



Doc 9626

دليل تنظيم النقل الجوي الدولي

اعتمده الأمين العام
وينشر تحت مسؤوليته

الطبعة الثانية — ٢٠٠٤

منظمة الطيران المدني الدولي

تصدر منظمة الطيران المدني الدولي هذه الوثيقة في طبعات مستقلة باللغات العربية والانجليزية والصينية والفرنسية والروسية والاسبانية. وينبغي توجيه جميع المراسلات، باستثناء طلبات الشراء والاشتراكات، الى الأمين العام.

وينبغي ارسال طلبات شراء هذه الوثيقة الى أحد العناوين التالية مع ارفاق مستند الدفع الملائم (إما شيك مصرفي وإما حوالة بريدية) بالدولار الأمريكي أو بعملة البلد الذي ترسل اليه طلبات الشراء. وتشجع المنظمة عملاءها على استخدام بطاقات الائتمان (MasterCard و Visa و American Express) لتفادي أي تأخير. ويمكن الاطلاع على المعلومات المرتبطة بالدفع ببطاقات الائتمان وبالوسائل الأخرى في قسم المعلومات الخاصة بالطلبات (Ordering Information Section) في كتالوج مطبوعات الايكاو.

International Civil Aviation Organization. Attention: Customer Services Unit, 999 University Street, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7
Telephone: +1 514-954-8022; Facsimile: +1 514-954-6769; Sitatex: YULCAYA; E-mail: sales@icao.int;
World Wide Web: <http://www.icao.int>

Botswana. Kags and Tsar Investments (PTY) Ltd., Private Bag 254/525, Gaborone
Telephone: +267 390 4384/8; Facsimile: +267 395 0004; E-mail: ops@kagsandsar.co.bw

Cameroon. KnowHow, 1, Rue de la Chambre de Commerce-Bonanjo, B.P. 4676, Douala / Telephone: +237 343 98 42; Facsimile: +237 343 89 25;
E-mail: knowhow_doc@yahoo.fr

China. Glory Master International Limited, Room 434B, Hongshen Trade Centre, 428 Dong Fang Road, Pudong, Shanghai 200120
Telephone: +86 137 0177 4638; Facsimile: +86 21 5888 1629; E-mail: gloriemaster@online.sh.cn

Egypt. ICAO Regional Director, Middle East Office, Egyptian Civil Aviation Complex, Cairo Airport Road, Heliopolis, Cairo 11776
Telephone: +20 2 267 4840; Facsimile: +20 2 267 4843; Sitatex: CAICAYA; E-mail: icaomid@cairo.icao.int

Germany. UNO-Verlag GmbH, August-Bebel-Allee 6, 53175 Bonn / Telephone: +49 0 228-94 90 2-0; Facsimile: +49 0 228-94 90 2-22;
Email: info@uno-verlag.de; World Wide Web: <http://www.uno-verlag.de>

India. Oxford Book and Stationery Co., 57, Medha Apartments, Mayur Vihar, Phase-I, New Delhi – 110 091
Telephone: +91 11 65659897; Facsimile: +91 11 22743532

India. Sterling Book House – SBH, 181, Dr. D. N. Road, Fort, Mumbai 400 001
Telephone: +91 22 2261 2521, 2265 9599; Facsimile: +91 22 2262 3551; E-mail: sbh@vsnl.com

India. The English Book Store, 17-L Connaught Circus, New Dalhi 110001
Telephone: +91 11 2341-7936, 2341-7126; Facsimile: +91 11 2341-7731; E-mail: ebs@vsnl.com

Japan. Japan Civil Aviation Promotion Foundation, 15-12, 1-chome, Toranomon, Minato-Ku, Tokyo
Telephone: +81 3 3503-2686; Facsimile: +81 3 3503-2689

Kenya. ICAO Regional Director, Eastern and Southern African Office, United Nations Accommodation, P.O. Box 46294, Nairobi
Telephone: +254 20 7622 395; Facsimile: +254 20 7623 028; Sitatex: NBOCAYA; E-mail: icao@icao.unon.org

Mexico. Director Regional de la OACI, Oficina Norteamérica, Centroamérica y Caribe, Av. Presidente Masaryk No. 29, 3^{er} Piso,
Col. Chapultepec Morales, C.P. 11570, México D.F. / Teléfono: +52 55 52 50 32 11; Facsimile: +52 55 52 03 27 57;
Corre-e: icao_nacc@mexico.icao.int

Nigeria. Landover Company, P.O. Box 3165, Ikeja, Lagos
Telephone: +234 1 4979780; Facsimile: +234 1 4979788; Sitatex: LOSLORK; Email: aviation@landovercompany.com

Peru. Director Regional de la OACI, Oficina Sudamérica, Av. Victor Andrés Belaúnde No. 147, San Isidro, Lima (Centro Empresarial Real, Vía Principal No. 102, Edificio Real 4, Floor 4)
Teléfono: +51 1 611 8686; Facsimile: +51 1 611 8689, Corre-e: mail@lima.icao.int

Russian Federation. Aviaizdat, 48, Ivan Franko Street, Moscow 121351 / Telephone: +7 095 417-0405; Facsimile: +7 095 417-0254

Senegal. Directeur régional de l'OACI, Bureau Afrique occidentale et centrale, Boîte postale 2356, Dakar
Téléphone: +221 839 9393; Fax: +221 823 6926; Sitatex: DKRCAYA; Courriel: icaodkr@icao.sn

Slovakia. Letové prevádzkové služby Slovenskej Republiky, Štátny podnik, 823 07 Bratislava 21
Telephone: +421 2 4857 1111; Facsimile: +421 2 4857 2105; E-mail: sa.icao@lps.sk

South Africa. Avex Air Training (Pty) Ltd., Private Bag X102, Halfway House, 1685, Johannesburg
Telephone: +27 11 315-0003/4; Facsimile: +27 11 805-3649; E-mail: avex@iafrica.com

Spain. A.E.N.A. — Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Calle Juan Ignacio Luca de Tena, 14, Planta Tercera, Despacho 3. 11,
28027 Madrid / Teléfono: +34 91 321-3148; Facsimile: +34 91 321-3157; Corre-e: scc.ventasoci@aena.es

Switzerland. Adeco-Editions van Diermen, Attn: Mr. Martin Richard Van Diermen, Chemin du Lacuez 41, CH-1807 Blonay
Telephone: +41 021 943 2673; Facsimile: +41 021 943 3605; E-mail: mvandiermen@adeco.org

Thailand. ICAO Regional Director, Asia and Pacific Office, P.O. Box 11, Samyaeak Ladprao, Bangkok 10901
Telephone: +66 2 537 8189; Facsimile: +66 2 537 8199; Sitatex: BKKCAYA; E-mail: icao_apac@bangkok.icao.int

United Kingdom. Airplan Flight Equipment Ltd. (AFE), 1a Ringway Trading Estate, Shadowmoss Road, Manchester M22 5LH
Telephone: +44 161 499 0023; Facsimile: +44 161 499 0298; E-mail: enquiries@afeonline.com; World Wide Web: <http://www.afeonline.com>

3/08

Catalogue of ICAO Publications and Audio-visual Training Aids

Issued annually, the Catalogue lists all publications currently available. Supplements to the Catalogue announce new publications, amendments, supplements, etc. The Catalogue is accessible on the ICAO website at www.icao.int.

كتالوج مطبوعات الايكاو والمساعدات التدريبية السمعية والبصرية

يصدر هذا الكتالوج سنويا ويشتمل على جميع المطبوعات المتوفرة حاليا. وتصدر لهذا الكتالوج ملاحق شهرية للإعلان عن المطبوعات الجديدة والتعديلات والاضافات. ويمكن الاطلاع على الكتالوج في موقع الايكاو على الانترنت www.icao.int.



Doc 9626

دليل تنظيم النقل الجوي الدولي

اعتمده الأمين العام
وينشر تحت مسؤوليته

الطبعة الثانية — ٢٠٠٤

منظمة الطيران المدني الدولي

التعديلات

تعلم التعديلات في ملاحق كتالوج الايكاو للمطبوعات. ويمكن الاطلاع على الكتالوج وملاحقه في موقع الايكاو على الانترنت www.icao.int. والجدول أدناه مخصص لتسجيل مثل هذه التعديلات.

سجل التعديلات والتصويبات

التصويبات			التعديلات		
الرقم	التاريخ	ادخل بواسطة	الرقم	التاريخ	ادخل بواسطة
			١	باللغة الانجليزية فقط	
			٢	٢٠٠٥/١٠/٢٥	

تمهيد

في بعض الأحيان. وهكذا، فالنهج المتبع في اعداد هذا الدليل يرمي الى اعطاء التفسيرات والارشادات الواضحة والكافية في سياق مرتب بشكل جيد. والواقع أن كل فصل من الفصول القصيرة نسبيا يمثل الى حد كبير سردا لمجموعة من التعاريف والتفسيرات التي ترد حسب الترتيب المنطقي للعرض وتتبع من الموضوع ذاته.

ان **التنظيم** هو عملية تقوم فيها السلطات باعطاء توجيهات بقصد الوصول الى درجة منشودة من النظام والحفاظ عليها. والتنظيم بجميع أشكاله يشمل "عملية تنظيمية"، أي أنماط مختلفة من نشاطات الأشخاص تتضافر معا لتحقيق نتيجة منشودة بالنسبة للقطاع أو الكيانات الخاضعة للتنظيم، والحفاظ على هذه النتيجة. وبالمثل، ينطوي التنظيم بجميع أشكاله على وجود "هيكل تنظيمي"، أي المنظمات أو الكيانات الأخرى المعنية وكذلك الاطار القانوني (مثل اصدار التراخيص والقواعد التنظيمية والاتفاقات). وأخيرا، يضم التنظيم بجميع أشكاله **محتوى تنظيميا**، أي الموضوعات المحددة الخاضعة للتنظيم (مثل دخول الأسواق وتحديد الأسعار والسعة).

تتم عملية وهيكلة تنظيم النقل الجوي الدولي على ثلاثة مستويات مميزة، وطني وثنائي ومتعدد الأطراف، وخصص لكل مستوى باب مستقل في هذا الدليل، وهي الأبواب الأول والثاني والثالث على التوالي. ويحتوي الباب الرابع على موضوعات المحتوى التنظيمي التي تتعامل الدول معها في المستويات الثلاثة. ويشمل الباب الخامس المصطلحات العامة التي تسرى على جميع أبواب الدليل وتكملها. ويوجد في المرفقات بعض المواد المرجعية.

وظائف الدليل ونطاقه

القصد من هذا الدليل هو أن يكون "سهل الاستعمال" يخدم وظائف ثلاث مميزة. أولا، يمكن استعماله كمعجم لمصطلحات النقل الجوي الدولي: فلكل مصطلح مبين في فهرس الموضوعات تعريف أو شرح في الصفحة المذكورة قرينه. وفي تلك الصفحة،

الهدف الرئيسي من اصدار هذا الدليل الخاص بتنظيم النقل الجوي الدولي هو تلبية الحاجة المتزايدة الى وجود مصدر شامل وموضوعي للمعلومات عن الجوانب المتعددة لهذا النشاط الدينامي. وقد توقعت الجمعية العمومية للايكاو ظهور هذه الحاجة وطلبت بموجب قرارها رقم ٢٤-١١ اعداد ونشر هذا الدليل.

ان الحاجة الى هذا الدليل والفائدة المتوقعة من اصداره لا تقتصر على دولة بعينها أو فئة من الدول سواء أكانت صغيرة أو كبيرة، أو على الدول الأقل نموا أو النامية أو الدول ذات الاقتصادات المتقدمة، بل أنه أعد ليلبي حاجات جميع الدول المتعاقدة لدى الايكاو.

وربما أصبحت سلطات النقل الجوي في مختلف الدول من أكثر المنتفعين بهذا الدليل، ولو أنه يحتمل أن تجد فيه عدة جهات أخرى في تلك الدول فائدة كبيرة. فالنقل الجوي الدولي أمر يهم الكثير من الأشخاص، ومن بينهم المرتبطون بشركات الطيران، وكذلك المطارات والمجتمعات التي تسعى للحصول على خدمات جوية جديدة، وأيضا المنتفعون بالنقل الجوي والناقلون الجويون وشركات صناعة الطائرات وبعض المنظمات الدولية، والعاملون في تمويل قطاع الطيران وتنمية السياحة وتجارتها، والعاملون في المجال الأكاديمي وأوساط الاتصالات، وكذلك أفراد الجمهور العادي في بعض الأحيان. والغرض من هذا الدليل أيضا أن يلبي حاجات تلك المجموعات الأوسع في الدول المتعاقدة لدى المنظمة ويعود عليها بالفائدة، ومن خلال ذلك تزيد قيمته لدى سلطات النقل الجوي التي تتعامل مع هذه المجموعات.

التكوين الأساسي للدليل

مع تطور النقل الجوي الدولي وتزايد تعقيده طوال ما يزيد على نصف قرن، تطور أيضا تنظيمه وأصبح هو الآخر أكثر تعقيدا. وظهر كذلك الكثير من المصطلحات الجديدة التي كانت تفتقر في الغالب الى تعاريف مقبولة على نطاق واسع (أو كان لها تعاريف متعارضة) مع تطبيق أكثر من مصطلح واحد على نفس الموضوع

الجديد في الطبعة الثانية

تمشيا مع اتجاهات العولمة والتحرير، طرأت على النقل الجوي الدولي أيضا تغيرات كبيرة خلال السنوات العشر الأخيرة. وقد تم تحديث هذه الطبعة الثانية وتوسيع نطاقها بحيث تأخذ في الحسبان التطورات الحاصلة في النقل الجوي الدولي وفي تنظيمه منذ عام ١٩٩٦ عندما نشر هذا الدليل لأول مرة.

تتضمن هذه الطبعة العديد من الموضوعات الجديدة (مثل المعونات الحكومية، وقوانين المنافسة، وتحالفات شركات الطيران، ومنح حقوق الامتياز، وتأجير الطائرات، وحقوق الركاب، وخصخصة المطارات)، وتعتبر من القضايا الناشئة التي تحظى بالاهتمام التنظيمي المتزايد. وأضيف عدد من مصطلحات وتعريف النقل الجوي الجديدة، ومن بينها كثير لم يكن قائما عند نشر الطبعة الأولى (مثل التحالف الضخم، والتجارة الالكترونية، والمعاملات المباشرة بين شركة تجارية وأخرى (B2B) الى آخره). وأضيفت كذلك عناوين مواقع جديدة على شبكة الانترنت وعناوين الكترونية (للمنظمات والهيئات الدولية العاملة في مجال النقل الجوي أساسا)، بما يمكن مستخدمي الحاسب الآلي من توسيع قاعدة معلوماتهم بدرجة كبيرة.

والجدير بالذكر أن تحديث الموضوعات الثابتة، وكذلك اضافة معلومات جديدة، يعزز كثيرا من قيمة الدليل كأداة سهلة الاستعمال للمهتمين بمعرفة المزيد عن الجوانب التنظيمية للنقل الجوي الدولي.

يعتبر هذا الدليل مكملا واطافة لوثيقة الايكاو رقم Doc 9587 بعنوان "سياسة عامة ومواد ارشادية بشأن تنظيم النقل الجوي الدولي"، والتي تجمع كل السياسات الرسمية والارشادات التي اعتمدها الايكاو في هذا المجال (مثل قرارات الجمعية العمومية وقرارات المجلس واستنتاجات وتوصيات مؤتمرات النقل الجوي).

يظهر المصطلح بحروف مائلة داكنة، ويظهر التعريف أو الشرح بحروف مائلة عادية.

ثانيا، يمكن استخدام هذا الدليل كموسوعة. فلكل موضوع تنظيمي فصل أو جزء من فصل خاص به في الدليل، يجمع النقاط الأساسية في صفحة واحدة أو في بضع صفحات. ويساعد فهرس المحتويات القارئ على تحديد الصفحات التي توجد بها المواد المتعلقة بالموضوعات العامة (مثل عملية التنظيم الثنائي وحقوق النقل وغير ذلك، وقد يشمل كل منها عدة تعاريف وتفسيرات).

ثالثا، يمكن أن يكون هذا الدليل في مجموعه مفيدا كمرجع تعليمي للأغراض الأكاديمية أو لغير ذلك من أغراض التعليم والتدريب.

يقتصر نطاق الدليل على الجوانب الاقتصادية لتنظيم النقل الجوي الدولي، تمييزا لها عن الجوانب الفنية، مثل الجوانب المتعلقة بالملاحة والسلامة والأمن. غير أن هذه المجالات الأخرى من التنظيم لا يمكن فصلها تماما عن التنظيم الاقتصادي ويمكنها أن تؤثر على أمور مثل منح التراخيص لشركات الطيران، وحق استخدام المطارات، وهيكلة الطرق الجوية المتفق عليها. وبالرغم من أن منظمي النقل الجوي يقومون أحيانا بتنظيم عمليات تجارية لا تتعلق بالنقل، مثل رش المحاصيل بالطائرات والمسح الجوي، وينظمون كذلك الطيران غير التجاري، مثل عمليات العبور والهبوط التي تقوم بها الطائرات الخاصة والعسكرية وطائرات الدولة، فإن هذين الموضوعين يخرجان عن نطاق هذا الدليل. وغالبا ما يستعمل مصطلح "الطيران" خطأ بدلا من مصطلح "النقل الجوي". ففي حين أن مصطلح النقل الجوي هو أكثر تحديدا ويشير الى الجوانب المتعلقة بالنقل عن طريق الجو (النقل الجوي التجاري عادة)، فإن مصطلح "الطيران" مصطلح عام ويضم مواضيع أكثر، مثل الطيران العسكري والحكومي والخاص، وتصنيع الطائرات، والملاحة الجوية، والنقل غير التجاري، الخطوط الجوية لأغراض ذات طابع خاص.

الفهرس

الصفحة		الصفحة	
		الباب الأول — التنظيم الوطني	
2.2-1	..... هيكل التنظيم الثنائي	٢-٢	
2.2-1	..... أنواع الوثائق الرسمية	1.0-1	١-١ مقدمة للتنظيم الوطني
	..... الأحكام التقليدية في اتفاقات النقل الجوي	1.1-1	١-١ عملية التنظيم الوطني
2.2-2	..... الثنائية (اتفاقات الخدمات الجوية)	1.1-1	..... العنصر القانوني
	..... أنواع الاتفاقات الثنائية التي تغطي موضوعات	1.1-1	..... عنصر منح التراخيص
2.2-5	..... ذات صلة وثيقة بالنقل الجوي	1.1-2	..... عنصر الترخيص المؤقت
		1.1-3	..... المجاملة والمعاملة بالمثل
		1.2-1	٢-١ هيكل التنظيم الوطني
		1.2-1	..... العنصر التنظيمي
		1.2-3	..... العنصر القانوني
		1.3-1	٣-١ المسائل الرئيسية لعملية التنظيم الوطني وهيكله
			..... العلاقة بين منظمي النقل الجوي
		1.3-1	..... والأطراف ذات المصلحة
			..... الكيان الأمثل للاضطلاع بمهمة
		1.3-3	..... تنظيم النقل الجوي الدولي
		الباب الثاني — التنظيم الثنائي	
		٤-٢	٢-٢ مقدمة للتنظيم الثنائي
		2.0-1	..... نبرة تاريخية عن التنظيم متعدد
		2.0-1	..... تطور التنظيم الثنائي للخدمات الجوية الدولية
		2.1-1	١-٢ عملية التنظيم الثنائي
		2.1-1	..... بدء التشاور الثنائي الرسمي والتحضير له
			..... المشاورات والمفاوضات: أنواع
		2.1-4	..... الاجتماعات والوثائق
			..... المشاورات والمفاوضات: اعتبارات
		2.1-6	..... استراتيجية وتكتيكية
			..... ابرام الاتفاق وتنفيذه وإدارته
			..... وفض النزاعات التي قد تنشأ
		2.1-8	..... وتعديله وإنهاؤه (بصفة استثنائية)
		الباب الثالث — التنظيم متعدد الأطراف	
		٣-٣	٣-٣ مقدمة للتنظيم متعدد الأطراف
			..... نبرة تاريخية عن التنظيم متعدد
		3.0-2	..... الأطراف للنقل الجوي الدولي
		3.1-1	١-٣ عملية التنظيم متعدد الأطراف
		3.1-1	..... الاجتماعات الرسمية متعددة الأطراف
		3.1-3	..... العملية داخل المنظمات الدولية الرسمية
		3.1-4	..... عملية المعاهدات متعددة الأطراف
		3.2-1	٢-٣ هيكل التنظيم متعدد الأطراف
		3.2-1	..... العناصر الأساسية للمكون التنظيمي
		3.2-2	..... المصطلحات الأساسية للعنصر القانوني
		3.2-3	..... ووثائق مؤتمر شيكاغو

الصفحة		الصفحة	
3.8-2	— عملية تنسيق التعريفات	3.2-4	— نظام وارسو واتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩
3.8-4	— أنشطة الرابطة التجارية	3.2-5	— الاتفاقات متعددة الأطراف الإقليمية
3.9-1	— المنظمات غير الحكومية	3.2-5	— وثائق قانون الجو الأخرى
3.9-1	— منظمات الناقلين الجويين	٣-٣	المسائل الرئيسية المتعلقة بعملية
3.9-2	— منظمات طيران أخرى	3.3-1	التنظيم متعدد الأطراف وهيكله
3.9-3	— منظمات أخرى مهتمة بالنقل الجوي	3.3-1	— مبرر النهج متعدد الأطراف
	الباب الرابع — المحتوى التنظيمي	3.3-1	— عمليات محتملة في السعي
4.0-1	— مقدمة للمحتوى التنظيمي	3.3-3	الى نهج جديد متعدد الأطراف
4.1-1	— الحقوق الأساسية لدخول السوق	3.3-3	العناصر المحتملة العامة لاتفاق جديد
4.1-2	— حقوق الطريق	3.3-3	متعدد الأطراف بشأن النقل الجوي
4.1-5	— الحقوق التشغيلية	—	الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات
4.1-9	— حقوق النقل	3.3-4	وملحقها الخاص بخدمات النقل الجوي
4.1-14	— دخول السوق وتأثره بما يدعى "الحرية السادسة"	3.4-1	— منظمة الطيران المدني الدولي (الايكاو)
4.2-1	— سعة الناقل الجوي	3.4-1	— الهيئات المعنية بوضع السياسات
4.2-1	— تنظيم الحكومات للسعة	3.4-3	— ادارة النقل الجوي
4.2-4	— السعة من منظور الناقلين الجويين	3.4-3	— السياسات والمواد الارشادية
4.3-1	— تعريفات الناقلين الجويين	3.4-4	— والمعلومات الصادرة عن المنظمة
4.3-1	— لماذا تنظم الدول التعريفات	5-٣	المنظمات العالمية الحكومية
4.3-1	— تعريف مصطلح تعريفات	3.5-1	— أجهزة الأمم المتحدة
4.3-2	— أنواع وخصائص التعريفات	3.5-2	— الوكالات المتخصصة التابعة للأمم المتحدة
4.3-6	— وسائل تنظيم التعريفات	3.5-2	— منظمات عالمية حكومية أخرى
4.3-10	— مسائل رئيسية متعلقة بالتعريفات	6-٣	المنظمات الإقليمية الحكومية للطيران المدني
4.4-1	— ملكية الناقل الجوي	3.6-1	— أفريقيا
4.4-1	— المعايير التقديرية	3.6-1	— أوروبا
4.4-2	— استخدام المعايير	3.6-1	— أمريكا اللاتينية والكاريبي
4.4-2	— بعض الاستثناءات	3.6-2	— الشرق الأوسط
4.4-3	— الاستثمار الأجنبي في الناقلين الجويين	٧-٣	المنظمات الحكومية الإقليمية
4.4-4	— مسائل رئيسية	3.7-1	وعبر الإقليمية والمناطق التجارية
4.5-1	— الشحن الجوي	3.7-1	— المنظمات الحكومية الإقليمية
4.5-1	— السمات المحددة للشحن الجوي	3.7-6	— مجموعات عبر اقليمية رسمية
4.5-2	— تنظيم الشحن الجوي	3.7-7	— مجموعات عبر اقليمية غير رسمية
		8-٣	الاتحاد الدولي للنقل الجوي (اياتا)
		3.8-1	— المكونات الرئيسية لهيكل الاياتا التنظيمي
		3.8-2	— هيكل مؤتمرات الحركة التابعة للاياتا

الصفحة	الصفحة
4.10-1 المسائل المتعلقة بالمطارات ١٠-٤	4.6-1 الخدمات الجوية غير المنتظمة ٦-٤
4.10-1 — الخدمات الأرضية	4.6-1 — خصائص الخدمات الجوية غير المنتظمة
4.10-2 — تخصيص الخانات	4.6-2 — أنواع الخدمات الجوية الدولية غير المنتظمة
4.10-4 — خصصة المطارات	4.6-3 — تنظيم الخدمات الجوية غير المنتظمة
الباب الخامس — مصطلحات عامة	
5.0-1 — مقدمة للمصطلحات العامة ٥-	4.7-1 ٧-٤ النشاطات التجارية لشركات الطيران
5.1-1 ١-٥ الناقلون الجويون	4.7-1 — تبديل العملات وتحويل الإيرادات
5.2-1 ٢-٥ الطائرات	4.7-2 — توظيف الأجانب
5.3-1 ٣-٥ الخدمات الجوية	4.7-2 — بيع وتسويق النقل الجوي الدولي
5.4-1 ٤-٥ المطارات	4.7-2 — توزيع منتجات شركات الطيران
	4.7-3 — والتجارة الالكترونية
	4.7-6 — تأجير الطائرات
	4.8-1 ٨-٤ النشاطات التعاونية بين شركات الطيران
	4.8-1 — تحالفات شركات الطيران
	4.8-2 — تقاسم الرموز بين شركات الطيران
	4.8-4 — حقوق الامتياز لشركات الطيران
	4.9-1 ٩-٤ الركاب الجويون
	4.9-1 — حقوق الركاب
	4.9-5 — شروط شركات الطيران للتعاقد/النقل
	4.9-6 — مشكلة الركاب المشاغبين
	4.9-7 — الركاب المزودين بوثائق سفر غير سليمة
المرفقات	
A1-1 (١) أشكال إبداع التعريفات	
A2-1 (٢) نظام الاياتا لتحويل العملة	
A3-1 (٣) تقاسم الإيرادات	
A4-1 (٤) مواد ارشادية لمستخدمي النقل الجوي	
فهرس الموضوعات	

الباب الأول
التنظيم الوطني

الفصل (١)

مقدمة للتنظيم الوطني

- تهيئة الظروف لنقل جوى يتسم بالاستمرارية والقوة.
- المساعدة في التنمية الوطنية.
- خدمة الدفاع الوطني.
- وتلبية احتياجات المساعدة في حالات الكوارث.

تشمل عملية التنظيم الوطني ثلاثة أنواع مميزة من الأعمال وهي: اصدار التشريعات، ومنح التراخيص، والتراخيص المؤقتة. ويصف الفصل ١-١ هذه العناصر الثلاثة ويشرح مفهومي المجاملة والمعاملة بالمثل المستخدمين في التنظيم الوطني للخدمات الجوية الدولية.

ويتضمن هيكل التنظيم الوطني عنصرا تنظيميا يتكون من الأجهزة الحكومية، وعنصرا قانونيا تجسده القوانين الوطنية، والسياسات والقواعد والأنظمة المتعلقة بخدمات النقل الجوي. ويشرح الفصل ٢-١ العنصر التنظيمي بتحديد الأجهزة الحكومية الأساسية وغيرها من الجهات المعنية بتنظيم النقل الجوي، كما يشرح العنصر القانوني بوصف عناصره الأساسية.

ويبحث الفصل ٣-١ بعض المسائل الرئيسية لعملية التنظيم الوطني للنقل الجوي الدولي وهيكله.

وأخيرا يبحث الباب الرابع الموضوعات التي تشكل في مجموعها لب التنظيم أو محتواه، مثل حقوق النقل، والتعريفات، والسعة.

التنظيم الوطني للنقل الجوي هو تنظيم تقوم به الدولة داخل اقليمها لدى ممارسة سيادتها على ذلك الاقليم وعلى الفضاء الجوي الذي يعلوه. وهكذا، فان التنظيم الوطني يشمل كلا من الخدمات الجوية الداخلية والدولية وكذلك الناقلين الوطنيين والأجانب. كما أن التنظيم الوطني للخدمات الجوية الدولية يجب أن يأخذ في الحسبان الالتزامات الدولية الواقعة على عاتق الدولة بموجب الاتفاقيات والترتيبات الثنائية ومتعددة الأطراف، وأن يقيم الاعتبار الواجب لتصرفات الدول الأخرى وشواغلها.

تتباين الأهداف المحددة للتنظيم الوطني في مجال النقل الجوي الدولي بين دولة وأخرى، كما تتأثر هذه الأهداف بالسياسات الاقتصادية الوطنية وحجم اقليم الدولة وموقعها، ودرجة التنمية الوطنية، والتوجهات السياسية المحلية والدولية وغيرها. ومع ذلك، يحتمل أن تتضمن هذه الأهداف جميع النقاط التالية أو العديد منها:

- تلبية احتياجات التجارة الخارجية الى خدمات النقل.

• النهوض بقطاعات معينة من قطاعات الخدمات (مثل السياحة).

- توفير فرص العمل.

- الحصول على النقد الأجنبي.

- تلبية احتياجات النظام البريدي.

الفصل (١-١)

عملية التنظيم الوطني

فهي لا تتغير عادة الا عندما ينطوي الأمر على قضايا ذات أهمية كبرى. وتترك تفاصيل التنفيذ عادة لعملية وضع القواعد.

على النقيض من عنصر سن القوانين، فإن عملية صياغة القواعد والأنظمة أو تعديلها تستعمل بشكل أكثر تكرارا وبسرعة أكبر، وتبدأها سلطات النقل الجوي وتنفيذها اما بعد عرضها للتعليق العام عليها أو بدون ذلك. ومن المرجح أن تكون القواعد والأنظمة أكثر تفصيلا وأكثر مرونة من القوانين وأن تعطي إمكانية عمل الاستثناءات أو منح الإعفاءات.

وربما كان عنصر وضع السياسات هو الأكثر مرونة، ومن الأرجح أن يختلف من دولة الى أخرى، وحتى داخل الدولة الواحدة. ويعود ذلك الى أن الدولة قد تختار التعبير عن سياساتها في شكل قانون أو مرسوم، أو في قاعدة أو لائحة أو في بيان منفصل للسياسات أو في وسائل أخرى. (فقد تضع الدولة بعض السياسات أيضا، وتكون هذه عادة أكثر تفصيلا وأكثر تحديدا في بعض حالات منح التراخيص أو اعطاء التراخيص الخاصة، والتي يمكن أن تستخدم كسوابق لحالات مشابهة في المستقبل).

عنصر منح التراخيص

يتكون عنصر منح التراخيص في التنظيم الوطني من عملية بحث الطلبات التي تأتي من الناقلين المحليين والأجانب والبيت في الاذن بتشغيل الخدمات الجوية التجارية على أساس مستمر ولفترات طويلة من الزمن (وتشمل مثلا الخدمات الجوية المنتظمة على طريق محدد أو طرق محددة). وبالإضافة الى تراخيص الناقلين الجويين المحليين والأجانب، يحق لسلطات النقل الجوي أيضا أن تمنح التراخيص لبعض الوسطاء في النقل الجوي، مثل منظمي الرحلات ووكلاء الشحن ووكلاء السفر.

تتكون عملية التنظيم الوطني لخدمات النقل الجوي من ثلاثة عناصر أساسية:

• العنصر التشريعي (أي سن القوانين ووضع السياسات والقواعد والأنظمة)؛

• منح التراخيص (أي اعطاء الاذن للقيام بخدمات النقل الجوي على أساس مستمر وعلى أجل طويل أو اعطاؤه بشروط أو رفضه أو وقفه).

• اصدار التراخيص المؤقتة (أي اعطاء الاذن لفرض تعريفات منفردة والقيام برحلات منفردة، أو اعطاؤه بشروط أو رفضه أو وقفه).

ويُستكمل كل من هذه العناصر باجراءات تنفيذية تتخذ عند الاقتضاء.

تصف الأقسام الثلاثة التالية هذه العناصر الثلاثة. ويبحث القسم الأخير مفهومي المجاملة والمعاملة بالمثل المستعملين في التنظيم الوطني للخدمات الجوية الدولية.

العنصر التشريعي

يتكون العنصر التشريعي في عملية التنظيم الوطني من عناصر ثلاثة: سن القوانين، وصياغة السياسات وصياغة القواعد والأنظمة. ومن المرجح أن يختلف كل عنصر في هذه العملية عن الآخر وأن يتباين من دولة الى أخرى حسب النظام التشريعي القائم والهيكل الحكومي والممارسات المتبعة. ولكن العنصر الأقل استعمالا بصفة عامة هو عنصر سن القوانين، ويستخدم لوضع القوانين والسياسات الأساسية. وعندما تدخل القوانين حيز التنفيذ،

الفعلية عليها في يد الدولة التي عينت هذه المؤسسة أو في يد رعاياها، وأن يكون لدى مقدم الطلب الاستعداد والقدرة على احترام القوانين والأنظمة الوطنية ذات الصلة.

وربما تمت الموافقة على الامتياز المطلوب اما بصفة كلية أو جزئية، وقد يقبل بشروط أو يرفض أو يعلق لأسباب محددة في القوانين والأنظمة الوطنية النافذة وتبعاً لاتفاق النقل الجوي المعني. وعلى سبيل المثال، قد يكون أحد الشروط هو حصول الناقل على قدر معين ونوع معين من تأمين المسؤولية.

عنصر الترخيص المؤقت

على النقيض من عنصر الترخيص الذي يعالج اصدار تراخيص عامة ولأجل أطول نسبياً للخدمات الجوية، فإن عنصر الترخيص المؤقت في التنظيم الوطني ينطوي على اتخاذ قرارات يومية بخصوص مسائل محددة، مثل رحلة جوية أو سلسلة من الرحلات غير المنتظمة أو الموافقة أو عدم الموافقة على تسجيل تعريفات أو جداول مواعيد معينة. وقد يكون لهذا العنصر بعض المراحل التالية أو جميعها:

- مرحلة تقصى الحقائق أو جمع المعلومات (وتقع مسؤوليتها الأولية على مقدم الطلب) وتتضمن جمع العناصر الأساسية اللازمة للتوصل الى قرار، وهي الوصف الملائم للموافقة المطلوبة، والحقوق والالتزامات الدولية، والقوانين والسياسات والقواعد والأنظمة الوطنية النافذة، والسوابق ذات الصلة، وآراء الأطراف ذات المصلحة.
- مرحلة التحليل، وتتضمن فحص المعلومات المجمعة واعداد البدائل لجهة اتخاذ القرار مع مبررات كل منها، بما في ذلك مزايا وعيوب كل بديل.
- مرحلة اتخاذ القرار، وتشمل تقييم الحقائق والبدائل المقدمة وقد تشمل أيضاً، في الحالات المهمة، مراعاة الآراء الواردة من المسؤولين الآخرين عن التنظيم أو عناصر حكومية أخرى بشأن الاجراء الواجب اتخاذه.

وتتخذ السلطة التنظيمية عادة قرار منح الترخيص على أساس تقييم لبعض الحقائق المناسبة في ضوء معايير قانونية ثابتة ومعايير محددة تتعلق بالسياسات. ويأخذ الترخيص الممنوح عادة شكل رخصة أو إذن، أي بيان رسمي يحمل موافقة السلطة المعنية للقيام ببعض الخدمات أو النشاطات التجارية. وفي بعض الدول يتم اصدار الترخيص الى ناقل محلي والاذن الى مقدم الطلب الأجنبي، بينما في دول أخرى تمنح التراخيص في حالة العمليات المنتظمة، والأذون الى الرحلات العارضة. ويمكن أن يكون كل من الترخيص والاذن لفترة محددة أو غير محددة.

تختلف من دولة الى أخرى المعايير المتبعة لترخيص الناقل الوطني، ولكنها تتضمن بوجه عام ما يلي:

- شرط الملكية والسيطرة الوطنية.
 - اثبات أهلية الناقل مقدم الطلب، أي سلامة وضعه المالي واستعداده لتقديم الخدمات المقترحة وقدرته على الوفاء بالقواعد القائمة المتعلقة بالتشغيل والسلامة.
 - واثبات بأن منح الترخيص سيكون في خدمة الصالح العام.
- وبالإضافة الى ذلك، يمكن، في بعض الحالات، ادراج معايير متفق عليها على المستوى الدولي.

ويمكن أن يغطي نطاق الترخيص الممنوح الى الناقل الوطني خدمات جوية داخلية أو دولية أو كليهما. وعندما يتعلق الترخيص المطلوب بعمليات دولية، يجب أيضاً مراعاة الحقوق المتاحة للدولة المانحة للترخيص بموجب اتفاق (أو اتفاقات) النقل الجوي ذات الصلة. وعندما يتعلق الأمر بطلبات من أكثر من ناقل جوي واحد لطريق لا يمكن أن يعمل عليه أكثر من ناقل واحد، يتطلب الأمر القيام بعملية اختيار. وقد تنطوي هذه العملية على تحليل وتقييم الاقتراحات أو الخدمات التي ينوي تقديمها كل واحد من الناقلين المتنافسين، وقد تكون عملية الاختيار هذه اما علنية أو سرية.

عند النظر في منح الاذن أو الترخيص الى ناقل جوي أجنبي، تعتمد سلطات النقل الجوي عادة على المعايير المذكورة في اتفاق النقل الجوي المعني، وكذلك على القوانين أو الأنظمة الوطنية. ومن المرجح أن تتضمن هذه المعايير الشرط الذي يقضى بأن يكون جزء هام من ملكية مؤسسة النقل الجوي الأجنبي والسيطرة

اما **المعاملة بالمثل** فهي تمثل على النقيض من ذلك، منح حق أو منفعة من دولة ما الى كيان أجنبي، مثل ناقل جوي، في حال عدم وجود أي التزام دولي على الدولة بالقيام بذلك، شريطة منح نفس المعاملة الى جهة (أو جهات) مشابهة لدى هذه الدولة من جانب الدولة الأمم التي تنتمي اليها تلك الجهة الأجنبية. ومثال ذلك أن توافق دولة ما على رحلة أو رحلات غير منتظمة تقوم بها شركة طيران أجنبية اذا كانت الدولة التي تنتمي اليها هذه الشركة قد وافقت أو وعدت بالموافقة في المستقبل على تسبير رحلة أو رحلات غير منتظمة تقوم بها شركة (أو شركات) الطيران التابعة للدولة الأولى.

يمكن تعريف المعاملة بالمثل اما بمعناها الضيق أو الواسع. ومثال ذلك: فيما يختص بالخدمات الجوية غير المنتظمة، فان المعاملة بالمثل في سياقها الضيق قد تتطلب الموافقة على نوع محدد وعدد محدد من الرحلات غير المنتظمة فقط، مثل أربع رحلات غير منتظمة لنقل ماشية. أما المعنى الأوسع للمعاملة بالمثل، فلا يفرق بين أنواع وأعداد الرحلات غير المنتظمة ولكنه قد يتطلب الموافقة على جميع الرحلات غير المنتظمة في فئة عامة، مثل الرحلات من بلد ثالث واليه.

كثيرا ما تستخدم المجاملة والمعاملة بالمثل معا. وتتسأ هذه الحالة عندما ينتهي العمل باتفاق نقل جوي دون التوصل الى اتفاق أو ترتيب جديد. وحينئذ فان الدولة، عند الترخيص بخدمات جوية منتظمة، قد توافق، على أساس المجاملة، على خدمات جوية تشغلها شركة أجنبية تابعة لشريكها السابقة في الاتفاق الثنائي، وقد تشمل هذه طرقا جوية لا تعمل عليها شركة الطيران الوطنية التابعة لتلك الدولة، ولكنها تصر على المعاملة بالمثل في صدد السعة التي تشغل بها شركات الطيران الأجنبية على الطرق التي تعمل عليها شركة (أو شركات) الطيران التابعة لها.

• مرحلة اختيارية للبحث أو اعادة النظر، وقد تتم اما داخل الجهة الحكومية التي قامت بالمراحل الثلاث السابقة واما في جهة حكومية أخرى، ويمكن القيام بذلك بصفة علنية أو سرية، وقد يتطلب الأمر، في بعض الحالات مراجعة قانونية.

ان هذه العملية يمكن أن تكون قصيرة للغاية (مثال ذلك: عندما يدرس مسؤول التنظيم أجور وأسعار منفردة لا تثير مشاكل) أو طويلة للغاية اذا كانت تطوي على مسألة معقدة أو مثيرة للجدل (كما في حالة ترتيب تجارى ينطوي على المشاركة في رموز الرحلات الجوية).

المجاملة والمعاملة بالمثل

لمفهومى المجاملة والمعاملة بالمثل أهمية خاصة في التنظيم الوطني للخدمات الجوية الدولية، لا سيما عندما يتعلق الأمر بنشاط تجارى لا يحكمه نص محدد في اتفاق النقل الجوى. **والمجاملة** هي الاحترام الواجب الذي تعطيه سلطات احدى الدول الى الاجراءات الرسمية لدولة أخرى. وفي الممارسة الفعلية للتنظيم، تعتبر المجاملة أحيانا الأساس الذي يقوم عليه منح الحق أو المنفعة من جهة ما الى شركة طيران أجنبية دون أن تتوقع هذه الجهة بالضرورة نفس المعاملة من الدولة التي تتبعها شركة الطيران في ظروف مشابهة. ومثال ذلك أن توافق دولة ما، على أساس المجاملة، على الأجور والأسعار المخفضة التي أمرت حكومة أجنبية شركة طيرانها بأن تمنحها الى مسؤوليها.

الفصل (٢-١)

هيكل التنظيم الوطني

- صياغة القواعد والأنظمة المحددة لتنفيذ قانون الطيران الأساسي والعمل على تحقيق غايات وأهداف السياسات الوطنية.
- اصدار (أو الغاء أو وقف) تراخيص وأذون الناقلين الجويين الوطنيين والأجانب.
- الترخيص بجدول المواعيد والتعريفات للناقلين الجويين.
- تنسيق سياسات وأنظمة النقل الجوي مع الجهات الحكومية الأخرى، مثل الكيانات المسؤولة عن التجارة والمبادلات والسياحة والتفتيش المالي والضرائب والتنمية الوطنية وغيرها.
- واقامة العلاقات الدولية الثنائية ومتعددة الأطراف في مجال النقل الجوي.

ان هذه المهام (بخلاف علاقات الطيران الدولية التي تتولاها أساسا الوزارة أو الادارة المسؤولة عن الشؤون الخارجية) تكلف بها عموما جهة وطنية واحدة، مثل وزارة النقل أو مديرية الطيران المدني. ولكن هذه المهام قد توزع بين جهتين أو أكثر، كأن توجد جهة مسؤولة عن التنظيم الفني وأخرى مسؤولة عن التنظيم الاقتصادي. وفي بعض الدول، قد تكون الجهة التنظيمية الأساسية للنقل الجوي هيئة شبه قضائية مستقلة نسبيا وتقوم ببعض المهام المذكورة أعلاه أو جميعها (ومثال ذلك مجلس أو مفوضية).

يتوقف نجاح الأنشطة في أي هيكل تنظيمي وطني على وجود أفراد مؤهلين. وتتضمن المؤهلات الأساسية التي يحتاجها القائمون على تنظيم النقل الجوي القدرة على القيام بما يلي:

- تجميع وتقديم احصائيات النقل واحصائيات مالية واحصائيات أخرى للخدمات الجوية.

يتكون هيكل التنظيم الوطني للنقل الجوي الدولي من عنصرين أساسيين هما:

- العنصر التنظيمي: وتمثله الجهة أو الجهات الحكومية التي تتولى مسؤوليات النقل الجوي في الدولة وتتوب عن بعض الجهات الحكومية الأخرى التي لا صلة لها بالطيران ولكن أعمالها تؤثر في النقل الجوي الدولي.
- العنصر القانوني: وتمثله القوانين الوطنية والقواعد والأنظمة والقرارات القانونية والادارية والتراخيص أو الأذون والسياسات المعلنة والاتفاقات الدولية ذات الصلة التي تكون الدولة طرفا فيها.

ويشرح القسمان التاليان من هذا الفصل العنصرين التنظيمي والقانوني على التوالي:

العنصر التنظيمي

الجهة الأساسية في العنصر التنظيمي لهيكل التنظيم الوطني هي السلطات المسؤولة عن النقل الجوي في الدولة. **فسلطات النقل الجوي الوطنية** (وتدعى أيضا **سلطات الطيران** أو **سلطات الطيران المدني**) هي الكيان الحكومي أو الكيانات الحكومية، مهما كانت تسميتها، المسؤولة مباشرة عن تنظيم جميع جوانب النقل الجوي المدني الفنية (أي الملاحة الجوية وسلامة الطيران) والاقتصادية (أي الجوانب التجارية للنقل الجوي). ومن المرجح أن تتضمن المهام التي يقوم بها هذا الكيان أو الكيانات فيما يتعلق بالتنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي ما يلي:

- اعداد السياسات والاستراتيجيات الاقتصادية في مجال النقل الجوي.

- تحليل البيانات الكمية والكيفية ذات الصلة مثل البيانات المتعلقة بالتعريفات وبتفانيات النقل الجوي.
- عمل تنبؤات عن حركة النقل في المستقبل للوقوف على احتياجات البنية الأساسية، واحتياجات فتح طريق أو طرق جوية جديدة وغيرها.
- صنع القرارات، لا سيما في مجال اصدار التراخيص وما يتعلق بها من مواضع أخرى.
- الاعداد الفعلي لنصوص القرارات والاتفاقيات وبيانات السياسات وغيرها.
- العلاقات الخارجية، مع الناقلين الجويين الأجانب ومع الحكومات الأجنبية على السواء كجزء من المشاورات حول تنظيم الخدمات الجوية.
- الشؤون الدولية، خصوصا العلاقات مع المنظمات الدولية العاملة على المستوى العالمي مثل منظمة الطيران المدني الدولي والاتحاد الدولي للنقل الجوي بالاضافة الى المنظمات الاقليمية ومتعددة الأقاليم.
- المسائل القانونية التي تتعلق بتفسير القوانين والاتفاقيات ومنح التراخيص وغيرها.
- الشؤون الادارية، بما في ذلك المالية، وشؤون الأفراد ونظم حفظ المعلومات واسترجاعها وغيرها.
- وأنشطة العلاقات العامة والتنسيق مع الجهات الحكومية الأخرى.
- ان وجود جهة تنظيمية محدودة الحجم تكون مسؤولة عن النقل الجوي قد تتوافر لها المهارات اللازمة لأداء المهام المذكورة أعلاه اما بشكل اجمالي أو بدرجات متفاوتة بعدد قليل من الأشخاص يعتمدون على هيئة أكبر، مثل ادارة حكومية أو وزارة، للقيام ببعض الخدمات (مثل الخدمات القانونية والخدمات الادارية والعلاقات العامة).
- ضوابط الجمارك، أي الضوابط على استيراد البضائع (وفي بعض الأحيان على تصديرها).
- ضوابط الجوازات والهجرة، أي الضوابط على دخول ورحيل ركاب الخدمات الجوية الدولية.
- لوائح الصحة العامة (بما في ذلك التفتيش والحجر الصحي للركاب والبضائع).
- الضوابط المالية، أي الضوابط على تغيير العملات الأجنبية وعلى تحويلها بما في ذلك أرباح مؤسسات النقل الجوي الأجنبية.
- الضرائب، أي الضرائب على أرباح الناقلين الجويين وعلى الحركة والوقود والتوريدات وغيرها.
- حماية المنافسة، الذي قد ينطوي على منع قيام الناقلين الجويين المحليين والأجانب ببعض الأنشطة.
- الضوابط البيئية، ومثال ذلك، حظر الطيران في ساعات معينة في المطارات التي تشكل ضوضاء الطائرات فيها مشكلة.
- تنمية السياحة، أي الترويج لسفر الأجانب جوا الى الدولة المعنية.
- والنقابات العمالية، التي تؤثر مهامها على مدد وشروط تعيين موظفي الناقلين الجويين، من شركات وطنية وشركات أجنبية على السواء.
- يمكن أيضا أن يتوقع الناقلون الجويون درجة معينة من التنظيم من جانب السلطات المحلية، بموجب القوانين والقواعد السارية في المجتمعات المحلية على جميع الأنشطة التجارية، مثل الأمور المتعلقة بسلامة المباني والأراضي المستعملة كمكاتب للمبيعات ومستودعات، سواء في المطارات أو خارجها. وكذلك تؤثر على الخدمات الجوية الدولية بعض الأعمال التي تقوم بها حكومة تعمل على صعيد أدنى من الصعيد الوطني في دولة فيدرالية، مثل فرض ضرائب محلية على الوقود والامدادات المستخدمة في الخدمات الجوية الدولية. ومثال آخر هو فرض ضرائب الدخل على أرباح الخدمات الجوية الدولية التي يحققها الناقلون الجويون الأجانب. والواقع أن هذه الاجراءات قد تثير جدلا كبيرا، وقد تتأثر أو لا تتأثر بالاتفاقيات الدولية التي تحكم فرض الضرائب.
- العنصر الآخر في هيكل التنظيم الوطني، هو الجهات الحكومية التي لا صلة لها بالطيران ولكن أعمالها تؤثر في النقل الجوي الدولي، وتضم هذه على سبيل المثال لا الحصر السلطات الوطنية المسؤولة عما يلي:

العنصر القانوني

يرد العنصر القانوني لهيكل التنظيم الوطني الخاص بالنقل الجوي الدولي في الوثائق التالية لكل دولة:

- قوانين الطيران الأساسية، التي تحكم عادة الأعمال التنظيمية الأخرى، مثل وضع القواعد واصدار التراخيص، وتطبيق القوانين، والتي تعطى الأساس القانوني للهيكل التنظيمي وعملية التنظيم المستخدمة.
- القوانين الوطنية ذات الصلة التي تؤثر على اجراءات تنظيمية معينة (مثل قانون يفرض أسلوبا معيناً في اصدار التراخيص).
- الاتفاقات الدولية، متعددة الأطراف منها والثنائية، التي تكون الدولة طرفاً فيها، الى الحد الذي يجب عنده مراعاة الحقوق والالتزامات الدولية في العملية الأساسية للتنظيم الوطني للخدمات الجوية الدولية.
- البيانات والأوامر التي تتخذ أشكالاً مختلفة وتتعلق بالسياسات التي تحدد الأهداف والأغراض والمناهج أو الارشادات العامة أو المحددة لتنظيم النقل الجوي الدولي (مثل ذلك، اصدار كتاب أبيض، أي التقرير الرسمي المعتمد الذي يعطى المعلومات عن السياسات والمواقف وأساليب العمل التي ينسبها الطرف المعنى اتباعها).
- القواعد والأنظمة التي تنفذ قوانين الطيران الأساسية للدولة من خلال تحديد المقترضات الخاصة التي تفرض على الناقلين الجويين أو غيرهم (ومثال ذلك، تقديم بيانات عن الحركة، ومعلومات عن حقوق المنتفعين من النقل الجوي وتسجيل جداول المواعيد والتعريفات وغير ذلك).
- القرارات القانونية عن بعض قضايا النقل الجوي المحددة (مثل ذلك، محكمة أو سلطة تنظيم المنافسة التي تحكم في نزاع بين الشركات بشأن مسائل تتعلق بنظام الحجز الآلي).
- التراخيص والأذون التي ترخص القيام بالعمليات المستمرة للخدمات الجوية الدولية التي يقوم بها الناقلون الجويون

المحلين والأجانب، لا سيما الى الحد الذي تشكل معه هذه الأذون السوابق، أو تتضمن السوابق، التي قد تؤثر على اجراءات منح التراخيص في المستقبل أو تحدها.

- القرارات المؤقتة (مثل الموافقة على ترتيب تجارى للتعاون فيما بين شركتين للخدمات الجوية) التي قد تصبح سوابق لاجراء تنظيمي في ظروف مشابهة مستقبلا.
- والتراخيص المؤقتة (مثل الموافقة على جداول مواعيد أو تعريفات) تبقى جزءاً من العنصر القانوني طوال مدة سريانها.

ان الشفافية (أي اعلام الجمهور بالقرارات القانونية الحكومية) تتم في معظم الأحيان بالنشر في مطبوعات حكومية رسمية مثل **الجريدة الرسمية** أو **سجل** أو **صحيفة**، أي نشرة دورية حكومية رسمية (يومية في أغلب الأحوال) تنشر فيها القوانين والقواعد والأنظمة والقرارات التي تتخذها الدولة خلال الفترة الزمنية التي يغطيها ذلك العدد (باستثناء القرارات المؤقتة غير المهمة)، بما في ذلك القوانين والقواعد والأنظمة والقرارات المتعلقة بالطيران المدني.

نظراً لأن الهيكل الحكومي والنظام القانوني والعادات والعرف المتبع يختلف من دولة الى أخرى، فان القواعد أو الأنظمة الوطنية تميل الى الاختلاف بالنسبة الى ما يلي:

- المصطلحات (فاصطلاح التراخيص للخدمات الجوية الجارية التي يقوم بها ناقل جوي أجنبي قد يطلق عليه اسم "ترخيص" في دولة ما و "اذن" في دولة أخرى).
- الموضوع (مثلاً، لدى بعض الدول قواعد وأنظمة لتنظيم الحجز الآلي ولكن ليس لدى العديد من الدول الأخرى مثل ذلك).
- معالجة الموضوع (مثلاً، لدى معظم الدول سياسات وممارسات متميزة لمنح ترخيص بالقيام برحلات عارضة دولية أو وقف العمل به أو سحبه أو تقديمه بشروط).
- الصيغة (مثلاً، ليس هناك صيغة موحدة بين الدول لكتابة أنظمتها الوطنية).
- واللغة أو اللغات المستخدمة.

والتي يمكن أن تستعملها سلطات النقل الجوي الوطنية للإبلاغ عن تعريفات الركاب في شركات الطيران).

- طلب الحصول على التراخيص والأذون والتصاريح الخاصة للقيام بالخدمات الجوية وإصدار تلك الوثائق.
- وحماية المنتفعين، مثل القواعد التي تقضى بالتعويض في حالة رفض الراكب.

وفي بعض الدول، يمكن أن تنص القرارات والأوامر الصادرة عن سلطات النقل الجوي على المتطلبات الحكومية بالنسبة للعديد من القضايا المذكورة أعلاه.

ومن المرجح أن تشمل المواضيع التي تنص عليها القواعد والأنظمة الوطنية التي تؤثر على الجوانب التجارية للنقل الجوي ضمن أمور أخرى، ما يلي:

- تقديم بيانات عن حركة الناقل الجوي (والمطار) وبيانات مالية وغيرها حسب المقتضى بما في ذلك التعاريف والتواريخ المحددة وأشكال الإبلاغ وغيرها.
- تنظيم الرحلات العارضة وغيرها من الرحلات الجوية غير المنتظمة، وتحديد أسعارها والترخيص بها وتشغيلها.
- الإبلاغ عن التعريفات لأغراض الرصد أو للموافقة عليها، (يعطى المرفق (٢) من الدليل النماذج التي أعدتها الإيكاو

الفصل (١-٣)

المسائل الرئيسية لعملية التنظيم الوطني وهيكله

الولايات) أو السلطات فوق القومية مثل السلطات التي تحكم مجموعة من الدول.

- وكليات غير حكومية ذات مصلحة قد تحاول أن تؤثر على وضع السياسات أو القرارات، وتشمل شركات الطيران والمطارات والمستهلكين والمجتمعات المحلية ومجموعات المصالح في قطاع الأعمال أو السياحة، وعمال شركات الطيران، وربما شركات تصنيع الطائرات.

لكل طرف من هذه الأطراف مصالحه ودرجات اهتمامه الخاصة تجاه صياغة السياسات والقرارات والقواعد والأنظمة المتعلقة بالنقل الجوي الدولي. ويتأثر التنظيم الوطني كذلك بسياسات وإجراءات الدول الأخرى. والمشكلة التي يواجهها منظمو النقل الجوي الدولي تتمثل في كيفية التعامل مع هذه الأطراف ومع مدخلاتها المختلفة والتي أحياناً ما تكون متعارضة.

فيما يتعلق بأطراف المجموعة الأولى (كليات حكومية ذات صلة بالطيران)، فإن القرار بشأن من ينبغي مشاورته ومقدار الوزن الذي يجب إعطاؤه لأرائهم قد يتوقف إلى حد كبير على الوظيفة الأساسية لكل منهم بالنسبة لتنظيم النقل الجوي الدولي، مع مراعاة الأولوية التي تمنح لأهداف السياسات الخارجية والسياحة واعتبارات التنمية الوطنية والمصالح التجارية وأي شرط حكومي للتنسيق الرسمي أو غير الرسمي بين الحكومات.

أما أطراف المجموعة الثانية (كليات حكومية لا صلة لها بالطيران) مثل الجمارك والهجرة والصحة العامة والمالية والضرائب، فهي عادة الوزارات التي تؤثر إجراءاتها في بعض جوانب تنظيم النقل الجوي الدولي. وفي السنوات الأخيرة، ازداد تأثير النقل الجوي بالاجراءات التنظيمية التي تتخذها الكليات

يبحث هذا الفصل مسألتين من المسائل الرئيسية لعملية وهيكل التنظيم الوطني للنقل الجوي الدولي: أولاً كيف ينبغي لمنظمي النقل الجوي الدولي أن يتعاملوا مع الأطراف المعنية الحكومية وغير الحكومية ومع مختلف مدخلاتها في عملية التنظيم، وثانياً ما هي الجهة في الهيكل الحكومي التي يفضل أن توكل إليها مهمة تنظيم النقل الجوي الدولي.

العلاقة بين منظمي النقل الجوي والأطراف ذات المصلحة

في عملية التنظيم الوطني (أي وضع التشريعات والسياسات وإصدار التراخيص والتصاريح المؤقتة)، يرجح أن يحصل منظمو النقل الجوي الدولي على مدخلات على الأقل من بعض أعضاء الأطراف الثلاثة التالية:

- كليات حكومية غير مكلفة بالضرورة بمهمة تنظيم النقل الجوي الدولي ولكنها تهتم مباشرة بنتائج هذه المهمة، ويمكن أن تسعى أحياناً إلى التحكم في سياسات أو قرارات معينة أو في تشكيلها. وتشمل هذه الأجهزة الوزارات المسؤولة عن الشؤون الخارجية، والسياحة، والتجارة، والنقل والاتصالات.
- كليات حكومية لا صلة لها بالطيران ولكن أعمالها تؤثر على تنظيم النقل الجوي سواء عن قصد أو بدون قصد، وتشمل الإدارات المسؤولة عن الجمارك، والجوازات والهجرة، والصحة العامة، والضرائب، والمالية، ومراقبة النقد، والبيئة، وتنظيم المنافسة، وفي بعض الأحيان السلطات تحت القومية (مثل سلطات المحافظات أو

• وان وسائط النقل الأخرى (مثل النقل البرى والسكك الحديدية) قد تكون لديها شواغل بشأن المنافسة من الخدمات الجوية.

هل ينبغي لمنظمي النقل الجوي تغيير موقفهم التقليدي؟ وهل ينبغي لهم توسيع قاعدة سياساتهم وقراراتهم؟ ان اقامة وزن كبير لمصالح الكيانات المذكورة أعلاه قد يساعد على صياغة سياسات وقرارات أكثر توازنا في مجال النقل الجوي. ومن ناحية أخرى، فان التشاور مع عدد أكبر من الجهات قد يؤدي الى نشوء عملية أطول وأكثر تعقيدا، ومن الممكن أن تتطلب جهازا ضخما من الموظفين لمواجهة الزيادة في حجم العمل.

قد يتوقف القرار بشأن أي طرف ينبغي مشاورته على الموضوع قيد البحث. فالقرارات الرئيسية المتعلقة بالسياسات، مثل اعداد السياسة الرئيسية للحكومة بشأن النقل الجوي الدولي قد تملى التشاور مع الفئات الثلاث. أما في حالة القرارات المتعلقة بمنح التراخيص، فقد تراعى أولا المدخلات المباشرة من الكيانات ذات المصلحة. ومثال ذلك المعلومات عن سجل السلامة للشركة المقدمة للطلب، وهي المعلومات المقدمة من المكتب المعنى بالتنظيم الفني للطيران، أو التعليقات من الشركة أو الشركات التي قد تتأثر بمنح الترخيص بشأن الآثار المحتملة بالنسبة للمنافسة في السوق. وعند اعطاء الموافقة على جداول المواعيد أو التعريفات أو الرحلات العارضة، فان عملية وضع القرار قد لا تؤثر الا على الأطراف المعنية بهذه المسألة بالذات، مثل هيئة الملاحة الجوية أو سلطة المطار بالعلاقة الى دورها في اتاحة الخانات التشغيلية للاقلاع والهبوط، وشركات الطيران المنافسة بالعلاقة الى موضوعات السعة والتعريفات.

ان بعض الاجراءات التنظيمية في النقل الجوي التي تتخذها حكومات أجنبية قد تؤثر أيضا في وضع سياسات وقرارات النقل الجوي الوطني، ومثال ذلك السياسات الجوية الدولية أو قرارات قانون المنافسة لبلد آخر يمثل السوق الرئيسية التي يخدمها الناقلون الجويون المحليون. وفي بعض الأحيان، قد يحتاج منظمو النقل الجوي الوطني الى اقامة الاعتبار للقواعد التنظيمية الصادرة عن سلطات فوق قومية لمجموعة من الدول أو اتحاد من الدول تنتمي اليه دولة الناقل، مثال ذلك ضرورة تطبيق المعايير المتفق عليها دوليا عند منح الترخيص للناقل الجوي الوطني لتقديم الخدمات الجوية الدولية.

الحكومية الأخرى، لاسيما المعنية بالتجارة وقانون المنافسة والضرائب والبيئة. فالمهمة أو المسؤولية الرئيسية لهذه الكيانات تشمل اجراءات تنظيمية تتعدى نطاق الطيران، ولذلك فليس من الضروري أن تتماثل أهداف سياستها مع أهداف النقل الجوي. وبالتالي، فان اجراءاتها التنظيمية تؤثر كثيرا على البيئة التشغيلية لصناعة النقل الجوي. وقد تؤدي ازدواجية بعض المهام والمسؤوليات التنظيمية الى نشوء نزاعات بين الجهات الحكومية. وحينئذ قد يحتاج منظمو النقل الجوي الداخلي الى تعزيز التشاور مع هذه الكيانات الحكومية الأخرى لتنسيق الأنظمة والسياسات والقرارات المتعلقة بالنقل الجوي الدولي.

أما بالنسبة لأطراف المجموعة الثالثة (كيانات غير حكومية ذات مصلحة)، فقد اعتاد منظمو النقل الجوي الدولي التشاور مع شركات الطيران الوطنية حول معظم الأمور المتعلقة بالخدمات الجوية الدولية واعطاء وزن كبير لآرائها، لأن تنظيم هذه الأمور يترك تأثيرا مباشرا على دخل شركات الطيران. ولكن نظرا لنمو صناعة النقل الجوي في العديد من البلدان، فمن المحتمل أن تهتم جهات أخرى بالتأثير على هذه العملية، وأن تسعى على نحو متزايد الى أن تؤخذ آراؤها بعين الاعتبار في اعداد القرارات، ذلك أن تنظيم النقل الجوي الدولي يمكن أن يحدث أثرا اقتصاديا مباشرا أو غير مباشر عليها. ومثال ذلك:

- ان تطوير المطارات يعتمد على حجم الإيرادات المحققة من النقل الجوي.
- ان الركاب والشاحنين هم المستخدمون الأساسيون للخدمات الجوية والمولدون الأساسيون لإيراداتها.
- ان المجتمعات المحلية ترى أن للخدمات الجوية دورا هاما في التنمية الاقتصادية المحلية.
- ان التجارة أو السياحة المحلية تستفيد من نمو خدمات النقل الجوي.
- ان صانعي الطائرات يعتمدون كثيرا على طلبات شراء الطائرات من الشركات، وهذه قد تتأثر بالقرارات التنظيمية.
- ان مستوى رفاهية العاملين في شركات الطيران يتأثر بالسلامة المالية لشركات الطيران.

الكيان الأمثل للاضطلاع بمهمة تنظيم النقل الجوي الدولي

في الدول التي يكون فيها نشاط النقل الجوي محدودا، قد يكون لدى المكتب المسؤول عن التنظيم الدولي من الأسباب ما يدفعه الى ادماج تنظيم الخدمات الجوية الداخلية ضمن وظائفه. ومن ناحية أخرى، فإن اعطاء المكتب المسؤول عن التنظيم الدولي مهمة التنظيم الوطني يمكن أن يقلل من درجة التجاوب مع الأمور الدولية.

فيما يتعلق بإمكانية ايكال المهمة التنظيمية للنقل الجوي الى جهات حكومية أخرى لديها مسؤوليات تختلف عن النقل الجوي أو أوسع منها، هناك نقاط ضعف ونقاط قوة لكل من البديلين.

فقد تطلب ادارة أو وزارة النقل أو الاتصالات أن تكون مسؤولة عن تنظيم النقل الجوي الدولي لأن قيام جهة حكومية واحدة بتنظيم كل وسائل النقل (البري، والمائي، والسكك الحديدية، والجوي) يمكن أن ينسق بصورة أفضل فيما بين الأشكال المختلفة للنقل، بغية تأسيس شبكة نقل قوية متكاملة. ولكن ضعف هذه الحجة يكمن في أن أنشطة كل واسطة من وسائل النقل الأخرى لها طبيعتها المميزة، ولا توجد مواصفات كثيرة مشتركة بينها. كما أن التكامل بين وسائل النقل هذه غالبا ما يكون نادرا الا في الحالات التي يتم فيها نقل البضائع بأكثر من واسطة واحدة.

قد ترى ادارة أو وزارة السياحة أنها في وضع أفضل لكي تضطلع بوظائف تنظيم النقل الجوي، خاصة في الدول التي تشكل فيها السياحة الأجنبية قطاعا أساسيا في الاقتصاد الوطني. ويرجع ذلك الى الارتباط الوثيق بين الصناعتين واعتماد كل منهما على الأخرى، حيث أن الخدمات الجوية قد تكون الوسطة الرئيسية لنقل السائحين الأجانب، وبذلك قد تتحقق الاستفادة القصوى من الاثنيين من خلال التنسيق الوثيق بينهما داخل جهة حكومية واحدة. وعلى الرغم من ذلك، فقد ينظر الى القرارات التي تتخذ أساسا لترويج السياحة على أنها تضر بمصالح شركات الطيران الوطنية (على سبيل المثال السماح لشركات الطيران الأجنبية بدخول أسواق الدولة دون أن تكون هناك معاملة بالمثل) وأن ذلك قد يؤثر على الشحن الجوي وخدمات البريد.

وقد ترى ادارة أو وزارة التجارة أنها تستحق أن تضطلع بمسؤولية تنظيم النقل الجوي لأن خدمات النقل الجوي الدولي هي جزء هام من التجارة الدولية (خاصة في الدول التي تكون فيها تلك الخدمات دولية تماما أو بدرجة كبيرة). بالإضافة الى ذلك، ونظرا لأن النقل الجوي قد أصبح واحدا من قطاعات تجارة الخدمات، فإن وضعه تحت سيطرة وزارة التجارة قد يسهل من توازن عمليات التجارة. وبالرغم من ذلك فهناك امكانية التعااضى عن

الدولة المعنية هي أفضل من يقرر تحديد الجهة المثلى التي ينبغي أن تقوم بالوظيفة التنظيمية للنقل الجوي الدولي داخل هيكلها الحكومي الوطني، مع الأخذ في الحسبان التقسيم الهيكلي العام للمسؤوليات، ودرجة التنمية الوطنية، وسياساتها الاقتصادية، وحالة صناعة النقل الجوي لديها، وتوافر الموارد البشرية والمادية. وتوكل الدول هذه المهمة لجهات مختلفة وهي تعمد من وقت الى آخر الى اعادة تقييم الموقف لتحديد الهيئة المسؤولة عن النقل الجوي وتغييرها.

عندما يصبح الموقع الأمثل للمهمة التنظيمية للنقل الجوي الدولي مشكلة، فإن الاعتبار الأساسي يكمن فيما اذا كانت الجهة التي تقوم بهذه المهمة (مهما كان حجمها) تتمتع بالصفات التالية:

- أن تكون مستقلة أو تحت اشراف الكيان المسؤول عن تنظيم الجوانب الفنية للطيران المدني.
- أو أن تكون منفصلة عن الكيان المسؤول عن تنظيم النقل الجوي الداخلي أو جزءا منه.
- أو أن تكون جزءا من كيان حكومي أكبر (مثل وزارة النقل أو وزارة السياحة).
- أو أن تكون هيئة شبه قضائية.
- أو أن تكون سلطة مستقلة أو شبه مستقلة.

ينفذ تنظيم النقل الجوي الاقتصادي والفني في دول عديدة، من خلال هيئة حكومية واحدة تخضع بالكامل لاشراف وزير الطيران أو المدير العام للطيران المدني. وينطوي وجود جهة واحدة تتعامل مع جميع جوانب تنظيم الطيران المدني على عدة مزايا منها الأداء المتناسق والمستمر والكفاءة للمهام، والتنسيق الوثيق بين التنظيم الاقتصادي والفني للطيران، وأيضا بين التنظيم على المستويين الوطني والدولي، وأن يكون التنظيم أكثر استجابة لاحتياجات صناعة النقل الجوي. وقد يكون هناك جانب اضافي هو التركيز الزائد على الترويج للطيران المدني مما قد يؤدي الى عدم اعطاء اهتمام كاف لدوره في خدمة المصالح الوطنية الواسعة.

الاعتبار جميع السياسات الحكومية المختلفة بطبيعتها و/أو تبدأ في القيام بدور مختلف في النقل الجوي.

وقد تجد بعض الدول الأخرى أنه من المستصوب انشاء سلطة طيران مدني مستقلة أو شبه مستقلة بحيث تكون كيانا مستقلا بصورة جزئية أو تامة، وربما كيانا شبه خاص، تكلفه الدولة ببعض مهام الطيران المدني أو الكثير منها. ومن مزايها ذلك تحقيق المزيد من الكفاءة التشغيلية والمرونة والقدرة على الحصول ولو جزئيا على أموال مقابل خدماتها وتسهيلاتهما (بالإضافة الى إيراداتها من أنشطة غير طيرانية) بدلا من الحصول على تمويلها الكامل من الحكومة. ويمكن لمثل هذه السلطة أن تسيطر بشكل أكبر على مواردها البشرية والمالية وأن تقوم بمهامها تحت إرشادات السياسة الحكومية، وتضع بعين الاعتبار العوامل الاقتصادية، وبذلك يمكنها أن تحقق نتائج أفضل في تنظيم النقل الجوي وفي القوة المالية لعملياتها. أما العيب الرئيسي في هذا البديل فيتمثل في نشوء عجز هيكلي (بسبب الاستقلال عن الحكومة) لأداء المهام التي التزمت الحكومة بها بموجب المعاهدات والاتفاقيات الدولية.

مع ظهور الاتجاه نحو التحرير الاقتصادي والخصخصة، شهدت السنوات الأخيرة قيام عدد متزايد من الدول بإنشاء سلطات مستقلة، خصوصا لتقديم خدمات المطارات وخدمات الملاحة الجوية. وتشير الخبرة المكتسبة عالميا الى أنه في الحالات التي قامت كيانات مستقلة بتشغيل المطارات وخدمات الملاحة الجوية (باعتبارها كيانات ذات صبغة تجارية أو حتى كشركة خاصة)، فإن وضعها المالي العام وفعاليتها الادارية يميلان الى التحسن. ولذلك، توصي الايكاو بأنه حين يحقق ذلك أفضل المصالح لمقدمي الخدمات والمنتهجين، ينبغي أن تنظر الدول في انشاء مثل هذه الكيانات (سياسات الايكاو بشأن رسوم المطارات ورسوم خدمات الملاحة الجوية (Doc 9082)). وقد وضعت الايكاو أيضا موادا إرشادية بصدد انشاء هذه الكيانات (تتناول هيكلها التنظيمية ونطاقها ومسؤولياتها)، وهذه موجودة في دليل اقتصاديات المطارات (Doc 9562)، ودليل اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية (Doc 9161)، والكتاب الدوري بعنوان خصخصة المطارات وخدمات الملاحة الجوية (Cir 284).

مصالح النقل الجوي لصالح دوائر اقتصادية أخرى، بل قد يكون هناك بعض المفاضلات، وأن تؤدي تنظيمات النقل الجوي الموضوعه تحت تأثير سياسات التجارة الى تنازع تنظيمي مع دول أخرى تعمل فيها صناعة النقل الجوي أساسا في ظل تنظيم مختلف عن تنظيم التجارة في البلد.

قد تعتقد الإدارة أو الوزارة المسؤولة عن الشؤون الخارجية أن لها الحق في أن تلعب دورا، أو حتى دورا واسعا، في تنظيم النقل الجوي الدولي، بسبب جوانب العلاقات الدولية، وخبرتها في التعامل مع بلدان أخرى. ويمكن لوزارة الخارجية أيضا أن تؤكد أن الاتفاقات الثنائية للخدمات الجوية والتفاوض لإبرامها هي جزء من العلاقات الدولية الأوسع، وبذلك تتضمن اعتبارات متعلقة بالسياسة الخارجية أو تنسيقها. غير أن مسؤولي الشؤون الخارجية قد لا يكون لديهم معرفة بخصائص الطيران المدني وتنظيمه ويفتقدون المعرفة بالجوانب الفنية أو الاقتصادية لعمليات النقل الجوي وتنظيمه، بل أنهم قد يضعوا اعتبارات السياسة الخارجية فوق اعتبارات النقل الجوي.

وقد تدعي إدارة أو وزارة الدفاع (في حالات نادرة) أن بإمكانها أن تلعب دورا في تنظيم النقل الجوي المدني، وذلك على أساس الأهمية العسكرية الاستراتيجية لشركة أو شركات الطيران الوطنية، والخبرة في مجال الطيران الموجودة في القوات الجوية في الدولة. ولكن احتياجات كل من الدفاع الاستراتيجي والنقل الجوي الدولي غالبا ما لا تكون واحدة، كما أن الخبرة التجارية والمعرفة المطلوبة في تنظيم النقل الجوي لا توجد عادة لدى الجهات العسكرية.

إن بعض الدول، خاصة التي لديها صناعة نقل جوي متطورة، ويعمل بها عدد كبير من الناقلين الجويين ذوي الأحجام المختلفة والملكيات المختلفة وفي مراحل مختلفة من التطور (على سبيل المثال الذين يلعبون دورا كبيرا والذين يدخلون السوق لأول مرة وما الى ذلك) قد تجد أنه من الأفضل لها انشاء هيئة شبه قضائية لكي تقوم ببعض أو بكل الوظائف التنظيمية للنقل الجوي، على سبيل المثال اصدار التراخيص للناقلين الجويين ومنح تراخيص لاستخدام طرق معينة. الهدف الأساسي لذلك هو تحقيق العدالة في التنظيم وتجنب اصدار القرارات على أساس سياسي. وقد تظهر بها نقاط ضعف اذا لم تأخذ هذه الهيئة المستقلة في

الباب الثاني
التنظيم الثنائي

الفصل (٢)

مقدمة للتنظيم الثنائي

لم يتطور التنظيم الثنائي للنقل الجوي الدولي بدون تحديات ومشكلات مستمرة. ويعرض الفصل ٢-٣ بعض القضايا الرئيسية لعملية التنظيم الثنائي أو لهيكلها.

في السنوات الأخيرة، اختارت الدول أن تقيم فيما بينها علاقات بطرق جديدة ومختلفة، خاصة بتكوين جماعات اقتصادية أو غير ذلك من اتحادات الدول. وكما يتبين من تعريف التنظيم الثنائي، فمن الممكن أن ينطوي هذا التنظيم الآن، وبشكل متزايد في المستقبل، على إقامة علاقات مختلفة بين الدول غير العلاقة البسيطة القائمة على أساس فردى بين الجانبين. ويقدم الفصل ٢-٤ الأنواع الموجودة بالفعل للمفاوضات بشأن الخدمات الجوية والمفاوضات التي يحتمل تطورها مستقبلاً.

يقدم الباب الرابع من الدليل الموضوعات التي تشكل محتوى التنظيم الثنائي، مثل حقوق النقل، والسعة، وتحديد الأسعار وغيرها.

تطور التنظيم الثنائي للخدمات الجوية الدولية

تطور التنظيم الثنائي للخدمات الجوية الدولية على مدى عدة عقود. وبالرغم من أن أول تأسيس لخدمات النقل الجوي الدولية يرجع إلى العشرينيات، فقد أبرم عدد قليل من الاتفاقات الثنائية بين الحكومات في تلك العقود الأولى بسبب صغر حجم النشاطات الدولية للنقل الجوي، وكذلك شبه انقطاع عدد كبير من رحلات الطيران التجاري في الفترة من ١٩٣٩ إلى ١٩٤٥ (فترة الحرب العالمية الثانية).

ان الاتفاقات الثنائية سارية المفعول في الوقت الحالي التي تكون الجزء الأكبر من الوثائق التنظيمية للنقل الجوي الدولي،

يتم **التنظيم الثنائي** بالمشاركة بين طرفين، بين دولتين عادة، ولو أنه يمكن لأحد الطرفين أو كليهما أن يكون مجموعة دول، أو دولة عليا (أي تجمع أو اتحاد من الدول يعمل كجهاز واحد تحت سلطة تمنحها له الدول الأعضاء فيه)، أو هيئة حكومية إقليمية، أو حتى شركتي طيران (لتحديد السعة أو الأسعار مثلاً).

يهدف التنظيم الثنائي للنقل الجوي الدولي في صورته المثالية عادة إلى إبرام شكل ما لاتفاق بين الحكومات أو تنفيذه أو الاستمرار فيه، أو إلى إبرام تفاهم بشأن الخدمات الجوية بين إقليمي الطرفين.

يلي هذه المقدمة عرض موجز لتطور التنظيم الثنائي للخدمات الجوية الدولية.

ينطوي جزء كبير من النشاط التنظيمي الثنائي بين الحكومات على إجراء مشاورات رسمية لإبرام أو تفسير أو توسيع نطاق أو تعديل، اتفاقية أو ترتيبات أو تفاهم بين حكومتين بشأن الخدمات الجوية الدولية أو تسوية خلاف حولها. ويرد في الفصل ٢-١ من هذا الدليل وصف ومناقشة للخطوات والجوانب العديدة في هذه العملية.

على النقيض من التنظيم الوطني والتنظيم متعدد الأطراف، لا يوجد هيكل تنظيمي في حالة التنظيم الثنائي للنقل الجوي الدولي، بل يوجد هيكل تنظيمي قانوني واسع النطاق يتكون من عدة آلاف من الاتفاقات ووثائق التفاهم الثنائية. ويحتوي الفصل ٢-٢ على شرح لهذا الهيكل من خلال تحديد الأنواع الأساسية للوثائق المستخدمة في التنظيم الثنائي، وتعريف الأحكام النموذجية لاتفاقات النقل الجوي الثنائية ووصفها، وتحديد عدة أنواع من الاتفاقات الثنائية بشأن موضوعات مرتبطة بالنقل الجوي ارتباطاً وثيقاً.

اتفاق برمودا نموذجا يحتل مركز الصدارة خلال العقود الأربعة التالية بالرغم من أن عددا كبيرا من الاتفاقات التي تتضمن مبادئ اتفاق برمودا، كانت أيضا تنص على التحديد المسبق للسعة. ونتج عن الاتفاقات الثنائية أساس تنظيمي ثابت نسبيا ومترن، ارتكز عليه نظام النقل الجوي الدولي لينمو نموا منتظما.

وفي السبعينيات والثمانينيات، اتبعت دول مختلفة سياسات أكثر تحريرا لتنظيم النقل الجوي الدولي. ونتيجة لذلك، تم إبرام بعض الاتفاقات الثنائية التحريرية الجديدة، التي يميزها بوجه عام الغاء القيود على السعة، والتقليل إلى حد بعيد من التدخل الحكومي في أمور التعريفات، وتزايد حقوق دخول الأسواق، وقدرة كل طرف على تعيين أكثر من شركة طيران واحدة للانفتاح من هذه الامكانية.

شهدت التسعينيات تغييرات سريعة في البيئتين التنظيمية والتشغيلية للنقل الجوي الدولي، بالإضافة إلى تغييرات بنوية في صناعة شركات الطيران. وأصبح التحرير الاقتصادي منتشرًا على نطاق واسع. وللتكيف مع هذه التغييرات، أدخلت دول عديدة تعديلات تنظيمية، وتبنت سياسات أكثر تحريرا، وكان ذلك عادة من خلال تخفيف القواعد التنظيمية بدرجات متفاوتة. وأبرم بعض الدول اتفاقات ثنائية ليبرالية جديدة، تزيل في أساسها جميع القيود على دخول السوق، والسعة، والأسعار (فيما اصطلح على تسميته باتفاقيات "الأجواء المفتوحة"). وظهر أيضا اتجاه نحو التكتل الاقليمي في تنظيم النقل الجوي الدولي، وتحويل بعض الأنظمة الثنائية إلى أنظمة اقليمية أو شبه اقليمية متعددة الأطراف.

ومن المتوقع خلال العقد الذي بدأ في عام ٢٠٠٠، أن يتواصل نمو التحرير بموجب الاتفاقات الثنائية الجديدة أو المعدلة، وكذلك الترتيبات الجديدة الأخرى، بما فيها التنظيم الجماعي من جانب مجموعات الدول على أساس اقليمي أو شبه اقليمي متعدد الأطراف على سبيل المثال. وقد يشتمل أيضا على إبرام أنواع جديدة من الاتفاقات مثل عقد اتفاقية جماعية بين دول ذات وجهات النظر المتطابقة (انظر الفصل ٢-٤).

يرجع معظمها إلى ما بعد مؤتمر الطيران المدني الدولي الذي عقد في شيكاغو في عام ١٩٤٤ (انظر الفصل ٣). والجدير بالذكر أن استعمال الدول على نطاق واسع للاتفاقات الثنائية بقصد تنظيم النقل الجوي الدولي، هو نتيجة للاتفاق في المادة الأولى من اتفاقية الطيران المدني الدولي (التي يشار إليها فيما يلي باسم اتفاقية شيكاغو) على مبدأ السيادة الوطنية على الفضاء الجوي الاقليمي، والاتفاق على ضرورة الحصول على اذن خاص أو ترخيص آخر لتشغيل خط جوي دولي منتظم فوق اقليم دولة متعاقدة أو في داخله (المادة السادسة)، وعدم نجاح الجهود الهادفة إلى انشاء نظام متعدد الأطراف لتنظيم الجوانب التجارية للنقل الجوي الدولي. وهكذا فالمفاوضات الثنائية والاتفاقات التي نتجت عنها، أصبحت الطريقة المفضلة للدول كي تتبادل الحقوق التجارية بالنسبة للخدمات الجوية وتتفق على أساليب تنظيم السعة والتعريفات وغير ذلك من الأمور.

من بين الاتفاقات الجوية الثنائية بعد عام ١٩٤٤، كان أهمها وأكثرها تأثيرا على تطور تنظيم النقل الجوي الدولي، اتفاق عام ١٩٤٦ بين المملكة المتحدة والولايات المتحدة (الذي يعرف الآن باتفاق برمودا الأول). ونتج هذا الاتفاق عن حل وسط بين النهجين الواسعين لتنظيم خدمات النقل الجوي الدولية، اللذين اختلفا عن مؤتمر شيكاغو وتركيا بدون حل. فقد كانت إحدى وجهات النظر المتطرفة تعارض تنظيم السعة أو التعريفات، وتعارض أيضا التعاريف الضيقة للطرق الجوية. وذهبت وجهة النظر المضادة إلى ضرورة تحديد السعة مسبقا، وأن تكون التعريفات منظمة بمعرفة وكالة دولية، وأن تكون الطرق الجوية محددة. ووفقا للاتفاق الذي يمثل حلا وسطا، كان يجب على شركات الطيران أن تحدد التعريفات من خلال الاتحاد الدولي للنقل الجوي (اياتا)، شريطة الحصول على موافقة الطرفين. وكان يجب أيضا أن تحدد شركات الطيران السعة شريطة الالتزام ببعض المبادئ المتفق عليها، واحتمال قيام الأطراف أو سلطات الطيران التابعة لها، بإجراء استعراض مشترك بعد فترة من التشغيل. أما الطرق الجوية، فقد تم تحديدها.

فيما بعد، أبرم عدد كبير من الاتفاقات وقعتها الأطراف الأصلية مع دول أخرى ومع أزواج دول أخرى. وبذلك أصبح

الفصل (٢-١)

عملية التنظيم الثنائي

والتفاوض هو عملية تشاور تكون رسمية في العادة وأصبحت (أو يقصد منذ البداية أن تصبح) عملية مساومة بين الطرفين. وهكذا، فبينما تعتبر جميع المفاوضات بمثابة مشاورات أيضا، فليست كل المشاورات مفاوضات.

تشمل الأقسام الثلاثة التالية من هذا الفصل الموضوعات التالية: بدء التشاور الثنائي الرسمي والتحضير له، وأنواع الاجتماعات والوثائق المستعملة في المشاورات والمفاوضات، والاعتبارات الاستراتيجية والتكتيكية التي تحكم المشاورات والمفاوضات. وينبغي ملاحظة أن المعلومات المقدمة في هذه الأقسام الثلاثة تمثل الحد الأمثل في ممارسات الدول: فقد يكون العمل أقل تعقيدا في الكثير من المشاورات أو المفاوضات الثنائية. ويأتي في القسم الأخير وصف للإبرام الرسمي لأحد الاتفاقات وللعمليات التي ينطوي عليها تنفيذ الاتفاق، وإدارته، وفض النزاعات بشأنه، وتعديله أو إنهاؤه.

بدء التشاور الثنائي الرسمي والتحضير له

يبدأ التشاور الثنائي الرسمي عادة بطلب من طرف حكومي إلى طرف حكومي آخر لإجراء مفاوضات. وفي أغلب الحالات، يكون كلا الطرفين حكومة وطنية، ولو أنه يمكن لأحدهما أو كليهما أن يكون منظمة دول حصلت من الدول الأعضاء بها على السلطة اللازمة لإجراء التشاور. وحينئذ يحتمل إجراء تشاور غير رسمي حول مكان وتواريخ عقد الاجتماع الأول، أو ربما لمعرفة ما إذا كان هناك إجماع في الرأي على إجراء تشاور رسمي.

قبل طلب إجراء تشاور رسمي، على الدولة المعنية أن تقوم داخليا بتقرير العديد من النقاط.

تختلف عملية التنظيم الثنائي اختلافا كبيرا عن عملية التنظيم الوطني أو متعدد الأطراف. فهذه العملية تبدأ عادة عندما تقترح دولة (أو منظمة دول) على دولة أخرى (أو منظمة دول أخرى) السعي معا إلى عقد اتفاق أو تفاهم بشأن الخدمات الجوية، ويشعر الطرفان المعنيان في الأعمال التحضيرية لذلك. وتستمر العملية من خلال الاجتماعات والمفاوضات الفعلية بين مندوبي الطرفين. ولا تنتهي العملية بالتوقيع الرسمي على وثيقة ملزمة، فالإبرام الرسمي للاتفاق يمثل الخطوة الأولى في إدارة تنفيذ ما تم الاتفاق عليه. وفي هذه الأثناء، فغالبا ما تعود الدول مرة أخرى إلى دورة التحضير والمباحثات والنتائج، لتفسير أو تعديل أو توسيع هذه الاتفاقات، أو لانهاؤها في بعض الأحيان.

وهكذا، تعتبر العملية الأساسية للتنظيم الثنائي عملية تشاور، يتم فيها الاتصال والتفاعل بين طرفين، يكونان في العادة دولتين ولكن ليس دائما، تمتد لفترة من الزمن لطرح أسئلة أو إعطاء معلومات، أو إقامة علاقة أو تعديلها، أو فض نزاع بينهما. وينطبق اصطلاح التشاور (أو المشاورات) على أنواع كثيرة من هذه الاتصالات والتفاعلات الثنائية.

ينطوي التشاور الرسمي عادة على عقد اجتماعات بين وفدين مكونين من عدة أعضاء، بقيادة رئيس معين لكل منهما تفوض إليه صلاحيات ملائمة.

أما التشاور غير الرسمي، فقد ينطوي فحسب من ناحية أخرى على اتصالات كتابية أو شفوية أو على مزيج من الاتصالات الكتابية والشفوية. ويمكن أن يتم في اجتماعات بين شخصين فقط أو عدد ضئيل من الأشخاص (على سبيل المثال، بين ملحق الطيران المدني بسفارة إحدى الدول وبين مسؤول من هيئة الطيران المدني في الدولة المستضيفة)، وفيها تقدم أو يتم تبادل ورقة أو ورقات. كما يمكن إنجاز الأعمال بالهاتف أو بالبريد الإلكتروني لرسالة أو، بطريقة تقليدية، بارسال واستلام وثيقة رسمية ويكون ذلك في العادة من خلال القنوات الدبلوماسية.

• هل هناك نزاع رئيسي ما بين الطرفين في مجال آخر (غير متعلق بالطيران)؟

• هل يمر أحد الطرفين بفترة تغيير حكومي محتمل أو تتعرض خلالها نظمه الداخلية أو امكانيات اتخاذ القرارات لتغيير مؤقت؟

• هل هناك ترابط زمني بين مشاورات النقل الجوي وحادثة مهم في المستقبل (مثل زيارة رئيس دولة أو رئيس حكومة) بحيث يحتمل أن يترك آثارا ضارة أو مفيدة بالنسبة لنتيجة المشاورات؟

• هل يشترك الطرفان في مجهود اقتصادي ما وفي مجهود دبلوماسي مهم يشعر خلاله أحد الطرفين أو كلاهما أنه مضطر الى تفادي أي مواجهة بخصوص نزاع يتعلق بالنقل الجوي؟

من المرجح أن تنتظر في هذه الاعتبارات الجهة المسؤولة عن الشؤون الدبلوماسية أو مكتب العلاقات الخارجية في سلطات النقل الجوي بالدولة. وبالرغم من أن هذه الاعتبارات قد لا تؤثر تأثيرا حاسما على عنصر التوقيت في معظم الحالات، فإنها يمكن أن تكون مهمة في بعض الحالات.

من بين الاعتبارات الأولية (ولو أنها لا تؤثر تأثيرا حاسما بالضرورة)، يمكن ذكر ما يلي:

• درجة الاجماع الداخلي (أي داخل الحكومة صاحبة الطلب، ومع وفيما بين ناقليها الجويين الوطنيين، وغيرهم من الأطراف ذات المصلحة).

• تقييم القوة التفاوضية المتاحة.

• فكرة عما يمكن اعتباره مشاورات ناجحة.

• واحتمالات النجاح.

عند استلام طلب لاجراء تشاور رسمي (أو حتى قبل التقديم المحتمل لهذا الطلب)، يتعين على الطرف الآخر أن يجرى نفس الاستعدادات تقريبا، ولكن من أوجه نظر مختلفة تماما في حالات عدة. فعلى سبيل المثال، قد يرى الطرف المستلم للطلب، في حالة التشاور لفض نزاع ما، أن تصرفه يتمشى تماما مع شروط الاتفاق. وقد يرغب في تجنب، أو ارجاء، التشاور داخل قيود

أهم تلك النقاط هي تحديد السمة أو الطابع أو النوع الأساسي للتشاور المحتمل (والتفاوض المحتمل). وفي مجال العلاقات الدولية الحكومية للنقل الجوي، يمكن تمييز خمسة من هذه الأنواع حسب هدفها الأساسي:

تشاور لعقد اتفاق، عملية يسعى بمقتضاها الطرف البادئ الى اقامة علاقة لأول مرة (مثل التي يشكلها اتفاق أول للنقل الجوي بين الطرفين) أو الى ادخال تغييرات مهمة جدا في هذه العلاقة (مثل ابرام اتفاق جديد تماما بدلا من الاتفاق الحالي).

تشاور لتعديل اتفاق، عملية يسعى بمقتضاها الطرف البادئ الى اجراء تعديل يعود بمنفعة متبادلة على علاقة قائمة بالفعل (مثل توسيع فرص وصول الطرفين الى الأسواق، أو التغيير المتبادل للسعة المتفق عليها، أو اضافة مادة تتعلق بأمن الطيران).

تشاور لاعادة التوزيع، عملية يسعى بمقتضاها الطرف البادئ للحصول على زيادة صافية في الفرص أو المنافع في ظل علاقة قائمة بالفعل (مثل الوصول الى سوق جديدة وايرادات جديدة للناقل الجوي أو غير ذلك من المكاسب الأعلى بكثير من امتيازاتها الجديدة المحتملة) وذلك لتصحيح اختلال ملحوظ.

تشاور لتسوية نزاع، عملية يسعى بمقتضاها الطرف البادئ الى تطبيع العلاقات، أي جعل أحد المواقف مطابقا لما يعتقد الطرف المعنى مناسباً بموجب الاتفاق بينهما (مثل الموقف الذي ينطوي على زيادة في السعة من جانب ناقل أو ناقلين تابعين للطرف الآخر، يعترض عليها الطرف الأول).

تشاور لتمديد اتفاق، عملية يسعى بمقتضاها الطرف البادئ الى استمرار ترتيب متفق عليه الى ما بعد تاريخ متفق عليه من قبل (مثل تاريخ انتهاء اتفاق أو تفاهم جانبي، كالتفاهم بشأن تحديد نظام مؤقت للسعة).

قد يكون لبعض عمليات التشاور سمات من أكثر من نوع، ولو أن سمات معينة تحتل عادة مكان الصدارة. والواقع أن معرفة طابع التشاور الرسمي المحتمل تكون مفيدة على الأرجح في جميع مراحل العملية.

يعتبر التوقيت من الأمور المهمة الأخرى في بدء العملية، ليس بالنسبة للترتيبات الادارية التفصيلية وتوافر العاملين، ولكن بالنسبة للسياق أو الاطار العام:

المتوفرة من العاملين، ومدى استعداد النولة ومقدرتها على تخصيص وقت وجهد لهذه العملية. ويقوم كل طرف، بوجه عام، بجمع وتحليل البيانات الكمية والنوعية ذات الصلة.

من الأرجح أن تشمل البيانات الكمية التي يتم جمعها وتحليلها استعدادا للتشاور، بين أمور أخرى، ما يلي:

- الخدمات الجوية وأحجام النقل القائمة والمتوقعة، والحصة في السوق، ومعاملات الحمولة ذات الصلة (بصفة إجمالية، وفي أسواق معينة بين أزواج المدن، وعلى أنواع معينة من الخدمات الجوية).
- الإيرادات التاريخية أو المحتملة للنقل الجوي.
- البيانات الخاصة بالمطارات والسياحة والتجارة. وذلك بالنسبة لمسائل معلومة أو متوقعة.

ومن الأرجح أن تشمل البيانات النوعية التي يتم جمعها وتحليلها استعدادا للتشاور ما يلي :

- حقائق حول سياسات كل طرف وأهدافه التفاوضية العامة بشأن النقل الجوي.
- الاهتمامات المعلومة للناقلين الجويين التابعين لكل طرف، وكذلك المشاغل الخاصة بالكيانات الأخرى التي يهتمها الأمر.
- معلومات تفصيلية عن الأمور التي قد تكون مصدرا لنزاع أو مصدرا محتملا للخلاف.
- معلومات عن المواقف المتخذة أو عن النتائج التي حققها الطرف الآخر في ظروف مماثلة.
- معلومات تاريخية عن العلاقة الثنائية في مجال الخدمات الجوية.
- معلومات عن أعضاء الوفد الآخر وكيف يحتمل أن تكون مصالحهم الخاصة مختلفة عن المصالح العامة لذلك الوفد.
- معلومات عن العلاقات الثنائية للطرف الآخر مع أطراف ثالثة بخصوص النقل الجوي. وتحتوي وثيقة الإيكابو بعنوان موجز الاتفاقيات الثنائية للنقل الجوي (Doc 9511) على ملخصات لأهم الأحكام الواردة في جميع الاتفاقيات

إجراءات فض النزاع في حالة وجود اتفاق قائم بالفعل. وفي مثال آخر، قد يرغب الطرف المستلم للطلب، في حالة التشاور لاعادة التوزيع، أن يتجنب تماما، أو على الأقل أن يرجئ لأطول وقت ممكن، النتيجة التي يسعى إليها الطرف الطالب. الا أن معظم الاتفاقيات الثنائية تضم حكما يقضي بالرد على طلب المشورة خلال مدة محددة (خلال ٣٠ أو ٦٠ يوما مثلا).

إذا اتفق الطرفان على بدء تشاور رسمي، فمن الأرجح أن يتشاورا بصفة غير رسمية حول الترتيبات الادارية ذات الصلة، مثل تاريخ بدء المفاوضات، وأقصى مدة يحتمل أن يكون كل وفد متاحا فيها أثناء المحادثات (أو في الجولة الأولى) وكذلك أن يتشاورا بشأن مكان إجراء المفاوضات، أي مكان في اقليم أحد الطرفين، يكون في العادة مقر الحكومة أو مكانا آخر يتفق عليه كلا الطرفين. وتتبع بعض الدول عادة قيام وفد الطرف الطالب بالسفر الى اقليم الشريك الثنائي الآخر لعقد الجولة الأولى، مع عقد الجولات التالية بالتناوب بين كل من الاقليمين. وبالإضافة الى ذلك، يمكن أن تكون رتبة رئيس الوفد مصدر شاغل للطرف الآخر، خاصة إذا نظر إليها كرتبة منخفضة جدا أو عالية جدا للمشاورات المنتظرة.

وكجزء من الاتصالات السابقة للتشاور، يمكن أيضا لأحد الطرفين أو لكليهما أن يزود الطرف الآخر بالمبادئ المقترحة أو حتى بالنصوص التي يقترح النظر فيها. وقد يتضمن ذلك، في حالة عدم وجود اتفاق قائم بالفعل، اتفاقا ثانيا نمونجيا بشأن النقل الجوي، وهو وثيقة قياسية من حيث الشكل العام، وتحتوي على الترتيبات التنظيمية التي يسعى الطرف الذي يقدمها الى ادراجها في هذه الاتفاقيات، وكذلك الصياغات التي يفضلها.

أثناء الاتصالات السابقة للتشاور يحتمل أيضا للطرفين أن يبين الواحد للآخر الموضوعات التي يفضل النظر فيها، بل وحتى الترتيب المفضل للنظر في هذه الموضوعات. وقد تنشأ اختلافات في الرأي حول الموضوعات وكيفية بحثها، ويحتمل أن تظل الاختلافات قائمة، وأن يتم الاتفاق حول جدول أعمال غير رسمي أو رسمي. وقد يتطلب الأمر الاتفاق على الترتيبات الخاصة بتفسير الاتفاقية.

ان حجم وأنواع التحضير التي يضطلع بها الطرفان خلال الفترة السابقة للتشاور يحتمل أن تختلف اختلافا كبيرا. فقد تعتمد على مدى ما يعلقه الطرفان من أهمية على المشاورات والموارد

• هل يختار أفراد الفريق أو يعينوا بالاستناد فقط الى المعرفة والخبرة والمهارات المطلوبة (كالخبرة بمجال تحليل الطرق الجوية أو تقييم التعريفات مثلا)، أم ينبغي لمعايير الاختيار أن تشمل وتعطى وزنا للتمثيل الملائم للادارات والمكاتب ومجموعات المصالح التي يهملها الأمر؟

• هل ينبغي أن يكون عدد أفراد الفريق أكبر ما يمكن في حدود الموارد المتاحة، لكفالة تنوع المساهمات المحتملة في مجهودات الفريق، أم ينبغي أن يخفض هذا العدد الى الحد الأدنى لضمان كفاءة أعلى للفريق في اتخاذ قراراته الداخلية أثناء التشاور أو التفاوض؟

• عندما يتكرر التشاور مع الطرف الآخر أو اذا كان التشاور معه يتم بصفة منتظمة، فهل الأهم الاحتفاظ باستمرارية الخبرة بالمسائل المعنية مع هذا الطرف بتعيين نفس الأشخاص، أو أن يعين الأشخاص على أي أساس آخر؟

وقد يُملى نقص الأفراد المتاحين عمليا تكوين فريق مسؤول عن اجراء جميع المشاورات أو لعدد كبير منها. ومن ناحية أخرى، فان القرارات المتخذة بخصوص تكوين الفريق قد تعبر عن الالتزام بممارسات ثابتة و/أو بحلول وسط عملية.

يتم في العادة اخطار الطرف الآخر بأسماء ووظائف أعضاء الوفد أو فريق التفاوض قبل بدء المحادثات، وذلك من باب اللياقة ولاعتبارات ادارية عملية، مثل الدخول في المباني التي تخضع لاجراءات أمنية أو ترتيبات، والجلوس حول طاولة الاجتماع، وحضور المناسبات الاجتماعية.

المشاورات والمفاوضات: أنواع الاجتماعات والوثائق

تبدأ عادة العمليات الرسمية للتشاور أو التفاوض الثنائي بكلمتي ترحيب يلقيهما رئيس الوفد المستضيف ورئيس الوفد الزائر، وقد يتم تقديم أعضاء كل وفد في هاتين الكلمتين أو بعد القائهما.

ويتم شرح الترتيبات الادارية وربما مناقشتها، مثل ساعات العمل المتفق عليها وتوافر القاعات التي يمكن أن يجتمع فيها كل

الثنائية للنقل الجوي التي أودعتها الدول المتعاقدة، وتواصل الايكاو تحديث هذه المعلومات باستمرار بواسطة قاعدة بيانات تستخدم الحاسب الآلي).

ولكي يستعد كل طرف للمحادثات، فمن المرجح أن يجري مشاورات داخلية (أو المزيد من المشاورات الداخلية) بين الجهات الحكومية المعنية (الهيئات المسؤولة عن الطيران المدني والشؤون الخارجية عادة، وهيئات أخرى في بعض الأحيان)، وكذلك مع شركة (أو شركات) الطيران الوطنية ومع الأطراف غير الحكومية ذات المصلحة. واستنادا الى تلك المشاورات والمعلومات المجمعة، يحدد كل طرف موقفه التفاوضي السري. **والموقف التفاوضي أو مذكرة تحديد الموقف** تعبر عن الأهداف والأولويات التفاوضية الدولية التي تعكس سياسات الطرف بالنسبة للنقل الجوي، وكذلك المواقف أو الأهداف التفاوضية البديلة، اذا وجدت. وقد تحتوي مذكرة تحديد الموقف أيضا على وصف المسائل الرئيسية، وتصورات مختلفة لنتائجها، والاستراتيجيات التي يجب اتباعها، والبيانات والتحليل، وأوجه نظر الأطراف المعنية، وكذلك تعليقات على المواقف المتوقعة للطرف الآخر. وهي تتطلب عادة مصادقة السلطات العليا. وعند اعتمادها، تشكل المذكرة التعليمات الموجهة الى الوفد.

يتكون **الوفد** أو **فريق التفاوض** عادة من مسؤولي الطيران المدني والمسؤولين الدبلوماسيين ومدنيين عن شركة (أو شركات) الطيران الوطنية، وأحيانا مندوبي أطراف أخرى يهملها الأمر (مثل مندوبي المطار والمدينة والعمال والسياحة)، ويرأس هذا الوفد عادة مسؤول من الطيران المدني أو الشؤون الخارجية. وعندما يجري التشاور خارج أراضي الدولة المعنية، فمن الأرجح أن يضم الفريق أحد المسؤولين من السفارة. وفي بعض الدول، يقوم مسؤولون من المنظمات المعنية بتمثيل جهات مثل شركات الطيران والمطارات والمدينة ومنظمات العمال.

وقد يكون للقرارات التي تتخذ عند تكوين فريق التفاوض آثار مهمة سواء أثناء عملية التشاور أو بالنسبة لنتائجها:

• هل ينبغي أن يرأس الوفد، المسؤول الأعلى رتبة، أم هل ينبغي أن يرأسه مسؤول من الوزارة أو الادارة المختصة، حتى ولو كان من رتبة أقل؟ ومن جهة أخرى، هل ينبغي أن تكون المعرفة الدبلوماسية والتفاوضية للشخص، وخبرته ومهاراته هي العوامل المحددة للاختيار؟

أحدى الدول ووزير خارجية أو وزارة خارجية الدولة المستضيفة. وقد تأخذ المذكرة الدبلوماسية أشكالاً متعددة. **فالمذكرة الرسمية، أو مذكرة المتكلم** أي مذكرة دبلوماسية من الشخص الذي وقع عليها بالاسم الكامل أو بالأحرف الأولى من الاسم، ويرجح أن تبدأ بالعبارة: "صاحب السعادة (السيد...)"، تُشرف بـ... الخ". وهي تختلف عن **مذكرة الغائب**، وهي رسالة موقعة بالاسم الكامل أو بالأحرف الأولى ولكنها غير مكتوبة بصيغة المتكلم، وتشكل صورة شائعة تقتصر على صياغة الرسائل الروتينية في العرف الحديث. وتبدأ عادة بالعبارة: "تهدى سفارة --- أطيبت التحيات الى وزارة الشؤون الخارجية و... الخ" أو "تهدى وزارة... الخ". أما **المذكرة الشفهية** فهي مذكرة مكتوبة بضمير الغائب وتكون، كقاعدة، غير موجهة الى شخص معين ولا تحمل توقيعاً. وتعتبر بعض الدول أن مذكرة الغائب هي أيضاً مذكرة شفهية، أي أنه لا يوجد الا نوعين من المذكرات، هما المذكرات الرسمية والمذكرات الشفهية.

أثناء عملية التشاور أو التفاوض، يمكن لأحد الطرفين أن يقدم الى الطرف الآخر **مذكرة مساعدة، وهي ورقة تستعمل كمذكرة أو كمرجع كتابي للموضوع (أو الموضوعات) قيد النقاش**. وكذلك يمكن تقديم ورقة غير رسمية، وهي نوع من الوثائق نادرة الاستعمال وتفي بنفس الغرض، ولكن ليس لها أي مصدر محدد، أو عنوان أو انتساب كما أن لا محل لها في العلاقة المعنية.

وأثناء القيام بتشاور أو تفاوض رسمي، يمكن لأحد الوفدين أو لكليهما أن يستخدم **ورقة عمل للتشاور (للتفاوض)**، بغض النظر عن التسمية، وهي ورقة تعطى معلومات أو تعرض اقتراحاً، أو تقترح صياغة لغوية، أو تخدم هدفاً مؤقتاً آخر يتعلق بالمفاوضات وحدها. وطبقاً للعرف الحديث، يمكن لممثلي أحد الطرفين أثناء إجراء عملية تشاور أو تفاوض، سواء رسمية أو غير رسمية، أن يتصل بممثل الطرف الآخر بالبريد، مع تسليم الرسائل باليد أو بالوسائل الالكترونية.

المحضر المعتمد هو سجل رسمي لما قيل أو تم في اجتماع ما، ويوافق عليه الطرفان (في العادة وفود الدول في عملية التشاور أو التفاوض). أما **مذكرة التشاور** فهي سجل يتسم بطابع رسمي أقل تدون فيه نتائج الاجتماع، ولكنه لا يشكل في العادة، وان لم يكن في كل الحالات، اتفاقاً أو تفاهماً في حد ذاته. ويتم

وفد على انفراد للتداول. وكذلك يمكن الاتفاق على سرية المداولات، وخاصة ما اذا كان ينبغي الادلاء بتصريحات منفصلة أو مشتركة لوسائل الاعلام. ويجوز أن يتفق الطرفان (ان لم يتفقا على ذلك من قبل) على ترتيب بحث الموضوعات المختلفة، وقد يكون هذا الترتيب بمثابة جدول أعمال رسمي. وكذلك يعلن عن ترتيبات المناسبات الاجتماعية.

يمكن للمناقشات الموضوعية بين الوفود أن تتم في شكل هيئات مختلفة، وأكثرها شيوعاً **الاجتماع العام**، وهو أي اجتماع رسمي بين الوفدين، بعكس **اجتماع كبار المسؤولين** الذي يقتصر على الرئيسين والأعضاء الأعلى رتبة في الوفدين، وهناك أيضاً **اجتماع الرئيسين**، وهو اجتماع خاص بين رئيسي الوفدين. ويمكن للرئيسين أن يعينا **فريق عمل** أو **فريق خبراء** عند الاقتضاء، بحيث يضم عضواً واحداً أو بضعة أعضاء من الخبراء التابعين لكل فريق، وتسندهم مهمة دراسة الموضوعات المتعلقة بالتفاصيل أو المسائل الفنية. وعندما يكون الاتفاق وشيكاً بشأن المسائل الرئيسية أو عندما يتم التوصل اليه في الاجتماع العام، فيمكن لرئيسي الوفدين أن يعينا **فريق صياغة** يتكون من خبير أو من عدد من الخبراء من كل جانب، لاعداد نصوص الموضوعات التي يتم الاتفاق عليها.

ان مصطلحات **جولة**، **جولة مشاورات**، **جولة مفاوضات**، **جولة تشاور**، و**جولة تفاوض** هي مصطلحات غير دقيقة وتستعمل بشتى الطرق للدلالة على فترة زمنية تتكون عادة من أيام أو أسابيع، يكون خلالها الفريقان القائمان بالتشاور أو التفاوض مجتمعين في نفس المكان، أو تدل أيضاً على سلسلة من هذه الاجتماعات على مدى فترة أطول وتعد لغرض واحد مثل ابرام اتفاق جديد للخدمات الجوية.

أما الوثائق التي تُبحث خلال عملية تشاور أو تفاوض (بعد تقديمها مسبقاً)، أو الوثائق التي تستعمل أثناء جولة محادثات أو في ختامها، فقد يكون لها مسميات متداولة في العرف الدبلوماسي وأن تكون هذه المسميات جديدة بالنسبة لمنظمي النقل الجوي، والمسؤولين بشركات الطيران والأشخاص الآخرين من غير الدبلوماسيين، الذين يكونون أعضاء في فريق التفاوض أو على اتصال به.

المذكرة الدبلوماسية، وتعرف ببساطة باسم "مذكرة"، هي الصورة الأكثر استعمالاً للاتصال الكتابي بين سفير أو سفارة

تصميم حازم على عدم التراجع أو قبول حل وسط. أما النهج الأخير فيمكن أن يخلق جواً أقل مواجهة وأكثر إيجابية. غير أن تطبيقه يتطلب الحيلة لتجنب إعطاء انطباع خاطئ بلا قصد عن عدم الرغبة في الوصول إلى الأهداف أو عدم أهمية القضايا قيد البحث.

يفضل بعض رؤساء الوفود أن يتم في وقت مبكر من الجولة طرح بيانات الموقف أو الأهداف بصدد كل قضية "على طاولة المفاوضات". ويفضل آخرون التزام الصمت أو الغموض بصدد المواقف المفضلة لديهم أو المواقف المحتملة بشأن مختلف القضايا، إلى أن يتمكنوا من تقييم النتائج المنجزة بخصوص مسائل أخرى.

وفي عملية تفاوض معقدة، ربما أصر أحد المتفاوضين أو كلاهما على ضرورة حل جميع القضايا قبل الموافقة على أي منها. ومن مزايا هذا النهج أنه يؤكد للأطراف ذات المصلحة أن بعض المصالح الشخصية لن تهمل من أجل التوصل إلى اتفاق على أمور أخرى قد تعتبر ذات أهمية أكبر. أما العيب الرئيسي لهذا النهج فهو أنه يطيل مدة التفاوض الإجمالية، ويزيد بالتالي من خطر تدخل عوامل خارجية غير متوقعة لهدم مختلف نقاط التفاهم التي تم التوصل إليها ولكنها لم تعتمد بشكل نهائي إلى حين الوصول إلى تفاهم كلي بصدد جميع القضايا.

كما أنه في عملية تفاوض معقدة أو صعبة لدرجة أنها وصلت إلى طريق مسدود، يجوز لأي من المتفاوضين أن يقترح تبادل ورقات تعرض أفكاراً جديدة عن كيفية كسر الجمود ومواصلة التفاوض. فالأفكار الجديدة يمكن أن تحتوي على جانب إيجابي. ولكن الخطر هنا يكمن في قيام كل من الطرفين بأعداد ورقة شاملة تركز على المسائل محل النزاع بل وتؤدي إلى تفاقمه، وتكبل يد الطرف المعنى بموقف يتعذر معه الوصول إلى حل وسط (وذلك بافتراض تحديد ذلك الموقف داخلياً بتوافق الآراء). بل ربما ظهرت نتيجة أشد خطراً إذا وافق أحد الطرفين على التفاوض استناداً إلى الورقة التي تتضمن فكرة (موقف) الطرف الآخر.

تكتسب نظرة كل مفاوض إلى دوره الخاص أهمية كبيرة. فهناك رأي مفاده أن الدور الرئيسي للمفاوض ينبغي أن يكون دور المحامي، أو المدافع عن موقف حكومته، بينما يتجه رأي آخر إلى

أحياناً إصدار بيان صحفي معتمد أو بيان صحفي مشترك ومعتمد بهدف إعلام الجمهور بالتقدم المحرز في عملية التشاور أو التفاوض.

وعندما تقود عملية التشاور أو التفاوض إلى اتفاق بشأن الجوهر والنص، يوقع رئيس كل وفد بالأحرف الأولى على كل صفحة وكل تصويب للنص المعد. ويكون التوقيع بالأحرف الأولى على الاتفاق بمثابة ضمان للتأكد من صحة النص قبل أعداده في شكل مناسب لتوقيعه رسمياً. أما الاتفاق بشرط الاستشارة فهو اتفاق وقع بالأحرف الأولى ويجري فحصه واستعراضه من جانب السلطات المختصة لكل من الطرفين (سواء لأن المتفاوضين لا يملكون السلطة التي تلزم حكومتهم بالاتفاق، أو يريدون أن تنتظر فيه الحكومتان، وهي عملية قد تدخل خلالها تعديلات ذات طابع تحريري أو فني، وأحياناً تغييرات جوهرية متفق عليها)، قبل أن يبدأ نفاذ الاتفاق.

المشاورات والمفاوضات: اعتبارات استراتيجية وتكتيكية

هناك العديد من الاعتبارات والقرارات التي قد يتعين على رئيس الوفد البت فيها، وقد يكون لها آثار دائمة على جولة المحادثات بأكملها.

إن جميع المفاوضات وبعض المشاورات تتعلق بقضايا نزاع فعلى أو محتمل بين الطرفين، وتتناول جميعها مصالح مشتركة. وقد تكون المصالح المشتركة متطابقة (مثل قيام ناقل جوي تابع لأحد الطرفين بتقديم خدمات جوية لازمة في مطار يقع داخل إقليم الطرف الآخر)، أو أن تكون تلك المصالح مكتملة (مثل افتتاح طريق جديد من جانب ناقل جوي تابع لأحد الطرفين وطريق جديد آخر من جانب ناقل جوي تابع للطرف الآخر).

يكون أمام كل رئيس وفد خيار أساسي بين محاولة تركيز المناقشة حول القضايا محل النزاع وشرح موقف وفده، وربما عرض أوجه الخلاف بين هذا الموقف وموقف الطرف الآخر، أو من ناحية أخرى، تحديد الجوانب التي تهم الطرفين والتي يمكن أن تشكل أسساً للاتفاق والتركيز عليها، مع التقليل من أهمية مجالات النزاع أو عدم اثارها كلية. وقد يعتبر النهج الأول إشارة إلى

متاحا للجمهور لدى ايداعه لدى منظمة الطيران المدني الدولي (وفقا لحكم المادة ٣٨ من اتفاقية شيكاغو)، أو أن هذا التفاهم لن يودع لدى المنظمة، وبالتالي لن يتحقق التزام كل دولة بإيداع اتفاقاتها لدى المنظمة.

من الناحية التكتيكية، يحتمل أن يعترض أحد المفاوضين على قيام الطرف الآخر بادخال موضوع نزاع جديد، أو التقدم بطلب جديد دون اعطاء اشعار كاف أو فرصة ليدرس فريق هذا المفاوض الموضوع دراسة كاملة. وتتمثل إحدى طرق تحسين هذا الأثر في عرض القضية أو الطلب كموضوع يمكن بحثه في جولة قادمة.

يمكن لمفاوض أن يختار استعمال التحذيرات أو التهديدات أو الخداع أو الالتزامات. والتحذير أسلوب يهدف الى جعل المفاوض أو فريق التفاوض الآخر مدركا للعواقب التي قد تنتج اذا لم يتصرف الطرف الآخر بطريقة معينة. أما التهديد، فهو تأكيد بأن المفاوض أو الحكومة التي يمثلها سوف تتصرف صراحة بطريقة معينة للاحق خسارة بالحكومة التي يمثلها المفاوض الآخر. والخداع تهديد لا ينوي صاحبه أن ينفذه. أما الالتزام، في هذا السياق، هو فعل يقوم به المفاوض أو حكومته الآن أو مستقبلا لربط أحدهما في موقف يصعب تغييره (مثل موقف ينشأ بموجب قانون جديد يصعب تعديله أو الغاؤه). وعندما يتم تقديم الالتزام كتحدير أو تهديد قبل اتخاذ أي إجراء، فإن الالتزام قد يمنح قوة تفاوضية.

ان اللجوء الى الصراحة والتحديد أو الابهام والغموض ينطويان على اعتبارات تكتيكية واستراتيجية. وكل منهما يخمد أغراضا مختلفة.

فالتحديد يمكن أن يفيد تفسير أحد الطرفين لترتيب معين ويجعل ذلك الترتيب واضحا للجميع. ولكن الخطر هنا أنه كلما زاد التحديد، كلما قلت فائدة النص عندما تتغير الظروف مع مرور الزمن.

أما الغموض، الذي يترك ضمنا لكل طرف حرية تقديم تفسيره الخاص، فهو غالبا ما يكون وسيلة تكتيكية مفيدة لتجنب مسألة لا يمكن حلها. وكلما كان النص غامضا عن قصد، كلما كان عرضة لاتهامه بأنه يثير الالتباس عن قصد. ومن الوجهة الاستراتيجية، على غرار الاتفاق الجزئي، فإنه يترك مسألة ما

القول بأن الدور الرئيسي للمفاوض يتمثل في حل المشاكل التي يثيرها الطرف الآخر (بوسائل تضمن حل المشاكل مع تحقيق أهداف المفاوض الأول بطبيعة الحال).

قد يركز بعض المفاوضين على التوصل الى اتفاق لاستعمال ترتيبات تنظيمية معينة أو إحدى الوسائل التنظيمية (مثل صيغة محددة للسعة). وقد يركز آخرون على الأهداف الأوسع المتوخاة من استعمال أحد الترتيبات أو الوسائل التنظيمية، مما يزيد من احتمال إيجاد أسس مشتركة للاتفاق من خلال أحد الترتيبات أو الوسائل البديلة.

وإذا وصلت المفاوضات الى طريق مسدود بعد عدة جولات، فقد ترى بعض الدول فائدة في قيام كل منها بتعيين، ومسؤولين من مستوى أعلى أو متخصصين من ذوي الخبرة الملائمة الذين لم يشتركوا في المفاوضات من قبل كمفاوضين أو رؤساء فريق. فبإمكان هؤلاء الأشخاص الجدد الذين لا يحملون أي ذكريات عن فشل جهود المساومة، مع تمتعهم بنفس السلطة التفاوضية أو حتى سلطة أكبر، بإمكانهم أن يستخدموا مهاراتهم واستراتيجيات وتكتيكات جديدة لكسر الجمود.

وكبديل لذلك، أو بالإضافة الى ذلك، يمكن للمفاوضين أن يزيدوا من استعمال الاجتماعات بين رؤساء الوفود أو يلجأوا الى استعمال هذا الأسلوب وحده، أو استعمال اجتماعات كبار المسؤولين أو أفرقة العمل أو أفرقة الخبراء (التي ورد تعريفها جميعا في السابق). ومن خلال استعمال نهج آخر، يمكن لكل دولة أن تعين شخصا مرموقا أو ذا خبرة غير مشترك في المفاوضات للاتصال على أساس شخصي في محاولة لصياغة اتفاقية اطارية، وهي في هذه الحالة وثيقة تحتوي على الخطوط العامة العريضة لمجموعة من الحلول المتفق عليها بصورة مشتركة، مع ترك التفاصيل لادخالها في وقت لاحق، ربما باستعمال مجموعة صياغة (ولو أن ذلك ينطوي على خطر تعثر المفاوضات مستقبلا حول بعض التفاصيل). ويمكن نظريا التوصل الى هذه الاتفاقية أيضا باستعمال أي من الأنواع المذكورة أعلاه وكذلك الاجتماعات الفرعية، ولكن تحقيق النجاح باتباع هذا الأسلوب هو أقل احتمالا من الوجهة العملية.

هناك اعتبار استراتيجي آخر يتعلق باستعمال أو عدم استعمال أي تفاهم جانبي سري. وهذا الإجراء يفقد الاتفاق شفافيته ويعنى اما أن التفاهم السري سيفقد طابعه السري عندما يصبح

التي تؤول اليها بموجب هذا الاتفاق. وكثيرا ما يكون هذا الاجراء مؤقتا، مثلا الى أن تتمكن دولة استقلت حديثا من تبعتها لأحد الطرفين من ابرام اتفاقاتها الخاصة ولكن يحتمل، في بعض الحالات، أن يستمر الاجراء لمدة غير محدودة. وهناك حالات تم فيها الانضمام الى اتفاقات نقل جوي بموجب اعلان انفرادي موجه الى الأمين العام للأمم المتحدة، أو بالدخول في مذكرة تفاهم أو في تبادل مذكرات مع الطرف السيادي السابق، أو مع الطرف الآخر في الاتفاق المعنى.

أول اجراء تتخذه الدولة لتنفيذ اتفاق ثنائي للنقل الجوي يكون في العادة تعيين أو تسمية ناقلها الجوي (أو ناقلها الجويين) لتشغيل خدمات جوية بموجب الاتفاق. ويتم ذلك عادة بإرسال مذكرة دبلوماسية. ويمكن للناقل حينئذ أن يتقدم بطلب للدولة الأخرى للحصول على سلطة التشغيل الملائمة.

تستخدم الدول عملية التشاور بشكل مستمر لإدارة العلاقات المنشأة بموجب اتفاقاتها الثنائية للنقل الجوي. وتعالج عادة المشاكل الفنية المترتبة على علاقات النقل الجوي الثنائية في مشاورات روتينية بين سلطات النقل الجوي التابعة للدولتين.

ربما كان التشاور الوسيلة الوحيدة لحل النزاعات بين الطرفين في الاتفاقات الثنائية للنقل الجوي. والميزة الرئيسية للتشاور في حل النزاعات تتمثل في استخدام طريقة مألوفة، ويكون ذلك عادة بواسطة أفراد يفهمون القضايا المعنية. وأهم عيب هو أن الأطراف الوحيدة المعنية هي فقط التي تكون لديها وجهات نظر راسخة تجاه المسائل المطروحة، وبناء عليه تكون أقل ميلا لتوخي الموضوعية والمرونة في حل النزاع.

يمكن أن تنص الاتفاقات الثنائية أيضا على التحكيم، وهو وسيلة لفض النزاعات تحال فيها القضايا الى هيئة تحكيم لتسويتها. وتتكون هيئة التحكيم عادة من ثلاثة محكمين، يقوم كل طرف بترشيح واحد منهم ويرشح هذان العضوان محكما ثالثا ليكون رئيسا للهيئة (يكون عادة من رعايا دولة ثالثة)، ويقرر الثلاثة مسألة (مسائل) محددة يتفقون عليها فيما بعد بينهم بشأن الاجراء محل النزاع بخصوص الاتفاق الثنائي للنقل الجوي.

وتنص بعض الاتفاقات على أنه اذا لم يقم الطرفان أو مرشحيهما بتعيين محكمين لهما في غضون فترة محددة، فيطلب الى شخصية بارزة مثل رئيس مجلس منظمة الطيران المدني

لاحتمال نشوء نزاع بشأنها واحتمال التوصل الى حل في المستقبل. (ينبغي ملاحظة أن الغموض المقصود في التعبير عن موقف تفاوضي هو أمر مختلف تماما، بل أنه يزيد من مرونة الشخص الذي يلجأ اليه مع زيادة صعوبة الموقف أمام المفاوض الآخر).

إبرام الاتفاق وتنفيذه وإدارته وفض النزاعات التي قد تنشأ عنه وتعديله وانهاؤه (بصفة استثنائية)

إن نص (نصي) الاتفاق الرسمي، المعد خلال عملية الاتفاق بشرط التشاور، لن يتغير عادة بالنسبة للطرفين الا في جانب واحد، وهو أن لكل دولة الحق في الأسبقية، أي ذكر اسم احدى الدولتين في العنوان والنص الافتتاحي وفي خانة التوقيع، قبل اسم الدولة الأخرى، وذلك في الوثيقة الأساسية للاتفاق التي تحتفظ بها الدولة الأولى.

أحيانا يتم التوقيع الرسمي على الاتفاق في حفل خاص، حيث يقوم مسؤولون معينون من حكومتي الطرفين بتوقيع الاتفاق. وقبل التوقيع الرسمي، يمكن لهؤلاء المسؤولين التابعين لكل طرف بتزويد مسؤولي الطرف الآخر بوثيقة تفويض كامل، وهي وثيقة تصدرها السلطة المختصة بالدولة التي تعين شخصا واحدا أو أكثر لتمثيلها في التفاوض وفي ابرام معاهدة أو اتفاق مع دولة أخرى. ويمكن أيضا ابرام الاتفاقات رسميا بتبادل مذكرات دبلوماسية. وقد يكون لبعض الدول مطلب وطني بأن تخضع الاتفاقات الثنائية للتصديق، وهي عملية بحث واعتماد من جانب الجهات الحكومية الملائمة قبل دخول الاتفاق حيز النفاذ بشكل نهائي.

قد تقرر الدول، لأسباب عملية، أن يدخل الاتفاق حيز النفاذ بصورة مؤقتة بعد التوقيع عليه مباشرة، ثم يلي ذلك دخول الاتفاق حيز النفاذ بصورة نهائية بعد أن يحيط كل طرف الآخر علما بقيامه بالاجراءات اللازمة للتصديق.

يمكن أيضا لدولة أن تأخذ على عاتقها الحقوق والالتزامات النابعة عن اتفاق بين دولتين أخريين من خلال الانضمام الى اتفاق ثنائي، أي باصدار اعلان رسمي لدولة كانت تخضع لسيادة طرف في اتفاق ثنائي، بأنها سوف تأخذ على عاتقها الحقوق والالتزامات

يتفق على التعديلات أو التغييرات التي قد تدخل على الاتفاقات الثنائية من خلال التشاور بين الطرفين. ويمكن جمعها في مذكرة تفاهم، أو محضر يتفق عليه الطرفان، أو في تبادل للمراسلات أو في بروتوكول، ولكن هذه التعديلات أو التغييرات تتم في العادة بتبادل مذكرات دبلوماسية.

ان معظم الاتفاقات الثنائية للنقل الجوي ليس لها تاريخ انتهاء معين، ولكن معظمها تقريبا يحتوى على مادة تتعلق بالانتهاء أو بالنقض. (ويمكن أن تنتهي بعض أجزاء من اتفاق ثنائي، مثل الترتيبات المؤقتة بشأن السعة، بعد انقضاء مدة محددة أو بعد حدوث واقعة يتفق عليها). أما فسخ الاتفاق، فهو الاخطار الرسمي من أحد الطرفين الى الطرف الآخر في الاتفاق بنية الطرف الأول أن ينهي تقيده بالاتفاق، ويكون ذلك عادة عند نهاية مدة محددة في الاتفاق. (في حالات نادرة، يجوز فسخ الاتفاق جزئياً).

والفسخ أسلوب غير شائع، ولكنه قد يأتي بعد فشل اجراءات تسوية النزاع. ويتوقع عادة انه خلال الفترة التي تمر بين فسخ اتفاق وانتهائه فيما بعد، سوف يستطيع الطرفان أن يتفاوضا حول اتفاق جديد. وإذا فشلت العودة الى التفاوض، فيحتمل للدول ازاء عدم وجود اتفاق جديد، أن تتخذ تدابير مؤقتة، تجعل من الممكن تشغيل الخدمات الجوية بين الدولتين، أو تختار أن تنهي الخدمات الجوية التي يقدمها بين اقليميهما الناقلون الجويون التابعون لهما، وأن تعتمد على الناقلين الجويين التابعين لدول ثالثة لتقديم تلك الخدمات.

الدولي أو رئيس محكمة العدل الدولية أن يفعل ذلك. وتبت هيئة التحكيم عادة في الأمر استنادا الى اجراءاتها الخاصة. غير أنه يمكن للدولتين أن تتفاوضا بخصوص المسائل التي يجب البت فيها، وكذلك بشأن المستندات التي ستقدم والترتيبات التي ستقدم كل من الدولتين بموجبها شاهدها (شهودها) والحجج الكتابية والشفهية. ويكون قرار هيئة التحكيم ملزما لكلا الطرفين. ونادرا ما يتم اللجوء الى التحكيم، لأن هذه العملية باهظة التكاليف وتتطلب وقتا طويلا.

يندر اللجوء في فض نزاعات النقل الجوي الى **المساعي الحميدة**، أي المساعدة الحيادية من دولة ثالثة أو منظمة دولية أو شخصية بارزة لاقتناع الطرفين بالتفاوض لفض أوجه الخلاف بينهما. وكذلك لا يلجأ الى **الوساطة** الا في حالات استثنائية، وهي جهود للتوفيق تبذلها دولة ثالثة أو منظمة دولية أو شخصية بارزة لاقتناع الطرفين بقبول التفاوض، واجراء ذلك استنادا الى الاقتراحات التي يقدمها الوسيط.

تعتبر بعض الدول أنه لا يصح اتخاذ اجراء انفرادي معاكس في نزاع ثنائي (مثل وقف تصريح شركة طيران أجنبية) الى أن تستنفذ كل الاجراءات التي ينص عليها الاتفاق لفض المنازعات (بما في ذلك التحكيم اذا كان متفقا عليه). وتصر دول أخرى على أنه يمكن اتخاذ **اجراء تناسيبي** وهو اجراء يتخذه أحد الطرفين لحفظ أو استعادة موقفه ولكن لا يعززه، وذلك قبل التشاور أو التحكيم أو خلاله، أو في حالة عدم تنفيذ قرار التحكيم.

الفصل (٢-٢)

هيكل التنظيم الثنائي

أقل وقد يكون، بالرغم من ذلك، ملزما كأى اتفاق رسمي، ويجوز أن يغطى أحد نوعي الخدمات الجوية الدولية، أو كليهما.

اتفاق شيكاغو أو اتفاق من نوع شيكاغو هو اتفاق على نمط الاتفاق الثنائي النموذجي للنقل الجوي الدولي الذي أبرم في مؤتمر شيكاغو لعام ١٩٤٤ كي يستعمل كتدبير مؤقت لتبادل الطرق الجوية وحقوق النقل الى حين انشاء هيكل تنظيمي متعدد الأطراف للنقل الجوي، وهو هدف لم يتحقق. (يرد النص في التوصية الثامنة من البيان الختامي لمؤتمر شيكاغو، ١٩٤٤/١٢/٧). ولم تكن السعة أو الحمولة والتعريفات منظمة وفقا لهذا النظام، ولذا فاتفاق شيكاغو لا يتضمن عادة أحكاما بشأن السعة والتعريفات، مع افتراض أن استبعادهما يعنى أن كلا الطرفين لا يقومان بتنظيم تلك الأمور. والجدير بالذكر أن عددا قليلا نسبيا من الاتفاقات من نوع شيكاغو مازال قائما.

أوجد **اتفاق برمودا** الموقع بين المملكة المتحدة والولايات المتحدة في برمودا في ١١/٢/١٩٤٦، حلا وسطا بين أنصار التنظيم التفصيلي وأنصار عدم تنظيم أمور أساسية مثل السعة والتعريفات. وقد أنشأ **اتفاقا** من نوع برمودا كنموذج لعدد كبير من الاتفاقات الثنائية الأخرى الخاصة بالنقل الجوي في مختلف أنحاء العالم. ورغم أن عدد كبيرا من الاتفاقات التي عقدت بين الدول بعد ذلك (أكثر من نصف الاتفاقات الثنائية المسجلة لدى الايكاو) تضم مبادئ برمودا ومصطلحاتها (انظر الفصل ٢)، فإنها تستخدم كذلك أسلوب التحديد المسبق في تنظيم السعة. وفي ٢٣/٧/١٩٧٧، استبدل اتفاق برمودا الأصلي **باتفاق برمودا الثاني** الأكثر تعقيدا وتفصيلا، وعلى ذلك أصبح الاتفاق الأصلي والاتفاقات التي أبرمت على نمطه تعرف باسم **اتفاق برمودا الأول واتفاق من نوع برمودا الأول** على التوالي.

بعد ابرام اتفاق برمودا الثاني بوقت قصير، وبعد أن بدأ الغاء القيود التنظيمية في الولايات المتحدة، دخل عدد من الدول في

ان **هيكل التنظيم الثنائي** للنقل الجوي الدولي هو هيكل تنظيمي لمجموعة كبيرة ومتزايدة من الوثائق، يشكل كل منها اتفاقا أو تفاهما أو ترتيبا بين دولتين، وعلى ذلك فهو جزء من القانون الدولي. ويعكس التنظيم الوطني والتنظيم متعدد الأطراف، فلا ينطوي التنظيم الثنائي على مؤسسات أو منظمات مستديمة.

لشرح هيكل التنظيم الثنائي، يحدد القسم الأول من هذا الفصل الأنواع الأساسية للوثائق المستخدمة في التنظيم الثنائي للنقل الجوي الدولي. ويشتمل القسم الثاني على تعاريف أو وصف للأحكام النموذجية الخاصة بالاتفاقات الثنائية للنقل الجوي (الخدمات). أما القسم الأخير فهو يحدد عدة أنواع من الاتفاقات الثنائية بشأن موضوعات ترتبط ارتباطا وثيقا بالنقل الجوي.

أنواع الوثائق الأساسية

ان **اتفاق النقل الجوي الثنائي** أو **اتفاق الخدمات الجوية** هو الوثيقة الأساسية التي تستخدمها الدول في أغلب الأحيان لتنظيم علاقاتها الدولية بصدد الخدمات الجوية، ومن الأرجح أن يتكون هذا الاتفاق من نص أساسي (مقدمة ومواد وامضاءات)، وملحق واحد أو أكثر، وربما اضافات وأي تعديلات يتفق عليها. وكثيرا ما يطلق على مثل هذا الاتفاق من جانب الذين يعملون بانتظام في تنظيم النقل الجوي الدولي، اصطلاح **"اتفاق ثنائي"**.

ان معظم اتفاقات النقل الجوي الثنائية لا تغطي سوى الخدمات الجوية الدولية المنتظمة، غير أن بعض هذه الاتفاقات ينظم أيضا العمليات الدولية غير المنتظمة. **فاتفاق الخدمات الجوية غير المنتظمة** أو **اتفاق الرحلات العارضة** ينظم رحلات غير منتظمة أو عارضة منفصلة عن الخدمات الجوية الدولية المنتظمة. أما **مذكرة التفاهم** فهي نوع من الاتفاق له طابع رسمي

تخدم في معظمها غرضاً واحداً، بالرغم من تشابه نصوصها. وتعرض الفقرات التالية تلك الأحكام الشائعة.

المقدمة أو الديباجة، هي الجزء الأول من الاتفاق، وتذكر **الطرفين المتعاقدين أو الطرفين** (الحكومتين المعنيتين)، وتشرح أسباب كل منهما للدخول في الاتفاق، وتعلن أنهما قد اتفقا على ما سوف يأتي ذكره في الأجزاء التالية من الاتفاق.

المادة، هي الجزء الفرعي الأولي من الاتفاق، وتأتي عادة بشكل تسلسلي، وقد تكون بعنوان أو بدون عنوان، كما يحتمل أن تحدد في بعض الحالات عدة أجزاء فرعية تؤخذ بصورة جماعية إذا كانت تتناول جوانب موضوع واحد (مثل السعة أو التعريفات)، وفي الحالة الأخيرة تكون المادة ماثلة من حيث المعنى لما يسمى **"بالبنء الثنائي"** (بالرغم من أن **"البنء"** يشير أيضاً إلى الجزء الفرعي من المادة).

مادة التعريف، التي تكون في الغالب المادة الأولى، وتعطى، لأغراض الاتفاق، معان محددة لمصطلحات واردة في النص، وهي في العادة المصطلحات التي تستعمل أكثر من مرة.

مادة منح الحقوق، تعبر عن الغرض الرئيسي للاتفاق، ألا وهو أن كل طرف من الطرفين المتعاقدين يمنح الطرف الآخر الحقوق المذكورة في هذه المادة أو في مادة أخرى، وكذلك في جدول من جداول الطرق الجوية، لتشغيل الخدمات الجوية المنفق عليها.

مادة العدالة والمساواة في الفرص (أو أحد أشكالها)، تطرح مبدأ عاماً لكل طرف في الاتفاق أن يستند إليه ليضمن عدم وجود تمييز أو أساليب تنافسية غير عادلة قد تؤثر على الناقل الجوي التابع لذلك الطرف. وكبديل لذلك، يجوز ذكر هذا المبدأ في بند من المادة المتعلقة بالسعة أو في مادة أخرى من الاتفاق. ويتم أحياناً توسيع المادة للمطالبة بالتحديد بمراعاة مصالح الطرف الآخر والناقل الجوي التابع له. أما الفرص المقدمة فهي للناقل الجوي الذي يعينه كل طرف، ويمكن أن تتخذ شكل عبارة: "للتنافس" أو "للتشغيل".

مادة التعيين والترخيص، تمنح حق تعيين ناقل جوي واحد أو أكثر لتشغيل الخدمات الجوية المنفق عليها، وتبين الشروط المحدودة التي يجوز بمقتضاها للطرف الآخر أن يرفض منح

اتفاقات تُعرف عموماً بأنها **اتفاقات جوية تحريرية**، وتتميز بأنها أتاحت فرصاً أكبر لدخول الأسواق والتدخل التنظيمي في أمور السعة (ان وجدت) والتخفيف جداً من شدة الضوابط الحكومية المفروضة على الناقلين الجويين في مجال التسعير. ويتضمن البعض الآخر أحكاماً تحريرية بصدد أمور مثل الرحلات العارضة والرحلات المخصصة لنقل البضائع، ونظم الحجز الآلي.

ومع انتشار اتجاهات التحرير في التسعيرات، دخلت بعض الدول الشريكة فيما يسمى **اتفاق الأجواء المفتوحة** الذي يمثل عودة إلى فكرة ظهرت لأول مرة في عام ١٩٢٤، ثم أثناء مؤتمر شيكاغو وبعده مباشرة، وهو نوع من الاتفاق لم يحظ بتعريف موحد من جانب مختلف الدول التي تنادي به، ولو أنه يُشئ اطارا تنظيمياً يعتمد أساساً على المنافسة المستمرة في الأسواق لتحقيق أهدافه الخاصة بالخدمات الجوية، ويخلو إلى حد بعيد أو يخلو تماماً من أي تنظيم حكومي مسبق لحقوق دخول الأسواق أو السعة أو تحديد الأسعار مع وجود ضمانات مناسبة تكفل الإبقاء على حد أدنى من التنظيم اللازم لتحقيق أهداف الاتفاق.

ولتسهيل عملية الإصلاح والتكيف في المجال التنظيمي ولمساعدة الدول في هذا الصدد، أعدت الإيكاو، للاستخدام الاختياري من جانب الدول، **اتفاقي الخدمات الجوية النموذجيين (TASAs)** أحدهما للسياق الثنائي والآخر للسياق الإقليمي أو الجماعي: ويحتوي الاتفاقان على أحكام بصدد المنهجيات التقليدية والانتقالية والأكثر تحرراً، بما في ذلك صياغة اختيارية، لمعالجة مختلف العناصر في أي اتفاق للخدمات الجوية. وتقدم مذكرات تفسيرية أيضاً حول استعمال الخيارات أو المنهجيات البديلة. ويوجد الاتفاقان النموذجيان في الوثيقة بعنوان: سياسة ومواد إرشادية بشأن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي (Doc 9587).

الأحكام التقليدية في اتفاقات النقل الجوي الثنائية (اتفاقات الخدمات الجوية)

بالرغم من أن اتفاقات النقل الجوي واتفاقات الخدمات الجوية الثنائية، التي تعد بالآلاف، تميل عموماً إلى حمل سمات نوع معين من الاتفاقات، إلا أن كلا منها فريد من نوعه. ومع ذلك، فهذه الاتفاقات تشترك عادة في أنواع عديدة من الأحكام الأساسية التي

أجانب أو التوسع في هذه العملية، والبيع باستخدام العملة المحلية أو العملات القابلة للتحويل، وخيارات فيما يتعلق بالخدمات الأرضية، وقيام شركات الطيران بتحويل إيراداتها الى عملات حرة ثم تحويلها الى الخارج، وكذلك أحيانا الترتيبات التعاونية بين شركات الطيران مثل اتفاقات المشاركة في الرموز و/أو التأجير. وربما اشتملت أيضا على استخدام الخانات الزمنية للهبوط في المطارات والاقلاع منها، و/أو استعمال نظم الحجز الآلي. وترد أحيانا مادة الخانات الزمنية بالمطارات و/أو مادة نظم الحجز الآلي لتغطية كل حق من هذه الحقوق "اللينة" على حدة.

الحقوق الصلبة، بدأ استعمال هذا الاصطلاح الى حد ما كاصطلاح جامع ليشتمل حقوق الطريق والنقل والتشغيل والسعة التي تعتبر أعلى قيمة وأطول بقاء، ومن ثم أطلق عليها كلمة "صلبة" على النقيض من "الحقوق اللينة". وتصنف حقوق تحديد الأسعار أحيانا في فئة الحقوق الصلبة أو اللينة. وفي بعض الاتفاقات، تدرج أحد "حقوق مزاولة الأعمال" أو عدد من الحقوق المذكورة أعلاه في مواد مستقلة.

مادة المنافسة العادلة، تمثل اضافة جديدة نسبيا في بعض الاتفاقات الثنائية التي عقدت مؤخرا، وخصوصا الاتفاقات التحريرية، وتضع المادة مبادئ عامة متفق عليها و/أو أحكاما محددة تحكم المنافسة في تقديم الخدمات الجوية من قبل الشركات المعنية التابعة للطرفين.

مادة الصلاحية للطيران، تتضمن عادة الاعتراف المتبادل من الطرفين بشهادات صلاحية الطائرات، وشهادات الأهلية، وبالتراخيص الصادرة عن كل منهما. وتوضع هذه المادة أحيانا في مادة السلامة، التي تغطي أيضا قيام الطرفين بالتصرف على نحو متفق عليه بخصوص الإبقاء على معايير السلامة (مثل اجراءات التشاور ومتطلبات اتخاذ الاجراءات العلاجية).

مادة أمن الطيران هي مادة أضيفت في السنوات الأخيرة في كثير من اتفاقات النقل الجوي الثنائي وتعرض اجراءات التعاون بين الطرفين لمنع حدوث المواقف التي تنطوي على أفعال تدخل غير مشروع أو تهديدات لأمن الطيران المدني، أو لمجابهة تلك المواقف. وفي عام ١٩٨٦، اعتمد مجلس الايكاو بندا ثنائيا نموذجيا بشأن أمن الطيران كي تستعمله الدول المتعاقدة (انظر Doc 9587).

ترخيص تشغيلي للناقل. وشروط رفض منح الترخيص التشغيلي (بما في ذلك الامتناع عن اصداره) تشمل عادة عدم تمتع الطرف القائم بالتعيين أو رعاياه بحصة كبيرة من الملكية أو السيطرة الفعلية، أو عدم الاستعداد للامتثال لقوانين وأنظمة الطرف المستقبل على نحو كاف، أو عدم المقدرة على الوفاء بقواعد الصلاحية للطيران. وفي الآونة الأخيرة، استعملت بعض الاتفاقات بديلا لشروط الملكية والسيطرة العادي من خلال السماح بقبول شركة طيران معينة، تأسست في اقليم الدولة القائمة بالتعيين ويوجد مقر عملها الرئيسي فيها.

مادة ابطال أو ايقاف الترخيص التشغيلي، تمنح كلا من الطرفين حق ابطال أو ايقاف الترخيص التشغيلي الذي سبق منحه لناقل جوي تابع للطرف الآخر، اذا لم يعد هذا الناقل الجوي يفي بشرط محدد، يكون عادة أحد الشروط اللازمة لمنح الترخيص.

مادة السعة، تعرض المبادئ أو الطريقة المتفق عليها لتنظيم حجم الخدمات المقدمة أو التي يجب تقديمها بموجب الاتفاق. ولقد وضعت الايكاو نماذج تفصيلية لمادة سعة مسبقة التحديد، ومادة سعة حسب طريقة اتفاق برمودا الأول، ومادة سعة حرة التحديد، وذلك للإرشاد بشأن ثلاثة بدائل لمنهجيات تنظيم البنود الخاصة بالسعة، وترد جميعها في الوثيقة (Doc 9587).

مادة التعريفات، تنص على اجراءات تحديد وتنظيم الأسعار على الخدمات الجوية المتفق عليها. ولقد وضعت الايكاو نماذج تفصيلية لبدن موافق عليه من الطرفين، وبدن موافق عليه من البلد الأصلي، وكذلك على بند غير موافق عليه من الطرفين، وذلك للإرشاد بشأن ثلاثة بدائل لمنهجيات تنظيم بنود أو مواد التعريفات، وترد هذه النماذج في الوثيقة (Doc 9587)، مصحوبة بمناقشة لمنهجيات بديلة أخرى لتنظيم التعريفات، مثل "تطابق التعريفات" و "بلد التعيين".

مادة الاحصاءات، تنص عادة على تبادل بيانات الحركة الخاصة بشركات الطيران بالنسبة للخدمات الجوية المتفق عليها، سواء على فترات محددة أو حسب الحاجة وذلك لأغراض تنظيم السعة وتشغيل الطرق الجوية أو لأغراض أخرى.

مادة (أو مواد) العمليات التجارية أو الفرص التجارية، تحدد الحقوق الممنوحة للناقل الجوي الذي يعينه كل من الطرفين للقيام بنشاطات تجارية في اقليم الطرف الآخر. ويشار أحيانا الى هذه الحقوق بالتعبير "حقوق مزاولة الأعمال" أو "الحقوق اللينة"، ويحتمل أن تشمل بدء تزويد مكاتب شركات الطيران بموظفين

مادة التسجيل، تكرر التزام الطرفين المتعاقدين (عندما يكون كلاهما دولة متعاقدة لدى منظمة الطيران المدني الدولي) بتسجيل الاتفاق لدى المنظمة، وفقا لما تطلبه المادتان ٨١ و ٨٣ من اتفاقية شيكاغو.

مادة سريان المفعول، تحدد كيف ومتى يدخل الاتفاق حيز النفاذ، ويكون ذلك عادة عند اتمام تبادل مذكرات دبلوماسية. ويجوز أن تنص هذه المادة على نفاذ مؤقت كما يجوز أو لا يجوز فيها توقع عملية تصديق من أحد الطرفين أو من كليهما.

الأحكام الخاصة بالتوقيع، وتأتي في نهاية الاتفاق لبيان تاريخ ومكان التوقيع، وتنص أيضا على توافر نسخ باللغات المختلفة. وبالرغم من أن معظم الاتفاقات الصادرة بأكثر من لغة واحدة تنص على أن كل نسخة من النسخ المختلفة متساوية في الحجية، إلا أنه يمكن للاتفاقات أن تحدد الأخذ بالنص الصادر بأحدى اللغات في حالة وجود تضارب بين النسخ الصادرة باللغات المختلفة.

يجوز أن يكون للاتفاق **ملحق** واحد أو أكثر، ويعتبر عادة جزءا منه ويتضمن حقوق الطريق والحركة والتشغيل، ويجوز أن يغطي أيضا موضوعات أخرى (مثل السعة والرحلات العارضة) في نفس الوثيقة أو بشكل منفصل. وبالعكس الموضوعات التي يتناولها صلب الاتفاق، فالموضوعات الواردة في الملحق من المرجح أن يعدلها الطرفان أو سلطات الطيران التابعة لهما من وقت لآخر استجابة للظروف المتغيرة. ويمكن عادة تعديل الملحق في وقت أقصر من الوقت اللازم لتعديل احدى مواد الاتفاق، خاصة اذا كان التصديق الرسمي على تعديل احدى المواد مطلوبا بموجب قوانين أحد الطرفين. وأكثر الملاحق شيوعا هو **ملحق الطرق الجوية** الذي يحتوى على **جدول (أو جداول) الطرق** أو على وصف للطرق التي يمكن لشركة الطيران المعنية من كل طرف أن تشغل عليها الخدمات الجوية المعتمدة، وكذلك الشروط أو القيود التي قد تنطبق على بعض تلك الطرق أو عليها جميعا.

ولتسهيل عملية التحرير التنظيمي ومساعدة الدول في هذا الخصوص، وضعت الايكاو اتفاقا نموذجيا ثنائيا شاملا للخدمات الجوية يحتوي على جميع المواد الموجودة عادة في أي اتفاق ثنائي للخدمات الجوية (انظر الوثيقة بعنوان سياسات ومواد ارشادية بشأن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي (Doc 9587)).

مادة الرسوم الجمركية والضرائب، تقتضي من كل طرف أن يعفي من الرسوم والضرائب وغيرها من الفرائض وقود الطائرات وقطع الغيار والمؤن التي يستخدمها الناقل الجوي التابع للطرف الآخر (انظر أيضا سياسات الايكاو بشأن فرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي، Doc 8632).

مادة فرض الضرائب، (في حالة عدم وجود اتفاق منفصل بشأن الضرائب)، تعفي من الضرائب الأرباح التي يحققها الناقل الجوي التابع للطرف الآخر، ويجوز أن تمتد في بعض الحالات لتغطي إيرادات العاملين لدى الناقل الجوي (انظر أيضا Doc 8632).

مادة رسوم الانتفاع، تعرض المبادئ المتفق عليها بشأن الرسوم الخاصة باستعمال المطارات وتجهيزات الطريق للملاحة الجوية من جانب الناقل الجوي الذي يعينه الطرف الآخر (انظر أيضا سياسات الايكاو بشأن رسوم المطارات ورسوم الملاحة الجوية، Doc 9082).

مادة تطبيق القوانين، تقضى بسريان القوانين الوطنية لأحد الطرفين بشأن تشغيل الطائرات وملاحتها ودخولها ورحيلها على الناقل الجوي التابع للطرف الآخر.

مادة التشاور، تعرض الاجراءات المتفق عليها للتشاور بين الطرفين أو بين سلطات الطيران التابعة لهما، (ويصحب ذلك عادة تحديد مقتضى زمني ينبغي اجراء التشاور أثناءه)، ويجوز أن تتضمن **بند تعديل (وأحيانا مادة تعديل منفصلة)** لتحديد اجراءات تعديل الاتفاق أو ادخال تغييرات عليه.

مادة تسوية النزاعات، تعرض التدابير المتفق عليها لفض النزاعات بين الطرفين. وتشمل هذه التدابير بشكل روتيني، عملية التشاور وأحيانا عملية التحكيم.

مادة الإنهاء أو مادة النقص، تحدد كيفية قيام أحد الطرفين بانهاء التزاماته وفقا للاتفاق، ويكون ذلك عادة بعد انقضاء عام من تسلم الطرف الآخر اشعارا رسميا بهذا المعنى. وتنص بعض الاتفاقات على مهلة اخطار أقصر مثل ستة أشهر، تسمح في حالات استثنائية بنقض أو انهاء بعض أجزاء الاتفاق فقط.

مادة الاتفاق متعدد الأطراف، تنص على أنه في حالة سريان مفعول اتفاق متعدد الأطراف يقبله الطرفان ويتعلق بأي موضوع يغطي الاتفاق الثنائي، يجب تعديل هذا الاتفاق بحيث يتمشى مع أحكام الاتفاق متعدد الأطراف.

اتفاق التخليص المسبق، هو اتفاق يسمح باتمام بعض أو جميع إجراءات الدخول في دولة كل من الطرفين أو طرف واحد فقط في إقليم الدولة الأخرى (مثل إجراءات الجمارك والهجرة والحجر الزراعي والصحة العامة).

اتفاق تأشيرات دخول طواقم شركات الطيران، هو اتفاق يسهل دخول أعضاء طواقم شركات الطيران التابعة لأحد الطرفين في أراضي الطرف الآخر، وغالبا ما يتم ذلك بالتنازل عن طلب التأشيرة، أو بمنح تأشيرة متعددة الدخول. ويجوز لبعض الدول أن تمد هذه المعاملة الى الموظفين المقيمين بها والعاملين لدى شركات الطيران التابعة للدولة الأخرى.

الاتفاقات الخاصة بشهادات صلاحية الطائرات للطيران، و**الاتفاقات بشأن الاتصالات**، و**الاتفاقات بشأن ضرائب الوقود** (هي نادرة في الوقت الحالي وعادة ما يدرج موضوعها في اتفاقات النقل الجوي)، و**الاتفاقات بشأن الأرصاد الجوية**، و**اتفاقات البحث والإنقاذ** التي تشمل الموضوعات المبينة في عناوينها، يمكن أن تُبرم أيضا بين الدول التي تتفاوض على تشغيل الخدمات الجوية.

اتفاق أمن الطيران، له نفس الوظيفة التي تؤديها مادة أمن الطيران في حالة عدم توافر اتفاق كامل بشأن النقل الجوي أو الخدمات الجوية.

البروتوكول، هو وثيقة مرفقة بالاتفاق بهدف توضيحه، أو بقصد اضافة معلومات اليه أو في بعض الأحيان لتعديله. أما تبادل الكتب مرة أو مرات فهو يكمل اتفاقا أو تفاهما من خلال عرض بيان لأحد الطرفين بشأن إجراء أو تفسير أو سياسة أو تفاهم تكميلي معين... الخ في الكتاب البادئ، وكذلك القبول أو علم الوصول من جانب الطرف الآخر في كتاب الرد.

أنواع الاتفاقات الثنائية بشأن موضوعات وثيقة الصلة بالنقل الجوي

بالإضافة الى الاتفاقات الثنائية للنقل الجوي، أبرمت الدول أنواعا أخرى من الاتفاقات الثنائية بشأن موضوعات وثيقة الصلة بالنقل الجوي منها ما يلي:

اتفاق لمنع ازدواج الضريبي في خدمات النقل الجوي، هو اتفاق يقضى بعدم فرض ضرائب على أرباح شركات الطيران التابعة للطرف الآخر، وفي بعض الحالات على دخل موظفي شركات الطيران التابعة للطرف الآخر. وبالعكس يحتمل أن يكون للدولتين اتفاق أعم بشأن فرض الضرائب بين الدولتين، يغنى عن الحاجة الى عقد اتفاق يقتصر على الشؤون الضريبية المتعلقة بالخدمات الجوية.

الفصل (٢-٣)

المسائل الرئيسية المتعلقة بعملية التنظيم الثنائي وهيكله

التفاوض تسعى بالضرورة الى تحقيق هذه المنافع، ويتم بالضرورة انشاء الهياكل الناتجة عن هذه العملية (أي اتفاقات النقل الجوي) لتقديم تلك المنافع. وعند الانتهاء من عملية التفاوض، يقوم كل طرف بشكل مستقل بالتأكد من أن توازنا بين المنافع قد تحقق في صالحه.

وفي حين قبل العديد من الدول مبدأ "العدالة والمساواة في الفرص" بوصفه مبدأ عاما لتبادل الحقوق بصورة ثنائية، فإن الاتفاق الثنائي التقليدي بشأن الخدمات الجوية يستند عمليا الى مفهوم توازن لمنافع قابلة للقياس (حجم النقل الفعلي والمتوقع أو الإيرادات الفعلية أو المتوقعة التي يحققها الناقلون الجويون لكل دولة). وعلى هذا الأساس يمنح حق دخول الأسواق (أو يقيد) لتحقيق مساواة تقريبية في نتائج عمليات النقل التي يقوم بها هؤلاء الناقلون الجويون بين دولتين (نهج "النفاذ"). غير أن الكثير من الاتفاقات الثنائية الأخرى بشأن الخدمات الجوية يستند الى توازن الفرص أو الى المساواة في حق دخول الأسواق في كل من الدولتين، دون أن يتوقع من الناقلين الجويين التابعين لكل دولة أن يحققوا توازنا كميا في النتائج (نهج "دخول السوق").

يتميز التنظيم الثنائي للنقل الجوي الدولي بالمرونة اللازمة ليستوعب سياسات عدد كبير من الدول على اختلاف أحجامها ومراحل تطورها الاقتصادي وامكانيات وقدرات ناقليها الجويين. وكثيرا ما تعتمد الدولة على الاتفاقات الثنائية بشأن الخدمات الجوية لتشجيع و/أو حماية الخدمات الجوية الدولية التي يشغلها الناقل الجوي الوطني التابع لها. لذا، فإن اشتراك الدولة في النظام الدولي للنقل الجوي يقاس الى حد بعيد بالعمليات التجارية التي يقوم بها ناقلها الجوي الوطني.

ان ميل الناقلين الجويين الدوليين الى الاستفادة القصوى من الدخول والنفاذ في الأسواق العالمية والاقليمية باستعمال ترتيبات

يتناول هذا الفصل خمس مسائل رئيسية تتعلق بعملية التنظيم الثنائي للخدمات الجوية الدولية وهيكله:

- ١) موازنة المنافع في بيئة تحريرية.
- ٢) عيوب الهيكل التنظيمي الثنائي، مثل عدم توافر الشفافية وعدم كفاية آليات فض النزاعات.
- ٣) العلاقات الثنائية بين مجموعات الدول.
- ٤) تطبيق قانون المنافسة على النقل الجوي.
- ٥) تأثيرات المعونات/الدعم الحكومية.

ان أسلوب استخدام اتفاقات وترتيبات ثنائية لتنظيم الخدمات التجارية الدولية هو أسلوب حيادي من حيث المحتوى، لأنه يمكن للعملية التنظيمية أن تتدرج من قيام الحكومات بتنظيم تفصيلي للتعريفات والسعة والطرق الجوية، الى عملية يسمح فيها للطرفان في اتفاق ثنائي لشركات الطيران التابعة لهما أن تقدم خدماتها على نطاق واسع كما يترأى لها. وبناء عليه، فالمسألة لا تتركز في معرفة ما اذا كانت الاتفاقات الثنائية، بطبيعتها، تتسم بالتقييد أو التحرير، بل في معرفة ما اذا كانت الدول ترغب في أن تواصل الاعتماد على هذه الاتفاقات (وكيف ستستخدمها) للاشتراك في نظام دولي للنقل الجوي يتسم بمنافسة أكبر ويتميز بمبادرات تجارية وتسويقية جديدة من جانب الناقلين الجويين.

موازنة المنافع في بيئة تحريرية

استخدمت الدول عملية التنظيم الثنائي على نحو مستمر لانشاء هيكل تنظيمي ثنائي لتحقيق المنافع العديدة التي تبتغيها. فعملية

• بعض النشاطات التعاونية الأخرى، كالمشاركة في الرموز، يمكن منعها علي بعض الطرق والسماح بها علي طرق أخرى، وذلك لعدم الاتساق في معاملة أو تعريف حقوق النقل بين الاتفاقات الثنائية مع البلدان الثالثة المعنية.

• عندما تستثمر شركات طيران أجنبية أموالا كبيرة في شركات طيران وطنية قد يتقوض مفهوم التوازن بين أرباح الطرفين بالنسبة لشركات الطيران التي تملكها الدولة وتسيطر عليها.

من الجدير بالذكر أن زيادة عدد الاتفاقات الثنائية بشأن الخدمات الجوية يميل الى تقويض المفهوم التقليدي لتوازن المكاسب بين الناقلين الجويين التابعين للدولتين. وكلما ازدادت الاتفاقات الثنائية بشأن الخدمات الجوية، ازدادت الفرص أمام الناقلين الجويين التابعين لدول أخرى لتقديم خدماتهم بشكل غير مباشر، من أوطانهم، بين كل مدينتين. ومما يعزز ازدياد هذه الفرص لممارسة ما يسمى "الحرية السادسة"، أن الناقلين الجويين يلجأون الى تمرير حركة النقل عن طريق دولهم. وكلما ازداد مرور حركة النقل بشكل غير مباشر بين كل مدينتين تابعيتين للطرفين في الاتفاق الثنائي عن طريق دول أخرى، ازدادت صعوبة قياس انسياب حركة النقل في الاطار الثنائي التي يكون منشأها ومقصدها حقا في داخل الدولتين الطرفين في الاتفاق الثنائي.

ان عملية تكييف الاتفاقات الثنائية للخدمات الجوية مع الأنشطة التعاونية الجديدة للناقلين الدوليين، قد تتطلب اتباع معايير جديدة لتحديد التوازن في أرباح الطرفين. وقد تشمل هذه المعايير مثلا قياس هذا التوازن من واقع الخدمات الجوية الدولية في حد ذاتها (بغض النظر عن الناقل الجوي الذي يوفر هذه الخدمات)، أو من واقع التكافؤ في حق دخول الأسواق في البلدين لجميع الناقلين الجويين المعتمدين (دون حاجة مثلا الى اتاحة الفرص بالتساوي في عدد متساو من نقاط الحركة للناقلين الجويين المعتمدين من كل من الدولتين). وفي الوقت الحالي، ترى الدول في بعض الحالات أن المكاسب الناجمة عن نمو السياحة و/أو الصادرات الجوية لها أهمية تكفي لتبرير الابتعاد عن مبدأ توازن المكاسب بين الطرفين وعن قياسه بالنتائج التي يحققها الناقلون الجويون المعتمدون في كل منهما.

تجارية تعاونية (مثل التشغيل المشترك وتقاسم الخدمات) مع غيرهم من الناقلين الجويين الدوليين كان قائما دائما ولكنه يتخذ الآن أشكالا جديدة (المشاريع المشتركة والمشاركة في الرموز والتحالفات والدمج ومنح حقوق الامتياز)، بما يترتب عليه من آثار عديدة على عملية التنظيم الثنائي وهيكلها.

وتشمل تأثيرات هذا التطورات بالنسبة لعملية التنظيم الثنائي ما يلي:

• عندما يتمتع الناقلون الجويون المشتركون في ترتيبات تعاونية، مثل المشاركة في الرموز، بقدر كبير من حقوق دخول الأسواق في دول ثالثة، يمكنهم أن يؤثروا تأثيرا جوهريا على تدفقات الحركة المتجهة الى تلك الدول أو القادمة منها. وقد يتطلب ذلك قيام احدى الدولتين الطرفين في اتفاق ثنائي أو قيام الدولتين بالتشاور أو التفاوض مع عدد كبير من الدول الأخرى لتأمين الحصول على أي تصريح يتطلبه نوع النشاط التعاوني الذي يقع تحت ولايتها القانونية.

• ان التفاوض لتحقيق التوازن بين المكاسب التي سيجنيها الطرفان يصبح أصعب اذا كان الطرفان يجنيان جزءا كبيرا من الفوائد من دول أخرى واذا كانت الفوائد ستوزع على الناقلين الجويين المشتركين في مشروع مشترك مثلا. وفي المستقبل، قد يصعب على المتفاوضين أن يحددوا الناقل الجوي الذين يتفاوضون بالنيابة عنه، وذلك مثلا اذا كان جزء كبير من رأسمال الناقل الجوي الوطني مملوكا لناقل جوى أجنبي.

• يصبح التحديد الكمي للأرباح نفسها عملية أصعب عندما تكون عدة شركات طيران دولية مشتركة في ترتيب للتسويق المشترك مثلا.

وتشمل تأثيرات هذه التطورات بالنسبة لهيكل التنظيم الثنائي ما يلي:

• بعض الترتيبات التعاونية، مثل الترتيبات المتعلقة بالشحن الجوي، قد تعتبر جهودا رامية الى تقاضى فرض القيود على الاتفاقات الثنائية بشأن الخدمات الجوية، فتصبح بالتالي جهودا رامية الى العمل خارج اطار الاتفاق الثنائي.

الرسمي، لما كانت هناك نقيصة. ولكن اذا لم تسفر عملية التشاور عن أي حل مقبول للطرفين، فالخيارات الوحيدة المفتوحة أمامهما هي:

- أن يتشاورا من جديد، وقد يحتمل ألا تتغير المواقف وأن يفشل التشاور الجديد.
- أن يتم اللجوء الى التحكيم، وهو عملية مكلفة ومهدرة للوقت الى درجة جعلت استخدامها في تنظيم النقل الجوي نادرا للغاية.
- أن يتخذ الطرف اجراء على انفراد من المرجح جدا أن يعتبره الطرف الآخر انتهاكا للاتفاق ومدعاة لقيامه باتخاذ اجراء مماثل.
- أن يلغى الاتفاق بموجب اخطار (مدته سنة واحدة في العادة) وأن يسعى الطرفان بعد الالغاء الى حل المشكلة على أساس المجاملة والمعاملة بالممثل.

ويمكن التغلب على هذا العيب باستخدام خبراء محايدين (بصفتهم الشخصية أو كأعضاء في فرق خبراء)، ويفضل أن يكون اختيارهم مستقلا بموجب قواعد واجراءات تهدف الى فض النزاع بسرعة وبأقل تكلفة. واستنادا الى هذا المفهوم، أنشأت الايكاو آلية للوساطة في شكل نص نموذجي، أو نص اختياري للدول بالاضافة الى عمليتي التشاور والتحكيم التقليديتين، ويقع هذا الأسلوب بين العمليتين (ويوجد النص في الوثيقة 9587 Doc).

وينبع العيب الثالث المهم من الطابع المؤقت للهيكل التنظيمي الثنائي. وان كان استعمال الاتفاقات الثنائية بشأن الخدمات الجوية يسمح للدولة بمراعاة الظروف والحالات المختلفة في الدولة الأخرى، فهو يهيئ أيضا تشكيلة واسعة من الطرق لمعالجة بعض المسائل الرئيسية، مثل حقوق النقل والسعة والتعريفات. وهكذا، فان كل اتفاق ثنائي للنقل الجوي ينحو الى أن يكون فريدا في طابعه، ولا يمكن أن ينفذ بصورة يعتمد عليها الا بفهم ظروفه الخاصة، وليس بالاشارة الى مصطلحات قياسية. فعلى سبيل المثال، يمكن أن يتميز الاتفاق بما يلي:

- طريقة العرض القياسية التي تتكون من مقدمة ومواد وملحق واحد أو أكثر، مع ترتيب المواد ترتيبا خاصا، ووضع عناوين للموضوعات، وإدراج العناصر المتفق عليها، وتحديد هيكل الملحق... الخ.

ان استخدام المعايير المذكورة أعلاه قد يسمح بالتغلب على مسألة توازن المكاسب أو تحسين هذا التوازن. ولكنه لن يغني عن الحاجة الى التعامل في بعض الحالات مع عدد كبير من الدول الأخرى التي تتأثر بالتدابير التعاونية المصرح بها بموجب الاتفاق الثنائي. وقد يمكن تخفيف ذلك الأثر الى حد ما اذا اتفقت الدول على تعريف موحدة للمصطلحات التي تعبر عن الحقوق التي يسعى الناقلون الجويون لنيلها عن طريق الترتيبات التعاونية. فاذا اتفق مثلا عدد كبير من الدول على أن التعبير "حقوق النقل" يتضمن الحق في تقاسم الرموز أو في العمل باتفاق لتخصيص أماكن لشركة على طائرات الشركة الأخرى في أحد الأسواق، سنقل الحاجة الى عقد اتفاقات ثنائية مع جميع الدول المتضررة من النشاط التعاوني الذي يمارسه الناقلون الجويون.

عيوب الهيكل التنظيمي الثنائي

ان أحد عيوب الهيكل التنظيمي الثنائي هو انعدام الشفافية، أي ان الاتفاقات ومذكرات التفاهم المبرمة ليست مباحة أو متاحة للدول غير الأطراف والأفراد غير الأطراف ممن لهم مصلحة في محتويات تلك الاتفاقات. وبالرغم من أن المادتين ١٨ و ٣٨ من اتفاقية شيكاغو تطلبان من الدول أن تسجل لدى الايكاو جميع الاتفاقات الخاصة بالطيران لبحثها، هناك اتفاقات، خاصة الاتفاقات الفرعية مثل مذكرات التفاهم، تبقى سرية ولا تسجل لدى الايكاو، وهناك اتفاقات أخرى لا تسجل الا بعد عدة سنوات، وهناك اتفاقات أخرى لا يسجلها الطرفان بتاتا.

ان الامتثال الكامل لمقتضيات اتفاقية شيكاغو بضرورة ايداع جميع الاتفاقات لدى الايكاو يمكن أن يزيد بشكل كبير من الشفافية التي تدعو الحاجة اليها بشدة. ومن بين الأساليب الممكنة لتحسين هذا الوضع، كما أوصت الايكاو، هناك اضافة حكم في اتفاقاتها الثنائية يعين بوضوح الطرف (مثل الطرف الذي يقع في أرضيه الاتفاق) ليكون مسؤولا عن تسجيل اتفاقهما بعد توقيعه أو دخوله حيز النفاذ (يوجد النص في الوثيقة 9587 Doc).

ورثمة عيب آخر ربما كان أكثر خطرا وهو عدم كفاية آليات فض المنازعات الناشئة عن اتفاقات النقل الجوي الثنائية. فهذه الاتفاقات تنص عموما على آلية للتشاور، واجراءات للتحكيم، وعلى بند لالغاء الاتفاق. فاذا نشأ نزاع بين الطرفين وأمكن حله في وقت قصير نسبيا بواسطة اجراءات التشاور الرسمي أو غير

يجب أن تراعي بما فيه الكفاية الاختلافات القائمة بين العلاقات الثنائية الخاصة والناجمة الآن عن الطابع المؤقت للاتفاقات الثنائية. وفي هذا الخصوص، فإن اتفاقات الخدمات الجوية النموذجية التي أعدتها الأيكاو مؤخرًا (Doc 9587) يمكن أن تكون أداة مفيدة للمساعدة في عملية التوحيد القياسي.

العلاقات الثنائية بين مجموعات الدول

مع نمو الاتجاه إلى عقد الاتفاقات الإقليمية التي يصحبها أحياناً بعض التوحيد في الاتجاهات الاقتصادية، ومع نمو العلاقات بين حكومات الدول المشتركة في تلك الاتفاقات، تظهر تساؤلات حول ما إذا كان ينبغي لدول أخرى أعضاء في مجموعة ما (في اتحاد اقتصادي ما) أو ما إذا كان ينبغي لهيئة المجموعة الإقليمية نفسها أن تشترك في العلاقات الثنائية التي تعقدتها بعض الدول الأعضاء في مجال النقل الجوي مع دول أخرى من خارج الإقليم المعنى، وكيف يجب أن يكون هذا الاشتراك؟ وتجدر الإشارة إلى أن كل مستوى من مستويات هذا الاشتراك يثير قضية على حدة.

المستوى الأول للاشتراك من جانب الدولة غير الطرف (في اتفاق ثنائي بين دولة عضو في المجموعة الإقليمية ودولة أخرى من خارج الإقليم) قد ينشأ عندما تتشاور هذه الدولة مع دولة عضو أخرى أو أكثر و/أو عندما تتسق معها. ويمكن أن يتسبب هذا التشاور و/أو التنسيق فيما يلي:

- أن يساعد على تحقيق التجانس بين الاتفاقات الثنائية التي تعقدتها الدول أعضاء المجموعة الإقليمية مع دول أخرى من خارج الإقليم.
- أن يقلل من احتمال إثارة المخاوف لدى الدول الأعضاء الأخرى من إمكانية تضرر مصالحها من جراء التشاور أو المفاوضات.
- أن يطيل و/أو يعقد التشاور أو المفاوضات.
- أن يزيد من صعوبة التوصل إلى اتفاق بسبب مصالح دولة أو أكثر غير طرف.

- خليط من نصوص قياسية تتعلق بتنظيم السعة والأسعار، فيها انحراف أو عدم اتساق (مثلما يحدث عند ادراج "مبادئ برمودا" لتنظيم السعة ويكون القصد هو تحديد السعة مسبقاً أو السماح بتحديدتها مسبقاً).

- أن يكون الاتفاق نموذجاً قياسياً أو نصاً نموذجياً وضعته إحدى الدول، وأدخلت عليه الدولة الأخرى تعديلات كثيرة تعبر عن الحلول الوسطى التي تم التوصل إليها.

أما العيب الرابع الذي قد يثير مشاكل كبيرة في العمليات التي تجمع عدداً من الدول، فهو صعوبة تحقيق الاتساق الضروري في وصف المسارات في كل من الاتفاقات المعنية والمحافظة على هذا الاتساق. فعلى سبيل المثال، قد يرى أحد الناقلين الجويين بوجه عام أنه من المجدي وربما من الضروري في حالة تشغيل الطائرة على مسار جوي خطى وطويل يتطلب التوقف في عدة دول أن يكون من الممكن قبول الركاب وانزالهم و شحن البضائع وتفريغها في كل توقف. وقد يتطلب ذلك من الدولة التي تعين الناقل الجوي أن تؤمن حصولها على الحقوق الملائمة من كل دولة يتم فيها التوقف، مما قد يتطلب وقتاً كبيراً أو يكون محالاً. غير أنه مع الاتجاه نحو التحرير، فقد يتحسن الوضع عندما تعقد الدول المعنية اتفاقات أجواء مفتوحة ثنائية تنص على المزيد من فتح الأسواق والمزيد من حقوق الطرق الجوية.

ويتمثل العيب الخامس في عدم وجود تعاريف موحدة للمصطلحات، أي أن الدول المختلفة يمكن أن تعرف المصطلحات المستخدمة في مختلف الاتفاقات الثنائية بطرق مختلفة بل ومتضاربة (مثل تعريف الحريتين الخامسة والسادسة).

وقد تكون إحدى الطرق المستخدمة لتحسين الوضع أو للتغلب على هذه العيوب هي مواصلة التوسع في اتباع "بنود نموذجية" (مثل البنود التي وضعتها الأيكاو) بالإضافة إلى استخدام بعض المصطلحات القياسية المستمدة من اتفاقية شيكاغو. وقد تتمثل طريقة أخرى في وضع اتفاق أطاري متعدد الأطراف يتكون من مواد أو بنود قياسية تتعلق بموضوعات غير قابلة للجدل نسبياً لتستعمل في الاتفاقات الثنائية التي تحتوى على أحكام متعلقة بموضوعات حساسة مثل موضوع الحق المتفق عليه لدخول الأسواق، وموضوع السعة، وموضوع تنظيم الأسعار. وهناك طريقة ثالثة هي الصياغة الدقيقة لنص يصلح لاتفاق متعدد الأطراف، أو لاتفاق ثنائي قابل للتوسع، غير أن هذه الصياغة

المجموعة الإقليمية بمجملها كهيئة واحدة. وقد يتسم هذا التشاور أو التفاوض بالصفات التالية:

- أن يكون التشاور، بوصفه جوهر وجود المجموعة الإقليمية، على درجة أكبر من درجة التشاور الذي تجريه كل دولة على حدة.
- أن تعتبره الدول من خارج الاقليم، ولا سيما الدول النامية، خطراً عليها.
- ألا يتم التشاور الا من جانب هيئة فوق وطنية يكون لها على الدول الأعضاء سلطات كافية تضمن بها تنفيذ ما تم الاتفاق عليه.
- ويمكن أن يسفر التشاور عن اتفاق قد يرى الأعضاء في المجموعة أنه يعود بمنفعة (أو بضرر) على احدى الدول الأعضاء أكثر مما يعود به على دولة أخرى.

يلاحظ أن الهيئة الإقليمية التي يعوزها الهيكل القانوني والتنظيمي الضروري لممارسة السلطة فوق الوطنية لا يمكنها أن تكون طرفاً موقعا وملزماً بالتنفيذ، ومع ذلك فإنها تستطيع اجراء مفاوضات ثنائية مشتركة، أي أن تمارس المستوى الثالث من الاشتراك.

هناك اعتبار أخير، وهو أن المشاورات أو المفاوضات التي تجرى على المستويات سابقة الذكر هي مشاورات متعددة الجنسيات أو يمكن اعتبارها هكذا، ولذا فهي جميعاً مشاورات اما ثنائية أو ثنائية مشتركة وليست متعددة الأطراف لأن هناك فرقين بين هاتين الصفتين هما:

- أن المشاورات/المفاوضات/الاتفاقات متعددة الأطراف تتناول العلاقات الملزمة لكل طرف تجاه كل من جميع الأطراف الأخرى أو تجاه جميع الأطراف الأخرى كمجموعة، أما على كل من المستويات سابقة الذكر فان الأطراف التي هي دول أعضاء في المجموعة الإقليمية تحتفظ فيما بينها بعلاقات تحكمها اتفاقات منفصلة.
- العلاقات على كل من المستويات سابقة الذكر هي علاقات مع طرف خارجي واحد فقط، ولذا فان انسحاب هذا الطرف من الاتفاق يعنى الغاء الاتفاق (كما في حالة أي اتفاق ثنائي آخر، وبالعكس الاتفاق متعدد الأطراف الذي يظل في العادة سارياً اذا انسحب منه طرف واحد).

المستوى الثاني للاشتراك هو قيام ممثل أو أكثر من دول أخرى أعضاء في المجموعة، أو قيام ممثل للمجموعة، بحضور التشاور أو التفاوض الثنائي بصفة مراقب. وتشمل الأمور التي يضعها الطرفان في اعتبارهما في اجتماع الاتفاق الثنائي ما يلي:

- ما هي المزايا والعيوب.
- هل سيقبل الطرف غير العضو وجود هذا المراقب (هؤلاء المراقبين).
- كيف يتم تحديد الدور الذي سيؤديه مراقب الدولة غير الطرف.
- ما هي الدول غير الأطراف التي ستوفد ممثلين عنها، مع افتراض أن المفاوضات ستراعى مصالح الدول غير الممثلة مراعاة وافية أو أنها لن تضر بها.

يلاحظ أن الاعتبارات سابقة الذكر لا تنطبق على المفاوضات الثنائية المشتركة التي يشترك فيها عضو واحد من المجموعة الإقليمية بالنيابة عن جميع أعضاء المجموعة وبموجب توكيل تام منهم.

المستوى الثالث هو التشاور أو التفاوض الثنائي الفعلي من جانب مندوب يمثل المجموعة الإقليمية وينوب عن دولة عضو طرف. وقد يثير هذا الاشتراك المسائل التالية:

- مدى قبول الطرف من خارج الاقليم للتعامل مع مفاوض ينوب عن دولة غير طرف.
- احتمال عدم ارتياح الدولة العضو الطرف لقيام مفاوض من غير مواطنيها بتمثيلها.
- احتمال اثاره شكوك لدى الطرف من خارج الاقليم حول قدرة واستعداد الدولة العضو الطرف للالتزام التام بشروط أي اتفاق يتم التوصل اليه.

يلاحظ أن المسائل سابقة الذكر لا تنشأ بالضرورة في التفاوض الثنائي المشترك الذي يضم أطرافاً من الدول الأعضاء من جهة وطرفاً من خارج الاقليم من جهة أخرى.

أما المستوى الرابع للاشتراك فيمكن أن يتمثل في قيام ممثل المجموعة الإقليمية بالتشاور أو التفاوض الثنائي، ويكون الطرف الموقع هو دولة من خارج الاقليم والطرف الآخر الموقع هو

تطبيق قوانين المنافسة على النقل الجوي

ومن بين المشكلات المحتملة المرتبطة بتطبيق قوانين المنافسة الوطنية، اختلاف النظم التي تتبعها الدول، وأحياناً التعارض بين هذه النظم (مثل الأنظمة المتعلقة بعمليات الدمج أو التحالفات، ورفض الإركاب). ويمكن أن يثير ذلك صعوبات خاصة لشركات الطيران التي تشغل خدمات جوية دولية عند التعامل مع مختلف القواعد في مختلف البلدان. وبالرغم من بذل جهود متكررة على المستوى الدولي لتحقيق التجانس بين نظم المنافسة، فقد تعذر الحصول على إجماع عالمي، بسبب اختلاف النظم القانونية المطبقة والتباين في نطاقها ومحتواها. ولذلك فمن المهم أن تراعي الدول، في التعامل مع قضايا المنافسة التي يكون من بين أطرافها ناقلون جويون أجانب، شواغل الدول الأخرى المعنية وتجنب اتخاذ إجراء انفرادي.

ويمكن أيضاً لتطبيق قوانين المنافسة الوطنية خارج الحدود الإقليمية أن يقوض بعض الترتيبات التعاونية بين شركات الطيران (مثل النقل المشترك وتنسيق التعريفات) التي يعتبرها الكثيرون ذات أهمية جوهرية لكفاءة وانتظام وقوة النقل الجوي الدولي. وفي الحالات التي تنطبق قوانين مناهضة الاحتكار أو قوانين المنافسة على هذه الترتيبات، فإن الدول غالباً ما تمنح حصانة أو إعفاءات، مع بعض الشروط، للسماح بالتعاون بين الناقلين، إذا كان ذلك يعود بالنفع على المنفيعين والناقلين الجويين.

وفيما يتعلق بالنزاعات التي قد تنشأ من تطبيق قوانين المنافسة الوطنية أو مختلف التدابير الوقائية، فإن الدول تعتمد عادة على عملية التشاور المتاحة تحت مختلف اتفاقات الخدمات الجوية ذات الصلة. وفي هذا الخصوص، طورت الإيكاو أيضاً عدداً من الخطوط التوجيهية للدول، وبندا نموذجياً لاتفاقات النقل الجوي بشأن حل النزاعات بين الدول حول تطبيق قوانين المنافسة الوطنية.

وبينما استمر الاختلاف بين المنهجيات الوطنية والإقليمية بشأن قوانين المنافسة، فقد عقدت الدول عدداً من اتفاقات التعاون الثنائية لانتقاد القوانين المناهضة للاحتكار، وخصوصاً بين البلدان المتقدمة. وقد تأكدت فائدة هذه الاتفاقات في معالجة أمور مثل الكارتلات والدمج والتحالفات. وفي الوقت ذاته، كان هناك اعتراف بأن التعاون في مجال الانتقاد وحده لن يحل بعض المجالات المهمة من الخلافات الاجرائية والجوهرية بين نظم مناهضة الاحتكار، وان هناك حاجة الى معالجة هذه الاختلافات.

النقل الجوي الدولي نشاط تجاري تنشأ فيه آراء متعارضة بشدة بين الدول حول مستويات الحماية والمنافسة والتعاون المستتوية بين أطراف الصناعة. وقبل التسعينيات، فإن الدول، بشكل فردي أو جماعي، لم تطبق عموماً قوانين المنافسة الوطنية على النقل الجوي الدولي، أو أنها استتتت النقل الجوي من طائفة هذه القوانين، وصاحب ذلك أحياناً بعض الشروط الهادفة الى التخفيف من التأثيرات المضادة للمنافسة. وبالتالي، لم تتضمن اتفاقات النقل الجوي الثنائية أي أحكام تعالج بالتحديد تطبيق قوانين المنافسة، بالرغم من احتواء بعض الاتفاقات على بعض مبادئ والتزامات المنافسة لتجنب الممارسات غير العادلة أو الإفراسية.

ومنذ ذلك الوقت، مع تزايد خطى العولمة وانتشار تبني اقتصاد السوق، حدث ارتفاع ملحوظ في اعتماد الدول لقوانين المنافسة، ابتداء بالتدرج من الاقتصادات المتقدمة الى أجزاء العالم الأخرى. وبحلول عام ٢٠٠٣، كان لدى حوالي ٩٠ بلداً قوانين خاصة بالمنافسة من نوع ما. ومع تسارع الاتجاهات التحررية وترسخ وجودها في المزيد من الدول، تميل المفاهيم التقليدية التي تكفل المنافسة العادلة الى أن تفسح الطريق تدريجياً أمام تطبيق قوانين المنافسة، وخصوصاً في الحالات التي وافقت الدول فيها على نظام تنافس مفتوح.

وفي السنوات الأخيرة، لم يحدث استعمال مثل هذه القوانين بشكل أكثر تكراراً فحسب لعلاج مسائل النقل الجوي، بل أنه امتد ليشمل عدداً متزايداً من القضايا التي تتراوح بين الحصانة من قوانين مناهضة المنافسة، وحالات الدمج والتحالفات، وإساءة استغلال الوضع المسيطر، والإغراق في مجال السعة أو فرض الأسعار الإفراسية، والمبيعات والتسويق، الى رسوم وجبايات المطارات، والمعونة الحكومية وضمائنات القروض.

ومن التحديات الرئيسية أمام القائمين بتنظيم النقل الجوي، كيفية تعريف الممارسات العادية والممارسات المناهضة للمنافسة أو للتمييز بينها. وبينما استمرت الجهود على المستويات الوطنية ولمعالجة هذا الموضوع، قامت الإيكاو، كجزء من آلية ضمانات في شكل نص نموذجي، بوضع قائمة إشارية للممارسات المناهضة للمنافسة المحتملة والتي يمكن أن تستعملها الدول في تحديد السلوك غير المقبول في السوق، وعند النظر في الاجراء التنظيمي الملائم (ويوجد ذلك في الوثيقة (Doc 9587).

تأثيرات المعونات والدعوم الحكومية

ومثال ذلك أن الناقل الجوي الوطني الذي يحصل على وقود مدعوم لجميع رحلاته الدولية يحتمل أن يتمتع بميزة تنافسية غير عادلة في كل الأسواق الدولية التي يتنافس فيها أما مباشرة أو على أساس التشغيل المشترك. وإذا ما استخدم الناقل الجوي الوطني دعم الوقود هذا بصورة مستمرة لفرض أجور سفر أقل على الطرق التي يتمتع فيها بوضع تنافسي مهم، فإن ذلك سيؤثر تأثيراً ضاراً على الناقلين الجويين المنافسين له.

وهناك عدد من المعونات والدعوم الحكومية التي قد تشوه المنافسة، وهذه تتضمن ما يلي، على سبيل المثال لا الحصر بالنسبة لأشكال المعونة المالية للناقلين الجويين المحليين:

- تقديم أموال حكومية لأغراض التعويض عن خسائر تشغيلية، ولتجنب الاعسار، ولتمويل إعادة الهيكلة أو مشاريع التوسع.
- الإلغاء الجزئي أو الكلي لديون الناقل الجوي المستحقة للحكومة.
- ضمان القروض.
- إعطاء قروض بشروط ميسرة (أي بأسعار فائدة أقل من أسعار السوق أو بدون وجود ضمان كاف)،
- تحمل ديون الناقل الجوي تجاه أطراف أخرى.
- وربما اتخذت الأنواع الأخرى للمعونات أو الدعوم الحكومية شكلاً غير مباشر ولكنه يوفر منفعة مالية للناقل الجوي، وتضم هذه ما يلي:
- معاملة ضريبية تفصيلية.
- تمويل تعويضات لموظفي الناقل الجوي الوطني المحليين للاستيادع.
- إدخال إجراءات في قوانين الإفلاس التي تعطي إعفاءاً قانونياً، بعد إعلان الإفلاس، من بعض الالتزامات المالية لفترات طويلة، من أجل السماح للناقل الجوي بمواصلة العمليات أثناء محاولته إعادة تنظيم أموره.
- إجراءات الدعم المتسق، مثل فرض رسوم مطار على الرحلات الدولية أعلى من الرحلات الداخلية، مما يعود بالنفع على الناقلين الجويين الدوليين الذين يشغلون نوعي الرحلات.

على النقيض من القطاعات التجارية الأخرى، تعتبر المشاركة أمراً متوقفاً في الطيران المدني الدولي. ويمكن تعقب ذلك إلى المادة ٤٤ من اتفاقية شيكاغو التي تكلف الإيكافو، كواحد من أهداف المنظمة، "أن تضمن الاحترام التام لحقوق الدول المتعاقدة وأن تخطي كل دولة متعاقدة بفرصة عادلة لتشغيل مؤسسات نقل جوي دولية".

والواقع أن قدرة إحدى شركات الطيران على تأمين عملياتها ومواصلة المشاركة في النقل الجوي الدولي لا تعتمد فحسب على التكلفة النسبية لمدخلاتها وكفاءتها الإنتاجية، المحققة تحت ظروف سوقية مختلفة، بل أنها غالباً ما تدعم بمعونات حكومية مباشرة أو غير مباشرة أو ضمنية من أنواع مختلفة.

ولقد كانت المعونات والدعوم الحكومية للناقلين الجويين قائمة منذ بدء النقل الجوي التجاري. وجرى تقديمها في جميع مراحل التنمية الوطنية أو مراحل تطور الطيران، واتخذت أشكالاً متنوعة تتوعاً كبيراً.

وعلى المستوى الثنائي، كانت المساعدة الحكومية شائعة أيضاً في حقيقة الأمر لأن الإطار الثنائي للنقل الجوي نفسه قدم تقليدياً شكلاً غير نقدي من أشكال المساعدة الضمنية للناقلين الجويين الوطنيين.

تختلف أهداف المساعدة الحكومية بين دولة وأخرى، ولكن فيما يتعلق بالساحة الدولية، كان هدفها في الغالب الإبقاء على مشاركة الناقلين الجويين الوطنيين في أسواق النقل الجوي المعنية، وضمان استمرارية تشغيل الخدمات الجوية إلى هذه الأقاليم ومنها. وتشعر البلدان النامية بوجه خاص بالقلق تجاه الاعتماد المفرط على الناقلين الأجانب في توفير خدمات جوية دولية، خصوصاً في الأزمنة السيئة التي قد تتأثر فيها هذه الخدمات بشكل ضار. وتتنظر بعض الدول أيضاً إلى بقاء ناقلها الجويين كوسيلة قاطعة لتوفير ضمانات فعلية على استمرار هذه الخدمات.

غير أن المعونات والدعوم الحكومية التي تمنح الناقلين الجويين الوطنيين منافع مالية غير متاحة للناقلين المنافسين في نفس الأسواق الدولية يمكن أن تؤدي إلى تشوه التجارة في الخدمات الجوية الدولية، ويمكن أن تشكل ممارسات تنافسية غير عادلة أو تدعم هذه الممارسات.

مثلا من خلال تمكن الناقل المستفيد من عرض تعريفه نقل عن التكلفة. وغير أنه من الناحية الموضوعية، توجد مشكلات حول دقة بيانات التكلفة التي تساند الدعم بحدوث تأثير تشويهي من جراء ذلك على المنافسة. ذلك أن تخصيص التكاليف لزوجي مدن معينة هو أمر يخضع للتقدير الجزافي. وربما كانت هناك أعداد كبيرة من أجور السفر المخفضة وشروط السفر التشجيعية كما أن أساليب ادارة العائد الحديثة وأساليب الأسعار الحدية تسمح لبعض المقاعد على رحلة ما بأن تباع بتكلفة أقل من التكلفة الحدية المخصصة مع تغطية التكلفة الحدية لشغل مقعد كان سيظل خاليا بدون ذلك.

ومن الصعب للغاية أيضا تحديد تأثير معونة حكومية تمنح مرة واحدة فقط الى بعض الناقلين كتعويضهم عن الخسائر المتكبدة في ظروف مثل غلق الحكومة للمجال الجوي أو لمطار ما. ويصبح الوضع أكثر سوء في الحالات التي يعتبر الناقلون الجويون الأجانب هذه المعونة المالية بمثابة معونة تعود بالنفع على الناقلين المستفيدين بها لأنها تمثل رقما يزيد على قيمة الخسارة الفعلية التي تكبدها الناقلون المنافسون. وربما أتى تأثير مضاد للمنافسة أيضا من قيام الدولة (عادة دولة متقدمة) بتقديم غطاء تأميني غير محدود ضد أخطار الحرب الى شركاتها. وبالمثل، فإن المعونة الحكومية في شكل التخصيص غير العادل لخاصات الافلاح والهبوط الشحيحة في المطارات يمكن اعتبار أنها تشوه المنافسة. ومرة أخرى، هناك العديد من الافتراضات والاستنتاجات الجزافية التي يمكن أن تدخل في أي عملية للتقييم.

في وضع انتقالي الى التحرير أو في سوق محررة بالفعل، قد تكون هناك ظروف استثنائية تقدم فيها الدولة المساعدة بما يحقق منافع اقتصادية و/أو اجتماعية حتى اذا كانت هذه المساعدة ستؤثر على المنافسة في السوق. وفيما يتعلق بالمعونات أو الدعم المعنية، فإن إعادة الهيكلة المالية قد تسهل من عملية التحول في الشركات الأقل كفاءة، كما تبين من الخبرة في الاتحاد الأوروبي.

تتخذ القرارات الحكومية بشأن إعادة هيكلة الأوضاع المالية لشركات الطيران في العادة تحت ضغوط اجتماعية وسياسية لانقاذ شركات طيران وطنية، ولضمان الانتقال الى العمليات الأكثر كفاءة بأقل تكلفة بالنسبة للفئات الأكثر تأثرا، وخصوصا العمالة والدائون. غير أنه بدون وجود شروط معرفة تعريفها جيدا (بما في ذلك الأهداف والاطر الزمنية الملائم والخطط طويلة الأجل)

ان جميع الاعانات والدعوم الحكومية المذكورة أعلاه تنطوي على احتمال تمكين الناقل الجوي الذي يحصل عليها من الانخراط في أعمال افتراسية.

وهناك أيضا معونات ودعوم حكومية تؤثر بشكل ضار وغير عادل على الناقلين الجويين الأجانب المنافسين. وتتضمن هذه معونات ودعوم حكومية ذات طابع مباشر، مثل سداد تكاليف الأمن للناقلين الجويين الوطنيين (مع استبعاد دفعها للناقلين الجويين الأجانب).

وقد تشوه أنواع أخرى من المعونات والدعوم الحكومية المنافسة، وتؤثر تأثيرا ضارا على الناقلين الجويين الدوليين المنافسين، وذلك بحجز قطاعات معينة من السوق للناقلين الوطنيين. وتتضمن الأمثلة شرط نقل البريد الدولي كله أو معظمه على الناقل (الناقلين) الجوي الوطني، وتطبيق سياسات شراء "السلعة الوطنية"، والتي تلزم باستخدام الناقل الجوي الوطني للسفر المدفوع من الحكومة سواء كله أو معظمه.

وفي بيئة تنافسية على نحو متزايد، يشعر عدد كبير من الناقلين الجويين، وخصوصا الذين انتقلت ملكيتهم الى القطاع الخاص، بالقلق تجاه المنافسين الذين ما زالوا يتلقون معونات أو دعوم حكومية. ولتقليل الآثار الضارة المحتملة على المنافسة في السوق، وخصوصا في حالة المعونات والدعوم المالية المباشرة، وضعت عدة دول (ومجموعات من الدول) قواعد بشأن المعونات والدعوم الحكومية، التي تقدم معايير لبلوغ أهداف محددة تحديدا دقيقا اذا لم تتوفر بدائل أفضل.

وثمة تعقيد عملي لهذا الأمر وهو صعوبة تقييم النطاق الكامل للمساعدة الحكومية نظرا لوجود مختلف تدابير المساعدة غير المباشرة والضمنية. فالمعونات والدعوم النقدية المباشرة هي التي يمكن تقديرها كميا الى حد ما، بالرغم من أن اختلاف طرائق المحاسبة وممارسات الإبلاغ تجعل من الصعب إجراء تقييم مقارن لها. وبالإضافة الى ذلك، فإن التدابير من جانب الدول بشأن مستويات المساعدة التي ترى أنها تشوه المنافسة، يحتمل أن يترتب عليها تدابير انتقامية من جانب دول أخرى نظرا لاختلاف المواقف تجاه هذه المساعدة.

وتعتمد مشروعية المعونة أو الدعم الحكومي على قدرة كل منها على احداث تأثير ضار على المنافسة أو مخل بها. ويتم ذلك

الخاصة التي تحيد عن الترتيبات الثنائية التقليدية القائمة على المعاملة بالمثل بمعناها الضيق، قد يكون لها ما يبررها للمساعدة في غرس المستوى اللازم من الثقة بين مختلف الدول لكي تسير بخطي حثيثة نحو عمليات التحرير.

ومثال ذلك في حالة ترتيبات الخدمات الجوية مع بلد نام، فإن هذه المساعدة قد تتخذ شكل **إجراءات تفضيلية**، أي ترتيبات تنظيمية غير متبادلة توافق دولة طرف في علاقة تنظيمية أنها لازمة لبلد نام ضمانا لمشاركته الفعالة والمستمرة في النقل الجوي الدولي.

في كلا الحالتين، قد تنظر الدول في اتخاذ **إجراءات لضمان المشاركة**، أي في ترتيبات تنظيمية متاحة لجميع الدول، والقصد منها بناء الثقة للدول المعنية حتى تتحول بشكل اطرادي الى نظام أقل تقييدا، ولضمان ألا تصبح نتائج المنافسة المتزايدة، بالرغم من أنها غير متساوية، ألا تصبح غير متساوية بدرجة مفرطة (مثلا بالنسبة للسعة والتعريفات ودخول السوق).

وفي هذا الخصوص، أعدت الايكاو قائمة بالاجراءات التفضيلية المحتملة، واجراءات المشاركة التي يمكن الاطلاع عليها في الوثيقة Doc 9587. وبالإضافة الى ذلك، أُضيف بند نموذجي في اتفاقات الخدمات الجوية النموذجية (في الوثيقة Doc 9587 أيضا) لمعالجة قضايا المشاركة كاجراءات انتقالية. والغرض من كل هذه المواد تزويد الناقلين الأقل قدرة على المنافسة بحق غير مقيد أو زمن تحصيلي لتمكينهم من تطوير خدمة لا يمكن الطعن فيها تماما من قبل منافسين في فترة معينة. وبهذه الطريقة، فإن الدول التي لديها ناقلون أقل تنافسا من الأرجح أن تلتزم بالانتقال على نحو حثيث الى التحرير الاطرادي. ومثال ذلك أنه يمكن لاجراءات التفضيلية ان تزود الناقلين الأقل قدرة على المنافسة "بقفزة مبكرة" اذا كانوا يرغبون في الحصول على فرص أكبر (بمنح نقاط حركة أكثر على سبيل المثال) والسماح لأحد البلدان النامية بأن تطبق التحرير بشكل اطرادي (لفتح سوقها في مرحلة لاحقة على سبيل المثال).

ووجود آليات تنظيمية صارمة للانفاذ، والافصاح عن المعلومات، والرصد، فإن اعادة الهيكلة يمكن أن تقضي ببساطة الى حماية شركات الطيران الأقل انتاجية بدون تعزيز الكفاءة الداخلية. ولذلك، يجب أن يصاحب اعادة الهيكلة المالية لشركات الطيران، معايير ومنهجية واضحة، وذلك لكي تحقق الهدف المقصود منها.

وقد يكون هناك مبرر أيضا من منظور المصلحة الاجتماعية لتقديم شكل ما من الدعم لمساندة مستوى أدنى من الخدمات الجوية الى المناطق النائية، وذلك بشرط تخصيصها بشفافية وعلى نحو يتسم بالفاعلية. وفي هذه الظروف، يمكنها أن تضمن تقديم خدمة تفي بمقاييس ثابتة متعلقة بالاستمرارية والانتظام والسعة والأسعار، وهي مقاييس قد لا يأخذها الناقل الجوي في الحسبان اذا كان يفكر فحسب في مصلحته التجارية.

ثمة طريقة تقليدية للوفاء بهذه الاحتياجات الاجتماعية وهي الاعتماد على وسائل ضمنية مثل الدعم المشتقة على نطاق الشبكة بأكملها من خلال التنظيم الصارم لدخول السوق وللتعريفات، ولكن نظام الدعم المشتقة لأغراض تنظيمية لا يعتبر شفافا ولا يحتمل أن يفضي الى الكفاءة.

وربما كان من البدائل الأكثر فاعلية وشفافية اعطاء دعوم مالية مباشرة للخدمات المحلية غير المربحة مع وضع ترتيبات مؤسسية مثل نظم اعلان المناقصات وتقديم العطاءات التنافسية التي تحدد بوضوح معايير الاختيار المطبقة على الأساليب التي تمنح الدعوم من خلالها. ولما كانت نظم المناقصة وتقديم العطاءات تمنح الدعوم وحقوق التشغيل للناقلين الأكثر كفاءة، وربما ساعدت على استمرار انخفاض تكاليف الدعوم، وذلك حسبما أظهرت الخبرات المحلية في دول عديدة. والمشكلة القائمة هي الى أي مدى يمكن تطبيق الآلية المستخدمة في اطرادات محلية على خدمات دولية.

أما فيما يتعلق بجوانب المشاركة للمساعدة الحكومية من خلال اتفاقات الخدمات الجوية، فإن بعض الاجراءات المساندة

الفصل (٢-٤)

أنواع المفاوضات بشأن الخدمات الجوية الدولية

للطيران المدني بشأن تحديد أسعار السفر عبر شمال الأطلسي (انظر النوع ٣).

يجوز لدولة عضو في منظمة تجمع عددا من الدول أن تستشير دول أخرى أعضاء في المجموعة، وتحصل منها على معلومات، أثناء اجرائها مفاوضات ثنائية مع دولة غير عضو في المجموعة (مثل المفاوضات بين احدى دول الاتحاد الأوروبي ودولة أخرى غير تابعة له) (انظر النوع ٤).

قد تكون صورة أخرى لذلك التفاوض بين دولتين كل منهما عضو في مجموعة دول وكل منهما يستشير الدول الأعضاء في منظمتهما، وتحصل من تلك الدول الشريكة على مدخلات (مثل المفاوضات بين دولة تابعة للاتحاد الكاريبي ودولة تابعة للاتحاد الأوروبي) (انظر النوع ٥).

قد يشمل نوع آخر من التفاوض الثنائي احدى الدول من جهة ومجموعة دول من الجهة الأخرى، مثل التفاوض بين الاتحاد الأوروبي وسويسرا حول دخول الأخيرة في المنطقة الاقتصادية الأوروبية (انظر النوع ٦).

وقد يشمل كذلك دولتين تتفاوضان بصورة مشتركة مع مجموعة الدول بشأن اتفاقيين منفصلين (يشملان عدة نقاط مشتركة)، ولكن تريد هاتان الدولتان استثناء الخطوط الجوية التي تربط إقليميهما (مثل المفاوضات المحتملة بين دولتين في أمريكا الشمالية والاتحاد الأوروبي) (انظر النوع ٧).

من الممكن أن تتم مفاوضات ثنائية في المستقبل بين مجموعتين من الدول (مثل مفاوضات بين بلدان معاهدة الأنديز والاتحاد الأوروبي) (انظر النوع ٨).

ان ظهور المجموعات أو الاتحادات الاقتصادية الاقليمية بين الدول والتأييد العام الذي تبديه بعض هذه المجموعات والدول فرادى لموضوع التفاوض الجماعي الذي تشترك فيه منظمة تمثل الدول. (و/أو المشاورات داخل المجموعة بخصوص المفاوضات التي ستجريها دولة عضو فيها)، قد أوجدت جميعها الحاجة الى تصنيف لأنماط التفاوض المحتملة. ويبين الشكلان الأول والثاني في هذا الفصل **نمط التفاوض الثنائي الشائع** (النوع ١)، أي التفاوض بين طرفين، غالبا بين دولتين نواتي سيادة، و**نمط التفاوض الثنائي المشترك**، وهو أقل شيوعا (النوع ٢)، أي التفاوض المترام بين دولة ودولتين أو أكثر لعقد اتفاقات ثنائية منفصلة (ومن المرجح أن يحدث ذلك عندما يكون للدولتين أو الدول نفس شركة الطيران)، ثم يأتي بعد ذلك أنواع مختلفة من المفاوضات التي تقوم بها منظمة أو منظمات تضم عددا من الدول (الأنواع من ٣ الى ٨). أما الأنواع ٩ أو ٩ ب و ٩ ج فهي تقدم أساليب بديلة لابرام نوع جديد من الاتفاقيات المحتملة التي كثر الحديث عنها مؤخرا. وقد يظهر هذا النوع الجديد الى حيز الوجود من خلال عملية تجمع بين أسلوب التفاوض الثنائي التقليدي والتفاوض متعدد الأطراف (النوع ١٠).

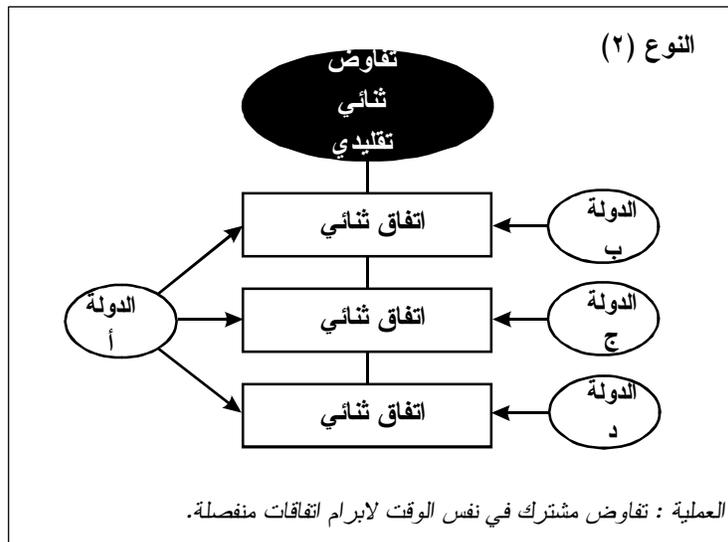
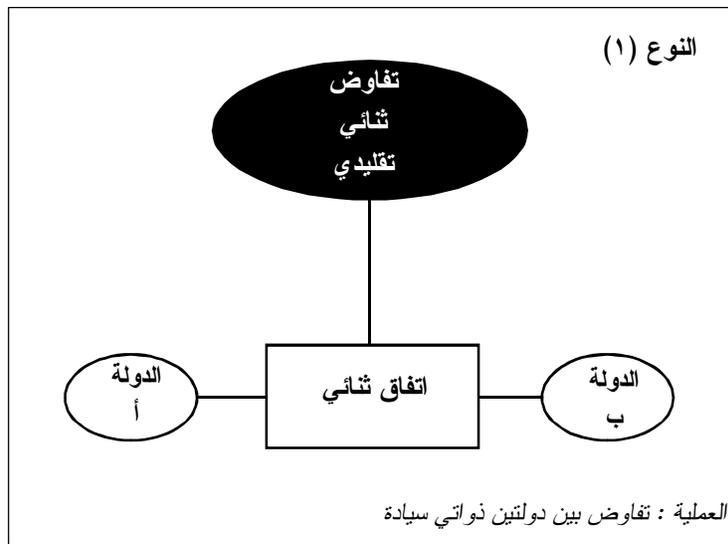
ان التفاوض الأكثر شيوعا بشأن الخدمات الدولية هو التفاوض الثنائي التقليدي بين دولتين نواتي سيادة (انظر النوع ١). وفي بعض المواقف قد تسهل المفاوضات الثنائية المشتركة التوصل الى اتفاقات منفصلة وان كانت متشابهة، خاصة عندما تشترك بعض الدول في شركة طيران واحدة (مثل الدانمرك والنرويج والسويد) (انظر النوع الثاني).

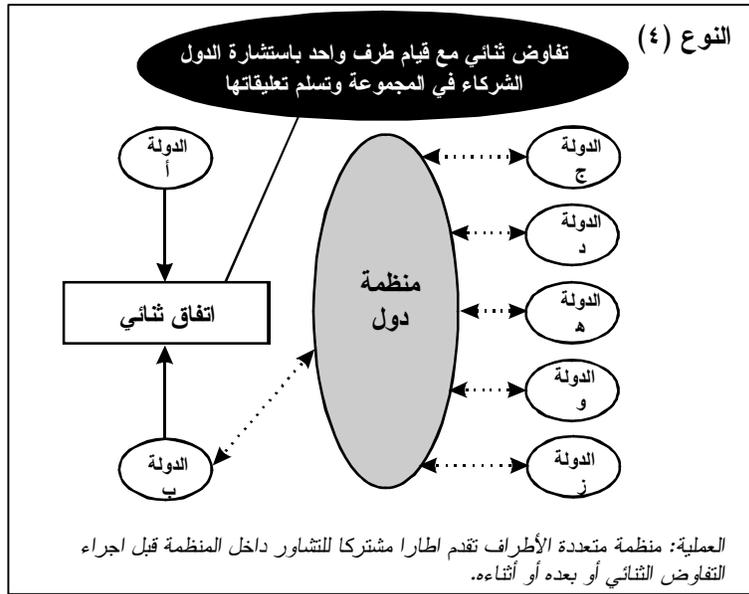
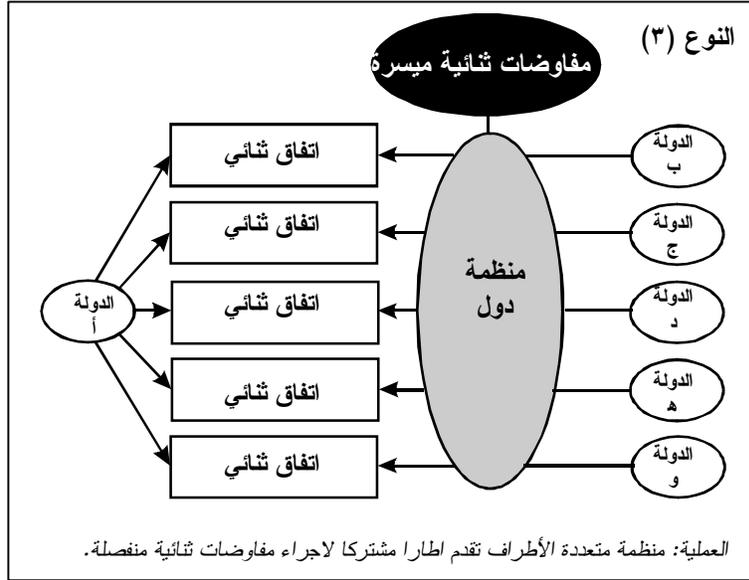
يمكن أحيانا تسهيل ابرام الاتفاقات الثنائية بالعمل من خلال منظمة تجمع عددا من الدول. ولقد حدث ذلك مثلا في المفاوضات بشأن الملاحق التفصيلية لمذكرة التفاهم (١٩٨٢ - ١٩٩١) بين الولايات المتحدة وبعض الدول الأعضاء في اللجنة الأوروبية

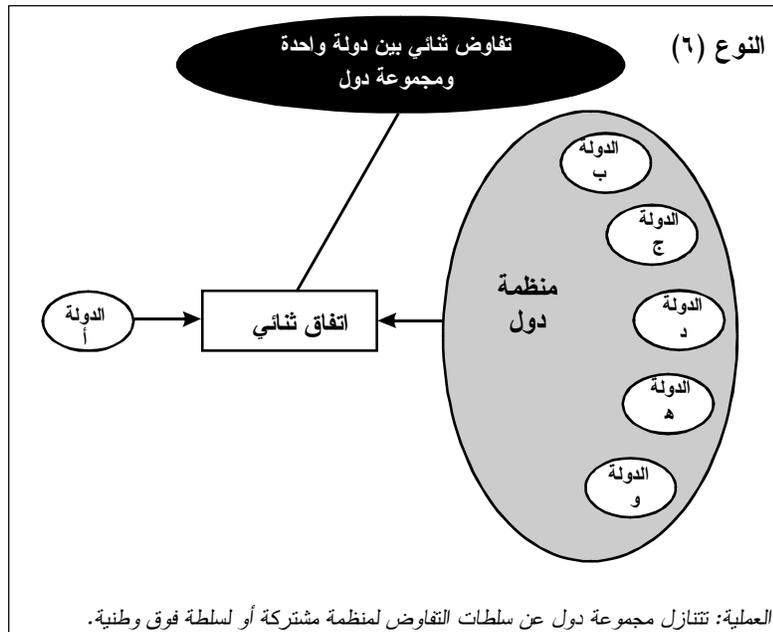
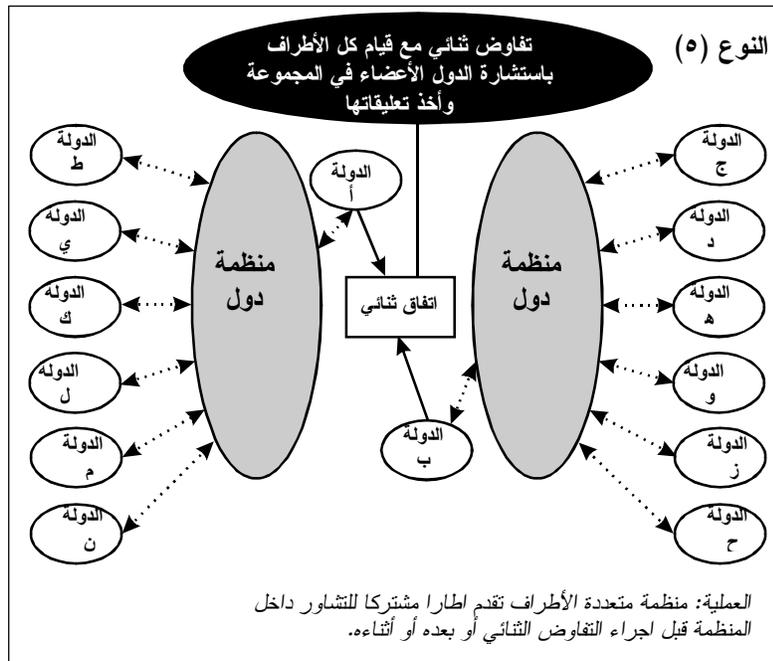
يجوز أن تنشأ صورة مختلفة من الاتفاقات الثنائية القابلة للتوسع إذا رغبت بعض الأطراف الا يغطي الاتفاق الخدمات الجوية التي تربط أقاليمها بعضها ببعض (انظر النوع ٩ ج).

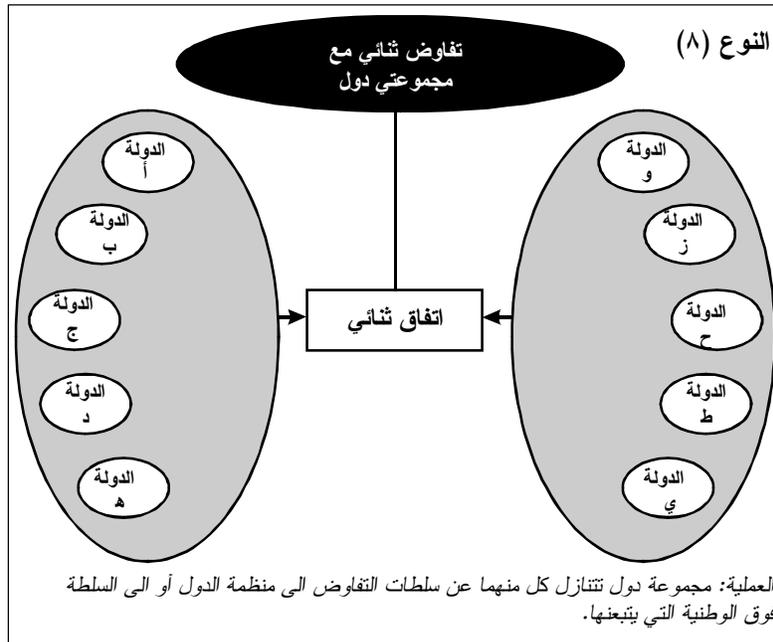
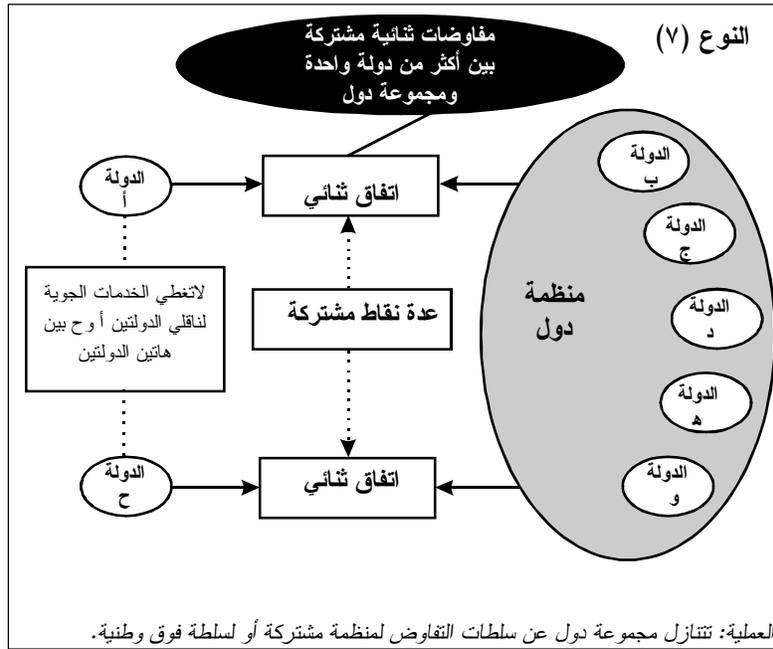
بخلاف جميع الأنواع المبينة أعلاه، يشمل التفاوض التقليدي متعدد الأطراف أطرافا كثيرة داخل مجموعة عالمية أو اقليمية أو غير ذلك من المجموعات متعددة الأطراف، التي قد تشترك في أهداف تنظيمية متشابهة واسعة الانتشار، ولكنها تتفاوض معا لوضع اتفاق يكون عادة مفتوحا لانضمام دول أخرى (النوع ١٠).

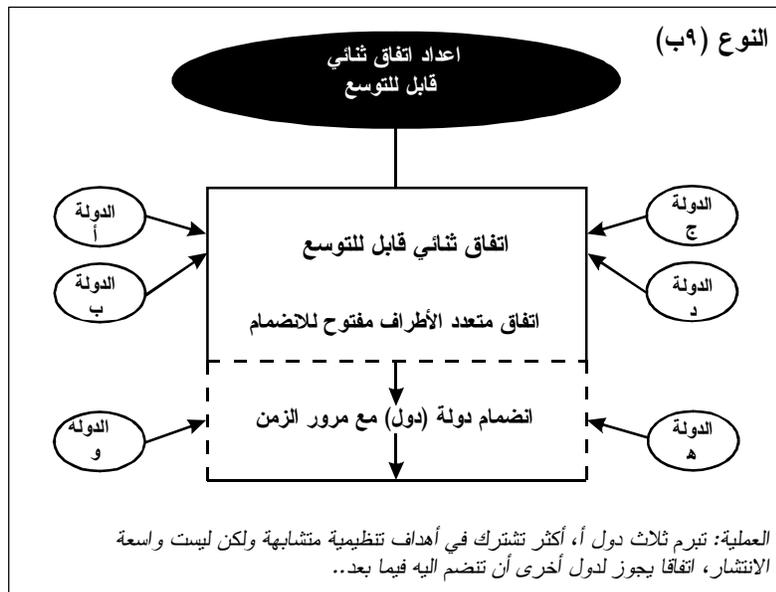
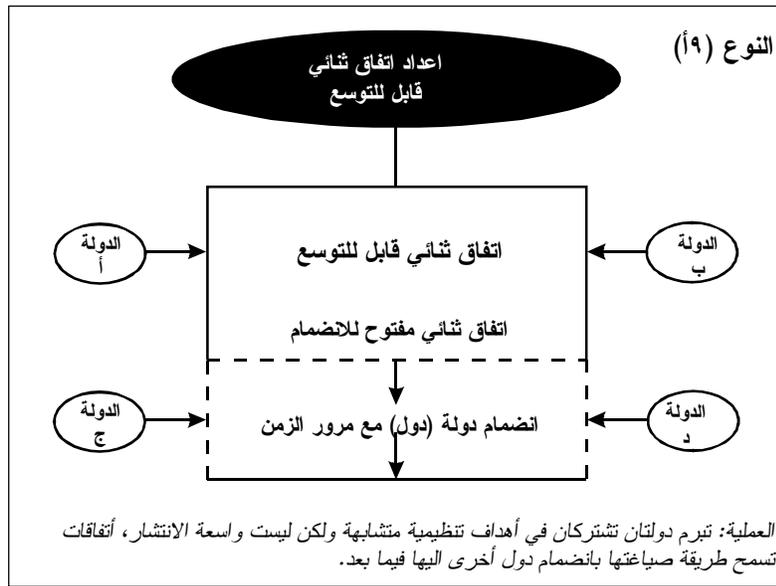
ويمكن أن تحدث المفاوضات أيضا لعقد **اتفاق جماعي**، أي اتفاق يبدأ أولا كاتفاق ثنائي ولكن يمكن افاضته ليضم أطرافا إضافية (أو ما يسمى **"بالاتفاق الثنائي القابل للتوسع"**) (انظر النوع ٩ أ) أو يمكن أن يضم منذ البداية، ثلاثة أطراف أو أكثر، وفي كلتا الحالتين فهم أطراف يشتركون في أهداف تنظيمية متشابهة ولكنها ليست بالانتشار الكافي الذي قد يسمح بإجراء تفاوض تقليدي متعدد الأطراف (انظر النوع ٩ ب). ويحتمل أن يكون هذا النوع من الاتفاقات مفتوح لانضمام دول أخرى اليه. ومن أمثلة هذا النوع اتفاق "الأجواء المفتوحة" الذي عقده أعضاء في منتدى التعاون الاقتصادي لآسيا - المحيط الهادئ.

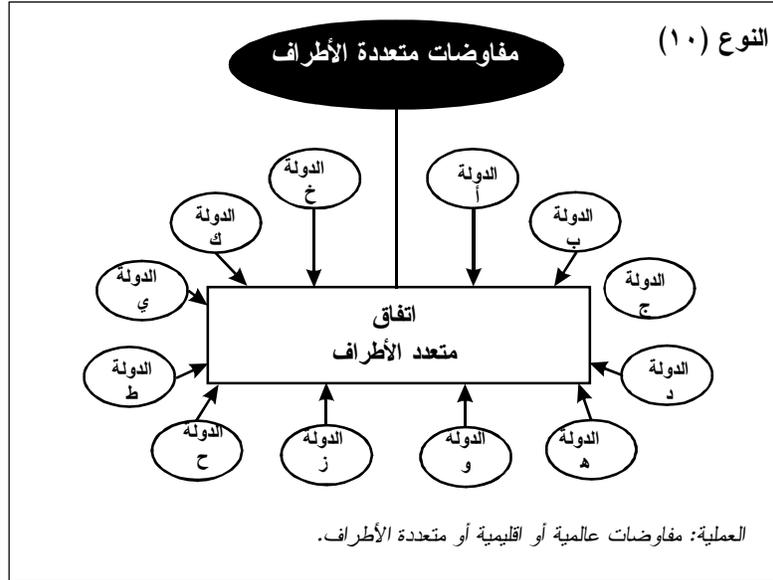
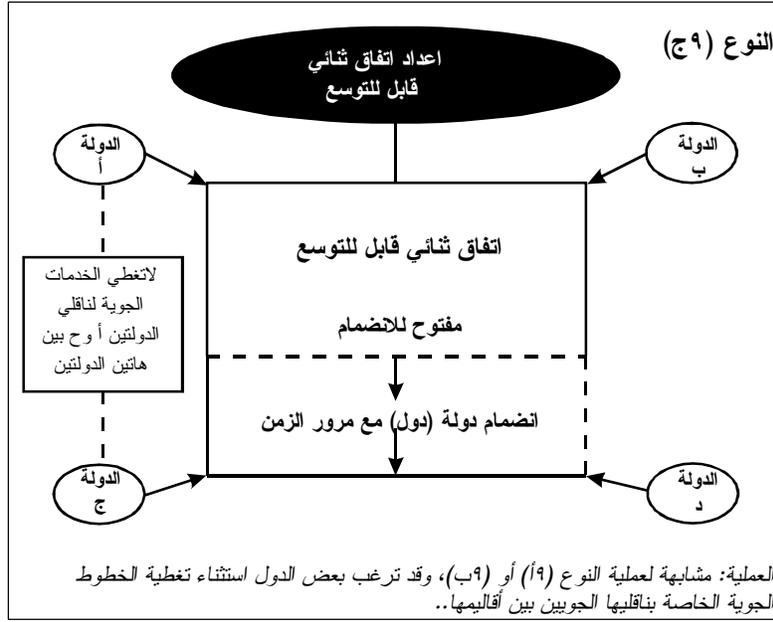












الباب الثالث

التنظيم متعدد الأطراف

الفصل (٣)

مقدمة للتنظيم متعدد الأطراف

وتوصيات ملزمة وغير ملزمة صادرة عن المنظمات الدولية. ويقدم الفصل ٣-٢ شرحاً للمكون الأول حيث يصف السمات التي تشترك فيها تلك المنظمات، وللمكون الثاني من خلال تعريف بعض المصطلحات الأساسية للمكون القانوني، وكذلك المعاهدات والاتفاقات العالمية والإقليمية ذات الصلة.

يستعرض الفصل ٣-٣ بعض القضايا الرئيسية لسير وهيكل عملية التنظيم متعدد الأطراف للنقل الجوي الدولي.

أما الفصل ٣-٤، فهو مخصص بأكمله لمنظمة الطيران المدني الدولي (الايكاو).

تحتوي الفصول من ٣-٥ إلى ٣-٧ على وصف لبعض المنظمات الحكومية الأخرى: فالفصل ٣-٥ مخصص للمنظمات الحكومية، غير الإيكاو، الموجودة في مختلف المناطق، والفصل ٣-٦ لمنظمات الطيران المدني الحكومية الإقليمية، والفصل ٣-٧ للمنظمات الحكومية الأخرى، سواء الإقليمية أو عبر الإقليمية.

أما الفصل ٣-٨، فهو مخصص بأكمله لاتحاد النقل الجوي الدولي (إياتا).

يقدم الفصل ٣-٩ وصفاً للمنظمات غير الحكومية الأخرى في مختلف المناطق، سواء الإقليمية أو عبر الإقليمية، التي تمثل الناقلين الجويين أو هيئات الطيران الأخرى، أو المنظمات التي لها مصالح أخرى في مجال النقل الجوي.

يقدم الباب الرابع من الدليل الموضوعات التي تشكل صلب أو محتوى التنظيم.

التنظيم متعدد الأطراف هو تنظيم تشترك في القيام به ثلاث دول أو أكثر داخل إطار منظمة دولية و/أو معاهدة أو اتفاق متعدد الأطراف، أو كمنشآت محددة منفصل، ويمكن القول أنه يتضمن، بمعناه الواسع، العمليات والهيكل التنظيمية ذات الصلة، ونتائج أو محصلات يتم تدوينها كمعاهدات أو اتفاقيات، أو قرارات أو توجيهات أو تنظيمات، وكذلك الملاحظات والاستنتاجات والارشادات والمناقشات من هيئات متعددة الجنسيات، سواء حكومية أو غير حكومية.

يتمثل هدف التنظيم متعدد الأطراف في مجال النقل الجوي، في معظمه، في إبرام أو تنفيذ أو متابعة ترتيبات أو سياسات أو اتفاقيات أو تنظيمات مشتركة بشأن مواضيع تهم مختلف الأطراف. ويقدم هذا الفصل عرضاً تاريخياً مختصراً للتنظيم متعدد الأطراف في مجال النقل الجوي الدولي.

إن أبسط عملية للتنظيم متعدد الأطراف هي الاتصال والتفاعل في اجتماعات متعددة الجنسيات تعقد لبحث قضايا أو لاعتماد توصيات أو قرارات، أو لإبرام أو تعديل اتفاقيات حكومية أو غير حكومية. وتشمل العمليات متعددة الأطراف أيضاً تفاعلات مؤقتة ومكررة بين المنظمات الدولية، ونشاطات تتعلق بتنفيذ المعاهدات. ويشرح الفصل ٣-١ سير عملية التنظيم متعدد الأطراف.

يحتوي هيكل التنظيم متعدد الأطراف على مكون مؤسسي يضم عدة مؤسسات حكومية وغير حكومية. وبالإضافة إلى ذلك، يشمل هيكل التنظيم متعدد الأطراف مكوناً قانونياً متضمناً في عدة معاهدات متعددة الأطراف وفي وثائق مشابهة، وكذلك في قرارات

نبذة تاريخية عن التنظيم متعدد الأطراف للنقل الجوي الدولي

يمكن القول ان بداية التنظيم متعدد الأطراف للنقل الجوي الدولي تعود الى عام ١٩١٠، عندما دعت الحكومة الفرنسية ٢١ دولة أوروبية لحضور مؤتمر دولي للملاحة الجوية في باريس. وكان ذلك أول مؤتمر دبلوماسي متعدد الأطراف يعقد للنظر في الجوانب الدولية للطيران عبر حدود الدول. ولم يتوصل ذلك المؤتمر الى اتفاق، ولكن الفكرة التي أثيرت في ذلك الاجتماع ونوقشت فيه، وهي فكرة سيادة الدول على فضاءها الجوي وضرورة ممارسة تلك السيادة، أصبحت في النهاية أساسا يستند اليه تنظيم النقل الجوي.

وضع مؤتمر عام ١٩١٠ الأساس لعقد مؤتمر دبلوماسي عام ١٩١٩، وقامت فيه لجنة جوية تابعة لمؤتمر السلام بصياغة معاهدة باريس لتنظيم الملاحة الجوية، التي تعرف أيضا باسم معاهدة باريس، وكانت هذه بمثابة اتفاق (اعتمده مؤتمر باريس للسلام في عام ١٩١٩) أكد، بين مواضيع أخرى، على مبدأ سيادة الدول على فضاءها الجوي. وفي نهاية الأمر، أصبحت ٣٨ دولة أطرافا في هذا الاتفاق. وتم انشاء اللجنة الدولية للملاحة الجوية (ICAN)، كمنظمة دائمة مقرها باريس ذات أمانة عامة دائمة، وأسند اليها تنفيذ وإدارة وتحديث معاهدة باريس. غير أنه بسبب وجود نواقص خطيرة في معاهدة باريس، أثرت عدة دول رئيسية في مجال الطيران في ذلك الوقت ألا توقعها، وسعت بعض الدول الى عقد اتفاقيات بديلة.

في عام ١٩٢٦، بذلت محاولة فاشلة في مدريد بأسبانيا لوضع اتفاقية ايبيرية - أمريكية تتعلق بالملاحة الجوية، وعرفت باسم معاهدة مدريد، وهي تكاد تكون مطابقة لمعاهدة باريس، ولكنها تعطي الدول حقوقا متساوية في التصويت بدلا من منحها حقوقا مختلفة الأوزان. ولم تدخل هذه المعاهدة حيز النفاذ. وفي عام ١٩٢٨، وقعت معاهدة الأمريكتين للطيران التجاري، التي تعرف باسم معاهدة هافانا، وهي مماثلة لاتفاقية باريس من حيث المضمون ولكنها لا تتضمن أحكاما لإنشاء مجلس ادارة، وصدقت عليها فيما بعد ١٦ دولة من منطقة الأمريكتين. وفي الثلاثينات، أبرمت عدة اتفاقيات أخرى متعددة الأطراف لتنظيم الطيران المدني الدولي بهدف تطبيقها أساسا على المستوى الاقليمي، بما في ذلك معاهدة بوينس آيرس لعام ١٩٣٥ في أمريكا اللاتينية، ومعاهدة بوخارست لعام ١٩٣٦ ومعاهدة زيمون لعام ١٩٣٧ في أوروبا.

دعت الولايات المتحدة الى عقد مؤتمر شيكاغو أثناء الحرب العالمية الثانية، وافتتح هذا المؤتمر في شيكاغو في أول نوفمبر ١٩٤٤، وكانت أهم نتيجة له توقيع اتفاقية الطيران المدني الدولي (معاهدة شيكاغو) عند اختتام المؤتمر في ٧ ديسمبر ١٩٤٤. ونتج عن هذا المؤتمر أيضا الاتفاق الخاص بعبور الخطوط الجوية الدولية، واتفاق النقل الجوي الدولي، ومشاريع اثني عشر ملحقا فنيا لمعاهدة شيكاغو، ونموذج قياسي لاتفاق ثنائي. وكان هناك كذلك الاتفاق المؤقت بشأن الطيران المدني الدولي، الذي وضعه مؤتمر شيكاغو، وبموجبه أنشئت المنظمة المؤقتة للطيران المدني الدولي (PICAO). وسعت بيكاو وخليفتها الدائمة منظمة الطيران المدني الدولي (ايكاو)، ضمن أمور أخرى، للتوصل الى اتفاق بديل لاتفاق النقل الجوي الدولي يكون مقبولا على نطاق أوسع ولكن بدون جدوى.

بعد ذلك تركزت النشاطات متعددة الأطراف على التفاوض بشأن مجموعة كبيرة نسبيا من اتفاقيات عالمية لقانون الجو وإبرامها، وكانت هذه الاتفاقيات تتعلق أساسا بمسؤولية الناقل الجوي وأمن الطيران. والجدير بالذكر أن ازدياد الاتجاه الاقليمي للنشاطات الاقتصادية الدولية أدى الى تطوير سياسات وتنظيمات النقل الجوي وحتى اتفاقات النقل الجوي التي توضع على المستوى الاقليمي. كما أن ازدياد الاتجاه نحو التدويل والعولمة والتحرير، والانتشار عبر الحدود الوطنية، وكذلك الخطوات الهادفة الى ادراج بعض جوانب النقل الجوي في الاتفاقية العامة بشأن تجارة الخدمات (انظر الفصل ٣-٣)، أدت كلها الى تجدد الاهتمام بتدابير جديدة ومتعددة الأطراف لتنظيم النقل الجوي الدولي.

الفصل (٣-١)

عملية التنظيم متعدد الأطراف

التي يحتمل مصادفتها في الاجتماعات الرسمية متعددة الأطراف. (يحتمل أن يكون للاجتماعات غير الرسمية متعددة الأطراف الكثير من تلك العناصر).

يحدد القسم التالي، بعبارة عامة أيضا، العمليات الأساسية التي يحتمل أن تقوم بها منظمة دولية ذات هيكل تنظيمي رسمي وجهاز عاملين رسمي، تشترك بطريقة ما في التنظيم متعدد الأطراف.

ويناقش القسم الختامي عملية التفاوض متعدد الأطراف بغية إبرام المعاهدة.

الاجتماعات الرسمية متعددة الأطراف

الاجتماع الرسمي متعدد الأطراف الذي يطلب انعقاده ويعقد تحت رعاية منظمة دولية (حكومية دولية أو غير حكومية) هو أعم طريقة تستخدم لتبادل المعلومات ووجهات النظر بشأن الأمور التي تهم كيانات تنظيمية تابعة لدول مختلفة، كما أنها أعم طريقة تستعمل للتوصل الى اتفاق في الرأي بين هذه الأطراف بشأن السياسات المختلفة و/أو الأساليب المتعلقة بجوانب التنظيم. ويمكن أن يعقد الاجتماع دولة واحدة أو عدد من الدول، خاصة في حالة عدم وجود منظمة ملائمة أو عندما يكون هدف الاجتماع هو انشاء مثل هذه المنظمة.

تعقد الاجتماعات متعددة الأطراف بانتظام في أوقات يسبق تحديدها، أو حسب الضرورة للوفاء بأغراض محددة. والاتفاق متعدد الأطراف بهدف انشاء منظمة دولية يحدد عادة مواعيد الاجتماعات المنتظمة للهيئة أو الهيئات الرئيسية، وكذلك الاجراء الذي يجب اتباعه لعقد هذه الاجتماعات.

تختلف العملية التنظيمية متعددة الأطراف اختلافا كبيرا عن عملية التنظيم الوطني أو التنظيم الثنائي. وأهم اختلافات بينهما تتركز في الأمور التالية:

- دخل فيها عدد أكبر من الكيانات (حكومات، منظمات دولية، شركات) يكون مقرها في دول متعددة.
- يكون للقرارات المتخذة وللاتفاقات التي يتم التوصل اليها قابلية محدودة للتنفيذ في معظم الأحيان، ان وجدت.
- يكون لهذه العملية استعمال قليل نسبيا من حيث تبادل حقوق الوصول الى أسواق النقل الجوي أو لتنظيم استعمالها.

ان العملية الأساسية للتنظيم متعدد الأطراف هي عملية اتصال وتفاعل متبادل:

- بين أطراف من ثلاث دول أو أكثر في اجتماعات رسمية أو غير رسمية، (تعقدها عادة، ولكن ليس دائما، منظمة حكومية دولية أو منظمة غير حكومية، أو تعقد تحت رعاية إحدى هذه المنظمات) لتبادل المعلومات وأوجه النظر بشأن أمور ذات أهمية تنظيمية مشتركة و/أو لاعداد وعقد اتفاق حول سياسات مشتركة و/أو ممارسات تتعلق بجوانب التنظيم.
- بين منظمة دولية وكيانات أخرى (مثل المنظمات الأعضاء بها أو المنظمات الأخرى) في سياق مختلف عن الاجتماعات.
- بين كيانات تشترك في معاهدة متعددة الأطراف.

ان الاجتماع متعدد الأطراف هو أهم عنصر أساسي في العملية التنظيمية متعددة الأطراف. والقسم الأول من هذا الفصل يشرح بعبارة عامة الخطوات والاجراءات والوثائق الأساسية

ويحتمل لاجتماع رسمي متعدد الأطراف أن يتم وفقا لبعض قواعد سابقة التحديد قد تحكم ما يلي:

- **النصاب**، وهو أقل عدد معتمد من الوفود يلزم اشتراكه في الاجتماع ليتمكن من تصريف أعماله بشكل قانوني.
- اجراءات المناقشة.
- اجراءات التصويت.
- استعمال وتكوين هيئات فرعية في الاجتماعات، مثل مجموعات العمل أو اللجان.
- المواقف التي يكون فيها الاجتماع مفتوحا للجمهور العام أو لوسائل الاعلام.
- الأنشطة أو الوقائع المحتملة الأخرى.

تصدر وثائق الاجتماع بلغة واحدة أو بعدة لغات يتفق عليها من قبل. ويجوز أيضا توفير خدمات الترجمة التحريرية و/أو الترجمة الفورية.

يحتمل للوثائق المستخدمة في اجتماع رسمي متعدد الأطراف أن تكون معدة من أمانة أو من وفد أو عدة وفود، أو في بعض الحالات من مقرر، وهو شخص يتم تعيينه لاعداد تقارير، أو دراسات... الخ لاستعمالها في اجتماع أو مؤتمر. ويحتمل لكل نوع من الوثائق المطلوبة لاجتماع رسمي متعدد الأطراف أن يحمل اسما يطلق عليه عادة، غير أن بعض هذه الأنواع من الوثائق أصبحت تستعمل بانتشار على الصعيد الدولي، من بينها:

- **جدول الأعمال**، وهو قائمة بالموضوعات التي يجب مناقشتها/اتخاذ قرار بشأنها في الاجتماع، بما في ذلك احتمال وجود **جدول أعمال مؤقت** ينظر فيه الاجتماع ويقبله، ثم يصبح **جدول أعمال معتمدا**.
- **جدول أعمال الجلسة**، أو **جدول أعمال الجلسة المؤقت**، وهو ورقة عمل تبين الترتيب أو الترتيب المؤقت الذي يجب اتباعه لمناقشة بنود جدول الأعمال وورقات العمل المختلفة المتعلقة بتلك البنود.
- **ورقة العمل**، وهي ورقة تحتوي على معلومات أو تعرض اقتراحا أو تقترح لغة تحريرية أو تقي بغرض مشابه وتدعو الاجتماع الى اتخاذ قرار معين.

يتطلب أي اجتماع بين عدة أطراف متساوية المكانة، اتباع عملية ذات طابع رسمي أعلى بالمقارنة الى الطابع الذي تتسم به عادة عملية التنظيم الوطني أو الثنائي (الذي يتطلب طابعا رسميا الى حد ما نظرا للمراسم الدبلوماسية والاجراءات التشاور المعتمدة). وتتطوي العملية متعددة الأطراف عادة على عدد كبير من الأطراف المتساوين في المكانة (والذين قد تكون لديهم تطلعات وأهداف متباينة)، ولذا يلزمها ترتيب أكثر هيكلية الى حد بعيد لضمان نجاحها. أما مسائل تحديد الموضوعات المطلوب مناقشتها وترتيب القيام بهذه العملية وتحديد الوثائق اللازمة ولغة صياغتها وكذلك طريقة الاحتفاظ بها، فيمكن أن يكون لها معنى أوسع بكثير في سياق متعدد الأطراف. والواقع أن غياب عملية منظمة ومتفق عليها أو فشل مثل هذه العملية، يمكن أن يؤدي الى اختلاط الأمور والى تحول المناقشة والمداومات بشكل غير منتج، من الموضوعات الجوهرية الى مسائل اجرائية.

وعندما يستقر الرأي على عقد اجتماع، ترسل الدعوات ويبلغ المدعوون بهدف الاجتماع، وتاريخ ومكان انعقاده، وجدول الأعمال المؤقت و/أو الموضوعات التي يجب مناقشتها، وكذلك التدابير الادارية، ويطلب منهم ذكر أسماء الأشخاص الذين سيحضرون الاجتماع كممثلين للكيان المدعو.

ويجوز لاجتماع رسمي متعدد الأطراف أن يستعمل طريقة الاعتماد ليتأكد من أن المشتركين يمثلون بالفعل الكيانات التي تمت دعوتها. **والاعتماد** هو تعيين رسمي لشخص أو أشخاص من طرف حكومة أو منظمة أو كيان آخر، بغرض تمثيلها في الاجتماع المعني.

وقد يطلب من الوفود أن تقدم **أوراق اعتمادها**، أي الوثائق التي تبين أسماء الأعضاء، يكون موقعا عليها من الكيان الذي يمثلته هؤلاء الأعضاء أو بالنيابة عنهم، كدليل لاعتمادهم. ويجوز لاجتماع كبير ورسمي للغاية أن ينشئ لجنة للنظر في أوراق الاعتماد، وذلك للتأكد من أن الاشتراك في الاجتماع يقتصر على الأشخاص المصرح لهم بحضوره.

تطلق كلمة "وفد" على جماعة المشتركين المعتمدين القادمين من احدى الدول أو المنظمات. ومن المحتمل أن يقوم اجتماع رسمي كبير متعدد الأطراف بتسجيل المشتركين وتصنيفهم، مثل رؤساء الوفود، المندوبين، المندوبين المناوبين، المستشارين أو المراقبين.

ثلاثي أو ثلاثة أرباع الأصوات، أو عدد أدنى من الأصوات في إحدى فئات المصوتين) كي يتم اتخاذ أحد القرارات. ويحتمل لرأي المشتركين في اجتماع هيئة دولية أن يكون على صورة قرار أو توصية ويمكن أن يتضمنه تقرير الاجتماع. ويمكن لقرار أو قرارات صادرة عن مؤتمر دبلوماسي أن تعرض في محضر ختامي، وهو وثيقة صادرة عن المؤتمر الدبلوماسي، تتضمن المعاهدة أو المعاهدات و/أو غير ذلك من الاتفاقات التي يتم التوصل إليها.

العملية داخل المنظمات الدولية الرسمية

يحتمل لمنظمة تعمل بطريقة متعددة الأطراف في أحد جوانب تنظيم النقل الجوي، سواء كهيئة حكومية دولية أو هيئة غير حكومية، ويكون لديها هيكله رسمية وجهاز عاملين رسمي، أن تضطلع بعدد من الوظائف الأساسية التالية المحددة الموصوفة وصفا عاما، أو بجميع هذه الوظائف:

- وظائف المساندة قبل وأثناء عقد الاجتماعات الرسمية وغير الرسمية، مثل اعداد ورقات العمل وغير ذلك من الوثائق، وخدمات الترجمة والترجمة الفورية التي قد تلزم، واتخاذ التدابير المادية في مكان عقد الاجتماع.
- وظائف اقامة العلاقات مع أعضاء المنظمة، والدولة (الدول) المضيفة التي يوجد بها مقر (أو مكاتب) المنظمة، ومع الأعضاء المحتملين، والمنظمات الأخرى، والجمهور ووسائل الاعلام.
- وظائف أساسية مستمرة، مثل جمع وتوزيع البيانات ورصد النشاطات الخارجية ذات الصلة.
- وظائف أساسية غير مستمرة، مثل اعداد التقارير السنوية.
- وظائف أساسية منفردة، مثل القيام بدراسات غير متكررة.
- وظائف قانونية مرتبطة بالنشاطات التنظيمية.
- وظائف ادارية، مثل شؤون العاملين والشؤون المالية.
- وظائف أو نشاطات ترابطية يتم الاضطلاع بها لمساندة منظمات أخرى، أو بالاشتراك مع تلك المنظمات.

- ورقة معلومات، وهي ورقة تهدف الى تقديم معلومات فحسب، وليس للبت فيها بل للاحاطة علما بها.
- ورقة غير رسمية، وهي ورقة قصيرة ليس لها أي صفة رسمية، تستخدم عادة لعرض النص الكتابي لاقتراح أو بيان يجري تقديمه أثناء المناقشة.
- معلومات مرجعية أو أساسية.
- قائمة الوفود.
- اعلان اداري.
- اضافة، الى أي ورقة عمل.
- تصويب، لأي ورقة عمل.
- وثائق أخرى حسب الحاجة.

يتولى عادة رئيس الاجتماع الذي ينتخب أو يتم تعيينه، ادارة المناقشات والجدل واتخاذ القرارات في اجتماع رسمي، وهو يسمح لمندوب أو لوفد بالتدخل أو يمنعه من ذلك، والتدخل هو بيان شفهي لأمر واقعي أو لرأي و/أو سؤال موجه الى رئيس الاجتماع أو الى مندوب آخر عن طريق الرئيس. وفي الاجتماعات الكبيرة متعددة الأطراف، يتوقع أن يقوم المندوبون، من باب الكياسة، بالحد من عدد تدخلاتهم وجعلها مختصرة بحيث يتيسر لجميع الوفود أن تتكلم. وبما أن رئيس الاجتماع يطلب عادة من الوفود أن تتكلم حسب الترتيب الذي تم به طرح أسئلتها، وبما أنه يمكن حدوث عدة تدخلات بين الوقت الذي يطلب فيه أحد الوفود فرصة التكلم والوقت الذي يمنح فيه هذه الفرصة، فإن المناقشات متعددة الأطراف يمكن أن تكون غير متواصلة ومنقطعة الى حد ما بالمقارنة الى المناقشات الثنائية. وخلال المناقشة التي تدور، يمكن تحرير محضر، وهو تسجيل زمني للمناقشة وأحداث الاجتماع (ولكنه ليس تسجيلا حرفيا)، ثم يجري توزيع هذا المحضر على الأشخاص المشتركين في الاجتماع.

وعند انتهاء كل بند من جدول الأعمال، كثيرا ما يقوم رئيس الاجتماع بتقديم ملخص. وإذا كان يطلب اتخاذ قرار في هذا الشأن، فهو يحدد ما اذا كان هناك اجماع في الرأي أو اذا كان يلزم طرح الموضوع للتصويت. ويحتمل للقرارات التي لم تتخذ باجماع الرأي أن يتم اتخاذها بأغلبية بسيطة من الأصوات، على أن يكون لكل وفد عادة الحق في صوت واحد. وفي بعض ظروف معينة، قد تتطلب القواعد الموضوعية توافر أغلبية محددة (مثل

عملية المعاهدات متعددة الأطراف

بشرط الاستشارة، الدولة التي يكون صاحب التوقيع تابعا لها، مثلا بقيام هذه الدولة فيما بعد بالتصديق على المعاهدة المعنية.

ويجوز النص في المعاهدة على أنها لن تدخل حيز النفاذ أو السريان الا بعد ايداع حد أدنى من وثائق التصديق أو القبول أو الاعتماد، وهي كلها وثائق تعبر رسميا عن قبول احدى الدول للتقيد بالمعاهدة المعنية. ووثائق القبول أو الاعتماد تشكل طرقا يجوز بواسطتها لدولة اشتركت في المؤتمر الدبلوماسي ولكن لم توقع على المعاهدة سوى بالاسم الكامل أو بالأحرف الأولى، أن تعبر عن موافقتها على أن تحكمها هذه المعاهدة. وفيما يتعلق بالانضمام، فهو اعطاء موافقة رسمية من احدى الدول التي لم تشترك في صياغة واعتماد المعاهدة، على أن تتقيد بها. ولا يتم الانضمام الا اذا كانت المعاهدة تنص على ذلك، أو اذا كانت جميع الأطراف قد وافقت على أنه يمكن الاعراب بهذه الطريقة عن الموافقة على التقيد بالمعاهدة المعنية.

أما جهة ايداع المعاهدة، سواء كانت دولة أو منظمة دولية كما هو مبين في المعاهدة، فهي تأخذ على عاتقها مسؤولية الاحتفاظ بسجل رسمي للدول التي هي أطراف في المعاهدة، وإبلاغ الدول المشتركة الأخرى عندما يتم ايداع طلبات جديدة بشأن الموافقة على التقيد بالمعاهدة، أو عندما تتخذ اجراءات أخرى تقتضى مثل هذا الإبلاغ. وإذا عقد المؤتمر الدبلوماسي الذي تتم فيه صياغة المعاهدة، تحت رعاية احدى الدول أو احدى المنظمات الدولية، فيحتمل أن تعين هذه الدولة أو المنظمة الدولية جهة للإيداع.

عندما تقوم احدى الدول بتوقيع معاهدة، أو بالتصديق عليها، أو بقبولها أو اعتمادها أو الانضمام إليها، يجوز لهذه الدولة أن تعلن عن تحفظ، وهو بيان يدل على عدم القبول التام للمعاهدة وينتج عنه تعديل أو تفسير بعض الأحكام أو مجرد عدم انطباقها على الدولة صاحبة التحفظ. ويجوز لمعاهدة أن تمنع التحفظات، أو تنص على أنه لا يجوز الادلاء الا بتحفظات معينة، كما يجوز للمعاهدة ألا تنص على أي تحفظات. وينبغي ألا يكون التحفظ غير متمش مع أهداف المعاهدة ومع الغرض منها. ويجوز للمعاهدة المطالبة بأن تقبل الأطراف الأخرى أي تحفظ، سواء كان ضمنا أو صريحا.

وجميع العمليات سابقة الذكر يمكن أن تحدث في أي وقت بعد اعتماد نص المعاهدة. ويجوز أيضا للمعاهدة أن تطبق مؤقتا إلى

تعتبر المعاهدة عادة النتاج النهائي لمؤتمر دبلوماسي، وهو اجتماع دول ذات سيادة يعقد بغرض اعتماد وثيقة قانونية متعددة الأطراف (مثل اتفاقية الطيران المدني الدولي، واتفاقية عبور الخطوط الجوية الدولية، وغير ذلك من المعاهدات متعددة الأطراف). ويحتمل أن تكون طريقة سير الاجتماعات المتعلقة بصياغة معاهدة، مشابهة لما جاء وصفه في الجزء الأول من هذا الفصل، مع بعض تغييرات مهمة، من بينها:

- احتمال وجود مرحلة تحضيرية تسعى فيها الدول ومجموعات الدول وغير ذلك من الأطراف المعنية التي يهتما الأمر، إلى التوصل إلى اجماع في الرأي بشأن هدف المعاهدة المعترمة وأجزائها الأساسية، وذلك عن طريق وسائل مختلفة، من بينها استعمال القنوات الدبلوماسية والاجتماعات الثنائية والاجتماعات متعددة الأطراف، ونشاطات المساندة التي تتم داخل المنظمة (المنظمات) الدولية.

- احتمال التوزيع المسبق لمسودة المعاهدة (تعدها عادة المنظمة الدولية المعنية)، وذلك للحصول على آراء الدول وتعليقاتها.

- احتمال حصول كل وفد على سلطات تفاوضية كاملة.

ويحتمل أن تكون الأعمال التحضيرية والاعتبارات الاستراتيجية والتكتيكية التي تتطوي عليها هذه العملية، مشابهة لما يتم في عملية التفاوض الثنائي.

عندما يتفق المشتركون في مؤتمر على نص مشروع المعاهدة، تتمثل الخطوة التالية باعتماد هذا النص من جميع ممثلي الدول الحاضرين، أو بواسطة أغلبية أصوات يتفق عليها. ويتبع ذلك اثبات الحجية الرسمية للنص بأحدى اللغات أو بأكثر من لغة واحدة. واثبات الحجية الرسمية لنص المعاهدة يتم عادة بتوقيع هذا النص (أو بتوقيع المحضر الختامي للمؤتمر، الذي يحتوي على النص المعنى)، أو بالتوقيع بشرط الاستشارة، أو بالتوقيع بالأحرف الأولى، على أن يقوم بذلك ممثلو الدول المشتركين في المؤتمر والمفوضون بهذه السلطة. ويجب أن تصدق على التوقيع

وعندما تكون إحدى المعاهدات سارية المفعول، يمكن تغييرها بطريقتين. **فإدخال تغيير عليها** يتم عندما يبرم بعض الأطراف فيما بينهم اتفاقاً بهذا الشأن، أي **بإدخال تعديل متفق عليه** على جزء من تطبيق المعاهدة فيما بين الأطراف المعنيين فقط. **وتعديل المعاهدة** يتم بإدخال تغيير عليها، يحتمل أن يتفاوض بشأنه جميع الأطراف أو معظمهم، ولا يدخل حيز النفاذ إلا عندما يقبله رسمياً عدد متفق عليه من هذه الأطراف.

هناك أساساً طريقتان يمكن لدولة أن تنتهي بمقتضاها التحاقها كطرف بإحدى المعاهدات. **فالتنصل من المعاهدة** هو إعطاء انذار رسمي بالانسحاب من الموافقة على التقيد بالمعاهدة بعد مضي فترة تنص عليها المعاهدة نفسها. ويجوز لأحد الأطراف أن **ينسحب من المعاهدة** مع موافقة جميع الأطراف الأخرى كنتيجة لواقعة مثل الإخلال المادي بأحد الالتزامات وفقاً للمعاهدة، أو استحالة الوفاء به، أو لتغيير أساسي في الظروف يكون له تأثير على الطرف المعني.

أن تدخل حيز النفاذ إذا كان ذلك مذكوراً في المعاهدة نفسها أو إذا اتفق الأطراف على هذا الإجراء بطريقة أخرى. وأحياناً، قد يستغرق دخول معاهدة، أو تعديل معاهدة، حيز النفاذ وقتاً طويلاً نظراً لصعوبة الحصول على عدد التصديقات المطلوب.

عندما تدخل المعاهدة حيز النفاذ، ترسل نسخة منها إلى الأمانة العامة للأمم المتحدة لتسجيلها أو حفظها وتسجيلها. وإذا كانت المعاهدة تتعلق بالطيران وتكون أي دولة عضو بالايكاو طرفاً فيها، فيلزم تسجيلها لدى مجلس المنظمة.

وأهم الإجراءات الأساسية في عملية التفاوض على معاهدة هي مراعاة الأطراف لما اتفقوا عليه. فمبدأ القانون الدولي القائل بأن **العقد شريعة المتعاقدين** يعني أن كل معاهدة سارية المفعول تكون ملزمة للأطراف فيها، ويتعين عليهم أن يطبقوها بنية سليمة. ويجوز للإجراءات الأخرى في عملية التفاوض على معاهدة أن تشمل تفسيراً للمصطلحات الواردة في المعاهدة وفض النزاعات، على أن يتم كلاهما بالوسائل التي تنص عليها المعاهدة.

الفصل (٣-٢)

هيكل التنظيم متعدد الأطراف

العناصر الأساسية للمكون التنظيمي

تعرف المنظمة الدولية بمعناها الدقيق الوارد في اتفاقية فيينا - بأنها منظمة حكومية دولية، أي هيئة تتألف من دولتين أو أكثر، ومعناها اللغوي الواسع (المستعمل في الدليل)، فهي تعنى أية منظمة تضطلع أساسا بنشاطات دولية وتضم أعضاء من أكثر من دولة واحدة، وبذا فهي تشمل المنظمة غير الحكومية، وهي هيئة خاصة ذات نشاطات وعضوية دولية (مثل اتحاد الناقلين الجويين التابعين لدول مختلفة). ويمكن أن يكون للمنظمة الدولية ما يلي:

- طابع رسمي، مع ترتيب دستوري كتابي، أو طابع غير رسمي.
- معايير ومسؤوليات وامتيازات لعضويتها.
- نطاق عالمي أو اقليمي أو عبر اقليمي (أي أقل من العالمي ولكن غير مقتصر على اقليم واحد).
- مقر أو لا يكون لها مقر.
- مكاتب أخرى غير المقر أو لا يكون لها مثل هذه المكاتب.
- أمانة وموظفون يعملون ضمن هيكل تنظيمي منشأ لمساندة المنظمة أو لا يكون لها مثل هذه الأمانة والموظفين.
- هيئة عليا، مهما كانت تسميتها، مثل جمعية عمومية أو اجتماع عام لأعضائها تعقد على فترات منتظمة أو في موعد متفق عليه وتمثل السلطة النهائية للمنظمة وتحدد سياساتها وتدير أعمالها.
- هيئة إدارية، وهي فريق يدير أعمال المنظمة وينفذها عندما لا تكون الهيئة العليا منعقدة، أو لا يكون لها مثل هذه الهيئة.

يشتمل هيكل التنظيم متعدد الأطراف للنقل الجوي الدولي على ما يلي:

- عنصر تنظيمي يشمل عددا كبيرا ومتزايدا من المنظمات الدولية، بما في ذلك المنظمات الدولية الحكومية وغير الحكومية، العالمية والإقليمية وعبر الإقليمية، الرسمية وغير الرسمية.
- عنصر قانوني تتضمنه المعاهدات متعددة الأطراف والوثائق المشابهة، وكذلك القرارات والتوصيات ذات الصلة الصادرة عن المنظمات الدولية، سواء كانت ملزمة أو غير ملزمة لأعضاء هذه المنظمات.

يبحث القسم الأول من هذا الفصل الأجزاء الأساسية من العنصر التنظيمي لهذا الهيكل، التي تنطبق على معظم الهيئات الدولية.

ويحتوى القسم الثاني على تعريف المصطلحات العامة الأساسية التي تستعمل لتحديد العنصر القانوني للتنظيم متعدد الأطراف.

ويحدد القسم الثالث الوثائق الثلاث متعددة الأطراف الرئيسية لمؤتمر شيكاغو.

ويحتوى القسم الرابع على قائمة بالعناصر الرئيسية لنظام وارسو واتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩، وكذلك على تحديد مختصر لها.

ويحدد القسم الخامس وثائق أخرى لقانون الجو تتعلق بالنقل الجوي.

أما القسم الأخير، فهو يحدد الاتفاقات الرئيسية متعددة الأطراف المبرمة داخل الأقاليم، والتي تنظم جوانب محددة للنقل الجوي الدولي.

وبينما تكون المعاهدة بأحد أشكالها هي الناتج القراري المقصود لمؤتمر دبلوماسي، فيحتمل أن يكون الناتج القراري لاجتماع رسمي لمنظمة دولية ما يلي :

- قرار، وهو الاعراب الرسمي عن الرأي الجماعي أو الرغبة الجماعية لمنظمة دولية، وله طابع ملزم يتعلق عادة بموضوع واحد ويتضمن مواد ديباجة (تبدأ عادة بالتعبير "حيث أن) تشرح خلفية وظروف وأسباب القرارات التي ترد في **فقرة (فقرات) المنطوق** التي تليها وتتص على القرار (القرارات) الذي توصل اليه الاجتماع.
- أو **توصية**، وهي تشير الى اجراء ذي طابع استشاري بدلا من أن يكون له أي أثر ملزم.

• أو قرار بشكل آخر تستعمله المنظمة الدولية عادة.

وتستخدم بعض التعبيرات اللاتينية بدون ترجمتها في مختلف المعاهدات والاتفاقات الدولية وفي النصوص التنظيمية، ومن أكثرها شيوعا ما يلي، وهي ليست معرقة في مكان آخر:

• **a posteriori** - بالتالي، أي بالاستناد الى الملاحظة أو الخبرة، مثل استعراض التقدم المحرز في تنفيذ تدبير تنظيمي معين (انظر أيضا **ex post facto**).

• **a priori** - بسبيل الاستنتاج، أي قبل الفحص أو التحليل، أو قبل اكتساب خبرة فعلية، وينطبق مثلا على قرار يتخذ بدون اكتساب خبرة فعلية مسبقة في النشاط المعنى.

• **ab initio** - منذ البداية، كمناقشة موضوع تنظيمي تعاد من البداية.

• **bis** - تعني حرفيا مرتين أو مكرر، وتستعمل عند ادخال حكم جديد بدون التأثير على الترقيم التالي، مثل المادة ٨٣ مكررا لاتفاقية الطيران المدني الدولي، وقد أضيفت بين المادة ٨٣ والمادة ٨٤.

• **de facto** - بحكم الواقع، أي في الواقع الفعلي وليس بمقتضى اعتراف قانوني أو رسمي، ويمكن تطبيق هذا التعبير مثلا على خط جوي يتاح تشغيله، ولكنه لم يعتمد بعد بصورة شرعية.

• **de jure** - بحكم القانون، بمقتضى القانون أو بصورة قانونية أو شرعية، وينطبق ذلك مثلا على خط جوي كامل الترخيص ومعتمد اعتمادا تاما.

- هيئات فرعية أو هيئات استشارية على أساس مستديم، أو هيئات خاصة لخدمة أغراض خاصة، يأتي عادة بيانها في صلاحيات، أي في بيان معتمد للأهداف والمهام والقيود والحدود لعملها، أو لا يكون لها مثل هذه الهيئات.

المصطلحات الأساسية للعنصر القانوني

ان المصطلح الأساسي في العنصر القانوني لهيكل التنظيم متعدد الأطراف هو "المعاهدة". وكلمة **معاهدة** هذه تتميز بما يلي:

- تعرف في اتفاقية فيينا لقانون المعاهدات بأنها "اتفاق دولي خاضع للقانون الدولي ومبرم كتابة بين الدول، سواء ورد هذا الاتفاق في وثيقة واحدة أو في اثنتين أو أكثر من الوثائق المترابطة، وأي كانت تسميته الخاصة". (**اتفاقية فيينا لقانون المعاهدات** التي دخلت حيز النفاذ في ١١/٢٧/١٩٨٠ ومقبولة على نطاق واسع ولكنها لم تحظ بقبول عالمي وتعتبر من المصادر الرئيسية للقانون الدولي الذي ينطبق على المعاهدات بين الدول).

• تسمى أحيانا **وثيقة** أو **اتفاقا** أو **ترتيا** أو **ميثاقا** أو **اتفاقية** أو **عهدا** أو **اعلانا** أو **وثيقة ختامية** أو **بروتوكولا**.

• هي بأوسع معنى للمصطلح، أي اتفاق دولي مبرم كتابة بين دولتين أو أكثر، وحتى تبادل الكتب، أو مذكرة تفاهم.

• هي بمعنى أدق، لا تعنى الا أكثر الاتفاقات اتساما بالطابع الرسمي (غالبا ما تكون متعددة الأطراف)، وبوجه خاص الاتفاقات التي يلزم التصديق عليها.

من المحتمل أن يتضمن هيكل المعاهدة متعددة الأطراف ما يلي:

• ديباجة تنص عادة على أسباب ابرام المعاهدة وعلى غاياتها وأهدافها.

• جزء رئيسي (قد ينقسم الى عدة أبواب)، يتضمن مواد تحمل أرقاما متسلسلة، وتتص على تعاريف ومضمون موضوعي (أي حقوق والتزامات معينة متفق عليها) وطرائق دخول المعاهدة حيز النفاذ واستمرار العمل بها.

• ملاحق ممكنة و/أو وثائق مرفقة بالمعاهدة وذات صلة بها وتشكل جزءا منها.

- المادة ١ المتعلقة بسيادة الدول على الفضاء الجوي.
- المادة ٥ بشأن الرحلات غير المنتظمة.
- المادة ٦ بشأن الخدمات الجوية المنتظمة.
- المادة ٧ بشأن الطيران الداخلي.
- المادة ١٥ بشأن رسوم المطارات والرسوم المماثلة.
- المواد ١٧ إلى ٢١ بشأن جنسية وتسجيل الطائرات.
- المادة ٢٢ بشأن التسهيلات.
- المادتان ٢٣ و ٢٤ بشأن الجمارك والهجرة.
- المادتان ٣٧ و ٣٨ بقدر ما تتعلقان بالقواعد القياسية والتوصيات بشأن التسهيلات.
- أجزاء من المادة ٤٤ بشأن غايات وأهداف الايكاو.
- المواد ٧٧ إلى ٧٩ بشأن هيئات التشغيل المشترك.
- المادتان ٨١ و ٨٣ بشأن تسجيل الانتقالات.
- المادة ٩٦ بشأن التعاريف ذات الصلة بالنقل الجوي.

وهناك تعديلات لاتفاقية شيكاغو لهما أهمية بالنسبة الى تنظيم النقل الجوي، وهما المادة ٨٣ مكررا التي تسمح بنقل بعض المهام والواجبات من دولة تسجيل الطائرة الى دولة مشغلها في حالة ايجار أو استئجار أو تبادل الطائرة، والمادة ٣ مكررا التي تؤكد من جديد على حظر استعمال الأسلحة ضد الطائرات المدنية أثناء طيرانها، وعلى السيادة على الفضاء الجوي.

أما الوثيقتان الأخريتان لمؤتمر شيكاغو الهامان بالنسبة الى التنظيم متعدد الأطراف للنقل الجوي الدولي فهما:

- **الاتفاق الدولي لعبور الخطوط الجوية (Doc 7500)** ونشرت أيضا في الوثيقة (Doc 9587)، ويعرف أيضا **باتفاق الحريتين**، الذي ينص على التبادل متعدد الأطراف لحقوق عبور الطائرات بدون توقف وحقوق توقف الطائرات لأغراض غير متعلقة بالنقل بالنسبة للخطوط الجوية المنتظمة فيما بين الدول المتعاقدة.
- **والاتفاق الدولي للنقل الجوي (Doc 9587)**، ويعرف أيضا **باتفاق الحريات الخمس**، الذي أقر خمس حريات

- **de minimis** - طفيف جدا، مثل طفيف لدرجة لا يستحق معها اضافته في نص المعاهدة.
- **ex parte** - من أو عن جانب واحد فقط أو لمصلحته، وينطبق هذا التعبير مثلا على تقديم احتجاج من جانب واحد بشأن اجراء تنظيمي، أو من جهة ليست طرفا ولكن يههما الأمر، مثل الاحتجاج المقدم من منظمة غير حكومية بخصوص التفاوض بشأن احدي المعاهدات.
- **ex post facto** - بعد حدوث الواقعة، مثل اجراء استعراض ثنائي للسعة المعروضة والحركة المنقولة على طريق جوي متفق عليه (انظر أيضا *a posteriori*).
- **inter alia** - بين أشياء أخرى.
- **Mala fide** - سوء نية.
- **mutatis mutandis** - مع ادخال ما يلزم من تعديل، وينطبق هذا التعبير مثلا على تعديل أحكام مادة من ترتيب متعدد الأطراف لاستعمالها في مادة ثنائية.
- **per se** - في حد ذاته.
- **prima facie** - لأول وهلة أو مبدئي، قبل المزيد من الدراسة، مثل التفسير الأولي لاحدى المعاهدات بالاستناد الى ما يبدو أنها تنص عليه (ويمكن فيما بعد تقديم تفسير متعارض معه وابطاله بأدلة أخرى مثل سجل التفاوض).
- **status quo** - الوضع الراهن.
- **status quo ante** - الوضع السابق (قبل حدوث واقعة معينة).
- **suo moto** - بطريقته الخاصة.

وثائق مؤتمر شيكاغو

صدرت عن مؤتمر شيكاغو، الذي عقد من ١١/١ الى ١٩٤٤/١٢/٧ - ضمن ما صدر عنه - ثلاثة اتفاقات رئيسية هامة بالنسبة للتنظيم متعدد الأطراف للنقل الجوي الدولي، وأهمها **الاتفاقية بشأن الطيران المدني الدولي**، الموقعة بشيكاغو في ١٩٤٤/١٢/٧ والمعروفة باسمها المختصر **اتفاقية شيكاغو (Doc 7300)**، والتي ترسي الأساس القانوني الرئيسي لتنظيم الطيران المدني العالمي، كما أنها دستور الايكاو وتشتمل على عدة مواد تتعلق بالتنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي، بما في ذلك:

• البروتوكول الإضافي رقم (٢)^٦ الذي دخل حيز النفاذ ويستعيز عن شرط الذهب بحقوق السحب الخاصة، دون زيادة الحدود الفعلية للمسؤولية المنصوص عليها في بروتوكول لاهاي.

• البروتوكول الإضافي رقم (٣)^٧ الذي لم يدخل بعد حيز النفاذ، وهو أيضا سوف يستعيز عن شرط الذهب بحقوق السحب الخاصة، دون زيادة الحدود الفعلية المنصوص عليها في بروتوكول مدينة غواتيمالا.

• بروتوكول مونتريال رقم (٤)^٨ الذي دخل حيز النفاذ. وهو يعدل من جديد اتفاقية وارسو المعدلة في لاهاي عام ١٩٥٥ بالنسبة لنقل المواد البريدية والبضائع، وذلك بتبسيط مستندات الشحن وادخال المسؤولية الكلية عن البضائع، والاستعاضة عن الوحدة النقدية لهذه المسؤولية بحقوق السحب الخاصة، دون زيادة الحدود الفعلية للمسؤولية (المنصوص عليها في بروتوكول لاهاي).

أما الاتفاق المسمى اتفاق مونتريال لعام ١٩٦٦، فهو ليس اتفاقا دوليا بل مجرد ترتيب بشأن المسؤولية بين الناقلين الجويين الذين ينقلون ركابا على رحلات متجهة الى الولايات المتحدة الأمريكية، أو قادمة منها، أو على رحلات تتوقف في أماكن متفرقة عليها بالولايات المتحدة، وقد اعتمد هذا الاتفاق في ١٣/٥/١٩٦٦ مجلس الطيران المدني بالولايات المتحدة في ذلك الوقت، وتبع ذلك سحب النقض المقدم من الولايات المتحدة بالنسبة لاتفاقية وارسو والذي كان مقرا له أن يدخل حيز النفاذ في ١٦/٥/١٩٦٦. وبمقتضى هذا الاتفاق، عدلت الأطراف فيه - بحكم الواقع - تطبيق اتفاقية وارسو المعدلة في لاهاي (١٩٥٥)، وذلك بالنص على حد للمسؤولية بالنسبة لكل راكب في حالة الوفاة أو الإصابة البدنية، قدره ٧٥ ٠٠٠ دولار أمريكي بما في ذلك الأتعاب والرسوم القانونية، و ٥٨ ٠٠٠ دولار أمريكي بدون الأتعاب والرسوم القانونية.

اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩^٩، التي دخلت حيز النفاذ في ٤/١١/٢٠٠٣، تحث وتوحد وثائق نظام وارسو، وتجب جميع وثائق نظام وارسو، بين دولتين طرفين في الاتفاقية. وفي حالة دولتين لم تنضم الى الاتفاقية، فان وثائق نظام وارسو تظل سارية المفعول، اذا كانت الدولتان طرفين فيها. وتعزز اتفاقية مونتريال حقوق أصحاب الدعاوي في القضايا التي تنطوي على وفاة أو إصابة ركاب أثناء قيامهم بسفر جوي دولي.

في الجو للخدمات الجوية الدولية المنتظمة، ولكنه لم يتضمن أحكاما بشأن المنافسة العادلة أو تنظيم السعة أو تنظيم الأجر والأسعار، ولقد دخل حيز النفاذ بالنسبة الى تسع عشرة دولة، وقامت ثمان دول منها بنقضه فيما بعد.

نظام وارسو واتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩

ان نظام وارسو، وهو مجموعة من وثائق قانون الجو، يحكم مسؤولية الناقل الجوي بالنسبة للركاب والمرسل اليهم، وهذه المجموعة تتضمن ما يلي:

• اتفاقية وارسو^١ وهي اتفاقية سارية المفعول وحدت القواعد بشأن مستندات النقل ومسؤولية الناقلين الجويين.

• بروتوكول لاهاي^٢ ساري المفعول، وقد أعاد فعليا صياغة القواعد المتعلقة بمستندات النقل، وحدثها وبسطها، كما أنه ضاعف حد مسؤولية الناقل الجوي (المنصوص عليه في اتفاقية وارسو) بالنسبة للأشخاص.

• اتفاقية غوادالاجارا^٣ سارية المفعول. وقد وسعت هذه الاتفاقية نطاق تطبيق اتفاقية وارسو ليشمل الناقل الجوي الفعلي عندما يتعاقد راكب أو شاحن مع مستأجر طائرة أو مع متعهد لشحن البضائع.

• بروتوكول مدينة غواتيمالا^٤ لم يدخل حيز النفاذ بعد وسيخضع - بين أمور أخرى - الناقل الجوي للمسؤولية الكلية، بغض النظر عن الخطأ، عن الاصابات والأضرار التي تلحق بالأشخاص، وتلف الأمتعة أو ضياعها.

• البروتوكول الإضافي رقم (١)^٥ الذي دخل حيز النفاذ ويستعيز عن "شرط الذهب" بحقوق السحب الخاصة (أي بنوع من العملة الدولية التي أنشأها صندوق النقد الدولي لتكون مكملة لاستعمال الذهب والعملات الصعبة في تسوية حالات عدم توازن عمليات الدفع الدولية)، وذلك دون زيادة الحدود الفعلية للمسؤولية المنصوص عليها في اتفاقية وارسو الأصلية (اذ أن الذهب لم يعد له استعمال كعملة ولم يعد مقياسا موضوعيا ومستقرا للقيمة، يمكن الاعتماد عليه).

- الاتفاقية بشأن تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها^{١٦}، سارية المفعول، وتهدف الى منع الأفعال غير المشروعة التي ترتكب ضد الطائرات باستعمال المتفجرات البلاستيكية.

الاتفاقات متعددة الأطراف الإقليمية

بالرغم من أن الدول لم تتجج في التوصل الى اتفاق متعدد الأطراف ومقبول عالميا لتبادل الحقوق التجارية للنقل الجوي، فقد أبرمت بعض الاتفاقات والتدابير الإقليمية متعددة الأطراف بين الحكومات لتنظيم جوانب محددة من النقل الجوي الدولي وهي تشمل ما يلي حسب الترتيب الزمني:

- **الاتفاق متعدد الأطراف بشأن الحقوق التجارية للخدمات الجوية غير المنتظمة في أوروبا**، الذي أبرمته الدول الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني وتم توقيعه في باريس بتاريخ ٣٠/٤/١٩٥٦، وقد وضع سياسة مفادها أن الطائرات المشغلة داخل أوروبا في رحلات تجارية غير منتظمة لا تلحق ضررا بالخدمات المنتظمة لتلك الدول، يمكن السماح بدخولها بحرية.

- **الاتفاق الدولي بشأن اجراء تحديد التعريفات الخاصة بالخدمات الجوية المنتظمة**، الموقع في باريس بتاريخ ١٠/٧/١٩٦٧، والذي وفر للدول الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني مبادئ واجراءات موحدة فيما يتعلق بتحديد التعريفات وساند آلية مؤتمر الأيأتا.

- **الاتفاق متعدد الأطراف بشأن الحقوق التجارية المتعلقة بالخدمات الجوية غير المنتظمة التي تربط بين الدول الأعضاء في رابطة أمم جنوب شرق آسيا**، الموقع في مانايلا بتاريخ ١٣/٣/١٩٧١، والذي حرر الخدمات الجوية غير المنتظمة من القيود في المنطقة الفرعية.

- **الاتفاق الدولي بشأن اجراء تحديد التعريفات الخاصة بالخدمات الجوية المنتظمة داخل أوروبا**، الذي أبرمته الدول الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني ووقع في باريس بتاريخ ١٦/٦/١٩٨٧، والذي وفر مبادئ واجراءات موحدة لتحديد التعريفات وأدخل نظام المناطق لتنظيم التعريفات.

يمكن أيضا الاطلاع على الشكل ٣-٢-١ لتبيين العلاقات بين الاتفاقيات والبروتوكولات التي يتضمنها نظام وارسو واتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ بالإضافة الى مسؤولية الناقلين الجويين. ويمكن كذلك الحصول من الادارة القانونية للايكاو على مزيد من المعلومات عن نظام وارسو واتفاقية مونتريال.

وثائق قانون الجو الأخرى

تشمل الوثائق الأخرى لتنظيم قانون الجو الدولي التي تؤثر على النقل الجوي الدولي ما يلي:

- **اتفاقية جنيف^{١٧}** سارية المفعول، وتعترف بحقوق مختلفة على الطائرات (الملكية، الشراء، الحيازة، الخ).

- **اتفاقية روما^{١٨}** سارية المفعول، وتعطى لأي شخص يصاب على الأرض بأضرار تنتج عن طائرة محلقة أو عن أي شخص أو شيء يسقط من تلك الطائرة، الحق في المطالبة بتعويض عادل.

- **اتفاقية طوكيو^{١٩}** سارية المفعول، وتحدد اختصاص دولة تسجيل الطائرة بمحاكمة مرتكبي الجرائم والأفعال التي تهدد - أو يحتمل أن تهدد - بالخطر سلامة الطائرة المحلقة أو سلامة الأشخاص أو الممتلكات التي داخلها.

- **اتفاقية لاهاي^{٢٠}** سارية المفعول، ويرجع إليها ظهور مفهوم الاختصاص العالمي بمحاكمة مرتكبي الأفعال غير المشروعة للاستيلاء على الطائرات أو السيطرة عليها (اختطافها) أثناء الطيران. وهي تلزم الدول المتعاقدة باتخاذ اجراءات ضد مرتكبي هذه الأفعال.

- **اتفاقية مونتريال^{٢١}** سارية المفعول، وهي توسع نطاق مفهوم الأفعال غير المشروعة بحيث يشمل الجرائم التي ترتكب ضد الطائرات في الخدمة ومرافق الملاحة الجوية وضد سلامة الطيران المدني عموما.

- **البروتوكول المكمل لاتفاقية مونتريال لعام ١٩٧١^{٢٢}** ساري المفعول، ويهدف الى قمع أفعال العنف في المطارات الدولية التي تهدد، أو يحتمل أن تهدد، بالخطر سلامة الأشخاص أو سلامة تشغيل تلك المطارات.

وجمهورية فيتنام الاشتراكية، لإقامة تعاون اقليمي فرعي في مجال النقل الجوي، الذي يعرف باسم اتفاق CLMV، والذي أبرم في ١٥/١/١٩٩٨ من قبل كمبوديا وجمهورية لاو الديمقراطية الشعبية وميانمار وفيتنام، وأنشأ نظاما اقليميا فرعا للتعاون بهدف تحرير النقل الجوي.

• اتفاق كوميسا بين ٢١ دولة عضو في السوق المشتركة لأفريقيا الشرقية والجنوبية، الذي نقل هذه الدول في عام ١٩٩٩ من التحرير الكامل لخدمات الشحن في المرحلة الأولى من برنامج تحرير الخدمات الجوية الى المرحلة الثانية من التحرير ليشمل خدمات الركاب.

• تم الانتهاء في عام ٢٠٠٠ من اعداد برنامج على مراحل لتحرير الخدمات الجوية بين أعضاء الهيئة العربية للطيران المدني، ويهدف البرنامج الى التحرير الكامل للخدمات الجوية بين الدول الأعضاء بحلول عام ٢٠٠٥.

• الاتفاق متعدد الأطراف لتحرير النقل الجوي الدولي، المعروف أيضا باسم اتفاق كونا، والذي وقع في ١/٥/٢٠٠١ من قبل بروناي دار السلام، وشيلي، ونيوزيلندا، وسنغافورة والولايات المتحدة، وهو اتفاق جماعي للأجواء المفتوحة بين الأطراف الموقعة عليه، ومفتوح لانضمام أي من أعضاء اللجنة الاقتصادية لآسيا والمحيط الهادئ بالإضافة الى الدول الأخرى (انضم الى الاتفاق بعد ذلك بيرو وساموا).

• بروتوكول الاتفاق متعدد الأطراف لتحرير النقل الجوي الدولي، الموقع في ١/٥/٢٠٠١ من قبل بروناي دار السلام، ونيوزيلندا وسنغافورة، وينص على تبادل حقوق النقل الداخلي وما يسمى بحقوق "الحرية السابعة".

• اتفاق متعدد الأطراف لتحرير الخدمات الجوية بين الدول الأعضاء في منتدى جزر المحيط الهادئ، وأيده في أغسطس ٢٠٠٣ قادة الدول الأعضاء في المنتدى، وينص على التحرير على مراحل للخدمات الجوية بين الأطراف في الاتفاق، وهو مفتوح لانضمام الدول الأخرى غير الأعضاء.

• الاتفاق الدولي بشأن التشارك في السعة على الخدمات الجوية المنتظمة داخل أوروبا، الذي أبرمته الدول الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني ووقع في باريس بتاريخ ١٦/٦/١٩٨٧، والذي وفر مبادئ واجراءات موحدة للتشارك في السعة على الخدمات الجوية المنتظمة داخل أوروبا وأدخل نظام التقسيم الى مناطق للتشارك في السعة.

• اعلان ياموسوكرو بشأن سياسة افريقية جديدة للنقل الجوي، الذي وقع عليه وزراء الطيران المدني للدول الأفريقية في اكتوبر ١٩٨٨، والذي قام في سبتمبر ١٩٩٤ بوضع وتنقيح برنامج لدمج شركات الطيران الأفريقية والتوجهات بشأن التعاون في مجال النقل الجوي بين دول أفريقيا.

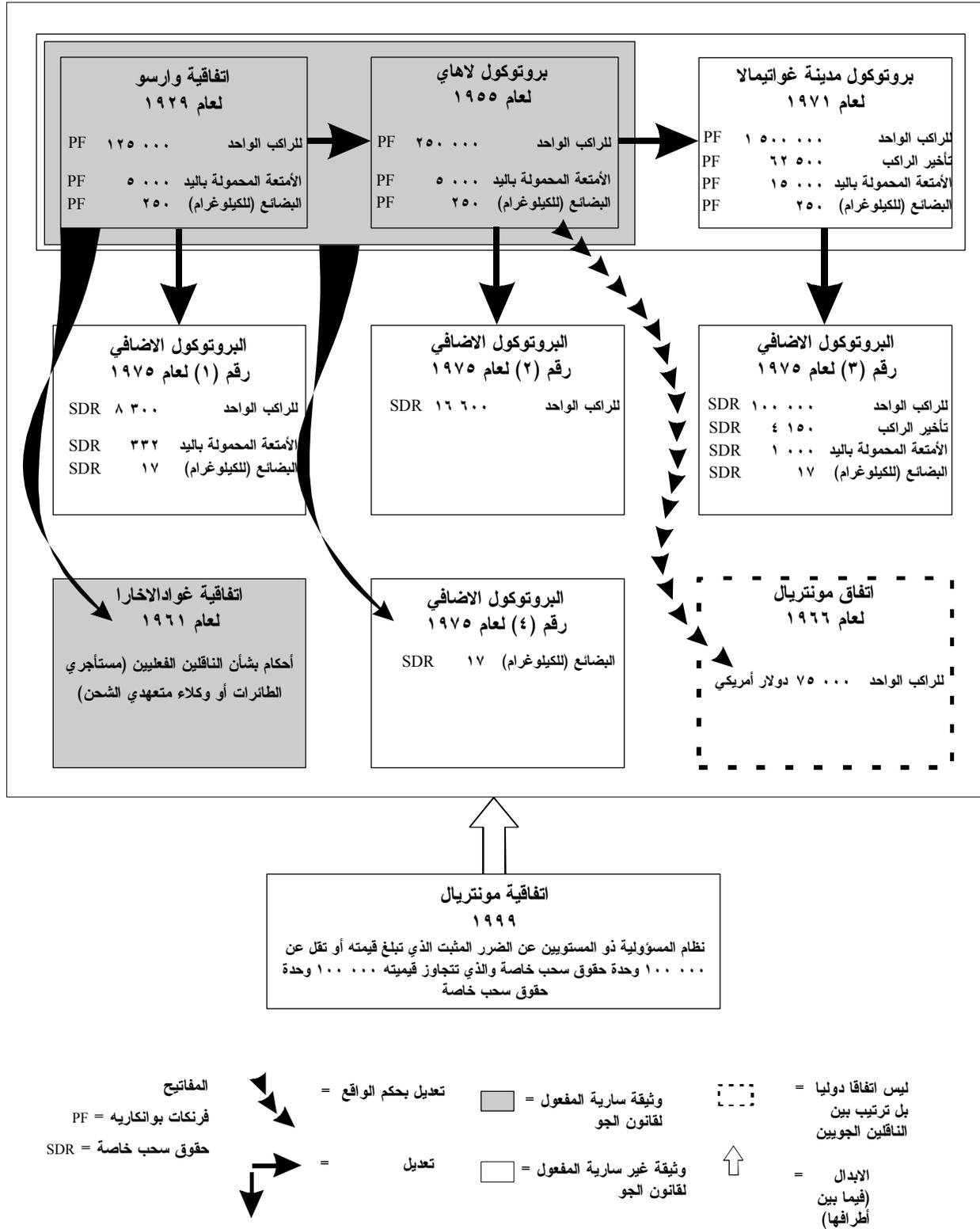
• القرار رقم ٢٩٧ الصادر عن اللجنة المعنية باتفاق كارتاخينا لتنفيذ وثيقة كاركاس، الموقع عليها في مايو ١٩٩١، والتي اعتمدها رؤساء دول معاهدة الأنديز الخمس (بوليفيا، كولومبيا، اكوادور، بيرو، فنزويلا) والتي وضعت اتفاق "الأجواء المفتوحة" للنقل الجوي في هذه المنطقة الفرعية.

• الاتفاق متعدد الأطراف بخصوص تشغيل الخدمات الجوية داخل جماعة الكاريبي (كاريكوم)، المعروف على نحو شائع باسم اتفاق كاريكوم متعدد الأطراف للخدمات الجوية، الذي أبرم في ٦/٧/١٩٩٦ من قبل إحدى عشرة دولة من بين الدول الأعضاء البالغ عددها ١٤ دولة، ودخل الاتفاق حيز النفاذ في نوفمبر ١٩٩٨.

• اتفاق فورتاليزا، الموقع في ١٧/١٢/١٩٩٦، والذي حرر الخدمات الجوية داخل الاقليم على الطرق الجوية التي لا تشملها اتفاقات ثنائية بين دول الميركسور الأربع والدولتين العضويتين المنتسبتين.

• اتفاق بانجول للتعجيل بتنفيذ اعلان ياموسوكرو، المعروف باسم اتفاق بانجول ووقعته غانا وغامبيا وغينيا ونيجيريا والرأس الأخضر في ١٩٩٧، وقد حرر ذلك الاتفاق الخدمات الجوية بين كل دولة وأخرى.

• الاتفاق بين رؤساء الطيران المدني في مملكة كمبوديا، جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية، واتحاد ميانمار،



الشكل ٣-٢-١ نظام وارسو، واتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩، وحدود مسؤولية الناقل الجوي

ملاحظات

- ١- الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، الموقعة في وارسو في ١٢/١٠/١٩٢٩.
- ٢- البروتوكول بتعديل الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارسو بتاريخ ١٢/١٠/١٩٢٩، المبرم في لاهاي بتاريخ ٢٨/٩/١٩٥٥ (Doc 7632).
- ٣- الاتفاقية، المكملة لاتفاقية وارسو، بشأن توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الذي يقوم به شخص غير الناقل المتعاقد، والموقع عليها في غوادالاخارا بتاريخ ١٨/٩/١٩٦١ (Doc 8181).
- ٤- البروتوكول بتعديل الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، الموقعة في وارسو بتاريخ ١٢/١٠/١٩٢٩، والمعدلة بالبروتوكول المبرم في لاهاي في ٢٨/٩/١٩٥٥، الموقع في مدينة غواتيمالا بتاريخ ٨/٣/١٩٧١ (Doc 8932).
- ٥- البروتوكول الإضافي رقم (١) بتعديل الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارسو بتاريخ ١٢/١٠/١٩٢٩، الموقع في مونتريال بتاريخ ٢٥/٩/١٩٧٥ (Doc 9145).
- ٦- البروتوكول الإضافي رقم (٢) بتعديل الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارسو بتاريخ ١٢/١٠/١٩٢٩، والمعدلة بالبروتوكول المبرم في لاهاي بتاريخ ٢٨/٩/١٩٧٥، الموقع في مونتريال بتاريخ ٢٥/٩/١٩٧٥ (Doc 9146).
- ٧- البروتوكول الإضافي رقم (٣) بتعديل الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارسو بتاريخ ١٢/١٠/١٩٢٩، والمعدلة بالبروتوكول المبرم في لاهاي بتاريخ ٢٨/٩/١٩٥٥ وبالبروتوكول المبرم في مدينة غواتيمالا بتاريخ ٨/٣/١٩٧٥، الموقع في مونتريال بتاريخ ٢٥/٩/١٩٧٥ (Doc 9147).
- ٨- بروتوكول مونتريال رقم (٤) بتعديل الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارسو بتاريخ ١٢/١٠/١٩٢٩، والمعدلة بالبروتوكول المبرم في لاهاي في ٢٨/٩/١٩٥٥، الموقع في مونتريال بتاريخ ٢٥/٩/١٩٧٥ (Doc 9148).
- ٩- اتفاقية بشأن توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، المحررة في مونتريال في ٢٨/٥/١٩٩٩ (Doc 9740).
- ١٠- اتفاقية بشأن الاعتراف الدولي بالحقوق في الطائرات، الموقعة في جنيف في ١٩/٦/١٩٤٨ (Doc 7620).
- ١١- الاتفاقية بشأن الأضرار التي تسببها طائرات أجنبية لأطراف ثالثة على الأرض، الموقعة في روما بتاريخ ٧/١٠/١٩٥٢ (Doc 7364).
- ١٢- الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات، الموقعة في طوكيو بتاريخ ١٤/٩/١٩٦٣ (Doc 8364).
- ١٣- اتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، الموقعة في لاهاي بتاريخ ١٦/١٢/١٩٧٠، (Doc 8920).
- ١٤- اتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة الطيران المدني، الموقعة في مونتريال بتاريخ ٢٣/٩/١٩٧١ (Doc 8966).
- ١٥- بروتوكول لقمع أفعال العنف غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي، المكمل للاتفاقية بشأن قمع الأعمال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة الطيران المدني، المحررة في مونتريال في ٢٣/٩/١٩٧١ والموقعة في مونتريال في ٢٤/٢/١٩٨٨ (Doc 9518).
- ١٦- الاتفاقية بشأن تمييز المتفجرات البلاستيكية لغرض كشفها، المبرمة في مونتريال بتاريخ ١/٣/١٩٩١ (Doc 9571).

الفصل (٣-٣)

المسائل الرئيسية المتعلقة بعملية التنظيم متعدد الأطراف وهيكله

تشمل الحجج التي تتأدى بالتكثيف مع الظواهر الاقتصادية الأكثر اتساعا ما يلي:

- ان النقل الجوي صناعة تتسم بتقديم خدمات وتتأثر بشكل متزايد بنفس القوى التي تدخل تغييرات على الصناعات الأخرى الخاصة بتقديم الخدمات (أي تحويل الشركات الوطنية الى القطاع الخاص، والسماح بالملكية الأجنبية للشركات الوطنية، والاتحادات بين الشركات بهدف الوصول الى الأسواق على الصعيد العالمي، والتحرير التنظيمي). ومع ذلك، فالنقل الجوي يظل منظما على حدة وبشكل مختلف عن صناعات الخدمات الأخرى، بشكل يؤخر نمو صناعة النقل الجوي.

- لا يتطلب النقل الجوي تنظيما مميزا لأنه لم يعد يعتبر الآن صناعة "ناشئة" أو "خاصة" نظرا الى تطوره.

- ان عملية التبادل الثنائي تميل الى خفض الفرص المتاحة الى المستوى الذي يقبله الطرف الأقل منافسة والأكثر تقييدا، ولذا يتبين بشكل متزايد لادارات شركات الطيران الجريئة أن اتفاقات النقل الجوي الثنائية تفرض قيودا لا يمكن قبولها على نمو صناعة النقل الجوي.

- المنتفعون بالنقل الجوي والمطارات وشركات الطيران يستحقون التحرير من القيود التي يفرضها التنظيم الثنائي للنقل الجوي (وهي قيود يمكن أحيانا أن تعرقل أيضا تطوير السياحة والتجارة).

- ان أفضل وسيلة لتحقيق هذه الحرية تكمن في اتباع المنهج متعدد الأطراف الذي يمكنه تعظيم المكاسب والتعويض عن القيود بشكل أسهل مما يمكن تحقيقه بسلسلة من الاتفاقات الثنائية، ولذا يزداد الاعتراف به

ان المسائل الرئيسية المتعلقة بعملية التنظيم متعدد الأطراف وهيكله قائمة منذ أجل طويل وتتركز حول ما اذا كان ينبغي البحث عن اتفاق أو اتفاقات متعددة الأطراف لها صفة الدوام (سواء على المستوى العالمي أو عبر الاقليمي)، وحول طريقة تحقيقها لتحل محل الاتفاقات الثنائية الخاصة بالنقل الجوي أو لتكملتها. (وهذه القضايا تختلف عن قضايا التدابير التنظيمية المتوافرة في الاتحادات الاقتصادية الاقليمية للدول، التي تكون عضويتها محدودة جغرافيا والتي تنظم هيكلها وعملياتها الداخلية نشاطات أخرى بالإضافة الى النقل الجوي). وينص القرار ٣٣-١٩ (ساري المفعول) الصادر عن الجمعية العمومية للايكاو على أن "... مبدأ تعدد الأطراف في الحقوق التجارية الى أقصى حد ممكن مازال يمثل هدفا من أهداف المنظمة."

يقدم القسم الأول من هذا الفصل حججا لتأييد أو معارضة السعي الى التنظيم متعدد الأطراف للنقل الجوي. ويستكشف القسم الثاني عمليات التفاوض المحتملة التي يمكن استخدامها للتوصل الى مثل هذا الاتفاق. ويحدد القسم الثالث العناصر الهيكلية العامة التي يحتمل توافرها في اتفاق من هذا النوع. ويناقش القسم الأخير الاتفاق العام لتجارة الخدمات وملحقه الخاص بخدمات النقل الجوي، وهو محاولة لاجراء تنظيم متعدد الأطراف خارج أي اطار تقليدي.

مبهر النهج متعدد الأطراف

تركز الحجج المؤيدة والمعارضة للتنظيم متعدد الأطراف للنقل الجوي الدولي على تكيفه مع الظواهر الاقتصادية الأعرض وكفاءته النسبية بالمقارنة الى النظام الثنائي.

• ان أنصار تعدد الأطراف مخطئون في اعتقادهم بأنه نظرا لصعوبة تقييد دخول مختلف الأسواق الثنائية في ظل اتفاق متعدد الأطراف (سعيًا إلى تحقيق التوازن بين المنافع مثلًا)، فإن هذه القيود سيتم استبعادها بالضرورة.

• اذا تم إبرام اتفاق نقل جوي متعدد الأطراف ومتساهل بحيث لا يتضمن سوى قيود قليلة، فسيكون من الأرجح أن يحابي هذا الاتفاق شركات الطيران الكبرى والراسخة، مع تقديم مصالحها على مصالح شركات الطيران التابعة للبلدان النامية (التي قد لا تكون مساعداً بما فيه الكفاية لتأمين استمرار وجودها على الساحة الدولية)، وبذا فهو سيشكل خطراً على استفادة هذه الدول من خدمات النقل الجوي بشكل ملائم.

• مخالف المشاغل التي يثيرها مبدأ تعدد الأطراف، فهو بكل بساطة لا يمكن تحقيقه في المستقبل المنظور لعدم وجود اتفاق في الرأي على نطاق أوسع.

وتفديد الحجج المعارضة المتعلقة بالتكيف مع الكفاءة النسبية أن النظام متعدد الأطراف يتسم بما يلي:

• أنه يميل بطبيعته إلى التوصل إلى نتيجة تمثل "القاسم المشترك الأصغر" مما قد يقلل من نطاق أي اتفاق وفعاليتها.

• أنه أقل مرونة لأن تغيير اتفاق متعدد الأطراف هو أكثر صعوبة من تغيير اتفاق ثنائي (إذ يلزم أن يكون لدى عدة أطراف البواعث اللازمة لإجرائه، وليس لدى طرفين فقط).

• أنه يمنع الدول من تكيف الترتيبات التنظيمية حتى تتلاءم مع علاقات ثنائية معنية.

• يقلل من قدرة الدولة على حماية الناقل أو الناقلين الجويين الوطنيين باستخدام ضوابط ثنائية خاصة على المستوى الجزئي.

وكذلك يميل مؤيدو استمرار العلاقات الثنائية إلى القول بأن الحركة الجوية نمت بسرعة هائلة في ظل العلاقة الثنائية، وأن نظام العلاقات الثنائية لم يمنع التجديد في مجال التكنولوجيا والتسويق مثل ادخال الطائرة النفاثة ونظم الحجز الآلي.

كوسيلة أفضل من النهج الثنائي للتحرك من القيود على نطاق واسع.

أما الحجج المؤيدة التي تركز على الكفاءة النسبية فإنها تفيد بأن التنظيم متعدد الأطراف يمكن أن يحقق ما يلي:

• أنه يقيم بسرعة علاقات نقل جوي جديدة ومتعددة على المستوى الثنائي داخل اطار واحد متعدد الأطراف، عند انضمام كل طرف جديد إلى الترتيبات متعددة الأطراف دون الحاجة إلى التفاوض الثنائي مع كل طرف من أطراف في الاتفاق.

• أنه ينهي بهذه الطريقة ضياع الوقت والأموال التي تخصص للتفاوض وإعادة التفاوض في عدد كبير من الاتفاقات الجوية الثنائية، وهي عملية تؤثر في نمو نظام النقل الجوي.

• أنه يحقق نتائج أكثر موضوعية مما تحققه مفاوضات ثنائية عديدة (خاصة فيما يتعلق بدخول الأسواق)، لأن نتائج المفاوضات الثنائية يمكنها أن تتأثر بالظروف الذاتية الناتجة عن الاختلافات بين الطرفين من حيث القدرة على التفاوض ووسائل المساومة.

• أنه يزيل التناقضات في شروط دخول الأسواق، وهي التناقضات التي تجعل من الصعب الآن القيام برحلات جوية متعددة التوقف على طرق معينة أو أنها تمنع القيام بها.

• أنه يشجع التوحيد القياسي بين مختلف الترتيبات التنظيمية التي ترد حالياً في الاتفاقات الثنائية للنقل الجوي (حول أمور مثل الإعفاءات من الضرائب الجمركية، وأمن الطيران، وصرف وتحويل العملات... الخ).

وتتضمن الحجج المعارضة المتعلقة بالتكيف مع الظواهر الاقتصادية الأوسع ما يلي:

• ان اتفاقات النقل الجوي متعددة الأطراف غير لازمة، لأن النهج الثنائي استعمل بنجاح لتحرير خدمات النقل الجوي من القيود بين الدول الشريكة التي ترغب في تحرير النقل الجوي.

الأوضاع الوطنية وحاجة كل دولة الى أن تعمل لمصلحتها الوطنية، وهذه المصلحة قلما تكون مشابهة لمصلحة أي دولة أخرى، ان لم يكن ذلك محالاً).

• العملية التي يمكن لهيئة اقليمية أن تضع بمقتضاها موقفاً مشتركاً للتفاوض، وأن تتخذ كوحدة تفاوضاً ثنائياً مع طرف ثان، قد تكون عملية يصعب جداً ارساؤها، ويحتمل أن تثير مشاغل شرعية فيما بين الدول الصغيرة غير المدعوة، أو بين الأطراف غير المشتركين لاعتقادهم أن مصالحهم قد تكون مهددة بالخطر.

• قامت هيئة غير معنية بالنقل الجوي (فريق المفاوضات بشأن الخدمات الذي يعمل تحت رعاية الاتفاقية العامة لتجارة الخدمات) باستكشاف اتفاق متعدد الأطراف واسع النطاق، ليشمل حقوق ائحة أسواق النقل الجوي، ولكنه لم يحصل الا على مساندة ضئيلة، وذلك يرجع الى حد بعيد الى اقتراح مبدأ معاملة الدول الأكثر رعاية، وهو مبدأ الزامي (ولكنه ليس تبادلياً بالضرورة).

يمكن تصور وضع بعض التدابير التنظيمية ذات المقدره الاحتمالية على البقاء بواسطة عملية ابتدائية من التحليل التفصيلي جدا والقيام بتصميم (على مستوى الخبراء) العناصر الأساسية لهيكل تنظيمي متعدد الأطراف وشامل، على أن تتم هذه العملية على مدى فترة من الزمن أطول من الفترة التي تخصص عادة لأحد المؤتمرات. وإذا لاقت مثل هذه التدابير بعض القبول المؤقت، فيمكنها أن تؤدي الى اجماع في الرأي قد يكفي لبدء عملية واحدة أو أكثر من عمليات التفاوض والصياغة المذكورة علاه.

العناصر المحتملة العامة لاتفاق جديد متعدد الأطراف بشأن النقل الجوي

يمكن من الناحية النظرية لهيكل اتفاق جديد متعدد الأطراف أن يكون نظرياً في شكل معاهدة تقليدية متعددة الأطراف: أي أنه لا يدخل حيز النفاذ الا اذا أودعت الدول التي فاوضت الاتفاق عدداً سابق التحديد من وثائق التصديق، أو القبول، أو الموافقة، ولا يمكن تعديله الا بموافقة عدد من الأطراف يتفق عليه سابقاً، ويمكنه أن ينص على عدد محدود من التحفظات ومن الانضمامات من جانب الدول الأخرى، الخ. وبالعكس، يمكن أن يكون لهيكل

أما موضوع الاستمرار أو مساندة الاستمرار في نوع معين من الاتفاقات متعددة الأطراف للنقل الجوي، فهي تستلزم تقييم الحجج المذكورة أعلاه (وربما حجج أخرى) (مع مراعاة أن بعضها يتسم بطابع افتراضي عند كل من الطرفين)، على أن يكون ذلك مصحوباً باستكشاف العمليات متعددة الأطراف الاحتمالية وكذلك المكونات الهيكلية التي يحتمل وجودها.

عمليات محتملة في السعي الى نهج جديد متعدد الأطراف

تشمل العمليات التقليدية والعمليات الأخرى التي يمكن استعمالها في محاولة للتوصل الى اتفاقات أو ترتيبات جديدة متعددة الأطراف لتنظيم النقل الجوي التجاري ما يلي:

- مؤتمر دبلوماسي عالمي للتفاوض بشأن اتفاق متعدد الأطراف وصياغة هذا الاتفاق.
- أو مؤتمر لدول "ذات وجهات نظر متطابقة" وتقوم فيه الأطراف المشتركة بالتفاوض بشأن اتفاق متعدد الأطراف وصياغته، على أن يكون هذا الاتفاق مفتوحاً لانضمام دول غير مشتركة في المؤتمر.
- أو تفاوض بين دولة وهيئة اقليمية أو بين هيئة اقليمية وهيئة اقليمية أخرى، لانتاج اتفاق بينهما يكون مفتوحاً لانضمام أطراف ثالثة.
- أو التفاوض بشأن اتفاق متعدد الأطراف وشامل للنقل الجوي وصياغته تحت رعاية هيئة غير مسؤولة عن النقل الجوي (ويحتمل أن تكون معنية بالتجارة).

تمثل كل من هذه العمليات الاحتمالية مشاكل صعبة لم يتم التغلب عليها حتى الآن:

- تتطلب المؤتمرات الدبلوماسية العالمية الناجحة بعض الاجماع المسبق في الرأي بخصوص الأهداف التي يجب البحث عنها وكذلك بخصوص الوسائل التي تمكن من الوصول إليها، وحتى الآن فاجماع الرأي في هذا الميدان ليس واضحاً.
- لم يثبت حتى الآن وجود "تطابق كاف في وجهات النظر" يجمع عدداً كبيراً من الدول تابعة لأقاليم مختلفة من العالم بغرض البحث عن ابرام اتفاق جديد، (نظراً الى تباين

• ومن المحتمل جدا أن يشتمل الاتفاق على بعض تدابير تنظيمية خاصة يستخدمها أحد الأطراف عند اللزوم للرد على أفعال تعتبر مخالفة لأهداف وشروط الاتفاق.

وبالإضافة الى أن الهيكل متعدد الأطراف الجديد يتطلب الكثير من الاجراءات الجديدة للتعبير، في سياق متعدد الأطراف، عن نوع ومستوى التنظيم (يفترض أنه متحرر) بالنسبة للأمور الرئيسية ذات الأهمية في العلاقات الثنائية (وهي أساسا حقوق دخول الأسواق، والسعة والتعريفات، والاعتبارات التجارية)، فقد يترتب على هذا الهيكل الجديد ما يلي:

• استعمال أو تكييف اللغة المستخدمة في اتفاق الايكالو النموذجي للخدمات الجوية (يرد نص الاتفاق في الوثيقة (Doc 9587).

• استعمال أو تكييف بعض أو العديد من عناصر الاتفاقات متعددة الأطراف السارية (مثل اتفاق كونا) أو المقترحة (مثل الاتفاق النموذجي متعدد الأطراف لتحرير خدمات الشحن الجوي الذي أعدته أمانة منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي (OECD)).

• استعمال، وربما تحسين، بعض المبادئ والمنهجيات التي تستعمل أو يقترح استعمالها في اتفاقات تجارية (كما هو مشروح في القسم التالي من هذا الفصل).

• ادخال منهجيات جديدة لتسوية النزاعات، قلما توجد عادة في الاتفاقات الثنائية للنقل الجوي.

• اضافة أحكام تتطلب موافقة جماعية من الدول العاملة كوحدة اقليمية.

الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات وملحقها الخاص بخدمات النقل الجوي

الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات (GATS) من اعداد فريق المفاوضات بشأن الخدمات (وهو مجموعة من الدول المتعاقدة أنشأتها منظمة الاتفاقية العامة للتعريفات الجمركية والتجارة (الغات) لهذا الغرض خلال جولة أوروغواي) ودخلت الاتفاقية حيز النفاذ في 1/1/1995، وتطبق مختلف المبادئ والممارسات التجارية على خدمات معنية تشمل، في ملحق، بعض خدمات النقل

صورة غير تقليدية، وأن يدخل حيز النفاذ (بين الأطراف الموافقة) بعد ايداع وثيقتي تصديق أو قبول أو موافقة فقط، وأن تكون له المرونة الكافية للتقليل من الحاجة الى ادخال تعديلات الى أقصى حد، وأن ينص على تطبيق التعديلات التي يقبلها كل طرف، وكذلك أن ينص على امكان انضمام الدول الأخرى الى الاتفاق... الخ.

وعلى ما يبدو، فالهدف الرئيسي من مثل هذا الاتفاق هو التحرير من القيود، غير أنه قد يكون له أهداف اضافية مثل زيادة اشتراك البلدان النامية وتحقيق قدر أكبر من الكفاءة التنظيمية. ويمكن أن يكون الاتفاق موجها نحو التحرير الفوري، أو نحو التحرير التدريجي، أو ربما نحو الجمع بين التحرير من القيود وبعض جوانب التنظيم المتسم بطابع تقليدي أوفر. ويمكن تصميم الاتفاق مع مراعاة حاجات المنتفعين بالنقل الجوي والعاملين في هذا المجال، وحاجات المطارات ومجتمعاتها، ومصالح السياحة والتجارة، وكذلك مصالح شركات الطيران ومنظمتها.

أحد الأسئلة الأساسية بالنسبة لتصميم الاتفاق الجديد قد يكون معرفة ما اذا كان هذا الاتفاق سيحل محل اتفاقات ثنائية موجودة بالفعل أم أنه سيكملها. وإذا كان القصد من الاتفاق متعدد الأطراف هو تكملة اتفاقات ثنائية، فإذا تكون الطريقة التي سوف يعمل بها مثل هذا النظام الهجين.

فيما يلي بعض السمات التي يحتمل وجودها في اتفاق متعدد الأطراف:

• أن ينطبق على الخدمات الجوية المنتظمة وغير المنتظمة بين الطرفين.

• أن تقتصر تغطيته على الخدمات الجوية المنتظمة أو الخدمات الجوية غير المنتظمة بين الطرفين.

• أن يغطي فقط بعض أنواع الحركة الجوية، سواء في البداية أو في المدى الطويل، أي الركاب فقط أو البضائع والبريد فقط، أو أن يغطي كليهما.

• أن يتضمن اتاحة الأسواق (حقوق الطرق الجوية والنقل والتشغيل) مع احتمال أن يكون ذلك خاضعا لنظام ثنائي آخر، ولكن ليس من الضروري أن يتضمن فتح جميع الأسواق (يجوز مثلا أن يستثنى المسؤولون عن الصياغة ما يطلق عليه الحرية السابعة وكذلك حقوق النقل الداخلي أو أن يحد منها).

وتحدد الاتفاقية ذاتها، التي يعمل ملحق خدمات الجوي في اطارها، أربع وسائل للعرض، أو أربع طرق مختلفة يمكن توريد الخدمات من خلالها في الأسواق الأجنبية من منظور المورد:

- **عبر الحدود، أي توريد الخدمة من اقليم طرف ما الى اقليم طرف آخر (مثل الرحلات الدولية أو المكالمات الهاتفية).** ولا يتطلب ذلك دخول المورد التابع للطرف الأول الى اقليم الطرف الثاني، بل أن تعبر الخدمة نفسها الحدود الوطنية.

- **الاستهلاك في الخارج، أي توريد خدمة في اقليم أحد الأطراف الى مستهلك الخدمة في أي طرف آخر.** وينطوي ذلك عادة على سفر المستهلك الى الدولة الموردة للخدمة، لأغراض السياحة أو الدراسة مثلاً. ويعتبر اصلاح الطائرة خارج بلدها مثلاً آخر.

- **الوجود التجاري، أي توريد خدمة من خلال الوجود التجاري للمورد الأجنبي في اقليم طرف آخر (مثل مكتب اصدار التذاكر التابع لشركة طيران، أو شركة تابعة أو مكتب فرعي، لتوريد هذه الخدمات كخدمة مصرفية أو قانونية).**

- **وجود شخص طبيعي، أي توريد خدمة من خلال وجود مواطنين أو أفراد أجانب في اقليم طرف آخر (مثل محامي أو طبيب أو مهندس معماري).**

تركز الاتفاقية العامة لتجارة الخدمات على مبدأ التحرير. وهناك ثلاثة مبادئ جوهرية بالنسبة للتحرير وهي:

- **دخول الأسواق، أي تحديد حجم الحقوق التي تمنح للأطراف الأخرى من خلال وسائل العرض الأربعة.**

- **المعاملة الوطنية، أي معاملة الخدمات الأجنبية وموردي الخدمات الأجانب بشكل لا يقل عن المعاملة التي تمنح للخدمات ومقدمي الخدمات التابعين لأحد الأطراف.**

- **معاملة الدولة الأولى بالرعاية، أي عدم التمييز وتوفير معاملة لجميع الأطراف لا تقل رعاية عن تلك التي تمنح لأي طرف.**

يوجد اختلاف مهم بين تلك المبادئ. فدخول الأسواق والمعاملة الوطنية يعتبران مبدئين محددين وفقاً للاتفاقية العامة

الجوي، ويمثل ذلك ابتعاداً عن الأطر التقليدية للتنظيم. وحتى كتابة هذه السطور، فإن ملحق الاتفاقية بشأن خدمات النقل الجوي يستبعد حقوق النقل، بغض النظر عن شكل منحها، والخدمات المتعلقة مباشرة بممارسة حقوق النقل، باستثناء ثلاثة من الحقوق "اللينة" وهي:

(١) **خدمات تصليح وصيانة الطائرات،** تعنى أن هذه النشاطات، لا تتضمن ما يدعى بالصيانة الدورية، عندما تمارس على طائرة ما أو جزء من طائرة عندما تسحب من الخدمة.

(٢) **بيع وتسويق خدمات النقل الجوي،** الذي يعنى الفرص التي تمنح للناقل الجوي المعنى لبيع وتسويق خدماته في النقل الجوي بحرية بما في ذلك جميع جوانب التسويق مثل دراسة السوق ونشر الاعلان والتوزيع، ولا تتضمن هذه النشاطات وضع أسعار خدمات النقل الجوي ولا الشروط المطبقة.

(٣) **خدمات نظم الحجز الآلي،** وتعنى الخدمات التي تقدمها النظم الآلية التي تحتوى على معلومات عن جداول مواعيد الناقلين الجويين، وتوفرها، والأجور وقواعد الأجور، والتي من خلالها يمكن اجراء الحجز أو اصدار التذاكر.

ينص الملحق أيضاً على أنه لا يمكن اللجوء الى اجراءات فض النزاعات في الاتفاقية الا عندما تضطلع الأطراف المعنية بتعهداتها أو التزاماتها وعندما تستنفد اجراءات فض النزاعات في الترتيبات الثنائية ومتعددة الأطراف. ويؤكد الملحق أن أي التزام محدد أو تعهد محدد يجرى الاضطلاع به بموجب الاتفاقية لن ينقص من التزامات أي طرف أو يؤثر عليها بموجب الاتفاقيات الثنائية أو متعددة الأطراف التي تكون سارية عند دخول الاتفاقية التي أنشئت بموجبها المنظمة العالمية للتجارة حيز النفاذ (انظر الفصل ٣-٧). ويتطلب الملحق أيضاً أن يستعرض مجلس تجارة الخدمات دورياً، مرة كل ٥ سنوات على الأقل، تطورات قطاع النقل الجوي وسريان الملحق بهدف دراسة امكانية تطبيق الاتفاقية على هذا القطاع. (وقد بدأ أول استعراض للملحق في عام ٢٠٠٠).

يكون افشاؤها مضادا للمصلحة العامة، أو قد يؤدي الى الاخلال بالمصالح التجارية المشروعة لمؤسسات معينة).

- **زيادة اشتراك الدول النامية**، يتحقق ذلك بتحسين حصول هذه الدول على التكنولوجيا وتحسين قنوات التوزيع وشبكات المعلومات، ومن خلال تحرير دخول الأسواق في القطاعات ووسائل العرض ذات الأهمية التصديرية لتلك الدول، واقامة الاعتبار للصعوبة الجسيمة التي تواجهها الدول الأقل نموا في قبول التزامات تعهدية.

- **عدم منع موقعي الاتفاق (في ظروف معينة) من أن يكونوا أطرافا في اتفاقات أخرى أو من أن يدخلوا في اتفاقات التكامل الاقتصادي التي تحرر تجارة الخدمات.**

- **ضمان أن جميع التدابير ذات التطبيق العام بالنسبة للتنظيمات الداخلية التي تؤثر على تجارة الخدمات في القطاعات أو القطاعات الفرعية حيث يتم التعهد بالالتزامات محددة، تجرى ادارتها بصورة معقولة وموضوعية وغير متحيزة.**

- **الاعتراف بالاجازات أو بالشهادات الممنوحة، أو الاعتراف بالتحصيل الدراسي أو بالخبرة المكتسبة أو الوفاء بالشروط في دولة ما، بدون تمييز بين الدول من حيث تطبيق القواعد القياسية أو المعايير الخاصة بالطرف المعنى والمتعلقة بمنح مقدمي الخدمات الترخيص أو الاجازة أو الشهادة.**

- **ضمان كل طرف لامنتال مقدمي الخدمات الاحتكارية في اقليمه لمبدأ المعاملة الأكثر رعاية وللالتزامات المحددة بشأن اتاحة الأسواق والمعاملة الوطنية.**

- **عدم فرض قيود على التحويلات والمدفوعات الدولية المتعلقة بمعاملات تجارية جارية تتعلق بالالتزامات محددة بموجب الاتفاقية العامة لتجارة الخدمات، باستثناء القيود التي تفرض لمجابهة صعوبات شديدة في ميزان المدفوعات (وهذه يجب تطبيقها بصورة غير متحيزة على جميع الأطراف).**

وأحد اجراءات التفاوض في الخدمات الذي يرد في الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات والذي يمكن استعماله في اتفاقية واسعة متعددة الأطراف أو ثنائية وقابلة للتوسع بشأن النقل الجوي، هو

لتجارة الخدمات، أي أنهما مبدآن يمكن أن يختار كل طرف بين تطبيقهما أو عدم تطبيقهما على أي خدمة معينة أو أي جانب منها بموجب الشروط والقيود المنصوص عنها بالالتزامات المحددة لتلك الخدمة. وبالعكس فمبدأ معاملة الدولة الأكثر رعاية هو **التزام عام في اطار الاتفاقية العامة لتجارة الخدمات**، أي التزم ينطبق بدون قيد ولا شرط على جميع الخدمات، بما فيها الخدمات التي لم يرتبط أحد الأطراف بالنسبة لها بالالتزامات محددة بالنسبة لدخول الأسواق والمعاملة الوطنية.

غير أنه بإمكان الأطراف استثناء مبدأ معاملة الدولة الأكثر رعاية بالنسبة لخدمات محددة بادراج تلك الخدمة في قائمة الاعفاءات. لذلك، يستطيع أحد الأطراف أن يغير من درجة تحريره لخدمة محددة من خلال: (١) تسجيل استثناء من مبدأ معاملة الدولة الأكثر رعاية بالنسبة لتلك الخدمة أو (٢) تقديم التزامات محددة لدخول الأسواق وللمعاملة الوطنية، بما في ذلك أي شروط أو قيود. وقد ينتج عن ذلك تغيرات في تعهدات مختلف الأطراف فيما يتعلق بنفس الخدمة، وهذه حالة يدعى النقاد أنها تؤدي الى **الخدمة بدون مقابل**، أي أن الأطراف تتمتع بالدخول الحر للأسواق بالنسبة لتوريد خدمة محددة في أقاليم الأطراف الأخرى دونما حاجة الى منح نفس درجة الدخول الحر للأسواق بالنسبة لتلك الخدمة في أسواقها. واستجابة الى ذلك، فإن الذي ينظر نظرة واسعة يرى أن التحرير بالنسبة للخدمات الأخرى من جانب أطراف مستفيدة من الخدمة بدون مقابل يعمل على تلطيف عدم وجود التحرير لخدمة معينة بالنسبة لبعض الأطراف. وكذلك يعتقد أنه مع الوقت، سينتج عن التحرير المطرد، من خلال المفاوضات المستقبلية ازالة الاعفاءات من معاملة الدول الأولى بالرعاية، والالتزامات محددة اضافية بالنسبة لدخول الأسواق والمعاملة الوطنية، مما يجعل ظاهرة الخدمة بدون مقابل أقل تكرارا.

تشمل الالتزامات العامة الأخرى في الاتفاقية العامة لتجارة الخدمات ما يلي:

- **الشفافية**، ويقتضي ذلك النشر الفوري لجميع القواعد والأنظمة ذات الصلة والارشادات الادارية وجميع القرارات أو الأحكام أو التدابير ذات التطبيق العام التي تتصل بعمليات الاتفاق (باستثناء بعض المعلومات السرية التي قد يؤدي افشاؤها الى اعاققة تنفيذ القانون أو التي

يظل تطبيق مبدأ "معاملة الدولة الأولى بالرعاية" في إطار الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات على حقوق النقل موضوعا متشعبا وصعبا. وبالرغم من وجود بعض التأييد لتوسيع نطاق الملحق الخاص بخدمات النقل الجوي في تلك الاتفاقية ليشمل ما يسمى بالحقوق "اللينة (soft)" بالإضافة الى بعض الحقوق "الصلبة (hard)"، فلا يوجد اجماع عالمي على ما اذا كان يجب السير في هذا الاتجاه، أو كيفية تحقيق ذلك. كما لم يبت حتى الآن فيما اذا كانت الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات تمثل خيارا فعالا لتحرير النقل الجوي أم لا.

إجراء العروض والطلبات الذي بموجبه يضع كل طرف قائمة الخدمات التي يرغب في تحريرها وتلك الخدمات التي ترغب الأطراف الأخرى في تحريرها. وتقوم الأطراف في الاتفاقيات الثنائية ومتعددة الأطراف بتعديل قوائمها بالنسبة للعروض وذلك لتأمين الحصول على تحرير الخدمات التي طلبتها من الأطراف الأخرى. ويعمل توسيع قوائم عروض الأطراف الأخرى على تخفيض قوائم الطلبات الى أن تصبح الأطراف غير مستعدة للقيام بالمزيد من التغييرات في قائمة طلباتها.

الفصل (٣-٤)

منظمة الطيران المدني الدولي (ايقاو)

ينتج عن الهيئات المعنية بوضع السياسة وعن الأمانة العامة، من أمور رئيسية تتعلق بتنظيم النقل الجوي الدولي.

الهيئات المعنية بوضع السياسات

الجمعية العمومية هي الجهاز السيادي الأعلى للمنظمة، ويدعوها المجلس الى الانعقاد مرة كل ثلاث سنوات. ويمكن للمجلس نفسه، أو بناء على طلب ما لا يقل عن خمس الدول المتعاقدة في المنظمة، أن يدعو في أي وقت الى عقد دورة استثنائية للجمعية العمومية.

تشارك وفود معتمدة من الدول المتعاقدة في المنظمة في أعمال الجمعية العمومية في كل مرة تعقد فيها. ولكل دولة متعاقدة صوت واحد في الجمعية العمومية وفي هيئاتها الفرعية. ويقوم الأشخاص المعتمدون بتسجيل أنفسهم بصفة مندوب، أو مندوب مناب أو بصفة مستشار، ويعين من كل وفد شخص واحد كرئيس للوفد. ويحق للمراقبين من دول غير متعاقدة ومن منظمات دولية مدعوة الاشتراك في المداولات التي تجرى في الجلسات المفتوحة، بدون حق التصويت. كما يحق أيضا لممثلي وسائل الاعلام والجمهور العام حضور الجلسات المفتوحة. وتقدم الوثائق المستعملة في أية جمعية عمومية باللغات العربية والصينية والانجليزية والفرنسية والأسبانية والروسية. كما تقدم الترجمة الفورية بهذه اللغات.

يفتح رئيس المجلس الجمعية العمومية التي تجتمع في جلسات عامة بهدف: انتخاب الرئيس ونواب الرئيس من بين وفود الدول المتعاقدة، واعتماد جدول الأعمال، وانشاء مختلف اللجان

منظمة الطيران المدني الدولي (ايقاو) منظمة حكومية عالمية أنشئت بموجب اتفاقية الطيران المدني الدولي، الموقعة في شيكاغو بتاريخ ٧ ديسمبر ١٩٤٤، للنهوض بالتطور الآمن والمنظم للطيران المدني الدولي في العالم أجمع (website: www.icao.int). وهي وكالة متخصصة تابعة للأمم المتحدة، وتضع القواعد القياسية والأنظمة الدولية الضرورية لنقل جوي يتصف بالأمان والانتظام والكفاءة والاقتصاد، وتعمل كأداة لارساء التعاون في جميع مجالات الطيران المدني بين دولها المتعاقدة البالغ عددها ١٨٨ دولة (في أغسطس ٢٠٠٣).

كما هو الحال بالنسبة لمعظم المنظمات الحكومية، توضع السياسة في اجتماعات متعددة الجنسيات من أنواع مختلفة. ولا يتناول هذا الفصل سوى الجوانب المتعلقة بالتنظيم الاقتصادي، ويصف القسم الأول مختلف هيئات منظمة الطيران المدني الدولي، التي تقوم في اجتماعاتها بوضع السياسات، ومنها السياسة المتعلقة بتنظيم النقل الجوي الدولي. كما يشرح هذا القسم كيفية تنظيم هذه الهيئات من حيث هيكلها وكيفية قيامها بعملها.

يتطلب وضع السياسة في العادة حجما كبيرا من البحوث والتحليل الأولية، ودعما من اجتماعات الهيئات المعنية بوضع السياسة، كما يتطلب، بعد ذلك، تنفيذ القرارات المتخذة ومتابعتها. وتقوم أساسا **الأمانة العامة للايقاو**، وهي هيكل تنظيمي دائم بجرى تعيين أعضائه من الدول المتعاقدة، بالعديد من المهام ذات الصلة والمتعلقة بالمنظمة. أما القسم التالي من هذا الفصل، فهو يصف الأجزاء المعنية بمسائل النقل الجوي الدولي في هذا الهيكل، كما يصف نشاطاتها الرئيسية.

تنتج السياسة والإرشادات والمعلومات الموجهة الى الدول المتعاقدة من نشاطات الهيئات المعنية بوضع السياسة ونشاطات الأمانة العامة للايقاو. ويصف القسم الأخير من هذا الفصل ما

عادة لمدة بضع أسابيع قبل مرحلة اجتماعات المجلس. ويحق لأية دولة متعاقدة أن تشترك، بدون تصويت، في مداوات اللجنة عند النظر في المسائل التي تؤثر بوجه خاص في مصالحها.

يقرر المجلس برنامج عمل اللجنة في كل دورة. وتدرس اللجنة ورقات العمل وترفع تقارير إلى المجلس عن أعمالها حسبما هو ملائم. ومن حين لآخر، تدرس اللجنة أيضا التغييرات المقترحة في القواعد القياسية الدولية وأساليب العمل الموصى بها في الملحق التاسع - التسهيلات - من الاتفاقية.

بما أن اللجنة مسؤولة أمام المجلس، فإن دورها يتمثل أساسا في تقديم توصيات. وتعمل بمثابة محفل لاستطلاع الآراء بشأن بنود يتطلب الأمر أن يبيت فيها المجلس، وذلك من خلال السماح بالتبادل الحر لوجهات النظر الشخصية للأعضاء ومن خلال المناقشات المستفيضة لهذه البنود.

إلى جانب المؤتمرات والاجتماعات الدبلوماسية لهيئات الايكاو المعنية بوضع السياسة في مجال النقل الجوي، تعقد الايكاو من حين لآخر، اجتماعات عالمية خاصة لنفس الهدف، ويحق لكل دولة متعاقدة أن تكون ممثلة فيها.

مؤتمر النقل الجوي هو اجتماع عالمي خاص يعقد لبحث مسائل تنظيمية في مجال النقل الجوي، (وبينما هو على نفس مستوى مؤتمر الملاحة الجوية غير أنه لا يشابهه من حيث النطاق العريض، نظرا لأنه لا يحيط بجميع مسائل النقل الجوي).

اجتماع الشعبة هو اجتماع عالمي خاص يعقد بهدف بحث مسائل في موضوع محدد في واحد من مجالات النقل الجوي مثل الاحصاءات أو التسهيلات.

يعتمد المجلس عادة جدول الأعمال لمؤتمر ما، بينما تعتمد لجنة النقل الجوي جدول الأعمال لاجتماع الشعبة. ويمكن لاجتماع عالمي خاص أن يشكل ما يراه ضروريا أو مرغوبا فيه من اللجان، واللجان الفرعية ومجموعات العمل. ويقدم رئيس الاجتماع العالمي الخاص تقريرا إلى المجلس.

فريق الخبراء هو مجموعة من خبراء مؤهلين يتم تشكيلها على أساس اطار زمني محدد أو على أساس دائم لاجتياز حلول لمشاكل خاصة لا تتمكن هيئات الايكاو القائمة أو أمانتها العامة من ايجادها بشكل ملائم أو سريع. وترتكز مداوات واستنتاجات فريق الخبراء على حل المشاكل الفنية، وتكون ذات طابع استشاري.

وانتخاب رؤسائها، وانتخاب الدول الأعضاء في المجلس، واستعراض أعمال اللجان، واعتماد القرارات الخاصة بوضع السياسة واعداد الميزانية وبرنامج العمل للسنوات الثلاث القادمة.

اللجنة الاقتصادية هي الهيئة الفرعية التي يتم انشائها عادة في كل دورة عادية للجمعية العمومية لبحث وحل المسائل الاقتصادية (بما فيها المسائل التي تؤثر على التنظيم) في مجال النقل الجوي الدولي. وتقوم اللجنة الاقتصادية بدراسة جميع المسائل التي تحال إليها عادة على أساس ورقات عمل مقدمة من الدول المتعاقدة أو المجلس أو الأمانة العامة أو من المراقبين المعتمدين، وترفع تقاريرها عن أعمالها إلى الجلسات العامة للجمعية العمومية للنظر فيها.

المجلس هو الجهاز الإداري الدائم للمنظمة والمسؤول أمام الجمعية العمومية، ويتألف من ٣٦ دولة متعاقدة تنتخبها الجمعية العمومية لفترة ثلاث سنوات. ويعقد المجلس عادة في ثلاث دورات سنويا. وينتخب المجلس رئيسه لمدة ثلاث سنوات وثلاثة نواب رئيس لمدة سنة واحدة. ويعمل الأمين العام للايكاو أمينا للمجلس. ويحق لأية دولة متعاقدة أن تشترك، بدون تصويت، في مداوات المجلس عند النظر في المسائل التي تؤثر بوجه خاص في مصالحها.

يقدم المجلس تقارير سنوية إلى الجمعية العمومية، ويقوم بتنفيذ تعليمات الجمعية العمومية، ويضطلع بواجباته والتزاماته حسبما تنص عليه الاتفاقية. وفي مجال النقل الجوي، يقوم المجلس بتنفيذ قرارات الجمعية العمومية ذات الصلة، ويعتمد السياسة العامة بقرارات منه، ويقرر المهام والأولويات الداخلة في برنامج عمل الايكاو في مجال النقل الجوي.

لجنة النقل الجوي هي الهيئة الفرعية الدائمة للمجلس التي تعنى بمسائل النقل الجوي. وتتكون اللجنة من ممثلي الدول الأعضاء بالمجلس الذين يعينهم المجلس ويعملون بصفتهم الشخصية. ويحدد المجلس واجبات هذه اللجنة والتزاماتها وفقا للاتفاقية. وتنتخب اللجنة رئيسها ونواب رئيسها لمدة سنة واحدة. ويعمل مدير ادارة النقل الجوي في الأمانة العامة أمينا للجنة النقل الجوي. وغالبا ما يقوم رئيس المجلس والأمين العام بحضور اجتماعاتها.

تعقد اللجنة كل سنة ثلاث مجموعات من الاجتماعات خلال مرحلة اجتماعات اللجان في كل دورة من دورات المجلس، وتكون

• تقديم المساعدة التخصصية التي تطلبها الجمعية العمومية والمجلس ولجنة النقل الجوي، ولجنة التمويل المشترك، ولجنة التدخل غير المشروع، والمؤتمرات المتخصصة واجتماعات الشعب وأفرقة الخبراء ومجموعات العمل والدراسة التي تعقد في مجال النقل الجوي.

• تسيير وتعديل برامج النقل الجوي والتمويل المشترك، واعداد الدراسات والوثائق وصياغة التوصيات بشأن هذه البرامج لتتخذ فيها، على النحو الملائم، لجنة النقل الجوي ولجنة التدخل غير المشروع ولجنة التمويل المشترك.

• اعداد موجزات احصائية ومطبوعات احصائية أخرى.

• اعداد وتنقيح الأدلة بشأن أمن الطيران، وتنظيم خدمات النقل الجوي، وتعريفات المطارات وتسهيلات الملاحة الجوية، وتنبؤات الحركة الجوية، واعداد الوثائق وتقارير الاجتماعات في مجالات التنظيم الاقتصادي، والاحصاء، والأمن، والتسهيلات والتمويل المشترك، واعداد المطبوعات السنوية مثل "عالم الطيران المدني" والفصل الأول من تقرير المجلس السنوي الذي يقدم مسحا عالميا للطيران المدني الدولي.

• تخطيط الاجتماعات الدورية في مجال النقل الجوي، واعداد جداول أعمالها والوثائق المساندة لها، واعداد التعديلات المعتمدة للملحق التاسع - التسهيلات، والملحق السابع عشر - الأمن، تمهيدا لاصدارها، وإعداد ونشر قائمة بالاختلافات عن هذين الملحقين التي تبلغها الدول المتعاقدة، وتقديم الخبرة والمشورة والمساعدة الى الدول في تنفيذ هذين الملحقين.

• تنسيق الأنشطة المتعلقة بالبيئة، سواء داخل الأمانة أو مع المنظمات الدولية.

• تنسيق عمل منظمات الطيران المدني الإقليمية مع برامج الايكاو للنقل الجوي، والاتصال والتعاون مع المنظمات الدولية والإقليمية بشأن أمور النقل الجوي.

وتقدم الإدارة أيضا مساندة ومساعدة فنيين للإدارات الأخرى في المنظمة وتسهم في عمل المنظمة في المجالات المتعددة التخصصات، مثل الشؤون البيئية، وتنفيذ نظم الاتصالات والملاحة

وعند انشاء فريق الخبراء، تدعى جميع الدول المتعاقدة لترشيح أعضاء فيه. ويتم عادة اختيار من ٢١ الى ٥١ شخصا من بين المرشحين لعضوية فريق الخبراء.

في مجال النقل الجوي، يمكن للمجلس أو لجنة النقل الجوي القيام بانشاء فريق الخبراء (كما تم ذلك بالنسبة لفريق الخبراء المعنى باقتصاديات المطارات، وفريق الخبراء المعنى باقتصاديات خدمات الملاحة الجوية، وفريق الخبراء المعنى بتنظيم خدمات النقل الجوي).

عند انشاء فريق للخبراء، تحدد صلاحياته وبرنامج عمله حتى يمكن بشكل واضح وموجز، بيان طبيعة ونطاق العمل الموكل اليه ولتحديد الأهداف المتوخاة. وينتخب فريق الخبراء رئيسه ونواب رئيسه لكل اجتماع، ويقوم بتسيير أعماله بلغات الايكاو المطلوب معرفتها من المشتركين. ويعمل موظف من الأمانة العامة أمينا لفريق الخبراء، ويقدم رئيس فريق الخبراء تقريرا عن كل اجتماع الى لجنة النقل الجوي، التي تنظر عادة في التقرير مقترنا بورقة من الأمانة العامة بخصوص الاجراء المقترح اتخاذه تجاه الاستنتاجات أو التوصيات التي تم التوصل اليها.

مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة هي فريق له طابع رسمي أقل، ويعينه الأمين العام لتزويد الأمانة العامة بالمساعدة والخبرة الخارجية لتنفيذ مهمة معينة (مثل مجموعة الدراسة المعنية بنظم الحجز الآلي، التي أنشئت في ١٩٨٧ لمساعدة الأمانة في القيام بدراسات تتعلق بنظم الحجز الآلي). وتختلف مجموعة الدراسة عن فريق الخبراء في عدة جوانب: ذلك أن وظيفتها تقديم المشورة الى الأمانة العامة، ويدير مناقشات مجموعة الدراسة مسؤول من الأمانة العامة، وتعقد الجلسات عادة بلغة واحدة، ويقدم المسؤول من الأمانة العامة المعين تقارير مجموعة الدراسة.

ادارة النقل الجوي

ادارة النقل الجوي التابعة لأمانة المنظمة، مسؤولة عن برنامج المنظمة للنقل الجوي وأمن الطيران، وتقدم الخبرة والمساعدة حول مسائل النقل الجوي الى مختلف الهيئات والاجتماعات التابعة للايكاو. وتقوم الادارة تحديدا بما يلي:

والتي يقدم فيها المجلس توصياته واستنتاجاته عن هذه المواضيع.

• تعاريف مثل تعريف الخط الجوي الدولي المنتظم (Doc 9587) التي تقدم، الى جانب الملاحظات حول تطبيقها، موادا ارشادية الى الدول المتعاقدة حول تفسير وتطبيق أحكام المادتين الخامسة والسادسة من الاتفاقية.

• بنود نموذجية مثل البنود عن السعة وتنظيم التعريفات التي ترد في Doc 9587.

• ملخصات المعلومات مثل ملخص لاتفاقات النقل الجوي الثنائية (Doc 9511)، وهو دليل مرجعي للأحكام الرئيسية للاتفاقات الثنائية القائمة التي أبرمتها أو عدلتها الدول المتعاقدة وأودعتها لدى الايكاو. وتعد حاليا قاعدة بيانات عن الاتفاقات الثنائية القائمة وذلك لاصدارها في قرص مضغوط (CD ROM).

• أدلة مثل هذا الدليل، ودليل حول البرنامج الاحصائي للايكاو (Doc 9060)، وهو دليل لابلاغ واستخدام احصاءات الطيران المدني الخاصة بالايكاو، ودليل حول تنبؤات الحركة الجوية (Doc 8991)، الذي يقدم طرق التنبؤ ودراسة حالات معينة للعاملين في التنبؤات الخاصة بالطيران المدني، ودليل اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية (Doc 9161) الذي يقدم مواد ارشادية لمساعدة المسؤولين عن ادارة خدمات الملاحة الجوية، ودليل اقتصاديات المطارات (Doc 9562) الذي يقدم الارشادات للمسؤولين عن ادارة المطارات.

• دراسات، مثل الدراسة عن تأجير الطائرات والدراسة عن الآثار التنظيمية لتخصيص خانات اقلاع ووصول الطائرات في المطارات الدولية (Cir 283).

• خطابات للدول، لابلاغها في الوقت المناسب بالمعلومات عن موضوعات معينة مثل التقارير عن التطورات في مجال تجارة الخدمات.

من حين لآخر، تنشر مقالات عن مواضيع تتعلق بتنظيم النقل الجوي في مجلة الايكاو، وهي مجلة شهرية تعطى تقريرا موجزا

والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM). ويعمل مدير ادارة النقل الجوي أمينا للجنة النقل الجوي.

بالاضافة الى المقر الرئيسي للايكاو بيمونتريال، يعمل مسؤولون اقليميون للنقل الجوي في المكاتب الاقليمية في كل من بانكوك، والقاهرة، وداكار، وليما، ونيروبي، على تقديم المساعدة والخبرة الى الدول المتعاقدة المعتمد لديها كل من هذه المكاتب، والى هيئات الطيران المدني الاقليمية التي مقارها في كل من داكار وليما. ويحضر المسؤولون بانتظام الاجتماعات والمؤتمرات التي تعالج أمور النقل الجوي، كما يقومون، بزيارات دورية الى الدول المتعاقدة الواقعة في مناطقهم، ويؤمنون الاتصال بين مقر الايكاو وتلك الدول بخصوص المسائل المتعلقة بالنقل الجوي.

السياسات والمواد الارشادية والمعلومات الصادرة عن المنظمة

تزود المنظمة الدول المتعاقدة ببيانات عامة مختلفة بسياساتها تجاه المسائل التنظيمية للنقل الجوي الدولي، كما وضعتها أو أيدتها الجمعية العمومية أو المجلس، وكذلك المواد الارشادية والمعلومات التي تقوم باعدادها هيئات المنظمة أو الأمانة العامة.

تحتوى وثيقة الايكاو بعنوان السياسة والمواد الارشادية بشأن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي (Doc 9587) على جميع الاستنتاجات والقرارات والمواد الارشادية الصادرة عن الايكاو بشأن النقل الجوي التي أيدتها الجمعية العمومية أو المجلس والموجهة الى الدول، أو التي تؤثر مباشرة في أنشطة الدول المتعلقة بالنقل الجوي، ولقرارات الجمعية العمومية الموجهة الى الايكاو والى الدول.

بالاضافة الى الدليل الحالي (Doc 9626)، تشمل المواد الارشادية الأخرى ما يلي:

• سياسات الايكاو بشأن فرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي (Doc 8632)، وتحتوي على قرار موحد صادر عن المجلس عن فرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي، وتعليق مرتبط به.

• بيانات من المجلس مثل سياسات الايكاو بشأن رسوم المطارات ورسوم خدمات الملاحة الجوية (Doc 9082)،

بالإضافة إلى ذلك، فإن **خطابات المنظمة إلى الدول** (وهي لا تنشر كوثيقة معدة للبيع من وثائق إيكاو) تستعمل لنقل معلومات عن مواضيع محددة ذات أهمية آنية وغالبا ما تحتوى على طلب الرد.

إلى جانب توزيع المواد المطبوعة، وبخلاف الهيئات المسؤولة عن وضع السياسات والتي ورد وصفها من قبل، تستعمل دورات إيكاو التدريبية الإقليمية لنشر سياسات إيكاو في مجال النقل الجوي لابلاغ الموظفين في الإدارات الوطنية أو في الوكالات المستقلة المعنية، بسياسات إيكاو ذات الصلة والمشورة والمعلومات، وتوفر فرصة لتبادل المعلومات والآراء بشكل غير رسمي.

هناك أيضا دورات التدريبية الإقليمية في مجال السياسة التنظيمية للنقل الجوي التي تركز على المسائل التنظيمية الجارية في مجال النقل الجوي، بما في ذلك تنظيم النقل الجوي الدولي على المستوى الوطني والثنائي والمتعدد الأطراف، فيما يتعلق بالعمليات التنظيمية والهيكل التنظيمي والجوانب الخاصة ذات الطابع التنظيمي (مثل دخول الأسواق، وملكية مؤسسات النقل الجوي وتقاسم الرموز وتوزيع منتجات شركات الطيران) والمسائل المتصلة بالتنظيم الاقتصادي والتحرير.

ندوات السياسات التنظيمية التي تعقدها إيكاو لها أغراض مماثلة لأغراض الدورات التدريبية الإقليمية في مجال السياسة التنظيمية، ولكنها أقصر في مدتها وتركز بدرجة أكبر عن المسائل والاحتياجات التي تهم مجموعة صغيرة من الدول، وخصوصا في المنطقة الفرعية التي تعقد فيها الندوة.

عن نشاطات إيكاو وتقدم معلومات إضافية على أهمية بالنسبة للدول المتعاقدة وبالنسبة لعالم الطيران الدولي.

يجرى عادة توزيع كل بند من سياسات إيكاو وموادها الإرشادية وتعليماتها في أحد الأنواع الثلاثة لمطبوعات إيكاو وهي: وثيقة، أو كتاب دوري أو ملخص.

وثيقة إيكاو هي نوع من المطبوعات المستعمل لمواد ذات طابع دائم أو ذات أهمية خاصة بالنسبة لجميع الدول المتعاقدة مثل:

- القرارات والمقررات والتوصيات التي تعتمد رسميا الجمعية العمومية أو المجلس، والنصوص التي يوافق عليها المجلس ومحاضر جلسات الجمعية العمومية والمجلس.

- بيانات المجلس حول السياسة المتعلقة بموضوعات النقل الجوي.

- تقارير الاجتماعات مثل المؤتمرات الدولية والاجتماعات النوعية التي تعقد بناء على دعوة من المجلس أو من لجنة النقل الجوي.

- الارشادات والمعلومات عن النقل الجوي الدولي.

كتاب إيكاو الدوري هو نوع من المطبوعات يستعمل لنشر معلومات متخصصة تهم الدول المتعاقدة.

ملخص احصاءات إيكاو من اعداد المنظمة هو نوع من المطبوعات يستعمل عندما ينطوي الموضوع على معلومات كمية ملموسة.

الفصل (٣-٥)

المنظمات الحكومية العالمية

تؤثر مباشرة في النقل الجوي الدولي من وإلى الإقليم الوطني أو الأقاليم الوطنية المعنية.

المجلس الاقتصادي والاجتماعي التابع للأمم المتحدة، يتألف من ٥٤ عضواً من أعضاء الأمم المتحدة، وهو ينسق أعمال الأمم المتحدة في المجالين الاقتصادي والاجتماعي. وهناك لجان إقليمية تابعة للأمم المتحدة أنشأها المجلس وهي قائمة في أنديس أبابا وبيروت وبانكوك وجنيف وسنتياغو. وفي أفريقيا وآسيا، تتولى هذه اللجان رعاية عقود الأمم المتحدة للنقل والمواصلات، والتي يتألف كل منها من برنامج مدته عشر سنوات والهدف منه تعبئة الدول والمنظمات الحكومية، وأسرة الأمم المتحدة، ووكالات الدعم الخارجي في إطار عمل تعاوني من أجل تطوير النقل والمواصلات في مختلف المناطق، ويعد النقل الجوي واحداً من القطاعات السبعة المعنية.

محكمة العدل الدولية، تتألف من خمسة عشر قاضياً ومقرها لاهاي، هولندا، وهي الأداة القضائية الرئيسية للأمم المتحدة وتقوم بعملها وفق نظامها الأساسي. وتختص بالنظر في جميع المنازعات القانونية التي تحيلها إليها الدول بخصوص ميثاق الأمم المتحدة والمعاهدات سارية المفعول. وقامت المحكمة بالبت في أمور ذات صلة بتنظيم النقل الجوي الدولي، مثل فرض العقوبات في حالات التدخل غير المشروع ضد الطائرات المدنية.

أمانة الأمم المتحدة، يرأسها أمين عام، وتخدم أجهزة الأمم المتحدة الأخرى، وتدير برامج المنظمة وتنفذ سياساتها. ومن بين مهامها الأخرى، إصدار "سلسلة معاهدات الأمم المتحدة"، التي تشكل تجميعاً رسمياً لجميع المعاهدات والاتفاقات المسجلة بما فيها اتفاقات الخطوط الجوية المودعة لدى الأمم المتحدة. وكذلك تنسق الأمانة مع الإيكاو وغيرها من وكالات الأمم المتحدة المتخصصة الأمور ذات الاهتمام المشترك.

هناك أنواع من المنظمات الحكومية العالمية، التي وإن لم تكن مسؤولة أساساً عن أمور الطيران المدني، فقد تؤثر في تنظيم النقل الجوي الدولي، سواء مباشرة أو بصورة غير مباشرة، في معرض قيامها بمسؤولياتها الأوسع. ومعظم هذه المنظمات يحتفظ بعلاقات مع هيئات الطيران المدني، وخصوصاً الإيكاو، بصدد الشؤون ذات الاهتمام المشترك. وتعرف الأقسام التالية في هذا الفصل ثلاثة أنواع من هذه المنظمات وهي: أجهزة الأمم المتحدة، والوكالات المتخصصة داخل أسرة الأمم المتحدة، وغير ذلك من المنظمات الحكومية العالمية.

أجهزة الأمم المتحدة

الأمم المتحدة، مقرها: مدينة نيويورك في الولايات المتحدة. تأسست في عام ١٩٤٥ بموجب ميثاق الأمم المتحدة، بهدف حفظ السلم والأمن الدوليين، وتطوير العلاقات الودية بين الأمم وتحقيق التعاون الدولي (www.un.org).

الجمعية العامة للأمم المتحدة، هي الهيئة العليا في المنظمة، وتتألف من جميع أعضائها، وتجتمع كل سنة لكي تناقش الأمور التي تدخل في نطاق الميثاق. وفي بعض الحالات، أصدرت الجمعية العامة قرارات كان لها تأثير على تنظيم الخطوط الجوية الدولية التي تطير من مختلف الدول واليها.

مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة، يتكون من خمسة أعضاء دائمين (الصين وفرنسا والاتحاد الروسي والمملكة المتحدة والولايات المتحدة)، وعشرة أعضاء غير دائمين، ويتولى المسؤولية الأساسية عن حفظ السلم والأمن الدوليين. وعندما يعالج المجلس قضايا النزاع المسلح أو العقوبات، فإن قراراته يحتمل أن

الوكالات المتخصصة التابعة للأمم المتحدة

عن طريق التشغيل الفعال للخدمات البريدية. ويشترك الاتحاد في أمور البريد الجوي، مثل أسعار النقل، وحمل السلع الخطرة بطريق البريد، وتأقلم الخدمات البريدية مع المنافسة المتزايدة من شركات البريد الخاص السريع وشركات نقل الطرود السريعة والصغيرة (www.upu.int).

البنك الدولي للإنشاء والتعمير (IBRD)، ومقره واشنطن العاصمة، الولايات المتحدة، وهو جزء من مجموعة البنك الدولي، ومهمته تعزيز الاقتصادات وتوسيع الأسواق لتحسين نوعية المعيشة للناس في كل مكان، وخصوصاً أكثرهم فقراً، بأقراض الأموال للبلدان النامية، بغية تنفيذ المشاريع التي تتضمن، ضمن أمور أخرى، بناء المطارات ومرافق الطيران المدني الأخرى أو تحديثها. ونشأت فكرة البنك خلال الحرب العالمية الثانية في اجتماعات عقدت في بريتون وودز، نيوهامشير، الولايات المتحدة، وساعدت في البداية في إعادة بناء أوروبا بعد هذه الحرب والبنك لا يقدم منحا (www.worldbank.org).

منظمات حكومية عالمية أخرى

منظمة التجارة العالمية (WTO-OMC)، ومقرها جنيف، سويسرا، أنشئت في 1/1/1995 كمنتدى عالمي للمفاوضات التجارية متعددة الأطراف، لتسهيل تنفيذ وإدارة وتشغيل الاتفاقيات التجارية متعددة الأطراف. وقد حلت محل الهيئة، التي كان مقرها أيضاً في جنيف، سويسرا، والتي أطلق عليها بصفة غير رسمية اسم **الاتفاقية العامة للتعريفات الجمركية والتجارة (GATT)**، وكان هدفها التشجيع على حرية التجارة على مستوى العالم (واسمها مأخوذ من معاهدة تجارية متعددة الأطراف، دخلت حيز النفاذ في يناير 1948 وما زالت سارية المفعول)، واسمها الرسمي **اللجنة المؤقتة لمنظمة التجارة الدولية**. وبالرغم من كونها مؤقتة، إلى حين إنشاء وكالة متخصصة تابعة للأمم المتحدة باسم **منظمة التجارة الدولية (ITO)**، فقد واصلت العمل باعتبارها المنظمة التجارية العالمية الوحيدة حتى إنشاء منظمة التجارة العالمية. وقد تأسست هذه الأخيرة بناء على اتفاق في إطار الاعلان النهائي **لجولة أوروغواي** للمفاوضات التجارية بموجب اتفاقية الجات، والتي بدأت في بونتاديل استي، أوروغواي في عام 1986، وانتهت في مراكش، المغرب في 15/4/1994، وكانت السلسلة

بجانب منظمة الطيران المدني الدولي، التي تعد الوكالة المتخصصة المسؤولة عن الطيران المدني من وكالات الأمم المتحدة، هناك خمس وكالات أخرى متخصصة تقوم بنشاط محدود ومعين له صلة بالنقل الجوي الدولي.

منظمة العمل الدولية (ILO)، مقرها: جنيف، سويسرا. وأنشئت في عام 1919، وهدفها الأساسي رفع مستويات العمل في العالم أجمع والسعي لإزالة الظلم الاجتماعي. وتهتم المنظمة، ضمن أمور أخرى، بالآثار الاجتماعية والعمالية للتغيرات الاقتصادية والتنظيمية والتقنية بمجال الطيران المدني (www.ilo.org).

المنظمة الدولية لتوحيد المقاييس (ISO)، مقرها: جنيف، سويسرا، وأنشئت في عام 1947 للنهوض بأنشطة التوحيد القياسي والأنشطة ذات الصلة به في العالم، بهدف تسهيل التبادل الدولي للسلع والخدمات وانماء التعاون. وفي مجال النقل الجوي الدولي، تشترك المنظمة، ضمن أمور أخرى، في اعداد مواصفات موحدة لوثائق السفر المقروءة آلياً (جوازات السفر والتأشيرات)، التي تقوم الايكاو بتطويرها (www.iso.ch).

الاتحاد الدولي للاتصالات (ITU)، مقره: جنيف، سويسرا، وأنشئ في عام 1865، وهدفه الأساسي إقامة وتطوير التعاون بين جميع الدول الأعضاء لتحسين كافة أنواع الاتصالات والاستعمال الرشيد لها. وتركز مهام الاتحاد المتصلة بالنقل على ادارته لطيف الترددات اللاسلكية، وخصوصاً الترددات المخصصة لخدمات الطيران (www.itu.int).

مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (UNCTAD)، مقره: جنيف، سويسرا، وأنشئ في عام 1964 للنهوض بالتجارة الدولية وخصوصاً التجارة بين الدول النامية ومعها. ويشكل، ضمن أمور أخرى، محفلاً لمناقشة مسائل النقل الجوي، وخصوصاً المسائل التي تواجه الدول الأقل نمواً، والدول النامية غير الساحلية والجزرية (www.unctad.org).

الاتحاد البريدي العالمي (UPU)، مقره: برن، سويسرا، وأنشئ في عام 1874 للنهوض بتطوير الاتصال بين الشعوب

الأعضاء لمناقشة وتطوير وتحديث السياسات الاقتصادية والاجتماعية. وهي تقدم اسهامات في مناقشات السياسة عن القضايا الجارية والناشئة. وفي مجال النقل الجوي (الشحن الجوي)، تدور القضايا الرئيسية حول الاصلاح التنظيمي وتحرير التجارة (www.oecd.org).

أمادة اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ (أمادة UNFCCC)، ومقرها بون، ألمانيا، أنشئت في عام ١٩٩٥ كأمانة دائمة لاتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ وتوفر لدولها الأعضاء ترتيبات عملية لدورات هيئات الاتفاقية. وهي مرتبطة مؤسسيا بالأمم المتحدة وتدار وفقا لقواعد وأنظمة الأمم المتحدة، غير أن الأمانة ليست من وكالات الأمم المتحدة المتخصصة (www.unfccc.int).

الأولى من المفاوضات التجارية للنظر في تجارة الخدمات (بما في ذلك النقل الجوي) بالإضافة الى تجارة السلع (www.wto.org).

منظمة السياحة العالمية (WTO-OMT)، ومقرها مدريد، اسبانيا، أنشئت في عام ١٩٧٥، وكلفتها الأمم المتحدة بالنهوض بالسياحة وتطويرها. وهي رائدة في هذا المجال، وتعمل كمنتدى عالمي للمسائل المتعلقة بسياسات السياحة، ومصدرا عمليا للارشادات. وتتضمن عضويتها الدول والأقاليم، وممثلي الحكومات المحلية، واتحادات السياحة وشركات القطاع الخاص، بما في ذلك شركات الطيران، ومجموعات الفنادق ومنظمي البرامج السياحية (www.world-tourism.org).

منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي (OECD)، ومقرها باريس، فرنسا، أنشئت في عام ١٩٦١ لتوفر منتدى لدولها

الفصل (٣-٦)

المنظمات الإقليمية الحكومية للطيران المدني

ويوجه المكتب برنامج العمل وينسقه بين دورات الجمعية العمومية.

تركز سياسة النقل الجوي العامة للجنة على تكامل شركات الطيران الأفريقية من خلال الاندماج. والعمليات المشتركة وتشكيل الاتحادات بينها، والتبادل المتحرر لحقوق النقل بين الدول الأعضاء، ورسم سياسة خارجية مشتركة.

وترعى اللجنة الأفريقية للطيران المدني **المؤتمر الإفريقي لتعريفات النقل الجوي**، الذي يتولى التفاوض بشأن جميع أمور التعريفات الجوية التي تهم الأعضاء وتنسيقها والبت فيها. ومنذ عام ١٩٨٢، وإلى حين التصديق على الاتفاقية المؤسسة لهذا المؤتمر، استخدم اتحاد شركات النقل الجوي الأفريقية (AFRAA) جهاز مؤتمر التعريفات، الذي تقضي الاتفاقية بإنشائه، على سبيل التجربة لعقد اجتماعات سنوية يناقش فيها مسؤولون من شركات الطيران وينسقون مواقفهم تجاه أنواع مختلفة من مسائل التعريفات، وبوجه عام قبل عقد اجتماعات الأيانات لتنسيق التعريفات.

أوروبا

اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC)، تأسست في ستراسبورغ عام ١٩٥٤ بناء على مبادرة من الإيكاو والمجلس الأوروبي. ويتمثل الغرض الأساسي للجنة الأوروبية في تطوير الطيران المدني الأوروبي من خلال التنسيق والتعاون. وتتألف عضويتها من ٤١ دولة (في أغسطس ٢٠٠٣) (www.ecac-ceac.org).

المؤتمر العام للجنة هو الهيئة العليا في هذه المنظمة وتجتمع كل ثلاث سنوات وفي دورات متوسطة للنظر في برنامج العمل واتخاذ قرارات أساسية بشأن السياسات العامة. وتعد **اجتماعات**

هناك ثلاث منظمات حكومية إقليمية للطيران المدني (في أفريقيا، وأوروبا، وأمريكا اللاتينية والكاريبي). ويوجد مقرها في ثلاثة مكاتب إقليمية للإيكاو (داكار وباريس وليما على التوالي). وتجمع هذه المنظمات المسؤولين الوطنيين عن الطيران المدني، وتسعى إلى إيجاد سياسات ومواقف إقليمية مشتركة تجاه الأمور المتعلقة بتنظيم النقل الجوي (انظر المرفق الرابع من وثيقة الإيكاو Doc 9587 الذي يلخص السياسات المعتمدة من هذه المنظمات الإقليمية). ويرد وصف لهذه المنظمات الإقليمية الثلاث، بالإضافة إلى بعض المنظمات الإقليمية الفرعية والهيئة العربية للطيران المدني في الأقسام الثلاثة التالية من هذا الفصل.

أفريقيا

اللجنة الأفريقية للطيران المدني (AFCAC)، وكالة متخصصة تابعة لمنظمة الوحدة الأفريقية، وقد أنشئت في أبيس أبابا في يناير ١٩٦٩. وعضويتها مفتوحة لجميع الدول الأفريقية الأعضاء في منظمة الوحدة الأفريقية وللدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الاقتصادية لأفريقيا التابعة للأمم المتحدة، بشرط موافقة منظمة الوحدة الأفريقية. وتضم عضوية اللجنة حاليا ٤٣ دولة (www.afcac-cafac.org).

تقدم اللجنة أطارا للتنسيق بين أعضائها وصولا إلى تحسين استخدام شبكة النقل الجوي الأفريقية وتطويرها، والتشجيع على تطبيق القواعد والتوصيات الصادرة عن منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو).

الجمعية العمومية للجنة الأفريقية هي الهيئة العليا في تلك المنظمة وهي تجتمع مرة كل ثلاث سنوات لوضع برنامج العمل والميزانية، والبت في بعض الأمور الأخرى. ويتألف مكتب اللجنة من الرئيس وخمسة نواب للرئيس (يمثلون شمال وشرق ووسط وغرب وجنوب القارة الأفريقية)، وتنتخبهم الجمعية العمومية،

يتمثل الهدف الأساسي للجنة في تزويد سلطات الطيران المدني في الدول الأعضاء بآطار ملائم لمناقشة وتطوير التدابير التعاونية وتنسيق أنشطة الطيران المدني فيما بينها.

الجمعية العمومية هي الهيئة العليا للجنة، وتتعد كل سنتين لوضع برنامج عمل اللجنة وهيئاتها الفرعية مثل اللجان ومجموعات العمل وفرق الخبراء.

تتألف **اللجنة التنفيذية للجنة** من الرئيس وأربعة نواب للرئيس تنتخبهم الجمعية العمومية، وتتولى تلك اللجنة إدارة وتنسيق برنامج العمل الذي تضعه الجمعية العمومية. ويساعدها عدد من مجموعات العمل، بما في ذلك - في مجال تنظيم النقل الجوي - **مجموعة خبراء سياسات النقل الجوي (GEPTA)**، و**مجموعة خبراء التكاليف والتعريفات (GECOT)**.

لجنة سلطات الطيران لمنطقة الأنديز (CAAA) تتألف من السلطات الوطنية للطيران المدني في هذه المنطقة الفرعية، وأُنشئت بقرار من الاجتماع الخامس لوزراء النقل والاتصالات والأشغال العامة في الدول الأعضاء لمعاهدة الأنديز (بوليفيا وكولومبيا وكوادور وبيرو وفنزويلا). وهي مسؤولة، ضمن أمور أخرى، عن تأمين الامتثال "لسياسة الأجواء المفتوحة" التي اعتمدها لجنة اتفاقية قرطاجنة في مايو ١٩٩١، وتطبيقها الشامل.

لجنة النقل الجوي لأمريكا الوسطى (COCATRAE)، أنشئت في سبتمبر ١٩٩١ تحت رعاية السكرتارية الدائمة للمعاهدة العامة للتكامل الاقتصادي في أمريكا الوسطى، كهيئة إقليمية فرعية لشؤون النقل الجوي.

الشرق الأوسط

الهيئة العربية للطيران المدني (ACAC)، أنشئت في عام ١٩٩٥ تحت رعاية جامعة الدول العربية وخلفت **مجلس الطيران المدني للدول العربية**. وتضم عضويتها ١٦ دولة (في أغسطس ٢٠٠٣). ومقرها الرباط، المغرب، وعضويتها مفتوحة لجميع الدول الأعضاء في **الجامعة العربية**. وتشمل أهداف الهيئة: وضع خطة لتطوير الطيران المدني العربي وتأمين سلامته، والنهوض بالتعاون والتنسيق بين الدول الأعضاء في مجال الطيران المدني، ووضع القواعد والأنظمة اللازمة لتحقيق تنسيق الطيران المدني وتأمين نموه وتطوره تلبية لاحتياجات الدول العربية إلى نقل جوي يتسم بالسلامة والكفاءة والانتظام.

المديرين العاميين للطيران المدني تحت رعاية اللجنة بصفة متكررة لعقد مشاورات - أحيانا على أساس غير رسمي - لمعالجة أمور عاجلة. وتستخدم اللجنة العديد من فرق ومجموعات العمل ولجان الخبراء. وهناك **لجنة التنسيق** التي تنسق أعمال اللجان الدائمة الأربع واجتماعات المديرين العاميين. وتشرف كذلك على الأوضاع المالية للجنة.

تصدر **اللجنة الأوروبية للطيران المدني قرارات وبيانات سياسة عامة** التي يمكن ادخالها في القواعد التنظيمية الوطنية لكل دولة عضو. ومثال ذلك أن المؤتمر اعتمد مجموعة قواعد (مدونة سلوك) بشأن نظم الحجز الآلي في شهر مارس ١٩٨٩ بهدف تطبيقها بشكل موحد بين الدول الأعضاء. وتعمل اللجنة أيضا كساحة للمناقشات الجماعية بين أوروبا وغيرها من المناطق أو الدول، وتعد اتفاقيات وترتيبات ومذكرات تفاهم دولية.

ويرتبط باللجنة الأوروبية للطيران المدني **هيئة سلطات الطيران المشتركة (JAA)**، التي أنشئت في ١٩٧٩، وتتولى المسؤولية إقليميا عن السلامة الجوية، بما في ذلك صلاحية الطائرات، وشؤون العمليات والصيانة.

في ديسمبر ١٩٩١، قامت ١٢ دولة من **كومولث الدول المستقلة** (أي أرمينيا، وأذربيجان، وبيلاروس، وجورجيا، وكازاخستان، وقيرغيزستان، وجمهورية مولدوفا، والاتحاد الروسي، وطاجيكستان، وتركمانستان، وأوكرانيا، وأوزبكستان) في مينسك، في بيلاروس، للتوقيع على **الاتفاق الحكومي الدولي بشأن الطيران المدني واستخدام المجال الجوي**، الذي تم بموجبه إنشاء **مجلس الطيران واستخدام المجال الجوي ولجنة الطيران المشتركة بين الدول**، وهي هيئة تابعة تتولى مسؤولية تنفيذ الاتفاق وتنسيق تشكيلة واسعة من أنشطة الطيران المدني تشمل تنظيمات السلامة واعداد سياسات النقل الجوي.

أمريكا اللاتينية والكاريبي

لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية (LACAC) أنشئت في المؤتمر الثاني لسلطات الطيران في أمريكا اللاتينية في مكسيكو سيتي في عام ١٩٧٣. وعضوية اللجنة مفتوحة لجميع دول الأمريكتين. وتضم حاليا ٢١ دولة عضو ومنسبة (في أغسطس ٢٠٠٣).

الفصل (٣-٧)

المنظمات الحكومية الإقليمية وعبر الإقليمية والمناطق التجارية

الاتحاد الاقتصادي لأفريقيا الوسطى (CAEU)

تأسس في: ١٩٦٤ باسم الاتحاد الجمركي والاقتصادي لأفريقيا الوسطى (CACEU).
المقر: ياوندي، الكاميرون.
الأعضاء: الكاميرون، جمهورية أفريقيا الوسطى، تشاد، الكونغو، غينيا الاستوائية، غابون.

مجلس الوفاق (CE)

تأسس في: ١٩٥٩.
المقر: ابيدجان، كوت ديفوار.
الأعضاء: بنن، بوركينا فاسو، كوت ديفوار، النيجر، توغو.

اللجنة الاقتصادية لأفريقيا (ECA)

هيئة إقليمية من هيئات الأمم المتحدة.
تأسست في: ١٩٥٨.
المقر: أديس أبابا، اثيوبيا.
الأعضاء: ٥٣ دولة في المنطقة.

الموقع على الانترنت: www.uneca.org/
البريد الإلكتروني: ecainfo@uneca.org

الاتحاد الاقتصادي لدول وسط أفريقيا

تأسس في: ١٩٨١.
المقر: لبيرفيل، غابون.
الأعضاء: بوروندي، الكاميرون، جمهورية أفريقيا الوسطى، تشاد، الكونغو، غينيا الاستوائية، غابون، رواندا، ساوتومي وبرنسيبي، جمهورية الكونغو الديمقراطية.

الاتحاد الاقتصادي لبلدان البحيرات الكبرى (CEPGL)

تأسس في: ١٩٧٦.
المقر: كيغالي، رواندا.
الأعضاء: بوروندي، رواندا، جمهورية الكونغو الديمقراطية.

بالإضافة إلى المنظمات الحكومية العالمية، يوجد العديد من المنظمات الحكومية الإقليمية وعبر الإقليمية. ومن آن لآخر أعلى أساس مستمر في حالات قليلة، يشترك بعض هذه المنظمات في تنظيم النقل الجوي الدولي. وهي تفعل ذلك عادة من خلال السعي إلى الاتفاق العام بين الدول الأعضاء حول المناهج الموحدة لمعالجة أمور السياسة التي تؤثر في الخدمات الجوية التي تهمها، أو باصدار أوامر أو توجيهات. وقد يقوم البعض الآخر بإجراء أو رعاية اجراء دراسات يمكن لنتائجها أن تؤثر في تنظيم النقل الجوي الدولي. وهناك أيضا بعض من هذه المنظمات التي لا تتعامل مع أمور النقل الجوي، ولكنها يمكن أن تصبح نشطة فيها أو أن تضع سياسات من شأنها أن تؤثر في تلك الشؤون.

يعرف القسم الأول من هذا الفصل المنظمات والترتيبات الحكومية الإقليمية حسب كل منطقة من مناطق العالم. ويحتوي القسم على معلومات أكثر تفصيلا واشتمالا في حالة الاتحاد الأوروبي نظرا لكبر حجمه وتشعبه ودوره المهم في تنظيم النقل الجوي.

ويعرف القسم الثاني المجموعات الرسمية عبر الإقليمية للدول. ويعرف القسم الثالث عددا من المجموعات الحكومية عبر الإقليمية غير الرسمية.

المنظمات الحكومية الإقليمية

أفريقيا

اتحاد المغرب العربي (AMU)

تأسس في: ١٩٨٨.
الأعضاء: الجزائر، الجماهيرية العربية الليبية، موريتانيا، المغرب، تونس.

أفريقيا، سيشل، سوازيلند، جمهورية تنزانيا المتحدة، زامبيا، زمبابوي.

الموقع على الانترنت: www.sadc.int

البريد الإلكتروني: registry@sadc.int

لجنة النقل والاتصالات للجنوب الأفريقي (SATCC)

تأسست في: ١٩٨٠ كلجنة قطاعية متفرعة عن مؤتمر تنسيق التنمية في الجنوب الأفريقي ولها نفس عضوية المؤتمر.

المقر: مابوتو، موزامبيق.

الموقع على الانترنت: www.satcc.org

البريد الإلكتروني: director@satcc.org

الاتحاد الاقتصادي لغرب أفريقيا (CEAO)

تأسس في: ١٩١٥.

حل محل: الاتحاد الاقتصادي لغربي أفريقيا (CEAO) الذي

تأسس في ١٩٥٩.

المقر: اوغادوجو، بوركينا فاسو.

الأعضاء: بنن، بوركينا فاسو، كوت ديفوار، غينيا-بيساو،

مالي، النيجر، السنغال، توغو.

آسيا والمحيط الهادئ

منطقة التجارة الحرة لدول جنوب شرقي آسيا (AFTA)

اتفاق تجاري اقليمي بين الدول الأعضاء في رابطة أمم

جنوب شرق آسيا. كما يخضع للبحث حاليا انشاء التجمع

الاقتصادي لآسيا الشرقية (EAEC) وهو تجمع اقليمي أكبر

يضم جميع دول الاتحاد والصين واليابان وبعض البلدان

الآسيوية الأخرى.

الموقع على الانترنت: www.aseansec.org

البريد الإلكتروني: afta@asean.org

مجلس التعاون الاقتصادي لآسيا المحيط الهادئ (APEC)

تأسس في: ١٩٨٩.

الأعضاء: أستراليا، بروناي دار السلام، كندا، شيلي، الصين،

اندونيسيا، اليابان، ماليزيا، المكسيك، نيوزيلندا، بابوا غينيا

الجديدة، بيرو، الفلبين، جمهورية كوريا، الاتحاد الروسي،

سنغافورة، تايلند، الولايات المتحدة، فيتنام، وعضوان من

غير الدول، وتايبيه الصينية، وهونغ كونغ.

الموقع على الانترنت: www.apecsec.org.sg

البريد الإلكتروني: info@mail.apecsec.org.sg

الاتحاد الاقتصادي لدول غرب أفريقيا (ECOWAS)

تأسس في: ١٩٧٥.

المقر: أبوجا، نيجيريا.

الأعضاء: ١٦ دولة في المنطقة الفرعية.

الموقع على الانترنت: www.ecowas.int/

البريد الإلكتروني: info@ecowasmail.net

لجنة المحيط الهندي (IOC)

تأسست في: ١٩٨٢.

المقر: كاتر بورن، موريشيوس.

الأعضاء: جزر القمر، فرنسا (المتحدة)، مدغشقر،

موريشيوس، سيشيل.

الموقع على الانترنت: www.coi-info.org

البريد الإلكتروني: coi7@intnet.mu

منظمة الوحدة الأفريقية (OAU)

تأسست في: ١٩٦٣.

المقر: أديس أبابا، اثيوبيا. مؤسس مشارك في انشاء اللجنة

الأفريقية للطيران المدني (AFCAC)

الأعضاء: ٥٤ دولة أفريقية.

الموقع على الانترنت: www.oau-oua.org

السوق المشتركة لشرق وجنوب أفريقيا

تأسست في: ١٩٩٤.

حلت محل: منطقة التجارة التفضيلية لدول شرق وجنوب

أفريقيا (PTA)، التي تأسست في ١٩٨١.

المقر: لوساكا، زامبيا.

الأعضاء: ٢٠ دولة عضو في هذه المنطقة الفرعية.

الموقع على الانترنت: www.comesa.int

البريد الإلكتروني: comesa@comesa.int

اتحاد التنمية في الجنوب الأفريقي (SADC)

تأسس في: ١٩٩٢.

حل محل: مؤتمر تنسيق التنمية في الجنوب الأفريقي

(SADCC) الذي تأسس في ١٩٨٠.

المقر: غابورون، بوتسوانا.

الأعضاء: أنغولا، بوتسوانا، جمهورية الكونغو الديمقراطية،

ليسوتو، ملاوي، موريشيوس، موزامبيق، ناميبيا، جنوب

الأعضاء: ١٦ دولة/إقليم في المنطقة الفرعية.
الموقع على الإنترنت: www.forumsec.org.fj
البريد الإلكتروني: info@forumsec.org.fj

أوروبا

مبادرة أوروبا الوسطى (CEI)

مبنى حكومي تأسس في ١٩٨٩ للحوار والتعاون بين
١٧ بلدا من أوروبا الشرقية والوسطى والبنك الأوروبي
للإنشاء والتعمير.

الموقع على الإنترنت: www.ceinet.org
البريد الإلكتروني: cei-es@cei-es.org

المجلس الأوروبي (CE)

تأسس في: ١٩٤٩.
المقر: ستراسبورغ، فرنسا. لعب دورا أساسيا في تأسيس
اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC). تعتبر الجمعية
البرلمانية للمجلس الأوروبي الهيئة التشريعية الرئيسية.

الموقع على الإنترنت: www.coe.int
البريد الإلكتروني: webmaster@coe.int

اللجنة الاقتصادية لأوروبا (ECE)

هيئة إقليمية تابعة للأمم المتحدة.
تأسست في: ١٩٤٧.

المقر: جنيف، سويسرا.
الأعضاء: ٥٥ دولة في المنطقة.
الموقع على الإنترنت: www.unece.org
البريد الإلكتروني: infor.ece@unece.org

المنطقة الاقتصادية الأوروبية (EEA)

اتفاق المنطقة الاقتصادية الأوروبية يجمع بين ١٥ دولة
أعضاء في الاتحاد الأوروبي والدول الثلاث الأعضاء في
الرابطة الأوروبية للتجارة الحرة (EFTA) (آيسلندا
ولختنتاين والنرويج) لخلق سوق واحدة تدار بنفس القواعد
الأساسية لتسهيل الانتقال الحر للسلع ورؤوس الأموال
والخدمات والأشخاص وقواعد المنافسة.

رابطة أمم جنوب شرق آسيا (ASEAN)

تأسست في: ١٩٦٧.

المقر: جاكارتا، اندونيسيا.

الأعضاء: بروناي دار السلام، كمبوديا، اندونيسيا، جمهورية
لاو الشعبية الديمقراطية، ماليزيا، ميانمار، الفلبين، سنغافورة،
تايلند، فيتنام.

الموقع على الإنترنت: www.aseansec.org
البريد الإلكتروني: termsak@aseansec.org

اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ (ESCAP)

هيئة إقليمية تابعة للأمم المتحدة.

تأسست في: ١٩٤٧.

المقر: بانكوك، تايلند.

الأعضاء: حكومات دول المنطقة البالغ عددها ٣٨ دولة،
ولكن يستبعد منها حكومات بعض دول غرب آسيا التابعة
للجنة ESCWA (انظر المجموعات الرسمية عبر الإقليمية).

الموقع على الإنترنت: www.unescap.org
البريد الإلكتروني: webmaster@unescap.org

جماعة المحيط الهادئ

تأسست في: ١٩٤٧.

كانت تعرف من قبل باسم لجنة المحيط الهادئ الجنوبي
(SPC)

المقر: نومييا، كاليدونيا الجديدة.

الأعضاء: ٢٧ دولة/إقليم في المنطقة الفرعية.

الموقع على الإنترنت: www.spc.org.nc
البريد الإلكتروني: spc@spc.int

الاتحاد الآسيوي الجنوبي للتعاون الإقليمي (SAARC)

تأسس في: ١٩٨٥.

المقر: كتمندو، نيبال.

الأعضاء: بنغلاديش، بوتان، الهند، ملديف، نيبال، باكستان،
سرى لانكا.

الموقع على الإنترنت: www.saarc-sec.org
البريد الإلكتروني: saarc@saarc-sec.org

مبنى المحيط الهادئ الجنوبي

تأسس في: ١٩٧٢.

وكان يعرف باسم مكتب المحيط الهادئ الجنوبي للتعاون

الاقتصادي (SPEC)

المقر: سوا، فيجي.

الاتحاد الأوروبي (EU)

اليورو في ١/١/١٩٩٩. وأدت المعاهدة أيضا إلى إنشاء البنك المركزي الأوروبي.

ويتولى تشغيل الجماعة الأوروبية خمس مؤسسات رئيسية لكل منها دور محدد:

المفوضية الأوروبية، التي تتكون من ٢٠ مفوضا، وتُقرح السياسات والتشريعات، وتضمن تنفيذ أحكام المعاهدة وقرارات الجماعة ويدعمها جهاز اداري مقسم إلى ٢٣ قسما اداريا يسمى **مديريات عامة (DG)**. والمديريات التي تهتم بشؤون النقل الجوي أساسا هي **المديرية العامة السابعة (النقل)**، و**المديرية العامة الرابعة (المنافسة)**، و**المديرية العامة الحادية عشرة (البيئة وحماية المستهلكين والسلامة النووية)**. وعادة ما توضع مسودة تشريعات في واحد من هذه المديريات العامة أو أكثر ثم يقدم إلى المفوضية لاعتماده. وتمثل المفوضية الجماعة الأوروبية في اجتماعات الايكاو.

بعد موافقة المفوضية، تعرض اقتراحات تشريعية على مجلس الاتحاد الأوروبي، وهو هيئة مسؤولة عن وضع القرارات وتتألف من وزراء الدول الأعضاء (الذين يتغيروا حسب الموضوع قيد النظر)، وتمارس ضمن أمور أخرى، السلطة التشريعية، وتتسق السياسات الاقتصادية، وتعد الاتفاقات الدولية. أما الاقتراحات التي يعتمدها المجلس فهي عادة ما تتخذ شكل **لوائح من المجلس**، تسري مباشرة على الدول الأعضاء و/أو الكيانات الأخرى، أو **توجيهات من المجلس**، تضع أهدافا الزامية للدول الأعضاء تحققها من خلال اصدار اللوائح. وفي الحالات التي تعطى فيها المفوضية الأوروبية السلطات الضرورية بشأن موضوعات معينة، يجوز لها أن تصدر **لوائح من المفوضية** تسري مباشرة على الدول الأعضاء و/أو الكيانات الأخرى بدون حاجة لاتباع العملية المذكورة أعلاه.

والمؤسسة الرئيسية الثالثة، **البرلمان الأوروبي (EP)**، التي ينتخب أعضاؤها البالغ عددهم ٦٢٦ عضوا من قبل مواطني الاتحاد الأوروبي مباشرة، تمثل المحفل العام لمناقشة المسائل ذات الأهمية، وتقوم بدور تشريعي ومالي محدود في شراكة مع المجلس، وتمارس الاشراف الديمقراطي على المفوضية.

وهناك مؤسستان أخريان من هذا النوع وهما **محكمة العدل الأوروبية (ECJ)**، المؤلفة من ١٥ قاضيا يساعدهم تسعة

أطار مؤسسي تعاهدي وفريد من نوعه، يعترف ويدير التعاون الاقتصادي والسياسي بين دوله الأوروبية الأعضاء والبالغ عددها ١٥ دولة (ومن المتوقع أن يرتفع عددها ليصبح ٢٥ دولة في عام ٢٠٠٤)

تعود أصول الاتحاد الأوروبي إلى ١٩٥٠/٥/٩، عندما اقترح روبرت شومان، وزير خارجية فرنسا، توحيد الانتاج الأوروبي من الفحم والصلب تحت سلطة مشتركة. وبناء على هذه الفكرة تم في ١٨/٤/١٩٥١ إنشاء **الجماعة الأوروبية للفحم والصلب (ECSC)** من قبل ست دول أوروبية (بلجيكا، فرنسا، جمهورية ألمانيا الاتحادية، إيطاليا، لكسمبورج وهولندا) ومنحت جزءا من سلطاتها السيادية. وقاد نجاح هذه الجماعة إلى إنشاء **الجماعة الأوروبية للطاقة الذرية (EAEC أو EURATOM)** من قبل نفس الدول الست، من خلال **معاهدات روما** التي وقعت في ٢٥/٣/١٩٥٧، لمواصلة تطوير الطاقة الذرية للأغراض السلمية وتطوير **الجماعة الاقتصادية الأوروبية (EEC)** لدمج الأسواق الوطنية في سوق واحدة. وأصبحت الجماعات الثلاث تعرف في عام ١٩٦٧ باسم **الجماعات الأوروبية**، وهي المؤسسات التي أدمجت في الجماعة المسيطرة وهي الجماعة الاقتصادية الأوروبية (EEC) بمعاهدة وقعت في ٨/٤/١٩٦٥. وانضمت المملكة المتحدة وأيرلندا والدانمرك في ١٩٧٣، واليونان في ١٩٨١، واسبانيا والبرتغال في ١٩٨٦، والنمسا وفنلندا والسويد في ١٩٩٥. ومن المتوقع أن تتضمن عشر دول اضافية من أوروبا الشرقية في عام ٢٠٠٤.

وقد أدخلت **معاهدة الاتحاد الأوروبي**، التي تعرف أيضا باسم **معاهدة ماستريخت**، التي سرى مفعولها في ١/١١/١٩٩٣، أدخلت تغييرات هامة على المعاهدات التأسيسية وأنشأت الاتحاد الأوروبي (EU). فقد شكلت المعاهدات التأسيسية الثلاث للجماعات الأوروبية **الجماعة الأوروبية (EC)**، أحد الأجزاء الثلاثة للاتحاد الأوروبي، أما الجزءان الآخران فهما **السياسة المشتركة للشؤون الخارجية والأمن (CFSP)** و**شؤون العدل والشؤون الداخلية (JHA)**، ويعمل الأخيران من خلال التعاون بين الحكومات وليس من خلال مؤسسات الجماعة. وأفسحت معاهدة ماستريخت المجال أيضا أمام اتمام **الاتحاد الاقتصادي والنقدي (EMU)**، الذي أصدر عملة

حقيقة في ١٩٩٧/٤/١. وتطبق دول المجموعة سياسة بشأن تحرير النقل الجوي وتشمل أربعة مجالات رئيسية: حق دخول الأسواق، ومراقبة السعة، وأجور السفر، ومسألة منح التراخيص لشركات الطيران.

أمريكا اللاتينية والكاريبية

الحلف الأندلي

تأسس في ١٩٦٩ بموجب اتفاق قرطاجنة. المقر: ليما، بيرو.

الأعضاء: بوليفيا، كولومبيا، كوادور، بيرو، فنزويلا. (انظر القرار ٢٩٧ الصادر عن لجنة اتفاق قرطاجنة، الذي أنشأ سياسة "الأجواء المفتوحة" في النقل الجوي للدول الأعضاء في الحلف الأندلي، الواردة في الفصل ٣-٢ من هذا الدليل).

الموقع على الانترنت: www.comunidadandina.org
البريد الإلكتروني: contacto@comunidadandina.org

الاتحاد الكاريبي والسوق المشتركة الكاريبية (CARICOM)

تأسس في: ١٩٧٣ بموجب معاهدة شغوارامس. المقر: جورجيتاون، غيانا.

الأعضاء: أنتيغوا وبربودا، جزر البهاما، بربادوس، بليز، دومينيكا، غرينادا، غيانا، جامايكا، مونتسرات، سان كيتس ونيفس، سانت لوسيا، سان فنسنت وغرينادين، وسورينام، وترينيداد وتوباغو.

أعضاء منتسبون: جزر فيرجن البريطانية، وهاييتي، وجزر توركس وكايكوس.

الموقع على الانترنت: www.caricom.org
البريد الإلكتروني: indrad@caricom.org

السوق المشتركة لأمريكا الوسطى (CACM)

تأسست في: ١٩٦٠.

المقر: غواتيمالا سيتي، غواتيمالا.

الأعضاء: كوستاريكا، السلفادور، غواتيمالا، هندوراس، نيكاراغوا. وقعت نفس المجموعة اتفاقا اطاريا للتجارة الحرة مع المكسيك في عام ١٩٩٢.

اللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية والكاريبية (ECLAC)

هيئة اقليمية تابعة للأمم المتحدة.

تأسست في: ١٩٨٤.

وكلاء نيابة عموميين، وتتولى المحكمة تفسير قوانين الاتحاد الأوروبي، ومحكمة المدققين الأوروبية (ECA)، المؤلفة من ١٥ عضوا يشغلون وظائفهم بالتعيين، وتتولى تدقيق الحسابات المالية للاتحاد الأوروبي.

ويوجد أيضا هيتان استشاريتان للمجلس: اللجنة الاقتصادية والاجتماعية (ECS)، التي تضم عضويتها ٢٢٢ شخصا يمثلون العمال والمزارعين والمستهلكين والمجموعات الأخرى، ويعربون عن آرائهم عن المسائل الاقتصادية والاجتماعية، ولجنة الأقاليم (COR)، التي تضم عضويتها ٢٢٢ شخصا هي الأخرى، وتمثل السلطات المحلية والإقليمية التي تعبر عن آرائها بشأن السياسات الإقليمية والبيئة والتعليم.

الموقع على الانترنت: www.europa.eu.int

الاتحاد الأوروبي للتجارة الحرة (EFTA)

تأسس في: ١٩٦٠ بموجب اتفاقية ستوكهولم.

المقر: جنيف، سويسرا.

الأعضاء: النمسا، فنلندا، آيسلندا، لختنشتاين، النرويج، السويد، سويسرا.

الموقع على الانترنت: www.efta.int

البريد الإلكتروني: efta-mailbox@efta.int

مجلس دول الشمال (NC)

تأسس في: ١٩٥٢.

المقر: ستوكهولم، السويد.

الأعضاء: الدانمرك، فنلندا، آيسلندا، النرويج، السويد، وثلاث أقاليم مستقلة ذاتيا (جزر آلاند، وجزر فارو، وغرينلاند).

الموقع على الانترنت: www.norden.org

البريد الإلكتروني: nordisk-rad@nordisk-rad.dk

السوق الأوروبية الموحدة

منطقة اقتصادية أوروبية موحدة تؤمن حرية الحركة للسلع والأشخاص والخدمات ورؤوس الأموال بين الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي. وتستند السوق الموحدة للنقل الجوي والاتحاد الأوروبي الى برنامج مرحلي مكون من ثلاث "حقائب تحريرية" كانت آخرها مجموعة التدابير التي سري مفعولها في ١/١/١٩٩٣. وقد تقرر فترة انتقالية لمنح حق استعمال الطرق الجوية بين دول المجموعة، وأصبح ذلك

المقر: غواتيمالا سيتي، غواتيمالا.
الأعضاء: بليز، كوستاريكا، السلفادور، غواتيمالا، هندوراس،
نيكاراغوا، بنما.
الموقع على الانترنت: www.sieca.org.gt

السوق المشتركة للرأس الجنوبي (MERCOSUR)

تأسس في: ١٩٩٠ بموجب معاهدة ميركوسور.
المقر: مونتيفيديو، أوروغواي.
الأعضاء: الأرجنتين، البرازيل، باراغواي، أوروغواي.
عضو منتسب: بوليفيا.

الشرق الأوسط

مجلس التعاون لدول الخليج العربية (GCC) (الذي يعرف أيضا
باسم مجلس التعاون الخليجي)
تأسس في: ١٩٨١.
المقر: الرياض، المملكة العربية السعودية.
الأعضاء: البحرين، عُمان، الكويت، قطر، المملكة العربية
السعودية، الإمارات العربية المتحدة.
الموقع على الانترنت: www.gcc-sg.org

أمريكا الشمالية

اتفاقية التجارة الحرة لأمريكا الشمالية (NAFTA)

تأسست في: ١٩٩٤.
الأعضاء: كندا، والمكسيك، والولايات المتحدة.
الموقع على الانترنت: www.nafta-sec-alena.org
البريد الإلكتروني: webmaster@nafta-sec-alena.org

مجموعات عبر اقليمية رسمية

مجموعة دول أفريقيا والكاريببي والمحيط الهادئ (ACP Group)

تأسست في: ١٩٧٥ بموجب اتفاقية لومي.
المقر: بروكسل، بلجيكا.
الأعضاء: ٧٨ دولة نامية تتعامل من خلال هذه المجموعة
مع الاتحاد الأوروبي.
الموقع على الانترنت: www.acpsec.org
البريد الإلكتروني: info@acpsec.org

المقر: سنغافورة، شيلي.

الأعضاء: ٤١ دولة في المنطقة.
الموقع على الانترنت: www.eclac.org
البريد الإلكتروني: info@eclac.org

النظام الاقتصادي لأمريكا اللاتينية (SELA)

تأسس في: ١٩٧٥.
المقر: كاراكاس، فنزويلا.
الأعضاء: ٢٨ دولة من أمريكا اللاتينية.
الموقع على الانترنت: www.sela.org
البريد الإلكتروني: difusion@sela.org

اتحاد التكامل لأمريكا اللاتينية (LAIA)

تأسس في: ١٩٨٠ بموجب معاهدة مونتيفيديو.

المقر: مونتيفيديو، أوروغواي.
الأعضاء: الأرجنتين، بوليفيا، البرازيل، شيلي، كولومبيا،
كوبا، اكادور، المكسيك، باراغواي، بيرو، أوروغواي،
فنزويلا.
الموقع على الانترنت: www.aladi.org
البريد الإلكتروني: sgaladi@aladi.org

نظام التكامل لأمريكا الوسطى

تأسس في: ١٩٥١ باسم منظمة دول أمريكا الوسطى
(OCAS).
المقر: سان سلفادور، السلفادور.
الأعضاء: كوستاريكا، السلفادور، غواتيمالا، هندوراس،
نيكاراغوا.

منظمة دول الكاريبي الشرقي (OECS)

تأسست في: ١٩٨١.
المقر: كاستريز، سانت لوسيا.
الأعضاء: أنغوييا، انتيغوا وبربودا، دومينيكا، غرينادا،
مونتسيرات، سان كيتس ونيفيس، سانت لوسيا، سان فنسنت
وغرينادين، جزر فيرجن البريطانية.
الموقع على الانترنت: www.oecs.org
البريد الإلكتروني: oesec@oecs.org

الأمانة الدائمة للمعاهدة العامة للتكامل الاقتصادي في أمريكا

الوسطى (SIECA)

تأسست في: ١٩٦٠.

منظمة الدول الأمريكية (OAS)

تأسست في: ١٨٩٠ تحت اسم **الاتحاد الدولي للجمهوريات الأمريكية**، الذي أصبح **الاتحاد الأمريكي** في ١٩١٠، ثم منظمة الدول الأمريكية في ١٩٤٨.
المقر: واشنطن العاصمة، الولايات المتحدة.
الأعضاء: ٣٥ دولة في أمريكا الشمالية والجنوبية والكاريبي.

الموقع على الانترنت: www.oas.org
البريد الإلكتروني: svillagran@oas.org

مجموعات عبر إقليمية غير رسمية**مجموعة الثماني (G-8)**

مجموعة الدول الصناعية الرئيسية، وكانت **مجموعة السبع (G-7)** في السابق إلى حين انضمام الاتحاد الروسي.
الأعضاء: كندا، فرنسا، ألمانيا، إيطاليا، اليابان، الاتحاد الروسي، المملكة المتحدة، الولايات المتحدة.

مجموعة السبع والسبعون (G-77)

مجموعة دول نامية أنشئت لترويج آرائها حول التجارة الدولية والتنمية في الإنكثاد.
الأعضاء: ١٣٣ دولة (تأسست أصلاً بسبعة وسبعين دولة).
الموقع على الانترنت: www.g77.org
البريد الإلكتروني: g77off@unmail.org

نادي باريس

منتدى يتعاون فيه مسؤولو الحكومات الدائنة بشأن سياسات تحصيل الديون واعفائها. ويحتمل أن يختلف تشكيل المجموعة باختلاف الدول الدائنة والدول المدينة. مقر "النادي": باريس وتديره الخزنة الفرنسية.
الموقع على الانترنت: www.clubdeparis.org
البريد الإلكتروني: webmaster@clubdeparis.org

السوق العربية المشتركة (ACM)

تأسست في ١٩٦٤.
المقر: عمان، الأردن.
الأعضاء: مصر، العراق، الأردن، الجماهيرية العربية الليبية، موريتانيا، الجمهورية العربية السورية، اليمن.

اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا (ESCWA)

هيئة إقليمية تابعة للأمم المتحدة.
تأسست في: ١٩٧٣.
المقر: بيروت، لبنان.
الأعضاء: البحرين، مصر، العراق، الأردن، الكويت، لبنان، عُمان، فلسطين، قطر، المملكة العربية السعودية، الجمهورية العربية السورية، الامارات العربية المتحدة، اليمن.
الموقع على الانترنت: www.escwa.org.lb
البريد الإلكتروني: webmaster-escwa@un.org

منظمة التعاون الاقتصادي (ECO)

تأسست في: ١٩٨٤ بموجب **معاهدة أزمير**.
المقر: طهران، جمهورية إيران الإسلامية.
الأعضاء الأصليون: جمهورية إيران الإسلامية، باكستان، تركيا. وامتدت العضوية في ١٩٩٢ لتشمل أفغانستان، أذربيجان، كازاخستان، قيرغيزستان، طاجيكستان، تركمانستان، أوزبكستان.
الموقع على الانترنت: www.ecosecretariat.org
البريد الإلكتروني: registry@ecosecretariat.org

جامعة الدول العربية (LAS)

تأسست في: ١٩٤٥.
المقر: القاهرة، مصر.
الأعضاء: ٢٢ دولة عربية. **مجلس وزراء النقل العرب** يعالج أمور الطيران المدني.
الموقع على الانترنت: www.leagueofarabstates.org

الفصل (٣-٨)

الاتحاد الدولي للنقل الجوي (أياتا)

ويُعقد كل عام تحت اسم "القمة العالمية للنقل الجوي" اقراراً بوضعه كمحفّل أول على مستوى الصناعة لمناقشة المسائل الحيوية على أعلى المستويات.

مجلس محافظي الأياتا، ويتألف من مجموعة منتخبة من كبار المديرين التنفيذيين لشركات الطيران الأعضاء، ويوجه السياسات على مدار السنة.

اللجان الخاصة للأياتا، ويتم انشاؤها من وقت لآخر، بموافقة مجلس المحافظين، لتقديم المشورة بخصوص مواضيع ذات طابع خاص بالنسبة للصناعة. وكذلك يتم من وقت لآخر انشاء هيئات أخرى مثل اللجان الفرعية، والمجالس، وفرق الخبراء ومجموعات العمل بصلاحيات محددة.

اللجان الدائمة الأربع للأياتا (المالية، وشؤون الصناعة، والعمليات، والشحن)، وتتألف من خبراء ترشحهم شركات الطيران الأعضاء. وتقدم لجنة شؤون الصناعة التابعة للأياتا المشورة الى مجلس المحافظين والمدير العام بخصوص جميع المسائل التجارية المتعلقة بالنقل الجوي الدولي وتشرف على أعمال مؤتمرات الحركة (كما يجري بحثه في القسمين التاليين).

امانة الأياتا، وتتألف من هيئة العاملين برئاسة المدير العام، وتخدم الاجتماع العام للأياتا واجتماعات اللجان ومختلف مؤتمرات الحركة، وكذلك تقوم بعدة مهام وتقدم مختلف الخدمات الى شركات الطيران الأعضاء وغيرها. وقد جرى تحديد العديد من هذه المهام والخدمات في القسم النهائي في هذا الفصل.

الاتحاد الدولي للنقل الجوي (أياتا) منظمة عالمية غير حكومية لشركات الطيران المنتظمة، تأسست عام ١٩٤٥ للنهوض بالنقل الجوي على نحو سليم ومنظم واقتصادي وتقديم الوسائل للتعاون فيما بين مؤسسات النقل الجوي والتعاون مع منظمة الطيران المدني الدولي ومع المنظمات الدولية الأخرى والاتحادات الإقليمية لشركات الطيران (الموقع على الانترنت: www.iata.org). وللاياتا مكتبان رئيسيان (أحدهما في مونتريال والآخر في جنيف) وأكثر من ٩٠ مكتباً إقليمياً.

عضوية الأياتا مفتوحة لأية شركة عاملة مرخص لها بتقديم خدمات جوية دولية. والعضوية العاملة في الأياتا مفتوحة لشركات الطيران التي تقوم مباشرة بعمليات دولية، بينما العضوية المنتسبة في الأياتا مفتوحة لشركات الطيران المحلية. وتبلغ شركات الطيران الأعضاء في الأياتا أكثر من ٢٧٠ شركة.

يحدد القسم الأول من هذا الفصل المكونات الرئيسية لهيكل الأياتا التنظيمي.

ويشرح القسم الثاني هيكل مؤتمر الأياتا للحركة الجوية.

أما القسم الثالث فيقدم وصفاً عاماً مقتضباً لعملية التنسيق المتعدد الأطراف للتعريفات في مؤتمرات الحركة التابعة للأياتا. ويحدد القسم الأخير مختلف أنشطة الرابطة التجارية (بخلاف المؤتمرات الاجرائية، التي يجري شرحها في القسم الثاني).

المكونات الرئيسية لهيكل الأياتا التنظيمي

الاجتماع العام السنوي للأياتا هو الهيئة ذات السيادة للاتحاد. ولجميع الأعضاء العاملين حق تصويت متساو في اتخاذ القرارات.

هيكل مؤتمرات الحركة التابعة للآياتا

• **المنطقة رقم (1) (TC1)**، التي تشمل قارتي أمريكا الشمالية والجنوبية والجزر المتاخمة لهما، وغرينلاند وبرمودا وجزر الهند الغربية وجزر بحر الكاريبي، وجزر هاواي (بما فيما ميدواي وبالميرا).

• **المنطقة رقم (2) (TC2)**، التي تشمل كل أوروبا (بما في ذلك الجزء من الاتحاد الروسي في أوروبا) والجزر المتاخمة لها، وآيسلندا، وجزر أوزورس، وكل أفريقيا والجزر المتاخمة لها، وجزيرة أسنشن، وقسم من آسيا الذي يشمل جمهورية إيران الإسلامية ويقع غربها.

• **المنطقة رقم (3) (TC3)**، التي تشمل كل آسيا والجزر المتاخمة لها ما عدا الجزء الذي تشمله المنطقة رقم (2)، كل جزر الهند الشرقية، وأستراليا، ونيوزيلندا والجزر المتاخمة لهما وجزر المحيط الهادئ غير تلك الجزر المذكورة في المنطقة رقم (1).

وتتولى مؤتمرات المنطقة TC1 و TC2 و TC3 تحديد التعريفات داخل مناطق كل منها أي 1 و 2 و 3. وتتولى مؤتمرات المنطقة TC12 و TC23 و TC31 و TC123 تحديد التعريفات بين المناطق 1 و 2، 2 و 3، 3 و 1، وكذلك التعريفات التي تطبق في جميع هذه المناطق، على التوالي. ويقسم كل مؤتمر منطقة بعد ذلك إلى ما يسمى **مؤتمرات المنطقة الفرعية** استنادا إلى مناطق فرعية داخل المناطق الثلاث أعلاه وفيما بينها.

وبالإضافة إلى مؤتمرات المنطقة والمنطقة الفرعية، هناك **اجتماعات مشتركة** بين مؤتمرات تعريفات الركاب ومؤتمرات تعريفات الشحن، التي تعالج السمات العالمية لمستويات وشروط التعريفات، مثل تركيبة السعر/الأجر، وقواعد العملات، وشروط الخدمة، والأمتعة المسموح بها ورسوم الأمتعة الزائدة، ومستويات الأتعاب.

عملية تنسيق التعريفات

عملية الآياتا لتنسيق التعريفات هي عملية مفاوضات فيما بين شركات الطيران التي تشترك في تحديد أجور سفر الركاب وأسعار الشحن وشروطه بغية اعداد واعتماد اتفاقات (على شكل قرارات) لتقديمها إلى الحكومات للموافقة عليها.

تتألف مؤتمرات الآياتا للحركة من مؤتمرات إجرائية ومؤتمرات لتنسيق التعريفات وتحكمها قواعد تسيير مؤتمرات الحركة التي تقدم صلاحيات معتمدة من الحكومات لعمل هذه المؤتمرات.

مؤتمرات الآياتا الإجرائية تقوم بتنسيق الأساليب التجارية (نشاطات الرابطة التجارية) وتشمل ما يلي:

• **مؤتمر خدمات الركاب التابع للآياتا (PSC)**، ويتخذ إجراءات بشأن خدمات الركاب بما في ذلك معاملة الركاب ومناولة الأمتعة، والوثائق، والإجراءات، والقواعد والأنظمة، وعمليات الحجز، وإصدار التذاكر، ومواعيد الرحلات، والاستخدام الآلي.

• **مؤتمر الآياتا لوكالات سفر الركاب (PA Conf)**، ويتخذ إجراءات بشأن العلاقات فيما بين شركات الطيران والوكلاء المعتمدين لمبيعات الركاب والوسطاء الآخرين ولكن باستثناء مستويات الأتعاب.

• **مؤتمر الآياتا لخدمات الشحن (CSC)** ويتخذ إجراءات بشأن تسهيل وتحسين خدمة الشحن الجوي من خلال التوحيد القياسي للإجراءات وتبادل البيانات والنظم.

• **مؤتمر الآياتا لوكالات الشحن (CA Conf)**، ويتخذ إجراءات بشأن العلاقات فيما بين شركات الطيران والوسطاء الذين ينظمون مبيعات و/أو خدمات الشحن الجوي الدولي، ولكن باستثناء مستويات الأتعاب.

مؤتمر الآياتا لتنسيق التعريفات (TC) يستخدم لإجراء المفاوضات بشأن التعريفات (والاشتراك في هذا النشاط اختياري) وهو يتضمن:

• **مؤتمرات الآياتا لتنسيق تعريفات الركاب (PTCs)** تعمل على اعداد أجور سفر الركاب والشروط ذات العلاقة.

• **مؤتمرات الآياتا لتنسيق تعريفات الشحن (CTCs)** تعمل على اعداد الأسعار للشحن والشروط ذات العلاقة .

وتتكون مؤتمرات تعريفات الركاب والشحن من عدد من **مؤتمرات المناطق** استنادا إلى ثلاث مناطق جغرافية:

الاتفاقات)، وذلك للوفاء بالاحتياجات المحددة للأعضاء في مؤتمر الحركة الذين يقومون بتشغيل رحلات في المنطقة المعنية.

قبل نهاية كل اجتماع، يقدم رئيس الاجتماع الى الأعضاء **مجموعة وثائقية** تتكون من نصوص التغييرات على القواعد والشروط التي تظهر في شكل مسودة **وثائق القرار (Res. Docs.)** ونصوص التغييرات على مستويات وهيكل الأجور والأسعار، التي تظهر في مرفق للقرار. وتبين المجموعة الوثائقية موافق كل عضو من أعضاء المؤتمر حتى التصويت الأخير وتعكس جميع الاتفاقات وحلول وسط تم التوصل إليها مؤقتاً أثناء اجتماع المؤتمر. وفي حالة اعتماد المجموعة الوثائقية، فإنها تحول الى **قرارات**، توزع جميعها، مع محاضر الاجتماع وجدول الأجور و/أو الأسعار والمذكرات التي تعكس الاتفاق، توزع على أعضاء المؤتمر وتقدم الى الحكومات للموافقة عليها. وإذا لم يتم اعتمادها، فإن منطقة المؤتمر أو أي منطقة فرعية معينة تصبح **منطقة مفتوحة أو منطقة فرعية مفتوحة**، أي منطقة لا يكون لها اتفاق رسمي للآبياتا.

يحدد المؤتمر فترة ايداع للقرارات التي تم الاتفاق عليها. كما يحدد كل عضو في المؤتمر أي قرارات يجب تقديمها الى السلطات الحكومية في بلده مع طلب الاجراء اللازم لتنفيذه على هذه القرارات في تلك الفترة المحددة. وعلى الأعضاء ابلاغ الأبياتا بأي اجراء أو بأي اجراء ينوي القيام به، أو تمديد الفترة اللازمة للسلطات للنظر في هذه القرارات. وتقوم الأبياتا بإبلاغ شركات الطيران الأعضاء باجراءات الاقرار التي تتخذها الحكومات. وعند استلام جميع الموافقات الحكومية المعروفة واللازمة، تعلن الأبياتا بأن الاتفاق أصبح سارياً وبأنه باستطاعة الأعضاء تنفيذه.

يمكن لأعضاء مؤتمرات التعريفات أن يغيروا الاتفاقات القائمة فيما بين اجتماعات المؤتمر من خلال ما يلي:

- استخدام اجراءات محددة معتمدة من قبل المؤتمر لادخال أجور ركاب أو أسعار شحن "مستجدة" بدون أن تؤثر بالضرورة على اتفاق أجور الركاب وأسعار الشحن المعمول به في المنطقة المعنية.
- و/أو اعداد اقتراح بشأن التعريفات وتوزيعه على جميع الأعضاء المعنيين الذين لهم حق التصويت ليدرسوه ويصوتوا عليه بالبريد (على أن يعتبر الاقتراح مقبولاً اذا لم يصل أي صوت ضده).

عضو في مؤتمر تنسيق التعريفات، يعني شركة طيران اختارت الاشتراك في أنشطة تنسيق التعريفات للركاب و/أو الشحن، تصبح تلقائياً عضواً له حق التصويت في كل مؤتمر منطقة (ومنطقة فرعية) حيث يقوم بتشغيل خدماته بموجب حقوق النقل على أساس الحريتين الثالثة والرابعة. وقد يختار العضو أيضاً أن يصبح عضواً له حق التصويت في أي مؤتمر منطقة وأي منطقة فرعية حيث يقوم بتشغيل خطوطه وفقاً لحقوق النقل على أساس الحرية الخامسة. وبالإضافة الى ذلك، فقد يختار العضو أن يصبح عضواً له حق التصويت في مؤتمرات الحركة الجوية TC12 و TC23 و TC31 و TC123، اذا كان هذا العضو لا يقوم بتشغيل خدمات في تلك المنطقة، ولكنه يقوم بتشغيل خدمات بصفته عضواً له حق التصويت في منطقة فرعية، فمثلاً قد يختار عضو له حق التصويت يقوم بتشغيل خدمات في مؤتمر الحركة TC2 فقط، أن يصبح عضواً له حق التصويت في مؤتمر الحركة TC12 و TC23 و TC123 - ولكن لا يمكنه ذلك بالنسبة لمؤتمر الحركة TC31.

يجب أن يدعى مؤتمر تنسيق التعريفات الى الاجتماع ما لا يقل عن مرة كل سنتين بموجب مذكرة ترسل قبل ٩٠ يوماً. غير أنه من الناحية العملية، تدعى مؤتمرات تنسيق تعريفات الركاب للمناطق والمناطق الفرعية الى الانعقاد مرة على الأقل كل سنة في المناطق التي تكون الأسواق مستقرة فيها. أما المناطق التي تتغير فيها أجور السفر بسرعة، فقد تحتاج الى الاجتماع ثلاث مرات في السنة. وتعد في العادة اجتماعات مشتركة مرة كل سنة. ويمكن عقد اجتماعات خاصة في مهلة قصيرة (في غضون ١٥ يوماً) لمناقشة مسائل عاجلة متعلقة بالتعريفات، حسبما هو ملائم، على مستوى العالم أو على أساس المنطقة.

من حيث المبدأ، يهدف كل اجتماع منطقة الى التوصل الى اتفاق في الرأي على المستويات العامة للتعريفات وعلى اقتراحات محددة للتعريفات وذلك على أساس المنطقة بأكملها. وعندما يتم ذلك، فإن الاتفاقات التي يتم التوصل اليها تنطبق على جميع الأعضاء في المؤتمر، سواء كانت ممثلة في الاجتماع أم لا.

يجب أن تكون جميع الاتفاقات في أي مؤتمر موافقاً عليها باجماع الأصوات. غير أنه، اذا لم يتم التوصل الى اتفاق بالنسبة لكامل المنطقة، فيمكن التوصل الى اتفاقات "منطقة فرعية" و/أو اتفاقات "محدودة" (أي محدودة بالنسبة الى أعضاء مؤتمر الحركة المشتركين في الاتفاقات و/أو بالنسبة للدول المشمولة بهذه

أنشطة الرابطة التجارية

• نظام تسوية حسابات نقل البضائع (CASS) الذي يؤمن المعالجة الآلية للحسابات فيما بين شركات الطيران ووكلاء الشحن التابعين لها.

• غرفة المقاصة، التي تتضمن خدمات التوزيع النسبي للإيرادات وتخول شركات الطيران (والموردين) بتسوية حساباتها الدائنة والمدينة فيما بينها في موقع واحد، وبذلك تخفض الى الحد الأدنى الحاجة الى التحويل الفعلي للأموال على أساس عالمي.

• نظام الأياتا/سيتا لتتبع الأمتعة (BAGTRAC)، للبحث عن الأمتعة المسجلة التي فقدت أو ضلت طريقها.

• الاتفاقية متعددة الأطراف لتبادل الركاب والبضائع فيما بين الشركات (MITA) وهي اتفاقية ملزمة قانونية تتعلق باصدار تذاكر سفر الركاب وبوالص الشحن الجوي وقبول الركاب والأمتعة والبضائع من شركات طيران أخرى.

نظام التبادل الإلكتروني للبيانات لأغراض الإدارة والتجارة والنقل (EDIFACT) الذي وضعته الأياتا لاعداد أشكال الرسائل الخاصة بتبادل معلومات الركاب والبضائع وفواتير الوقود وتوريد الوقود. وقد اشتركت الأياتا وسيتا معا مؤخرا لتقديم وسائل الاتصال بين الشركات باستخدام نظام EDIFACT لتسهيل استعمال تذاكر السفر الالكترونية في ظل نظام النقل المشترك بين الشركات.

على غرار المنظمات المماثلة، تقوم الأياتا بأنشطة الرابطة التجارية التي تشترك فيها جميع مؤسسات النقل الجوي الأعضاء. فالى جانب تنسيق التعريفات (الذي لا يعتبر من أنشطة الرابطة التجارية) والمؤتمرات الاجرائية التي جرى توضيحها سابقا، تقوم الأياتا بثلاثة أنواع مميزة من نشاطات الرابطة التجارية وهي:

• بعض المهام الرئيسية، بما في ذلك التمثيل بالنيابة عن صناعة النقل الجوي، وعلاقات الحكومة بالمستهلك، وتدريب العاملين في شركات الطيران، والنشاطات الفنية، والدعم القانوني، والاستخدام الآلي في هذه الصناعة.

• مختلف الأنشطة التنسيقية الأخرى في الصناعة بما في ذلك التسهيلات ومنع الغش.

• العديد من الخدمات الممولة ذاتيا مثل المطبوعات، والخدمات المالية، واعتماد الوكلاء، والتدريب على الطيران، وبرنامج وندوات خاصة بإدارة العائدات.

من بين أهم الخدمات التي تقوم بها الأياتا والمتعلقة بتنظيم النقل الجوي ما يلي:

• مؤتمر الأياتا للبرامج الزمنية، ويعقد مرتين في السنة، وفيه تقوم شركات الطيران بتنسيق برامجها الزمنية وخانات المطارات (الأوقات المحددة المخصصة للطائرات بالنسبة لهبوطها وإقلاعها).

• خطة المحاسبة والتسويات (BSP) التي تؤمن المعالجة الآلية للحسابات فيما بين شركات الطيران ووكلاء سفر الركاب التابعين لها.

الفصل (٣-٩)

المنظمات غير الحكومية

الأعضاء: شركات الطيران التي تملكها الدول الأعضاء في منظمة الوحدة الأفريقية أو التي يسيطر عليها رعايا دول تلك المنظمة. الموقع على الانترنت: www.afraa.org البريد الإلكتروني: afraa@africanonline.co.ke

اتحاد شركات النقل الجوي العارض (ACCA)

تأسس في: ١٩٧١.

الأعضاء: مستثمرون للنقل غير المنتظم مقرهم في أوروبا. وهم ناقلون تابعون لشركات أعضاء في "أياتا" أو متفرعون من تلك الشركات.

اتحاد النقل الجوي الأمريكي (ATA)

تأسس في: ١٩٣٦.

المقر: واشنطن العاصمة، الولايات المتحدة. الأعضاء: ٢٢ شركة طيران رئيسية في الولايات المتحدة و ٥ شركات منتسبة غير أمريكية.

الاتحاد العربي للنقل الجوي (AACO)

تأسس في: ١٩٦٥ تحت رعاية جامعة الدول العربية.

المقر: بيروت، لبنان.

الأعضاء: شركات طيران الدول الأعضاء في الجامعة العربية.

الموقع على الانترنت: www.aaco.org

البريد الإلكتروني: info@aaco.org

اتحاد شركات الطيران في آسيا المحيط الهادئ (AAPA)

تأسس في: ١٩٦٦ تحت اسم مكتب البحوث لشركات طيران الشرق.

وأصبح في عام ١٩٧٠ اتحاد شركات طيران الشرق (OAA).

المقر: كوالالمبور، ماليزيا.

الأعضاء: ١٧ شركة طيران دولية منتظمة في الاقليم.

الموقع على الانترنت: www.aapairlines.org

البريد الإلكتروني: aapahdq@aapa.org.my

الاتحاد الدولي للناقلين الجويين في أمريكا اللاتينية (AITAL)

تأسس في: ١٩٨٠.

بخلاف المنظمات الحكومية، هناك العديد من المنظمات غير الحكومية العالمية والاقليمية وعبر الاقليمية. ويسعى بعض هذه المنظمات، من آن لآخر، أو بصفة متكررة في بعض الأحوال، الى التأثير على التنظيم الحكومي للنقل الجوي الدولي اما مباشرة أو بصورة غير مباشرة. ويلجأ كثير منها عادة الى القيام بذلك من خلال بلورة الآراء المشتركة لأعضائها تجاه الأمور المتعلقة بالنقل الجوي الدولي، واعطاء صوت لهذه الآراء، سواء على الملأ أو من خلال اتصالات مع الهيئات الحكومية وغير الحكومية (وكذلك بالاشتراك في مختلف اجتماعات تلك الهيئات) لتوعية القائمين على تنظيم النقل الجوي الدولي أو التأثير عليهم. هذا بينما يلجأ بعضها الآخر الى اجراء أو رعاية دراسات. والجدير بالذكر أن درجة تركيز هذه المنظمات على مسائل النقل الجوي، من حيث تمييزها عن غيرها من المسائل، تختلف من منظمة الى أخرى.

يُعرّف هذا الفصل المنظمات غير الحكومية العديدة التي ربما تؤثر في تنظيم النقل الجوي. وهذه القائمة ليست كاملة بالضرورة.

ويُعرّف القسم الأول من هذا الفصل منظمات الناقلين الجويين (فيما عدا الاتحاد الدولي للنقل الجوي (أياتا) الذي يعالج بصفة مستقلة في الفصل ٣-٨).

ويُعرّف القسم الثاني منظمات الطيران الأخرى.

أما القسم الأخير، فهو يعرف المنظمات الأخرى المهمة بأمور النقل الجوي.

منظمات الناقلين الجويين

اتحاد شركات الطيران الأفريقية (AFRAA)

تأسس في: ١٩٦٨.

المقر: نيروبي، كينيا.

الاتحاد الدولي للناقلين الجويين (IACA)

المقر: بوغوتا، كولومبيا.
الأعضاء: شركات الطيران التي تتخذ من بلدان أمريكا اللاتينية مقراً لها.
الموقع على الانترنت: www.aital.org
البريد الإلكتروني: contactenos@aital.org

تأسس في: ١٩٧١.
المقر: بروكسل، بلجيكا.
الأعضاء: الناقلون الجويون الذين يشغلون رحلات جوية غير منتظمة.
الموقع على الانترنت: www.iaca.be
البريد الإلكتروني: iaca.hq@iaca.be

منظمات طيران أخرى**المجلس الدولي للمطارات (ACI)**

المعروف سابقاً باسم المجلس الدولي لاتحادات المطارات (AACI). وهو اتحاد يجمع بين المجلس الدولي لمشغلي المطارات (AOCI) سابقاً والاتحاد الدولي للمطارات الدولية (ICAA) سابقاً.
تأسس في: ١٩٩١.
المقر: جنيف، سويسرا.
الأعضاء: ما يزيد على ٤٠٠ مطار دولي، وسلطات مطارات، ورابطات مطارات وطنية في أكثر من ١١٠ دولة.
الموقع على الانترنت: www.airports.org
البريد الإلكتروني: info@airports.org

المجلس الدولي لطيران الأعمال (IBAC)

تأسس في: ١٩٨١.
المقر: مونتريال، كندا.
الأعضاء: شركات طيران الأعمال في أكثر من ٢٠ دولة وإقليم.
الموقع على الانترنت: www.ibac.org
البريد الإلكتروني: info@ibac.org

المجلس الدولي لاتحادات ملاك الطائرات والطارين (IAOPA)

تأسس في: ١٩٦٤.
المقر: فريدريك، ميريلاند، الولايات المتحدة.
الأعضاء: منظمات الطيران العام الوطنية التي تمثل ٤٠٠.٠٠٠ طيار في أكثر من ٥٣ دولة.
الموقع على الانترنت: www.iaopa.org
البريد الإلكتروني: iaopa@aopa.org

المقر: بوغوتا، كولومبيا.
الأعضاء: شركات الطيران التي تتخذ من بلدان أمريكا اللاتينية مقراً لها.
الموقع على الانترنت: www.aital.org
البريد الإلكتروني: contactenos@aital.org

الاتحاد الدولي للناقلين الجويين (ATAF)

تأسس في: ١٩٥٠.
المقر: باريس، فرنسا.
الأعضاء: ١٦ شركة طيران في الدول الأفريقية الناطقة بالفرنسية وفرنسا وأقاليم ما وراء البحار.
البريد الإلكتروني: ataf@wanadoo.fr

اتحاد شركات الطيران الأوروبية (AEA)

تأسس في: ١٩٥٤ تحت اسم مكتب بحوث شركات الطيران الأوروبية (EARB).
المقر: بروكسل، بلجيكا.
الأعضاء: شركات الطيران الأوروبية المنتظمة الرئيسية.
الموقع على الانترنت: www.aea.be
البريد الإلكتروني: aea.secretariat@aea.be

اتحاد شركات طيران المحيط الهادئ الجنوبي (ASPA)

تأسس في: ١٩٧٩.
المقر: نادي، فيجي.
الأعضاء: ١٦ شركة طيران اقليمية وشركتان منتسبتان، و ١٨ شركة مقدمة للخدمات في ١٥ دولة وإقليم.

منظمة شركات الطيران الإقليمية الأوروبية (ERA)

تأسست في: ١٩٨٠.
المقر: شوبام، المملكة المتحدة.
الأعضاء: حوالي ٧٠ شركة طيران و ١٦٠ عضواً منتسباً وتابعا يشمل المطارات، ومصنعي الطائرات والمحركات، وموردي الإلكترونيات الطائرات، ومقدمي الخدمات في الإقليم.
الموقع على الانترنت: www.eraa.org
البريد الإلكتروني: info@eraa.org

الاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA)

تأسس في: ١٩٤٨.

المقر: ساري، المملكة المتحدة.

الأعضاء: الرابطات الوطنية لطياري الخطوط الجوية في أكثر من ٧٠ دولة وإقليم.

الموقع على الانترنت: www.ifalpa.org

البريد الإلكتروني: globalpilot@ifalpa.org

الاتحاد الدولي لسفر الأعمال (IBTA)

المقر: بروكسل، بلجيكا.

الأعضاء: الاتحادات الوطنية الأوروبية لخدمات السفر لأغراض الأعمال في المؤسسات الصناعية والتجارية.

الموقع على الانترنت: www.ibta.com

البريد الإلكتروني: info@ibta.com

الغرفة التجارية الدولية (ICC)

تأسست في: ١٩٢٠.

المقر: باريس، فرنسا.

الأعضاء: غرف وطنية تمثل التجارة والصناعة والنقل والمال في أكثر من ٥٠ دولة.

الموقع على الانترنت: www.iccwbo.org

البريد الإلكتروني: webmaster@iccwbo.org

الاتحاد الدولي لرابطات متعهدي الشحن (FIATA)

تأسس في: ١٩٢٦ تحت اسم الاتحاد الدولي لهيئات متعهدي الشحن.

المقر: زيوريخ، سويسرا.

الأعضاء: هيئات شركات الشحن الوطنية في أكثر من ٩٠ دولة وإقليم.

الموقع على الانترنت: www.fiata.com

البريد الإلكتروني: info@fiata.com

الاتحاد الدولي لوكالات السياحة (IFTO)

تأسس في: ١٩٧٠.

المقر: ليوز - المملكة المتحدة.

الأعضاء: اتحادات وكلاء السياحة الوطنية.

المؤسسة الدولية لرابطات المسافرين الجويين (IFAPA)

تأسست في: ١٩٨٥.

المقر: جنيف، سويسرا.

الأعضاء: رابطات المسافرين على شركات الطيران.

رابطة القانون الدولي (ILA)

تأسست في: ١٨٧٣.

المقر: لندن، المملكة المتحدة.

الأعضاء: الأفراد والجمعيات الوطنية المهتمة بالقانون الدولي، بما في ذلك قانون الطيران.

الموقع على الانترنت: www.ila-hq.org

البريد الإلكتروني: info@ila-hq.org

منظمات أخرى مهتمة بالنقل الجوي

المستهلكون الدوليون، المعروفة سابقا باسم المنظمة الدولية

لرابطات المستهلكين (IOCU)

تأسست في: ١٩٦٠.

المقر: لندن، المملكة المتحدة.

الأعضاء: اتحادات المستهلكين، ومجالس المستهلكين

الوطنية، والنقابات العمالية وغيرها من المجموعات المماثلة.

الموقع على الانترنت:

www.consumersinternational.org

البريد الإلكتروني: consint@consint.org

اتحاد مندوبي المنتفعين بالنقل الجوي في الجماعة الأوروبية (FATURE)

تأسس في: ١٩٨٣ باسم اتحاد مندوبي المنتفعين بالنقل الجوي في الاتحاد الأوروبي.

المقر: باريس، فرنسا.

الأعضاء: مختلف منظمات المنتفعين في الجماعة الأوروبية.

معهد القانون الدولي (IDI)

تأسس في: ١٨٧٣.

المقر: جنيف، سويسرا.

الأعضاء: أفراد واتحادات وطنية في ٤٩ دولة مهتمة بالقانون الدولي ودراسات النقل الجوي.

البريد الإلكتروني: gerardi@hei.unige.ch

معهد النقل الجوي (ITA)

تأسس في: ١٩٥٤.

المقر: باريس، فرنسا.

الأعضاء: أفراد واتحادات مهتمة بدراسات النقل الجوي في أكثر من ٧٠ دولة.

الموقع على الانترنت: www.ita-paris.com

البريد الإلكتروني: contact@ita-paris.com

الأعضاء: أكثر من ٤٠٠ شركة طيران ومنظمة ذات صلة بالنقل الجوي (بما في ذلك خدمات معالجة الاتصالات والمعلومات).

الموقع على الانترنت: www.sita.int

البريد الإلكتروني: info@sita.int

الاتحاد العالمي لرابطات وكلاء السفر (UFTAA)

تأسس في: ١٩٦٦.

المقر: موناكو.

الأعضاء: الرابطات الوطنية التي تمثل أكثر من ٥٠.٠٠٠ وكيل سفر في أكثر من ٨٠ دولة وإقليم.

الموقع على الانترنت: www.uftaa.com

البريد الإلكتروني: uftaamc@tekworld.mc

المجلس العالمي للسفر والسياحة (WTTC)

المقر: بروكسل، بلجيكا.

الأعضاء: حوالي ٤٠ مسؤولاً تنفيذياً في شركات تمثل جميع قطاعات صناعة السفر الجوي، بما في ذلك النقل والإيواء، والتموين، والترفيه، والخدمات الثقافية وخدمات السفر.

الموقع على الانترنت: www.wttc.org

البريد الإلكتروني: enquiries@wttc.org

الاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF)

تأسس في: ١٨٩٦ تحت اسم الاتحاد الدولي لعمال السفن والموانئ والأنتهار.

المقر: لندن، المملكة المتحدة.

الأعضاء: نقابات عمال النقل الوطنية في أكثر من ٨٠ دولة وإقليم.

الموقع على الانترنت: www.itf.org.uk

البريد الإلكتروني: mail@itf.org.uk

اتحاد المحيط الهادئ وآسيا للسفر (PATA)

تأسس في: ١٩٥١.

المقر: بانكوك، تايلند.

الأعضاء: حكومات، وشركات طيران، ووكلاء سفر وفنادق.

الموقع على الانترنت: www.pata.org

البريد الإلكتروني: patabkk@pata.th.com

الشركة الدولية لاتصالات الطيران (SITA)

تأسست في: ١٩٤٩.

المقر: باريس، فرنسا.

الباب الرابع
المحتوى التنظيمي

الفصل (٤)

مقدمة للمحتوى التنظيمي

الاستثمار عبر الوطني في الناقلين الجويين). كما يصف هذا الفصل مدى المعايير التقليدية التي تستخدمها الدول في تعيين وترخيص شركات الطيران، والأساس المنطقي لاستعمالها، وبعض الاستثناءات. ويناقش بايجاز آثار الاستثمار الأجنبي في الناقلين الجويين، ويبحث أخيراً بعض المسائل الرئيسية في تحرير ملكية شركات الطيران والسيطرة عليهم.

يعالج الفصل ٤-٥ الشحن الجوي، وهو عنصر تزداد أهميته في النقل الجوي الدولي، ويحدد هذا الفصل السمات المميزة للشحن الجوي، ويصف كيفية تنظيم خدمة الشحن الجوي.

ويتناول الفصل ٤-٦ موضوع الخدمات الجوية غير المنتظمة ويصف السمات التي تميزها عن الخدمات الجوية المنتظمة، ويحدد الأنواع المتعددة للعمليات الدولية غير المنتظمة، ويناقش كيفية تنظيم الحكومات لها.

أما الفصل ٤-٧ فهو مكرس للنشاطات التجارية لشركات الطيران (المشار إليها أحياناً باسم شؤون "مزاولة الأعمال") ويمكن أن تكون هذه الأمور مهمة جداً في تقديم الخدمات الجوية الدولية في بلد أجنبي. ويرد في هذا الفصل وصف لنشاطات مثل تحويل العملات، وتحويل الإيرادات، وتوظيف الأجانب، وبيع وتسويق النقل الجوي الدولي، وتوزيع منتجات شركات الطيران والتجارة الالكترونية وتأجير الطائرات. ويمكن في بعض الظروف أن تتساوى أهمية هذه المواضيع لدى الناقلين الجويين والحكومات مع أهمية العناصر الثلاثة الرئيسية لدخول الأسواق وتحديد السعة والتعريفات.

ويقدم الفصل ٤-٨ معلومات عن ثلاثة أنشطة تعاونية لشركات الطيران، وهي تحالفات شركات الطيران وتقاسم الرموز، ومنح الامتياز، ويناقش الآثار التنظيمية لتلك الأنشطة.

ورد تعريف المحتوى التنظيمي في مقدمة الدليل على أنه "الموضوعات الخاضعة للتنظيم (مثل دخول الأسواق وتحديد الأسعار والسعة وخلاف ذلك)". ويتناول الباب الرابع من الدليل تلك الموضوعات التي تكون المحتوى التنظيمي في الجانب الاقتصادي للنقل الجوي الدولي. ويتعامل منظمو النقل الجوي مع موضوعات المحتوى التنظيمي هذه في مستويات التنظيم الثلاثة - الوطني والثنائي والمتعدد الأطراف. وعلى الرغم من أن كل من هذه المستويات متميز عن الآخر، فنادرًا ما يكون التعامل مع أي منها في معزل عن المستويات الأخرى نظراً للعلاقات المتداخلة فيما بينها.

يتبع الفصل ٤-١ نهجاً تدريجياً في التعرف على الأنواع الثلاثة لحقوق دخول الأسواق وتفسيرها، وهذه الأنواع هي حقوق الطريق وحقوق التشغيل وحقوق النقل. والأنواع الثلاثة تمثل أهم عناصر تنظيم النقل الجوي الدولي. كما يناقش هذا الفصل حق دخول الأسواق في إطار ما يسمى "بالحرية السادسة".

يتناول الفصل ٤-٢ موضوع السعة، وهو عنصر مهم من عناصر تنظيم النقل الجوي. ويصف هذا الفصل دور الحكومات في تنظيم سعة الناقلين الجويين، كما يتناول موضوع السعة من منظور الناقلين الجويين.

يناقش الفصل ٤-٣ أسعار الناقل الجوي، وهي عنصر رئيسي في التنظيم الاقتصادي. ويبحث الفصل المصطلحات المتعلقة بالأسعار وأنواعها وخصائصها المختلفة، وأساليب تنظيم الأسعار وبعض المسائل الرئيسية المتعلقة بها.

يناقش الفصل ٤-٤ ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم، وهو موضوع نال مؤخرًا اهتماماً كبيراً بسبب التغييرات في صناعة شركات الطيران التي ترتبت على التوجه نحو العولمة، والتحرر من القيود، والخصخصة (وهذه أمور تتضمن عادة

ويغطي الفصل ٤-١٠ الأمور المتعلقة بالمطارات، اذ يحتوي على معلومات عن الخدمة الأرضية، وتخصيص خانات الهبوط والاقلاع في المطارات الدولية، وموضوع خصخصة المطارات.

والفصل ٤-٩ مكرّس للركاب الجويين، اذ يناقش حقوق الراكب، والموضوعات الجديدة نسبيا الخاصة بالركاب المشاغبين أو غير المنضبطين، والركاب الذين لا يحملون وثائق سفر سليمة.

الفصل (٤-١)

الحقوق الأساسية لدخول السوق

الترخيص. ويتم دخول سوق نقل جوي دولي عادة أيضا بعملية الترخيص أو عملية الموافقة في كل دولة معنية. ويعود سبب ذلك الى سنوات الطيران الأولى عندما اعترفت الدول بأن لكل دولة سيادة كاملة ومطلقة على الفضاء الجوي الذي يعلو اقليمها وان لها الحق في ممارسة هذه السيادة. وقد أعيد تأكيد هذا المبدأ في المادة الأولى من اتفاقية شيكاغو، ويعبر عادة عن هذه الممارسة للسيادة في صورة ترخيص أو موافقة. ولذلك، وبسبب الحاجة أساسا الى استخدام الفضاء الجوي الاقليمي لدولة أخرى بغية تقديم الخدمة لسوق دولية، فان دخول الناقلين الجويين الأجانب أسواق النقل الجوي هذه أصبح يتطلب ممارسة التنظيم بطرق مختلفة جدا عن طرق التنظيم الخاصة بدخول كيانات أجنبية عاملة في صناعات الخدمات الأخرى (مثل المؤسسات الفندقية وشركات الاتصالات).

ان خدمات النقل الجوي التجاري، عندما تشغل كخدمات أخرى غير الخدمات الجوية الدولية المنتظمة التي تعمل في دول متعاقدة لدى الايكو، تخضع لحكم المادة الخامسة من اتفاقية شيكاغو. ووفقا لهذه المادة، فان لطائرات هذه الدول الحق في أن تطير فوق اقليم أي دولة أخرى متعاقدة في المنظمة سواء لدخوله أو لعبوره بغير هبوط، أو للهبوط فيه لأغراض غير تجارية (مثل التزود بالوقود أو اجراء الاصلاحات) دون حاجة الى الحصول على ترخيص مسبق، مع مراعاة حق الدولة التي يحصل الطيران فوقها أن تلزم الطائرة بالهبوط. وتعطى هذه المادة أيضا الحق في أخذ أو انزال ركاب (أي حق دخول سوق غير منتظمة)، وذلك مع مراعاة حق الدولة التي يحصل فيها الأخذ أو الانزال في فرض الأنظمة أو الشروط أو القيود التي ترتأياها. وفي الممارسة الفعلية، فقد ينتج عن هذا الفرض منع الرحلات الجوية غير المنتظمة من دخول السوق، أو فرض قيود مختلفة على دخولها، وفي حال عدم وجود اتفاق بين الدول المعنية، فيتم تنظيم ذلك من طرف واحد على أساس المجاملة والمعاملة بالمثل في العادة.

ان سوق النقل الجوي بين أي مكانين هو عبارة عن النقل الفعلي والمحتمل للأشخاص والبضائع من المكانين على خدمات جوية تجارية. ويمكن تقسيم أسواق النقل الجوي الدولي الى أربع فئات في تسلسل هرمي على النحو التالي: سوق أزواج المدن، أي الطريق الجوي الذي يربط بين مدينتين (نيويورك - لندن، مثلا)، وسوق أزواج البلدان، ويتألف من جميع طرق أزواج المدن التي تربط بين بلدين (الولايات المتحدة والمملكة المتحدة، مثلا)، وسوق من اقليم الى اقليم، وهو سوق يشمل جميع الطرق التي تربط بين اقليمين (أمريكا الشمالية وأوربا، مثلا، ويعرف أيضا بسوق شمال الأطلنطي)، والسوق العالمي الذي يشمل جميع النقاط في العالم التي تخدمها صناعة شركات الطيران. والخط الجوي المنتظم يقوم على الأرجح بالنقل عبر عدة أسواق يتكون كل منها من مدينتين وذلك في كل رحلة جوية، أما الخط الجوي غير المنتظم أو العارض فيقدم الخدمة في العادة ولكن ليس دائما، لسوق واحد بين مدينتين في كل رحلة جوية.

ان دخول سوق النقل الجوي من جانب ناقل جوي معين أو ناقلين جويين معينين يمثل طبيعة ومدى الحقوق الأساسية (وما يصاحبها من شروط وقيود) التي تمنحها أو ترخص بها السلطات الحكومية المختصة (والتي تحدد وتناقش في هذا الفصل) الى جانب حقوق فرعية تابعة مثل الحقوق المتعلقة ببيع الخدمات. أما النفاذ الى سوق النقل الجوي من جانب ناقل جوي أو ناقلين جويين، فيمثل مدى الاستخدام الفعلي لامتنياز دخول السوق لاكتساب حق النقل والقيام به. وقد تخضع الحقوق لعدة قيود (تقع خارج نطاق هذا الفصل) مثل مدى الطائرات وحنود الحمولة المربحة والازدحام في المطارات، ومشاكل نظام التوزيع.

لا يتم عادة دخول ناقل جوي الى سوق نقل جوي داخلي في أي دولة (مع بعض الاستثناءات نسبيا) الا اذا كان هذا الناقل من تلك الدولة ذاتها، ويتم الحصول عليه في العادة من خلال عملية

وهو وسيلة إضافية للحصول على حق دخول الأسواق. وهناك وسيلة أخرى هي الحصول على **حق التأسيس**، أي حرية تأسيس شركة نقل جوي في إقليم دولة أجنبية. وتستخدم هاتان الوسيلتان الإضافيتان بشكل محدود في الأسواق المحررة أما على أساس التبادل بين الدول أو كمنح من طرف واحد (انظر أيضا الفصل ٤-٤).

اتبع في هذا الفصل منهج تدريجي لتحديد وتفسير ثلاثة أنواع من حقوق الدخول الأساسي للأسواق التي تميل الدول إلى أن تخلط فيما بينها، في الممارسة العملية، بدلا من إيراد كل منها بشكل منفصل في شكل ملاحق بالاتفاقيات الخاصة بالنقل الجوي أو في مواد أو بنود أو نصوص هذه الاتفاقيات، بل أحيانا ما تخلطها مع بنود السعة أو الحمولة أو مع مواضيع أخرى. ويعالج الفصل بشكل مسهب الأنواع العديدة لشروط وقيود دخول الأسواق في الأزمنة الراهنة. غير أن هذا الفصل لا يتطرق إلى مواضيع تحرير دخول الأسواق، أو تبسيط تنظيمها، أو الاتفاقيات الثنائية ومقارنتها بالاتفاقيات متعددة الأطراف. كما أنه لا يبحث المفاهيم الجديدة **للتحرير المطرد** في منح الحق الأساسي لدخول الأسواق، أي إزالة القيود التنظيمية على نحو متزايد، أو مسألة "شبكة الأمان" التي تشمل وضع ترتيبات تنظيمية تستخدم في حال التهديد الواضح لقدرة الدولة للحفاظ على مستوى معين للاشتراك في الأسواق.

يحدد القسم الأول من هذا الفصل مختلف أنواع الموصفات الجغرافية للطرق التي يمكن أن تعمل عليها الخدمات الجوية. بينما يركز القسم الثاني على تعيين الناقل الجوي ومختلف الموصفات بخصوص استخدام الطائرات على تلك الطرق. ويعالج القسم الثالث موصفات فئات النقل التي يمكن القيام بها على هذه الطرق الجوية. بينما يبحث القسم الأخير دخول السوق وكيفية تأثر هذا الدخول بما يدعى "الحرية السادسة".

حقوق الطريق

حق الطريق هو حق دخول السوق الذي يعبر عنه بموصفات جغرافية متفق عليها، أو مجموعة من الموصفات الجغرافية، لطريق أو أكثر يشغل عليها خط جوي أو خدمات جوية وتعمل عليها ولترتيب الذي يمكن معه تقديم الخدمات للأماكن المرخص

تنظم المادة (٦) من اتفاقية شيكاغو بشكل أساسي الخدمات الجوية الدولية المنتظمة. وهي تمنع الخدمات الجوية من تشغيل خدماتها بدون ترخيص أو إذن خاص من الدولة الأجنبية المعنية. وفي الممارسة الفعلية، تمنح دولة ما الناقلين الجويين الأجانب هذا الإذن أو الترخيص بتشغيل الخدمات الجوية الدولية المنتظمة على شكل رخص أو تصاريح لفترة محددة أو مشروطة، (مع استثناءات نادرة) وذلك على أساس استخدام حقوق دخول الأسواق الممنوحة من تلك الدولة إلى الدولة (أو الدول) التي ينتمي إليها الناقل الجوي.

الحق الأساسي لدخول السوق هو حق أو امتياز مشروط أو محدود (يسجل عادة في اتفاق دولي) تمنحه دولة ما إلى دولة أخرى لكي يستخدمه ناقل جوي أو أكثر تعينه تلك الدولة الأخرى وقد يتألف من البنود المتفق عليها التالية: موصفات جغرافية للطرق التي يمكن أن تعمل عليها الخدمات الجوية؛ وموصفات مادية بخصوص تعيين الناقل الجوي أو الناقلين الجويين؛ وكيف يمكن للناقل الجوي أن يستخدم الطائرات؛ وموصفات مادية و/أو جغرافية لأنواع النقل التي يمكن القيام بها. وتحدد هذه الحقوق بمجموعها مدى دخول الأسواق الذي يتم منحه.

تمنح حقوق دخول السوق عادة في مقابل حقوق مشابهة بواسطة بعض الاتفاقيات أو الترتيبات بين الدول وتقتصر عادة على الخدمات الجوية الدولية المنتظمة. وبالرغم من أن حق دخول السوق يمنح الفرصة أساسا لخدمة سوق ما، فهو يشكل كذلك قيودا على دخول السوق بسبب ما يحويه من أحكام. فالدول تقيد دخول السوق لعدة أسباب منها الرغبة في تحقيق توازن بين الحقوق المتبادلة؛ والاحتفاظ بقدر من النفوذ في أي مبادلات في المستقبل؛ وتجنب أو تقليل الآثار التنافسية على ناقلها الوطنيين؛ وتوخى الدقة لتلافي التفسير الخاطي؛ وتنشيط أو تفضيل قطاع معين من السوق (مثل مدينة أو منطقة معينة). أما الحقوق الإضافية، التي تتعلق بكيفية قيام الناقل الجوي بعمله في دولة أجنبية، فتعالجها بعض الدول أحيانا كعناصر من حقوق دخول السوق. ويرد وصف تلك الحقوق ومناقشتها في قسم منفصل من هذا الدليل.

الاستثمار الأجنبي أو الاستثمار الوافد في الناقل الجوي أو الناقلين الجويين لدولة ما، ويشمل الاستثمار بواسطة ناقلين جويين أجانب، أي شراء أسهم في حقوق الملكية مع التمتع بدرجة ممكنة من النفوذ في اتخاذ القرارات الإدارية، إن لم يكن السيطرة الفعلية.

أخرى بينهما، فيمكن لوصف الطريق أن يتضمن نقطة أو نقاط وسيطة، ومثال ذلك:

من المدينة أ١، عن طريق المدينة ب١، الى المدينة ج١.

وهناك عدة طرق أخرى لبيان منح نقطة أو نقاط وسيطة على طريق ما بدرجات متفاوتة من التحديد، ومثال ذلك:

... عن طريق المدينة ب١ والمدينة س١...

... عن طريق المدينة ب١ والمدينة ب٢ والمدينة س١...

... عن طريق الدولة ب...

... عن طريق الدولة ب أو الدولة س...

... عن طريق الدولة ب والدولة س...

... عن طريق نقطة وسيطة...

... عن طريق نقطتين وسيطتين...

... عن طريق نقطة أو نقاط وسيطة...

وفي الأمثلة الثلاثة الأخيرة، يمكن تحقيق تحديد أكبر عند الرغبة في ذلك، بإضافة قارة معينة، أو منطقة معينة، أو بلد معين، ومثال ذلك:

... عن طريق نقطة وسيطة في أفريقيا...

... عن طريق نقطتين وسيطتين في أوروبا...

... عن طريق نقطة أو نقاط وسيطة في المحيط الهندي...

ان ادراج نقطة أو نقاط وسيطة على الطريق يساعد أيضا على بيان الاتجاه العام الذي يجب أن يتبعه الطريق. وقد يكون هناك توقع ضمني أو صريح بأن الطريق المستخدم في العملية الفعلية سيكون طريقا مباشرا الى حد المعقول (بين "أ" و "ج" في الأمثلة). وقد يكون من المرغوب فيه أيضا تحديد طريق عام واحد لاستبعاد طريق آخر، وعلى سبيل المثال :

بها. وبوجه عام، توجد حقوق الطريق في جدول الطرق الجوية الملحق باتفاق النقل الجوي أو اتفاق الخدمات الجوية فيما بين الدول، حيث يدرج في الملحق نفسه بشكل منفصل طريق جوي أو طرق جوية لاستخدامها من جانب شركة أو شركات الطيران التابعة لكل طرف في الاتفاق. وفي جميع الأمثلة التالية يمثل الحرف "أ" الدولة التي تحصل على حق الطريق والحرف "ج" الدولة التي تمنح حق الطريق (ويكون ذلك بطبيعة الحال، بتبادل حق مشابه أو حقوق مشابهة).

ان الطريقة الأساسية لوصف عملية منح حق طريق جوي لدولة ما هي تسمية احدى المدن في اقليم تلك الدولة ومدينة أخرى في اقليم الدولة التي تمنح الحق، ومثال ذلك:

من المدينة أ١ الى المدينة ج١

وليس من الضروري أن يكون المنهج الأساسي مقتصرًا على مدينة واحدة في كل دولة، ومثال ذلك :

من المدينة أ١ الى المدينة ج١/المدينة ب٢.

من المدينة أ١/المدينة ب٢ الى المدينة ج١.

من المدينة أ١/المدينة ب٢ الى المدينة ج١/المدينة ب٢.

والنقطة هي مدينة، سواء كان لها تسمية أو لم يكن، على الطريق الذي تم منحه. ويمكن توسيع المنهج الأساسي ليصف الطريق كما يلي:

من أي نقطة أو نقاط في الدولة أ الى المدينة ج١.

وفيما يلي تعبير أكثر توسعا في المنح الأساسي للطريق :

من أي نقطة أو نقاط في الدولة أ الى أي نقطة أو نقاط في الدولة ج.

أما النقطة الوسيطة فهي نقطة تقع خارج اقليمي الدولتين المانحة والمستفيدة، ولكن بين هذين الاقليمين. (وفي الحالات الاستثنائية، يمكن اعتبار النقاط داخل اقليم الدولة المستفيدة الواقعة على طول المسار العام للطريق، نقاطا وسيطة). وعندما لا يكون اقليما الدولتين المعنيتين بالمنح ملاصقين، وتقع أقاليم ومدن دول

اختيارها من جانب الدولة المستفيدة من بين عدة نقاط مسماة أو غير مسماة، على أن يجرى تبليغ هذا الاختيار الى الدولة المانحة (وأخذ موافقتها، اذا كان هناك نص بذلك)، عندئذ يحول هذا الاختيار دون تقديم الخدمة لنقاط أخرى الى أن يجرى بعض التغيير في النقاط في المستقبل، وعلى سبيل المثال:

... وفيما وراء الى أي نقطتين يتم اختيارهما من بين نقاط المدينة س ١، والمدينة س ٢، والمدينة ص ١، والمدينة ص ٢ والمدينة ي ١.

من الأرجح أن يبدأ الطريق الذي يمنح في اتفاقية تقليدية، الى دولة ما، في اقليم الدولة المستفيدة، ويتبع اتجاهها عاما واحدا ويكون قادرا على التشغيل (ومن المتوقع تقديم الخدمة له) في اتجاه المغادرة من الدولة المستفيدة وفي اتجاه الوصول اليها على خط العودة. أما الطريق الممنوح لدولة في اتفاقية "أجواء مفتوحة"، فيمكن أن يوصف بأنه يبدأ في اقليم الدولة الأم أو في نقطة خلفية منه. ومن النادر جدا أن يوصف طريق ما لاستخدامه في اتجاه واحد فقط، وعندما يحدث ذلك، فمن المحتمل أن يكون خط شحن جوي، اما دائريا واما مستمرا حول العالم. وفي حالات غير عادية أخرى يمكن أن تمنح الدولة مرونة الشحن، أي حق الناقل الجوي المعين أو الناقلين الجويين المعينين بتقديم الخدمة الى نقاط خارج الدولتين المانحة للحق والمستفيدة من الحق بمرونة كاملة في ترتيب النقاط التي تقدم لها الخدمة كالنقاط الوسيطة ونقاط فيما وراء، لغرض أخذ و/أو انزال بضائع و/أو بريد في عمليات النقل الدولية. وفي الحالات المألوفة أكثر يسمح لنقطة مسماة أن تقدم لها الخدمة اما بصفتها نقطة وسيطة أو نقطة فيما وراء (مثل الطريق رقم ٧ في الجدول ٤-١-١ في رحلة ما، لا سيما عندما يكون هناك انحراف بسيط عن المسار العام للطريق المعنى.

في معظم الأحيان يكون وصف الطريق في الاتفاقات الثنائية على شكل جمل. غير أن عدة تبادلات للطرق تكون على شكل جدول كما هو مبين في الجدول ٤-١-١.

... عن طريق المحيط الهادئ الجنوبي... لاستبعاد... عن طريق المحيط الهادئ الشمالي...

... عن طريق الطريق القطبي... لاستبعاد... عن طريق الطريق عبر سيبيريا...

... عن طريق المحيط الأطلنطي الشمالي... لاستبعاد... عن طريق المحيط الأطلنطي الأوسط...

وعوضا عن المواصلات المختلفة، يمكن للأطراف أن تقوم بمنح عام لحق تقديم الخدمة للنقاط الوسيطة على أي طرق ممنوحة.

نقطة فيما وراء هي نقطة على طريق ما تكون بوجه عام على مسافة من اقليم الدولة المستفيدة من الطريق أطول من المسافة من اقليم الدولة المانحة لهذا الطريق (أي أنها تقع فيما وراء الدولة الأخيرة) والتي تشكل جزءا من وصف الطريق. ومثال ذلك، قد يضاف ما يلي الى الوصف الأساسي للطريق "من المدينة أ١، عن طريق المدينة ب١، الى المدينة ج١ لاستخدامه من جانب الدولة أ:

... وفيما وراء المدينة د١.

... وفيما وراء نقطة واحدة (نقطتين) (ثلاث نقاط).

... وفيما وراء نقطة أو نقاط في آسيا.

تجدر الملاحظة بأن في المثال الأخير، الى جانب وضع اتجاه عام لاستمرار الطريق، يحصر نقاط فيما وراء بقارة واحدة. وتجدر الملاحظة أيضا بأنه يمكن ذكر "حقوق فيما وراء" على الطريق ببساطة كما يلي:

... وفيما وراء

يمكن اعطاء مرونة اضافية أيضا بالسماح للناقل الجوي العامل على الطريق أن يختار نقاط وسيطة، أو أن يستبدلها، أو أن يحذفها أو أن يغير ترتيب استخدامها. والنقطة الاختيارية هي نقطة وسيطة، أو نقطة مقصد لدولة ثانية، أو نقطة فيما وراء، يتم

الجدول ٤-١-١ الطرق الجوية للدولة أ (على شكل جدول)

الطريق	النقاط في الدولة أ	النقاط الوسيطة	النقطة في الدولة ج	نقاط فيما وراء
١	المدينة أ١		المدينة ج١	
٢	المدينة أ٢	المدينة ب١	المدينة ج١	
٣	المدينة أ٣		المدينة ج٢	البلد د
٤	المدينة أ٤	المدينة ب٢	المدينة ج٣	المدينة د١
٥	أي نقطة أو نقاط في أ	شمال أفريقيا	المدن ج١، ج٢، ج٣	نقطة واحدة
٦	أي نقطة أو نقاط في أ	الشرق الأوسط وجنوب آسيا	أي نقطة أو نقاط في ج	استراليا
٧	المدينة أ٣	المدينة ب٢	المدينة ج١	المدينة ب٢

الدولة الطرف الآخر في مثل ذلك الاتفاق. والطريق الذي له قطاع ما بدون مرادف يمكن أن يعتبر كطريق بمسار مزدوج وليس طريق بمسار مفرد اذا كان القطاع الرئيسي من الطريق الواقع بين الدولتين هو طريق بمسار مزدوج.

الحقوق التشغيلية

الحق التشغيلي هو حق دخول السوق ويعبر عنه بمواصفات مادية يتفق بشأنها على كيفية تعيين عدة ناقلين جويين؛ وعلى كيفية تشغيل الطائرات؛ أو على أنواع الطائرات أو أجزاء الطائرات أو وسائل النقل البديلة التي يمكن أن تستخدم وأن يعين لها علامات تمييز للطيران على الطريق أو الطرق المتفق عليها. وفي الممارسة الفعلية، يمكن أن توجد الحقوق التشغيلية في اتفاقات النقل الجوي في ملحق الطرق الجوية، أو في مختلف المواد أو في الاتفاقات الجانبية أو يمكن أن تكون أو لا تكون مدرجة بشكل ضمني.

ان تعيين الناقل هو أحد أهم الحقوق الأساسية التشغيلية. **والتعيين** هو الإبلاغ الرسمي من جانب دولة ما لدولة أخرى، وغالبا ما يكون الإبلاغ بمذكرة دبلوماسية عن اسم الناقل الجوي الذي اختارت الدولة تعيينه ليستخدم جميع الحقوق لدخول الأسواق أو بعض هذه الحقوق التي استفادت منها تلك الدولة وفقا لاتفاق النقل الجوي الذي عقده مع الدولة الثانية. وحسب بنود الاتفاق ذي الصلة، يكون التعيين لاستخدام أي حق من الحقوق الممنوحة لدخول الأسواق أو جميع هذه الحقوق، لطريق معين أو طرق معينة أو لجزء معين من طريق ما.

التعيين المفرد هو حق تعيين ناقل واحد فقط (مع حق ضمني بتبديل الناقل). أما **التعيين المزدوج** فهو حق تعيين ناقلين اثنين (مع حق التبديل). **والتعيين غير المحدود المتعدد** هو حق تعيين أي عدد من الناقلين. **والتعيين المقيد المتعدد** هو حق تعيين عدد محدد بأكمله من شركات الطيران أو عدد معين منها للطريق الواحد أو للمطار الواحد، أو للقطاع الواحد (مع حق التبديل).

لا تنطوي الاتفاقات الثنائية عادة على الحق الصريح لدولة ما أن ترفض ما تعينه دولة أخرى، على أساس أن اختيار الناقل حق ذو سيادة للدولة الأخرى، ولكن هذه الاتفاقات تتضمن، بطبيعة

النقطة الخلفية هي أي نقطة خارج الطريق الذي جرى وصفه وتقع عادة جغرافيا "خلف" نقطة أو نقاط البداية للطريق. ويمكن أن تكون "النقاط الخلفية" نقاطا داخل الاقليم المستفيد من الطريق و/أو نقاط في بلدان ثالثة. وهي عادة غير مشمولة بأوصاف الطريق التقليدية. غير أنه قد يكون هناك تفاهم صريح أو ضمني بأنه يمكن تقديم الخدمة لأحد نوعي النقاط الخلفية أو لكلا النوعين (صريح بخصوص النقاط الخلفية لأطراف الثالثة في اتفاقيات "الأجواء المفتوحة" التقليدية) والاحتفاظ بالخط الجوي المباشر والدعاية له على هذا الأساس. وكحل بديل، يمكن أن تخضع مثل هذه الخدمات الجوية التي تنطوي على نقاط في بلدان ثالثة، الى شروط معينة أو تحرم من ذلك الحق.

تتضمن التعبيرات الأخرى المستخدمة في منح حق الطريق ما يلي:

- **مطار رئيسي أو بوابة رئيسية**، هو أي نقطة من آخر مغادرة أو أول وصول لخط جوي في اقليم الدولة المستفيدة أو الدولة المانحة.
- **محطة طريق أو نقطة نهائية**، التي قد يكون لها نفس المعنى مثل المطار الرئيسي أو نقطة البوابة الرئيسية.
- **المحطة المشتركة أو نقطة المحطة المشتركة**، أي نقطة من نقطتين أو أكثر على نفس الطريق وفي نفس الاقليم (للدولة المستفيدة أو للدولة المانحة) التي يمكن تقديم الخدمة لها بشكل منفصل أو بالتزامن على أي خط جوي على الطريق.
- **المسار المزدوج**، هو مصطلح مستعار من صناعة السكك الحديدية ليصف انشاء **طريق بمسار مزدوج**، أي طريق ليستخدمه ناقل جوي أو ناقلون جويون تعيينهم دولة واحدة طرف في اتفاق ثنائي لها طريق مرادف ليستخدمه ناقل أو ناقلون تعيينهم الدولة الطرف الآخر في مثل ذلك الاتفاق.
- **مسار مفرد**، هو أيضا مصطلح مستعار من صناعة السكك الحديدية ليصف انشاء **طريق بمسار مفرد**، أي طريق ليستخدمه ناقل جوي أو ناقلون جويون تعيينهم دولة واحدة طرف في اتفاق ثنائي والتي ليس لها طريق مرادف ليستخدمه ناقل جوي أو ناقلون جويون تعيينهم

أخرى أن تهبط في اقليمها لأغراض لا تتعلق بالنقل (ويعرف أيضا بحق الحرية الثانية).

حق الغاء التوقف الاختياري هو حق أو امتياز، يمنح عادة لاستخدامه على طريق، للتصريح بنقاط متعددة للنقل، شريطة القيام بتوقف واحد على الأقل في الدولة المستفيدة وتوقف واحد في الدولة المانحة في كل رحلة. ومثال ذلك: يمكن الغاء أي نقطة أو نقاط محددة على الطريق في أي خط أو خدمات جوية باختبار شركة أو شركات الطيران المعنية، غير أنه يجب أن تبدأ أو تنتهي جميع الرحلات في اقليم الدولة الطرف التي عينت شركة أو شركات الطيران.

ومن جهة أخرى، يستخدم شرط التوقف الانزامي لاعداد بوضوح المسار العام لطريق ما أو لتفادي عملية بدون توقف. فالاستخدام الأول يوضح مدى المنح المقرر. بينما يعطى الاستخدام الثاني الحماية للناقل أو الناقلين الوطنيين التابعين للدولة المانحة - حيث يجعل التوقف الانزامي خدمة الناقل الأجنبي أقل تشويقاً لحركة النقل.

رحلة الانتظام بالموقع هي، بالمعنى العريض للمصطلح، أي رحلة، سواء كانت ايرادية أو غير ايرادية، سواء كانت منتظمة أو غير ذلك، تطير لانتظام الطائرة بالموقع لاستخدامها في بعض الخدمات ايرادية، وهي أيضا بالمعنى الضيق للمصطلح، أي رحلة لتوصيل الطائرة، أي رحلة غير ايرادية تطير للانتظام بالموقع أو لغرض آخر (مثل غرض اجراء الصيانة للطائرة).

الرحلة الاضافية على نفس الخط، وهي بطبيعة الحال رحلة ثانية على نفس الخط، وهي رحلة ايرادية في الخدمات المنتظمة التي تعمل لنقل التذوق الفاضل في حركة النقل على نفس جدول المواعيد للرحلة الأساسية التي ألحقت بها رحلة اضافية. والمصطلحات "خط اضافي" و "خط ثاني (ثالث... الخ)" مستعارة من صناعة السكك الحديدية. ويعتبر عادة حق تشغيل رحلات اضافية على نفس الخط كحق ضمني بموجب اتفاقات النقل الجوي حتى لو كانت السعة محددة مسبقاً، غير أن هذا الحق لا يشمل تشغيل خدمات اضافية في أوقات لا ترتبط كلياً بأوقات الرحلة الأساسية التي ألحقت بها رحلة اضافية على نفس الخط.

تغيير السعة هو تغيير الطائرة في نقطة على الطريق في رحلة جوية دولية خارج اقليم بلد الناقل الى طائرة أخرى (على

الحال، حق الدولة الأولى أن ترفض شروطاً على تراخيص التشغيل لشركة الطيران المعنية لأسباب محددة، أو تلغى هذه الشروط أو تلغىها أو تفرضها. وتكون هذه الأسباب عادة مقتصرة على الفشل في الوفاء بشرط كون الملكية الجوهرية للشركة والسيطرة الفعلية عليها في يد الدولة التي عينت تلك الشركة أو في يد رعاياها، أو الفشل في الامتثال للقوانين والأنظمة الوطنية (للدولة المستفيدة من التعيين) المطبقة في عمليات تلك الخدمات الجوية.

* * *

تشمل الحقوق التشغيلية، التي تعالج كيفية تشغيل الطائرات على طريق جوي متفق عليه أو طرق جوية متفق عليها، حقوق الطيران العابر، والتوقف الفني، والغاء التوقف الاختياري، والتوقف الانزامي، ورحلة الانتظام بالموقع، والرحلة الاضافية على نفس الخط وتغيير السعة.

حق الطيران العابر هو حق أو امتياز يمنح لدولة ما أن تطير عبر اقليم الدولة التي تمنح هذا الحق، بدون هبوط، على خدمات جوية دولية، منتظمة أو غير منتظمة. ويحدد اتفاق العبور للخدمات الجوية الدولية المصطلح ذا الصلة وهو **الحرية الأولى للجو** - أي بالحق أو الامتياز بالنسبة للخدمات الجوية الدولية المنتظمة، الذي تمنحه دولة ما الى دولة أو دول أخرى أن تطير عبر اقليمها بدون هبوط (ويعرف أيضا بحق الحرية الأولى).

حق التوقف الفني هو حق أو امتياز يمنح لدولة ما أن تهبط في اقليم الدولة المانحة لأغراض غير تجارية، بالنسبة لخدمات جوية دولية منتظمة أو بخلافها. وأكثر ما يمارس هذا الحق في حال التزود بالوقود، أو لاجراء بعض الاصلاحات الهامة غير المتوقعة أو للاستجابة للحاجة الطائرة لهبوط الطائرة. وقد يستخدم هذا الحق في بعض الحالات لتنفيذ مقتضيات الدخول الوطنية لدولة ما قبل متابعة الطيران الى نقطة من نقاط النقل في تلك الدولة. ومع أن التوقف الفني هو بالتعريف ليس لأغراض تجارية، فقد يكون التوقف ضرورياً أو من المرغوب فيه لانزال الركاب لبعض الوقت (حتى لتمضية ليلة) بشرط اعادة تحميل الطائرة لمتابعة طيرانها (الذي يمكن أن يتم على طائرة بديلة أو وسيلة نقل بديلة). ويحدد اتفاق العبور للخدمات الجوية الدولية المصطلح ذا الصلة وهو **الحرية الثانية للجو** - بالحق أو الامتياز، بالنسبة للخدمات الجوية الدولية المنتظمة، الذي تمنحه دولة ما الى دولة أو دول

يحق لناقل جوي، يعينه أحد الأطراف المتعاقدة أن يقوم بتغيير السعة في اقليم الطرف المتعاقد الآخر أو في نقطة على الطريق المحدد على مسافة وسيطة من اقليم الطرف المتعاقد الآخر أو فيما وراء هذا الاقليم شريطة ما يلي :

الخيار (أ)

أن تجرى عمليات فيما وراء نقطة تغيير السعة بطائرة ذات سعة أقل من سعة الطائرة الواصلة، بالنسبة لخط جوي مغادر أو بطائرة ذات سعة أكبر من سعة الطائرة الواصلة بالنسبة لخط جوي عائد الى اقليم بلده.

أو الخيار (ب)

أن تجرى عمليات فيما وراء نقطة تغيير السعة بطائرة ذات سعة أقل، أو بطائرتين مجموع سعتهما أقل من سعة الطائرة الواصلة بالنسبة لخط جوي مغادر، أو ذات سعة أكبر بالنسبة لخط جوي عائد الى اقليم بلده.

أو الخيار (ج)

أن تجرى عمليات فيما وراء نقطة تغيير السعة بطائرة أو بطائرتين سعة كل منهما أقل من سعة الطائرة الواصلة بالنسبة لخط جوي مغادر، أو بسعة أكبر من سعة الطائرة الواصلة بالنسبة لخط جوي عائد الى اقليم بلده.

أو الخيار (د)

أن تجرى عمليات فيما وراء نقطة تغيير السعة بأي عدد من الطائرات سعة كل منها أقل من سعة الطائرة الواصلة بالنسبة لخط جوي مغادر، أو أكبر من سعة الطائرة الواصلة بالنسبة لخط جوي عائد الى اقليم وطنه.

أو الخيار (هـ)

بالنسبة لخط جوي مغادر تكون عمليات فيما وراء نقطة تغيير السعة استمرارا لخط جوي مغادر من اقليم الطرف المتعاقد الذي عيّن الناقل الجوي، وبالنسبة للخط الجوي الواصل، استمرارا لخط جوي واصل الى ذلك الاقليم، وفي كلا الحالتين بدون قيود بالنسبة لارتفاع الطائرة أو عدد الطائرات أو سعتها، الى تلك النقطة ومنها.

* * *

رحلة مغادرة) أو من طائرة أخرى (على رحلة وصول) لها سعة أصغر. وتغيير السعة على شكل "Y" هو تغيير السعة الى طائرتين (مغادرة) أو من طائرتين (وصول) من تلك الطائرات. أما تغيير السعة على شكل "مروحة" فهو تغيير سعة الى أكثر من طائرتين (مغادرة) أو من أكثر من طائرتين (وصول) من تلك الطائرات. وتغيير السعة مع بلد ثان هو تغيير السعة، كما نراه في سياق العلاقة الخاصة بالخدمات الجوية بين دولتين، يقوم به ناقل جوي في اقليم إحدى الدولتين الطرف في اتفاق ثنائي وينتمي الى الدولة الثانية من الدولتين الطرف من اتفاق ثنائي. بينما تغيير السعة مع بلد ثالث هو تغيير السعة، كما نراه في سياق العلاقة الخاصة بالخدمات الجوية بين دولتين، يتم في اقليم دولة ثالثة، ويدرج في الطريق الجوي الدولي المرخص له.

يخول تغيير السعة الناقل الجوي أن يعمل بشكل أكثر اقتصادا على قطاعات الطريق الدولي البعيدة عن اقليم بلده وذلك بمضاهاة سعة رحلاته على تلك القطاعات من الطريق مع الأحجام الأصغر من حركة النقل من بلده واليه، وهذا ما يتوقع عادة في حالة القطاعات الأبعد لطريق جوي بعيد المدى. ولا يطبق هذا المصطلح الدولي "تغيير السعة" على تغيير الطائرة داخل اقليم بلد الناقل إذ أن لهذا التغيير طابعا محليا أو وطنيا ويقع ضمن الاختصاص القضائي للدولة ذات السيادة المعنية. كما لا يعتبر أي تغيير للطائرة، أينما يتم، الى طائرة من نفس الحجم أو نفس السعة، تغييرا للسعة. ويعود تاريخ هذا المصطلح باللغة الانجليزية أي "تغيير السعة" الى مصطلح مقتبس من النقل بالقطارات عند التغيير، في أي نقطة على طريق السكة الحديدية من عمليات على قضيبين بمسافة ثابتة (أو بسعة "gauge" ثابتة) بينهما الى عمليات على قضيبين آخرين بسعة مختلفة، أي بمسافة مختلفة بينهما، ويتم ذلك عادة باستبدال وحدات العجلات (العربات أو الشاحنات) بوحدات بسعة "gauge" (أي مسافة) ملائمة لمتابعة تحرك القطار.

وقد لا ينص اتفاق ثنائي للخدمات الجوية بشكل محدد على تغيير السعة، لأنه قد تعتبره إحدى الدولتين الشريكتين أو كلاهما مسموحا ضمنا أو غير مسموح ضمنا. وبشكل بديل، فقد تنص عليه صراحة الشروط المحددة أو تمنعه صراحة. وعندما تتفق دولتان أن تحددتا حق تغيير السعة في اتفاق ثنائي للخدمات الجوية، فمن المرجح أن تدرجا منح حق تشغيلي بنص يشابه نص الشرط التالي وأحد الخيارات الخمسة الواردة أدناه :

واحدة (نقل على شركة واحدة) لا سيما في نظام التوزيع لشركة طيران مثل نظام الحجز الآلي. ويناقش هذا الموضوع بمزيد من التفصيل في الفصل ٤-٨ من هذا الدليل.

ما يتصل اتصالاً وثيقاً بتقاسم الرموز هو مفهوم **منح الامتياز التجاري** أي منح ناقل جوي امتياز تجاري أو حق استخدام مختلف عناصر هوية الشركة (مثل رموز علامات الرحلة، والزي الموحد ورموز التسويق) إلى **المستفيد من الامتياز**، أي الكيان الذي يستفيد من الامتياز التجاري لتسويق أو تقديم خدماته الجوية، والتي تكون بشكل نموذجي خاضعة لمستويات قياسية ومراقبة بغية المحافظة على جودة الخدمات التي يرغب فيها **ماتح الامتياز** أي الكيان الذي يمنح الامتياز التجاري. وبخلاف تقاسم الرموز الذي أصبح أسلوباً واسع الانتشار للخدمات الجوية الداخلية والدولية، فإن منح حقوق الامتياز ليس شائعاً حتى الآن على الطرق الدولية (انظر أيضاً الفصل ٤-٨ لمزيد من المناقشة التفصيلية).

الرحلة الجوية المشتركة هي رحلة تعرفها رموز العلامات لشركتي طيران وافقتا على تقاسم الإيرادات و/أو التكاليف بموافقة حكومتيهما. وتعتبر بعض الدول الرحلة الجوية المشتركة كرحلة تقاسم الرموز بينما لا تعتبر ذلك دول أخرى.

يحق للناقل الجوي أن يمتلك أو يستأجر الطائرة المستخدمة لممارسة حق دخول الأسواق. وقد ينطوي أو لا ينطوي استخدام الطائرة المستأجرة على الحاجة إلى الحصول على ترخيص خاص لممارسة حق دخول الأسواق. وبوجه عام، عندما تقوم طائرة ما بخدمة خط جوي لناقل جوي ولكنها تبقى خاضعة للمراقبة التشغيلية لناقل جوي آخر، فإن أي دولة يكون إقليمها معنياً بهذا الترتيب، يحق لها أن تستلزم من كلا الناقلين الحصول على ترخيصها بهذا التدبير. وقد تستلزم هذه الدولة أيضاً أن تكون دولة الناقل الجوي الذي يقوم بمراقبة تشغيل الطائرة ودولة الناقل الجوي الذي يعرض الخط الجوي لهذه الطائرة قد حصلنا منها على حق دخول الأسواق للطريق المعنى. وسيناقش هذا الموضوع بمزيد من التفصيل، بما في ذلك سلامته وآثاره الاقتصادية، في القسم ٤-٧.

لا تستدعي ترتيبات تبادل الطائرات عادة أية حاجة لحقوق أو شروط أو قيود خاصة لدخول الأسواق. وتبادل حق الرحلة هو طائرة مفردة على خط جوي منتظم تربط بين طريق أحد الناقلين

تأخذ الحقوق التشغيلية أشكالاً عديدة، وهي مواصفات لأي أنواع من الطائرات، وأجزاء الطائرات ووسائل النقل البديلة التي يمكن أن تستخدم وأي علامات تمييز للرحلات يمكن تخصيصها.

بالنسبة لمواصفات أنواع الطائرات، فعلى سبيل المثال، قد تتفق الدول على أنه يمكن ممارسة بعض من هذه الحقوق على الطائرات الضيقة الجسم فقط أو على الطائرات عريضة الجسم فقط، أو على الطائرات "الصغيرة" فقط أو على الطائرات "الكبيرة" فقط (كما تعرفها الدول المعنية)، أو على طائرات الشحن فقط أو على طائرات مختلطة (ركاب وشحن) فقط. وتجدر الملاحظة بأن مثل هذه المواصفات، في حين تؤثر على السعة، هي بوجه عام لأغراض غير أغراض تنظيم السعة (مثل ذلك، لتجنب النقل الكبير للبضائع على طريق ما).

فيما يتعلق بأجزاء الطائرة، فعلى سبيل المثال يحق للدول أن تمنع استخدام الطائرات (مثل الطائرات المختلطة) أن تحمل بضائع في المقصورة الرئيسية، أو يحق لها أن تحدد بأنه لا يمكن نقل البضائع إلا في مستودع الشحن. وبشكل مماثل، يمكن لهذه الدول أن تتفق صراحة أو ضمناً على أنه يمكن لخط جوي أن يعمل باستخدام **الحيز المحجوز**، أي أن يشتري ناقل جوي عدداً من مقاعد الركاب و/أو حيزاً محددًا للشحن على متن طائرة تابعة لناقل ثانٍ. وقد يتفق أيضاً على السماح بتقاسم الرموز، أي استخدام رموز علامات الرحلة لناقل جوي على رحلة يقوم بها ناقل جوي ثاني، وتحدد عادة هذه الرحلة أيضاً (وقد يستلزم الأمر تحديدها) كرحلة للناقل الجوي الثاني ويقوم بها.

عندما يخصص بتقاسم الرموز، فقد تتم على أي جزء من الطريق وقد تشمل ناقلًا جويًا من بلد ثانٍ، أو ناقلًا جويًا من بلد ثالث، أو ناقلًا جويًا محليًا. وللدول الخيار في منح بعض حقوق الدخول في الأسواق والاستفادة منها والتي لا يمكن استخدامها إلا على أساس تقاسم الرموز. وبوجه عام، تتطلب الدول أن يحصل كلا الناقلين الجويين المشتركين في ترتيبات تقاسم الرموز على الترخيص الملائم.

تكون ترتيبات تقاسم الرموز والحيز المحجوز عادة مع بعضهما ولكن لا يكون ذلك دائماً بالضرورة. إذ يسمح تقاسم الرموز بعرض وبيع النقل الذي يشمل أكثر من شركة طيران واحدة (تبادل النقل بين الشركات) كما لو كان يتم ذلك على شركة

ما يمكن نقله على الطريق المرخص له أو أجزاء من ذلك الطريق على متن الطائرة (أو وسيلة النقل البديلة) المرخص لها. ومهما يكن من أمر، تجدر الملاحظة بأن المصطلح **حقوق النقل**، في أحد استعمالته، يطبق بشكل مشترك ليكون له نفس المعنى كحقوق دخول الأسواق.

إن الطريقة الأساسية للتعبير عن حق النقل بالموصفات المادية هي طريقة حق نقل الركاب، والبضائع، والبريد بشكل منفصل أو بشكل مشترك. فإذا اقتصر الحق المتفق عليه على نقل الركاب فقط، فهو يشمل عادة وبشكل ضمني الأمتعة أو حقائب البريد الخاص برفقة الركاب أو البريد الخاص، ويمكن أن يشمل أيضاً الأمتعة غير المصحوبة والتي لا تشحن على أنها بضائع. وبشكل مماثل، فالشحن عادة يعنى البضائع والشحنات العاجلة. غير أن حق نقل البضائع فقط يشمل بالضرورة مراقبين عند الاقتضاء، لا سيما بالنسبة إلى المشحونات الحية. وتتطوي حقوق النقل على نقل إيرادي وبعض النقل غير الإيرادي (إذا كان بموجب تذكرة سفر الركاب، أو جدول البضائع أو وثيقة ملائمة أخرى) مثل بضائع خاصة بشركة الناقل أو بريد خاص بشركة الناقل.

* * *

إن الطريقة الأساسية للتعبير عن حقوق النقل بالموصفات الجغرافية هو طريقة إحدى حريات الجو التي تتعلق بالنقل (الحريتان الأولى والثانية هما حريتان تشغيليتان). ويقدم الشكل ٤-١ عرضاً بيانياً لحريات الجو.

الحرية الجوية الثالثة هي حق أو امتياز، يتعلق بالخدمات الجوية الدولية المنتظمة، تمنحها دولة إلى دولة أخرى لانزال في إقليم الدولة الأولى والثانية هما حريتان تشغيليتان). ويقدم الشكل ٤-١ عرضاً بيانياً لحريات الجو.

الحرية الجوية الرابعة هي حق أو امتياز، يتعلق بالخدمات الجوية الدولية المنتظمة، تمنحها دولة ما إلى دولة أخرى لأخذ في إقليم الدولة الأولى أشخاص أو بضائع قادمة من دولة وطن الناقل (وتعرف أيضاً بحق الحرية الرابعة).

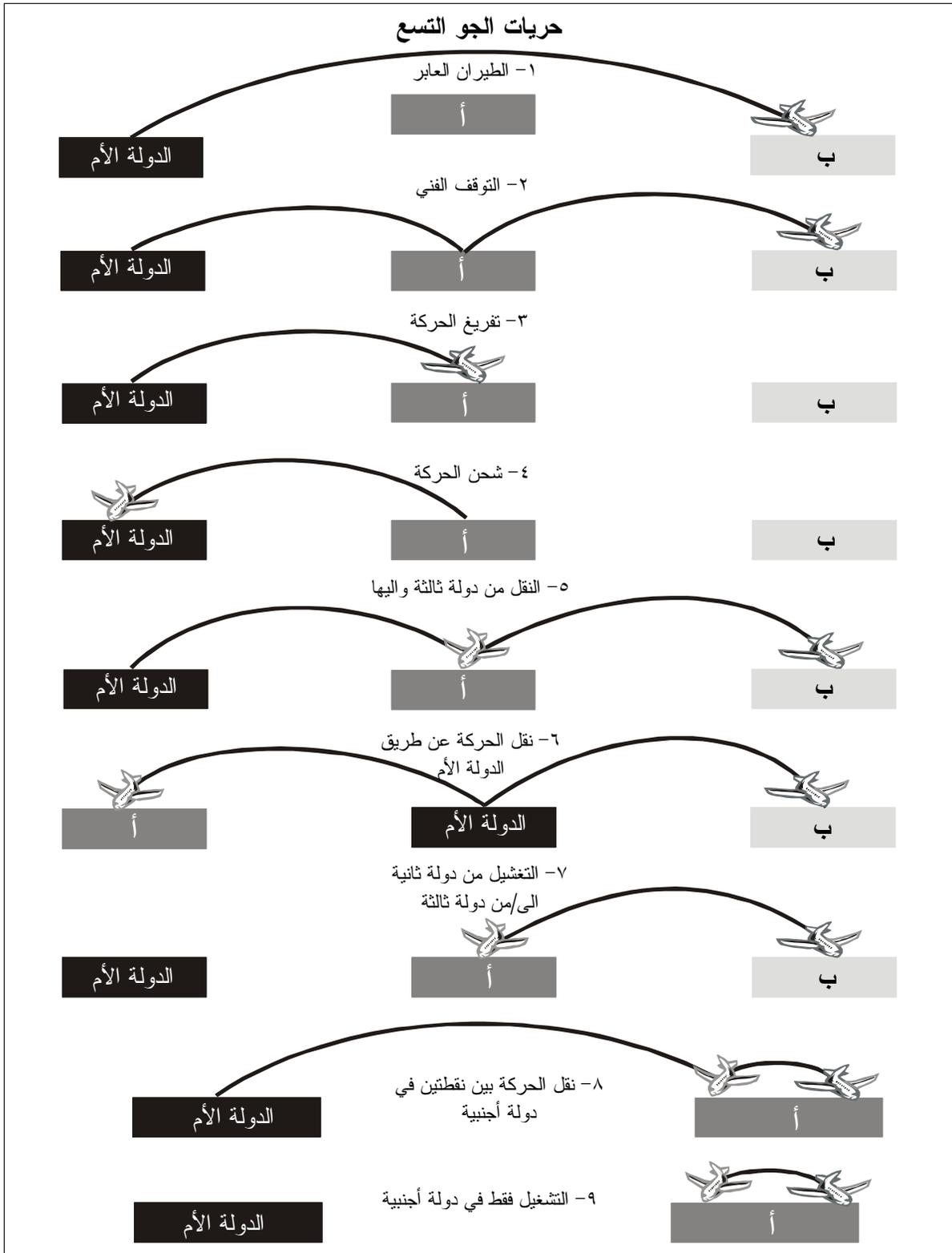
الحرية الجوية الخامسة هي حق أو امتياز، يتعلق بالخدمات الجوية الدولية المنتظمة، تمنحها دولة ما إلى دولة أخرى لانزال

الجويين وطريق ناقل جوي ثان عند نقطة التبادل، وعلى الناقل المرخص له على كل طريق أن يزود الطائرة نفسها بالطاقم وأن يشرف على تشغيلها. وفي هذا التبادل منفعة للركاب لأنهم يستخدمون طائرة واحدة بالرغم من كون العملية تمثل نقلاً على أكثر من شركة، وقد توفر منافع إضافية للناقلين المعنيين لأنهم يستخدمون الطائرة بكفاءة أكبر.

حق النقل متعدد الوسائط هو حق دخول الأسواق تمنحه دولة ما ليستخدمة ناقل معين أو ناقلون معينون من دولة أخرى لتمديد الخدمات الجوية أو لتقديم بديل لها باستخدام وسائل النقل السطحي. وتشمل الأمثلة على وسائل النقل السطحي المستخدمة في استبدال الوسائل (مع علامات نوعها العام التي يستخدمها الاتحاد الدولي للنقل الجوي) **الباصات (BUS)**، و**المركبات البحرية التوربينية (HOV)**، و**القوارب (LCH)**، و**سيارات الليموزين (LMO)**، و**القطارات (TRN)**، و**الشاحنات والخدمات البرية الفرعية (RFS)**. وتكون الحقوق المحددة لدخول الأسواق و/أو الترخيص بها من جانب سلطة النقل الجوي مطلوبة أو غير مطلوبة لاستخدام وسائل النقل السطحي لنقل الركاب أو البضائع بموجب تذاكر السفر جواً أو جداول البضائع حسبما تكون الظروف في كل حالة. ففي أحد الأمثلة، تحدد الدولة المساحة التي يحق ضمنها لناقل جوي أجنبي أن يقوم بخدمات أخذ الركاب وانزالهم بنصف قطر معين حول المطار الذي يجري استخدامه. وفي مثال ثان، عندما تعمل الخدمات الدولية لناقل جوي من دولة معينة واليها بوسائل نقل سطحي بأكملها، فقد تتطلب ترخيصاً من سلطات النقل السطحي فقط، حتى لو أن هذه الخدمات قد حدد لها رموز علامات الناقل الجوي وأرقام "الرحلة" لأغراض المبيعات، أما إذا تمت بموجب عقد مع ناقل سطحي معتمد، فقد لا تتطلب ترخيصاً خاصاً بذلك. وفي مثال ثالث، يمكن اعتبار التحركات السطحية بين نقطتين من الطريق الجوي المرخص للناقل الجوي وكأنه يستخدم حقوق دخول الأسواق المتعلقة بذلك الطريق وقد يخضع ذلك إلى أنظمة النقل الجوي، على أن تكون هذه التحركات السطحية قد عرضت كبديل أو كاستكمال للرحلات الجوية على هذا الطريق.

حقوق النقل

حق النقل هو حق دخول الأسواق ويعبر عنه بمواصفات مادية أو جغرافية أو مواصفات مختلطة، يتفق بشأنها على من يمكن نقله أو



الشكل ٤-١-١ الحريات الجوية التسع

أخرى، للنقل بين اقليم الدولة المانحة ودولة ثالثة بدون ضرورة ادراج أي نقطة في اقليم الدولة المستفيدة في هذه العملية، أي أنه لا تدعو الحاجة الى وصل هذا الخط بأي خط أو امتداد خط من دولة وطن الناقل واليها.

المصطلحان النقل الداخلي على شركة أجنبية وحركة النقل الداخلي على شركة أجنبية المستعملان في النقل الجوي لهما الصفات التالية:

• يشق الأول منهما من مصطلحات النقل البحري لحظر النقل على خط الشاطئ يقوم به ناقلون أجانب ويشق الثاني من هذا النقل المحظور الذي يمكن أن يعادل النقل الداخلي، أي النقل الذي يجرى بموجب وثيقة نقل واحدة (تذكرة سفر أو قائمة بضائع) الذي لا ينطوي على منشأ أو توقف مؤقت أو نهاية خارج اقليم دولة واحدة.

• يوسع أحيانا هذان المصطلحان ليشملا أيضا (ويحظرا بذلك) بعض أقسام من النقل الدولي مثل تلك الأقسام بين نقطتين على طريق دولي تقعان في اقليم نفس الدولة (التي ليست وطن الناقل) قبل أو بعد التحويل أو التوقف المؤقت في نقطة من تلك النقاط، وذلك باستثناء يجرى أحيانا للسماح بالتحويل على نفس الشركة وعلى نفس الطريق والتوقف المؤقت.

• يطبقان أحيانا بشكل خاطئ على النقل بين دولتين في نفس مجموعة الدول أو نفس الوحدة الاقتصادية لدول عندما تقرر هذه المجموعة أو هذه الوحدة الاحتفاظ بهذا النقل على الشركات الخاصة بها.

• يمكن تطبيقهما على حركة النقل التي تشكل، لأول وهلة، نقلا داخليا على شركة أجنبية مثل حركة جوية أو حركة سطحية عبر حدود وطنية يتبعها فوراً حركة مشابهة عائدة عبر نفس الحدود، حتى لو كان ذلك وفقاً لتذكرة سفر منفصلة أو قائمة بضائع منفصلة.

حق النقل الداخلي على شركة أجنبية أو امتياز النقل الداخلي على شركة أجنبية، هو حق أو امتياز يمنح الى دولة أجنبية أو الى ناقل أجنبي، لنقل داخلي محظور بدون هذا الحق أو الامتياز. وينطوي النقل الداخلي الصغير على حركة نقل بين ميناءين على نفس الشاطئ لنفس البلد (في الاستعمال الخاص بالنقل البحري)

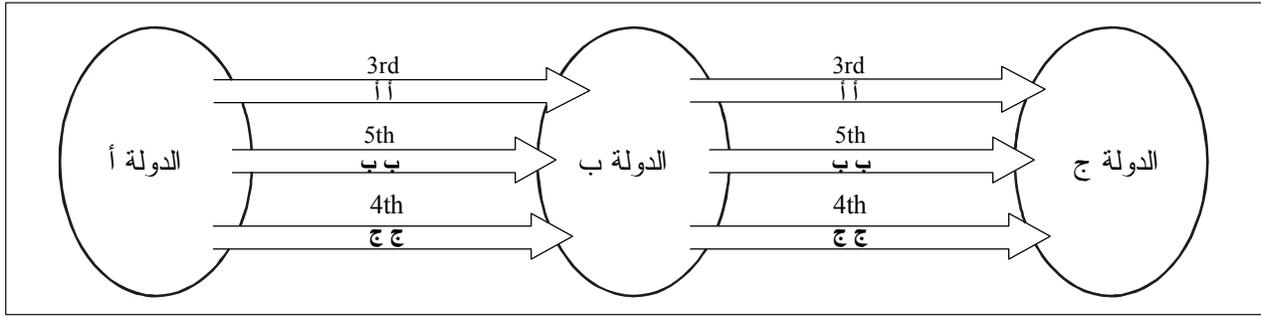
وأخذ في اقليم الدولة الأولى، أشخاص أو بضائع قادمة من دولة ثالثة أو متجهة اليها (وتعرف أيضا بحق الحرية الخامسة).

هناك صعوبات ناشئة من تحديد تصنيف الحريات بالنسبة الى نقل معين أو جزء منه، ويعود السبب في ذلك الى أن بعض الدول تصنف تحركات النقل المعنية بمنشئها ومقصدتها الحقيقيين أي منشأ ومقصد تذكرة السفر أو قائمة البضائع، على أن يكون المنشأ أول نقطة مذكورة على وثيقة النقل، والمقصد آخر نقطة على طريق الذهاب (طريق واحد) أو أبعد نقطة من المنشأ على طريق الذهاب أو الاياب (طريقين). وتحدد دول أخرى تصنيف الحريات بقسيمة أو منشأ ومقصد قطاع معين من الرحلة، أي أن يكون المنشأ أي نقطة صعود الى الطائرة (نقطة أساسية أو على الطريق) يتم فيها أخذ الركاب أو تحميل البضائع على رحلة معينة ويكون المقصد أول نقطة تالية يتم فيها انزال الركاب أو تفريغ البضائع (دونما اعتبار لنقطة بدء الرحلة ونقطة نهايتها المذكورتين في تذكرة السفر أو في قائمة البضائع).

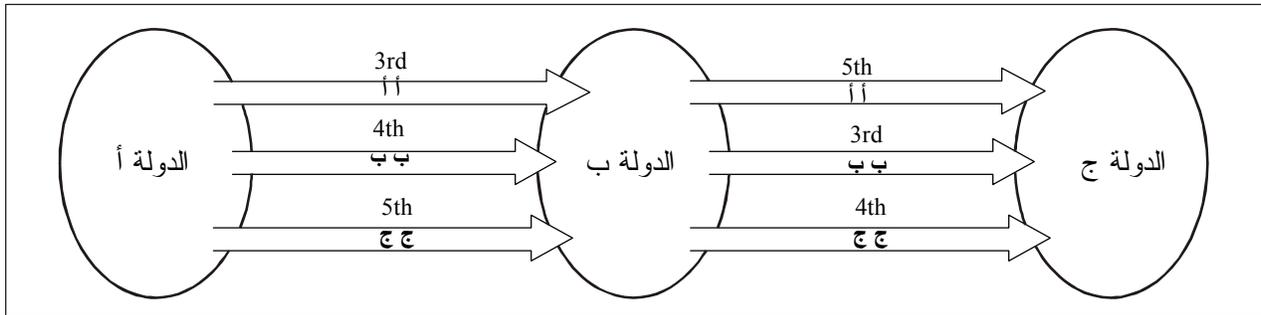
ويمكن أن يظهر الفرق في تصنيف الحريات بموجب هذين المنهجين في حالة عملية النقل التي تبدأ في الدولة "أ" وتنتهي في الدولة "ج" مع تغيير الرحلة على الطريق في الدولة "ب" اما مباشرة أو بعد توقف مؤقت في الدولة "ب"، حيث يكون هناك ثلاثة ناقلين محتملين: الناقل "أ" من الدولة "أ"، والناقل "ب" من الدولة "ب"، والناقل "ج" من الدولة "ج". وتجدر الملاحظة أنه باستعمال طريقة المنشأ والمقصد الحقيقيين لا ينتج عنها تغيير في تصنيف الحريات، حتى لو استخدم ناقل مختلف في كل قطاع من الرحلة (راجع الشكل "٤-١-٢")، بينما نرى أن طريقة القسيمة أو منشأ ومقصد قطاع الرحلة ينتج عنها دوما تغيير في تصنيف الحريات (راجع الشكل "٤-١-٣").

أما ما يسمى بالحرية الجوية السادسة فهي الحق أو الامتياز، الذي يتعلق بالخدمات الجوية الدولية المنتظمة، بالقيام بعملية النقل عن طريق دولة وطن الناقل، فيما بين دولتين أخريين (وتعرف أيضا بحق الحرية السادسة). وما يدعى بالحرية الجوية السادسة، على خلاف الحريات الخمس الأولى، لا تدخل في اتفاق الخدمات الجوية المعترف به على نطاق واسع مثل "اتفاق الحريات الخمس". وهذا الموضوع عرضة لنقاش كبير ويبحث في الجزء الأخير من هذا الفصل.

وما يدعى الحرية الجوية السابعة هو الحق والامتياز، الذي يتعلق بالخدمات الجوية الدولية المنتظمة، تمنحه دولة ما الى دولة



الشكل "٤-١-٢" طريقة المنشأ والمقصد الحقيقيين



الشكل "٤-١-٢" : طريقة القسيمة أو منشأ ومقصد قطاع الرحلة

بأكمله في إقليم الدولة المانحة (ويعرف أيضا بحق الحرية التاسعة أو النقل الداخلي "المنفرد" على شركة أجنبية).

ان الطريقة الأخرى التي بها تحدد حقوق النقل في أي نقطة معينة أو لأي سوق معين تتم بمنح معاملة مختلفة (أي تصريح أو قيود) للصعود الى الطائرة في نقل عبور مباشر على قطاع معين من الرحلة. **والصعود الى الطائرة** هو النقل الذي يتم على متن الطائرة لأول مرة ويتألف مما يلي :

• **حركة المنشأ** أي الحركة التي تبدأ في النقل الجوي المغادر أو عودة النقل الجوي بعد مكوث في مقصده النهائي عند المغادرة.

• **حركة التحويل** هي حركة تصل الى نقطة في رحلة وتغادرها في رحلة أخرى (أي تعبر هذه النقطة) كجزء

ويتوسيعه لينطبق على النقل الجوي بين مطارين في نفس الاقليم المجاور لدولة ما. بينما ينطوي **النقل الداخلي الكبير** على حركة نقل تبدأ وتنتهي على شواطئ مختلفة لنفس البلد (في الاستعمال الخاص بالنقل البحري) ويتوسيعه لينطبق على النقل الجوي، والتحركات بين دولة واقليم غير مجاور لتلك الدولة.

وما يسمى بال**حرية الجوية الثامنة** هي الحق أو الامتياز، الذي يتعلق بالخدمات الجوية الدولية المنتظمة للنقل الداخلي على شركة أجنبية بين نقطتين في اقليم الدولة المانحة لخط يبدأ أو ينتهي في اقليم وطن الناقل الأجنبي أو (فيما يتعلق بما يدعى الحرية الجوية السابعة) خارج اقليم الدولة المانحة (ويعرف أيضا بحق الحرية الجوية الثامنة أو "النقل الداخلي المتتالي على شركة أجنبية").

وما يدعى **الحرية الجوية التاسعة**، هي الحق أو الامتياز، للنقل الداخلي للدولة المانحة على شركة أجنبية على خط يعمل

على غير شركة وهي حركة توقف مؤقت تتابع تحركها (بعد انقطاع في الرحلة) على شركة طيران مختلفة.

• **حركة التحويل على نفس الشركة** هي حركة مواصلة الرحلة بين طائرتين معرفتين بنفس علامات شركة الطيران ولكن برقم رحلة مختلف، وتمييزها عن حركة مواصلة على شركة مختلفة، وهي حركة مواصلة بين طائرتين معرفتين بعلامات مختلفة لشركة الطيران وأرقام مختلفة للرحلات. وتجدر الملاحظة أن "الحركة المحلية" تحظر أحيانا على قطاع رحلة معينة. والحركة المحلية هو مصطلح غامض ويمكن أن يعنى جميع عمليات الصعود الى الطائرة أو جميع عمليات الحركة في المنشأ أو جميع عمليات الحركة غير عمليات الحركة العابرة، وهي الحركة العابرة المباشرة زائد حركة مواصلة الرحلة (بنفس رقم الرحلة).

قيود القطاع الأعمى أو القطاع الأعمى جزئيا على طريق دولي تعمل بلا شك على الحد من فرص النقل للناقل الجوي، مما ينتج عنه تكاليف اقتصادية في عملياته. ومع ذلك، يحق لدولة ما، في علاقتها الثنائية للخدمات الجوية مع دولة أخرى، أن تصر على قيود القطاع الأعمى أو قيود القطاع الأعمى جزئيا بين نقطتين على طريق دولي أو طرق دولية للدولة الأخرى لحماية الإيرادات لنافله (أو ناقلها) (ومن الممكن لشركاء مجموعة الناقلين) وذلك لتخفيض قيمة الطريق (أو الطرق) المتفق عليها للدولة الأخرى بحيث يتم تحقيق بعض التوازن الاجمالي المعقول من المنافع بين الدولتين أو اذا كانت كلتا النقطتين المسميتين في اقليمها، فيكون ذلك لفرض حظر الطيران الداخلي لشركة أجنبية.

وتجدر الملاحظة أن احدي الدول تشترط على الناقلين الجويين الأجانب أن يحصلوا منها على تصريح مسبق للقيام بما تسميه تلك الدولة **حركة النقل في القطاع الأعمى** وتعنى به عمليات تحميل الطائرة وتفريغها في القطاعات "العمياء" من الرحلات الجارية بين دولة وأخرى، وتعنى صفة "العمياء" أنها قطاعات لم يخصص بها لا في وصف الطريق المتفق عليه ولا في الاذن ذي الصلة الذي منحه تلك الدولة.

أما قطاعات الرحلة الواقعة بكاملها داخل دولة أجنبية، فقد تكون أو لا تكون قطاعات عمياء أو قطاعات عمياء جزئيا. ومثال ذلك أن قيام ناقل بتشغيل رحلة دائرية، أي رحلة تخدم أولا نقطة

من رحلة مستمرة بموجب تذكرة سفر واحدة أو قائمة بضائع واحدة، بدون توقف مؤقت في هذه النقطة.

• **حركة نقل بتوقف مؤقت**، وهي حركة يتم فيها التوقف المؤقت وهي عبارة عن انقطاع ارادي لحركة عبر نقطة بموجب تذكرة سفر واحدة أو قائمة بضائع واحدة لفترة من الزمن تتعدى الفترة المطلوبة للعبور المباشر أو عند تغيير الرحلات، لفترة تمتد عادة حتى وقت مغادرة رحلة التحويل التالية وتتطوي (بصورة استثنائية) على مكوث ليلية. (وتجدر الملاحظة أنه بغرض توضيح عدد التوقيات المؤقتة التي يمكن السماح بها خلال السفر ذهابا وإيابا، يحق لشركة الطيران أن تعتبر الفترة التي تقضيها في المقصد النهائي أو الأبعد في هذه الرحلة على أنها "توقف مؤقت").

حركة عبور مباشر هي حركة تصل وتغادر نقطة (أي تعبر النقطة) كجزء من حركة مستمرة بموجب تذكرة سفر واحدة أو قائمة بضائع واحدة، بدون توقف مؤقت، على نفس الطائرة أو على طائرة مختلفة تعرف بنفس علامات شركة الطيران وبنفس رقم الرحلة. ويتألف قطاع الرحلة من أي نقطتين على طول الطريق الذي يحدث منه اقلاع و/أو هبوط وقد ينطوي على مرحلة (أو مراحل) الرحلة، أي العملية منذ اقلاع الطائرة وحتى هبوطها التالي.

يمكن رفض أو تقييد حق الصعود الى الطائرة لأول مرة في قطاع معين من الرحلة أو قطاعات من الرحلة غير قطاع الرحلة الدولية الرئيسي للطريق. وعلى طريق من قطاعين أو متعدد القطاعات، فإن النقل الذي يمكن حظره هو الصعود الى الطائرة خلال الرحلة برمتها أو في أجزاء منها. وعندما يكون هناك قيود على الصعود الى الطائرة، ينشأ عن ذلك قطاع أعمى" أو قطاع أعمى جزئيا". والقطاع الأعمى هو قطاع رحلة لا يمكن خلاله الصعود الى الطائرة أو تحميلها. بينما القطاع الأعمى جزئيا هو قطاع رحلة لا يمكن خلاله الصعود الى الطائرة أو تحميلها الا في نقل معين مثل حركة التحويل والتوقف المؤقت فقط أو حركة التحويل فقط. ويمكن حصر هاتين الفئتين فيما يلي:

• **حركة التوقف المؤقت على نفس الشركة** هي حركة توقف مؤقت تتابع تحركها (بعد انقطاع في الرحلة) على نفس شركة الطيران، وتمييزها عن حركة التوقف المؤقت

بين دولتين أجنبيتين عبرا بدولتها الوطن. ونظرا لتجاوز مفهوم "الملكية" الوطنية للحركة الناشئ من الاتفاقات الثنائية لتبادل حقوق دخول الأسواق، كان لا بد من انشاء تصنيف "الحريات" بالنسبة للنقل مع التوقف الوسيط "جسر في الوطن".

عوضا عن أن توافق الدول المستفيدة من عملية النقل مع التوقف الوسيط "جسر في الوطن" على أن هذه الحركة بين دولتين أجنبيتين قد شكلت النقل بموجب الحرية الخامسة الثانوية التي قد لا يكون لهذه الدول الحق بها، وضعت هذه الدول مفهوم "حرية" جديدة، وهي ما يدعى "الحرية السادسة للجو". (تصف الايكاو جميع "الحريات" ما بعد الحرية الخامسة بعبارة "ما يدعى" لأن "الحريات" الخمس الأولى هي فقط المعترف بها رسميا بالمعاهدة الدولية). وأصر واضعو هذا المفهوم الجديد على أن ما يدعى "بالحرية السادسة" يتألف من مجموع الحريتين الرابعة والثالثة. لذلك، وطبقا لهذا التعريف، فإن الحركة التي نشأت في دولة ثانية قد تمت بموجب حركة الحرية الرابعة الى دولة وطن الناقل، ثم بموجب حركة الحرية الثالثة الى دولة المقصد النهائي. وبذلك، فبالتعريف كانت الحركة "أولية" بالنسبة للناقل الذي يتوقف في وطنه توقفا وسيطا "جسر" في كل قطاع من رحلة الركاب.

ان الدولتين الثانية والثالثة المعنيتين، بالنسبة لمدى اهتمامهما للحصول على بعض الحركة التي تحقق لهم (والى مدى حصول ناقلهم على بعض الفرص أو عدم حصولهم عليها لاجتذاب الحركة التي تتوقف في وطن الناقل توقفا وسيطا، في الأسواق الأخرى)، كان لديهما دوافع كبيرة للاصرار على أن ما يدعى "الحرية السادسة" لا يزيد بشئ عن "الحرية الخامسة" وان مثل هذه الحركة بإمكانها على أحسن حال أن تمنح فقط تبريرا "ثانويا" لسعة الخدمات الجوية التي يقدمها الناقل الذي يتوقف في وطنه توقفا وسيطا. ويتوسع وجهة النظر هذه، فإنها تعنى بأن تصنيف "الحريات" للركاب ينبغي تحديدها بتذكرة السفر أو بالمنشأ والمقصد "الحقيقيين"، وليس بمنشأ ومقصد قطاع القسيمة أو قطاع الرحلة. وكل من عارض وجهة النظر هذه أصر على الموقف المعاكس.

بتطوير نظام النقل الجوي بالاتفاق الثنائي، فإن الدول المعنية بأمر التحويل المرتقب أو الواقعي "لحركتها" بواسطة الناقل الذي يتوقف في وطنه، قد اتخذت عدة استراتيجيات لمحاولة منع ذلك التحويل أو التغلب عليه أو إنهاءه. واشتملت هذه الاستراتيجيات ما يلي:

في دولة ثانية، وتواصل الطيران الى نقطة أخرى في تلك الدولة، ثم تعود الى بلد الناقل، يحتمل أن تتطوي على الترخيص بانزال الحركة الدولية الوافدة، واركاب الحركة الدولية العائدة المتجهة الى النقطة الأولى، ثم انزال الحركة الدولية الوافدة واركاب الحركة الدولية العائدة عند النقطة الثانية. وبالمثل، اذا قررت دولة ما تصنيف حرية النقل حسب منشأ الاصل ومقصد النهائي، وليس حسب منشأ ومقصد قسيمته، وتود أن تكون متسقة في تصنيفها للنقل، فإنها ستعامل حركة النقل مع توقف على نفس الخط، والتوقف مع تغيير الشركة، ومواصلة الرحلة على نفس الخط، ومواصلة الرحلة مع تغيير الشركة، وفي حالة كون المنشأ الاصل أو المقصد النهائي نقطة أجنبية، ستعامل هذه الحركة كنقل دولي، بدلا من حركة نقل داخلي (cabotage)، وسوف تسمح بنقلها على شركات بلد آخر على قطاعات داخل اقليمها هي.

دخول السوق وتأثره بما يدعى "الحرية السادسة"

وضع مؤتمر شيكاغو رسميا عام ١٩٤٤ خمس "حريات" فقط للجو يتعلق اثنان منها بتشغيل الطائرات، ويتعلق ثلاث منها بحركات النقل. فالحريات الثلاث المتعلقة بالحركة، وهي الحرية الثالثة والرابعة والخامسة، تتطوي على مختلف الفرص الممكنة للنقل الجوي الدولي (ومع أن ممارستها كانت مقتصرة على حركة النقل التي يقع منشأها ومقصدتها في الدولة الموقعة وذلك على خدمات العبور على طريق مباشر الى حد المعقول من وطن الناقل واليه، كما هو منصوص عليه في الاتفاق الدولي للنقل الجوي). وان انشاء هذه الحريات الثلاث، (التي تتميز عن بعضها بمنشأ الحركة ومقصدتها المحليين) وليس حرية واحدة للصعود الى الطائرة والنزول منها في نقل دولي في اقليم أي دولة موقعة، قد شجع التطور اللاحق لمفهوم "ملكية" دولتين (وبالتالي شركتي طيران لديها) للصعود الى الطائرة في اقليم احدهما والنزول منها في اقليم الدولة الأخرى. وقد عززت مبادئ برمودا لعام ١٩٤٦ ذلك المفهوم بانشاء أولوية الدولتين ("الملكية" الأولية) بالنسبة للحركة وتطورها ومنح دور ثانوي وفرعي للحركة التي تتطوي على الصعود الى الطائرة أو النزول منها في أقليم دول ثالثة.

مع ازدياد الناقلين ونمو أحجام الطرق والحركة، ازدادت أيضا الفرص لشركات الطيران لاجتذاب أحجام مختلفة من الحركة

فقط عندما يتحقق عاملان وهما: كون اقليم الوطن في موقع جغرافي يسمح بالقيام بذلك، وعندما يكون لتدفقات الحركة المعنية بعض الخصائص.

فالعامل الأول، وهو الموقع الجغرافي، يكون ذا أهمية لأن تلك الدول فقط الواقعة على خط مباشر الى حد المعقول بين دول أخرى تنشأ فيها أحجام حركة كبيرة أو تنتهي إليها، يكون لها الفرص المؤاتية لتكون توقفا وسيطا. ومثال ذلك، شركات الطيران التي مركزها في جنوب أفريقيا وفي جنوب أمريكا الجنوبية وفي أستراليا ليس لها فرص "الحرية السادسة" لأنها لا يمكنها إيجاد أو أخذ حركة نقل فيما وراء اقليم وطنها. بينما نجد أن الناقلين الذين مركزهم في شمال شرق آسيا بإمكانهم اجتذاب تدفقات الحركة ما بين أمريكا الشمالية وشرق آسيا أو جنوب شرق آسيا على أساس توقف وسيط "جسر في الوطن" فيما بينها. والناقلون الذين مركزهم في الشرق الأوسط وجنوب آسيا وجنوب شرق آسيا يتمتعون بفرص اجتذاب الحركة من أوروبا الى أماكن أخرى في جنوب آسيا وجنوب شرق آسيا وأستراليا. والناقلون الذين مركزهم في أمريكا الشمالية فإن موقعهم هو الأفضل لاجتذاب الأحجام المحدودة من الحركة المتوفرة بين آسيا وأمريكا الجنوبية وبعض الحركة بين أوروبا وأمريكا اللاتينية. والناقلون الذين مركزهم في أوروبا الغربية لهم الموقع الأفضل للاتصال بمعظم تدفقات الحركة في التوقف الوسيط "الجسر"، أي أفريقيا الى أمريكا الشمالية ومنها، وجنوب آسيا/الشرق الأوسط الى أمريكا الشمالية والجنوبية ومنها، وأوروبا الشرقية الى أمريكا الشمالية والجنوبية ومنها وبلدان أوروبا الغربية الأخرى الى باقي العالم ومنه.

كذلك يلعب الموقع الجغرافي لمقر الناقل في وطنه دورا في امكانيته لاجتذاب الحركة بالتوقف في الوطن داخل المنطقة. فالناقل الذي مقره في وسط أوروبا الغربية أو بالقرب منه يتمتع بموقع جيد لاجتذاب حركة البلطيق - البحر الأبيض المتوسط. والناقل الذي مقره في وسط أمريكا الشمالية يجتذب حركة المناخ الشمالي الى مناطق المناخ الدافئ في المكسيك وأمريكا الوسطى والكاريبية، والناقل الذي مقره في شرق آسيا بالقرب من مدار الجدي يجتذب حركة شمال شرق آسيا - الى جنوب شرق آسيا.

والعامل الثاني هو حجم الحركة أو سعة الحركة على قطاعات الرحلة على كلا جانبي دولة التوقف الوسيط "الجسر" بالنسبة لحجم وقوة قطاع الرحلة المباشر ما بين الدولة الثانية

• رفض التفاوض بشأن طرق تتجه الى وطن الناقل أو منها.

• الحد بشدة من السعة المسموح بها للناقل الذي يتوقف في وطنه توقفا وسيطا "جسر" فيما اذا أنشئت هذه الطرق.

• رفض السماح للناقل الذي يتوقف في وطنه توقفا وسيطا أن يشترك في بعض تعريفات الخصم أو جميعها المرخص بها لناقلي تلك الدول في الأسواق بين أقاليم دول وطنهم.

• منع الناقل الذي يتوقف في وطنه توقفا وسيطا "جسر" من عرض أي خدمات جوية لطائرة واحدة أو الدعاية لها تعمل على أساس ما يدعى الحرية السادسة في بلادها.

• محاولة الاعتماد على حل وسط بمعاملة الحركة التي لها حق "شرعي" بالتوقف المؤقت في وطن الناقل لفترة يوم أو بضعة أيام معاملة أفضل من معاملة حركة التحويل مباشرة لأغراض تنظيم السعة.

• رفض منح حقوق الحرية الخامسة الى حكومة الناقل الذي يتوقف في وطنه توقفا وسيطا "جسر" أو الحد من امكانية ذلك الناقل من ممارسة هذه الحقوق.

وبوجه عام، كانت هذه الاستراتيجيات التنظيمية ناجحة جزئيا فقط. ومن ضمن الأسباب في ذلك، صعوبة مواجهة الميل الطبيعي للناقلين لزيادة نقلهم الراح الى الحد الأعظم بالسعي عن حركة النقل من جميع المصادر، ومن تفضيل المستفيدين من النقل الجوي (الذين لا يعنيه أمر مفهوم "حريات الجو" التي لا يفهمها الا المختصين ولا مفهوم "الملكية" الوطنية للنقل الجوي) لانجاز مهمتهم في النقل بأفضل طريقة، وغالبا ما تكون بالنقل على شركة طيران واحدة. (ويزداد هذا الميل الى استخدام شركة طيران واحدة وليس التحويل على شركات مختلفة عندما تمنح الشركة قضاء ليلة أو القيام بجولات مجانا في وطن الناقل الذي يتوقف توقفا وسيطا "جسر").

وبالرغم مما تقدم، فإن الأسباب التي تجعل عمليات التوقف الوسيط في الوطن تجذب الحركة، تتطوي على أكثر من الدعاية لسوق شركات الطيران أو رغبات الركاب. ويمكن للناقل أن يشترك الى حد بعيد في عمليات النقل بالتوقف الوسيط في الوطن

التي تنشأ في احدهما وتنتهي في الأخرى. ولنفتراض أن الموقع الجغرافي للدولة "أ" هو بالقرب من الطرف البعيد للقارة وليس لها أي فرصة لاجتذاب عملية النقل مع التوقف الوسيط "الجسر" في الوطن، غير أن الموقع الجغرافي للدولة "ب" ملائم بحيث يمكن لنقلها أن يجتذب حركة التوقف الوسيط "الجسر" الى بلدان عديدة فيما وراء اقليم دولة وطنه. ولذلك يعطى "الانسباب" الاضافي للحركة الى الناقل أو الناقلين التابعين للدولة "ب" ميزات واضحة في تقديم الخدمة للسوق "أ-ب".

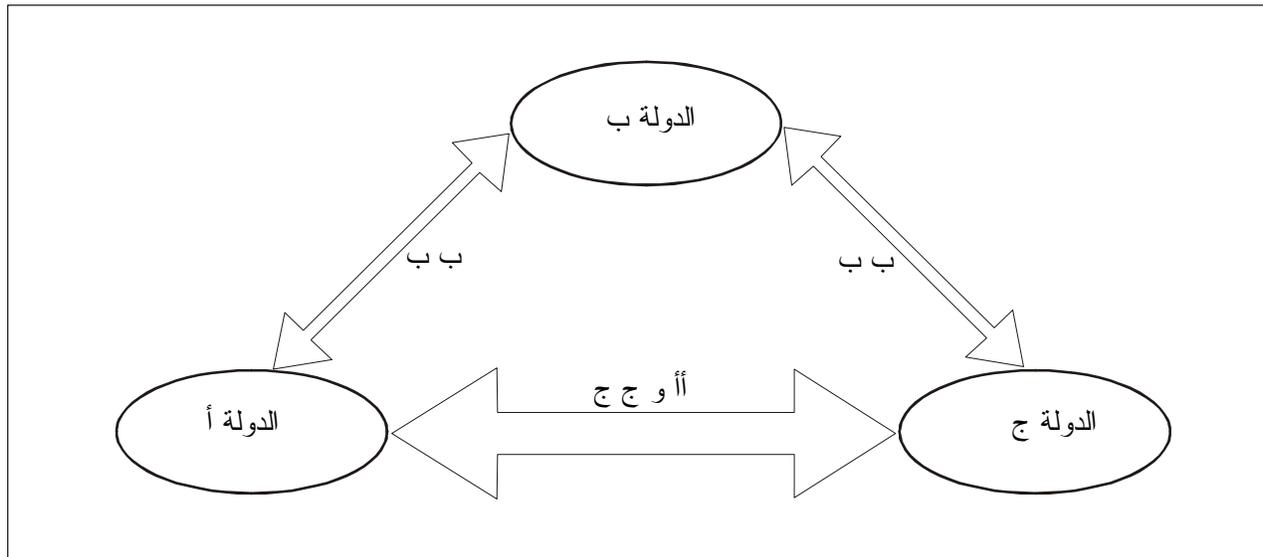
في الحالة التي يصورها الشكل ٤-١-٦، يمكن للناقل "أ" محاولة اجتذاب الحركة عبر الدولة "ب"، ولكن بصعوبات كبيرة، لأن الركاب يفضلون بوجه عام السفر على شركة طيران واحدة وليس على أساس تبديل شركات الطيران. ففي حين من غير المتوقع أن يتم تجاوز هذه الصعوبات، تلجأ الدول والناقلون بشكل متزايد الى أساليب جديدة مثل تقاسم الرموز، وترتيبات الحيز المحجوز، وانشاء مركز رئيسي ثان وغيرها، مما يعمل على تحسين المسائل النسبية للناقلين العاملين بدون توقف وسيط "جسر". ونظرا لأن الصفات الجغرافية لا يمكن تغييرها، فان هذه المشكلة والجهود الرامية الى حلها ستكون بين المسائل التنظيمية لبعض الوقت.

والتالفة. وفي الأشكال البيانية التالية يشير عرض القطاعات الى الحركة النسبية و/أو أحجام سعة شركة الطيران. وتشكل الدولتان "أ" و "ج" نقاط المنشأ والمقصد للحركة، وتشكل الدولة "ب" التوقف الوسيط "جسر" والناقل الذي يتوقف في وطنه؛ ويفترض بعوامل أفضلية السعر وشركة الطيران أنها عوامل محايدة.

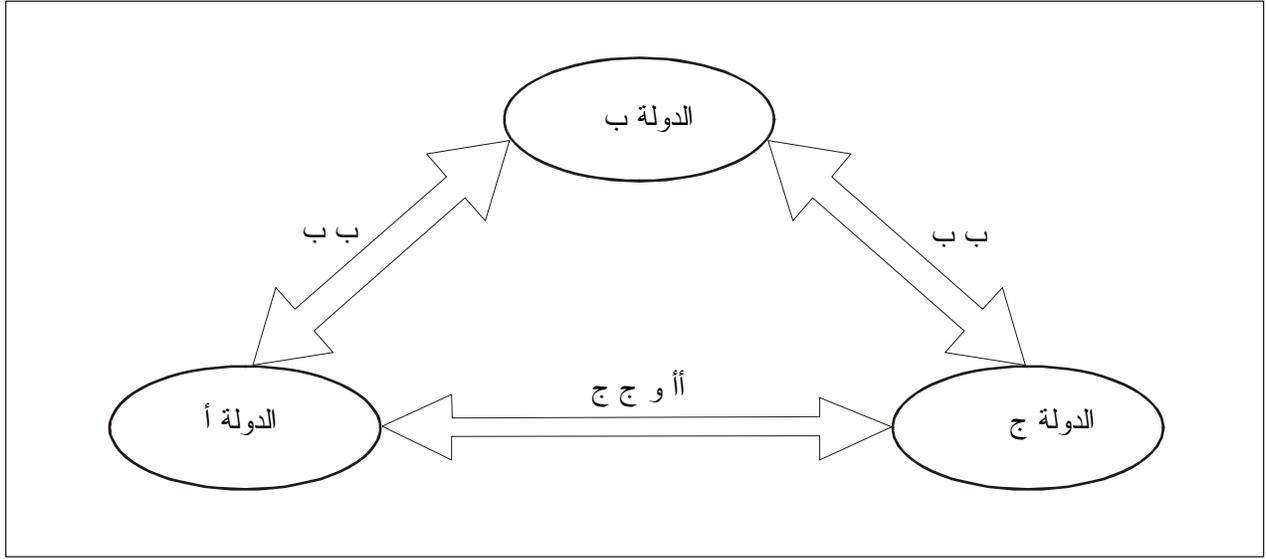
وفي الشكل ٤-١-٤، من غير المرجح أن يكون بمقدور الناقل "ب" الذي مقره الدولة "ب" أن يجتذب نقلا كافيا ما بين الدولتين "أ-ج" من الناقلين "أ" و "ج" بحيث يشكل قلعا الى الدولة "أ" أو الدولة "ج" طالما أن الأسواق والخدمات "أ ب" و "ب ج" تبقى صغيرة بالنسبة الى الخدمات "أ ج".

وفي الشكل ٤-١-٥، فالحركة والطرق الضئيلة نسبيا بين "أ ج" (في كلا الاتجاهين)، تعزز اجتذاب الحركة عبر الدولة "ب" على شركة النقل "ب ب". وقد يتحتم على الدولتين "أ" و "ج" أن تنتظر الى أن يستحق حجم الحركة بين "أ-ج" إقامة خط مباشر يكون تنافسيا أو أحسن من الخط عبر الدولة "ب" وناقلها "ب ب". وفي بعض الظروف فان الحركة عبر الدولة "ب" والناقل "ب ب" قد تثير السوق الى درجة تشجع معها الخدمات الجوية بين الدولتين "أ" و "ج" على شركات الطيران التابعة لهما.

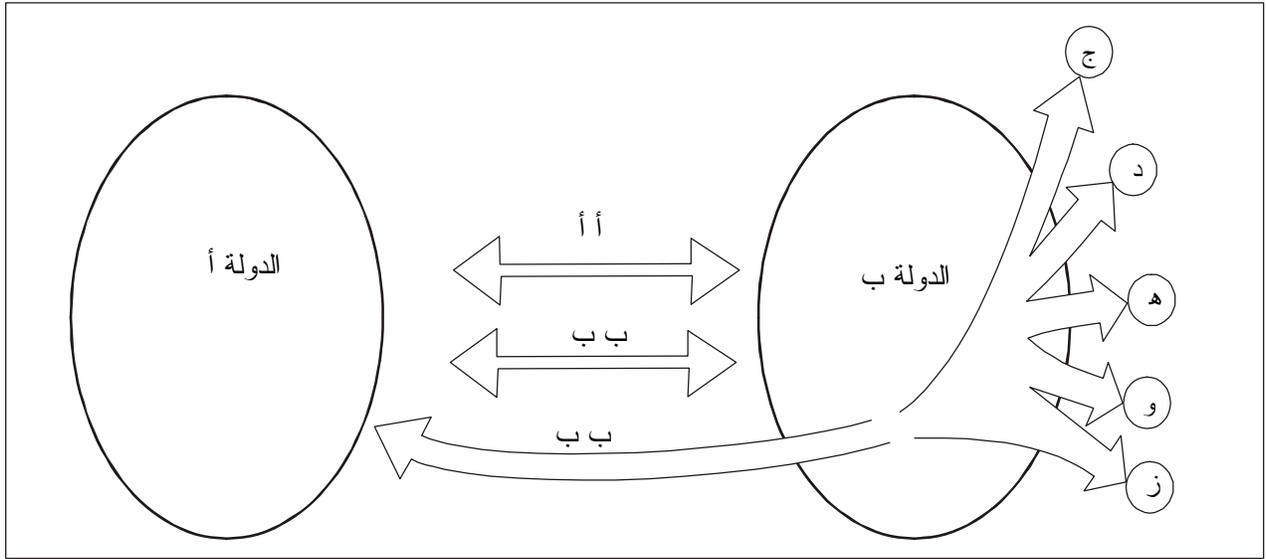
وهناك حالة ثالثة متعلقة بذلك. فلنفتراض أن للناقلين في الدولتين "أ" و "ب" حق دخول السوق متفقا عليه للحركة "أ-ب"



الشكل ٤-١-٤



الشكل ٤-١-٥



الشكل ٤-١-٦

الفصل (٤-٢)

سعة الناقل الجوي

المعاملة بالمثل أو أي اعتبارات أخرى. وفي سياق المفاوضات الثنائية بين شركات الطيران، فإن مفهوم "ملكية النقل" قد مكن الدول من أن تطالب بنصيب من السعة يتناسب مع حجم النقل الذي ينشأ على المستوى الوطني في السوق، وأن تدعى "ملكية" شركة النقل في معاملاتها مع الدول الأخرى.

وبصورة عامة، تنظر الحكومات الى السعة في سياق أوسع من سياق نظرة الناقلين الجويين اليها. ونتيجة لذلك، فلا مفر من أن يتضمن تنظيم السعة قطاعا عريضا من المصالح الوطنية التي تتخطى اقتصاديات النقل الجوي. وأثناء اتخاذها قرارات تتعلق بالسعة، يجب أن تضع الحكومات في اعتبارها أهداف السياسة الوطنية (مثل ترويج التجارة الدولية والسياحة والتنمية الاقتصادية)، وأيضا مسؤولياتها العامة تجاه الصالح العام. فقد تريد الحكومات مثلا تخصيص قدر من السعة للركاب أو للبضائع أو زيادة الاثنين في بعض المناطق أو على بعض الخدمات بقر أكبر مما تعتقد شركات الطيران أنه يمكن تبريره من الناحية الاقتصادية.

وتعتبر شركة الطيران الوطنية المعينة لتشغيل الخدمات الجوية الدولية أنها "مرفق وطني" أو "حاملة العلم" وتعامل بوصفها مؤسسة تجارية من ناحية وبوصفها مرفق عام من ناحية أخرى. وعلى هذا الأساس، يمكن أن يطلب اليها في بعض الأحيان أن تعمل بما يتمشى مع سياسات التجارة الخارجية أو أي سياسات عامة أخرى بغض النظر عما تحتاجه الخدمات الجوية من الناحية الاقتصادية. وعلى الرغم من أن الدول تعطى في العادة أولوية عالية لمصالح شركات طيرانها الوطنية، فانها تضع في الاعتبار أيضا متطلبات صناعات السياحة والتجارة الدولية فيما يتعلق بسعة النقل الجوي.

تتضمن المصطلحات التي تستخدم عادة في مجال سعة النقل الجوي وتنظيمها ما يلي:

سعة الناقل الجوي هي مقياس كمي لخدمات النقل الجوي التي يعرضها أو يقترح عرضها ناقل جوي أو ناقلون جويون في سوق من أزواج المدن أو أزواج البلدان أو على طريق جوي معين. ويمكن التعبير عنها في شكل حجم الطائرة، أو طراز الطائرة، أو عدد المقاعد و/أو حيز البضائع (بالوزن و/أو الحجم)، وتواتر العمليات، أو مزيجا من هذه المقاييس.

تنظيم السعة هي أي وسيلة تستخدمها الحكومات، اما بشكل منفصل أو مشترك، للتحكم في السعة المعروضة أو التي يمكن عرضها.

على الرغم من أن تنظيم السعة هو أمر تهتم به كل من الحكومات وشركات الطيران معا، الا أنه يثير مسائل مختلفة لكل منهما ويعبر عن مصالح ومصادر قلق مختلفة. ويصف القسم الأول من هذا الفصل دور الحكومات في تنظيم سعة الناقلين الجويين. ويقدم القسم الثاني صورة لتنظيم السعة من وجهة نظر الناقلين الجويين. وعند تطبيق السعة على المطار، فانها تقاس عادة في شكل عدد تحركات الطائرات (أي عدد مرات الاقلاع والهبوط) التي يمكن أن يخدمها المطار على محو مأمون في فترة زمنية محددة. ويمكن قياس سعة المطار أيضا بمعدل حركة نقل الركاب والبضائع (ويعبر عنها بعدد الركاب وأطنان البضائع في الساعة).

تنظيم الحكومات للسعة

تنظم الحكومات سعة الخدمات الجوية الدولية عادة من خلال التفاوض وتنفيذ اتفاقيات النقل الجوي الثنائية التي تعقدها مع الدول الأخرى. وغالبا ما تعتبر الدول أن النقل الدولي الذي يبدأ من أقاليمها ملكية وطنية ويدخل ضمن التجارة الدولية التي ينبغي التعامل فيها طبقا لأفضل الشروط، سواء اشتمل ذلك على حقوق

- **معامل الحمولة:** نسبة السعة المعروضة المباعة والمستخدمة فعلا محسوبة بالركاب الايراديين و/أو البضائع على رحلة واحدة على قطاع واحد.
- **معامل حمولة الركاب أو معامل المقاعد:** أي معامل الحمولة المطبق فحسب على سعة الركاب المستغلة.
- **متوسط معامل الحمولة:** القيمة المتوسطة لمعامل الحمولة خلال فترة من الزمن، على رحلة معينة أو قطاع طيران، أو طريق جوي، في سوق معينة، أو حسب ناقل جوي معين.
- **معامل الحمولة المتبادل:** معامل الحمولة الذي يتساوى عنده الدخل وتكاليف التشغيل ويمكن قياس متوسطها ليدل على نتائج فترة زمنية محددة.
- **السعة المصرح بها:** أي مقدار السعة التي تحددها الدولة أو الدول القائمة بالتنظيم والتي يمكن تشغيلها على رحلة معينة أو طريق معين بين مدينتين أو بين دولتين.
- **معامل التحويل أو صيغة التحويل:** يستخدم لمعادلة السعة عند تشغيل طائرات ذات ساعات مختلفة وتكون تكرارية الرحلة هي وحدة القياس التي تستخدمها الحكومات لتنظيم السعة والاحتفاظ بتوازن دقيق بين السعة التي تعرضها مختلف شركات الطيران المتنافسة (على سبيل المثال يمكن اعتبار أن سعة طائرتين من طراز بوينغ ٧٦٧ تتساوى مع سعة طائرة واحدة من طراز بوينغ ٧٤٧).
- **تخصيص السعة:** حجم السعة المصرح به لكل شركة طيران في حالة وجود أكثر من شركة طيران معينة من دولة واحدة تريد استخدام السعة المصرح بها.
- تواجه سلطات تنظيم النقل الجوي مشكلة اتخاذ ثلاثة قرارات أساسية عند وضع سياسة للسعة أو تحديد مواقف في المفاوضات الثنائية للنقل الجوي والتي غالبا ما تشترك فيها شركات النقل الجوي وشركات الطيران الوطنية إما مباشرة أو يكون لها فيها آراء مطروحة. هذه القرارات هي:
 - كيفية تنظيم سعة كل فئة من فئات العمليات (المنتظمة أو غير المنتظمة، للركاب أو للبضائع أو للاتنين معا.. الخ).
 - كيفية توزيع الحمولة على شركات الطيران التي تقدم هذا النوع من العمليات.
- **طريقة التحديد المسبق:** تتطلب الاتفاق على السعة قبل بدء التشغيل ويكون ذلك الاتفاق إما فيما بين الحكومات، وإما فيما بين سلطاتها المختصة بالطيران، وإما فيما بين شركات الطيران المعنية وفي هذه الحالة يخضع الاتفاق لموافقة الحكومات.
- **طريقة نمط برمودا الأول:** طريقة للتحكم في السعة على غرار الطريقة التي اتفقت عليها المملكة المتحدة والولايات المتحدة في برمودا في عام ١٩٤٦، ووضعت الحكومتان مبادئ لسعة شركات الطيران المعنية لإعطاء كل شركة طيران حرية تحديد سعتها بشرط إجراء مراجعة لاحقة تقوم بها الحكومات بالتفاوض.
- **طريقة التحديد الحر:** طريقة تسمح للناقلين الجويين بتحديد السعة دون أي تدخل حكومي، وقد يتطلب ذلك من الأطراف المشتركة الغاء جميع أنواع التمييز أو الممارسات غير العادلة التي قد تضر المنافسة.
- في المفاوضات الثنائية لترتيبات تنظيم السعة، يحتمل أن تنشأ صعوبات بين الدول ذات السياسات أو الآراء المختلفة بشأن ما يلي:
 - تفسير مبدأ "المعاملة بالمثل" و مبدأ "الفرص العادلة والمتساوية" للتشغيل أو المنافسة، و/أو
 - الحاجة الى التحديد المسبق للسعة والى أن ينسق الناقلون الجويون هذه السعة، و/أو

هناك مشكلة رئيسية في تنظيم السعة تتعلق بالسعة المخصصة لممارسة الحرية الخامسة. وعلى الرغم من أن ممارسة الحرية الخامسة ينظر إليها عادة على أنها حق تكميلي لممارسة الحرية الثالثة والحرية الرابعة، فهناك العديدون الذين يعتبرونها أساسية للجدوى الاقتصادية للخدمات الجوية الدولية التي بها عدة توقعات. وفي سياق المفاوضات الثنائية، تشعر الدول المانحة للحرية الخامسة بقلق ازاء الأثر الكامن في السعة التي يعرضها الناقلون الجويون الذين يمارسون الحرية الخامسة وينتمون الى الدولة التي تتفاوض معها، وهذا الأثر قد يظهر على حركة النقل الجوي من وإلى الدولة الثالثة التي يمارس ناقلوها الجويون الحريتين الثالثة والرابعة. وتتبع المشكلة أيضا من أنه من الصعوبة بمكان التحديد الدقيق لمدى نمو السعة التي يعرضها الناقلون الجويون الذين يمارسون الحرية الخامسة بحيث تتضخم الى الحد الذي لا تعد فيه سعة تكميلية ولكنها تضر بنصيب الناقلين الجويين الوطنيين في ممارسة الحريتين الثالثة والرابعة.

كان تنظيم الخدمات الجوية المنتظمة والخدمات الجوية غير المنتظمة في نفس السوق مشكلة رئيسية لدى بعض الدول. ففي الستينيات والسبعينيات ازداد حجم الخدمات الجوية غير المنتظمة بسرعة كبيرة كما ازدادت أهميتها في بعض الأسواق الرئيسية (على سبيل المثال في أوروبا وشمال الأطلسي)، وأصبحت تتنافس بصورة مباشرة مع الخدمات الجوية المنتظمة. وأدى عدم وجود نظام متفق عليه لسعة الرحلات الجوية غير المنتظمة الى ظهور بعض مصادر القلق لدى بعض الحكومات والناقلين الجويين الذين يعملون على الخدمات الجوية المنتظمة. وقيل أن الجزء الكبير من السعة الذي يقدمه المشغلون الجويون في الخدمات غير المنتظمة، يترتب عليها أو قد يترتب عليه تأثير ضار على الناقلين الجويين الذين يعملون على الخدمات الجوية المنتظمة، ولذلك ينبغي أن يخضع لمراقبة أشد صرامة. ولمعالجة هذه المشكلة بحيث يمكن الحفاظ على توازن مقبول بين المصالح المتضاربة، وضعت الدول وسائل تنظيمية للتصريح بالسعة على الخدمات الجوية غير المنتظمة تتضمن ما يلي:

- السماح بعدد ثابت من الرحلات لكل نوع (الركاب، البضائع، أو المزيج بينهما) في كل عام أو في كل موسم.
- اعتماد نسب حسب الاتجاه لأسواق محددة في كل عام وفي كل موسم.

- التأثيرات المحتملة لزيادة أو نقص السعة (على سبيل المثال تأثير ذلك على معامل الحمولة والعائد ونوعية الخدمة)، و/أو
- تقديم بيانات عن الحركة الجوية والتأكد من صحتها كوسيلة لتحديد السعة المطلوبة، و/أو
- اعتبارات لا تتعلق بالطيران ولكنها تدخل في مفاوضات السعة (على سبيل المثال، التوازن التجاري الدولي، وزيادة الصادرات، واحتياجات السياحة).

في مثل هذه الحالات، يجب على الأطراف المعنية التوصل الى حلول وسط لتقليل الاختلافات في الرأي أو ازلتها، وغالبا ما يسفر ذلك عن اتفاقات تتضمن ترتيبات مختارة من هذه الطرق الثلاث لتنظيم السعة. فعلى سبيل المثال، عقدت اتفاقات بشأن السعة بعد عام ١٩٨٠ بها خليط من جوانب التحديد المسبق للسعة مع المرونة والتعديل السريع الذي يرتبط بطريقة التحديد الحر. وغالبا ما تعطى هذه الترتيبات الناقلين الجويين الحرية في تحديد السعة داخل اطار محدد مسبق. وفيما يلي بعض الأساليب المتبعة بموجب هذه الطرق:

- اعطاء موافقة مسبقة لأقل عدد من الخدمات (يوما مثلا) وللزيادات السنوية أو الموسمية في عدد الرحلات أو مدى تكرارها في أسواق معينة بين مدينتين.
- السماح لناقل جوي محدد بتشغيل نسبة مئوية محددة، على سبيل المثال ١٥٠ في المائة من السعة التي يعرضها الناقلون الجويون المنافسون له من دولة أخرى، أو السماح له بمضاهاة السعة التي يعرضها المنافسون أو أن يشغل سعة غير مستخدمة ومصروح بها لناقل جوي آخر.
- السماح باختلاف حصة السعة التي تشترك فيها شركتي طيران تابعتين لدولتين مختلفتين على خط محدد، بنسبة تصل على سبيل المثال الى ٤٠ في المائة لشركة طيران و ٦٠ في المائة لشركة طيران أخرى.
- استخدام صيغ للتوصل الى زيادات محددة في السعة بشرط تحقيق معامل حمولة معين خلال فترة زمنية محددة.
- السماح للناقلين الجويين بتحديد السعة بشرط ألا تزيد سعة الطائرة عن حد معين (٦٠ مقعدا مثلا).

- المستهلكون (الركاب وشاحنو البضائع) الذين يخدمهم النقل الجوي يتأثرون تأثيراً كبيراً بالوقت أو بالسعر أو بالالتصين معاً، ولهم شروط مختلفة فيما يتعلق بالخدمات المطلوبة.

ونتيجة لذلك، فإن النجاح المالي للناقل الجوي يعتمد بصورة كبيرة على كفاءة استخدامه لطائراته ومدى قدرته على المضاهاة بين السعة والطلب.

يسعى الناقلون الجويون الى مضاهاة السعة مع الطلب على النقل الجوي، كلما أمكن ذلك، بغية زيادة الأرباح الى الحد الأقصى وتقليل السعة غير المستغلة في كل رحلة الى الحد الأدنى. وقد يكون ذلك سهلاً بصورة نسبية للمشغلين الجويين في الخدمات الجوية المنتظمة حيث أن سعة الطائرة (أو أجزاء كبيرة منها) عادة ما تباع (أو يتعاقد على بيعها) قبل الرحلة بوقت طويل. وعلى الرغم من ذلك، فقد يصعب تحقيق ذلك بالنسبة للناقلين الجويين الذين يستثمرون في خدمات جوية منتظمة نظراً لما يلي:

- يجب على الخدمات الجوية المنتظمة، طبقاً لتعريفها، أن تحتفظ بنمط معين للتشغيل، ويتوقع منها عموماً أن تقوم برحلاتها طبقاً لجدول زمني منشور بغض النظر عن حجم السعة المباعة.

- هناك عادة حاجة لتقديم سعة كافية للتعامل مع حجم النقل الجوي الذي ينبغي تقديمه عند الطلب (عادة ما يكون ذلك لركاب يدفعون أجوراً أعلى) وذلك عن طريق تقديم مقاعد يمكن حجزها حتى قبيل اقلاع الطائرة.

- حينما تتضمن الرحلة عدة توقفات قد تكون هناك حاجة الى ترك بعض المقاعد أو جزء من المساحة خالياً لكي يستخدم نقطة توقف أثناء الرحلة.

- على الرغم من أن الطلب على النقل الجوي قد يختلف باختلاف الاتجاه أو ساعات النهار، فهناك قيود تشغيلية تتطلب استخدام طراز طائرة واحد (ذات سعة ثابتة) على جميع الرحلات في كل من الاتجاهين.

- على الرغم من أن الزيادة أو النقصان في الطلب على خط معين قد يحدث بصورة تدريجية وقد لا يكون مركزاً في وقت محدد من أوقات النهار أو في يوم محدد، فلا يمكن

- استخدام معيار يضمن عدم حدوث أي تأثير بالغ الضرر على الخدمات الجوية المنتظمة، وفي نفس الوقت الحفاظ على التوازن المرغوب بين الخدمات الجوية المنتظمة والخدمات الجوية غير المنتظمة.

- السماح للناقلين الجويين الذين يشغلون خدمات جوية غير منتظمة بالعمل فقط بين نقطتين لا تخدمهما خدمات جوية منتظمة.

- السماح للناقلين الجويين بتشغيل أنواع معينة من الرحلات الجوية غير المنتظمة (على سبيل المثال البضائع، الرحلات العارضة الشاملة).

- وضع قيود على سعة الرحلات الجوية غير المنتظمة بحيث تكون لها نسبة محددة من الرحلات الجوية المنتظمة (٢٠ في المائة مثلاً).

ومع تقدم عملية التحرير، وتمشياً مع الاعتراف بأن الخدمات الجوية المنتظمة والخدمات الجوية غير المنتظمة تقدم عادة لأسواق معينة، قلت أهمية سعة الخدمات الجوية غير المنتظمة من الناحية التنظيمية. وهناك عامل آخر وهو عدم وضوح التفرقة التنظيمية بين هذين النوعين من الخدمات في بعض الأسواق.

السعة من منظور الناقلين الجويين

السعة لها أهمية تشغيلية ومالية حيوية للناقلين الجويين، ويرجع ذلك بصورة أساسية الى طبيعة النقل الجوي التجاري الذي له عدة سمات خاصة به فيما يتعلق باقتصاديات تشغيله ومن بين هذه السمات ما يلي:

- وسيلة الانتاج (طائرات نقل تجارى) هي وسيلة مكلفة للغاية ويجب استخدامها بفاعلية لكي تدر عائداً يكفي لتغطية الاستثمار.

- المنتج المعروض (مقاعد الركاب والمساحة المخصصة للبضائع) هو سلعة غير معمرة (بالرغم من أنها قابلة للتجديد بصورة ما)، وبخلاف السلع المصنعة لا يمكن تخزين هذا المنتج نظراً لأنه بمجرد مغادرة الطائرة لمبنى الركاب، لا يمكن بيع المقاعد أو المساحة الشاغرة ولذلك فهي تقف.

- الخدمة عن طريق مطار رئيسي (فتغيير الطائرة أثناء الرحلة يقلل من الجاذبية بالرغم من أن ارتفاع وتيرة الحركة يزيد عادة من الجاذبية).
- طراز الطائرة (يفضل الركاب عموماً الطائرات ذات الجسم العريض على الطائرات ذات الجسم الضيق أو يفضلون الطائرات النفاثة على الطائرات المروحية).
- الموسم (يزداد عدد المسافرين في الصيف عن عددهم في الشتاء كما تزداد كمية البضائع المشحونة في الفترة التي تسبق الأعياد).
- حالة الاقتصاد في كل دولة تمر بها الرحلات (ينخفض الطلب أثناء الركود الاقتصادي).
- الوضع الأمني في دولة المقصد، قد يقلل الطلب إذا ما كان سيئاً.
- الشواغل حول أمن الرحلة بوجه عام.

هناك عامل ثالث هو العلاقة بين السعة وقرارات التسعير الحقيقية والكامنة التي يتخذها الناقلون الجويون المتنافسون في نفس السوق. ففي السوق التنافسي، نجد أن السعة وسيلة أساسية يستخدمها الناقل الجوي في الحفاظ على نصيبه في السوق. وفي الحالات التي يسمح فيها للناقلين الجويين بتحديد السعة والتعريفات دون أي تأثير خارجي، فغالباً ما يكون هناك ميل لأن يحاول الناقلون الجويون تشغيل سعة أكثر من منافسيهم، وذلك تحت ضغوط المنافسة أو محاولة مضاهاة سعة الآخرين لزيادة نصيبهم من حصة السوق أو الحفاظ عليها. وقد يؤدي ذلك إلى زيادة السعة المعروضة بدرجة كبيرة. وإذا ما نظرنا إلى هذا الموقف من وجهة نظر شركات الطيران، نجد أن شركات الطيران لا تعتقد أن هناك سعة زائدة عن الحد من الناحية الاقتصادية إذا ما أمكن تحقيق دخل كاف لتغطية التكلفة، حتى ولو كان ذلك بمعامل حمولة قليل قد يصل إلى خمسين في المائة. ومن وجهة نظر الناقلين الجويين كل على حدة فإن زيادة العرض يعني إهدار المنتج (وجود مقاعد أو مساحات خالية) وغالباً ما يؤدي هذا إلى نقصان الأسعار مما ينتج عنه تقليل الدخل وزيادة الخسائر المالية. وبالعكس فإن مخاطر السعة غير الملائمة قد تدفع الركاب/الشاحنين إلى الابتعاد وبذلك تفقد مبيعات محتملة.

زيادة أو انقاص السعة بكميات صغيرة، إذ أن ذلك يجب أن يتم بزيادة أو خفض سعة الطائرة بأكملها.

ونتيجة لهذه الأسباب يعرض عادة الناقلون الجويون الذين يشغلون في رحلات جوية منتظمة سعة أكثر من الحركة الجوية الفعلية (بلغ متوسط معامل حمولة الركاب في جميع أنحاء العالم في الخدمات الجوية الدولية المنتظمة ٧٠ في المائة في عام ٢٠٠١).

يلجأ الناقلون الجويون إلى الاستعانة بتجارهم السابقة وأفضل تقديراتهم للطلب في المستقبل كما يستخدمون أيضاً أساليب أخرى لتحديد السعة المعروضة على طريق معين أو في سوق معينة. وعلى الرغم من ذلك، فقد يكون من الصعب التخطيط الدقيق المسبق للسعة المعروضة نظراً لأن هذا الإجراء يخضع لعدة عوامل تقع خارج نطاق تحكم الناقل الجوي أو تؤدي إلى زيادة تعقيده.

هناك عامل هام يتمثل في الأسلوب التنظيمي الذي يعمل من خلاله الناقل الجوي. وهناك بعض جوانب هذا النظام التي قد تحد من حرية اتخاذ القرارات. فعلى سبيل المثال، قد يطلب إلى الناقل الجوي الموافقة مع منافسيه على السعة المعروضة على خط معين. وعوضاً عن ذلك، يمكن منع المتنافسين من الاتفاق على السعة المعروضة على خط آخر وقد يكون من الضروري الحصول على موافقة الحكومات أو المتنافسين على الزيادات المطلوبة في السعة.

هناك عامل ثانٍ ومهم وهو طبيعة الطلب على الرحلات الجوية الدولية المنتظمة. ويمكن أن يتأثر الطلب على الحركة الجوية بعدة عوامل العديد منها متشابهة وبعضها عرضة لقيود تنظيمية تتضمن ما يلي:

- الأسعار (الأسعار المرتفعة قد تحد من الاستخدام بينما قد تؤدي الأسعار المنخفضة إلى معامل حمولة عال ولكنها تدر عوائد أقل).
- وتيرة الحركة (الخدمة المتكررة التي تعطي بدائل أكثر يمكن أن تجذب مستهلكين أكثر، ولكنها قد لا تكون ذات جدوى اقتصادية على خط جوي حجم حركته صغير).
- هيكل الطريق الجوي (الرحلات التي بها توقعات متعددة أقل جاذبية من الرحلات بدون توقف بين نفس المدينتين).

- تخطيط أفضل للأسطول على أساس من تنبؤات دقيقة للحركة الجوية لكي يمكن التكيف مع الطلب، و/أو
- جدولة أفضل، مثل الطيران في الأوقات التي يفضلها المستهلكون قدر الامكان، وتقليل مدة بقاء الطائرات على الأرض عند بوابات الوصول أو المغادرة، وتحقيق الاستخدام الأمثل للطائرات، و/أو
- تعديل شكل الطائرة، وهذا يعنى ترتيب المقاعد والمساحة المخصصة للبضائع أو الالثنين معا للوفاء بصورة أفضل باحتياجات السوق الحالية. وعلى سبيل المثال، يمكن تغيير شكل طائرة الركاب بحيث يكون هناك مقاعد لعدة درجات (الدرجة الأولى و/أو درجة رجال الأعمال والدرجة الاقتصادية) أو تكون هناك درجة واحدة (مثلا درجة رجال الأعمال فقط أو الدرجة الاقتصادية بأكملها).

يمكن أيضا السعي الى نتائج التشغيل المثلى باستخدام أسلوب ادارة العائد، وهو شكل شائع الاستعمال لمراقبة المخزون، وينطوي على تخصيص وتعديل عدد المقاعد المتاحة للحجز في كل من درجات الحجز الكثيرة (أي أنواع أجور السفر مثل الدرجة الاقتصادية العادية، والدرجات السياحية المتنوعة والتذاكر المجانية للركاب المتكررين..الخ) وخلائط المنشأ والمقصد، بوسائل تهدف الى تحقيق أقصى الإيرادات على كل قطاع طيران استنادا الى أجور السفر المعروضة. ويصنف أسلوب ادارة المبيعات مزيدا من التنسيق الوثيق والمستمر بين المسؤولين عن تحديد الأسعار والمسؤولين عن تقدير العوائد.

وثمة أسلوب آخر لتحقيق نتائج تشغيلية مثلى وهو أسلوب الحجز الزائد، أي قبول حجوزات تزيد عن عدد المقاعد الفعلية في واحدة أو أكثر من درجات الخدمات على قطاع طيران معين، مع فرض حدود معينة على عدد مقاعد الحجز الزائد عادة، على أساس التوقعات بجدوى عدد كاف من الالغاءات أو غياب ركاب بحلول وقت المغادرة، لتجنب أو تقليل حالات رفض الاركاب بما ينطوي عليها من تعويضات للركاب. وعندما يصبح رفض الاركاب الفعلي وشيك الحدوث، فان الشركة عادة تسعى الى طلب متطوعين يتخلون عن مقاعدهم مقابل الحصول على تعويض (مثل رحلة مجانية مستقبلا)، واعادة الحجز لهم على رحلة تالية على نفس الناقل عادة. وكبديل لذلك، يمكن للناقل أن يقلل من الحجز الزائد أو لا يلجأ اليه وذلك عن طريق استعمال قوائم انتظار لمسافرين محتملين، تقدم لهم قبيل المغادرة مقاعد الركاب الذين لم يحضروا. ويمكن خفض التكاليف في هذه الحالة لأن ركاب

هناك عوامل أخرى قد يكون لها تأثير على العلاقة بين العرض والطلب وهي تتضمن مدى توفر ساعات أخرى على طرق غير مباشرة بين الدول المعنية (على سبيل المثال الخدمات التي يقدمها المشغلون الجويون الذين يمارسون الحرية الخامسة أو الحرية السادسة)، أو على شكل عمليات جوية عارضة، وأحيانا مدى توافر وسائل النقل البديلة، مثل القطارات ذات السرعات العالية.

هناك مشكلة أخرى يتعرض لها الناقلون الجويون أثناء تعديلهم للسعة وفقا للطلب، وهي الفترة الزمنية المطلوبة عادة للحصول على طائرات جديدة (وهذا يعنى سعة جديدة). عادة يطلب الناقلون الجويون طائرات اضافية طبقا لتنبؤاتهم بالطلب المستقبلي ويقومون باجراء ترتيبات تسلمهم للطائرات بعد عدة سنوات. وحيث أن الطلب له علاقة وثيقة بأداء الاقتصادات الوطنية وبالاقتصاد العالمي بصورة شاملة، الأمر الذي يؤثر على تنبؤات شركات الطيران للحركة الجوية، يميل الناقلون الجويون الى طلب طائرات جديدة حينما يكون الاقتصاد ينمو أو حينما يصل الى ذروته. ولكن نظرا لأن أداء الاقتصاد غالبا ما يكون دوريا وعادة ما يتعدى نطاق التنبؤ الدقيق، فقد يحدث بعد مرور سنوات على طلب الطائرات أن يمر الاقتصاد بمرحلة هبوط أو يكون في قاع الدورة عند تسلم هذه السعة الجديدة، مما يؤدي الى انخفاض الطلب على الحركة الجوية. ولتخفيف آثار هذه المواقف يزيد الناقلون الجويون من تعديل سعته عن طريق تأجير الطائرات لفترة زمنية طويلة وتأجيل تسلم الطائرات أو حتى الغاء طلباتهم.

ونظرا لكل هذه السمات، يتعامل الناقلون الجويون مع السعة عادة بثلاث طرق، الأولى اشتراك الناقلين الجويين في سياسة وقرارات الحكومة ومحاولة التأثير عليها فيما يتعلق بتنظيم السعة بغية ضمان تنظيم يوائهم ولضمان وضع مصالحهم في الحسبان. وبصورة عامة يشاركون أيضا في عملية المشاورات الثنائية التي تتضمن ترتيبات السعة وغالبا ما يعتمدون على المساعدات الحكومية لحل مشاكل السعة أو تسوية الخلافات التي لا يستطيعون تسويتها بأنفسهم.

الطريقة الثانية هي أن يحاول الناقلون الجويون، كل على حدة، تدعيم استخدام الطائرات لتحقيق أفضل نتائج تشغيلية عن طريق ما يلي:

بينهم. ويبرم بعض الناقلين أيضا ترتيبات للنقل المشترك أو اتفاقات تجارية قد تنطوي على عرض سعة متفق عليها وشروط تشغيل والمشاركة بين الأطراف في واحد أو أكثر من عناصر الحركة أو وتيرة الحركة، وعدد الطائرات والإيرادات والتكاليف. وعلى الرغم من أن هذه الطريقة قد لاقت تأييدا من بعض الحكومات بل وتطلبها بعض الحكومات أحيانا فإنها بدأت تفقد أهميتها في تنظيم السعة ولا يسمح بها في عدد متزايد من الأسواق.

الانتظار لا يحق لهم الحصول على تعويض، غير أن ذلك قد ينطوي على ضرورة شحن الحوائب والأمتعة المسجلة لركاب الانتظار، إذا سمح لراكب الانتظار بركوب الطائرة ويكون قد ركبها فعلا.

الأسلوب الثالث أن يلجأ الناقلون الجويون الى التنسيق فيما بينهم، في الحالات المسموح بها، حول السعة والتعريفات على الطرق التي يعملون عليها، وذلك لتجنب الإفراط في عرض السعة والمنافسة الهدامة، أو للحصول على فوائد من عقد تحالفات فيما

الفصل (٤-٣)

تعريفات الناقلين الجويين

- الترويج للمنافسة في مجال النقل الجوي الدولي، على سبيل المثال، عن طريق اعطاء مرونة لكل ناقل جوي لاستخدام التعريفات التي يختارها.
- الوفاء باحتياجات مستهلكي النقل الجوي الدولي.

ان أنواع أنظمة التعريفات التي وضعتها الدول هي مرآة صادقة لدواعي تنظيمها للتعريفات وأيضاً لحقيقة أن الدول المختلفة لديها أسباب مختلفة للقيام بذلك. وبهذا، فإن أنواع التعريفات المختلفة توضح الأسباب المختلفة التي توجد لدى الدول لتنظيم تعريفات النقل الجوي الدولي.

وقد أدى هذا الموقف وأيضاً محاولات الناقلين الجويين لاستخدام تعريفات تتلاءم مع الأسواق المختلفة ولقطاعات مختلفة من نفس السوق الى وجود نظام معقد لتعريفات النقل الجوي الدولي، ويرد في الأقسام التالية وصفاً أكثر تفصيلاً لهذا النظام.

تعريف مصطلح "تعريفات"

تكمن الأهمية التنظيمية لتعريف مصطلح "تعريفات" في معرفة جوانب التسعير (وبذلك تكون خاضعة للنظامين الدولي والوطني المطبقين) وما هي الجوانب المتروكة لتقدير الناقلين الجويين. ولذلك فإن تعريف أي دولة للتعريفات هو تعبير عن المدى التي تريد هذه الدولة أن تنظم اليه هذا الجانب من جوانب النقل الجوي الدولي. فالدول التي تريد تنظيم جميع جوانب التعريفات ستستخدم تعريفاً واسعاً يشمل جميع الجوانب. أما الدول التي تريد تحرير أسعار الناقلين الجويين، فإنها ستستخدم تعريفاً أكثر تحديداً.

التعريف: هي: (١) الثمن الذي يفرضه الناقل الجوي لنقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع في النقل الجوي (باستثناء البريد)، بما في ذلك أي واسطة أخرى للنقل تستعمل بالارتباط معه، في الحالات التي ينطبق عليها ذلك، ويشمل الشروط التي تحكم إتاحة

ان تعريفات الناقل الجوي أحد العناصر الرئيسية الثلاثة في تنظيم النقل الجوي الدولي (والآخران هما دخول السوق والسعة)، بالرغم من أن أهميتها التنظيمية هبطت تدريجياً مع ظهور الاتجاه العام نحو تحرير النقل الجوي.

وقد قامت الايكاو بعمل مكثف في مجال التعريفات ووضعت ارشادات بهذا الصدد وهي تظهر في الباب الرابع (الأسعار والأجور الدولية) في الوثيقة بعنوان سياسة ومواد ارشادية بشأن تنظيم النقل الجوي الدولي (Doc 9587).

يقدم هذا الفصل بعض الأسباب التي تدفع الدول لتنظيم التعريفات، ويعرف مصطلح "التعريفات"، ويقدم معلومات عن أنواع وخصائص مختلفة لها بما في ذلك المصطلحات والتعابير التي تستخدم في صناعة شركات الطيران، ويصف طرق وضع التعريفات، بالإضافة الى الآليات التنظيمية الدولية والوطنية ويناقش بعض المسائل الرئيسية المتعلقة بالتعريفات.

لماذا تنظم الدول التعريفات

تتضمن الأسباب التي تدفع الدول الى تنظيم التعريفات الدولية ما يلي:

- ضمان حصول الناقل الجوي الوطني التابع لها أو الناقلين الجويين الوطنيين التابعين لها على فرصة عادلة للمنافسة في تقديم خدمات جوية دولية.
- دعم الأهداف والأغراض الوطنية المعنية، مثل تشجيع السياحة الدولية والتجارة الدولية.

الحجز، وتغيير خط السير، والغاء السفر (ورد قيمة التذكرة عند الاقتضاء).

وفي بعض الحالات، تحتوي القواعد العامة على بيان بشروط النقل، أي الشروط والأحكام التي يضعها الناقل الجوي لخدمة النقل التي يقدمها. وتدمج شروط النقل بالإشارة إلى شروط العقد، أي الشروط والأحكام المبينة على وثائق السفر، أي تذكرة الراكب أو وثيقة الشحن الجوي. وتوضح هذه الشروط مختلف المزايا والقيود المرتبطة بالنقل الجوي المقدم. وتمثل هذه المزايا والقيود، مع السعر، عقداً للنقل بين الناقل الجوي والمستهلك. ويرتبط باستعمال وثيقة الشحن الجوي عادة مصطلح المرسل إليه، أي الشخص أو الكيان الذي سيتسلم الشحنة (الشخص الذي ترسل إليه الشحنة) ومصطلح المرسل، أي الشخص أو الكيان الذي أرسل الشحنة (الشاحن في العادة).

ويتضمن أيضاً تعريف الايكاو "للتعريف" العمولات أو ما يسمى بالعمولات القياسية، أي مستوى ثابت عام من المكافأة التي تعطىها شركة الطيران للوسطاء مثل وكلاء السفر ومتعهدي الشحن، والشروط التي تحكم دفع العمولة، وأي مزايا مهمة مقدمة للمستهلكين، مثل تخفيضات على الإقامة أو تأجير للسيارة، وبرامج المسافرين المتكرر التي يحصل أعضاؤها على مزايا السفر المجاني أو بأجر مخفض، أو مزايا أخرى على أساس تواتر سفرهم على شركات طيران معينة، أو شراء سلع وخدمات معينة، وتعريف زيارة بلد آخر وهي نوع من التعريف المحلية أو الدولية ليست متاحة في البلد أو المنطقة التي تتم زيارتها ولا تباع الا في الخارج بالترابط مع نقل دولي.

أنواع وخصائص التعريفات

على النقيض من وسائل السفر السطحية (مثل النقل بالسكك الحديدية والنقل المائي)، طور النقل الجوي الدولي مجموعة واسعة من التعريفات لأسباب عدة. وقد ينشأ هذا التنوع مثلاً من جهود الناقلين الجويين في ابتكار تعريفات تستجيب لظروف أسواق مختلفة، وكذلك لقطاعات مختلفة في نفس السوق. وقد يعكس الاختلاف في السعر بين الناقلين الجويين درجة المنافسة ونواحي القوة النسبية لدى الناقلين في السوق، وهذه قد تعتمد على نطاق الشبكة، والجدول الزمني للرحلات وتواترها، ودرجة النفاذ في

هذا الثمن واستعماله، وهي في بعض الدول، (٢) الوثيقة (التي تعرف أيضاً باسم مستند تسجيل التعريف)، وتحتوي على التعريفات والشروط التي يسجلها الناقل الجوي أو وكيله لدى السلطات التنظيمية المختصة (أما في شكل الكتروني أو ورقي).

والتعريف الدولية هي للنقل فيما بين دولتين أو أكثر (وتتضمن جزءاً داخلياً من الرحلة الدولية). أما التعريف الداخلية فهي للنقل فيما بين نقطتين أو أكثر داخل دولة واحدة. ومما يذكر أن التعريف الدولية بين كندا والولايات المتحدة تسمى تحديداً تعريفة عبر الحدود.

وتقسم التعريفات الدولية والداخلية إلى فئتين استناداً إلى نوعية المنقول. فالأجر (fare) عموماً هو تعريفة لنقل الركاب، والسعر (rate) هو تعريفة نقل البضائع. وينطبق مصطلح "السعر" أيضاً على مقابل استئجار طائرة بأكملها أو جزء منها (على خدمات منتظمة ويعرف باسم الحيز المحجوز).

حدد التعريف الذي وضعته الايكاو لمصطلح التعريفات الدولية (انظر الباب الرابع من Doc 9587) بالتركيز على الخدمات المنتظمة وأيضاً بهدف ادراج جميع الجوانب المتعلقة بهذا الأمر مع ازالة جميع نواحي الغموض فيما يتعلق بما يتضمنه مصطلح "التعريف". ويتضمن ذلك التعريف قاعدة التعريف أو شرط التعريف، أي قيد أو شرط صريح يحكم انطباق تعريفة النقل أو سعر النقل.

وهناك نوعان من قواعد التعريفات وهي القواعد العامة التي تنطبق على الكثير من أنواع التعريفات المختلفة، مثل قواعد تركيب الأجر والأسعار، وقواعد تحويل العملة، واجراءات رد قيمة التذاكر والمطالبات، وشروط الخدمات، والحدود المسموح بها لنقل الأمتعة، ورسوم الأمتعة الزائدة، وشروط الحجز واصدار التذاكر، وقواعد الخصومات، والتعويض في حالة رفض الراكب. ويحتوي كل مستند من المستندات المستخدمة لتسجيل التعريفات إشارة إلى القواعد العامة التي تنطبق عليها. أما القواعد الخاصة فهي القواعد المرتبطة بكل أجر أو سعر، أو التي تجب القواعد العامة المرتبطة بأجر أو سعر محدد. وبالنسبة لتعريف الراكب، فإن القواعد الخاصة تحكم عناصر مثل الحجز واصدار التذاكر، وطول الإقامة (الإقامة القصوى والدنيا)، والتوقف أثناء الرحلة، ومواصلة السفر على شركة أخرى، وتركيبية السعر، وتغيير

(interlining) الى النقل على أكثر من ناقل جوي (انظر أيضا القسم الخاص بالمسائل الرئيسية المتعلقة بالتعريفات). ومما يذكر أن معظم أجور سفر الاياتا، ومعظم الأجور الثنائية والمتعددة الأطراف والأجور بأمر حكومي، وبعض أجور الناقلين (مثل أجور التحالفات بين الشركات) هي أجور نقل مشترك، بالرغم من أن نطاق النقل المشترك قد يتفاوت. أما معظم أجور الناقلين فهي أجور نقل مباشر (online).

ثالثا، هناك سمة مميزة للأجور المعلنة من زاوية تحديد **الأجر الشامل** (through fare) أي الأجر الكلي من نقطة المنشأ الى نقطة المقصد. وبصفة عامة، فإن شركات الطيران تحدد أجور سفر شاملة بين عدد محدد من أزواج المدن الرئيسية. ومقدار كل أجر من هذه **الأجور المحددة**، أي الأجر الشامل المحدد خصيصا اما كأجر في اتجاه واحد أو أجر رحلة دائرية (ذهاب واياب)، فهو يختلف اعتمادا على نقطة المنشأ الذي بدأ الراكب رحلته منه. ويتم تركيب الأجور الشاملة لأزواج المدن الأخرى بالمزج بين أجر محدد و**أجر اضافة** (add-on)، أو **أجر تعسفي** (arbitrary) أو **أجر تناسبي** (proportional)، وهي مبالغ محددة تستخدم فقط لتركيب أجور شاملة غير محددة لنشرها وعلانها. ومثال ذلك أن أجور السفر من طوكيو الى مونتريال تعد على أساس الطيران عبر فانكوفر وذلك بمزج أجر عادي محدد من طوكيو الى فانكوفر وأجر اضافي مطبق من فانكوفر الى مونتريال. وهذه الأجور الشاملة المركبة باستخدام الأجور المضافة تسمى **أجورا مركبة**. وعندما لا توجد أجور محددة أو أجور اضافية مطبقة لانشاء أجور مركبة من نقطة المنشأ الى المقصد، يمكن انشاء أجور شاملة لغرض تطبيق قواعد تركيب الأجور باستعمال **مبدأ الخليط الأقل**، أي **أقل** خليط من الأجور المحددة المنفصلة أو الأجر (الأجور) المحددة والأجر (الأجور) المحلية المطبقة عبر نقطة (أو نقاط) وسيطة صدرت بشأنها قسيمة سفر.

رابعا، هناك أيضا فرق يستند الى طريقة مراقبة خط السفر. **فالأجر الميلي** هو أجر للسفر على خط مباشر ويحكمه مبدأ عدد الأميال المقطوعة المستخدم في حساب مبلغ الأجر الشامل المطبق للسفر غير المباشر. وطبقا لمبدأ **المسافة بالأميال**، تتم مقارنة خط السفر الفعلي للراكب، أو مجموع المسافة بالأميال لكل نقطة صدرت بشأنها قسيمة سفر (TPM)، أي أقصر مسافة مقطوعة بالأميال بين كل قطاع، مع **المسافة القصوى المسموح بها** من نقطة المنشأ الى المقصد (MPM)، وهي تشكل عموما ما نسبته

السوق، والشهرة، ومستويات الخدمة لكل ناقل جوي. ولذلك، فإن السعر الذي يحقق أقصى قدر من الإيرادات قد لا يكون هو نفس السعر لكل شركة طيران. وبالإضافة الى ذلك، فإن الأسباب التي تدعو الدول الى تنظيم التعريفات، ومختلف نظم التعريفات المترتبة عليها، زادت هي الأخرى من تعقيد الأوضاع الدولية للتعريفات الجوية.

أجور سفر الركاب

هناك عموما نوعان من أجور سفر الركاب من منظور التسعير لدى الناقل الجوي وهما الأجر المعلن والأجر غير المعلن. **فالأجر المعلن** أو **العام** هو أجر منشور وموزع على الملأ، ويسجل عند الضرورة لدى الحكومة أو يقدم الى الحكومة لاعتماده. أما **الأجر غير المعلن**، أو **الأجر الخاص** (ويسمى أحيانا **أجر السوق** أو **الأجر المخالف للتعريفات**)، فهو أجر غير موزع بصورة علنية ولا يقدم للحكومة لاعتماده. ومما يذكر أن الأجر المعلن له معايير خمسة تميزه عن أنواع الأجور الأخرى، وهي المعايير قد تتداخل في بعض الأحوال.

أولا، هناك فرق يقوم على أساس كيفية اعداد أجور السفر المعلنة. **فأجر الاياتا** هو أجر معلن وتتولى وضعه مؤتمرات الحركة التي يعقدها الاتحاد الدولي للنقل الجوي (اياتا)، بينما **الأجر غير التابع للاياتا** هو أي أجر معلن بخلاف أجر الاياتا. ويتضمن الأجر غير التابع للاياتا **أجرا محددًا على أساس ثنائي أو متعدد الأطراف** من خلال التشاور الثنائي أو الاقليمي بين شركتي طيران أو أكثر، و**أجر مفروض بأمر حكومي**، وما يسمى **أجر الناقل الجوي** الذي يتحدد انفراديا بناء على تقدير كل شركة طيران أو بصورة مشتركة من خلال التعاون بين مجموعة من شركات الطيران المتحالفة. وقد ذاع استعمال أجر الناقل بسرعة في السنوات الأخيرة بسبب التوجهات التحريرية. ويشير اصطلاح **الأجر المتفق عليه** أو **اتفاق الأجر** الى أجر الاياتا وأجر ثنائي/متعدد الأطراف.

ثانيا، يمكن تصنيف الأجور المعلنة من زاوية عدد الناقلين الجويين الذين ينقلون الراكب. و**أجر النقل المشترك** أو **الأجر المشترك** هو أجر يسري على النقل بين شركات الطيران، وينشر كمبلغ واحد، بينما **الأجر الداخلي** أو **المحلي** هو أجر للنقل على شركة طيران واحدة. ويشير مصطلح **النقل المشترك**

في شركات الطيران، أو الحجاج، وبعض هذه الأجرور تحدد تقليدياً بأوامر حكومية. وتوجه أجرور المكانة هذه فقط الى مجموعات محددة من السكان حتى يمكن لشركات الطيران أن تقلل بالفعل من عدد الركاب الذين كانوا في السابق سيدفعون أجرور سفر أعلى. وعلى العكس من ذلك، فإن **الأجرور الخاص التشجيعي** هو أجرور مخفض متاح لأي شخص يفي بشروط معينة بالنسبة للحجز واصدار التذكرة، ومدة المكوث في المقصد، والغاء السفر، الخ. والجدير بالملاحظة أن القيود المفروضة على الأجرور المخفضة تعمل بمثابة "أسوار" لتقليل تأثيرها السلبي على الإيرادات من الأجرور الأعلى. وتشمل الأمثلة المعتادة ما يلي:

- **أجرور سياحي**، وهو عادة أعلى أجرور خاص وأكثرها مرونة ولكنه مقيد ببعض شروط السفر مثل القيود على مدة المكوث في المقصد والتوقف أثناء السفر.
- **أجرور سياحي خاص (أو أجرور الشراء الفوري، أو أجرور سياحي عام، أو أجرور سياحي PEX)** أي أجرور خاص بمستوى أقل ولكن تفرض عليه شروط أكثر تقييداً من الأجرور السياحي بالنسبة للحجز، واصدار التذكرة، ومدة المكوث في المقصد، والتوقف أثناء السفر، وتغيير الحجز/تغيير خط السير والالغاء..الخ.
- **أجرور سياحي مع سبق الشراء (APEX)** أي أجرور خاص بشروط الحجز وسداد قيمة التذكرة في غضون مدة محددة من الوقت قبل بدء السفر بالإضافة الى شروط مماثلة لشروط الأجرور السياحي PEX.
- **أجرور رحلة سياحية جماعية شاملة (GIT)** أي أجرور خاص يستعمله وكلاء السفر لمجموعات ذات أحجام دنيا محددة تتكون من الركاب الذين اشتروا رحلة سياحية شاملة.
- **أجرور رحلة سياحية فردية شاملة (FIT)** أي أجرور خاص يستعمله وكلاء السفر للراكب الواحد كجزء من رحلة سياحية شاملة.

وفي كثير من الأسواق، تطبق شركات الطيران ما يسمى **بأسعار حمولة الذروة**، أي أنها تعد الأسعار بشكل يزيل التقلبات في الطلب التي تحدث في ساعات أو أيام الذروة. وقد يتعرض مستوى الأجرور الخاصة وتوافرها، خاصة الأجرور المخفضة،

١٢٠ في المائة من أقصر مسافة مقطوعة. وإذا كان مجموع المسافات التي صدرت بشأنها قسيمة سفر لكل قطاع نقل تزيد عن المسافة القصوى المسموح بها، يستخدم جدول يحتوي على نسب مئوية من ٥ الى ٢٥ في المائة لحساب رسم زائد يضاف الى أجرور الخط المباشر. وعلى العكس من ذلك، فإن **أجرور خط السير**، أو **أجرور العامل الواحد** هو أجرور السفر على خط مباشر ويحكمه رسم بياني أو تخطيطي محدد لخط السفر، بغض النظر على مبدأ المسافة بالأميال. فطالما كان خط سير الراكب متمشياً مع خط سير معين، يمكن استخدام أجرور الخط المباشر.

خامساً، تقسم الأجرور المعلنة الى فئتين عامتين - الفئة العادية والفئة الخاصة - استناداً الى توافر مزايا معينة وكيفية تسعيرها. فالأجرور العادي هو أجرور مرن تماماً ويوضع للسفر في الدرجة الأولى ودرجة رجال الأعمال (الوسيطه) أو الدرجة الاقتصادية (السياحية التي تسمى أحياناً الاقتصادية الممتازة)، وهو يسمح بمرونة قصوى من حيث الحجز واصدار تذكرة السفر، ومدة المكوث في المقصد، والتوقف، والتحويلات، ومزج الأجرور، وتغيير الحجز أو تغيير خط السير والغاء السفر.. الخ. وفي بعض الأسواق، يوجد أيضاً **الأجرور العادي المقيد**، أو **الأجرور العادي بين نقطتين**، ويحتفظ بمعظم الخواص المرتبطة تاريخياً بالأجرور العادية ولكنه ينطوي على قيود تفرض مثلاً على امكانية التوقف ومدة التوقف، وفي بعض الأحيان على مواصلة السفر على شركة أخرى. وبينما يعتبر الأجرور العادي **أجرور تجميعياً (bundled)**، أي أنه يتضمن جميع التسهيلات الأولية للراكب مقابل سعر واحد، فإن الأجرور العادي المقيد يعتبر **أجرور غير تجميعي (unbundled)**، أي أنه يستند الى تقديم خدمة السفر من نقطة الى نقطة بشرط فرض رسوم اضافية على الاستفادة من التسهيلات الزائدة مثل التوقف والتحويل.

أما **الأجرور الخاص**، فهو أي أجرور بخلاف الأجرور العادي. وهناك نوعان من الأجرور الخاصة - الأجرور غير التشجيعية والأجرور التشجيعية. **والأجرور الخاص غير التشجيعي**، أو **أجرور المكانة (status)** هو أجرور مخفض يقتصر تقديمه الى الأشخاص الذين يتمتعون بسمات شخصية محددة، مثل الطلبة، أو الشباب، أو الأطفال، أو الزوج، أو الأسرة، أو المسنين، أو المعوقين، أو المسؤولين الحكوميين، أو العسكريين، أو البحارة، أو الناحيين، أو العمال، أو اللاجئين، أو المهاجرين، أو وكلاء السفر، أو العاملين

(consolidator) وهو وسيط يشتري أعدادا من المقاعد وبيئها الى وكالات التجزئة الأخرى، و**متعهد الجملة** (wholesaler)، وهو وسيط ينسق السفر الجوي ومحتواه الأرضي، وبيئ الرحلة الشاملة الى وكلاء سفر آخرين في معظم الأحوال)، ومقدم خدمة الحجز الإلكتروني، بما في ذلك الموقع الإلكتروني على الانترنت، أو جهة أخرى مثل شركة أو منظمة.

تندرج معظم الأجور غير المعلنة ضمن **الأجور الموضوعة على أساس التفاوض**، أي أجور غير معلنة تعرض بشكل انتقائي على المستهلكين وتتكون عادة من ثلاث طبقات مترابطة للأجر - إجمالي، صافي، وتسويقي. **فالأجر الإجمالي** هو مبلغ الأجر المنشور بالكامل، وهو يظهر في الغالب على قسيمة تذكرة المسافر الفعلية. و**الأجر الصافي** أو ما يسمى **الأجر الصافي المبدئي** هو مبلغ تفرضه شركة الطيران على وكيل سفر أو جهة أخرى، وتستبعد منه أي عمولة تدفع في المرحلة الأخيرة، أي بعد معالجة تقارير البيع. ويتخذ الأجر الصافي عدة أشكال تتراوح بين خصم بمبلغ مقطوع أو ثابت محدد (ويسمى القيمة القصوى) أو خصم بنسبة مئوية من الأجر الإجمالي. وتدفع شركات الطيران عادة **عمولة إضافية** (commission override) وهي مبلغ يفوق العمولة العادية ويحسب على أساس الطريق أو حجم المبيعات.. الخ، كحافز وعلاوة للوكيل. أما المبلغ الذي يعود الى شركة الطيران بعد دفع كل هذه العمولات والعلاوات والحوافز فيسمى **الأجر الصافي (net/net)**. و**أجر البيع** هو الأجر الذي يعرضه وكيل السفر المتعاقد على المستهلك النهائي ويكون أعلى من الأجر الصافي وذلك لاعطاء الوكيل هامش ربحه ولاعطاء المستهلك النهائي خصما على الأجر المعلن.

وأكثر الأجور غير المعلنة شيوعا هي ما يسمى **بالأجر المخفض أو التذكرة المخفضة** وهو أجر يعرض فقط من خلال وكلاء السفر ويحدد بمبلغ أقل من الأجر الإجمالي. ونادرا ما تباع الأجور المخفضة بواسطة وكلاء الرحلات المجمع ووكلاء الجملة، ولكنها تباع بواسطة وكلاء التجزئة بما في ذلك ما يطلق عليهم اسم **الحوائيت الصغيرة**، أي صغار وكلاء السفر الذين يبيعون أجورا مخفضة تخفيضا شديدا والتي لا تسمح للمسافرين بالتمتع بتسهيلات السفر المعتادة. ومن بين الأمثلة الأخرى للأجور غير المعلنة هناك الخصومات التعاقدية للشركات والخصومات الجماعية للمؤتمرات والاجتماعات وأجور المزايدات، والأجور التشجيعية المخفضة مثل العروض الخاصة بالبريد المباشر،

لتبائين موسمي واحد أو أكثر ويعرف باسم **التبائين الموسمي** استنادا الى الوقت من السنة. وبعض الأجور العادية والخاصة تتبائين هي الأخرى اعتمادا على يوم الأسبوع الذي يبدأ فيه السفر. وتقوم شركات الطيران باعداد **هيكل تعريفية تسويقية**، أي هيكل مكون من سلسلة متدرجة من الأجور الخاصة الخاضعة لتوافر المقاعد بالإضافة الى الأجور العادية. وترتب الأجور في فئات للحجز لغرض مراقبة المخزون، وكلما انخفض الأجر كلما زادت صعوبة الشروط المفروضة. وعندما يتم ملء السعة المحدودة المكروسة للأجر المخفض الأكثر تقييدا، يعرض على الركاب أجور أعلى وأقل تقييدا. وتتم معالجة هذه العملية الدينامية لتخصيص المقاعد من خلال نظام ادارة العائدات الحديث (ادارة الإيرادات) الذي يهدف الى تعظيم الايراد بالتأكد من أن الركاب الذين يشترون أقل الأسعار الخاصة (وهم أساسا المسافرين لأغراض الترفيه) لن يحصلوا على مقاعد من المقرر أن يشغلها المسافرون الذين يشترون الأجور العادية الأعلى (وهم أساسا المسافرون لأغراض الأعمال). (انظر الفصل ٤-٢).

وتوزع التعريفات المعلنة في شكل ورقي، مثل الأدلة والمطبوعات الخاصة بالتعريفات، وتوزع على نطاق واسع في شكل الكتروني، من خلال نظم الحجز الآلي، والمواقع الإلكترونية على الانترنت. ولهذا الغرض، تستعمل معظم شركات الطيران نظما الكترونية تتولى تشغيلها شركة نشر تعريفات شركات الطيران (ATPCO) أو سيتا (التي كانت تسمى في السابق الشركة الدولية لاتصالات الطيران). وتقوم الشركتان بجمع المعلومات عن الأجور المعلنة من شركات الطيران وتوزعها على نظم الحجز الآلي ووكلاء نشر التعريفات، وفي بعض الحالات الى الحكومات كوكيل للنشر. ثم تباع الأجور المعلنة للمسافرين مباشرة بواسطة شركات الطيران، وبشكل غير مباشر من خلال وكلاء السفر (بما في ذلك المواقع الإلكترونية للأطراف الثالثة) بنفس الأسعار دون اعتبار للمكان أو الجهات التي تشغيلها. ويحصل وكلاء السفر على عمولات قياسية تحسب على الأجور المعلنة من شركة الطيران، بالرغم من أن بعض شركات الطيران ألغت العمولات تماما، أو عمولات عن البيع المباشر على الحاسب الآلي.

وعلى النقيض من الأجر المعلن، يخضع الأجر غير المعلن لقيود على توزيعه واستعماله، استنادا الى اتفاق خاص أو عقد بين الشركة الناقلة ووكيل السفر (بما في ذلك **متعهد الرحلات المجمع**

هناك سعر آخر يؤدي غرضاً مشابهاً لغرض الأجر الخاصة وهو **سعر شحن سلعة محددة** وهو سعر يطبق على بعض أنواع البضائع، وعادة ما يكون أقل ثمناً من السعر العام إذا ما كانت الأوزان متقاربة ولكنه قد يتضمن أيضاً بعض القيود (مثل فرض حد أدنى لحجم الشحنة). وكما هو الوضع في حالات الأجر الخاصة، تستخدم شركات الطيران قيوداً لتقليل انخفاض الدخل الناجم عن أسعار الشحن العام إلى حده الأدنى. وفي الحالات التي تستخدم فيها أكثر من وسيلة واحدة للنقل، تتشابه أسعار النقل باستخدام الجو والبحر أو باستخدام الجو والسكك الحديدية مع **أسعار النقل باستخدام وسائل مختلفة**، وهي أسعار لنقل البضائع بأكثر من وسيلة واحدة (الجو، والسكك الحديدية، والمواصلات البرية، وعن طريق البحر).

هناك بعض الأسعار التي لا يوجد لها أجر مناظرة. فعلى سبيل المثال، فإن **سعر الحاوية** يوجد للبضائع فقط التي تشحن في حاويات. وهناك سعران للحاويات وهما: (١) **سعر مخفض يحسب (أسلوب وحدة الحمولة)** وهو يعنى تخفيضات على الشحن العام أو شحن البضائع المعينة إذا ما شحنت في حاويات يقدمها المالك ويقوم بتعبئتها، و (٢) **سعر شحن جميع الأنواع** وهذا السعر لا يحسب بالخصم من أو الإضافة إلى أسعار أخرى ولكن يحسب بصورة منفصلة وينطبق على البضائع التي يتم شحنها في حاويات تمتلكها شركات الطيران أو الجهة الشاحنة.

أسعار/أجور النقل العارض (التشارتر)

سعر الرحلة العارضة (التشارتر) هو تعريفه تأجير عارض أو تأجير طويل الأمد أو لسعة الطائرة أو لجزء منها. وعلى العكس من ذلك، فإن **أجر الرحلة العارضة** هو الثمن الذي يطلبه منظم الرحلة العارضة أو مستثمر الرحلة السياحية العارضة من المسافر المنفرد على رحلة عارضة. إن أجور الرحلات العارضة لها بعض خصائص مشابهة لأجور رحلات الخطوط المنتظمة. ومثال ذلك أن أجر الرحلة السياحية الجماعية الشاملة على طائرة تشارتر وأجر الرحلة السياحية الفردية الشاملة على طائرة تشارتر يناظران أجري GIT و IIT على الخدمات المنتظمة، ولو أن أجور التشارتر عادة ما تكون أقل وأكثر تقييداً من حيث التغييرات في خط السير وإمكانية استرداد قيمة الرحلة، ضمن أشياء أخرى.

وقسائم رفع درجة السفر للمستهلكين. وقد استخدم المزيد من شركات طيران مؤخرًا نظام ATPCO لتوزيع المعلومات عن أجورهم غير المعلنة التي لا ترسل إلا إلى وكلاء السفر التعاقديين والجهات الأخرى التعاقدية.

ولما كان الأجر غير المعلن يختلف عن أي أجر معلن من زاوية مستوى الأجر و/أو شروط السفر، فإن بعض الأجر غير المعلن قد تشكل **مخالفة للتعريف** أي ما يسمى بالافراط في الخصم وذلك في بعض الولايات القضائية. ويثير ذلك موضوع **اتفاضة التعريف**، أي الإجراءات التي تتخذ للتأكد من أن النقل الجوي الدولي لا يباع إلا بأسعار وشروط معتمدة. وقد انصب التركيز التنفيذي بصفة خاصة على الأجر التي تباع مباشرة للركاب بواسطة شركات الطيران من خلال منافذ التوزيع الجديدة. فبعض الدول تعتقد، على سبيل المثال، أن **أجر الانترنت أو أجر الموقع على الشبكة**، أي الأجر الذي لا يتاح إلا من خلال الانترنت، إذا عرض من خلال شركات الطيران أو تحالفاتها، فهو لا يختلف عن أي أجر معلن آخر وبذلك يلزم شركات الطيران بأن تقدم أجر الانترنت هذه إلى الحكومات للموافقة عليها.

أسعار الشحن

يتشابه اختلاف أسعار الشحن إلى حد ما مع اختلاف أجر الركاب وتحدد أسعار الشحن باستخدام ممارسات تسمى ومفاهيم مشابهة ولكن مع استخدام مصطلحات مختلفة. يختلف **السعر العام للشحن** باختلاف الوزن وذلك بتطبيق أثمان مختلفة لشحن كل كيلوجرام اعتماداً على إذا ما كان وزن الشحنة يزيد أو ينقص عن وزن محدد يسمى **الحد الفاصل** وهو مستوى وزن معين يتغير عنده ثمن شحن الكيلوجرام الواحد. ولا تختلف أسعار الشحن العام تبعاً لاختلاف نوع وقيمة البضاعة المشحونة وتستخدم عندما تكون البضاعة المشحونة غير صالحة لأن يطبق عليها سعر شحن آخر. ولأغراض حساب أسعار أخرى، يستخدم سعر الشحن العام بصورة مشابهة لاستخدام أجر الدرجة السياحية العادية.

إن الأجر الذي يجمع سمات تسمى كل من أجور الدرجات الممتازة والأجر الخاصة يسمى **سعر الفئة** وهو سعر يحدد إما بالخصم من أو بالإضافة إلى سعر الشحن العام لبعض البضائع (على سبيل المثال خصم للصحف ورسم إضافي للبضائع التي تتطلب معاملة خاصة أثناء الشحن، مثل الحيوانات الحية، والذهب والأسهم والمستندات).

وسائل تنظيم التعريفات

هناك آليتان تنظيميتان مختلفتان ولكنهما مترابطتان تحكمان تعريفات الناقلين الجويين. الأولى عبارة عن إطار دولي يقوم على أساس أحكام التعريفات ذات الصلة في الاتفاقيات الثنائية أو المتعددة الأطراف للخدمات الجوية. والثانية، هي عبارة عن هيكل وطني لتنظيم التعريفات يقوم على أساس القوانين أو الأنظمة أو السياسات الوطنية ذات الصلة التي تطبقها كل دولة على التعريفات المستخدمة للخدمات الجوية التي تعمل عموماً في إقليمها.

الأنظمة الدولية للتعريفات

في الاتفاقيات الثنائية أو المتعددة الأطراف، طورت الدول نظاماً مختلفة للتعريفات تستند إلى عدد الدول التي يجب أن تعتمد تعريفات معينة قبل أن تصبح سارية المفعول. وتتضمن هذه الأنظمة نظام **الموافقة المزدوجة** والذي يجب على الدولتين المعنيتين فيه أن توافقا على التعريفات، و**موافقة بلد المنشأ** وفيها يجب على الدولة التي بدأ النقل منها أن توافق على التعريفات، و**الرفض المزدوج** أو **الرفض الثنائي**، ويحدث في الحالات التي يجب على الدولتين المعنيتين رفض التعريفات لمنعهما من أن تصبح سارية المفعول، و**نطاقات التسعير المرن** وفيها توافق الدول على اعتماد التعريفات التي تدرج في نطاق محدد للأسعار وتلبي الشروط المقابلة (ويجوز خارج النطاق أن يطبق أحد الأنظمة المذكورة أعلاه أو مزيج منها)، و**التسعير الحر** وفيه لا تخضع التعريفات لموافقة أي دولة، بالرغم من أن بعض الاتفاقيات قد تسمح للدول بأن تلتزم شركات الطيران بالإبلاغ عن التعريفات لأغراض العلم فقط. (وتوجد بنود نموذجية وملاحظات تفسيرية عن أنظمة الموافقة المزدوجة، وبلد المنشأ، والرفض المزدوج في الجزء الرابع من الوثيقة Doc 9587).

إن النوع التقليدي لنظام الموافقة المزدوجة كان مصحوباً في العادة بشرط مفاده أن تقوم شركات الطيران المعنية بالتشاور مع الناقلين الجويين الآخرين لوضع تعريفات متفق عليها أو اتفاق للتعريفات بشأن كل الطريق أو جزء منه، إذا كان ذلك ضرورياً وممكناً. وتطلب هذا النوع أيضاً، سواء ضمناً أو صراحة، أن يستعمل الناقلون الجويون آلية ملائمة لتحديد الأسعار الدولية (ضمن مؤتمرات الحركة التابعة للآليات في أغلب الأحوال) كلما

كان ذلك ممكناً. وإذا لم تتمكن شركات الطيران المعنية من الاتفاق على التعريفات، أو إذا لم تحظى التعريفات المتفق عليها بالاعتماد اللازم، تسعى الدول ذاتها إلى عقد اتفاق حول التعريفات المعنية. غير أن المزيد من الاتفاقيات الثنائية الأخيرة تحرر إجراءات الموافقة المزدوجة عن طريق التخفيف من صرامة هذا الشرط. وفي هذه الحالة، يسمح للشركات المعنية بوضع أي تعريفات تختارها بشكل انفرادي بينما تتمتع الحكومات عن ممارسة سلطة الرفض إلا إذا كانت التعريفات المودعة متعارضة مع عوامل معينة محددة مسبقاً.

والجدير بالذكر أن كلا النظامين، أي نظام بلد المنشأ ونطاقات التسعير المرنة، لها طابع مؤقت بصفة عامة نحو أنظمة أكثر تحرراً مثل الرفض المزدوج والتسعير الحر. وعلى المستوى الثنائي، يحتوي بعض الاتفاقيات على هذين النظامين. وحسبما يرد شرحه أدناه، فإن ترتيبات نطاقات التسعير المرن تعتمد في الغالب من جانب واحد على مستوى الدولة. أما على المستوى المتعدد الأطراف، فإن نظام بلد المنشأ قد أدخل في اتفاقيتين إقليميتين - الاتفاق الأندلي لعام ١٩٩١ واتفاق فورتاليزا لعام ١٩٩٧. ومن ناحية أخرى، فإن ترتيبات نطاقات التسعير داخل الاتحاد الأوروبي قد حل محلها نظام التسعير الحر في عام ١٩٩٣ وكانت هناك مذكرة تفاهم بشأن أسعار شمال الأطلسي بين الولايات المتحدة والدول الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني وانتهى مفعولها ولم تجدد في عام ١٩٩١.

يسمح نظام الرفض المزدوج بوضع أسعار النقل الجوي من جانب كل شركة طيران معينة استناداً إلى الاعتبارات التجارية السائدة في السوق. ويقتصر التدخل الانفرادي لكل دولة مثلاً على منع الأسعار أو الممارسات الافتراضية أو التمييزية، وحماية المستهلكين من الأسعار المرتفعة بدرجة غير معقولة أو المقيدة بسبب استغلال وضع مسيطر، وحماية شركات الطيران من الأسعار التي تكون مستوياتها منخفضة بشكل مصطنع بسبب الإعانات أو الدعم الحكومية المباشرة أو غير المباشرة. ويمكن لكل دولة أن تطلب التشاور مع الدولة الأخرى بخصوص التعريفات التي صدر بشأنها إشعار يفيد بعدم الرضا، ولكن التعريفات المعنية سوف يسري مفعولها أو يستمر العمل بها إذا لم يتم التوصل إلى اتفاق مشترك.

في أيديهم. غير أن الشركاء سيهتمون أولاً بمصالح شركاتهم ومستهلكيهم. ومن ثم يجب أن تتمكن الدول من التدخل، كلما كان ذلك ضرورياً، لحماية مصالحها تحت أي اتفاقات ثنائية أو متعددة الأطراف.

وعلى غرار المصطلحات المستخدمة في الاتفاقات الثنائية أو متعددة الأطراف، تكون المصطلحات المستخدمة في القوانين أو الأنظمة أو السياسات الوطنية ذات طابع غامض ويستند إلى التقدير الشخصي. ومثال ذلك أن مصطلح "التعريف الإفتراضي" يمكن أن يستعمله الطرف الذي يدعي الضرر من تعريف يراها موجهة لطرده من السوق، ومع ذلك فإن مفهوم الافتراض صعب في تعريفه بشكل دقيق، ولا يوجد نهج قاطع للتمييز بين تدابير التسعير المناهضة للمنافسة أو التدابير العادية. ومن أجل تقادي هذا الإبهام والصعوبات الإدارية في التنفيذ، وضعت بعض الخطط العملية مثل ما يلي:

- **تقييد الريادة السعرية**، أي القدرة على إنشاء أجور سفر جديدة أو إدخال تغييرات على الأجر القائمة في سوق ما. فالدول تلزم نفسها أحياناً ثنائياً أو على أساس من تعدد الأطراف أن تقصر الزيادة السعرية على شركات الطيران التي تمارس حقوق النقل على أساس الحرتين الثالثة والرابعة، بالرغم من اختلاف مدى الريادة السعرية أو المرونة السعرية التي يودون السماح بها. ويسمح بالريادة السعرية لناقلين جويين آخرين على أساس كل حالة على حدة أو بشرط المعاملة بالمثل لشركاتها. وعلى النقيض من ذلك، توافق الدول عموماً على **التعريفات المناظرة**، أي التعريفات التي تكون على نفس مستوى التعريفات ونفس الشروط تقريباً التي وافقت على استعمالها في سوق ما، لجميع الناقلين الجويين، بما في ذلك الذين يمارسون حقوق الحريات "الخامسة" و "السادسة" و "السابعة".

- **سياسة مجموع القطاعات**، وفيها يجب تركيب أي أجر سفر شامل من نقطة خلفية غير رئيسية باعتباره مجموع الأجر الدولي بين نقاط رئيسية وواحد أو أكثر من الأجر الداخلية (بالنسبة للاضافات المعتمدة) بين النقطة أو النقاط

هناك أيضاً عدد متزايد من المنهجيات المختلطة التي تجمع أكثر من نظام واحد، ومثال ذلك التمييز بين عملية الموافقة على تعريفات الركاب وتعريفات البضائع. وفي هذا النهج، يطبق نظام متحرر فقط على تعريفات الشحن الجوي. وهناك مثال مشهور آخر للأنظمة المختلطة وهو اتفاق **بلد التعيين** وبموجبه توافق كل دولة على اتباع أسلوب الرفض المزدوج أو بلد المنشأ أو نطاقات الأسعار، بشرط أن تتمكن كل دولة من أن ترفض من جانب واحد أي تعريف تقدمها إحدى شركاتها المعنية. وبانتهاج هذا السبيل، وحتى في إطار نظام الرفض المزدوج، يمكن لكل دولة أن تحتفظ بسلطتها في الرفض ضد تعريفات شركاتها المعنية مع مراعاة بعض الشروط.

وقد طورت بعض الاتفاقيات الأخيرة أيضاً **نظام الرفض الواحد**، وفيه يمكن لدولة واحدة أن ترفض تعريف ما من جانب واحد، ولكنها لا تفعل ذلك إلا إذا اعتقدت أن هذه التعريفات تتعارض مع شروط محددة سلفاً. وهذا النظام بطبيعته يعتبر نسخة متفرعة من نظام الرفض المزدوج، والفرق الوحيد هو أن التعريف المعنية قد لا يسري مفعولها أو يستمر نفاذها عندما لا تتمكن الدول من التوصل إلى اتفاق مشترك من خلال التشاور. ويمكن أن يستخدم هذا النظام أيضاً مع نظام التسعير الحر. ومثال ذلك داخل المنطقة الاقتصادية الأوروبية، سمح لناقلين الجويين بأن يضعوا تعريفاتهم بحرية منذ 1993، ولكن كل دولة عضو يمكنها أن تسحب أجراً أساسياً أي السعر الأقل الأكثر مرونة المتاح على أساس السفر في اتجاه واحد والسفر في الاتجاهين، والذي يكون عالياً بدرجة مفرطة بشكل يعود بالضرر على المستهلكين. وبصورة غير تمييزية، يمكن للدولة العضو أن تمنع أي تخفيضات أخرى للأجر ينتج عنها خسائر واسعة الانتشار بين جميع الناقلين الجويين على خط معين أو مجموعة من الخطوط للخدمات الجوية المعنية، مع الأخذ في الحسبان التكاليف الكاملة الواقعة على عاتق شركات الطيران على المدى الطويل.

الأنظمة والممارسات الوطنية للتعريفات

يوجد لدى معظم الدول قوانين أو أنظمة أو سياسات وطنية لتقييم **التعريفات** أو البت في قبول أو رفض التعريفات المقدمة من شركات الطيران. وإذا اختارت دولة ما من جانب واحد ألا تمارس حقها في تنظيم التعريفات، فإن ذلك الحق سينتقل فعلياً إلى الشركاء الثنائيين أو المتعددي الأطراف، مما يترك عملية التنظيم

من جانب الدول التي ترغب في اضافة الطابع المشروع على الأجور المخفضة في السوق.

عمليات اعتماد أو رفض التعريفات

ينطبق اصطلاح **التعريفة المقترحة** على التعريف في المرحلة الأولى لعملية الموافقة الحكومية. ويمكن أن يكون ايداع أو اخطار التعريفات أمرا الزاميا بحكم القوانين أو الأنظمة أو السياسات الوطنية، و/أو الاتفاقات الثنائية أو متعددة الأطراف، باستثناء الحالات التي تعفي فيها من عملية الايداع صراحة. **والايداع القانوني** للتعريف يعني ايداعا للتعريف لدى السلطات المختصة في موعد محدد قبل تاريخ الانطباق المحدد وفقا للمتطلبات المعنية. وعلى النقيض من ذلك، فإن **الايداع في غضون مهلة قصيرة**، هو ايداع للتعريف في مهلة تقل عن مدة الاخطار القانونية، ويكون ذلك عادة وفقا لأحكام تسمح بذلك في المتطلبات الحكومية. وفي بعض الاتفاقات الثنائية ومتعددة الأطراف الأخيرة، التي تحتوي على نظم الرفض الثنائي أو التسعير الحر، وافقت الدول على التخلي عن مطلب الايداع الرسمي للتعريف بالنسبة لشركاتها المعنية. وحتى عندما يسمح للدول بأن تلزم الشركات باخطار التعريفات أو ايداعها، فإن هذه سيتم الابلاغ عنها أو ايداعها لأغراض العلم بها فحسب. كما أن بعض الدول تلغي من جانب واحد مطلب ايداع التعريفات أو تعفي الشركات من جزء من هذا المطلب على أساس كل حالة على حدة أو على أساسا المعاملة بالمثل في ظروف معينة.

يقوم بعض شركات الطيران بايداع مواد التعريفات لنفسها، ولكن معظمها يستعين بوكلاء التعريفات مثل ATPCO لاتمام عملية الايداع. وتبلغ شركات الطيران تعليماتها الى وكلائها، الذين يتمتعون ببعض السلطة التقديرية لتحوير البيانات من أجل الوفاء بالموصفات التنظيمية. وبالنسبة لاتفاقات التعريفات التي تقرها مؤتمرات الحركة التابعة للآياتا، واعتمادا على الدول، فإن عملية الايداع تتم من جانب الناقلين الوطنيين أو الآياتا بالنيابة عن شركات الطيران. ولسنوات عديدة، كان ايداع التعريفات يستند الى اجراءات يدوية. وبصفة عامة، يتم استبدال صفحة في دليل التعريفات الورقي بصفحة جديدة عندما يتغير أي بند في الصفحة. وفي مواجهة الحجم الضخم للتغييرات في التعريفات أدخل بعض الدول **نظام الايداع الالكتروني للتعريفات**، وهو نظام الكتروني

الرئيسية والنقطة أو النقاط الخلفية. ويكون الأجر الداخلي المختار (مثل الأجر المعلن بنفس شروط الأجر الدولي الممزوج به) يكون الأجر الذي يمكن استعماله على أساس النقل المشترك من جانب شركة تابعة لدولة أجنبية، بما يسمح لها بالتنافس على الركاب في مدن أخرى بخلاف النقطة أو النقاط الرئيسية التي تخدمها في دولة أخرى. وتطبق هذه السياسة الدول التي ترغب في أن تتنافس شركاتها على أساس النقل المشترك على حركة النقل الى ومن مدن واقعة في اقليم دولة أخرى بخلاف الدول التي يخدمها مباشرة ناقلها الجويون. واذا طبقت هذه السياسة بحذافيرها، فإن **"التعميم"**، أي تطبيق نفس مستوى الأجر على مدينتين أو أكثر (مثل ميامي وفورت لودرديل) لا يسمح به حتى اذا كانت النقطة الرئيسية والنقاط الخلفية قريبة الواحدة من الأخرى، وتقع على نفس المسافة تقريبا من مدينة المنشأ.

• **مختلف نظم أجور النطاق القائمة على مفهوم نطاقات التسعير المرنة**، وأكثر أنواعها تفصيلا يعتمد على مجموعة مما يطلق عليه اسم **النطاقات المعقولة** أو **نطاقات المرونة** لأنواع مختلفة من الأجور. ويعرف كل نطاق مجموعة معينة من النسب المئوية المتعلقة **بمستويات مرجعية**، وفي بعض الأحيان تطبق عليها أنواع معينة من شروط التعريفات. وتمنح الموافقة التلقائية أو السريعة للأجور التي تدرج في اطار نطاقاتها الملائمة، والتي تفي بشروط معينة، ولو أن هذه الموافقة لا تضمن المعاملة بالمثل من جانب الدول الأخرى المعنية. وهناك أنواع عدة مشتقة مثل ما يسمى **بنظام نطاق الأجور**، وفيه يكون لزاما على شركات الطيران أن تودع نطاقا محددًا من الأسعار بدلا من مستويات بيع فعلية لكل أجر يقرر وفقا للتقدير الخاص بدون حاجة الى ايداع التعريفات بعد ذلك، و**نظام التعريفات القصوى**، الذي يكون لزاما فيه على شركات الطيران أن تودع فقط لايداع مستوى أقصى للأجور، ويمكنها وفقا لاختيارها أن تبيع، اما مباشرة أو بصورة غير مباشرة، بأي سعر يقل عن هذا الحد الأقصى. ويستخدم نطاق الأجور ونظام التعريفات القصوى

وقد يصبح ضروريا بسبب الصعوبة الادارية التي تعترض الدول في ممارسة الرقابة نظرا لتزايد التعقيد والتشعب الفني للتعريفات. وازضافة الى ذلك، فان انتشار الأجور غير المعلنة نال كثيرا من فاعلية أنظمة التعريفات القائمة بصدد الأجور المعلنة، والتي قد تعتبرها الدولة غير ملائمة أو غير قابلة للتطبيق.

مسائل رئيسية متعلقة بالتعريفات

يبرز هذا القسم المسائل الرئيسية في البيئة التنظيمية والبيئة التنافسية الجارية، وهي التنسيق المتعدد الأطراف للتعريفات، والنقل المشترك، وأجور السفر على الانترنت، والتسعير الافتراضي. ومما يذكر أن ترتيب عرض هذه المسائل الرئيسية لا يشير الى أهميتها النسبية.

التنسيق المتعدد الأطراف للتعريفات

يشير **تنسيق التعريفات أو التشاور بشأن التعريفات** الى العملية التي تقوم بموجبها شركتين أو أكثر بالاتفاق على أجور سفر الركاب وأسعار شحن البضائع وشروطها، من أجل اعداد واعتماد تعريفات متفق عليها أو اتفاقات للتعريفات من أجل عرضها على الحكومات للموافقة عليها. وتعتبر مؤتمرات تنسيق التعريفات التابعة للآياتا من أقدم نظم تنسيق التعريفات وأكثرها شيوعا (انظر الفصل 3-8). وبالإضافة الى ذلك، اتخذ العديد من اتحادات شركات الطيران الإقليمية، مثل اتحاد شركات الطيران الأفريقية (AFRAA) والاتحاد العربي للنقل الجوي (AACO)، والاتحاد الدولي للنقل الجوي في أمريكا اللاتينية (AITAL)، اتخذ اجراءات بشأن تنسيق التعريفات داخل مناطق كل منها، وذلك قبل اجتماعات مؤتمرات الآياتا لتنسيق التعريفات في أغلب الأحوال.

تطور نظام الآياتا متعدد الأطراف لتنسيق التعريفات عبر السنين وأصبح الآن وسيلة لتحديد التعريفات الدولية بين شركات الطيران تنسم بقدر أكبر من المرونة والشفافية ويقدر أقل من الالزام. ولا تنشئ أي تعريفات تتم مناقشتها أي اتفاق ملزم يجب تنفيذه، ولذلك يمكن للناقلين الجويين المشتركين أن يودعوا تعريفات مختلفة. وفي ظروف معينة يحق للناقلين الجويين غير الأعضاء في الآياتا المشاركة في عملية تنسيق التعريفات. هذه التغييرات، على الرغم من أن الدول تطلبها، هي مرآة صادقة لبيئة

يمكن شركات الطيران ووكلاءها من ايصال تغييرات التعريفات الى قاعدة بيانات مركزية من خلال شبكة اتصالات، أو على الانترنت، وتوفير الاطلاع العام على معلومات التعريفات في شكل الكتروني.

وقد يكون الشكل الذي تتخذه موافقة الدولة على التعريفات اما صريحا، وفيه يتخذ اجراء محدد لاعتماد التعريفات، أو ضمنا وفيه تعتبر التعريفات معتمدة اذا لم يتخذ اجراء سلبى بشأنها في غضون مدة محددة. وبصفة عامة، تخضع اتفاقات التعريفات التي تقررها مؤتمرات الآياتا للموافقة الصريحة والتحقق من أنها لا تتعارض مع قوانين مناهضة الاحتكار أو قوانين حماية المنافسة. وبعد الموافقة عليها، فقد تودع التعريفات المذكورة في هذه الاتفاقات بشكل منفصل لدى الحكومات حتى تقي بالقوانين أو الأنظمة أو السياسات الوطنية المطبقة. ويكون الرفض عادة صراحة.

ويحتوي كل ايداع للتعريفات على **تاريخ سرىان**، وهو أول موعد يمكن أن تستخدم فيه التعريفات للنقل، و**تاريخ بيع** وهو أول موعد يمكن أن تباع فيه التعريفات. وغالبا ما تسمح الدول ببيع التعريفات التي تم ايداعها، ولم تعتمد بعد، شريطة موافقة الحكومة عليها بعد ذلك (باستثناء أجور وأسعار الآياتا التي لا يمكن أن تطبق الا بعد تسلم جميع الموافقات الحكومية الضرورية). و**التعريفات المعتمدة** هي التعريفات التي حصلت على الموافقات التنظيمية المطلوبة، وتصبح **تعريفات قائمة** أو **سارية** في تاريخ سرىانها. وبصفة عامة تظل التعريفات القائمة أو السارية معمولا بها الى حين استبدالها بتعريفات أخرى معتمدة. غير أن بعض التعريفات تتضمن **تاريخ انتهاء**، وهو التاريخ الذي لا يسمح باستعمال التعريفات عنده، اما برغبة الشركة ذاتها أو من خلال التنسيق المتعدد الأطراف للتعريفات، أو بسبب مطلب ملزم من الدولة.

ومنذ أواخر السبعينيات، خفضت دول عديدة من سيطرتها التنظيمية على تعريفات الناقل الجوي، مع ترك أمور التسعير لتقدير كل شركة استنادا الى اعتبارات تجارية سائدة في السوق. والواقع أن تخفيف التنظيم للتعريفات ينظر اليه في الغالب كعنصر رئيسي من عناصر التحرير الشامل لتنظيم النقل الجوي الدولي،

التي تربطها خدمات مواصلة الرحلات على نفس الشركة. ويعتمد باقي المدن على خدمات على نفس الشركة أو على خدمات على عدة شركات. ويقدم نظام النقل المشترك خياراً، وهو لذلك يعزز من المنافسة. وتدعمه قواعد واجراءات متفق عليها لعمليات الحجز بين الشركات واصدار التذاكر ونقل الأمتعة، ومناولة الركاب/البضائع والتخليص المالي في النهاية. ومن الوجهة الفنية، هناك نوعان مختلفات من طرق النقل المشترك وهما النقل المشترك في نظام الاياتا والنقل المشترك خارج نظام الاياتا، المعروف باسم النقل الثاني.

يحدث النقل المشترك في نظام الاياتا على أساس متعدد الأطراف استنادا الى أجور الاياتا المحددة على نفس المستويات بغض النظر عن الشركة، مما يبسط من الاجراءات الادارية لتبادل التذاكر. ويتم توزيع الإيرادات على أساس تناسبي وفقا لاتفاق التوزيع التناسبي المتعدد الأطراف، الذي تشرف عليه وكالة الاياتا للتوزيع التناسبي، أو وفقا لاتفاق التوزيع التناسبي الخاص، المعقود بين شركتين أو أكثر على أساس انفرادي (يشرح المرفق الرابع من هذا الدليل بايجاز كيفية تنفيذ ذلك). والنقطة المهمة هنا أن جميع الشركات الأعضاء في الاياتا تقريبا، بما فيها غير المشتركين في مؤتمرات تنسيق التعريفات، تفترض أن الركاب الذين يستعملون أجور الاياتا يمكن أن يحصلوا على امتياز النقل المشترك بالكامل مع توافر امكانية الحجز عموما طالما كانت الشركة الناقلة عضوا في اتفاق النقل المشترك المتعدد الأطراف أو اذا كانت عضوا في اتفاق ثنائي للنقل المشترك مع الشركة التي أصدرت التذكرة للراكب. وقد عمل هذا الالتزام بين الشركات على تسهيل اقامة نظام واسع النطاق متعدد الأطراف بين الشركات، وحتى وان كانت العضوية الفعلية لا تغطي جميع الشركات.

ويتم النقل المشترك خارج نظام الاياتا استنادا الى أجور سفر الناقل حتى بدون أي اتفاقات مسبقة حول مستويات الأجور وشروط الخدمة، بالإضافة الى نطاق الشركات الناقلة وخيارات الخطوط الجوية المتاحة. ويقوم بتحديد خط السفر الشركة التي تصدر التذكرة ولذلك فلا تعلم الشركة الناقلة عنه مسبقا (الا في حالة الأجور المشتركة التي تقررها الشركات الأعضاء في تحالف يعلم كل أطرافه مستويات الأجور وشروطها مسبقا). والذي يحدث ببساطة هو أن الشركة الناقلة تقبل أي تذكرة صادرة عن شركة أخرى تكون طرفا في اتفاق النقل المشترك أو اتفاق ثنائي (هذا في العادة باستثناء الحالات التي يحدث فيها تغيير طوعي للناقل ولا

عالمية في النقل الجوي الدولي تتسم بزيادة المنافسة. وتبعاً لذلك، هناك مسألة هامة ألا وهي ما اذا كانت التغييرات في عملية التنسيق متعدد الأطراف للتعريفات ستسمح لهذا النظام بالتكيف ليتعامل مع بيئة تتسم بقدر أكبر من المنافسة، أو ستجعله في نهاية الأمر غير قادر على تقديم نتائج تفي باحتياجات الناقلين الجويين والمستهلكين والحكومات.

ولما كانت أنشطة الناقلين الجويين من خلال مؤتمرات الاياتا لتنسيق التعريفات تتطوي على تعاون المتنافسين، فقد منحت في بعض الاختصاصات اعفاءات من قوانين المنافسة عند الضرورة، وذلك اعترافا بالمنفعة العامة للنظام المتعدد الأطراف بين شركات الطيران. غير أن عددا متزايدا من الدول أدخل في السنوات الأخيرة قوانين منافسة، أو نظر بصورة أوثق الى تطبيق القواعد القائمة على نظام الاياتا. وبهدف التخفيف من الجوانب المناهضة للمنافسة للعملية، لجأ بعض الدول، بصورة فردية أو جماعية، الى تكييف أو تقييد ممارساتهم (وذلك مثلا بالزام الشركات المشتركة في أي من اتفاقات التحالف المحصنة بالانسحاب من أنشطة الاياتا لتنسيق التعريفات على بعض الطرق التي تربط بين أزواج من البلدان، أو أن تتيح كل التعريفات المنسقة الى جميع شركات الطيران على أساس النقل المشترك). ويثير ذلك مسألة أخرى وهي ما اذا كان يمكن القيام بهذه الوظيفة بفاعلية اذا ما اختارت دولة أو أكثر من الدول الرئيسية في مجال النقل الجوي عدم التصريح بالتنسيق المتعدد الأطراف للتعريفات بصورة كلية أو بصورة جزئية. وقد قررت الاياتا في ٢٠٠١ إنهاء المشاورات حول تعريفات نقل البضائع بالنسبة للشحنات بين نقاط في المنطقة الاقتصادية الأوروبية بعد أن عجزت عن الحصول على اعفاء من متطلبات قانون المنافسة لمثل هذا النشاط من المفوضية الأوروبية.

النقل المشترك

ان نظام النقل المشترك بين شركات الطيران يمثل شبكة عالمية من خدمات النقل الجوي الدولي التي تربط معظم مدن العالم. وعلى أساس عالمي، لنسبة كبيرة من الرحلات، تعد خدمات شركتين أو أكثر ضرورية لاثمام المسافر لرحلة جوية واحدة. ولا يمكن لأي شركة وحدها، بغض النظر عن ضخامة شبكتها، أن تخدم كل نقطة في العالم. فهناك عد قليل من أزواج المدن الدولية

الأجور المعلنة وغير المعلنة، وذلك على المواقع الخاصة لشركات الطيران وعلى مواقع أطراف ثالثة محددة تشترك فيها تلك الشركات. ولما كانت شركات الطيران لا تزود نظم الحجز الآلي عادة معلومات كاملة عن أجور الانترنت، فإن نظم الحجز الآلي لا تظهر أجور الانترنت كجزء من عروضها العادية لوكلاء السفر (ولكن برامجيات البحث لدى الأطراف الثالثة تسمح لوكلاء السفر بالاطلاع على عدد كبير من أجور الانترنت).

ومن بين القضايا المرتبطة بأجور الانترنت ما اذا كان يجب اعطاء وكلاء السفر امكانية الاطلاع على أجور الانترنت المعروضة خارج نظم الحجز الآلي، فمن ناحية، قد يكون رفض الشركات اتاحة أجور الانترنت المخفضة لوكلاء السفر من خلال نظم الحجز الآلي، وغياب معلومات متكاملة عن أجور الانترنت، قد يكون عائقا لعمليات وكلاء السفر، ومن شأنه أن يهدد نوعية الخدمات التي يقدمونها للمستهلكين عند مقارنة الأجور، ويجاد أفضل خيارات السفر. ومن ناحية أخرى، كانت شركات الطيران تستعمل تقليديا قنوات توزيع محدود لبيع أنواع محددة من التذاكر مستهدفة قطاعات معينة من السوق. ومثال ذلك الأجور غير المعلنة، التي لا تتاح الا لوكلاء السفر المتعاقدين، وبعضها ليس متاحا في قنوات التجزئة العامة. والواقع أن أجور الانترنت لا تختلف عن هذه الأجور المعلنة من واقع طبيعتها. ومن شأن اعطاء امكانية تامة للحصول على أجور الانترنت أن يزيل أجور الانترنت المخفضة كلها، اذ سيحول دون اقبال شركات الطيران على تسويق هذه الأجور.

وثمة قضية مثيرة للنزاع وهي اتفاق من نوع الدولة الأولى بالرعاية بين موقع طرف ثالث محدد وشركات الطيران المشتركة فيه. وينص هذا الاتفاق على قيام الشركات الأعضاء بتزويد الموقع المشترك بجميع أجور الانترنت التي يعرضونها على مواقع كل منها وعلى مواقع الأطراف الثالثة الأخرى. ومن الناحية النظرية، هناك خطر محتمل في أن يقلل هذا الاتفاق المنافسة، ويجعل الموزعين المنافسين أقل جاذبية للمستهلكين. ومثال ذلك أن اتفاق الدولة الأولى بالرعاية ربما أثر في حوافز شركات الطيران الأعضاء لعرض أجور انترنت أقل، وقد يوفر وسيلة ملائمة لتلك الشركات لكي ترصد أجور الانترنت لكل منها، بما يسهل التعاون والتسويق بشأن أسعارها. وقد ازداد الاهتمام التنظيمي مؤخرا بمواقع الأطراف الثالثة (وخصوصا المواقع التي تملكها مجموعة من شركات الطيران) مما يعكس هذه الشواغل المتعلقة بالمنافسة.

يكون مكتوبا في القسيمة الأصلية)، وتتلقى الإيراد التناسبي عن النقل المشترك من الشركة التي أصدرت التذكرة طبقا لأي من الاتفاقين. واذا وجدت الشركة الناقلة أن إيرادها من النقل المشترك ضئيلا جدا بعد اعداد تقرير المحاسبة، فيمكنها أن تتوقف في النهاية عن قبول تذاكر النقل المشترك أو تحدد عدد المقاعد المخصصة لها بتقليل درجات الحجز على أساس موقت. وبالمقارنة الى نظام الاياتا للنقل المشترك، فإن مرونة تغيير خط السير أو استعمال ناقلين آخرين يكون محدودا، ولكن مستويات الأجور عادة ما تكون أقل من أجور الاياتا.

والقضية هنا هي ما اذا كان تنسيق التعريفات من خلال جهاز الاياتا عنصرا لا يمكن الاستغناء عنه لكي يعمل نظام النقل المشترك المتعدد الأطراف بشكل فعال، أو ما اذا كانت نفس المنافع من التنسيق الحالي للتعريفات داخل الاياتا أو منافع أخرى مماثلة يمكن الحصول عليها باتباع نظام أقل تقييدا. والواقع أن انتشار التحالفات بين شركات الطيران، وتحرير عملية وضع التعريفات، يؤديان الى انشاء بيئة تنافسية على درجة عالية من التغيير، وفيها أصبح نظام الاياتا للنقل المشترك أكثر شيوعا. واستجابة لنقلص مجال الأنشطة المحصنة من خلال جهاز الاياتا ولتعزيز جاذبية نظام الاياتا المتعدد الأطراف للنقل المشترك، قامت الاياتا بتطوير مفهوم **أجور الخدمة الفائقة القياسية (SPS)** وهي أجور معدلة وبمبسطة من الاياتا تضمن الحصول على امتياز النقل المشترك المتعدد الأطراف بالكامل على مستويات ترتبط ارتباطا وثيقا بالتكاليف.

أجور السفر على الانترنت

تظهر أجور السفر الجوي على الانترنت من خلال قنوات مختلفة. ومعظم هذه الأجور هي أجور معلنة توزع من خلال نظم الحجز الآلي. أما الأجور غير المعلنة مثل الخصومات التعاقدية للشركات والمنظمات، فهي تظهر على مواقع شركات الطيران ونظم الحجز الآلي الخاصة، ولا يستطيع الاطلاع عليها سوى وكلاء السفر وغيرهم من الكيانات التي تفاوضت عليها. وهناك بعض مواقع وكلاء السفر التي تتبع أجور سفر مخفضة بمبادرة خاصة فيهم. وتعرض شركات الطيران أجور سفر بالمزاد للمواقع التي تتلقى عروضاً بالشراء، واطراف الى ذلك، تتبع شركات الطيران أجور السفر على الانترنت للجمهور، وهي غالبا ما تكون أقل من

التسعير الافتراضي

اعتبر أسلوب التسعير الافتراضي حدثا غير محتمل أو غير معقول نسبيا لأنه سيكون مكلفا ويفتقر الى المصدقية. غير أنه مع اتجاهات التحرير، أعرب عدد متزايد من الدول عن قلقها تجاه قيام شركة طيران كبرى لها وضع مسيطر في السوق بتخفيض أجور السفر من أجل طرد منافسيها من الشركات الصغيرة بالتحديد، أو لمنع دخول شركات جديدة الى السوق مستقبلا، ونتوقع أن تستعيد أي خسائر تكبدتها برفع أجور السفر بعد ذلك فوق مستويات المنافسة. وقد تقوم شركة طيران مسيطرة أيضا بعمليات التسعير الافتراضي لكي تذيع شهرتها كمنافس قوي، ولارسال "إشارة" الى المنافسين الحاليين والمتوقعين بعدم وجود امكانيات كبيرة لدخول السوق بشكل مربح. وبالإضافة الى ذلك، فإن شركة الطيران التي تتلقى دعما مباشرا أو غير مباشر من الدولة، يمكنها أن تخفض أجورها الى مستويات يستحيل عليها عرضها بدون ذلك.

لدى التعامل مع التسعير الافتراضي من خلال قوانين المنافسة وآليات التشاور، يمكن لقواعد التقييم الشاملة بشكل مفرط أن تفرض قيودا على قدرة شركات الطيران على التنافس بشدة حول الأسعار، بينما قد ينطوي نهج غياب القواعد على خطر نشوء قوة احتكارية أكبر أو المزيد من التواطؤ بين المتنافسين. وبالرغم من عدم وجود قاعدة قاطعة أو ما يسمى بقاعدة "الخط المضيء" حول ما يشكل تسعيرا افتراضيا، أو كيفية اثبات حدوثه، فقد استخدم العديد من المحاكم قاعدة **أريدا - تيرنر**، التي تقول أن تسعير الشركة يعتبر افتراضيا إذا كان سعرها أقل من **تكاليفها الحدية على الأجل القصير**، وهذا يعني أي زيادة في التكلفة تنتج عن إنتاج وحدة إضافية من المنتج في مدة قصيرة حتى أن بعض عوامل الإنتاج لا يمكن تغييرها بدون تكلفة، أو أن متوسط تكلفتها المتغيرة، أي التكلفة المتغيرة مقسومة بالإنتاج، كبديل عملي بدرجة أكبر. غير أنه في شركات الطيران، فإن التكلفة الحدية على الأجل القصير المترتبة على إضافة بعض الركاب

الإضافيين، تكون قريبة من الصفر في أي وقت حالما تقدم السعة. ولذلك اقترح البعض أن استعمال **التكلفة الحدية على الأجل الطويل**، أي الزيادة في التكلفة في فترة طويلة من الوقت تكفي لتغيير جميع عوامل الإنتاج بدون تكلفة، استعمالها كمقياس للحكم على التسعير الافتراضي. ولأنه كلما طال أفق التخطيط كلما زادت احتمالات تحول التكلفة الثابتة الى تكلفة متغيرة، فإن التكلفة الحدية أو متوسط التكلفة الحدية تزداد على الأجل الطويل.

بالإضافة الى هذه القواعد البسيطة المستندة الى التكاليف، تم أيضا تطوير العديد من القواعد المعقدة. فالبعض يقول مثلا أن

تسعير شركة ما يكون افتراضيا إذا توسع إنتاجها استجابة لدخول شركة أخرى الى السوق وكان سعرها أقل من متوسط تكلفتها المتغيرة، بينما يشير آخرون الى أن تخفيضا في السعر استجابة لدخول شركة أخرى الى السوق لن يكون افتراضيا إذا احتفظت شركة ما بسعرها لفترة طويلة من الوقت بعد طرد شركة دخلت السوق حديثا. وهناك أيضا نهج مزدوج يركز أولا على هياكل السوق لبحث ما إذا كان التسعير الافتراضي يمثل استراتيجية عملية، يتبعها عدد من الاختبارات المستندة الى حساب التكلفة.

غير أن معظم هذه القواعد التي تحاول أن تعرف العمل غير القانوني يمكن أن تكون صعبة في تنفيذها بشكل مباشر نظرا لقيود البيانات ووجود عوامل ذات صلة (مثل تغييرات السعة، وإدارة العائد لأغراض تخصيص المقاعد، وأنشطة المبيعات والتسويق). وفي ضوء هذه الصعوبات، تميل الدول (ومجموعات الدول) الى الاعتماد على نهج **القاعدة الرشيدة**، الذي ينطوي على معالجة كل حالة حسب مسوغاتها الخاصة مع إجراء فحص متعمق للظروف الواقعية مثل هياكل السوق وسلوك شركة الطيران المسيطرة في السوق، وذلك كنقطة بداية لتقييم الحالات المزعومة (انظر الفصل ٢-٣).

الفصل (٤-٤)

ملكية الناقل الجوي

وبعض الأسباب الرئيسية لهذا النهج هي أن المعايير سوف تسمح للدولة بما يلي:

- رفض الترخيص لخدمات جوية يقوم بتشغيلها ناقلون جويون تمتلكهم أو تسيطر عليهم دول معينة أخرى.
- إقامة رابطة بين الناقل الجوي الذي يستخدم الحقوق التجارية الدولية والدولة التي تتبع لها هذه الحقوق، مما يحول دون نشوء وضع تنتفي فيه المعاملة بالمثل في تبادل المنافع عندما يستخدم ناقل جوي من دولة ما حقوق دولة أخرى.
- تنفيذ سياسة توازن بالنسبة للناقلين الجويين التابعين للدول المعنية.
- الحيلولة في بعض الظروف، دون استعمال الناقلين الجويين الوطنيين حقوق دولة أجنبية لخدمة دولتهم هم.

بالنسبة لتنظيم ملكية شركات الطيران والسيطرة عليها على المستوى الوطني، تضع كثير من الدول في تشريعاتها أو أنظمتها الوطنية التي تتعلق بترخيص شركات الطيران أو الاستثمار الأجنبي، تضع حدوداً قانونية على الملكية الأجنبية المسموح بها في ناقلها الوطنيين (كأن لا تتجاوز ٤٩ في المائة مثلاً). وتشمل بعض الأسباب لتلك القواعد ما يلي:

- أن الناقلين الوطنيين يعتبرون أصولاً استراتيجية.
- أنه يجب استبعاد شركات الطيران المملوكة للأجانب من السوق الداخلية.
- أن الطائرات التابعة للشركات الوطنية تكون متاحة فوراً لاحتياجات الدفاع الوطني أو الطوارئ.

تنظم الدول ملكية الناقل الجوي والسيطرة عليه على المستوى الدولي بالاستناد أساساً إلى معايير تقديرية لترخيص الناقلين الجويين للاستفادة من حقوق دخول السوق الممنوحة لهم بموجب اتفاقات الخدمات الجوية ذات الصلة. وعلى المستوى الوطني، فإن تنظيم ملكية الناقل الجوي والسيطرة عليه، قد يترتب عليه آثار بالنسبة للمعايير التقديرية وبالنسبة لجوانب أخرى من جوانب النقل الجوي الدولي.

وتصف الأقسام الثلاثة الأولى المعايير التي تستخدمها الدول بشكل تقليدي لتعيين شركات الطيران والترخيص لها بالعمل، واستعمالاتها وبعض الاستثناءات. ويناقش القسم الرابع بإيجاز الاستثمار الأجنبي في الناقلين الجويين، ويبحث القسم الأخير بعض المسائل الرئيسية في هذا المجال والوسائل الممكنة للتحرير.

المعايير التقديرية

يجب على أي دولة ترغب في إنشاء خدمة جوية دولية، في إطار الهيكل التنظيمي الثنائي، أن تحصل ليس على حقوق دخول السوق الضرورية من جميع الدول الشريكة فحسب، بل أيضاً الحصول على قبولها للشركة أو الشركات التي عينتها تلك الدولة لاستعمال هذه الحقوق.

كانت المعايير التي استخدمتها الدول في معظم اتفاقات الخدمات الجوية الثنائية، بالنسبة لتعيين شركات الطيران والترخيص لها بالعمل، أن تكون الشركة مملوكة ملكية جوهرياً وخاضعة للسيطرة الفعالة من جانب الدولة القائمة بالتعيين أو مواطنيها. وتحفظ الدول عموماً بحقها في منع أو إلغاء أو فرض شروط على الترخيص بالتشغيل إذا لم تفي الشركة الأجنبية بهذه المعايير، غير أن الاعتداد بهذا الحكم من جانب الدولة التي تتلقى التعيينات هو أمر يعود إلى التقدير الشخصي.

استخدام المعايير

ينطوي استعمال المعايير الخاصة بتعيين شركات الطيران والترخيص لها بالعمل على اجراء اختبار مزدوج لتقرير ما يلي:

(أ) الجهة التي لها الملكية الجوهرية،

(ب) الجهة التي تمارس السيطرة الفعالة.

عند تقييم ما يشكل "الملكية الجوهرية"، تركز الدول بشكل عام على حجم ملكية الناقل الجوي التي تكون في يد الأطراف المعنية، حيث تعتبر عادة أن أكثر من ٥٠ في المائة من حقوق ملكية الناقل الجوي يشكل "ملكية جوهرية". وتعتبر الدول التي لها قانون أو تنظيم وطني يحدد نسبة حقوق الملكية في ناقل جوي وطني التي يمكن أن تكون في يد أجنبي، أن الملكية التي تزيد عن هذا الحد المعين هي "ملكية جوهرية"

أما تعريف "السيطرة الفعالة" فقد كان عموماً أصعب من تعريف "الملكية الجوهرية" لأنه، في حين تكون الملكية شفافة عادة ويمكن غالباً تحديدها من السجلات العامة أو السجلات الأخرى لحملة الأسهم، فإن السيطرة الفعالة يمكن أن تمارس بعدة طرق، وقد لا يكون معظمها ظاهراً بسهولة. وبالإضافة إلى ذلك، يمكن لعدة جهات أن تمارس "السيطرة الفعالة" حسب نشاط الناقل الجوي. ومثال ذلك ان ادارة الناقل الجوي قد تمارس السيطرة الفعالة على بعض العمليات، مثل فتح طريق جوي جديد، بينما يمكن للهيئات المالية أو حملة الأسهم أو الدولة ممارسة السيطرة الفعالة بغرض زيادة رأس مال الناقل الجوي، أو دمجها مع ناقل جوي آخر أو حل الشركة. وبالتالي، فقد استخدمت بعض الدول إمكانية اتخاذ أو منع بعض الإجراءات (مثل زيادة رأس مال الناقل الجوي) كدليل على "السيطرة الفعالة". وتعتمد معظم الدول على منهج النظر إلى كل حالة على حدة، أما باستخدام القوانين الوطنية النافذة والأنظمة المتعلقة بمسؤولية الشركات في اتخاذ القرارات، أو باستخدام القوانين والأنظمة والسياسات الخاصة المتصلة خصوصاً بتحديد الجهة التي تمارس السيطرة على الناقلين الجويين، أو مزيج من الأسلوبين.

بعض الاستثناءات

وبينما تعتبر الملكية الجوهرية والسيطرة الفعالة أكثر المعايير انتشاراً بين الدول، إلا أن هناك بعض الاستثناءات أو الانحرافات التي كانت قائمة منذ وقت طويل، بما في ذلك ما يلي:

- الأطراف في اتفاقية عبور الخطوط الجوية الدولية تمنح حقوق التحليق للخدمات الجوية المنتظمة لأي مؤسسة نقل جوي "مملوكة ملكية جوهرية وتخضع للسيطرة الفعالة من جانب مواطني دولة متعاقدة في الاتفاقية. ويوجد نص الاتفاقية في الوثيقة Doc 9587.

- شركات الطيران المتعددة الجنسيات المنشأة باتفاق حكومي دولي مثل شبكة الخطوط الجوية الاسكندنافية (SAS) التي أنشأتها ثلاث بلدان اسكندنافية، وشركة الطيران الأفريقي (التي لم تعد قائمة) وأنشأتها ١١ دولة أفريقية، وطيران الخليج التي أسستها أربع دول من دول الشرق الأوسط. وعندما ترغب واحدة من هذه الدول تعيين ناقلها الجوي المتعدد الجنسيات لخدمة دولة ثالثة، يمكن استعمال حكم معدل للملكية والسيطرة أو وسيلة أخرى لتأمين حصول ذلك الناقل الجوي المتعدد الجنسيات على الحقوق التجارية التي اتفقت عليها الدولة القائمة بالتعيين مع الدولة الثالثة.

- صدر أمر من مجلس الاتحاد الأوروبي وسار مفعوله في ١ يناير ١٩٩٣، ويسمح لأي ناقل جوي من الجماعة الأوروبية (أي الناقل الجوي المملوك ملكية جوهرية ويخضع للسيطرة الفعالة من جانب أحد الدول الأعضاء في الاتحاد أو مواطنيها، على أن يكون مقر العمل الرئيسي والمكتب المسجل في دولة عضو) بتشغيل خدمات جوية في أي مكان داخل منطقة الطيران الأوروبية المشتركة.

- بموجب اتفاق الأنديز (المبرم بين خمس دول من أمريكا اللاتينية)، فإن أي ناقل جوي يحق له تشغيل خدمات داخل دول الاتفاق يجب أن يتحدد طبقاً للقانون الوطني في الدولة التي قامت بتعيين هذا الناقل.

- اتفاق الخدمات الجوية لجماعة الكاريبي (CARICOM) يتطلب أن تكون شركة الطيران التي تشغل خدمات جوية

الملكية الأجنبية له آثار أخرى بالنسبة للنقل الجوي الدولي والتي يمكن أن توجد أيضا مع المعايير التقديرية أو بدونها.

ظهرت في الآونة الأخيرة أنشطة متزايدة واهتمام تنظيمي متزايد بموضوع الاستثمار الأجنبي في الناقلين الجويين الوطنيين. وتشمل بعض أسباب ذلك ما يلي:

• في بعض الحالات حصل الناقلون الجويون الدوليون الأجانب على حصص في حقوق الملكية من خلال خصخصة شركات الطيران التي كانت تملكها الدولة.

• قام بعض الناقلين الجويين الدوليين باستثمارات عبر وطنية في شركات طيران وطنية كوسيلة غير مباشرة لدخول الأسواق (لزيادة قدرتها على المنافسة في النقل الجوي من مدن داخلية واليها فيما وراء المطار الدولي الرئيسي بإقامة علاقة وثيقة مع ناقل جوي محلي يخدم هذه المدن الداخلية من المطار الرئيسي واليه).

• في بعض الحالات، اشتملت ترتيبات التسويق التعاوني، والمشروعات المشتركة، وعمليات التوكيلات، وترتيبات التحالف والدمج بين الناقلين الجويين الدوليين أو بين الناقلين الدوليين والمحليين، اشتملت على استثمار عبر وطني لزيادة فعالية الترتيبات التعاونية المحددة والمنافع التجارية لجميع الأطراف المعنية.

من بين العوامل التي تنظر إليها الدول بالنسبة للاستثمار الأجنبي في شركة الطيران الوطنية بخلاف الأثر المحتمل على معياري الملكية والسيطرة التقديرية هناك ما يلي:

• هوية المستثمر الأجنبي، ولا سيما عندما يكون ناقلًا جويًا، وما قد يرافق هذا الاستثمار من خبرة إدارية ومنافع تجارية.

• المعاملة بالمثل حيال الدولة مصدر الاستثمار.

• الأثر المحتمل على الخطوط الجوية الدولية، بما في ذلك المنافسة.

سوف تطبق الدول هذه العوامل وغيرها من العوامل التي تتفق مع أهدافها الخاصة للنقل الجوي الدولي ومع الوسيلة المختارة لتحقيق هذه الأهداف. ولذلك تختلف الآراء كثيرا تجاه الحدود المسموح بها للاستثمار الأجنبي في الناقلين الجويين الوطنيين باختلاف الدولة نفسها وباختلاف ظروفها الخاصة.

بموجب الاتفاق مملوكة ويسيطر عليها واحد أو أكثر من الدول أو مواطنيها.

• الاتفاقات الثنائية التي تكون هونغ كونغ، الصين طرفا فيها تسمح للشركات التي تعينها هونغ كونغ لأن تكون تلك الشركات المنشأة في هونغ كونغ، الصين والتي يكون مقر عملها الرئيسي فيها. غير أن الشركات المعنية من الطرف الآخر يمكن أن تخضع لمعايير الملكية الجوهرية والسيطرة الفعالة التقليدية.

• اتفاق الأجواء المفتوحة الجماعي الذي أبرمه بعض أعضاء APEC يسمح للشركة التي يعينها أحد الأطراف بأن تكون الشركة التي تخضع للسيطرة الفعالة للطرف القائم بالتعيين والتي تكون منشأة في إقليم هذا الطرف ويوجد مقر عملها الرئيسي فيه. ولم تعد الملكية الجوهرية التقليدية شرطا معمولا به.

• اتفاق سوق الطيران الواحدة بين أستراليا ونيوزيلندا يسمح لأي ناقل في هذا السوق (وهو الناقل الجوي الذي يكون مملوكا بنسبة ٥٠ في المائة على الأقل وخاضعا للسيطرة الفعالة من جانب مواطني أستراليا و/أو نيوزيلندا، على أن يكون مقره الرئيسي وقاعدته التشغيلية في أستراليا أو نيوزيلندا) بتشغيل خدمات جوية داخل البلدين وبينهما مع وجود بعض القيود على حقوق النقل فيما وراءهما.

وبالإضافة إلى ذلك، استخدمت بعض الدول الحق التقديري المنصوص عليه في الاتفاقات الثنائية وذلك لقبول الناقلين الأجانب المعينين، على أساس مؤقت، حتى ولو يستوفوا معايير الملكية والسيطرة الوطنية، بالرغم من أن ذلك ينطوي على تنازلات متفق عليها كشرط مسبق لقبولها.

الاستثمار الأجنبي في الناقلين الجويين

المجال الآخر لملكية شركة الطيران الذي تترتب عليه آثار بالنسبة للنقل الجوي الدولي هو مدى الملكية الأجنبية للناقلين الجويين الوطنيين الذين يشغلون خطوطا جوية دولية. وعندما يؤثر مدى الملكية الأجنبية مسألتي الملكية الجوهرية والسيطرة الفعالة، فإن المعايير التقديرية تصبح عاملا في هذا الشأن. غير أن مدى

مسائل رئيسية

خارجي. وتبنت دول أخرى سياسة الترحيب بالخدمات الجديدة من جميع المصادر للنهوض بالسياحة. وتتادي بعض الدول المتقدمة بادخال تغييرات لأن لديها سياسات ترمي الى تطوير السوق والاقتصاد بشكل شامل. والكثير يرى حاجة الى استثمارات عبر الحدود وحاجة الى ترشيد الصناعة، والبعض الآخر ينظر الى المزيد من القواعد المتحررة كوسيلة لخلق المنافسة أمام الناقلين الوطنيين.

ويمكن أن تترتب مزايا عديدة على تحرير ملكية والسيطرة على الناقل الجوي. فعلى سبيل المثال، يمكن أن يزود ذلك الناقلين الجويين بنطاق أوسع للوصول الى أسواق رأس المال، ويخفض اعتمادهم على الدعم الحكومي. كما أن من شأن ذلك أن يمكن شركات الطيران من بناء شبكات أكثر كثافة من خلال عمليات الدمج أو الشراء أو التحالفات. كما قد يؤدي ذلك الى تحسين الكفاءة الاقتصادية لصناعة النقل الجوي عن طريق انشاء ناقلين جويين أكثر تنافسا وإيجاد تنوع أكبر من الخدمات في السوق، مما يؤدي بدوره الى منافع للمستهلك.

وفي نفس الوقت، تنطوي عملية التحرير على بعض المخاطر التي قد تثير القلق مثل: احتمال ظهور "أعلام الملاحة" (التي يرد وصفها أدناه) في غياب التدابير التنظيمية الفعالة التي تمنع ظهورها، واحتمال تدهور قواعد السلامة والأمن مع زيادة التشديد على النتائج التجارية، واحتمال هروب رؤوس الأموال الأجنبية مما يقلل من استقرار العمليات.

وقد يؤثر ذلك على العمالة، ومقتضيات الطوارئ الوطنية وتأمين استمرار الخدمة. وفي النهاية، وعلى الأمد الطويل، قد يترتب على ذلك آثار على المنافسة بين شركات الطيران نتيجة لتركيز الصناعة (أي أن يطغى عدد ضئيل من الشركات العملاقة من خلال الشراء والدمج على نظام النقل الجوي)، وتلك حقيقة نراها في معظم قطاعات الخدمات الأخرى. ولذلك يجب على كل دولة عند النظر في التحرير، أن تأخذ في الاعتبار كل المنافع والمخاطر.

ومن منظور تنظيمي، تدور المناقشة بشأن تحرير الملكية والسيطرة على النقل الدولي في الخدمات الجوية الدولية حول مسألتين رئيسيتين وهما: (أ) الصلة مع الدولة القائمة بالتعيين، و (ب) القدرة على التحرير.

كانت معايير الملكية والسيطرة الوطنية التقليدية مقبولة على نطاق واسع عندما كانت ملكية معظم الناقلين الجويين الوطنيين في يد دولة التعيين أو في يد مواطنيها، وينظر اليها على أنها تقوم بدور استراتيجي واقتصادي وانمائي مهم. الا أن الوضع تغير بصورة كبيرة في البيئتين التشغيلية والتنظيمية للنقل الجوي الدولي نتيجة لاتجاهات التحرير والخصخصة.

سعى الناقلون الجويون الدوليين الى التكيف مع ضغوط التكاليف المتزايدة، والحاجة لرأس المال وازدياد المنافسة، وذلك بعدة أشكال، منها وضع ترتيبات تعاونية مثل التحالفات بين شركات الطيران ونقاسم الرموز والمشاريع المشتركة والامتيازات، وقد تضمنت بعضها الاستثمارات عبر الوطنية (مثل شراء أسهم ناقلين جويين من دول أخرى). وقد عدلت دول كثيرة سياساتها لتخفيف القيود على الاستثمار الأجنبي في الناقلين الوطنيين، ولا سيما عند خصخصة هؤلاء الناقلين. ووجهت أيضا استثمارات متعددة الجنسيات في خلفية من التوسع في الملكية المتعددة الجنسيات لصناعات الخدمات كما هو الحال في صناعة الفنادق وصناعة السفر.

ونتيجة لهذه التطورات، أصبحت ملكية الناقلين الجويين الوطنيين متنوعة على نحو متزايد، فالكثير منها لم يعد تملكه الدولة والبعض الآخر وصل الى نقطة لا يمتلك فيها المواطنون الا أغلبية بسيطة من الأسهم. الا أن معظم الاتفاقات، بما في ذلك اتفاقات التحرير أو اتفاقات "الأجواء المفتوحة"، استمرت في تطبيق المعيار التقليدي. وقد نظر الكثير الى هذه الظاهرة على اعتبار أنها تتعارض كثيرا مع بيئة الأعمال العالمية المتغيرة التي يجب أن تعمل فيها صناعة شركات الطيران. وهناك دعوة متنامية من شركات الطيران والحكومات لادخال تغييرات تنظيمية في هذا المجال ولتطبيق تدابير موسعة خارج نطاق الملكية والسيطرة الوطنية لاستخدام حق دخول الأسواق.

ومن منظور النقل الجوي، يمكن للمعايير التقليدية أن تفرض قيودا شديدة على عملياته، اذ تحد مثلا من الموارد الرأسمالية وتوسع الفرص أو امكانيات الترشيح.

وتدرك بعض البلدان النامية أن اقتصاداتها وأسواقها قد لا تتمكن من مساندة ناقل وطني بدون تعاون اقليمي و/أو رأسمال

بالنسبة للدول التي تريد الإبقاء على الملكية والسيطرة الوطنيتين على ناقلها الجويين، ما إذا كانت ستقبل شركات طيران أجنبية معينة ذات الملكية والسيطرة تنسمن بالتححرر، وعندئذ كيفية ضمان أن باستطاعتها التعرف على الصلة بين شركة الطيران ودولة التعيين للحيلولة دون ظهور "أعلام الملاعة"، كذلك بالنسبة للشؤون المرتبطة بالسلامة والأمن.

ويبدو في الحالة (أ)، أن الدولة ستكون مترددة في التحرير إذا ما كان هناك خطر فقدان حقوق النقل نظرا للملكية الأجنبية لشركة طيرانها المعنية. أما بالنسبة للحالة (ب)، فإن من شأن النهج الذي تتبعه الدولة في قبول التعيينات، أن يساعد أو يعرقل جهود التحرير من جانب دول التعيين. والتحدّي الرئيسي هو كيف نجد دولا لا ترغب في التحرير الآن ولن تحول مع ذلك دون قيام الدول الأخرى باتباع ذلك النهج.

ينبغي أن يكون هدف التحرير التنظيمي في هذا المجال هو إيجاد بيئة تنسّم بالتححرر يستطيع الناقلون الجويون العمل فيها بكفاءة وبشكل اقتصادي دون التأثير على السلامة والأمن. وينبغي أن يساعد التحرير أيضا على زيادة فرص مشاركة الدول، وخصوصا الدول النامية، في النقل الجوي الدولي، مع التأكد من أن التغيير لن يؤثر سلبا على مصالح جميع أصحاب الأدوار.

هناك عدد من الطرق التي يمكن للدول أن تستخدمها لتحرير أو تسهيل عملية تحرير تنظيم ملكية النقل الجوي والسيطرة عليه. ومثال ذلك أن الدول يمكن أن تتفق على تطبيق بعض المعايير الموسعة لتعيين شركات الطيران والترخيص لها بالعمل، بما في ذلك الترتيبات البديلة التالية التي وضعتها الإيكاو:

- أن تكون ملكية شركة الطيران والسيطرة الفعالة عليها في معظمها في يد مواطني أي دولة أو دول تكون طرفا في الاتفاق، أو في يد واحدة أو أكثر من الأطراف ذاتها.
- أن تكون شركة الطيران وتظل مملوكة في معظمها وتخضع للسيطرة الفعالة من جانب مواطني واحدة أو أكثر من الدول الأخرى التي ليست بالضرورة أطرافا في الاتفاق المعني، ولكنها أطراف في مجموعة معرفة مسبقا على أنها مجموعة مصالح.
- أن يكون مقر الأعمال الرئيسي و/أو محل الإقامة الدائمة في إقليم الدولة القائمة بالتعيين، ويخضع للمراقبة التنظيمية

وكما جرى شرحه في القسم الأول من هذا الفصل، فإن أحد أسباب المعايير التقليدية هو أنها تساعد على إقامة صلة بين الناقل والدولة القائمة بالتعيين. وفي إطار الهيكل التنظيمي الجاري للطيران المدني الدولي الذي يستند إلى أسس قوية وظل يعمل بنجاح منذ ١٩٤٤، فإن غياب هذه الصلة أو ضعفها يمكن أن تترتب عليه آثار على السلامة وآثار اقتصادية.

في جانب السلامة، تعد الصلة الواضحة أمرا ضروريا للحفاظ على معايير السلامة لأن اتفاقية شيكاغو تفرض على كل دولة متعاقدة مسؤولية الالتزام بالقواعد والممارسات المتعلقة بالسلامة والأمن، بما في ذلك الرقابة التنظيمية على ناقلها الوطنيين.

ومن الشواغل الرئيسية حول تحرير المعايير الوطنية أنها قد تؤدي إلى إمكانية ظهور "أعلام الملاعة" وهو اصطلاح مأخوذ من صناعة النقل البحري ويشير إلى وضع يسمح فيه للسفن التجارية التي يملكها مواطنو دولة ولكنها مسجلة في دولة أخرى (علم الدولة) بالعمل بحرية بين دول أخرى. ولما كانت السلامة تكتسب أهمية فائقة في الطيران المدني، هناك حاجة إلى تدابير وقائية لمنع أي اضعاف للمعايير الخاصة بالسلامة والأمن.

وفيما يتعلق بالحقوق الاقتصادية، هناك شاعل في أن الناقلين الجويين قد يحصلون بصورة غير ملائمة على حق دخول السوق في إطار معايير موسعة لا يسمح لهم بالتشغيل في غيابها. ولذلك، هناك حاجة لمنع "أعلام الملاعة" من أجل ضمان وجود هيكل تنظيمي اقتصادي سليم.

وفيما يتعلق بالمسألة الثانية، وهي القدرة على التحرير، تنتظر بعض الدول إلى استمرار المعايير التقليدية على أنه عائق أمام التحرير. إذ يقال أنه ينبغي السماح لكل دولة بتحرير نقلها الجوي وفقا لخيارها وبالسرعة التي تراها، لكن الحكم التقليدي، بموجب حق الرفض من قبل الدول الأخرى، يحول فعلا دون قيام دولة بالتحرير السريع فيما يرتبط بتعيين شركات الطيران لغرض دخول السوق.

وفي هذا الخصوص، تؤدي الآلية ثنائية الأطراف الحالية إلى مسألتين مميزتين لكنهما متداخلتين بالنسبة للدول وهما: (أ) بالنسبة للدول التي ترغب في التحرير، كيفية إزالة الخطر المحتمل في قيام شركائها الثنائيين برفض شركات طيرانها المعنية، و (ب)

الأخرى التي ترغب في تحرير هذه العملية. ويمكن لبعض التدابير التي تتخذها الدول أن تشمل ما يلي:

- السماح للأطراف الشركاء في الاتفاقات الثنائية معها باستعمال المعايير الأوسع نطاقا بالنسبة للناقلين الجويين الذين عينوا من قبل هؤلاء الشركاء، مع الحفاظ على المعايير التقليدية بالنسبة لناقليها الجويين المعيّنين (مثل المعايير المتبعة في الاتفاقات الثنائية الخاصة بإقليم هونغ كونغ الإداري الخاص التابع للصين كطرف).
- قبول الناقلين المعيّنين لشركائها في الاتفاق الثنائي الذين قد لا يستوفوا المعايير التقليدية للملكية والسيطرة، اذا كان هؤلاء يستوفون مقتضيات الضرورية، مثل تلك الخاصة بالسلامة والأمن.
- الاعلان عن موقفها بشأن الشروط التي تقبل بموجبها التعيينات الأجنبية. فعندما تتاح هذه المعلومات من عدد كبير من الدول، (عن طريق الايكاو مثلا)، فان ذلك سيعزز كثيرا من الشفافية ويساعد على زيادة الموثوقية التي تحتاج اليها الحكومة، من المنظور التنظيمي، وكذلك شركات الطيران من أجل تخطيط وتشغيل خدماتها الجوية الدولية.

الفعالة من جانب الدولة القائمة بالتعيين. وفي سياق هذه الترتيبات، فان الدليل على أن يتضمن اثبات مقر الأعمال الرئيسي عوامل مثل ما يلي: انشاء شركة الطيران وتأسيسها في اقليم الطرف المعين وفقا للقوانين واللوائح الوطنية ذات الصلة، ويتم قدر كبير من عملياتها واستثماراتها الرأسمالية في تسهيلات مادية قائمة في اقليم الطرف المعين، وتدفع الضرائب على الدخل، وتسجل وتحفظ بقاعدة طائراتها في ذلك الاقليم وتستخدم عددا كبيرا من مواطني الطرف المعين في الوظائف الادارية والفنية والتشغيلية.

أن يتضمن اثبات السيطرة التنظيمية الفعلية ما يلي على سبيل المثال لا الحصر: تحمل شركة الطيران شهادة تشغيل صالحة أو اذن صادر عن السلطة المرخصة، مثل شهادة مشغل جوي، وتتمتع بالأهلية للوفاء بمعايير التعيين الخاصة بالطرف المعين مثل اثبات الصحة المالية والقدرة على الوفاء بمقتضيات المصلحة العامة والالتزامات لتأمين تشغيل الخطوط، وللطرف المعين برامج لمراقبة السلامة والأمن يحتفظ بها وفقا للقواعد القياسية الصادرة عن الايكاو.

ويجوز أن تعامل الدول أيضا مطلب الملكية والسيطرة على شركات الطيران الأجنبية بمزيد من المرونة لتلبية احتياجات الدول

الفصل (٤-٥)

الشحن الجوي

خمس مجموع الايرادات المحققة على الخدمات الجوية المنتظمة الدولية.

كان أحد التطورات الأخيرة التي تزيد من أهمية الشحن الجوي هو التوسع الهائل في نقل البريد الخاص والبريد المستعجل/الطرود الصغيرة، الذي يقدم خدمة نقل جوي من الباب للباب للوثائق أو الطرود الصغيرة التي يكون الوقت عاملاً حساساً فيها، ويكون عادة التسليم مضموناً في حدود زمنية محددة (مثل اليوم ذاته أو اليوم التالي)، ولكن مع مراعاة حدود معينة بالنسبة للحجم أو الوزن. كما أن بعض شركات الطيران زادت من نشاطاتها في مجال الخدمة من الباب للباب، بدلاً من حصر مهمتها في تقديم خدمة النقل الجوي. ولقد أصبح النقل الجوي للبضائع يتسم بالتكامل والعالمية بشكل متزايد من خلال الاستثمارات المتبادلة في ملكية شركات الطيران والترتيبات التعاونية مثل استخدام أسلوب التسميات المشتركة (وهي ترتيبات تجارية يقوم بمقتضاها الناقلون الجويون بتسويق خدمة تحت اسم تجاري معين مع قيام كل منهم بالعملية باستعمال طائراته التي تحمل ذلك الاسم التجاري واسم الناقل الجوي نفسه) وكذلك الترتيبات الأخرى مثل حقوق الامتياز.

يعرض هذا الفصل بعض سمات محددة للنقل الجوي للبضائع، ويقدم معلومات عن طريقة تنظيم الحكومات لعمليات الشحن الجوي.

السمات المحددة للشحن الجوي

إن البضائع بطبيعتها تعتبر عموماً أقل حساسية من الركاب لاعتبارات الوقت المنقضي بين نقطة المنشأ ونقطة المقصد والطرق الجوية ونقاط التوقف (فيما عدا البريد المستعجل). بينما يجب نقل الركاب إلى نقاط المقصد بدون تأخير، فإن البضائع

يقصد بالشحن الجوي أو البضائع أي ممتلكات تنقل بالطائرة بخلاف البريد والمؤن وأمتعة الركاب (انظر الملحق التاسع باتفاقية الطيران المدني الدولي). كما يستعمل مصطلح الشحن الجوي بمعنى أوسع في صناعة شركات الطيران ليقصد به أي ممتلكات (بضائع وبريد وبريد مستعجل) تنقل بطريق الجو باستثناء أمتعة الركاب. وخط الشحن الجوي الخالص (all-cargo service) يعني خطاً جويًا مقصوراً على نقل البضائع فقط، وقد يكون خطاً منتظماً أو غير منتظم.

في مجال النقل الجوي الدولي، كثيراً ما توجه العناية إلى خدمات نقل الركاب، ولكن الشحن الجوي يمثل أيضاً أحد العناصر المهمة للنقل الجوي. وتمثل خدمات الشحن الجوي عنصراً مهماً للنمو الوطني والتجارة الدولية بالنسبة لدول كثيرة مثل البلدان غير الساحلية والدول التي تتكون سلع التصدير الأساسية فيها من بضائع عالية القيمة أو قابلة للتلف.

بالنسبة لشاحني البضائع، تقدم الخدمات الجوية بديلاً منافساً لأشكال النقل الأخرى (السكك الحديدية أو النقل البري أو النقل البحري) وذلك في تلبية احتياجاتهم إلى شحن يتسم بالسرعة والجودة (مع تعرض الشحنة لتلف أقل بكثير أثناء الطريق) والتكلفة. ومع ازدياد عدد الشركات التي تتبنى فلسفة "التوصيل في الوقت المناسب" (أي وصول البضائع وقت الحاجة إليها للإنتاج أو للاستعمال بدلاً من تخزينها وارتفاع تكاليفها من جراء ذلك)، سوف يزيد استعمال الطائرات في الواقع كامتدادات محمولة جواً للمخازن بغية خفض تكاليف التخزين.

أما بالنسبة لشركات الطيران، فالشحن الجوي يمكن أن يكون مصدراً مهماً للدخل. وعلى بعض الطرق الجوية الدولية الرئيسية (مثل الطرق عبر شمال الأطلنطي، والطرق بين أوروبا وآسيا وعبر الهادئ الشمالي/الأوسط)، أسهم الشحن الجوي بحوالي

أيضا بتشغيل طائراتهم الخاصة)، وغالبا ما يجمعون في وحدات أكبر الشحنات الواردة من أكثر من شاحن واحد لعرضها على شركات الطيران وبذلك يستفيدون من الأسعار المخفضة للشحن بالجملة.

في كثير من البلدان، تجمع بعض المؤسسات التجارية بين مهام مجمعي/متعهدي شحن البضائع ومهام وكلاء الشحن، ولو أن القانون يحرم ذلك في بعض الدول.

تنظيم الشحن الجوي

بالنسبة للتنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي، ينظر بوجه عام إلى الشحن الجوي باعتباره عنصرا من عناصر التنظيم الحكومي فيما يتعلق بدخول الأسواق والتعريفات والسعة والعمليات غير المنتظمة.. الخ، ويجرى تناول تلك العناصر في فصول مختلفة من الدليل.

بصفة تقليدية تعتبر معظم الحكومات الشحن الجوي جزءا من الخدمات الجوية لنقل الركاب، لأن معظم شركات الطيران الوطنية تنقل البضائع مع الركاب على خدماتها المنتظمة، ولا يوجد سوى القليل من الشركات التي يقتصر نشاطها على نقل البضائع فقط (على سبيل المثال، قام حوالي ٧١٦ شركة طيران في ٢٠٠٠ بتشغيل خدمات منتظمة دولية لنقل الركاب، وشغل ما يقرب من ٩١ شركة خدمات منتظمة دولية لنقل البضائع فقط). وعلى ذلك، ففي التبادل التثائي لحقوق دخول الأسواق (راجع الفصل ٤-١)، تمنح الدول عادة إلى شركات الطيران التي تعينها حق نقل الركاب والبضائع والبريد على خدمات جوية دولية منتظمة متفق عليها. ويعتبر حق تشغيل خطوط جوية قاصرة على نقل البضائع عموما كحق ضمني بين هذه الحقوق الممنوحة، ولكن بعض الاتفاقات الثنائية تكون أكثر تحديدا وتشير إلى "نقل الركاب والبضائع والبريد، اما بشكل منفرد أو مجمعين بطريقة ما".

تحدد بعض الاتفاقات الثنائية للنقل الجوي طرقا خاصة للخدمات القاصرة على نقل البضائع. كما أن بعض الاتفاقات التي تعترف بالطابع الخاص للشحن الجوي، توفر مرونة خاصة لخدمات نقل البضائع فيما يتعلق بالطرق، من خلال السماح مثلا باستعمال نقاط توقف وسيطة تختلف عن النقاط المسموح بها لخطوط نقل الركاب أو لخدمات النقل المشترك، بينما تسمح هذه

يمكن في الغالب أن تنتظر اذا لم يتوفر لها مكان على الفور، وكذلك يمكن نقلها على طرق مختلفة مع امراها بعدة نقاط وسيطة.

وبينما يميل الركاب عموما الى السفر في رحلات ذهاب وعودة، فان البضائع تنقل عادة في اتجاه واحد فقط. وليست هناك طرق كثيرة يكون فيها حجم حركة البضائع متساويا أو متشابهها في الاتجاهين، بينما يوجد العديد من الطرق التي يكون فيها الحجم في اتجاه ما أكبر بكثير من مثيله في الاتجاه الآخر.

يميل الشحن الجوي الى استخدام النقل متعدد الوسائط، أي النقل الذي يستخدم أكثر من وسيط واحد، مثل الطائرات والشاحنات، والسكة الحديد، والسفن (بين نقطة المنشأ والمقصد). وكثيرا ما تستعمل حاويات خاصة للشحن الجوي مثل المنصات النموذجية، (وهي عبارة عن منصات تجمع عليها البضائع وتثبت بواسطة شبك أو أحزمة)، والحاويات (أي الحاملات المصممة خصيصا للنقل في مستودعات الطائرات عريضة الجسم) - وكثيرا ما يشار الى هذه الحاملات بالمصطلح العام الحاويات النموذجية (ULDs). ولم يساعد استعمال هذه الحاويات على تحسين الكفاءة فحسب، بل سهل أيضا عملية النقل بين شركات الطيران وبين وسائط النقل المختلفة.

تنظر معظم شركات الطيران الدولية المنتظمة الى البضائع المنقولة جوا في بطن الطائرة كمصدر اضافي للدخل، وتعاملها كنتاج فرعي لخدمات نقل الركاب. ولكن الشحن الجوي يمكن أن يكتسب أهمية أكبر في طريق تنقل عليه أحجام كافية من البضائع بحيث تبرر استخدام طائرات مزدوجة الغرض (تحمل الركاب والبضائع على السطح الرئيسي)، بينما يكون المولد الوحيد للدخل بالنسبة لطائرات نقل البضائع الخاصة.

بالرغم من أن شركات الطيران تتبع خدمات نقل البضائع للعملاء مباشرة، إلا أن نسبة عالية من نشاطاتها في هذا المجال يقوم بها وسطاء، مثل:

- وكلاء الشحن، الذين يعملون كتجار تجزئة يبيعون خدمات نقل البضائع بطريق الجو الى الشاحنين بالنيابة عن شركات الطيران مقابل عمولة.
- مجمعو البضائع/متعهدي شحن البضائع، الذين يعملون كوكلاء نقل للشاحنين (بالرغم من أن بعضهم قد يقوم

العملاء واختلاف المتطلبات من حيث مواعيد المغادرة والوصول، وعدم التوازن في الحركة من حيث الاتجاه) فإن هذه القيود التنظيمية كثيرا ما تجعل من الصعب على الناقلين الجويين أن يحتفظوا بخدمة لنقل البضائع تكون قادرة على الاستمرار من الناحية الاقتصادية.

أما فيما يتعلق بالمشاكل التنظيمية الأخرى التي قد تصادف مستثمري نقل البضائع فقط، فهي تشمل ما يلي:

- الحظر على تشغيل المطارات ليلا مما يحد كثيرا من المرونة في اعداد مواعيد الرحلات، ويوجه خاص بالنسبة لخدمات نقل البريد الخاص والبريد المستعجل، التي تضطر في أغلب الأحيان الى أن تنتظر حتى ساعات متأخرة من النهار لاستلام شحناتها وأن تعمل ليلا لتسليمها في اليوم التالي.
- في بعض الحالات، ترجع المشاكل الى القيود المفروضة على "خانات" التشغيل (slots) التي يمكن لرحلات نقل البضائع أن تستعملها في المطارات، خاصة في المطارات المزدحمة حيث كثيرا ما يعطى للعمليات المقتصرة على نقل البضائع أولوية أقل من خدمات نقل الركاب.

مع تزايد حجم سوق الشحن الجوي وأهميتها، اعتمد عدد أكبر من الدول مناهج تنظيمية أكثر مرونة من شأنها أن تسهل نمو الشحن الجوي. وأعدت الايكاو كذلك ارشادات في صورة بنود نموذجية لاتفاقيات النقل الجوي للاستعمال الاختياري من جانب الدول في تحرير خدمات الشحن الجوي، وترد هذه النصوص في (Doc 9587).

الاتفاقيات لشركات الطيران المعينة بتشغيل هذه الخدمات على أي طرق جوية مخصصة للنقل المشترك للبضائع والركاب.

كما يمتد التنظيم الحكومي للسعة لدى الناقلين الجويين (راجع الفصل ٤-٢) الى عمليات النقل المقتصرة على البضائع، ولكنه يميل الى أن يكون أقل تقييدا من التنظيم المطبق على خدمات نقل الركاب، لأن البضائع تكون عادة أقل أهمية لشركات الطيران الوطنية كمصدر للدخل وكحصاة من السوق. ويعالج منظمو النقل الجوي أسعار نقل البضائع أيضا كجزء من تنظيم الحكومات لتعريفات شركات الطيران (انظر الفصل ٤-٣).

يشكل عدد كبير من العمليات العارضة لنقل البضائع فقط جزءا مهما من نشاطات النقل الجوي الدولي غير المنتظم، ومثال ذلك العمليات الجوية التي يقوم بها متعهدو الشحن/مجمعو البضائع، ومقدمو خدمات البريد الخاص ونقل البريد المستعجل/الطرود الصغيرة. وهذه الرحلات العارضة تنظمها الدول كجزء من خدمات النقل الجوي غير المنتظمة (انظر الفصل ٤-٦).

ان احدى المشاكل الرئيسية التي تواجه مستثمري نقل البضائع فقط هي قلة المرونة في حقوق دخول الأسواق وفقا للاتفاقيات الثنائية التي يعتبر فيها الشحن الجوي جزءا من خدمات نقل الركاب. ففي هذه الاتفاقيات، يجوز للقيود المفروضة عادة على خدمات نقل الركاب فيما يتعلق بالطرق الجوية، وحقوق النقل، وتكرارية الرحلات.. الخ، أن تنطبق أيضا على الخدمات المقتصرة على نقل البضائع. وبما أنه لا يوجد سوى أقل قدر من التضافر بين عمليتي نقل الركاب ونقل البضائع (مثل اختلاف

الفصل (٤-٦)

الخدمات الجوية غير المنتظمة

يصف الجزء الأول من هذا الفصل بعض خصائص الخدمات الجوية غير المنتظمة والتي توضح الفرق بينها وبين الخدمات المنتظمة. ويحدد الجزء الثاني الأنواع المختلفة من الخدمات الجوية الدولية غير المنتظمة. أما الجزء الثالث فيناقش كيف تنظم الحكومات الخدمات الجوية الدولية غير المنتظمة.

خصائص الخدمات الجوية غير المنتظمة

يمكن لجميع فئات الناقلين الجويين تقديم خدمات جوية غير منتظمة ويمكن التفرقة بين الخدمات المنتظمة والخدمات غير المنتظمة عن طريق الخصائص التالية. وغالبا ما يتم تشغيل الخدمات غير المنتظمة على النحو التالي:

- عملا بعقد إيجار عارض من مكان الى مكان آخر وغالبا ما يكون على أساس من حمولة الطائرة (ويمكن لعدة مستأجرين تقاسم سعة الطائرة).
- اما على أساس مؤقت أو على أساس مستمر ولكنه موسمي.
- ألا يكون خاضعا للالتزامات الخدمات العامة التي قد تفرض على الناقلين الجويين الذين يشغلون رحلات منتظمة مثل شروط تشغيل الرحلات طبقا لجدول زمني بغض النظر عن معامل الحمولة.
- على أن يتحمل المستأجر العارض المخاطرة المالية للاستخدام الأقل لسعة الطائرة عوضا عن أن يتحملها مشغل الطائرة.
- عموما بدون أن يكون للناقل الجوي سيطرة مباشرة على أسعار البيع للجمهور (عادة يبيع الناقل الجوي سعة

الخدمات الجوية غير المنتظمة هي خدمات نقل جوي تجاري تقدم كخدمات جوية غير الخدمات الجوية المنتظمة. أما الرحلات العارضة (تشارتر) فهي تشغيل غير منتظم يستخدم طائرة مؤجرة تأجيرا عارضا. وعلى الرغم من استخدام أي من مصطلحي غير منتظم وتشارتر (يعني ترتيبا تعاقديا بين الناقل الجوي وهيئة تاجر طائراتها) ليدل على أي من المعنيين، فيجب ملاحظة أن ليس جميع العمليات غير المنتظمة هي رحلات عارضة.

ظهرت الخدمات الجوية غير المنتظمة كقوة هامة من فئات النقل الجوي لأول مرة في أوروبا ثم انتشرت الى شمال أمريكا ومناطق أخرى. وقد شهدت هذه الخدمات تطورا سريعا في الستينيات والسبعينيات نتيجة للطلب المتزايد على السفر الجوي زهيد الثمن. وعلى الرغم من أن الدول عادة ما تنظر الى هذه الخدمات كخدمات تكميلية للخدمات المنتظمة، تلعب الخدمات غير المنتظمة دورا أساسيا في بعض المناطق (وخاصة في أوروبا) في تطوير السياحة الجماعية الدولية التي بدأت تلعب دورا اقتصاديا واجتماعيا كبيرا في بلدان عديدة سواء كانت متقدمة أو نامية.

تختلف الخدمات الجوية الدولية غير المنتظمة عن الخدمات الجوية الدولية المنتظمة التي تنظم أساسا بموجب اتفاقات ثنائية بين الدول، فحيث أن الخدمات الجوية الدولية غير المنتظمة عادة ما يصدر لها تصريح بموجب التنظيم الوطني. وعلى الرغم من أن منظمي الطيران يقومون أحيانا بتنظيم عمليات تجارية ليست لها صفة النقل الجوي (مثل الرش بالمبيدات من الجو، وأعمال المساحة)، بالإضافة الى عمليات أخرى مثل عمليات العبور والهبوط التي تقوم بها الطائرات الخاصة وطائرات الشركات والطائرات الحربية، والطائرات التابعة للدولة سواء كانت لأغراض النقل أم لا، فهذه الرحلات لا تقع داخل نطاق هذا الفصل وهذا الدليل.

سفر يعيد بيع المقاعد بالإضافة الى الإقامة أو ترتيبات أرضية أخرى أو الاثنين معا مقابل سعر شامل).

- **الرحلة العارضة العامة**، وهي رحلة عارضة تباع فيها السعة الى أعضاء من الجمهور العام من خلال وكلاء معترف بهم، وعادة ما يكون ذلك دون أي شروط تنظيمية مثل شراء رحلة ذهاب وعودة أو الحجز المسبق أو ما غير ذلك.

ان رحلات الركاب العارضة المتاحة أو التي كانت متاحة الى قطاعات معينة من الجمهور تنطبق عليها شروط معينة أو تكون قاصرة على استخدام المستأجر عوضا عن اعادة بيع مقاعد وهي تتضمن أربعة أنواع التي أصبحت بالية في معظم الأحوال نتيجة للتوجهات التحررية وهي:

- **رحلة عارضة لمجموعة تنتمي لجهة معينة**، وهي رحلة عارضة يقتصر استخدامها على مجموعة (أو مجموعات) تتكون من أعضاء اتحاد أو ناد له أهداف وأغراض أساسية غير السفر ويكون هؤلاء الأعضاء منتظمين الى هذه المجموعة قبل التقدم بطلب السفر العارض وذلك للتفرقة بين أعضاء هذه المجموعة والجمهور العام.

- **رحلة عارضة لغرض مشترك**، وهي رحلة عارضة يستأجرها منظم رحلات لاعادة بيعها الى أشخاص لهم غرض مشترك في السفر (مثل حضور مناسبة معينة)، ولكن ليس من الضروري أن يكونوا أعضاء في اتحاد أو ناد معين.

- **رحلة عارضة للمناسبات الخاصة**، وهي رحلة عارضة لنقل أشخاص لحضور مناسبة خاصة ذات طابع ديني أو رياضي أو ثقافي أو اجتماعي أو مهني أو أي طابع آخر.

- **رحلة طلاب عارضة**، وهي رحلة عارضة تستأجر لغرض واحد وهو نقل طلاب في مؤسسة تعليمية للدراسة العليا، وعادة ما تكون هناك بعض القيود على سن هؤلاء الطلاب.

- **أكثر الأنواع بساطة وقابلية للاستمرار رحلة عارضة للمنتمين الى هيئة واحدة أو للاستخدام الخاص**، وهي رحلة تستأجرها هيئة واحدة (مثل شخص أو مؤسسة أو الحكومة) ويقتصر استخدامها على الاستخدام الشخصي

الطائرة بسعر الجملة الى مشغلي الرحلات السياحية والشاحنين أو الى هيئات أخرى).

- شريطة الحصول على تصريح أو الإبلاغ المسبق عن كل رحلة أو مجموعة من رحلات من وإلى بلد المنشأ أو بلد المقصد أو كليهما.

أنواع الخدمات الجوية الدولية غير المنتظمة

تطورت الخدمات الجوية الدولية غير المنتظمة عبر السنين لكي تفي بالمتطلبات المتغيرة لسوق النقل الجوي الذي يتسم بالتغير وأيضا بالشروط الواردة في البيئات التنظيمية المختلفة. والواقع أن تطورها يمكن أن يوصف باعتباره نموا مدفوعا بالطلب، وذلك من قاعدة صغيرة تخضع لتنظيم بسيط نسبيا الى ميدان ضخم للنقل الجوي يخضع للتنظيم الأكثر تعقيدا، وقد شجع تطورها ظهور الخدمات الجوية المنتظمة المتحررة، التي أدت بدورها الى تخفيض حجم سوق النقل غير المنتظم ومدى تعقيد التنظيم الخاضع له. وهكذا، فإن الكثير من الأنواع المميزة التي يرد وصفها أدناه لم يعد مستخدما ولكن هذه الأوصاف تم الاحتفاظ بها لأغراض تاريخية. وتندرج الأنواع الحالية والتاريخية في أربع فئات.

الفئة الأولى هي فئة رحلات الركاب العارضة. وهذا النوع من الرحلات مفتوح لجمهور الركاب ويتضمن ما يلي:

- **الرحلات العارضة التي تتطلب الحجز المسبق (ABC)**، أو **الرحلات الجماعية العارضة** التي لا تتطلب الانتماء الى مجموعة معينة، وهي رحلة عارضة يستأجرها كليا أو جزئيا **المستأجرون العارضون/منظمو السفر** ثم يقومون باعادة بيع المقاعد الى الجمهور العام شريطة الامتثال بقواعد من المرجح أن تتضمن عدة شروط مثل الدفع المسبق، الإدراج المسبق في القائمة، الحد الأدنى للإقامة، جزاءات لالغاء الحجز، قيود على التوقف أو شروط أخرى.

- **الرحلات العارضة الشاملة (ITC)**، وهي رحلة عارضة استؤجرت لها الطائرة اما كليا أو جزء منها لنقل ركاب اشتركوا رحلة شاملة من مستثمر الرحلات (وهو منظم

غالباً ما لا تعتبر الخدمات الجوية الدولية غير المنتظمة أنها تتضمن بعض الخدمات المنتظمة لكي لا يخلط بينها وبين العمليات غير المنتظمة مثل ما يلي:

- رحلات التندشين.
- رحلات الانتظام بالموقع.
- القطاعات الإضافية للخدمات المنتظمة.
- الرحلات المنتظمة التي تستخدم طائرات مؤجرة اما بطاقم أو بدون طاقم.
- "تشارتر جزئية" من رحلة منتظمة. يلاحظ أن التشارتر الجزئية هي في الواقع أسلوب تسويق يسمح ببيع جزء من الخدمات الجوية المنتظمة (مقاعد أو مساحات) بنفس طريقة بيع الرحلات العارضة بموجب عقد بين الناقل الجوي والمستأجر.

تنظيم الخدمات الجوية غير المنتظمة

تفرق اتفاقية الطيران المدني الدولي (اتفاقية شيكاغو) بين الحقوق التي تمنحها الدول المتعاقدة للرحلات الدولية غير المنتظمة (المادة الخامسة) والخدمات الجوية الدولية المنتظمة (المادة السادسة). وتشير الاتفاقية الى الرحلات غير المنتظمة بوصفها رحلات طيران لجميع الطائرات "غير المستعملة في خدمات جوية دولية منتظمة". وتطلب الفقرة الأولى من المادة الخامسة من كل دولة متعاقدة أن تمنح حقوق العبور والتوقف لأغراض غير تجارية الى جميع الرحلات الدولية غير المنتظمة التي تقوم بها طائرات تابعة لدول متعاقدة أخرى "بدون الحاجة الى الحصول على ترخيص مسبق". وتتص الفقرة الثانية من هذه المادة على أن الخدمات التجارية غير المنتظمة "يكون لها امتياز أخذ أو انزال ركاب أو بضائع أو بريد مع احتفاظ الدولة التي يتم فيها الأخذ أو الانزال بالحق في فرض ما قد تراه ملائماً من أنظمة أو شروط أو قيود". وكنتيجة عملية للمادة الخامسة، كان تنظيم الخدمات الدولية غير المنتظمة على أساس من قواعد وضعتها دول منفردة ولم يكن فيما بينها سوى القليل من الاتفاقات الثنائية والاتفاقات متعددة الأطراف بغية وضع تنظيم مشترك.

لنقل ركاب أو بضائع أو الاثنين معا بحيث تتحمل الجهة المستأجرة التكلفة ولا يشاركها في ذلك آخرون سواء بصورة مباشرة أو غير مباشرة.

الفئة الثانية هي رحلات عارضة لنقل البضائع، وهي تتضمن الرحلات العارضة التي يستأجرها ناقلو البضائع وشركات تجميع البضائع واتحادات الشاحنين وخدمات البريد السريع وذلك بغرض اعادة بيعها، أو الرحلات التي تستأجر لاستخدام الشخصي عوضاً عن اعادة بيعها.

الفئة الثالثة هي خليط مما ذكر أعلاه أو اختلافات عنه وهي تتضمن ما يلي:

- **رحلة عارضة لنقل الركاب/البضائع**، وهي رحلة عارضة يستخدمها مستأجر واحد لنقل كل من الركاب والبضائع (على سبيل المثال الأشخاص الذين يحضرون معارض تجارية).
- **رحلة عارضة مقتصمة**، وهي رحلة عارضة يشترك فيها أكثر من مستأجر ويتقاسموا سعة الطائرة المستأجرة.

وكان هناك أيضاً أسلوبان آخران ترتب عليهما أنواع فرعية أخرى وهي **الخلط**، وهذا يعني نقل أكثر من نوع واحد من حركة الركاب العارضة على نفس الرحلة، مثل الحجز المسبق والرحلات الشاملة؛ **والمزج**، وهذا يعني أن تنقل الرحلة حركة جوية تبدأ رحلتها من منشأ رحلة الذهاب والعودة وأيضاً حركة جوية تبدأ رحلتها من بلد المقصد، وهي مفاهيم عتيقة في الحالات التي تم فيها تحرير التنظيم.

الفئة الرابعة من الخدمات الجوية الدولية غير المنتظمة هي فئة الرحلات غير العارضة وغير المنتظمة بغرض نقل أشخاص تصدر لهم تذاكر على صورة فردية أو بضائع تصدر لها مستندات شحن بصورة فردية (في بعض الأحيان يشار إليها على أنها رحلات حسب الطلب أو التاكسي الجوي). ولا يكون تشغيل هذه الرحلات طبقاً لجدول زمني معن ولكن تباع تذاكرها الى أفراد الجمهور العام (عادة ما يكونوا شاحني بضائع). وهذه الرحلات تطير على طرق جوية مصرح بها ولكن يقتصر توقفها على النقاط التي تكون في مناطق أثناء الطريق تكون فيها حركة جوية سواء للصعود أو للنزول.

تصرح سلطات النقل الجوي بالرحلات الدولية غير المنتظمة التي يشغلها ناقل جوي وطني أو ناقل جوي أجنبي وذلك إما باصدار رخصة أو تصريح (وهذا يعنى التصريح أو الاذن العام الذي يعطى لأجل طويل نسبيا أو على أساس مستمر، مثلا لمدة عام أو لمدة موسم)، أو باصدار تصريح خاص صالح لرحلة واحدة أو لعدة رحلات.

قد تلجأ الدول الى اجراءات من شأنها (أ) طلب موافقة مسبقة على برامج الرحلات العارضة أو على الرحلات كل على حدة، (ب) عدم طلب الموافقة المسبقة على الرحلة، و (ج) طلب ابلاغ مسبق عن الرحلة أو ابلاغ بعدها أو الاثنتين معا. وقد تواصل بعض الدول استعمال اجراء وضع الناقلين الجويين على قائمة تضم المصرح لهم بتشغيل رحلات عارضة.

تستخدم دول مختلفة تركيبات مما ذكر أعلاه وتضع في اعتبارها أسلوب المعاملة بالمثل، وبلد منشأ الخدمة الجوية، والمنطقة التي يتم الطيران فوقها، وجنسية الناقل الجوي (وطني مقابل أجنبي)، وفئة الناقل الجوي أو حجم الطائرة، ونوع الاستئجار العارض أو أي محددات أخرى. ومن المعتاد أن تشترط الدول تسجيل خطة طيران أو أي نوع آخر من الابلاغ المسبق (عادة ما يكون قبل الرحلة بـ ٢٤ ساعة) وذلك لأغراض مراقبة الحركة الجوية، والجمارك، والهجرة، والصحة العامة (يلاحظ أن الملحق التاسع لاتفاقية الطيران المدني الدولي يتضمن أيضا أحكاما تطلب الى الدول المتعاقدة تقليل هذه الاجراءات الى حدها الأدنى لتسهيل الرحلات غير المنتظمة).

عقدت بعض الدول اتفاقات ثنائية بشأن الخدمات الجوية غير المنتظمة أو اتفاقات ثنائية للنقل الجوي تغطي كل من الخدمات المنتظمة والخدمات العارضة وذلك لكي يمكن تشغيل الرحلات الجوية غير المنتظمة طبقا لشروط متفق عليها. وعادة ما تتضمن هذه الاتفاقات أحكاما تتعلق بقواعد الصلاحية للقيام برحلات عارضة (على سبيل المثال قبول قواعد دولة المنشأ أو قواعد التنسيق)، والنقاط التي يمكن خدمتها، والفرص العادلة والمتساوية، والأسعار، والحريات الجوية المستخدمة، وتعيين واجازة الناقلين الجويين. وتوجد أحكام مشابهة لتلك الأحكام الواردة في اتفاقيات أخرى تتناول المواضيع الفنية مثل الاعفاء من الجمارك والتشاور والتحكيم.

ولارشاد الدول في تفسيرها لتطبيق المادتين الخامسة والسادسة من معاهدة شيكاغو، وضع مجلس الايكاو تعريفا لمصطلح "الخدمات الجوية الدولية المنتظمة" وترافقه "ملاحظات على تطبيق تعريف وتحليل الحقوق التي تمنحها المادة الخامسة للاتفاقية" (انظر الوثيقة Doc 9587). اعترف المجلس أثناء وضعه للتعريف بأن الدول المتعاقدة لها حق غير مقيد في فرض تنظيمات وشروط وقيود على أخذ أو انزال الركاب أو البضائع أو البريد بواسطة الوسائل التجارية غير المنتظمة للنقل الجوي. كما عبر المجلس عن رأيه بأنه ينبغي تفهم أن هذا الحق لن يستخدم بصورة تجعل تشغيل هذا النوع الهام من أنواع النقل الجوي مستحيلا أو غير فعال.

بموجب اطار العمل الفردي الذي يستمر فيه تنظيم عمليات الرحلات غير المنتظمة/التشارتر، تنظم دول المنشأ ودول المقصد، كل على حدة، مثل هذه الخدمات في أقاليمها. وبموجب ذلك يجب أن يتبع كل من المستأجر والناقل الجوي قواعد الدولتين المعنيتين والمتعلقة بالتشغيل ليتمكن من التأهل للتأجير العارض، أي كونها مستأجر أو مؤجر عارض معترف به بموجب التنظيمات ذات الصلة. وترد هذه القواعد بصورة عامة في القوانين الوطنية، والتنظيمات الحكومية، وبيانات السياسة التي تتعامل مع النقل الجوي وتعطى سلطة تنظيم مثل هذه العمليات، أو في اصدار التصريح أو الترخيص الذي يسمح بالرحلة (أو الرحلات) غير المنتظمة. وفي بعض الحالات تتخذ السلطات التنظيمية قرارات خاصة.

اتخذت السياسات الوطنية المتعلقة بالعمليات التجارية الدولية غير المنتظمة أشكالاً متعددة تتراوح من فرض قيود شديدة الى منح حرية كاملة. ومعظم سياسات الدول تقع بين هذين المنهجين. وعادة ما تضع الدول في الاعتبار، حين وضعها للسياسات والتنظيمات المتعلقة بالخدمات الجوية غير المنتظمة، دور مثل هذه الخدمات في الوفاء بطلب الجمهور لنقل جوي زهيد الثمن، ومكانها داخل النظام العام للنقل الجوي، واسهاماتها في الوفاء ببعض الأولويات والمصالح الوطنية العامة (مثلا الترويج للسياحة، وزيادة استخدام المطارات، وخلق فرص العمل، وتنمية المجتمع).

يجب على الناقل الجوي الحصول على ترخيص من دولته المسجل فيها للقيام بعمليات نقل جوي دولي غير منتظمة. وتطلب بعض الدول الدليل على ذلك من الناقل الجوي الأجنبي. وقد

- قيود جغرافية وقيود على الطرق (على سبيل المثال السماح بتشغيل بعض أنواع الرحلات العارضة فقط في مناطق محددة أو على طرق محددة).
- التحكم في السعة (قد يتضمن ذلك على سبيل المثال وضع حد عددي أو حد يتعلق بنسبة محددة من الرحلات المنتظمة).
- مراقبة الأسعار.

هناك مشكلة أخرى تواجهها بعض الدول في تنظيم الخدمات الجوية الدولية غير المنتظمة، وتتبع هذه المشكلة من عدم وجود تحديد واضح متفق عليه للخدمات الجوية غير المنتظمة (يتم تعريفها على أنها خدمات جوية بخلاف الخدمات الجوية المنتظمة). وهذا صحيح خاصة في الحالات التي أصبحت التفرقة بين هذين النوعين من الخدمات الجوية مبهمه. فعلى سبيل المثال أصبحت الخدمات الجوية العارضة أكثر انفتاحاً لاستخدام الجمهور العام، عرفت باسم "رحلات عارضة منتظمة" أو "رحلات عارضة مبرمجة"، أي رحلات عارضة متاحة للجمهور وقد اتسمت بالانتظام أو التكرار حيث أنها تمثل سلسلة معروفة ويمكن أن يكون لها نوع من النظام.

يقدم الآن معظم الناقلين الجويين المنتظمين أسعار وظروف مخفضة تكاد تشابه تلك التي تقدمها الخدمات الجوية العارضة المنافسة. وقد أثرت بعض التساؤلات عن جدوى هذه التفرقة بالنسبة للرحلات العارضة وخاصة بعد تطور صناعة النقل الجوي وازدياد عدد الدول التي تنتهج سياسة تحررية فيما يتعلق بتنظيم النقل الجوي الدولي. وفي حالة الاتحاد الأوروبي أدت "المجموعة الثالثة" من تحرير النقل الجوي إلى القضاء الفعلي على التفرقة التنظيمية بين الاثنين (وذلك بالسماح للناقلين الجويين الذين يقومون برحلات غير منتظمة أو عارضة بتشغيل رحلات منتظمة وبيع هذه الرحلات مباشرة إلى الجمهور) بالرغم من أن هناك ميل للاحتفاظ بهذه التفرقة في الصناعة فيما يتعلق بكيفية تسويق وتشغيل الخدمات الجوية غير المنتظمة.

لم يعقد سوى عدد قليل من الاتفاقات متعددة الأطراف بشأن الخدمات الجوية غير المنتظمة، كانت كلها على أساس اقليمي (مثل الاتفاق متعدد الأطراف بشأن الحقوق التجارية للخدمات الجوية غير المنتظمة في أوروبا والذي عقد عام ١٩٥٦ فيما بين دول الايكاك وكذلك الاتفاق متعدد الأطراف الذي عقد عام ١٩٧١ بشأن الحقوق التجارية للخدمات الجوية غير المنتظمة فيما بين رابطة أمم جنوب شرقى آسيا (ASEAN)). وهذه الاتفاقات تتيح عادة قيام نظام أكثر تحرراً فيما يتعلق بالتصريح بالعمليات الجوية غير المنتظمة بين الدول الموقعة على الاتفاق، فعلى سبيل المثال يسمح بدخول بعض أنواع الرحلات غير المنتظمة (مثل الرحلات للأغراض الانسانية، الرحلات الطارئة، الرحلات العارضة التابعة لهيئة واحدة، أو الرحلات العارضة التي تخدم طرقاً لا تخدمها رحلات منتظمة بصورة مباشرة) ويكون ذلك شريطة الإبلاغ المسبق.

هناك مشكلة أساسية تواجه العديد من الدول فيما يتعلق بتنظيم الخدمات الجوية الدولية غير المنتظمة ألا وهي كيفية إيجاد توازن بين المصالح التجارية للمشغلين الجويين في الرحلات الجوية المنتظمة ومصالح المشغلين الجويين في الرحلات العارضة في نفس السوق، على أن يؤخذ في الحسبان المصالح الاقتصادية العامة للبلد المعنى. وعادة ما تفرض الدول التي تطبق تنظيمات صارمة، قيوداً مختلفة أو أوجه مراقبة مختلفة لضمان أن الخدمات الجوية غير المنتظمة لا تضر بربحية وكفاءة الخدمات الجوية المنتظمة و/أو لإيجاد نوع من التوازن في مزايا الرحلات العارضة التي يتمتع بها الناقلون الجويون لكل من الدول المعنية. ويمكن أن تتضمن أوجه المراقبة التي قد تفرضها الدول على الرحلات التجارية غير المنتظمة ما يلي:

- قيود على التسويق من خلال تعريف الرحلات العارضة وقواعدها (على سبيل المثال قد يتضمن ذلك عدم السماح ببعض أنواع وفئات الرحلات الجوية العارضة).

الفصل (٤-٧)

النشاطات التجارية لشركات الطيران

تبديل العملات وتحويل الايرادات

ان الشبكة العالمية من وكلاء السفر والقدرة على تقديم نقل جوي دولي باستخدام عدة شركات يسمحان للناقلين الجويين ببيع التذاكر في بلدان عديدة في العالم، ومن ضمنها البلدان التي لا يخدمونها بصورة مباشرة. وبذلك يحصل الناقلون الجويون على أموال بعملة مختلفة بعضها قد يكون عرضة للرقابة على النقد. كما أن مشكلة تبديل العملات وتحويل الايرادات، وهي تحويل العملة المحلية المتبقية بعد خصم النفقات المحلية من العائد المحلي وتحويلها الى عملة قابلة للتحويل يمكن للناقلين الجويين تحويلها الى المكتب الرئيسي أو الى مكان آخر، هي مشكلة طويلة الأمد وخاصة في الدول التي قد فرضت قيوداً على الصرف الأجنبي لأسباب مختلفة بحيث لا تسمح بتبديل العملات وتحويل الايرادات أو تقيده أو تعطله لفترة طويلة.

وفي بعض الحالات، وعادة تحت رعاية الاتحاد الدولي للنقل الجوي (اياتا)، بذل الناقلون الجويون جهوداً جماعية لضمان تبديل وتحويل ايراداتهم المحتجزة في بعض البلدان. كما كانت هناك بعض الحالات التي بذلت فيها الحكومات المعنية مساعي مشتركة لنفس الغرض.

غير أن الجهود التنظيمية الرسمية لضمان تبديل العملات وتحويل الايرادات عادة ما كانت تقع في اطار المعاملات الثنائية. وتتضمن أقلية صغيرة من الاتفاقات الثنائية للخدمات الجوية المسجلة لدى الايكاو نصوصاً تمنح شركات الطيران المعنية الحق في تحويل وتبديل أي زيادة في الايرادات المحلية عن النفقات المحلية. وفي هذا الصدد، أعدت الايكاو نصاً ثنائياً نموذجياً لتحويل العملة لكي تستخدمه الدول في اتفاقاتها الثنائية في مجال الخدمات الجوية. (يرد النص النموذجي في الوثيقة 9587 Doc).

وفي معظم الحالات التي يتم فيها تبديل العملات وتحويل الايرادات بطريقة ثنائية، يوجد نوع من القيود مثل اخضاع هذا

يناقش هذا الفصل الجوانب التجارية المتعلقة بالنقل الجوي الدولي، (بشار إليها في بعض الأحيان باسم "أمور مزاولة الأعمال"). بالرغم من أن هذه الجوانب لا تحظى لدى الجهات التنظيمية بنفس القدر من الأهمية مثل العناصر التنظيمية الرئيسية التي تضم دخول السوق والسعة والتعريفات، فهي تكتسب أهمية تنظيمية لما تتطوي عليه من امكانيات لزيادة أو خفض فرص دخول السوق وكفاءة و/أو أرباح الناقلين الجويين.

تقدم الأقسام الثلاثة الأولى من هذا الفصل موضوعات تم تنظيمها منذ بداية الخدمات الجوية الدولية، وهي: تبديل العملات وتحويل الايرادات، وتوظيف الأجانب، وبيع وتسويق النقل الجوي الدولي.

ويقدم القسم الرابع من هذا الفصل البيئة المتطورة لتوزيع منتجات شركات الطيران والتجارة الالكترونية بما في ذلك نظم الحجز الآلي وشبكة الانترنت. ويناقش القسم الخامس تنظيم الأنشطة المترابطة لتأجير الطائرات.

تنظم هيئات النقل الجوي، بدرجات متفاوتة الى حد كبير، بيع وتسويق خدمات النقل الجوي الدولي، وتوزيع منتجات شركات الطيران (بما في ذلك نظم الحجز الآلي)، وتأجير الطائرات. وعلى النقيض من ذلك، فإن النشاطين الآخرين (تبديل العملات وتحويل الايرادات، وتوظيف الأجانب) تنظمهما بصورة أساسية هيئات لا صلة لها بالطيران مسؤولة عن تطبيق قوانين تحويل العملة أو قوانين الهجرة، على التوالي، بالإضافة الى القوانين المطبقة بوجه عام. أما الأنشطة على الانترنت (مثل المبيعات المباشرة على الانترنت) فلا تخضع للتنظيم أصلاً عند كتابة هذه الوثيقة، ولكنها قد تصبح موضوعات للتنظيم الحكومي في المستقبل.

- شرط أن يمثل الموظفون المحليون نسبة مئوية معينة من موظفي الناقل الجوي.
- شرط أن يتواجد الموظفون في مطارات مدن يخدمها الناقل الجوي مباشرة.
- شرط أن يخضع دخولهم البلد وإقامتهم فيها لقانون وطني أو اتفاقية متبادلة بين الناقلين الجويين.

وتكمن الصعوبة الأساسية في هذا الصدد في الشرط (الصريح أو الضمني) في أن يخضع دخول وإقامة وعمل الموظف الأجنبي لدى الناقل الجوي للنظم والقوانين الوطنية. وفي بعض الحالات، لا تتضمن القوانين والنظم الوطنية نصوصاً تتعلق بالموظفين الأجانب لدى الناقلين الجويين، أو أنها تفرض شروطاً لا يستطيع هؤلاء الموظفون الأجانب الوفاء بها. ونتيجة لذلك، فإن بعض النصوص في الاتفاقية الثنائية مصاغة بصياغة عامة إلى حد كبير، إذ تنص، على سبيل المثال، على عدم طلب تصاريح عمل.

هناك جانب آخر من الموقف يتعلق بالموظفين الأجانب وهو أنه كما في حالة تبديل العملات وتحويل الإيرادات، تجد سلطات الطيران المدني نفسها في موقف يكون لزاماً عليها فيه أن تقنع مسؤولي جهات حكومية أخرى (في هذه الحالة سلطات الهجرة) بأهمية الامتثال للالتزامات الثنائية والسماح بدخول وإقامة بعض الموظفين الأجانب لدى الناقلين الجويين الأجانب. وفي هذا الصدد، أعدت الإيكاو نصاً ثنائياً نموذجياً بشأن توظيف الأجانب والحصول على الخدمات المحلية لكي تستخدمه الدول، ويمكن الاطلاع عليه في (Doc 9587).

بيع وتسويق النقل الجوي الدولي

إن القدرة على بيع وتسويق النقل الجوي الدولي هي عنصر هام في أعمال الناقلين الجويين. وعلى الرغم من وجود نصوص تتعلق ببيع خدمات النقل الجوي في أكثر من ثلث الاتفاقيات الثنائية للخدمات الجوية المسجلة لدى الإيكاو، فيمكن أن يكون التسويق، وهو الترويج للبيع بسبل مثل الاعلان والحوافز، قيد عدة نظم تختلف باختلاف مثل هذه النشاطات.

وتكاد تعرف معظم نصوص الاتفاقيات الثنائية بشأن الخدمات الجوية مصطلح بيع النقل الجوي الدولي على أنه يشمل حق الناقل

الاجراء لصيغة متفق عليها أو لنظام دفع خاص، أو أن يتم التحويل الى المكتب الرئيسي للناقل الجوي فقط أو أن يكون بعملة محددة. وفي بعض الحالات، تطلب النصوص أن يكون التحويل سريعاً أو بسعر صرف خاص (على سبيل المثال سعر الصرف الساري يوم التحويل أو سعر صرف المعاملات الجارية أو السعر الرسمي) وأن يكون التحويل الى الخارج بدون ضرائب أو قيود أخرى.

وهناك شرط أكثر عموماً (صريح أو ضمني) يمكن في بعض الحالات أن يتسبب في إطالة عملية التبديل والتحويل دون داع، وهو أن التبديل والتحويل يجب أن يكون طبقاً للإجراءات التي يضعها نظام الدولة للرقابة على النقد. وفي العديد من الحالات يترتب على ذلك أن يكون لزاماً على سلطات الطيران المدني أن تقنع المسؤولين في جهات حكومية أخرى أو في جهات خاصة أو الاثنين معاً، مثل البنوك، بأهمية الامتثال للالتزامات الثنائية للتبديل والتحويل.

توظيف الأجانب

إن طبيعة عمل الناقلين الجويين الدوليين تجعلهم يستخدمون موظفين من جنسيات مختلفة. وفي بعض النشاطات، يفضل الناقلون توظيف الأجانب، وهم الأشخاص الذين ليست لديهم جنسية الدولة التي يعملون بها، (وعادة ما يكونوا من مواطني الدولة التي يقع بها المقر الرئيسي للناقل الجوي). ونتيجة لذلك فهم يتطلبون ترخيصاً من الدولة لكي يقيموا ويعملوا بها. وباختلاف القوانين والنظم في الدولة المعنية الخاصة بالإقامة والعمل وكيفية تطبيق هذه القوانين والنظم، قد يستطيع هؤلاء الموظفون دخول البلد المعنى والإقامة والعمل لدى الناقل الجوي. ولكن في حالات أخرى حاولت الدول اللجوء إلى سبل أخرى لتمكين الناقلين الجويين من توظيف الأجانب في بعض فئات نشاطاتهم.

تتضمن أقلية صغيرة من الاتفاقيات الثنائية للخدمات الجوية المسجلة لدى الإيكاو نصوصاً معينة تسمح للناقلين الجويين الأجانب باحضار فئات محددة من الموظفين الأجانب. وتكاد تحتوي جميع هذه النصوص على قيود، منها ما يلي:

- وضع حد متبادل على عدد الموظفين.

توزيع منتجات شركات الطيران والتجارة الإلكترونية

يشير **توزيع منتجات شركات الطيران** عامة الى الوسائل والسبل التي يتم بموجبها تسويق وبيع خدمات النقل الجوي، مثل مكاتب البيع التقليدية لشركات الطيران ووكلاء السفر، والسبل الحديثة مثل نظم الحجز الآلي وشبكة الانترنت.

كان الموقع الرئيسي لتوزيع منتجات شركات الطيران بصفة تقليدية هو منافذ البيع التابعة لهذه الشركات ووكلاء السفر، ولكنها حصلت على أداة فعالة وقيمة للغاية بعد استخدام **نظم الحجز الآلي** التي تقدم المعلومات عن جداول المواعيد الخاصة بالناقلين الجويين وتوافر الأماكن والتعريفات والتي يمكن من خلالها اجراء الحجز لخدمات النقل الجوي.

وتقدم نظم الحجز الآلي لوكالات السفر، التي تعتمد شركات الطيران عليها اعتمادا كبيرا لتنفيذ مبيعاتها، بمعلومات حديثة ليس فقط عن مواعيد الرحلات والأسعار وتوافر المقاعد، بل أيضا عن طائفة كبيرة من خدمات السفر والترفيه الأخرى. وتسهل هذه النظم أيضا عمل وكلاء السفر في اجراء الحجز واصدار التذاكر. وفي الأسواق الكبيرة، يعتبر الناقلون الجويون أن اشتراكهم في واحد أو أكثر من نظم الحجز الآلي يعتبر أمرا جوهريا.

غير أنه بعد استحداثها مباشرة، استرعت نظم الحجز الآلي الاهتمام الشديد من جانب الهيئات التنظيمية نظرا لتأثيرها المترادف على بيع وتوزيع خدمات النقل الجوي الدولي. فقد شعر عدد من الدول بالقلق من أن نظم الحجز الآلي باعتبارها أداة تسويقية قوية، يمكن أن يساء استعمالها لتحابي بصورة غير عادلة بعض الناقلين الجويين أو بعض الخدمات الجوية، لأن معظم نظم الحجز الآلي في ذلك الوقت كانت مملوكة لشركات الطيران الكبرى. وأثناء الاستحداث والتطوير المبكر لنظم الحجز الآلي، انصب الاطار التنظيمي على مجالات أربعة عامة هي:

- عرض المعلومات (ترتيب عرض معلومات الرحلات، وكيفية التعامل مع أنواع مختلفة من الرحلات (الرحلات الآلية أو رحلات ذات رموز موحدة).
- مشاركة الناقلين الجويين (بما في ذلك الشروط، والرسوم وادراج الجداول الزمنية للناقلين الجويين غير المشاركين، ومساهمة الناقلين الجويين ذوى التأثير الكبير في بعض (الأسواق).

الجوي الأجنبي في الاحتفاظ بمكاتب بيع وأن يبيع منتجاته مباشرة أو من خلال وكلاء. وتحدد بعض هذه النصوص حق البيع ببعض العملات وتطلب أن تتاح للمتقنين فرصة شراء الخدمات الجوية التي يعرضها الناقلون المعنيون.

ومن ضمن القيود المفروضة على نصوص البيع هو شرط موافقة شركات الطيران على جميع الأمور التجارية وشرط السماح بوجود مكاتب بيع "على الخط" فقط، أي في المطارات/المدن التي يخدمها الناقل الجوي الأجنبي مباشرة (بالرغم من أنه في بعض الحالات الأخرى، قد يسمح لشركات الطيران الأجنبية المعتمدة بفتح مكاتب مبيعات "خارج الخط"، أي في مدن لا تقع ضمن نطاق خطة الخدمات التي تقدمها تلك الشركات). وقد أعدت الايكاو نصا ثنائيا نموذجيا بشأن بيع وتسويق النقل الجوي الدولي في الوثيقة Doc 9587.

على الرغم من عدم وجود مصطلح "تسويق النقل الجوي الدولي" في الاتفاقات الثنائية للخدمات الجوية، تعتبر بعض الدول أن مصطلح "البيع الحر للخدمات" أو الحق في الفرص العادلة والمتساوية للمنافسة مع الناقلين الجويين التابعين لأطراف أخرى، يتضمن بالضرورة الحق في تسويق نشاطاتها. والمصطلح موجود في الملحق الخاص بخدمات النقل الجوي للاتفاقية العامة بشأن تجارة الخدمات (GATS - انظر الفصل 3-3). ويرد في الملحق أن تسويق خدمات النقل الجوي يتضمن "جميع جوانب التسويق مثل أبحاث السوق، والاعلان والتوزيع". وعلى الرغم من ذلك، ينص الملحق على أن نشاطات البيع والتسويق لا تتضمن "وضع أسعار للنقل الجوي أو وضع شروط قابلة للتطبيق".

وبناء على نوع نشاط التسويق المعنى، اعتمدت الدول على واحد أو أكثر من الأنواع التالية للتنظيم:

- الحوافز (مثل برامج الركاب كثيري الأسفار) وتستخدم بعض الدول نظام الأسعار المطبق، بما في ذلك هذه الحوافز في تعريف الأسعار.
- الاعلان، تستخدم بعض الدول القوانين الوطنية الموضوعية لضمان التجارة العادلة وحماية المستهلك.
- بوجه عام، تستخدم معظم الدول الأحكام الثنائية التي تمنح الناقلين الجويين فرصا عادلة ومتساوية للتنافس أو لتقديم الخدمات الجوية التي تتضمنها هذه الاتفاقية.

المعاملة بالمثل في التعامل مع المسائل المتعلقة بنظم الحجز الآلي التي تغطي النقل الجوي الدولي. وقد تضمنت بعض الاتفاقات الثنائية الأخيرة أحكاماً محددة بشأن نظم الحجز الآلي صممت لغرض حماية مستخدمي النقل الجوي ولضمان عدم التمييز والمنافسة العادلة بين مقدمي ومستخدمي خدمات نظم الحجز الآلي.

ومنذ منتصف التسعينيات، انحصرت نظم الحجز الآلي في العالم في أربعة بائعين أساسيين - أماديوس وغاليليو وسابر وورلدسبان (Amadeus, Galileo, Sabre, Worldspan). ومع توسع وجودهم ونطاق أعمالهم، رأى هؤلاء البائعون العالميون أنفسهم بشكل متزايد **كنظم للتوزيع العالمي (GDSs)**، أي مقدمون لمعلومات شاملة عن السفر والحجز ليس فقط لشركات الطيران بل أيضاً للفنادق وشركات تأجير السيارات، والسكك الحديدية والرحلات الترفيهية.

ومن التطورات المهمة الأخرى التغيير في هيكل ملكية نظم الحجز الآلي. فهناك انخفاض مطرد شامل في ملكية شركات الطيران للنظم الرئيسية للحجز الآلي، وبنهاية عام ٢٠٠٣، أصبح ثلاث بائعين عالميين من البائعين الأربعة العالمية لهذه النظم (باستثناء أماديوس)، أصبحوا غير خاضعين تماماً لملكية شركات الطيران.

وفي نفس الوقت، ومع تقدم التكنولوجيا والنمو العام للتجارة الإلكترونية (e-commerce)، أي أنشطة تجارية تتم من خلال وسائل الكترونية، زادت المبيعات الآلية لمنتجات شركات الطيران بسرعة عبر الإنترنت.

وهناك نوعان عريضان من أنشطة التجارة الإلكترونية لتوزيع منتجات شركات الطيران وهما:

(أ) **من الشركة إلى المستهلك (B2C)**، الذي يسمح لكيان تجاري ببيع منتجات أو توفير خدمات إلى المستهلكين النهائيين عبر الإنترنت، (مثل الحصول على جداول رحلات شركات الطيران، والمقاعد المتوافرة، والأجور، بالإضافة إلى السماح بإجراء الحجز والأنشطة الأخرى). وهناك أنواع كثيرة مختلفة من مواقع B2C وهي: (١) مواقع وكالات السفر التقليدية على الإنترنت

• معلومات تتعلق بالبيانات (نشر المعلومات عن الحجز الفردي، وضمان حماية سرية البيانات الشخصية، ونشر البيانات المجمعة).

• ادراج (أو استثناء) الرحلات غير المنتظمة.

تم تنظيم نظم الحجز الآلي على المستويين الوطني والدولي. فعلى المستوى الوطني، وضعت عدة دول (مثل الولايات المتحدة وكندا) تنظيمات تفصيلية لهذه النظم. وعلى المستوى الإقليمي، يوجد أيضاً عدد من مدونات السلوك بشأن نظم الحجز الآلي، بما في ذلك تلك المدونات التي اعتمدها الجماعة الأوروبية، واللجنة الأوروبية للطيران المدني (إيكاك)، والهيئة العربية للطيران المدني.

وعلى مستوى عالمي عام، أعدت الأيكاو مدونة السلوك لتنظيم وتشغيل نظم الحجز الآلي لكي تتبعها الدول، (وقد اعتمدها المجلس في عام ١٩٩١، وعدلها في عام ١٩٩٦)، ونصين نموذجين بديلين بشأن نظم الحجز الآلي للاستعمال الاختياري من جانب الدول في اتفاقياتها بشأن الخدمات الجوية (Doc 9587). وكما لاحظنا في الفصل ٣-٣، تتضمن الاتفاقية العامة بشأن تجارة الخدمات (GATS) في ملحقها بشأن النقل الجوي، نظم الحجز الآلي بوصفها واحدة من خدمات النقل الجوي الثلاث المقرر تحريرها بموجب القواعد التجارية المتعددة الأطراف.

تميل بعض الجوانب المحددة لتنظيم نظم الحجز الآلي إلى أن تكون مرآة صادقة للمناهج المختلفة القائمة عما إذا كان مثل هذا التنظيم يجب أن يكون عاماً أو أكثر تفصيلاً. فعلى سبيل المثال، تشترط قواعد سلوك الأيكاو وجود عرض غير متحيز أو عروض غير متحيزة لجدول الناقلين الجويين الزمنية والمقاعد المتاحة والأسعار. ولتحقيق ذلك، تضع قواعد السلوك الأوروبية الإقليمية شروطاً مفصلة لعرض بيانات الرحلات، تفرق بين الرحلات التي ليس بها أي توقعات، والرحلات المباشرة الأخرى وخدمات مواصلة الرحلات، بينما التنظيمات الوطنية في الولايات المتحدة لا تضع شروطاً مفصلة بل تتطلب استخدام نفس معايير عرض بيانات الرحلات لدى كل الناقلين الجويين المشتركين.

بالنسبة للتنظيم الثنائي، اعتمدت الدول بوجه عام على النصوص الواردة في الاتفاقات الثنائية التي تعطي ناقليها الجويين "فرصة عادلة ومنتساوية في المنافسة/التشغيل" وأيضاً على مبدأ

تامة عن نظم الحجز الآلي، فقد تكون بعض الشواغل ازاء استخدام الانترنت لتوزيع منتجات شركات الطيران مشابهة لتلك التي ظهرت ازاء نظم الحجز الآلي قبل اعتماد القواعد أو التنظيمات.

وبالنسبة للجوانب الخاصة بالمستهلكين، هناك شاغل هو التأكد من أن النظم المستندة على الانترنت تقدم للمستهلكين معلومات شاملة وغير مضللة. وبينما يجب على نظم الحجز الآلي التقليدية أن تقدم مصدرا شاملا لمعلومات حيادية بشأن الخدمات الجوية، فقد لا يكون ذلك بالضرورة ما يتيح المواقع على الانترنت، على الرغم من أن هذه المواقع قد توفر للمستهلكين خيارات اضافية للسفر مع تنوع أكبر في المنتجات الجديدة مثل التعريفات المتوفرة فقط على الانترنت والتعريفات المباعه بالمزاد العلني. ومن بين الشواغل التي تتاب المستهلكون أيضا استخدام المعلومات الشخصية وكشفها على الانترنت. ولحماية المستهلكين من الحصول على معلومات ناقصة ومضللة ولتحسين ثقتهم، عالجت عدة دول هذه المسألة تحت مظلة حقوق ركاب شركات الطيران، وطبقت دول أخرى قوانين وقواعد عامة لحماية معاملات المستهلك التي تتم على الانترنت.

تتمثل المسألة الأساسية الخاصة بالمنافسة في معرفة ما اذا كان من المرجح أن نقوض بعض الممارسات المرتبطة باستخدام الانترنت من المنافسة ومصالح المستهلكين على الرغم من زخم المنافسة الذي تنقله شبكة الانترنت الى الأسواق. فمن ناحية يمكن أن يعطي استخدام الانترنت فرصا أكبر لمنافسة قوية وأعمال جديدة، مما قد يؤدي الى النمو السريع في المنتجات والخدمات الجديدة وابتكارات أكثر دينامية في المجال التكنولوجي. ومن ناحية أخرى، قد ينتج عن بعض مجالات المعاملات على الانترنت سلوك مناف لروح المنافسة، حيث يسعى القائمون الأساسيون بالأعمال في الأسواق الى المحافظة على قوتهم في الأسواق أو تعزيزها على الأقل لفترة معينة. مثلا، فإن المواقع على الانترنت التابعة للشركات التي تقوم بمعاملات من شركة الى شركة أخرى والشركات التي تقوم بمعاملات من شركة الى المستهلك مباشرة والتي يشارك في امتلاكها المنافسون في نفس المستوى والمسيطر في الأسواق ذات الصلة قد تضر بالمنافسة، لأن المالك والمشاركين من شركات الطيران قد يستخدمون هذه المواقع للتعاون فيما بينهم وتنسيق أسعارهم وخدماتهم بصورة غير مباشرة عن طريق ارسال اشارات التحذير، أو بصورة مباشرة مما يقوض المنافسة. بالإضافة الى ذلك، فإن شركات الطيران المالكة قد

التي تشكل مجرد امتداد لمنافذ التجزئة والعمليات التجارية، (٢) وكالات السفر على الانترنت بدون منافذ التسويق التقليدية للبيع بالتجزئة، (٣) مواقع خاصة بشركات الطيران على الانترنت، (٤) المواقع التي تشترك في ملكيتها مجموعات من شركات الطيران والتي توفر اختيارات أوسع من المنتجات عن تلك التي يوفرها موقع منفرد لشركة طيران.

(ب) من الشركة الى شركة أخرى (التبادلات التجارية) (B2B)، التي تسمح بتبادل المنتجات والخدمات والمعلومات بين الكيانات التجارية (مثل شركات الطيران، وكلاء السفر، بائعي نظم الحجز الآلي، ومقدمي خدمات النقل الجوي) مباشرة عن طريق الانترنت. وأحد الأمثلة على ذلك موقع الكتروني لسوق هياكل الطائرات، والمحركات ومكونات آليات الطيران، وخدمات الصيانة، والوقود.. الخ. وترتبط هذه المواقع (B2B) المشترين من شركات الطيران بالموردين من خلال الانترنت بغية توفير تكاليف مخفضة وذلك عن طريق دمج وتعميم سلاسل التوريد. ومثال آخر هو نشاط نظام الحجز الآلي. فنظم الحجز الآلي تعمل كمحرك خاص لعمليات الحجز وراء معظم مواقع توزيع الخدمات من الشركات التجارية الى المستهلك على الانترنت وتعمل كنظام حجز للسفر على الانترنت لكبار الشركات التجارية وشركات الطيران.

ويوسع أيضا البائعون الأساسيون لنظم الحجز الآلي من نشاطهم في مجال B2B لتمتد الى توزيع الخدمات من شركة الى شركة أخرى الى المستهلك (B2B2C)، التي يبيع فيها كيان تجاري خدمة أو منتجاً الى المستهلك النهائي باستخدام شركات أخرى كوسطاء. مثال ذلك أن يقدم بائعو نظم الحجز الآلي لوكلاء السفر المشتركين في موقع الكتروني مكيف للحجز ليتمكن بائعو النظم من الوصول الى المستهلكين مباشرة من خلال وكلاء السفر التابعين لهم.

أدت هذه التغييرات الى وجود تحديات أمام واضعي التنظيمات. وبالرغم من أن عدد الشواغل التنظيمية التي كانت موجودة في الأصل بشأن نظم الحجز الآلي قد قل مع ابتعاد الملكية عن شركات الطيران، فقد ظهرت بعض الشواغل الأخرى بسبب التطور السريع للتجارة الالكترونية وخاصة شبكة الانترنت. وبما أنه لا يوجد تقريبا موقع على شبكة الانترنت يعمل باستقلالية

لشركات الطيران في توفير خدمات النقل الجوي الدولي، مما يعكس بصفة خاصة اقتصاديات ومرونة التأجير مقارنة بالشراء (مثل خفض عبء التكلفة الأصلية أو مستوى الدين، وتحقيق منافع ضريبية، وتلبية الطلبات الموسمية على السعة الإضافية). وفي بيئة يسودها التحرير التنظيمي، يسهل تأجير الطائرات دخول الناقلين الجدد الى السوق.

وهناك عدة أنواع لعقود تأجير الطائرات، وهذه يمكن تصنيفها حسب الغرض منها. **فالتأجير المالي أو التأجير الرأسمالي** يستخدم من جانب الناقلين الجويين لتجنب النفقات الرأسمالية الضخمة أو الديون التي يتطلب الأمر توافرها لشراء الطائرات من الشركة الصانعة مباشرة، أو لخفض الضرائب وغيرها من النفقات. ومثال ذلك قيام ناقل جوي ببيع جميع الطائرات في أسطوله أو بيع جزء منها الى بنك أو مؤسسة مالية أخرى ثم يستأجر الطائرات مرة أخرى. أما التأجير المالي فهو اتفاق طويل الأجل يعطي المظهر الخارجي للملكية، مثل حمل الطائرة لاسم أو شعار الناقل الجوي ويسجل عادة في دولة الناقل الجوي.

وعلى العكس من ذلك، فإن **التأجير التشغيلي** يهدف الى تلبية الحاجة الفورية للناقل الجوي الى طائرات اضافية، ويكون ذلك عادة على أساس موسمي أو قصير الأجل. ويمكن لناقل جوي لديه فائض من الطائرات أو طائرات قليلة الاستعمال أن يوجرها الى ناقلين آخرين.

ولأغراض تنظيمية، هناك نوعان أساسيان لتأجير الطائرات وهما **التأجير بدون طاقم (dry lease)**، وفيها تؤجر الطائرة بدون طاقم، و**التأجير بطاقم (wet lease)**، وفيه تؤجر الطائرة بطاقمها. أما التأجير بطاقم جزئي (أي مثل التأجير بطاقم القيادة أو بطاقم المقصورة) فيشار اليه بعبارة **(damp lease)**.

وفي هذا الصدد، فإن اصطلاح **المؤجر** يعني الطرف الذي تم استئجار الطائرة منه، واصطلاح **المستأجر** يعني الطرف الذي تم تأجير الطائرة له. ومثال ذلك أنه اذا كان الناقل الجوي (أ) يوجر طائرة الى الناقل الجوي (ب)، فإن الناقل الجوي (أ) يكون المؤجر والناقل (ب) يكون المستأجر.

غير أن تزايد استخدام الطائرات المستأجرة في النقل الجوي يمكن أن يثير قضايا محتملة تتعلق بالسلامة والاقتصاد في الحالة التي تكون فيها الطائرة المستأجرة مسجلة في دولة أخرى بخلاف دولة المشغل ويستخدمها في خدمات نقل تجارية دولية. وتهدف

تتصرف بشكل تمييزي ازاء شركات الطيران ووكالات السفر وجهات تقديم الخدمات المنافسة بمنعها من الاطلاع على نظمها المعتمدة على الانترنت بشروط عادلة ومعقولة. وفي هذا الصدد، تبحث بعض الدول في الموضوع في اطار القواعد والتنظيمات الحالية لنظم الحجز الآلي، وقوانين المنافسة وقوانين حماية المستهلكين.

ومما يذكر أن الاستجابة التنظيمية لتوزيع المنتجات ليست أمرا سهلا بالنسبة للمنظمين نظرا لتغير ظروف السوق وممارسات الأعمال. وبالإضافة الى ذلك، توجد قنوات متعددة ومتوازنة للتوزيع في الوقت الحالي وتتفاوت سرعة ومدى قبول النظم الجديدة القائمة على الانترنت بين الدول، مما يجعل من الصعب إيجاد صيغ تنظيمية ملائمة أو الإبقاء على حداثة الأنظمة. ونظرا للتغيرات في صناعة نظم الحجز الآلي، فقد قررت بعض الدول (مثل أستراليا والولايات المتحدة) بعد عملية مراجعة طويلة، أن تتوقف عن تنظيم نظم الحجز الآلي.

كان هناك تطور مهم آخر وهو **اصدار التذاكر الكترونيا (e-ticketing)**، وهي وسيلة لتوثيق وتوزيع تذاكر السفر على شركات الطيران بدون اصدار قسائم ورقية. وفي عصر من تزايد المنافسة، فإن الاصدار الالكتروني للتذاكر يحقق وفورات كبيرة في التكاليف لشركات الطيران ووكلاء السفر ويسهل الأمور على المستهلكين. وبالرغم من أن استخدام التذاكر الالكترونية كان يطبق في مرحلته المبكرة على الرحلات الجوية المباشرة باستخدام ناقل واحد أساسا، فإن **الاصدار الالكتروني للتذاكر على عدة شركات (e-interlining)** الذي يسمح باستخدام التذاكر الالكترونية على أكثر من شركة واحدة، قد اكتسب شعبية متزايدة مع قيام المزيد من شركات الطيران باستخدام هذه الوسيلة أو التوسع في استخدامها على طرق جوية اضافية. غير أن هذا الأسلوب قد ينطوي على تأثيرات تنظيمية محتملة ومنها على سبيل المثال تأثيرات على جوانب المسؤولية والأمن في النقل الجوي الدولي.

تأجير الطائرات

ظل أسلوب **تأجير الطائرات**، أي التأجير، بدلا من شراء الطائرات من جانب ناقل جوي، من ناقل جوي آخر أو من كيان لا ينتمي الى قطاع شركات الطيران، ينمو بصورة مستمرة خلال العقدين الأخيرين. ويلعب استخدام الطائرات المستأجرة دورا مهما

وعلاوة على ذلك، تتراد معالجات الشواغل التنظيمية بشأن السلامة في اتفاقات ثنائية للنقل الجوي، وفي تنظيمات أو قرارات من الكيانات الإقليمية (مثل الاتحاد الأوروبي، والمؤتمر الأوروبي للطيران المدني) ومختلف اجتماعات ودراسات الأيكاو. وقد أعدت الأيكاو أيضا إرشادات بشأن تأجير الطائرات، تشمل نصوصا نموذجية عن تأجير الطائرات لكي تستعملها الدول اختياريًا في سياق ثنائي أو إقليمي (انظر Doc 9587)، وعن تنفيذ الفقرة ٨٣ مكررا (انظر Cir 295).

ويمكن أن يكون للأنظمة الوطنية أثر على استعمال الطائرات المؤجرة في النقل الجوي الدولي. فعلى سبيل المثال، لا توافق الولايات المتحدة، لأسباب تتعلق بالسلامة، على قيام ناقلها الجويين الوطنيين بتأجير طائرات مع طواقمها إذا كانت تلك الطائرات مسجلة في دولة أخرى. إلا أنه، نظرا للانتشار الواسع لاستعمال الطائرات المؤجرة في النقل الجوي الدولي، يبدو أن الدول تعالج مسألة الموافقة / عدم الموافقة على الطائرات المؤجرة بصورة أساسية على أساس استعمالها من قبل ناقلين جويين أجانب، ويكون ذلك غالبا على أساس كل حالة على حدة، وليس على أساس سياسات عامة عريضة.

وبما أن تأجير الطائرات يمكن أن يرتب بوسائل كثيرة، يمكن أن تؤدي إلى مواقف معقدة ومتعددة للسلامة، هناك حاجة إلى إجراء منسق وتعاوني من جانب الدول المختلفة المعنية لضمان أن مسؤوليات السلامة مفهومة بوضوح وتلبي بوضوح. وفي هذا الصدد، لا يمكن لصياغة محددة مسبقا أن تلبى جميع المواقف من منظور السلامة.

وفي التنظيم الاقتصادي لتأجير الطائرات، يمكن للدول أن توافق أو لا توافق على تنظيم تأجير الطائرات عندما لا يكون المؤجر ناقلا جويًا أو لا يكون خاضعا لسيطرة ناقل جوي. وبعبارة أخرى، يسمح بصورة عامة في مجال النقل الجوي الدولي بعمليات التأجير المالي وعمليات التشغيل طويلة الأجل التي يكون فيها المؤجر شركة تأجير، أو بنكًا، أو هيئة أخرى.

ومن منظور ثنائي، تميل الشواغل الاقتصادية المتعلقة بتأجير الطائرات إلى أن تركز على أي احتمال، في سوق النقل الجوي الثنائي، من قيام شركة طيران من بلد ثالث، من خلال وضع التأجير، بممارسة حقوق حركة ليس من حقها ممارستها أو الانتفاع بها. وتسمح الدول عامة بتأجير الطائرات فيما بين شركات الطيران التابعة للطرفين، بينما تقيد أو لا تسمح بالتأجير،

السياسات والممارسات التي تطبقها الدول بخصوص استخدام الطائرات المستأجرة، تهدف أساسا إلى ضمان الامتثال لقواعد السلامة وضمان عدم استخدام الحقوق التجارية الممنوحة وفقا للاتفاقات والترتيبات الثنائية أو الإقليمية من قبل أطراف ثالثة لا يحق لها استخدامها.

وتتسم بأهمية خاصة، من وجهة نظر السلامة في تأجير الطائرات، عدة تعاريف واردة في الملحق السادس لاتفاقية شيكاغو. وهي: **دولة التسجيل**، أي الدولة التي تكون الطائرة مقيدة في سجلها، و**دولة المشغل**، أي الدولة التي يقع فيها المقر الرئيسي لأعمال المشغل، أو، إذا لم يوجد مثل هذا الموقع للأعمال، مقر الإقامة الدائم للمشغل، و**المشغل**، وهو شخص أو أي هيئة أو مؤسسة تعمل أو تعرض العمل في تشغيل الطائرات، و**شهادة المشغل الجوي**، شهادة تخول لمشغل ما القيام بعمليات محددة في النقل الجوي التجاري.

السؤال الأساسي في تحليل جوانب السلامة هو أي الدولتين، دولة تسجيل الطائرة أم دولة مشغل الطائرة، مسؤولة عن ضمان الامتثال للقواعد القياسية المطبقة المتعلقة بالسلامة التي رسختها اتفاقية شيكاغو وملاحقها، وأي مشغل مسؤول عن الامتثال للقواعد القياسية الدولية ذات الصلة المتعلقة بالسلامة التي أدرجت في القوانين والأنظمة الوطنية المطبقة. وفي بعض الحالات، ترد بوضوح مسؤوليات الدولة والمشغل المتعلقة بالسلامة. وتتسأ مشاكل محتملة متعلقة بالسلامة عندما تسجل طائرة مؤجرة في دولة غير الدولة التابع لها المشغل ويستخدمها في خدمات النقل الجوي الدولي.

وقد عالجت الدول الشواغل المتعلقة بالسلامة الناجمة عن استعمال الطائرات المؤجرة باستخدام الإجراءات المنصوص عليها في اتفاقية شيكاغو وملاحقها، ومؤخرا، من خلال المادة ٨٣ مكررا من الاتفاقية. وقد حددت الاتفاقية مهمة تأمين الامتثال بمعايير السلامة المطبقة أساسا على دولة تسجيل الطائرة، ولكنها أيضا ولجوانب معينة، على دولة المستثمر. وتتص المادة ٨٣ مكررا من الاتفاقية، التي دخلت حيز النفاذ في ١٩٩٧/٦/٢٠ (انظر Doc 9587)، على وسائل يتم عن طريقها بالاتفاق نقل كلي أو جزئي للمسؤوليات والمهام المتعلقة بالمواد الثانية عشرة، والثلاثين، والحادية والثلاثين، والثانية والثلاثين (أ) من الاتفاقية، نقلها من دولة التسجيل (الناقل الجوي المؤجر) إلى دولة المشغل (الناقل الجوي المستأجر).

ولمساعدة الدول على وضع سياسات واضحة وفعالة ولا غموض فيها بشأن تأجير الطائرات في مجال النقل الجوي الدولي، أعدت الايكاو القائمة المرجعية التالية للعوامل التي يجب النظر فيها من أجل التوصل الى قرارات بالموافقة أو عدم الموافقة على استخدام الطائرات المؤجرة:

(أ) يحدد في كل حالة تأجير ما يلي:

١- الدول المسؤولة عن كل جانب من جوانب مراقبة السلامة الجوية.

٢- المشغل المسؤول عن الامتثال للقواعد القياسية الخاصة بالسلامة الواردة في اتفاقية شيكاغو وملاحقها.

٣- التدابير الضرورية للتشغيل الآمن للطائرة المؤجرة (مثل تعريف الطاقم / التحقق من الاجازات، وغير ذلك).

٤- اذا تبين أن الاتفاق في اطار المادة (٨٣) مكررا سيكون فعالا وملائما، فيجب تحديد ما يلي:

(١) الدول التي ستشارك في الاتفاق.

(٢) وظائف السلامة التي سيتم نقل مسؤولية القيام بها.

(٣) الطائرات التي سيشملها الاتفاق.

(ب) تحديد نوع التأجير الذي يمكن الموافقة عليه أو الذي ليس بحاجة لتنظيم، مثل :

(١) عمليات التأجير المالية والتشغيلية لهيئات غير شركات الطيران.

(٢) عمليات تأجير الطائرات التي يملكها ناقلون جويون من أطراف في اتفاق ثنائي ذي صلة.

(٣) عمليات تأجير الطائرات بطواقمها لفترات قصيرة في حالات غير متوقعة، باستعمال قائمة لشركات

وخصوصا التأجير بطاقم، من شركات الطيران التابعة لبلدان ثالثة. غير أن تزايد عدد اتفاقات التحرير الثنائية، مثل "اتفاقات الأجواء المفتوحة"، التي تمنح حقوق الحركة سيقال من عدد المواقف التي لا يكون لبلد ثالث التمتع بحقوق حركة. وبعبارة أخرى، سيكون للدولة فرصا أكثر لاستعمال الطائرات المؤجرة عندما تكون الدول المعنية جميعا لديها اتفاقات تحرير ثنائية للخدمات الجوية.

ومن منظور اقتصادي، يبدو أن تأجير الطائرات بدون طاقم لا يثير شواغل تنظيمية على مستوى أعلى من الشواغل التي يثيرها تأجير الطائرات مع طاقم. أما في الحالات التي تذكر فيها بصورة خاصة في الاتفاقات الثنائية للخدمات الجوية عمليات تأجير الطائرات بدون طاقم التي تشترك فيها بصفة مؤجر أطراف أخرى غير شركات الطيران، فإن تلك الاتفاقات تنص على أن عمليات التأجير هذه لا تتطلب موافقة وإنما مجرد تبليغ للطرف في الاتفاق الثنائي. إلا أن بعض الاتفاقات الثنائية لا تميز على الإطلاق بين تأجير الطائرات بطاقم أو بدونه، وتطبق المعايير ذاتها على كلا النوعين.

وعلى المستوى الاقليمي، فإن توصية اللجنة الأوروبية للطيران المدني بشأن التأجير هي وحدها التي تتناول هذا الموضوع بصورة عامة، إذ تنص على أن استخدام الطائرات المؤجرة بطاقم ينبغي ألا يستخدم كوسيلة للتحايل على القوانين أو اللوائح أو الاتفاقات الدولية المطبقة.

أما استخدام طائرات مستأجرة لمواجهة احتياجات فجائية وغير متوقعة لفترات قصيرة مثل اصابة طائرة تنتظر صعود الركاب / التحميل يعطل ميكانيكي، فتعالج على الصعيد الوطني، ويكون ذلك بصورة عامة اما عن طريق تنازل من نوع ما أو عن طريق اصدار موافقة مسبقة. ونظرا لأن مدة الاشعار قصيرة بصورة بالغة في تلك الأحوال، الأمر الذي يجعل الحصول على موافقة مسبقة أمرا غير ممكن عمليا في معظم الحالات، يوجد حل ممكن وهو (كما تقترح توصية الايكاو حول تأجير الطائرات) القيام، بالاستناد الى المعلومات المقدمة من شركات الطيران، باعداد قائمة بأسماء الناقلين الجويين المعتمدين من جانب هيئات الطيران الوطنية يجوز لأي ناقل جوي بعد مهلة قصيرة أن يستأجر منها طائرة للوفاء بحاجة غير متوقعة لفترة قصيرة.

-
- (١) حيازة حقوق الحركة المعنية.
الطيران المؤجرة المحتملة بوصفها مصادر معتمدة.
- (٢) المعاملة بالمثل.
- (٣) عدم وجود منافع ترتبط بالحركة المنقولة أو باستعمال الطريق الجوي.
ج) وضع معايير للموافقة على عمليات تأجير الطائرات مع طاقم من شركات طيران من بلدان ثالثة، مثل:
-

الفصل (٤-٨)

النشاطات التعاونية بين شركات الطيران

تختلف التحالفات الحديثة عن أوجه التعاون التقليدية بين شركات الطيران (مثل النقل المشترك) في أن الأخيرة تتطوي عادة على اتفاق بين شركات الطيران حول التعريفات و/أو المشاركة في السعة والتكاليف والإيرادات، التي تغطي عادة طرقا جوية تسيطر عليها الشركتان وتوفر حافزا قليلا للمنافسة أو الكفاءة، بينما تقوم التحالفات الحديثة عادة حول أوجه التآزر الممكنة والتوافق بين هياكل الطريق والخدمات.

قد تكون التحالفات اما داخلية أو اقليمية أو عابرة للقارات أو عالمية. ويمكن أن تكون من أي حجم ولأي غرض أو هدف محدد ولأي فترة من الزمن. وبينما تتعلق اتفاقات عديدة بالتعاون على نطاق محدود (مثل تقاسم الرموز في بعض الطرق الجوية)، فإن عدد التحالفات الاستراتيجية واسعة النطاق كان في ازدياد في السنوات الأخيرة. وكان الأمر الأكثر ملاحظة هو ظهور تجمعات عديدة من **التحالفات الضخمة** المتنافسة، وهي مجموعات من شركات الطيران الكبيرة ومتوسطة الحجم التي تغطي عملياتها مناطق جغرافية واسعة، ولديها، شبكات عالمية مختلطة واسعة ذات امتداد كبير. وفيما يلي أمثلة ثلاثة لهذه التحالفات العالمية:

• **تحالف "Star Alliance"** أسسته عام ١٩٩٧ الخطوط الجوية الكندية ولوفتهانزا وشبكة الخطوط الجوية الاسكندنافية (ساس) والخطوط الجوية الدولية التايلندية وشركة طيران يوناييتد. وبنهاية عام ٢٠٠٣ (كان هذا التحالف يضم ١٥ شركة طيران. (www.star-alliance.com)).

• **تحالف (One World)** أسسته في عام ١٩٩٨ شركة طيران أمريكيان والخطوط الجوية البريطانية وشركة طيران كاثي باسيفيك وكانتاس. (وبنهاية عام ٢٠٠٣، كان يضم عشرة شركات (www.oneworldalliance.com)).

مع تزايد المنافسة في البيئة التشغيلية لصناعة شركات الطيران، يعتمد الناقلون الجويون الدوليون استراتيجيات متنوعة من أجل التكيف مع التغيرات، ومن بينها الدخول في ترتيبات تعاونية مبتكرة. ويناقش هذا الفصل ثلاثة من الممارسات التعاونية الأكثر شهرة ونموا بين شركات الطيران والتي اجتذبت اهتماما تنظيميا في الآونة الأخيرة، ألا وهي تحالفات شركات الطيران، وتقاسم الرموز، وحقوق الامتياز. وبسبب ما قد يترتب عليها من آثار بالنسبة لدخول السوق والمنافسة ومصالح المستهلكين، فإن هذه الممارسات لا تعالج من جانب سلطات النقل الجوي التنظيمية فقط، بل قد تنظم أيضا في بعض الحالات بواسطة كيانات حكومية مسؤولة عن المنافسة أو حماية المستهلكين.

تحالفات شركات الطيران

إن **تحالفات شركات الطيران**، أي الاتحادات الطوعية بين شركات الطيران بموجب ترتيبات تعاونية تجارية هي ظاهرة جديدة نسبيا وتتطور بسرعة في صناعة شركات الطيران.

قد يحتوي تحالف شركات الطيران على عناصر متنوعة مثل المشاركة في الرموز والمجال الجوي المغلق والتعاون في التسويق والتسعير ومراقبة قوائم الجرد وبرامج المسافرين المتواتر وتنسيق اعداد الجداول وتقاسم المكاتب وتجهيزات المطارات والمشاريع المشتركة وحقوق الامتياز.

ومما يذكر أن تحالفات شركات الطيران، وخصوصا التحالفات عبر الوطنية، جاءت كنتيجة لاستجابة الناقلين الجويين للقيود التنظيمية المتوقعة (مثل القيود الثنائية على الدخول الى الأسواق والملكية والسيطرة) والحاجة الى خفض التكاليف من خلال اقتصاديات النطاق والحجم الكبيرين والبيئة التي تتميز بتزايد المنافسة وانتشار العولمة. وتنتظر الكثير من شركات الطيران الى هذه التحالفات كأداة فعالة لتعظيم الإيرادات وزيادة الحركة.

التظيمية الوطنية والاقليمية باجراء بحث دقيق لبعض التحالفات الرئيسية المقترحة، وفي بعض الحالات، اتخذت تدابير تنظيمية لتحسين النواحي المحتملة المضادة للمنافسة في هذه الترتيبات (مثل اشتراط التنازل عن عدد معين من خانات الاقلاع والهبوط في المطارات لتسهيل دخول شركات الطيران الأخرى الى السوق). وتختلف المعاملة التنظيمية لتحالفات شركات الطيران بين الدول وهي في معظمها مؤقتة بدلا من أن تكون نظامية، وغالبا ما تملحيا الاعتبارات السياسية الجوية العامة للدول المعنية.

تقاسم الرموز بين شركات الطيران

ان أسلوب تقاسم الرموز، الذي ظهر قبل نمو التحالفات وكان عنصرا رئيسيا في معظم التحالفات، يرتبط ارتباطا وثيقا بموضوع التحالفات.

ويتخذ أسلوب تقاسم الرموز عدة أشكال، وهذا التقاسم يعني أن يسمح ناقل جوي لناقل آخر باستخدام رمز شركته لتشغيل رحلة، أو أن ناقلين اثنين يتقاسمان نفس الرحلة برمزي شركتهما. وقد يكون ذلك مثلا في شكل اتفاق بين ناقل كبير وناقل فرعي أصغر، وقد يكون في شكل ترتيبات بين ناقلين اثنين، أو ثلاثة أو أكثر في بعض الأحيان لتشغيل رحلة دولية بالتعاون فيما بينهم، أو لتشغيل خط مواصلة باستعمال نفس الرمز.

مثل الأشكال الأخرى للمشروعات التعاونية بين شركات الطيران، اعتمد الكثير من الناقلين الدوليين أسلوب تقاسم الرموز لكي تتكيف مع بيئة تتزايد حدة المنافسة فيها. ومن منظور الناقلين الجويين، تعد الأسباب الرئيسية التالية حوافز على تقاسم الرموز:

- احتلال موقع أفضل على شاشة نظم الحجز الآلي، في الحالات التي تعامل فيها الرحلات كخدمة مباشرة لها أولوية أعلى من أولوية خدمة النقل المشترك.
- في سياق بيئة من المنافسة المتزايدة، تشكيل نوع من الروابط التعاونية مع الناقلين الآخرين، وذلك للمحافظة على مركزهم في السوق وحمايتهم وتحسينه.
- تحسين التواجد على الطرق الجوية التي لا تطير فيها الشركة، وذلك بأداة تسويقية غير مكلفة.

• تحالف "Sky Team" أسسته في عام ٢٠٠٠، شركة طيران ايرومكسيكو والخطوط الجوية الفرنسية وشركة طيران دلتا والخطوط الجوية الكورية. (وبنهاية عام ٢٠٠٣، كان يضم ست شركات. (www.skyteam.com)).

غير أن الشراكة في كل مجموعة من التحالفات يمكن أن تكون غير مستقرة. ومثال ذلك مجموعة التحالف المسمى "Wings"، الذي يقوده شركة الخطوط الجوية الملكية الهولندية وشركة طيران نورث ويست، وكان من أول التحالفات الاستراتيجية في عام ١٩٨٩. وتعرض هذا التحالف منذ ذلك الوقت للعديد من التغييرات في أعضائه وكان آخرها أن الخطوط الجوية الملكية الهولندية، العضو المؤسس، دخلت في اتفاق دمج في أكتوبر ٢٠٠٣ مع الخطوط الجوية الفرنسية، وهي عضو مؤسس لتحالف "Sky Team".

وبالرغم من أن معظم التحالفات تركزت حول خدمات الركاب، فقد تشكلت بعض التحالفات بالتركيز على صناعة الشحن الجوي. ونمت كذلك في أوروبا وأمريكا الشمالية تحالفات متعددة الوسائط. وعلاوة على ذلك، ظهرت على المسرح المتشعب بالفعل بعض الشراكات بين أعضاء في تحالفات مختلفة، وكانت في العادة شراكات ثنائية.

كان تأثير التحالفات العالمية على صناعة شركات الطيران تأثيرا كبيرا. فقد أدت القوة التسويقية للتحالفات العالمية، بالإضافة الى الآثار التي ترتبت على المنافسة، بما في ذلك سيطرتها على بعض النقاط الرئيسية، الى ظهور شواغل لدى شركات الطيران الصغيرة ومتوسطة الحجم بخصوص قدرتها على البقاء مما دفع هذه الشركات الى تطوير قطاع معين من السوق أو التنافس كشركات منخفضة التكاليف تعمل من نقطة الى نقطة. وانتقلت بعض شركات الطيران الصغيرة أيضا الى تشكيل تحالفات اقليمية مع الناقلين الجويين المجاورين لها ذوي الاتجاهات المتماثلة (على سبيل المثال تحالف Carib Sky)، وأن تدخل في اتفاقات حقوق الامتياز مع شركات طيران كبرى (انظر المناقشة تحت حقوق الامتياز في شركات الطيران).

اجتذبت تحالفات شركات الطيران انتباه كبير من قبل السلطات التنظيمية بسبب تأثيرها المحتمل على حق دخول الأسواق والمنافسة ومصالح المستهلكين. وقامت بعض الهيئات

وكما كان الحال بالنسبة للتحالفات، أدى تقاسم الرموز الى نشوء عدد من الشواغل التنظيمية لأنه ينظر اليه كوسيلة لزيادة امكانيات الدخول الى السوق بصورة غير مباشرة. وقد جرت العادة عموماً في الوقت الحالي الى معالجة تقاسم الرموز في عمليات التفاوض الثنائية وأنه يلزم توافر حقوق نقل من أجل الموافقة على الخدمات التي تتم بتقاسم الرموز. وفي بعض الحالات، قد يلزم أيضاً إضافة أحكام محددة في الاتفاقات الثنائية للخدمات التي تتم بتقاسم الرموز، خاصة عندما ينطوي الأمر على وجود بلد ثالث. وبخلاف صلة هذا الأسلوب بحقوق النقل، لا يخضع تقاسم الرموز للمعالجة التنظيمية على نحو مستمر، بل يحظى بمعالجة ذات طابع خاص موجهة للاعتبارات السياسية الجوية والاقتصادية أو اعتبارات المنافسة العامة.

يؤثر تقاسم الرموز على المنافسة بطريقتين، فهو إما يعزز المنافسة من خلال تقديم خدمات إضافية أو أفضل، أو أنه يخفضها من خلال تركيز القوى الموجودة في السوق. وهكذا، فإن امكانية الجوانب المحفزة للمنافسة والجوانب المثبطة للمنافسة في أي عملية تقاسم رموز مقترحة تحتاج الى الدراسة بعناية على أساس كل حالة على حدة.

قد يثير تقاسم الرموز التباسات تتعلق بمسؤولية الناقلين الجويين. وهناك سؤالان قانونيان هامان يثيرهما تقاسم الرموز هما: من هو الناقل الجوي المسؤول بموجب نظام وارسو؟ ومن هو الناقل الجوي المسؤول أمام الراكب في المسائل التي تتعلق بالعلاقة بين المنتفع والمستهلك؟ في الحالة الأولى يبدو أن تقاسم الرموز، عندما ينطوي على رحلة مواصلة، لا يحتاج بالضرورة الى تشبيهه بعمليات النقل المتتالية مثلما هي الحال في النقل على خطوط متعددة، لكن المسؤولية القانونية القطعية يمكن تحديدها بموجب عقد النقل المبرم بين الراكب والناقل المتعاقد، وذلك حسب مصلحة الراكب أو المدعين بحقوقه. وحيثما لا ينطوي تقاسم الرموز على عمليات نقل متتالية، فإن هناك اعتبارات قانونية أخرى تخص حق التعويض. وفيما يتعلق بالمسؤولية في القضايا التي تتعلق بالمنتفع، سوف تنطبق القواعد والأعراف المعهودة في صناعة شركات الطيران، أي أن الناقل المشغل للرحلة هو المسؤول. وعلى أي حال، فإن الشركاء في تقاسم الرموز يجب قبل تقديم الخدمات أن يتفقوا على مسائل المسؤولية وأن يعطوا اشعاراً الى الجمهور حتى تصبح هذه جزءاً من شروط النقل وأحكامه.

- تمكين اثنين من الناقلين من تشغيل خدمة مشتركة قابلة للاستمرار في الحالات التي لا تسمح فيها أحجام الحركة بأن يشغل كل ناقل منهما رحلات لحسابه الخاص.
- الحصول على حركة وافدة من الناقلين الفرعيين.
- البقاء في حالة تنافس، أو في بعض الحالات، تحسين المركز التنافسي بالحصول على حركة من الشركاء في تقاسم الرموز.
- التمتع بحق دخول مزيد من الأسواق وتوجيه رحلات الى نقاط لم تكن في المتناول حتى الآن بسبب أحكام السعة المنصوص عليها في اتفاقات الخدمات الجوية الثنائية.

ومن الناحية العملية، تختلف التأثيرات على شركات الطيران اعتماداً على وضعها الخاص. ففي بعض الحالات، يمكن لشركات الطيران الأطراف في تحالف أعرض، أن تستفيد بشكل واضح من تقاسم الرموز عندما يحقق هذا الأسلوب حركة إضافية وإيرادات إضافية. وفي حالات أخرى، ضمن سياق تحالف عبر وطني، يمكن لترتيب تقاسم الرموز أن يعود بالفائدة فقط على ناقلين آخرين أو بلدان أخرى إذا كانت الخدمات تُشغل حصراً من جانب الطرف الآخر، وقد ينطوي ذلك على آثار بالنسبة للعمالة والإيرادات على الطرف الأول.

وبالنسبة للمطارات والركاب على حد سواء، فإن تقاسم الرموز في حد ذاته لن يكون مفيداً بصفة تلقائية في كل حالة، بالرغم من أنه قد يكون قيماً، عندما تكون الظروف جيدة، لمشغلي المطارات وجمهور المسافرين (مثلاً، حين ينتج عنها المزيد من الرحلات الأكثر تكراراً الى المطار ومنه، وينتج عنها كذلك خيارات أكثر أمام المسافرين).

وقد يترتب على تقاسم رموز شركات الطيران مزايا للبلدان النامية لأنه يمكن أن يوفر الخدمة على طرق قليلة الحركة بتكاليف منخفضة واستعمال حقوق غير مستغلة حتى ذلك الوقت. وهكذا، يمكن أن يشكل أداة لتسهيل مشاركة شركات الطيران من البلدان النامية في النقل الجوي الدولي. غير أن هذا الأسلوب لم يثبت أقدمه بعد. وقد يتغير هذا الأمر مع النظر الى المنافع المحتملة لهذا الشكل من التعاون كوسيلة للتكيف مع البيئة التنافسية المتغيرة وتمكين شركات الطيران من البلدان النامية من الاشتراك بشكل أكثر اقتصاداً وفاعلية في النقل الجوي الدولي.

وتوجد معلومات وتحليلات أكثر تفصيلا لتقاسم الرموز في الكتاب الدوري Cir 269 بعنوان الآثار المترتبة على تقاسم الرموز بين شركات الطيران.

حقوق الامتياز لشركات الطيران

حقوق الامتياز لشركات الطيران هي ترتيب تجاري ينطوي على قيام ناقل مانح بمنح الامتياز أو حق استعمال مختلف عناصر هويته (مثل رمز تمييز الرحلة، والزي الرسمي ورموز التسويق) إلى ناقل حائز للامتياز لتسويق أو توريد منتجات الخدمة الجوية للأخير، وعادة ما يخضع ذلك للقواعد والضوابط الرامية إلى الحفاظ على النوعية التي ينشدها مانح الامتياز.

وبموجب اتفاق الامتياز، يقوم حائز الامتياز (الذي يكون في العادة شركة طيران صغيرة) بدفع رسم وعائدات نظير استخدام العلامة المسجلة لمانح الامتياز (الذي يكون في العادة شركة طيران كبيرة) وغيرها من الخدمات المرتبطة بهذه العلامة المسجلة (مثل الزي وغيره من رموز التسويق، ونظم الحجز الآلي، وبرامج المسافر المتكرر، والمبيعات والتسويق، واجراءات خدمة العملاء.. الخ)، وذلك بقصد أن يشعر الركاب كما لو كانوا يسافرون على الشركة الكبيرة. وبالرغم من أن حائز الامتياز يستعير الواجهة العامة لمانح الامتياز، فهو عادة ما يحتفظ باستقلاله في تسيير عملياته وادارته إيراداته، وربما استمر، في بعض الأحيان، في استعمال اسمه هو لتقديم خدماته.

بدأ أسلوب منح الامتياز لشركات الطيران في الولايات المتحدة في أوائل الثمانينيات. وهو يتضمن عادة شركة كبرى وعدد من شركات الطيران الإقليمية الصغيرة، وتكون هذه الأخيرة كشركات فرعية للشركة الكبرى وتعمل باستخدام العلامة التجارية لها (مثل شركات Air Wisconsin، و Atlantic Coast، و United Express، و Comair و Sky West كامتداد لشركة طيران Delta؛ وشركة طيران Mesa، و Air Midwest كشركة US Airways Express وغيرها). وفي أوروبا، ظهرت تجربة منح الامتياز لأول مرة داخل المملكة المتحدة بقيادة شركة الطيران البريطانية ثم استخدمها مؤخرا العديد من كبار الناقلين الأوروبيين مثل شركة الطيران الفرنسية، ولوفتهانزا وأيريا، ونقلتها هذه الشركات الآن إلى أفريقيا والشرق الأوسط (مثل اتفاق الامتياز بين

أما عواقب تقاسم الرموز على المستهلك فأنها تثير سؤالين: هل يشكل تقاسم الرموز ممارسة خادعة؟ وهل يشكل ممارسة مفيدة للمستهلك؟ ان المطلوب عموما أن تكون المعلومات التي تعطى لجمهور المسافرين عن السفر الفعلي أو المحتمل معلومات دقيقة وكاملة وغير مثيرة للبس وغير مضللة بأي حال من الأحوال. وفي هذا الخصوص، توصي الايكاو بأن المعلومات المقدمة للمستهلكين ينبغي أن تتضمن أسماء الرحلات، والمشغلين، والتوقيفات الوسيطة، وتغييرات الطائرة، وشركات الطيران والمطارات. وبالرغم من أن شركات الطيران تتحمل المسؤولية الرئيسية لاتخاذ الاجراءات، فان الجهات الأخرى في سلسلة المعلومات، مثل شركات السفر، ونظم الحجز الآلي والمطارات، ينبغي اشراكها هي الأخرى. وكحد أدنى، يوصى أيضا بتزويد الركاب بالمعلومات الضرورية بالوسائل التالية:

- شفهيًا، وان أمكن كتابة عند الحجز.
- تحريريا على تذكرة السفر ذاتها و/أو (حسب الامكان) على وثيقة شرح خط السفر التي تعطى مع التذكرة، أو على أي وثيقة تحل محل التذكرة مثل ورقة تأكيد الحجز، على أن تشمل معلومات عن الجهات التي يجب الاتصال بها عند حدوث أي مشاكل، وبيانا واضحا يحدد شركة الطيران المسؤولة في حالة وقوع ضرر أو حادث.
- شفهيًا مرة أخرى بمعرفة موظفي الخدمات الأرضية التابعين لشركة الطيران، وذلك في جميع مراحل الرحلة.

ويمكن لتقاسم الرموز أن ينطوي على آثار بالنسبة لبعض الجوانب الأخرى في تنظيم النقل الجوي. فقد أثار هذا الأسلوب على سبيل المثال، القلق لدى بعض الحكومات حول سلامة المعايير التي تطبقها شركات الطيران الأجنبية التي عقدت شركاتها الوطنية ترتيبات لتقاسم الرموز. ويتعلق شاغل آخر بالتأثيرات الأمنية للنقل المحتمل لتهديد أمني قد يكون قائما ضد شركة معينة ويمتد إلى شركتها أو شركاتها في ترتيبات تقاسم الرموز، وكذلك أي اجراءات أمنية اضافية تفرضها السلطات المختصة. ولذلك، فمن الضروري ايجاد خطوط واضحة للمساءلة والمسؤولية للأطراف المشتركين في ترتيبات تقاسم الرموز لأن الأنظمة الفنية والتشغيلية قد تختلف اختلافا شديدا بين شركة طيران وأخرى مشتركة في اتفاق تقاسم الرموز.

- الاستخدام الأفضل لخانات الاقلاع والهبوط في المطارات المزدهمة لخدمة الطرق الجوية الأكثر ربحاً (عندما ينتقل الطيران على الطرق الأقل ازدحاماً الى الناقلين الحائزين للامتياز).

ومن منظور حائز الامتياز، تشمل الفوائد ما يلي:

- زيادة الاعتراف بالعلامة التجارية، والحركة الفرعية من الناقل مانح الامتياز.
- الوصول الى نظم توزيع المنتجات وبرنامج المسافرين المتكرر لدى الشركة الكبرى.
- الاستعانة بالمهارات والاستفادة من التدريب.
- تعزيز الخدمات والسمعة.

غير أنه يمكن أن تنشأ بعض المخاطر في ترتيبات الامتياز. فمناح الامتياز، مثلاً، ربما لحق بعلامته التجارية بعض الضرر اذا حدثت مشاكل في خدمات الحائز للامتياز (مثل وقوع حادث، أو تدني مستوى الخدمة). واذا كان مانح الامتياز يعتمد على حائز الامتياز في خدمة بعض الأسواق، فربما تعرض لحدوث فجوة في شبكته اذا أنهى حائز الامتياز الشراكة. أما بالنسبة للناقل حائز الامتياز، فان هذا الاتفاق قد يؤدي الى فقدان الهوية، ويزيد من التكاليف أو الضغط للحفاظ على المعايير المحددة من جانب مانح الامتياز.

ولما كان منح الامتياز، من خلال اعطاء الحق في استعمال العلامة التجارية وتسهيلات التسويق، يسمح أساساً لشركة الطيران بأن تستعير الواجهة العامة لشركة أخرى، فقد يثير العديد من المشاكل مثل تقاسم الرموز الذي تشترك فيه أكثر من شركة أيضاً، ومثال ذلك، من زاوية الجوانب الفنية والتشغيلية، قد تنشأ أسئلة عن توزيع حقوق ومسؤوليات الأطراف بخصوص الخدمات التي تشغل بموجب هذه الترتيبات (أي علامة نداء يجب أن تستعمل لأغراض الحركة الجوية مثلاً؟ ومن هو الطرف الذي سيتم التشغيل وفقاً لحقوقه في الطريق والتشغيل والنقل؟ ومن هو الطرف الذي سيستخدم خانات الاقلاع والهبوط الخاصة به؟ ومن المسؤول عن تسجيل التعريفات وعلان مواعيد الرحلات؟)

شركة الطيران البريطانية وثلاث شركات أفريقية هي Comair في جنوب أفريقيا، و Regional Air الكينية، و Zambian Air Services في زامبيا).

غير أنه ينبغي ملاحظة أن هناك فرقا بين نوع عمليات الامتياز التي كانت قائمة في الولايات المتحدة منذ عدة سنوات، واتفاقات الامتياز الحديثة التي طورها الناقلون الأوروبيون. ومثال ذلك، أنه توجد رابطة مالية في الغالب بين الناقل الأمريكي مانح الامتياز وشركاته الفرعية (حيث يحتفظ الناقل الرئيسي باستثمارات في أسهم الأخيرة). وليس الحال كذلك في أوروبا. وفي الولايات المتحدة أيضاً، توجد عادة رابطة وثيقة بين الناقلين الشركاء، ويكون للشركة الكبرى درجة أكبر من السيطرة والنفوذ على الشركات الفرعية، وينطوي الاتفاق أيضاً على وجود تنسيق أوثق في مجالات التسويق، وتبادل الطائرات، والخدمة الأرضية وغير ذلك. وفي أوروبا، لا توجد هذه العناصر بنفس الدرجة، ولا تكون الحركة الفرعية الهدف الأول لهذا الاتفاق كما هي في الولايات المتحدة. ولذلك، من زاوية أسلوب الامتياز، تتبع الترتيبات الأوروبية بشكل أكبر مفهوم الامتياز المشروح أعلاه.

وبينما لم تنتشر ترتيبات الامتياز انتشاراً واسعاً في الوقت الراهن (باستثناء أمريكا الشمالية وأوروبا)، فقد شاع استعماله على نحو متزايد مع استمرار انتشار تحرير النقل الجوي.

والميزة الرئيسية لحقوق الامتياز تتمثل في أنها تسمح للناقلين الشركاء بدمج جوانب قوة كل منها، أي أن الشركات الصغيرة يمكنها أن تدمج عملياتها منخفضة التكلفة مع العلامة التجارية القوية ونظام التوزيع القوي لشركة كبرى، بينما يمكن للشركة الكبرى أن تمد علامتها التجارية دون تشغيل خدماتها الجوية بالفعل على تلك الطرق الجوية.

ومن منظور مانح الامتياز، يمكن أن تتضمن الفوائد ما يلي:

- تعزيز شهر العلامة التجارية والحركة الفرعية من الناقل الحائز للامتياز.
- زيادة الدخل من الرسوم والعائدات.
- توسيع شبكتها، بحد أدنى من المخاطرة المالية، الى الطرق الإقليمية الأقل كثافة التي لم تتمكن من خدمتها بما يحقق ربحاً، أو الى أسواق غابت عنها.

أن يفى بمعايير الملكية والسيطرة المعمول بها في بلد مانح الامتياز؟ أو هل يمكن لحائز الامتياز أن يعمل بموجب تعيينه هو مع عرض خدماته باستعمال العلامة التجارية لمانح الامتياز؟

وفيما يتعلق بالتأثيرات على المنافسة، فبالرغم من أن العديد من الطرق الجوية التي يتم تشغيلها من خلال منح حقوق الامتياز تميل إلى الصغر لدرجة لا تؤدي إلى المنافسة بين عدة ناقلين، فقد تثار أسئلة تحت ظروف معينة حول ما إذا كانت متطلبات قانون المنافسة المطبق يتم احترامها لأن طبيعة هذا الترتيب، الذي ينطوي على درجة عالية من التعاون بين شركتين مستقلتين، خصوصاً عندما يقوم الناقل مانح الامتياز بتنسيق جداول الرحلات والأسعار مع شركات الطيران حائزة الامتياز على طرق جوية تغطي أسواقاً رئيسية.

وفي مجال حماية المستهلكين، ولما كانت ترتيبات منح الامتياز، مثل تقاسم الرموز، تنطوي على قيام مشغل جوي باستخدام العلامة التجارية و/أو الرمز الخاص بشركة طيران أخرى، فقد تترك بالممثل تأثيرات خادعة على المسافرين (كأن يجد الركاب أنفسهم يحجزون على ناقل ويسافرون على ناقل آخر). ولذلك، توجد حاجة تنظيمية إلى معالجة مسألة الإفصاح. وفي هذا الخصوص، يمكن أن تطبق على ترتيبات حقوق الامتياز نفس الاجراءات التنظيمية التي تنطبق على تقاسم الرموز. وينبغي أيضاً معالجة الشواغل التنظيمية حول خطوط المسؤولية الواضحة بين الشركاء فيما يتعلق بمسائل السلامة والأمن والمسؤولية وكذلك المسائل الاقتصادية (مثل التعويض في حالة رفض الراكب، وضياح الحقائق... الخ).

ومن منظور تنظيمي اقتصادي، يمكن أن تنشأ مشاكل في ثلاثة مجالات رئيسية: (أ) حقوق دخول السوق، (ب) التأثيرات على المنافسة، و (ج) الحاجة إلى حماية المستهلك.

ومن غير المحتمل أن يؤدي منح الامتياز إلى مشاكل تنظيمية رئيسية حين يتعلق الأمر فقط بناقلين من نفس البلد (مثل الناقلين في الولايات المتحدة) أو من نفس السوق المشترك (مثل الاتحاد الأوروبي) لأن الخدمات المعنية في معظمها خدمات داخلية وتخضع لنفس الأساس التنظيمي (خاصة في بيئة محررة تماماً). غير أنه عندما ينطوي منح الامتياز على خدمات دولية، وخاصة على ناقلين من بلدان مختلفة، فقد أحدث بعض المشكلات التنظيمية، أو حتى نزاعات.

وفي مجال حقوق دخول الأسواق مثلاً، قد تنشأ مشكلة عندما تقوم الشركة حائزة الامتياز بتشغيل خدمة على طرق جوية كانت تتمتع فيها بحقوق طريق أو حقوق نقل متأصلة، ولكنها تستخدم طائراتها وتعرض خدماتها باستعمال العلامة التجارية لمانح الامتياز (الذي لا يتمتع بنفس حقوق الطريق أو حقوق النقل المتأصلة على نفس الطرق). وهناك بعض الدول (مثل جنوب أفريقيا) التي هي أكثر مرونة في السماح لناقليها المحليين بتشغيل هذه الخدمات باستعمال اسم مانح الامتياز الأجنبي على الطرق الجوية الداخلية والدولية. غير أن بعض الدول الأخرى تتطلب امتلاك مانح الامتياز وحائزه للحقوق الضرورية بموجب الاتفاقات الثنائية ذات الصلة. وقد تثار بعض الأسئلة فيما يتعلق بتعيين الناقلين، مثل هل يمكن لحائز الامتياز أن يستعمل تعيين مانح الامتياز؟ وإذا كان الأمر كذلك، كيف يمكن لحائز الامتياز الأجنبي

الفصل (٤ - ٩)

الركاب الجويون

للدول النامية التي تعمل في الأسواق الرئيسية واليهما، فإن معالجة هذه المسألة لها عواقب طويلة الأجل لاستمرارها في الوجود.

بالرغم من التركيز في عملية التحرير على فتح أسواق جديدة لتلبية احتياجات المستهلكين، فإن تركيز شركات الطيران على ضغوط التكاليف وقوى السوق التنافسية أثر سلبيا في بعض الأحيان على مصالح المستهلكين. ولم تكن نوعية الخدمة التي تقدمها شركات الطيران متماسية في جميع الحالات مع توقعات المستهلكين. وأدت محدودية الهياكل الأساسية في بعض المطارات (مثل ازدحام الفضاء الجوي ومشكلات خدمة الركاب) الى تفاقم الموقف. وأدى ذلك في الغالب الى سخط الركاب على سلوك شركات الطيران و/أو المطارات في مجال الخدمة، مثل سوء التعامل في حالات تأخر الرحلات الجوية أو الغائها، وفي عدم كفاية المعلومات المتاحة للمنتفعين.

واستجابة للهبوط المتصور في خدمات المستهلكين، أقر عدد كبير من الدول تدابير تنظيمية تتناول بعض هذه المسائل. ومن أمثلة ذات الاهتمام الخاص في مجال التنظيم تعويض المسافرين في حالة عدم اركابهم، وحظر التدخين، واحصاءات الأداء الملتمزم بالمواعيد والتسهيلات التي تقدم الى الركاب المعوقين. وألزمت بعض الحكومات أيضا شركات الطيران القيام بجملة أمور من بينها إتاحة جميع التعريفات لعلم الجمهور، وإتاحة المعلومات عن سياسة الغاء الرحلات، والامتناع عن الدعاية المضللة.

وعلى مستوى الصناعة، اتخذت شركات طيران كثيرة أيضا مبادرة التزامات الطوعية (أي تنظيم ذاتي غير ملزم قانونيا) لتوضيح أو تحسين سياساتها وأساليبها بالنسبة لخدمات المستهلكين المعنية (مثل فرص التعريفات، واسترداد ثمن التذاكر، ورفض الاركاب، وتأخيرات الرحلات والغائها، ومناولة الأمتعة، والاستجابة للشكاوي، والاحتياجات الخاصة للركاب)، وذلك للاستجابة في الغالب لضغوط الجمهور ولتجنب التدابير التنظيمية.

ان النمو الهائل للسفر الجوي الدولي، بالإضافة الى الابتكارات التي حدثت في مجال الخدمات والتعريفات، وخصوصا في الأسواق المحررة، أنشأ شواغل في عدة مجالات لدى القائمين على تنظيم النقل الجوي. وتتعلق احدى هذه الشواغل بمصالح المستهلكين التي حظت باهتمام متزايد، وتغطي أمور عديدة منها "حقوق الركاب الجوي: والعلاقة التعاقدية بين الناقلين الجويين والمستهلكين.

يناقش القسم الأول من هذا الفصل التطور الايجابي في حقوق الركاب المعترف بها وغير ذلك من المسائل المرتبطة بها. ويناقش القسمان التاليان موضوعات تشكل تطورات سلبية أو تثير الاضطراب بعض الشيء من منظوري الركاب والناقلين الجويين، وتشمل بالتحديد موضوعات الركاب المشاغبيين أو غير المنضبطين، والركاب الذين لا يحملون وثائق سليمة.

حقوق الركاب

بالرغم من أنه لا توجد تعاريف دولية رسمية منفق عليها، يستعمل عامة مصطلح "حقوق الراكب للإشارة الى مستحقات الركاب من الحماية من أو التعويض عن الأعمال من جانب شركات الطيران و/أو المطارات التي تكون معاكسة لاهتماماتهم، والتي ترد في التنظيمات الحكومية أو في عقد النقل لشركة الطيران و/أو التزامات منشورة أخرى. وقد كانت مثل هذه الحقوق محمية لكثير من السنوات. ويتمثل أحد الأمثلة في اتفاقية وارسو (انظر أيضا الفصل ٣-٢) التي تحكم مسؤولية الناقلين الجويين في حالة الحوادث، وفقدان الأمتعة والتأخيرات.

ومع التحرير المستمر لتنظيم النقل الجوي الدولي، أحرزت حماية وتحسين حقوق الركاب أهمية أكبر، وخصوصا وليس حصريا، في الأسواق الرئيسية. وبالنسبة لشركات الطيران التابعة

ومع ذلك هناك بعض الحالات التي لا تضمن فيها المنافسة بالضرورة الحد الأدنى من مستوى الخدمة الذي يمكن للمستهلكين أن يتوقعوه، أما بصورة مباشرة أو غير مباشرة، وذلك هو الحد الذي يجب ألا ينزل عن مستواه أي ناقل جوي. وتصح هذه المقولة بوجه خاص حينما لا يستطيع المستهلكون القيام بالاختيار المستنير لشركات الطيران لدى تخطيط ترتيبات سفرهم نتيجة لعدم توافر المعلومات لهم. وبعض العناصر (مثل معاملة المعوقين والركاب ذوي الاحتياجات الخاصة) قد لا تكون مسألة متروكة للمنافسة بين شركات الطيران. كما أن الموقف التفاوضي للمستهلكين ضعيف للغاية لأن عليهم أن يقبلوا شروطا تعاقدية وممارسات خاصة بالأعمال التجارية تقررها شركات الطيران وعليهم أن يدفعوا بالكامل لقاء الخدمة قبل بدء الرحلة بالفعل.

اعترافا منها بالحدود القصوى للاستجابة التنافسية، اتخذت بعض الدول اجراءا تنظيميا لتعزيز حقوق الركاب، وتعزيز الوثوقية التعاقدية، وتوفير المزيد من المعلومات بوضوح ويسر للمستهلكين حول طائفة واسعة من الموضوعات. وتتراوح تلك الموضوعات من الممارسات الخاصة بالأعمال التجارية لدى شركات الطيران (مثل المشاركة في الرموز، وتوافر أجور السفر، ورد ثمن التذاكر)، الى التعاقدات (مثل شروط النقل، ورفض الاركاب، والأحكام الخاصة بالمسؤولية، والأمتعة المفقودة، والاحتياجات الخاصة للركاب) الى افضاء الأداء التشغيلي (مثل مستوى الالتزام بالمواعيد والبث السريع في الشكاوى).

غير أن من التعقيدات الرئيسية للتدخل الحكومي عموما في أمور مصالح المستهلكين في أن الاجراءات التنظيمية التي تعرف نوعية الخدمة في حدود ضيقة قد تزيل عنصرا أساسيا من عناصر المنافسة، مما يجد من نطاق مجالات الخدمة في الحالات التي تعد المنافسة فيها أفضل وسائل التحسين. وغالبا ما تفرض القواعد التنظيمية أيضا تكاليف اضافية على شركات الطيران، بما يؤثر على القدرة التنافسية لشركات الطيران وعلى التسعير وعلى المفاضلة بين المنتجات. وفضلا عن ذلك، فإن القواعد التنظيمية بمجرد ادخالها قد يصعب التراجع عنها أو تعديلها على وجه السرعة وفقا لما في الوضع من تغير، وان محاولة تنظيم عنصر يمكن أن تؤدي الى خطر الانتشار والامتداد للقواعد التنظيمية لتشمل عناصر أخرى. كما قد تتكبد السلطات تكاليف ادارية نتيجة للتنظيم.

وعلى المستوى العالمي، قام كل من اتحاد النقل الجوي الدولي (أبياتا) وشركات الطيران الأعضاء، باعداد شروط التعاقد (القرار ٧٢٤)، وهو القرار الذي وضع الشروط التعاقدية التي تنطبق على الرحلات الدولية لشركات الطيران الأعضاء في الأبياتا في صيغة قرار ملزم. وقامت أبياتا أيضا باعداد شروط النقل (في التوصية ١٧٢٤) بهدف تحقيق التوافق بين الشروط العامة التي يسافر بمقتضاها الركاب في رحلات متعددة الناقلين الجويين. غير أن هذه التوصية تركز على "أفضل الممارسات" ولا تلزم شركات الطيران الأعضاء، بحيث تكون لها حرية وضع شروط مختلفة، ولا تنطبق تلك التوصية على الرحلات المحلية ولا على الخطوط التي يشغلها الناقلون من غير الأعضاء. وبالإضافة الى ذلك، اعتمدت الأبياتا اطارا عالميا للخدمات التي تقدم الى المستهلكين في يونيو ٢٠٠٠، ويهدف ذلك الاطار الى ارشاد شركات الطيران الأعضاء لدى اعداد التزاماتها الطوعية.

ومن منظور السياسة التنظيمية، يمكن تحقيق تحسن نوعية خدمات الركاب من خلال منهجيات مختلفة تشمل الاستجابة التنافسية، والتدابير التنظيمية و/أو الالتزامات الطوعية. غير أن كل نهج قد يثير مسائل وشواغل معينة.

ان الدول التي تعتبر النقل الجوي نشاطا تجاريا أساسا يخضع لقوى السوق، تميل الى أن تعتمد على المنافسة ومبدئيا على الأقل، على التدابير الطوعية للناقل الجوي مكملة عند الضرورة بالتدابير التنظيمية.

يعتقد مؤيدو هذا النهج أن التنافس في السوق هو أفضل وسيلة لتلبية توقعات المستهلكين، خاصة في المجالات المتصلة بتحقيق القيمة مقابل المال، مثل أنماط توزيع المقاعد، والخدمات أثناء الطيران، والوجبات، وخدمات التجارة الالكترونية. وتقدم شركات الطيران على أساس قدرتها على الحكم على الطلب في السوق، مجموعات متعددة من مستويات الخدمة بما لها من أسعار. ويستفيد المستهلكون من توافر بدائل المنتجات المختلفة، وإذا لم يلبي الناقل توقعاتهم، يمكنهم الانتقال الى شركات طيران منافسة. وينبغي عامة أن تعزز عملية التسوق بالمقارنة التي يقوم بها المستهلكون من المنافسة في مجال الخدمة بحيث تتوصل السوق نفسها الى أداء أفضل.

للرحلات التي يشغلها الناقلون الوطنيون، أو أن تمد نطاق تطبيق تلك الاجراءات أكثر من ذلك على الناقلين الأجانب الذين يؤدون أنشطتهم التجارية في إقليم الدولة، خاصة إذا اعتبرت الدولة أن الناقلين الأجانب يمكنهم أن يتجنبوا اختصاصها. وقد يكون الحال كذلك، على سبيل المثال، إذا طبقت الدولة قواعد عدم اركاب المسافرين على جميع الرحلات التي تشغلها أي شركة من والى أقاليم دول ثالثة، بما في ذلك تلك الرحلات التي يشغلها الناقلون التابعين للدول الثالثة.

وقد يكون من الممكن أيضا لدولة أن ترغب في تنظيم عقد النقل بغض النظر عن مكان ابرامه، لأن تطور التجارة الالكترونية يجعل من الصعب على أي دولة (ومحاكمها) أن تقرر المكان الذي أبرم فيه العقد بالفعل. غير أنه نظرا الى أن تطبيق القوانين الوطنية على ذلك النطاق الواسع من شأنه أن يفرض التزامات على الناقلين الأجانب أو أن يؤثر على العقود التي تبرم على أراضي دول ثالثة، فإن ذلك أيضا من شأنه التسبب في شكوك قانونية محتملة وأن يثير اعتراض بعض الدول المعنية.

قامت الايكاو بنشاط مهم في هذا المجال، بما في ذلك اعداد مواد ارشادية في مثل هذه المجالات بما في ذلك شروط النقل، وضمان التعريفات، والأمتعة، والافصاح عن التعريفات، ورفض الاركاب، وتقاسم الرموز. وتشمل أيضا مدونة السلوك الصادرة عن الايكاو بشأن تنظيم وتشغيل نظم الحجز الآلي جوانب حماية الجمهور في سياق نظم الحجز الآلي. ويمكن العثور على هذه الارشادات في الوثيقة بعنوان: سياسة ومواد ارشادية بشأن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي (Doc 9587).

وأعدت أيضا مواد ارشادية لمستخدمي النقل الجوي لمساعدة الدول في نشر أو تشجيع نشر الكتيبات التي تهدف الى ابلاغ الركاب الجويين وشاحني البضائع بحقوقهم والالتزاماتهم (انظر المرفق الرابع بهذا الدليل). وبالإضافة الى ذلك، ينص الملحق التاسع لاتفاقية شيكاغو على قواعد قياسية وتوصيات بشأن تسهيلات الركاب المصممة للسماح لمستخدمي النقل الجوي من المرور خلال المطارات بأقل قد من التأخير والصعوبة.

وقد عولجت المسائل المعرفية أعلاه أيضا في مؤتمر الايكاو العالمي الخامس للنقل الجوي الذي عقد في مارس ٢٠٠٣، والذي توصل الى الاستنتاجات التالية حول الاجراء المحتمل من جانب الدول:

لتجنب المشكلات المحتملة المتعلقة بالنهج التنظيمي، يمكن أن تختار الدول الاعتماد في بادئ الأمر على الالتزامات الطوعية من جانب شركات الطيران (وجهاً تقديم الخدمة إذا كان ذلك ينطبق)، وهي التزامات تعد مكملة للنهج التنظيمي. كما تحبذ صناعة الطيران نهج الالتزام الطوعي من خلال وضع أهداف للخدمة أو "أفضل الممارسات" وهي الأهداف التي قد توافق شركات الطيران فرادى على أن تتخذها كأساس تبني عليه وفقا لنوعية الخدمة التي تعرضها. وإذا كانت الالتزامات الطوعية سائدة ويمكن الحصول عليها، وإذا كان نظام المتابعة راسخا، لا تعتبر بصفة عامة الاجراءات التنظيمية فيما يخص موضوعات تغطيها الالتزامات من الأمور الضرورية في تلك الحالة.

من ناحية الممارسة العملية، أدى تنوع مستويات الاهتمام بالمسائل المتعلقة بالمستهلكين والاستجابة لتلك المسائل الى ظهور نظم في العديد من الدول أو الأقاليم لها أهداف ومقاصد متماثلة تتصل بحقوق الركاب وان اختلفت مقتضياتها من جهة التنظيم والتنظيم الذاتي والنواحي التعاقدية. ومن العواقب المحتملة لهذا الخليط من النظم التي تظهر في النقل الجوي الدولي، أن الناقلين الجويين الذين لديهم شبكات أوسع، وخاصة الشبكات التي تشمل أسواقا رئيسية، يمكن أن يواجهوا متطلبات تنظيمية وتعاقدية متعددة بل ومنتزعة أحيانا، مما يؤدي الى التباس محتمل تتعرض له شركات الطيران ويتعرض له المستهلكون على السواء.

كما أن تفتت نظام حماية مصالح المستهلكين قد يجعل من تطبيق التدريب الداخلي المستمر والمواظبة على الاتصالات بدرجة ملائمة أكثر تكلفة بالنسبة لشركات الطيران، وقد يؤثر على النظم والمعايير المشتركة أو المتسقة الخاصة بصناعة الطيران، اضافة الى تأثيرها على النظام متعدد الأطراف للمشاركة في الرحلات. وبالتالي، فإن توحيد الشروط القياسية فيما يخص اشتراطات التعاقد/النقل، الى جانب نظم المسؤولية الدولية والاشعارات المطلوبة الخاصة بالتذاكر، من شأنه أن يساعد كثيرا في الأداء السلس للنقل المتعدد الشركات.

ومن ضمن العواقب الأخرى، إذا طبق النهج التنظيمي بصورة متزايدة بدلا من نظام الالتزامات الطوعية، احتمال الوقوع في خطر تطبيق قوانين وطنية (أو اقليمية) من جانب دولة (أو مجموعة من الدول) خارج حدودها الإقليمية. وبالرغم من أن الاجراءات التنظيمية القائمة تطبق على المستوى الدولي على أساس بلد المنشأ، فقد ترغب الدولة في أن تطبقها بغض النظر عن المنشأ أو المقصد

(ج) لدى تنفيذ الاجراءات التنظيمية الجديدة، على الدول أن تقلل من الاختلافات غير الضرورية في محتوى وتطبيق القواعد التنظيمية. فمن شأن الجهود الخاصة بتقليل الاختلافات الى أدنى حد أن تمنع الشكوك القانونية التي تنشأ من تطبيق القوانين الوطنية خارج الحدود الاقليمية، دون تقليل نطاق المنافسة أو اعاقه القواعد والاجراءات التشغيلية الخاصة بالنقل المشترك بين عدة شركات.

مشكلة الركاب المشاغبين

تشير عبارة **الركاب المشاغبين أو المخربين الى الركاب الذين لا يحترمون قواعد السلوك على متن الطائرة أو لا يتبعون التعليمات التي تصدر عن أعضاء الطواقم مما يمس بالنظام والانضباط على متن الطائرة.**

وفي السنوات الأخيرة، تزايد عدد الوقائع المبلغ عنها التي تتعلق بمثل هؤلاء الركاب. شملت الوقائع أنواع متعددة من الجرائم والأفعال التي تستوجب العقوبة، بما في ذلك الاعتداء على أعضاء الطواقم والركاب والمشاجرات بين الركاب الذين تعاطوا الخمر والتحرش بالأطفال أو التحرش والاعتداء الجنسي والتعاطي غير القانوني للمخدرات على متن الطائرة ورفض التوقف عن التدخين وتعاطي المشروبات الكحولية ونهب أو تخريب مقاعد الطائرة وأثاث الكابينة والاستخدام غير المصرح به للأجهزة الالكترونية وتدمير معدات السلامة على متن الطائرة والسلوك غير المنضبط أو مثير الشغب. ولا تقتصر التقارير بشأن هذه الوقائع على شركة طيران أو بلد أو عميل أو فئة من الخدمات أو مسافة أو نوع الرحلة على وجه الخصوص. و أحيانا يمكن أن تهدد مثل هذه الأفعال والجرائم سلامة الطائرة. وهناك بعض الحالات التي تحدث فيها على قائد الطائرة أن يجري عملية توقف غير مقرر لانزال الركاب المشاغبين لأسباب تتعلق بالسلامة. وتلك هي الوقائع التي تسببت في تزايد القلق الدولي.

ويمثل تزايد هذه الوقائع أيضا تحديات جديدة تواجه الحكومات والناقلين الجويين على حد سواء، وخصوصا عندما تحدث مثل هذه الوقائع على متن رحلات دولية. وغالبا ما تواجه السلطات وشركات الطيران بمسائل قانونية وتنظيمية بشأن التعامل مع الركاب المشاغبين بسبب وجود بعض الفجوات في قوانينها الوطنية المعنية وفي الاتفاقيات القائمة لأمن الطيران الدولي.

(أ) تحتاج الدول في معالجتها لشؤون مصالح المستهلكين الى أن تبحث بعناية العناصر المتعلقة بمصالح المستهلكين فيما يخص جودة الخدمة التي غطيت على النحو الواجب في الممارسات التجارية الحالية لشركات الطيران (ولمقدمي الخدمات حسب الحالة) والعناصر التي يتعين تناولها من خلال نهج الالتزامات التنظيمية و/أو الطوعية.

وفي هذا الصدد، فإن قوائم المسائل التالية بالاضافة الى شروط التعاقد/النقل لشركات الطيران (انظر الملخص في الاطار بعد هذا القسم)، يمكن أن تستعمل كقوائم للمرجعة لكثير من المسائل المتعلقة بمصالح المستهلكين التي قد ترغب الدول في رصدها:

- (1) توافر الأجور المنخفضة بما في ذلك الأجور على مواقع الانترنت؛
- (2) قواعد الحجز، واصدار التذاكر واسترداد قيمتها؛
- (3) الاعلانات؛
- (4) الشروط التجارية والتشغيلية لشركات الطيران؛
- (5) اجراءات التسجيل؛
- (6) معالجة وتعويضات تأخير الرحلات، والغائها ورفض الراكب؛
- (7) مناولة الأمتعة والمسؤولية؛
- (8) الافصاح عن الأداء التشغيلي، مثل الأداء في الوقت المحدد والشكاوي؛
- (9) مساعدة الركاب المعوقين وذوي الاحتياجات الخاصة (أي الأشخاص الذين تقل حركتهم).

(ب) تحتاج الدول الى اقامة التوازن الصحيح بين الالتزامات الطوعية والاجراءات التنظيمية، كلما اعتبر التدخل الحكومي ضروريا لتحسين مستوى جودة الخدمة. ويجب أن تعتمد الدول عموما وفي البداية على الالتزامات الطوعية التي تتبناها شركات الطيران ومقدمو الخدمات، وأن تفكر في اتخاذ اجراءات تنظيمية في الحالات التي لا تكفي فيها الالتزامات الطوعية.

شروط شركات الطيران للتعاقد/النقل

كما ورد وصفه في الفصل ٤-٣ بعنوان تعريفات الناقلين الجويين، تعني " شروط التعاقد " الاشرطاطات والشروط المبينة في وثائق السفر . وتعني " شروط النقل " الاشرطاطات والشروط التي يضعها الناقل الجوي فيما يخص النقل الذي يقوم به، وتودع هذه الشروط باعتبارها قواعد مطبقة خاصة بالتعريف. وتعتبر شروط النقل وكذا شروط التعاقد عن المزايا والقيود العديدة المرتبطة بخدمة النقل الجوي المؤداة . وتشكل المزايا والقيود، الى جانب السعر، "عقدا للنقل" بين الناقل الجوي والمنافع.

ولتحقيق الانسجام بين الشروط التي يسافر بمقتضاها الركاب في رحلات متعددة الناقلين، أعد اتحاد النقل الجوي الدولي (الاياتا) القرار ٧٢٤ بشأن الاشرطاطات وشروط التعاقد الخاصة بتذاكر سفر الركاب الذي يلزم شركات الطيران الأعضاء بتطبيقها على الرحلات الدولية. وتغطي الاشرطاطات القيود الخاصة بالمسؤولية والحجز الزائد عن عدد المقاعد والمعلومات الخاصة بالضرائب وبرسوم المنفذين وبعض المقترضيات الوطنية، بينما تتضمن شروط التعاقد بعض المواد وتتضمن الأحكام الخاصة بالتذكرة ذاتها من خلال الاشارة الى تلك الأحكام وكذلك بعض المتطلبات الوطنية. وأعدت الاياتا أيضا التوصية رقم ١٧٢٤ بشأن شروط النقل العامة) للركاب والأمتعة (الذي يعتبر اختياريا لأعضائها .وتتكون نسخة عام ٢٠٠٠ من هذه التوصية من العناصر التالية:

- ١- المعنى وراء التعبيرات المحددة في تلك الشروط
- ٢- مجال التطبيق
- المجالات العامة وعمليات الاستتجار العارض والمشاركة في الرموز والقانون السائد وأولوية الشروط على القواعد التنظيمية
- ٣- التذاكر
- الأحكام العامة، وفترة السريان، وتتابع واستخدام القسامم واسم وعنوان الناقل
- ٤- أجور السفر والضرائب والرسوم والفرائض
- أجور السفر والضرائب والرسوم والفرائض وعملياتها
- ٥- عمليات الحجز
- مقترضيات الحجز، والمواعيد القصوى لحجز التذاكر، والبيانات الشخصية، وتوزيع المقاعد، واعدة تأكيد الحجز، والغاء الحجز المستقبلي
- ٦- تسجيل الأمتعة والاركاب
- ٧- رفض النقل وتقييد الحق في النقل
- الحق في رفض النقل والمساعدة الخاصة
- ٨- الأمتعة
- التسهيلات المجانية لنقل الأمتعة، والأمتعة الزائدة، والمواد غير المقبولة ضمن الأمتعة، والحق في رفض النقل، وحق التفتيش، والأمتعة المسجلة، والأمتعة غير المسجلة، وجمع وتسليم الأمتعة المسجلة، والحيوانات
- ٩- الجداول وعمليات التأخير والغاء الرحلات
- الجدول والالغاء وتغيير الطريق وحالات التأخير..الخ
- ١٠- استرداد ثمن التذكرة
- استرداد ثمن التذكرة بصورة جبرية، واسترداد ثمن التذكرة بصورة طوعية، والتعويض عن التذاكر المفقودة، والحق في رفض الاسترداد، والعملة، على من يجب رد ثمن التذكرة
- ١١- السلوك على متن الطائرة
- خلفية عامة، الأجهزة الالكترونية
- ١٢- الترتيبات الخاصة بالخدمات الاضافية
- ١٣- النواحي الرسمية الادارية
- خلفية عامة، وثائق السفر، والامتناع عن اتاحة الدخول، ومسؤولية الراكب عن الغرامات، وتكاليف الاعتقال والخ، والتفتيش الذي تجريه الجمارك، والفحص الأمني
- ١٤- الناقلون المتتابعون
- ١٥- المسؤولية عن التلف
- ١٦- الحد الزمني الأقصى لتقديم المطالبات ولرفع دعاوي قانونية
- اشعار تقديم المطالب والمواعيد القصوى لرفع الدعاوي
- ١٧- الشروط الأخرى
- ١٨- التفسير

لمعالجة هذه المسائل، قامت الايكاو بنشاط مهم يركز على ثلاثة مجالات رئيسية، ألا وهي وضع قائمة بجرائم محددة لادراجها في القانون الوطني، وتوسيع نطاق الاختصاص ليشمل هذه الجرائم، ويجاد الآليات الملائمة للتعامل مع هذه الجرائم. واستنادا الى خبرة الدول، أعدت الايكاو بعض الارشادات للدول التي تتناول أساسا الجوانب القانونية المتعلقة بالركاب المشاغبين.

ولمعالجة مسألة ما يشكل جريمة، أعدت الايكاو قائمة الجرائم من أجل توفير قاسم مشترك للجرائم يستخدم كأساس للمقاضاة على المستوى الوطني.

وبالنسبة لمسألة الاختصاص، قامت بعض الدول بتوسيع اختصاصها في التشريع المحلي الخاص بها ليشمل الجرائم التي ترتكب على متن طائرات أجنبية التي ستهبط بعد ذلك في أقاليمها. واستنادا الى هذه الممارسة الناشئة، أعدت الايكاو نموذج نص اختصاصي يوسع الاختصاص الوطني ليشمل هذه الجرائم وذلك للاستعمال المحتمل من جانب الدول في قوانينها الوطنية المحلية ليغطي فجوة الاختصاص المشار إليها أعلاه.

وترد قائمة الجرائم والنص الاختصاصي التي هي جزء من نموذج التشريع المقترح والمعد من الايكاو في الكتاب الدوري Cir 288 بعنوان: المواد الارشادية بشأن الجوانب القانونية لمشكلة الركاب المشاغبين/المخربين.

ومن بين التدابير القانونية والتنظيمية التي يمكن أن تتخذها الدول لمعالجة مشكلة الركاب المشاغبين، هناك اعتماد قوانين وطنية، واتفاقات ثنائية، وتفسير الاتفاقيات الدولية الحالية وتطبيقها. وبالإضافة الى ذلك، يمكن أيضا اتخاذ أو النظر في تدابير عملية أو وقائية أخرى من جانب شركات الطيران والأطراف الأخرى المعنية. فعلى سبيل المثال، يمكن أن تضع أو تطور شركات الطيران سياسات وبرامج مصممة خصيصا لمعالجة مشكلة الركاب المشاغبين. وتشمل المجالات الرئيسية الواجب ادراجها في هذا الصدد ما يلي:

- إجراءات الإدارة والتشغيل الخاصة بالركاب. وينطوي ذلك على عملية التعامل مع ركاب شركات الطيران، وقد يتضمن إجراءات وتدابير لمنع وقائع أو التعامل معها، مثل إجراءات رفض الأركاب، وسياسات معلومات الركاب، وسياسات التدخين والكحول، والتدريب على حل المنازعات للمضيفين، وموظفي خدمة الركاب؛

وتتمثل إحدى الشواغل الرئيسية فيما يشكل جريمة يعاقب عليها القانون. وتعني حركة الطائرات عبر الحدود الوطنية أنها ستكون خاضعة لقوانين وتنظيمات تابعة لاختصاصات مختلفة. وبسبب تنوع القوانين والتنظيمات، قد لا يعتبر الفعل أو التقصير في أداء الفعل الذي يعد جريمة في أحد الاختصاصات، جريمة في اختصاص آخر.

وعندما تتم مقاضاة مرتكبي جرائم مشتبه فيهم في دولة هبطت فيها طائرة أجنبية. ربما يثار سؤال حول ما اذا كانت أفعالهم أو التقصير في أداء الفعل يعد جريمة ليس فقط في دولة الهبوط ولكن أيضا في دولة تسجيل الطائرة وفي الدولة التي ارتكب فيها الفعل أو التقصير في أداء الفعل. وبالتالي، فمن الضروري وضع قائمة موحدة بالجرائم ينظر إليها على أنها تمثل قاسما مشتركا لجميع الدول المعنية. وسوف تكون هذه القائمة مهمة في ادراج الجرائم ذات الصلة في القوانين والتنظيمات الوطنية للدولة والتي تسمح بالمقاضاة وتطبيق العقوبات.

وهناك مسألة رئيسية أخرى تتعلق بالاختصاصات. وهناك حالات كثيرة يتحتم فيها اطلاق سراح الركاب المشاغبين بدون تقديمهم الى القضاء بسبب عدم اختصاص الدولة التي تهبط فيها الطائرة. ووفقا لمعظم القوانين المحلية، ليس لأي دولة فيما عدا دولة تسجيل الطائرة عادة أي اختصاص في شأن الجرائم التي ترتكب على متن الطائرة خارج أراضي تلك الدولة، باستثناء مخالفات معينة تشملها المعاهدات الدولية أو القانون الدولي المعتاد مثل الاختطاف والتخريب وأخذ الرهائن.

ووفقا للقانون الدولي، بينما أثبتت المعاهدات الدولية المتعلقة بأمن الطيران أنها أداة فعالة في مكافحة خطف الطائرات والتخريب والأشكال المشابهة لأفعال التدخل غير المشروع ضد الطائرات، إلا أن هذه المعاهدات لم تصمم خصيصا للتعامل مع أنواع المخالفات الأخرى الأقل خطورة التي يرتكبها الركاب المشاغبون. فعلى سبيل المثال، وفقا لاتفاقية الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرة (Doc 8364)، والموقعة في طوكيو في 14/9/1963، لا يمكن احتجاز المخالفين بما يتجاوز محطة الوقوف الأولى، وبحلول وقت عودة الطائرة الى دولة التسجيل، فإن المخالفين بالإضافة الى الشهود، سوف يكونون قد رحلوا منذ وقت طويل. وقد استغل الكثير من المخالفين هذا الوضع في تجنب المحاكمة.

ان استخدام وثائق السفر غير السليمة كوسيلة لاستخدام نقل جوي يؤدي الى بلد المقصد يعتبر بمثابة مشكلة عالمية تؤثر سلبا على الأمن العام للدول، بغض النظر عما اذا كانت حدودها مصدرا أو نقطة عبور أو مقصدا لهذا النوع من الحركة.

كانت الدول تعتمد بصفة تقليدية على المواد التشريعية التي توكل الى مشغلي النقل مسؤوليات ضمان أن لدى ركابهم الوثائق المناسبة اللازمة للسفر وتحدد المسؤوليات سواء عن غرامات أو عقوبات كرادع للنقل الدولي للأشخاص غير المسرح لهم بالدخول. واضطر الكثير من شركات الطيران الدولية، بالتعاون مع الدول، الى تنفيذ البرامج المكثفة للكشف عن الوثائق التديسية والتعرف على أي ركاب مسافرين بغرض الهجرة بوثائق غير سليمة والقبض عليهم.

غير أن تزايد حجم الحركة غير القانونية والوسائل المبتكرة الحديثة المستخدمة أدبا الى مزيد من التدابير الفعالة والجهود على المستوى الدولي لمكافحة تزوير وثائق السفر ومعالجة المسائل المتعلقة بالأشخاص غير المسرح لهم بالدخول، أي الأشخاص الذين ترفض سلطات الدولة دخولهم اقليميا.

وفي هذا الصدد، يتمثل الشاغل الرئيسي لمجتمع الطيران المدني في استخدام وثائق السفر غير السليمة بما يتعارض مع المادة ١٣ من اتفاقية شيكاغو (نظم الدخول وانهاء الاجراءات) بدلا من حالة المسافر "كمسرح بدخوله" أو "غير مسرح بدخوله"، وهي مسألة من اختصاص الهجرة.

وهناك مشكلة أخرى سببت بعض القلق وهي عدم وجود تعاون واتصال بين الدول التي ترسل وتستلم الأشخاص غير المسموح لهم بالدخول. فعلى سبيل المثال، هناك حالات عن أشخاص يتكرر ارسالهم واعادتهم بين الدول بسبب عدم الاتفاق بشأن وضعهم كأشخاص "غير مسرح لهم بالدخول" أو "كمبعدين". وقد ظلت طائرات محتجزة على الأرض لمدة أيام، بل وأسابيع، بسبب نزاعات بين الادارات حول مسؤولياتها فيما يرتبط بالأشخاص غير المسموح لهم بالدخول.

ان مشاكل مراقبة الحدود تستوعب كمية هائلة من موارد خدمة مجتمع الطيران المدني، بما في ذلك سلطات المراقبة في المطارات. فالتدابير التي تتخذ تستغرق في الغالب وقتا طويلا من نوعية خدمة انهاء الاجراءات لجمهور المسافرين. وعلاوة على ذلك، فمن

• تحسين بيئة وخبرة السفر الجوي. وينطوي ذلك على تحديد العوامل التي قد تتسبب في اثاره الركاب واطرافهم، مثل الحجز الزائد وتأخر الطائرات وعدم توافر المعلومات للركاب؛

• زيادة ادراك الركاب. ينبغي أن يدرك الركاب أن أعمال الشغب على متن الطائرة هي ضد القانون وقد ينتج عنها ادانات أو رفض الاركاب مستقبلا، وربما كان ينبغي تحديد السياسة في مجال شروط وأحكام النقل. ويمكن استخدام مواد دعائية مثل الملصقات والاضافات الى بطاقات السفر لهذا الغرض أيضا.

وفي هذا الصدد، تم القيام بجهود داخل وخارج الايكاو لاعداد خطوط ارشادية ومواد أخرى تحتوي على تدابير وقائية تتعلق بالركاب المشاغبين، وخصوصا مواد الايكاو للتدريب في مجال أمن الطيران (ASTP 123/Airline)، بالإضافة الى برامج شركات الطيران ذات الصلة والوثائق المعنية الأخرى.

الركاب المزودين بوثائق سفر غير سليمة

يتمثل أحد التطورات السلبية الأخرى المتعلقة بالركاب الجويين في مشكلة الركاب المزودين بوثائق سفر غير سليمة الذين يحاولون الهجرة من دولة الى أخرى بموجب ادعاءات مزورة مخالفة للقوانين الوطنية لأي دولة. ومنذ منتصف الثمانينات، أصبحت محاولات الهجرة من دولة الى أخرى هذه، سواء لأسباب سياسية أو اقتصادية أو اجتماعية، ظاهرة عالمية على نطاق واسع، مما وضع أعباء اقتصادية كبيرة على الدول والناقلين الجويين على حد سواء.

تفاقت المشكلة في الأعوام الأخيرة باشتراك عناصر اجرامية في تنظيم مثل هذه الحركة غير القانونية، ولجوء هؤلاء الذين يحاولون الهجرة الى العديد من الطرائق للتهرب من اجراءات الهجرة أو اطالة الإقامة في دول المقصد التي يختارونها. وتشتمل مثل هذه الطرائق على استخدام وثائق سفر مزيفة (أو الاستخدام التديسي لوثائق سفر سارية من قبل محتالين)، وتدمير وثائق السفر أثناء الرحلة واللجوء الى الحيل لطلب اللجوء عند الوصول الى المقصد.

ومساعدة الدول في تعزيز مراقبة الحدود لديها، من خلال، ضمن أمور أخرى، تدابير وقائية (بما في ذلك على سبيل المثال، استخدام أفضل للتكنولوجيا الحديثة مثل وثائق السفر المقروءة آلياً) واجراءات محسنة للهجرة، وتحديد بوضوح مسؤولية الدولة والناقل المعني بالمناولة، بما في ذلك ترحيل الأشخاص غير المسرح لهم بالدخول. ويشترط الملحق التاسع أيضاً أن تزيل الدول الوثائق المزيفة أو المدلسة والمزورة من التوزيع.

وترد تفاصيل القواعد القياسية والتوصيات والمواد الإرشادية في الملحق التاسع والأقسام الأول والثاني والثالث من (Doc 9303) بعنوان: وثائق السفر المقروءة آلياً.

المعروف أن الأشخاص غير المسرح لهم بالدخول والذين يتم ترحيلهم ضد رغبتهم يسببون مشاكل على أمن الرحلة.

تقود الايكاف الجهود الدولية لمعالجة هذه المشاكل والمسائل فقد أعدت قواعد قياسية وتوصيات معنية في الملحق التاسع (التسهيلات) لاتفاقية شيكاغو، و مواد ارشادية مرافقة. وتتص القواعد القياسية والتوصيات الواردة في الفصل الثالث من الملحق على الاجراءات العامة الواجب اتباعها من جانب الدول وشركات الطيران عند التعامل مع الركاب غير المسرح لهم بالدخول. ويتمثل الهدف من القواعد القياسية والمواد الارشادية في التشجيع على تعاون أفضل واتصال أفضل بين الصناعة والحكومة، وفيما بين الدول المتأثرة،

الفصل (٤ - ١٠)

المسائل المتعلقة بالمطارات

الاعتماد على القوانين والنظم الوطنية المتعلقة بأمور مثل المعاملات غير التحيزية. ويضع هذا النشاط التنظيمي في حسابه الأحكام المتعلقة بالخدمات الأرضية والواردة في الاتفاقات الثنائية بشأن الخدمات الجوية وأيضا ممارسات السلطات الإقليمية متعددة الأطراف في الأمور التنظيمية، مثل المفوضية الأوروبية، كلما كان ذلك واردا.

تتضمن إرشادات الايكاو للخدمات الأرضية أسلوب العمل الموصى به ٦-٦ الوارد في الملحق التاسع (التسهيلات) لاتفاقية الطيران المدني الدولي. ويوصي هذا الأسلوب بأن يعطى الناقلون الجويون، بالاتفاق مع سلطات المطارات ووفقا للقيود المعقولة التي قد تفرضها هذه السلطات، حرية الاختيار من ضمن عدة بدائل وذلك فيما يتعلق بترتيبات الخدمات الأرضية، وتتضمن هذه البدائل القيام بأعمال الخدمات الأرضية الخاصة بطائراتهم بأنفسهم. وفي حالات قيام المطارات بتقديم تلك الخدمات، أو حصولها على دخل نتيجة اعطاء امتياز تقديم هذه الخدمات الى جهات أخرى، فان الوثيقة Doc 9082 بعنوان: سياسة الايكاو بشأن رسوم المطارات ورسوم خدمات الملاحة الجوية، تحتوى على إرشادات ملائمة وإرشادات اضافية في الوثيقة بعنوان: دليل اقتصاديات المطارات (Doc 9562).

أما من ناحية التنظيم الثنائي، فهناك أقلية صغيرة من اتفاقات الخدمات الجوية الثنائية المسجلة لدى الايكاو تتضمن بنودا تتعلق بالخدمات الأرضية. وغالبا ما تدرج هذه البنود تحت فئتين عامتين. الفئة الأولى والأكبر حجما تتكون من بنود تنص على تقديم الخدمات الأرضية عن طريق المعاملة بالمثل بين شركتي الطيران المعينتين من قبل دولتين أو من قبل وكالات وطنية معتمدة لدى الدولة التي تقدم بها الخدمات الأرضية. أما بنود الفئة الثانية فهي تعترف بحق شركة الطيران المعنية بأن تقوم بأعمال الخدمات الأرضية الخاصة بها لنفسها أو بأن تستخدم شركة

يقدم هذا الفصل المسائل المتعلقة بالمطارات التي اجتذبت اهتمامات تنظيمية في الأوقات الراهنة. ويناقش القسم الأول الخدمات الأرضية في المطارات الدولية، والتي كانت معرضة تاريخيا للتنظيم على المستويات الوطنية والثنائية وحتى التنظيمات المتعددة الأطراف. ويبحث القسم الثاني موضوع تخصيص خانات هبوط واقلاع الرحلات في مطارات دولية، وهي مسألة يواجهها عدد متزايد من الدول حيث يتجاوز الطلب عن العرض نتيجة للنمو المطرد للنقل الجوي. ويبحث القسم الثالث خصخصة المطارات.

الخدمات الأرضية

على الرغم من عدم وجود تعريف رسمي لمصطلح **الخدمات الأرضية**، إلا أنه يتضمن عموما الخدمات الضرورية الواجب تقديمها الى الطائرات عند وصولها الى مطار ما وعند مغادرتها له، ولا يتضمن ذلك الخدمات التي تقدمها مراقبة الحركة الجوية. ويقسم دليل اقتصاديات المطارات (Doc 9562) وظيفة الخدمات الأرضية الى الخدمات في محطات المطارات (تسجيل الركاب والأمتعة ومناولة البضائع) والخدمة في ساحات الطائرات (خدمة الطائرات والتنظيف وخلافه). والخدمات الأرضية عادة لا تتضمن صيانة واصلاح الطائرات، ولكن في بعض الحالات يمكن اعتبار أعمال الصيانة البسيطة جزءا من الخدمات الأرضية.

يمكن لشركة طيران أو أكثر، أو متعهد أو أكثر، أو المطار ذاته تقديم الخدمات الأرضية في المطارات أو أن تشارك هذه الجهات في تقديمها.

تنظم الدول عادة الخدمات الأرضية بوصفها نشاط من نشاطات المطارات، وتلعب الدولة هذا الدور بوصفها مستثمر للمطارات (مباشرة أو عن طريق وكالات مستقلة) أو عن طريق

القيود الطبيعية المختلفة مثل القيود على سعة المدرج أو مباني محطات الركاب أو بوابات ركوب الطائرة أو تسهيلات مراقبة الحركة الجوية. ولذلك وفي حالات ازدحام المطارات وازدياد الطلب على الخانات على العرض المتاح، يلزم استخدام أسلوب **تخصيص خانات التشغيل**، أي صيغة لتخصيص خانات التشغيل فيما بين مستخدميها.

تخصص الخانات بصورة نمطية فيما بين شركات الطيران التي تخدم المطار ذاته ويتطلب هذا مشاورات مع سلطات المطار المعنى. ونظرا لأن تغيير الخانة في مطار ما قد يكون له تأثير كبير على الرحلة إذ أنه يتطلب ضمان خانات مناسبة في مطارات أخرى، فيكون من الضروري عادة اجراء تنسيق على نطاق أوسع.

تتبع عادة شركات الطيران أسلوب مؤتمر الأياتا لتنسيق جدولة رحلات شركات الطيران، ويعقد المؤتمر مرتان في العام لأغراض جدولة التنسيق وتخصيص الخانات قبل موسم **الجدولة** بحوالي أربعة أشهر (أحد هذين الموسمين يمتد من أبريل إلى أكتوبر والثاني من نوفمبر إلى مارس). والاشترك في هذا المؤتمر مفتوح لأي شركة طيران مسجلة في أي دولة (سواء كانت عضو في الأياتا أم لا). وهناك عنصر هام في هذا النظام يعرف باسم **"السوابق التاريخية"** أو **"حقوق الجد"**، أي الحق باستمرار الاحتفاظ بالخانات السابقة، وفي هذه الحالة هي الخانات المخصصة لشركة الطيران في الموسم السابق. تجدر أي تغييرات أو تعديلات في الجداول الزمنية التي تتطلبها رحلات أو خطوط جديدة عن طريق التعديل الطوعي أو تبادل الخانات بين شركات الطيران المعنية. كما أن العضوية العالمية في هذا المؤتمر تعطي قدرة فريدة على التنسيق بين التعديلات الضرورية في الجداول الزمنية للرحلات الجوية التي تستخدم جميع المطارات المتأثرة طالما أن هناك عددا كافيا من الخانات المعروضة. وعلى الرغم من ذلك فإن النظام القائم على "حقوق الجد" يمكن، في نظر بعض المراقبين، أن يؤدي إلى عدم اعطاء خانات إلى شركات الطيران الجديدة والخطوط الجديدة وخاصة في المطارات شديدة الازدحام.

تؤيد الدول عادة استخدام أسلوب الأياتا في تنسيق الجداول الزمنية وتخصيص الخانات. ولكن في بعض الدول التي تشتد فيها

طيران أخرى أو هيئة تقدم مثل هذه الخدمات، ولكن عادة يخضع هذا الحق لبعض الشروط التي تضعها الدولة التي تقدم بها الخدمات الأرضية.

ومع ظهور الاتجاه نحو التحرر في النقل الجوي الدولي، استحدثت دول كثيرة في السنوات الأخيرة أحكاما تحريرية تتعلق بالخدمات الأرضية في اتفاقاتها الثنائية للخدمات الجوية، وفي الغالب، تقوم شركات متخصصة الآن بتقديم الخدمات الأرضية على أساس التعاقد. وبخلاف الناقلين الجويين، لا تتقيد شركات تقديم الخدمات الأرضية بقيود الملكية الوطنية، وهي تخضع الآن لعملية العولمة والتوحيد. وأدى ذلك إلى بعض الشواغل بأن تقديم الخدمات الأرضية على أساس التعاقد سيؤدي إلى أثر ضار على السلامة، على افتراض أن الشركات الخاصة ليس لديها خبرة سابقة بتقافة السلامة. ولمعالجة هذا الشاغل، أجرت الأيكاو في عام ٢٠٠١ دراسة عن جوانب السلامة للخدمات الجوية، وأدت الدراسة إلى استعراض القواعد القياسية والتوصيات الحالية وتعديلها في الملحق السادس لاتفاقية شيكاغو والمواد الإرشادية الأخرى التي تصدرها الأيكاو. وكان الهدف من هذه التعديلات أن تعطي الدول اعتبارات ملائمة لجوانب السلامة في ترتيبات الخدمات الأرضية وذلك في ترخيص ومراقبة مشغلي الطائرات ومشغلي المطارات وشركات تقديم الخدمات الأرضية. وبالإضافة إلى ذلك، أعدت الأيكاو أيضا تعديلا لبندها النموذجي الحالي بشأن الخدمات الأرضية ليأخذ في الاعتبار مطلب الامتثال لأحكام السلامة والأمن المطبقة (انظر Doc 9587).

تخصيص الخانات

ان **تخصيص الخانات في المطار** هو تعيين محدد نهارا وليلا (عادة خلال فترة زمنية مدتها ١٥ أو ٣٠ دقيقة) لطائرة لتصل إلى أو تغادر من المطار.

وهذه الخانات مهمة جدا للناقلين الجويين ليس فقط لأسباب تشغيلية (على سبيل المثال بالنسبة للطائرة والطاقم وجدولة استخدام البوابة) ولكن أيضا لأغراض تجارية (على سبيل المثال فان مضاهاة مواعيد الوصول والاقلاع ببعض الفترات الزمنية التي يفضلها أغلب المسافرين تزيد جاذبية هذه الخطوط الجوية). ووجود الخانات في مطار بعينه قد يكون محدودا نتيجة لبعض

- ألا يتم التفاوض على حقوق جديدة أو موسعة بالنسبة للحركة الجوية الا عندما يمكن الوفاء بها في المطار (المطارات) المعنية.
- التفاوض على التوصل مقدا الى الخانات بصورة ثنائية.
- تطبيق سياسة المعاملة بالمثل.
- اعداد مطارات بديلة والتشجيع على استخدامها.
- الاقرار بالارتباط بين قواعد الضوضاء والطلب.
- استخدام تسعير فترة الذروة في رسوم الهبوط للمساعدة في توسيع انتشار الطلب على الخانات الى فترات لا تكون فيها سعة المطار مستعملة بالكامل.

وقد استخدمت بعض الدول التي تعد محدودية سعة المطارات فيها شديدة على وجه الخصوص، اجراء أو أكثر من زاوية العرض ومن زاوية الطلب كليهما.

ومن الواضح، يعتبر أن لزيادة سعة المطارات عن طريق اقامة مطارات ومدارج ومحطات طرفية جديدة أو توسيع ما هو موجود منها الأثر الأكبر على حل مشكلة ندرة الخانات. ومع ذلك، غالبا ما تستغرق تلك الأنواع من التحسينات سنوات حتى تطبق، وفي بعض الحالات غالبا ما تتدفد على وجه السرعة السعة الاضافية نتيجة للنمو في الحركة. ومن الواضح بالمثل أنه بالنسبة لبعض المطارات تؤدي القيود البيئية والمادية الى جعل التوسع الكبير في التسهيلات القائمة غير عملي أو مكلفا بصورة تمنع من اقامتها. ومع ذلك حتى في هذه المطارات يمكن زيادة السعة تدريجيا.

ويمكن استخدام التحسينات في التجهيزات وفي خدمات مراقبة الحركة الجوية بغية استعمال الهياكل الأساسية القائمة للمطارات بصورة أكثر كفاءة. ويمكن أن يتيح ذلك زيادات تصاعديّة هامة في عدد الطائرات، والركاب والبضائع التي يمكن أن تستخدم مطارات محدودة السعة، كما أنها تستحق تقييما مستمرا من جانب شركات الطيران وسلطات المطارات والجمارك والهجرة. ويمكن للتحسينات في مراقبة الحركة الجوية التي تتطوي على تنسيق مع العديد من الدول أن تستغرق وقتا ومثابرة ولكنها ستتيح في نهاية المطاف منافع من حيث زيادة استخدام السعة لمرحلة أثناء الطريق للمطارات.

مشكلة نقص سعة المطارات، وجدت السلطات التنظيمية أنه من الضروري استخدام بعض الاجراءات الاضافية للحد من استخدام المطارات المزدحمة أو ترشيد هذا الاستخدام. وفي بعض الحالات لا يسمح لشركات الطيران التي لا تخدم المطارات المزدحمة ببداية الرحلة أو لا يسمح ببعض أنواع الرحلات أو توضع عليها قيود شديدة (مثل الرحلات غير المنتظمة أو رحلات البضائع فقط). وفي بعض الحالات فان الخطوط الجوية الدولية التي منحت لها حقوق بموجب اتفاق جوى ثنائي تعطى لها أولوية في الحصول على الخانات أعلى من الأولوية المعطاة للرحلات الداخلية . ويمكن تقليل القيود الموجودة في بعض المطارات المزدحمة حينما تتاح الخانات في مطارات أخرى تخدم نفس المدينة. في بعض الحالات الشديدة يمكن التفاوض فيما بين الحكومات ويتطلب ذلك التوصل الى اتفاق لحل مشاكل تخصيص خانة محددة. وفي بعض الدول تطبق بعض قواعد دولية متفق عليها لتخصيص الخانات (الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي تتبع أسلوب تعامل خاص بالاتحاد الأوروبي وهو يعتمد أساسا على أسلوب الأيانات ولكن له شروط معينة، وعلى سبيل المثال فان شركات الطيران الجديدة تعطى لها أولوية عند تخصيص ٥٠ في المائة من الخانات التي تعرض لأول مرة).

خلال العقدين الأخيرين، استمرت الزيادة في الخدمات الجوية التجارية، متجاوزة السعة المتاحة في عدد متزايد من المطارات، حيث تقع تلك المطارات أساسا في أوروبا، بل وعدد متزايد منها في أقاليم أخرى أيضا. وقد حاولت الدول والمطارات وشركات الطيران معالجة هذه المشكلة من خلال تدابير تركز على اما زيادة السعة (منهج منظور العرض) أو ادارة نقص الطلب (منهج منظور الطلب).

ومن بين التدابير في جانب العرض التي يمكن أن تتغلب على نقص خانات المطارات أو تقلل من هذا النقص، بناء مطارات جديدة أو توسيع المطارات الحالية، (ب) تحسين قدرات مراقبة الحركة الجوية عن طريق استخدام تكنولوجيا واجراءات جديدة، (ج) زيادة الجهود والموارد في تسهيل نقل الركاب والبضائع.

استخدمت الدول السياسات والممارسات التنظيمية التالية التي تستهدف جانب الطلب من المشكلة:

- وضع حدود سنوية على عدد تحركات الطائرات أو الركاب.

وبالنسبة للمطارات ذات السعة المحدودة. وعلى الرغم من أن منح حقوق الحركة الجوية على نطاق واسع بصورة ثنائية وإقليمية مع تعيين شركات طيران متعددة يؤدي إلى طلب إضافي محتمل على الخانات بالمطارات، إلا أنه يقدم أيضا شيئا من الارتياح في شكل مرونة استخدام المطارات والمدن البديلة التي يمكن أن تستضيف خدمات جوية جديدة ومتزايدة.

ومع ذلك سيقوم عدد من الدول بمهمة على المدى البعيد والقصير أيضا، هي موازنة الأهداف المتنازعة التي ستتمتع الخدمات الجوية الدولية على أساسها من استخدام المطارات الخاصة بها ذات السعة المحدودة. وعلى الدول أن تضع في الاعتبار، لدى صياغة ردود فعلها تجاه هذه المشكلة، الإطار القانوني الذي تتيحه اتفاقية شيكاغو (مثل المادة ١٥ التي تقدم معيارا وطنيا لمعاملة جميع الدول المتعاقدة في إطار استخدام المطارات وتجهيزات الملاحة الجوية الأخرى)، واتفاقيات الخدمات الجوية، والقواعد الإقليمية والوطنية لتخصيص الخانات والآليات الطوعية القائمة لإدارة طاقة المطارات الاستيعابية غير الكافية. ومع ذلك يجب أن تكون الاستجابة موافقة لحالة المطار (المطارات) الفردية المعنية ولذلك سوف تتنوع تلك الاستجابة، اعتمادا على طبيعة القيود المفروضة والوسائل المتخذة للتغلب عليها.

وترد معلومات إضافية بشأن هذا الموضوع في الكتاب الدوري Cir 283 بعنوان: الآثار التنظيمية لتخصيص خانات مغادرة الطائرات ووصولها في المطارات الدولية.

خصخصة المطارات

حتى أواخر السبعينيات، كانت أكثر المطارات الرئيسية تحت الملكية أو الإدارة الحكومية. ومنذ ذلك الحين، حدثت تغيرات في هيكل ملكية وإدارة المطارات، وكانت عامة في اتجاه تقليل التدخل الحكومي المباشر. وبدأ تدخل القطاع الخاص في هذا المجال في الثمانينيات، واكتسب أهمية في التسعينيات، وخصوصا في آسيا وأوروبا وأمريكا اللاتينية، ولكنه تباطأ في السنوات الأخيرة.

واعتبرت هذه التغيرات عموما "خصخصة". غير أنها قد تأخذ أشكالاً مختلفة، وكانت تعكس عموما ابتعادا عن الملكية

وبالنسبة للتدابير التنظيمية لتخصيص الخانات، وبما أن حالة كل مطار مزدهم تميل إلى أن تكون خاصة بهذا التسهيل وحده، عاجلت الدول المشكلة بعدد من الوسائل المختلفة. ويتمثل أحد السبل في السماح للناقلين الجويين بالاحتفاظ بما يسمى "حقوق الأجداد"، ولكنها تقدم خانات لشركات جديدة أو لخدمات جديدة، مثلا بحجز نسبة ثابتة من السعة الجديدة لها. وهناك نهج آخر وهو قاعدة "أما أن تستعملها أو تضيع عليك" التي تتطلب أن يستعمل الناقل الجوي الخانات المخصصة له على مستوى محدد (مثلا ٨٠ في المائة من المجموع السنوي أو الموسمي) أو تضيع عليه. وهناك نهج ثالث وهو السماح للناقلين الجويين باستبدال خاناتهم على أساس كل خانة على حدة لاستعمال الخانات المتاحة بفاعلية أكبر.

وتشمل الوسائل المحتملة الأخرى شراء وبيع الخانات، والمزايدة عليها، أو مزيج أو نسخة من الوسائل المذكورة أعلاه. وبالرغم من أن بعض هذه الممارسات قائم بالفعل (مثلا، الولايات المتحدة تسمح بشراء وبيع واستئجار خانات محلية معينة في بعض المطارات مع مراعاة قاعدة الكثافة العالية للإدارة الفيدرالية للطيران)، ما زال البحث قائما حول ما إذا أمكن تطبيقها على الخدمات الجوية الدولية. فعلى سبيل المثال، كان هناك شاغل يتعلق بالتبادل التجاري للخانات بسبب الآثار المحتملة على المنافسة، والمسائل القانونية التي لم تحل بعد.

وقد كانت هناك مناقشة مستمرة بشأن "ملكية" خانات المطارات، أساسا فيما يتعلق بمطالبات شركات الطيران التي استخدمتها تاريخيا لفترات زمنية طويلة. غير أن بعض الهياكل التنظيمية تستبعد هذا المفهوم إما صراحة أو ضمنا، على سبيل المثال، بالقول بأن شركات الطيران لا تمتلك حقوق ملكية الخانات المخصصة لها وأن هذه الخانات يجب أن ترجع إلى سلطة الطيران تحت ظروف معينة. ويربط النهج الضمني الاستخدام المستمر للخانة باستعمالها على مستوى محدد (قاعدة "أما أن تستعملها أو تضيع عليك") ويسمح بتبادل الخانات على أساس كل خانة مقابل خانة أخرى.

وسوف تشمل بعض المسائل المتعلقة بالمطارات ذات السعة المحدودة، مسائل تتعلق بالسياسة التنظيمية لها أبعاد واسعة، مثل تعزيز المنافسة وتجنب التركيز المفرط واستغلال المواقف المهيمنة في السوق، بالإضافة إلى اتساق امكانيات دخول الأسواق

الميزانيات، ونشوء صناعة عالمية لإدارة المطارات، شكلت حافظا تحول الدول إلى التخصصية ومشاركة القطاع الخاص.

وبسبب مواجهتها لصعوبة متزايدة في تمويل المطارات، أدركت حكومات كثيرة أنه في حالات الحركة العالية نسبيا يمكن إحالة عبء تمويل برامج تطوير المطارات إلى القطاع الخاص. وتعد مشاركة القطاع الخاص والتخصصية في خدمات المطارات مصدرا لإيرادات تغطي العجز المالي أو تخفضه. وبوسع المطارات المدرة للربح أن تشكل مصدرا منتظما لإيرادات الدولة من الضرائب. ومما شجع الدول على اتخاذ هذا الاتجاه قيمة العطاءات المالية التي قدمها القطاع الخاص لمشاركتها في المطارات وخصخصتها.

النهج الراهن الذي تتبعه الحكومات هو الابتعاد عن ملكية وإدارة المرافق العامة غير الأساسية، حتى أصبحت المطارات، ولو المطارات الكبيرة وحدها، هيئات تجارية أكثر مما هي مرافق عامة. وأصبحت المطارات الأكبر تشكل في حد ذاتها مدنا ذات أسواق ومننديات وأماكن للأعمال التجارية، وبدأ الإدراك بأن خصخصتها ستؤدي إلى تحسين إدارتها.

تبين لمجتمع الأعمال التجارية والمجتمعات المالية أن المطارات تشكل استثمارا سليما. فالمطارات أنشطة احتكارية في جوهرها. والحركة الجوية تنمو باستمرار وبمعدل يصل إلى ضعف معدل الناتج المحلي الإجمالي على الأجلين المتوسط والطويل. ومن حيث أهلية الائتمان تصنف المطارات عموما في فئات ممتازة لأنها تدر إيرادات نقدية قوية. ويدرك المستثمرون أن المطارات تخضع لتنظيمات حكومية، لكن الأنشطة التجارية في المطارات، بما لها من إيرادات ملحوظة، أقل خضوعا لذلك التنظيم أو قد لا تخضع له بالمرّة. وبالتالي بدأت تظهر تدريجيا صناعة عالمية لإدارة خدمات المطارات.

سارت المشاركة الخاصة والتخصصية في مجال تقديم خدمات المطارات على مراحل تدريجية في معظم الدول. ففي المملكة المتحدة مثلا نقلت المطارات الكبيرة في البداية إلى مؤسسة حكومية. وسرعان ما نقلت المطارات بعد ذلك إلى شركة حكومية، ثم بيعت أسهم هذه الشركة إلى القطاع الخاص. وفي بعض البلدان الأوروبية، نقلت ملكية وإدارة المطارات في بادئ الأمر إلى عدة شركات حكومية بيعت أسهمها بعد ذلك تدريجيا.

والإدارة الحكومية، ولا تشكل بالضرورة تخصصية في حد ذاتها (باستثناء حالات نادرة) ولا سيما فيما يتعلق بالملكية.

في سياق المطارات، يشير اصطلاح **التخصصية** إلى ملكية القطاع الخاص أما ملكية تامة أو ملكية أغلبية للتسهيلات والخدمات، بينما تشير **المشاركة العامة** أو **الدور العام** إلى الحالات التي يلعب فيها القطاع دورا في ملكية أو إدارة المطار، أو كلاهما، (على سبيل المثال، قد تكون على شكل عقد إدارة، أو عقد تأجير، أو مشاركة في أقلية رأس المال)، ولكن أغلبية الملكية تظل مع الحكومة.

تشير عبارة **"إنشاء المؤسسات"** إلى إنشاء هيئة قانونية (مؤسسة أو شركة) خارج الحكومة لإدارة وتشغيل المطارات، أما بموجب تشريع صدر خصيصا لذلك أو بموجب تشريع عام قائم مثل قانون الشركات. وتظل ملكية المؤسسة حكومية في العادة. ومع ذلك يجوز أن يشارك القطاع الخاص في أي مؤسسة من هذا القبيل.

إضفاء الطابع التجاري على العمليات يشير إلى نهج للإدارة

يطبق على مبادئ قطاع الأعمال أو يضع تركيزا خاصا على تطوير النشاطات التجارية. وينبغي عدم معادلة ذلك بالمشاركة الخاصة أو التخصصية لأن الأولى تشير إلى نهج للإدارة، بينما الأخيرة تشير إلى التعبير في الملكية أو في السيطرة على الإدارة.

يشير "الاستقلال الذاتي" إلى أن مديري المطارات وخدمات

الملاحة الجوية يتمتعون بسلطة تحصيل الإيرادات من تشغيل مختلف الخدمات، واستخدام هذه الإيرادات، واتخاذ قراراتهم الإدارية بكل استقلالية بشأن أي من المسائل الداخلة في نطاق ميثاق التأسيس. **وسلطة المطار المستقلة ذاتيا** هي كيان مستقل نشأ لتشغيل وإدارة مطار أو أكثر وله سلطة لاستعمال الإيرادات التي يحققها لتغطية تكاليفه. ويمكن أن تكون سلطة المطار المستقلة ذاتيا وحدة داخل الحكومة أو شركة تملكها الحكومة بالكامل.

إن التخصصية والمشاركة الخاصة في تقديم خدمات المطارات كانت جزءا من العملية العامة للعلومة وتحرير اقتصاديات العالم والتحول صوب تخصصية الصناعات والخدمات ذات الوجهة التجارية التي كانت تديرها الدول أو الهيئات الحكومية. وهناك عدد من العوامل، مثل المشاكل التي تواجهها الدول في تطوير المطارات، والحاجة إلى تخفيض العجز في

ان تغيير في هيكل الملكية والادارة في مجال تقديم خدمات المطارات لا يحل بالضرورة جميع المشاكل التي قد تواجه أي مطار أو أي مجموعة من المطارات. بل قد يصبح هذا التغيير ضارا على الأجل الطويل ان لم يتم التخطيط له بدقة. وينبغي تحديد أهداف كل تغيير تحديدا واضحا.

ان الهدف الأساسي من المطارات وخدمات الملاحة الجوية هو توفير خدمات للمنتفعين تتسم بالأمان والأمن والكفاءة والاقتصاد. وهناك عدة خيارات للملكية والادارة يمكن النظر فيها لتحقيق هذا الهدف. ولا يوجد حل واحد يصلح للتطبيق العالمي. ولذلك، ينبغي لكل دولة أن تختار الحل الأنسب لها. وينبغي اختيار الحل المناسب بعد الدراسة والتخطيط بدقة. وبصرف النظر عن الشكل التنظيمي أو الوضع القانوني، تظل الدولة هي المسؤول الأول والأخير عن السلامة والأمن.

وفي هذا الصدد، أعدت الايكاو موادا ارشادية تقدم معلومات وتحليلات للخيارات المتاحة للدول عند النظر في تغيير ملكية أو ادارة تقديم خدمات المطارات وخدمات الملاحة الجوية، بالإضافة الى التأثيرات المحتملة لهذه الخيارات، وتناقش المسائل الرئيسية التي يجب بحثها. وترد هذه الارشادات في الكتاب الدوري Cir 284 بعنوان: خصخصة تقديم خدمات المطارات وخدمات الملاحة الجوية. وتشمل الارشادات الأخرى المتعلقة بهذا المجال سياسات الايكاو بشأن رسوم خدمات المطارات وخدمات الملاحة الجوية (Doc 9082)، ودليل اقتصاديات المطارات الذي يغطي أيضا التنظيم الاقتصادي للمطارات (Doc 9582)، ودليل اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية (Doc 9161).

وتوحي الأدلة المتاحة بأن الدول استفادت عموما من التغيير التدريجي في ملكية وادارة المطارات.

اتخذت مشاركة القطاع الخاص في خدمات المطارات ثلاثة أشكال أساسية هي: التعاقد على الادارة، والتعاقد على التأجير (الذي يسمى أحيانا حق الامتياز)، والتعاقد على نقل ملكية أقلية رأس المال. بصرف النظر عن المطارات التي يملكها القطاع الخاص منذ البداية، مازال عدد المطارات المخصصة بالكامل أو المطارات التي يملك القطاع الخاص معظم رأس مالها عددا قليلا.

نظرا لأن المطارات هي احتكارات يعتمد عليها المستخدمون اعتمادا كبيرا، ففي كل الدول التي حدثت فيها الخصخصة أو المشاركة الخاصة، توجد سلطات تنظيمية أو تم انشاؤها بشكل ما للتأكد من عدم اساءة استغلال السلطة الاحتكارية، وخاصة في حالة رسوم الطيران.

وبالنسبة للدول التي تنظر في خصخصة مطاراتها، من المهم أن نتذكر في الحسبان أن اتفاقية شيكاغو تلقي على كل دولة متعاقدة مسؤولية تقديم خدمات المطارات وخدمات الملاحة الجوية، كل في أراضيها، طبقا للقواعد القياسية والتوصيات الدولية. وقد نصت المادتان 11 و 15 من الاتفاقية على عدم التمييز بين الدول المتعاقدة. ونصت المادة 15 على المبادئ الأساسية لفرض الرسوم. وبينما لا تمنع الاتفاقية الدول من توكيل مهامها الى كيانات خاصة، تظل مسؤولية الدولة قائمة لضمان الامتثال الكامل لجميع أحكام الاتفاقية. وبالإضافة الى الاتفاقية، هناك اتفاقات دولية أخرى، مثل الاتفاقات الثنائية أو الإقليمية للخدمات الجوية، التي قد تضع التزامات على دولة طرف لمثل هذه الاتفاقات بالنسبة لبعض جوانب تقديم خدمات المطارات وخدمات الملاحة الجوية.

الباب الخامس

المصطلحات العامة

الفصل (٥)

مقدمة للمصطلحات العامة

انبثقت هذه المصطلحات فى الأجزاء الأربعة عن عدة مصادر وهى لم تدرج على سبيل الحصر (لأن مطبوعات الإيكاو المتعددة، وخصوصاً الأدلة المتخصصة، هى المصادر التى تحوى مصطلحات الطيران النوعية). ولبعض هذه المصطلحات تعاريف مقبولة على نطاق واسع، مثل المصطلحات التى تضعها الإيكاو أو التى ترد فى اتفاقية الطيران المدنى الدولى. غير أن معظم التعاريف أو الأوصاف المذكورة هنا لا تتخذ صفة رسمية. ومع ذلك، وضعت الدول بعض المصطلحات واستخدمتها فى سياق محدد مثل سياق التنظيم الثنائى. ولبعض المصطلحات معان مختلفة حسب اختلاف السياق، فى حين يشيع استعمال بعضها الآخر ويرد مراراً فى وسائل الإعلام. وبعض التعاريف لا تعدو تعاريف نسبية نشأت واكتسبت معنى مع تقدم التكنولوجيا ومع تغير المناهج التنظيمية المستخدمة. وبوجه عام، ومع تقدم النقل الجوى، تتقدم المصطلحات ويزداد استخدامها. وقد روعيت جميع هذه الاعتبارات عند اعداد هذا الباب من الدليل.

عرضت الأجزاء الأربعة الأولى من هذا الدليل وعرفت عدة مصطلحات حسب ورودها فى سياق الحديث عن الاطار التنظيمى، وعملية وهيكى تنظيم النقل الجوى الدولى على المستوى الوطنى والثنائى و متعدد الأطراف. ويعرض الباب الخامس المصطلحات العامة الشائعة فى جميع أجزاء الدليل.

وعلى نقبض القوائم الأبجدية للمصطلحات التى ترد عادة فى القواميس، قسمت المصطلحات فى هذا الباب من الدليل الى أربع مجموعات عامة مميزة هى: الفصل ١-٥ — الناقلون الجويون، والفصل ٢-٥ — الطائرات، الفصل ٣-٥ — الخطوط الجوية، والفصل ٤-٥ — المطارات. ومعظم المصطلحات المعرفة أو المحددة يستخدم بشكل روتينى فى سياق التنظيم الاقتصادى للنقل الجوى. وبعض المصطلحات يستخدم بتكرار فى سياقات أخرى لأنها مصطلحات عامة، ومع ذلك فانها أدرجت فى هذا الفصل أيضاً توخياً للشمول وتوفير معلومات اضافية مفيدة.

الفصل (٥-١)

الناقلون الجويون

النقل الجوي. وفي بعض الدول تعطى "رخصة" الى الناقل الوطني بينما يمنح "تصريح" لمقدمي الطلب الأجنبي، بينما فى بعض الدول الأخرى، تمنح الرخصة الى الخطوط المنتظمة والتصريح الى الرحلات العارضة.

الناقل الوطني هذا التعبير يدل على ناقل جوي تأسس وفقا للقانون الوطني في الدولة، وهو عادة الناقل الوحيد أو الناقل الأساسي لتلك الدولة المذكور في اتفاق الخطوط الجوية التي تشمل الخطوط الجوية الدولية، وهو يعتبر الأداة الوطنية للنقل الجوي.

الناقل حامل العلم، مصطلح يساوي "الناقل الوطني" ولكن من زاوية دولية أكبر لأن طائراته المشغلة في الخطوط الجوية الدولية تحمل العلم الوطني للدولة. وجدير بالملاحظة مع ذلك أن المادة ٢٠ (إبراز العلامات) من اتفاقية شيكاغو اشترطت فقط على الطائرات المشغلة في الملاحة الجوية الدولية أن تحمل علامة جنسيتها وعلامة تسجيلها (تستخدم الدول عادة حروفا وأرقاما لهذا الغرض). ولذلك لا يوجد شرط قانوني في القانون الدولي يلزم طائرات الناقل الوطني المشغلة في الخطوط الدولية بوضع العلم الوطني.

الناقل المكلف هو ناقل جوي كلفته الدولة بموجب اتفاق الخطوط الجوية بتشغيل الخطوط الجوية المنصوص عليها في ذلك الاتفاق. والناقل المكلف هو في معظم الحالات ناقل وطني أو ناقل حامل لعلم دولة التكليف، ولكنه قد يكون أحيانا ناقلا تابعا لدولة أخرى اذا سمح له بذلك بموجب اتفاق الخطوط الجوية ذي الصلة (مثل حالة "المصلحة المشتركة". انظر الفصل ٤-٤).

يمكن تقسيم الناقلين الى فئات حسب نوع النقل الذى يقومون به. وهذه الفئات هي :

• **الناقل الجوي للركاب**، وهو ناقل يقوم أساسا بنقل الركاب جوا (مع أن الطائرة قد تنقل البضائع أيضا).

الناقل الجوي، هو مؤسسة تقدم خدمات النقل الجوي لقاء مكافأة أو أجر.

يمكن تحديد الناقلين الجويين حسب نوع العمليات المعروضة :

• **الناقل الجوي المنتظم**، أو شركة الطيران المنتظمة تعمل بشكل رئيسي فى الخطوط الجوية المنتظمة (مع أنها قد تقوم أيضا بتشغيل بعض الرحلات غير المنتظمة). (انظر الباب الأول، القسم (ب) من (Doc 9587) الصادرة عن الايكاو والفصل ٣-٥ بخصوص تعريف الخطوط الجوية المنتظمة وغير المنتظمة).

• **الناقل الجوي غير المنتظم**، هو ناقل يقوم نشاطه الاساسى على العمليات غير المنتظمة.

• **الناقل العارض** "تشارتر"، هو ناقل جوي غير منتظم يقوم بتشغيل رحلات عارضة فقط.

الناقل الدولي، هو ناقل يقدم خدمات النقل الجوي على طرق جوية تشمل أكثر من دولة واحدة، والذي قد يقوم أيضا بتشغيل خطوط جوية داخلية.

الناقل الدولي المنتظم، بتشغيل خطوط جوية دولية منتظمة، بينما **الناقل الدولي غير المنتظم** هو ناقل مصرح له بتشغيل رحلات دولية غير منتظمة.

الناقل الداخلى، هو ناقل يقدم بصورة رئيسية خدمات النقل الجوي كليا داخل أراضي الدولة التابع لها.

بموجب التنظيم الوطنى للنقل الجوى، **الناقل المرخص** هو ناقل جوي يحمل ترخيصا رسميا من سلطة شرعية لتشغيل خطوط

- **الناقل الجديد**، هو ناقل جوي مبتدئ أو غير مبتدئ، يحاول دخول الأسواق التي يخدمها ناقلون آخرون.

وهناك ناقلون جويون آخرون يصنفون حسب سمات نماذجهم التجارية:

ناقل كامل الخدمات هو ناقل جوي من الناقلين الوطنيين التقليديين في العادة أو ناقل كبير (major carrier) يشغل طائراته على شبكة خطوط جوية كثيفة نسبياً (ولذلك قد يسمى أيضاً "ناقل شبكي" network carrier) ويقدم جميع الخدمات بما فيها من درجات الجلوس المختلفة ووسائل الترفيه والمأكولات والمشروبات وطلبات على متن الطائرات، والتجهيزات الأرضية مثل قاعات الانتظار الخاصة بركاب الدرجات الممتازة وأعضاء برامج الركاب كثيري الأسفار.

الناقل المتكشف عكس الناقل كامل الخدمات لأنه يركز على تقديم خدمة نقل جوي قليلة التكلفة لعملاء يقتضون خدمات بسيطة أو محدودة على متن الطائرات.

- **الناقل منخفض التكاليف** يشير بصورة عامة إلى ناقل ذي تكاليف أقل من الناقلين المشابهين ويقدم أجوراً أو أسعاراً منخفضة. وقد يكون هذا الناقل مستقلاً، أو شعبة فرعا من ناقل رئيسي، أو في بعض الحالات قد يكون ناقلاً لجزء من رحلات عارضة في مجموعة شركات طيران.

كما يمكن أن يحدد الناقلون الجويون بعضوية المجموعة المنتسبين إليها، ومثال ذلك، ناقل **عضو في الإياتا** أي ناقل منتسب إلى الاتحاد الدولي للنقل الجوي، وبالعكس ناقل **غير عضو في الإياتا** هو ناقل غير منتسب إلى الإياتا.

يوصف الناقلون أيضاً حسب الملكية والسيطرة.

- **ناقل تملكه الدولة**، هو ناقل تحوز الدولة كامل رأس ماله أو معظمه. (وكالة حكومية، أو ملكية مؤسسة تابعة للدولة، وغير ذلك...).

- **ناقل أهلي**، هو شركة تحوز جهات أهلية كامل رأس ماله أو معظمه.

- **الناقل الجوي للبضائع**، يقوم أساساً بنقل البضائع والبريد جواً.

يتميز الناقلون الجويون غالباً بالدور الذي يلعبونه في الأسواق المحلية أو الأسواق الدولية، أو بمدى اتساع عملياتهم.

الناقل الجوي الرئيسي، يقدم خدمات جوية منتظمة على طرق جوية رئيسية محلية و/أو على طرق دولية، وعادة ما يكون له مدى واسع نسبياً من العمليات تغطي شبكة طرق جوية واسعة.

- **الناقل الإقليمي**، يقدم خدمات جوية منتظمة قصيرة المدى لنقل الركاب والبضائع وغالباً ما يستخدم طائرات مروحية توربينية و/أو طائرات نفائنة صغيرة تصل المجتمعات الصغيرة ومتوسطة الحجم بالمدن والمراكز الرئيسية.

- **الناقل المساعد**، يقوم بتشغيل خطوط جوية قصيرة المدى تصل نقاط صغيرة وإقليمية بالمطارات الرئيسية، مستخدماً بصورة عامة طائرات صغيرة إلى متوسطة السعة.

- **الناقل الفرعي**، يقوم بتشغيل خطوط جوية فرعية و/أو خطوط إقليمية، وغالباً ما يكون نوع الرحلات من نقطة إلى نقطة، وعادة بطائرات لا تتجاوز سعتها ٣٠ راكباً، غير أن هذه السعة أخذت في الازدياد على مر السنين حتى أصبح هذا المصطلح يدل على طائرات بسعة ٥٠ مقعداً.

- **الناقل العملاق**، تعبير يشير إلى ناقل كبير جداً بالنسبة لمدى اتساع عملياته و/أو اتساع شبكة الطرق الجوية التي يشغل فيها طائراته. وقد يتم التوصل إلى هذا الحجم عن طريق نمو الشركة نفسها أو بالشراء أو بزيادة الاستثمار أو بشكل من أشكال التحالف.

وهناك بعض التعريف الأخرى للناقلين الجويين تستند إلى اعتبارات التسويق أو الاعتبارات الاقتصادية :

- **الناقل المتخصص** هو ناقل جوي متخصص بطرق جوية معينة أو بقطاعات معينة من الأسواق.

- **الناقل المبتدئ** هو ناقل جوي أنشئ حديثاً.

الكيلومترى متاحا اذا ما قطعت الطائرة كيلومترا واحدا وعليها حجم شاغر يكفى لحمولة مقدارها طنا متريا واحدا).

• **الراكب الطن - الكيلومترى المنقول**، وهو مقدار يساوى حاصل تطبيق وزن قياسى للراكب على الراكب الكيلومترى المنقول. (انظر أيضا الطن الكيلومترى الايرادى أدناه).

• **الراكب الكيلومترى الايرادى**، ويساوى حاصل ضرب عدد الركاب الايراديين المنقلين فى كل قطاع رحلة فى مسافة القطاع. والرقم الناتج يساوى عدد الكيلومترات التى قطعها جميع الركاب الايراديين.

• **الطن الكيلومترى الايرادى** هو ناتج نقل طن كيلومترى من الحمولة الايرادية لمسافة كيلومتر واحد. واذا اشتملت تلك الحمولة على حمولة ركاب، فان عدد الركاب يحول الى حمولة وزن، ويتم ذلك عادة بضرب ذلك العدد فى ٩٠ كيلوغراما (كى يشمل الأمتعة). ويساوى الطن الكيلومترى المنقول الاجمالى حاصل ضرب عدد الركاب والحمولة من البضائع والبريد المنقولة فى كل قطاع رحلة فى مسافة القطاع (يعادل الطن الكيلومترى المنقول طنا متريا من الحمولة الايرادية ينقل لمسافة كيلومتر واحد).

• **الراكب الايرادى**، وهو مصطلح يقصد به للأغراض الاحصائية للمنظمة (Doc 9180/19) الركاب الذين يدفعون ٢٥ فى المائة أو أكثر من الأجرة المطبقة العادية.

• **ناقل باستثمار مشترك**، هو ناقل جوى يملكه بصورة مشتركة طرفان أو أكثر من الأطراف المستثمرة الرئيسية، وقد يكون كيانات من نفس الدول أو من دول مختلفة.

• **ناقل اتحادى**، وهو مصطلح يشير الى الناقل الجوى الذى يكون الباب الأكبر من ملكيته فى يد دولة عضو فى المجموعة الأوروبية التى أصبحت تعرف الآن بالاتحاد الاوروبى.

أما بالنسبة لمسؤولية شركة الطيران، فالمصطلح **ناقل مشترك** يشار به الى ناقل جوى مستعد لتقديم خدمات نقل الركاب والبضائع على السواء لأى شخص يرغب فى الافادة من خدماته ومستعد لدفع الرسوم المترتبة على ذلك.

كما يرتبط بالناقلين الجويين بعض المصطلحات التى من الشائع استعمالها فى قياس سعة الخط الجوى وأدائه. وتحديد ترتيبه من حيث الحركة المحمولة عليه :

• **المقعد الكيلومترى المتاح**، ويساوى حاصل ضرب عدد مقاعد الركاب المتاحة للحجز على كل قطاع رحلة فى مسافة القطاع (ويعد المقعد الكيلومترى متاحا اذا ما قطعت الطائرة كيلو مترا واحد وظل المقعد شاغرا).

• **الطن الكيلومترى المتاح**، ويساوى حاصل ضرب عدد الأطنان المتاحة للحمولة الايرادية (ركاب، وبضائع، وبريد) فى كل رحلة فى مسافة القطاع (ويعد الطن

الفصل (٥-٢)

الطائرات

• **طائرة الركاب**، هي طائرة مصممة ومعدة أساسا لنقل الأشخاص وأمتعتهم المرافقة.

• **طائرة البضائع**، أو **طائرة الشحن**، هي طائرة معدة لنقل البضائع فقط (مع أنه يمكن أيضا نقل الأشخاص المرافقين لبعض أنواع البضائع مثل الحيوانات أو معدات حفر آبار البترول).

• **الطائرات المختلطة**، (وغالبا ما يطلق عليها طائرات كومي في صناعة الطيران) هي طائرات نقل قادرة على نقل الركاب والبضائع على السواء في المقصورة الرئيسية وغالبا بأشكال مختلفة.

ويمكن تقسيم الطائرات الى فئات حسب حجمها.

• **طائرة عريضة الجسم**، هي طائرة نقل كبيرة ويكون عرض مقصورتها الداخلية كافيا ليتسع لجلوس الركاب العادى الذى يقسم الى ثلاث مجموعات عرضية بممرين (وهذا يعنى فى الممارسة العملية عرضا لا يقل عن ٤,٧٢ مترا (١٥,٦ قدما)).

• **طائرة ضيقة الجسم**، هي طائرة لها ممر واحد فقط فى المقصورة يقسم مقاعد الركاب الى مجموعتين عرضيتين.

بالرغم من أن هذه المصطلحات غالبا ما تستعمل فى التسويق، تستعملها أيضا بعض الدول فى مجال تنظيم السعة.

• **طائرة نفائة جمبو**، هو مصطلح شعبى يطلق على الطائرات عريضة الجسم مثل بوينج ٧٤٧.

قد يكون للمصطلح طائرة كبيرة عدة تعاريف تخدم أغراضا محددة (مثال ذلك لتحديد رسوم الهبوط فى المطار أو تنظيم السعة). **فالطائرة الكبيرة** لأغراض الايكوار الاحصائية، هي طائرة يبلغ الحد الأقصى للوزن المرخص لاقلاعها ٩ أطنان

الطائرة، عند استعمالها كمصطلح عام، تعنى أى آلة تطير وهى أثقل من الهواء. **والطيارة** أو (طائرة بأجنحة ثابتة) هى مركبة هوائية أثقل من الهواء تستخدم القوى المحركة فى تسييرها، وتستمد قوة رفعها فى الهواء أساسا من ردود الفعل الايروديناميكية على أسطح ثابتة. **والطائرة الهليكوبتر** أو **طائرة بأجنحة دوارة** هى طائرة أثقل من الهواء تستند أثناء الطيران بصورة رئيسية الى ردود فعل الهواء على واحد أو أكثر من الدورات المقادة بمحرك على محاور رأسية الى حد بعيد (cf Doc 9569). وطائرة "ستول" (أى طائرة قصيرة الاقلاع والهبوط) هى طائرة مصممة للاقلاع والهبوط على مدارج قصيرة. وفى الممارسة العملية، يعنى مصطلح الطائرة بوجه عام "الطيارة" وغالبا ما يستخدم أحد هذين المصطلحين مكان الآخر.

جنسية الطائرة، هى الدولة المسجلة فيها تلك الطائرة. (انظر المادة ١٧ من اتفاقية الطيران المدنى الدولى).

طائرات النقل، هى طائرات مصممة لغرض نقل الأشخاص و/أو البضائع. **وطائرات النقل التجارية** هى طائرات نقل تستخدم لقاء أتعاب أو ايجار.

طائرات الدولة، تشمل أى طائرات مستعملة فى الخدمات العسكرية أو الجمركية أو الشرطة أو أى خدمات مسؤولة عن انفاذ القانون فى الدولة (راجع المادة ٣ من اتفاقية الطيران المدنى الدولى).

طائرات خاصة، هى أى طائرات غير طائرات الدولة والمستخدمة لأغراض غير تجارية.

أما فى سياق التنظيم الاقتصادى، تقسم الطائرات الى فئات حسب نوع النقل التى تصمم لأجله:

تصنف الطائرات أيضا بمعايير أخرى، مثال ذلك، حسب طراز المحرك الذى تستعمله الطائرات :

- **طائرة بمحرك مكبسى،** والآن قلما تستعمل فى النقل الجوى التجارى وهى طائرة تستمد قوتها من محرك مكبسى أو محركات مكبسية.

- **طائرة مروحية توربينية،** هى طائرة مقادة بواحد أو أكثر من المحركات التوربينية.

- **طائرة توربينية نفاثة،** أو بكل بساطة طائرة نفاثة هى طائرة تستمد قوتها من محركات نفاثة توربينية.

- **طائرة توربينية بمروحة،** هى طائرة لها محركات توربينية بمروحة.

ويشار الى الطائرات أحيانا من خلال عدد محركاتها :

- **طائرة نفاثة بمحركين،** هى طائرة نفاثة ذات محركين.

- **طائرة نفاثة بثلاثة محركات،** هى طائرة نفاثة ذات ثلاثة محركات.

رخص للعديد من طائرات النقل التجارية بمحركين لعمليات المدى الطويل "ETOPS" (أى العمليات ذات المدى الممتد للطائرات بمحركين).

يمكن تمييز الطائرات أيضا بسرعتها فى الطيران :

- **الطائرات دون الصوتية،** وتعنى الطائرات التى لا يمكنها المحافظة على مستوى طيران بسرعات تزيد على رقم الماخ ١ للطيران (أى سرعة الصوت).

- **الطائرات فوق الصوتية،** وهى طائرات بإمكانها الطيران بسرعات تفوق سرعة الصوت.

- **الطائرات فائقة الصوتية،** وهى طائرات بإمكانها الطيران بسرعات تزيد على رقم الماخ ٥.

- يستعمل عادة المصطلح **طائرات النقل المدنية كبيرة السرعة (HSCT)** للإشارة الى مختلف طائرات النقل التجارية فوق الصوتية المستقبلية التى تجرى دراستها.

(... ٢٠ رطل تقريبا). وفى مجال التنظيم الفنى فهى طائرة يزيد الحد الأقصى للوزن المرخص لاقلاعها على ٥٧٠٠ كيلوجرام.(حوالى ١٢ ٥٥٠ رطل).

وهناك بعض المصطلحات الأخرى التى تستند الى الحجم، وتشمل:

- **طائرة صغيرة أو خفيفة،** هى طائرة يكون الحد الأقصى للوزن المرخص لاقلاعها أقل من ٥٧٠٠ كيلوجرام.(حوالى ١٢ ٥٥٠ رطل)..

- **طائرة خفيفة جدا،** هى طائرة لا يزيد الحد الأقصى للوزن المرخص لاقلاعها على ٤٥٤ كيلوجرام (١ ٠٠٠ رطل) ولا تستخدم عادة لأغراض النقل العام.

ولأغراض التحليل (مثل تخطيط الاسطول والتنبؤ) يمكن تقسيم الطائرات الى فئات حسب عدد مقاعدها :

- **طائرة كبيرة السعة،** هى عادة طائرة تكون سعتها التقريبية فى حدود ٣٥٠ الى ٥٠٠ مقعد.

- **طائرة فائقة السعة،** أو طائرة نقل تجارية كبيرة جدا هى نوع من أنواع الطائرات يدرسها بعض صانعى الطائرات ويتوقع أن تتسع لأكثر من ٦٠٠ قعد.

هناك طريقة شائعة يستخدمها الناقلون الجويون للحصول على الطائرات أو لزيادة سعة اسطولهم هى طريقة الايجار :

- **طائرة مؤجرة،** هى طائرة مستعملة بموجب اتفاق ايجار تعاقدى.

- **طائرة مؤجرة مع طاقم،** تشمل طاقم الطائرة.

- **طائرة مؤجرة بدون طاقم،** لا تشمل طاقم الطائرة.

- **طائرة مؤجرة مع طاقم القيادة،** هو مصطلح يستعمل فى بعض الحالات للإشارة الى طائرة مؤجرة مع طاقم القيادة فقط ولا تشمل المضيفين والمضيفات.

وفى هذا السياق، فالمصطلح **المؤجر** هو الطرف الذى تستأجر منه الطائرة والمصطلح **المستأجر** هو الطرف الذى يستأجر الطائرة.

(بتراوح بين ١٠ و ٧٠ مقعدا) أو فى الحمولة الايرادية. و **الطائرة النفاثة الاقليمية** هى طائرة نفاثة صغيرة أو طائرة نفاثة اقليمية.

وفى سياق تنظيم ضوضاء الطائرات :

• **طائرات الفصل الثانى**، هى طائرات تمتثل للقواعد القياسية لمنح شهادة الضوضاء الواردة فى الفصل الثانى من الملحق السادس عشر لاتفاقية الطيران المدنى الدولى.

• **طائرات الفصل الثالث**، وهى طائرات تمتثل للقواعد القياسية لمنح شهادة الضوضاء الواردة فى الفصل الثالث من الملحق السادس عشر لاتفاقية الطيران المدنى الدولى (وهذه القواعد هى أكثر صرامة من قواعد الفصل الثانى).

ويلاحظ أن المصطلحين **طائرات المرحلة الثانية** و **طائرات المرحلة الثالثة** هما مصطلحان يطبقان فى الولايات المتحدة ولهما أساسا نفس معنى المصطلحين "طائرات الفصل الثانى" و "طائرات الفصل الثالث"، على التوالى.

ويمكن أيضا تحديد الطائرات بالمسافات التى يمكنها أن تطير:

• **طائرة قصيرة المدى**، هى طائرة لها مدى طيران بدون توقف لا يزيد على ٢ ٢٢٤ كيلومترا (١ ٢٠٠ ميل بحرى) بحمولة ايرادية كاملة بالشروط العادية للطيران المستقيم.

• **طائرة متوسطة المدى**، هى طائرة تكون عادة قادرة على الطيران لمسافة تتراوح بين ٢ ٢٢٤ و ٥ ٥٥٦ كيلومترا (١ ٢٠٠ و ٣ ٠٠٠ ميل بحرى) بحمولة ايرادية كاملة بالشروط العادية للطيران المستقيم.

• **طائرة طويلة المدى**، هى طائرة قادرة على الطيران لمسافة تزيد على ٥ ٥٥٦ كيلومترا (٣ ٠٠٠ ميل بحرى) بحمولة ايرادية كاملة بالشروط العادية للطيران المستقيم.

الطائرات صغيرة السعة والطائرات الاقليمية هى طائرات نقل تستعمل لتشغيل الخطوط الجوية بين نقطتين أو الخطوط الجوية الاقليمية، وعادة ما يكون لها سعة صغيرة فى عدد المقاعد

الفصل (٥-٣)

الخطوط الجوية

• **الخط الجوي للبضائع** هو خط جوى يخدم النقل العام للبضائع والبريد.

• **الخط الجوي المختلط** يشير الى خط جوى ينقل الركاب والبضائع على متن نفس الطائرة.

ويمكن تمييز الخطوط الجوية أيضا حسب سماتها التشغيلية :

• **الخط الجوي المنتظم**، وهو عادة، خط جوى مفتوح ليستخدمه الجمهور العام ويعمل حسب جدول مواعيد منشور أو بتكرار منتظم لدرجة يشكل معها سلسلة رحلات نظامية سهلة الملاحظة.

• وبالعكس، فإن أى خط جوى يعمل بشكل يختلف عن الخط الجوى المنتظم يعتبر تشغيلًا غير منتظم، يشمل عمليات عارضة، ولكن لا يقتصر عليها. وتجدر الملاحظة بأن "غير منتظمة" هو تعبير فى القانون العام، بينما "عارضة" هو تعبير فى القانون الخاص يتعلق بعقد بين ناقل جوى ومستأجر (مع أن هذين المصطلحين أصبحا يستعملان أحدهما مكان الآخر).

فى تنظيم النقل الجوى الدولى، نظمت الخطوط الجوية فى أنظمة مختلفة حسب ما اذا كانت تعمل على أساس منتظم أو غير منتظم (انظر أيضا "الفصل ٤-٦) وكما حدده مجلس الايكاو (راجع Doc 9587) الجزء الأول، القسم "ب"، فإن **الخط الجوى الدولى المنتظم** هو سلسلة رحلات لها جميع الخصائص التالية :

• تمر عبر الفضاء الجوى فوق أكثر من دولة واحدة.

• تستخدم فيه طائرات لنقل الركاب أو البريد أو البضائع لقاء أتعاب بشكل تكون معه كل رحلة مفتوحة لاستخدام الجمهور. تعمل بحيث تخدم النقل بين نفس النقطتين أو أكثر، اما حسب جدول مواعيد منشور، أو بتكرار منتظم

يشمل **الخط الجوى**، بمعناه العريض، أى خط جوى لطائرات النقل العام، سواء على أساس منتظم أو غير منتظم. غير أنه لأغراض تنظيمية، فالمصطلح له دوما معنى محدد ورد تعريفه فى المادة ٩٦(أ) من اتفاقية الطيران المدنى الدولى ومستعمل فى معظم اتفاقات النقل الجوى الثنائية بين الدول ويشير الى "أى خط جوى منتظم تستخدم فيه طائرات للنقل العام للركاب أو البريد أو البضائع".

الخط الجوى التجارى يعنى الخط الجوى الذى تستخدم فيه الطائرات للنقل العام للركاب أو البريد أو البضائع لقاء أتعاب أو ايجار.

يمكن تصنيف الخطوط الجوية بالمناطق الجغرافية التى تخدمها، ومثال ذلك :

• **الخط الجوى الداخلى**، هو أى خط جوى يعمل كليا داخل أراضي دولة ما.

• **الخط الجوى الدولى**، هو أى خط جوى يمر عبر الفضاء الجوى فوق أكثر من دولة واحدة.

• **الخط الجوى الإقليمى**، هو اما خط جوى على طرق تخدم مدنا صغيرة داخل منطقة واحدة أو بين مناطق فى دولة واحدة واما خط جوى على طرق ثانوية تخدم مدنا أصغر فى مساحة اقليمية تشمل أراضي أكثر من دولة واحدة.

• **الخط الجوى عبر الحدود** وهو أى خط جوى دولى قصير المدى يعمل عبر حدود دولتين متجاورتين.

فى التنظيم الاقتصادى، كثيرا ما تصنف الخطوط الجوية حسب نوع النقل الذى يقوم به الناقل الجوى :

• **الخط الجوى للركاب** هو خط جوى يعمل أساسا لنقل الركاب.

خط جوى مكوكى هو خط جوى للركاب كثير التكرار ولا يحتاج الى حجز ويعمل على فترات منتظمة، خاصة على طريق جوى بين مدينتين بكثافة نقل كبيرة. وفى بعض الحالات يكون الصعود الى الطائرة عملية مستمرة وقد تغادر الطائرة قبل الموعد المقرر اذا أصبحت المقاعد مشغولة كلياً.

خط جوى مغذى هو خط جوى يعمل على الطرق الاقليمية التى تغذى النقل الى الخطوط الداخلية الرئيسية أو الخطوط الدولية الرئيسية.

ولأغراض التسويق، غالباً ما ينصف الخط الجوى بالمصطلحات التالية :

- **خط جوى بدون توقف**، هو خط جوى يعمل بين نقطتين بدون توقفات وسيطة (حتى لاسباب فنية).
- **خط جوى مباشر** ويشار اليه أيضاً (**خط مرور**)، وهو خط جوى يعمل بين نقطتين بطائرة واحدة مع توقفات وسيطة ولكن بدون تغيير رقم الرحلة.

لدرجة يشكل معها سلسلة رحلات نظامية، سهلة الملاحظة.

ان أى رحلة جوية دولية غير الخط الجوى الدولي المنتظم هي **رحلة جوية دولية غير منتظمة**.

خط رئيسى هو خط جوى يعمل على طرق جوية تربط مدناً كبيرة ببعضها، وعادة بحجم نقل كبير.

قد يكون للمصطلح **خط تكسى جوى** معنيان :

- نوع خط جوى على الطلب تستخدم فيه عادة طائرات صغيرة السعة ويعطى فرصة قصيرة بشكل يشبه الى حد بعيد خدمة سيارات التاكسى.
- أو، فى بعض الحالات، خدمة تعمل على أساس منتظم مع عدد من عمليات الهبوط لا تحدث الا فى نقاط حيث يتعين صعود الركاب أو تحميل البضائع أو انزال الركاب أو تفريغ البضائع.

الفصل (٥ - ٤)

المطارات

المطار الإقليمي، ويشير بصورة عامة الى مطار المدينة متوسطة الحجم أو صغيرة الحجم والتي تخدمها بصورة رئيسية الخطوط الجوية الإقليمية قصيرة المدى.

المطار المزدهم، هو مطار تكون قدرته على اتمام الاجراءات (الجوية والأرضية) غير كافية لمواجهة الطلب. ولحل مشاكل الازدحام، قامت احدى الدول بتعيين بعض المطارات كمطارات مساعدة أى مطارات تحول الحركة من المطارات التجارية الرئيسية. والمطارات التكميلية أى مطارات تجذب الطيران العام بعيدا عن المطارات المزدهمة، وبذلك تريح الازدحام فى بعض الأسواق.

كثيرا ما تستعمل عدة مصطلحات بشأن المطارات المزدهمة:

سعة المطار، هي عدد الركاب وكمية البضائع التي يمكن للمطار أن يستوعبها في فترة زمنية محددة. وهذه السعة توليفة من سعة المدارج وسعة محطة الركاب.

سعة المدارج، هي عدد تحركات الطائرات التي قطعت سلطات الطيران بأنها قابلة للتشغيل بأمان، ويعبر عن هذه السعة عادة بالعدد الكلي لعمليات الهبوط والاقلاع للمدارج والمناطق المحيطة بها والارتفاع وطرز الطائرات (لأن الطائرات الأكبر تستلزم مسافات مبادعة أكبر) وقدرات مراقبة الحركة الجوية (مراقبة الاقتراب والمطار).

سعة محطة الركاب، هي عدد الركاب وأطنان البضائع في الساعة الذين تنتهي اجراءاتهم في مبنى الركاب (ويسمى هذا العدد أيضا "نتاج الركاب" أو "نتاج البضائع"). ويتأثر معدل ناتج الركاب بنوع الركاب أو توليفة أنواع الركاب، لأن الركاب الدوليين يجب أن يمرروا باجراءات الجمارك والجوازات والهجرة ويقتضون مساحات وأوقات أكبر مما هي في حالة الركاب الداخليين الذين لا يمررون بهذه الاجراءات. وتتنطبق هذه الحالة أيضا على البضائع الدولية والداخلية.

المطار، هو مساحة محددة على سطح الأرض أو الماء تستخدم لوصول الطائرات ورحيلها وتحركها على السطح (Doc 9569).

يمكن التمييز بين المطارات استنادا الى نوع الطائرات التي تخدمها :

- **مطار الهليكوبتر**، هو مطار أو مساحة محددة على منشأة يستخدم لهبوط طائرات الهليكوبتر أو اقلعها أو تحركها على السطح.
- **مطار الطائرات**، قصيرة الاقلاع والهبوط هو مطار مصمم خصيصا للطائرات قصيرة الاقلاع والهبوط وهو منفصل عن تسهيلات المطار التقليدية.

تتصف المطارات أيضا بنوع النشاط :

- **المطار التجارى**، و مطار يستخدمه الجمهور العام ويتضمن تسهيلات لمعاملات الركاب واجراءات الشحن وخدمة الطائرات التجارية.
- **المطار الخاص**، وهو مطار يخدم أساسا الطائرات الخاصة الصغيرة ونوادى الطيران وغيرها.

المطار الدولى، هو مطار تعينه الدولة لدخول ومغادرة الخطوط الجوية الدولية، والذي تتم فيه الاجراءات الرسمية مثل الجمارك والهجرة والصحة العامة والحجر الصحى للحيوانات والنباتات وغيرها من الاجراءات المشابهة. (راجع الملحق التاسع لاتفاقية الطيران المدنى الدولى). **ومطار المرور** هو مطار دولى يكون أول نقطة وصول أو آخر نقطة اقلاع فى دولة ما للخطوط الجوية الدولية.

المطار الداخلى، هو مطار يستخدم للخطوط الجوية الداخلية فقط.

وتغادر منها في غضون اطار زمنى قصير، بحيث تتمكن الرحلة الواصلة من أي نقطة من أن توصل السفر بوصولها برحلات مغادرة الى عدة نقاط أخرى. وتكمن "قوة" هذا النظام بقدرته الفريدة لتجميع الحركة من عدة أسواق لمدينتين على نفس الطائرة بحيث يسمح للخط الجوى القيام برحلة الى نقطة توزيع ما كان القيام بها ننكنا لولا هذا النظام أو لا يمكن استيعاب هذا الحجم والعدد للرحلات. ويقوم نظام التجميع الرئيسى بتسيير موجات أو صفوف الرحلات القادمة من نقاط منشأ مختلفة من خلال مركز التجميع في فترة زمنية تكفى لحركة النقل أن تبدل رحلاتها لمتابعة السفر.

مركز تجميع صغير، هو مركز تجميع ثانوى يقوم الناقل الجوى بانشائه.

مركز تجميع عملاق، أو **مركز تجميع ضخم** هو مركز تجميع كبير جدا.

مركز تجميع في بلد ثان، هو مركز تجميع يقوم الناقل الجوى بانشائه في بلد أجنبي، للسماح بتبادل النقل فيما بين عدة نقاط في بلده وعدة بلدان ثالثة.

في حين أن معظم مراكز التجميع الرئيسية هي مراكز تجميع للركاب، هناك أنواع أخرى، من حيث نوع النقل الذى يجرى، وتشمل :

- **مركز تجميع البضائع**، وهو أى مطار يجرى فيه تقديم التسهيلات لتبديل الرحلات السهل والسريع ومتابعة الشحن لنقل البضائع الجوى.
- **مركز تجميع البريد**، أو مركز تجميع البريد يخدم مركز عبور لشحن البريد.
- **مركز تجميع متعدد وسائط النقل**، هو مركز تجميع يسمح بتحويل الحركة من واسطة نقل الى أخرى، ومثال ذلك التحويل من النقل البريدي الى النقل الجوى على طريق بحرى - جوى.

المطار البديل الاحتياطي، هو مطار تؤول اليه الطائرات عندما يصبح من المستحيل أو من المتعذر، لأسباب فنية مواصلة الطيران للهبوط فى المطار المقرر الهبوط فيه (Doc. 9569).

مطار التجميع، أو **مركز التجميع**، عند استعمال هذا المصطلح فى سياق عام يعنى أى مطار يستوعب العديد من الرحلات القادمة والمغادرة وله نسبة كبيرة من حركة وصل الرحلات. اما اذا استعمل هذا المصطلح فى سياق وضع جداول المواعيد والتسويق من وجهة نظر الناقل الجوى العامل فى المركز الرئيسى، فهو يعنى المطار الذى يجرى فيه تنسيق العديد من جداول مواعيد الرحلات القادمة والمغادرة، بهدف اعداد أكثر التوصيلات ملائمة و/أو تحويل نقل الركاب والبضائع و/أو البريد. وقد يخدم نفس المطار كمركز رئيسى لأكثر من ناقل جوى واحد مع أن ذلك يعد حالة استثنائية.

مركز التجميع الرئيسى، هو مركز تجرى فيه حركة وصل الرحلات بأحجام كبيرة، وغالبا ما يكون موقع هذا المطار مركزيا ويخدمه أكثر من شركة طيران واحدة بتوصيلات طويلة المدى لمتابعة الرحلة.

مركز التجميع الاقليمي، هو مركز تجميع يخدم منطقة ما فى الدولة أو منطقة تقع فى أكثر من دولة واحدة.

مركز تجميع لمواصلة السفر على شركات مختلفة وهو مركز تجميع يجرى فيه توصيل أو تحويل الحركة وتبادل الركاب الذى يجرى بصورة رئيسية على رحلات تابعة لناقلين جويين مختلفين.

مركز تجميع لمواصلة السفر على نفس الشركة و مركز رئيسى يجرى فيه توصيل أو تحويل الحركة لمواصلة السفر الذى يجرى غالبا على رحلات تابعة لنفس شركة الطيران.

ان ما يتصل بمركز التجميع لمواصلة السفر على نفس الشركة اتصالا وثيقا هو **نظام مركز التجميع والتوزيع** (ويعرف أيضا **بنظام التجميع الرئيسى** وهو نظام تشغيلى تصل بموجبه الرحلات من نقاط مختلفة (نقاط محيطة) الى نقطة مشتركة (مركز التجميع)

المرفقات

المرفق (١)

استثمارات ايداع التعريفات

عالميا التي تهدف الى ضمان تحقيق التوافق الذي رمت اليه التوصية ٢-٩/FRP. وبالإضافة الى الادارات الوطنية، فقد درست بعض منظمات الطيران الحكومية الاقليمية، كلجنة الطيران المدني الأوروبي (ECAC) ولجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية LACAC، طرق ايداع التعريفات الالكترونية وآثارها.

ويشمل الجزء الثالث من هذا المرفق مثالا على الحد الأدنى من عناصر ايداع التعريفات الكترونيا أعدته لجنة الطيران المدني الأوروبي بالتشاور مع شركات تصمم ذلك النوع من الأنظمة.

الجزء الأول - متطلبات ايداع التعريفات

القوائم التالية لتدقيق متطلبات ايداع أجور نقل الركاب على متن الرحلات الجوية الدولية المنتظمة تتضمن عناصر معلومات تزيد على تلك التي قد تتطلبها كل دولة على حدة. وقد ترغب الدول، بغية التخفيف من أعبائها الادارية وأعباء شركات الطيران، في أن تختار وتطبق من هذه القوائم فقط مقتضيات ايداع التي لها علاقة بجوانب الأسعار التي تنظمها تلك الدول بفعالية أو تعتبرها ضرورية لأغراض التقييم.

في مارس من عام ١٩٨٥، اعتمد المجلس توصية فريق الايكاو المعنى بالأسعار والأسعار رقم ٢-٨/FRP التي تدعو الى وضع خطوط ارشادية بشأن اعداد استثمارات ايداع التعريفات التي تقدمها شركات الطيران الى الحكومات. وقد قامت الأمانة العامة، بالتشاور مع الفريق المعنى بالأسعار والأسعار، بوضع الاستثمارات والمادة الارشادية بشأن أجور الركاب الواردة في الجزعين الأول والثاني من هذا المرفق، لكي تستعملها الدول بصورة اختيارية وللتطبيق في حالات معينة.

وقد تناول الفريق المعنى بالأسعار والأسعار، في عام ١٩٨٦، موضوع ايداع التعريفات الكترونيا في التوصية رقم ٢-٩/FRP، التي أقرها المجلس في مارس ١٩٨٧، والتي تدعو الى التوافق بين نظم ايداع التعريفات في مختلف الدول ومع قواعد بيانات صناعة شركات الطيران، بما في ذلك قواعد بيانات نظم الحجز الآلي، الى جانب الأحكام المتعلقة باستمرار شركات الطيران في ايداع البيانات يدويا اذا لزم الأمر. وفي عام ١٩٩٢، طلبت الأمانة العامة من الدول تزويدها بمعلومات حول الاجراءات المتبعة في تلك الدول لايداع التعريفات ومتطلباتها من الدول التي ترغب في استخدام اجراء الكتروني لايداع التعريفات بغية المساعدة على وضع المتطلبات الأساسية الشائعة

القسم الأول — المعلومات التي تقتضيها جميع أنواع الايداع

ملاحظات للدول للاطلاع

المقتضى

تدخله الهيئة عند الاستلام.

رقم مرجع الايداع

ينبغي لشركة الطيران ادخال الرقم/الأرقام في حال تعديل الايداع السابق أو تنقيحه. كما قد تطلب الدول من شركات الطيران اعطاء أرقام مرجعية لايداعات التعريفات ذات العلاقة، أو المذكرات الاجرائية الحكومية ذات الصلة.

رقم (أرقام) المرجع السابق/السابقة
ذى/ذات الصلة

المقتضى	ملاحظات للدول للاطلاع
تاريخ ووقت الإيداع	تدخله الهيئة عند الاستلام.
اسم شركة الطيران المودعة	قد تقبل بعض الدول قيام الوكالات المعينة لشركات الطيران بإيداع التعريفات، بما يتفق مع تشريعات تلك الدول، وشرط إبراز توكيل رسمي بذلك.
طبيعة الإيداع	يبحث الباب الثاني في إيداع قواعد التعريفات العامة، وبحث الباب الثالث في أنواع الإيداع الأخرى.
يجب على شركات الطيران توضيح ما يلي:	
• هل الإيداع لقواعد عامة لتعريفات، أم لمستوى معين من الأسعار والشروط المصاحبة وتعديلات صرف العملة والاضافات	
• هل الاقتراح يتعلق بتعريفات جديدة أم معدلة	في حال التعديل، قد تكتفى الدول بأن تطلب من شركات الطيران تحديد التغييرات.
• هل يستند الإيداع الى أحد اتفاقات الأياتا، أم الى اتفاق آخر متعدد الأطراف بين شركات الطيران، أو الى اتفاق ثنائي بين شركتي طيران، أم هو إيداع فردي لنافل واحد.	بغية تقييم متانة أحد اتفاقات الأياتا أو أى اتفاق مشابه، فقد تطلب الدول من شركات الطيران توضيح النطاق الجغرافى لتطبيق ذلك الاتفاق، وما اذا كان الاتفاق "كاملا" أو "محدودا"، وهل يشتمل على أحكام تخص "الاستثناءات" و/أو التعديلات العاجلة.
• هل تقتضى الأحكام القانونية العادية أو أحكام الاعفاء الحصول على موافقة على الإيداع "العاجل" أو "المضاهى"	حبذا لو تقتصر الدول مقتضيات الإيداع، فى حال "الإيداع المضاهى"، على تحديد شركة الطيران للتعريفات التى ينبغى مضاهاتها.
التاريخ المقترح لادخال التعريفات	التاريخ الذى تقترح شركة الطيران أن يكون السفر اعتبارا منه بموجب الأسعار والشروط والقواعد الواردة فى إيداع التعريفات.

القسم الثانى — إيداع قواعد التعريفات العامة

المقتضى	ملاحظات للدول للاطلاع
نص ما له صلة بالإيداع من قرارات الأياتا أو غيرها من قواعد تعريفات شركات الطيران المتفق عليها من أطراف متعددة أو نص قواعد التعريفات العامة لشركة طيران منفردة	تعد أنواع القرارات أو القواعد المحددة أمورا أساسية لتحديد التعريفات وهى تؤثر على الأسعار الحالية والمقترحة. وتحكم قواعد أو شروط عامة أخرى أمورا مثل التخفيضات للأطفال والرضع ووكلاء السفر، وشروط الحجز والدفع، ومدة صلاحية التذكرة، بالإضافة الى الإلغاء وتعديل خط سير الرحلة واسترداد ثمن التذكرة. وتطبق جميع هذه القرارات والقواعد بصورة عامة على جميع التسعيرات ما لم يتم تجاوزها تحديدا عن طريق شروط مرفقة بأسعار محدودة. (انظر القسم الثالث).
يجب على شركات الطيران تقديم ما يلي :	
• شروط النقل (لا تسرى على أجور النقل من وإلى كندا والولايات المتحدة)	

المقتضى	ملاحظات للدول للاطلاع
<ul style="list-style-type: none"> • شروط الخدمة (مثلا، الحيز المخصص للمقعد بالطول أو بالعرض بالنسبة لكل درجة من درجات (الخدمة) • أوزان الأمتعة المسموح بها وأجور نقلها • قواعد تحديد الأسعار • قواعد تحويل العملات • قواعد عمولات الوكلاء • قواعد أو شروط عامة أخرى للتعريفات 	<p>تواريخ تقترحها شركات الطيران. ومن الناحية الفنية، يتوقف سريان مفعول قواعد الأليات الأساسية، مثل القواعد التي تحكم تركيب الأسعار وصرف العملة، على وجود اتفاق للياتا بشأن أسعار معينة. لذا يستحسن أن تطلب الدول الى شركات الطيران تحديد ما اذا كانت القواعد فى الملف سنظل مع ذلك سارية المفعول فى تلك الظروف وما اذا كانت شركة الطيران تود ايداع قواعد بديلة.</p>
مدة الفعالية المقترحة	
توافر المنافع الترويجية	<p>يستحسن أن تطلب الدول من شركات الطيران ابلاغها بجميع الحوافز التي تعرضها على الركاب مقرونة بأسعار التذاكر على الرحلات الدولية، مثل برامج "الركاب كثيرى الأسفار" أو الأسعار المخفضة على أماكن المبيت فى الفنادق. وفى حال اقتران هذه الحوافز بسعر معين وطلب الدول ايداع تلك الحوافز، فانها ستشكل جزءا من الأسعار المقدمة (فى القسم الثالث).</p>

القسم الثالث — ايداع فئات معينة من الأسعار والشروط المصاحبة (ويشمل ذلك ايداع تعديلات أسعار صرف العملات و "الاضافات")

المقتضى	ملاحظات للدول للاطلاع
<p>نوع الأجرة (مثل سعر الدرجة السياحية العادية) والسعر المخفض لشراء التذكرة مسبقا، التي ينبغي لشركات الطيران تحديدها)</p>	<p>اذا تم الايداع بموجب اتفاق حكومى دولى ثنائى أو متعدد الأطراف يشتمل على ترتيبات بشأن "نطاق الأسعار"، يستحسن أن تطلب الدول من شركات الطيران تعيين "نطاق الأسعار" الذى ستماشى معه الأسعار المقترحة وأن تعلن ما اذا كانت ستقبل ذلك (قد يقلل هذا الاعلان من الحاجة الى معظم المعلومات الاضافية أو يلغيها).</p>
رمز الأجرة المستعمل (مثال : YLE45، الذى على شركة الطيران تحديده)	يرجى من الدول تشجيع الالتزام بالوضوح والثبات.
درجة الخدمة (مثال : درجة أولى، متوسطة أو سياحية)	ويشمل ذلك قيام شركة الطيران بالابلاغ عن تقديم تسهيلات مثل "كراسى النوم"، وفى مثل هذه الحالة يجب اظهار أى رسم اضافى فى مستوى سعر محدد منفصل.
نوع الرحلة (على شركات الطيران أن تحدد مثلا ما اذا كانت رحلة اتجاه واحد أو للذهاب والعودة أو رحلة دائرية أو رحلة فك مفتوح)	-

ملاحظات للدول للاطلاع

المقتضى

إذا سمحت الدول لشركة الطيران بعرض التعريفات أو بيعها قبل تاريخ ادخالها أثناء "عرض التعريفات على الحكومة لاقرارها"، فيرجى من الحكومات أن تشترط على شركات الطيران تحديد ما ستخذه من ترتيبات لتقديم المشورة لمن يشتركون التذاكر بشأن ما قد يترتب من تبعات في حال عدم اقرار تلك التعريفات، مثل احتمال عدم تطبيقها، واحتمال اضافة رسوم عليها، وبشأن حق استرداد الأموال.

التاريخ المقترح للبيع بموجب التعريفات (إذا اختلف عن التاريخ المقترح لادخال التعريفات)

تنص بعض اتفاقات خدمات الطيران على أن تظل التعريفات سارية المفعول الى أن يتم استبدالها بأخرى الا أن أحكام العديد من الاتفاقات تشترط على شركة الطيران تحديد التاريخ المقترح لانتهاء صلاحية التعريفات وذلك لتحديد مدة تمديد التعريفات القائمة في الحالات التي لا يتفق فيها على التعريفات البديلة.

التاريخ المقترح لانتهاء صلاحية التعريفات

انظر الملاحظات مقابل عنوان "مستويات الأسعار" أدناه. ولا بد أيضا من توضيح الطرق المحددة واتجاهات السفر، حيثما يكون ذلك ملائما.

المنطقة الجغرافية، أو الطرق الجوية، أو أزواج المدن التي تطبق عليها التعريفات

بخلاف شروط الأسعار، التي قد تكون مشتركة بين عدد من أزواج المدن، فإن مستويات الأسعار تختلف عادة بحسب زوج المدن، ولذا يجب على شركة الطيران تحديدها بصورة منفصلة. انظر المخطط المعنون "عرض مستويات الأسعار المقترحة" في نهاية هذا القسم للاطلاع على أشكال العرض الممكنة.

مستويات الأسعار

يجب أن تظهر التعديلات في صورة تغيرات في مستويات أسعار العملة المحلية وأن تودع كما هو مبين أنفا. وقد تطلب الدول أيضا القيام بالإبلاغ عن ادخال أى تعديل على عامل تعديل سعر العملة أو سعر صرف العملة ذات العلاقة الذى تحدده (الاياتا)، ويعتمد ذلك على التشريعات الوطنية أو اتفاقات الخدمات الجوية التي تنطبق عليها.

تعديلات أسعار العملات

تستعمل الأرقام المضافة (التي تسمى أيضا الأسعار النسبية) فيما يتعلق بأسعار محددة لتحديد أسعار الرحلات المباشرة من وإلى العديد من النقاط الاضافية، ويمكن بالتالى عن طريقها وضع العديد من الأسعار الاضافية التي يمكن أن تقع ضمن نطاق ولاية الدول تماما مثل الأسعار المحددة ذاتها. ويمكن أن تودع شركة الطيران الأرقام الاضافية في نفس الوقت الذى تودع فيه الأسعار ذات العلاقة أو بصورة منفصلة إذا كانت تعترزم تطبيقها على أسعار متفق عليها ولايداعات الأسعار التي ستنتم لاحقا.

الأرقام المضافة

شركات الطيران تحديد ما يلي :

- النقاط التي تطبق بينها الأرقام المضافة (أى نقطة الانطلاق، ونقطة الانتهاء، ونقاط التركيب)
- الطرق الجوية التي تنطبق عليها النقاط الاضافية
- أنواع الأسعار التي تنطبق عليها
- أى قيود على قابلية الجمع بين نقل الركاب وشحن البضائع
- العملة التي تحدد بها الأرقام الاضافية
- المستويات المقترحة

تضم القائمة أكثر القواعد والشروط شيوعا. وقد تجد الدول أن من المفيد أن تضع، أو تتفق مع شركات الطيران على

قواعد وشروط خاصة بالأسعار المعنية

وضع، اطار عرض نموذجي للقواعد والشروط التي ينبغي على شركات الطيران ابداعها، مع وضع أرقام نموذجية لكل قاعدة أو شرط. (وفى هذا الصدد، فإن قرار الاياتا رقم 100 المعنون "قرار الشروط النموذجية

شركات الطيران تحديد ما يلي:

- فترة التطبيق، مثلا طوال العام، أو ضمن مدة محددة (موسمى، الوقت بالساعة واليوم)

ملاحظات للدول للاطلاع	المقتضى
<p>المتعلقة بالأسعار الخاصة" يورد قائمة تحتوى ٣٠ قاعدة أو شرط تنطبق على جميع تلك الأسعار ما لم ينص القرار الذى يخص اجرا خاصا على غير ذلك). وينبغى على شركات الطيران أن تحدد بالتفصيل القواعد أو الشروط التى تنطبق على الأسعار موضع البحث.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • الشروط الخاصة بالحجز والدفع وشراء التذاكر، (مثل الدفع "مقدما"، الشراء "الفورى" أو أجور "الانتظار") • الحد الأدنى للبقاء فى جهة المقصد • الحد الأقصى للبقاء فى جهة المقصد • شروط التوقف أثناء الطريق. (عدد المرات/الأماكن/الرسوم). • شروط خط الرحلة (وتشمل القيود على تحويل خط الرحلة دون تغيير الناقل أو مع تغيير الناقل). • القيود على عدد المقاعد المتاحة للبيع بالسعر المعنى (باستثناء القيود المتعلقة بدرجة الخدمة أو سعة الطائرة) • القيود على المزج بين الأسعار • القيود على الاعلان أو البيع • القيود على الاستحقاق (على سبيل المثال فيما يتعلق بالأسعار التفضيلية التى تقتصر على الأشخاص الذين يتمتعون بصفات محددة من حيث العمر أو العمل أو الدين وغير ذلك) • مقتضيات الوثائق (اثبات السن، والاقامة، والعمل وغيره). • المنافع التشجيعية (وتشمل تقديم خصم على أجور الإقامة فى الفنادق، وترتيبات "الركاب كثيرى الأسفار" وغيرها. (انظر أيضا فى القسم الثانى). • قواعد وشروط ملائمة أخرى (تحدها شركات الطيران) الأسعار
<p>قد ترغب الدول فى الطلب من شركات الطيران تحديد التفاصيل بشأن أى قاعدة أو شرط يطبق على السعر المعنى.</p>	<p>قواعد وشروط اضافية خاصة بأجور المجموعات</p> <p>ينبغى على شركات الطيران تحديد ما يلى حيثما يكون ذلك ملائما :</p> <ul style="list-style-type: none"> • العدد الأدنى للمجموعة • مقتضيات المجموعة (على سبيل المثال، القرابة، المجموعة التشجيعية) وطريقة تشكيلها • مقتضيات السفر سويا (فى الذهاب والعودة) • التغييرات المسموح اجراءها على التشكيل الأسمى للمجموعة • قواعد وشروط ملائمة أخرى (تحدها شركات الطيران)
<p>قد ترغب الدول فى الطلب من شركات الطيران تحديد التفاصيل بشأن أى قاعدة أو شرط يطبق على السعر المعنى.</p>	<p>قواعد وشروط اضافية خاصة بأجور الرحلات الشاملة</p> <p>على شركات الطيران تحديد ما يلى :</p> <ul style="list-style-type: none"> • مقتضيات الرحلات السياحية الشاملة (الخدمات الأرضية، منظم الجولة السياحية، وغيرها)

ملاحظات للدول للاطلاع

المقتضى

- أدنى سعر للجولة
- التغييرات المسموح بها على البيان الأصلي لخط سير الرحلة والتسهيلات
- الخصم المطبق لصالح منظم الرحلة السياحية
- قواعد وشروط ملائمة أخرى (تحددها شركات الطيران)

لسهولة الإدارة قد ترغب الدول في اقتضاء أن تقدم شركات الطيران هذه المقتضيات في حالة الأسعار الخاصة المعنية في صورة استثناءات من قواعد التعريفات العامة التي نوقشت في القسم الثانى. وتحتوى القائمة البنود التي تتعلق بها أغلب الاستثناءات، وتشمل عادة وضع قيود اضافية على المستخدمين.

امكانية تطبيق القواعد والشروط العامة للتعريفات

ينبغي لشركات الطيران تحديد أى استثناءات فى الحالات التالية:

- شروط النقل
- شروط الخدمة
- الأمتعة المسموح بها وأجرتها
- تركيب الأجرة (ويشمل امكانية السفر بطريق غير مباشر)
- تحويل العملة
- عمولات الوكلاء
- الخصم للأطفال والرضع
- الظروف التي يمنح فيها خصم الحد الأقصى للاقامة
- الظروف التي يمكن فيها تمديد صلاحية التذكرة
- اجراءات الحجز، والدفع، وشراء التذاكر
- الشروط الطوعية لخط الرحلة
- الشروط الالزامية لخط الرحلة
- شروط الالغاء واسترداد قيمة التذكرة
- تكاليف الراكب أثناء الطريق
- رحلات افتتاح الخطوط
- الخصم الممنوح للوكلاء
- الخصم الممنوح لمنظمى الرحلات السياحية
- قواعد وشروط عامة أخرى (تحددها شركات الطيران)

عرض مستويات الأسعار المقترحة

المقتضيات الأساسية

تم تصميم استمارة العرض أدناه لتقديم فيها شركات الطيران المعلومات الأساسية المتعلقة بمستويات الأسعار المقترحة، ولا تنطبق الا على أسعار الرحلات التي يكون منشأها أو مقصدها هو البلد الذي يودع التعريفات. وفي حال الحاجة الى بيانات بالأسعار للسفر بين البلدان الثالثة على سبيل المثال فيما يتعلق بالحركة التي تنفذها شركة طيران وطنية في اطار حقوق الحرية الخامسة للنقل، فإنه يمكن بسهولة تطبيق الاستثمارات فقط باستعمال الأعمدة المعنونة للرحلات التي تبدأ خارج البلد المودع.

لأغراض المقارنة تجد الدول بصورة عامة أن من الملائم اقتضاء البيانات بحسب نوع السعر لكل زوج من المدن كما هو موضح، الا أن هناك اسلوبا بديلا يتمثل في ادراج البيانات في قوائم بحسب أزواج المدن ضمن كل نوع من أنواع الأسعار. وينبغي لشركات الطيران وضع قوائم بأنواع الأسعار الى جانب نوع الرحلة وأى مؤشر موسمي على شروط الخدمات أو خطوط الرحلات. مثال على ذلك :

درجة أولى (اتجاه واحد، مقعد نوم)

درجة أولى (اتجاه واحد)

درجة متوسطة (رجال الأعمال) (اتجاه واحد)

درجة سياحية عالية (اتجاه واحد، غير مقيدة)

درجة سياحية عالية (اتجاه واحد، على الخط)

درجة سياحية مخفضة (ذهاب وعودة)

درجة سياحية مع سبق الشراء (الايكس XEPA) (ذهاب وعودة)

— السعر المبدئي

— موسم الذورة

— موسم منخفض

مقتضيات اضافية محتملة

إذا كانت الأسعار تقيم بصورة منتظمة، أو اذا كان من المزمع اجراء فحص تفصيلي لطلب معين، فقد تقتضى الدول معلومات اضافية قد تتفاوت تبعاً للظروف. وبالإمكان الحصول على كل عنصر من عناصر البيانات المطلوبة أكثر من غيرها المبينة أعلاه، وذلك عن طريق اضافة أعمدة أخرى وعناوين فرعية مناسبة الى استمارة العرض الواردة آنفا :

أ) أجور الرحلات التي تبدأ خارج البلد المودع محولة الى المستويات المعادلة لها بعملة البيع في البلد المودع بأسعار الصرف المصرفية السائدة التي ينبغي تحديدها.

ب) جميع الأسعار باستعمال عملة قابلة للتحويل أو أكثر، باستعمال أسعار تحويل العملات الصادرة عن الإياتا على سبيل المثال.

ج) بيانات تاريخية (السنة السابقة).

د) نسبة التغيير بين المستويات المقترحة والحالية للأسعار (المستويات التاريخية اذا كان ذلك مناسباً).

للرحلات التي تبدأ خارج البلد المودع (من النقطة ب الى النقطة أ)		للرحلات التي تبدأ في البلد المودع (من النقطة أ الى النقطة ب)		أزواج المدن وأنواع الأسعار
المستوى المقترح	المستوى الحالي	المستوى المقترح	المستوى الحالي	
بعملة البيع في بلد بدء الرحلة		بعملة البيع في البلد المودع		
العملة :				زوج المدن (أ-ب):
				نوع الأجرة:
			
			
			
				(تابع لكل زوج مدن وكل نوع سعر) حسب الحاجة

الجزء الثاني - المقترضات التبريرية

بتشغيل رحلات جوية (منتظمة أو غير منتظمة) على الخطوط ذاتها أو على خطوط تتداخل معها أو تجاورها. كذلك ينبغي تحديد الأثر المتوقع للتعريفات المقترحة على مصالح المستخدمين وغيره من التأثيرات المتوقعة. وحيثما كان ذلك مناسباً، ينبغي لشركة الطيران المودعة للتعريفات الافادة عن أى مشاورات أجريت مع مجموعات المستخدمين أو نقابات الوكلاء وعن نتيجة تلك المشاورات. كما ينبغي، فى حال اقتراح ادخال تعديلات عامة على قواعد التعريفات، فلا بد من توضيح أى أثر فعلى أو افتراضى على الأسعار الخاصة أو على بنية الأسعار.

القسم الثانى - بيانات خاصة

كى يكون التقييم كامل الفعالية، فانه لا بد من توسيع البيانات بشأن مستويات الأسعار لتتجاوز المقترضات الأساسية المبينة فى القسم الثالث من استمارة ايداع التعريفات الذى يعالج تقديم مستويات الأسعار المقترحة (الجزء الأول الصفحة --- أعلاه). وبالإضافة الى ايداع التعريفات والتفسيرات العامة المشار إليها فى القسم الأول أعلاه، هناك مقترضات معلومات أساسية أخرى هى الحالى المتوقع من (١) الإيرادات، (٢) والتكاليف، (٣) والرحلات، (٤) والسعة. ومن المعتاد ألا تطلب بيانات تفصيلية بحسب أزواج المدن أو الخطوط الجوية الا فى ظروف خاصة كما هو مبين أنفاً. أما المعلومات التى تتصف بقدر أكبر من العمومية والتى تجمّع بحسب مجموعات الطرق، فسكنون مفيدة على أساس سنوى أو فيما يتعلق بالمقترحات المتعلقة بإجراء تغييرات عامة على الأسعار. وينبغي أن تكون تلك المعلومات متاحة عند الطلب، خاصة من شركات الطيران التى تقدم بيانات الى الإيكافو لادراجها فى الدراسات التى تجربها المنظمة للفروقات الإقليمية فى الأسعار والتكاليف أو الى لجنة التكاليف التابعة لأياتا.

وتدرج البيانات التفصيلية والأكثر عمومية فى استمارة العرض الممكنة الواردة فى الجدول على الصفحة (التالية). وقد صمم هذا العرض بحيث يعطى الدول، اذا كان مصحوباً بالملاحظات التفسيرية ذات الصلة، توجيهها عاماً فقط بشأن مقترضات البيانات والكيفية التى يمكن تقديمها بها. وسوف تختلف المقترضات المحددة من دولة الى أخرى وتبعاً للظروف الخاصة.

فيما يلى سرد بالمقترضات التبريرية للأجور المقترحة لركاب الرحلات الدولية المنتظمة. ويشمل هذا السرد بنود معلومات تزيد على ما يمكن أن تقتضيه الدول منفردة. وقد ترغب الدول، عند وضع المقترضات التبريرية الخاصة بها، فى مراعاة احتمال عدم إمكانية الحصول على البيانات من شركات الطيران التابعة لدول أخرى، واحتمال كون بعض المعلومات تمتاز بالحساسية من الناحية التجارية وبالتالي قد لا ترغب شركات الطيران فى اتاحتها للعموم، وأن تقديم البيانات قد يشكل عبئاً خاصاً على شركات الطيران الصغيرة.

ولا يطلب تبرير مفصل عادة الا فى حالات خاصة تتعلق مثلاً بتغيير جذرى فى مستوى الأسعار أو بنيتها، أو ادخال أجرة لطريق جديد، أو استئناف تقدم به شركة طيران ضد رفض حكومة لسعر أو تسوية نزاع. وقد تتفاوت المقترضات التبريرية بين ايداع الأسعار الناجم عن اتفاقات شركات الطيران متعددة الأطراف والمقترضات المتعلقة بالأسعار المتفق عليها من طرفين أو التى تودعها شركة طيران بمفردها.

القسم الأول - معلومات عامة

يشتمل تبرير سعر مقترح عادة على تفسير للمبرر المنطقى لأى أجرة جديدة أو أى تغيير فى مستوى أو شروط أجرة معينة. وفى حال اجراء تغيير للأجور ينبغي أن تكون المبررات مرتبطة بصورة مباشرة بالتطورات الخاصة فى مجال التشغيل كبدء تشغيل نوع جديد من الطائرات، أو الاتجاهات الاقتصادية (وتشمل، بصورة خاصة، اتجاهات أسعار المستهلكين فى كل من البلدان المعنية)، وتغييرات أسعار صرف العملات، أو الزيادات الحاصلة فى تكاليف معينة مثل أسعار وقود الطائرات، وينبغي أن تشمل أسباب أى فروق رئيسية عن التغييرات المطلوبة بالنسبة للمناطق الأخرى.

وحيثما كان ذلك مناسباً، ينبغي تقديم الملاحظات بشأن التأثير التنافسى للتعريفات التى يقترحها أو يطبقها ناقلون آخرون يقومون

طريقة عرض البيانات التبريرية للأسعار المقترحة

أ- فترة المقارنة				
الفترة المتوقعة (٣ سنوات)		الفترة الحالية التقديرية (سنتان)	الفترة السابقة الفعلية (سنة واحدة)	
مع تغيير الأسعار	بدون تغيير الأسعار			
				ب - عملة التقديم: ١ سعر الصرف مقابل العملات الرئيسية الأخرى: العملة..... ١ (تكرر البيانات للعملات الاضافية حسب الحاجة)
				ج - البيانات حسب كل زوج مدن لكل طريق الطريق : زوج المدن أ) عدد الركاب الايراديين : - النسبة المئوية لعدد الركاب الايراديين الذين بدأوا الرحلة من بلد الايداع : - النسبة المئوية لعدد الركاب الايراديين الذين تنقسم تذاكرهم أكثر من شركة : ب) الايرادات من الركاب : - النسبة المئوية لعدد الركاب الذين بدأوا الرحلة من بلد الايداع: ج) الايرادات من الأمتعة الزائدة : (تكرر البيانات لكل زوج مدن حسب الحاجة)
				د - البيانات حسب الطريق الطريق : المقاعد الكيلومترية المنفذة : المقاعد الكيلومترية المتاحة : عامل حمولة الركاب (فى المائة) : الايرادات من الركاب والأمتعة الزائدة : (تكرر البيانات لكل زوج مدن حسب الحاجة)

وتعرض بيانات الحركة هنا بالنسبة للراكب الكيلومتري. والى جانب بيانات السعة بالمقعد الكيلومتري، تنتج هذه البيانات امكانية حساب عامل حمولة الراكب وتأثير اقتراح التعريفات على عمليات الطريق. وإذا أضيفت الى بيانات الإيرادات فانها تعطى صورة ما عن اقتصاديات الطريق. كذلك قد يلزم أن تؤخذ فى الحسبان بيانات إيرادات نقل البضائع والحركة، خاصة اذا كان الأمر يتعلق بالرحلات المختلفة للركاب والبضائع.

ملخص حسب مجموعات الطرق لن تطلب هذه البيانات عادة الا على أساس سنوى، أو فيما يتعلق باقتراحات اجراء تغييرات عامة على الأسعار. ويمكن الحصول هنا على صورة أكثر واقعية لاقتصاديات الطريق، وذلك باضافة الإيرادات غير المتعلقة بالركاب وتكاليف التشغيل. هذه البيانات لا تتاح عادة الا على المستوى الاجمالي لمجموعات الطرق، والسبب الأول لذلك هو أنه ليس بالامكان فصل تكاليف التشغيل بدقة كافية نظرا للطابع العام أو المشترك للكثير من عناصر التكاليف (مثل التكاليف الادارية العامة أو تكاليف الرحلات "المختلطة" (ركاب وبضائع). غير أن من الممكن اجراء مقارنات هامة مع مرور الوقت، شريطة تحديد أساليب ومعايير توزيع التكاليف واستخدامها باستمرار.

في حال تقديم اقتراحات باجراء تغييرات عامة فى الأسعار لايظهر التغييرات فى التكاليف، خاصة اذا كانت قد صممت استجابة لتغيرات محددة فى التكاليف مثل زيادة أسعار الوقود فانه ينبغى تفصيل بيانات تكاليف التشغيل حسب بنود التكاليف. وقد ترغب بعض الدول فى تحديد صيغة معينة لتعريف بنود التكاليف (أو الاتفاق مع شركة الطيران عليها).

ولا بد من ازالة الحالات الشاذة قصير الأجل التى تؤثر على التكاليف. فعلى سبيل المثال، قد يمثل الاختلاف الأساسى بين التكاليف قصيرة الأجل والتكاليف طويلة الأجل فى التكاليف المرتفعة لبدء تشغيل الطائرات الجديدة التى ستكون هى المعدات الرئيسية التى سوف تستعمل على الخط لمدة طويلة. وينبغى حساب العائد على الاستثمار وفقا للممارسات الوطنية وسيشمل عادة بنودا مثل العائد على المساهمين والمساهمات لفرض اعادة التزويد بالمعدات. قصيرة

بيانات حسب أزواج المدن المنفردة لكل طريق قد تطلب هذه البيانات مع عرض تعريفات منفردة قد يكون له تأثير هام على الحركة أو اقتصاديات التشغيل بين زوج من المدن. وكما هو الحال بالنسبة لايداع التعريفات (الفصل الأول) فان البيانات ستطبق بصورة عامة على أزواج المدن التى تشترك برحلات من منطقة البلد المودع واليه، غير أن بعض البلدان قد تطلب بيانات تتعلق بأزواج مدن اضافية. وإذا اشترك أكثر من طريق فى المنشأ أو المقصد، فقد تجد الدول أن من الملائم أن تطلب من الشركات دمج البيانات للطرق المعنية.

وتقدم بيانات الحركة هنا فى صورتى أعداد الركاب حسب المنشأ وحسب المقصد بين كل زوج من المدن. وبصورة خاصة، عندما يتم تفصيل البيانات من حيث المنشأ كما هو موضح، فان ذلك سيتيح اجراء تقييم لتأثير اقتراح التعريفات على البنية الأساسية للطيران الوطنى (سعة المطارات مثلا) وعلى الاقتصاد الوطنى (تدفقات السياح مثلا). وتتيح بيانات الإيرادات المرافقة اجراء قياس مباشر لتأثير الاقتراح على عائد الإيرادات من حيث الترتيب الزمنى وبالمقارنة مع عائد إيرادات أزواج المدن الأخرى. ويعزى الفرق بين مستويات الأسعار ومستويات الإيرادات الى دفعات العمولات، والتخفيضات كالتى تمنح للأطفال، ونتيجة لتأثير تقاسم الأسعار. ويتفاوت الأخير تفاوتا كبيرا بين طريق وآخر، ويؤثر بصورة مباشرة على مستوى الأسعار التى ينبغى عرضها. لذا، فقد يكون من المجدى قياس تأثيره، وذلك باعطاء النسبة المئوية التقديرية لتقاسم النقل كما هو موضح.

وقد يكون من الضرورى اجراء تفصيل اضافى لتفريع البيانات الى إيرادات وحركة حسب نوعية الأجرة، بما فى ذلك تقديرات للتحويل المتوقع للحركة بين أنواع الأسعار، الى جانب التأثير الاجمالي على الحركة. وتقضى بعض الدول تقديم تفصيل بصورة منتظمة، ولكن تلك البيانات لا تطلب فى معظم الحالات الا فى حال اقتراح ادخال تغييرات رئيسية على بنية الأسعار. كما قد يلزم أن تؤخذ فى الحسبان بيانات إيرادات نقل البضائع والحركة، خاصة اذا كان الأمر يتعلق بالرحلات المختلطة "النقل المختلط" للركاب والبضائع. يكون

ملخص حسب الطريق قد تقتضى هذه البيانات مع اقتراحات التعريفات التى يتوقع أن يكون لها أثر هام على عمليات الطريق أو اقتصادياته ككل، وتغطى البيانات جميع أزواج المدن على الطريق المعنى.

(ح) أن يشمل أحد العناصر التالية، على الأقل :

(1) عنصر الأسعار و/أو الإضافات (لإضافة الأسعار و/أو الإضافات، وتغييرها، والغائها). وإذا كان الأيداع يحتوى على عنصر للأجور و/أو الإضافات (أو الاثنتين معا)، فإنه ينبغي أن يحتوى أيضا على ما يلى :

— رمز العملة (يبين رمز العملة المستخدمة).
— مؤشر رحلة اتجاه واحد/وذهاب وعودة (لتوضيح ما اذا كانت الأجرة أو الإضافة لرحلة اتجاه واحد أو ذهاب وعودة).
— فى حال ادخال تغيير على مبلغ الأجرة أو الإضافة، فإنه ينبغي أيضا اعطاء الأجرة أو الإضافة الحالية، الى جانب النسبة المئوية للتغيير.

(2) عنصر القاعدة (لإضافة قاعدة أو تغييرها أو الغائها).

(3) عنصر الطريق (لإضافة الطريق لأجرة معينة أو تغييره أو الغائه).

(4) عنصر الحاشية (لإضافة حاشية أو تغييرها أو الغائها).

إضافة الى تاريخ (تواريخ) المقترح للسريان وانتهاء المفعول، ان وجدت.

لايداع شروط عامة، مثل العمولة، وقواعد الأمتعة، وقواعد تركيب الأسعار، فإنه لا حاجة لتطبيق المقتضيات الواردة فى النقاط (و) و (ز).

الجزء الثالث — الحد الأدنى من عناصر ايداع التعريفات باستخدام الكمبيوتر
(وفقا لما حددته الخطوط الارشادية للجنة الطيران المدنى الأوروبى (ECAC)

ينبغى لايداع التعريف أن يتكون، كحد أدنى، من التالى :

(أ) **تعريف الأيداع** — مثل رقم اياتنا للإبلاغ بالأيداع، ويكون خاص بأيداع معين ويصدر عند القيام بالأيداع بواسطة نظام ايداع تلقائى. وبمجرد اصدار التعريف صار من غير الممكن تغييره.

(ب) **ختم اليوم والساعة** — ويتم بواسطة نظام الأيداع التلقائى، ويشمل اليوم ووقت اتمام ايداع التعريف وادخالها فى قاعدة بيانات نظام الأيداع. وبمجرد اصدار الختم صار من غير الممكن تغييره.

(ج) **رمز الناقل**.

(د) **عامل التبرير** — ويقدمه الناقل المودع (الناقلون المودعون) لتبرير ادخال أو الغاء أو تعديل ايداع ما.

(هـ) **عنصر نقطة** — الاتصال ويشمل اسم الشخص المسؤول عن الأيداع لدى الناقل (الناقلين) المعنيين، ورقم هاتفه.

(و) **التعريف الجغرافى** — لاطهار نقطة المنشأ ونقطة المقصد، أو المنطقة الجغرافية الأوسع المعنية.

(ز) **رموز درجات الأسعار** — وهى شفرة أبجدية رقمية يستخدمها الناقل (الناقلون) لاطهار تعريف خاصة بالناقل.

المرفق (٢)

نظام الآياتا لتحويل العملة

المحسوبة بالعملة المحلية الى عملة بلد البيع باستعمال أسعار الصرف المصرفية فى تاريخ اصدار التذكرة (انظر المثال ١). ولتركيب سعر السفر، عندما تدعو الحاجة الى مزج أو مقارنة الأسعار المحددة بعدة عملات، تحول هذه الأسعار الى العملة المحلية للبلد الذى يبدأ منها السفر باستعمال أسعار الصرف المطبقة فى غرفة المقاصة التابعة للآياتا مقابل الدولار الأمريكى (انظر المثال ٢). وتقوم الآياتا مرة كل ثلاثة أشهر باصدار أسعار الصرف المذكورة التى تعكس أسعار الصرف المصرفية السائدة مؤخرًا، على أن تظل هذه الأسعار بدون تغيير لمدة ثلاثة أشهر فى العادة. غير أنه اذا طرأ تغيير فى قيمة عملة ما بالزيادة أو بالنقصان أمام الدولار الأمريكى بنسبة تزيد على ١٠ فى المائة خلال فترة الأشهر الثلاث، يتم اصدار سعر صرف جديد لتلك العملة.

أمثلة على تحويل العملات لأغراض أجور الركاب

فيما يلى مثالان بسيطان على كيفية عمل نظام الآياتا :

مثال (١) - المبيعات الأجنبية

مسافر من مونتريال يشتري تذكرة من نيويورك الى لندن :

الأسعار المحلية (بالدولار الكندى) = الأسعار المحلية من نيويورك الى لندن (بالدولار الأمريكى محولا الى الدولار الكندى باستعمال أسعار الصرف المصرفية فى تاريخ اصدار التذكرة).

مثال (٢) - الأسعار المركبة بعدة عملات

مسافر من مونتريال يشتري تذكرة مونتريال - لندن - طوكيو - سيدنى (أ-ب-ج-د) (فى حالة عدم وجود تسعيرة مجملة) :

نظرا لاضطرار شركات الطيران ووسطاء النقل الجوى (مثل وكلاء السفر، ووكلاء الشحن) فى أحيان كثيرة الى اجراء تحويلات من عملة الى أخرى لدى احتساب أجور الركاب الدوليين وأسعار الشحن، فقد وضعت الآياتا لوائح واجراءات للقيام بتحويلات العملة. ويتيح نظام الآياتا لتحويل العملات امكانية وضع تسعيرة للأجور والأسعار بعملة واحدة للرحلات والشحنات متعددة القطاعات التى تشترك فيها أكثر من شركة طيران واحدة، أو للرحلات التى تنشأ فى بلد آخر.

نظام تحويل العملات لأغراض أسعار الشحن وأجوره

فى عام ٤٨٩١ أدخلت الآياتا نظاما أتاح الاعراب عن أسعار الشحن وأجوره بعملات البيع المحلية. ولدى الحاجة الى جمع أو مقارنة أسعار الشحن المعرب عنها بعملات مختلفة لأغراض تحديد الأسعار، يتم تحويل تلك الأسعار الى عملة مشتركة هى الدولار الأمريكى باستخدام أسعار التبادل التى تضعها غرفة مقاصة الآياتا، وتجرى عمليات الحساب اللازمة بالدولار.

نظام تحويل العملات لأغراض أجور الركاب

فى اطار هذا النظام الذى أدخل فى يوليو ٩٨٩١، تحدد جميع أجور الآياتا بالعملة المحلية للبلد الذى يبدأ منها السفر، باستثناء بعض الدول والأقاليم ذات العملات الضعيفة نسبيا والتى يجب أن تستعمل الدولار الأمريكى بدلا من ذلك فى تحديد الأسعار. ويمكن للمسافر دفع السعر بالعملة المحلية، أو بعملة مقبولة أخرى على أساس التحويل بأسعار الصرف المصرفية. بالنسبة للمبيعات خارج البلد الذى يبدأ منها السفر (أى "المبيعات الأجنبية")، تحول الأسعار

- مقتضى مفاده أن أجور السفر تكون سارية فقط عندما يبدأ السفر في بلد الأصل المذكور في تذكرة السفر.
- مقتضى مفاده أنه إذا كان سعر السفر لبرنامج رحلة ما أقل من السعر المقابل بين أي نقطتين من نقاط السفر المسجلة في التذكرة (أي إذا كانت هناك حالة تتطوى على وجود "سعر وسيط أعلى") فإن مستوى سعر السفر يجب أن يرفع إلى مستوى ذلك السعر الوسيط الأعلى.

هذه القواعد التي وضعت أساسا بغرض حماية إيرادات شركات الطيران والتقليل من اساءة استخدام النظام الى الحد الأدنى يمكن أن تترتب عليها بالنسبة للحكومات عواقب تتعلق بانفاذها وبسياساتها بشأن المنافسة. ففيما يتعلق بالمنافسة، على سبيل المثال، قد يعتبر أن تلك القواعد تضع قيودا على خيارات المستهلك (فمثلا، في الاتحاد الأوروبي تقتضى قواعد المنافسة بأن تترك للمستهلكين حرية شراء سلعهم وخدماتهم أينما يرغبون، وحرية التمتع بالأسعار وشروط البيع المساندة محليا). ولمواجهة هذه المخاوف، وضعت الأياتا بعض الأحكام التي تقضى باستثناء بعض الدول من تطبيق القواعد المذكورة آنفا.

السعر المحلي (بالدولار الكندي) = بالأسعار المحلية (أ) الى (ب) (بالدولار الكندي) + بالأسعار المحلية (ب) الى (ج) (بالجنيه الاسترليني محولا الى الدولار الكندي باستعمال أسعار صرف الأياتا) + السعر المحلي (ج) الى (د) (بالين الياباني محولا الى الدولار الكندي باستعمال أسعار صرف الأياتا).

العواقب التنظيمية

تعتبر بعض القواعد التي تحكم تطبيق نظام تحويل العملات الخاص بأجور الركاب ذات أهمية تنظيمية بالنسبة للحكومات، فعلى سبيل المثال :

- مقتضى مفاده أنه في حالة وجود "اختلاف اتجاهي" يكون بموجبه سعر الرحلة المغادرة أعلى من سعر الرحلة القادمة المقابلة، يجب أن يحتسب للمسافر السعر الأعلى كلما تم بيع تذكرة في اتجاه واحد أو تم إصدارها خارج الدولة التي تبدأ فيها الرحلة.

المرفق (٣)

تقاسم الإيرادات

والمقتضيات التي تحدد حصة شركة الطيران المودعة (المعبر عنها بنسبة مئوية أو بمبلغ محدد) التي ينبغي اقتطاعها من المبلغ المزمع تقاسمه قبل تطبيق عامل التقاسم عليه.

الغرض من الربط بين قاعدة الحد الأدنى للتقاسم والشروط والمقتضيات هو ضمان حصول شركة الطيران التي تشغل جزء من الرحلة على مقدار من الإيرادات مقابل الجزء الذي شغلته، لا يقل عن حد معين ويساوي قرابة ٣٠ في المائة من الأجرة المنطبقة.

بالنسبة للشحن، فإن عوامل التقاسم تحدها المسافة، وترجعها التكاليف التي حددها منتج الطائرة. أما بالنسبة للركاب فتستخدم صيغة أكثر تعقيدا استنادا إلى المسافة المرجحة بمتوسط عامل التكاليف الكلية على النطاق العالمي لمدة ثلاث سنوات مضافا إليه عامل المنطقة الذي يحسب على أساس متوسط تكاليف التشغيل المباشرة (مثل تكاليف الوقود، ورسوم الهبوط والمطارات، ورسوم الانتفاع بالتجهيزات في مرحلة "أثناء الطريق") لمدة ثلاث سنوات في ١٧ اقليما. وتستخدم البيانات التي تجمعها الإيكاو عن التكاليف في تحديد عوامل تقاسم إيرادات الركاب.

كذلك يضم اتفاقا التقاسم عددا من القواعد الضرورية لتطبيق عوامل التقاسم في حالات معينة، مثل حالات التوقف في نقاط وسيطة، والأجور المخفضة للأطفال، وتغيير خط سير الرحلة طوعا أو قسرا، وتذاكر الذهاب والاياب.

أما في الحالات التي لا تكون فيها شركة الطيران عضوا في اتفاقي التقاسم، فتتخذ ترتيبات ثنائية بين شركات الطيران المعنية لتقسيم الإيرادات الناجمة عن النقل المشترك.

يقتضى العديد من رحلات نقل الركاب ونقل البضائع اشتراك أكثر من ناقل جوى في عملية النقل، مع بقاء أجرة السفر أو الشحن واحدة وشاملة. وتوجد بالتالي حاجة إلى تحديد أسلوب لتقاسم الإيرادات. مثال : كيف يجرى تقاسم إيرادات نقل الركاب أو البضائع بين جهة منشأ الرحلة وجهة مقصدها، بالنسبة والتناسب بين الناقلين الجويين الذين شغل كل منهم جزءا من الرحلة.

ولتسهيل تنفيذ هذه الرحلات المشتركة بين شركات الطيران، وتخفيف الأعباء الإدارية المترتبة على إجراءات تقاسم الإيرادات عن شركات الطيران، وضعت صناعة النقل الجوي اتفاقيين متعددي الأطراف لتقاسم الإيرادات، أحدهما للركاب والثاني للشحن، يضمن في مجموعهما قواعد التوزيع التناسبي لإيرادات أجور الركاب وأسعار الشحن على النطاق العالمي. وقد حددت اختصاصات "وكالة التقاسم" بموجب "اتفاق التقاسم" وتمول نفقاتها الإدارية مباشرة من شركات الطيران الموقعة على اتفاق وكالة التقاسم. والاتفاقان مفتوحان لجميع شركات الطيران التي تشغل خطوط منتظمة.

ولا يخضع اتفاقا التقاسم لموافقة الحكومات لأنهما اتفاقا تجاريا خاصا طوعيان لا يضعان التعريفات ولا يعدلانها، ويقتصران على تطبيق القواعد المتفق عليها لتقاسم الإيرادات الناجمة عن التعريفات المعتمدة.

ويقتضى الاتفاقان بتوزيع الإيرادات بطريقتين، وذلك إما باستخدام عوامل تقاسم تستند إلى المسافة والتكلفة فقط، وإما بالربط بين تلك العوامل والشروط والمقتضيات التي تدعوها كل شركة طيران على حدة. وهي الشروط

المرفق (٤)

مادة ارشادية لمستخدمى النقل الجوى

أعضائها، بوضع "ميثاق حقوق مستخدم النقل الجوى"، الذى يضم العديد من البنود من السجلين الذين وضعتهما ايكاو.

قد ترغب الدول لدى قيامها بالنظر فى ضرورة اعداد أى كتيبات اعلامية فى بلدانها، فى مراعاة مختلف الوسائل التى يمكن بها تطوير مثل تلك الكتيبات وتوزيعها، واضعة فى الحسبان الحاجة الى تأمين الحفاظ على التوازن المناسب بين المصلحة العامة وضمان أن تكون أى مادة ارشادية موجزة، وسهلة الفهم، ومتاحة على نطاق واسع.

وفى بعض البلدان جرى تطوير مثل هذه الوثائق ونشرها بوصفها خدمة عامة من قبل هيئة النقل الحكومية أو وكالة حماية المستهلك المعنية، فى حين تولت مسؤولية تلك الوثائق مجموعات عمل المستهلكين المستقلة فى حالات أخرى، ممولة بدعم حكومى أو بتبرعات عامة. وقد كانت جميع هذه المنشورات متاحة مجاناً للجمهور العام عند الطلب. وتوضح المنشورات الحكومية عموماً انها اعلامية فقط وغير ملزمة، ولا تجب قواعد التعريفات وشروط النقل المعتمدة من قبل شركات الطيران.

وفى بعض الحالات الأخرى قامت باعداد هذه الوثائق شركات الطيران أو وكلاء الشحن، واثارتها بالمجان على طائراتها أو فى مكاتب متبيعاتها. كما يمكن أن تقوم باعداد هذه المنشورات وتوزيعها مجموعات المستخدمين، مثل روابط الأعمال أو الشاحنين، والناشرين التجاريين.

صدرت هذه المادة الارشادية بقرار من المجلس لمساعدة الدول على نشر أو التشجيع على طباعة كتيبات ترمى الى اعلام مستخدمى النقل الجوى بما لهم من حقوق وعليهم من واجبات. وقد وضعت هذه المادة مع مراعاة تزايد تعقيد قواعد التعريفات وشروطها، وما أعربت عنه الدول

من حاجة الى ضمان تمام تعريف الجمهور بالقواعد والشروط لدى قيامهم بشراء خدمات النقل الجوى.

وتتكون المادة الارشادية أساساً من سجلين للمحتويات المحتملة لكتيبين اعلاميين، أحدهما مصمم لركاب الطائرات (الجزء الأول)، والآخر لمستخدمى الشحن الجوى (الجزء الثانى)، والأخير يستهدف بصورة خاصة من يقومون بشحن ارساليات صغيرة أو غير منتظمة. ويضم السجلان أموراً قد يكون من المفيد أو المهم اختيارها أو تطويرها تبعاً للظروف والشروط المحلية، أما الجوانب المتعلقة بالتعريفات فقد أسهب فى وصفها فى نص مشروع. وجرى تجميع السجلين من النتائج والتوصيات الصادرة عن ايكاو، وقواعد شركات الطيران ولوائحها، والعديد من الكتيبات الاعلامية المنشورة حالياً فى عدة بلدان.

وفى عام ١٩٩٢، قامت لجنة الطيران المدنى لأمريكا اللاتينية، وهى هيئة طيران حكومية دولية اقليمية، بغرض ارشاد

الجزء الأول - المحتويات المحتملة للمطبوعات الإرشادية للمسافرين جوا

مقدمة تصف عملية وضع الأجور، بما في ذلك دور شركات الطيران، وإياتا وغيرها من روابط شركات الطيران، والحكومات، وإذا كان ذلك مناسباً، المنظمات التي تمثل مصالح المستخدمين.	معلومات عامة
مقدمة تصف الفرق بين العمليات المنتظمة وغير المنتظمة، بما في ذلك وصف لمختلف العمليات العارضة (المستأجرة)، وترتيبات الرحلات الشاملة، وحقيقة أن العقد بالنسبة للرحلات العارضة يكون مع المستأجر لا مع الناقل الجوي.	الرحلات المنتظمة مقابل الرحلات العارضة
وصف لوظائف وكلاء ومنظمي السفر ومنظمي الرحلات السياحية الرحلات الجوية المستأجرة، وأى شروط تتعلق بالرخص ويفتح الحسابات المعلقة/سندات الضمان (لحماية مصالح الركاب)، وما يدل على اعتمادهم من قبل إياتا والبرامج الأخرى، وما إلى ذلك.	دور الوسطاء
أ) التنبيه إلى وجود درجتين للسفر أو أكثر ويتوفر تشكيلة واسعة من الأجور، مع وصف يوضح مزايا الأجور العادية (على سبيل المثال القدرة غير المحدودة على التوقف أثناء الطريق أو تغيير خط الرحلة، والسماح باستخدام الخطوط غير المباشرة، وعدم وضع رسوم على الإلغاء أو تغيير الرحلات، وما إلى ذلك)، والأجور السياحية العادية "المقيدة" في بعض الأسواق التي تحافظ على معظم المزايا التي ترتبط تاريخياً بالأجور السياحية العادية إلا أنها تقيداً على سبيل المثال، بوجود محطات التوقف، أو في بعض الحالات بإمكانية اشتراك الخطوط في التذكرة، إلى جانب مزايا الأجور والشروط الحصرية التي ترتبط بالأجور الخاصة (مقتضيات الرحلات الدائرية ورحلات الذهاب والعودة، والطلبات الموسمية، والقيود على الودقات/تغيير خط الرحلة، والحد الأدنى والأعلى لفترات التوقف وشروط الحجز المسبق والدفع، ورسوم الإلغاء ومخالفاته، والشروط فيما يتعلق بالجماعات، ومقتضيات شراء الخدمات الأرضية وغيرها من المشتريات الإضافية، وما إلى ذلك). شرح التفاوت في توافر الخصم على، الأطفال، والرضع، والطلاب أو الشباب، وما إلى ذلك، والأجور التفضيلية.	الأسعار والشروط
ب) لفت النظر إلى ضرورة التأكد مسبقاً من المشتريات التي تنطبق عليها الشروط.	
ج) التنبيه، إذا كان تغيير صلاحية التذكرة أو تغييرها كلية أو الغاؤها يتسبب في تطبيق رسوم أو مخالفات، إلى ضرورة التأكد من إمكانية منح إعفاءات (على سبيل المثال في حالة المرض أو الوفاة)، ومن وجود تأمين ضد التغييرات غير المتوقعة في الخط، سواء عن طريق شركة الطيران أو بصورة مباشرة (وفي حال وجود ذلك، معرفة ما يشملها التأمين).	
د) التنبيه إلى أن سعر التذكرة في مناطق عديدة لا يشمل ضرائب أو رسوم معينة (على سبيل المثال رسوم خدمات المطار). وفي هذه الحالة يمكن إضافتها عند شراء التذكرة، أو تحصيلها في المطار قبل المغادرة.	
التنبيه إلى إمكانية التسديد بمجموعة من العملات، إلا في البلدان المستثناة بصورة خاصة. وإذا لم يكن الأمر كذلك، التنبيه إلى القيود والإجراءات المتعلقة بالعملات التي تنطبق على شراء التذاكر واستعادة ثمنها.	عملات الدفع
أ) التنبيه إلى أن تذكرة الطائرة هي برهان الراكب على العقد بينه وبين الناقل الجوي أو المؤجر العرضي (انظر أيضاً شروط النقل أدناه).	التذاكر
ب) التنبيه إلى تبعات شراء التذاكر المصدرة بصورة غير منتظمة.	

(ج) شرح موجز للعناصر الرئيسية للملاحظات على التذكرة (على سبيل المثال الخانات التي تظهر اسم الراكب، والمطارات، وشركات الطيران، وأرقام الرحلات، والرحلات ذات الرموز المشتركة وأهميتها بالنسبة للراكب، ودرجة السفر، وتواريخ ومواعيد المغادرة، وحالة الحجز، وصلاحية التذكرة، وغير ذلك).

(د) التنبيه الى ضرورة الحصول على رقم ملف مرجعي والإبلاغ عنه عند اجراء الحجز أو اعادة التأكيد.

(هـ) التنبيه الى أن لدى معظم شركات الطيران مواعيد نهائية ثابتة لا بد من تسديد ثمن التذاكر فيها بالكامل (وفي بعض الأحيان تحصيل تلك المبالغ)، والى امكانية الغاء ذلك الحجز ما لم يتم ذلك.

التنبيه الى أن من الممكن في بلدان عديدة الاعلان عن التذاكر وبيعها بأسعار ينبغي الحصول على موافقة الحكومة عليها، والى أن مثل تلك الاعلانات والتذاكر ينبغي أن تكون مشروحة بوضوح بحاشية مفادها "خاضعة للموافقة الحكومية"، والى ضرورة أن يضمن من يشترون مثل تلك التذاكر أنهم يدركون النتائج المتوقعة في حال عدم الموافقة على الأسعار (على سبيل المثال، احتمال عدم تطبيق السعر، أو فرض رسم اضافي، وحقوق استرداد ثمن التذكرة).

التذاكر التي تصدر بأسعار تخضع للموافقة الحكومية

التنبيه على أن القاعدة العامة هي أن التذاكر مدفوعة الثمن قد تكون عرضة للرسوم الاضافية في حال الموافقة لاحقا على زيادة سعر التذكرة، إلا أن هناك استثناءات من هذه القاعدة في عدد من البلدان.

التذاكر الصادرة قبل اعلان زيادات أسعار التذاكر

التنبيه فيما يتعلق بحقوق استرداد ثمن التذاكر والاجراءات التي ينبغي اتباعها لاسترداد الأموال. وصف الفرق بين الاعادة "الطوعية" و"الالزامية" لأثمان التذاكر واعادة ثمن التذاكر المفقودة والمسروقة، رسوم الخدمات، والفترات التي يجب تقديم الطلبات فيها واحتمالات حدوث تأخير في تلك المعاملات.

التذاكر المفقودة/استرداد ثمن التذاكر

التنبيه الى ضرورة التحقق من شروط حضور الركاب التي تضعها شركات الطيران ومن تبعات عدم مراعاتها، مثل الغاء الحجوزات لتلك الرحلة وأي رحلة لاحقة على ذلك الخط.

حضور الركاب

(أ) التنبيه الى وجود أساليب مختلفة لتحديد الأمتعة المسموح بحملها مجانا والرسوم على الأمتعة الزائدة في اطار ما يسمى بنظامي القطعة والوزن، والى الفروقات بين شركات الطيران في اطار هذين النظامين، والى امكانية تطبيق اعفاءات مختلفة على قطاعات مختلفة من الرحلة المشتركة بين شركات الطيران أو على رحلة العودة.

الأمتعة المسموح بحملها مجانا والرسوم على الأمتعة الزائدة

(ب) التنبيه الى ضرورة التأكد مسبقا سواء من شركة الطيران أو من وكيلها، من الاعفاءات التفصيلية التي تنطبق على الرحلة المزمعة بحملها، سواء بالنسبة للأمتعة اليدوية أو الأمتعة المشحونة.

(ج) التنبيه الى أنه يحق لشركة الطيران أن تقرر ما اذا كانت تقبل الأمتعة الزائدة برسوم تحدد وفقا للنظام المطبق (القطعة والوزن) ووفقا للوائح الشركة.

(د) تنبيه الركاب المسافرين معا الى امكانية قيامهم بتجميع حصصهم من الأمتعة المسموح بحملها مجانا.

(هـ) التنبيه الى امكانية نقل الممتلكات الشخصية المنقولة عن طريق الشحن بتكلفة تكون عادة أدنى من تكلفة شحنها بصفة أمتعة زائدة، ولكن في ظروف أكثر مشقة.

(و) التنبيه الى أن شركات الطيران تتحمل مسؤولية محدودة عن الأمتعة المفقودة أو التالفة، ويمكن التأكد من درجات تلك المسؤولية من الناقل أو وكيله. التنبيه الى استثناءات أمتعة الركاب المشحونة من المسؤولية (مثلا بالنسبة لمواد معينة قابلة للتلف أو مواد ثمينة)، وذلك لتوفر خيار آخر يتمثل في التصريح بقيمة أعلى للأمتعة لدى دفع أجرة اضافية أو عند تسجيل تأمين عليها، حيثما يتوفر ذلك.

التنبيه الى أن شركات الطيران قد ترفض القيام بالنقل، في ظروف معينة، لأسباب تتعلق بسلوك الراكب، أو عمره، أو حالته العقلية أو البدنية.

الحق في رفض النقل

(أ) ملاحظة تشمل وصفا للركاب "المتخلفين"، وكيفية تجنب اعتبارهم "متخلفين".

المتخلفون، والحجز المفرط، والتعويض على الحرمان من الصعود على الطائرة

(ب) التنبيه الى أن شركات الطيران تقوم بتعويض حالات المتخلفين بالافراط في الحجز على الرحلات، ونتيجة لذلك فإن الركاب الذين لديهم حجز مؤكد غالبا ما يحرمون من حق الصعود على الطائرة نظرا لعدم وجود مقاعد، والى توفر امكانية التعويض على مثل هذا الحرمان من الصعود في بلدان معينة وشركات طيران معينة. التنبيه الى أنه قد يكون من الأفضل للركاب قبل قبول التعويض أن يتأكدوا من حقوقهم القانونية في الحالات التي يترتب على الحرمان من حق الصعود عواقب مالية كبيرة أو خسائر أخرى.

(أ) التنبيه الى أن معظم الشركات، عندما تقوم (نتيجة لظروف خارجة عن ارادتها) بإلغاء رحلة أو تأجيلها، أو تضطر مسافرا الى التخلف عن رحلة مواصله، فانها تقبل مسؤولية رد ثمن التذكرة أو تأمين ترتيبات رحلة بديلة دون أن يتحمل الراكب أى تكاليف اضافية، الا أنها عادة لا تقبل تحمل أى تبعات اضافية عن أى أضرار يتحملها الراكب نتيجة لذلك (على سبيل المثال ضياع وقت الاجازة أو العمل). التنبيه الى أن الركاب قد يرغبون في تأكيد حقوقهم القانونية في الأحوال التي يترتب فيها على التأخير خسائر مالية كبرى أو خسائر أخرى.

التأخير/الإلغاء

(ب) التنبيه الى أن معظم شركات الطيران تقوم عادة في حالات تأخير الركاب بتوفير بعض أسباب الراحة لهم، كأن تتيح لهم مجانا أو تعوضهم عن تكاليف الاتصالات، والوجبات، والمرطبات، وضرائب الانتقال، عادة في ظروف التأخير المطول أثناء ساعات الليل (في نقاط غير نقطة المنشأ، أو المقصد، أو التوقف)، والإقامة في الفنادق والنقل البرى.

(ج) التنبيه الى أن شركات الطيران في حال تأخير أمتعة الركاب، يمكن في ظروف معينة أن تقدم للركاب الضروريات الشخصية أو تعوضهم عن شراء تلك الضروريات.

التنبيه على أن شركات طيران كثيرة تشترط إعادة تأكيد الحجز المسبق في حالات التوقف أثناء الرحلة لمدة تزيد عن ٧٢ ساعة، والى أن عدم الانصياع لهذا الشرط قد يؤدي الى إلغاء الحجز المذكور وكذلك الحجزات على الأجزاء التالية من الرحلة.

إعادة تأكيد الحجز

توضيح اجراءات الشكوى وسبل تقديمها، ويشمل ذلك معلومات عن الفترات المختلفة التي يمكن خلالها التقدم بمطالبات رسمية.

الشكاوى والتعويض

(أ) توضيح أن الركاب (والناقلين الجويين والناقلين على الرحلات المستأجرة)، يلتزمون بالشروط التي تظهر على التذكرة، وشروط التعريفات، ولوائح الناقل الجوي والناقل على الرحلات المستأجرة، ويلتزمون، خارج كندا والولايات المتحدة، بشروط النقل التي ينبغى أن تكون جميعها متاحة من قبل الناقل والناقل على الرحلات المستأجرة بغرض الرجوع اليها.

شروط النقل

(ب) التنبيه الى أن جميع هذه الشروط قد تتباين بالنسبة للأجزاء المختلفة من الرحلة اذا كانت تتم عن طريق أكثر من شركة طيران واحدة.

ملخص موجز لحدود المسؤولية وفقا لما تنص عليه معاهدة دولية (ملحق بها في بعض الأحيان ترتيبات أخرى) على أن تكون متاحة للرجوع اليها بصورة موجزة على كويون التذكرة وبصورة تفصيلية فى شروط النقل الصادرة عن الناقل الجوي (تعريفات الناقلين الجويين فى كندا والولايات المتحدة).

المسؤولية

وصف لمصطلحات ومختصرات الناقلين الجويين شائعة الاستعمال.

مسرد

قائمة التأكد من المسائل
غير المتعلقة بالتعريفات

تعليمات بشأن :

- وثائق السفر - الجوازات (بما فى ذلك معلومات بشأن الجوازات المقروءة آليا حيثما يكون ذلك مطبقا)، والتأشيرات، والشهادات الصحية، ورخص قيادة السيارات، والتمثيل الدبلوماسى والفنصلى فى البلدان الأجنبية، وما الى ذلك.
- الصحة - مقتضيات التحصين، والعلاج الطبى، والمخاطر الصحية والوقاية منها.
- التأمين.
- العملات الأجنبية والقيود على العملات، الشيكات السياحية، واستعمال البطاقات الائتمانية.
- الشروط الجمركية العامة والمشتريات المعفاة من الرسوم من الأسواق الحرة، ونظام التخليص ثنائى القنوات.
- التسهيلات، وشروط واجراءات نقل القصر دون مرافقين، والنساء الحوامل، والأشخاص السمان، والمرضى، والمعوقين.
- نقل الحيوانات الأليفة.
- حجز الفنادق واستئجار السيارات.
- الخدمات أثناء الرحلة (الوجبات، بما فى ذلك تقديم وجبات خاصة، ومشروبات، وبرامج ترفيهية، وما الى ذلك).
- حجز المقاعد واختيارها، والأنظمة الخاصة بالتدخين.
- كيفية التغليف ووضع الملصقات، وما يمكن وضعه فى الأمتعة اليدوية، وما ينبغى لبسه من الثياب.
- نقل البضائع الخطرة.
- مكافحة النقل غير المشروع للعقاقير المخدرة.
- التسهيلات المتاحة فى المطارات.
- مفتاح لرموز الاعلان عن الرحلات والعلامات النموذجية فى المطارات.
- اجراءات حضور وصعود الركاب، وتشمل الترتيبات الأمنية.
- السلامة على متن الطائرة.
- الاجراءات المتبعة فى حال ضياع الأمتعة.
- تأثير المشروبات الكحولية.
- الازهاق الناجم عن اختلاف التوقيت.

الجزء الثاني - المحتويات المحتملة للمطبوعات الإرشادية للشاحنين جوا

مقدمة تصف عملية وضع السعر، بما في ذلك دور شركات الطيران، وإياتا وغيرها من روابط شركات الطيران، ومناولى الشحن ومجمعيه، والحكومات، وإذا كان ذلك مناسباً، المنظمات التي تمثل مصالح المستخدمين.	معلومات عامة
مقدمة تصف الفرق بين الرحلات المنتظمة وغير المنتظمة، بما في ذلك وصف لمختلف الرحلات العارضة (المستأجرة) (وحقيقة أن العقد بالنسبة للرحلات العارضة يكون مع المستأجر لا مع الناقل الجوي).	الرحلات المنتظمة مقابل الرحلات العارضة
وصف لمدى إتاحة تلك الخدمات والفرق بينها وبين خدمات الشحن الجوي العامة.	الطرود الصغيرة/خدمات الارساليات الخاصة
وصف لوظائف وكلاء الشحن، ومناولى الشحن ومجمعيه، وأى شروط تتعلق بالرخص وفتح الحسابات المعلقة/سندات الضمان (لحماية مصالح الشاحنين)، وما يدل على اعتمادهم من قبل إياتا والبرامج الأخرى، وما إلى ذلك.	دور الوسطاء
(أ) التنبيه إلى تنوع من الأجور ووجود تخفيضات على الأحجام الكبيرة، لأنواع عديدة من السلع، والحاويات، والألواح الخاصة لنقل البضائع.	الأسعار والرسوم والشروط
(ب) التنبيه إلى أن الأسعار تحددها عوامل من بينها الحد الأدنى للرسوم، والوزن، والكثافة، والتغليف، ودرجة صعوبة مناولة المادة (على سبيل المثال، الأشياء المفرطة في الضخامة، أو المواشى، أو البضائع الخطرة).	
(ج) التنبيه إلى أن الأسعار الأساسية تشمل عادة النقل الجوي (من مطار إلى آخر فقط والى أن أى خدمات أخرى مثل الاستلام، والتسليم، والمناولة الأرضية، والتخليص الجمركي، والتخزين، تخضع عادة لرسوم إضافية، إلا في حالة الطرود الصغيرة/خدمات الارساليات الخاصة، التي تتاح فيها خدمة التسليم من الباب إلى الباب.	
(د) التنبيه إلى أن الهدايا، التي ترسل بصفة بضائع مشحونة، تخضع عادة لأى رسوم خاصة بالتخليص والمناولة، سواء في حال وجود رسم جمركي يسدد، أو عدم وجود ذلك.	
(أ) التنبيه إلى أنه يشترط عموماً إجراء ترتيبات مسبقة بالنسبة لأنواع معينة من الشحنات (على سبيل المثال الأشياء المفرطة في الضخامة، والمواشى، والبضائع الثمينة والخطرة)، وإلى أن العديد من شركات الطيران أيضاً تقبل إجراء حجوزات لشحنات أخرى.	الحجوزات
(ب) التنبيه إلى ضرورة الحصول على رقم مرجعي وتسجيله في حال إجراء حجز مسبق لحجم ما.	
التنبيه إلى أن بالإمكان تسديد الأجور والرسوم الاجمالية مسبقاً في بلد الشحن (أو في بلد ثالث)، أو في بلدان عديدة، وعند تسديد رسوم خدمة ما، أو عند تسليم الشحنة في بلد المقصد.	الرسوم المسددة مسبقاً والرسوم المسددة لاحقاً
التنبيه إلى إمكانية التسديد بمجموعة من العملات، إلا في البلدان المستثناة بصورة خاصة، محولة إلى عملة البيع المحلية بسعر الصرف السائد في البنوك.	عملات الدفع
(أ) التنبيه إلى أن بوليصة الشحن هي برهان الشاحن على العقد بينه وبين الناقل الجوي أو متعهد الشحن، أو وكيل الشحن المؤجر (انظر أيضاً شروط النقل أدناه).	بوليصة الشحن
(ب) شرح موجز للعناصر الرئيسية للملاحظات على بوليصة الشحن (على سبيل المثال الاطارات التي تظهر اسم الشاحن والمرسل إليه واسم متعهد الشحن وعنوانه، والمطارات، وشركات الطيران، وأرقام الرحلات، واجرة الدرجة، وبيانات الشحنة، وما إلى ذلك).	

التأخير
التنبيه الى أنه على الرغم من أن شركات الطيران ملزمة "باتمام النقل فى غضون مهلة معقولة"، فانها لا تتحمل مسؤولية صريحة عن التأخير، الا فى حالة بعض الخطوط وشركات الطيران، عن خدمات معينة "تحتى بألوية" تعرض برسوم اضافية أو بدونها. التنبيه الى أن الشاحنين قد يرغبون فى تأكيد حقوقهم القانونية فى الأحوال التى يترتب فيها على التأخير خسائر مالية كبرى أو خسائر أخرى.

استرداد أجور الشحن
التنبيه فيما يتعلق بحقوق استرداد أجور الشحن والاجراءات التى ينبغى اتباعها لاسترداد الأموال، ورسوم الخدمة، والفترات التى يجب تقديم الطلبات فيها، واحتمالات حدوث تأخير فى المعالجة.

الشكاوى والتعويض
توضيح اجراءات الشكوى وسبل تقديمها، خاصة فيما يتعلق بفقدان البضائع وتأخيرها أو تلفها (بما فى ذلك الأضرار غير الظاهرة التى تكتشف بعد الاستلام)، وتشمل معلومات حول الفترات المختلفة التى يجب تقديم المطالبات الرسمية فى غضوننا.

شروط النقل
أ) توضيح أن الشاحنين (والناقلين الجويين، أو وسطاء الشحن، أو الناقلين على رحلات مستأجرة، يلتزمون بالشروط التى تظهر على بوليصة الشحن، وبشروط التعريفات، ولوائح الناقل الجوى والناقل على رحلات مستأجرة، ويلتزمون خارج كندا والولايات المتحدة، بشروط النقل التى يجب أن تكون متاحة من قبل الناقل أو وسيط الشحن، أو الناقل على رحلات مستأجرة بغرض الرجوع اليها.

ب) التنبيه الى أن جميع هذه الشروط قد تتباين بالنسبة للأجزاء المختلفة من النقل اذا كانت تتم عن طريق أكثر من شركة طيران واحدة.

المسؤولية
أ) ملخص موجز لحدود المسؤولية وفقا لما تنص عليه معاهدة دولية (ملحق بها فى بعض الأحيان ترتيبات أخرى (على أن تكون متاحة للرجوع اليها بصورة موجزة على بوليصة الشحن وبصورة تفصيلية فى شروط النقل الصادرة عن الناقل الجوى (تعريفات الناقلين الجويين فى كندا والولايات المتحدة).

ب) ملخص لترتيبات مسؤوليات وسطاء الشحن/مجمعى الشحن.

ج) التنبيه الى الاستثناءات من المسؤولية، وذلك لتوافر خيار آخر يتمثل فى التصريح بقيمة أعلى للشحنة لدى دفع أجرة اضافية أو عند تسجيل تأمين عليها، ويمكن أن يكون ذلك متاحا عن طريق الناقل.

مسرد
وصف لمصطلحات ومختصرات الناقلين الجويين شائعة الاستعمال.

**قائمة التأكد من المسائل
غير المتعلقة بالتعريفات**

- تعليمات بشأن ما يلى :
- الوثائق - خطاب تعليمات الشاحن، والفواتير التجارية، وشهادة المنشأ، والفواتير التفصيلية، وخطاب الاعتماد، وما الى ذلك.
- نقل البضائع الخطرة.
- القيود المفروضة على قبول الشحن.
- مكافحة النقل غير المشروع للعقاقير المخدرة.
- اختيار الخطوط وما يترتب على النقل من تبعات.
- القيود على الاستيراد والرسوم عليه.
- اجراءات التخليص الجمركى الآلية، بما فى ذلك التبعات القانونية.
- التأمين.

- التغليف.
 - بوالص الائتمان الخاصة بالناقلين ووكلاء الشحن.
 - تبعات العجز عن استلام الشحنة.
 - فوائد الشحن الجوي، مفهوم تكاليف التوزيع الكلية.
-

فهرس الموضوعات

فهرس الموضوعات

		(أ)		
2.2-2	..... اتفاق الأجواء المفتوحة			
4.3-11	..... اتفاق التوزيع التناسبي الخاص			
4.3-11	..... اتفاق التوزيع التناسبي المتعدد الأطراف		3.7-3	الاتحاد الآسيوي الجنوبي للتعاون الاقليمي (SAARC)
2.4-2	..... الاتفاق الثنائي القابل للتوسع		3.7-1	الاتحاد الاقتصادي لأفريقيا الوسطى
2.2-1	..... اتفاق الخدمات الجوية غير المنتظمة		3.7-1	الاتحاد الاقتصادي لبلدان البحيرات الكبرى
	الاتفاق الدولي بشأن اجراء تحديد التعريفات الخاصة بالخدمات		3.7-2	الاتحاد الاقتصادي لدول غرب أفريقيا
3.2-6	..... الجوية المنتظمة		3.7-1	الاتحاد الاقتصادي لدول وسط أفريقيا
	الاتفاق الدولي بشأن اجراء تحديد التعريفات الخاصة بالخدمات		3.7-2	الاتحاد الاقتصادي لغرب أفريقيا
3.2-6	..... الجوية المنتظمة داخل أوروبا		3.7-2	الاتحاد الاقتصادي لغربي أفريقيا
	الاتفاق الدولي بشأن التشارك في السعة على الخدمات الجوية		3.7-4	الاتحاد الاقتصادي والنقدي
3.2-6	..... المنتظمة داخل أوروبا		3.7-4	الاتحاد الأوروبي
3.2-4	..... الاتفاق الدولي لعبور الخطوط الجوية		3.7-5	الاتحاد الأوروبي للتجارة الحرة
3.2-4	..... الاتفاق الدولي للنقل الجوي		3.5-2	الاتحاد البريدي العالمي
2.2-1	..... اتفاق الرحلات العارضة		3.7-6	اتحاد التكامل لأمريكا اللاتينية (LAIA)
3.0-2	..... الاتفاق المؤقت بشأن الطيران المدني الدولي		3.7-2	اتحاد التنمية في الجنوب الأفريقي
2.2-1	..... اتفاق النقل الجوي		3.7-1	الاتحاد الجمركي والاقتصادي لأفريقيا الوسطى
3.2-7	..... اتفاق بانجول للتعجيل بتنفيذ اعلان ياموسوكرو		3.9-3	الاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية
2.2-1	..... اتفاق برمودا		3.9-4	الاتحاد الدولي لرابطات متعهدي الشحن
2.2-2	..... اتفاق برمودا الثاني		3.9-3	الاتحاد الدولي لسفر الأعمال
2.1-6	..... الاتفاق بشرط الاستشارة		3.9-4	الاتحاد الدولي لعمال النقل
	الاتفاق بين رؤساء الطيران المدني في مملكة كمبوديا،		3.5-2	الاتحاد الدولي للاتصالات
3.2-7	..... جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية		3.9-2	الاتحاد الدولي للمطارات الدولية
2.4-2	..... اتفاق جماعي		3.9-2	الاتحاد الدولي للناقلين الجويين
2.2-1	..... اتفاق شيكاغو		3.9-2	الاتحاد الدولي للناقلين الجويين في أمريكا اللاتينية
3.2-7	..... اتفاق فورناليزا		3.9-4	الاتحاد الدولي لوكالات السياحة
3.7-5	..... اتفاق قرطاجنة		3.9-4	الاتحاد العالمي لرابطات وكلاء السفر
	اتفاق كوميسا بين ٢١ دولة عضو في السوق المشتركة		3.9-1	الاتحاد العربي للنقل الجوي
3.2-7	..... لأفريقيا الشرقية والجنوبية		3.7-5	الاتحاد الكاريبي والسوق المشتركة الكاريبية (CARICOM)
2.2-5	..... اتفاق لمنع الازدواج الضريبي في خدمات النقل الجوي		3.9-4	اتحاد المحيط الهادئ وآسيا للسفر
	الاتفاق متعدد الأطراف بخصوص تشغيل الخدمات الجوية		3.7-1	اتحاد المغرب العربي
3.2-6	..... داخل جماعة الكاريبي (كاريكوم)		3.9-1	اتحاد النقل الجوي الأمريكي
	الاتفاق متعدد الأطراف بشأن الحقوق التجارية المتعلقة		3.9-1	اتحاد شركات الطيران الأفريقية
	بالخدمات الجوية غير المنتظمة التي تربط بين الدول		3.9-2	اتحاد شركات الطيران الأوروبية
3.2-6	..... الأعضاء في رابطة أمم جنوب شرق آسيا		3.9-1	اتحاد شركات الطيران في آسيا المحيط الهادئ
	الاتفاق متعدد الأطراف بشأن الحقوق التجارية للخدمات الجوية		3.9-1	اتحاد شركات النقل الجوي العارض
3.2-6	..... غير المنتظمة في أوروبا		3.9-1	اتحاد شركات طيران الشرق
	اتفاق متعدد الأطراف لتحرير الخدمات الجوية بين الدول		3.9-2	اتحاد شركات طيران المحيط الهادئ الجنوبي
3.2-7	..... الأعضاء في منتدى جزر المحيط الهادئ		3.9-3	اتحاد مندوبي المنتقمين بالنقل الجوي في الاتحاد الأوروبي
3.2-7	..... الاتفاق متعدد الأطراف لتحرير النقل الجوي الدولي		3.9-3	اتحاد مندوبي المنتقمين بالنقل الجوي في الجماعة الأوروبية

4.3-6	الأجر المخفض أو التذكرة المخفضة	2.2-4	الاتفاق متعدد الأطراف، مادة
4.3-6	أجر الموقع على الشبكة	2.2-1	اتفاق من نوع شيكاغو
4.3-4	الأجر الميلي	3.2-5	اتفاق مونتريال لعام ١٩٦٦
4.3-3	أجر الناقل الجوي	2.1-3	اتفاقا ثنائيا نموذجيا بشأن النقل الجوي
4.3-3	أجر تعسفي	2.2-1	اتفاقا من نوع برمودا
4.3-4	أجر خط السير	2.2-2	اتفاقات جوية تحريرية
4.3-5	أجر رحلة سياحية جماعية شاملة	2.2-2	اتفاقي الخدمات الجوية النموذجين
4.3-5	أجر رحلة سياحية فردية شاملة	2.1-7	اتفاقية اطارية
4.3-4	أجر سياحي	3.2-3	اتفاقية الطيران المدني الدولي
4.3-4	أجر سياحي خاص	3.3-4	الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات
4.3-5	أجر سياحي مع سبق الشراء	3.5-2	الاتفاقية العامة للتعريفات الجمركية والتجارة
4.3-3	الأجر غير المعن	3.0-2	اتفاقية ابييرية - أمريكية تتعلق بالملاحة الجوية
4.3-3	أجر مفروض بأمر حكومي	3.2-6	الاتفاقية بشأن تمييز المنفجرات البلاستيكية بغرض كشفها
4.3-4	أجرا تجميعيا	3.2-5	اتفاقية جنيف
4.3-4	أجرا غير تجميعي	3.2-5	اتفاقية روما
4.3-3	أجرا محددًا على أساس ثنائي أو متعدد الأطراف	3.2-3	اتفاقية شيكاغو
2.1-9	اجراء تناسبي	3.2-5	اتفاقية طوكيو
2.3-9	اجراءات تفضيلية	3.2-4	اتفاقية غوادالاجارا
2.3-9	اجراءات لضمان المشاركة	3.2-2	اتفاقية فيينا لقانون المعاهدات
4.3-3	الأجور المحددة	3.2-5	اتفاقية لاهاي
4.3-5	الأجور الموضوعة على أساس التفاوض	3.7-7	اتفاقية لومي
4.3-3	أجورا مركبة		الاتفاقية متعددة الأطراف لتبادل الركاب والبضائع فيما بين الشركات
2.2-3	الاحصاءات، مادة	3.8-4	الاتفاقية مونتريال
2.2-4	الأحكام الخاصة بالتوقيع	3.2-5	اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩
4.2-6	ادارة العائد	3.2-4	اتفاقية وارسو
3.4-3	ادارة النقل الجوي		الآثار التنظيمية لتخصيص خانات اقلاع ووصول الطائرات في المطارات الدولية
4.1-2	الاستثمار الأجنبي	3.4-5	اثبات الحجية الرسمية
3.3-5	الاستهلاك في الخارج	3.1-4	اجتماع الشعبة
4.3-5	أسعار حمولة الذروة	3.4-2	الاجتماع العام السنوي للأياتا
3.1-3	اضافة	3.8-1	اجتماعات المديرين العامين للطيران المدني
3.1-2	الاعتماد	3.6-1	اجتماعات مشتركة
3.7-3	الاقتصادي لآسيا الشرقية	3.8-2	الأجر الاجمالي
3.2-1	أمانة	4.3-5	أجر الانترنت
3.5-3	أمانة اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ	4.3-6	الأجر الخاص التشجيعي
3.5-1	أمانة الأمم المتحدة	4.3-4	الأجر الداخلي
	الأمانة الدائمة للمعاهدة العامة للتكامل الاقتصادي في أمريكا الوسطى (SIECA)	4.3-3	أجر الرحلة العارضة
3.7-7	الأمانة العامة للايكوا	4.3-7	أجر السوق أو الأجر المخالف للتعريف
3.4-1	الأمم المتحدة	4.3-3	الأجر الصافي المبدئي
3.5-1	أمن الطيران، مادة	4.3-5	الأجر العادي
2.2-4	الانضمام	4.3-4	الأجر العادي المقيد
3.1-4	الانضمام الى اتفاق ثنائي	4.3-4	الأجر العادي بين نقطتين
2.1-8	انفاذ التعريف	4.3-4	أجر العامل الواحد
4.3-6	الانتهاء أو مادة النقض ، مادة		

(س)	(د)
1.2-3 سجل	3.3-5 دخول الأسواق
2.2-4 سريان المفعول ، مادة	4.1-1 دخول سوق النقل الجوي
2.2-3 السعة ، مادة	4.2-7 درجات الحجز
4.2-2 السعة المصرح بها	4.2-6 درجة واحدة
4.2-1 سعة الناقل الجوي	3.4-4 دليل اقتصاديات المطارات
4.3-2 السعر	3.4-4 دليل اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية
4.3-7 سعر الرحلة العارضة	3.4-4 دليل حول البرنامج الاحصائي للايكاو
4.3-6 السعر العام للشحن	3.4-4 دليل حول تنبؤات الحركة الجوية
4.3-6 سعر الفئة	3.4-5 دورات الايكاو التدريبية الاقليمية
4.3-6 سعر شحن سلعة محددة	3.4-5 الدورات التدريبية الاقليمية في مجال السياسة التنظيمية
4.3-7 سعر مخفض يحسب	4.7-7 دولة التسجيل
3.5-1 سلسلة معاهدات الأمم المتحدة	4.7-7 دولة المشغل
1.2-1 سلطات الطيران	2.2-2 الديباجة
1.2-1 سلطات النقل الجوي	
4.10-2 السوابق التاريخية	(ر)
4.1-1 سوق أزواج المدن	3.9-4 رابطة القانون الدولي
3.7-5 السوق الأوروبية الموحدة	3.7-3 رابطة أمم جنوب شرق آسيا
3.7-7 السوق العربية المشتركة	5.1-3 الراكب الإيرادى
3.7-7 السوق المشتركة لأمريكا الوسطى (CACM)	4.6-1 الرحلات العارضة
3.7-2 السوق المشتركة لشرق وجنوب أفريقيا	4.6-2 الرحلات العارضة الشاملة
3.7-6 السوق المشتركة للرأس الجنوبي (MERCOSUR)	4.6-5 رحلات عارضة مبرمجة
4.1-1 سوق النقل الجوي	4.6-5 رحلات عارضة منتظمة
4.1-1 سوق من اقليم الى اقليم	4.1-7 الرحلة الاضافية على نفس الخط
3.7-4 السياسة المشتركة للشؤون الخارجية والأمن	4.1-9 الرحلة الجوية المشتركة
4.1-1 سيارات الليموزين	4.6-2 الرحلة العارضة العامة
4.4-6 السيطرة التنظيمية الفعلية	4.1-13 رحلة دائرية
(ش)	4.6-2 رحلة طلاب عارضة
4.1-10 الشاحنات والخدمات البرية الفرعية	4.6-2 رحلة عارضة لغرض مشترك
4.1-2 شبكة الأمان	4.6-2 رحلة عارضة للمناسبات الخاصة
4.3-2 شرط التعريف	4.6-3 رحلة عارضة للمنتمين الى هيئة واحدة أو للاستخدام الخاص
4.3-11 الشركة التي أصدرت التذكرة للراكب	4.6-2 رحلة عارضة لمجموعة تنتمي لجهة معينة
3.9-4 الشركة الدولية لاتصالات الطيران	4.6-3 رحلة عارضة لنقل الركاب/البضائع
4.3-2 شروط العقد	4.6-3 رحلة عارضة مقتسمة
3.3-6 الشفافية	5.1-1 رخصة
4.7-7 شهادة المشغل الجوى	2.2-4 رسوم الانتفاع ، مادة
(ص)	2.2-4 الرسوم الجمركية والضرائب ، مادة
1.2-3 صحيفة	4.3-7 الرفض المزدوج
4.1-12 الصعود الى الطائرة	(ز)
5.4-2 صفوف	3.3-6 زيادة اشتراك الدول النامية

3.5-2	..... مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية	(ق)	
3.8-2	..... مؤتمر الأليات لتنسيق التعريفات		قاعدة اريدا 4.3-13
3.8-2	..... مؤتمر الأليات لخدمات الشحن		قاعدة التعريفة 4.3-2
3.8-4	..... مؤتمر الأليات للبرامج الزمنية		القاعدة الرشيدة 4.3-13
3.8-2	..... مؤتمر الأليات لوكالات الشحن		قرار 3.2-2
3.8-2	..... مؤتمر الأليات لوكالات سفر الركاب		القرار رقم 297 الصادر عن اللجنة المعنية باتفاق كارتاخينا
3.6-1	..... المؤتمر العام للجنة		لتنفيذ وثيقة كاراكاس 3.2-6
3.4-2	..... مؤتمر النقل الجوي		القطاع الأعمى 4.1-13
3.7-2	..... مؤتمر تنسيق التنمية في الجنوب الأفريقي		قطاع الرحلة 4.1-13
3.8-2	..... مؤتمر خدمات الركاب التابع للأليات		القواعد الخاصة 4.3-2
3.0-2	..... مؤتمر دولي للملاحة الجوية		القواعد العامة 4.3-2
3.8-2	..... مؤتمرات الأليات الاجرائية		
3.8-2	..... مؤتمرات الأليات لتنسيق تعريفات الركاب		
3.8-2	..... مؤتمرات الأليات لتنسيق تعريفات الشحن		
3.8-2	..... مؤتمرات الأليات للحركة		
3.8-2	..... مؤتمرات المناطق		
3.8-2	..... مؤتمرات المنطقة الفرعية		
4.7-7	..... المؤجر		
3.9-4	..... المؤسسة الدولية لرابطات المسافرين الجويين		
3.2-3	..... المادة 3 مكررا		
2.2-2	..... مادة منح الحقوق، مادة		
3.7-3	..... مبادرة أوروبا الوسطى		
4.3-3	..... مبدأ الخليط الأهل		
4.5-2	..... متعهدو شحن البضائع		
4.2-2	..... متوسط معامل الحمولة		
1.1-3	..... المجاملة		
3.4-5	..... مجلة الايكاو		
3.4-2	..... المجلس		
3.7-4	..... مجلس الاتحاد الأوروبي		
3.5-1	..... المجلس الاقتصادي والاجتماعي التابع للأمم المتحدة		
3.5-1	..... مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة		
3.7-3	..... المجلس الأوروبي		
3.7-2	..... مجلس التعاون الاقتصادي لآسيا المحيط الهادئ		
3.7-7	..... مجلس التعاون لدول الخليج العربية		
3.9-2	..... المجلس الدولي لاتحادات المطارات		
3.9-3	..... المجلس الدولي لاتحادات ملاك الطائرات والطيارين		
3.9-3	..... المجلس الدولي لطيران الأعمال		
3.9-2	..... المجلس الدولي للمطارات		
3.9-2	..... المجلس الدولي لمشغلي المطارات		
3.6-2	..... مجلس الطيران المدني للدول العربية		
	..... مجلس الطيران واستخدام المجال الجوي ولجنة الطيران		
3.6-2	..... المشتركة بين الدول		
3.9-4	..... المجلس العالمي للسفر والسياحة		
3.7-1	..... مجلس الوفاق		
		(ك)	
			كتاب الايكاو الدوري 3.4-5
			كومونلت الدول المستقلة 3.6-2
		(ل)	
			اللجنة الأفريقية للطيران المدني 3.6-1
			لجنة الأقاليم 3.7-5
			اللجنة الاقتصادية 3.4-2
			اللجنة الاقتصادية لأفريقيا 3.7-1
			اللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية والكاريبي (ECLAC) 3.7-5
			اللجنة الاقتصادية لأوروبا 3.7-3
			اللجنة الاقتصادية والاجتماعية 3.7-5
			اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ 3.7-3
			اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا 3.7-7
			اللجنة الأوروبية للطيران المدني 3.6-1
			اللجنة الأوروبية للطيران المدني قرارات وبيانات سياسة عامة 3.6-2
			اللجنة الدولية للملاحة الجوية 3.0-2
			اللجنة المؤقتة لمنظمة التجارة الدولية 3.5-3
			لجنة المحيط الهندي 3.7-2
			لجنة المحيط الهادئ الجنوبي (SPC) 3.7-3
			لجنة النقل الجوي 3.4-2
			لجنة النقل الجوي لأمريكا الوسطى 3.6-2
			لجنة النقل والاتصالات للجنوب الأفريقي 3.7-2
			لجنة جوية تابعة لمؤتمر السلام 3.0-2
			لجنة سلطات الطيران لمنطقة الأندى 3.6-2
			لوائح من المجلس 3.7-4
		(م)	
			المؤتمر الإفريقي لتعريفات النقل الجوي 3.6-1

4.1-6	المسار المزدوج	3.7-5	مجلس دول الشمال
4.3-4	المسافة القصوى المسموح بها	4.5-2	مجموع البضائع
5.2-2	المستأجر	4.3-8	مجموع القطاعات
4.6-2	مستثمر الرحلات	3.7-7	مجموعة الثماني (G-8)
4.3-1	مستند تسجيل التعريف	3.4-3	مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة
3.9-3	المستهلكون الدوليون	3.4-3	مجموعة الدراسة المعنية بنظم الحجز الآلي
4.3-9	مستويات مرجعية	3.7-7	مجموعة السبع والسبعون (G-77)
5.2-3	المصطلح طائرات النقل المدنية كبيرة السرعة		مجموعة دول أفريقيا والكاريبي والمحيط الهادئ
5.4-1	المطار	3.7-6	(ACP Group)
5.4-1	المطار الإقليمي	iii	محتوى تنظيمي
5.4-1	المطار التجاري	3.1-3	محضر
5.4-2	مطار التجميع	2.1-6	المحضر المعتمد
5.4-1	المطار الخاص	4.1-6	المحطة المشتركة أو نقطة المحطة المشتركة
5.4-1	المطار الدولي	4.1-6	محطة طريق أو نقطة نهائية
5.4-1	مطار الطائرات	3.7-4	محكمة العدل الأوروبية
5.4-1	مطار المرور	3.5-1	محكمة العدل الدولية
5.4-1	المطار المزدحم	3.7-5	محكمة المدققين
5.4-1	مطار الهليكوبتر	4.3-6	مخالفة للتعريف
4.1-6	مطار رئيسي أو بوابة رئيسية	3.7-4	مديريات عامة
5.4-1	المطارات التكميلية	3.7-4	المديرية العامة الرابعة (المنافسة)
5.4-1	مطارات مساعدة	3.7-4	المديرية العامة السابعة
4.2-2	معامل التحويل	2.1-5	المذكرة الرسمية
4.2-2	معامل الحمولة	2.1-5	مذكرة
4.2-2	معامل الحمولة المتبادل	2.1-5	المذكرة الدبلوماسية
4.2-2	معامل حمولة الركاب أو معامل المقاعد	2.1-5	المذكرة الشفهية
3.3-6	معاملة الدولة الأولى بالرعاية	2.1-5	مذكرة الغائب
3.3-5	المعاملة الوطنية	2.1-5	مذكرة المتكلم
1.1-3	المعاملة بالمثل	2.1-5	مذكرة مساعدة
3.2-2	معاهدة	4.2-6	مراقبة المخزون
3.7-4	معاهدة الاتحاد الأوروبي	4.3-5	المرحلة الأخيرة
3.0-2	معاهدة باريس لتنظيم الملاحة الجوية	4.1-9	المركبات البحرية التوربينية
3.0-2	معاهدة بوخارست لعام ١٩٣٦	5.4-2	مركز التجميع
3.0-2	معاهدة بوينس آيرس لعام ١٩٣٥	5.4-2	مركز التجميع الإقليمي
3.0-2	معاهدة زيمون لعام ١٩٣٧	5.4-2	مركز التجميع الرئيسي
3.7-5	معاهدة شغوارامس	5.4-3	مركز تجميع البريد
3.9-3	معهد القانون الدولي	5.4-3	مركز تجميع البضائع
3.9-3	معهد النقل الجوي	5.4-2	مركز تجميع ثانوي
3.7-4	المفوضية الأوروبية	5.4-2	مركز تجميع صغير
2.2-2	المقدمة	5.4-2	مركز تجميع ضخم
3.4-4	المقر الرئيسي للايكابو بمونتريال	5.4-2	مركز تجميع في بلد ثان
5.1-3	المقعد الكيلومتر المتاح	5.4-2	مركز تجميع لمواصل السفر على شركات مختلفة
2.1-3	مكان إجراء المفاوضات	5.4-2	مركز تجميع لمواصل السفر على نفس الشركة
3.9-1	مكتب البحوث لشركات طيران الشرق	5.4-3	مركز تجميع متعدد وسائل النقل
3.7-3	مكتب الحيط الهادئ الجنوبي للتعاون الاقتصادي	5.4-2	مركز رئيسي عملاق

5.1-2	..... الناقل الجديد	3.6-1	..... مكتب اللجنة
5.1-1	..... الناقل الجوي	2.2-5	..... ملحق
5.1-2	..... الناقل الجوي الرئيسي	3.3-5	..... ملحق الاتفاقية بشأن خدمات النقل الجوي
5.1-1	..... الناقل الجوي المنتظم	2.2-5	..... ملحق الطرق الجوية
5.1-1	..... الناقل الجوي غير المنتظم	3.4-5	..... ملخص احصاءات الايكاو
5.1-2	..... الناقل الجوي للبضائع	4.7-5	..... من الشركة الى المستهلك
5.1-2	..... الناقل الجوي للركاب	4.7-5	..... من الشركة الى شركة أخرى
5.1-1	..... الناقل الداخلي	2.2-3	..... المنافسة العادلة ، مادة
5.1-1	..... الناقل الدولي	3.7-3	..... منتدى المحيط الهادئ الجنوبي
5.1-1	..... الناقل الدولي المنتظم	3.7-4	..... المنطقة الاقتصادية الأوروبية
5.1-1	..... الناقل العارض "شارتر"	3.7-2	..... منطقة التجارة التفضيلية لدول شرق وجنوب أفريقيا
5.1-2	..... الناقل العملاق	3.7-2	..... منطقة التجارة الحرة لدول جنوب شرقي آسيا
5.1-2	..... الناقل الفرعي	3.8-2	..... المنطقة رقم (١)
5.1-2	..... الناقل المبتدئ	3.8-2	..... المنطقة رقم (٢)
5.1-2	..... الناقل المتخصص	3.8-2	..... المنطقة رقم (٣)
5.1-1	..... الناقل المرخص	3.8-3	..... منطقة مفتوحة أو منطقة فرعية مفتوحة
5.1-2	..... الناقل المساعد	3.5-3	..... منظمة التجارة الدولية
5.1-1	..... الناقل الوطني	3.5-2	..... منظمة التجارة العالمية
5.1-3	..... ناقل أهلي	3.7-7	..... منظمة التعاون الاقتصادي
5.1-3	..... ناقل باسنتنمار مشترك	3.5-3	..... منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي
5.1-3	..... ناقل تملكه الدولة	3.7-7	..... منظمة الدول الأمريكية (OAS)
5.1-1	..... الناقل حامل العلم	3.2-1	..... المنظمة الدولية
5.1-2	..... الناقل منخفض التكاليف	3.5-2	..... المنظمة الدولية لتوحيد المقاييس
3.4-5	..... ندوات السياسات التنظيمية التي تعقدها الايكاو	3.9-3	..... المنظمة الدولية لرابطات المستهلكين
3.1-2	..... النصاب	3.5-3	..... منظمة السياحة العالمية
4.3-7	..... نطاقات التسعير	3.4-1	..... منظمة الطيران المدني الدولي (ايكاو)
4.3-9	..... نطاقات المرونة	3.5-2	..... منظمة العمل الدولية
4.3-9	..... النطاقات المعقولة	3.0-2	..... المنظمة المؤقتة للطيران المدني الدولي
	..... نظام التبادل الالكتروني للبيانات لأغراض	3.7-2	..... منظمة الوحدة الأفريقية
3.8-4	..... الادارة والتجارة والنقل	3.2-1	..... منظمة حكومية دولية
3.8-4	..... نظام تسوية حسابات نقل البضائع	3.7-6	..... منظمة دول الكاريبي الشرقي (OECS)
3.7-6	..... النظام الاقتصادي لأمريكا اللاتينية (SELA)	3.7-6	..... منظمة دول أمريكا الوسطى (OCAS)
3.8-4	..... نظام الأياتا/سينا لتتبع الأمتعة	3.9-2	..... منظمة شركات الطيران الإقليمية الأوروبية
4.3-9	..... نظام الايداع الالكتروني للتعريفات	3.2-1	..... المنظمة غير الحكومية
5.4-2	..... نظام التجميع الرئيسي	3.4-4	..... المواد الارشادية بشأن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي
4.3-9	..... نظام التعريفات القصوى	3.2-2	..... مواد ديباجة
3.7-6	..... نظام التكامل لأمريكا الوسطى	4.3-7	..... الموافقة المزدوجة
5.4-1	..... نظام مركز التجميع والتوزيع	5.4-1	..... موجات
3.2-4	..... نظام وارسو	4.10-2	..... موسم الجدولة
4.7-4	..... نظم للتوزيع العالمي		
		(ن)	
		3.7-7	..... نادي باريس
		5.1-3	..... ناقل اتحادي
		5.1-2	..... الناقل الاقليمي

	2.2-3	نظم الحجز الآلي
	4.7-3	نظم الحجز الآلي
	4.1-1	النفاذ الى سوق النقل الجوي
	4.1-6	النقطة الخلفية
	4.1-9	نقل البضائع فقط
	4.3-11	النقل الثنائي
	iv	النقل الجوي
	4.1-12	النقل الداخلي الكبير
	4.1-12	النقل الداخلي على شركة أجنبية
	4.3-3	النقل المشترك
	4.3-13	النقل المشترك خارج نظام الاياتا
	4.3-11	النقل المشترك في نظام الاياتا
	4.5-2	النقل متعدد الوسائط
		(هـ)
	3.2-2	هيئة ادارية
	2.1-9	هيئة التحكم
	3.6-2	الهيئة العربية للطيران المدني
	3.6-2	هيئة سلطات الطيران المشتركة
	3.2-1	هيئة عليا
	2.2-1	هيكل التنظيم الثنائي
	1.2-1	هيكل التنظيم الوطني
	iii	هيكل تنظيمي
		(و)
3.1-4		وثائق التصديق أو القبول أو الاعتماد
3.1-4		وثائق القبول أو الاعتماد
3.4-5		وثيقة الايكاو
4.3-2		وثيقة الشحن الجوي
2.1-8		وثيقة تفويض كامل
3.3-5		الوجود التجاري
3.3-5		وجود شخص طبيعي
3.1-3		ورقة العمل
2.1-6		ورقة عمل للتشاور
3.1-3		ورقة غير رسمية
3.1-3		ورقة معلومات
4.1-9		وسائل النقل السطحي
2.1-9		الوساطة
2.1-4		الوفد
4.5-1		وكلاء الشحن
		(ي)
3.1-5		ينسحب من المعاهدة

— انتهى —

مطبوعات الايكاو والمنتجات ذات الصلة في مجال النقل الجوي

يصف الملخص التالي مختلف مطبوعات الايكاو والمنتجات ذات الصلة في مجال النقل الجوي الصادرة عن منظمة الطيران المدني الدولي:

- القواعد والتوصيات الدولية التي اعتمدها المجلس وفقا للمواد ٣٧ و ٥٤ و ٩٠ من اتفاقية الطيران المدني الدولي التي تسمى بالملاحق لغرض التيسير. ويحتوي الملحق التاسع — التسهيلات — على قواعد وتوصيات دولية تتناول الجمارك والحجر الصحي والهجرة والشؤون الصحية المتعلقة بالملاحة الجوية الدولية. ويتألف الملحق السابع عشر — الأمن — من قواعد وتوصيات دولية بشأن جميع القضايا المتعلقة بحماية الطيران المدني من أعمال التدخل غير المشروع. ويجب ابلاغ المجلس، وفقا للمادة ٣٨ من الاتفاقية، بأي اختلافات بين النظم والممارسات الوطنية في دولة ما وبين ما تنص عليه القواعد القياسية الدولية. كما دعا المجلس الدول المتعاقدة أيضا الى ابلاغه بالاختلافات عن أحكام التوصيات الدولية.
- سياسات الايكاو المتعلقة بتنظيم النقل الجوي الدولي، كرسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية، وفرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي.
- المواصفات الفنية بشأن وثائق السفر المقروءة آليا.
- تعريفات خدمات المطارات والملاحة الجوية بما في ذلك الرسوم المفروضة على المنتفعين في أكثر من ١٨٠ دولة.
- الأدلة الفنية التي تقدم معلومات أو إرشادات الى الدول المتعاقدة عن مسائل مثل تنظيم خدمات النقل الجوي الدولي والإدارة المالية للمطارات والملاحة الجوية وأساليب التنبؤ بالحركة الجوية، والامتثال لأحكام الملحق السابع عشر.
- الكتب الدورية التي تقدم معلومات متخصصة تهم الدول المتعاقدة، وتشمل دراسات حول الاتجاهات متوسطة وطويلة الأجل في صناعة النقل الجوي على الصعيدين العالمي والإقليمي ودراسات متخصصة ذات طبيعة عالمية تشمل مسائل مثل الجوانب الاقتصادية والمالية لتنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية والفروق الإقليمية في اقتصاديات تشغيل الخطوط الجوية والإسهام الاقتصادي للطيران المدني وخصخصة خدمات المطارات والملاحة الجوية والآثار التنظيمية لتخصيص الخانات الزمنية.
- برامج التدريب على أمن الطيران ودورات بشأن طائفة من الموضوعات المخصصة لمساعدة المهنيين في مجال الأمن والمديرين والموظفين على اكتساب تفهم أشمل للقواعد القياسية والتوصيات الدولية، فضلا عن تقديم المهارات العملية المتخصصة لتنفيذ ورصد التدابير والأحكام وفقا للبرامج المحلية. وللمزيد من المعلومات يرجى الاتصال بالبريد الإلكتروني avsec@icao.int أو الاطلاع على موقع التدريب على ICAO AVSEC في شبكة الانترنت www.icao.int/atb/sfbranch.
- المطبوعات في شكل الكتروني، في قواعد البيانات والأشكال التفاعلية كاتفاقيات الخدمات الجوية العالمية واتفاقيات الايكاو النموذجية للخدمات الجوية. ويمكن الحصول على احصاءات الطيران المدني من خلال شراء اشتراك سنوي في واحدة أو أكثر من مجموعات البيانات التي توزعها الايكاو من خلال موقعها التجاري في www.icaodata.com. وينبغي ارسال الأسئلة المتعلقة باحصاءات الايكاو أو الطلبات الخاصة للحصول على بيانات احصائية الى موقع sta@icao.int.
- تقارير الاجتماعات في مجال النقل الجوي، بما في ذلك التقارير المتعلقة باجتماعات شعبة التسهيلات وشعبة الاحصاءات وتلك المتصلة بالمؤتمرات المتعلقة بأمن الطيران وتنظيم النقل الجوي الدولي واقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية.

ISBN 92-9194-598-6



© ICAO 2004
9/05, A/P1/120

Order No. 9626
Printed in ICAO