

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

(مقدمة من جمهورية كوريا)

ملخص

ترى جمهورية كوريا ان معيار الملكية والسيطرة الوطنيتين أكثر ملاءمة لاطار النقل الجوي الثنائي بينما يمكن، بصورة أنسب، تطبيق معيار مقر الأعمال الرئيسي، في اطار النقل الجوي الاقليمي. وتقر جمهورية كوريا بأن معيار مقر الأعمال الرئيسي بالاضافة الى معيار الصلة القوية، يتسم بضمانات من شأنها أن تبدد عوامل القلق بشأن انتفاع طرف ثالث بخدمة مجانية وبشأن السلامة والأمن. ومن ناحية ثانية، يبقى القلق ماثلاً بشأن تمتع أطراف ثالثة بالخدمة المجانية، عندما تبرم دولة عضو في المنطقة اتفاق الخدمات الجوية من نوع "مقر الأعمال الرئيسي، مضافا اليه صلة قوية"، مع دولة من خارج المنطقة.
يرد الاجراء المعروض على المؤتمر في الفقرة ٤-١.

١- مقدمة

١-١ اعتمد معيار الملكية والسيطرة الوطنيتين (الذي يقتضي أن تكون ملكية الناقل الجوية والسيطرة الفعلية عليه في أيدي دولة التعيين أو مواطنيها) في اطار نظام ثنائي أساسا، على مدى السنوات الخمسين الماضية لضمان الأمن الوطني والمصالح الاقتصادية، ولتوفير وسيلة لتشجيع المعاملة بالمثل في العلاقات الثنائية.

٢-١ وفي الوقت ذاته، وخلال العقد الماضي، والى جانب النزوع الى التحرير والعلوامة، فضلا عن التكامل الاقتصادي الاقليمي، نشأ توافق متزايد في الآراء، ولاسيما على الصعيد الاقليمي، مفاده أن الخطوط الاقليمية تحتاج الى الوصول بقدر متساو الى الأسواق الرأسمالية العالمية كما تحتاج الى المرونة من أجل خدمة الأسواق العالمية على غرار ما تتمتع به الجهات الفاعلة في قطاعات تجارية أخرى.

٣-١ وفي هذا السياق، قدمت بعض المفاهيم المتعلقة بالمصلحة المشتركة، ومقر الأعمال الرئيسي، لتوسيع نطاق شروط ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم.

٤-١ وفي خاتمة المطاف، اقترحت أمانة الايكاو، المفهوم الجديد المتمثل في "مقر الأعمال الرئيسي، إضافة الى صلة قوية" كنهج جديد في ورقة العمل ATConf/5-WP/7 من أجل التصدي للمشاكل المتعلقة بتمتع طرف ثالث بخدمة مجانية والمتعلقة بالسلامة والأمن.

٢- المناقشة

١-٢ وفر معيار الملكية والسيطرة الوطنيتين أساساً لاطار النقل الجوي الثنائي بشأن مبدأ المعاملة بالمثل بغية ضمان المصلحة الوطنية، والسلامة والسيطرة على الأمن. وهذا من شأنه أن يحقق المحافظة على التوازن في حقوق الحركة بين الدول على أساس ثنائي، دون دخول طرف ثالث في سوق العلاقات الثنائية.

٢-٢ وقد اعتمد معيار "مقر الأعمال الرئيسي" أو "المصلحة المشتركة"، بصورة رئيسية على المستوى الاقليمي. وهذا المعيار مفيد بالنسبة للخطوط الجوية في منطقة متكاملة لأنه يسمح بحرية الوصول الى السوق الاقليمي، دون تمييز في حقوق الحركة أو رأس المال اللازم للتشغيل.

٣-٢ من ناحية ثانية، فان معيار مقر الأعمال الرئيسي يثير شواغل تتعلق بموضوع السلامة، ومشكلة تمتع طرف ثالث بالخدمة المجانية، ولا سيما على الصعيد الثنائي. فان شركة النقل الجوي التابعة لطرف ثالث، من شأنها أن تقوض حقوق الحركة في سوق العلاقات الثنائية، كما تسبب اختلالاً بين الدولتين عندما تقوم دولة عضو في المنطقة بإبرام اتفاق للخدمات الجوية من نوع "مقر الأعمال الرئيسي" مع دولة من خارج المنطقة. وفي مثل هذه الظروف، من المرجح أن ترفع شركة الخطوط الجوية التابعة لطرف ثالث، أيضاً "علم الملاحة".

٤-٢ ولتلك الأسباب المذكورة آنفاً، فان معظم الدول ولاسيما على الصعيد الثنائي، تصر على استخدام معيار الملكية والسيطرة الوطنيتين، ولم تعتمد معيار مقر الأعمال الرئيسي على الصعيد الاقليمي الا الدول الموجودة في منطقة متكاملة. والواقع أنه بالرغم من أن مفهوم مبدأ مقر الأعمال الرئيسي، قد قدم من أجل توسيع نطاق شروط ملكية الخط الجوي والسيطرة عليه، وتيسير ذلك، الا أنه لم يستطع بالرغم من ذلك أن يحظى بالتأييد الكامل من جانب كثير من الدول.

٥-٢ ومعيار مقر الأعمال الرئيسي إضافة الى صلة قوية هو حل تحريري ذو قاعدة عريضة، ويحترم مصالح معظم الدول. وهو معيار متطور بشكل تفصيلي أكبر مما هو عليه معيار مبدأ مقر الأعمال الرئيسي، حيث تتوافر فيه تدابير حماية كثيرة للحيلولة دون رفع "أعلام الملاحة" وتمتع طرف ثالث بخدمة مجانية.

٦-٢ ومن ناحية ثانية، فعلى المدى الطويل، ولا سيما في ظل اتفاق ثنائي متحرر للخدمات الجوية، ستأتي الخطوط الجوية التابعة لطرف ثالث لتقوض دون قيد السوق الثنائية المتحررة. ولذا فإن القلق الرئيسي بشأن تمتع طرف ثالث بالخدمة المجانية، سيظل قائماً دون حل، نظراً لأنه أثير في اطار معيار مبدأ مقر الأعمال الرئيسي.

٧-٢ وفي هذا السياق، فان معيار "الملكية والسيطرة الوطنيتين" أكثر ملاءمة لنظام النقل الجوي الثنائي، كما أن معيار "مبدأ مقر الأعمال الرئيسي" أو "معيار مبدأ مقر الأعمال الرئيسي، إضافة الى صلة قوية"، يعد أنسب لنظام النقل الجوي الاقليمي. ولذا يحتاج "مبدأ مقر الأعمال الرئيسي" أو "مبدأ مقر الأعمال الرئيسي، إضافة الى صلة قوية" الى مزيد من الاستعراض لتطبيقه على النظام الثنائي.

٨-٢ وبالاضافة الى تمتع طرف ثالث بالخدمة المجانية، وموضوع السلامة، فان موضوع الدفاع الوطني، يتصل اتصالاً وثيقاً جداً بالملكية. وتحتاج الدول الى ممارسة السيطرة الكاملة على خطوطها الجوية الوطنية، ولا سيما في حالات الطوارئ مثل الحرب. ولذا فان عنصر الملكية والسيطرة الوطنيتين أساسى للدفاع الوطني.

٣- الاستنتاج

١-٣ المؤتمر مدعو الى القيام بما يلي:

- (أ) أن معيار الملكية والسيطرة الوطنيتين أنسب للنظام الثنائي من أجل تبديد القلق المتعلق بتمتع طرف ثالث بالخدمة المجانية والمتعلقة بالسلامة، وبتأمين الدفاع الوطني.
- (ب) ينطبق معيار مبدأ مقر الأعمال الرئيسي، أو مقر الأعمال الرئيسي، إضافة الى صلة قوية، على النظام الاقليمي من أجل ضمان حرية الوصول الى السوق الاقليمي لحقوق الحركة والتمويل.
- (ج) يعد مبدأ مقر الأعمال الرئيسي إضافة الى صلة قوية حلاً تحريريًا ذو قاعدة واسعة، يراعي مصالح معظم الدول بما فيها تلك التي ترغب في الإبقاء على معيار الملكية والسيطرة الوطنيتين.
- (د) ومن ناحية ثانية، وعلى المدى الطويل وفي اطار الاتفاق التحريري للخدمات الجوية، لا تزال الشواغل المتعلقة بتمتع طرف ثالث بالخدمة المجانية، وتلك المتعلقة بالدفاع الوطني، قائمة، في اطار معيار مبدأ مقر الأعمال الرئيسي إضافة الى صلة قوية.
- (هـ) ولذا ينبغي اعتماد الفقرة النموذجية المتمثلة في أن يكون مقر الأعمال الرئيسي إضافة الى صلة قوية، والتي اقترحتها أمانة الايكاو، في اتفاقات الخدمات الجوية الاقليمية أو المتعددة الأطراف، وأن ينظر في اعتمادها في اتفاق الخدمات الجوية الثنائية حسب اختيار الدول.

٤- الاجراء المعروض على المؤتمر

١-٤ المؤتمر مدعو الى أخذ هذه الآراء والاستنتاجات في الاعتبار عند النظر في هذا البند.

— انتهى —