



## المؤتمر العالمي للنقل الجوي

### الاجتماع السادس

مونتريال، من ١٨ إلى ٢٢ مارس ٢٠١٣

البند ٢ من جدول الأعمال: بحث القضايا الرئيسية وإطار تنظيم اللوائح ذي الصلة  
٢-٢ : ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم

### مقترح بشأن تحرير ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم

(ورقة مقدمة من شيلي)

<b>الموجز التنفيذي</b>	
تتضمن هذه الورقة موجز لتجربة شيلي الرائدة في مجال تحرير ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم، وتقتصر على أن تضع الايكاو اتفاقا متعدد الأطراف بشأن تحرير هذا الجانب من النقل الجوي بغية تسهيل وصول شركات الطيران إلى أسواق رأس المال.	
الإجراء: المؤتمر مدعو إلى إقرار التوصية الواردة في الفقرة ٣.	
المراجع:	يمكن الاطلاع على مراجع المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي على موقع الانترنت التالي: <a href="http://www.icao.int/meetings/atconf6">www.icao.int/meetings/atconf6</a>

### ١- تجربة شيلي في مجال تحرير ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم

١-١ منذ البداية وفي عام ١٩٧٩، سعت سياسة شيلي في مجال النقل الجوي التجاري إلى إلغاء شرط الجنسية بالنسبة للشيليين وللأجانب من مالكي ومُشغلي الناقلين الجويين. وقد كانت شيلي بالفعل من الرائدة في هذا المجال. ومن ثم، أصبحت جنسية الناقلين الجويين الشيليين تُحدّد على أساس ارتباطهم بالإقليم الوطني وليس على أساس جنسية مالكيهم أو مُشغليهم. أما جنسية الناقل الجوي الأجنبي فهي محددة من جانب دولة التعيين.

٢-١ ومنذ استحداث العمل بهذا النظام في شيلي، سُجّلت ثلاث حالات لناقلين جويين شيليين منتظمين يملكهم ويُشغّلهم أجانب، وحالتان يملكهما ويُشغّلهما مواطنون وأجانب. وكانت هناك أيضا حالات لناقلين جويين أجانب يعملون في شيلي ومالكوهم لا يحملون جنسية دولة التعيين. وبما أنّ شيلي لا تطبق شرط الجنسية على المالكين، فإنّ السلطات قد قبلت بالجنسية التي تحددها سلطات التعيين.

<sup>1</sup> قَدِّمَت شيلي هذه الورقة باللغة الإسبانية

٣-١ وعلى مدى الثلاث والثلاثين سنة التي تم فيها تطبيق هذا النظام، لم تعترض أي دولة على تعيين أي شركة طيران شيلية بسبب عدم ملكيتها بالكامل لمواطنين شيليين. ومن ثم، فإن شرط تعيين شركات الطيران الذي يقتضي بأن تكون ملكية الغالبية والسيطرة الفعالة بأيادي مواطنين والذي تنص عليه اتفاقات الخدمات الجوية الثنائية التي أبرمتها شيلي في السابق، لم يشكّل عائقاً أمام عمل شركات الطيران الشيلية في الخارج.

٤-١ ومع ذلك، فإن السلطات الشيلية قد سعت دائماً في مفاوضات الاتفاقات الثنائية إلى ضمان عدم التنصيص في بند تعيين شركات الطيران على شرط ملكية الغالبية والسيطرة الفعالة على الشركات من قبل مواطني دولة التعيين. وبدلاً من ذلك، كانت تكتفي باشتراط أن يكون مقر شركة الطيران الرئيسي ومكان عملها الأول في دولة التعيين. وقد كانت كل الاتفاقات الثنائية التي أبرمتها شيلي خلال السنوات العشر الماضية من هذا النوع.

٥-١ وفيما يتعلق باشتراط أن تكون للناقل الجوي صلة بالإقليم الوطني حتى يحصل على الجنسية الشيلية ويمارس حقوق الحركة الجوية المسندة لشيلي، فإنه لا توجد أي نصوص قانونية أو تنظيمية تقضي بذلك. بيد أن المعيار المطبق بهذا الشأن يتمثل في وجوب أن يكون مركز الأعمال الرئيسي للناقل الجوي في شيلي، وهذا الأمر يجب إثباته بجملة أمور من بينها: أن يكون مقر معظم الطائرات في شيلي، وأن تكون الطائرات مسجلة في شيلي وطاقتها من الشيليين وصيانتها تتم في شيلي. ولكن رغم ذلك، فإن الشرط الذي يقضي بأن يكون مقر الطائرات في شيلي قد تم تغييره في الآونة الأخيرة ليصبح مجرد التنصيص على السيطرة التنظيمية لهيئة الطيران الشيلية. أما إذا كانت الطائرة ذات طاقم شيلي ومسجلة في شيلي فإن الناقل الجوي يمكن أن يعتبر نفسه شيلياً.

٦-١ وهذا التوجه الليبرالي الذي اعتمده شيلي في منح الجنسية الشيلية للناقلين الجويين قد أسهم في نجاح سياسة شيلي في مجال النقل الجوي التجاري. وكان السماح للأجانب بملكية ناقلين جويين شيليين وبالسيطرة عليهم بمثابة دافع للاستثمار الأجنبي، وأيضاً للاستثمار الوطني، في شركات الطيران الشيلية. وهذا مرده إلى اعتقاد المستثمرين الوطنيين أن أسهم شركات الطيران تكتسب قيمة أكبر من مجرد إدراجها في أسواق الأسهم الأجنبية واقتنائها من قبل الأجانب، وذلك في مقابل الاقتصار على المواطنين في شراء هذه الأسهم.

## ٢- الاستنتاجات

١-٢ تقترح شيلي، ضوء خبرتها الوارد وصفها أعلاه، أن تضع الايكاو مشروع اتفاق متعدد الأطراف بشأن التحرير العالمي لملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم.

## ٣- التوصية

١-٣ المؤتمر مدعو إلى أن يطلب إلى الايكاو أن تضع مشروع اتفاق متعدد الأطراف بشأن التحرير العالمي لملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم.