



الاجتماع الثالث للمدراء العامين لهيئات الطيران المدني في منطقة الشرق الأوسط (DGCA-MID/3)

(الدوحة، قطر، 27-29 ابريل 2015)

البند التاسع: النقل الجوي

حول تحرير خدمات النقل الجوي وتنفيذ رؤية قطر نحو التحرير تمهيداً للمشروع العربي الإفريقي

(مقدمة من دولة قطر)

الموجز

تقدم هذه الورقة لمحة سريعة عن خلفية تطور اتفاقيات النقل الجوي و حقوق النقل، مع الإشارة إلى الشواغل الرئيسية للدول بشأن حصولها على حقوق النقل و الدفاع عن مصالح ناقلاتها الوطنية. تعرض هذه الورقة كذلك الرؤية الاستراتيجية لدولة قطر بشأن تحرير اتفاقيات النقل الجوي ، و اعتماد سياسة الأجواء المفتوحة ، و كذا الخطوات المتخذة من قبل دولة قطر في هذا الخصوص. يتمثل الإجراء المطلوب من اجتماع الايكاو في تقديم الدعم للتطبيق الفوري لاتفاقية دمشق 2004 بشأن تحرير النقل الجوي بين الدول العربية ، و كذا اتخاذ خطوات إضافية اتجاه إنشاء كيان اقتصادي من أجل سوق طيران موحدة تجمع الدول العربية و إفريقيا

1. مقدمة

1.1 نشأ الجدل على حجم حركة النقل الجوي بين الدول منذ بدايات عصر الطيران في أوائل القرن العشرين، وتم التأكيد على حق الدول في تقييد حجم هذه الحركة بعد الحرب العالمية الثانية، بعد أن رفضت معظم الدول الدخول في "إتفاقية النقل الجوي الدولي 1944" حيث لم يلتزم بها سوى (11) دولة من الدول الأعضاء في منظمة الطيران المدني الدولي، وفضلت الدول تنظيم حركة النقل الجوي من خلال الإتفاقيات الثنائية.

منذ بدء تجارب الطيران الناجحة وإطلاق الطيران التجاري أخذ يتضح شيئاً فشيئاً أن مستقبل النقل الدولي سيكون للنقل الجوي، وعليه؛ رأى مجتمع الطيران ومنذ بدايات تشكُّله ضرورة حماية صناعة الطيران الناشئة من خلال فرض حدود على مسؤولية الناقل الجوي أمام المطالبات التي يتقدم بها المستهلكون لتعويض الأضرار التي يتعرضون لها خلال عملية النقل. من جهة أخرى؛ وبدلاً من أن يعوّضه عن هذا الإجحاف بفتح الخيارات أمامه للنقل الجوي فقد قيّد تلك الخيارات إلى درجة عطّلت في كثير من الأحيان سهولة تنقله.

2. المناقشة

2.1. لقد تم تشكيل العديد من النماذج لعقد الاتفاقيات الثنائية بدءاً من نموذج (Bermuda I) للاتفاقيات الثنائية، والذي تطور إلى (Bermuda II) حيث شكل هذا النموذج حلاً وسطاً بين الحماية (Protectionism) والتحررية (Liberalism)، ورسخت مبادئ الفرص العادلة والمتساوية وأسس تعيين الناقلات والطرق الجوية والسعة وعدد الرحلات والتعرفة.

2.2. فقيدت الإتفاقيات الثنائية الطرق الجوية من خلال تحديد نقاط الدخول والمغادرة، وقيدت حجم الحركة من خلال تقييد سعة الطائرة وعدد الرحلات إلى درجة الوصول إلى تقييد عدد الركاب أسبوعياً، كذلك تقييد حركة الشحن وعدد الناقلات المعينة.

الغريب في الامر؛ أن كثيراً من الدول ذات المصادر الطبيعية الوفيرة والدول الصناعية والدول المعتمدة على السياحة هي من يتشدد في تقييد الحركة الجوية، بالرغم من أن هذا التوجه يعود على تلك الدول بنتائج سلبية، وذلك نتيجة للنظرة الضيقة إلى صناعة الطيران.

وقد كان الهاجس الأول للدول هو حماية شركاتها الوطنية التي غالباً ما كانت مملوكة للحكومات، وحيث يتم تخصيص مبالغ طائلة من الميزانيات العامة للإستثمار في هذا القطاع، وبالتالي حرصت الحكومات على تقييد حقوق النقل لضمان الحصول على عائد مقبول ومباشر على تلك الإستثمارات، وبالرغم من أن هذا المنطق البسيط يبدو معقولاً إلا أن بعض الدول أخذت منحىً آخر من خلال تشجيع سياسة الأجواء المفتوحة مما انعكس بفائدة إقتصادية أكبر بكثير على الدولة من خلال العائدات غير المباشرة ومن خلال وضع الناقل الوطني في موقع منافسة يملي عليه العمل بهمة وإبداع أعلى بكثير مما هو سائد في الناقلات المحمية، مما أدى في تلك الحالات إلى نشوء شركات طيران قوية. ومن ناحية أخرى يتوجب إيلاء أهمية لتحقيق العائدات على الإستثمار في إنشاء المطارات، في وقت يمكن إنشاء شركات طيران بميزانيات منخفضة عن طريق إستئجار الطائرات (Dry Lease).

وقد أخذت الدول تدرك شيئاً فشيئاً أهمية إتاحة الفرصة للمستهلكين بحقهم في الخيار من بين الناقلين والأوقات المناسبة لهم بحيث يكون النقل الجوي ميسراً ومتاحاً في كل حين، بحيث يكون الوقت الضائع من حياة الإنسان في النقل أقل ما يمكن. فأخذ التوجه العالمي يزداد بشكل مضطرب نحو تحرير النقل الجوي بحيث: لا يتم تقييد عدد الرحلات التي يشغلها الناقل الجوي أو سعة الطائرات، كذلك تعدد تعيين الناقلات، والتعامل بليبرالية مع رحلات الشحن والطيران العارض، والسماح للناقلات بالدخول فيما بينها في ترتيبات تجارية، وتحرير التعريفات التي يضعها الناقل الجوي، مع ضمان أعلى قدر من الشفافية وإتاحة الفرص العادلة للتنافس بشرط عدم الإحتكار أو الإضرار بالسوق أو بالناقلات الأخرى المشغلة على نفس الخط.

2.3. وقد توصلت بعض الدول إلى عقد إتفاقيات متعددة الأطراف للأجواء المفتوحة، وأخذت منظمة الطيران المدني الدولي (ICAO) تتجه نحو وضع إتفاقية أجواء مفتوحة متعددة الأطراف.

3. تجربة دولة قطر

3.1. ترى دولة قطر أن هنالك ضرورة لإعادة النظر دولياً في حق الإنسان في النقل السهل والسريع على الكرة الأرضية، وبالتالي فهي تشجع كل فرصة لإزالة كافة القيود أمام تنقل الإنسان ضمن الضوابط الأمنية والسيادية، وعليه؛ تتبنى دولة قطر سياسة الأجواء المفتوحة في إتفاقيات الخدمات الجوية التي تعقدها مع الدول الأخرى كحجر زاوية في البناء الإقتصادي للدولة.

وفي هذا الشأن فقد عقدت دولة قطر عدد من الإتفاقيات المفتوحة (Open Skies) بلغت ما يزيد على 86 إتفاقية ثنائية محررة وشبه محررة حيث تشمل الإتفاقيات المحررة كافة حقوق النقل للحريات الثالثة والرابعة والخامسة، والإتفاقيات شبه المحررة تشمل حقوق النقل للحريات الثالثة والرابعة، وتضم هذه الإتفاقيات عدد 12 إتفاقية مع دولاً عربية بالإضافة الى نحو 33 إتفاقية مع دولاً أوروبية، و31 إتفاقية مع دولاً إفريقية.

وتسعى دولة قطر سعياً حثيثاً نحو تحديث كافة الإتفاقيات الأخرى النافذة المفعول حالياً بحيث تصبح مفتوحة.

كذلك تبنت دولة قطر سياسة تحرير المادة الخاصة بالتعرفه في الإتفاقيات الثنائية مع الدول حيث تم تحرير هذه المادة مع 54 دولة وجاري طلب تحديثها مع عدد آخر من الدول. وتنفيذاً للسياسة التحررية التي إنتهجتها الحكومة القطرية فقد تم تحرير سياسة الأسعار في السوق القطري مع بدايات عام 2015 ورفع القيود المفروضة على شركات الطيران العاملة في السوق القطري لمنحها مرونة أكبر لتنفيذ سياساتها التجارية وتوفير مناخ مناسب لحرية المنافسة، مع التأكيد على إستمرار مراقبة ومتابعة الهيئة لشركات الطيران لضمان عدم ممارسة أي سياسات إحتكارية أو فرض أسعار متدنية بهدف الإغراق، وهنا تتدخل الهيئة لمنع هذه الممارسات لضمان عملية التوازن في الأسواق.

4. : الإجراء المطلوب من الاجتماع

4.1. إن كان ما تقوم به منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكافو) بالسعي نحوه هو نشر سياسة الأجواء المفتوحة في دول العالم وتحرير السواق بهدف دعم إقتصاديات التشغيل في ظل بيئه تنافسية صحية، فلا أقل من أن ندعو وبقوة في هذا المؤتمر إلى إعادة تنشيط وتحديث إتفاقية تحرير النقل الجوي بين الدول العربية (إتفاقية دمشق 2004)، بحيث تلقى القبول والالتزام من الدول العربية كافة وبما يعود على هذه الدول بالنفع على المدى المتوسط والبعيد، وهنا يمكن الإستفادة من تجربة دول الإتحاد الأوروبي في تحرير النقل الجوي البيني، وذلك حتى يكون تمهيداً لتحرير النقل الجوي بين المنطقة العربية والقارة الإفريقية لإنشاء كيان إقتصادي لسوق نقل جوي موحد يمكننا أن نطلق عليه " المجال العربي الإفريقي " "Arab African SKIES".