

المؤتمر العالمي للنقل الجوي: التحديات وفرص التحرير

مونتريال، ٢٤ - ٢٩/٣/٢٠٠٣

البند ٢: دراسة المواضيع التنظيمية الرئيسية في عملية التحرير

١-٢: ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم

نهج منفتح ومبني على التشاور لتحرير

ملكية شركات الطيران والسيطرة عليها

(وثيقة مقدمة من سنغافورة)

ملخص

تدرك سنغافورة التغييرات التي تحدث في العالم الخارجي وهي تؤيد التوصيات الصادرة عن الايكاو والاتحاد الدولي للنقل الجوي (اياتا) 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. وهذه الوثيقة مقدمة للمؤتمر بغرض النظر فيها. ويرد الاجراء المعروض على المؤتمر في الفقرة ٤-١.

١- مقدمة

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

٢-١ غير أنه خلال العقدين الأخيرين، ظهر الاتجاه نحو خصخصة شركات الطيران. وكان ذلك متمشيا الى حد ما مع الاتجاه العام للعولمة والتحرير والخصخصة. 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 في العالم الخارجي وهي تؤيد التوصيات الصادرة عن الايكاو والاياتا في مختلف وثائقها لتوسيع نطاق الأحكام الرامية الى تحرير معايير تعيين شركات الطيران. وفي الواقع ومع التأثير الهائل لأحداث الحادي عشر من سبتمبر ٢٠٠١ والتطورات الناتجة عنها، 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 التجارية في اتفاقات الخطوط الجوية بما في ذلك شرط الملكية الجوهرية للدولة القائمة بالتعيين أو مواطينها أو الاثنين معا فيما يتعلق بشركات الطيران.

٢- البحث عن أرضية مشتركة في مجال التحرير

١-٢ قدمت الايكاو توصية تطرح فيها بعض البنود النموذجية لتستخدمها الدول المتعاقدة حسب تقديرها. ومع القرار الأخير الذي أصدرته محكمة العدل الأوروبية بشأن اتفاقات الخطوط الجوية الثنائية التي أبرمتها الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي، من الأرجح أن يظهر نموذج بديل آخر لتستخدمه البلدان الأوروبية في المفاوضات التي تجريها. ويمكن أن تكون مثل هذه الأطر مفيدة كأساس للمناقشة بين الأطراف المتعاقدة.

٢-٢ ومع ذلك، وبالنظر الى المخاوف والظروف المختلفة الخاصة بكل طرف، سيكون النهج المنفتح والمبني على التشاور مهما لأي من الطرفين للتعبير عن مخاوفهما المتبادلة بهدف التوصل الى الوثيرة الملائمة والشكل المناسب لتحرير أحكام ملكية شركات الطيران والسيطرة عليها. وهذا هو النهج الذي سمح لسنغافورة بتنظيم عملية تحرير أحكامها الخاصة بتعيين شركات الطيران بالنسبة لأكثر من ٢٠ في المائة اتفاقاتها للخطوط الجوية حتى اليوم.

٣-٢ وتمشيا مع توصيات الايكاو التي أقرها المؤتمر العالمي للنقل الجوي لعام ١٩٩٤، قررت سنغافورة الابتعاد عن معيار "الملكية الجوهرية" من خلال اقتراح تعديل بند تعيين شركات الطيران في عدد من اتفاقاتنا للخطوط الجوية ليكون المعيار مبني على "المكان الأساسي للأعمال" والسيطرة الفعلية". وتحقق تقدم ملموس مع عدد من الشركاء الذين كانوا مستعدين لمناقشة نهجنا هذا "وتعديله حسب الحاجة" في مجال تحرير أحكام تعيين الشركات.

٤-٢ وفي اتفاق 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 مواطينها أو الاثنين معا. وبمقتضى الاتفاق متعدد الأطراف الخاص بتحرير النقل الجوي الدولي، تم ازالة معيار " الملكية الجوهرية" حتى وان احتفظ أحد الأطراف بالحق في رفض تعيين احدى شركات الطيران من جانب طرف آخر اذا وجد أن الملكية الجوهرية لشركة الطيران في يد مواطين من الطرف الذي يحصل على التعيين.

٥-٢ ولم يكن لمثل هذا الوضع أن يتواجد اذا: (أولا) اعتمد الطرف "الأكثر انفتاحا" نهجا قائما على مبدأ "كل شيء أو لا شيء نهائيا" أو (ثانيا) اذا رفض الطرف "الأقل انفتاحا" اقتراح التحرير من البداية. وعلى نفس هذا المنوال، عند

النظر في اقتراحات جديدة بشأن أحكام تعيين شركات الطيران، مثل تلك التي يرحب أن تظهر نتيجة لقرار محكمة العدل الأوروبية، ينبغي للدول المتعاقدة أن تحاول أن تعبر عن رأيها وشواغلها، ان وجدت، على الملأ بهدف احراز بعض التقدم المتبادل على الأقل. وعلى سبيل المثال، فان سنغافورة على استعداد لادراج "بند خاص يتعلق بالاتحاد الأوروبي" في اتفاقات الخطوط الجوية الثنائية مع البلدان الأوروبية لكل شركات الطيران التابعة للاتحاد الأوروبي لاستخدام الحقوق المذكورة في هذه الاتفاقات طالما استطعنا أن نمنع "الرحلات المجانية للأطراف الثلاثة".

٣- الاستنتاج

٣-١ في الختام، تؤيد سنغافورة التحركات 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 حاليا، ينبغي للدول المتعاقدة أن تبذل جهدا حقيقيا 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 جزئيا كخطوة أولى نحو ازالة القيود في اتفاقات الخطوط الجوية.

٤- الاجراء المعروض على المؤتمر

٤-١ يرجى من أعضاء المؤتمر أن يأخذوا هذه الآراء والتوصيات في الاعتبار عند بحث هذا البند.

- انتهى -