



المؤتمر العالمي السابع للنقل الجوي (ATCONF/7)

مونتريال، كندا، من ١٦ - ٢٠/١١/٢٠٢٦

البند ٣ من جدول الأعمال: تعزيز الأطر التنظيمية والمؤسسية

١-٣: تعزيز الإشراف التنظيمي والأطر المؤسسية المتطورة

الارتقاء بنظم الإدارة: توسيع نطاق مبادرة سارية لنظم الإدارة في إقليم أمريكا الجنوبية لتشمل سنّ السياسات في مجال الطيران

(مقدمة من البرازيل بدعم من ١٧ دولة من الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية^١)

الموجز التنفيذي

منذ عام ٢٠٢٢، بدأت منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي (OECD)، بناءً على طلب من منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو)، في تطبيق "مؤشرات نظم الإدارة لدى الهيئات التنظيمية في القطاعات" على هيئات الطيران المدني في إقليمي الإيكاو لأمريكا الجنوبية (SAM)، وأمريكا الشمالية وأمريكا الوسطى والكاريبي (NACC). وقد مضى المكتب الإقليمي لأمريكا الجنوبية قدماً في هذا العمل من خلال اجتماع هيئات الطيران المدني في الإقليم (RAAC)، حيث قدمت الأمانة العامة في الاجتماع الثامن عشر لهيئات الطيران المدني في الإقليم (RAAC/18) (ساو باولو، فبراير ٢٠٢٥) مرحلة ثانية تهدف إلى تعزيز استقلالية هيئات الطيران المدني في الإقليم ومساءلتها وشفافيتها، مع إبراز الهيئة الوطنية للطيران المدني في البرازيل (ANAC) بوصفها حالة يمكن للإقليم الاسترشاد بها. وتصل هذه المبادرة، بحكم تصميمها، إلى الهيئة التنظيمية، لكنها لا تصل إلى الجهات المعنية بصنع السياسات التي تتخذ قرارات بشأن الضرائب وسياسات الوقود وتصميم عقود الامتياز والوصول إلى الأسواق، بما يحدد ملامح نتائج الربط الجوي ذاتها.

وتقترح هذه الورقة توسيع نطاق منطق نظم الإدارة نفسه —الذي جرى التحقق من صحته بالفعل بالنسبة للهيئات التنظيمية— بشكل طوعي والارتقاء به إلى مستوى أعلى ليشمل الوزارة المسؤولة عن وضع السياسات في مجال الطيران. وتقدم البرازيل "برنامج عمل الربط الجوي (كونيكتار) (Conectar Agenda)، باعتباره نموذجاً تجريبياً، وهو سياسة رسمية للربط الجوي مطبقة منذ عدة سنوات، شاركت في وضعها وزارتان، بدعم من الوكالة الوطنية للطيران المدني (ANAC) وإدارة مراقبة

^١ بليز وبوليفيا (دولة - المتعددة القوميات) وشيلي وكوستاريكا وكوبا والجمهورية الدومينيكية وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وغيانا وهندوراس وجامايكا ونيكاراغوا وبنما وباراغواي وبيرو وأوروغواي.

المجال الجوي (DECEA) وستة وثلاثين كياناً من القطاع الخاص. ويتمشى برنامج العمل تماشياً وثيقاً مع تقييم المنافسة لعام ٢٠٢٢ الذي أجرته منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية في الميدان الاقتصادي للنقل الجوي البرازيلي — في وقت أظهرت فيه ست دول في الإقليم، من خلال مذكرة التفاهم التي تحدد أسس اتفاقية تحرير النقل الجوي في أمريكا الجنوبية (ALAS)، قدرتها الخاصة على سن سياسة الطيران بشكل جماعي. وثمة أثر إضافي إيجابي لهذا التوسيع يتمثل في أنه نظراً لأن هذه الوزارات هي التي تحدد شكل القرارات في مجال التنظيم الاقتصادي، فإن مراقبة نظم إدارتها تصل أيضاً، ولأول مرة وبطريقة خاضعة للرصد، إلى مجال كانت فيه الإرشادات الاقتصادية الصادرة عن الإيكوا تعتمد قبل ذلك على الاستجابة الطوعية.

الإجراءات: يُدعى المؤتمر إلى القيام بما يلي:

أ) التسليم بأن مبادرة نظم الإدارة الخاصة بهيئات الطيران المدني في إقليم أمريكا الجنوبية، والتي تُنفذ من خلال اجتماع هيئات الطيران المدني في الإقليم بالتعاون مع منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي، تقتصر بحكم تصميمها على الجهة التنظيمية، في حين أن حصة متنامية من نتائج الربط الجوي تشكلها الهيئات المعنية بصنع السياسات التي تقف معها جنباً إلى جنب؛

ب) دعوة المجلس إلى النظر في توسيع نطاق منطق نظم الإدارة الطوعي نفسه ليشمل وظيفة صنع السياسات في مجال الطيران، بالاستفادة من مبادرة اجتماع هيئات الطيران المدني في الإقليم وأعماله المستمرة بشأن الإرشادات لصالح هيئات الطيران المدني؛

ج) دعوة مكتب الإيكوا الإقليمي لأمريكا الجنوبية إلى القيام، في الفترة ٢٠٢٧-٢٠٢٨ وبناءً على دعوة من الدولة المعنية، بتطبيق تجريبي طوعي لذلك المنطق الموسع، من خلال مراقبة تنفيذ "برنامج عمل كونيكتار" في البرازيل وهيكّل نظم إدارته المشترك بين المؤسسات، ورفع النتائج إلى المجلس؛

د) الإحاطة علماً بأنّ مراقبة نظم إدارة وظيفة صنع السياسات تصل أيضاً، كأثر إضافي لهذا التوسيع، إلى مجال التنظيم الاقتصادي، حيث تعتمد الإرشادات الاقتصادية الصادرة عن الإيكوا في الوقت الحالي على الاستجابة الطوعية من جانب الدول؛

هـ) دعوة المجلس إلى النظر، في ضوء المشروع التجريبي، في توسيع نطاق هذه الصيغة لتشمل الدول والأقاليم الأخرى الراغبة، وإدراجها في الأعمال التحليلية للإيكوا بشأن التنمية الاقتصادية للنقل الجوي؛

و) دعوة بنوك التنمية متعددة الأطراف والشركاء الآخرين إلى النظر في دعم المشروع التجريبي والأعمال التحليلية التي سيتولى مراقبتها — منصات المؤشرات، والدراسات التنظيمية، وتقييم الأثر — بموجب اتفاقات الشراكة وتعبئة الموارد الحالية.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط هذه الورقة بالهدف الاستراتيجي "التنمية الاقتصادية للنقل الجوي تضمن تحقيق الازدهار الاقتصادي والرفاه المجتمعي للجميع".
الآثار المالية:	لا يلزم توفير أي اشتراكات مقررّة إضافية. وستُنفَّذ الأنشطة المقترحة في إطار برنامج العمل الحالي للمكتب الإقليمي لأمريكا الجنوبية، وستُموَّل من خلال التبرعات والشراكات والتعاون الفني.
المراجع:	الخطة الاستراتيجية للإيكوا للفترة ٢٠٢٦-٢٠٥٠ مكتب الإيكوا الإقليمي لأمريكا الجنوبية، اجتماعات هيئات الطيران المدني الدولي في الإقليم (ساو باولو، فبراير ٢٠٢٥) الاستراتيجية الإقليمية للإقليم لعام ٢٠٣٥ منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي (٢٠٢٢)، " <i>The governance of civil aviation</i> " <i>authorities in Latin American countries</i> [نظم إدارة هيئات الطيران المدني في بلدان أمريكا اللاتينية] منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي (٢٠٢٢) " <i>Competition Assessment Reviews</i> " [استعراضات تقييم المنافسة: البرازيل] برنامج عمل الربط الجوي (كونكتار) (البرازيل ٢٠٢٥) الإحصاء السكاني في البرازيل (٢٠٢٣) مذكرة التفاهم التي تحدد أسس اتفاقية تحرير النقل الجوي في أمريكا الجنوبية (ALAS)، (أسونسيون، ٢٠٢٦) ورقة العمل ATConf/7-WP/92 (البرازيل) — "سياسة الدولة في مجال الربط الجوي: التخطيط الوطني، والتنسيق بين الهيئات الحكومية، وإتاحة السوق للمنافسة ضمن برنامج عمل «كونكتار» البرازيلي

١- المقدمة

١-١ ينعقد المؤتمر العالمي السابع للنقل الجوي (ATConf/7) تحت شعار يضع الربط الجوي والتنمية الاقتصادية والقدرة على تجاوز الأزمات في صدارة جدول أعمال النقل الجوي الدولي. ويدعو البند ٣-١ من جدول الأعمال الدول إلى تبادل الخبرات والممارسات الجيدة بشأن الأطر المؤسسية المتطورة. وتقدم البرازيل واحدة من هذه الخبرات، مصحوبةً بمقترح للاستفادة منها بشكل جماعي.

٢-١ تتمثل الفكرة الرئيسية لهذه الورقة في أن مبادرة نظم الإدارة التي تقود الإيكوا عملية تطبيقها على هيئات الطيران المدني في إقليم أمريكا الجنوبية (SAM) يمكن توسيع نطاقها طواعيةً والارتقاء بها لتشمل وظيفة صنع السياسات في مجال الطيران، التي تتخذ قرارات ذات أثر متزايد على نتائج الربط الجوي ذاتها — مع اعتبار مراقبة التنظيم الاقتصادي أثراً إضافياً ومحموداً لهذا التوسيع، وليس المسوغ له.

٣-١ ويعد المفهوم الوارد بيانه هنا ذا صلة أيضاً بالبند ٢-١ من جدول الأعمال، المتعلق بإدراج الطيران المدني في خطط التنمية والاستثمار الوطنية والتنسيق بين الحكومات. أما السياسة المقدمة كنموذج تجريبي، بما في ذلك خط عملها بشأن الربط الجوي في المناطق منخفضة الكثافة والمناطق النائية، فيرد وصفها في ورقة المعلومات المقدمة من البرازيل تحت هذا البند؛

في حين تتناول الورقة الحالية فقط نظم إدارة الوظيفة التي تسنّ مثل هذه السياسات. هذه الصلة لها أهمية ملموسة في الممارسة العملية؛ إذ تستند السياسات من هذا النوع إلى أعمال تحليلية — منصات المؤشرات، والدراسات التنظيمية، وتقييم الأثر — ويُعد تمويل هذه الأعمال في حد ذاته شرطاً لاستمراريتها، وهي أعمال تُعد بنوك التنمية متعددة الأطراف مؤهلة تماماً لتقديم الدعم لها.

٢- مبادرة نظم الإدارة في إقليم أمريكا الجنوبية، وحدودها الحالية

١-٢ منذ عام ٢٠٢٢، بدأت منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي (OECD)، بطلب من الإيكاو، في تطبيق "مؤشرات نظم إدارة الجهات التنظيمية في القطاعات" على هيئات الطيران المدني في إقليمي الإيكاو لأمريكا الجنوبية (SAM) وأمريكا الشمالية وأمريكا الوسطى والكاريبي (NACC)، لتقييم مدى الاستقلالية والمساءلة ونطاق العمل. وقد مضى مكتب الإيكاو الإقليمي لأمريكا الجنوبية قدماً في هذا العمل من خلال اجتماع هيئات الطيران المدني في الإقليم؛ حيث قدمت الأمانة العامة في الاجتماع الثامن عشر لهيئات الطيران المدني في الإقليم (RAAC/18) (ساو باولو، فبراير ٢٠٢٥) مرحلة ثانية تهدف إلى وضع إرشادات عملية لتعزيز هذه السمات نفسها بين هيئات الطيران المدني في الإقليم.

٢-٢ وتبرز هيئة الطيران المدني في البرازيل في هذه المبادرة باعتبارها حالة يمكن للإقليم الاسترشاد بها؛ حيث يُستشهد بجدول أعمالها التنظيمي، وممارستها في تحليل الأثر التنظيمي، ورصدها المستمر للسوق كممارسات جيدة يُحتذى بها في الإقليم.

٣-٢ وترتكز هذه المبادرة في هيئة الطيران المدني، بما يتفق مع العلاقة المؤسسية للإيكاو مع الدول. بيد أن نسبة متنامية من القرارات التي تحدد صورة الربط الجوي تُتخذ على مستوى أعلى؛ إذ عادةً ما يُبث في فرض الضرائب على الوقود، والإصلاح الضريبي المطبق على الخدمات الجوية، وتصميم عقود الامتياز، ومخططات الخدمات الجوية الأساسية، وحماية المستهلك في الوزارات المعنية بوضع السياسات، وسلطات المالية والتجارة، والمجالس التشريعية — أي خارج نطاق الاختصاص الحصري لهيئة الطيران المدني، وخارج النطاق الذي ترصده مبادرة اجتماع سلطات الطيران المدني في الإقليم في الوقت الحالي.

٤-٢ ولهذا السبب، فإن المنطق نفسه الذي أثبت بالفعل صلاحية هيئة الطيران المدني في البرازيل كنموذج يُسترشد به على المستوى الإقليمي، يكتسي أهمية موازية على المستوى أعلى، حيث تتركز عملية اتخاذ القرارات. ولا يُعد توسيع نطاق هذا المنطق ليشمل ذلك المستوى خروجاً عن مبادرة اجتماع هيئات الطيران المدني في الإقليم، بل هو امتداد طبيعي لها إلى طبقة تقف إلى جانب الجهة التنظيمية ولكن خارجها، وذلك لمعرفة ما إذا كانت الدولة تحافظ على جدول أعمال موثق للسياسات العامة، وما إذا كانت قراراتها تستند إلى الأدلة، وما إذا كانت تخضع للتقييم والمشاورات، وما إذا كانت البيانات القطاعية علنية — وهي سمات يمكن ملاحظتها من دون فرض أي مخرجات محددة تتعلق بالسياسات.

٥-٢ ولما كان اجتماع هيئات الطيران المدني في الإقليم يضم فقط هيئات الطيران المدني، فإن ذلك الاجتماع لا يملك في حد ذاته صلاحية دعوة الوزارات إلى المشاركة فيه. ومن ثم، فإن توسيع نطاق المبادرة ليشمل وظيفة صنع السياسات يُعد مسألة طبيعية يمكن النظر فيها خلال هذا المؤتمر، لأن صلاحياته تشمل الهيكل المؤسسي للنقل الجوي بمستوياته كافة.

٦-٢ وثمة أثر إضافي محمود يكمن في النطاق الذي تعمل فيه الهيئات المعنية بصنع السياسات. فنظراً لأن قراراتها تمس الضرائب، والوصول إلى الأسواق، والسياسات العامة للقطاع، فإن مراقبة نظم إدارتها تصل أيضاً، ولأول مرة وبطريقة خاضعة للرصد، إلى مجال التنظيم الاقتصادي — وهو مجال كانت فيه الإرشادات الاقتصادية الصادرة عن الإيكاو تعتمد قبل ذلك على الاستجابة الطوعية من جانب الدول. ويُعد هذا أثراً خارجياً إيجابياً للتوسيع، وليس المسوغ المحفز عليه؛ إذ إن مبررات مراقبة نظم الإدارة في المستوى الأعلى قائمة بذاتها، باعتبارها محركاً للربط الجوي ولتهيئة ظروف الاستثمار في النقل الجوي.

٣- التجربة البرازيلية: برنامج عمل الربط الجوي "كونيكتار" بوصفه سياسة رسمية

١-٣ تقدم البرازيل برنامج عمل الربط الجوي "كونيكتار" بوصفه موضوعاً جديراً بالدراسة، وهو عبارة عن سياسة رسمية للربط الجوي تضم ثمانية وثلاثين تدبيراً موزعة على ثلاثة محاور — وهي: إتاحة السوق للمنافسة، وخفض التكاليف التشغيلية، وثبات اللوائح التنظيمية واليقين القانوني. وقد وُضع البرنامج بشكل مشترك بين وزارة الموانئ والمطارات ووزارة التنمية والصناعة والتجارة والخدمات، وبدعم من الهيئة الوطنية للطيران المدني وإدارة مراقبة المجال الجوي (DECEA)، وبالتعاون مع ستة وثلاثين كياناً من القطاع الخاص يمثلون المشغلين والمطارات والصناعة والسياحة والأوساط الأكاديمية. ويرد وصف محتوى برنامج العمل في ورقة المعلومات المقدمة من البرازيل تحت البند ٢-١ من جدول الأعمال؛ ويقتصر السرد أدناه على السمات التي سيتناولها المشروع التجريبي المقترح.

٢-٣ ويتطابق الوصف العام لجدول الأعمال ومحاوره الثلاثة تطابقاً وثيقاً مع "استعراض تقييم المنافسة للنقل الجوي البرازيلي" الذي أجرته منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي في عام ٢٠٢٢؛ وهو الاستعراض الذي فحص القوانين واللوائح التنظيمية وأصدر توصيات شملت خمسة مجالات. وهو يتوافق أيضاً مع مشاورات عامة منفصلة أجرتها وزارة المالية خلال عامي ٢٠٢٥-٢٠٢٦. ويتوافق التوصل إلى الأولويات ذاتها من خلال عمليتي فحص مستقلتين — تختلفان في طبيعتهما وفي الجهات والمستويات الإدارية التي أجرتهما — توافقاً تاماً مع الأهداف التي وضعتها مؤسسات القطاع لاحقاً؛ ويمثل هذا التوافق، في حد ذاته، دليلاً قاطعاً على الانضباط القائم على الأدلة الذي يسعى المشروع التجريبي إلى فحصه.

٣-٣ ويعد برنامج العمل، بهذا المعنى، نظيراً بنطاق أوسع لجدول الأعمال التنظيمي المشار إليه من قبل في القسم (٢) باعتباره من الممارسات الجيدة للهيئة الوطنية للطيران المدني — ولكن بنطاق مشترك بين المؤسسات، يشمل الضرائب، والتمويل، والتنظيم الاقتصادي، واليقين القانوني، والشحن الجوي، والبنية الأساسية. وتضع صياغته المشتركة من قبل وزارة التطوير والصناعة والتجارة والخدمات مسألة الربط الجوي ضمن جدول الأعمال الوطني للقدرة التنافسية والجودة التنظيمية، بدلاً من التعامل معها كمسألة قطاعية تقتصر على سياسة النقل — وهو ما يمثل إدراجاً للطيران المدني في التخطيط الاقتصادي العام الذي

يتناوله البند ٢-١ من جدول الأعمال.

٣-٤ ويستند جدول أعمال كونيكتار إلى اتفاقية تعاون فني بين الوزارتين المتقدمتين بالاقترح تمتد لمدة اثني وسبعين شهراً. وهو يضع منظوراً لنظم الإدارة من أجل رصد تطورها على مستويين: لجنة استراتيجية مشتركة بين الوزارات من الجانب الحكومي، ومنتدى استشاري من جانب القطاع الخاص. وهذا الهيكل البنائي — المتمثل في المدة المحددة، والمحتوى الملحق غير القابل للتعديل إلا من خلال مداولات جماعية رسمية، والرصد المزدوج بين القطاعين العام والخاص — هو ما يضيفي الشرعية على برنامج العمل باعتباره وثيقة سياسة عامة للدولة يُراد تنفيذها على مدى السنوات المقبلة، بدلاً من اعتبارها برنامجاً يتبع لإدارة حكومية واحدة.

٣-٥ وهذا هو السبب بالتحديد في أنه يمثل موضوعاً ملائماً تماماً لمشروع تجريبي لنظم الإدارة؛ إذ إن تحقيق النتائج لسياسة متعددة السنوات من هذا النوع يعتمد على الاستمرارية رغم تغير الحكومات. وهذه القدرة على الاستمرارية هي السمة ذاتها التي صُمم الإطار المقترح لمراقبتها. وتشارك الهيئة الوطنية للطيران المدني وإدارة مراقبة المجال الجوي — وهما المؤسسات اللتان تقيم معهما الإيكاف علاقتها الراسخة — في هذا الهيكل؛ إلا أن الطبقة التي تجمع بينهما وتوفق بين سياسة الطيران والسياسات المالية والصناعية والتجارية لا تقع في الوقت الحالي ضمن نطاق المراقبة الدولية. ولا تقدم البرازيل برنامج العمل هذا باعتباره نموذجاً يجب تكراره، بل كمثال يمكن من خلاله استخلاص أسلوب العمل.

٤- لماذا إقليم أمريكا الجنوبية ولماذا الآن؟

٤-١ ثمة سبب آخر يجعل من إجراء مشروع تجريبي انطلاقةً من المكتب الإقليمي لأمريكا الجنوبية أمراً في غاية الأهمية وجيد التوقيت. فبناءً على "توافق آراء برازيليا لعام ٢٠٢٣"، الذي التزمت بموجبه دول إقليم أمريكا الجنوبية الاثنتا عشرة بالعمل تدريجياً نحو إنشاء "سوق نقل جوي موحدة في أمريكا الجنوبية"، وقّعت مذكرة تفاهم تحدد أسس "اتفاقية تحرير النقل الجوي في أمريكا الجنوبية" (ALAS) في أسونسيون في ١٤/٧/٢٠٢٦ من قبل الأرجنتين والبرازيل وشيلي وباراغواي، وانضمت إليها كل من بوليفيا وأوروغواي في ٢٢/٧/٢٠٢٦، مما رفع عدد الدول المشاركة إلى ست دول. ويُعد هذا الهدف أيضاً الركيزة الأولى لسياسات "برنامج عمل كونيكتار".

٤-٢ وتثبت تلك العملية أن دول الإقليم قادرة على بناء سياسة طيران بشكل جماعي متى ما توفر إطار العمل والقدرة على عقد اللقاءات. ومن شأن القيام بمشروع تجريبي لنظم الإدارة من خلال المكتب الإقليمي نفسه أن يستفيد استفادة مباشرة من تلك القدرة المثبتة على العمل الجماعي، وعلى القدرة على تنظيم الاجتماعات التي مارسها المكتب بالفعل.

٥- مشروع تجريبي طوعي مقترح

٥-١ يسير المشروع التجريبي في ثلاث خطوات: هي مشاركة الإيكاف في وضع تصميم لإطار مرجعي لسمات نظم الإدارة، يُقتبس من مؤشرات منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي نفسها التي تستند إليها مبادرة اجتماع هيئات الطيران المدني في الإقليم؛ وإجراء رصد أساسي مرجعي خلال عام ٢٠٢٧؛ ورصد ثانٍ خلال عام ٢٠٢٨ لقياس تطورها. وستكون

مخرجات هذا المشروع عبارة عن مذكرة بالممارسات الجيدة ومنهجية قابلة للنقل والتطبيق، تُنشر بموافقة الدولة المعنية.

٢-٥ وثمة ضمانات معينة تُعد جزءاً لا يتجزأ من هذا المقترح؛ إذ سيكون هذا التمرين طوعياً ولا يُنفذ إلا بناءً على دعوة من الدولة المعنية. كما أنه لن يشكل عملية تدقيق، ولن يترتب عليه أي استنتاج بوجود امتثال أو عدم امتثال، ولن ينتج عنه أي تصنيف أو ترتيب للدول. ولن يبحث المشروع في جوهر خيارات السياسة العامة لأي دولة —باعتبار ذلك حقاً سيادياً حصرياً— وإنما سيقصر فقط على الجودة المؤسسية للعملية التي يتم من خلالها تشكيل هذه الخيارات وإثباتها بالأدلة ودعم استدامتها.

٣-٥ وتجري بالفعل مناقشة اتفاقات التمويل؛ حيث قدمت البرازيل مذكرة مفاهيمية إلى أحد بنوك التنمية الإقليمية تحدد مجموعة من المبادرات بموجب "برنامج عمل كونيكتار" تتطلب دعماً مالياً وقدرات فنية متخصصة، وهي: "مرصد كونيكتار" ومنصته العامة للمؤشرات؛ والدراسات الفنية التي تدعم سوق أمريكا الجنوبية المشتركة للطيران؛ والربط الجوي في المناطق منخفضة الكثافة مع التركيز بشكل خاص على منطقة الأمازون البرازيلية؛ والتحسينات التنظيمية لمعالجة عمليات الشحن في المطارات. ولا تكتسب مراقبة جودة نظم الإدارة قيمتها إلا حيث تتوفر قاعدة الأدلة، وهذه القاعدة هي الأكثر احتياجاً للدعم متعدد الأطراف.

٤-٥ وتسجل البرازيل، توجهاً للوضوح، أن هذا الطلب هو الوحيد الذي تتقدم به للحصول على دعم تمويلي متعدد الأطراف في هذا المؤتمر. أما المقترحات التي تقدمها البرازيل بموجب بنود جدول الأعمال الأخرى، فقد صيغت كإسهامات بالخبرة والبيانات والممارسات التنظيمية، وقد صُممت بحيث لا تتطلب أي موارد إضافية من المساهمين الحاليين.

٥-٥ ويسير التوسيع في تسلسل تدريجي طبيعي —ليشمل الدول الأخرى الاربعة في الإقليم، ثم ينتقل بعد ذلك إلى الأقاليم الأخرى، ويُرفع، في الوقت المناسب، إلى المجلس للنظر في إيجاد مكان دائم لهذا البعد ضمن الأعمال التحليلية للإيكو.

٦- الخلاصة

١-٦ يمكن توسيع نطاق مبادرة نظم الإدارة التي تقودها الإيكو حالياً في هيئات الطيران المدني في إقليم أمريكا الجنوبية طواعيةً والارتقاء بها لتشمل الوظيفة التي تسهم إسهاماً متتامياً في تشكيل نتائج الربط الجوي ذاتها. وتقترح البرازيل اختبار ذلك من خلال مشروع تجريبي، يقوده المكتب الإقليمي للإيكو في أمريكا الجنوبية، يتولى مراقبة تنفيذ "برنامج عمل كونيكتار" باعتباره سياسة رسمية طبقت لعدة سنوات يعتمد تحقيق نتائجها على الاستمرارية رغم المراحل الانتقالية التي تشهدها الحكومات — في وقت أظهرت فيه دول الإقليم، من خلال العملية المؤدية إلى اتفاقية تحرير النقل الجوي في أمريكا الجنوبية (ALAS)، قدرتها على بناء سياسة الطيران بشكل جماعي. وثمة أثر إضافي ومحمود لهذا التوسيع يتمثل في أنه يصل أيضاً، لأول مرة وبطريقة خاضعة للرصد، إلى مجال التنظيم الاقتصادي.

— انتهى —