



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 ٢-٤ من جدول الأعمال: المنافسة العادلة

المنافسة العادلة والنقل الجوي الأفريقي

(ورقة مقدمة من ٥٤ دولة عضواً، وأعضاء اللجنة الأفريقية للطيران المدني (أفكاك))

الموجز التنفيذي

تسلط ورقة العمل هذه، والتي تقدمها ٥٤ دولة أفريقية، الضوء على قرار ياموسوكرو (YD)، وهو مثل سياسة تتعلق بتحرير النقل الجوي الأفريقي ونظم المنافسة التي وضعت كسبل ممتازة لمواجهة التحدي المتمثل في الاقتصادات الصغيرة والنامية التي تشارك في النقل الجوي وتساهم في السوق العالمية باعتبار ذلك حقاً. وتصف ورقة العمل قواعد التعيين، والطابع المتعدد الأطراف لقرار ياموسوكرو، ومعايير الأهلية، مما يمثل فرصة فريدة للتنظيم العالمي للمنافسة واستجابة للشواغل بشأن الملكية.

الإجراء: يُدعى المؤتمر إلى الموافقة على التوصية الواردة في الفقرة ٥.

المراجع: يمكن الاطلاع على المواد المرجعية للمؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي على الموقع:
www.icao.int/meetings/atconf6

١- المقدمة

١-١ ينص قرار ياموسوكرو (YD) لعام ١٩٩٩ على مزيج مثالي من الفرص. وهو يمكّن الدول الأفريقية من ضمان النقل الجوي التجاري داخل أراضيها، ويحول دون معاناة أي دولة معينة من الآثار السلبية لضعفها النسبي في هذه الصناعة. كما يمنع العودة إلى الحمائية.

^١ الجزائر، وأنغولا، وبنين، وبوتسوانا، وبوركينا فاسو، وبوروندي، والكاميرون، والرأس الأخضر، وجمهورية أفريقيا الوسطى، وتشاد، وجزر القمر، والكونغو، وكوت ديفوار، وجمهورية الكونغو الديمقراطية، وجيبوتي، ومصر، وغينيا الاستوائية، وإريتريا، وإثيوبيا، وغابون، وغامبيا، وغانا، وغينيا، وغينيا بيساو، وكينيا، ولبسوتو، وليبيريا، والجمهورية العربية الليبية، ومدغشقر، وملاوي، ومالي، وموريتانيا، وموريشيوس، والمغرب، وموزمبيق، وناميبيا، والنيجر، ونيجيريا، ورواندا، وساو تومي وبرينسيبي، والسنغال، وسيشيل، وسيراليون، والصومال، وجنوب أفريقيا، وجنوب السودان، والسودان، وسوازيلاند، وتوغو، وتونس، وأوغندا، وجمهورية تنزانيا المتحدة، وزامبيا، وزيمبابوي.

٢-١ ويمكن للتجربة الأفريقية إذا تم تنفيذها بشكل منطقي أن تؤثر على الطريقة التي يُنظر بها للنقل الجوي في القارة وطريقة معالجة التعيينات الأفريقية في إطار اتفاقات الخدمات الجوية (ASAs).

٢- الضمانات

١-٢ تمثلت الحجة الاعتيادية لتأخر تنفيذ قرار ياموسوكرو في ما يلي: أ) إما أنه كان من المرجح لشركات الطيران الأفريقية الأقوى أن تبتلع "شركات الطيران الوطنية" الأصغر حجماً؛ وب) أن حجم السوق الوطنية لبعض الدول لا يمكنها تحمل شركات الطيران الأكبر مع ما يصاحب ذلك من تكاليف توسيع المطارات والبنية التحتية للملاحة الجوية؛ وج) احتمال اجتياح ركاب غير مرغوب فيهم من دول أخرى لاقتصادات الدول الأخرى أو غير ذلك من الحجج الاجتماعية والسياسية المنطقية.

٢-٢ وتُسمع نفس الحجج في النقاش الحالي لشركات الطيران الأجنبية التي تسيطر على الأسواق الأفريقية وتعمل بموجب الحق السادس من حقوق حرية الأجواء من بين أمور أخرى.

٣-٢ ومما لا شك فيه أنه يمكن تبرير هذه الحجج وتظل دائماً الأساس الذي تستند إليه الدعوة إلى التدابير الوقائية.

٤-٢ ومن الاعتبارات المضافة التساؤل عما إذا كان لدى دولة أو كتلة اقتصادية معينة نظام قانوني فعال للمنافسة أو لا قبل عملية التحرير. وتجدر الإشارة إلى أن أقل من ٢٠ في المائة من البلدان الأفريقية لديها قانون منافسة عام، مما يجعل من الضروري المطالبة بتنظيم المنافسة على صعيد المنطقة كشرط لا غنى عنه لتحقيق التحرير الكلي في إطار قرار ياموسوكرو.

٥-٢ وإذا اعتبر تنظيم المنافسة أداة لتشجيع التشغيل العادي والتدخل لمنع التجاوزات فقط، فلا يمكن اعتباره إجراء يرمي إلى توفير أرضية تنافس اجتماعية وسياسية عادلة بقدر ما هو ضمان قيام المشغلين بمعاملات تجارية عادية في إطار قواعد عادية.

٦-٢ وفي حين يمكن النظر إلى التجربة الفريدة لأفريقيا في وضع مجموعة خاصة من قواعد المنافسة في مجال النقل الجوي على أنها ضرورية للضمانات أو محاولة لتسوية أرضية التنافس في الانتقال من العمليات السياسية والتجارية الحمائية إلى سوق حرة ومحركة في إطار قرار ياموسوكرو، فإنه يمكن مع ذلك أن تؤدي التدابير الحالية في القارة إلى حل مبتكر للسعي إلى إيجاد توازن عادل بين العمليات التجارية للنقل الجوي والتزام كل دولة بحماية وتعزيز اقتصادها.

٣- التجربة الأفريقية

١-٣ بعد تأخير دام ١٠ سنوات في تنفيذ التدابير المطلوبة بصفة عامة بموجب قرار ياموسوكرو، أُجريت دراسة بها عدد من الحلول التي يمكن لقارة أفريقيا النامية الاستفادة منها من أجل تحقيق ما يلي:

أ) ضمان تحرير سوق النقل الجوي الأفريقي؛

ب) تأمين عمليات عادلة ومتوازنة للنقل الجوي على الصعيدين القاري والإقليمي؛

(ج) إدارة فعالة لأي ممارسات غير تنافسية متصورة وإساءة استعمال المركز المهيمن وغير ذلك من أشكال الاختلالات الاقتصادية الناجمة عن الجهات المشغلة للنقل الجوي الأفريقية وغير الأفريقية.

٢-٣ والدراسة الجارية بتكليف من الاتحاد الأفريقي تحت إدارة اللجنة الأفريقية للطيران المدني ولصالحها (أفكاف) تسعى إلى تحقيق ما يلي:

(أ) تمكين الأفكاف كوكالة تنفيذية لإدارة عملية تحرير النقل الجوي في أفريقيا والإشراف عليها؛

(ب) الاتصال بالهيئات الإقليمية في سياق قرار ياموسوكرو من أجل ضمان التنفيذ السلس لقرار ياموسوكرو، بما في ذلك تنفيذ النظام المنسق للمنافسة على الصعيدين الإقليمي والقاري؛

(ج) تمكين الأفكاف من فرض العقوبات عند الحاجة؛

(د) تمكين الأفكاف من تطبيق مختلف التدابير لتسوية المنازعات، بما في ذلك اللجوء إلى المحاكم عند الحاجة.

٣-٣ واقترحت الدراسة مشروع قواعد منسقة خاصة بالمنافسة ليتم تطبيقها على الجهات المقدمة لخدمات النقل الجوي الأفريقية وغير الأفريقية بما في ذلك، على سبيل المثال لا الحصر، شركات الطيران ومشغلو المطارات ومقدمو خدمات الملاحة الجوية. وتقوم قواعد المنافسة بمواءمة القواعد التي تم تحديدها في مختلف الكتل الإقليمية في أفريقيا.

٤-٣ وينظم المشروع المقترح العمليات بين الدول وداخل المنطقة (العمليات داخل القارة) فضلا عن العمليات بين الأقاليم (بين القارات)، وينص كذلك على دور الوكالة التنفيذية والهيئات الإقليمية في سياق قرار ياموسوكرو في مسألة تنظيم المنافسة. وحسبما ورد سابقا، فإنه لا يقتصر على شركات الطيران الأفريقية المؤهلة ولكن ينطبق أيضا على شركات الطيران غير الأفريقية وغيرها من الجهات المقدمة للخدمات التي توفر خدمات في بلد أو أكثر من البلدان الأفريقية.

٥-٣ ومن المتوقع أن تشهد قريبا الموجة الحالية من الأنشطة على الصعيدين القاري والإقليمي تنفيذ تدابير لضمان التحرير الفعال ورصد البيئة التنافسية باستخدام الأدوات التي يوفرها النظام المنسق للمنافسة.

٦-٣ وهكذا، ومن خلال تنفيذ مفهوم الصالح العام وقواعد المنافسة المنسقة على الصعيدين الإقليمي والقاري، سيتم توفير المناخ اللازم لنمو الحركة داخل الأقاليم وداخل القارة وخارجها.

٤- مستقبل التجربة الأفريقية بشأن المنافسة في مجال النقل الجوي

١-٤ تمكّن قواعد المنافسة المنسقة الوكالة التنفيذية والهيئات الإقليمية في سياق قرار ياموسوكرو من إنفاذ القواعد الخاصة بالمنافسة التي تستهدف شركات الطيران الثالثة التي يمكن أن تشمل شركات الطيران من داخل أفريقيا وكذلك شركات الطيران من القارات الأخرى. وهذه السلطة الممنوحة للهيئات الإقليمية في سياق قرار ياموسوكرو والوكالة التنفيذية تمكّن الجهات المنظمة من القيام باستعراض دقيق للممارسات المتبعة على أساس كل حالة على حدة لتحديد ما إذا حدث أي انتهاك للقواعد أو لا، ونتيجة لذلك، فرض العقوبات على النحو المطلوب.

٢-٤ وتصلح التدابير المذكورة أعلاه وغيرها من التدابير بصفة مبدئية لإعادة تطبيقها على النقل الجوي بين الأقاليم وفيما بينها بصفتها أعمال تجارية عادية بحتة تتطلب التنظيم الضروري للسلامة والأمن لا أكثر.

٣-٤ ويمكن بناء على التجربة الأفريقية، إذا أدت إلى نتيجة منطقية، وبناء على نقاط القوة الموجودة في قاعدة فقيرة نسبياً، وضع البنية التحتية اللازمة للقارة والمتمثلة في قبول مفهوم "شركة الطيران الأفريقية" في أحكام التعيين الواردة في الاتفاقات الثنائية في مجال الخدمات الجوية بين البلدان الأفريقية والعالم بأسره.

٤-٤ والأهم من ذلك، يتم توفير الضمانات النفسية من خلال التأزر بين مختلف الأطراف.

٥- التوصية

١-٥ يُدعى المؤتمر إلى النظر في التجربة الأفريقية كأساس لعملية التنظيم العالمي للمنافسة والضمانات.

- انتهى -