



المؤتمر العالمي للنقل الجوي الاجتماع السادس

مونتريال، من ١٨ إلى ٢٢ مارس ٢٠١٣

البند رقم ١-١

يشكل الجزء المرفق التقرير المتعلق بالبند رقم ١-١ من جدول الأعمال وينبغي إدراجه في المكان المناسب في ملف التقرير بالغللاف الأصفر.

البند ١ من جدول الأعمال: استعراض عالمي عام للاتجاهات والتطورات
١-١: الصناعة والتطورات التنظيمية

١-١-١ الوثائق

١-١-١-١ نظر المؤتمر في البند ١-١ من جدول الأعمال بالاستناد إلى ورقات العمل التالية: WP/17 و WP/22 و WP/23 (الأمانة العامة) و WP/33 (الإمارات العربية المتحدة) و WP/39 (مصر) و WP/70 revised (كندا وألمانيا وسنغافورة والإمارات العربية المتحدة والاتحاد الدولي للنقل الجوي (الأياتا) والرابطة الدولية للشحن الجوي والولايات المتحدة والاتحاد النقل الجوي الدولي والرابطة الدولية للشحن الجوي) و WP/53 (مقدمة من أيرلندا نيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني) و WP/56 (كولومبيا نيابة عن لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني) و WP/57 (شيلي نيابة عن لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني) و WP/65 (منظمة السياحة العالمية) و WP/102 (رابطة أمريكا اللاتينية لقانون الطيران والفضاء) و WP/100 (المجلس الدولي للمطارات) و WP/80 (منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية). وأحاط المؤتمر علماً أيضاً بورقة المعلومات التالية: IP/10 (اندونيسيا).

٢-١-١ المناقشة

١-٢-١-١ أيد المؤتمر ورقات عمل الأمانة العامة المقدمة بشأن الإنجازات منذ الاجتماع الخامس للمؤتمر العالمي للنقل الجوي وسلسلة استدامة النمو الاقتصادي للنقل الجوي وقيمة النقل الجوي. وأقر المؤتمر أيضاً بقيمة الأعمال المنجزة منذ الاجتماع الخامس للمؤتمر العالمي للنقل الجوي في مساعدة الدول في عملية التحرير. وطلب من الايكاو ضمان التحديث المستمر للإرشادات بشأن التحرير، بما في ذلك تحديث مؤشرات التحرير.

٢-٢-١-١ جرى أخذ علم بالتطورات التي حدثت في مجال النقل الجوي التي تتعلق بنشوء تحالفات واندماجات بين شركات الطيران. وأقر المؤتمر بأنه ستكون هناك قيمة لدراسة التأثير الإيجابي والسلبى على سوق النقل الجوي، وخاصة فيما يتعلق بالامتثال لمعايير المنافسة ومنع الاحتكارات.

٣-٢-١-١ اعترافاً بالعلاقة الوثيقة المتبادلة بين النقل الجوي والسياحة، أحاط المؤتمر علماً بالحاجة لتعاون أوثق وعمل جماعي يتجاوز "الصوامع" الوظيفية للنقل الجوي والسياحة وكذلك الحاجة لتعزيز التنسيق بين جميع الجهات المعنية بصفة عامة، وبين منظمة السياحة العالمية والايكاو بصفة خاصة.

٤-٢-١-١ جرى الإعراب عن عدة آراء بشأن موضوع وتيرة التحرير. وذكرت بعض الدول منافع التحرير السريع بينما رأت دول أخرى أن الظروف الواقعية والأوضاع المحددة المختلفة للدول قد تؤثر على وتيرة التحرير. وسأقت دول أخرى حجة أنه من المطلوب تحقيق التوازن بين المنافسة النزيهة والمزيد من التحرير وجرى التصريح بأن التصرفات إحادية الطرف من جانب الدول قد تعيق نمو النقل الجوي الدولي.

٥-٢-١-١ جرى الإقرار بالدور العام الذي تؤديه الايكاو في تعزيز التحرير، وتم الإعراب عن القلق فيما يتعلق بتمويل عمل الايكاو في مجال النقل الجوي. واعتُبر أن الايكاو هي المنتدى الأمثل لإحراز التقدم في مثل هذا العمل وجرى الإعراب عن الدعم لإنشاء صندوق طوعي مكرس لتعزيز دور الايكاو في هذا المجال، وفقاً لقواعد الايكاو الإدارية وسياساتها العامة.

١-٢-١-٦ لاحظ المؤتمر أهمية التصديق على الاتفاقية لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي (اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩). وكان ثمة دعم قوي للتشجيع على التصديق على اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ من قبل الدول التي لم تفعل ذلك بعد ولأن تقدم الايكاو المساعدة.

١-٢-١-٧ اعتُبر موضوعاً سلامة المجال الجوي وسيادة الدول عليه خارج نطاق المؤتمر واقتُرح أنه ينبغي مناقشة المسألتين في الجمعية العمومية.

١-٢-١-٨ أخيراً، قدم مكتب العمل الدولي معلومات عن نقاط توافق الآراء المعتمدة في منتدى الحوار العالمي لمكتب العمل الدولي الذي تم عقده في فبراير ٢٠١٣.

٣-١-١ الاستنتاجات

١-٣-١-١ على ضوء الوثائق التي تم بحثها، وعقب المناقشات التي دارت بشأن التطورات في قطاع النقل الجوي والتطورات التي طرأت على اللوائح التنظيمية بشأن البند ١-١ من جدول الأعمال، خُصص المؤتمر إلى ما يلي:

(أ) أعمال المتابعة التي قامت بها الايكاو فيما يتعلق بالاجتماع الخامس للمؤتمر العالمي للنقل الجوي يسرت على الدول التكيف مع التطورات التي شهدتها عمليات التنظيم. ومن شأن مواصلة هذا العمل أن يفيد الدول في تطوير النقل الجوي.

(ب) من أجل تعزيز التنمية المستدامة للنقل الجوي، ينبغي التسليم بأن الاختلافات في الربحية ضمن سلسلة قيمة النقل الجوي ومساائل تجزئة الإطار التنظيمي والتحديات المرتبطة بتمويل هذا القطاع والقيود التي تواجهها سعة البنى الأساسية والإجراءات الأحادية الطرف التي تتخذها الدول والتي تؤثر على النقل الجوي الدولي هي من معوقات التنمية المستدامة للنقل الجوي التي ينبغي إزالتها من أجل مواكبة النمو المتوقع في حركة النقل الجوي العالمي والعمل على تعزيز التنمية المستدامة لهذا القطاع؛

(ج) تكلفة الوقود تعتمد بشكل كبير على قوى السوق وإمكانية التدخل التنظيمي فيها مستبعدة. بيد أنه من الضروري أن يشتمل الإطار التنظيمي لتنمية النقل الجوي على استراتيجيات تخفف الأثر الاقتصادي الضار لتقلب أسعار الوقود؛

(د) خلال العقد الماضي، كانت مختلف الجهات المعنية في سلسلة قيمة النقل الجوي تعمل ضمن بيئة تتسم بمزيد من الحدة في المنافسة. وهناك اعتماد متبادل بين هذه الجهات المعنية؛ أما التكاليف والبيئة التشغيلية فهي تؤثر على القيمة التي ينتجها قطاع النقل الجوي؛

(هـ) أصبحت التحالفات، التي أنشئت في البداية لمواجهة القيود التنظيمية على الأسواق ولمواصلة المنافسة والحضور فيها، تتسم بمزيد من التعقيد والترابط من حيث أطر التعاون والقدرات التسويقية الهائلة. وبرغم جميع المميزات والفوائد التي أتت بها التحالفات والاتحادات في قطاع النقل الجوي، هناك سلبيات ونقائص تتطلب التدارك وعلى الايكاو إجراء الدراسات بهذا الشأن؛

(و) ينبغي لكل من الدول والمنظمات الدولية المعنية أن تتوخى منهجية واسعة النطاق ومتماسكة ومستدامة فيما يتعلق بسياسات النقل الجوي والسياحة؛

- (ز) مع مراعاة اختلاف الواقع من بلد إلى آخر، يمكن التسليم بأن أسواق الطيران الحرة تجارياً قد حققت بصورة عامة قدراً كبيراً من النمو والتنمية وعادت بمنافع اجتماعية على الدول التي اعتمدها؛
- (ح) حتى تقوم الايكاو بدور هام في تحرير النقل الجوي، يمكن النظر في إنشاء صندوق طوعي مخصص للنقل الجوي تساهم فيه الدول الأعضاء من أجل تدعيم الأعمال التي تقوم بها المنظمة في هذا المجال، على أن تتم إدارة شؤون هذا الصندوق وفق قواعد الايكاو الإدارية وسياساتها العامة؛
- (ط) اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ هي من الأدوات الفعالة التي تحدد مسؤولية الناقلين الجويين، والتي ينبغي تحسين تنفيذها لكي تعود على كل الأطراف بفوائد هامة.

٤-١-١ التوصيات

التوصية ١-١/١ التطورات في قطاع النقل الجوي والتطورات التي طرأت على اللوائح التنظيمية

يوصي المؤتمر بما يلي:

- (أ) ينبغي للدول أن تعترف بأهمية الأطر التنظيمية الوطنية والإقليمية في ضمان امتثال التحالفات لمعايير المنافسة ومنع الاحتكارات؛ وينبغي للدول إيلاء الاعتبار الواجب لمسألة المنافع التي تحققها التحالفات؛
- (ب) ينبغي للدول أن تنظر في وضع آلية تتيح التعاون والتنسيق عن كثب بين سلطاتها في مجالَي السياحة والنقل الجوي؛ وينبغي للدول أيضاً أن تدعم مواصلة التعاون بين الايكاو ومنظمة السياحة العالمية على المسائل ذات الاهتمام المشترك؛ وينبغي للدول أن تؤيد وتشجع اعتماد اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ على صعيد عالمي؛
- (ج) ينبغي أن تستمر الايكاو في رصد التطورات وإجراء الدراسات حول القضايا الرئيسية ذات الأهمية العالمية وأن توفر للدول مجموعة من المبادئ الأساسية وأن تطلع الدول والمنظمات الدولية والقطاع على ما أجرته من تحليلات بشأن تطور قطاع النقل الجوي؛
- (د) ينبغي أن تقوم الايكاو بتحديث وتطوير موادها الإرشادية المتعلقة بتنظيم النقل الجوي الدولي. وينبغي بالخصوص أن تواصل تحديث نموذج اتفاق الخدمات الجوية لمواكبة التطورات التنظيمية وتحديث مؤشرات التحرير. وينبغي أيضاً للايكاو أن تواصل إعداد قواعد البيانات ذات الصلة مثل قاعدة البيانات الخاصة باتفاقات الخدمات الجوية العالمية (Doc 9511) فضلاً عن إجراء دراسات حالة عن التجارب في مجال التحرير التجاري؛
- (هـ) ينبغي أن تواصل الايكاو مساعدة الدول في جهودها لإحلال التحرير التجاري للنقل الجوي؛ وهذا الأمر يمكن تحقيقه بجملة أمور من بينها تنظيم دورات تدريبية إضافية أو ندوات إقليمية أو أنشطة مماثلة لتستفيد بها الدول، بحسب ما يُتاح لها من موارد؛
- (و) ينبغي أن تكون الايكاو المحفل الوحيد للشروع في إيجاد الحلول العالمية لوضع منظومة نقل جوي مستدامة لجميع الأطراف المعنية؛ وينبغي أن تواصل التعاون مع المنظمات الدولية والإقليمية ومع

القطاع من أجل رصد المعوقات التي تعرقل إقامة منظومة مستدامة للنقل الجوي وأن تحدد، بشكل تعاوني، الاستراتيجيات الرئيسية الكفيلة بتخطي هذه المعوقات؛

(ز) ينبغي أن تنشئ الايكاو صندوقاً طوعياً للنقل الجوي تساهم فيه الدول الأعضاء من أجل تدعيم الأعمال التي تقوم بها المنظمة في هذا المجال. وينبغي أن تُدار شؤون هذا الصندوق بشفافية وفقاً لقواعد الايكاو الإدارية وسياساتها العامة؛

(ح) ينبغي أن تقدم الايكاو المساعدة لمن يطلبها من الدول من أجل التصديق على اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩.
