

## 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

### الفرص العادلة والمتساوية لدخول سوق النقل الجوي الدولي ومشكلة ازدحام المطارات

(مقدمة من الأردن، الامارات العربية المتحدة، البحرين، تونس، المملكة العربية السعودية، السودان، سوريا، عمان، العراق، قطر، لبنان، الجماهيرية العربية الليبية، مصر، المغرب، اليمن والمراقب من فلسطين)<sup>٢</sup>

#### ملخص

تتناول هذه الورقة موضوع ازدحام المطارات وما يترتب عليه من إشكالية توزيع الخانات ومدى انعكاس ذلك على مبدأ عدم التمييز. يرد الاجراء المعروض على المؤتمر في الفقرة ٥-١.

#### ١- مقدمة

١-١ استمرت الزيادة في الخدمات الجوية التجارية الدولية، خلال العشرة أعوام الماضية متجاوزة الطاقة الاستيعابية المتاحة في عدد متزايد من المطارات عبر دول العالم. ولقد أدت محدودية طاقة الاستيعاب لدى بعض هذه المطارات، في إطار النظام الدولي للنقل الجوي، بالإضافة إلى القيود البيئية والسياسية والمادية التي تمنع من زيادة طاقتها الاستيعابية أدت إلى تفاقم هذه المشكلة. وحيث ظهرت على الساحة الاقتصادية العالمية العديد من التطورات منها ارتفاع حدة المنافسة بين شركات الطيران على سوق النقل الجوي الدولي، ونمو نوع جديد من الشركات هي الشركات ذات السعر المنخفض التي بدأت تغزو سوق النقل الجوي الدولي. إزاء ذلك فقد بدأت شركات الطيران في الدول النامية تتأثر بصورة أو بأخرى بالمقدرة على التنافس في ظل المنافسة الحادة خاصة في المطارات ذات الكثافة العالية وبالتالي على دخول أسواق النقل الجوي الدولي.

<sup>١</sup> النص العربي مقدم من أعضاء الهيئة العربية للطيران المدني

<sup>٢</sup> أعضاء الهيئة العربية للطيران المدني.

٢-١ ولقد قامت كل من الحكومات وشركات الطيران باتخاذ تدابير تهدف إلى التغلب على حالات عدم كفاية الطاقة الاستيعابية للمطارات أو التخفيف من حدة تلك الحالات، غير أنه ما زالت بعض المطارات تواجه حالات لا يمكن فيها تلبية طلب شركات الطيران بشأن بدء أو زيادة العمليات التجارية وذلك لنقص طاقة استيعاب تلك المطارات.

## ٢-٢ جوهر المشكلة

١-٢ تزايدت في العقد الأخير الحركة الجوية في بعض مناطق العالم عما كانت عليه في السابق، وأصبحت المطارات الرئيسية في هذه المناطق غير قادرة على استيعاب المزيد من الرحلات: إما لمحدودية الطاقة الاستيعابية للمطار في بعض فترات النهار أو بعض أيام الأسبوع أو خلال بعض المواسم، أو أثناء جميع الساعات التي يفتح فيها المطار أمام الحركة الجوية الدولية، وللقيدود الخارجية المفروضة على إمكانية زيادة الطاقة الاستيعابية للمطارات (عن طريق إقامة مطارات جديدة أو توسيع المطارات القائمة) لاعتبارين أساسيين هما اعتبارات بيئية أو قيود مادية.

٢-٢ في المجال البيئي تستخدم إجراءات حظر الحركة الجوية والتقليل من الضوضاء التي تهدف إلى التخفيض من التأثير السلبي لضوضاء الطائرات إلى أدنى حد على المجتمعات المجاورة للمطارات. إن مثل تلك التدابير تخفض من الطاقة الاستيعابية للمطارات، لذلك فإن استخدام طائرات أقل ضجيجا يعتبر عاملا هاما في تخفيف العبء على الطاقة الاستيعابية لهذه المطارات.

٣-٢ أما القيود المادية على زيادة طاقة استيعاب المطار، فأولها الظروف الجغرافية المحيطة بالمطار مثل الجبال والهضاب، وثانيها موقع المطار مقارنة بالنشاط السكاني والنشاط الاقتصادي فعندما يوجد المطار في منطقة مزدحمة بالسكان تكون تكلفة الحصول على أرض لإطالة ممر أو إضافة ممر جديد باهظة التكاليف خاصة إذا كان البلد يعاني من نقص في الأرض اللازمة لهذا التطوير.

٤-٢ إزاء ذلك تواجه الدول مازقا في تحقيق التوازن بين مصالح شركات الطيران خاصة الشركات التي تقوم بتنظيم رحلات جوية إلى ومن هذه المطارات منذ فترة طويلة وبين رغبة شركات الطيران التي تريد زيادة عدد رحلاتها إلى تلك المطارات ذات الطاقة الاستيعابية المحدودة وذلك بغرض الاستغلال الأمثل لحصتها في الحركة الجوية في سوق النقل الجوي الدولي.

٥-٢ وكذلك بين مصالح شركات الطيران الجديدة التي ترغب في بدء التشغيل إلى مثل هذه المطارات والتي يجب أن تعطى لها الفرص العادلة والمتكافئة لدخول سوق النقل الجوي الدولي بما يحقق لها القدرة على المنافسة مع شركات الطيران الأخرى. وبناء على ذلك فقد أصبح وجود الخانات الزمنية في بعض المطارات بضاعة نادرة يصعب الحصول عليها.

## ٣-٣ الحلول المتخذة

١-٣ تخفيفا من حدة الندرة في الحصول على هذه الخانات الزمنية، وللتعامل مع عدم كفاية استيعاب المطارات، قامت بعض الدول وسلطات المطارات وشركات الطيران باتخاذ بعض الإجراءات التي قد تؤدي إلى زيادة الطاقة الاستيعابية للمطارات بتحسين خدمات مراقبة الحركة الجوية، وتبسيط إجراءات مرور الركاب والبضائع، مثل جوازات السفر المقروءة آليا، وبرامج إلغاء التأشيرات، والتفتيش المسبق، والمستندات الإلكترونية على البضائع.

٢-٣ وفي نفس السياق، قامت دول أخرى باستخدام سياسات رأت أنها تستهدف الحد من المشكلة وهي:

(أ) ألا يتم التفاوض على حقوق جديدة أو موسعة بالنسبة للحركة الجوية إلا عندما يمكن الوفاء بها.

(ب) التفاوض على التوصل مقدما إلى الخانات بصورة ثنائية قبل التاريخ الذي ستكمل فيه طاقة الاستيعاب الجديدة في صورة مطار جديد أو توسيع لمطار قديم.

(ج) تطبيق سياسة المعاملة بالمثل فيما يخص توزيع خانات المطارات إعداد مطارات بديلة والتشجيع على استخدامها خاصة بالنسبة للمدن التي فيها أكثر من مطار واحد.

(د) الإقرار بالارتباط بين قواعد الضوضاء والطلب، حيث يؤدي ذلك إلى خفض الطلب أو إلى نظام لتوزيع الحركة الجوية مبنى على معايير الضوضاء لا على تفضيل شركات الطيران أو الركاب، أو شركات الشحن الجوي فيما بينها.

(هـ) استخدام تسعير فترة الذروة في رسم الهبوط للمساعدة في توسيع انتشار الطلب على الخانات المتاحة بالمطارات إلى فترات لا تكون فيها طاقة استيعاب المطار مستغلة بالكامل.

٣-٣ هذا وفي ظل القصور في الطاقة الاستيعابية للمطارات وعدم توافر الخانات الزمنية التي تشكل قيدا كبيرا على ممارسة حقوق النقل الجوي، الشيء الذي يخل بمبدأ الشفافية وعدم التمييز بين شركات الطيران ويضر بمبدأ الفرص العادلة والمتكافئة لدخول أسواق النقل الجوي في سوق يتسم بالمنافسة. فقد برزت عدد من البدائل للتخفيف من حدة هذا المشكل تتلخص فيما يلي:

(أ) السماح لشركات الطيران بشراء وبيع واستئجار الخانات الزمنية بالمطارات.

(ب) الاعتماد على آليات التسعير الهامشي لفترات الذروة لتوزيع الخانات الزمنية على الفترات المختلفة لاستخدام المطارات.

٤-٣ معلوم أن الأيانات قد وضعت في هذا السياق نظاما لتنسيق الجداول الزمنية التي تعتبر الآلية الأساسية لتخصيص الخانات التي تستخدمها الدول. كما اقترحت من ناحية أخرى قواعد لكيفية القيام بجدولة الرحلات مع وجود منسق لكل مطار لمنح المواقيت بشفافية وعدالة وعدم التمييز. وقد وافق المؤتمر العالمي الرابع للنقل الجوي سنة ١٩٩٤ على ما اعتمده الأيانات من إجراء مع التوصية بمنح شركات طيران الدول النامية معاملة تفضيلية.

٥-٣ ويرى الاتحاد العربي للنقل الجوي بأن دعوة الأيانات لاعتماد مبادئ دولية وغير إفرادية في جدولة الرحلات تركز على أسس الشفافية والعدالة وعدم التمييز، هي جديرة بالدعم شرط أن تتم إضافة عنصر تكافؤ الفرص الوارد في اتفاقيات النقل الجوي بين الدول، إذ أن شركات الطيران من المناطق المكتظة تستطيع التشغيل في أي وقت على مطارات الدول النامية التي لا يوجد لديها مشكل الاكتظاظ. بينما شركات طيران الدول النامية لا يوجد لديها هذا الكم من المواقيت مما لا يمنحها نفس المرونة في التشغيل إلى مطارات الدول المتقدمة. لذا يصبح مبدأ تكافؤ الفرص أمرا أساسيا في وجود عدالة توزيع مواقيت التشغيل. و يؤكد الاتحاد على أهمية هذه الإضافة إلى أية قواعد سلوكية يتم اعتمادها لجدولة الرحلات.

#### ٤- الخلاصة

١-٤ تثير مشكلة ندرة الخانات الزمنية بالمطارات وتخصيصها لشركات الطيران التي ترغب في زيادة عدد رحلاتها الجوية او تلك التي ترغب في بدء نشاطها إلى هذه المطارات التي تعاني من محدودية الطاقة الاستيعابية، مسائل تتصل بمنع الوصول إلى الأسواق، والتميز، ومبدأ الفرص العادلة والمتساوية وعدم التعارض مع اتفاقية الطيران المدني الدولي (اتفاقية شيكاغو)، هذا فضلا عما تثيره من قلق حول التبادل التجاري للخانات بسبب ما يمكن ان يترتب على ذلك من آثار ضارة على المنافسة خاصة إذا ما تم احتكار هذه الخانات بالبيع او الشراء أو التأجير من جانب بعض شركات الطيران ذات المقدره المالية الضخمة والتي تستطيع ميزانيتها احتكار هذه الخانات الزمنية.

٢-٤ بالإضافة إلى أن فكرة التسعير خلال فترات الذروة، قد تؤدي إلى تعارض مع المبادئ الأساسية لتحديد الرسوم، والتي تتمثل في عدم التمييز وأن يكون الغرض من الرسوم هو تغطية التكاليف وليس فرض رسوم عن تسهيلات غير متواجدة أو غير مقدمة لشركات الطيران.

#### ٥- الاجراء المعروض على المؤتمر

١-٥ بناء على ذلك وتمشيا مع مجهودات منظمة الطيران المدني الدولي، وانسجاما مع اهداف هذا المؤتمر فاننا نطلب من منظمة الطيران المدني الدولي:

(أ) وضع قواعد استرشادية وتنظيمية تراعي التزامات الدول المنبثقة عن المادة ١٥ لاتفاقية شيكاغو، توضح كيفية الحصول على الخانات الزمنية والمرونة في استخدامها مع الدول التي تعاني شركاتها من دخول الاسواق نتيجة قصور الطاقة الاستيعابية لبعض المطارات وندرة الخانات الزمنية لديها وذلك بما يكفل تحقيق مبادئ الشفافية، وعدم التمييز، ونكافؤ الفرص.

(ب) أن تضع بالتعاون مع الاتحاد الدولي للنقل الجوي معايير محددة وواضحة لضمان المنافسة الشريفة بين شركات الطيران بما يؤمن حق دخول الأسواق لشركات الطيران إزاء المطارات التي تعاني من ندرة الخانات الزمنية.