



## المؤتمر العالمي للنقل الجوي

### الاجتماع السادس

مونتريال، من ١٨ إلى ٢٢ مارس ٢٠١٣

البند ٢ من جدول الأعمال: بحث المسائل الرئيسية والإطار التنظيمي المتعلق بها  
٢-٢: ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم

### تجربة مصر في تحرير ملكية شركات الطيران

(مقدمة من مصر)

|  |          |
|--|----------|
| <b>الموجز التنفيذي</b>   |          |
| ورقة العمل هذه تعرض معلومات عن تجربة مصر مع مؤسسات النقل الجوي المشتركة ودور التجمعات الإقليمية في تحرير ملكية شركات الطيران والسيطرة عليهم. |          |
| الإجراء: المؤتمر مدعو إلى الموافقة على التوصيات الواردة في الفقرة ٣.   |          |
| يمكن الاطلاع على مراجع المؤتمر السادس للنقل الجوي على الموقع التالي:   | : ١١٧٤٤٤ |
| <a href="http://www.icao.int/meetings/atconf6">www.icao.int/meetings/atconf6</a>   |          |

#### ١- المقدمة

١-١ ينص عادة في اتفاقيات النقل الجوي الثنائية على أن تكون ملكية مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التي يعينها أحد الطرفين المتعاقدين وكذلك الرقابة عليها في يد الطرف الذي عين المؤسسة أو في يد رعاياه فقد جرت العادة منذ مؤتمر شيكاغو ١٩٤٤ على وضع مبدأ في الاتفاقات ينص على " يحتفظ كل من الطرفين المتعاقدين لنفسه بحق عدم الموافقة على قبول تعيين مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التي يعينها الطرف الآخر وكذلك وقف أو إلغاء ترخيص التشغيل أو فرض ما يراه ضرورياً من شروط لممارسة الحقوق المبينة في مادة حقوق النقل وذلك في أية حالة لا يقتنع فيها أن جزءاً جوهرياً من ملكية المؤسسة والرقابة الفعلية عليها في يد الطرف المتعاقد الآخر الذي عينها أو في يد رعاياه ".<sup>١</sup>

٢-١ والمقصود بهذا الشرط هو ضمان وجود رابطة قوية بين الناقل الجوي ودولة التعيين تتمثل في الجنسية التي تحملها المؤسسة التابعة لأحد الطرفين عن طريق ربطها بملكية رأس مال المؤسسة وإدارتها الفعلية وذلك حتى يسهل لأطراف العلاقة تحقيق توازن في المنافع بين شركات الطيران المعينة أو منع دخول شركات أخرى بصورة تابعة لدول غير أطراف بطريقة غير مباشرة للحصول على منافع غير متبادلة بصورة مباشرة ، كذلك لسهولة تحديد المسؤولين عن السلامة والأمن والدفاع عن المصالح الوطنية لكل طرف.

<sup>١</sup> النسخة العربية مقدمة من مصر .

٣-١ وبناء على ذلك فإن هذا الشرط كانت مبرراته واضحة عندما تكون شركات الطيران مملوكة للدول المعينة لها ومسجلة فيها.

٤-١ ففي عام ١٩٥٠ وبالرغم من أهمية شرط الملكية والرقابة الفعلية ومع ظهور مؤسسات النقل الجوي الدولية والمشاركة وتماشياً مع روح المادة ٧٧ من اتفاقية الطيران المدني الدولي لعام ١٩٤٤ والقرارات الصادرة من مجلس الايكاو بشأن تلك المادة فقد وقعت مصر على اتفاقات نقل جوى ثنائية ولم تشترط فيها على الطرف الآخر تعيين مؤسسة نقل جوى مملوكة وتحت رقبته ، بل تجاوزت اشتراط الملكية الجوهرية والرقابة الفعلية وأجازت تعيين المؤسسات الدولية والمشاركة رغم عدم تبعيتها بالكامل للطرف المتعاقد الآخر وحده .

٥-١ أن اتفاقات النقل الجوي الثنائية التي عقدت بين مصر وكل من السويد والدنمارك والنرويج مع كل دولة من هذه الدول على حده تتضمن نص في مادة تعيين المؤسسات يعرف " بشرط ساس " " SAS CLAUSE " وبمقتضى هذا الشرط يحق لكل دولة من هذه الدول أن تعين " الخطوط الجوية الإسكندنافية " باعتبارها المؤسسة المعينة من جانبها لممارسة الحقوق والامتيازات المنصوص عليها في هذا الاتفاق ويرد هذا الشرط إما في صلب الاتفاق أو يرد في خطابات متبادلة بين الطرفين المتعاقدين ويلحق هذا الخطاب بالاتفاق كجزء لا يتجزأ منه.

٦-١ كذلك قامت مصر في ذلك الوقت بتوقيع عدة اتفاقات نقل جوى ثنائية مع الدول الأعضاء في مؤسسة إير أفريك ( مؤسسة نقل جوى مشتركة ) وهى السنغال والكونغو "برازافيل" والكاميرون وجمهورية أفريقيا الوسطى بعد مفاوضات منفصلة وتواريخ مختلفة وقد أنشئت هذه المؤسسة المشتركة عام ١٩٦١ بين اثنتى عشر دولة من دول وسط وغرب أفريقيا.

٧-١ كذلك وقعت مصر عام ١٩٦٤ على اتفاق نقل جوى ثنائي مع دول اتحاد شرق أفريقيا عن الدول الثلاثة المكونة له كينيا وأوغندا وتنزانيا EAST AFRICAN COMMUNITY التي كونت فيما بينها مؤسسة الخطوط الجوية لشرق أفريقيا EAST AFRICAN AIR WAYS CORPORATION وقبلت تعيين هذه المؤسسة بدون اشتراط الملكية الجوهرية والرقابة الفعلية لدولة بعينها وبذلك يتبين من استعراض الأمثلة السابقة أن الدول التي تدخل في اتفاقات نقل جوى ثنائية مع دول أخرى أعضاء في مؤسسات نقل جوى دولية أو مشتركة تقبل عادة عدم التمسك بشرط الملكية الجوهرية والسيطرة الفعلية.

٨-١ في عام ١٩٩٩ وقعت مصر على اتفاق نقل جوى مع هونج كونج وتم الأخذ بمعيار مركز الأعمال الرئيسي ومنذ ذلك التاريخ وقعت مصر معظم اتفاقاتها الثنائية مع الأخذ بهذا المعيار تحقيق منافع اقتصادية.

٩-١ اعتمدت مصر في ظل المتغيرات الاقتصادية الدولية والمترتبة بالطيران المدني معاملة أكثر مرونة في قبول شركات الطيران ذات الملكية الأجنبية أو ذات الطابع المتعدد الجنسيات أو عبر الوطنية وقد ظهر ذلك من خلال توقيع عدد (٧) اتفاقيات مع دول أوروبية مع قبول مبدأ " الناقل الاتحادي " لدول الاتحاد الأوروبي وعلى المستوى الأفريقي تم التوقيع على مقرر ياموسوكرو لتحرير دخول أسواق النقل الجوي الأفريقية الذى تضمن في مادته السادسة فيما يتعلق بتعيين المؤسسات الجوية..

١٠-١ حق كل دولة أفريقية طرف في تعيين أي " شركة طيران أفريقية مؤهلة " مملوكة لدولة أفريقية أخرى طرف لدى دولة أفريقية أخرى طرف في هذا القرار بالإضافة إلى ذلك من حق الدولة أن تعين شركة طيران أفريقية متعددة الجنسيات لدى الطرف الآخر وتضع المادة في فقراتها (٩) شروط الشركة الأفريقية المؤهلة وهى:

أ) أن تكون منشأة طبقاً للوائح السارية في إحدى الدول الأفريقية وطرف في مقرر ياموسوكرو؛

ب) أن يكون مقرها ومركز إدارتها في مركز أعمالها الرئيسي في إحدى الدول المعينة؛

- (ج) يجوز أن تكون طائراتها مملوكة أو مستأجرة لمدة لا تقل عن ستة أشهر؛
- (د) أن تكون متماشية مع شروط السلامة والأمن طبقاً لمبادئ الإيكاو؛
- (هـ) أن تكون تحت السيطرة الفعلية للدولة.

## ٢- الاستنتاج

١-٢ ولكن مع قبول هذا المبدأ فإن القيود القانونية على شركات الطيران والسيطرة عليها في اتفاقيات النقل الجوي لم تتغير كثيراً وكان الدول مترددة في اعتماد نهج لا يميز بسهولة بين جنسيات المستثمرين من بلدان أخرى رغم تطلعها في الأغلب الأعم إلى تحرير ملكية الناقلين الجويين وترى مصر أن وضع اتفاق متعدد الأطراف في هذا الشأن مع وضع حد زمني للتحرر من هذا الشرط والبناء على الحد الذي وصلت إليه معظم التجمعات الإقليمية مثل أفريقيا وأوروبا فإن ذلك من شأنه أن يساعد ويمنح ثقة لمعظم دول العالم في تبني سياسة التحرر من شرط الملكية الجوهرية والرقابة الفعلية.

## ٣- التوصية:

١-٣ المؤتمر مدعو إلى القيام بما يلي:

- (أ) أن يطلب من الإيكاو أن تنتظر في إمكانية إعداد مشروع اتفاق متعدد الأطراف يتسم بالمرونة مع وضع حد زمني لإلغاء بند الجنسية وأن تبنى على الحد الذي وصلت إليه بعض التجمعات الإقليمية فيما يخص التحرير على المستوى العالمي مثل أفريقيا والاتحاد الأوروبي وغيرهما؛
- (ب) أن يطلب من الإيكاو مواصلة دورها في وضع إرشادات بشأن سياستها المتعلقة بملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم؛
- (ج) أن يطلب من المنظمات الإقليمية دوراً في توعية الدول بأهمية التحرر من بند الجنسية.

- انتهى -