



منظمة الطيران المدني الدولي

الجمعية العمومية – الدورة الخامسة والثلاثون اللجنة الاقتصادية

البند ٢٧: تنظيم خدمات النقل الجوي الدولي، ونتائج المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي

خطوات تحرير النقل الجوي بين أعضاء الهيئة العربية للطيران المدني

(مقدمة من سلطنة عُمان باسم الأعضاء في الهيئة العربية للطيران المدني^٢)

ملخص

تهدف هذه الورقة إلى إبراز الخطوات والإجراءات التي اتخذها أعضاء الهيئة العربية للطيران المدني لتحرير خدمات النقل الجوي فيما بينها في إطار مرجعية المؤتمر العالمي الرابع للنقل الجوي لعام ١٩٩٤، الذي أقر ضمن توصياته بأن الترتيبات المتحررة على المستوى دون الإقليمي أو المستوى الإقليمي تمثل خبرة قيمة فيما يتعلق بمحتوى التغيير التنظيمي وعمليته وهيكله، وأنه ينبغي نشر هذه الخبرة على الدول في سبيل إعلامها وكذلك بناء على إعلان المبادئ العالمية الصادرة عن المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي عام ٢٠٠٣ الذي نص على أنه ينبغي للدولة أن تواصل إطلاع الأيكاو على تطورات النقل الجوي الدولي بما في ذلك الترتيبات التحريرية المنفذة على مختلف المستويات.

الإجراء المعروض على الجمعية العمومية يرد في الفقرة ٥.

^١ النسخة العربية والنسخة الإنجليزية مقدمة من أكاك

^٢ المملكة الأردنية الهاشمية – الإمارات العربية المتحدة – مملكة البحرين – الجمهورية التونسية – المملكة العربية السعودية – جمهورية السودان – الجمهورية العربية السورية – سلطنة عُمان – جمهورية العراق – فلسطين – دولة قطر – الجمهورية اللبنانية – الجماهيرية العربية الليبية الشعبية – جمهورية مصر العربية – المملكة المغربية – الجمهورية اليمنية.

١- مقدمة

١-١ لقد أكد المؤتمر العالمي الرابع للنقل الجوي عند مناقشته للمحتوى التنظيمي المستقبلي على حتمية التغيير وعلى هذا التغيير لا بد أن يتحقق بطريقة مخططة ومنظمة وتطورية تحترم تكافؤ الفرص، وأن التعاون بين الدول سيساعد على إدخال التغيير المطلوب.

٢-١ وعلى الصعيد الإقليمي العربي جاءت الدعوة للاتحادات والهيئات المتخصصة من جانب المجلس الاقتصادي والاجتماعي التابع للجامعة العربية عام ١٩٩٦ لوضع التصورات لكيفية مشاركتها في إقامة منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى، فبادرت الهيئة العربية للطيران المدني بتشكيل فريق عمل متخصص من أعضاء لجنة النقل الجوي بالهيئة الذي خرج بمقترحات تتسجم مع توصيات منظمة الطيران المدني الدولي بشأن التحرير التدريجي لسياسات النقل الجوي من خلال وضع برنامج زمني لإطلاق حريات النقل الجوي فيما بين أقاليم الدول الأعضاء مصحوبا بالآلية القانونية اللازمة لوضع هذا البرنامج موضع التنفيذ.

٢- المحتوى التنظيمي للتحرير

- ١-٢ يتمثل برنامج تحرير خدمات النقل الجوي الذي أقرته الدول الأعضاء في المراحل التالية:
- * المرحلة الأولى: من نوفمبر عام ٢٠٠٠ إطلاق حريات النقل بالنسبة لنقل البضائع ونقل الركاب غير المنتظم.
 - * المرحلة الثانية: من نوفمبر عام ٢٠٠٢ إطلاق الحريتين الثالثة والرابعة بالنسبة للركاب بتوزيع السعة بين ٦٠% إلى ٤٠% بين كل طرفين.
 - * المرحلة الثالثة: من نوفمبر عام ٢٠٠٤ إطلاق الحريتين الثالثة والرابعة بالنسبة لنقل الركاب دون قيود.
 - * المرحلة الرابعة: من نوفمبر عام ٢٠٠٦ إطلاق الحرية الخامسة.

٢-٢ وقد حظى البرنامج على موافقة الجمعية العامة للهيئة ومجلس وزراء النقل العرب، وكما نال هذا البرنامج دعم سياسي كبير من خلال موافقة القادة والرؤساء العرب عليه في القمة العربية التي عقدت في بيروت عام ٢٠٠٢.

٣- آلية التنفيذ

١-٣ قام المختصون في لجنة النقل الجوي بوضع آلية قانونية تعتمد على النظام الثنائي بين الدول العربية الأعضاء من خلال التوقيع على مذكرة تفاهم فيما بين أي دولتين عضوين ترغبان في تطبيق التحرير وذلك للمراحل الثلاث الأولى من البرنامج. أما المرحلة الرابعة فتم إعداد اتفاقية متعددة الأطراف تتضمن كافة عناصر التحرير وضوابطه.

٢-٣ وعلى الرغم من التخوف الذي كان سائداً في البداية من أن هذه الآلية لا تتضمن عنصر الإلزام لجميع الأطراف، إلا أنه بفضل المتابعات المستمرة للهيئة وتذكيرها المتواصل للدول الأعضاء بضرورة تفعيل برنامج التحرير وتقديمها لبعض الاستبيانات التي تحدد حالة التنفيذ، وبفضل تعاون الدول ذاتها ورغبتها في مسابرة تطورات صناعة النقل الجوي فقد ظهر تجاوب واضح لتحرير نقل البضائع ونقل الركاب غير المنتظم بين العديد من الدول الأعضاء ثنائياً. كما تشير استبيانات الهيئة على قيام عدد آخر من الدول الأعضاء بالامتثال للمرحلة الثانية الخاصة بإطلاق الحررتين الثالثة والرابعة بنسب ٦٠% إلى ٤٠%. بل لقد قام عدد من الدول الأعضاء باتخاذ إجراءات تحريرية تعدى بعضها المراحل المحددة في البرنامج، مما يعد مؤشراً جيداً على الرغبة في التحرير.

٣-٣ أما فيما يتعلق بالاتفاقية الجماعية فإنه يمكن الإشارة إلى أهم عناصر التنظيم الاقتصادي التي وردت بها على النحو التالي:

(أ) **معايير ملكية الناقل الجوي.** الملكية الجوهرية والسيطرة التنظيمية لدولة أو أكثر من الدول الأعضاء أو رعاياها شريطة الالتزام بمعايير السلامة الجوية وأمن الطيران المدني كما جاء في توصيات المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي.

(ب) **التعيين المتعدد.** تسمح الاتفاقية لأي دولة عضو بتعيين شركة نقل جوي واحدة أو أكثر لتشغيل خدمات النقل الجوي فيما بين الدول الأطراف.

(ج) **دخول الأسواق.** تحرير دخول الأسواق: منح حقوق النقل المنتظم في إطار الحريات الخمس من وإلى النقاط التشغيلية الدولية المعلنة من قبل كل دولة عربية طرف في الاتفاقية، واستثناء حقوق النقل الداخلي (Capotage). كما إن إجراءات سحب أو إلغاء الترخيص تخضع للمشاورات، وتكون فورية في حالة الإخلال بمعايير الملكية الجوهرية والأمن والسلامة.

السعة: لا توجد قيود على السعة إلا لاعتبارات بيئية أو تقنية أو اعتبارات متعلقة بالأمن والسلامة.

تأجير الطائرات: لا توجد قيود طالما تم الامتثال لمعايير السلامة والأمن

النقل الجوي غير المنتظم: تم إدراج ملحق بالاتفاقية يغطي النقل الجوي غير المنتظم للركاب والشحن والبريد بغية إتاحة المرونة لهذا القطاع بالتطور مستقلاً عن التشغيل المنتظم.

(د) **المنافسة الشريفة والضمانات.** تم إدراج قواعد المنافسة وتدابير الحماية في ملحق الاتفاقية لضمان عدم فرض أي ممارسات تحد من دخول الأسواق وتخل بقوانين المنافسة، والضمانات التي تكفل تأمين عدالة المنافسة لضمان استمرارية الناقلات العربية ومشاركتها في سوق النقل الجوي الدولي.

(هـ) **مصالح المستهلكين وتوزيع منتجات النقل الجوي.** التقيد بجميع الأنظمة والتشريعات التي تكفل حماية مصالح المستهلكين، بالإضافة إلى إدراج بند ينظم الأمور التجارية لشركات الطيران، وتطبيق مدونة القواعد السلوكية العربية لتنظيم وتشغيل نظم الحجز الآلي المستمدة من الأنظمة الصادرة عن الأيكاو فيما يتعلق بتوزيع المنتجات والأخذ في الاعتبار بالتطور السريع لتسويق المنتجات باستخدام شبكة الانترنت.

(و) **الدعم الحكومي.** الاعتراف بأن الدعم يسبب تأثيرات سلبية على خدمات النقل الجوي التي تعتمدها الشركات الأخرى، وبالتالي حظر مشروع الاتفاقية تقديم الدعم من قبل الدول الأطراف لشركاتها إلا في الحالات الاستثنائية من خلال آلية واضحة ومحددة تقوم الهيئة بإعدادها حالياً، تجيز للدول الأخرى المتضررة طلب إجراء مشاورات مع الدولة المعنية في حالات تضرر شركاتها من جراء أي دعم يقدم من قبل أي دولة لناقلاتها.

(ز) **تسوية الخلافات.** آلية شاملة تتيح جميع الوسائل التدريجية لتسوية الخلافات (التشاور - التوسط - التحكيم) وتشمل جميع أنواع المنازعات الناشئة إثر الإخلال بتفسير أو تطبيق أحكام الاتفاقية أو ملاحقتها.

(ح) **الشفافية والتسجيل.** تعزيزاً لمبدأ الشفافية، تسجل الاتفاقية وأي تعديلات تطرأ عليها لدى الأمانة العامة لجامعة الدول العربية والأيكاو.

٣-٤ لقد تم استكمال مشروع الاتفاقية المتعددة الأطراف بعد عرضها على الجهات القانونية في الدول الأعضاء، وأقر المشروع في شهر يوليو ٢٠٠٤ من قبل الجمعية العامة للهيئة وسوف يتم عقد مؤتمر دبلوماسي للوزراء المسؤولين عن الطيران المدني لاستعراض الاتفاقية وتوقيعها قبل نهاية العام الحالي. وتتجه النية وحسبما ينص المشروع على أن التطبيق الفعلي للتحرير سيكون بين الدول التي ستصادق أو تنضم إلى الاتفاقية وفق الأصول القانونية والدستورية المعمول بها في كل دولة. وينص المشروع على سريات الاتفاقية بعد تصديق خمس دول عليه. والهدف من ذلك الرغبة في تفادي بعض التجارب السابقة التي لم يكتب لها النجاح حيث أن الدول التي تجد نفسها مستعدة للتحرير سوف تبدأ في تطبيق الاتفاقية ثم تلحق بها الدول الأخرى وفق القناعة النابعة من المصلحة.

٤- الأهداف المتوخاة من الاتفاقية متعددة الأطراف

٤-١ تيسير نهج التحرير الكامل بإزالة كافة القيود عن دخول الأسواق وتشجيع تنقل الركاب والسلع والبضائع وحركة رؤوس الأموال، وتشجيع حركة السياحة البيئية بين الأقطار العربية.

٤-٢ التفاعل مع التوجه العام الذي أقر في المؤتمرين العالميين الرابع والخامس للنقل الجوي وهو وضع إطار عملي للتحرير التدريجي للنقل الجوي الدولي إلى جانب توفير ضمانات تكفل المنافسة الشريفة والسلامة والأمن.

٤-٣ قيام تحرير للنقل الجوي على أساس منظم وبحقوق متوازنة، حيث تتضمن الاتفاقية متعددة الأطراف حزمة من حقوق النقل والتسهيلات التي ستوفر لشركات طيران الدول التي ستصبح أعضاء فيها، حيث نظمت الاتفاقية كافة المسائل المتعلقة منح الحقوق والتراخيص والمنافسة والرسوم والدعم وتسوية الخلافات وتدابير الحماية والمتابعة لما بعد التنفيذ وغير ذلك من الأمور. ومعنى هذا ان شركات الطيران التابعة للدول الأعضاء ستعامل معاملة مماثلة ولن يكون لأحدها ميزة على الأخرى، ولن تستطيع دولة عضو تمييز شركتها على الشركات الأخرى كما هو الحال الآن حيث الحماية بشتى أنواعها والتمييز والدعم الذي يتوافر لشركات دون غيرها.

٤-٤ تقديم الإسهام الفاعل من جانب قطاع الطيران المدني في تفعيل منطقة التجارة العربية الحرة الكبرى التي أعلن عن قيامها بين الدول العربية.

٥-٤ مواكبة مقتضيات الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات بالتوجه صوب تحرير تجارة الخدمات المرتبطة بالنقل الجوي بين الدول العربية (الحقوق المرنة) لتحقيق التكامل الاقتصادي.

٦-٤ مواجهة النمو المتزايد لحجم حركة النقل الجوي فيما بين الأقطار العربية ومن إلى الأقاليم الأخرى واحتواء أكبر قدر منها.

٥-٥ الإجراء المعروض على الجمعية العمومية

١-٥ يرجى من الجمعية العمومية القيام بما يلي:

(أ) أن تأخذ علماً بتجربة الدول العربية الأعضاء في الهيئة العربية للطيران المدني في مجال النقل الجوي فيما بينها.

(ب) أن تطلب مساعدة الأيكاو في تنفيذ عملية تحرير النقل الجوي في الدول العربية وذلك ورفق توصية المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي.

- انتهى -