A40-WP/252
EC/21
02/8/19

منظمة الطيران المدني الدولي

ورقة عمل

الجمعية العمومية – الدورة الأربعون

اللجنة الاقتصادية

البند رقم ٣٢ من جدول الأعمال: التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي – السياسة العامة

الاستثمار الأجنبي في شركات الطيران

(ورقة مقدمة من المملكة المتحدة)

الموجز التنفيذي

تسعى المملكة المتحدة إلى تحقيق توافق دولي واسع النطاق بخصوص تخفيف قيود الجنسية على ملكية شركات الطيران والسيطرة عليها. وإذْ تسلّم بالحاجة إلى مزيد من العمل لتبديد الشواغل التي اعربت عنها بعض الدول، تؤيد بقوة الجهود التي يبذلها فريق خبراء تنظيم النقل الجوي (ATRP) من أجل إعداد اتفاقية بشان الاستثمار الأجنبي في شركات الطيران. وينبغي ألّا تشكل جنسية من يملك و/ أو يسيطر على الشركة المحدد الأساسي للسماح لها بالعمل من عدمه. الأمر المهم وذو الصلة يتمثل في كون الشركة آمنة، مأمونة وسليمة ماليا، يتولى تشغيلها أشخاص ذوو مصداقية، ومنظمة على النحو المناسب.

الإجراء: يرجى من الجمعية العمومية القيام بما يلي:

أ) حثّ الإيكاو، من خلال فريق خبراء تنظيم النقل الجوي، على مواصلة العمل على إعداد اتفاقية بشأن الاستثمار الأجنبي في شركات الطيران؛

ب) التحلي بالطموح فيما يخص تخفيف قيود الجنسية على ملكية شركات الطيران والسيطرة عليها؛

ج) استكمال العمل بشأن الاتفاقية في أقرب فرصة ممكنة.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي الخاص بالتنمية الاقتصادية للنقل الجوي.
الآثار المالية	سوف يضطلع بالأنشطة المذكورة في هذه الورقة باستخدام الموارد المتاحة في ميزانية البرنامج العادي للفترة ٢٠٢٠–٢٠٢٢ و/ أو من المساهمات خارج الميزانية.
المراجع	الرؤية طويلة الأجل لتحرير النقل الجوي الدولي بصيغتها المعتمدة من مجلس الإيكاو في دورته ٢٠٥ تقرير الاجتماع الرابع عشر لفريق خبراء تنظيم النقل الجوي (ATRP/14) تقرير الاجتماع الخامس عشر لفريق خبراء تنظيم النقل الجوي (ATRP/15) ورقة العمل (ATRP/15-WP/2)، تقرير مجموعة العمل التابعة لفريق خبراء تنظيم النقل الجوي (ATRP/14) الوثيقة (Doc 10075) – القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (في ٢٠١٦/١٠/٦) الوثيقة (Doc 10078) – قرارات الجمعية العمومية الصادرة عن دورتها التاسعة والثلاثين ورقة العمل (ATConf/6-WP/49)

١ – المقدمة

١–١ إن العوائق أمام دخول الأسواق تعرقل الامدادات وتقوّض المنافسة والابتكار على حساب المستهلك والقطاع والاقتصاد بصفة عامة.

١–٢ فتحرير النقل الجوي الدولي يتيح ما يلي:

أ) تحسين الربط وتيسير التعامل فيما بين الشركات والأشخاص بما يعود بالنفع على الاقتصاد بصفة عامة ويسهم في خلق فرص العمل وتحقيق النمو؛

ب) توفير أقصى قدر ممكن من فرص الأعمال بالنسبة للشركات والمطارات، وزيادة المنافسة بشأن توفير السلع والخدمات؛

ج) فوائد من حيث الكلفة، وتنوّع المنتوج والجودة للشركات والمستهلكين.

١–٣ اعتمد مجلس الإيكاو، في دورته ٢٠٥، "الرؤية طويلة الأجل لتحرير النقل الجوي الدولي":

"نحن الدول الاعضاء في منظمة الطيران المدني الدولي، عقدنا العزم على العمل الجاد من أجل مواصلة تحرير النقل الجوي الدولي لمنفعة أصحاب المصلحة والاقتصاد ككل.

وسوف نسترشد بالحاجة إلى ضمان أرقى مستويات السلامة والأمن ومبدأ تكافؤ الفرص وتعادلها لجميع الدول وأصحاب المصلحة"

٢ – المناقشة

٢–١ إن القيود "التقليدية" التي تفرضها الاتفاقات الثنائية للخدمات الجوية (ASAs) على جنسية الجهة التي لها الحق أمْ لا في أن تمتلك و/ أو تسيطر على شركة الطيران تحدُّ من دخول الأسواق وتعيق مواصلة تحرير النقل الجوي الدولي.

٢–٢ فتلك القيود تعوق وصول الشركات إلى رؤوس الأموال وبالتالي تحدّ من قدرتها على النمو/وتوسيع نطاق عملها. ولا تُراعى العواملُ التالية، لدى فرض القيود الخاصة بالجنسية على ملكية شركات الطيران والسيطرة عليها:

أ) الطابع الدولي المتأصل لقطاع الطيران المدني وتزايد هيمنة المجموعات والتحالفات متعددة الجنسيات؛

ب) كون حملة الأسهم في شركة طيران معينة ليسوا المستفيدين الوحيدين اقتصاديا من زيادة الربط وتنوع المنتوج والمردود المالي.

٢–٣ إلى جانب العائدات التي قد يجنيها المستثمرون الأجانب، هناك فوائد كثيرة تجنيها الدولة المرتبطة بشركة الطيران. هذا فضلا عن الأنشطة التجارية والعمالة التي تخلفها عمليات الشركة حيث إن الربط الدولي يعود بفوائد تحفيزية من خلال ما يلي على سبيل المثال:

أ) توصيل زوار إلى البلد (وينفقون الأموال محليا)؛

ب) إتاحة السفر إلى خارج البلد (أثناء العطل، مما يسهم في رفاه المواطنين)؛

ج) إتاحة روابط تسهم في تيسير التجارة الدولية والنمو الاقتصادي.

٣- الخلاصة

٣-١ تسعى المملكة المتحدة إلى تحقيق توافق دولي واسع النطاق لتخفيف قيود الجنسية على من يملك و/ أو يسيطر على شركات الطيران.

٣-٢ وإذا كانت المملكة المتحدة تقرّ بأن الشوط مازال طويلا لتبديد الشواغل التي أعربت عنها بعض الدول ولا سيما بخصوص ما يسمى بـ "الطُفَيْليين" (Free Riders)، فإنها تؤيد بقوة الجهود التي يبذلها فريق خبراء تنظيم النقل الجوي، التابع للإيكاو، من أجل إعداد اتفاقية بشأن الاستثمار الأجنبي في شركات الطيران.

٣-٣ إن جنسية من يملك و/ أو يسيطر على شركة طيران لا ينبغي أن تكون المحدد الرئيسي في السماح للشركة بالعمل من عدمه (باستثناء ربما بعض "الفاعلين السيئين" الذين قد تستبعدهم الأطراف لأسباب لا تتعلق بالطيران). الأهم والأجدى هو كون الشركة آمنة ومأمونة وسليمة ماليا ويتولى تشغيلها أشخاص أكفّاء ومنظمة على النحو المناسب.

- انتهى -