

E

الأمم المتحدة

Distr.
LIMITEDE/ESCWA/TRANS/1999/WG.1/11
8 June 1999
ORIGINAL: ARABIC

المجلس



الاقتصادي والاجتماعي

اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا

اجتماع خبراء حول اتفاقية منظمة التجارة العالمية
في مجال خدمات النقل البحري والجوي
في المنطقة العربية
بيروت، ٩-١١ حزيران/يونيو ١٩٩٩UN ECONOMIC AND SOCIAL COMMISSION
FOR WESTERN ASIA
10 JUN 1999
LIBRARY & DOCUMENT SECTIONالاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات
والنقل الجوي - مكونات الموقف العربي

ملاحظة: طبعت هذه الوثيقة بالشكل الذي قدمت به ودون تحرير رسمي. والآراء الواردة فيها هي آراء المؤلف وليست، بالضرورة، آراء الإسكوا.



قسم النقل
شعبة القضايا والسياسات القطاعية
اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا

إجتماع خبراء حول إتفاقية منظمة التجارة العالمية في مجال

خدمات النقل البحري والجوي في المنطقة العربية

٩-١١ حزيران/يونيو ١٩٩٩

بيت الأمم المتحدة، ساحة رياض الصلح

بيروت، الجمهورية اللبنانية



الهيئة العربية للطيران المدني



الاتحاد العربي للنقل الجوي



منظمة الطيران المدني الدولي



الأكاديمية العربية للعلوم
والتكنولوجيا والنقل البحري



مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة
والتنمية



منظمة التجارة العالمية



الاتحاد العربي للناقلين البحريين



الهيئة العالمية للنقل الجوي



غرفة التجارة الدولية
في بيروت



طيران الشرق الأوسط



وزارة النقل اللبنانية

الاتفاقية العامة للتجارة في
الخدمات والنقل الجوي -
مكونات الموقف العربي

ورقة مقدمة من

عبد الجواد الداودي

رئيس المجلس التنفيذي

الهيئة العربية للطيران المدني

الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات والنقل الجوي - مكونات الموقف العربي

لا أخفي عليكم سيداتي سادتي مدى ما انتابني من غبطة وسرور لهذه الفرصة التي أتاحتها لي اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الأسكوا) لزيارة هذه الأرض الطيبة أرض لبنان بأرزها الشامخ رمز الأنفة والخلود ، لأشارك مع هذه النخبة اللامعة من رجال الاقتصاد والنقل في بحث هذا الموضوع الحديث والهام، والاستفادة من أفكارهم وخبراتهم القيمة في هذا المجال.

سأحاول خلال هذا العرض المتواضع ان أضبط العناصر الأساسية التي ستمكننا من الإحاطة بالموضوع وأهميته ومن طرح ما قد يثيره من تساؤلات واستفسارات. وعليه فاسمحوا لي أولاً وقبل الدخول في صلب الموضوع أن أبرز لحضراتكم الخطوط الرئيسية لهذا العرض.

سنلقي في القسم الأول نظرة تاريخية عن أعمال وتدخلات منظمة الطيران المدني الدولي بشأن تجارة الخدمات.

سأتحدث في القسم الثاني عن ما تتطرق إليه الاتفاقية العامة للتجارة والتعريفات الجمركية والخدمات GATS بشأن النقل الجوي وسأحاول في القسم الثالث توضيح بعض انعكاسات هذه الاتفاقية وتأثيراتها على النقل الجوي الدولي والعربي.

وأخيراً سأوجز لحضراتكم في القسم الرابع موقف الدول العربية ومرئياتها بالنسبة لاتفاقية الجاتس

أولا - أعمال منظمة الطيران المدني الدولي بشأن الخدمات:

تعد مباحثات جولة الأورغواي التي بدأت سنة ١٩٨٦ بدون شك المحاولة الأكثر طموحا واكتمالا للاتفاقية العامة للتجارة والخدمات الرامية إلى إصلاح وتعديل نظام التجارة الدولية وتحريرها (الجولة الثامنة منذ ١٩٤٨).

على أن منظمة الطيران المدني الدولي لم تفنأ تبدي اهتمامها بتجارة الخدمات حتى قبل جولة الأورغواي، وتحديدا منذ المؤتمر الثالث للنقل الجوي الذي عقد سنة ١٩٨٥ (توصية رقم ١١ بشأن الإجراءات اللازمة لأخذ وجهات نظر الأيكاو بعين الاعتبار).

كما ان الدورة السادسة والعشرين والسابعة والعشرين للجمعية العمومية التي انعقدت في ١٩٨٦ و ١٩٨٩ بحثت موضوع تجارة الخدمات واتخذت بشأنه الموقف الذي يمكن تلخيصه فيما يلي:

- تؤكد منظمة الطيران المدني الدولي دورها في منظومة الأمم المتحدة متخصصة في النقل الجوي الدولي.
- حاولت الأيكاو دائما جعل الخصوصيات المميزة للنقل الجوي الدولي وكذا بنياته الأساسية. وترتيباته التنظيمية والقانونية واضحة ومفهومة ومأخوذة الاعتبار عند المباحثات المتعلقة بتجارة الخدمات.

في سنة ١٩٨٦ أصدرت الجمعية السادية والعشرين للأيكاو توصية (أ - ٢٦ - ١٤) بشأن تجارة الخدمات، مباشرة بعد انطلاق جولة الأورغواي تعلقت أساسا باختصاصات الأيكاو في مجال النقل الجوي، وبضرورة إحاطة الممثلين الوطنيين، المشاركين في فريق مفاوضات الخدمات بخصوصيات ومميزات النقل الجوي النقل الدولي من جهة، وبأهمية تبليغ وتوضيح دور منظمة الطيران الدولي، ودور النصوص القانونية والتنظيمية الحالية في هذا القطاع.

كذلك فقد أعطت هذه التوصية التوجيهات للدول ولمجلس المنظمة وعسبرت عن بعض المشاغل أو الهواجس السائدة آنئذ، لكنها لم تبد وجهة نظر الأيكاو بخصوص إدراج النقل الجوي الدولي ضمن مقتضيات الاتفاقية الدولية لتجارة الخدمات.

• في ٢ يونيو ١٩٨٨ أجابت الأيكاو عن استبيان الجات الذي يضم ١٤ سؤالاً محددًا حول مهمة ونشاط الأيكاو. التصورات والمبادئ الأساسية - القاعدة القانونية - نوع المعاملات بخصوص الخدمات الدولية - النظام الثنائي والمتعدد الأطراف للاتفاقيات - انعاش التنمية للدول الأعضاء - تطوير الدول النامية - التعزيز التدريجي لليبرالية - التوزيع المتوازن للمزايا - مدى تأثير التقنين الوطني بالأيكاو - وهل يشمل التقنين الوطني الحكومات فقط أو حتى الخواص - مدى اخذ تصورات الجات بعين الاعتبار مثل:

- عدم التمييز
- الدولة الأكثر رعاية
- التعامل الوطني
- الشفافية
- ولوج السوق
- الاندماج الاقتصادي الجهوي
- تسوية النزاعات
- الضمانات - إعانات الدول - الاحتكار
- مساعدة الدول النامية

وهكذا تبين ان اتفاقية شيكاغو قد تطرقت للعديد من النقاط التي بحثت في إطار الجات ولكن من زوايا مختلفة وهذا بالضبط ما يعكس خصوصية النقل الجوي الدولي والإطار القانوني الذي يعمل فيه.

• في ١٩٨٩ أوضحت الجمعية العمومية للأيكافو (قرار : أ ٢٧ - ١٤) أهمية وضرورة عقد مؤتمر دولي حول النقل الجوي من اجل المساعدة على بلورة موقف المنظمة بخصوص مسألة إدراج النقل الجوي ضمن الاتفاق المتعلق بتجارة الخدمات . كما أشارت إلى ضرورة إجراء دراسة إضافية حول مدى تطبيق تصورات ومبادئ تجارة الخدمات على النقل الجوي الدولي.

• في أبريل ١٩٩٢ دعت منظمة الطيران المدني الدولي إلى عقد ندوة عالمية حول النقل الجوي بهدف أهم المسائل والموضوعات الاقتصادية والقانونية التي يمكن أن تبحث خلال المؤتمر الدولي وكان من بين أهم ما درسته هذه الندوة : مدى التطبيق المحتمل للمفاهيم والمبادئ التجارية على النقل الجوي الدولي.

• في أكتوبر ١٩٩٢ ناشدت الجمعية العمومية التاسعة والعشرين للأيكافو الدول الأعضاء:

أ - ان تودع في الوقت المطلوب الإعفاءات المناسبة، بشكل يضمن بأن لا تتعرض حقوقهم والتزاماتهم، المترتبة عن المعاهدة والاتفاقيات وغير ذلك من الأدوات أو الترتيبات الحالية حول الخدمات الجوية، أقول أن لا تتعرض للخطر أو تستبدل بالتزامات أخرى بمقتضى اتفاقية التجارة الدولية والخدمات.

ب - أن تودع لدى منظمة الطيران المدني الدولي نسخا للاتفاقية العامة للتجارة والتعريفات الجمركية والخدمات تتضمن التزاماتها والإعفاءات المحصل عليها وذلك طبقا للفصل ٨٣ من المعاهدة.

وفي ١٩٩٤ عقدت الأيكافو مؤتمرا دوليا حول النقل الجوي لدراسة الإطار القانوني التنظيمي للنقل الجوي الدولي حيث تمخض عن هذا المؤتمر الذي بحث الترتيبات التنظيمية المستقبلية للنقل الجوي الدولي على ضوء اتفاقية الجاتس العديد من التوصيات تتلخص في أن تواصل الأيكافو دورها في تطوير الترتيبات التنظيمية المستقبلية للنقل الجوي الدولي على أساس ثنائي وإقليمي وعالمي مع اعتبار أهمية المشاركة الفعالة لجميع

الدول في النقل الجوي الدولي، وأن تواصل كذلك إجراء الدراسات وإعداد التوصيات بشأن عدد من المواضيع الهامة مثل تطوير وتنقيح الترتيبات المعروضة على المؤتمر بشأن:

- آلية الضمانات اللازمة للمنافسة الشريفة ولتطوير النقل الجوي الدولي على نحو آمن وسليم
- توسيع نطاق المعايير التقليدية لملكية الناقل الجوي
- وضع الترتيبات التنظيمية بخصوص الأمور التشغيلية.
- إدراج التدابير التفضيلية في الترتيبات التنظيمية بغرض ضمان إشراك البلدان النامية في هذا النقل.

وقد قام فريق من خبراء تنظيم النقل الجوي (الفترة ٩٦-١٩٩٧) بتقديم تسع توصيات بخصوص هذه المواضيع اعتمدها مجلس المنظمة لتكون بمثابة إرشادات للدول، كما قدمت الأمانة العامة دراسات عن التدابير التفضيلية وعن المشاركة في الرموز. وقد اسند المؤتمر إلى الأيكاو مهمة دراسة الطريقة التي ينبغي اتباعها للتنظيم الاقتصادي والمستقبلي للنقل الجوي على المستوى العالمي.

ورأى مجلس المنظمة على أنه ينبغي التركيز خلال السنوات التي تلت المؤتمر على تنفيذ الإرشادات سالفة الذكر، وعلى مساعدة الدول على تكييف مسؤولياتها التنظيمية مع البيئة التجارية والتشغيلية التي تتزايد فيها المنافسة باضطراد وقد أكدت الجمعية العمومية ٣٢ للأيكاو (سبتمبر ١٩٩٨) مجددا الدور الرئيسي للأيكاو في وضع الإرشادات السياسية لتنظيم النقل الجوي وفي الحاجة إلى قيام المنظمة ببحث الترتيبات التنظيمية المستقبلية للنقل الجوي الدولي وإعداد المقترحات الكفيلة بالتصدي للتحديات التي يواجهها النقل الجوي الدولي، كما أقرت بضرورة الانتقال التدريجي والمطرد في فتح الأسواق وتحقيق مصالح جميع الدول في المشاركة الفعالة.

ثانيا - الاتفاقية العامة للتجارة والتعريفات الجمركية والخدمات / الجات

والنقل الجوي

إنشاء المنظمة

في ١٩٩٥/١/١ تأسست منظمة التجارة العالمية رسميا بعد مفاوضات مكثفة في إطار دورة الأوروغواي، وقد نمت من ٨١ عضوا إلى ما يزيد عن ١٣٢.

ومنذ عام ١٩٩٥ ركز مجلس تجارة الخدمات التابع لمنظمة التجارة العالمية جهوده على إتمام المفاوضات حول ثلاث خدمات هي - الخدمات التجارية، والاتصالات، والخدمات البحرية. وقد عقدت منظمة التجارة العالمية اجتماعها العادي الأول على مستوى الوزراء الذي يعقد مرة كل سنتين، في سنغافورة في الفترة من ٩ إلى ١٣/١٢/١٩٩٦، ولاحظت انه كان من الضروري في المجالات الثلاثة المذكورة أنفا تمديد المفاوضات إلى ما بعد المواعيد النهائية الأصلية.

وفي عام ١٩٩٧، اختتمت منظمة التجارة العالمية بنجاح قرابة ثلاث سنوات من المفاوضات المطولة حول حق دخول الأسواق بالنسبة لخدمات الاتصالات الأساسية وحول الخدمات المالية. غير أن المفاوضات المتعلقة بالخدمات البحرية علق في يونيو ١٩٩٦ إلى عام ٢٠٠٠ حينما استبدأ منظمة التجارة العالمية دورة أخرى من المفاوضات الشاملة بشأن تجارة الخدمات.

وتولى الأيكوا اهتماما رئيسيا للملحق بشأن خدمات النقل الجوي بالاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات، الذي يستثنى حاليا حقوق الحركة، حتى لو كانت ممنوحة، أو الخدمات التي تتعلق مباشرة بممارسة تلك الحقوق، إلا انه ينطبق على ثلاث من خدمات النقل الجوي. وتنص الفقرة ٥ من ذلك المرفق على أن مجلس تجارة الخدمات، "سيستعرض بصورة دورية، ومرة كل خمس سنوات على الأقل، التطورات في قطاع النقل الجوي وتشغيل ذلك المرفق بهدف النظر في احتمال التوسع في تطبيق الاتفاق في هذا القطاع".

وفيما يتعلق باستعراض التطورات في قطاع النقل الجوي ، قامت الأيكاو بإبلاغ الأمانة العامة لمنظمة التجارة العالمية باستنتاجات المؤتمر العالمي للنقل الجوي وهي على اتصال وتنسيق دائم معها.

ومعلوم أن الدولة العربية الأعضاء في منظمة التجارة العالمية هي:

- ١ - دولة الإمارات العربية المتحدة.
- ٢ - دولة البحرين.
- ٣ - الجمهورية التونسية.
- ٤ - جمهورية جيبوتي .
- ٥ - دولة قطر .
- ٦ - دولة الكويت.
- ٧ - جمهورية مصر العربية.
- ٨ - المملكة المغربية.
- ٩ - الجمهورية الإسلامية الموريتانية.

١ - الاتفاقية :

- تضم الاتفاقية العامة حول الخدمات (GATS) ثلاث محاور :
- الالتزامات العامة المطبقة على كل الأطراف.
 - الالتزامات الخاصة ، التي تبين التعهدات الوطنية الخصوصية المتخذة في إطار مسلسل ليبرالي.
 - الملاحق القطاعية والقرارات المتعلقة بمسائل معينة.

وعدد هذه الملاحق القطاعية خمسة هدفها الأساسي هو توضيح بنود الاتفاقية على ضوء الخصائص المتعلقة بكل قطاع للخدمات على حدة.

يمكننا ان نعتبر بان النقل الجوي معنيا باتفاقية خدمات الجات لكن ليس من سائر الوجوه وبالفعل فإن الملحق المتعلق بخدمات النقل الجوي يستثنى من مجال تطبيق الاتفاقية ما سمي " بالحقوق الصلبة " أي حقوق النقل والخدمات المرتبطة مباشرة بممارسة حقوق النقل.

لكن ما سمي " بالحقوق الطرية " والتي تضم:

- خدمات إصلاح وصيانة الطائرات
- بيع او تسويق خدمات النقل الجوي
- خدمات نظام الحجز الآلي SIR

قد أدرجت ضمن الخدمات التي ينطبق عليها هذا الملحق.

تتعلق " حقوق النقل " بالخدمات النظامية وغير النظامية لنقل المسافرين والبضائع والبريد وتعتبر نقلا سواء كان بمقابل أو بالتأجير قادما من او ذاهبا، داخل او فوق إقليم دولة عضو.

وتدخل ضمن حقوق النقل النقاط المشغل عليها ، والمسالك المستغلة وأنواع النقل، والطاقة والتعريفات وشروطها، ومعايير تعيين شركات النقل الجوي، (عدد الشركات وملكيته والرقابة الممارسة عليها).

وتتعلق " خدمات إصلاح وصيانة الطائرات " بالنشاط المنجز على الطائرة او جزء من الطائرة التي سحبت من الخدمة ولا تشمل ما يسمى بصيانة الخط.

ويضم " بيع وتسويق خدمات النقل الجوي " كل الوجوه الممكنة للتسويق كدراسة السوق، والتوزيع لكن ذلك لا يشمل تعريفات خدمات النقل الجوي ولا شروط تطبيقها.

تعتبر أنظمة " الحجز الآلي " SIR هي الخدمات التي تقدمها الأنظمة المعلوماتية المتعلقة بتوقيت النقل الجوي، وعدد المقاعد، والتعريفات، وقواعد التعريفات، و التي من خلالها، أي الأنظمة، يمكن إجراء الحجز، أو منح التذاكر. وهكذا فإن التعهدات التي اتخذتها الدول الأعضاء في قوائمها الوطنية لا يمكن أن تتعلق إلا بالوجوه الثلاث المذكورة للنقل الجوي.

على أنه يمكن للدول الأعضاء بمقتضى الاتفاقية أن لاتسجل في قوائمها الوطنية بعضا من هذه الوجوه، الشيء الذي سيسمح لها في هذه الحالة بعدم احترام التزام التعامل الوطني، وسيمكنها كذلك من الاحتفاظ بحرية تحديد شروط ولوج الأسواق.

كما يمكن لهذه الدول كذلك أن تقصر التزاماتها على واحد فقط من بين أنماط التوريد الأربعة التي حددها الفصل الأول من الاتفاقية وهي :

- ١- الخدمات المقدمة من إقليم أحد الأعضاء باتجاه إقليم أي عضو آخر.
- ٢- الخدمات المقدمة في إقليم دولة عضو قصد الاستهلاك من قبل أي عضو آخر (كالسياحة مثلا).
- ٣- الخدمات التي يقترحها مورد الخدمات لدولة عضو عبر ممثليات تجارية موجودة في أي دولة عضو أخرى (المؤسسات ذات الشخصية المعنوية، وخدمات مثلا).
- ٤- الخدمات التي يقترحها أحد موردي الخدمات لدولة عضو عن طريق شخصية ذاتية عضو في إقليم أي دولة عضو أخرى - باختيار واحد (ولوج السوق أو التعامل الوطني) (الحركة الظرفية للأشخاص الذاتية، الخدمات الاستشارية، المساعدة التقنية).

وعلى سبيل المثال فإن المغرب لم يؤكد في قائمته الوطنية النمط الرابع (حركة الأشخاص) بالنسبة للوجوه الثلاثة للنقل الجوي بخصوص التعامل الوطني. وهو يطبق القوانين الوطنية الخاصة بالهجرة فيما يتعلق بولوج السوق.

وتجدر الإشارة إلى ان سائر بنود الاتفاقية الإطار بما في ذلك بند " الدولة الأكثر رعاية " هي مفروضة على كل الدول الأعضاء . لكنه تم الاتفاق على أن يكون " بند الدولة الأكثر رعاية " موضع إعفاءات خاصة، هذه الإعفاءات التي لا تتجاوز مدتها عشر سنوات يجب إعادة بحثها عند مضي ٥ سنوات بعد دخول الاتفاقية حيز التنفيذ.

وفي نفس السياق فإن الفصل ١٢ حول " القيود المخصصة لحماية توازن ميزان الأداءات " يسمح للدول الأعضاء باعتماد او بالإبقاء على قيود محدودة في حالة وجود صعوبات في ميزان الأداءات.

III - انعكاسات الاتفاقية العامة للتجارة والرسوم الجمركية والخدمات على النقل الجوي.

لا جدال ، حضرات السادة، في ان من شأن الاتفاقية العامة للتجارة والخدمات GATS ان يترتب على مقتضايتها العديد من الآثار والانعكاسات التي تطل مجال النقل الجوي العربي الذي يحتل موقعا استراتيجيا يجعل منه بلا منازع محور الخطوط والاتصالات الجوية بين اصقاع المعمور واقطاره.

وسأوجز لحضراتكم فيما يلي أهم الآثار المترتبة عن هذه الاتفاقية. ولعل أول النتائج التي تمخضت عن اتفاقية الجات هي قيام نظام قانوني مختلط أو مزدوج: نظام الجات الذي سيمكن بمقتضاه للدول الأعضاء من الوفاء بالالتزامات التي تعهدت بها في إطار الجات بالنسبة لواحدة أو اكثر من الخدمات المنصوص عليها في الملحق. هذا فيما سيطبق على نفس أنشطة النظام الساري حاليا بمقتضى الاتفاقيات والترتيبات الجاري بها العمل بالنسبة للدول التي طلبت الاستفادة من الإعفاءات الخاصة.

تطبيقا لتصور الليبرالية التدريجية فإن مقتضيات الجات تنص على إجراء اختيار في أجل خمس سنوات لكل قطاع، وعلى عقد مجموعة من المباحثات المتعاقبة وتحضير قوائم، بالنسبة لكل دولة ، بشأن الالتزامات الخصوصية المتعلقة بولوج السوق، غير ان أي شيء من هذا لم يرد خلال الفترة السابقة بخصوص النقل الجوي و سيتم قريبا بحث

توسيع مجال الأنشطة لتتجاوز الأوجه الثلاث الحالية بل هناك اقتراحات طرحت في هذا المجال تفيد بأنه سيتم إضافة نقل البضائع والشارتر في هذا المجال.

ومن المعلوم انه سيتم في نهاية هذا العام إجراء استعراض رسمي لملاحق الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات، كما أنه ستجري جولة أخرى من المفاوضات خلال العام ٢٠٠٠، لكن سيسبقها في نهاية هذا الشهر اجتماع يعقده مؤتمر الأمم المتحدة للتنمية الأونكتاد على مستوى الخبراء، وهو سبب اجتماعنا هذا الذي نسعى من خلاله بالتعاون مع جميع فعاليات هذا القطاع إلى الخروج بتصوير واضح ومشارك للمصالح العربية تجله ما يمكن اتخاذه من ترتيبات جديدة.

لقد قام نظام الجات الذي وضع قواعد مشتركة لتحرير تجارة الخدمات بحسب مبادئ " الدولة الأكثر رعاية " و" التعامل الوطني " بتكثيف البحث عن اتفاقيات وترتيبات قانونية وتنظيمية حديثة في مجال النقل الجوي أدت إلى نشوء بيئة جديدة.

وهكذا فقد تم منذ ١٩٩٥ توقيع ما يناهز ثلاثمائة وثيقة بين اتفاق ثنائي ومعدل ومذكرة تفاهم، يتضمن ثلثها أي حوالي ١٠٠ ، تدابير تنظيمية لفك القيود التدريجية مع ضمان المشاركة الفعالة والمتواصلة في إطار المنافسة ، على خدمات النقل الجوي الدولي وكذا التوسع التدريجي لدخول الأسواق بزيادة الترخيص لشركات الطيران وزيادة السعة.

كما تم توسع اتجاه الخصوصية في شركات الطيران في العالم سواء بشكل جزئي أو شامل، وبدأت تظهر خطط لنقل ملكيات عدد ملحوظ لهذه الشركات في عدد من المناطق المعروفة بالملكية الحكومية لشركات طيرانها مثل أوروبا الشرقية وآسيا وإفريقيا والدول العربية، هذا فضلا عن التوسع الذي جرى كذلك في معايير ملكية شركات الطيران والسيطرة عليها.

وبالنسبة لمدى سريان ملحق الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات فإن نظام التحرير التدريجي للخدمات المذكورة في الملحق، يعد دليلاً على عدد الاستثناءات من مبدأ الدولة الأكثر رعاية وعلى عدد الالتزامات المحددة لدخول الأسواق والمعاملة الوطنية. فمن بين ١٣١ عضو في منظمة التجارة العالمية قدم ٢٨ عضو استثناءات لمعاملة الدولة الأكثر رعاية في مجال نظم الحجز الآلي وقدم ٢٧ عضو استثناءات للبيع والتسويق، وقدم ٣ أعضاء استثناءات لتصليح وصيانة الطائرات.

وفيما يتعلق بالالتزامات الخاصة لفتح الأسواق وتطبيق المعاملة الوطنية قدم ٢٢ عضو هذه الالتزامات في مجال نظم الحجز الآلي، وقدم ٢٢ عضو هذه الالتزامات لخدمات البيع والتسويق، وقدمها ٢١ عضو لخدمات البيع والصيانة. وهذا دليل واضح على مدى انتشار تطبيق هذه الاتفاقية ومدى سريانها بين الدول.

والآن وبعد مضي فترة من الزمن قد تسمح لنا بالتقييم يمكننا القول بصفة عامة، أن الخدمات الثلاث المتعلقة بالنقل الجوي والتي أخضعت لاتفاقية الجاتس، لم تثر -عكس ما كنا نتوقع - مشاكل تذكر في مجال النقل الجوي على مستوى الدول العربية على الأقل، خصوصاً نظم الحجز الآلي، والصيانة التي كانت محل تخوفات وانشغالات كثيرة.

والخلاصة أنه رغم انتصار الاتجاه العام للدول النامية في بداية الاتفاقية والمتمثل في التمسك بالإطار الثنائي كنظام للنقل الجوي الدولي، فقد لوحظ بعد ذلك وخصوصاً في الفترة القريبة المنصرمة نمو متزايد لفكرة التحرير والعمل الإقليمي أو الجماعي في مجال تنظيم النقل الجوي الدولي، كوسيلة للتعاون على مواكبة تيار العولمة والتحرير الذي تنذر اتفاقية الجات بانطلاقه في القريب العاجل وذلك وفق ما تنص عليه الفقرة الخامسة من الملحق الخاص بالنقل الجوي ومفادها أن مجلس تجارة الخدمات سيبحث بشكل دوري أو على الأقل مرة كل خمس سنوات، تطور وضع قطاع النقل الجوي ومدى أداء وإدارة الملحق السالف الذكر، وذلك بهدف مواجهة إمكانية تطبيق أوسع للاتفاقية في هذا القطاع. وهذا ما نحن مقبلون عليه في الفترة القريبة المقبلة والذي نعد له، ونبحث عن الوسيلة المناسبة استعداداً لما قد يتمخض عنه من آثار أو انعكاسات سلبية .

إن كل هذه المعطيات وما واكبها من إجراءات وتطورات معروفة كانت بلا شك وراء السياسة الليبرالية التي بدأت تسود فعلا وتسيطر على النقل الجوي الدولي وأدت بالتالي إلي إذكاء نار التنافس بين شركات النقل الجوي التي أصبحت تواجه من المخاطر في هذا المجال ما لا قبل لها به، الشيء الذي أدى إلى قيام العديد من التفاهمات والمشاركات بل والتحالفات بين هذه الشركات كحل لبقائها وتمكينها من مواجهة تحديات السوق.

وكانت النتيجة الطبيعية لذلك هي اضمحلال الشركات الضعيفة والصغيرة وظهور الشركات العملاقة التي تتبنى بالطبع البرامج والخطط على مستوى قوتها وحجمها.

وهذا هو وجه الخطر الحقيقي المحقق بالنقل الجوي العربي، الذي يعد في وضعية لا يحسد عليها، فهيكليته المتواضعة، وشركاته الصغيرة التي لا تزداد إلا تعددا. وسياساته المتعددة، ومصالحة المتنوعة والمتعارضة، كل ذلك حد من إمكانيات شركات النقل الجوي العربي التي تعين عليها اللحاق بهذا السباق المحموم للحصول على نصيب " عادل " من سوق النقل الجوي الدولي والدفاع عن مالها من مكاسب ومصالح.

ومما لاشك فيه أن هذه الوضعية تعرض النقل الجوي العربي وشركاته على الخصوص لضغط كبير وتجعله تحت رحمة قرارات وتقلبات السوق الدولية التي تعصف رياح تحريره قريبا من الحدود العربية.

ولو بقيت الأمور تسير بالشكل الذي أومأنا إليه فستجابه شركات النقل الجوي العربي بالتأكيد، تحديات حقيقية وتهديدات تمس كيائها ووجودها. لذا فإنه لامناص لها لمواجهة هذا الموقف من اتخاذ كل أسباب التنسيق والتعاون فيما بينها سواء على مستوى البرامج والخطط والتجهيز والشبكة أو على مستوى تحسين الخدمات والإنتاجية وتخفيض التكاليف والتنظيم والتسيير.

في هذا السياق قامت الدول العربية في إطار الهيئة العربية للطيران المدني ببحث السبل الكفيلة بمواجهة تأثيرات الاتفاقية العامة للتجارة والخدمات (الجاتس) على النقل الجوي العربي حيث توصلت إلى الصيغة المناسبة والعملية لتنظيم النقل الجوي بين الدول العربية وذلك بوضع برنامج متدرج لتحرير حقوق النقل الجوي بين الدول العربية على مدى ٧ سنوات.

- يبدأ بإطلاق حرية نقل البضائع والشارتر (من ١٩٩٩)
- ثم إطلاق حقوق النقل الجوي المنتظم الثالثة والرابعة بتوزيع للسعة فيما بين ٦٠% إلى ٤٠% بين كل طرفين (بداية من ٢٠٠١).
- التحرير الكامل لحقوق النقل الثالثة والرابعة للنقل الجوي المنتظم (ابتداء من ٢٠٠٣)
- وأخيرا إطلاق حقوق النقل الجوي الخامسة بين الدول العربية ابتداء من سنة ٢٠٠٥.

والجدير بالإشارة أن هذا البرنامج يتوافق تماما مع التوسع المرتقب في تطبيق الجات على نشاط النقل الجوي حيث من المقترح إدخال خدمات نقل البضائع والشارتر في إطار اتفاقية الجات. هذا فضلا عن تضمينه للتحرير المتدرج لحقوق النقل الجوي بشكل يتلائم والتوجهات المستقبلية لمنظمة التجارة العالمية.

ومما لاشك فيه أن تحرير النقل الجوي العربي هذا باعتبار المساهمة الممكنة لقطاع الطيران المدني في تنفيذ منطقة التجارة الحرة العربية قد هيئ وأعد باعتباره خطوة لا محيد عنها إن عاجلا أو آجلا لمواجهة تيار العولمة وما تتطلبه اتفاقية الجاتس من ترتيبات وجهود لإعادة تنظيم النقل الجوي على المستوى العربي .

الشيء الذي يقتضي التعاون لوضع ترتيبات جماعية وتبني آليات وتنظيمات تهدف إلى الاستعداد للاندماج في النظام الاقتصادي العالمي الجديد مع مراعاة الطابع العربي و مصالحه وخصوصياته.

من هذا المنظور فقد وضعت الهيئة الآلية المناسبة لتنفيذ البرنامج المذكور بين الدول العربية على أن تظل الصيغة المناسبة للتنفيذ في المرحلة الحالية في إطار الاتفاقيات العربية للنقل الجوي. و أن يتم في أجل أقصاه ٢٠٠٢ وضع الصيغة متعددة الأطراف باعتبارها الشكل القانوني المناسب للتنفيذ على المستوى العربي.

وتقوم هذه الآلية على:

- الرفع التدريجي للقيود المفروضة على النقل الجوي بين الدول العربية مع ضمان المشاركة الفعالة في إطار المنافسة الحرة المشروعة التي تضمنها قواعد للسلوك وآلية لتسوية المنازعات.
- الحث على تعزيز التعاون بين شركات الطيران العربية وتشجيعها على استخدام الطرق الحديثة لدخول الأسواق، وتوسيع حق دخول الأسواق لأكثر من ناقل عربي معين للطرف العربي الواحد.
- اعتماد مبدأ العرض والطلب بالنسبة لتعريفات النقل الجوي.
- اعتبار المجلس التنفيذي للهيئة هو الجهة المكلفة بالإشراف على تطبيق هذه الآلية ومتابعة مدى التنفيذ والالتزام الناشئ عن مقتضياتها.

إن الترتيبات سالفة الذكر وإن جاءت كمساهمة لتنفيذ منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى إلا أنها هدفت كذلك إلى الاستجابة لمتطلبات الجاتس وإلى مواجهة آثاره القريبة والبعيدة المدى.

فصيغة التحرير هذه تُلبي حاجياتنا إلى التأهب والاستعداد لمواجهة تأثيرات الجاتس من خلال الإعداد للصيغة التي توفق بين المصالح العربية والمتطلبات الدولية وهي التعاون والعمل المشترك حتى يكون للطيران المدني العربي دور أو مكان في النظام الجديد قيد التكوين.

كما أنه وعيا منا بأهمية نظم الحجز الآلي في تيسير التسويق التجاري للنقل الجوي ولحماية مصالح الشركات العربية من محاطر تحرير خدمات هذه النظم وفق ما تقتضيه اتفاقية الجاتس، في غياب ضبط ورقابة وتنظيم سلطات الطيران المدني، فقد قامت الهيئة بالتعاون مع الاتحاد العربي للنقل الجوي بوضع مدونة عربية للقواعد السلوكية لتشغيل نظم الحجز الآلي، مقتبسة أساسا من مدونة الأيكاو التي وضعت أصلا بالتنسيق تام مع منظمة التجارة العالمية فهي إذن متوافقة مع اتفاقية الجاتس. وتهدف إلى مراعاة خصوصية المنطقة العربية بالنسبة لهذا النوع من الخدمات (إذ لا يوجد بها أي مورد عربي) وإلى حماية الشركات العربية من أن تمس مصالحها في خضم الصراعات التنافسية الجارية.

حضرات السادة والسيدات

هناك نقطة هامة يجدر بنا الوقوف عندها مليا والتمعن بآثارها الإيجابية بهدف استثمارها للمصلحة العربية وهي الاستفادة من الإمكانية التي تتيحها اتفاقية الجاتس للتكتلات أو التجمعات الاقتصادية. ذلك أن التحرير متعدد الأطراف في إطار الغاتس والهادف إلى تشجيع هذا التحرير بين الدول التي تنتمي إلى نفس المنطقة الجغرافية دون أن تستجيب المعاملة التفاضلية التي تمنحها هذه الدول لبعضها البعض على الدول الأخرى الأعضاء في الجاتس خلافا لما يفرضه مبدأ الدولة الأولى بالرعاية.

هذا بالضبط ما تجيزه مقتضيات الفصل الخامس من اتفاقية الجاتس الذي يسمح للدول الأعضاء في اندماج اقتصادي بتحرير تجارة الخدمات فيما بينها دون أن يجبروا على سحب هذا التحرير على بقية الدول وبالتالي فلا مجال لأي إعفاء من مبدأ الدولة الأولى بالرعاية.

وتلك هي الحصانة العظمى التي ننشدها ونسعى إليها لحفظ المصالح العربية وصيانتها من تكالب القوى الكبيرة في السوق، وتهيئنا للظروف الكفيلة بتقويتها وتعزيز قدراتها إلى أن تصبح قادرة على المواجهة والمنافسة بأوسع مفاهيمها.

من هذا المنطلق فإننا نعتبر برنامج إطلاق حقوق النقل الجوي بين الدول العربية وآلية تنفيذه خصوصاً عند إبرام الاتفاقية المرتقبة للتحرير هو الصيغة التي ستسمح للدول العربية من الاستفادة من الإمكانيات سالف الذكر لحماية الطيران المدني العربي المعروف بهشاشته وإمكانيته المحدودة، كما أنها السبيل الذي سيبيح لها كما أسلفنا مواكبة التطور الجاري وعدم الظهور بمظهر المتخلف عن الركب.

وفي جميع الأحوال فإن من يرقب سوق النقل الجوي عن كتب يلاحظ بأن تطورها المعاصر جعل معظم المشاكل التي كانت مطروحة عند إبرام اتفاقية الجاتس قد أصبحت متجاوزة نسبياً إذ أنه قد اتخذت - تحسباً للانعكاسات المحتملة للجات - العديد من ترتيبات التحرير في العديد من مناطق العالم أن على المستوى الثنائي أو الإقليمي سواء

فيما يتعلق بحقوق النقل الجوي أو بالتعرفات، كما أن بعض الممارسات تشهد في نفس السياق رواجاً واستعمالاً متكاثراً بين شركات النقل الجوي خصوصاً في مجال تقاسم الرموز والتحالفات وغير ذلك من أشكال التنسيق والتعاون التجاري بين مؤسسات الطيران.

كل هذا أدى إلى نشوء جو وبيئة تساعد على تقبل فكرة تحرير النقل الجوي وتمهد عملياً لتنفيذها، لكن تبقى الطريقة الملائمة والأنسب لذلك والتي بدأت بدورها تجد مجالاً للتطبيق ألا وهي العمل في إطار الكتل والتجمعات الجهوية. وهذه هي في رأينا السبيل الأنجع والأضمن لتعزيز موقعنا ودعم قدراتنا في التفاوض وفي التنافس وفي البقاء.

والخلاصة هي أنه يجب على قطاع النقل الجوي العربي متابعة الجهود على مستوى مؤسسات النقل لتكريس التنسيق والتعاون الحقيقي الهادف إلى بلوغ نوع من التكامل في الوظائف والأدوار، كفيل بتوفير ما ينبغي لصد الزحف الرهيب الجاري باتجاه منطقتنا، وإيجاد الأسباب الرئيسية والملائمة للاندماج الجهوي للشركات. وذلك في الإطار العام الذي يجري إعداده لتحرير النقل الجوي بين الدول العربية ومن منظور الاستفادة من الإمكانيات التي تتيحها التكتلات الاقتصادية الجغرافية التي أشرنا إليها.

هذا دون إغفال ضرورة تحضير وتبين دليل أو قانون للتعامل العربي -في مجال النقل الجوي- من شأنه على المدى القصير أن يضبط طرق وسبل التعامل بين فعاليات النقل الجوي العربي.

ولعل الخطوة الصحيحة التي تمت على هذا المنوال كرد فعل سليم تجاه آثار الجات هو التوجه الجديد للدول العربية والذي سبق شرحه لحماية المصالح العربية وتأطير العمل العربي المشترك في هذا المجال واعتباره المنهجية المثلى للاتباع على الصعيد العربي قصد معالجة قضايا النقل الجوي.

وفقكم الله وكلل أعمالكم وجهودكم بالنجاح وبما فيه خير ومصلحة الطيران المدني العربي والسلام عليكم ورحمة الله وبركاته.