



الجمعية العمومية – الدورة السادسة والثلاثون اللجنة الاقتصادية

البند ٤٠ من جدول الأعمال: تنظيم خدمات النقل الجوي الدولي

التكتلات الإقليمية وأثرها في الوصول إلى اتفاق متعدد الأطراف

(مقدمة من المملكة العربية السعودية)

الملخص التنفيذي	
لقد أعاد التاريخ نفسه في الحقبة الحالية التي يمر بها مجتمع الطيران المدني الدولي وأصبح طريق الوصول إلى إطار تنظيم متعدد الأطراف على المستوى العالمي خياراً واقعياً بعد أن ظل التنظيم الثنائي راسخاً حيث تم إحراز تقدم ملموس منذ أن وضع المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي الكيفية المثلى للتحرير وتم العمل على إزالة أوجه التفاوت الكامنة في البيئة التنظيمية والبنية الهيكلية للنقل الجوي وما أبرزه دور التكتلات الإقليمية في نمو الاقتصاد العالمي.	
الإجراء: يرجى من الجمعية العمومية النظر في تطوير نظام متعدد الأطراف لتنظيم خدمات النقل الجوي الدولي.	
الأهداف الاستراتيجية:	ورقة العمل هذه مرتبطة بالهدف الاستراتيجي D.
الأثار المالية:	غير مطبقة.
المراجع:	

١- المقدمة

١-١ لم تكن فكرة تحرير النقل الجوي حديثة العهد بل نشأت من خلال المناقشة بتحرير سياسات النقل الجوي وعدم تدخل الحكومات في تنظيم هذا الإطار منذ مؤتمر شيكاغو الذي دعت إليه الولايات المتحدة الأمريكية في عام ١٩٤٤م لوضع الأطر القانونية والتنظيمية للنقل الجوي بعد الحرب العالمية الثانية.

٢-١ لقد كانت الولايات المتحدة الأمريكية صاحبة الاتجاه الذي طالب في شيكاغو بتطبيق سياسة الأجواء المفتوحة والمنافسة الحرة ، غير أن هذا الاتجاه قد تعارض مع رأي المملكة المتحدة وأيدها في ذلك معظم دول العالم الثالث

¹ قدمت المملكة العربية السعودية النسختين العربية والإنجليزية.

واعتبرت ذلك خطراً كبيراً على مصالحها الاقتصادية ، نظراً لعدم استطاعتها مجاراة منشآت الطيران الأمريكية لإمكانياتها الفنية والبشرية وامتلاكها أساطيل ضخمة تمنحها قدرة هائلة للمنافسة ، وخاصة أن هذه الدول كانت تسيطر عليها فكرة أن النقل الجوي يعتبر من المقومات والمكتسبات الرئيسية للدول وأن حركة الركاب والبضائع والبريد من أراضيها تعتبر ثروة قومية ينبغي مبادلتها مع أي دولة أخرى وتحقيق مكاسب من ذلك . ولم يتم التوصل آنذاك إلى اتفاق جماعي متعدد الأطراف .

٢- التحليل

١-٢ لقد أدى انقسام الرأي بين الفريق الذي تزعمته الولايات المتحدة الأمريكية والفريق الذي تزعمته المملكة المتحدة إلى فشل مؤتمر شيكاغو في الوصول إلى حلول اقتصادية وتنظيمية لصناعة النقل الجوي تعتمد على أسس ومبادئ تحريرية متعددة الأطراف تجمع في إطارها عدداً كبيراً من الدول ، لذلك يخضع تنظيم النقل الجوي بين الدول للاتفاقات الثنائية الذي أعتمد لفترات طويلة على مبادئ وأسس حمائية تقوم على مبدأ المعاملة بالمثل ومساواة الحقوق المتاحة لأي شركة طيران تقوم بالتشغيل بين أي دولتين مع شركة الطيران التابعة لذلك الطرف الآخر وأصبحت الدول تتمسك بملكية شركات الطيران كمؤسسة مملوكة للدولة وتحمل علمها وتخضع لرقابتها وسيطرتها ، وسخرت الدول كل إمكانياتها لحماية شركات الطيران المملوكة لها بكافة الطرق والوسائل وخاصة من خلال هذه الاتفاقيات الثنائية التي يفوق عددها حالياً على الـ (٤٠٠٠) اتفاق لتنظيم علاقات النقل الجوي بين دول العالم خاصة فيما يتعلق بالأمور الاقتصادية والتشغيلية والتي تختلف فيها مستويات القيود من اتفاق لآخر حسب رؤية كل دولة لصناعة النقل الجوي ومدى تأثيرها على الاقتصاد الوطني فيها .

٢-٢ انطلاقة صناعة النقل الجوي

١-٢-٢ ومن أجل ذلك فكر العالم مجدداً لتحقيق انطلاقة لصناعة النقل الجوي تتناسب مع سرعة نموها وازدهارها على المستويين الفني والتقني وبرزت مجدداً فكرة تحرير النقل الجوي عندما قامت الولايات المتحدة الأمريكية برفع طاقة القيود على صناعة النقل الجوي عام ١٩٧٨م (Deregulation System) وانعكاسه على تشكيل الشركات الأمريكية وظهور التحالفات والتكتلات بين شركات الطيران لمواجهة خطر المنافسة والتي تتيح البقاء للأقوى وظهور تحالفات وتكتلات أوروبية أخرى .

٣-٢ السعي إلى التكتل

١-٣-٢ لقد سعت الكثير من الدول قبل نهاية القرن الماضي للتكتل مع بعضها البعض في أقاليم كثيرة من العالم . فعلى المستوى الأفريقي قامت الدول الأفريقية بتبني قرار يسمى بإعلان ياماسوكرو (Yamoussouro) الوزاري الثاني لتحرير النقل الجوي بين (٥٢) دولة أفريقية وذلك في ١٤ نوفمبر ١٩٩٩م وحقق نتائج إيجابية بين هذه الدول تمثلت في تبني العديد منها لسياسات تحريرية .

٢-٣-٢ كما قامت مجموعة الخدمات الجوية لدول الـ (APEC) الآسيوية حيث أوصت دول المجموعة بأن يكون النفاذ للأسواق أكثر تحراً من خلال الاتفاقيات الثنائية . كما أوصت بمبدأ ازدواجية التعيين للناقلات في الإطار الثنائي وذلك لمنح فرص تنافسية أكثر للناقلات وتوفير خيارات أكثر لجمهور المسافرين ، كما حثت دول المجموعة بتسهيل استخدام التحالفات التسويقية بين الناقلات بجميع أنماطها لما تحققة من جدوى ومنافع اقتصادية مشتركة للمستهلكين وشركات الطيران . كما أوصت برفع القيود المفروضة على تشغيل خدمات النقل والشحن الجوي بين دول المجموعة وكذلك بتشغيل رحلات الركاب والشحن العارض ، وهناك ترتيبات إقليمية أخرى تهدف أيضاً إلى تحرير بعض عناصر النقل الجوي مثل :

- أ) المجلس الأوربي للطيران المدني (ECAC)؛
- ب) الهيئة العربية للطيران المدني (ACAC)؛
- ج) اللجنة اللاتينية للطيران المدني (LACAC)؛
- د) السوق المشترك لدول شرق وجنوب دول أفريقيا (COMESA)؛
- هـ) ترتيبات اتحاد دول الانديز؛
- و) ترتيبات دول الاتحاد الكاريبي.
- ز) اتفاقية فورتاليزا بين (الأرجنتين، بوليفيا، البرازيل، شيلي) في ديسمبر ١٩٩٧م؛
- ح) اتفاقية بانجوال بين (كيب فيرد، غانا، بيساو، سيراليون، نيجيريا، غامبيا) في أبريل ١٩٩٧م؛
- ط) -اتفاقية سي ال ام في (CLM V) بين (كمبوديا، جمهورية لاو الشعبية الديمقراطية، مانيمار، فيتنام) في يناير ١٩٩٨ م . وجميع هذه التكتلات تبنت سياسات تحريرية مختلفة.

٤-٢ مقومات الوصول الى اتفاقية متعددة الأطراف

١-٤-٢ لعل من المناسب استعراض المقومات التي غدت متوفرة لتغيير خارطة طريق مجتمع الطيران المدني للوصول إلى إطار تنظيمي متعدد الأطراف بعد أن تضافرت جهود الدول في مواجهة تحديات القرن (٢١) منذ توقيع معاهدة شيكاغو الدولية ١٩٤٤م لتطوير أحكام التشغيل القائمة على التنظيم الثنائي وإطلاق عنان القيود التنظيمية المفروضة على عناصر التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي وأصبح الهدف الأسمى خدمة مصالح ورفاهية الركاب وخلق فرص اختيارية لتسهيل تنقله جواً . وتنحصر هذه المقومات في التالي:

- أ) قيام التكتلات الإقليمية على أسس اقتصادية لا سياسية تهدف إلى تنمية روافد التجارة والاقتصاد والسياحة .
- ب) تحرير التنظيم الثنائي من النهج التقليدي لتوسيع نطاق دخول الأسواق من خلال إزالة القيود التشغيلية .
- ج) تلاحم وتوافق توجهات الدول (Coherency) نحو تطبيق معايير وقواعد وأساليب عمل موحدة وضعتها (الايكاو) لا سيما معايير الملكية الجوهرية .
- د) التطور التكنولوجي وانعكاساته على قطاع الطيران ومدى الحاجة إلى وضع إطار يكفل رفع كفاءة الخدمات وإحراز نظام عالمي آمن وفعال .
- هـ) خلق فرص للإبداع وإيجاد فرص عمل جديدة وتشجيع مشاركة القطاع الخاص في رفع كفاءة الخدمات والمساهمة في خطط البنية التحتية لتنمية القطاع .

- و) تشجيع مشاركة الدول النامية في أسواق النقل الجوي بمنحها فترة انتقالية لبناء قدراتها والتكيف مع البيئة التنافسية المحررة ، ومنحها حرية الاستفادة من برامج التمويل لضمان رسوخها في شبكة الطيران .
- ز) نشوء صناعة عالمية جديدة وبروز كثير من التحديات التي واجهها مجتمع الطيران وكان من الصعب التفاعل معها من خلال تبادل الحقوق على الأساس الثنائي .
- ح) الأخذ في الاعتبار بالمفاهيم البيئية التي تؤثر على حركة المطارات وقدرة الملاحة الجوية ودورها في تنمية الطيران .
- ط) زيادة حجم التبادل التجاري وتحقيق اتفاقيات التكامل الاقتصادي لضمان تسهيل تنقل الأشخاص والبضائع والاستثمارات الرأسمالية والتنمية .
- ي) ازدياد حدة التحالفات التسويقية بين شركات الطيران وما تساهم به من تعزيز لقدرات شركات الطيران التنافسية وخفض التكاليف وزيادة حجم شبكة التشغيل دون الحاجة إلى استثمار رأس المال .
- ك) تسهيل نظام عالمي شامل للتعويضات وإجراءات الركاب .
- ل) تعزيز التبادل في مجال الأمن والسلامة مع توفير أعلى مستوى في جميع أسواق الطيران .
- م) تضافر جهود الدول في الوصول إلى سياسات موحدة ثابتة للنقل الجوي تساهم في تلبية احتياجات شعوب العالم إلى نقل جوي يتسم بالأمان والانتظام والفعالية والاقتصاد ويعزز تطور جميع جوانب الطيران بوجه عام.

٣- الخلاصة

١-٣ يتضح مما سبق أن العالم مقبل على فلسفة جديدة في مجال النقل الجوي تعتمد على العلاقات الإقليمية بدلاً من التنظيمات الثنائية وتطبيق مبدأ المنافسة الحرة بدلاً من مبدأ الحماية القائمة على تدخل الحكومات في تحديد الأسعار والتحديد المسبق لعدد الرحلات والسعة التي تعرض . كما أن هذه الفلسفة بدأت تنتشر في أنحاء كثيرة من العالم ، إذ أن هناك على الطريق الكثير من التكتلات الإقليمية التي تكونت أو الأخذ في التكوين والتي تطبق هذه السياسة داخل إقليمها . الأمر الذي سيجد العالم نفسه في آخر المطاف يطبق سياسة واحدة على المستوى الإقليمي إلى أن يتم وضع قواعد تنظم هذه السياسة على المستوى العالمي.