

المؤتمر العالمي للنقل الجوي: التحديات وفرص التحرير

مونتريال، ٢٤ - ٢٩/٣/٢٠٠٣

البند رقم ٢ : دراسة المواضيع التنظيمية الرئيسية في عملية التحرير
١-٢ : ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم

تحرير ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم

(وثيقة مقدمة من الجزائر، أنغولا، بنن، بوتسوانا، بوركينا فاسو، بروندي، الكاميرون، الرأس الأخضر، جمهورية أفريقيا الوسطى، تشاد، جزر القمر، الكونغو، كوت ديفوار، جمهورية الكونغو الديمقراطية، جيبوتي، مصر، غينيا الاستوائية، اريتريا، اثيوبيا، الغابون، غامبيا، غانا، غينيا، غينيا-بيساو، كينيا، ليسوتو، ليبيريا، الجماهيرية العربية الليبية، مدغشقر، مالاوي، مالي، موريتانيا، موريشيوس، المغرب، موزامبيق، ناميبيا، النيجر، نيجيريا، رواندا، ساوتومي وبرنسيبي، السنغال، سيشيل، سيراليون، الصومال، جنوب أفريقيا، السودان، سوازيلند، توغو، تونس، أوغندا، جمهورية تنزانيا المتحدة، زامبيا، زيمبابوي)

ملخص

تبحث هذه الوثيقة مسائل وخيارات السياسة التي تتبع في تحرير ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم بالصورة المعروضة في الوثيقة المقدمة من الأمانة العامة للايكاو رقم ATConf-5-WP/7، وتؤيد الاقتراح باعتماد البند النموذجي المقترح بشأن تعيين وترخيص شركات الطيران مع التأكيد على ضرورة أن تبين الدول في قوانينها وقواعدها التنظيمية الحكومية الشروط لكل من "اثبات مقر الأعمال الرئيسي" و"اثبات السيطرة التنظيمية الفعلية".
يرد الإجراء المعروض على المؤتمر في الفقرة ٤.

المراجع

ATConf/4 Doc 9644 تقرير المؤتمر العالمي الرابع للنقل الجوي.
ATConf/4-WP/68 - ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم
ATConf/5-WP/7 - تحرير ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم
قرار ياموسوكرو لعام ١٩٩٩

١ قامت الدول الأفريقية بتوفير النسخة باللغة الفرنسية.

١- مقدمة

١-١ تعمل الدول الأفريقية بصورة تدريجية على تحرير النقل الجوي فيما بينها، ومع الدول الأخرى، وذلك عن طريق مراجعة الاتفاقيات الثنائية للخدمات الجوية فيها. وتعمل أيضا على وضع السبل لاستخدام اتفاقيات متعددة الأطراف على الصعيدين الاقليمي ودون الاقليمي للتحرير التدريجي والفعال متعدد الأطراف لسوق النقل الجوي فيما بينها بغرض تعزيز نمو السوق، وتحسين الأداء الصناعي، وتوفير خدمة أفضل للزبائن. وتعد بيانات السياسة العامة مثل قرار ياموسوكرو لعام ١٩٩٩ من بين الجهود التي بذلت في هذا الصدد. ويهدف قرار السياسة العامة هذا الى توحيد وتنمية سوق النقل الجوي الأفريقي بطريقة نظامية والى أن تستفيد القارة من موارد التمويل للتشغيل في هذا السوق.

٢-١ وفي معظم الاتفاقيات الحالية، تشترط الدولة المرخصة امتلاك الدولة المهيمنة، أو مواطنيها، لنسبة كبيرة من شركة الطيران المهيمنة والتمتع بالسيطرة الفعلية عليها، لكي يحق لها تشغيل خدماتها في اقليمها. وقد أيدت الدول الأفريقية ذلك النظام التشغيلي لأسباب تتعلق بالاقتصاد والأمن الوطني والدفاع. كما ضمنت مشاركة جميع الدول في توفير النقل الجوي. ومانزال هذه الأسباب وجيهة، لكن بالامكان أخذها بعين الاعتبار في سياق تنمية الصناعة وتوفير رأس المال اللازم الذي ينقصها. فضلا عن ذلك، فان صناعة النقل الجوي الأفريقية تسعى للاستفادة من رأس المال الأجنبي.

٣-١ ونظرا لتحرير الصناعة، والعولمة، وادارتها بصورة تجارية، بما في ذلك خصخصة شركات الطيران التي يملكها القطاع العام لتصبح هيئات يملكها القطاع الخاص، فان السيناريو يتغير مع شراء المستثمرين الأجانب للحقوق في شركات الطيران. ونتيجة لهذا التطور، فقد صار من الضروري اجراء مراجعة للموقف الذي اتخذته الدول الأفريقية أثناء المؤتمر العالمي الرابع للنقل الجوي في عام ١٩٩٤.

٢- المناقشة

١-٢ تتمتع معظم الدول الأفريقية بموارد محدودة، وهي لا تقدر على انشاء شركات طيران تنافسية والابقاء عليها من مواردها الخاصة. ورغم تلك الموارد المحدودة، فان الدول تقر بما لامتلاك صناعة نقل جوي تنسم بالكفاءة من أهمية لتنمية اقتصادياتها، ولا سيما في مجالي التجارة والسياحة.

٢-٢ وتقر الدول الأفريقية بأن الملكية والسيطرة التامتين ستساعد الدول المنفردة أو المجموعات الاقتصادية الاقليمية على تحقيق ما تحتاجه اقتصادياتها من تحويل باستخدام النقل الجوي كوسيلة لتحقيق أهدافها.

٣-٢ ومن المهم انشاء آلية تنظيمية بغرض ضمان أن تعمل الترتيبات التنظيمية لمصلحة الدول الأفريقية، بحيث تمكنها من تحقيق أهدافها الانمائية، وأن تسمح للصناعة في الوقت ذاته بالنمو مع المشاركة المستمرة للناقلين الجويين الأفارقة. وينص نظام التشغيل المقترح على وجوب امتثال شركات الطيران المملوكة لجهات أجنبية لبنية تنظيمية تضمن السلامة، والأداء الاقتصادي لشركات الطيران، والفوائد الاقتصادية للدولة المهيمنة.

٣- الاستنتاج

١-٣ في ضوء الحجة المعروضة في الوثيقة ATConf/5-WP/7 والأسباب المبينة أعلاه، فان الدول الأفريقية تؤيد التوصية الصادرة عن الايكاو باعتماد البند النموذجي بخصوص تعيين وترخيص شركات الطيران الوارد في الفقرة ٤-٦ من الوثيقة ATConf/5-WP/7، وذلك لما فيه المصلحة المشتركة والتنمية المنظمة للصناعة العالمية للنقل الجوي بأكملها، ودون التخلي عن أي جزء من العالم.

-٤- الإجراء المعروض على المؤتمر

١-٤ ان الدول الأفريقية:

أ) توصي جميع الدول المتعاقدة عند تعديلها للبند النموذجي حسب الاقتضاء بأن تدرج في قوانينها وقواعدها التنظيمية الحكومية الشروط لكل من "اثبات مقر الأعمال الرئيسي" و"اثبات السيطرة التنظيمية الفعلية" بالصورة المبينة في اطار الملاحظتين (١) و(٢) في الوثيقة WP/7، لضمان استمرارية صناعة النقل الجوي في الدولة المعيّنة والعالم أجمع.

ب) الاحاطة علما بالاستنتاجات الواردة في الفقرة ٦-١ من تلك الوثيقة والتوصية باعتمادها.

ج) الموافقة على اعتماد التوصية الواردة في الفقرة ٧ من الوثيقة المذكورة.

- انتهى -