

المؤتمر العالمي للنقل الجوي: التحديات و فرص التحرير

مونتريال، ٢٤ - ٢٩/٣/٢٠٠٣

البند ٢: دراسة المواضيع التنظيمية الرئيسية في عملية التحرير

٢-٣: دخول السوق

الاتفاق العام بشأن التجارة في الخدمات

(وثيقة مقدمة من كوبا)

ملخص

تشرح هذه الوثيقة أفكارنا وخبراتنا بصدد العواقب والتأثيرات المترتبة على ادراج خدمات النقل الجوي في الاتفاق العام بشأن التجارة في الخدمات (غاتس GATS).
يرد الاجراء المعروض على المؤتمر في الفقرة ٥-١.

المراجع

اتفاقية الطيران المدني الدولي
الوثيقة 9587 Doc، سياسات وارشادات بشأن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي
الوثيقة 9626 Doc، دليل تنظيم النقل الجوي الدولي
الوثيقة 9644 Doc، تقرير المؤتمر العالمي للنقل الجوي عن تنظيم النقل الجوي الدولي:
الحاضر والمستقبل
الاتفاق العام بشأن التجارة في الخدمات
وثيقة مقدمة من كوبا في اللجنة المعنية بالتجارة في السلع والخدمات والسلع الأساسية، مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد UNCTAD)، اجتماع الخبراء بشأن خدمات النقل الجوي، جنيف، ٢١ الى ٢٣/٦/١٩٩٩
قرارات الدورة الثالثة والثلاثين للجمعية العمومية
مجلس التجارة في الخدمات التابع لمنظمة التجارة العالمية، S/C/W/59، 120، 129، 162،
188، 41، 42، 49، 92 و 2451 Job No.

١- مقدمة

١-١ نتقدم اليكم بأفكارنا وخبراتنا عن العواقب والتأثيرات المترتبة على ادراج مختلف خدمات النقل الجوي الدولي في الاتفاق العام بشأن التجارة في الخدمات (غاتس) بالنسبة لكوبا.

٢-١ ونشير الى الخدمات التي توفرها نظم الحجز الحاسوبي. فهذه الخدمة مدرجة في ملحق غاتس الخاص بخدمات النقل الجوي (الذي يشار اليه فيما بعد باسم الملحق) الى جانب خدمتين أخريين هما اصلاح وصيانة الطائرات، وبيع وتسويق خدمات النقل الجوي. ونشير أيضا الى وجود فارق عملت الايكاو بموجبه بوصفها وسيطا، وله صلة وثيقة بهذا الموضوع.

٣-١ وقبل الدخول في وصف تلك الخبرات نود أن نشاطركم التأمل في آرائنا فيما يتعلق بتقديم خدمات النقل الجوي في اطار الملحق، وبالدور الذي نرى أن نسنده للايكاو في هذا الميدان.

٢- النظر في فعالية الملحق بقصد توسيع نطاقه

١-٢ ان الاتجاه الحالي في مجال خدمات النقل الجوي واطار تنظيمها، انما هو اتجاه صوب التحرير والعولمة والخصخصة.

٢-٢ وكان هذا الاتجاه العالمي، ضمن بنود أخرى، أحد أسس الاتفاق العام للتعريفات والتجارة (غات GATT) الذي تم التوقيع عليه في مدينة هافانا، كوبا في ١٩٤٨/٣/٢٤ للبدء أولا بالنظر في نشاط الخدمات، ومن بينها جزئيا، نشاط النقل الجوي. وانتهت هذه الدراسة بالتوقيع على الاتفاق غاتس، وبهذا الاتفاق الجديد تم انشاء منظمة التجارة العالمية. ويوجد ملحق عن خدمات النقل الجوي في اتفاق غاتس.

٣-٢ وأثناء دراسة هذا الملحق، لوحظ وجود شكوك خطيرة حول ما يعتبر خدمات نقل جوي متصلة مباشرة بممارسة حقوق الحركة. ولا يوجد تعريف لهذه الخدمات يمكن أن يطبق عمليا دون شك ويستثنيها من تطبيق اتفاق غاتس. وحينئذ لا نعرف أي الخدمات التي لا صلة بها كما لا نعرف أي الخدمات يمكن ادخالها في الملحق الخاص بالخدمات.

٤-٢ وفيما يتعلق بالاعفاءات المطبقة على مبدأ الدولة الأولى بالرعاية فاننا نلاحظ وجود اعفاءين في خدمات الصيانة والاصلاح، و١٧ في البيع والتسويق و١٦ في خدمات الحجز الحاسوبي.

٥-٢ وواضح أن هذه الاعفاءات التي يصل عددها الى ٣٥ بالنسبة لثلاث خدمات فحسب تحد من دخول السوق الفعلي، ومن هنا، فأى تحرير ذلك الذي نتحدث عنه في منظمة التجارة العالمية مع ظهور هذه العقبات الجديدة التي تضاف الى العقبات الموجودة من قبل؟

٣- خبرتنا في مجال العقبات التي تعترض التحرير التدريجي والواقعي للنقل الجوي

١-٣ ان الحظر الذي تفرضه الولايات المتحدة الأمريكية على كوبا هو عقبة ويمثل أحد التناقضات من جانب الذين يعلنون الدخول الحر الى الأسواق كفسلفة ويسدون الطريق أمام بلدنا النامي ويضعطون عليه ويمنعونه من ممارسة حقه.

٢-٣ وفي الوقت الراهن لا يتاح للخطوط الجوية الكوبية الدخول الى معظم نظم الحجز الحاسوبية في العالم ومنها نظامي سابري SABRE وغاليليو GALILEO وذلك أولا بسبب هذا الحظر، وثانيا لأن الولايات المتحدة الأمريكية تتذرع في قائمة التزاماتها المحددة باعفاء الوصول الى النظم كمبدأ معاملة الدول الأولى بالرعاية.

٣-٣ وما يرد في الفقرتين ١-٣ و ٢-٣ يتناقض صراحة مع مبادئ اتفاق غانثس وموارده، اذ هو يحد من أهداف هذا الاتفاق ويقيدتها فيما يتعلق بالازالة التدريجية للعقبات التي تعترض تحرير التجارة في الخدمات.

٤-٣ وقد اعتمد مجلس الايكاو مدونة سلوك لنظم الحجز الحاسوبية في ١٩٩٦/٦/٢٥ ونوقشت المدونة مع الدول والناقلين ووكلاء السفر وبائعي نظم الحجز الحاسوبي والمنظمات الدولية من قبيل منظمة التجارة العالمية التي لها، هي أيضا، مدونة سلوك لهذه النظم تنص مبدئيا على ضرورة المشاركة العادلة وعدم التمييز في تطبيقها.

٥-٣ ولذا فثمة منظمتان مختلفتان تنظمان النشاط الواحد. وقد يفرض هذا الى تصادم وارتباك في التمييز بين العلاقات بين الدول في الاطار الواحد. وفي حالتنا فاننا لا نستطيع تحليل المشكلة في منظمة التجارة العالمية اذ الاعفاء موجود، ومع هذا فنحن نرى أيضا أن تلك المنظمة تفتقر الى النضج في تعاملها مع تلك المسائل. ولذا فضلنا تحليل المسألة في اطار الايكاو وحيث النهج بالنسبة للنقل الجوي يراعي مشاكل التنمية ويحدد الملامح الخاصة رغبة في تحقيق مشاركة عادلة ومتساوية ومنصفة وفقا لما نص عليه في اتفاقية الطيران المدني الدولي.

٦-٣ ولدينا في هذا الصدد خبرة في كيفية استطاعة الايكاو، بوصفها الوسيط الذي يطبق مبادئه ونظمه ومعايير هيكله، أن تحل الخلاف بين كوبا والولايات المتحدة الأمريكية فيما يتعلق بالتمييز الذي تعرضت له خطوطنا الجوية لعدم السماح لها بالطيران فوق أراضي ذلك البلد وهي في طريقها الى كندا والبلدان موقعان على اتفاق خدمات النقل الجوي العابر.

٧-٣ وهذا، مرة أخرى يثبت قدرة الايكاو على الفهم، ومقدرتها في المسائل المتصلة بخدمات النقل الجوي وقيامها بدور رائد، وسلطتها وهيئتها في ميدان الطيران المدني، ناهيك عن اثبات امكانية تطبيق اتفاقية شيكاغو.

٤- الاستنتاجات

١-٤ لقد أوجدت الايكاو، على مدى أكثر من ٥٠ عاما منذ انشائها، نظاما كاملا من اللوائح والمواد الارشادية عن السياسات الاقتصادية لتنظيم النقل الجوي الدولي. وذلك مكن من تحقيق التطوير الهائل في النقل الجوي، منذ انشائها، بالتنسيق والتعاون الوثيقين مع رابطة النقل الجوي الدولي (أياتا).

٢-٤ وأصبحت الايكاو الآن تضم ١٨٨ دولة. وهناك المئات من الخطوط الجوية التي تقدم خدماتها لأكثر من ١,٥ مليار راكب سنويا على أساس شبكة شاملة من الاتفاقات الثنائية (أكثر من ٣٥٠٠ اتفاق) هي أداة هامة تستخدمها بلداننا في المفاوضات.

٣-٤ ونحن لا نرى ضرورة لوجود منظمتين، هما منظمة التجارة العالمية والايكاو، تنظمان نظاما واحدا للنقل الجوي الدولي. فنحن مقتنعون أنه لا بد من أن تواصل الايكاو التحكم في مصير هذا النشاط.

٤-٤ ولم يتوصل اتفاق غاتس، نتيجة للدراسة التي جرت، الى توافق آراء على ما اذا كانت مهمة توسيع نطاق الملحق ينبغي تنفيذها وعلى الصيغة التي يتم بها ذلك. وهاذ أمر واضح بالنظر الى تعقيدات هذا النشاط الذي يجري في اطار تجاري بحت. ونحن لا نرى ضرورة لتوسيع نطاق هذا الملحق.

٥-٤ وتتخذ خطوات في اطار الايكاو من أجل تحرير النقل الجوي بطريقة تدريجية ومرحلية ومنتظمة مع الحفاظ على التبادلات لدخول السوق وتحقيق توازن مناسب بين مصالح الدول والحفاظ على المشاركة الكبيرة والفعالة.

٦-٤ ولا يمكننا قبول دخول أسواقنا تلقائيا (بتطبيق مبدأ الدولة الأولى بالرعاية الذي هو أساس مذهب منظمة التجارة العالمية). فهذا لا يتفق دائما مع امكانيات وحجم الموارد الاقتصادية/التجارية للخطوط الجوية في البلدان النامية.

٧-٤ ويكمن حاضر ومستقبل النقل الجوي داخل الايكاو، فهي منظمة قادرة على مواجهة التحديات المعقدة وعلى الاستفادة من الفرص الهائلة التي يتيحها لنا النقل الجوي في تنمية اقتصادات بلداننا. وهذا المؤتمر الخامس خير دليل على ذلك.

٥- الاجراء المعروض على المؤتمر

١-٥ المؤتمر مدعو الى القيام بما يلي:

(أ) بحث واعتماد الاستنتاجات الواردة في الفقرة ٤.

(ب) العمل مع الحكومات للحفاظ على الدور الريادي للايكاو في مسائل النقل الجوي الدولي.

(ج) اتخاذ التدابير الملائمة لكفالة مشاركة البلدان النامية مشاركة فعلية في النقل الجوي الدولي.

- انتهى -