



المؤتمر العالمي للنقل الجوي

الاجتماع السادس

مونتريال، من ١٨ إلى ٢٢ مارس ٢٠١٣

البند ٢ من جدول الأعمال: بحث المسائل الرئيسية والإطار التنظيمي المتعلق بها
١-٢: دخول الأسواق

إمكانية تطوير اتفاقية متعددة الأطراف لتحرير النقل الجوي العالمي (مقدمة من دولة الإمارات العربية المتحدة)

الموجز التنفيذي

ورقة العمل هذه، تستعرض نظام الاتفاقيات الثنائية الحالي وعلاقته بمستوى تطور صناعة النقل الجوي وتدعم الدور الريادي الذي تلعبه المنظمة الدولية للطيران المدني لتطوير اتفاقية متعددة الأطراف لتسهيل مزيد من التحرير لدخول الأسواق.
الإجراء: المؤتمر مدعو إلى الموافقة على التوصية الواردة في الفقرة ٥.

المراجع: تتوافر وثائق المؤتمر المرجعية على الموقع الشبكي التالي: www.icao.int/meetings/atconf6

١- المقدمة

١-١ كما أوضحت سكرتارية المؤتمر في ورقة العمل رقم ATConf/6-WP/13، فإن "السماح بفرص أوسع للدخول للأسواق هو امر جوهري لتطوير نظام النقل الجوي العالمي وتبقى القيود المفروضة على دخول الأسواق هي "العائق الرئيسي ... لتحقيق أقصى الفوائد للدول والأفراد". وقد ظلت هذه القيود المفروضة على دخول الأسواق راسخة في آلاف من اتفاقيات خدمات النقل الجوي بين الدول.

٢-١ تحرير النقل الجوي يوفر فرص هائلة لتطوير السياحة والتجارة والإنعاش الاقتصادي وتطوير نظام متعدد الأطراف لتحرير النقل الجوي يمكن أن يضاعف من هذه الفوائد لكل الدول المشاركة فيه. عليه فقد حان الوقت للتحول من النظام المجزأ الحالي إلى نظام شامل لاتفاقيات النقل الجوي متعدد الأطراف يفتح الأسواق ويطور المنافسة العادلة ويوفر صناعة عالمية مع نظام وأطر تنظيمية عالمية مناسبة. وقد أوضح استبيان أجرته السكرتارية مؤخراً أن ٨٥٪ من الدول التي اشتركت في الاستبيان تؤيد قيام المنظمة العالمية للطيران المدني ببذل جهد في هذا الاتجاه. وعليه فإن المنظمة العالمية للطيران المدني مطلوب منها لعب دور ريادي لتطوير نظام متعدد الأطراف لتسهيل وتوسيع فرص فتح الأسواق.

٢- الخلفية

١-٢ يقدر عدد اتفاقيات النقل الجوي الثنائية التي تنظم حقوق النقل الجوي العالمي للناقلات الجوية أكثر من ثلاثة ألف اتفاقية ثنائية بين الدول. وبالرغم من وجود الكثير من أوجه الشبه بين هذه الاتفاقيات إلا أن الحقيقة تبقى وهي أن هذه الاتفاقيات تحتوي على الكثير من القيود المتعلقة بعدد الناقلات المسموح لها بالتشغيل، وعدد الرحلات المسموح بتشغيلها، والمدن والمطارات التي يمكن أن تخدمها، والطرق إلى يمكن أن تسلكها، وطرقات الطائرات التي يمكن أن تشغلها والتعريفات التي يمكنها أن تتقاضاها. اتفاقيات النقل الجوي - أو ملاحقها - عادة ما تتم إعادة التفاوض حولها بين موسم تشغيل وموسم آخر لتفي بالمتطلبات المتغيرة لشركات الطيران لكل طرف وهي ممارسات تجعل أمر التخطيط للأسطول بعيد المدى أمر في غاية الصعوبة إذا لم يكن مستحيلاً.

٢-٢ تطور نظام اتفاقيات النقل الجوي الثنائية بعد فشل أغلبية المشاركين في مؤتمر شيكاغو ١٩٤٤ تبنى ما يعرف بـ "اتفاقية الحريات الخمسة" الذي تم إعداده مع معاهدة الطيران المدني الدولي والاتفاقية الدولية لعبور الأجواء. إن اتفاقيات النقل الجوي التي تمت مناقشتها ثنائياً في ذلك الوقت كانت كافية لمقابلة احتياجات الصناعة والمسافرين حينما كان السفر بالجو متاحاً فقط للقلة المميزة. مثل هذه الاتفاقيات تصبح أقل جدوى في زمن أصبح فيه السفر بالجو عالمياً ويخدم مئات الملايين من سكان العالم.

٣- المناقشة

١-٣ حاولت الكثير من الدول عن طريق اتفاقيات السماء المفتوحة وترتيبات متحررة أخرى التغلب على القيود الموجودة في اتفاقيات النقل الجوي التقليدية. وبالرغم من الجهد المقدر الذي بذلته هذه الدول لإزالة القيود المتعارضة مع مصالح المستهلكين والمنافسة الحرة، إلا أن الطبيعة المجزئة للإطار القانوني تظل العائق الأهم لمقدرة قطاع النقل الجوي في تحقيق إمكانياته الكامنة القصوى لتوفير نقل جوي على مستوى العالم شامل وفي متناول الجميع.

٢-٣ أن النمو المتعاظم لعدد اتفاقيات السماء المفتوحة والترتيبات المتحررة الشبيهة تدل على قناعة متزايدة لدى الدول بتأييد فكرة تحرير النقل الجوي. دول مثل شيلي ونيوزيلندا وسنغافورة والولايات المتحدة ودولة الإمارات العربية المتحدة، كأمثلة، على استعداد لمناقشة اتفاقيات نقل جوي متحررة مع كل الدول تقريباً وظلت هذه الدول تدافع عن اتفاقية متحررة متعددة الأطراف.

٣-٣ تعتقد دولة الإمارات العربية المتحدة أن أي اتفاقية متحررة متعددة الأطراف يجب أن تؤسس على التزام الدول المشاركة بمبدأ السماح بالدخول غير المقيد للأسواق والاعتماد الرئيس على قوى المنافسة (وليس القوانين الحكومية) لتوفير الفوائد الاقتصادية القصوى للدول والمجتمعات. كما أشارت سكرتارية المؤتمر بحكمة، فإن اتفاقية متحررة ومتعددة الأطراف يمكن أن تطور بصورة مثلى بواسطة الدول التي " لديها الرغبة ومستعدة" للمشاركة بصفة فورية بينما تظل تلك الاتفاقية مفتوحة لبقية الدول متى ما رأت أن الاحتياجات والظروف تسمح لها بالانضمام إليها.

٤- الخاتمة

١-٤ لا يجب أن يكون هناك أي اعتقاد أن تطوير اتفاقية متعددة الأطراف ستكون مهمة سهلة. أن التباين الكبير في أحكام والنصوص القانونية المستخدمة في آلاف من اتفاقيات النقل الجوي الحالية توضح بجلاء التحديات أمام مجتمع النقل الجوي العالمي. سيكون من الخطأ تجاهل الفوائد الجمة على المدى البعيد الناتجة عن هذا التحدي ولا ينبغي على مواطني

الدول الأعضاء في المنظمة الدولية للطيران المدني أن ينتظروا لسنوات أخرى لحين انعقاد مؤتمر النقل الجوي العالمي القادم ليروا أن عملاً فعلياً قد تم إنجازه.

٥- التوصيات

١-٥ تقترح دولة الإمارات العربية المتحدة ما يلي:

(أ) أن تقوم المنظمة العالمية للطيران المدني بالقيام بدور ريادي نحو تطوير اتفاقية متعددة الأطراف لتسهيل المزيد من تحرير الدخول للأسواق.

(ب) أن تسعى المنظمة الدولية للطيران المدني نحو هذا الهدف بالتفاوض الوثيق مع الدول الأعضاء مع الاستفادة الكاملة من الخبرات المتراكمة من المحاولات السابقة لتطوير اتفاقية متعددة الأطراف، واتفاقيات السماء المفتوحة واتفاقيات خدمات النقل الجوي المشابهة بالإضافة إلى وجهات النظر وتوصيات المختصين في الحكومات، وصناعة النقل الجوي والمؤسسات الأكاديمية.

- انتهى -