

المؤتمر العالمي للنقل الجوي: التحديات وفرص التحرير

مونتريال، ٢٤-٢٩/٣/٢٠٠٣

البند ٢: دراسة المواضيع التنظيمية الرئيسية في عملية التحرير
٢-٦: تسوية الخلافات

تسوية النزاعات في مجال النقل الجوي الدولي

(ورقة مقدمة من اتحاد النقل الجوي الدولي)

موجز

إن تحرير النقل الجوي له تبعات على نوع النزاعات ويمكن ألا تكون الأطراف المعنية والتشاور التقليدي وعمليات التحكيم مناسبة. فالوساطة أو القرار العادل والسريع والفعال مهم لتفادي الضرر غير القابل للرجوع عنه الذي يلحق بالمشتكي. وتقتصر الأليات عملية مستعجلة تستخدم المساعي الحميدة لوسيط أو للجنة خبراء حل النزاعات، تعمل بمقتضى جدول زمني محدد، مع الأطراف التي توافق على مبادئ واضحة، لتنفيذ قرارات الوسيط/ لجنة الخبراء ولقبول إمكانية اتخاذ اجراءات مضادة متناسبة في حال عدم تطبيق وقائع لجنة الخبراء. ويرد الاجراء المعروف على المؤتمر في الفقرة ٥-١.

١- الحاجة إلى مراجعة آليات حل النزاعات

١-١ إن استمرار تحرر وخصخصة النقل الجوي الدولي له نتائج على نوع النزاعات التي يمكن أن تنشأ وعلى الأطراف التي قد تكون مشاركة. وبشكل خاص، من المحتمل أن تنشأ النزاعات التجارية في أغلب الأحيان.

٢-١ من الواضح أن كل الأسواق المحررة تبحث عن الضمان من أن المنافسة العادلة ستسود وأنه في حالة نشوب نزاع، تتم وساطة أو قرار عادل وسريع وفعال قبل حدوث أي ضرر دائم أو غير قابل للرجوع عنه. ويشكل ذلك قلقاً خاصاً للدول النامية وينبغي اعتبار الآلية المحسنة لحل النزاعات كشكل من أشكال "شبكة الأمان" الذي يمكن تحمل نفقاته أكثر من اللجوء إلى التحكيم.

١- هذه النسخة العربية والنسخ باللغات الانجليزية والفرنسية والأسبانية مقدمة من الاياتا.

٣-١ إن استخدام قوانين المنافسة الداخلية غير ملائم دائماً، وبشكل خاص ما تستخدمه الخطوط الجوية الأجنبية. وبالإضافة إلى ذلك، فإن الخدمة الجوية الدولية، وبطبيعتها، ستكون محكومة على الأقل بمجموعتين من قوانين المنافسة الوطنية التي قد لا تكون متوافقة بشكل كامل ومتبادل.

٤-١ ينبغي إعادة دراسة آليات حل النزاعات لتقليص إمكانية إعاقة النزاعات الدولية لعملية التحرر.

٢- الترتيبات الموجودة

١-٢ **الاتفاقيات الثنائية** - لم تتغير أحكام حل النزاعات المدرجة في اتفاقيات الخدمة الجوية الدولية كثيراً خلال السنوات الخمسين الماضية. وتحدد هذه الأحكام عادة في مادتين تتعاملان مع التشاور وحل النزاعات والتي تحكم تفسير أو تطبيق الاتفاقية. وتخضع كل مسألة مشمولة بالاتفاقية لهذه الأحكام.

١-١-٢ تستخدم التشاورات في أغلب الأحيان لحل الخلافات. ويعتبر التحكيم في المحكمة كما تم تصوره في مادة حل النزاعات مكلفاً ومضيعة للوقت وبالنتيجة لم يستخدم كثيراً.

٢-٢ **الاتفاقيات متعددة الأطراف** - قدم اتفاق التعاون الاقتصادي المتعدد الأطراف لمنطقتي آسيا والمحيط الهادئ (أيار/ مايو ٢٠٠١) ابتكاراً مهماً في الاعتراف بمصلحة الأطراف الثالثة في نزاع ضمن إطار الاتفاقية العديدة الأطراف/ المتعددة الأطراف.

١-٢-٢ إن عملية تحكيم التعاون الاقتصادي المتعدد الأطراف لمنطقتي آسيا والمحيط الهادئ (المادة ١٤) تتطلب "أن يخطر الطرف الذي يقدم النزاع إلى التحكيم كل أطراف النزاع الأخرى في نفس وقت تقديمه لطلب التحكيم".

٢-٢-٢ قد يتدخل طرف ثالث في النزاع عندما تكون مصالحه معرضة للخطر. ومن المتوقع أن يجعل ذلك عملية حل النزاع أكثر شفافية وأن المشاركة ستزيد حيث أن دولاً أخرى ستضم إلى الاتفاقية.

٣-٢ **قانون المنافسة** - يتضمّن التحرر إرخاء القواعد المقررة بالنسبة إلى كيفية تصرف الناقلين واعتمادهم على قوى السوق الأكثر عمومية وعلى قانون المنافسة، الذي بذلك يصبح العنصر الحاسم في التحكم بسلوك السوق.

١-٣-٢ وبثبر ذلك قضية أي قانون منافسة ينبغي تطبيقه وكيفية تفسير المبادئ الأساسية، مع الاعتراف بأن تشريع المنافسة الوطنية يختلف من دولة إلى أخرى ولا ينطبق على الإجراءات التي تتخذها دولة أخرى (حضانة ذات سيادة).

٢-٣-٢ في السنوات الأخيرة، تم تطبيق قانون المنافسة بصورة أكثر في مجال الطيران، وبشكل خاص في الولايات المتحدة والاتحاد الأوروبي فيما يخص الانضمام والتحالفات.

٣-٣-٢ وفي عام ١٩٨٩، أصدرت الإيكاو مواداً توجيهية بشأن تجنب أو حل النزاعات لدى تطبيق قوانين المنافسة. واعترفت بإمكان لجوء الشركات إلى بعض ممارسات المنافسة في الأسواق المحررة التي قد تعتبر غير عادلة وأنه ينبغي أن يكون هناك اتفاق مسبق حول ما يمكن أن تكون عليه هذه الممارسات وكيفية معالجتها، بالإضافة إلى أحكام للبدل المؤقت.

٤-٣-٢ من الواضح أنه لن يتم تغيير قوانين المنافسة الوطنية لتلبية متطلبات الطيران الخاصة وأنها ستستعمل بشكل أكثر. وستبقى المشاغل الموجودة بشأن النزاعات المحتملة في تطبيق قوانين المنافسة. وينبغي أن يعاد النظر في المواد الإرشادية للإيكافو كطريقة للتعامل مع هذه الاختلافات في المستقبل.

٤-٢ نهج أخرى - تتاح إجراءات أخرى من حيث المبدأ، بما فيها اللجوء إلى محكمة العدل الدولية، محكمة التحكيم الدائمة ونظام تسوية النزاعات التابع لمنظمة التجارة العالمية. ومع ذلك وفي الممارسة، إما لا تطبق هذه النهج وإما نادراً ما تستعمل من الناحية العملية.

٣- الأهداف

١-٣ توافق الأياتا مع لجنة خبراء أنظمة النقل الجوي التاسعة التابعة للأياتا (التوصية 2-ATRP/9) على أن هناك حاجة إلى "آلية تكون مرنة من حيث توفرها وتطبيقها، والتي يمكن أن تؤمن بديلاً أو خطوة متوسطة بين الاستشارة التقليدية وعمليات التحكيم، والتي تكون بسيطة التطبيق، سريعة وغير مكلفة والتي تبعث على الثقة في عملية التحرير وهدفه".

٢-٣ ينبغي أن تكون الآلية المحسنة سريعة. ولكن عندما لا يمكن حل النزاع بطريقة مناسبة، ينبغي أن تكون هناك أحكام للتدابير الانتقالية. وبمقتضى معايير اتفاقية الأجواء المفتوحة القياسية الأمريكية واتفاقية التعاون الاقتصادي المتعدد الأطراف لمنطقتي آسيا والمحيط الهادئ المتعددة الأطراف، يمكن أن توصي المحكمة بإجراءات انتقالية بانتظار التصميم النهائي.

٣-٣ في حين أن الشفافية قد لا تكون ذات أهمية في نزاع يشمل أطراف ذات سيادة، فأنها تكتسب أهمية عندما يتعلق الأمر بمصالح خاصة. وستساعد الشفافية على ضمان عدم تأثر الطرف الثالث بشكل عكسي نتيجة لنزاع أو لحل نزاع. كما ستجعل القرارات قابلة للفهم أكثر ومقبولة أكثر.

٤-٣ بمقتضى مادة حل النزاعات في العديد من الاتفاقيات الثنائية (اتفاقية التعاون الاقتصادي لمنطقتي آسيا والمحيط الهادئ)، يلتزم الموقعون بقرار محكمة التحكيم ويوافقوا على اتخاذ تدابير التنفيذ ضمن نطاق قوانينهم الوطنية.

٥-٣ في الماضي، كانت النزاعات تحل بشكل عام من خلال التشاورات. ونتيجة لذلك، نادراً ما أعطيت الأهمية لممارسة آليات وعقوبات التنفيذ وبالتالي لمسألة الفعالية.

٤- الآلية المنقحة لحل النزاعات

١-٤ نظراً لما جاء أعلاه، ترحب الأياتا بالتغييرات التي اقترحتها الإيكافو في مادة حل النزاعات التي درستها لجنة خبراء أنظمة النقل الجوي/١٠ في أيار/مايو ٢٠٠٢.

٢-٤ إن التغيير الرئيسي هو عملية سريعة لحل النزاع تعمل بحسب جدول أعمال صارم، وتستعمل إما المساعي الحميدة لوسيط أو لجنة خبراء لحل النزاع تسحب من قائمة تضم خبراء طيران معترف بهم، مع إمكانية تدخل الطرف الثالث.

٣-٤ لا تشكل هذه الآلية أي ضرر بالنسبة للاستعمال المستمر لإجراء التشاور أو اللجوء اللاحق إلى التحكيم.

٤-٤ وبصورة خاصة، ترى الأيأتا أن هناك حاجة إلى:

(أ) وسيط أو لجنة خبراء لحل النزاع جاهزة للاجتماع، تدرس الدليل وتصدر قرارات مؤقتة (في حال الضرورة) ونهائية ضمن فترة زمنية محددة؛

(ب) فهم واضح من أن الدول ستحترم قرارات الوسيط (أو لجنة خبراء حل النزاعات) وتنفيذها على أكبر قدر ممكن؛

(ج) تدابير مضادة نسبية في حال فشل دولة أو عدم تمكنها من تطبيق قرار مستعجل للجنة الخبراء؛

(د) معايير واضحة تتفق عليها الأطراف المعنية لكي تطبقها لجنة خبراء حل النزاعات لحل النزاع.

٥- إجراءات المؤتمر

١-٥ المؤتمر مدعو إلى دعم تبني مبادئ آلية منقحة لحل النزاعات والطلب إلى مجلس الإيكاو إنشاء الآلية الضرورية.

- انتهى -