



## المؤتمر العالمي للنقل الجوي الاجتماع السادس

مونتريال، من ١٨ إلى ٢٢ مارس ٢٠١٣

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

### التعيين والملكية والسيطرة: خبرات كوبا في التفاوض مع بلدان الاتحاد الأوروبي

(وثيقة مقدمة من كوبا)

#### الموجز التنفيذي

ترمي ورقة العمل هذه إلى إبلاغ الوفود المشاركة بشأن خبرتنا في التفاوض مع بلدان الاتحاد الأوروبي والمنتصلة ببند التعيين والملكية والسيطرة، حيث أن الدول الأعضاء في هذا الاتحاد قد طلب منها ادخال تغييرات على اتفاقاتها الثنائية لخدمات النقل الجوي من أجل الامتثال لأحكام محكمة العدل الأوروبية. وتؤكد هذه الخبرة على أن الإيكاو قد أنشأت ضمن إطار اتفاقية الطيران المدني الدولي، كمحفل عالمي ضروري، من أجل توفير الارشاد الملائم لأعضائها في تنفيذ اللوائح الإقتصادية للنقل الجوي، وذلك لصالح مجتمع الطيران الدولي بأسره، مع مراعاة تدابير الضمان، لغرض المحافظة على المشاركة المنصفة والمستدامة لشركات الطيران في قطاع خدمات النقل الجوي. **الإجراء:** يرجى من المؤتمر الموافقة على التوصيات الواردة في الفقرة ٣.

المراجع: يمكن الاطلاع على مراجع المؤتمر السادس للنقل الجوي على الموقع التالي: [www.icao.int/meetings/atconf6](http://www.icao.int/meetings/atconf6)

#### ١- المقدمة

١-١ قُدمت ورقة العمل WP/259 في الدورة ٣٥ للجمعية العمومية للإيكاو بالنيابة عن الدول الأعضاء الـ ٢١ في لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني (لاكاك). وهي تحل الحاجة إلى إحلال التوازن في نوايا الاتحاد الأوروبي لإدخال تغييرات على الاتفاقات الثنائية للنقل الجوي من أجل إدراج بند بشأن التعيين والملكية والسيطرة، وذلك وفقا لحكم محكمة العدل الأوروبية. ولقد أثبت هذا الحكم أن البنود المستخدمة في معظم الاتفاقات التي أبرمتها الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي تتنافى مع أحكام قانون الجماعة الأوروبية بشأن حرية الإنشاء.

<sup>1</sup> قدمت كوبا النسخة المقدمة باللغة الإسبانية.

٢-١ وهذا الأمر يعني بالتحديد أنه يجوز لأي دولة من دول الاتحاد الأوروبي تعيين شركات طيران لا تملكها وتسيطر عليها تلك الدولة فحسب بل تملكها وتسيطر عليها دول أعضاء أخرى في الاتحاد الأوروبي، شريطة تواجدها في الدولة المذكورة آنفاً.

٣-١ ودعونا نذكر بما جاء في ورقة العمل A35-WP/259 بشأن موضوع عملية تحرير النقل الجوي، فقد ذكر أن الايكاو قد أخذت في الحسبان جميع معايير أعضائها وأنها صاغت، أثناء المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي، وأقرت، بندا متوازنا يزيل المفاهيم التقليدية في هذا المجال ويمثل خطوة إلى الأمام، رغم أنه لا يحقق التحرير التام. ومن ثم فإن الايكاو تشجع التحرير التدريجي والموحد بواسطة التوصية بتنفيذ سياسات انتقالية مرنة.

٤-١ وهذا هو السبب في أن اللجنة الاقتصادية، قد رأت في هذا المجال، بشأن الفقرة ٢٧-٢٤ من البند ٢٧، أثناء الدورة الخامسة والثلاثين، أن كل دولة ستحدد مسارها ووتيرتها لتغيير اللوائح بطريقة مرنة، وذلك باستخدام نهج أحادية أو ثنائية أو إقليمية أو جماعية أو عالمية.

## ٢- الخبرات في التفاوض مع الدول الأعضاء بالاتحاد الأوروبي باستخدام البند الذي أقرته لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني

١-٢ وإذ راعت لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني الفقرة ٤-١ من ورقة العمل هذه فقد صاغت بندا نموذجيا حسبما يرد في مرفق هذه الورقة لإحلال التوازن في البند الذي وضعه الاتحاد الأوروبي، وذلك على أساس فحوى النص الذي أقر في المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي واستنادا إلى النتائج التي توصلت إليها الدورة الخامسة والثلاثين للجمعية العمومية.

٢-٢ ولقد استخدمت كوبا هذا البند النموذجي في مفاوضاتها مع تسع دول أعضاء بالاتحاد الأوروبي حتى الآن، ولقد طبقت كوبا في كل حالة الأحكام الواردة فيه. ولقد أتاح ذلك للأطراف التوصل إلى نتائج مرضية، بواسطة تحقيق التوازن الصحيح بين مصالح كل بلد وإقليم.

٣-٢ ويتمثل أحد الأمثلة القائمة بالفعل لتطبيق هذا البند في أن هيئة الطيران المدنية الكوبية قد أذنت حاليا لشركة طيران "كوندور" الألمانية بتشغيل عمليات جوية لرحلات منتظمة تغادر من دولة تالته في الاتحاد الأوروبي. ومنحت الموافقة للنمسا لتعيين شركة الطيران هذه للعمل من وإلى فيينا-فاراديرو-فيينا.

٤-٢ وبغية المحافظة على الاتساق مع تدابير الضمان التي ينبغي اتخاذها، فإن الدولة التي تُعين شركة الطيران هي التي تعين وتمنح التواتر لشركة الطيران هذه، وذلك وفقا للأحكام المنصوص عليها في الاتفاق الثنائي لخدمات النقل الجوي الموقعة بين النمسا وكوبا.

٥-٢ ومن ثم فقد تم الإقرار بمصالح الأطراف، بدون منح أسبقية للاختلافات في التطور الاقتصادي. وببين هذا الأمر أنه من الممكن تحديد الإجراءات المناسبة بصورة مشتركة لتحقيق تحرير تدريجي ومنتظم ومستدام ضمن مجتمع الطيران المدني الدولي بطريقة تمكن من تحقيق الاستخدام الأمثل للموارد الطبيعية والاجتماعية والمالية لكل طرف.

٦-٢ ولقد اتخذت إجراءات أخرى بصورة ثنائية، أضفت مزيدا من المرونة على مسألة دخول الأسواق من خلال، في جملة أمور، السماح بنقل البضائع على رحلات الطيران العارض، وعمليات التعيين المتعددة والتشارك في الرموز مع شركات طيران بلدان تالته، والحريات الخامسة والمكاتب المشتركة لشركات الطيران التي تنتمي إلى نفس المجموعة.

٧-٢ ويعني تنفيذ هذه التدابير أن كوبا تطبق حاليا نهج السياسة المرنة لتنظيم نشاط النقل الجوي، من أجل ضمان دخول أسهل إلى الأسواق، بدون الاضطرار إلى توقيع اتفاقات للتحرير.

## -٣ التوصيات

١-٣ يرجى من المؤتمر القيام بما يلي:

(أ) النظر في الخبرات الواردة في هذه الورقة؛

(ب) تطبيق تدابير لإحلال تحرير خدمات النقل الجوي بطريقة تدريجية ومستدامة، وتحقيق الاستخدام الأمثل للموارد الطبيعية والاجتماعية والمالية، وذلك على أساس الإنصاف في ضوء الاختلافات الاقتصادية بين الدول، ومع الضمانات.

-----



## APPENDIX

### *Adjunto No. 1*

#### **Modelo de cláusula aprobado por la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)**

#### **ARTÍCULO No. \_\_\_\_**

Cada Parte Contratante tiene derecho de designar una línea o líneas aéreas, para operar los servicios convenidos en las rutas especificadas en el Anexo ante la otra Parte Contratante, así como sustituirlas por otras, previamente designadas. La designación o sustitución se hará por los canales diplomáticos.

Sin perjuicio de lo anterior, los Estados miembros de la... [nombre la organización de aviación civil de la región ] podrán autorizar a una o varias línea(s) aérea(s) de otro Estado miembro de la... [nombre la organización de aviación civil de la región], para explotar sus derechos de tráfico hacia y desde la Comunidad Europea.

Una vez recibida la designación o autorización, según el caso, la otra Parte otorgará las autorizaciones y permisos correspondientes con el mínimo de demora, siempre y cuando:

- a) en el caso de una aerolínea designada o autorizada por ... [nombre del Estado miembro de la Comunidad Europea];
  - (i) Tenga su oficina principal en el territorio del Estado que la designa, u otro Estado miembro de la Comunidad Europea, bajo el Tratado que constituye la Comunidad Europea y haya recibido un Permiso de Operación de acuerdo con la legislación de la Comunidad Europea.
  - (ii) Se ejerza y mantenga control regulatorio efectivo de la aerolínea por parte del Estado miembro de la Comunidad Europea responsable de emitir su Certificado de Operador Aéreo y la Autoridad Aeronáutica respectiva esté claramente identificada.
  - (iii) La aerolínea designada sea propiedad y continúe siendo propiedad, directamente o a través de participación mayoritaria, de un Estado miembro y/o de sus nacionales de la Comunidad Europea.
  
- b) en el caso de una aerolínea designada o autorizada por ... [nombre del Estado miembro de la región]:
  - (i) Tenga su oficina principal en el territorio del Estado que la designa u otro Estado miembro de la... [nombre organización de aviación civil de la región] y haya recibido un Permiso de Operación de un Estado miembro de la... [nombre organización de aviación civil de la región]
  - (ii) Se ejerza y mantenga control regulatorio efectivo de la aerolínea por parte del Estado miembro de la... [nombre organización de aviación civil de la región]

- (iii) responsable de emitir su Certificado de Operador Aéreo y la Autoridad Aeronáutica respectiva esté claramente identificada,
- (iv) La aerolínea designada sea propiedad y continúe siendo propiedad, directamente o a través de participación mayoritaria, de un Estado miembro y/o de sus nacionales de la ... [nombre organización de aviación civil de la región].

## ARTÍCULO

### Revocación o suspensión de la designación o autorización

1. Cualquiera de las Partes podrá revocar, suspender o limitar la autorización de operación o permisos técnicos de una aerolínea designada o autorizada por la otra Parte, cuando:
  - a) en el caso de una aerolínea designada o autorizada por ...[nombre del Estado miembro de la Comunidad Europea]:
    - (i) no tenga su oficina principal en el territorio de un Estado miembro de la Comunidad Europea, bajo el tratado que constituye la Comunidad Europea, o no haya recibido un Permiso de Operación válido, de acuerdo con la legislación de la Comunidad Europea; o
    - (ii) el control regulatorio efectivo no sea ejercido o mantenido por el Estado miembro de la Comunidad Europea responsable de otorgar su Certificado de Operador Aéreo, o la Autoridad Aeronáutica respectiva no esté claramente identificada en la designación, o
    - (iii) la aerolínea designada no sea propiedad o no se encuentre controlada efectiva y directamente o a través de participación mayoritaria por parte de un Estado miembro y/o nacionales de la Comunidad Europea, o
    - (iv) la aerolínea ya este designada para operar en virtud de un Acuerdo Bilateral entre un Estado miembro de la...[nombre organización de aviación civil de la región]. y otro Estado miembro de la Comunidad Europea y se demuestre que, al ejercer los derechos de tráfico a la luz del presente Acuerdo, sobre una ruta que incluya un punto en ese otro Estado miembro de la Comunidad, estuviera transgrediendo las restricciones sobre los derechos de tráfico impuestos por ese otro Acuerdo o
    - (v) la aerolínea designada posea un Certificado de Operador Aéreo emitido por un Estado miembro de la Comunidad y no exista Acuerdo Bilateral de Servicios Aéreos alguno entre el Estado miembro de la...[nombre organización de aviación civil de la región] y ese Estado miembro de la Comunidad.
  - b) en el caso de una aerolínea designada o autorizada por ... [nombre del Estado miembro de la...[nombre organización de aviación civil de la región]:
    - (i) no tenga su oficina principal en el territorio de un Estado miembro de la ...[nombre organización de aviación civil de la región] o no haya recibido un Permiso de Operación válido de uno de los países miembros de la ...[nombre organización de aviación civil de la región]; o
    - (ii) el control regulatorio efectivo no sea ejercido o mantenido por el Estado miembro de la...[nombre organización de aviación civil de la región] responsable de otorgar su Certificado de Operador Aéreo, o la Autoridad Aeronáutica respectiva no esté claramente identificada en la designación, o

- (iii) la aerolínea designada no sea propiedad o no se encuentre controlada efectiva y directamente o a través de participación mayoritaria por parte de un Estado miembro y/o nacionales de la...[nombre organización de aviación civil de la región], o
- (iv) la aerolínea ya esté designada para operar en virtud de un Acuerdo Bilateral entre un Estado miembro de la Comunidad y otro Estado miembro de la CLAC y se demuestre que, al ejercer los derechos de tráfico a la luz del presente Acuerdo, sobre una ruta que incluya un punto en ese otro Estado miembro de la ...[nombre organización de aviación civil de la región], estuviera trasgrediendo las restricciones sobre los derechos de tráfico impuestos por ese otro Acuerdo.
- (v) posea un Certificado de Operador Aéreo emitido por un Estado miembro de la...[nombre organización de aviación civil de la región] y no exista Acuerdo Bilateral de Servicios Aéreos alguno entre el Estado miembro de la Comunidad Europea y ese Estado miembro de la ...[nombre organización de aviación civil de la región].

- انتهى -