



الجمعية العمومية - الدورة السابعة والثلاثون اللجنة الاقتصادية

البند ٤٩ من جدول الأعمال: تحرير خدمات النقل الجوي الدولي

تسهيل دخول شركات الطيران إلى أسواق رأس المال الدولية

(ورقة مقدمة من الولايات المتحدة)

الموجز التنفيذي

ينبغي أن تواصل الايكاو التشجيع على النظر في خيارات لتسهيل دخول شركات الطيران إلى أسواق رأس المال الدولية كوسيلة لزيادة مساهمات النقل الجوي الدولي في التجارة والسياحة وإيجاد فرص العمل والنمو الاقتصادي. وينبغي أن تشمل جهود الايكاو النظر في صك متعدد الأطراف يجوز بموجبه للأعضاء في الايكاو، إذا اختاروا ذلك، الدخول في التزامات متبادلة برفع حواجز الاستثمار عبر الحدود عن طريق التعهد بالتخلي عن اللجوء إلى بند الجنسية.

الإجراء: يرجى من الجمعية العمومية أن تطلب من المجلس ما يلي:

(أ) إضافة موضوع "تسهيل دخول شركات الطيران إلى أسواق رأس المال الدولية" إلى برامج عمل المنظمة.
(ب) النظر في وضع اتفاق أو صك متعدد الأطراف وملزم قانونياً بشأن الموضوع سيكون مفتوحاً لانضمام الدول إليه.

الأهداف الاستراتيجية:	ورقة العمل هذه مرتبطة بالهدف الاستراتيجي D — الكفاءة — تعزيز كفاءة عمليات الطيران.
الأثار المالية	ستكون ثمة حاجة إلى بعض الموارد للاضطلاع بهذه المهمة.
المراجع:	الوثيقة Doc 9819، تقرير المؤتمر العالمي للنقل الجوي - ATConf/5, 2003.

- ١ - المقدمة

١-١ في إطار البند ٢-١ من جدول الأعمال، استنتج المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي أنه: "يمكن أن تكون هناك ... منافع من جراء تحرير الأحكام المتعلقة بملكية الناقل الجوي والسيطرة عليه"، "يعود لكل دولة اختيار نهج واتجاه التحرير استنادا إلى المصلحة الوطنية"، "تستطيع الدول ... [تسهيل] التحرير بقبول الناقلين الجويين الأجانب المعنيين غير المستوفين للمعايير الوطنية التقليدية للملكية والسيطرة"، "يجوز للدول أن تختار تحرير ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم تحريرا انفراديا أو ثنائيا أو اقليميا أو جماعيا أو متعدد الأطراف" و"اضطلعت الايكاو بدور هام ينبغي أن تواصله لتسهيل التحرير في هذا المجال".

٢-١ لاحظت ورقة العمل رقم ٧، تحرير ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم، التي أعدتها الأمانة العامة للايكاو من أجل المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي، أن "معظم اتفاقات [النقل الجوي الثنائية]، بما في ذلك اتفاقات التحرير أو اتفاقات "الأجواء المفتوحة"، استمرت في تطبيق المعيار التقليدي [للملكية والسيطرة]". وتعترف الورقة بأن "هناك مزايا واضحة لتحرير ملكية الناقل الجوي والسيطرة عليه" وبأنه "يمكن أن يزود ذلك الناقلين الجويين بنطاق أوسع للوصول إلى أسواق رأس المال". ولاحظت أيضا أن "التحدي الرئيسي هو كيف نجد دولا لا ترغب في التحرير الآن ولن تحول مع ذلك دون قيام الدول الأخرى بإتباع ذلك النهج".

٣-١ لاحظ بيان المبادئ السياسية، الذي أعده اتحاد النقل الجوي الدولي وأيدته عدة دول هامة في مجال الطيران في نوفمبر ٢٠٠٩ أن "القيود في اتفاقات الخدمات الجوية الثنائية على ... الاستثمار ... قد تخفض مساهمات النقل الجوي الدولي في التجارة والسياحة ويجاد فرص العمل والنمو الاقتصادي". ويدعو إلى احترام "سياسات ... البلدان التي تسعى إلى تشجيع الاستثمار الأجنبي في شركاتها للطيران ... إذا لم توجد شواغل اجتماعية أو سياسية عامة لها ما يبررها" وإلى "النظر بعين العطف إلى امكانية إبرام اتفاق متعدد الأطراف لتحقيق هذا الهدف".

- ٢ - المناقشة

١-٢ خطا اتفاق النقل الجوي بين الولايات المتحدة والاتحاد الأوروبي لعام ٢٠٠٧ خطوة هامة في سبيل تحرير فرص شركات الطيران في الاستثمار. ووافق كل طرف على عدم الاعتراض، في إطار اتفاقات ثنائية مع بلدان ثالثة، على ملكية مواطني الطرف الآخر لشركات طيران في بلدان ثالثة. ووافقت الولايات المتحدة أيضا على عدم ممارسة حقها في منع الخدمات الجوية من جانب أي شركة طيران من عشرة بلدان في أوروبا غير أعضاء في الاتحاد الأوروبي وكذلك ١٨ بلدا أفريقيا بحجة أن مواطني الاتحاد الأوروبي يسيطرون على شركة الطيران.

٢-٢ أعدت الولايات المتحدة، لأغراض المناقشة، مشروع اتفاقية متعددة الأطراف بشأن الاستثمار الأجنبي في شركات الطيران. وخضع المشروع لمراجعة واسعة النطاق على أساس تعليقات تم تلقيها من بلدان أخرى وأصحاب مصلحة في الطيران وخبراء في المجال. وتقدم في التذييل نسخة من أحدث مشروع. ومن شأن مثل هذه الاتفاقية، إذا اعتمدها مؤتمر دبلوماسي تعقده الايكاو، أن تعزز تحرير وتسجيل دخول شركات الطيران إلى أسواق رأس المال الدولية. وستكون الاتفاقية مفتوحة لتتضمن إليها البلدان المستعدة للدخول في التزامات متبادلة لرفع حواجز الاستثمار عبر الحدود عن طريق التعهد بالتخلي عن اللجوء إلى بند الجنسية.

٣-٢ يشير اصطلاح "سيطرة"، حسبما هو مستخدم في هذه الورقة والمشروع المرفق، إلى السيطرة الإدارية والاقتصادية على احدى شركات الطيران ولا يؤثر بأي طريقة على مسؤولية الدول بمقتضى اتفاقية شيكاغو عن الاشراف التنظيمي على شركات الطيران.

٣- الاستنتاج

٣-١ ينبغي أن تطلب الجمعية العمومية من المجلس أن يدرج في برامج عمل المنظمة النظر في احتمال وضع اتفاق أو صك متعدد الأطراف وملزم قانونا سيكون مفتوحا لتنضم إليه الدول المستعدة للدخول في التزامات متبادلة برفع حواجز الاستثمار عبر الحدود عن طريق التعهد بالتخلي عن اللجوء لبند الجنسية.

APPENDIX
REVISED DISCUSSION DRAFT
10 SEPTEMBER 2009
Multilateral Convention on
Foreign Investment in Airlines

The Parties to this Convention;

Recognizing that many air services agreements include “nationality clauses” that allow each party to those agreements to refuse, revoke, suspend, or limit operating authorizations or technical permissions for airlines of the other parties to such agreements unless substantial ownership and effective control of those airlines are vested in the other parties, their nationals, or both;

Seeking to enhance the access of airlines to global capital markets in order to strengthen competition and reflect the realities of a global aviation industry;

Acknowledging that such nationality clauses are not required under international law and may discourage foreign investment in airlines; and

Desiring to facilitate foreign investment in the airlines of those states that permit or encourage such investment;

Have agreed as follows:

Article 1
Definitions

For the purposes of this Convention the term:

1. “Airline of a Party” means an airline that has received its air operator certificate (AOC) from, and has its principal place of business in the territory of, that Party; and
2. “Partner List A” means a list submitted by a Party, in accordance with paragraph 1 (a) of Article 4.
3. “Partner List B” means a list submitted by a Party, in accordance with paragraph 1 (b) of Article 4.

Article 2
Waiver of Nationality Clause

1. A Party shall not exercise any available rights under an air services agreement with another Party to refuse, revoke, suspend, or limit operating authorizations or technical permissions for an

airline of such other Party on the grounds that substantial ownership or effective control of that airline is vested in any third Party or Parties, their nationals, or both, provided that each said Party has included all other said Parties on its Partner List A.

2. A Party that includes itself on its Partner List A shall not exercise any available rights under an air services agreement with a second Party to refuse, revoke, suspend, or limit operating authorizations or technical permissions for an airline of that second Party on the grounds that substantial ownership or effective control of that airline is vested in the first Party, its nationals, or both, provided that each of the two Parties has included the other on its Partner List A.

Article 3 Removal of Limitation on Foreign Ownership and Control

A Party shall not limit on the basis of nationality the ownership or control of the airlines of that Party by nationals of another Party or Parties, provided the first Party has included the other Party or Parties on its Partner List B and each of the other Parties has included the first Party on its Partner List B.

Article 4 Partner Lists

1. Each Party, at the time of ratification, acceptance, or approval of or accession to this Convention, shall submit to the Depositary:

- a) a Partner List A of partners as to which it shall not exercise any available rights under its air services agreements with those partners to refuse, revoke, suspend, or limit operating authorizations or technical permissions of an airline of those partners on the grounds that substantial ownership or effective control of the airline is vested in another partner or partners on the list, nationals of that other partner or partners, or both; and
- b) at its discretion, a Partner List B of partners as to which it shall not limit on the basis of nationality the ownership or control of airlines of that Party by nationals of one or more of those partners.

2. A Party may add partners to or delete partners from a Partner List by submitting a new list to the Depositary superseding its prior list. The new list shall identify any additions to and deletions from the Party's prior Partner List. Additions shall become effective 30 days after the date of receipt of the new list by the Depositary and deletions shall become effective at the end of the International Air Transport Association (IATA) traffic season in effect one year after the date of receipt of the new list by the Depositary.

3. The requirement under paragraph 1(a) of this article that a Party submit a Partner List A may also be satisfied by a Party submitting to the Depositary written notice that it will not exercise any available rights under its air services agreements with any Party to this Convention to refuse, revoke, suspend, or limit operating authorizations or technical permissions of an airline of that Party on the grounds that substantial ownership or effective control of the airline is vested in another Party or Parties, nationals of a Party or Parties, or both.

4. The discretionary filing under paragraph 1(b) of this article of a Partner List B may also be satisfied by a Party submitting to the Depositary written notice that it will not limit on the basis of nationality ownership or control of airlines of that Party by nationals of any Party or Parties to this Convention.

Article 5 **Ownership and Control of a Party's Own Airlines**

Nothing in this Convention requires a Party to permit foreign ownership or control of airlines of that Party.

Article 6 **Depositary**

1. The original of this Convention shall be deposited with [], which is hereby designated as the Depositary of this Convention.
2. The Depositary shall transmit certified true copies of this Convention and any amendments thereto to all Parties and signatories.
3. The Depositary shall notify all Parties and signatories of:
 - a) All signatures, ratifications, acceptances, and approvals of and accessions to this Convention in accordance with Article 7, and any amendments thereto;
 - b) The dates on which this Convention enters into force for each Party in accordance with Article 7; and
 - c) Any withdrawals from this Convention and the effective date thereof in accordance with Article 9.
4. The Depositary shall maintain a centralized register accessible to all Parties, including on the Internet, of each Partner List submitted to it in accordance with Article 4.
5. Following entry into force of this Convention, it shall be registered with the Council of the International Civil Aviation Organization in accordance with Article 83 of the Convention on International Civil Aviation and with the United Nations in accordance with Article 102 of the UN Charter.

Article 7 **Signature, Consent to be Bound, and Entry into Force**

1. This Convention shall be open to all States for signature at [] until it enters into force in accordance with paragraph 3 of this Article.
2. This Convention is subject to ratification, acceptance, or approval by signatory States and shall be open to accession by non-signatory States.

3. This Convention shall enter into force 30 days after the third instrument of ratification, acceptance, approval, or accession has been deposited with the Depositary.

4. After the third instrument of ratification, acceptance, approval, or accession has been deposited in accordance with paragraph 3 of this Article, this Convention shall enter into force for any other signatory or acceding State 30 days after the date of deposit of its instrument of ratification, acceptance, approval, or accession with the Depositary.

Article 8
Regional Economic Integration Organizations

[Text to be developed in consultation with key
Regional Economic Integration Organizations]

Article 9
Withdrawal

A Party may withdraw from this Convention by giving written notice of withdrawal to the Depositary. The withdrawal shall be effective at the end of the IATA traffic season in effect one year after the date of receipt of the notice by the Depositary, unless the Party withdraws its notice by written communication to the Depositary prior to the effective date of the withdrawal.

Article 10
No Reservation

No reservation shall be made to this Convention.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized, have signed this Convention.

DONE at [], this [] day of [], 20[].

— END —