



المؤتمر العالمي السابع للنقل الجوي

مونتريال، كندا، مقر الإيكاو، ١٦ - ٢٠/١١/٢٠٢٦

البند ٣ من جدول الأعمال: تعزيز الأطر التنظيمية والمؤسسية

٢-٣: تعزيز الربط الجوي من خلال أطر الطيران الاقتصادية والتنظيمية التقدمية للنقل الجوي الدولي

الارتقاء بالربط الجوي إلى الحد الأمثل من خلال تعزيز الأطر التنظيمية الاقتصادية

(مقدمة من الأمانة العامة)

الموجز التنفيذي

تتناول هذه الورقة موضوع الربط الجوي في منظومة دولية قائمة على الشبكات، حيث تظل نتائج الربط الجوي متفاوتة بين الأقاليم. وتُلخص الورقة مفهوم الربط الجوي وأهميته وهيكله الحالي، وتسلط الضوء على الفوارق والقدرة على الصمود في مختلف الأسواق، وتحدد القيود التنظيمية والتشغيلية والسوقية الرئيسية التي تؤثر في أداء الربط الجوي. وتتناول أيضاً الاتجاهات الناشئة التي تؤثر في القدرة على الصمود والاستدامة. وبناءً على ذلك، تُقدِّم في الورقة مسارات عملية تركز على التنفيذ لتتمكن الدول من الارتقاء بالربط الجوي إلى الحد الأمثل من خلال تحرير دخول الأسواق، واتباع نهج مختلفة لخدمات الركاب والبضائع، وتعزيز التعاون الإقليمي، وتقديم الدعم الموجه إلى الأسواق التي تعاني من نقص في الخدمات، وتحسين الفعالية التنظيمية والتشغيلية، بالاستناد إلى المواد الإرشادية والأدوات الصادرة عن منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو).

الإجراءات: ترد تفاصيل الإجراءات المعروضة على المؤتمر في الفقرة ٥-١.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط هذه الورقة بالهدف الاستراتيجي التالي: "التنمية الاقتصادية للنقل الجوي تضمن تحقيق الازدهار الاقتصادي والرفاه المجتمعي للجميع".
الآثار المالية:	ستُنفذ الأنشطة المشار إليها في هذه الورقة، رهنًا بالموارد المتاحة في الميزانية العادية للفترة ٢٠٢٦-٢٠٢٨ و/أو من المساهمات الخارجة عن الميزانية، بما في ذلك الصندوق الطوعي للنقل الجوي.
المراجع:	القرارات المعتمدة في الدورة الثانية والأربعين للجمعية العمومية، الطبعة المؤقتة، أكتوبر ٢٠٢٥ (قرار الجمعية العمومية للإيكاو ٤٢-٢٦) الوثيقة Doc 10221 - الدورة الثانية والأربعون للجمعية العمومية - مونتريال، ٢٣/٩/٢٠٢٥ - ٣/١٠/٢٠٢٥ - تقرير اللجنة الاقتصادية. الوثيقة Doc 9626 - "دليل تنظيم النقل الجوي الدولي" الوثيقة Doc 9587 - "سياسات ومواد إرشادية بشأن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي"

١ - المقدمة

١-١ يُقصد بمصطلح "الربط الجوي" مدى قدرة منظومة النقل الجوي الدولي على إتاحة التنقل بكفاءة للركاب والبريد والبضائع بين الأسواق، باستخدام حد أدنى من نقاط الترانزيت، وتقصير أوقات السفر قدر الإمكان، وتحقيق أقصى درجات الرضا لدى المستخدمين، وأقل قدر ممكن من التكلفة. وهي نتيجة قابلة للرصد على مستوى المنظومة تتجمل عن تفاعل الشروط التنظيمية والتشغيلية وظروف السوق، وليس عن طرق جوية فردية أو تدابير تنظيمية بمعزل عن غيرها. ولذلك، فإنها تبين الأداء العام لمنظومة النقل الجوي وتكاملها، ومدى التنفيذ الفعال للوصول إلى سوق النقل الجوي وتحويله إلى ربط جوي يتسم بالكفاءة وسهولة الوصول.

٢-١ يشكل الربط الجوي الفعال ركيزة أساسية للمشاركة الاقتصادية وتيسير الانتقال بالخدمات والقدرة على الصمود، علماً بأن قطاع الطيران يساهم بمبلغ ٤,١ تريليون دولار أمريكي في الناتج القومي الإجمالي ويوفر ٨٦,٥ مليون فرصة عمل على المستوى العالمي وينقل ٣٣ في المائة من حجم التجارة الدولية^١. ومن خلال ربط الاقتصادات بالأسواق والخدمات الخارجية، ييسر الربط الجوي التجارة والسياحة والاستثمار وتوفير فرص العمل والاندماج الاجتماعي. ويكتسب دوره أهمية حيوية لا سيما بالنسبة إلى الدول الجزرية النائية والدول النامية غير الساحلية، حيث يُعد النقل الجوي الوسيلة الرئيسية للوصول الموثوق به إلى المجال الدولي. وقد أبرز انقطاع الربط الجوي العالمي أثناء جائحة فيروس كورونا دور الطيران كعامل اقتصادي تمكيني، مع ما ارتبط بذلك من انخفاضات غير مسبقة في الخدمات الجوية مما تسبب في تأثيرات خطيرة على التجارة والسياحة والعمالة وسلاسل التوريد، بما في ذلك انهيار بنسبة ٩٤,٤ في المائة من حركة الركاب الدولية في ذروة الأزمة وإيقاف ٦٤ في المائة من الأسطول العالمي وفقدان أكثر من ٢,٣ مليون فرصة عمل في المطارات وشركات الطيران والمطارات وقطاع الفضاء الجوي^٢. ولذلك، فإن أوجه التباين في نتائج الربط الجوي قد تكون لها آثار مهمة على المشاركة في الاقتصاد والتنمية المتوازنة للنقل الجوي الدولي.

٢ - هيكل الربط العالمي والفوارق والقدرة على الصمود

١-٢ **مشهد الربط العالمي.** شهد الربط الجوي توسعاً كبيراً خلال العقود الأخيرة، فقد تطور منتقلاً من الترتيبات الثنائية المبكرة، مثل اتفاقية برمودا لعام ١٩٤٦، إلى شبكة عالمية لا تتفك تزداد ترابطاً. ومن المتوقع أن تصل الحركة الجوية إلى ١٢,٤ مليار راكب بحلول عام ٢٠٥٠، الأمر الذي يبرز أهمية الربط الجوي من أجل تحقيق الطموحات التي تتطوي عليها الخطة الاستراتيجية للإيكاو للفترة ٢٠٢٦ - ٢٠٥٠ لتنمية قطاع النقل الجوي ليكون مستداماً وقوياً وشاملاً للجميع. وساهمت الأطر المتعددة الأطراف أيضاً، بما في ذلك اتفاق عبور الخطوط الجوية الدولية (IATA)، في تيسير تشغيل الخدمات الجوية الدولية من خلال دعم ممارسة حقوق العبور والمساهمة في تطوير شبكات الطرق الجوية العالمية. وقد كان الدافع إلى هذا النمو هو الطلب، وأطر الخدمات الجوية التي تزداد مرونة، والتقدم في تكنولوجيا الطائرات، ونماذج الأعمال المتطورة لشركات الطيران. ولا تزال خدمات الرحلات المنتظمة تشكل العمود الفقري للربط الجوي العالمي، وتكملها عمليات الرحلات غير المنتظمة والرحلات المستأجرة التي تخدم الوجهات السياحية والأسواق المتخصصة والناشئة. وتواصل نظم التجميع والتوزيع توسيع نطاق الشبكة من خلال الروابط غير المباشرة، أما نمو شركات الطيران المنخفضة التكلفة فقد أدى إلى توسيع نطاق الخدمات المباشرة من نقطة إلى نقطة، لا سيما إلى الأسواق الثانوية، مما ساهم بقدر أكبر في نمو الربط الجوي. ومع مرور الوقت، أصبحت الفروق بين نماذج أعمال شركات الطيران أقل بروزاً، مما ساهم في ظهور مشهد أكثر ترابطاً مدعوماً بترتيبات النقل المشترك، والمشاركة في الرموز، والتحالفات. ومع ذلك، تبين أنماط الربط الجوي اختلافات هيكلية في حجم السوق وموقعه الجغرافي، إذ تعتمد الأسواق الأصغر حجماً والنائية اعتماداً أكبر على الروابط غير المباشرة والبوابات المحدودة، مما يؤدي إلى أوقات سفر أطول ومرونة أقل.

^١ مجموعة عمل الطيران (ATAG) - "الطيران - الفوائد فيمل بعد الحدود لعام ٢٠٢٤"

^٢ مجموعة عمل الطيران (ATAG) - "الطيران - الفوائد فيمل بعد الحدود لعام ٢٠٢٤"

٢-٢ الفوارق في الربط على الصعيد العالمي. لا يزال الربط موزعاً على نحو غير متكافئ عبر الأسواق والأقاليم، على الرغم من النمو العالمي العام في الحركة الجوية وتوسع الشبكات. فالطرق الجوية العالية الكثافة التي تربط بين المراكز الرئيسية والمدن الكبرى تستفيد من خدمات متواترة، وشركات طيران متعددة، وخيارات طرق متنوعة، أما الأسواق الأصغر حجماً أو الأكثر عزلة فتعتمد بصورة أساسية على الروابط غير المباشرة عبر المراكز الرئيسية. ولذلك، فإن هناك تفاوتاً بالغاً في تواتر الخدمات، والقدرة الاستيعابية، ونطاق الشبكة، مما يؤدي إلى اختلاف مستويات الوصول وجودة الربط عبر الأسواق. وتتجلى هذه الاختلافات أيضاً في توافر الطرق الجوية المباشرة، والخيارات التنافسية، وتنوع الروابط الجوية، التي تظل محدودة في الأسواق الأصغر حجماً أو الهامشية. وتكون هذه الفوارق أكثر وضوحاً في البلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية، حيث تؤدي أحجام حركة النقل المحدودة والقيود الجغرافية إلى تقييد الخدمات المباشرة.

٣-٢ قدرة الربط الجوي على الصمود. أبرزت آثار جائحة فيروس كورونا على النقل الجوي الفوارق القائمة في الربط الجوي وعززتها. وكان انخفاض الخدمات أكثر حدة على الطرق الجوية ذات الكثافة المنخفضة، أما الأسواق ذات الطلب المرتفع والممرات الجوية الرئيسية فتعافت بوتيرة أسرع. في المقابل، شهد العديد من الأسواق الثانوية والهامشية انتعاشاً أبطأ وغير متكافئ، إذ لم تُستأنف بعض المسارات أو ظلت تعمل بوتيرة مخفضة بسبب قيود الطلب وارتفاع التكاليف وتغير أولويات الشبكة. وتبين هذه التطورات حدوث عملية ترشيد أوسع نطاقاً للشبكة وإعادة توزيع القدرة الاستيعابية نحو الأسواق الأكثر جدوى من الناحية التجارية. ونتيجة لذلك، كان التعافي أكثر صموداً في أسواق المحاور الراسخة، أما الأقاليم التي لديها قدر أقل من الروابط الجوية فلا تزال تواجه قيوداً مستمرة، مما يوسع الفوارق القائمة في أداء الربط الجوي.

٣- تحديات الربط الجوي

١-٣ القيود التنظيمية. يتأثر الربط الجوي تأثراً كبيراً بالأطر التنظيمية التي تضعها الدول وتنفذها. وتظهر هذه القيود في مجالات رئيسية تؤثر في مدى فتح الأسواق والتنفيذ والقدرة على التأقلم على المستوى التنظيمي، على النحو المبين أدناه.

٣-١-١ القيود على دخول الأسواق وأساليب الحماية. في العديد من الأسواق، لا يزال التحرير محدوداً، إذ تحافظ اتفاقات الخدمات الجوية على قيود تتعلق بالقدرة الاستيعابية أو تواتر الرحلات أو الطرق الجوية أو التعيين، مما يعوق تطوير الخدمات، وهو ما يفرض في بعض الحالات إلى الأخذ بنهج حذرة أو حماية بغية حماية المصالح الوطنية أو المحلية. بالإضافة إلى ذلك، قد يؤدي عدم وجود اتفاقات خدمات جوية بين دول معينة إلى اتباع نهج انتقائية أو حذرة تجاه فتح الأسواق، متأثرة بالظروف الحالية للأسواق، أو بقدرات شركات الطيران الوطنية أو قدرتها التنافسية، وعدم اليقين بشأن الطلب، بدلاً من الأهداف الطويلة الأجل المتعلقة بالربط الجوي. وقد يؤدي ذلك إلى تأخير إنشاء أطر تعاونية أو، في بعض الحالات، إلى منع تشغيل الخدمات الجوية الدولية بأكملها.

٣-١-٢ التحرير الإقليمي والفجوات في التنفيذ. ساهمت مبادرات التحرير الإقليمية والمتعددة الأطراف مساهمة كبيرة في تحقيق التكامل التدريجي لأسواق النقل الجوي وتعزيز الترابط داخل كل إقليم. وتُظهر تجارب مثل "سوق الطيران الموحدة" التابعة للاتحاد الأوروبي، و"اتفاق كاريكوم المتعدد الأطراف للخدمات الجوية"، و"السوق الأفريقية الموحدة للنقل الجوي" التابعة للدول الأفريقية، و"مذكرة التفاهم بشأن تحرير خدمات الشحن الجوي الحصرية" المبرمة بين هيئات الطيران المدني للدول الأعضاء في "لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية" توضيح الأخذ بمناهج مختلفة للتحرير وإمكانات هذه المناهج في تحقيق الترابط الجوي، بينما تُظهر الترتيبات فيما بين الأقاليم توسعاً يتجاوز حدود الأقاليم، ومنها اتفاق النقل الجوي الشامل بين الدول الأعضاء في رابطة دول جنوب شرق آسيا والاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء. وعلى الصعيد العالمي، تبين بعض المبادرات، مثل الاتفاق المتعدد الأطراف بشأن تحرير النقل الجوي الدولي، الجهود الرامية إلى دفع عجلة التحرير المتعدد الأطراف على نطاق أوسع،

مع أن المشاركة لا تزال محدودة وغير متكافئة، مما يدل على وجود اختلافات في الأولويات الوطنية، ومستويات جاهزية الأسواق، والمخاوف المتعلقة بالتعرض للمنافسة.

٣-١-٣ قدرة الأطر التنظيمية على التأقلم مع ظروف السوق المتغيرة. في بعض الحالات، قد لا تتكيف الأطر التنظيمية بنفس الوتيرة التي تتغير بها نماذج أعمال شركات الطيران وممارساتها التشغيلية وديناميات السوق. فقد يشكل ظهور الوافدين الجدد وخدمات الطيران الجديدة ونماذج الأعمال الابتكارية ضغوطاً إضافياً على قدرة الأطر التنظيمية القائمة. وقد يحد هذا الأمر من فعاليتها في استيعاب الأشكال الجديدة لتنمية الشبكات والتعاون وتقديم الخدمات، وقد يقيد ذلك قدرة القطاع على الاستجابة لاحتياجات الربط الجوي الناشئة. وعلى وجه الخصوص، قد يؤدي الافتقار إلى القدرة على التأقلم إلى إحداث حالة من عدم اليقين لدى شركات الطيران فيما يتعلق بقرارات التخطيط والاستثمار، وقد يعوق تحقيق المزيد من الابتكار ووضع نهج تشغيلية وتجارية جديدة في الحالات التي لا تواكب فيها الظروف التنظيمية تغيرات الواقع مواكبة كافية.

٢-٣ القيود التشغيلية التي تؤثر في تنمية الشبكات. تتبع القيود التشغيلية التي تؤثر في الربط الجوي أساساً من أوجه القصور في البنية الأساسية والمجال الجوي والعمليات التشغيلية التي تعمل في إطارها شبكات شركات الطيران. وقد تؤدي قيود مثل القدرة الاستيعابية للمطارات وتوافر فترات الإقلاع والهبوط وقيود البنية الأساسية والقيود المفروضة على المجال الجوي، بما في ذلك مناطق حظر الطيران والمتطلبات التشغيلية، إلى تقييد استحداث الخدمات أو توسيعها أو استدامتها. كما أن الشروط الإجرائية المتعلقة بالموافقات التشغيلية قد تؤخر بدء وتطوير الخدمات الجوية. ويمكن أن تؤدي قيود المجال الجوي وتوجيه مسارات الرحلات إلى زيادة التكاليف ومدة السفر، مما يؤثر في الكفاءة والموثوقية.

٣-٣ قيود السوق التي تؤثر في الطلب والجدوى الاقتصادية. يتأثر الربط الجوي أيضاً بظروف السوق التي تؤثر في الجدوى الاقتصادية للخدمات الجوية. وتستند قرارات شركات الطيران المتعلقة بالقدرة الاستيعابية وشبكة الخطوط إلى مستويات الطلب وهياكل التكلفة والعوائد المتوقعة، مما يؤدي إلى تركيز الخدمات في الأسواق ذات الطلب المرتفع، بينما تعاني الأسواق الأصغر حجماً أو الأقل استقراراً من محدودية الربط الجوي وانخفاض موثوقيته. وتعتبر الطرق الجوية ذات الكثافة المنخفضة معرضة بوجه خاص لتقلبات الطلب وظروف التشغيل، مما يزيد من خطر تقليص الخدمة أو إلغائها. وتشير هذه التحديات إلى أن قيود الربط الجوي لا تقتصر على مسألة فتح الأسواق، بل تشمل أيضاً عدم كفاية الطلب والاستدامة التجارية المحدودة. وكثيراً ما تكون هذه التحديات أكثر صعوبة في الأسواق الصغيرة والنائية والبعيدة جغرافياً، مثل الدول النامية غير الساحلية والدول النامية الجزرية الصغيرة، حيث تؤثر أيضاً أحجام الحركة المحدودة وارتفاع التكاليف التشغيلية والصعوبات الجغرافية في جدوى الخدمات. وبناءً على ذلك اتخذت الإيكاو عدة مبادرات وأجرت تحليلات محددة الهدف لتكوين فهم أفضل لهذه التحديات وتحديد الإجراءات التي تسمح بتعزيز الربط الجوي وتحقيق الاستدامة في قطاعات النقل الجوي في هذه الدول. وقد يؤدي توسيع نطاق تنفيذ اتفاقية كيب تاون وبروتوكول الطائرات إلى تعزيز فرص الحصول على تمويل الطائرات وتأجيرها، مما يساهم في تطوير الأسطول وتحسين نتائج الربط الجوي.

٤-٣ الاتجاهات والمسائل الناشئة التي ترسم ملامح الربط الجوي. إن التقدم التكنولوجي ونماذج الأعمال المتطورة، بما في ذلك الرقمنة وإمكانية إدخال نظم الطائرات غير المأهولة في الخدمات التجارية الدولية وترتيبات الشراكة الأكثر مرونة عوامل تؤثر في كيفية تصميم الخدمات وتقديمها. وفي الوقت نفسه، ثمة عوامل خارج نطاق الطيران، ومنها التطورات الجيوسياسية والمسائل المتعلقة بالعمالة والمتطلبات البيئية والظروف الاقتصادية الأوسع نطاقاً تؤثر في القدرة الاستيعابية والتكاليف وكفاءة تحديد الطرق الجوية، بينما لا يزال نقص البنى الأساسية والمجال الجوي، إلى جانب التغيرات في أنماط السفر والصدمات الخارجية، يؤثر في استدامة الخدمة. وتؤكد هذه الاتجاهات ضرورة وضع أطر تنظيمية تظل مستجيبة للاحتياجات وقابلة للتكيف

مع الظروف التشغيلية والتكنولوجية والسوقية المتغيرة، وتعزز فرص تحقيق نتائج ربط جوي أكثر كفاءة وقدرة على الصمود واستشرافاً للمستقبل.

٤- التوجه الاستراتيجي: مسارات للارتقاء بالربط الجوي إلى الحد الأمثل

٤-١ المسارات الاستراتيجية للدول. تستلزم معالجة معوقات الربط الجوي تطبيقاً للأطر التنظيمية يركز بقدر أكبر على النتائج، مع مراعاة الواقع التشغيلي وظروف السوق واتجاهات قطاع الطيران المتغيرة. وقد تتيح المسارات التالي ذكرها دعم الدول في تعزيز الربط الجوي من خلال نهج أكثر فعالية واستجابة وتركيزاً على التنفيذ.

٤-١-١ تحرير دخول الأسواق وتحديث الأطر التنظيمية. يظل تحرير دخول الأسواق محركاً حاسماً لتحسين الربط الجوي بما يتماشى مع رؤية الإيكاو الطويلة الأجل لتحرير النقل الجوي الدولي. ومن شأن توسيع نطاق فتح الأسواق وتنفيذه بفعالية، بالاستناد إلى الأحكام التي تتسم بالمرونة الكاملة في اتفاقات الخدمات الجوية، أن يعزز قدرة شركات الطيران والوافدين الجدد على تلبية الطلب المتغير ومواكبة الظروف التشغيلية. ويشمل ذلك التعيينات المتعددة والمرونة في القدرة الاستيعابية والخطوط الجوية ومعايير التعيين المحدثة القائمة على مقر العمل الرئيسي، مع ما يرتبط بذلك من الضبط الفعال من خلال المراقبة التنظيمية المناسبة. وحيثما تكون هذه المرونة محدودة، يظل الربط الجوي محدوداً على الرغم من وجود إمكانية دخول الأسواق. وبناءً على ذلك، تُشجّع الدول على إتاحة المرونة التشغيلية الكاملة مع الحفاظ على السلامة والأمن والمراقبة الاقتصادية المناسبة لضمان تنمية الأسواق بطريقة متوازنة.

٤-١-٢ تعزيز التعاون الإقليمي وفيما بين الأقاليم. تشجّع الدول على تعزيز التعاون الإقليمي لمعالجة التجزئة في منظومة النقل الجوي الدولي، بما يتماشى مع قرار الجمعية العمومية للإيكاو ٤٢-٢٦. وينبغي إعطاء الأولوية للتنفيذ الفعال وفي الوقت المناسب للترتيبات الإقليمية القائمة، وضمان تحويل الأحكام المنققة عليها إلى نتائج تشغيلية، مدعومة بتنسيق محسّن بين السلطات الوطنية المعنية ومواءمة بين مجالات السياسات المرتبطة بذلك، ومنها إجراءات الهجرة والجمارك والحدود. كما يمكن للمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والآليات التعاونية الأخرى أن تساهم بشكل إضافي عن طريق تسهيل اعتماد الأساليب التنظيمية المتجانسة وجمع الخبرات وتعزيز التعاون المؤسسي للتوصل إلى الربط الآمن والسلس والمستدام على المستوى الإقليمي وفيما بين الأقاليم. ويمكن أن تساهم هذه الجهود في تحقيق مزيد من التقارب التنظيمي ودعم الإعداد التدريجي لأطر ربط جوي عالمية أكثر تماسكاً وتكاملاً.

٤-١-٣ تعزيز الربط الجوي في الأسواق التي تعاني من نقص الخدمات والأسواق ذات الكثافة المنخفضة. يتطلب تحسين الربط الجوي في الأسواق التي تعاني من نقص الخدمات والأسواق ذات الكثافة المنخفضة اتخاذ تدابير محددة الهدف تعالج مسألة فتح الأسواق والجدوى التجارية على حد سواء. وغالباً ما تكون حقوق النقل الجوي وحدها غير كافية، إذ إن القيود الإدارية ومحدودية الطلب وحجم التجارة قد تحد من فعالية استخدامها. ويمكن للدول أن تنتظر في اتباع نهج أكثر مرونة، بما في ذلك منح حق دخول الأسواق على أساس أحادي الجانب، وتبسيط إجراءات الموافقة، وزيادة المرونة التشغيلية لخدمات الركاب والبضائع. ولعل التدابير الرامية إلى تحفيز الطلب، بما في ذلك تبسيط إجراءات التأشيرات، وتيسير التجارة، والترويج السياحي الموجه، ومبادرات تطوير الوجهات السياحية، ودعم تنقل الركاب، فضلاً عن تحسين كفاءة الخدمات اللوجستية والجمركية، إلى جانب الترتيبات التعاونية مثل المشاركة في الرموز والربط بين الخطوط الجوية، تساعد في توسيع نطاق الشبكة وتعزيز إمكانية توفير خدمات أكثر جدوى من الناحية التجارية وأكثر استدامة في جميع الأسواق. ويمكن أيضاً استكمال هذه الجهود بتدابير تيسر الحصول على التمويل وتأجير الطائرات، بما في ذلك تنفيذ اتفاقية كيب تاون وبروتوكول الطائرات حيثما يكون ذلك مناسباً،

والحوافز الحكومية لتمويل الخدمات الجوية على بعض الطرق الحيوية وإعطاء الأولوية للاستثمارات في البنى الأساسية الخاصة بالطيران بما يدعم تنمية الأسطول وتوسيع نطاق الربط الجوي واستدامة الخدمات على المدى الطويل. ويمكن تعزيز الدعم الذي تقدمه الإيكاو من خلال تعبئة الإيرادات الموجهة والشراكات مع الجهات المانحة؛ ويُعد تحليل احتياجات الطيران في البلدان النامية غير الساحلية مثلاً ملموساً قابلاً للتمويل.

٢-٤ **الدعم الذي تقدمه الإيكاو إلى الدول.** ستواصل الإيكاو دعم الدول في تحسين الربط الجوي العالمي والتنمية المستدامة للنقل الجوي الدولي، بما يتماشى مع أهدافها الاستراتيجية وقرارات الجمعية العمومية للإيكاو المتعلقة بشؤون التنمية الاقتصادية للنقل الجوي الدولي. ولهذا الغرض، ستواصل الإيكاو تقديم الإرشادات في مجال السياسات، وبناء القدرات، ودعم التنفيذ من خلال الأدوات والمنصات الراسخة التي تعزز الحوار والتحديث التدريجي لقواعد فتح الأسواق.

٥ - التوصيات

١-٥ يُقترح عرض التوصيات التالية على المؤتمر للنظر فيها:

أ) ينبغي للدول أن تمنح حق دخول الأسواق الكامل وأن تعزز المرونة في تطبيق ذلك، لإتاحة المزيد من المرونة في عمليات شركات الطيران التجارية واعتماد معايير تعيين محدثة، بما في ذلك الأحكام المتعلقة بالمقر الرئيسي للعمل، وضمان الظروف التنظيمية الاقتصادية التي تدعم عمليات شركات الطيران التي تتسم بالإنصاف والشفافية والكفاءة، مع دعم الترتيبات القانونية والمؤسسية التي تسهل الربط الجوي والاستثمار والتنمية المستدامة للأساطيل؛

ب) ينبغي للدول والمنظمات الإقليمية المعنية تعزيز التعاون الإقليمي وفيما بين الأقاليم، بما في ذلك من خلال المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والآليات التعاونية الأخرى لضمان التنفيذ الفعال للترتيبات القائمة وتحسين التنسيق مع السلطات والجهات المعنية المختصة لتيسير تحقيق النتائج الأكثر تكاملاً في مجال الربط الجوي؛

ج) ينبغي للدول اتخاذ إجراءات محددة الهدف لتعزيز الربط الجوي في الأسواق التي تعاني من نقص في الخدمات والأسواق ذات الكثافة المنخفضة، من خلال إضفاء المرونة على مسألة فتح الأسواق واتخاذ الإجراءات المبسطة والتدابير المنسقة لدى السلطات المختصة لتلبية الطلب وقدرة الخدمات على الاستمرار، مع تسهيل الاستثمار في قطاع الطيران المدني، بما يشمل تطوير البنى الأساسية وتحديث الأساطيل وغير ذلك من التدابير التي تعزز الربط الجوي والقدرة على الصمود؛

د) ستواصل الإيكاو دعم الدول في الارتقاء بالربط الجوي إلى الحد الأمثل من خلال توفير الإرشادات في مجال السياسات، مثل نموذج اتفاقات الخدمات الجوية (TASA) وبناء القدرات ودعم التنفيذ، لا سيما من خلال الأدوات والمنصات الملائمة، ومن خلال تعزيز التعاون والتنسيق التدريجي للأطر التنظيمية الاقتصادية للنقل الجوي.

— انتهى —