

المؤتمر العالمي للنقل الجوي: التحديات وفرص التحرير

(مونتريال، ٢٤ - ٢٩/٣/٢٠٠٣)

مشروع تقرير بشأن البند ٢-٦

البند ٢ : دراسة المواضيع التنظيمية الرئيسية في عملية التحرير

٦-٢ : تسوية الخلافات

١-٦-٢ الوثائق

قدمت الأمانة العامة الوثيقة (WP/15) التي تناولت الحاجة الى ايجاد آلية تتسم بالكفاءة والسرعة لتسوية الخلافات والتي يمكنها أن تعالج مختلف أنواع الخلافات التي تنشأ في بيئة تتسم بالتححرر على الصعيدين الثنائي والاقليمي. واقترحت الأمانة العامة كأحد الخيارات فقرة نموذجية لإنشاء آلية وساطة، بالإضافة الى عمليتي التشاور والتحكيم التقليديتين، والتي تستفيد من الأعمال السابقة للايكاو، ولا تؤثر في حق الأطراف اللجوء الى آليات أخرى لتسوية الخلافات، في اطار اتفاق الخدمات الجوية، بما في ذلك قوانين المنافسة.

قدمت باكستان الوثيقة (WP/57) وأشارت الى أن آلية تسوية الخلافات تتطلب مزيداً من التطوير وأعربت عن الحاجة الى ايجاد آلية تخلو من أوجه القصور، وتتصدى لشواغل الدول النامية، وتشمل معايير محددة لاختيار فريق من الخبراء لتسوية الخلافات.

قدمت ٥٣ دولة افريقية ورقة العمل (WP/78) وسلطت الضوء على آليات تسوية الخلافات التي تنشأ في افريقيا، وتسمح باجراء الوساطة وتسوية الصراعات بسرعة. وأشارت أيضاً الى الحاجة الى اتباع نهج عالمي لتسوية الخلافات الناشئة عن ازدياد المنافسة واقترحت اعتماد الفقرة النموذجية المقترحة بشأن تسوية الخلافات بالصيغة التي عرضت بها في ورقة العمل WP/15.

قدمت الاياتا ورقة العمل (WP/29) وأقرت بأن تحرير النقل الجوي له آثار على نوع الخلافات الناشئة والأطراف المعنية، وأن عمليتي التشاور والتحكيم التقليديتين قد لا تكونا ملائمتين. واقترحت عملية متسارعة، يستخدم فيها وسيط أو فريق لتسوية الخلافات، بحيث يعمل وفقاً لجدول زمني محدد، على أن تتفق الأطراف على معايير جلية لتنفيذ قرارات الوسيط/الفريق، وأن تقبل باحتمال اتخاذ اجراءات مضادة بصورة متناسبة، في حالة عدم تنفيذها النتائج التي توصل اليها الفريق.

قدمت رابطة أمريكا اللاتينية لقانون الجو والفضاء ورقة العمل (WP/71 - ورقة معلومات) التي أشارت فيها الى الحاجة الى النظر في آليات بديلة لتسوية الخلافات في اطار قانون الملاحة الجوية، نظراً لأنها أساسية من أجل التكامل الاقليمي لجميع البلدان.

٢-٦-٢ المناقشة

١-٢-٦-٢ أعرب عن التأييد على نطاق واسع للفقرة النموذجية، بشأن آلية تسوية الخلافات، بالصيغة التي اقترحتها الأمانة العامة في ورقة العمل WP/15. وقد اعتبرت الفقرة بمثابة خيار للدول لتسوية خلافاتها بطريقة تتسم بمزيد من الكفاءة والسرعة. وهذه الآلية التي تحتل مكانا وسطا بين المشاورات المطولة والتحكيم الباهظ، ستفيد الدول التي تتجه الى تحرير خدماتها الجوية كما تغرس الثقة في العملية. وينبغي أن تكون الآلية واسعة بما فيه الكفاية بحيث تشمل كامل مجموعة الخلافات التي قد تنشأ في بيئة تحريرية.

٢-٢-٦-٢ وأعرب عن رأي مفاده أنه ينبغي للأطراف أن تبذل جهودا لتنفيذ قرار الوسيط أو الفريق، وأنه ينبغي عدم المغالاة في تقدير مزايا هذه الآلية أو تجاهل جوانبها السلبية المحتملة. ومن ناحية ثانية، ارتأى المؤتمر ضرورة التزام أطراف الخلاف في اطار هذه الآلية بقرار الوسيط أو هيئة التحكيم، مما يشجع التزامها بتنفيذ قرار الوسيط.

٣-٢-٦-٢ وأعرب عن قدر من القلق بشأن الأطر الزمنية المشار اليها في الآلية المقترحة، والتي قد تبدو غير ملائمة لتسوية بعض أنواع الخلافات، مثل الحالات التي تنطوي على مسائل تتصل بالسلامة والأمن، في الوقت المناسب. وجرى التسليم بأن وضع حدود زمنية لتنفيذ القرار قد يؤدي الى تجنب حدوث انتهاكات محتملة.

٣-٦-٢ الاستنتاجات

١-٣-٦-٢ وقد خلص المؤتمر الى ما يلي: استنادا الى الوثائق والمناقشة التي دارت بشأنها في اطار البند ٦-٢ – تسوية الخلافات:

أ) قد تطرأ في بيئة تحريرية عدة أنواع من الخلافات نتيجة زيادة المنافسة وقوى السوق الجديدة، وبناء على ذلك، هناك حاجة لدى الدول لتسوية هذه الخلافات بطريقة تتسم بالمزيد من الكفاءة والسرعة.

ب) تحتاج الدول وقطاع النقل الجوي آلية لتسوية الخلافات تتسم بما يلي:

١) تكفل الثقة وتؤيد التحرر المحمي بضمانات، ومشاركة الدول النامية.

٢) تكون متوافقة مع الظروف الخاصة لعمليات النقل الجوي الدولي والأنشطة التنافسية.

٣) تضمن امكانية اقامة الاعتبار لمصالح الأطراف الثالثة المتأثرة مباشرة بخلاف ما.

٤) تكون شفافة، بخصوص الأطراف المعنية مباشرة بالخلاف، وتتيح الاطلاع على المعلومات بشكل سريع وفعال.

٢-٣-٦-٢ وافق المؤتمر على أنه ينبغي للدول أن تولي الاعتبار الواجب للفقرة النموذجية التالية باعتبارها خيارا تستخدمه حسب تقديرها في اتفاقات الخدمات الجوية.

"تسوية الخلافات"

...

x- يجوز بناء على طلب أي من الطرفين (أي طرف) في الاتفاق تقديم أي خلاف لا يمكن تسويته من خلال المشاورات الى وسيط أو الى هيئة لتسوية الخلافات. ويمكن استخدام هذا الوسيط أو الهيئة، وتحديد موضوع الخلاف أو التوصية بتسوية أو حل للخلاف.

x- تتفق الأطراف مسبقا على صلاحيات الوسيط أو الهيئة والمبادئ أو المعايير التوجيهية، وشروط الاستعانة بالوسيط أو الهيئة وعليها أن تنتظر، عند الضرورة، في النص على تعويض مؤقت وامكانية اشتراك أي طرف له علاقة مباشرة بالخلاف، مع مراعاة الهدف والحاجة الى عملية بسيطة وملائمة وسريعة.

x- يجوز تعيين الوسيط أو أعضاء الهيئة من قائمة تحفظها الايكاو بأسماء خبراء في الطيران مؤهلين تأهيلا مناسباً. ويجب اتمام اختيار الخبير أو الخبراء في غضون خمسة عشر (١٥) يوما من تسلم طلب تقديم الخلاف الى وسيط أو هيئة. وإذا تعذر على الأطراف الاتفاق على اختيار خبير أو خبراء، يمكن احالة الاختيار الى رئيس مجلس الايكاو. وينبغي أن يكون أي خبير يستعان به لتنفيذ هذه الآلية مؤهلا تأهيلا ملائما لمعالجة الموضوع العام للخلاف.

x- ينبغي اتمام الوساطة في غضون ستين (٦٠) يوما من تعيين الوسيط أو الهيئة كما ينبغي تقديم أي قرار يتم الوصول اليه بما في ذلك، أي توصيات في حالة انطباقها، في غضون فترة ستين (٦٠) يوما من تعيين الخبير أو الخبراء. وللأطراف أن تتفق مسبقا على امكانية قيام الوسيط أو الهيئة بمنح تعويض مؤقت لصاحب الشكوى، اذا ما طلب ذلك، وفي هذه الحالة، يجب البت في هذه المسألة في البداية.

x- على الأطراف أن تتعاون بحسن نية في سبيل تقدم عملية الوساطة وأن تلتزم بتنفيذ أي قرار أو حكم يصدر عن الوسيط أو الهيئة، ما لم تتفق مسبقا على غير ذلك. وإذا ما اتفق الأطراف مسبقا على طلب البت في الوقائع فقط، فيجب عليها أن تستخدم هذه الوقائع في حل الخلاف.

x- يتم تقدير تكاليف هذه الآلية منذ البداية وتقسّم هذه التكاليف بالتساوي، ولكن مع امكانية اعادة تقسيمها في اطار القرار النهائي.

x- لا تمس الآلية استمرار استخدام عملية المشاورات أو استخدام التحكيم فيما بعد، أو اتهاء العملية بموجب المادة".

— انتهى —