



المؤتمر العالمي للنقل الجوي الاجتماع السادس

مونتريال، من ١٨ إلى ٢٢ مارس ٢٠١٣

البند رقم ٢-٤ من جدول الأعمال

يشكل الجزء المرفق التقرير المُعد عن البند ٢-٤ من جدول الأعمال وينبغي إدراجه في المكان المناسب في ملف التقرير بالغلّاف الأصفر.

البند ٢ من جدول الأعمال: بحث القضايا الرئيسية وإطار تنظيم اللوائح ذي الصلة
٢-٤: المنافسة العادلة

١-٤-٢ الوثائق

١-٤-٢-١ نظر المؤتمر في البند ٢-٤ من جدول الأعمال بالاستناد إلى ورقات العمل التالية: WP/4 (الأمانة العامة) و WP/32 (الإمارات العربية المتحدة) و WP/39 (مصر) و WP/48 (الدول الأعضاء في اللجنة الأفريقية للطيران المدني) و WP/51 (مقدمة من أيرلندا نيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء ودول أخرى أعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني) و WP/62 (الولايات المتحدة) و WP/85 (كوريا) و WP/86 (كوريا) و WP/90 (المجلس الدولي للمطارات) و WP/99 (الاتحاد الدولي لعمال النقل).

٢-٤-٢-١ وأحاط المؤتمر علماً أيضاً بورقتي المعلومات التاليتين: IP/4 (أيرلندا) و IP/14 (كوريا).

٢-٤-٢ المناقشة

٢-٤-٢-١ إن مبدأ الفرص العادلة والمتساوية منصوص عليه في اتفاقية الطيران المدني الدولي (اتفاقية شيكاغو) حيث اتفقت الدول على أنه يجوز "إنشاء خطوط دولية للنقل الجوي على أساس تكافؤ الفرص" وعلى "إتاحة فرصة عادلة لكل دولة لاستثمار مؤسسات للنقل الجوي الدولي".

٢-٤-٢-٢ وأثيرت طائفة واسعة من المسائل ضمن إطار موضوع المنافسة العادلة. وركز عدد من الدول على التحديات التي تواجهها شركات الطيران الأصغر، وخاصة من البلدان النامية، عند التنافس مع ناقلين أكبر بكثير، وهو تحدٍ يجعله أصعب بكثير في بعض الحالات عمليات دمج وتحالفات شركات الطيران وكذلك التدابير الانفرادية أو التمييزية التي تحرم من الفرص المنصفة. وركزت دول أخرى على مسائل مرتبطة بالتطبيق غير المتسق لقوانين وسياسات المنافسة، بما في ذلك معايير منح الحصانة من مكافحة الاحتكار. ولاحظت بعض الدول الآثار السلبية على المنافسة التي تسببها الحواجز أمام دخول الأسواق. وأكدت دول أخرى على أن تحرير الأسواق يجب أن يسير جنباً إلى جنب مع التدابير الملموسة لضمان المنافسة العادلة.

٢-٤-٢-٣ أُيد عدد من الدول عمل الإيكو على وضع قواعد أساسية بشأن المنافسة العادلة، وذلك للقيام في الوقت ذاته بتوفير فهم أوضح لما هو عاجل وما هو غير عاجل ولبين التدابير الملائمة لمعالجة المشاكل. ومن بين التدابير التي تم تحديدها الوضع والإنفاذ الفعال لقوانين منافسة تنطبق على النقل الجوي الدولي، وقواعد واضحة وقوية بشأن إعانات الدول وإدراج بنود ملائمة بشأن المنافسة العادلة في اتفاقات الخدمة الجوية استناداً إلى نماذج الإيكو. وذكرت دول أخرى مبادئ المنافسة العادلة الرامية لمنع سيطرة الناقلين المهيمنين على الأسواق وضمان الدخول المنصف لجميع الناقلين ومنع التمييز وحظر الممارسات التعسفية. غير أن عدداً من الدول الأخرى لم توافق على الاقتراح بوضع مبادئ أساسية واستشهدت (أ) بأن محاولات التوصل لتوافق الآراء بشأن مبادئ أساسية سيتبين أنها مستحيلة نظراً للاختلافات الكبرى في آراء الدول وممارستها؛ (ب) لأن مسائل العدل يمكن معالجتها بفعالية في القنوات الثنائية القائمة ومن خلال استخدام لغة الإيكو النموذجية؛ (ج) لأن العديد من شركات الطيران والمطارات مملوكة للدولة (والمبادئ الأساسية التي تخالف ذلك ستكون بالتالي مخالفة لمبدأ سيادة الدول في اتفاقية شيكاغو) و (د) لأن المبادئ الأساسية بشأن المنافسة العادلة قد يساء تفسيرها أو استخدامها كحاجز أمام المنافسة.

٢-٤-٤-٢ وعلى الرغم من هذه الاختلافات، كان هناك اتفاق على نطاق واسع على أن المنافسة العادلة هي مبدأ عام هام في تشغيل الخدمات الجوية الدولية، وينبغي أن تولي الدول الاعتبار الواجب لشواغل الدول الأخرى عند تطبيق قوانين المنافسة على النقل الجوي الدولي. وكانت هناك مناقشات حول ما إذا كان ينبغي أن تعتمد جميع الدول قوانين منافسة محددة متعلقة بالنقل الجوي الدولي. غير أنه كانت ثمة موافقة على أنه ينبغي تشجيع التعاون بين سلطات المنافسة القائمة بغية تعزيز نهج أكثر توافقاً وأن الايكاو يمكن أن تلعب دوراً رائداً في تسهيل هذه العملية. وفي هذا الصدد، أعربت دول عن تأييدها للمزيد من وضع إرشادات الايكاو بشأن مسائل المنافسة ولقيام الايكاو بوضع خلاصة وافية لسياسات وممارسات المنافسة ولقيام الايكاو بتنظيم منتدى للتبادل بين سلطات المنافسة لتعزيز التعاون والحوار وتبادل المعلومات (ويمكن أن يكون ذلك على غرار، أو بالارتباط مع، مؤتمر الايكاو للمفاوضات بشأن الخدمات الجوية).

٢-٤-٥-٢ ولوحظ، بشأن مسألة مختلفة، أن المنافسة بين المطارات قد ازدادت، واقترح أن هذا ينبغي أن يتيح "لمسة تنظيمية خفيفة" سيتسنى في إطارها للشركاء التجاريين أن يتشاوروا حول النتيجة التي يتم التوصل إليها بشأن مسائل مثل الرسوم. واعترض على هذا الاقتراح عدد من الدول، أكدت أن السلطات التنظيمية يجب أن تستمر في الإشراف، على الرغم من أنه لوحظ أنه يمكن النظر في مستويات مختلفة للإشراف التنظيمي.

٢-٤-٦-٢ وقام الرئيس، بتأييد من نائب الرئيس من إندونيسيا، بتشكيل فريق مخصص للمساعدة في تعجيل أعمال المؤتمر للتوصل إلى توافق في الآراء بشأن وجهات النظر المختلفة المُعرب عنها خلال الاجتماع. وكان الفريق المخصص مشكلاً من ممثلين من الدول الأعضاء التالية: إندونيسيا وأيرلندا وجمهورية كوريا والاتحاد الروسي والإمارات العربية المتحدة والولايات المتحدة الأمريكية.

٢-٤-٣ الاستنتاجات

٢-٤-٣-١ على ضوء الوثائق التي تم بحثها، وعقب المناقشة التي دارت بشأن المنافسة العادلة في إطار البند ٢-٤ من جدول الأعمال، خُصص المؤتمر إلى ما يلي:

- (أ) وفقاً لاتفاقية شيكاغو، المنافسة العادلة مبدأ عام هام في تشغيل الخدمات الجوية الدولية؛
- (ب) تظل سياسات الايكاو بشأن المنافسة، القائمة على أساس الممارسات الملحوظة، سياسات صالحة، ومنها مثلاً إدراج بنود الايكاو النموذجية بشأن المنافسة في اتفاقات الخدمات الجوية. وينبغي أن تستمر الايكاو في رصد التطورات وتحديث سياساتها وإرشاداتها، حسب الاقتضاء، استجابة للتغيرات في القطاع وممارسات الدول؛
- (ج) ثمة حاجة معترف بها لكي تولي الدول الاعتبار لشواغل الدول الأخرى في تطبيق القوانين والسياسات الوطنية أو الإقليمية المعنية بالمنافسة على النقل الجوي الدولي فضلاً عن الحاجة للتعاون بين هيئات المنافسة، بما في ذلك في سياق إقرار التحالفات وحالات الاندماج؛
- (د) في هذا الصدد، ينبغي أن تلعب الايكاو دوراً رائداً في تحديد ووضع أدوات لتعزيز الحوار وتبادل المعلومات فيما بين الهيئات المعنية بهدف تعزيز المزيد من النهج التنظيمية المتوافقة. ويمكن أن تشمل مثل هذه الأدوات قيام الايكاو بوضع خلاصة وافية تفصيلية لسياسات المنافسة والممارسات الوطنية والإقليمية وكذلك تنظيم منتدى لتعزيز التعاون والحوار وتبادل المعلومات.

٢-٤-٤ التوصيات

التوصية ٢-٤-١ — المنافسة العادلة

يوصي المؤتمر بما يلي:

- (أ) ينبغي أن تضع الدول في الاعتبار أن المنافسة العادلة هي أحد المبادئ العامة الهامة في تشغيل الخدمات الجوية الدولية؛
- (ب) ينبغي أن تضع الدول قوانين وسياسات للمنافسة تنطبق على النقل الجوي، مع مراعاة مسألة السيادة الوطنية. وينبغي للدول وهي تقوم بذلك أن تراعي إرشادات الايكاو بشأن المنافسة؛
- (ج) ينبغي أن تولي الدول الاعتبار الواجب لشواغل الدول الأخرى في تطبيق قوانين وسياسات المنافسة الوطنية و/أو الإقليمية على النقل الجوي الدولي؛
- (د) ينبغي أن تولي الدول الاعتبار الواجب لإرشادات الايكاو في اتفاقات الخدمات الجوية وقواعد المنافسة الوطنية والإقليمية؛
- (هـ) ينبغي أن تشجع الدول التعاون بين هيئات المنافسة الوطنية و/أو الإقليمية، بما في ذلك في إطار إقرار التحالفات أو حالات الإدماج؛
- (و) ينبغي أن تستحدث الايكاو أدوات مثل منتدى للتبادل لتعزيز التعاون والحوار وتبادل المعلومات بين الدول الأعضاء لتعزيز اتباع نهج أكثر توافقاً إزاء النقل الجوي الدولي؛
- (ز) ينبغي أن تضع الايكاو خلاصة وافية لسياسات وممارسات المنافسة السارية على الصعيدين الوطني والإقليمي؛
- (ح) ينبغي أن تواصل الايكاو رصد التطورات في مجال المنافسة في النقل الجوي الدولي، وأن تقوم، حسب الضرورة، بتحديث سياساتها وإرشاداتها بشأن المنافسة العادلة من خلال فريق خبراء تنظيم النقل الجوي.
