



الجمعية العمومية — الدورة الحادية والأربعون

اللجنة الاقتصادية

البند ٣٦ من جدول الأعمال: اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية - السياسة العامة

طلب وضع إرشادات بشأن المادة ١٥ واستعمال المجال الجوي

(مُقدّمة من الولايات المتحدة الأمريكية)

الموجز تنفيذي

يجوز للدول أن تقرّر ما إذا كانت تمنح إمكانية استعمال المجال الجوي أو تتحمّل التزامات بتوفير هذه الإمكانيّة، وكيفية القيام بذلك؛ بيد أن المادة ١٥ من *اتفاقية الطيران المدني الدولي*، المُبرّمة في شيكاغو في ٧/١٢/١٩٤٤، (المشار إليها فيما يلي باسم "اتفاقية شيكاغو") تشترط هذا الحق السيادي في منح فرض رسوم على استعمال المجال الجوي وتضع معياراً وطنياً موحّداً للمعاملة فيما يتعلق برسوم المستعملين ذات الصلة. ولمواصله تمكين النمو والتنمية العالميين، من الضروري أن تتقيّد الدول المتعاقدة بالقواعد التي أرسنها الاتفاقية. وقد أصبحت هناك ضرورة متزايدة لوجود إرشادات وتحليل قانوني مُحدّدين كي تفهم الدول الأعضاء المادة ١٥ وتطبقها.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوّة إلى أن توجّه مجلس الإيكاو وهيئاته العاملة إلى إجراء تحليل لالتزامات الدول المتعاقدة عملاً بالمادة ١٥ من الاتفاقية من حيث صلتها بالحق السيادي للدول في تبادل الحريات الجوية الأولى والثانية على النحو الذي تراه مناسباً. ومن شأن هذا التحليل أن يوفر أساساً لتعزيز التزام الدول المتعاقدة بالمادة ١٥.

الأهداف الاستراتيجية: ترتبط ورقة العمل هذه بالهدفين الاستراتيجيين المتمثلين في *سعة وكفاءة شبكة الملاحة الجوية*؛ وفي *التممية الاقتصادية للنقل الجوي*

الأثار المالية: لا توجد آثار مالية ملموسة

المراجع: وثيقة الإيكاو Doc 7300، *اتفاقية الطيران المدني الدولي*، المُبرّمة في شيكاغو في ٧/١٢/١٩٤٤ ووثيقة الإيكاو Doc 9082، *سياسات الإيكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية*

١ - المقدمة

١-١ لطالما كانت ممارسة فرض رسوم تتجاوز الرسوم القياسية للملاحة الجوية القائمة على التكلفة أو وضع شروط مسبقة معينة لاستعمال المجال الجوي موضع نقاش داخل أوساط الطيران الدولي. وللدول الحق السيادي في اختيار ما إذا كانت تمنح إمكانية استعمال المجال الجوي أو تتحمّل التزامات بتوفير هذه الإمكانيّة؛ بيد أن المادة ١٥ من *اتفاقية الطيران المدني الدولي*، المُبرّمة في شيكاغو في ٧/١٢/١٩٤٤ (اتفاقية شيكاغو) تشترط هذا الحق في منح فرض رسوم على استعمال المجال

الجوي وتضع معيارا وطنيا موحدًا للمعاملة فيما يتعلق برسوم المستعملين ذات الصلة. ولمواصلتة تمكين النمو والتنمية العالميين، من الضروري أن تتقيّد الدول المتعاقدة بالقواعد التي أرسّتها اتفاقية شيكاغو. وقد أصبحت هناك ضرورة متزايدة لوجود إرشادات وتحليل قانوني مُحدّدين كي تفهم الدول الأعضاء المادة ١٥ وتطبقها.

٢- المناقشة

١-٢ تتمتع الدول بالسيادة على المجال الجوي فوق أراضيها ويجوز لها أن تقرّر ما إذا كانت ستتيح فرصا لاستعمال هذا المجال الجوي. ومعظم الدول في مجتمع الطيران الدولي هي أطراف في اتفاق عبور الخطوط الجوية الدولية، أو تتحمّل بأي شكل آخر التزامات بالسماح بالحق في الطيران عبر أراضي طرف آخر من خلال اتفاقات نقل جوي ثنائية أو متعددة الأطراف. وفي حين أنه يجوز للدول أن تقرّر ما إذا كانت تمنح إمكانية استعمال المجال الجوي ومتى وكيف يكون ذلك السماح، أو أن تتحمّل التزامات بذلك، فإن المادة ١٥ من اتفاقية شيكاغو تستبعد فرض رسوم على استعمال المجال الجوي وتضع معيارا وطنيا موحدًا للمعاملة فيما يتعلق برسوم المستعملين ذات الصلة.

٢-٢ وتنص المادة ١٥ على أنه "لا يجوز لأي دولة متعاقدة أن تفرض رسوما أو ضرائب أو فرائض أخرى تتعلق فقط بحق عبور أي طائرة تابعة لدولة متعاقدة فوق إقليمها أو دخولها فيه أو خروجها منه، أو تتعلق بأشخاص أو أموال على متنها". وتنص كذلك على أنه "بالنسبة للطائرات غير المستخدمة في خطوط جوية دولية منتظمة، فإن أي رسوم تفرضها أو تسمح بفرضها دولة متعاقدة نظير استخدام تلك المطارات أو تسهيلات الملاحة الجوية بواسطة طائرات أي دولة متعاقدة أخرى يجب ألا تزيد عن الرسوم التي تدفعها طائراتها الوطنية من نفس النوع والمستخدمة في عمليات مماثلة".

٣-٢ وقد أنشأت اتفاقية شيكاغو النظام القائم على القواعد من أجل الطيران الدولي، الأمر الذي مكّن من نمو قطاع الطيران على مدى العقود العديدة الماضية، ومكّن أيضا من النمو التحولي ليصبح الطيران هو المحرك الحيوي للنمو الاجتماعي-الاقتصادي العالمي. ويصبح أيضا حافزا للتنمية الاقتصادية، وخلق فرص عمل مباشرة وغير مباشرة، ودعم السياحة والشركات المحلية، وتحفيز الاستثمار الأجنبي والتجارة الدولية. ولمواصلتة تمكين النمو والتنمية العالميين، من الضروري أن تلتزم الدول المتعاقدة بالقواعد القياسية التي وضعتها اتفاقية شيكاغو.

٤-٢ وتنص ديباجة اتفاقية شيكاغو على ما يلي: "... الحكومات الموقعة أدناه، وقد اتفقت على مبادئ وترتيبات معينة تضمن للطيران المدني الدولي التطور على نحو آمن ومنظم، وتحقيق إنشاء خطوط خدمات النقل الجوي الدولي على أساس تكافؤ الفرص واستثمارها بطريقة اقتصادية وسليمة". كما تنص المادة ٤٤ من الاتفاقية على أن "غايات وأهداف المنظمة هي العمل على تطوير مبادئ وتقنيات الملاحة الجوية الدولية وعلى تعزيز تخطيط وتطوير النقل الجوي الدولي من أجل: ... (و) ضمان الاحترام الكامل لحقوق الدول المتعاقدة وإتاحة فرصة عادلة لكل دولة متعاقدة لاستثمار مؤسسات للنقل الجوي الدولي"، و"(ز) تجنب التمييز بين الدول المتعاقدة؛ ...".

٥-٢ ولطالما كانت ممارسة فرض رسوم أو طلب الحصول، بأي شكل آخر، على تعويض يتجاوز الرسوم القياسية للملاحة الجوية القائمة على التكلفة من أجل استعمال المجال الجوي موضع نقاش ومثارا للشكوك بشأن مشروعيتها. وفي الماضي، لفتت بعض الحكومات الانتباه إلى مسألة مدفوعات "الجعل" (رسم الامتياز) مقابل استعمال المجال الجوي، وذلك باتخاذ إجراءات قانونية تستند إلى الآثار المانعة للمنافسة بالنظر إلى المعاملة المتباينة لشركات الطيران على أساس الجنسية وانعدام الشفافية.

٦-٢ أصبحت هناك ضرورة متزايدة لوجود إرشادات وتحليل قانوني مُحدّدين كي تفهم الدول الأعضاء المادة ١٥ وتطبقها. وفي بعض الحالات، فرضت دول متعاقدة ترتيبات تجارية معينة بين شركات الطيران كشرط مسبق لاستعمال المجال الجوي أو مسارات تحليق تفضيلية. وتجعل الطبيعة السرية لهذه المعاملات من الصعب على سلطات الطيران فهم التأثير السوقي المحتمل لهذه الترتيبات بين شركات الطيران، وفي ظل ظروف معينة تبدو هذه الممارسات غير مُتّبعة مع القصد من المادة ١٥.

٧-٢ وفي محاولة لتلافي انتشار رسوم الملاحة الجوية غير المعقولة - وهي ممارسة تعوق النقل الجوي الدولي - يؤكد فريق خبراء اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية (ANSEP) التابع للإيكاو منذ فترة طويلة من خلال تحديثاته لسياسات الإيكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية، الوثيقة Doc 9082، أنه لا ينبغي لسلطات الطيران المدني أن تفرض رسوما لا تستند إلى تقديم خدمات تقابلها. ويشمل ذلك الرسوم المتعلقة باستعمال المجال الجوي فقط في حالة عدم تقديم خدمات إضافية. وعلاوة على ذلك، فإن الإيكاو تلاحظ أنه ينبغي للدول أن تكفل احتفاظ مقدمي خدمات الملاحة الجوية لديها بحسابات مناسبة لضمان حساب رسوم خدمات الملاحة الجوية المفروضة على الطيران المدني الدولي حسابا سليما.

٨-٢ ومن خلال القرارات التي اعتمدها الجمعية العمومية في دورتها الأربعين، فقد حثت الجمعية العمومية الدول الأعضاء على ضمان الاحترام الكامل للمادة ١٥ من اتفاقية شيكاغو. وترى الولايات المتحدة أن هناك ما يدعو إلى مواصلة استكشاف أحكام المادة ١٥ فيما يتعلّق بالرسوم التي تفرضها أي دولة لمجرد حق المرور العابر لضمان التطبيق بشكل متسق والالتزام بالمبادئ الأساسية للسيادة والفرص العادلة والمتساوية وعدم التمييز على النحو المنصوص عليه في اتفاقية شيكاغو.

٣- الخلاصة والاستنتاج

١-٣ الجمعية العمومية مدعوة إلى أن:

٢-٣ توّجه فريق خبراء اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية (ANSEP) وفريق خبراء تنظيم النقل الجوي (ATRP)، بالتشاور مع اللجنة القانونية، إلى إجراء تحليل للعلاقة بين التزامات الدول عملا بالمادة ١٥ من اتفاقية شيكاغو وبين منح الدول إمكانية استعمال المجال الجوي. وينبغي أن ينظر التحليل تحديدا في مسألة ما إذا كان الاشتراط التفاضلي للدولة بمنح إمكانية استعمال المجال الجوي لدول أخرى يتسق مع المعيار الوطني الموحد للمعاملة ومبدأ عدم التمييز المنصوص عليهما في اتفاقية شيكاغو.

— انتهى —