

الترتيبات التنظيمية لتحرير النقل الجوي بين الدول العربية

التحرير ما بين إعلان مراكش وإتفاقية التحرير

تحرير النقل الجوي بين الدول العربية ليس بحديث عهد فقد تبلور كفكرة بإعلان مراكش ١٩٧٤م حينما بادر الإتحاد العربي للنقل الجوي الممثل لشركات الطيران العربية بتبني ذلك بموافقة (١٢) شركة طيران عربية على أساس المعاملة بالمثل وإصدار مجلس الطيران المدني بالدول العربية آنذاك قراره المتمثل في إعلان مراكش ثم بات التحرير واقعاً حينما صدر قرار مجلس جامعة الدول العربية على مستوى القمة في عام ٢٠٠٢م بتطبيق برنامج زمني لإطلاق حريات النقل الجوي بين الدول العربية على أربع مراحل متدرجة بدءاً من نوفمبر/٢٠٠٠م وتكون آلية تنفيذه من خلال الإتفاقيات الجوية الثنائية . وسيصبح التحرير سياسة مطبقة عملياً بعد دخول إتفاقية متعددة الأطراف لتحرير النقل الجوي العربي حيز النفاذ حيث تكثفت جهود الهيئة العربية للطيران المدني بالإنتهاء من وضع المشروع الأولي للإتفاقية .

منظور نهج التحرير في إطار البرنامج الزمني لإطلاق حريات النقل الجوي بين الدول العربية

أسير بآلية التنفيذ (الإتفاقيات الجوية الثنائية) والتي من سماتها أن يخضع التحرير للتفاوض بين طرفين متعاقدين وبالتالي فهو يسير على خطى متباطئة لهذا السبب علاوة على التفاوت في القدرات التشغيلية والتسويقية والمالية والخصائص التنظيمية وطبيعة الملكية للناقلات العربية والسياسات التنظيمية للنقل الجوي .

منظور نهج التحرير في إطار إتفاقية متعددة الأطراف

لتحرير النقل الجوي بين الدول العربية

هو المنظور الشامل والأمثل لتشغيل خدمات النقل الجوي بين الدول العربية على نحو أمن ومنظم وسليم ومتحرر ، فالإتفاقية المتعددة الأطراف لتحرير النقل الجوي بين الدول العربية هي ترتيبات تنظيمية بمثابة منظومة متكاملة (An integrated system) تعالج ما يلي :-

(١) الكيفية المثلى لتحرير التنظيم الإقتصادي للنقل الجوي بين الدول العربية إسترشاداً بالعناصر الرئيسية لتحرير التنظيم الإقتصادي والتي تناولها المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي والمتمثلة في :

- معايير ملكية الناقل الجوي والسيطرة عليه من قبل دولة التعيين .
- دخول الأسواق .
- المنافسة الشريفة والضمانات .
- مصالح المستهلكين وتوزيع المنتجات .
- تسوية الخلافات .
- الشفافية .

- (٢) تراعي طبيعة الخصائص التنظيمية والهيكلية للنقل الجوي بالدول العربية .
- (٣) تعزز قواعد أمن الطيران والسلامة الجوية .
- (٤) تضع أحكاماً للإمور التجارية لشركات النقل الجوي وترسي مبدأ التعاون بين شركات الطيران على أساس المنافسة العادلة وعدم التمييز .
- (٥) تؤكد على حماية مصالح المستهلك بجميع المقاييس .
- (٦) تعزز القواعد والأساليب الموصى بها الخاصة بحماية البيئة
- (٧) تقر مبدأ التشاور لضمان الأمتثال لأحكام الإتفاقية .
- (٨) تضع آلية لفض المنازعات شاملة لجميع المنازعات الناشئة عن الإخلال بأحكام الإتفاقية .
- (٩) تنظم علاقة الدول العربية بالدول والتكتلات الإقليمية الأخرى .

الأهداف الإستراتيجية التي ترسيها المنظومة المتكاملة

(الإتفاقية المتعددة الأطراف)

- تسيير نهج التحرير الكامل بإزالة القيود عن دخول الأسواق وفتح قنوات الإتصال بين الدول العربية لحرية تنقل الركاب والسلع والبضائع وحركة رؤوس الأموال والإستثمارات التنموية وتبادل المنافع الإقتصادية المشتركة .
- التفاعل مع التوجه العام الذي أقره المؤتمر العالمي الرابع للنقل الجوي الدولي وماتلاه المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي الذي تمثل هدفه في وضع إطار عملي للتحرير التدريجي للنقل الجوي الدولي إلى جانب توفير ضمانات تكفل المنافسة الشريفة والسلامة والأمن .
- تفعيل منطقة التجارة العربية الحرة الكبرى التي أعلن عن قيامها
- مواكبة مقتضيات الإتفاقية العامة للتجارة في الخدمات بالتوجه صوب تحرير تجارة الخدمات المرتبطة بالنقل الجوي بين الدول العربية (الحقوق المرنة) لتحقيق التكامل الإقتصادي .
- تطوير شبكة أمان ترمى إلى إتاحة المشاركة الفعالة و المستمرة للناقلات العربية في أسواقها وكافة الأسواق الأخرى .
- تشجيع حركة السياحة البينية بين الأقطار العربية .

- مواجهة النمو المتزايد لحجم حركة النقل الجوي فيما بين الأقطار العربية ومن وإلى الأقاليم الأخرى وإحتواء أكبر قدر منها .
- تعزيز القدرات التنافسية والتسويقية والتشغيلية للناقلات العربية وتشجيعها على تطبيق أنماط التشغيل العصرية لدخول الأسواق (كالتحالفات الإستراتيجية التسويقية والنقل بتقاسم الرموز) .
- تشجيع الدول العربية على دفع عملية الخصخصة بإضفاء الطابع التجاري على النقل الجوي وخدماته وخدمات المطارات (خصخصة الناقلات الجوية - خصخصة المطارات - خصخصة خدمات النقل الجوي " الحقوق المرنة ") وإدارتها وفقاً للإسلوب التجاري الملائم الذي يتيح رفع كفاءة الأداء وضمن الجودة والنوعية وخفض التكاليف وبما يراعى مصالح الأطراف المشاركة في عملية التخصيص (الدولة والممول والمستهلك) .

ترتيبات تحرير عناصر التنظيم الإقتصادي بالاتفاقية المتعددة الأطراف

• معايير ملكية الناقل الجوي والسيطرة عليه من قبل دولة

التعيين :

تعيين متعدد (Multiple) بموجب معايير مقر العمل الرئيسي لأعمال الناقل (تأسيس الشركة الناقلة بموجب القوانين واللوائح الوطنية) + معايير السيطرة التنظيمية الفعالة (السلامة الجوية وأمن الطيران) .

• دخول الأسواق :

تحرير دخول الأسواق : منح حقوق النقل المنتظم في إطار الحريات الخمس من وإلى النقاط التشغيلية الدولية المعلنة من قبل كل دولة عربية طرف في الإتفاقية ، وإستثناء حقوق النقل الداخلي (Capotage) . كما أن إجراءات سحب أو إلغاء الترخيص تخضع للمشاورات ، وتكون فورية في حالة الإخلال بمعايير الملكية الجوهرية والأمن والسلامة .

تأجير الطائرات : مشروط بالإمتثال لمعايير السلامة والأمن وهي تتيح دخول ناقلين جدد إلى الأسواق .

الشحن الجوي : إدراج ملحق بالإتفاقية يغطي النقل الجوي غير المنتظم للركاب والشحن والبريد بغية إتاحة المرونة لهذا القطاع بالتطور مستقلاً عن التشغيل المنتظم .

السـعة : على أساس متحرر وتفرض قيود من قبل أي دولة طرف لإعتبارات بيئية أو تقنية أو إعتبارات متعلقة بالأمن والسلامة .

• المنافسة الشريفة والضمانات :

قواعد المنافسة الشريفة لضمان عدم فرض أي ممارسات تحد من دخول الأسواق وتخل بقوانين المنافسة ، والضمانات التي تكفل تأمين عدالة المنافسة لضمان إستمرارية الناقلات العربية ومشاركتها في سوق النقل الجوي الدولي وقد أدرجت قواعد المنافسة وتدابير الحماية في ملحق الإتفاقية . كما أن الأصل في عنصر التعريفات هو تحريرها طبقاً لقوى العرض والطلب مع ربطها بأحكام قواعد المنافسة الشريفة .

• مصالح المستهلكين وتوزيع منتجات النقل الجوي :

التقيد بجميع الأنظمة و التشريعات التي تكفل حماية مصالح المستهلكين والإمتثال لأحكام إتفاقية توحيد بعض قواعد النقل

الجوي الدولي ، بالإضافة إلى إدراج بند ينظم الأمور التجارية لشركات الطيران ، وتطبيق مدونة القواعد السلوكية العربية لتنظيم وتشغيل نظم الحجز الآلي فيما يتعلق بتوزيع المنتجات والأخذ في الاعتبار بالتطور السريع لتسويق المنتجات باستخدام شبكة الإنترنت وكذلك إتخاذ الإجراءات الكفيلة بتعديل شروط النقل بما يتوافق وإتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي (مونتريال ١٩٩٩ م) لدخولها حيز النفاذ في ٤/ نوفمبر/٢٠٠٣ م .

• تسوية الخلافات :

آلية شاملة تتيح جميع الوسائل التدريجية لتسوية الخلافات (التشاور - التوسط - التحكيم) وتشمل جميع أنواع المنازعات الناشئة إثر الإخلال بتفسير أو تطبيق أحكام الإتفاقية أو ملاحقتها .

• الشفافية والتسجيل :

تعزيزاً لمبدأ الشفافية ، تسجل الإتفاقية وأي تعديلات تطرأ عليها لدى الأمانة العامة لجامعة الدول العربية والإيكاو . كما يمكن تسجيل الترتيبات لدى منظمة التجارة العالمية للتمتع بالإستثناء من مبدأ الدولة الأولى بالرعاية .

الخلاصة

* أنه بوضع الإتفاقية المتعددة الأطراف لتحرير النقل الجوي بين الدول العربية (المنظومة المتكاملة) موضع التنفيذ مستقبلاً ، ستكون سلطات الطيران التشريعية بذلك قد أرست الجذور الصلبة للتحرير وستستمر في تعزيز دورها الرقابي على تطبيق قواعد الأمن السلامة الجوية ، كما أن عليها أن تأخذ في الإعتبار التحرر من أسلوب الإدارة البيروقراطي (Bureaucratic System) وذلك لخلق المرونة الإدارية والمالية لإضفاء الطابع التجاري على خدمات النقل الجوي المرنة . أما الدور الأكبر لتطبيق التحرير فهو ملقى على عاتق الأطراف الأخرى المشاركة في الصناعة لتذليل العقبات التي تعترضه ، ويمكن ذلك في التالي : -

الناقلات الجوية : التطبيق الفعلي لإستراتيجية الخصخصة .
المطارات : إتباع النهج (الأسلوب) التجاري الأمثل لإضفاء الطابع التجاري على خدمات النقل الجوي وتطبيق الإجراءات الإلكترونية لخدمات الركاب في مرحلتي القدوم والمغادرة (Embarkation / Disembarkation) أو تطبيق إستراتيجية خصخصة المطارات بالكامل ، مع إستمرار سلطات الطيران

التشريعية في ممارسة دورها الرقابي على
نظام خدمات الملاحة الجوية وممارسة
مسئولياتها تجاه رفع كفاءة أدائه .

المصنعين : الإستجابة لمتطلبات الناقلات الجوية لدعم
أساطيلها من خلال آلية تمويل مرنة .

المسافر : هو أهم الموجودات القيمة

(The Most Valuable Asset) ويتطلع
إلى ما تحققه له الأطراف المشاركة في
الصناعة لتأمين نقله جواً :

Safety Schedule Comfort

- الطلب من كافة الجهات ذات العلاقة بإتخاذ الإجراءات النظامية كل
فيما يخصه لإسراع دخول الإتفاقية حيز النفاذ (الهيئة العربية
للطيران المدني - جامعة الدول العربية - مجلس وزراء النقل
العرب - الدول العربية الأعضاء) حيث أن ذلك سيمنحها قوة
قانونية للتطبيق وستكون الإتفاقية بمثابة سياسة عربية موحدة
لتنظيم النقل الجوي على أساس متحرر .