



## 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

### مشروع التقرير



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

١-٢-٢ الوثائق

١-٢-٢-٢ نظر المؤتمر في البند ٢-٢ من جدول الأعمال على ضوء ورقات العمل التالية: WP/12 (مقدمة من الأمانة العامة) و WP/94 (مقدمة من البرازيل) و WP/29 (مقدمة من شيلي) و WP/38 (مقدمة من كوبا) و WP/41 (مقدمة من مصر) و WP/84 (مقدمة من إندونيسيا) و WP/34 (مقدمة من نيوزيلندا) و WP/49 و WP/50 (مقدمتان من أيرلندا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني) و WP/59 (مقدمة من ٢٢ دولة عضوا من الدول الأعضاء في لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني) و WP/63 (مقدمة من منظمة السياحة العالمية للأمم المتحدة) و WP/67 (مقدمة من اتحاد النقل الجوي الدولي) و WP/81 (مقدمة من الاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية) و WP/99 (مقدمة من الاتحاد الدولي لعمال النقل).

٢-١-٢-٢ وأحاط المؤتمر أيضا بورقة المعلومات التالية: IP/20 (AFCAC).

٢-٢-٢ المناقشة

١-٢-٢-٢ كان هناك تسليم على نطاق واسع بفوائد تحرير ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم؛ وأشار أيضا إلى ضرورة تكيف اللوائح التنظيمية السارية حاليا مع متطلبات القرن الحادي والعشرين. وكان هناك أيضا تأييد عام للايكافو باعتبارها المحفل المناسب الذي يمكن من خلاله تعزيز وتسهيل المزيد من التحرير في هذا المجال.

٢-٢-٢-٢ وكان هناك إجماع تقريبا على تأييد الايكافو في أخذها بزمام المبادرة والشروع، على سبيل الأولوية، في العمل على وضع اتفاق دولي لتسهيل تحرير ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم، وذلك بالاعتماد على المنجزات والخبرات السابقة. وكان هناك اتفاق واسع النطاق على أن مثل هذا العمل ينبغي أن يأخذ في الاعتبار أهمية ضمان السلامة والأمن، ومبدأ المعاملة بالمثل، والحاجة إلى ضمانات تتيح التكيف تدريجيا مع واقع التحرير. وجرى التسليم بضرورة أن يراعي هذا العمل أيضا الخبرات الإقليمية في مجال تحرير القطاع، والقواعد المنصوص عليها في القوانين المحلية لمختلف الدول، والآثار المترتبة على جميع أصحاب المصلحة، بما في ذلك العمال.

٣-٢-٢-٢ وأشار المؤتمر إلى مسألة التمييز بين قرار الدولة فيما يتعلق بمقتضيات ملكية شركات الطيران الوطنية والسيطرة عليها بموجب القانون المحلي من جهة، وبين ممارسة الدولة لسلطتها التقديرية في تضمين أو إزالة القيود المفروضة على ملكية ومراقبة شركات الطيران التابعة للدول الأخرى والمُعَيَّنة بمقتضى اتفاقات الخدمات الجوية الثنائية.

٤-٢-٢-٢ وكان هناك أيضا تأييد واسع النطاق لمسألة تشجيع الدول على مواصلة تحرير ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم، وذلك بشتى التدابير القائمة التي من بينها اعتماد معايير بديلة لتعيين شركات الطيران وفق مبدأ "المقر الرئيسي للأعمال والسيطرة التنظيمية الفعالة"، وذلك على نحو ما أوصت به الايكافو. وأعربت دول كثيرة أيضا عن دعمها لأعمال الايكافو التي تلتزم لتحديث المواد الإرشادية بهذا الشأن وحسب مقتضى الحال.

## ٣-٢-٢ الاستنتاجات

١-٣-٢-٢ وعلى ضوء الوثائق التي تم بحثها وعقب المناقشات التي دارت في إطار البند ٢-٢ من جدول الأعمال،  
خلص المؤتمر إلى ما يلي:

(أ) ما فتئت الدول ودوائر الطيران تدعو، منذ الاجتماع الخامس للمؤتمر العالمي للنقل الجوي، إلى تحرير ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم من أجل التكيف مع بيئة اقتصادية تتسم بمزيد من المنافسة والعولمة. وعلى الرغم من استمرار التباين في وجهات النظر والنهج التنظيمية، هناك اعتراف متزايد بفوائد التحرير؛

(ب) ثمة دول أخرى ترغب في تحرير القطاع واعتماد نهج مرن في تناول مسألة متطلبات تعيين شركات الطيران بمقتضى اتفاقات الخدمات الجوية الثنائية. وتم أيضا إحراز تقدم هائل على المستوى الإقليمي حيث اعتمدت عدة أقاليم أو أقاليم فرعية ترتيبات لتحرير ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم داخل الدول الأعضاء، بما في ذلك السماح بالاستثمارات العابرة للحدود وبعمليات الاندماج بين شركات الطيران؛

(ج) اتفق عامة على أنه يجوز لكل دولة أن تختار مسارها ونسقتها فيما يتعلق بالتحرير، وعلى أن السلامة والأمن مازالا يكتسبان أهمية فائقة في أي تغيير للوائح التنظيمية. وينبغي أيضا إيلاء العناية الواجبة لمصالح كل الأطراف المعنية، بما في ذلك العمال. وقد استخدمت الدول وسائل شتى لتحرير ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم، بما في ذلك نهجا أحادية وثنائية وإقليمية وجماعية ومتعددة الأطراف؛

(د) وضعت الايكاو مواد إرشادية كثيرة لكي تستخدمها الدول في تحرير ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم. لذلك لا بد أن تظل هذه المواد مواكبة للتطورات ومستجيبة للتغيرات ولاحتياجات الدول؛

(هـ) هناك تأييد واسع النطاق وقوي للايكاو في القيام بدور قيادي ضمن إطار تسهيل المزيد من التحرير وتحديث الإطار التنظيمي العالمي، بما في ذلك وضع اتفاق متعدد الأطراف من أجل الاستجابة لمتطلبات البيئة الاقتصادية المتغيرة ولمقتضيات الدول فيما يتعلق بالتنمية الناجعة والمستدامة للنقل الجوي؛

(و) ينبغي للايكاو أن تعمل مع الأطراف المعنية ومع أصحاب المصلحة في مجال الطيران من أجل وضع أطر تنظيمية جديدة. وقبل أن يتم تأسيس هيكل تنظيمي طويل الأجل، تستطيع الدول أن تنتظر في بعض الخيارات القصيرة الأجل التي كانت قد اقترحت في مؤتمر التحرير.

## ٤-٢-٢ التوصيات

## التوصية ٢-١/٢

## يوصي المؤتمر بأن:

(أ) تواصل الدول تحرير ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم بحسب الاحتياجات والظروف وبتدابير شتى من بينها تلك التي أوصت بها الايكاو. وينبغي للمنظمات الإقليمية أن تقوم، بالتعاون مع الايكاو، بدور في تسهيل عملية التحرير ومساعدة الدول عليه؛

- (ب) ينبغي أن تواصل الايكاو تعزيز إرشاداتها السياساتية المتعلقة بموضوع ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم، وأن تشجع الدول على الاستعانة بإرشادات المنظمة في ممارساتها التنظيمية. كما ينبغي لها أن تكفل مواكبة هذه الإرشادات للتطورات واستجابتها للأوضاع والمتطلبات المتغيرة للدول؛ وإذا اقتضى الأمر، ينبغي أن تقوم بدراسة وتطوير مواد إرشادية عن القضايا الهامة التي تظهر في سياق تنفيذ عملية التحرير؛
- (ج) ينبغي للايكاو أن تشرع، على سبيل الأولوية، في وضع اتفاق دولي لتحرير ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم، وأن تراعي في ذلك الشواغل المتعلقة بالسلامة والأمن، ومبدأ المعاملة بالمثل، والحاجة إلى ضمانات تتيح التكيف تدريجياً مع واقع التحرير، وضرورة مراعاة الخبرات الإقليمية، ومقتضيات القوانين المحلية لمختلف الدول، والآثار المترتبة على جميع أصحاب المصلحة، بما في ذلك العمال؛
- (د) ينبغي للايكاو أن تُشرك كل الأطراف المعنية في عملية وضع اتفاق دولي، وأن تُجري مشاورات مع الخبراء والدول وأصحاب المصلحة في مجال الطيران والمنظمات المهتمة.

- انتهى -