

## منظمة الطيران المدني الدولي

### الجمعية العمومية – الدورة الخامسة والثلاثون

#### اللجنة الاقتصادية

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

#### الملكية والسيطرة: التعرف على التطورات الحديثة

(وثيقة مقدمة من هولندا نيابة عن الجماعة الأوروبية والدول الأعضاء بها<sup>٢</sup>)

#### ملخص

يرد في هذه الوثيقة التطورات الحديثة في السياسة للجماعة الأوروبية فيما يرتبط بملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم وتعيينهم. أدت التطورات القانونية الى نهج جديد للجماعة فيما يرتبط باتفاقات الخدمات الجوية الدولية، لها آثار عملية على المفاوضات ثنائية الأطراف بين الجماعة والدول الأعضاء بها. وتعكس هذه التطورات الحاجة لمزيد من المرونة على المستوى الدولي بشأن المسائل المرتبطة بالملكية والسيطرة من ناحية، وتعيين الناقلين الجويين من ناحية أخرى، ذلك بعد عملية التحرير الدولي للخدمات الجوية وفقا للتحليل والدعم الذي تم بالمؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي.

الجمعية العمومية مدعوة للاحاطة بالتطورات ودعم تنفيذها. ويرد الاجراء المعروض على الجمعية العمومية في الفقرة ٦.

#### ١ - مقدمة

١-١ دعت المجموعة الأوروبية والدول الأعضاء بها العام السابق خلال المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي للمزيد من المرونة على المستوى الدولي فيما يرتبط بالمسائل الخاصة بالملكية والسيطرة من ناحية، وتعيين الناقلين الجويين من ناحية أخرى. ولا زالت الجماعة الأوروبية والدول الأعضاء بها تعتقد أن المرونة في هذه النواحي ضرورية لعملية التحرير الدولي الذي كانت تسعى الايكاو لتحليله وتعزيزه من خلال هذا المؤتمر.

١ النسخ الانجليزية والفرنسية والاسبانية مقدمة من الجماعة الأوروبية.

٢ تتضمن الجماعة الأوروبية الدول التالية: النمسا، بلجيكا، قبرص، الجمهورية التشيكية، الدانمرك، استونيا، فنلندا، فرنسا، ألمانيا، اليونان، المجر، أيرلندا، إيطاليا، لاتفيا، ليتوانيا، لكسمبورغ، مالطة، هولندا، بولندا، البرتغال، اسبانيا، الجمهورية السلوفاكية، سلوفينيا، السويد والمملكة المتحدة.

٢-١ ودعت الاستنتاجات النهائية للمؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي الدول الأعضاء لاظهار المرونة في مجال سياسة الملكية والسيطرة.

"...ينبغي أن تقوم الدول بقدر الامكان بتحرير دخول أسواق النقل الجوي الدولي وحصول الناقلين الجويين على رؤوس أموال دولية، والقيام بأنشطتهم التجارية بكل حرية.

ينبغي أن تنظر الدول في اتخاذ الاجراءات الملائمة للدول الأخرى في جهودها الرامية للتقدم صوب توسيع نطاق ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم عبر الحدود، و/أو صوب تعيين الناقلين الجويين على أساس مقر العمل الرئيسي، بشرط الاحتفاظ بالمسؤولية والسيطرة الواضحتين على المراقبة التنظيمية للسلامة والأمن".

٣-١ تولى الجماعة الأوروبية والدول الأعضاء بها أهمية خاصة لهذه الاستنتاجات. وتبرهن الخبرة المكتسبة حول العالم أن تحرير حقوق الحركة من شأنها أن تعود بمنافع كبيرة من حيث جودة الخدمة والمنافسة. إلا أن تخفيف ملكية شركة الطيران والسيطرة عليها فيما بين مجموعة من الدول من شأنه أن يزود هذه المنافع عن طريق تنشيط الاستثمار والسماح لشركات الطيران بهيكله أعمالها بشكل يتسم بمزيد من الكفاءة.

٤-١ وكانت السياسة المرنة داخل المجموعة الأوروبية للملكية والسيطرة قائمة لعقد من الزمان. ويستطيع مواطنو احدى الدول الأعضاء في الجماعة الأوروبية الاستثمار بها، وانشاء شركة طيران والسيطرة عليها في أي دولة أخرى من الدول الأعضاء في المجموعة الأوروبية. وكل شركات الطيران في الجماعة الأوروبية قائمة ومرخصة وفقا لنفس القوانين وتتمتع بوضع مماثل كناقلين جويين تابعين للجماعة الأوروبية. وتستطيع هذه الشركات للطيران تشغيل أي طريق طيران داخل الجماعة الأوروبية.

٥-١ توصلت الجماعة الأوروبية الى نتائج جيدة داخليا من وراء هذه السياسة، من حيث تنشيط خدمات جوية جديدة وضم الجدد في السوق وزيادة المنافسة لصالح المستهلكين. وتتم المحافظة على القواعد العليا والمحسنة من خلال القوانين المشتركة الخاصة بالمزايا الرئيسية مثل الترخيص والسلامة والأمن.

## ٢- التطورات المؤخرة للسوق

١-٢ استمرت عملية النمو والتكامل والتطوير منذ المؤتمر الذي أقيم السنة الماضية وذلك في سوق الطيران الأوروبية وفيما بين الناقلين الجويين العاملين بها.

٢-٢ في نهاية ٢٠٠٣، أعلن عن اتحاد ناقلين جويين. فسوف تتحد شركة Air France مع شركة KLM لانشاء أكبر مجموعة شركات طيران في أوروبا. وسوف تعمل المجموعة من مطارين رئيسيين في أمستردام وباريس. ووفقا لقانون الجماعة الأوروبية، فوضع هذا الكيان الأكبر لا يختلف عن شركتي الطيران السابقتين، على الرغم من أن الشركة سوف تكون ذات هيكل يحترم القيود القائمة على الملكية والسيطرة في الاتفاقات ثنائية الأطراف لفرنسا وهولندا حتى يمكن رفع هذه القيود وجعل الاتفاقات متوافقة مع قانون الجماعة الأوروبية.

٣-٢ إضافة الى هذا النشاط بين الناقلين الجويين الوطنيين التقليديين، يستمر الناقلون الجويون الآخرون في الجماعة في انشاء أعمال عبر أوروبا. فلدى أكبر شركات الطيران منخفضة التكلفة عمليات متعددة الجنسيات أوروبية يكون مقرها الرئيسي في احدى الدول الأعضاء، لكن مقر أعمالها عبر بلدان الجماعة الأوروبية.

٤-٢ حدث أهم تطور في السوق في شهر مايو، عندما قامت الجماعة الأوروبية بالتوسع لتشتمل على عشر دول أوروبية كي يصبح عدد الدول الاجمالي ٢٥ دولة. وأصبحت جميع الدول الأعضاء الجدد جزءا من سوق الطيران الداخلية مباشرة وأصبحت شركات طيرانها ناقلين جويين تابعين للجماعة، لهم نفس الحقوق وعليهم نفس الالتزامات كنظرائهم من الخمس عشرة دول الأعضاء الأخرى. وتتفتح شركات الطيران البائدة بالفعل في الدول الأعضاء التي انضمت مؤخرا للجماعة الأوروبية في أوروبا الوسطى بمزايا سوق الطيران الحرة لبدء عملية الطيران من قواعد خارج دولها.

### ٣- الوضع القانوني

١-٣ عقب رأي محكمة العدل الأوروبية بالنسبة لحالات " الأجواء المفتوحة " في نوفمبر ٢٠٠٢، يطلب من كل دولة عضو، بموجب قانون الجماعة الأوروبية، اعطاء حقوق مكافئة للتوصل الى السوق بالنسبة للطرق والمقاصد خارج الجماعة الأوروبية وذلك بالنسبة لأي ناقل جوي تابع للجماعة وقائم على أراضيها. وينبغي للناقلين الجويين التابعين للجماعة أن تكون الأغلبية العظمى مملوكة للمصالح التابعة للجماعة الأوروبية وكذلك السيطرة عليهم، لكن في اطار هذا الشرط العام، لا يمكن لدولة من الدول الأعضاء فرض مقتضيات اضافية كأن تكون الأغلبية العظمى من الملكية والسيطرة لمواطنيها. وينبغي أن يبرز ذلك في جميع اتفاقات الخدمات الجوية بين الجماعة الأوروبية والدول الأعضاء والشركاء في الاتفاقات الثنائية معها.

٢-٣ تعمل الجماعة الأوروبية والدول الأعضاء بها حاليا بشكل جماعي مع شركائها للقضاء على أي تمييز بين مواطني الجماعة الأوروبية في هذا المجال في اطار الاتفاقات الثنائية للدول الأعضاء في الجماعة الأوروبية مع دول أعضاء أخرى من الايكاو، سواء عن طريق ابرام اتفاقات جديدة أو تعديل الاتفاقات الحالية.

٣-٣ بغية ضمان التوافق مع النهج لديها، تقوم الجماعة الأوروبية والدول الأعضاء بها بتنسيق مفاوضاتها مع البلدان الأخرى.

٤-٣ تستأنف حاليا المفاوضات التي تجريها اللجنة الأوروبية على مستوى الجماعة مع الولايات المتحدة الأمريكية بغية انشاء منطقة طيران مفتوحة تشتمل على تحرير متبادل للملكية والسيطرة. وبدأت كذلك المفاوضات في الجماعة مع الأطراف الثالثة من البلدان لضمان الادراج المناسب للتعيين من الجماعة في اتفاقات الخدمات الجوية ثنائية الأطراف بين الدول الأعضاء في المجموعة الأوروبية والبلدان الأخرى.

٥-٣ تستمر الدول الأعضاء في مفاوضات أخرى بشكل ثنائي الأطراف، لكن مع التعاون مع اللجنة الأوروبية والدول الأعضاء الآخرين واستنادا الى الأهداف المتفق عليها بصفة مشتركة، خاصة فيما يرتبط بالملكية والسيطرة.

٦-٣ نتيجة لذلك، تطرح في كل مناقشة مع دولة من الدول الأعضاء في اللجنة الأوروبية مسألة شرط الجنسية، وسوف يقدم طلب للسماح لأي ناقل جوي تابع للجماعة وقائم على أرض الدولة العضو المعنية بممارسة حقوق الحركة المتوفرة بموجب الاتفاق. وعندما تعمل اللجنة الأوروبية نيابة عن الجماعة بأكملها، سوف يقدم طلب مشابه للسماح لجميع الناقلين الجويين التابعين للجماعة بالحصول على حقوق حركة من أي دولة من الدول الأعضاء القائمين بها.

٧-٣ لا يعني ذلك توسيع نطاق حقوق الحركة - إذا كانت هناك حقوق محدودة للحركة فسوف يحال الأمر للدولة العضو في اللجنة الأوروبية التي تكون طرفاً في الاتفاق لتوزيع هذه الحقوق بشكل يتسم بالشفافية وبدون تمييز بين الناقلين الجويين المتنافسين في الجماعة. وسوف يتم اطلاع جميع الدول التي تتبعها شركات طيران دولية متنافسة على مثل هذه الإجراءات.

#### ٤ - التقدم المحرز

١-٤ أبرمت الدول الأعضاء في الجماعة الأوروبية الآن اتفاقات جديدة أو قامت بتقوية الاتفاقات ثنائية الأطراف الحالية مع ما يتعدى ثلاثين دولة من الدول الأعضاء لدى الإيكافو للسماح بتعيين الناقلين الجويين التابعين للجماعة الأوروبية في طرق متجهة إلى أراضيها وآتية منها.

٢-٤ إن اللجنة الأوروبية لديها ٢٥ دولة متعاقدة ومرتبطة بثلاث دول أخرى بشكل وثيق من خلال المنطقة الاقتصادية الأوروبية أو الترتيبات الخاصة. وأصبح مفهوم التعيين للجماعة مقبولاً من حوالي ستين دولة من الدول الأعضاء في الإيكافو أي ما يعادل ثلث الأعضاء في الإيكافو.

٣-٤ إضافة إلى ذلك، توجد مفاوضات جارية للجماعة الأوروبية مع استراليا ونيوزيلندا وسنغافورة والولايات المتحدة الأمريكية، حيث تبدو مسألة التعيين للجماعة مقبولة من حيث المبدأ لهذه الدول.

٤-٤ ترحب الجماعة الأوروبية والدول الأعضاء بها بالاتجاه الإيجابي والمرن الذي اتخذته بعض هؤلاء الشركاء، وسوف تستمر للعمل مع شركاء آخرين كي تصبح علاقاتها ثنائية الأطراف بصفة عامة مضمونة من الناحية القانونية.

#### ٥ - خلاصة الموضوع

١-٥ اعتمدت الجماعة الأوروبية والدول الأعضاء بها سياسة للجماعة بشأن الملكية والسيطرة - وهو مفهوم معروف لدى الإيكافو. وهي تسعى الآن إلى الاعتراف بهذه السياسة في علاقاتها ثنائية الأطراف مع الدول الأخرى الأعضاء في الإيكافو وتطلب من الشركاء ابداء مرونة في مواقفهم تماشياً مع الاستنتاجات الختامية الصادرة عن المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي. والاتفاقات التي تتعرف على ملكية الجماعة لا تتوافق مع الالتزامات ذات الصلة للدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي وفقاً لقانون الجماعة، ومن الضروري تعديلها أو الاستعاضة عنها باتفاقات أخرى.

#### ٦ - الإجراءات المعروض على الجمعية العمومية

١-٦ الجمعية العمومية مدعوة لما يلي:

- (أ) الاضطلاع على هذه الوثيقة وتأييد تنفيذ نهج السياسة الحديثة التي طبقتها الجماعة الأوروبية.
- (ب) الدعوة إلى المزيد من المرونة على المستوى الدولي بالنسبة للشؤون المرتبطة بالملكية والسيطرة.
- (ج) تأكيد التزاماتها العامة لاستئناف عملية التحرير الدولي للخدمات الجوية.