



المؤتمر العالمي للنقل الجوي

الاجتماع السادس

مونتريال، من ١٨ إلى ٢٢ مارس ٢٠١٣

البند ١ من جدول الأعمال: استعراض شامل للاتجاهات والتطورات
١-١: التطورات في قطاع النقل الجوي والتطورات التي طرأت على اللوائح التنظيمية

التطورات التنظيمية والخاصة بقطاع الطيران للاتحاد الأوروبي واللجنة الأوروبية للطيران المدني

(ورقة مقدمة من إيرلندا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء^١ ودول أعضاء أخرى
في اللجنة الأوروبية للطيران المدني^٢ (إكك))

الموجز التنفيذي

تعرض ورقة العمل هذه التطورات الرئيسية في الدول الأعضاء بالاتحاد الأوروبي واللجنة الأوروبية للطيران المدني منذ انعقاد المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي في عام ٢٠٠٣ وهي تركز على مجالات التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي. وهي تشير أيضا إلى الأولويات الرئيسية للاتحاد الأوروبي وللجنة الأوروبية للطيران المدني والخاصة بالمؤتمر. الإجراء: يرجى من المؤتمر الموافقة على التوصيات الواردة في الفقرة ٤.

ATConf/6 reference material is available at www.icao.int/meetings/atconf6.

المراجع:

١- تطورات قطاع الطيران

١-١ لقد أرتفع نمو حركة المسافرين الجويين في الاتحاد الأوروبي بمعدل سنوي متوسطه ٣,٤ في المائة بين عام ٢٠٠٤ و ٢٠١١ من حيث عدد الركاب المنقولين. وضمن هذه الفترة شهد قطاع الطيران، الذي تعرض لكساد اقتصادي، متوسط نمو سنوي سلبي قدره ٠,٧ - في المائة أثناء الفترة ٢٠٠٨-٢٠١٠، وذلك بالمقارنة بنسبة ٦ في المائة لمتوسط النمو السنوي في السنوات الأربع السابقة. ولقد ازدادت إلى حد ما حركة الشحن الجوي بالاتحاد الأوروبي أكثر من حركة الركاب الجويين بمعدل سنوي متوسطه ٣,٥ في المائة بين عام ٢٠٠٤ وعام ٢٠١١.

٢-١ ومنذ عام ٢٠٠٤ كان متوسط النمو السنوي لعدد الطرق الصيفية هو ٤,٧ في المائة (من ٨٥٢ إلى ٢ إلى ١١٩٤)، بينما كان هذا النمو أثناء موسم الشتاء ٢,٦ في المائة (١٧٢ إلى ٦٥٨). ويتعرض الناقلون الجويون لمزيد

^١ أستراليا، بلجيكا، بلغاريا، قبرص، الجمهورية التشيكية، الدانمرك، إستونيا، فنلندا، فرنسا، ألمانيا، اليونان، هنغاريا، إيرلندا، إيطاليا، لاتفيا، ليتوانيا، لكسمبورغ، مالطة، هولندا، بولندا، البرتغال، رومانيا، سلوفاكيا، سلوفينيا، إسبانيا، السويد، المملكة المتحدة.

^٢ ألبانيا، أرمينيا، أذربيجان، البوسنة والهرسك، كرواتيا، جورجيا، أيسلندا، جمهورية مولدوفا، موناكو، الجبل الأسود، النرويج، سان مارينو، صربيا، سويسرا، جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة، تركيا، أوكرانيا.

من المنافسة وخاصة أثناء موسم الصيف نتيجة ازدياد الخيارات أمام المسافرين. ولقد ازدادت الطرق في موسم الصيف التي لديها أكثر من ناقلين جويين اثنين بنسبة ٤٠ في المائة في الفترة من ٢٠٠٤ إلى ٢٠١٢، بينما كانت هذه الزيادة للطرق الجوية في فصل الشتاء أقل من ٣٠ في المائة.

٣-١ وخلال السنوات العشرين الماضية، أدت عملية تحرير أسواق النقل الجوي إلى توحيد عابر للحدود في قطاع شركات الطيران بالاتحاد الأوروبي واللجنة الأوروبية للطيران المدني، والتي كانت تنظم في السابق على أساس الحدود الوطنية. وأدى ذلك إلى تخفيض عدد "شركات الطيران التقليدية" من خلال اندماج بعضها ببعض وإفلاس البعض الآخر. وبعد فترة الذروة في عام ٢٠٠٣، انخفض عدد الناقلين الجويين الذين يقدمون خطوط جوية منتظمة للركاب من ٢٢٤ (٢٠٠٤) إلى ١٨٩ (٢٠١٢) في الدول الأعضاء باللجنة الأوروبية للطيران المدني. ومن المرجح أن يستمر هذا الاتجاه في المستقبل القريب. ومع ذلك يظل قطاع شركات الطيران بالاتحاد الأوروبي قطاعاً مجزئاً إلى حد كبير، إذ يضم حوالي ١٢ ناقل جوي تقليدي كبير، والعديد من الناقلين الجويين الإقليميين المستقلين والكثير من الناقلين الجويين منخفضي التكلفة أو شبه منخفضي التكلفة.

٤-١ ويتنافس الناقلون الجويون أيضاً من حيث نماذج الأعمال: فقد حاز الناقلون الجويون منخفضو التكلفة على ٤٥ في المائة من سوق الطيران داخل الاتحاد الأوروبي بحلول عام ٢٠١٢، وازداد نموهم من ٢٠ في المائة في عام ٢٠٠٤. وقد أدى ذلك إلى زيادة حدة المنافسة داخل الاتحاد الأوروبي، مما أسفر عن تنفيذ "شركات الطيران التقليدية" مبادرات كبيرة لتقليص التكاليف وإنشاء فروعها الخاصة منخفضة التكلفة على الطرق القصيرة. وازداد التنافس بالنسبة للخطوط البعيدة أيضاً في بعض الأسواق. وكرد على ذلك، فقد استمرت عملية التوحيد، وانضم الناقلون الجويون إلى التحالفات أو شكلوا ترتيبات تعاونية أخرى مع شركاء في أقاليم أخرى لتحقيق تأزر مشابه للإدماج.

٢- التطورات التنظيمية الرئيسية

١-٢ **السوق الداخلية** — في عام ٢٠٠٨ قام الاتحاد الأوروبي بإدماج وتوضيح وتحديث، عند الاقتضاء، اللوائح الثلاث الصادرة في عام ١٩٩٢ والتي تمثل "المجموعة الثالثة"، أي التدابير التشريعية التي أنشأت سوق النقل الجوي الداخلي في الاتحاد الأوروبي. ولقد أضيفت بعض العناصر الجديدة مثل ما يتعلق بحقوق شفافية الأسعار والتشارك في الرموز، بينما أزيل شرط الريادة^٣ في تحديد الأسعار، ضمن أمور أخرى. ويستمر العمل بالقاعدة الجديدة ٢٠٠٨/١٠٠٨ كأساس متين لسوق نقل جوي مفتوحة ومتكاملة بشكل تام.

٢-٢ **رسوم المطارات** — اعتمد الاتحاد الأوروبي التوجيه المتعلق برسوم المطارات في عام ٢٠٠٩^٤ والذي يرمي أساساً إلى إعمال مزيد من الشفافية في احتساب رسوم المطارات وإلى ضمان تطبيقها بطريقة غير تمييزية. وهي تستند إلى سياسات الايكاو القائمة بشأن رسوم المطارات والواردة في الوثيقة ٩٠٨٢ (سياسات الايكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية) وهي تسري على كل مطار في الاتحاد الأوروبي يتناول أكثر من خمس مليون مسافر سنوياً، وكذلك على أكبر مطار في دولة عضو ليس لديها مطار يفي بهذا المعيار.

٣-٢ ويسهم تنفيذ الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي لهذا التوجيه في تحسين تخطيط وتطبيق البنى الأساسية الجديدة، وتحسين التنبؤ بالنسبة لكل من المطارات والناقلين الجويين، وبصفة عامة، زيادة الكفاءة والاستخدام الرشيد لموارد المطارات.

٤-٢ **ضجيج المطارات** — بينما يرغب الناس في زيادة أسفارهم وتحول الاقتصادات إلى اقتصادات عالمية أكثر من السابق، فقد أصبح تأثير ضجيج الحركة الجوية مسألة تبعث على القلق للمزيد من الناس. ويقوم الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني الآن بتنفيذ تدابير لحماية المواطنين من الضجيج المفرط والمضي في تشجيع "تمو الحركة الجوية المستدام"، وفقاً لنهج الايكاو المتوازن.

٥-٢ **اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية** — تناول الاتحاد الأوروبي اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية في إطار المجال الجوي الأوروبي الواحد، وذلك على أثر نهج من البوابة إلى البوابة ووضع مفاهيم الطيران في المستقبل. وتتعلق

^٣ مثلاً يسمح للناقلين الجويين التابعين للاتحاد الأوروبي فقط اعتماد منتجات جديدة أو أسعار أقل على الطرق الجوية داخل الاتحاد الأوروبي.

^٤ التوجيه 2009/12/EC الصادر عن البرلمان الأوروبي وعن المجلس في ١١ مارس ٢٠٠٩ بشأن رسوم المطارات.

اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية بالأداء وتحديد أسعار لهذه الخدمات فضلا عن الاستثمارات في البنى التحتية لإدارة الحركة الجوية. وتُنظّم الجوانب الاقتصادية وفقا لمبادئ الايكاو. ويرد المزيد من المعلومات بشأن هذه المسألة في ورقة عمل منفصلة (ATConf/6-WP/52).

٦-٢ **حماية المستهلك** — لقد كان التطور القائم لحقوق المسافر الجوي منذ عام ٢٠٠٣ عنصرا أساسيا لموازنة التأثير الذي يقع على الركاب في سوق داخلية للنقل الجوي محررة تحريرا تاما، وذلك بواسطة جعلهم يتقنون بحقهم في السفر، وكذلك لدعم النمو المستدام لتلك السوق.

٧-٢ لقد أدى الطيف العريض من الحقوق التي طبقت خلال هذه الفترة، والتي توفر قدرا أكبر من الاستفادة للمسافر الجوي للركاب المعوقين وللركاب من ذوي القدرة المحدودة على الحركة، وتحسن شفافية الأسعار بالنسبة للأجور المدفوعة، وتقديم المساعدة في الحالات التي يمنع فيها الركاب من الصعود إلى الطائرة، أو عندما يتعرضون لإلغاء رحلاتهم بدون إخطار كافٍ أو إلى تأخير طويل - إلى إحلال تغيير أساسي في العلاقة بين الركاب وقطاع النقل الجوي. ورغم أننا نقر بالتكلفة التي يتكبدها الناقلون الجويون، فإن توفير علاقة أكثر تكافؤا بين الأطراف قد عزز تحسين الخدمات المعروضة وزيادة الخيارات أمام المستهلكين. وأدى تحسين التعاون بين شركات الطيران والمطارات والجهات القائمة على المناول الأرضية في توفير هذه الخدمات أيضا إلى تحسينات ناجمة عن ذلك في فعالية قطاع الطيران وفي استخدام الموارد الشحيحة وتخصيصها.

٨-٢ وترد في ورقة العمل (ATConf/6-WP/55) توصيات الاتحاد الأوروبي واللجنة الأوروبية للطيران المدني فيما يتعلق بحقوق المستهلكين.

٩-٢ **المنافسة والمساعدة الحكومية** — تُطبق قواعد المنافسة والمساعدة الحكومية بالاتحاد الأوروبي من أجل ضمان المساواة للمشغلين الجويين في بيئة محررة، وعدم الإخلال بالسوق. وترد في ورقة عمل منفصلة (ATConf/6-WP/51) التطورات التي طرأت على سياسات المنافسة والمساعدة الحكومية في الاتحاد الأوروبي.

١٠-٢ **اتفاقات النقل الجوي** — يشكل سوق النقل الجوي بالاتحاد الأوروبي أساسا لمزيد من التكامل على مستوى أوسع نطاقاً في أوروبا بأسرها. وتقوم منطقة الطيران المشترك "Common Aviation Area" المنشأة بواسطة اتفاقات طيران شاملة مبرمة بين الاتحاد الأوروبي وجيرانه^٥ على نفس مبادئ الأسواق المفتوحة واتساق اللوائح وتطبيق قواعد المنافسة المتساوية من أجل ضمان المنافسة العادلة. وتتمثل الأمثلة الجيدة للجوانب الإيجابية لتحرير دخول الأسواق في المغرب وبلدان البلقان الغربية. إذ طبقت اتفاقات الطيران المشترك، فقد ازدادت حركة الركاب بين الدول الأعضاء بالاتحاد الأوروبي والمغرب إلى الضعف منذ عام ٢٠٠٥ وكان متوسط النمو السنوي في عدد الركاب هو ١١,٢ في المائة بين عامي ٢٠٠٦ و ٢٠١١، وحدث نمو مماثل في حركة الركاب بين الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي وشركاء المنطقة الجوية الأوروبية المشتركة (ECAA) في بلدان البلقان الغربية حيث كان متوسط النمو السنوي لنفس الفترة هو ٧,٧ في المائة من حيث عدد الركاب.

١١-٢ وعلاوة على ذلك، فقد أجرى الاتحاد الأوروبي مفاوضات بشأن اتفاقات طيران شاملة مع شركاء طيران رئيسيين آخرين خارج أوروبا. وتتص الاتفاقات المبرمة مع الولايات المتحدة وكندا على فتح الأسواق وتحرير ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم واتساق اللوائح.

١٢-٢ وختاما، فقد تم الاتفاق على أعمال الاتساق مع قانون الاتحاد الأوروبي (التعيين بالاتحاد الأوروبي) فيما يتعلق بنحو ١٠٠٠ اتفاق ثنائي للخدمات الجوية بين الدول الأعضاء بالاتحاد الأوروبي و ١١٧ بلدا شريكا. وينص هذا الأمر على اليقين القانوني ويسهم في التخفيف من بنود التعيين التقييدية باتفاقات الخدمات الجوية.

^٥ تم التفاوض بشأن اتفاقات "منطقة الطيران المشترك" بين الاتحاد الأوروبي والشركاء التاليين: ألبانيا والبوسنة والهرسك وكرواتيا وجمهورية مقدونيا البوغوسلافية السابقة والجبل الأسود وصربيا وكوسوفو، في إطار قرار مجلس الأمن بالأمم المتحدة رقم ١٢٤٤ والمغرب وجورجيا والأردن وجمهورية مولدوفا وإسرائيل.

٣- أولويات الاتحاد الأوروبي واللجنة الأوروبية للطيران المدني

١-٣ سيوفر المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي فرصة جيدة لمناقشة وتشجيع المضي في تطوير التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي. ويرى الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني أن المسائل التالية تحظى بالأولوية بالنسبة لهم في هذا المؤتمر:

أ) رهنا بالتدابير التي تساعد في ضمان منافسة مفتوحة وعادلة، فنحن نحبذ، ونطلب من الايكاو أن تشجع تشجيعا جادا عملية التحرير القائمة للنقل الجوي الدولي؛

ب) نحن نتوقع من الايكاو أن تضع مبادئ أساسية للمنافسة المفتوحة والعادلة وصكوك للمساعدة في ضمان تطبيق هذه المنافسة (بما في ذلك التشجيع الجاد والدعم الفعال لجميع الدول الأعضاء في الايكاو من أجل اعتماد قوانين للمنافسة منطبقة على النقل الجوي الدولي وقواعد للمساعدة الحكومية واضحة وشفافة وقابلة للتطبيق؛

ج) نحن نشجع أيضا الايكاو على تشجيع تحرير ملكية شركات الطيران والسيطرة عليها على أساس ثنائي أو ضمن الأقاليم أو من إقليم إلى آخر بطريقة وتدرجية ومستدامة وقائمة على التعامل بالمثل (وفي نفس الوقت لضمان المحافظة على السيطرة التنظيمية الفعالة). وسيسهل هذا الأمر إسهما كبيرا في "تطبيع" قطاع الطيران، وسيساعد في تيسير، على سبيل المثال، المضي في عملية التوحيد؛

د) نحن نحث الايكاو على وضع مجموعة من المبادئ الرئيسية الدنيا اللازمة لحماية المسافرين الجويين (على سبيل المثال، فيما يتعلق بالمعلومات المقدمة للمسافرين منذ الحجز وحتى الوصول، وشفافية الأسعار، ومنع الصعود إلى الطائرة، وإلغاء الرحلات بدون إخطار كاف، والتأخير الكبير والمساعدة المقدمة إلى الركاب من ذوي القدرة المحدودة على الحركة). وبالطبع، فإن وجود مجموعة من المبادئ الرئيسية الدنيا المقبولة عالميا لن يحول دون فرض البلدان أو الكتل معايير أشد.

٤- التوصيات

١-٤ يرجى من المؤتمر الإحاطة علما بما يلي:

أ) التطورات المتعلقة بقطاع الطيران والتطورات التنظيمية في الدول الأعضاء باللجنة الأوروبية للطيران المدني والاتحاد الأوروبي حسب ما ورد في هذه الورقة؛

ب) وأولويات الدول الأعضاء باللجنة الأوروبية للطيران المدني والاتحاد الأوروبي بالنسبة لهذا المؤتمر.

- انتهى -