



## بيان مبادئ السياسة الخاص بتطبيق اتفاقيات الخدمات الجوية الثنائية

حيث أن:

- النقل الجوي الدولي ذو أهمية أساسية للاقتصاد العالمي. والتقديرات التي تشير إلى مساهمة هذا القطاع بنسبة 8% من إجمالي الناتج المحلي العالمي وتشغيله لعدد يبلغ 32 مليون شخص لم تزل قاصرة عن تقدير الأهمية الكامنة لقطاع النقل الجوي بشكل كامل.
- ان القيود التي تفرضها اتفاقيات الخدمات الجوية الثنائية على حجم الدخول إلى السوق والاستثمار والتسعير قد تتسبب بخفض الاسهامات التي من الممكن لقطاع النقل الجوي أن يحققها في مجالات التجارة والسياحة وخلق فرص العمل والنمو الاقتصادي.
- بعض هذه القيود غير قادر على تحقيق المصلحة المرجوة في السياسة العامة، وعادة ما تختلف طريقة التعامل معها عن القطاعات الاقتصادية الأخرى التي لا تقل في أهميتها الإستراتيجية للاقتصاد الوطني .
- بعض الدول قد تخلت عن أو تجاوزت هذه القيود وفقا لكل حالة منذ فترة طويلة.
- ان الاتحاد الدولي للنقل الجوي (أياتا)، نيابة عن جميع شركات الطيران الأعضاء، قد دعى الحكومات إلى منح قطاع النقل الجوي حرية تجارية أوسع، كما هو الحال في القطاعات الاقتصادية الأخرى. ودعاها إلى التعجيل في ذلك للتمكن من تلبية الحاجات التي يفرضها هذا القطاع.
- فإننا الموقعون أدناه المفوضون في أمر السياسات الدولية للطيران المدني للدول [.....] نعلن على أساس ما تقدم:
- بأننا ندرك تماماً أهمية تعزيز وجود منهجيات تنظيمية متناغمة والحد من الجوانب المثيرة للنزاع.
- وأنا نضع مبادئ السياسة التالية، والتي ليست ملزمة في طبيعتها، لنسترشد بها في تطبيق اتفاقيات الخدمات الجوية القائمة مع الدول الأخرى، بالإضافة إلى تحديد منهجيتنا في التفاوض للتوصل الى تعديل اتفاقيات الخدمات الجوية في المستقبل.
- كما نعلن بأن مبادئ السياسة هذه لا تؤثر سلباً على أولوية المتطلبات المتعلقة بضمان السلامة في النقل الجوي والاهتمام بالجوانب الأمنية والحفاظ على تقديم فرصة عادلة ومساوية للتنافس، وأنها تقوم على أساس أن السعي لتحقيق الأهداف السليمة في السياسة العامة أو الاجتماعية قد يكون كافياً لتبرير منهجية أخرى في إحدى العلاقات الخاصة بالخدمات الجوية:

### 1. حرية الدخول إلى أسواق رأس المال

- (أ) لا بد لنا عموماً أن نحترم سياسات الدول الأخرى التي ترغب بتشجيع الاستثمار الأجنبي في شركات طيرانها، ولذلك وعلى أساس المعاملة بالمثل في ظل غياب أي تحفظ يتعلق بالسياسة العامة أو الاجتماعية، لا بد لنا أن نتخلى-إن سمحت لنا أنظمتنا القانونية بذلك- أو أن نجم عن



ممارسة حقوقنا في ظل اتفاقيات الخدمات الجوية الثنائية القائمة، التي تمكننا من منع شركة طيران من تقديم خدماتها، بحجة أنها ليست مملوكة من قبل أو ليست خاضعة لسيطرة المواطنين أو الحكومة، للطرف الثاني.

(ب) ويجب بالإضافة إلى هذا، وعلى أساس المعاملة بالمثل أيضاً، أن ننهي أو نستبدل أو نحد من الآثار السلبية للبنود التقليدية المتعلقة بالجنسية عند التفاوض بشأن اتفاقيات الخدمات الجوية أو تعديلها، ويمكن إنجاز ذلك من خلال السبل السريعة مثل مذكرات التفاهم المشتركة أو تبادل الخطابات.

(ج) وعلينا أن ننظر بعين العطف إلى اعتماد اتفاقية متعددة الأطراف لغرض تحقيق هذا الهدف.

## 2. حرية العمل

(أ) يجب أن يكون فرض القيود على الدخول إلى السوق في قطاع الطيران المدني الدولي هو الاستثناء، وليس القاعدة. و عليه فيجب، وعلى أساس المعاملة بالمثل أيضاً وبصرف النظر عن القيود المتعلقة بالبنية التحتية، أن نتخلى -إن سمحت الأنظمة القانونية الخاصة بذلك- عن جميع الشروط الواردة في اتفاقيات الخدمات الجوية الحالية والتي تحد من عدد شركات الطيران التي يتم اختيارها أو تفويضها للعمل، بالإضافة إلى تلك الشروط التي تقيد حقوق شركات الطيران في تقديم مثل هذه الخدمات.

(ب) ويجب بالإضافة إلى ما سبق، وعلى أساس المعاملة بالمثل، أن نحد من القيود أو نزيلها كلياً، عند التفاوض بشأن اتفاقيات الخدمات الجوية أو تعديلها، وذلك من خلال السبل السريعة مثل مذكرات التفاهم المشتركة أو تبادل الخطابات العامة.

## 3. الحرية في تحديد الأسعار

(أ) يجب أن تتمتع شركات الطيران عموماً بالحرية في تحديد الأسعار لخدمات النقل الجوي الدولي وفقاً لتقييمها لوضع السوق. ويجب لذلك، وعلى أساس المعاملة بالمثل، أن نتخلى -إن أتاحت لنا الأنظمة القانونية الخاصة- عن جميع الشروط الواردة في اتفاقيات الخدمات الجوية التي تتطلب التقييد بالتعرفة، ويجب التوقف عن ممارسة الحقوق بموجب الموافقة المزدوجة أو بلد الأصل أو غيرها من الشروط التي من شأنها أن تؤثر على قرارات وضع الأسعار القائمة على أساس وضع السوق من قبل شركات الطيران.

(ب) يجب أيضاً، وعلى أساس المعاملة بالمثل، أن نحل الشروط الحرة مكان شروط التسعير التقليدية، مثل الموافقة المزدوجة، عند التفاوض بشأن اتفاقيات الخدمات الجوية أو تعديلها، وذلك من خلال السبل السريعة مثل مذكرات التفاهم المشتركة أو تبادل الخطابات العامة.

## 4. المنافسة العادلة

نحن ندرك أن التدابير التي قد تتخذها حكومة ما لتحول دون حصول شركات الطيران على الفرصة العادلة والمتساوية للتنافس قد يؤدي بنا إلى الإحجام أو التوقف عن تطبيق بعض المبادئ الواردة في هذا البيان.



## 5. النفاذ القانوني

لا يترتب على توقيع بيان مبادئ السياسة هذا أي التزامات قانونية على الأطراف الموقعة أو البلدان التي تمثلها.

## 6. موافقة ممثلي الدول الأخرى

يمكن أن تتم الموافقة على بيان مبادئ السياسة هذا، في أي وقت، من قبل أي سلطة ذات مسؤوليات متعلقة بسياسات الطيران المدني الدولي في أي دولة أخرى، وذلك عن طريق خطاب مُرسل إلى الاتحاد الدولي للنقل الجوي (أياتا).

وسيقوم الاتحاد الدولي للنقل الجوي (أياتا) بنشر هذه الموافقات حال استلامها.

تحريراً في [المكان]، [التاريخ].