمين الفريق	٧	WP/18
(أ٢)	مشروع الاستنتاجات	أمين الفريق	٣	WP/19
(ب٢)	مشروع الاستنتاجات والتوصيات	أمين الفريق	٤	WP/20
(ج٢ د)	مشروع الاستنتاجات	أمين الفريق	٢	WP/21
(ج٢)	مشروع الاستنتاجات	أمين الفريق	١	WP/22
(ه٢)	مشروع الاستنتاجات	أمين الفريق	١	WP/23
(ج٢ د)	مشروع الاستنتاجات	أمين الفريق	١	WP/24
(و٢)	مشروع الاستنتاجات	أمين الفريق	١	WP/25
(ز٢)	مسودة الاستنتاجات	أمين الفريق	٢	WP/26
(ح٢)	مسودة الاستنتاجات	أمين الفريق	١	WP/27
٣	الاتفاق النموذجي للخطوط الجوية سبيل التقدم	رئيس الفريق	٣	WP/28
٣	مشروع الاستنتاجات	أمين الفريق	٢	WP/29
2b)	Recent Developments in Slot Allocation at International Airports	Secretary	4	IP/1
2b)	Recent Developments in Aircraft Leasing	Secretary	3	IP/2
2b)	Work by the Organization for Economic Co-operation and Development (OECD) on the Liberalization of Air Cargo Transport	Secretary	84	IP/3
2, 3	New Bilateral and Regional/Plurilateral Air Services Agreements	John H. Kiser		IP/4

الجزء ٢ - الوثائق المرجعية

- Circ 283 دراسة عن تخصيص الخانات الزمنية
- Doc 8632 سياسات الايكاف بشأن فرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي
- Doc 9511 ملخص لاتفاقات النقل الجوي الثانية (١٩٨٨) وملحق (١٩٩٥)
- Doc 9587 سياسات وارشادات بشأن تنظيم النقل الجوي الدولي (الطبعة الثانية - ١٩٩٩)
- Doc 9626 دليل تنظيم النقل الجوي الدولي (١٩٩٦)
- Doc 9644 تقرير المؤتمر العالمي الرابع للنقل الجوي
- Doc 9790 القرارات سارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية في دورتها الثالثة والثلاثين (٢٠٠١)
- كتاب المنظمة رقم EC 2/82, LE 4/55-99/54 المؤرخ ١٤/٥/١٩٩٩: دراسة حول تأجير الطائرات والمواد المتعلقة بتنفيذ المادة ٨٣ مكرر
- كتاب المنظمة رقم EC 3/10-00/7 المؤرخ ٢٨/١/٢٠٠٠: قرار المجلس بشأن مفاوضات تجارة الخدمات
- تقرير الاجتماع التاسع لفريق خبراء تنظم النقل الجوي

- انتهى -