

## منظمة الطيران المدني الدولي

### الجمعية العمومية – الدورة الخامسة والثلاثون

#### اللجنة الاقتصادية

البند ٢٧ : تنظيم خدمات النقل الجوي الدولي ونتائج المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي

### الاتفاق العام بشأن التجارة في الخدمات

(وثيقة مقدمة من كوبا)

ملخص
تشرح هذه الوثيقة أفكارنا وخبراتنا بصدد النتائج والتأثيرات المترتبة على ادراج خدمات النقل الجوي في الاتفاق العام بشأن التجارة في الخدمات (GATS). يرد الاجراء المعروض على الجمعية العمومية في الفقرة ٥.
المراجع
اتفاقية الطيران المدني الدولي الوثيقة <b>Doc 9626</b> ، دليل تنظيم النقل الجوي الدولي الوثيقة <b>Doc 9644</b> ، تقرير المؤتمر العالمي للنقل الجوي عن تنظيم النقل الجوي الدولي: الحاضر والمستقبل قرارات الدورة الثالثة والثلاثين للجمعية العمومية الوثيقة <b>Doc 9587</b> ، السياسة والمواد الارشادية بشأن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي الاتفاق العام بشأن التجارة في الخدمات مجلس التجارة في الخدمات التابع لمنظمة التجارة العالمية، <b>S/C/W/59</b> ، <b>120</b> ، <b>129</b> ، <b>162</b> ، <b>188</b> ، <b>41</b> ، <b>59</b> ، <b>42</b> ، <b>92</b> و <b>Job No. 2451</b> وثيقة مقدمة من كوبا في اللجنة المعنية بالتجارة في السلع والخدمات والسلع الأساسية مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد UNCTAD) اجتماع الخبراء بشأن خدمات النقل الجوي، جنيف، ٢١ الى ١٩٩٩/٦/٢٣ وثيقة مقدمة من كوبا في المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي وثيقة مقدمة من كوبا في الندوة السابقة لانعقاد المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي

١ - مقدمة

١-١ نتقدم اليكم بأفكارنا وخبرائنا عن النتائج والتأثيرات المترتبة على ادراج مختلف خدمات النقل الجوي الدولي في الاتفاق العام بشأن التجارة في الخدمات (GATS) بالنسبة لكوبا. وقُدمت هذه الورقة الى المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي، الذي عقد من ٢٤ الى ٢٩ مارس ٢٠٠٣. وقدم أكثر من سنة منذ انعقاد هذا الحدث الهام، ونعتقد أن الظروف التي أدت الى صياغ هذه الورقة ما تزال قائمة. ولذلك نقدم هذه الورقة لنظر الجمعية العمومية، التي تشكل اتفاقاتها وقراراتها الصلاحيات الضرورية لاجراء تحليل شامل من جانب الهيئات الملائمة في الايكاو.

٢-١ ونشير الى الخدمات التي توفرها نظم الحجز الحاسوبي. فهذه الخدمة مدرجة في ملحق غاتس الخاص بخدمات النقل الجوي (الذي يشار اليه فيما بعد باسم الملحق) الى جانب خدمتين أخريين هما اصلاح وصيانة الطائرات، وبيع وتسويق خدمات النقل الجوي. ونشير أيضا الى وجود فارق عملت الايكاو بموجبه بوصفها وسيطا، وله صلة وثيقة بهذا الموضوع.

٣-١ وقبل الدخول في وصف تلك الخبرات نود أن نشاطركم التأمل في آرائنا فيما يتعلق بتقديم خدمات النقل الجوي في اطار الملحق، وبالدور الذي نرى أن نسندده للايكاو في هذا الميدان.

٢ - النظر في فعالية الملحق بقصد توسيع نطاقه

١-٢ ان الاتجاه الحالي في مجال خدمات النقل الجوي واطار تنظيمها، انما هو اتجاه صوب التحرير والعلومة والخصخصة.

٢-٢ وكان هذا الاتجاه العالمي، ضمن بنود أخرى، أحد أسس الاتفاق العام للتعريفات والتجارة (GATT) الذي تم التوقيع عليه في مدينة هافانا، كوبا في ١٩٤٨/٣/٢٤ للبدء أولا بالنظر في نشاط الخدمات، ومن بينها جزئيا، نشاط النقل الجوي. وانتهت هذه الدراسة بالتوقيع على الاتفاق غاتس، وبهذا الاتفاق الجديد تم انشاء منظمة التجارة العالمية. ويوجد ملحق عن خدمات النقل الجوي في اتفاق غاتس.

٣-٢ وأثناء دراسة هذا الملحق، لوحظ وجود شكوك خطيرة حول ما يعتبر خدمات نقل جوي متصللة مباشرة بممارسة حقوق الحركة. ولا يوجد تعريف لهذه الخدمات يمكن أن يطبق عمليا دون شك ويستثنيها من تطبيق اتفاق غاتس. وحينئذ لا نعرف أي الخدمات التي لا صلة بها كما لا نعرف أي الخدمات يمكن ادخالها في الملحق الخاص بالخدمات.

٤-٢ وفيما يتعلق بالاعفاءات المطبقة على مبدأ الدولة الأولى بالرعاية فاننا نلاحظ وجود اعفاءين في خدمات الصيانة والاصلاح، و١٧ في البيع والتسويق و١٦ في خدمات الحجز الحاسوبي.

٥-٢ وواضح أن هذه الاعفاءات التي يصل عددها الى ٣٥ بالنسبة لثلاث خدمات فحسب تحد من دخول السوق الفعلي، ومن هنا، فأى تحرير ذلك الذي نتحدث عنه في منظمة التجارة العالمية مع ظهور هذه العقبات الجديدة التي تضاف الى العقبات الموجودة من قبل؟

### ٣- خبرتنا في مجال العقوبات التي تعترض التحرير التدريجي والواقعي للنقل الجوي

١-٣ ان الحظر الذي تفرضه الولايات المتحدة الأمريكية على كوبا هو عقبة ويمثل أحد التناقضات من جانب الذين يعلنون الدخول الحر الى الأسواق كفسلفة ويسدون الطريق أمام بلدنا النامي ويضغطون عليه ويمنعونه من ممارسة حقه.

٢-٣ وفي الوقت الراهن لا يتاح للخطوط الجوية الكوبية الدخول الى معظم نظم الحجز الحاسوبية في العالم ومنها نظامي سابري SABRE وغاليليو GALILEO وذلك أولاً بسبب هذا الحظر، وثانياً لأن الولايات المتحدة الأمريكية تتذرع في قائمة التزاماتها المحددة باعفاء الوصول الى النظم كمبدأ معاملة الدول الأولى بالرعاية.

٣-٣ وما يرد في الفقرتين ١-٣ و ٢-٣ يتناقض صراحة مع مبادئ اتفاق غاتس وموارده، اذ هو يحد من أهداف هذا الاتفاق ويقيدها فيما يتعلق بالازالة التدريجية للعقوبات التي تعترض تحرير التجارة في الخدمات.

٤-٣ وقد اعتمد مجلس الايكاو مدونة سلوك لنظم الحجز الحاسوبية في ١٩٩٦/٦/٢٥ ونوقشت المدونة مع الدول والناقلين ووكلاء السفر وبإيعاز نظم الحجز الحاسوبي والمنظمات الدولية من قبيل منظمة التجارة العالمية التي لها، هي أيضاً، مدونة سلوك لهذه النظم تنص مبدئياً على ضرورة المشاركة العادلة وعدم التمييز في تطبيقها.

٥-٣ ولذا فثمة منظمتان مختلفتان تنظمان النشاط الواحد. وقد يفض هذا الى تصادم وارتباك في التمييز بين العلاقات بين الدول في الاطار الواحد. وفي حالتنا فاننا لا نستطيع تحليل المشكلة في منظمة التجارة العالمية اذ الاعفاء موجود، ومع هذا فنحن نرى أيضاً أن تلك المنظمة تفتقر الى النضج في تعاملها مع تلك المسائل. ولذا فضلنا تحليل المسألة في اطار الايكاو وحيث النهج بالنسبة للنقل الجوي يراعي مشاكل التنمية ويحدد الملامح الخاصة رغبة في تحقيق مشاركة عادلة ومتساوية ومنصفة وفقاً لما نص عليه في اتفاقية الطيران المدني الدولي.

٦-٣ ولدينا في هذا الصدد خبرة في كيفية استطاعة الايكاو، بوصفها الوسيط الذي يطبق مبادئه ونظمه ومعايير هيكله، أن تحل الخلاف بين كوبا والولايات المتحدة الأمريكية فيما يتعلق بالتمييز الذي تعرضت له خطوطنا الجوية لعدم السماح لها بالطيران فوق أراضي ذلك البلد وهي في طريقها الى كندا والبلدان موقعان على اتفاق خدمات النقل الجوي العابر.

٧-٣ وهذا، مرة أخرى يثبت قدرة الايكاو على الفهم، ومقدرتها في المسائل المتصلة بخدمات النقل الجوي وقيامها بدور رائد، وسلطتها وهيئتها في ميدان الطيران المدني، ناهيك عن اثبات امكانية تطبيق اتفاقية شيكاغو.

### ٤- الاستنتاجات

١-٤ أوجدت الايكاو، على مدى ٦٠ عاماً منذ انشائها، نظاماً كاملاً من اللوائح والمواد الإرشادية عن السياسات الاقتصادية لتنظيم النقل الجوي الدولي. وذلك مكن من تحقيق التطوير الهائل في النقل الجوي، منذ انشائها، بالتنسيق والتعاون الوثيقين مع رابطة النقل الجوي الدولي (أياتا).

٢-٤ وأصبحت الايكاو الآن تضم ١٨٨ دولة. وهناك المئات من الخطوط الجوية التي تقدم خدماتها لأكثر من ١,٥ مليار راكب سنويا على أساس شبكة شاملة من الاتفاقات الثنائية (أكثر من ٣٥٠٠ اتفاق) هي أداة هامة تستخدمها بلداننا في المفاوضات.

٣-٤ ونحن لا نرى ضرورة لوجود منظمين، هما منظمة التجارة العالمية والايكاو، تنظمان نظاما واحدا للنقل الجوي الدولي. فنحن مقتنعون أنه لا بد من أن تواصل الايكاو التحكم في مصير هذا النشاط.

٤-٤ ولم يتوصل اتفاق غاتس، نتيجة للدراسة التي جرت، الى توافق آراء على ما اذا كانت مهمة توسيع نطاق الملحق ينبغي تنفيذها وعلى الصيغة التي يتم بها ذلك. وهاد أمر واضح بالنظر الى تعقيدات هذا النشاط الذي يجري في اطار تجاري بحت. ونحن لا نرى ضرورة لتوسيع نطاق هذا الملحق.

٥-٤ وتتخذ خطوات في اطار الايكاو من أجل تحرير النقل الجوي بطريقة تدريجية ومرحلية ومنتظمة مع الحفاظ على التبادلات لدخول السوق وتحقيق توازن مناسب بين مصالح الدول والحفاظ على المشاركة الكبيرة والفعالة.

٦-٤ ولا يمكننا قبول دخول أسواقنا تلقائيا (بتطبيق مبدأ الدولة الأولى بالرعاية الذي هو أساس مذهب منظمة التجارة العالمية). فهذا لا يتفق دائما مع امكانيات وحجم الموارد الاقتصادية/التجارية للخطوط الجوية في البلدان النامية.

٧-٤ ويمكن حاضرا ومستقبلا النقل الجوي داخل الايكاو، فهي منظمة قادرة على مواجهة التحديات المعقدة وعلى الاستفادة من الفرص الهائلة التي يتيحها لنا النقل الجوي في تنمية اقتصادات بلداننا.

#### ٥- الاجراء المعروض على الجمعية العمومية

١-٥ الجمعية العمومية مدعوة الى القيام بما يلي:

(أ) بحث واعتماد الاستنتاجات الواردة في الفقرة ٤.

(ب) توصي مجلس الايكاو بأن يأخذ في الحسبان الأفكار المقدمة في هذه الورقة عند تحليل أثر الاتفاق العام بشأن التجارة في الخدمات على الطيران المدني.

- انتهى -