

منظمة الطيران المدني الدولي

الجمعية العمومية – الدورة الخامسة والثلاثون

اللجنة الاقتصادية

البند ٢٧ : تنظيم خدمات النقل الجوي الدولي ونتائج المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي

تحرير ملكية شركات الطيران والسيطرة عليها

(وثيقة مقدمة من سنغافورة)

ملخص

تدرك سنغافورة التغييرات التي تحدث في العالم الخارجي وهي تؤيد التوصيات الصادرة عن الايكاو والاياتا لتوسيع نطاق أحكام ومعايير تعيين شركات الطيران. وتناقش هذه الوثيقة على وجه الخصوص الحاجة الى وجود نهج منفتح ومبني على التشاور من جانب الأطراف المتعاقدة بهدف فهم وتحديد الحلول اللازمة للتغلب على مخاوفها. ومن شأن مثل هذا النهج أن يمهد الطريق للأطراف لايجاد أرضية مشتركة لتكييف أطر التحرير الحالية بدون تقويض مصالحها. ويرد الاجراء المعروض على الجمعية العمومية في الفقرة ٤.

١- مقدمة

١-١ كانت شركات الطيران الوطنية في الماضي مرتبطة ارتباطا وثيقا بحكوماتها لعدد من الأسباب المختلفة منها: تنظيم السلامة والأمن، ومنع أعلام الملاحة أو "الرحلات المجانية للأطراف الثلاثة"، والسلوك المنافي لقواعد المنافسة، والأمن القومي، بالإضافة الى الاحتفاظ بالايرادات من العملات الصعبة والوظائف داخل الدولة، وكانت هذه هي العوامل الأساسية المذكورة كأسباب للاحتفاظ بشرط الملكية الجوهرية والسيطرة الفعلية من جانب مواطني الدولة القائمة بالتعيين في معظم اتفاقات الخطوط الجوية الثنائية.

^١ مثل قيام شركة طيران أجنبية من البلد (أ) بانشاء شركة أو شركات طيران في البلد (ب) أو استعمال حقوق النقل لدى البلد (ب) مع بلد ثالث بدون أن تقدم البلد (أ) أي شيء مقابل ذلك.

٢-١ غير أنه خلال العقدين الأخيرين أو ما يقارب ذلك، ظهر الاتجاه نحو خصخصة شركات الطيران ونظرا الى حد للاتجاه العام للعولمة والتحرير. كما جاء التكتل الاقتصادي الاقليمي ليزيد من ابهام الحدود الفاصلة لملكية شركات الطيران والسيطرة عليها. ومن الزاوية التجارية، أصبحت شركات الطيران الآن تبحث عن شركاء جدد وتحالفات جديدة (كثيرا ما تأخذ شكل حصة من رأس المال في الشركات الأخرى) للمشاركة في تحمل المخاطر وتجميع المهارات والموارد التي تكمل بعضها البعض. كما تعد عمليات ضخ رأسمال الأجنبي أيضا مهمة لتغطية الاحتياجات الضخمة من رؤوس الأموال في هذه الصناعة.

٣-١ وتذكر سنغافورة التغييرات الحالية وهي تويد التوصيات الصادرة عن الايكاو ودعوة الاياتا في مختلف وثائقهما (A35-WP9, A35-WP/64) لتوسيع نطاق تحرير ملكية شركات الطيران والسيطرة عليها. وفي الواقع، ومع النكسات المؤقتة من جراء أحداث الحادي عشر من سبتمبر وأزمة مرض السارز في الآونة الأخيرة، نؤمن أنه أصبح من الضروري لشركات الطيران أن يكون لديها المرونة التجارية لكي تتمكن من التخطيط بقدر من التيقن والتحرك بيسر. وينبغي للدول بالتالي أن تتخذ زمام المبادرة وتبحث كيفية ازالة العقبات التنظيمية في اتفاقات خدماتها الجوية، بما في ذلك شرط الملكية الجوهرية للدولة القائمة بالتعيين أو مواطنيها أو الاثنين معا فيما يتعلق بشركات الطيران.

٢- البحث عن أرضية مشتركة في مجال التحرير

١-٢ طورت الايكاو مشروعات بنود نموذجية لكي تستخدمها الدول المتعاقدة حسب تقديرها. وبالنظر الى المخاوف والظروف المختلفة الخاصة بكل دولة، يكون النهج المنفتح والمبني على التشاور مهما لأي من الطرفين للتعبير عن مخاوفهما المتبادلة بهدف التوصل الى الوتيرة الملائمة والشكل المناسب لتحرير أحكام ملكية شركات الطيران والسيطرة عليها.

٢-٢ وتمشيا مع توصيات الايكاو التي أقرها المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي، قدمت سنغافورة مقترحات للابتعاد عن معيار "الملكية الجوهرية" من خلال اقتراح تعديل بند تعيين شركات الطيران في عدد من اتفاقاتنا للخطوط الجوية ليكون المعيار مبنيا على "المكان الأساسي للأعمال" و"السيطرة الفعلية". والآن استطاعت سنغافورة تحرير أحكام تعيين شركات الطيران لأكثر من ٢٠ ٪ لاتفاقات الخطوط الجوية.

٣-٢ على سبيل المثال، وفقا لاتفاقات الخطوط الجوية بين سنغافورة والامارات العربية المتحدة على سبيل المثال، تم تعديل معايير التعيين للسماح بتسهيل عمليات شركة طيران الخليج بمقتضى هذا الاتفاق طالما ظل تأسيس الشركة ومكان أعمالها الأساسي في عمان أو الامارات أو قطر أو البحرين وظلت السيطرة الفعلية في يد حكومات الدول المذكورة أو مواطنيها^٢. وبمقتضى الاتفاق متعدد الأطراف^٣ الخاص بتحرير النقل الجوي الدولي، تم ازالة معيار " الملكية الجوهرية" حتى مع وجود بعض الشروط.

^٢ فان ذلك بسبب الملكية المشتركة لأربع دول خليجية لشركة طيران الخليج. وتم النص على هذه الترتيبات في مذكرة تفاهم.

^٣ الدول الأطراف حاليا في الاتفاق متعدد الأطراف هي سنغافورة، وبروناي، وشيلي، ونيوزيلندا، وبيرو، وساموا، والولايات المتحدة.

٤-٢ ولم يكن لمثل هذا الوضع أن يتواجد اذا: (أولاً) اعتمد الطرف "الأكثر انفتاحاً" نهجاً قائماً على مبدأ "كل شيء أو لا شيء نهائياً" أو (ثانياً) اذا رفض الطرف "الأقل انفتاحاً" اقتراح التحرير من البداية. وعلى نفس هذا المنوال، عند النظر في اقتراحات جديدة بشأن أحكام تعيين شركات الطيران، ينبغي للدول المتعاقدة أن تحاول أن تعبر عن رأيها وشواغلها، ان وجدت، على الملأ بهدف احراز بعض التقدم المتبادل على الأقل.

٣- الاستنتاج

١-٣ في الختام، تؤيد سنغافورة تحركات الايكاو والدول وصناعة شركات الطيران نحو تحرير معايير تعيين شركات الطيران في اتفاقات الخطوط الجوية لتوفير أقصى قدر ممكن من المرونة التجارية لشركات الطيران، ويأتي ذلك في اطار التوجه العام نحو تحرير الخطوط الجوية. ورأينا هو أنه عند تطبيق الأطر القائمة حالياً، ينبغي للدول المتعاقدة أن تبذل جهداً حقيقياً لاعتماد نهج منفتح ومبني على التشاور، وذلك بهدف تحرير أحكام ملكية شركات الطيران والسيطرة عليها مع مواجهة مخاوف كل منها بأفضل طريقة ممكنة. فينبغي الترحيب بأي خطوة نحو تحرير أحكام ملكية شركات الطيران والسيطرة عليها حتى وان كان هذا التحرير جزئياً كخطوة أولى نحو ازالة القيود في اتفاقات الخطوط الجوية.

٤- الاجراء المعروض على الجمعية العمومية

١-٤ يرجى من الجمعية العمومية أن تأخذ هذه الآراء في الاعتبار عند بحث هذا البند.

— انتهى —