



الاجتماع الرابع للمدراء العاميين للطيران المدني في منطقة الشرق الأوسط  
DGCA-MID/4

(سلطنة عُمان 17-19 أكتوبر 2017)

البند التاسع: تحرير الأجواء والأحكام المرتبطة بذلك وآخر تطورات موضوع المنافسة العادلة في النقل الجوي

(مقدمة من الإتحاد العربي للنقل الجوي)

ملخص	
نبدى رأينا في ورقة العمل هذه حول تطورات عمل لجنة تنظيم النقل الجوي في الإيكاو مع التركيز على موضوع ضمانات المنافسة العادلة في النقل الجوي ضمن عمل اللجنة والمحادثات الثنائية والمتعددة الأطراف والخطوات الأحادية الجانب.	
الأهداف الاستراتيجية	ضمان توسيع خيارات النقل الجوي أمام المستهلك وليس الحد منها عند تبني سياسات جوية دولية أو في العلاقات السياسية الثنائية والمتعددة الأطراف.

1. المقدمة

1.1. لا تزال المناقشات جارية في لجنة تنظيم النقل الجوي في الإيكاو بشأن عدة مواضيع رئيسية منها تحرير الدخول إلى الأسواق والأحكام التي قد تسير مع هذا التحرير؛ بالتحديد تعمل لجنة تنظيم النقل الجوي في الإيكاو على تطوير إتفاقية متعددة الأطراف لتحرير النقل الجوي حيث تم الإتفاق حتى الآن على أحكام فنية وإدارية إنما لا يزال يوجد إختلاف في الآراء بما يخص حقوق النقل وطبيعة الإتفاقية وبنود المنافسة وغيرها.

1.2. بالنسبة لموضوع حقوق النقل، يرى الإتحاد أولاً أن تتضمن الإتفاقية الحريات الثالثة والرابعة مع إمكانية ضم الحرية الخامسة للدول الراغبة بذلك. ثانياً، أن لا يتم ذكر الحرية السادسة كحرية منفصلة بحد ذاتها نظراً إلى أنه غير معترف بها في الإيكاو كحرية قائمة بحد ذاتها بل يتم اعتبارها دمج للحريات الثالثة والرابعة. ثالثاً، أن يبقى الحق السيادي للدول بأن تقوم بمشاورات ثنائية حيال الحريات على أساس هذا النص الذي لا يضع قيود للحريات.

1.3. وبالنسبة لطبيعة الإتفاق، يرى الإتحاد أنه من الأفضل أن يكون الإتفاق تكميلي للإتفاقيات الثنائية يعدل تلك الإتفاقيات القائمة في أحكام معينة بدلاً من أن يكون اتفاق شامل بحد ذاته يضم جميع الأحكام التي عادة نراها في الإتفاقيات الثنائية ويحل مكان الإتفاقيات الثنائية.

أما بخصوص أحكام ضمان المنافسة العادلة، فقد حصلت عدة تطورات مؤخراً بما يخص المنافسة العادلة في النقل الجوي؛ فبشكلٍ عام، تتبنى بعض الجهات الحكومية مؤخراً سياسات حمائية تجاه شركات طيرانها وبدأت بمحاولة فرض بنود حيال المنافسة العادلة والشفافية وغيرها من البنود الحمائية وذلك في المفاوضات الثنائية والمتعددة الأطراف وفي المحافل الدولية وأيضاً كخطوات أحادية الجانب. ونناقش فيما يلي آخر التطورات بهذا الخصوص:

## 2. النقاش

### عمل لجنة تنظيم النقل الجوي

2.1. يحاول عدداً من الأطراف التأثير على سياسة الإيكاو وتعزيز دورها بما يتعلق بفرض مفهوم المنافسة العادلة في النقل الجوي الدولي وخاصة عبر محاولة إضافة بنود حول الإجراءات الحمائية في الإتفاقية العالمية المتعددة الأطراف لفتح الأجواء التي تعمل عليها لجنة تنظيم النقل الجوي في الإيكاو وربط تلك الإجراءات الحمائية بمنح أو عدم منح حقوق للنقل الجوي. ونحن نرى أن مفهوم المنافسة العادلة يختلف من دولة إلى أخرى نظراً إلى اختلاف المعايير الإقتصادية والاجتماعية بين الدول ونظراً إلى إختلاف مستوى تطور الأسواق وشركات الطيران في تلك الدول. كما نرى أن الآليات الحالية الموجودة تحت مظلة الإيكاو حول المنافسة العادلة هي كافية كإطار عالمي يمكن الاسترشاد به. وتبقى السيادة للدول في تقرير ما إذا تريد ضم بنود حول المنافسة العادلة في الإتفاقيات الثنائية أو المتعددة الأطراف.

### المفاوضات الثنائية

2.2. في المفاوضات الثنائية ربطت بعض الدول وبالذات الأوروبية منح حقوق النقل بضم بند للمنافسة العادلة في إتفاقيات خدمات النقل الجوي، وكذلك الأمر في المفاوضات المتعددة الأطراف. ويرى الإتحاد أن أي نقاشات ثنائية أو متعددة الأطراف حيال ضمان المنافسة العادلة يجب أن تأخذ في عين الإعتبار ما يلي:

- التطور التاريخي لشركات الطيران، بما في ذلك مدى نضج الأسواق المعنية.
- المعاملة بالمثل في منح حقوق النقل من قبل الطرفين.
- إدخال موضوع منح الخانات الزمنية والبنية التحتية للمطارات إلى النقاشات.
- أن يكون النقاش حول المنافسة العادلة ضمن إطار فتح الأسواق.
- وأن تهدف نقاشات المنافسة العادلة إلى زيادة خيارات المستهلك وليس الحد منها.

## القوانين الأحادية الجانب

2.3. قدمت المفوضية الأوروبية مقترح قانون إلى البرلمان الأوروبي ومجلس الوزراء الأوروبي يطال مختلف أطراف الطيران المدني في البلاد غير الأوروبية من ضمنها شركات الطيران، وسلطات الطيران المدني، والشركات المشغلة للمطارات، ومزودي الخدمات الأرضية، وغيرها. يسمح هذا القانون، في حال تم تبنيه، للمفوضية الأوروبية بالقيام بتحقيقات حول مختلف أنشطة النقل الجوي في الدول غير الأوروبية إذا تم التقدم بشكوى من قبل طرف أوروبي حول ما يراه الطرف الأوروبي كممارسة تؤثر على المنافسة العادلة بين شركات الطيران الأوروبية وشركات الطيران غير الأوروبية. وفي حال وجدت المفوضية في نهاية التحقيقات أن هناك ممارسات لا تتطابق مع التعريف الأوروبي للمنافسة العادلة تستطيع حينئذ فرض غرامات مالية أو تبني تدابير أخرى منها تعليق خدمات النقل الجوي لشركة الطيران المعنية في البلد غير الأوروبي إلى الإتحاد الأوروبي أو الدولة الأوروبية المعنية بالموضوع.

2.4. وفي هذا الخصوص يرى الإتحاد وجوب وضوح كامل في التعامل مع موضوع المنافسة بين الدول الأوروبية والدول غير الأوروبية؛ أي إما أن يتم معالجة الموضوع عبر الإجراءات الثنائية أو عبر إتفاقيات النقل الجوي الشاملة بين الإتحاد الأوروبي والدول غير الأوروبية أو عبر قانون يحترم المعايير والإجراءات القانونية الدولية. إن معالجة مواضيع المنافسة عبر عدد من الأدوات، إن كانت قوانين أو إتفاقيات، سوف يؤدي إلى حالة من عدم اليقين القانوني وسيفتح الباب أمام إساءة استخدام تلك الأدوات.

2.5. كما ينبغي أن تراعي أي أداة تستخدم في هذا المجال الاختلاف بين الدول من ناحية المعايير الإجتماعية، وأن تمثل بالمعايير والإجراءات القانونية وأن يتم صياغتها بطريقة تتضمن تعاريف عادلة ومتوازنة ومتماشية مع المعاهدات والمعايير الدولية وأن لا تتخبط سيادة الدول في تطبيقها، حيث نرى أن أي تدبير يستعاض عن عملية ثنائية باتخاذ إجراءات من جانب واحد سيكون له أثر سلبي على مصلحة المستهلك والربط الذي يؤمنه النقل الجوي والعلاقات الثنائية بين الدول والاقتصاد عموماً.

2.6. في نفس الوقت، من الضروري لمثل هذا القانون أن يأخذ في الاعتبار أن شركات النقل في البلدان غير الأوروبية لديها مستويات مختلفة من النضج وبنية التكاليف وهيكل الملكية؛ لذا من الضروري ألا ينحاز القانون ضد شركات الطيران في البلدان الأخرى على أساس تلك العناصر.

2.7. من ناحية أخرى، نرى أن تعليق خدمات شركات الطيران التابعة لبلد ثالث لأسباب غير السلامة أو الأمن يتعارض مع أهداف اتفاقية شيكاغو. وفقاً للايكافو، يمكن تعليق الخدمات الجوية إذا لم يتبع البلد الآخر معايير السلامة للايكافو، أو في حال تغير مركز أو ملكية شركة الطيران أو إذا لم تلتزم شركة الطيران بالقواعد المحلية المتعلقة بسلامة الحركة الجوية وليس لأي سبب آخر. كما أنه لم نرى مثل هذه التدابير في إتفاقيات الخدمات الجوية الثنائية من قبل. وقد أثبتت الطريقة الاعتيادية القائمة على المشاورات والحوار الثنائيين للتعامل مع هذه الممارسات أو المنازعات في علاقات النقل الجوي فعاليتها في حل المسائل العالقة.

### 3. التوصيات

3.1. يوصي الإتحاد العربي للنقل الجوي المدراء العاميين للطيران المدني في منطقة الشرق الأوسط بما يلي:

(أ) العمل ضمن إطار لجان الإيكاو للنظر في النقاط التي أثارها حول أحكام الإتفاقية المتعددة الأطراف لتحرير النقل الجوي التي تطورها لجنة تنظيم النقل الجوي في الإيكاو.

(ب) النظر في الخمس نقاط التي أدرجناها كإطار لمحادثات المنافسة العادلة إذا واجهت سلطات الطيران المدني مقترح لإدخال بند مفصل حول المنافسة العادلة في المفاوضات الثنائية أو المتعددة الأطراف.

(ج) الأخذ علماً بالتطورات الحاصلة على مستوى الإتحاد الأوروبي بما يتعلق بقانون المنافسة العادلة المقترح من قبل المفوضية الأوروبية ورأي الإتحاد بخصوص ذلك.

-انتهى-