



الجمعية العمومية – الدورة الثانية والأربعون اللجنة الاقتصادية

البند رقم ٢٦ من جدول الأعمال: التنمية الاقتصادية للنقل الجوي

العنوان

(ورقة مقدمة من الأرجنتين بدعم من بليز ودولة بوليفيا المتعددة القوميات والبرازيل وشيلي وكوستاريكا وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجامايكا والمكسيك ونيكاراغوا وبنما وباراغواي وأوروغواي)

الموجز التنفيذي

توصي الوثيقة (Doc 9626)، "دليل بشأن تنظيم النقل الجوي الدولي"، بالشروط التي بموجبها ينبغي إجراء مفاوضات ثنائية ومتعددة الأطراف بشأن الخدمات الجوية.

وتدعو ورقة العمل هذه إلى إبرام اتفاق متعدد الأطراف بشأن "المجال الجوي الواحد" بين الدول الأعضاء في منطقة أمريكا الجنوبية كخطوة أولى نحو توسيع وتعزيز الاتصال فيما بينها من خلال تشجيع المنافسة الحرة بين شركات الطيران. وإذا قبلت الجمعية العمومية هذا الاقتراح، ينبغي إجراء دراسات فنية، ووضع مشروع مذكرة تفاهم لتكون نموذجاً لهذا النوع من المفاوضات.

الإجراءات: الجمعية العمومية مدعوة إلى:

أ) الإحاطة علماً بمبادرة الأرجنتين وأوروغواي وباراغواي والبرازيل وشيلي لإحراز تقدم نحو إطار مجال جوي واحد للدول الأعضاء في السوق المشتركة لأمريكا الجنوبية (ميركوسور) والدول الأعضاء المنضمة إليها، وزيادة توسيعها لتشمل منطقة أمريكا الجنوبية بأكملها؛

ب) تكليف المجلس بأن ينظر، من خلال القنوات المناسبة، في الاقتراح الداعي إلى تعزيز اتفاقات الأجواء المفتوحة بين الدول الأعضاء في كل إقليم من أقاليم الإيكاو بهدف تعزيز الحركة الجوية فيما بينها، وإحراز تقدم نحو اعتماد اتفاقات المجال الجوي الواحد؛

ج) إذا وافقت الجمعية العمومية على البيان والاقتراح الواردين في البند السابق، أن تنتظر في إنشاء مجموعات عمل لصياغة نماذج للاتفاقات النموذجية التي ستقدم إلى الدول الأعضاء في كل إقليم من أقاليم الإيكاو من أجل انضمامها في نهاية المطاف، استناداً إلى مفهوم "قانون التاجر" (lex mercatoria).

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي: "التنمية الاقتصادية للنقل الجوي تضمن تحقيق الازدهار الاقتصادي والرفاه المجتمعي للجميع"
الآثار المالية:	لا شيء
المراجع:	الوثيقة (Doc 9626) – "دليل بشأن تنظيم النقل الجوي الدولي"

¹ قدمت الأرجنتين النسخة باللغة الإسبانية.

١- معلومات أساسية

١-١ باعتباره الأول من نوعها، مَهّد اتفاق الخدمات الجوية الأساسي لعام ١٩٤٦ بين المملكة المتحدة والولايات المتحدة (الذي يعرف اليوم باسم اتفاق برمودا الأول) الطريق لتطوير تنظيم النقل الجوي الدولي، ليصبح الاتفاق النموذج السائد على مدى العقود الأربعة التالية. وبحلول منتصف عام ١٩٧٧، استعيض عن اتفاق برمودا الأصلي باتفاق برمودا الثاني الأكثر تعقيداً وتفصيلاً، حيث عُرفت الوثيقتان منذ ذلك الحين باسم اتفاقي برمودا الأول وبرمودا الثاني، على التوالي.

٢-١ وأصبح التحرير، كما تصوره ألفريد خان، واسع الانتشار واكتسب دعم الصناعة استجابة للتغيرات التنظيمية والتشغيلية السريعة الخطى.

٣-١ وقد عززت اتفاقات المجال الجوي الواحد التي أعقبت ذلك، مثل المجال الأوروبي الواحد، التعاون وعززت الروابط بين البلدان، مما سهل تنقّل الناس وتبادل أفضل الممارسات من حيث الأفكار والبرامج.

٤-١ وتعزز اتفاقات المجال الجوي الواحد الوصول إلى الأسواق بشكل فعال، لأن البلدان التي تتمتع بأكبر قدر من القدرة على الوصل في منطقة معينة تعزز توسّع شركات الطيران الخاصة بها خارج حدودها الوطنية.

٥-١ لكل هذه الأسباب، ثمة حاجة إلى وضع نموذج لمذكرة تفاهم بشأن نموذج المجال الجوي الواحد القائم على التحرير من أجل تعزيز التبادلات بين الدول داخل كل إقليم من أقاليم الإيكاو.

٦-١ وقد اعتمدت الأرجنتين سياسة الأجواء المفتوحة، حيث نفذت إصلاحات من الجيل الأول والثاني والثالث.

٧-١ وتم تعديل قانون الطيران الأرجنتيني وفقاً لذلك من خلال وضع أحكام جديدة تعكس سياسة الأجواء المفتوحة.

٨-١ وصدر أكثر من اثني عشر مرسوماً من الجيل الثاني، بما في ذلك المرسوم رقم ٢٠٢٤/٥٩٩ بشأن الوصول إلى الأسواق، الذي ساعد، إلى جانب أحكام أخرى، على وضع حد لاحتكار تقديم خدمات المناولة في ساحة وقوف الطائرات. وبالمثل، يجري تنفيذ الجيل الثالث من الإصلاحات، مثل تعزيز الصلاحيات التنظيمية لهيئة الطيران المدني.

٢- المناقشة

١-٢ من الحقائق المعروفة أن إحدى الفوائد الرئيسية لاتفاقات الأجواء المفتوحة بين الدول الأعضاء في الإيكاو هي تعزيز المنافسة فيما بين شركات الطيران من مختلف الدول، التي تترافق مع إلغاء القيود من حيث وتيرة الخدمة وأنواع الطائرات والأسعار التي قد تقدمها.

٢-٢ بالإضافة إلى ذلك، فإن أسواق الطيران المدني المتكاملة تماماً ستعزز الاستثمار في صناعة الطيران وتطويرها، كما كان الحال في الاتحاد الأوروبي مع إنشاء منطقة الطيران المشتركة للاتحاد الأوروبي.

٣-٢ يؤدي كل ما سبق إلى تقديم خدمات أفضل وأكثر كفاءة للركاب ومستقبلي الشحن الجوي، وذلك من خلال تزويدهم بمزيد من الخيارات وحصولهم على أسعار أفضل، مما يحفز الأثر الاقتصادي الإيجابي للطيران، على النحو المشار إليه في وثائق المعلومات الأساسية والدراسات التي أجراها الاتحاد الدولي للنقل الجوي والمجلس الدولي للمطارات.

٤-٢ يمكن اعتبار هذه التدابير تكتيكية وجمعها في استراتيجية بشأن مجال جوي واحد للدول الأعضاء في السوق المشتركة لأمريكا الجنوبية وأعضائها المنتسبين، بهدف توسيعها لتشمل منطقة أمريكا الجنوبية بأكملها.

٥-٢ يترجم نجاح سياستنا الوطنية للأجواء المفتوحة في زيادة القدرة على الوصل في كل من الخدمات المحلية والدولية وفي تعزيز القدرة المباشرة على الوصل بين المدن الداخلية والوجهات الإقليمية والدولية. وعلى سبيل المثال، تُظهر الإحصاءات الرسمية أنه في غضون عام واحد، شملت ٩ طرق جوية فقط، من أصل ٢٣ طريقاً دولياً تم إنشاؤها حديثاً، العاصمة الأرجنتينية بوينس آيرس في أزواج مدنها. وتجدر الإشارة أيضاً إلى أن عدد الركاب الذين يستقلون رحلة دولية في مدينة داخلية قد ازداد بنسبة ٤٥٪.

٦-٢ نتيجة لذلك، تم تحقيق رقم قياسي جديد في حركة الركاب الجوية، فضلاً عن إنشاء طرق اتصال جديدة وأفضل، مع زيادة في التبادل الاقتصادي المحلي والدولي والسفر الثقافي والسياحة، وبأسعار أقل. وينطوي ذلك على أهمية خاصة بالنسبة للأرجنتين، ثامن أكبر دولة في العالم، حيث يسهم ذلك في بعض الحالات بتجنيب مواطنينا في الداخل القيام برحلة وصل داخلية بطول ٢٠٠٠ ميل إلى مطار تجميع قبل أن يتمكنوا من الوصول إلى وجهة إقليمية أو دولية. بالإضافة إلى ذلك، فبعد عام واحد من تطبيق السياسة العامة للأجواء المفتوحة في ديسمبر ٢٠٢٤، وصلت حركة الركاب الجويين إلى أرقام قياسية، مع أعلى معدل نمو في تاريخنا، وفقاً للإحصاءات العامة والخاصة.

٧-٢ وفيما يتعلق بخدمات المناولة الأرضية، فقد تقدم أكثر من اثني عشر من مقدمي خدمة المناولة الأرضية، بما في ذلك العديد من المشغلين العالميين، بطلبات للحصول على شهادات المشغل الجوي ذات الصلة وحصلوا عليها.

٨-٢ واستناداً إلى تجربة الأرجنتين، التي تعكس سياسة الولايات المتحدة المتعلقة برفع الضوابط التنظيمية في سبعينيات القرن العشرين ومجموعة السياسات الأوروبية لرفع الضوابط التنظيمية، فإننا نهدف في منطقة لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية، إلى جانب البرازيل وأوروغواي وباراغواي وشيلي، إلى تعزيز إطار الأجواء المفتوحة للدول الأعضاء في السوق المشتركة لأمريكا الجنوبية والدول الأعضاء المنتسبة إليها، مع إرادة واضحة لتوسيع نطاقه ليشمل منطقة أمريكا الجنوبية بأكملها.

٩-٢ ومن حيث المبدأ، يرتبط مفهوم المجال الجوي الواحد ارتباطاً مفاهيمياً بإطار تنظيمي متكامل ومنسق مسبقاً ينطبق على البلدان الموقعة ويعتمد عليه.

١٠-٢ وهذا الإطار لن يمنع هيئات ووكالات الطيران الوطنية من الانضمام إلى خطط مختلفة من شأنها أن تسمح بالتعايش بين نهج موحد وخطط تكامل مختلفة ومتعددة الأطراف على النحو الذي قد يكون قائماً في مجال القانون الدولي العام.

١١-٢ ومن المفهوم جيداً أنه من أجل الوصول إلى النطاق النهائي المقصود لهذا المشروع الاستراتيجي، ينبغي مواءمة السياسات التي تغطي طائفة واسعة من مجالات الطيران بشكل مسبق، بما في ذلك الجمارك والهجرة والأمن والضوابط الصحية النباتية، فضلاً عن التسهيلات، مع الهدف النهائي المتمثل في تعزيز السلامة.