



الجمعية العمومية - الدورة السابعة والثلاثون اللجنة الاقتصادية

البند ٤٩ من جدول الأعمال: تحرير خدمات النقل الجوي الدولي

تحرير خدمات النقل الجوي الدولي - الموقف الأفريقي

(ورقة مقدمة من ٥٣ دولة متعاقدة^١ من الدول الأعضاء في اللجنة الأفريقية للطيران المدني "أفكاك")

الموجز التنفيذي	
تقدم هذه الورقة جهود وإنجازات الدول الأفريقية في مجال تحرير خدمات النقل الجوي في أفريقيا وموقف أفريقيا إزاء التحرير على الصعيد العالمي. الإجراء: يُرجى من الجمعية العمومية ما يلي: أ) الإحاطة علماً بالمعلومات الواردة في ورقة العمل، بما فيها التقدم الذي أحرزته الدول الأفريقية في سياق جهودها الرامية إلى التحرير والتكامل؛ ب) دعم جهود الإيكاو والاعتراف بأن الإيكاو هي الجهة الوحيدة التي تبت في نهاية الأمر في مسائل تحرير خدمات النقل الجوي الدولي؛ ج) توجيه المجلس بمساعدة الدول الأفريقية في تنفيذ قرار ياموسوكرو حسب الاقتضاء؛ د) توجيه المجلس بوضع مبادئ توجيهية وإطار بشأن التحرير لأغراض التوحيد وقابلية التطبيق على الصعيد العالمي.	
الأهداف الاستراتيجية:	ورقة العمل هذه مرتبطة بالهدف الاستراتيجي D - الكفاءة - تعزيز كفاءة عمليات الطيران.
الآثار المالية:	ستكون هناك حاجة إلى موارد لإنجاز هذه المهمة.

^١ الجزائر، أنغولا، بنن، بوتسوانا، بوركينا فاسو، بروندي، الكاميرون، الرأس الأخضر، جمهورية إفريقيا الوسطى، تشاد، جزر القمر، الكونغو، كوت ديفوار، جمهورية الكونغو الديمقراطية، جيبوتي، مصر، غينيا الاستوائية، إريتريا، إثيوبيا، غابون، غامبيا، غانا، غينيا، غينيا بيساو، كينيا، ليسوتو، ليبيريا، الجماهيرية العربية الليبية، مدغشقر، ملاوي، مالي، موريتانيا، موريشيوس، المغرب، موزامبيق، ناميبيا، النيجر، نيجيريا، رواندا، ساو تومي وبرينسيبي، السنغال، سيشيل، سيراليون، الصومال، جنوب إفريقيا، السودان، سوازيلند، توغو، تونس، أوغندا، جمهورية تنزانيا المتحدة، زامبيا، زيمبابوي.

١- مقدمة

١-١ حظيت مسألة كفالة سلامة النقل الجوي وأمنه بصورة مستدامة، فضلاً عما يرتبط بهذا القطاع من عولمة وآثار بيئية وتحرير باهتمام الإيكاف منذ نشأة هذا القطاع. وتؤيد الدول الأفريقية تأييداً كاملاً دور الإيكاف القيادي في العولمة وتحرير النقل الجوي الدولي داخل الدول والمناطق وفيما بينها.

٢-١ واعتمدت الدول الأفريقية في عام ١٩٨٨، في سياق جهودها الرامية إلى أن تصبح أطرافاً رئيسية في مجتمع الطيران العالمي، سياسة جديدة للنقل الجوي، وهي إعلان ياموسوكرو.

٣-١ ومن أجل تعجيل عملية تحرير النقل الجوي في أفريقيا، وقعت كذلك الدول الأفريقية في ١٤ نوفمبر ١٩٩٩ على قرار يتعلق بتنفيذ إعلان ياموسوكرو بشأن تحرير الوصول إلى أسواق النقل الجوي في أفريقيا، ودخل هذا القرار حيز النفاذ في ١٢ أغسطس ٢٠٠٠، وهو قرار ذو طابع تنفيذي وملزم لجميع الدول الأفريقية.

٤-١ ويلغي قرار ياموسوكرو بعض القيود المتضمنة في الاتفاقات الثنائية التقليدية للخدمات الجوية مما يسمح لشركات الطيران في أفريقيا بالوصول بلا قيود إلى أسواق النقل الجوي داخل أفريقيا. وترتبط الجهود التي تبذلها القارة من أجل تحرير النقل الجوي ارتباطاً وثيقاً بنجاح برنامج التكامل الاقتصادي والسياسي على مستوى القارة وعلى المستوى الإقليمي، وتعتبر هذه الجهود عاملاً أساسياً لنجاح هذا البرنامج.

٢- تنفيذ سياسة التحرير

١-٢ من أجل تعزيز جهود التحرير، أوكل الوزراء الأفريقيون المسؤولون عن الطيران المدني في عام ٢٠٠٧ إلى اللجنة الأفريقية للطيران المدني (أفكاف) مسؤولية أن تكون الوكالة المنفذة المنوط بها تنفيذ قرار ياموسوكرو.

٢-٢ واتسمت هذه الجهود بالأهمية بدخول الدستور الجديد لأفكاف حيز التنفيذ في ١١ مايو ٢٠١٠ ليحل محل دستور عام ١٩٦٩. وصنف هذا الدستور جميع مسؤوليات أفكاف. ولذلك ستضطلع أفكاف، في جملة أمور، بمسؤولية الإشراف والإدارة فيما يتعلق بصناعة النقل الجوي المحرر في أفريقيا، فضلاً عن ضمان حماية حقوق المستهلك.

٣-٢ ويتم على صعيد الجماعات الاقتصادية الإقليمية وضع الأطر المؤسسية والقانونية التي تشمل مجالات من قبيل آلية تسوية المنازعات، وقواعد المنافسة وحماية المستهلك.

٤-٢ وتمت معظم هذه الإنجازات في إطار الاتحاد الإفريقي وقيادته. والجدير بالذكر في هذا الصدد أهمية الدعم والمساعدات التي قدمتها منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاف) وشركاء التنمية الآخرون مثل الاتحاد الأوروبي ومصرف التنمية الإفريقي.

٣- المناقشات

١-٣ موقف الدول الأفريقية بشأن التحرير

١-١-٣ من نافلة القول أن جميع الدول لها حق المشاركة المستمرة وجني الفوائد من النقل الجوي داخل منظومة الإيكالو.

٢-١-٣ وفي هذا الصدد، تؤيد الدول الأفريقية، من حيث المبدأ، تحرير النقل الجوي على نطاق العالم. ومع ذلك فإن الدول الإفريقية تؤكد من جديد أن المبادئ الأساسية للسيادة، وتوفير الفرص العادلة والمتساوية، وعدم التمييز، والترابط، والمواءمة، والتعاون على النحو المنصوص عليه في اتفاقية شيكاغو التي قدمت خدمة جليلة للنقل الجوي الدولي ينبغي أن تستمر في أن تكون الأساس للمزيد من تطور الطيران المدني الدولي.

٣-١-٣ علاوة على ذلك تكرر الدول الأفريقية التأكيد على الاستنتاجات والتوصيات الصادرة عن المؤتمر الخامس للنقل الجوي العالمي الذي نظمته الإيكالو والذي أنشأ أو وضع إطار العمل للتحرير التدريجي للنقل الجوي الدولي مع توفير الضمانات لكفالة المنافسة العادلة والسلامة والأمن، بما في ذلك تدابير ضمان مشاركة البلدان النامية بصورة فعالة ومستدامة.

٢-٣ الحواجز التقنية

١-٢-٣ بينما يمكن اعتبار صناعة الطيران صناعة ناضجة على الصعيد العالمي، ينبغي أن نعترف بوجود تفاوت كبير لا يزال قائماً فيما يتعلق بتطوير النقل الجوي حيث لا تزال بعض المناطق متخلفة عن الركب. وعلى الرغم من هذا التفاوت في التطور، تتخذ بعض الدول والتكتلات الإقليمية التدابير من جانب واحد وتضع اللوائح التي تؤثر سلباً على النقل الجوي الدولي في تجاهل تام للمستويات المتفاوتة للتنمية الإقليمية والمبادئ الأساسية لاتفاقية شيكاغو.

٢-٢-٣ وتشير الدول الأفريقية إلى أن هذه التدابير الإنفرادية لها تأثير يفضي إلى خلق الحواجز أمام دخول الناقلين من البلدان النامية إلى السوق و/أو استمرار مشاركتهم في النقل الجوي الدولي. وتشمل هذه الحواجز التقنية التي تقضي إلى تهيئة ساحة منافسة لا تتسم بتكافؤ الفرص وتلحق الضرر بالبلدان النامية دون مسوغ ما يلي:

(أ) القرارات والتشريعات من جانب واحد من قبل بعض الدول والمناطق مثل حظر تشغيل شركات الطيران الأجنبية في الفضاء الجوي لدولة أخرى أو مجموعة من الدول، وخطة الإتجار بالإنبعثات، وتخصيص الخانات الزمنية، وحظر التجول ليلاً؛

(ب) الشروط والأحكام الخاصة باقتناء الطائرات، وتمويلها وتأمينها، نظراً إلى أن القابلية للتأمين هي الأساس الذي يقوم عليه الطيران المدني الحديث.

٤- الاستنتاجات والتوصيات

١-٤ وبموجب هذا تحت الدول الأفريقية على ما يلي:

(أ) ينبغي أن تكف الدول والتكتلات الإقليمية عن اتخاذ التدابير والتشريعات الإنفرادية التي تؤثر سلباً على النقل الجوي الدولي؛

- (ب) بالإضافة إلى ذلك، ينبغي للدول أن تأخذ في الاعتبار التفاوت في التنمية، وأن تضع بإشراف الإيكاو الضمانات والآليات الملائمة قبل أن تعتمد هذه التدابير والتشريعات؛
- (ج) ينبغي أن تظل الإيكاو الجهة الوحيدة التي تبت في نهاية الأمر في كل مسائل النقل الجوي بما في ذلك تحرير هذا القطاع؛
- (د) ينبغي أن تقدم الإيكاو الدعم والمساعدة للجماعات الاقتصادية الإقليمية والتكتلات الإقليمية في مجال مبادراتها وبرامجها الرامية إلى التحرير، وأن تعزز من دورها القيادي لضمان العدالة والإنصاف في مجال تحرير النقل الجوي الدولي؛
- (هـ) ينبغي أن تضع الإيكاو المبادئ التوجيهية بشأن آليات تسوية المنازعات المتعلقة بالنقل الجوي الدولي.

— انتهى —