



المؤتمر العالمي للنقل الجوي

الاجتماع السادس

مونتريال، من ١٨ إلى ٢٢ مارس ٢٠١٣

البند رقم ٢ من جدول الأعمال: بحث المسائل الرئيسية والإطار التنظيمي المتعلق بها

البند ١-٢ من جدول الأعمال: دخول الأسواق

تحرير خدمات الشحن الجوي

(وثيقة مقدمة من الأمانة العامة)

الموجز التنفيذي

تتناول هذه الورقة بالبحث اعتبارات دخول الأسواق ذات الصلة بخدمات الشحن الجوي، وهي تعرض سبل تحقيق المزيد من التحرير، ولاسيما فيما يتعلق بجميع عمليات الشحن، وذلك بغية التعامل مع السمات الفريدة لهذه الخدمات ومع بيئة تسودها العولمة.

الإجراء: المؤتمر مدعو إلى ما يلي:

(أ) استعراض المعلومات والتقييمات الواردة في هذه الورقة؛

(ب) إقرار الاستنتاجات الواردة في الفقرة ٣؛

(ج) اعتماد التوصيات الواردة في الفقرة ٤.

المراجع: يمكن الاطلاع على المواد المرجعية للمؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي في الموقع: www.icao.int/meetings/atconf6.

١- المقدمة

١-١ ما فتئت خدمات الشحن الجوي تكتسي أهمية متزايدة في التنمية الاقتصادية والتجارة العالمية. ففي عام ٢٠١١، وبحسب بعض المصادر المتطابقة، شكّل مجموع البضائع المنقولة بالجو عبر العالم نسبة ٢ في المائة من حجم التجارة العالمية، ولكنه استأثر بنسبة ٤٠ في المائة من قيمة هذه التجارة. وبالفعل، تعتمد البضائع العالية القيمة، في معظمها، على النقل الجوي. وتشير التوقعات إلى أنّ سوق النقل الجوي العالمية سوف تشهد خلال العشرين سنة القادمة توسعا بنسبة ٥.٢ في المائة سنويا، وهو ما يجسد تزايد المبادلات التجارية عبر تحرير الأسواق.

٢-١ ولقد استفادت خدمات النقل الجوي العالمية، خلال العقدين الماضيين، من الزيادة التي طرأت في عدد اتفاقات التحرير التجاري. فعلى سبيل المثال، نص أكثر من ١٠٠ اتفاق من اتفاقات الأجواء المفتوحة المبرمة بين الدول والتي يربو عددها على ٤٠٠ اتفاق حتى نهاية أكتوبر ٢٠١٢ على منح الحرية السابعة للشحن الجوي أو لخدمات الشحن البحتة، مما أتاح المزيد من الفرص أمام نمو هذه الخدمات.

٣-١ بيد أن مشغلي خدمات الشحن الجوي مازالوا يواجهون جملةً من العراقيل من بينها ضيق الحريات المتاحة بموجب عدد كبير من الاتفاقات التقليدية، ووجود نظام يركز بالأساس على خدمات الركاب والخدمات المختلطة. كما يواجه هؤلاء أيضاً قيوداً تشغيلية من قبيل حظر الطيران الليلي، وتقليص حقوق المناولة الأرضية، والشروط الجمركية المضنية. ولكن نظراً لطابع حركة الشحن الجوي ذات "الاتجاه الواحد" ولظهور عدد من المشغلين العالميين الحقيقيين في قطاع التسليم السريع، الذين لديهم فروع في بلدان مختلفة، فإنه قد أصبح من الجلي أن استمرار العمل بهذه القيود لم يعد يلبي احتياجات قطاع الشحن الجوي ولا احتياجات عملائه ضمن سوق تسودها العولمة. ولذا، فإن القطاع يدعو إلى الاعتراف بما لعمليات الشحن الجوي من دور هام ومن سمات فريدة، وإلى إحلال المزيد من حرية التجارة وإيجاد الحلول التي تخدم أغراض الأعمال التجارية.

٢- النقاش

١-٢ شكّلت مسألة توسيع دائرة حرية خدمات الشحن الجوي موضوعاً من مواضيع البحث التي تناولتها الايكاو والدول والقطاع خلال آخر مؤتمر للنقل الجوي وضمن سياق تحرير عملية الوصول إلى الأسواق. ووضعت الايكاو أيضاً مواد إرشادية وترتيبات تنظيمية بهذا الشأن، من بينها مثلاً الحكم النموذجي الثنائي (ملحق خاص بالشحن الجوي) الذي أقره المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي، والذي يرد في اتفاق الخدمات الجوية النموذجي لكي تستخدمه الدول.

٢-٢ وفيما يتعلق بالمنهجيات الممكنة لتحرير خدمات الشحن الجوي تجارياً، ترك المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي للدول حرية التصرف في ذلك وفق منهجية أحادية أو ثنائية أو متعددة الأطراف. وما يزال هذا التوجيه سارياً إلى اليوم.

٣-٢ وعلى حد ما تم الاتفاق عليه في المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي، لا بد من النظر في مسألة الإسراع بتحرير قطاع الشحن الجوي وبالأخص الشحن الجوي البحث. وفي هذا الصدد، تستطيع الايكاو والدول على حد سواء القيام بدور في النهوض بهذه العملية. فالدول بوسعها أن تنتظر، ضمن إطار اتفاقات الخدمات الجوية القائمة، في منح المزيد من الحريات والمرونة التشغيلية لخدمات الشحن الجوي، بما يتماشى والسمات والمقتضيات الخاصة لعمليات وعملاء الشحن الجوي.

٤-٢ وتستطيع الايكاو، على حد ما أوصى به المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي، أن تقوم بدور ريادي في استكشاف المنهجيات المتعددة الأطراف، إذ بوسعها أن تنتظر، من ضمن هذه المنهجيات، في مسألة وضع اتفاق دولي محدّد لتسهيل مواصلة التحرير التجاري لخدمات الشحن الجوي البحث. وهذا الترتيب من شأنه الاستفادة من الأحكام السارية حالياً، كبند الايكاو النموذجي للشحن الجوي أو الأحكام المنصوص عليها في اتفاقات الأجواء المفتوحة لتوفير حقوق الحركة والمرونة التشغيلية.

٥-٢ ومثل هذه المهمة تقتضي الدراسة والإعداد بعناية، بما في ذلك إجراء مشاورات مع الخبراء والدول والأطراف المعنية بالطيران. ومن ثم، وبحسب اختلاف ظروف الدول واحتياجاتها، يمكن إعداد الاتفاق لكي توقع عليه الأطراف الراغبة والمستعدة، ثم عرضه بعد ذلك على الأطراف الأخرى لكي تنضمّ إليه. وسيكون هذا الإجراء، إذا ما وافقت عليه دوائر الطيران الدولي، بمثابة خطوة هامة باتجاه تحقيق التنمية المستدامة للنقل الجوي الدولي. وتجدر الإشارة إلى إجراء دراسة استقصائية للدول في شهر أكتوبر ٢٠١٢ أظهرت أن ٧٨ في المائة من الدول التي قدمت ردوداً (٤٨ من جملة ٦١) تؤيد اتخاذ هذا الإجراء من قبل الايكاو.

-٣- الاستنتاجات

- ١-٣ في ضوء النقاش الوارد أعلاه، يمكن استخلاص الاستنتاجات التالية:
- (أ) يعود نمو خدمات الشحن الجوي واتساع دائرتها بالنفع على التنمية المستدامة للنقل الجوي، مما يسهم في التجارة العالمية وفي التنمية الاقتصادية؛
- (ب) ينبغي للدول أن تولي العناية الواجبة لما تتسم به خدمات الشحن الجوي، ولاسيما الشحن الجوي البحت، من سمات فريدة لدى وضع ترتيبات الخدمات الجوية؛
- (ج) مواد الايكاو الإرشادية حول تحرير خدمات الشحن الجوي تظلّ صالحة، وبيغي تشجيع الدول على استخدامها. وتسطيع الايكاو أن تقوم بدور هام في تيسير المزيد من التحرير بهذا الشأن، ويشمل ذلك وضع منهجية متعددة الأطراف؛

-٤- التوصيات

- ١-٤ يُقترح على المؤتمر النظر في التوصيات التالية:
- (أ) ينبغي للدول أن تولي العناية الواجبة لما تتسم به خدمات الشحن الجوي من سمات فريدة لدى تبادل حقوق دخول الأسواق في إطار اتفاقات الخدمات الجوية، ولاسيما في سياق عمليات الشحن الجوي البحت، وأن تمنح ما يناسب من الحقوق والمرونة التشغيلية لتلبية احتياجات هذه الخدمات؛
- (ب) ينبغي للايكاو أن تشرع في وضع اتفاق دولي محدد من أجل تيسير إحلال المزيد من التحرير في خدمات الشحن الجوي البحت، وذلك على حد ما ورد في المناقشة ضمن الفقرتين الفرعيتين ٢-٤ و٥-٢ أعلاه.

- انتهى -