

المؤتمر العالمي للنقل الجوي: التحديات وفرص التحرير

مونتريال، ٢٤ - ٢٩/٣/٢٠٠٣

البند رقم ٢: دراسة المواضيع التنظيمية الرئيسية في عملية التحرير

٢-٢: دخول الأسواق

تحرير خدمات النقل الجوي للبضائع

(وثيقة مقدمة من الولايات المتحدة الأمريكية)

ملخص

ان الكثير من اتفاقات الخدمات الجوية النافذة اليوم لم يصل الى مستوى السموات المفتوحة، ولذا تنقصه المرونة التجارية والتشغيلية اللازمة لتمكين الناقلين الجويين للبضائع من تلبية طلبات المستفيدين بكفاءة واقتصاد وسرعة بقدر الامكان. فالحقوق الممنوحة في نموذج الولايات المتحدة للسموات المفتوحة وفي الاتفاقات المماثلة توفر تلك المرونة وتوطد الأساس الذي يتحقق عليه ازدهار صناعة النقل الجوي للبضائع على أفضل وجه. واذا كانت الولايات المتحدة تفضل اتفاقات السموات المفتوحة بالكامل فهي ترى أن السعي الى تحرير النقل الجوي للبضائع بمعزل عن تحرير نقل الركاب لا يكون ملائماً الا حيث يحفز على تحرير قطاع الركاب.

وبالاضافة الى التفاوض على دخول الأسواق ينبغي أن تنتظر الدول في التأثير على صناعة النقل الجوي للبضائع من جراء القيود التنظيمية التي لا تدخل في نطاق اتفاقات الخدمات الجوية. ففرض القيود، من قبيل خطر الطيران في الليل، وأثرها على صناعة النقل الجوي للبضائع يثير قلقاً خاصاً. فينبغي ألا تفرض الدول قيوداً تشغيلية، بما في ذلك ما يفرض على الرحلات الليلية، كأول ملاذ، ولكن ينبغي أن تطبق النهج المتوازن على ادارة الضوضاء الوارد في قرار جمعية الايكاو A33-7.

ويرد الاجراء المعروض على المؤتمر في الفقرة ٤-١.

١- مقدمة

١-١ أصبح من المسلم به على نطاق واسع ازدياد أهمية النقل الجوي للبضائع في الاقتصاد العالمي. ويزداد التسليم كذلك بالطابع المميز للنقل الجوي للبضائع حين يقارن بنقل الركاب. والكثير من هذه الملامح المميزة لم يعالج بالقدر الكافي حين أدرجت البضائع بوصفها ملحقة بتبادل حقوق دخول الأسواق الموجودة نمطياً في اتفاقات خدمات الركاب المحررة بالكامل. وبينما ترى الولايات المتحدة أن تحرير السموات المفتوحة للركاب والبضائع معا هو أفضل نهج، فهي قد أيدت استمرار تحرير النقل الجوي للبضائع بمعزل عن تحرير نقل الركاب في حالات مناسبة.

٢- الحالة الخاصة للنقل الجوي للبضائع

١-٢ من الضروري أن تراعى عدة ملامح مميزة للنقل الجوي للبضائع عند النظر في تبادل حقوق خدمات النقل الجوي للبضائع، وتلك هي:

(أ) ان حركة البضائع تكون عادة في اتجاه واحد، بينما حركة الركاب تكون عادة ذهاباً وإياباً، وحجم الحركة في اتجاه واحد نادراً ما يوازي الحركة الأخرى. ولذا تصبح تعديلات العمليات المثلثة والمحورية وتعديلات الطرق المتواترة أمراً ضرورياً لتنفيذ عمليات نقل البضائع بطريقة سليمة تجارياً. ولتلبية هذه الاحتياجات ينبغي أن تتضمن اتفاقات السموات المفتوحة هياكل طرق مفتوحة وحقوقاً متكافئة للرحلات النظامية والمؤجرة وتوفير الحريات من الأولى الى السابعة من خدمات النقل الجوي للبضائع.

(ب) أن البضائع يمكن أن توحد في المحاور لزيادة كفاءة الشحن والتخزين المؤقت وتحديد الطرق بأقصى قدر من الكفاءة التجارية. ولهذا السبب تعتبر الحريتان الخامسة والسابعة والحقوق الكاملة في تغيير السعة والأشتراك في الوجهة والجمع بين أرقام الرحلات في التشغيل الواحد للطائرة وعدم وجود قيود على نوع أو سعة الطائرة والمرونة في طريق الرحلة، كلها أمور حيوية لقدرة ناقلي البضائع على الاستجابة السريعة لمتطلبات السوق ولادراج النقاط التي لا يدعم فيها حجم البضاعة الواحدة تقديم الخدمة.

(ج) ولما كان الركاب هم الذين ينتقلون بأنفسهم الى المطارات ومنها أصبح نقل البضائع يحتاج الى تداول من نقطة التعبئة الى نقطة التسليم. ولذا فمن المهم لمقدمي خدمات النقل الجوي للبضائع أن تتوافر لهم مناولة أرضية فعالة وحقوق تغيير الوسائط لتمكينهم من تقديم خدمة لا عبار عليها يحتاجها مستخدمو خدمات نقل البضائع.

٢-٢ وفي البيئة المتزايدة العولمة تفتقر معظم الاتفاقات التي تكون دون مستوى السموات المفتوحة من التحرير، الى المرونة التجارية والتشغيلية اللازمة لتمكين ناقلي البضائع جواً من تلبية طلبات المستخدمين بالقدر الممكن من الكفاءة والاقتصاد والسرعة. ويمكن أن تحد تلك الاتفاقات من قدرة الناقلين الجويين على الاستجابة لتطورات السوق والقدرة على استغلال امكانات السوق الاقليمية والعالمية التي يمكن بغير ذلك استغلالها. ويصدق هذا بوجه خاص على نقل البضائع ذات القيمة العالية والحساسية بالنسبة للوقت. والتزامات السموات المفتوحة سبيل واضح لتقديم المرونة المطلوبة.

٣-٢ ان الاتفاق النموذجي للسموات المفتوحة الذي تستخدمه الولايات المتحدة يتناول جميع الشواغل الخاصة لدى ناقلي البضائع جوا. والأحكام الأساسية في اتفاقات السموات المفتوحة (انظر الوثيقة ATConf/5-WP/50، الفقرة ٣-٢) تنطبق بالتساوي على ناقلي البضائع وناقلي الركاب. وبالإضافة الى تلك الحقوق تسعى الولايات المتحدة الى ادراج الحريات السابعة لخدمات كل البضائع في كل اتفاقاتها للسموات المفتوحة. وثبت لدينا بالتجربة أن هذه المجموعة من الحقوق توفر الأساس الذي يمكن عليه أن تزدهر صناعة النقل الجوي للبضائع على أفضل نحو.

٤-٢ والولايات المتحدة تفضل الدخول في اتفاقات للسموات المفتوحة بالكامل مع شركائها حيث تتجمع المزايا الاقتصادية بقدر أكبر للدول التي تفتح قطاعي نقل الركاب ونقل البضائع معا. غير أننا نحث الدول غير المستعدة، لسبب أو لآخر، للتحرير الكامل لقطاع نقل الركاب على أن تنظر في فتح السموات للبضائع فقط شريطة ألا يدفع هذا الى تحرير قطاع الركاب. إذ تثبت تجربتنا أن تحرير قطاع البضائع يمكن أن يبني الثقة ويتيح خطوة هامة تجاه التحرير الكامل.

٣- القيود التشغيلية

١-٣ ينبغي للدول، بالإضافة الى التفاوض على الدخول الى الأسواق، أن تنظر في التأثير على صناعة النقل الجوي للبضائع من جراء القيود التنظيمية التي تخرج عن نطاق اتفاقات الخدمات الجوية. فالقيود التشغيلية المفروضة على الطائرات للتخفيف من الشواغل البيئية يمكن أن تؤثر بلا داع على الأسواق اذا لم تؤخذ الآثار على العمليات في الاعتبار أو تؤخذ التدابير الأخرى الأكثر فعالية من حيث التكاليف في الاعتبار. وفرض قيود من قبيل الحظر الليلي وتأثيرها على ناقلي البضائع جوا أمر يدعو الى القلق بوجه خاص. ويتحتم على ناقلي البضائع جوا أن يتحلوا بالمرونة أكثر كثيرا مما هم عليه الآن، من أجل تشغيل الطائرات في غير ساعات العمل العادية، وخاصة في المطارات ذات الخانات المقيدة. ويصدق هذا بوجه خاص على مقدمي الخدمات الجوية الذين يطلب عملاؤهم سرعة الشحن، بما في ذلك الاستلام المتأخر والتسليم المبكر. والمعتاد أن كثيرا من ناقلي البضائع يتسلمون البضائع في المساء ثم ينقلونها الى محور مركزي حيث يمكنهم فرزها وتسليمها في ساعات الصباح الأولى من يوم العمل التالي. والقيود على العمليات الليلية لا تقتصر على تقويض كفاءة وتنافس هؤلاء الناقلين بل وتقلل النشاط التجاري الاقليمي والرعاية الاقتصادية للسكان المحليين والمجتمعات المحلية.

٢-٣ والولايات المتحدة تسلم بأن نقل البضائع جوا لا يمكن أن يستمر في الزيادة، وتزداد فائدته للاقتصاد الا اذا جرى بطريقة مأمونة ومسؤولة بيئيا. ومع هذا يجب ألا تفرض الدول قيودا تشغيلية بما في ذلك القيود على العمليات الحساسة التي تتم في الليل كملاذ أول. ويوفر قرار جمعية الايكاو A33-7 المعتمد بالاجماع في أكتوبر ٢٠٠١ للدول الأعضاء في الايكاو نهجا متفقا عليه دوليا لحل مشاكل الضوضاء بطريقة تستجيب لمقتضيات البيئة ومسؤولة اقتصاديا. ثم ان الدول أعضاء الايكاو اتفقت على عدم الأخذ بقيود التشغيل الا بعد استفاد جميع تدابير حل مشاكل الضوضاء والسعة، وتقييم تكاليف وفوائد التدابير المختلفة بالتشاور مع جميع المعنيين. والهدف هو معالجة مشاكل الضوضاء بأكثر الطرق فعالية من حيث التكاليف. ونحن نحث الدول الأعضاء في الايكاو على اتباع النهج المتوازن ازاء الضوضاء الوارد في القرار A33-7. فذلك النهج هو الطريق الوحيد لتخفيف الشواغل البيئية للمجتمعات وفي الوقت نفسه للحفاظ على المزايا الاقتصادية لعمليات خدمات النقل الجوي للبضائع.

٤- الاجراء المعروف على المؤتمر

١-٤ المؤتمر مدعو الى دراسة الآراء المعرب عنها أعلاه واستنتاج ما يلي:

(أ) أن الملامح المميزة للنقل الجوي للبضائع يجب أن تؤخذ في الاعتبار عند مناقشة تحرير حقوق الخدمة الجوية.

(ب) أن اتفاقات السموات المفتوحة توفر الأساس لازدهار صناعة النقل الجوي للبضائع.

(ج) أنه ينبغي للدول أن تنتظر في تنفيذ اتفاقات السموات المفتوحة للبضائع فقط شريطة ألا يحفز هذا تحرير قطاع الركاب.

- انتهى -