



الجمعية العمومية - الدورة الثانية والأربعون

اللجنة الاقتصادية

البند رقم 26: التنمية الاقتصادية للنقل الجوي

مواصلة العمل على تحرير الأسواق

(ورقة مقدمة من ١٦ دولة عضواً في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية^١)

الموجز التنفيذي

تقدم ورقة العمل هذه مساهمة في البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي، في ضوء نتائج الدراسة الاستقصائية التي أجرتها منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) بشأن العوائق التي تحول دون الوصول إلى الأسواق والاستثمارات الأجنبية في شركات الطيران، بموجب كتاب المنظمة ١٠/٢٠٢٥. ويبحث القسم ٢ من هذه الورقة نتائج الدراسة الاستقصائية فيما يتعلق بآثار تحرير ملكية شركات الطيران والسيطرة عليها، و"رغبة" الدول الأعضاء في إبرام اتفاقية الاستثمار الأجنبي في شركات الطيران. ويعرض القسم ٣ الخلاصة، مشيراً إلى أن هناك دولاً كثيرة لا تزال بحاجة إلى مزيد من المعلومات لتحديد فوائد اتفاقية الاستثمار الأجنبي في شركات الطيران، علماً بأن عدداً كبيراً من الدول تترك أن اتفاقية من هذا النوع ستكون مفيدة لتطوير الطيران المدني الدولي، ولهذا السبب ينبغي للإيكاو أن تواصل العمل بشأن هذه المبادرة.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى:

أ) الإحاطة علماً بالنتائج المعروضة في الوثيقة المرجعية التقرير بالغلاف الأصفر - الاجتماع الثامن عشر لفريق خبراء تنظيم النقل الجوي (ATRP/18)؛

ب) الاعتراف باهتمام العديد من البلدان باتفاقية الاستثمار الأجنبي في شركات الطيران، ومساهمتها الإيجابية في تطوير الطيران المدني الدولي؛

ج) الطلب إلى المجلس مواصلة دعم تحرير ملكية شركات الطيران والسيطرة عليها من خلال وضع وثيقة نموذجية في إطار نموذج الإيكاو لاتفاقيات الخدمات الجوية (TASA) يمكن أن تستخدمه الأطراف المستعدة للتوقيع عليه، مع تعديل البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي، على النحو المقترح في الفقرة ٣-٣.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالأهداف الاستراتيجية: التنمية الاقتصادية للنقل الجوي تضمن تحقيق الازدهار الاقتصادي والرفاه المجتمعي للجميع
-----------------------	--

^١ بليز ودولة بوليفيا المتعددة القوميات وشيلي وكولومبيا وكوبا والجمهورية الدومينيكية وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجامايكا ونيكاراغوا وبنما وباراغواي وبيرو وأوغندا.

الأثار المالية:	لا يوجد
المراجع:	الوثيقة Doc 10184 – القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (اعتباراً من ٧ أكتوبر ٢٠٢٢) كتاب المنظمة رقم ١٠/٢٠٢٥ ورقة العمل A42-WP/42، البيان المؤحد بسياسات الايكاو المستمرة في مجال النقل الجوي تقرير الغلاف الأصفر – فريق خبراء تنظيم النقل الجوي

١- المقدمة

- ١-١ كلف قرار الجمعية العمومية للإيكاو ٢٧-٤١ المجلس بحل المسائل المعلقة التي تعترض إحراز تقدم في اتفاقية الاستثمار الأجنبي في شركات الطيران، وذلك بهدف تحرير ملكية شركات الطيران والسيطرة عليها من جانب العديد من الأطراف، تمشياً مع رؤية الإيكاو الطويلة الأجل من أجل تحرير النقل الجوي الدولي (انظر قرار جمعية الإيكاو العمومية ٤١-٢٧).
- ٢-١ وخلال المناقشات التي أجراها فريق خبراء تنظيم النقل الجوي على مدى السنوات الثلاث الماضية، خلص إلى أنه لن يكون من الممكن الانتهاء من الاتفاقية بصيغتها الحالية وأن هناك حاجة إلى مزيد من العمل لحل المسائل المعلقة.
- ٣-١ وخلص فريق الخبراء أيضاً إلى أنه سيقوم بدراسة استقصائية للدول الأعضاء لفهم مدى "الرغبة" في إبرام اتفاقية الاستثمار الأجنبي في شركات الطيران على نحو أفضل، فضلاً عن الأحكام التي تحتاج إليها هذه الدول للتوقيع على هذه الاتفاقية.

٢- المناقشة

- ١-٢ في مارس ٢٠٢٥، عمّت الإيكاو كتاب المنظمة رقم ١٠/٢٠٢٥، الذي طلبت فيها من الدول الأعضاء الردّ على الدراسة الاستقصائية المتعلقة بالعوائق التي تحول دون الوصول إلى الأسواق والاستثمار الأجنبي في شركات الطيران بحلول ٢٠٢٥/٤/٤. وتلقت الدراسة الاستقصائية ١٠٠ رد، ٥١٪ منها من الدول الأعضاء في الإيكاو مثلت ٦٠٪ من الإيرادات الدولية للطن-الكيلومتر (RTK).
- ٢-٢ وعند السؤال عن فوائد تحرير بنود تعيين شركات الطيران في اتفاقات الخدمات الجوية الخاصة بهم، أشارت معظم الردود إلى أن هذا الإجراء يولد آثاراً إيجابية على تحسين الربط الجوي ورفاه المستهلك والفرص المتاحة للوافدين الجدد والاستثمار في شركات الطيران والتأثيرات الإيجابية أو المحايدة على تشوهات السوق (انظر تقرير الغلاف الأصفر - ATRP/18).
- ٣-٢ وسلطت الدول الضوء على أن تحرير تعيين شركات الطيران يمكن أن يعزز زيادة المنافسة ويوفر المزيد من خيارات الطرق ويقدم خدمات أفضل. وغالباً ما يؤدي تعيين شركات طيران متعددة إلى توسيع الوصول إلى الأسواق وتشجيع الاستثمار وتعزيز الربط الجوي (انظر التقرير ATRP/18).

٤-٢ وشملت الدراسة الاستقصائية أيضاً قسماً مخصصاً لتحديد العقبات التي ترى البلدان أنها تعرقل تحرير الاستثمار الأجنبي، ووجهت سؤالاً مباشراً عما إذا كانت الدول الأعضاء على استعداد أن توقع اتفاقية بشأن هذا الموضوع إذا ما وافقت الإيكاف على هذه الآلية.

٥-٢ وعلى الرغم من أن النتائج أشارت إلى أن المستجيبين واجهوا صعوبة في التكهن بما إذا كانت دولهم ستوقع اتفاقية من هذا القبيل (٤١٪)، فقد أشار العديد من المستجيبين إلى أنهم سيكونون مستعدين للانضمام إلى هذه الوثيقة (٣٢٪). ومن المهم ملاحظة أن عدداً قليلاً من المستجيبين أشاروا إلى أنهم لن يوقعوا على اتفاقية الاستثمار الأجنبي في شركات الطيران (٧٪).

٣- الخلاصة

١-٣ تبين هذه النتائج أن هناك العديد من الدول التي لا تزال بحاجة إلى مزيد من المعلومات لتحديد فوائد اتفاقية الاستثمار الأجنبي في شركات الطيران، ولكن عدداً كبيراً من الدول تدرك أن اتفاقية من هذا النوع ستكون مفيدة لتطوير الطيران المدني الدولي، ولهذا السبب ينبغي للإيكاف أن تواصل العمل بشأن هذه المبادرة.

٢-٣ ومع ذلك، وبالنظر إلى تباين الآراء والعدد الكبير من الدول التي لا يزال موقفها غير مؤكد، فإن وضع وثيقة نموذجية في إطار نموذج الإيكاف لاتفاقيات الخدمات الجوية قد يوفر مساراً عملياً للنهوض بعملية تحرير الأسواق، مع السماح للدول باستكشاف واعتماد الالتزامات الدولية بشأن هذه المسألة بطريقة تدريجية.

٣-٣ لذلك، وللتعبير على نحو كاف عن دعم الإيكاف لمبادرات الدول الرامية إلى تحرير النقل الجوي، يُقترح إضافة الفقرتين التاليتين إلى القسم الثاني من البيان الموحد بسياسات الإيكاف المستمرة في مجال النقل الجوي.

٤-٣ "ولما كانت النتائج المقدمة في تقرير الغلاف الأصفر - الاجتماع الثامن عشر لفريق خبراء تنظيم النقل الجوي تظهر أن هناك رغبة من الدول الأعضاء في اتفاقية للاستثمار الأجنبي في شركات الطيران؛" كفقرة أخيرة في إطار الاعتبارات المتعلقة بالقسم الثاني؛

٥-٣ "٦ - تطلب إلى المجلس أن يضع، في إطار نموذج الإيكاف لاتفاقيات الخدمات الجوية، نموذجاً لوثيقة متعددة الأطراف بشأن تحرير ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم، ليتسنى للدول الأعضاء المستعدة لاعتماد مثل هذه الوثيقة أن تستخدمها كوثيقة مرجعية في مفاوضاتها"، تحت فقرات منطوق القرار.

— انتهى —