



الجمعية العمومية - الدورة الحادية والأربعون

اللجنة الاقتصادية

البند رقم ٣٥: التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي - السياسة العامة

منح حقوق الحرية السابعة لخدمات الشحن الخالص

(مقدمة من شيلي بدعم من ١٦ دولة عضو في لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني)^٢

الموجز التنفيذي

تناقش هذه الورقة ضرورة قيام الإيكاو بالترويج لاتفاق متعدد الأطراف يمنح حقوق الحرية السابعة لخدمات الشحن الخالص من أجل تعزيز تحرير النقل الجوي وتمكين الاستجابات لحالات الطوارئ الحالية والمستقبلية من خلال زيادة سرعة وحجم شحنات تسليم البضائع وتبسيط سلسلة التوريد لتلبية احتياجات السكان.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى:

(أ) التفكير في الدروس المستفادة من جائحة كوفيد-١٩ لسوق الشحن الجوي، بما في ذلك التطور الكبير في التجارة الإلكترونية؛

(ب) تشجيع وضع اتفاق دولي محدد يسمح بقدر أكبر من المرونة في منح حقوق الحركة لخدمات الشحن الجوي، مع مراعاة الخصائص الفريدة لذلك السوق.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي التنمية الاقتصادية للنقل الجوي
الأثار المالية:	
المراجع:	القرار ٩-٤٠ - البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي تقرير الاجتماع السادس عشر لفريق خبراء تنظيم النقل الجوي (ATRP/16)

^١ قدمت شيلي هذه الورقة باللغة الإسبانية.

^٢ أوروبا وبلجيكا والبرازيل وكولومبيا وكوبا وجمهورية الدومينيكان وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجاميكا ونيكاراغوا وبنما وباراغواي وأوروغواي وجمهورية فنزويلا البوليفارية.

١- المقدمة

١-١ اقترح المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي (ATConf/6) في عام ٢٠١٣ الأساس لما يسمى الآن رؤية الإيكاو الطويلة الأجل لتحرير النقل الجوي، التي اعتمدها مجلس الإيكاو في عام ٢٠١٥، بهدف تشجيع الدول على المضي قدما نحو مزيد من التحرير. وكان مفهوما في ذلك الوقت أنه سيكون هدفا تتشاطره جميع الدول الأعضاء، ولكنه سينفذ بوتيرة وسرعة تحددهما كل دولة تعمل ضمن إطار سياديتها.

٢-١ وفي خضم هذه العملية، ضربت جائحة كوفيد-١٩، مما أثر على استمرارية الخدمات الجوية والروابط الجوية الدولي.

٣-١ بيد أن الوباء قد أظهر أيضا أنه في ظروف غير متوقعة أو في حالة طوارئ عالمية، فإن الجهود الجماعية المنسقة للدول هي وحدها التي يمكن أن تعمل على التخفيف من الآثار السلبية على الأرواح والاقتصادات الوطنية. وأظهرت التجربة السلبية أنه في حالة حدوث أزمة إمدادات مثل تلك الناجمة عن كوفيد-١٩، يمكن للطيران، بل ويجب عليه، أن يكون الرائد في توفير الحلول، ويجب على الدول أن تدعم هذه المساعي.

٢- تجربة الدول في اقليم لجنة الطيران المدني في أمريكا اللاتينية (LACAC)

١-٢ بالنظر إلى الآثار المختلفة للوباء مثل نمو الطلب على رحلات الشحن، والجهود التي تبذلها الدول لتنسيق الإجراءات الرامية إلى استعادة الروابط الجوية، والحاجة إلى اعتماد تدابير استثنائية على وجه السرعة استجابة لوضع غير مسبوق، ناقشت لجنة الطيران المدني في أمريكا اللاتينية (LACAC) في ديسمبر ٢٠٢٠ اقتراحا من البرازيل وشيلي لإنشاء أداة بسيطة وفعالة خارج الأطر التنظيمية القائمة للدول الأعضاء من أجل تسهيل عمليات الشحن حتى الحرية السابعة. وقد تحققت المبادرة في شكل مذكرة تفاهم تم الاتفاق عليها بروح من التفاهم والتعاون المتبادلين، مع رؤية تتجاوز السياسات المحددة التي يحق لكل دولة تنفيذها، شريطة ألا يكون هناك تشويه للمنافسة العادلة والسليمة بين المشغلين. وينص نص مذكرة التفاهم على منح حقوق الحركة بموجب الحرية السابعة لخدمات الشحن المنتظمة وغير المنتظمة على أساس تكافؤ الفرص دون قيود جغرافية أو قيود على السعة. ويكمل الاتفاق حقوق الحركة التي منحتها بالفعل دول أمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي على الصعيد الثنائي أو المتعدد الأطراف، ولا يؤثر على الحريات أو الشروط الأخرى المتفق عليها والمطبقة سابقا، مثل متطلبات إصدار وإلغاء تصاريح الطيران.

٢-٢ قد وقعت مذكرة التفاهم في البداية عشر دول هي: إكوادور، أوروغواي، باراغواي، البرازيل، بنما، بيرو، الجمهورية الدومينيكية، شيلي، غواتيمالا، فنزويلا (الجمهورية البوليفارية)، ولكنها ظلت مفتوحة أمام الانضمام السريع من جانب الأعضاء الآخرين في اللجنة للاك. وبالمثل، لكل دولة طرف خيار الإعلان عن انسحابها من مذكرة التفاهم في أي وقت، اعتبارا من ستة أشهر بعد الإعلان المذكور.

٣-٢ من المعروف جيدا أن الحرية السابعة أساسية لخدمات الشحن لتحقيق أقصى قدر من الكفاءة. ومع ذلك، لا يمنح هذا الحق عادة في المفاوضات بين الدول. ولهذا السبب، تهدف مذكرة التفاهم إلى منح الحرية السابعة على أساس استثنائي ومؤقت، اعتبارا من ٢٠٢١/١٢/٣١ فقط، وربما لمدة عام إضافي واحد من ذلك التاريخ للدول التي ترغب في ذلك. بيد أنه في نهاية تلك الفترة، تم تجديد الصك بناء على رغبة صريحة من الدول الموقعة الأصلية.

٣- رد الإيكاو

١-٣ طلبت الجمعية في المرفق ألف، بالقسم الأول، الفقرة ١٢ من قرارها ٤٠-٩ في الدورة الأربعين إلى مجلس الإيكاو أن يواصل العمل على تعزيز فهم أفضل لفوائد التحرير وتحدياته والحواجز التي تحول دون الوصول إلى الأسواق، سعياً إلى اتباع نهج متعدد الأطراف يوضع في الوقت المناسب. وكان القرار A38-14، بالمرفق ألف، القسم الأول، المادة ١٤، قد دعا في السابق إلى وضع اتفاق دولي محدد لتسهيل زيادة تحرير خدمات الشحن الجوي.

٢-٣ في مختلف أحداث الإيكاو واجتماعاتها مثل المؤتمر للمفاوضات بشأن الخدمات الجوية وندوة الإيكاو للنقل الجوي، أعرب مرارا وتكرارا عن رأي مفاده أنه نظرا للخصائص الفريدة لعمليات الشحن الجوي والعدد المتزايد من المشغلين العالميين في قطاع التسليم السريع، مع وجود مراكز توزيع في بلدان مختلفة، فإن خدمات الشحن الجوي تتطلب مزيدا من الحرية التجارية لتلبية احتياجات صناعة الشحن الجوي العالمية. وأصبح هذا واضحا تماما خلال جائحة COVID-19.

٣-٣ كذلك، ودون المساس بتوصيات فرقة عمل مجلس الإيكاو لإنعاش قطاع الطيران (CART) في المؤتمر الرفيع المستوى المعني بكوفيد-١٩ (HLCC 2021)، أشارت بعض الدول وممثلو القطاع، مثل الرابطة العالمية السريعة (GEA) والرابطة الدولية للشحن الجوي (TIACA) إلى أنه ينبغي للإيكاو أن تتحرك نحو اتفاق دولي محدد بشأن تحرير خدمات الشحن الخالص، في ضوء المساهمات في الاستجابة العالمية للجائحة والفرق الكبير في احتياجات الأعمال بين خدمات الشحن والركاب.

٤-٣ كما نوقشت هذه المسألة في الاجتماع الرابع عشر لفريق تنظيم النقل الجوي (ATRP/14) في عام ٢٠١٧، مما أدى إلى الاتفاق على وضع بروتوكول محدد لتحرير الشحن الجوي مع حقوق الحركة حتى الحرية السابعة. وقد بدأ العمل في ATRP/15 في عام ٢٠١٩ على أساس مشروع اتفاق تكميلي بشأن تحرير خدمات الشحن الجوي في مجال النقل الجوي الدولي قدمته أمانة الإيكاو. غير أن المواقف المتباينة حالت دون التوصل إلى توافق في الآراء ودفعت لجنة النقل الجوي التابعة للمجلس إلى تعليق العمل.

٥-٣ وأخيرا، في الاجتماع السادس عشر لفريق خبراء تنظيم النقل الجوي ATRP/16 في أبريل ٢٠٢٢، نوقشت المسألة مرة أخرى، وهذه المرة مع مراعاة المعلومات التي تم جمعها والدروس المستفادة من أزمة الفيروس COVID-19 وطفرة التجارة الإلكترونية. ويبقى أن نرى ما إذا كان من المفيد الضغط للمضي قدما واعداد الاتفاق.

٤- الاستنتاجات

١-٤ وقد أبرزت التجربة الأخيرة الطبيعة المتميزة لخدمات الشحن الخالص مقارنة بخدمات الركاب فيما يتعلق بنماذج الأعمال والمتطلبات التشغيلية والقيود ووجه الترابط والإطار التنظيمي. وكل هذه العوامل تصب في مصلحة اتفاق دولي محدد لتسهيل تحرير خدمات الشحن الجوي التي من شأنها أن تخدم سوقا سريعة التعافي وتحقق الفوائد الناتجة عن ذلك للدول والقطاع.

٢-٤ تم إطلاق المبادرات التي تقودها الإيكاو لوضع اتفاق متعدد الأطراف بشأن منح حقوق خدمات الشحن الجوي قبل أن تجلب جائحة كوفيد-١٩ رؤى ودروسا جديدة، وقبل الزيادة في عدد المعاملات عبر الإنترنت ومشغلي التوصيل السريع العالميين، فضلا عن انتشار مراكز التوزيع في مختلف البلدان.

٣-٤ ومما لا شك فيه أن العالم سيواجه أزمات أخرى في المستقبل ناشئة عن تهديدات وظواهر مثل نقص الغذاء، وتشريد السكان، وتغير المناخ، والكوارث الطبيعية، أو حالات الطوارئ الصحية. وعلاوة على ذلك، فإن النمو المذهل في التجارة الإلكترونية للبضائع وتطور نماذج أعمالها يجعلان من الضروري إحراز تقدم في رؤية الإيكاو الطويلة الأجل لتحرير النقل الجوي. وفي مثل هذه السيناريوهات، يجب تنشيط سلسلة التوريد اللوجستية بسرعة وإدارتها بفعالية، ويجب إعداد النقل الجوي ليس فقط من الناحية الفنية، ولكن أيضا من وجهة نظر تنظيمية.

٤-٤ ولذلك، فإن الجمعية العمومية مدعوة إلى النظر في الأساس المنطقي السالف الذكر، ومن ثم دعم الجهود المتواصلة الرامية إلى وضع اتفاق دولي محدد لتيسير زيادة تحرير خدمات الشحن الخالص.

- انتهى -