



المؤتمر العالمي للنقل الجوي

الاجتماع السادس

مونتريال، من ١٨ إلى ٢٢ مارس ٢٠١٣

البند ٢ من جدول الأعمال: بحث القضايا الرئيسية وإطار تنظيم اللوائح ذي الصلة
البند ١-٢ من جدول الأعمال: دخول الأسواق

تسهيل تطوير طيران الأعمال الدولي

(ورقة مقدمة من الولايات المتحدة الأمريكية)

الموجز التنفيذي

تقدم هذه الورقة لمحة عامة عن أهمية صناعة طيران الأعمال الدولي وتحدد كيفية معاملة الولايات المتحدة الدولية لعمليات طيران الأعمال الدولي من المنظور الاقتصادي. ومن المهم أن توجد أطر تنظيمية متجانسة فيما بين الدول لإتاحة التطور المنظم لصناعة طيران الأعمال على المستوى العالمي، ويمكن أن تساعد الايكاو فعليا في هذا الصدد.

الإجراء: يُدعى المؤتمر إلى ما يلي:

أ) الموافقة على الاستنتاج الوارد في الفقرة ٦؛

ب) الموافقة على التوصيات الواردة في الفقرة ٧.

يمكن الاطلاع على المواد المرجعية للمؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي على الموقع:

www.icao.int/meetings/atconf6

١- المقدمة

١-١ طيران الأعمال هو عنصر مهم من النظام الشامل للنقل الجوي الدولي. فهو يعزز النمو الاقتصادي والتجارة الدولية، خاصة في المناطق الأقل نمواً والمناطق الريفية حيث يمكن لمسائل البنية التحتية وغياب التنمية الاقتصادية وغير ذلك من القيود أن تجعل طيران الأعمال غير قادر على الاستمرار.

٢-١ وطيران الأعمال الدولي يكمل قطاع الطيران التجاري من خلال زيادة فرص الوصول إلى وسائل النقل الجوي، مما يساعد على تعظيم مساهمة قطاع النقل الجوي في الاقتصاد العالمي.

٢- المناقشة

١-٢ لأغراض هذه الورقة، نستخدم مصطلح طيران الأعمال للدلالة على الاستخدام غير التجاري لطيران بغية تسهيل وإدارة الأعمال. وتشمل الأمثلة على هذه العمليات ما يلي:

- (أ) استخدام فرد للطائرة الخاصة به لأغراض الأعمال ("يديرها مالكيها")؛
- (ب) استخدام شركة للطائرة الخاصة بها لنقل الموظفين و/أو شركائها في الأعمال ("طيران الشركات")^١؛
- (ج) استخدام الأفراد أو الشركات لطائرة لها ملكية فيها كجزء من برنامج الملكية الجزئية ("الملكية الجزئية").
- ٢-٢ والقاسم المشترك الرئيسي بين هذه الأنواع المختلفة من عمليات طيران الأعمال، من حيث تمييزها عن عمليات الطيران التجاري، هو أنه لم يتم عرضها للجمهور العام مقابل أجر أو بالإيجار. وبدلاً من ذلك، فهي تشكل الاستخدام الخاص للطائرات من جانب مالكيها و/أو الأفراد المرتبطين بهؤلاء المالكين في إدارة الأعمال الخاصة بهم.

٢-٣ ويجب أن تأخذ معاملة عمليات طيران الأعمال الدولي في الاعتبار متطلبات التشغيل الفريدة من نوعها للقطاع؛ والأهم من ذلك، توقيتها واحتياجاتها من حيث المرونة، بما في ذلك تعجيل إيداع وتجهيز جميع تراخيص التشغيل، بما يشمل خطط الطيران. والميزة النسبية الأساسية لطيران الأعمال بالنسبة لأشكال النقل الجوي الأخرى تتمثل في قدرته على توفير أوقات سفر ومسارات مصممة لرجال الأعمال يمكن تغييرها بإشعار مسبق قصير المدة. والدول التي تستوعب احتياجات طيران الأعمال على نحو فعال تقوم بذلك لمصلحة المستهلكين والمطارات والمجتمعات المحلية، واقتصاداتها بشكل عام.

٣- معاملة الولايات المتحدة الاقتصادية لعمليات طيران الأعمال الدولي

١-٣ تعتقد الولايات المتحدة أن النهج الاقتصادي الذي تتبعه في معاملة عمليات طيران الأعمال الدولي يستوعب متطلبات التشغيل الفريدة من نوعها للقطاع، ونشجع المفاهيم العامة التي يستند إليها نهجنا، المبينة أدناه بالنسبة لجميع الدول المتعاقدة.

٢-٣ وتعامل الولايات المتحدة مختلف الأنواع الفرعية لعمليات طيران الأعمال المبينة في الفقرة ١-٢ على أنها عمليات الطيران غير التجاري. وعلى هذا النحو، فإن هذه العمليات لا تخضع لاتفاقات الخدمات الجوية الدولية ولها حرية التحليق داخل الولايات المتحدة وبين الولايات المتحدة والبلدان الأخرى.

٣-٣ ولأغراض تحديد برامج الملكية الجزئية، التي تعتبرها الولايات المتحدة شكلاً من أشكال طيران الأعمال الذي يديره المالك، وتستخدم الولايات المتحدة المعايير التالية، إذ يجب أن يشمل برنامج الملكية الجزئية ما يلي:

- (أ) طائرتين أو أكثر؛
- (ب) ملاك يلبون الحد الأدنى من شروط الملكية أو الحيازة الإيجارية طويلة الأجل لكل طائرة (١٦/١ للطائرات أو ٣٢/١ للمروحيات)؛
- (ج) اتفاق تبادل الإيجار غير الشامل للخدمة بين ملاك الطائرات، وعقد لعدة سنوات مع مدير برنامج واحد يقدم الخبرة في مجال الطيران وخدمات الإدارة للمشاركين في البرنامج.

^١ انظر تعريف الايكاو في الجزء ٢ من الملحق ٦.

٤- التجانس التنظيمي الدولي

١-٤ تسمح المعاملة الاقتصادية المتجانسة بين الدول بتطوير قطاع طيران الأعمال بطريقة سليمة وآمنة ومنظمة على المستوى العالمي.

٢-٤ ولهذه الأسباب، سعت الولايات المتحدة إلى العمل مع الدول الأخرى لزيادة التجانس في المعاملة الاقتصادية لعمليات طيران الأعمال الدولي بوصفها عمليات الطيران غير التجاري.

٣-٤ وقد شمل العمل الرامي إلى تحقيق هذه الغاية محضر تفاهم بين كندا والمكسيك والولايات المتحدة بشأن المعاملة الاقتصادية لطيران الأعمال وعمليات الطائرات المملوكة جزئياً، فضلاً عن نهج ينفذ بالاشتراك مع الشركاء الأوروبيين الرئيسيين بشأن المعاملة الاقتصادية لأنواع معينة من عمليات طيران الأعمال الدولي.

٤-٤ وفي الوقت الراهن، تعمل الولايات المتحدة مع شركائها في مجلس التعاون الاقتصادي لآسيا المحيط الهادئ (APEC) من أجل وضع مجموعة من المبادئ الأساسية المتفق عليها لتوجيه أعمال دول مجلس التعاون في معاملته الاقتصادية لعمليات طيران الأعمال. وقد أقر رسمياً برنامج العمل هذا في الاجتماع السابع لوزراء النقل لمجلس التعاون الاقتصادي لآسيا المحيط الهادئ في سبتمبر ٢٠١١، وسيتم العمل بشأنه من جانب فريق عمل النقل التابع لمجلس التعاون. وأقر وزراء النقل لمجلس التعاون الاقتصادي، في بيانهم المشترك، بوجود احتمال بأن يؤثر قطاع طيران الأعمال تأثيراً اقتصادياً إيجابياً كبيراً في منطقة مجلس التعاون.

٥- طيران الأعمال في سياق الايكاو

١-٥ سبق أن تناولت الايكاو المسائل المتعلقة بطيران الأعمال، بما في ذلك تصنيف مختلف الأنواع الفرعية لهذا القطاع (على سبيل المثال: الطيران التجاري وطيران الشركات والطيران الذي يديره المالك، وما إلى ذلك) لأغراض إحصائية^٢، وتناولت مسائل السياسات العامة ذات الصلة بالوصول إلى المطارات وإدارة الحركة الجوية^٣. ومع ذلك، لم تضع الايكاو بعد مواد إرشادية أو توصيات بشأن الكيفية التي يجب أن تعامل بها الدول المتعاقدة عمليات طيران الأعمال الدولي من وجهة النظر الاقتصادية.

٦- الاستنتاجات

١-٦ من أجل إضفاء المزيد من الوضوح والشفافية في المعاملة الاقتصادية لعمليات طيران الأعمال الدولي وتعزيز تطويره على الصعيد العالمي، فإنه من الأهمية بمكان أن: (١) تطبق الدول نهجاً اقتصادياً على عمليات طيران الأعمال الدولي بحيث يستوعب متطلبات التشغيل الفريدة من نوعها للقطاع، على النحو المبين في الفقرة ٢-٣؛ و (٢) تساعد الايكاو فعلياً من خلال وضع مواد إرشادية بشأن كيفية التعامل مع عمليات طيران الأعمال من وجهة نظر اقتصادية تنظيمية.

^٢ انظر استعراض التصنيف والتعاريف المستخدمة لأنشطة الطيران المدني؛ ورقة عمل الايكاو STA/10-WP/7

^٣ انظر دراسة عن وصول طيران الأعمال والطيران العام الدولي إلى المطارات؛ الايكاو أغسطس ٢٠٠٥.

٧- التوصيات

٧-١ يُدعى المؤتمر إلى التوصية بما يلي:

- أ) لأغراض الإجراءات التنظيمية الوطنية المتعلقة بالمعاملة الاقتصادية لعمليات طيران الأعمال الدولي، ينبغي للدول المتعاقدة معاملة العمليات المبيّنة في الفقرة ٢-١ على أنها عمليات الطيران غير التجاري؛
- ب) مع مراعاة الطبيعة غير التجارية والمرونة التشغيلية التي يحتاجها طيران الأعمال، ينبغي للايكاو أن تضع مواد إرشادية للمعاملة الاقتصادية لعمليات طيران الأعمال الدولي.

- انتهى -