



## المؤتمر العالمي للنقل الجوي

### الاجتماع السادس

مونتريال، من ١٨ إلى ٢٢ مارس ٢٠١٣

- البند ٢ من جدول الأعمال: بحث المسائل الرئيسية والإطار التنظيمي المتعلق بها
- ١-٢: دخول الأسواق
  - ٢-٢: ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم
  - ٣-٢: حماية المستهلكين
  - ٤-٢: المنافسة العادلة
  - ٥-٢: الضمانات
  - ٦-٢: الضرائب والجبايات الأخرى على النقل الجوي الدولي
  - ٧-٢: اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية
  - ٨-٢: تنفيذ سياسات الايكاو وإرشاداتها

الحاجة إلى استراتيجية لمعالجة الآثار السلبية لاستمرار تحرير الأسواق: هل نمط النقل البحري "أعلام المواءمة" يساهم في صناعة الطيران المستدامة؟

(مقدم من الاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF))

#### الموجز التنفيذي

تستعرض هذه الورقة الآثار الرئيسية لتحرير صناعة الطيران منذ عام ٢٠٠٠، مع إيلاء اهتمام خاص لعمال النقل في قطاع الطيران و تزايد ظهور حالات "إعلام المواءمة" في قطاع الطيران لهذه الصناعة. وتقدم الورقة المزيد من الدروس الرئيسية من مؤتمر النقل الجوي الخامس (ATCONF 5) في هذا الصدد، وتلاحظ عدم وجود مبدئين هامين في هذا المؤتمر (ATCONF 6) ألا وهما تنفيذ الضمانات الأساسية للسلامة والأمن وعمال الطيران. وأخيراً، تقدم الورقة عددا من الاستنتاجات والتوصيات لتصحيح هذه العيوب الخطيرة التي تم تحديدها من أجل وضع الأساس لتطوير استراتيجية فعالة وشاملة لمعالجة الآثار السلبية لاستمرار تحرير صناعة الطيران ورفع القيود التي سنستعرضها هنا.

الإجراء: المؤتمر مدعو إلى الموافقة على التوصيات الواردة في الفقرة ٧.

يمكن الاطلاع على وثائق المؤتمر المرجعية على الموقع الشبكي التالي:

[www.icao.int/meetings/atconf6](http://www.icao.int/meetings/atconf6)

المراجع:

## ١- المقدمة

١-١ تأسس الاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF) في عام ١٨٩٦ و يمثل اليوم ٤,٥ مليون عامل في جميع وسائل النقل في جميع أنحاء العالم، بما في ذلك الطيران المدني. وتمثل نقابات الطيران المدني المنتسبة لـ ITF 650,000 عامل في الطيران المدني في ١٤٧ دولة.

٢-١ الغرض من هذه الورقة هو استعراض الدروس المستفادة من تحرير الطيران ورفع القيود حتى الآن، وتحديد المبادئ الأساسية التي ينبغي أن توجه أعمال المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي (ATCONF/6)؛ وتقدم توصيات ملموسة وعملية للاستجابة لاحتياجات ومصالح مجموعة هامة من أصحاب المصلحة في صناعة النقل الجوي الدولي الذين كثيرا ما يتم تناسيهم أو تجاهلهم في المناقشات حول توسيع رفع القيود وتحرير الصناعة - وهم عمال النقل في قطاع الطيران المدني.

## ٢- الدروس المستفادة من رفع القيود عن الطيران وتحرير الصناعة

١-٢ بعد مرور ثلاثة عقود، فشل رفع القيود وتحرير الصناعة في تحقيق العديد من وعوده حيث انه: لم تتحسن معايير الخدمة و قامت قطاعات معينة من السوق بتقديم خدمة اقل وبالإضافة إلى ذلك، على الرغم من التحرير، لم يتحسن هامش الربح والعائد على رأس المال، مستمرا عند مستوياته التي هي ببساطة لا تساعد على جذب رؤوس الأموال.

٢-٢ هناك توحيد متزايد في جميع أرجاء صناعة الطيران في بعض البلدان، تبنت الصناعة هيكل خالي من القيود بنظام احتكار القلة وقد جعل رفع القيود والتحرير أيضا الصناعة أكثر عرضة للصدمات الخارجية و أصبح الركود الدوري وغير المتوقع أكثر تدميرا.

٣-٢ كجزء من هذا الاتجاه العام، عطل تطور النموذج "منخفض التكلفة" العمليات الطيران وأثر بشكل كبير وضار على جميع العاملين في هذه الصناعة "التكلفة المنخفضة" يقابلها نموذج "الأجرة المنخفضة" ولا سيما فيما يتعلق بالنهج تجاه العمال.

٤-٢ لقد استخدم عمال النقل الجوي مرارا وتكرارا وبشكل متزايد منذ عام ٢٠٠٠ باعتبارهم يتلقون الصدمات الأولية لإدارة آثار رفع القيود، وتحرير الصناعة و دورات الأعمال والصدمات الخارجية في هذه الصناعة وقد فقد العديد من موظفي المناولة الأرضية، والمهندسين، والمراقبين الجويين والفنيين و موظفي خدمات الطعام، وطاقم الطائرة و الطيارين ووظائفهم بالنسبة لما تبقى من العمال، فانهم ما زالوا يواجهون تخفيض الأجور، وتخفيضات في المعاشات التقاعدية، وأعباء العمل المتزايدة، وتدهور ظروف العمل، والعيش تحت التهديد المستمر من الإفلاس الكبيرة للشركات والانهيئات أو الاندماج

٥-٢ قام قسم الطيران المدني في الـ ITF بعمل دراسة عالمية من خلال جميع النقابات المنتسبة له في ١١٦ دولة في جميع المناطق في جميع أنحاء العالم لدراسة التوتر والإرهاق لطاقم الطائرة، وعمال المناولة الأرضية، والمراقبين الجويين. وكانت نتائج هذا التحقيق مثيرة للقلق: انخفاض مطرد في الظروف التي تواجهها هذه المجموعات المهنية الثلاث في جميع مناطق العالم بين عامي ٢٠٠٠ و ٢٠٠٧. أصبح التوتر والإجهاد بين عمال الطيران المدني طبيعة عالمية بين عامي ٢٠٠٠ و ٢٠٠٧، وساء تدريجيا منذ عام ٢٠٠٠.

٦-٢ أعرب أصحاب العمل عن قلقهم إزاء الصعوبات لجذب "الجيل الجديد" من عمال الطيران. ولن يساعد سوء ظروف العمل على ذلك وسوف يجلب المزيد من المشاكل لاستدامة هذه الصناعة.

٧-٢ هناك أيضا أدلة متزايدة على أن الشركات وفي ظل تحرير الصناعة تزيد إعادة هيكلة عملياتها لتعكس بذلك نموذج "أعلام المواءمة" في النقل البحري.

٨-٢ إن الـITF، كمنظمة متعددة الوسائط، لديه خبرة عملية بعواقب "رفع أعلام لغير الدولة التي تشغل فيها السفينة" في القطاع البحري في الواقع، اخترع الـITF مصطلح "أعلام المواءمة" مرة أخرى في عام ١٩٥٨. في هذا القطاع، دفع "رفع القيود" عن الملكية والجنسية ومعايير السلامة بعض أصحاب السفن لفرض أدنى معايير العمالة والظروف الممكنة للعمال ومعايير السلامة والإشراف الأكثر تراخيا على عملياتها.

٩-٢ في قطاع النقل البحري، يمكن للسفن والأساطيل "أن ترفع أعلام لدول غير تلك التي تشغل فيها" (بما في ذلك الدول غير الساحلية التي لا يوجد فيها أعراف بحرية، مثل منغوليا) وهي تقدم التهرب من دفع الضرائب، ومعايير السلامة الأقل تكلفة ومعايير العمل والشروط المتدنية، وعدم أهلية الإشراف على السلامة العامة وهيكل التفيتش. والدافع عموما وراء "رفع أعلام لغير الدولة التي تشغل فيها السفينة" هو الرغبة في توفير التكاليف بما في ذلك دفع ضرائب أقل أو هربا من الرقابة التنظيمية الفعالة من جانب الدولة التي تملك حق الانتفاع في السفينة أو الأسطول. في نهاية المطاف هذا ما يسمى بخصخصة التنظيم. إذا كان مالك السفينة لا يجب ما تقوم به الهيئة التنظيمية، فانه يغير علم السفينة ليعثر على علم أكثر ملاءمة أو توافق.

١٠-٢ لعب الـITF دورا رئيسيا في الحد من الآثار السلبية على البحارة في هذا النظام بما في ذلك حقيقة أن هناك أكثر من ١١,٥٠٠ سفينة مغطاة الآن بالاتفاقات الجماعية المتفاوض عليها دوليا.

١١-٢ من اللافت للنظر اليوم العدد المتزايد من أوجه التشابه بين مجال الطيران المدني و سيناريوهات "رفع أعلام أجنبية لغير الدولة التي تشغل فيها السفينة" في النقل البحري. يوجد سجلات بحرية لطائرات الطيران المدني وهي آخذة بالنمو في أوروبا وبرمودا وإيرلندا ومالطا وجورجيا وليتوانيا يوجد أيضا سجلات بحرية للطائرات الخاصة في جزر كايمان، وجزيرة مان، وسان مارينو. ويرتبط الأساس المنطقي للتسجيل في الخارج بخفض الضرائب المباشرة وغير المباشرة (على سبيل المثال تبلغ ضريبة القيمة المضافة في أوروبا ٢٠.٥ في المائة مقارنة بلا شيء في بعض السجلات)، وانخفاض تكاليف التأمين وانخفاض نسبة البيروقراطية.

١٢-٢ تستخدم شركات الطيران "اتفاقيات الأجواء المفتوحة" لاختيار ما إذا كانت تريد أن يتم تنظيمها والإشراف عليها عن طريق تشريع محلي أو داخل البلاد، ولتعريض قطاع الطيران المدني لخطر الإغراق الاجتماعي، والإغراق في معايير السلامة، وتخفيض الرقابة حيث انه لا ينبغي على المنظمين "المنافسة" لتسجيل الطائرات".

١٣-٢ نتيجة لذلك، أصبحت استدامة صناعة النقل الجوي معرضة للخطر مع زيادة الاضطراب ومقاومة العامل لمثل هذه التكتيكات من قبل صاحب العمل.

### ٣- التحرير ومقدمي خدمات الملاحة الجوية (ANSPs):

١-٣ في السنوات الأخيرة سلب الـITF الضوء على المشاكل التي تواجه العاملين في المطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية (ANSPs) على حد سواء. في عام ٢٠٠٨ وفي مؤتمر اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية (CEANS) لاحظ الـITF أن هناك مشاكل متزايدة تواجه عمال الملاحة الجوية وقدرتهم على التفاوض بحرية. لاحظ الـITF أيضا أن عمال المطارات يواجهون الهجمات المستمرة على أحكام وشروط عملهم نتيجة لتحرير الصناعة والخصخصة. في اجتماع منظمة الطيران المدني الدولية (ICAO) في عام ٢٠١٠ لاحظ الـITF أيضا أن الاقتصاد المتدهور لصناعة الطيران كان له تأثير على قدرة العمال على التفاوض على الأحكام وظروف العمل. ولاحظ الـITF أيضا أن منظمة العمل الدولية (ILO) وجدت ان أصحاب العمل والحكومات اخترقوا الحقوق الأساسية. ومنذ انعقاد الاجتماع الماضي ازداد الوضع سوءا،

وتزايدت الإضرابات في المطارات وتزايد عدد مقدمي خدمات الملاحة الجوية (ASNP) مع تزايد عدد الشكاوى المقدمة إلى منظمة العمل الدولية (ILO). ويدرك العاملون في المطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية (ASNP) ان لديهم دور في خفض التكاليف. ومع ذلك، ينبغي أن يكون دورهم متوازناً عن طريق الاعتراف بحقوق العمال في التفاوض وان يتم التشاور معهم حول نظم الشحن، وهياكل التسعير والرقابة الاقتصادية كما هو الحال مع أصحاب العمل الآخرين. اذا لم يتغير النهج، من المرجح أن يستمر الحراك الصناعي بالتزايد مما يزيد من المشاكل التي تواجه هذه الصناعة التي ذكرت أعلاه.

#### ٤- استنتاجات المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي (ATCONF/6)

١-٤ بناء على هذا التاريخ لتحرير الطيران ورفع القيود، فإن واحدة من أولويات ال (ITF) ستكون تخفيف أسوأ التأثيرات لمعايير السلامة العامة والعواقب الاقتصادية على عمال الطيران والركاب.

٢-٤ كان المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي (ATCONF/5) الذي عقد في عام ٢٠٠٣ حدثاً بارزاً في تطور التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي العالمي. وقد ناقش المشاركون معا عددا من المواضيع المترابطة، بما في ذلك الاعتراف بجوانب السلامة العامة و التحرير والحاجة إلى مشاركة جميع أصحاب العمل في تطور التنظيم الاقتصادي للصناعة.

٣-٤ تمثل مستوى الإجماع الغير عادي الذي تم التوصل إليه في المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي (ATCONF/5) في إعلان المبادئ العالمية لتحرير صناعة النقل الجوي العالمية، الذي اعتمده ١٤٥ دولة و ٢٦ منظمة، بما في ذلك ال ITF. على وجه الخصوص، وضعت اثنتين من المبادئ الوقائية الأساسية الجديرة بالذكر في مؤتمر النقل الجوي العالمي السادس (ATCONF/6).

٤-٤ المبدأ الأول هو إعطاء الأولوية للسلامة والأمن. لم يكن ال ITF الوحيد الذي اعرب عن قلقه بشأن دخول "أعلام الموامة" إلى صناعة النقل الجوي، أو في إثارة تساؤلات حول قدرة الهياكل التنظيمية القائمة على الصعيد الوطني لتوفير مراقبة فعالة لعولمة مشغلي النقل الجوي و الشركات المتعددة الجنسيات (ATCONF/5)، الوثيقة 9819، البند ١-٢-٢-١ و (١-١-٢).

٥-٤ نتيجة لذلك، خلص المؤتمر إلى أن "التحرير الاقتصادي له آثار على السلامة ونظام الأمن (١-٣-٢-١ أ) و"عند القيام بالتحرير الاقتصادي، ينبغي للدول أن تضمن أن لا يتم المساس بالسلامة والأمن بناء على اعتبارات تجارية (١-٣-٢-١ ج) ولهذه الغاية "يجب أن يشكل اتخاذ تدابير لضمان الامتثال للمعايير السلامة المطبقة وتعزيز الأمن والرقابة التنظيمية جزءا لا يتجزأ من ضمانات تحرير الصناعة (١-٣-٢-١ ب) وقد أصبح هذا أمرا ملحا الآن بعد أن أصبحت أسوأ ملامح عمليات "أعلام الموامة" أكثر انتشارا في مجال الطيران في السنوات العشر الماضية كما ذكر أعلاه.

٦-٤ كان المبدأ الثاني الوقائي المهم الاعتراف بأنه وفي مسائل التغيير الاقتصادي والصناعي، عمال الطيران هم من أصحاب المصلحة المهمين. على وجه الخصوص، تم تعزيز الاعتراف بالعمل باعتباره الجهة المعنية في الصناعة، وهو ما تم أول اتفاق عليه في المؤتمر العالمي الرابع للنقل الجوي في عام ١٩٩٤، من خلال عدد من الإشارات المحددة في النصوص التي اعتمدت.

٧-٤ ينص إعلان المؤتمر على أن المبدأ العام يجب أن يكون "أن ال (ICAO) والدول المتعاقدة فيها، جنبا إلى جنب مع صناعة النقل الجوي وغيرها من أصحاب المصلحة في مجال الطيران المدني، سيعملون على ضمان أن تواصل صناعة النقل الجوي التطور بطريقة: [...] تولى الاعتبار الواجب لمصالح جميع أصحاب المصلحة، بما في ذلك الناقلين الجويين والمشغلين الآخرين، والمستخدمين، والمطارات، والمجتمعات، والعمالة، ومقدمي خدمات السياحة والسفر (١-١) (١). وشمل الإعلان أيضا ما يلي: "إن الهدف من التطور التنظيمي الجاري هو خلق بيئة يمكن فيها للنقل الجوي الدولي أن يزدهر بطريقة مستقرة وفعالة واقتصادية، دون المساس بالسلامة والأمن ومع احترام معايير العمل والمعايير الاجتماعية" (١-٤).

٨-٤ كانت استنتاجات المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي (ATFConf/5) أكثر تحديدا فيما يتعلق بتأثير كل من: التحرير على عمال الطيران، وأهمية مشاركة العمال في تطور التنظيم الاقتصادي:

"يمكن أن يكون للتحرير آثار مختلفة على العمالة، والتي ينبغي أن تستمر في المشاركة كصاحب مصلحة هام لتطوير صناعة النقل الجوي، ينبغي للدول مراعاة واحترام إعلان منظمة العمل الدولية (ILO) بشأن المبادئ والحقوق الأساسية في العمل، واتخاذ ما يلزم من التدابير الرامية إلى تعزيز الحوار الاجتماعي بمشاركة نشطة من العمال كوسيلة لإيجاد حلول مبتكرة ومسؤولة اجتماعيا" (١-٣-١-١ (و)).

و

"خلال تحرير شروط تعيين الناقل الجوي وتحويله، ينبغي للدول ضمان الاهتمام بشكل صحيح بالآثار الاقتصادية والاجتماعي على العمال، بما في ذلك مخاوفهم....." (١-٣-١-٢ (ه)).

#### ٥- المبادئ الأساسية التي يجب أن تقود عمل المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي (ATCONF/6)

١-٥ لا يعتقد الـITF أن هناك سبب للتخلي عن هذين المبدأين الوقائين الأساسيين والاستنتاجات المرتبطة بهما من المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي (ATCONF/5) في عمل هذا المؤتمر السادس (ATCONF/6). في الواقع، ينبغي أن تشكل الأساس لجميع العمل في المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي (ATCONF/6).

٢-٥ أصدرت الأمانة العامة للـ(ICAO) ٢٣ ورقة (أوراق العمل من صفحة ٣ إلى صفحة ٢٤ وورقة معلومات (١)) كخلفية للمؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي (ATCONF/6). للأسف، لا يوجد أي من هذين المبدأين الوقائين الأساسيين في معظم خلفية الأمانة العامة لهذا المؤتمر، بما في ذلك ورقة عمل المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي (ATCONF/6) الثالثة بعنوان "التدابير الوقائية لتحرير النقل الجوي".

٣-٥ قدمت أوراق عمل الأمانة العامة مراجعة متفائلة وغير متحمسة للنتائج وأفاق تحرير الطيران ورفع القيود. وتطور أوراق عمل المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي رقم ٤ و ١٢ و ١٣ و ٢٢ و ٢٤ على وجه الخصوص جدول أعمال لاستمرار تحرير صناعة الطيران ودعم ضمني لمبادرة "جدول أعمال للحرية" التي اطلقها اتحاد النقل الجوي الدولي (IATA) في عام ٢٠٠٩..

٤-٥ هناك نقطتان مهمتان تم إغفالهما في أوراق عمل الأمانة العامة.

٥-٥ أولا، من حيث الآثار المترتبة على تحرير الصناعة فيما يخص شؤون السلامة العامة والأمن. لا تقر الأمانة العامة بأن "التحرير يحمل أيضا بعض المخاطر التي قد تكون باعثة للقلق، مثل: إمكانية ظهور "أعلام الموامة" في غياب تدابير تنظيمية فعالة لمنع وقوعها؛ والتدهور المحتمل في معايير السلامة والأمن مع التركيز المتزايد على النتائج التجارية؛ وهروب رأس المال الأجنبي الذي من الممكن أن يؤدي إلى عمليات أقل استقرارا" (ATCONF/6- ورقة العمل/١٢، الملحق، ١-٥). وبالإضافة إلى ذلك، تشير (ورقة العمل/١٧، ATCONF/6) إلى تقارير عن دراسة منظمة الطيران المدني الدولي (ICAO) على جوانب السلامة والأمن للتحرير الاقتصادي (١-٣).

٦-٥ يعتقد الـITF انه كان ينبغي تقديم المزيد من المعلومات إلى المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي (ATCONF/6) لمناقشة هذه القضية الهامة. على سبيل المثال، في الاجتماع الثاني والعشرين لمديري الطيران المدني في منطقة شرق البحر الكاريبي من ٨- ١١ ديسمبر ٢٠٠٩، قدمت الأمانة العامة للـ(ICAO) تقريرا مرحليا بشأن التدابير التي تتخذها الـ(ICAO) " للحد من مخاطر السلامة المحتملة المرتبطة بإساءة استخدام أعلام الموامة (E/CAR/DCA/22-IP/09) في حين أن الـITF يرحب بعمل الـ(ICAO) حتى الآن لمواجهة الآثار السلبية لـ"أعلام الموامة" في قطاع الطيران، ولا يزال هناك الكثير مما يتعين القيام به.

٧-٥ ثانياً، إذا كانت رؤية الـ(ICAO) بحد ذاتها هي "تحقيق النمو المستدام لنظام الطيران المدني العالمي"(ATCONF/6 - ورقة العمل ٢٤ ، ١-١)، فإنه لا يمكن القيام بذلك دون إيلاء الاعتبار الواجب لجميع أصحاب المصلحة، بما في ذلك عمال النقل الجوي المدني، وغيرهم من وكالات الأمم المتحدة، وبخاصة الـ(ILO).

٨-٥ ما هو رائع حقا هو أن ورقة العمل ٢٢ للمؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي (ATCONF/6) تستعرض "الاستدامة والتنمية الاقتصادية للنقل الجوي" دون الرجوع إلى عمال الطيران (عدا إخبارنا كم يبلغ عددهم في هذه الصناعة، الفقرة ٣-١). تختتم ورقة العمل تحليلها بعد ذلك من خلال التوصية بأنه "ينبغي أن تكون الـ(ICAO) المحفل الوحيد لبدء حلول عالمية لتطوير نظام النقل الجوي المستدام لجميع الأطراف المعنية".

٩-٥ يعتقد الـITF أن هناك طريقة أفضل. بعد فترة من رفع القيود عن الطيران وتحرير الصناعة، حان الوقت الآن لنهج جديد يجمع بين صناعة نقل جوي مدني صحية قادرة على تقديم الخدمات الضرورية الآمنة للمجتمع و الأعمال و أن تقدم ظروف عمل عادلة ومقبولة لموظفيها. يجب أن يكون هناك إجماع عالمي على مبدأ أنه لا ينبغي أن يكون هناك منافسة على المسائل الاجتماعية لا بين البلدان ولا بين نماذج الأعمال.

١٠-٥ هذا يتطلب أن تعمل الـ(ICAO) بصورة تعاونية مع وكالات الأمم المتحدة بشأن القضايا ذات الاهتمام المشترك، وخاصة مع منظمة العمل الدولية (ILO)، وليس على سبيل الحصر أو من جانب واحد على النحو الذي اقترحتته ورقة العمل ٢٢ للمؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي(ATCONF/6). وقد بدأ بعض ذلك العمل التعاوني بالفعل في منتدى الحوار العالمي للـ(ILO) بشأن آثار الأزمة الاقتصادية العالمية على صناعة الطيران المدني. وقد حققت الحكومات وأصحاب العمل والعمال إجماع ملحوظ في سلسلة من نقاط التوافق التي سيتم تقديمها من قبل الـ(ILO) في هذا المؤتمر. بعض هذه النقاط تنص على ما يلي: "تحرير الصناعة زاد الضغوط التنافسية، وهذا من الممكن أن يؤدي إلى تعزيز التحديات من أجل العمل اللائق والعمل التنافسي" وأن: "الحوار الاجتماعي هو عنصر أساسي لتحسين الاستدامة والإنتاجية والعمل اللائق في الطيران المدني..، بالإضافة إلى ذلك، نصت نقاط الإجماع على أنه: "ينبغي تطبيق المنافسة العادلة واحترام الحق في العمل كما هو منصوص عليه في إعلان الـILO بشأن المبادئ الأساسية لحقوق العمل من قبل جميع الجهات الفاعلة في مجال صناعة الطيران المدني بغض النظر عن نموذج أعمالها". أخيراً، أوصى المنتدى - ليس على سبيل الحصر - أنه ينبغي على الـ(ILO) والـ(ICAO) التشاور حول سبل تعزيز التعاون بين الهيئتين. من المهم أن نلاحظ أن الـ(ICAO) شاركت بصفة منظمة مراقبة.

١١-٥ يعتقد الـITF أنه وفي أي برنامج للعمل المستقبلي تقره الـ(ICAO) ينبغي أن يكون هناك اعتراف صريح بأن عمال الطيران هم احد أصحاب المصلحة الذين لهم مصالح يجب أخذها في عين الاعتبار عند تقييم أي توصيات أو مبادئ توجيهية مقترحة. لضمان التحديد السليم لهذه المصالح والنظر فيها، ينبغي أن تنص آلية أي برنامج عمل مستقبلي على مشاركة الـITF والـILO والجمعيات المهنية التي تمثل عمال الطيران التي تمتلك بالأصل صفة مراقب في الـ(ILO).

## ٦- الاستنتاجات

١-٦ في ضوء المناقشة الواردة أعلاه، يمكن استخلاص الاستنتاجات التالية:

أ) تم استخدام عمال النقل الجوي مرارا وعلى نحو متزايد منذ عام ٢٠٠٠ باعتبارهم يتلقون الصدمات الأولية لإدارة آثار رفع القيود، وتحرير الصناعة، ودورات الأعمال والصدمات الخارجية في هذه الصناعة، وفي اغلب الأحيان يواجهون عواقب اجتماعية مدمرة.

ب) هناك أدلة متزايدة على أن شركات الطيران، و في ظل التحرير تزيد من إعادة هيكلة عملياتها لتعكس سيناريوهات "أعلام الموامة" السائدة في النقل البحري.

#### ٧- التوصيات

- ١-٧ المؤتمر مدعو إلى:
- ٢-٧ ادراك جوانب السلامة العامة والأمن المرتبطة بتحرير الصناعة والحاجة إلى مشاركة جميع أصحاب المصلحة في تطور التنظيم الاقتصادي لهذه الصناعة. وقد اطلق المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي (ATConf/6) مبدئين وقائيين أساسيين ينبغي أن يوجها عمل المؤتمر (ATConf/6). هذين المبدئين الوقائيين الأساسيين ينبغي أن يكونا واضحين في استنتاجات المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي (ATConf/6).
- ٣-٧ تبني نظرة أكثر توازنا للجوانب الاجتماعية والسلامة والأمن المرتبطة برفع القيود عن صناعة الطيران وتحريرها. لا تدرس خلفية المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي (ATConf/6) بشكل كاف تأثير التحرير على عمال الطيران المدني والمخاطر التي تهدد السلامة العامة والأمن بسبب "أعلام الموامة" في صناعة الطيران.
- ٤-٧ حث الـ(ICAO) باعتراف واضح لأي برنامج عمل مستقبلي تطلقه بأن عمال طيران هم احد أصحاب المصلحة الذين لهم مصالح يجب أخذها في عين الاعتبار عند تقييم أي توصيات أو مبادئ توجيهية مقترحة.
- ٥-٧ حث الـ(ICAO) للعمل بصورة تعاونية مع وكالات الأمم المتحدة، وخاصة الـ(ILO)، من أجل توفير متابعة مناسبة للنتائج التي توصل إليها منتدى الحوار العالمي الأخير للـ(ILO) حول آثار الأزمة الاقتصادية العالمية على صناعة الطيران المدني.

- انتهى -