

المؤتمر العالمي للنقل الجوي: التحديات وفرص التحرير

مونتريال، ٢٤-٢٩/٣/٢٠٠٣

البند ١: نظرة استهلاكية

خلفيات مهمة المؤتمر ونظرة شاملة عليها

(وثيقة مقدمة من الأمانة)

<p style="text-align: center;">ملخص</p> <p>تعرض هذه الوثيقة نظرة شاملة تتعلق بمهمة المؤتمر ازاء خلفية من التطورات المتصلة بالصناعة والتنظيم وتشرح المهام الرئيسية في جدول أعمال المؤتمر اضافة الى نتيجته المتوقعة.</p> <p>يرد الاجراء الذي يتخذه المؤتمر في الفقرة ٤-١.</p>
<p style="text-align: center;">المراجع</p> <p>الوثيقة Doc 9644، تقرير بشأن المؤتمر العالمي للنقل الجوي حول تنظيم النقل الجوي الدولي: الحاضر والمستقبل</p>

١- مقدمة

١-١ هذا المؤتمر هو الخامس ضمن سلسلة من المؤتمرات العالمية التي عقدها مجلس الايكاو منذ عام ١٩٧٧ لتناول الجوانب التنظيمية الاقتصادية في النقل الجوي الدولي. وأول ثلاثة مؤتمرات انعقدت في الأعوام ١٩٧٧ و ١٩٨٠ و ١٩٨٥ تركزت على تنسيق ومواءمة السياسة واعداد مواقف الايكاو وارشاداتها المتصلة بالسياسات بشأن الجوانب التنظيمية المحددة مثل تنظيم السعة الخاصة بالخطوط الجوية والتعريفات والخطوط غير المنتظمة. واستجابة للبيئة الاقتصادية والتجارية العالمية المتغيرة التي تطورت منذ الثمانينات، انتهج المؤتمر الرابع الذي انعقد في ديسمبر ١٩٩٤ نهجا مختلفا من خلال بحث جميع الجوانب الرئيسية للتنظيم الاقتصادي من أجل تعديل الاطار التنظيمي ليتوافق مع البيئة العالمية الجديدة. وكان موضوع مؤتمر عام ١٩٩٤ هو "تنظيم النقل الجوي الدولي: الحاضر والمستقبل" وكانت نتيجته الأساسية هي توصية موحدة تضم سلسلة من المبادئ والاجراءات التي يوصى بها للدول ولمقدمي الخدمات والايكاو، وقد تضمنت المبادئ والتوصيات بالنسبة للأخيرة اجراءات طلبت من أجل المتابعة. ان جوهر النتائج في المؤتمر الرابع كان

ضرورة احدث تغيير تنظيمي بما في ذلك التحرير التدريجي من أجل تطويع هذا القطاع حسب البيئة المتغيرة. غير أنه جرى الاعراب بوضوح عن أن مثل ذلك التغيير سيتم في المسار وبالسرعة اللذين تختارهما كل دولة.

٢-١ ان الحتميات التي استدعت عقد مؤتمر عام ١٩٩٤ وأثرت على نتيجته لا تزال تؤثر على مجريات الأمور الحالية في الطيران الدولي وقد أدت هذه الحتميات في حقيقة الأمر الى تعقيد العديد من مشكلات التكيف التي كانت قائمة آنذاك. ومنذ عام ١٩٩٤ لا تزال قوى العولمة والتحرير والخصخصة والتكامل الاقليمي على سبيل المثال لا الحصر، تشكل الاقتصاد العالمي والعلاقات الاقتصادية الدولية اضافة الى هياكل الصناعة وممارسات وأنماط الأعمال التجارية. ولقد أضيف الى ذلك، ظهور آلية تجارية جديدة متعددة الأطراف وذلك بأن أنشئت في ١/١/١٩٩٥ منظمة التجارة العالمية، التي لديها ولاية واسعة النطاق لتحرير جميع القطاعات الخدمية. ولقد وجدت صناعة الطيران نفسها بما فيها الهياكل الأساسية ومقدمو الخدمات والمعدات ازاء عملية تكيف وتغيير مستمرة وفقا لضغوط السوق وقوى المنافسة. وفضلا عن هذا، لم يكن من السهل دائما الحفاظ على اللحمة بين سوق الطيران وقيام الحكومات بتنظيمه في ظل تلك الساحة الاقتصادية والتجارية سريعة الحركة وغير المتسمة باليقين في أغلب الأحيان.

٣-١ وبالنسبة للطيران الدولي، كانت أحداث ١١ سبتمبر ٢٠٠١ بالولايات المتحدة عميقة في تأثيرها السلبي الفوري. ومن أبرز تأثيراتها التأثيرات التي تتعلق بالحركة والطرق والخطوط الجوية وفرص العمل والتخطيط للتجهيزات والتأثيرات بالنسبة لتكلفة وتوافر التأمين ضد أخطار الحرب، وكذا التأثيرات على ثقة المستهلكين وقد كانت لكل تلك التأثيرات عواقب تتسم بالصدمة العنيفة لمقدمي الخدمات والتجهيزات ذات الصلة اضافة الى الأعمال التجارية المعتمدة على الطيران بما فيها السياحة. ولقد كان النقل الجوي الدولي دائما ضعيفا أمام الأحداث العالمية ولا سيما تلك التي تؤثر على أسعار الوقود، وهي الأحداث التي ما فتئت تؤدي الى اضعاف الطلب ورفع أسعار التكاليف. وبينما كان النقل الجوي الدولي في الماضي يثبت بعمامة قدرته على التكيف، فان الوضع الحالي يحتمل أن يكون له تأثير أكثر تغلغا وأطول أمدا مما يؤثر على سبيل المثال على هياكل وممارسات الصناعة وعلى أنماط واستراتيجيات الأعمال التجارية. ومما له أهمية خاصة كون أن أمن الطيران، نتيجة لأحداث ١١ سبتمبر، اكتسب أكبر أهمية وكانت لذلك عواقب بالنسبة لتسهيلات الركاب والتكاليف الخاصة باتاحة اجراءات الأمن بصورة متزايدة ودرجات مختلفة حول العالم وأيضا بالنسبة لثقة المستهلكين، الأمر الذي كان في الماضي مسألة اقتصادية تأخذ شكل دورات في مجال الطيران.

٤-١ ولقد عقد المؤتمر الحالي ليتناول مرة أخرى الاحتياجات التنظيمية المستقبلية لقطاع الطيران، مركزا على التحرير وأخذا بعين الاعتبار تغييرات جرت في العقد الماضي. وبالنظر الى أن المؤتمرات العالمية الماضية القليلة قد عقدتها الايكاو على فترات تتراوح بين ثمانية أعوام وعشرة أعوام، فان منظور هذا المؤتمر على وجه الخصوص، يجب أن يمتد بحكم الضرورة الى ما وراء الصعاب الحالية مع وضعها حتما في اطارها. ان الاقرار بالواقع الجديد الى جانب الاحتياجات المستمرة والأساسية للتطويع والاصلاح التنظيميين لهذا القطاع من شأنه أن يمكن المؤتمر من التركيز على مهمته الأطول أمدا. ان الصلاحية المستمرة لصناعة الطيران واسهامها في النمو الاقتصادي والتنمية ستظل تتحدد الى درجة كبيرة بحكم الطريقة التي يستجيب بها قطاع الطيران لاحتياجاته التنظيمية المستقبلية. ان هذا المؤتمر، باعتبار أن الايكاو وكالة تقوم بالتسهيلات، يمكن أن يضطلع بدور محوري في تلك الاستجابة.

٢- الخبرة المتعلقة بالتحرير

١-٢ سوف ينظر المؤتمر نظرة استهلاكية في اطار البند رقم ١ من جدول الأعمال الى مناقشاته بشأن المسائل التنظيمية الرئيسية (البند الثاني من جدول الأعمال) وذلك ببحث حالة التنظيم الراهنة وبحث تطور عملية التحرير منذ عام ١٩٩٤. وترد المعلومات بشأن التطورات التجارية والتنظيمية خلال العقد الماضي في الوثيقتين WP 20

و WP 21 وتتضمن تلك المعلومات مواد بشأن التوجهات والتطورات، مع استرعاء الانتباه الى بعض المسائل التنظيمية التي أثارها تلك التطورات. ويكفي لأغراض ورقة الخلفيات هذه أن نبرز هنا بعض أهم التطورات.

٢-٢ ان الساحة التجارية في الوقت الحالي تتميز بمرحلة انتعاش تتسم بالصعوبة. والمشكلات الخاصة المتعلقة بالانتعاش لصناعة الخطوط الجوية تختلف بدرجة واسعة فيما بين الأقاليم والناقلين الجويين فبينما لا يزال بعض من الأقاليم والناقلين يشهد نموا سلبيا خطيرا في الحركة الجوية وخسائر مالية كبيرة دخلت أقاليم أخرى وناقلون آخرون في أنماط النمو والتوسع وتحقيق الربحية. وازضافة الى العواقب الخاصة بالحركة والعواقب المالية، كانت للصعاب الحالية لقطاع الطيران بعض الآثار التي تعد الى درجة كبيرة غير مسبوقه في هذا القطاع. والقائمة التالية قائمة ترد بمثابة مؤشر وليست للحصر:

- قامت عدة شركات طيران رئيسية بوقف العمليات بينما اضطرت شركات طيران أخرى للافلاس وقد ارتبط بذلك في بعض الآونة نقاش بشأن دور وتأثير الدعم/المساعدات التي تقدمها الدولة لصناعة الخطوط الجوية.
- ان نمط الأعمال التجارية التقليدي لشركة الطيران التي تقوم بالخدمة الكاملة قد خضع للفحص ولاسيما بالنسبة لشركات الطيران ذات الامتداد العالمي وتشعبت عن ذلك النمط تجارب تتعلق بأنماط بديلة من أجل البقاء.
- ان ظاهرة الناقل متدني التكلفة قد توسعت بصورة سريعة لتتحدى جهات التشغيل القائمة ليس فقط على المستوى الوطني ولكن على المستوى الاقليمي بل ما يليه بصورة متزايدة .
- لقد تحولت بصورة عامة استراتيجية شركات الطيران والتخطيط لها وأصبحت استراتيجية مبنية على التحالفات وأسواق الشبكات وذلك يعكس التطوير التقليدي للسوق على أساس طريق جوي بطريق جوي.
- استمرت الضغوط الدائمة في اتجاه الهبوط بالنسبة لهياكل التكلفة الخاصة بشركات الطيران وذلك استجابة لتدني العائدات، وان ظل النقل الجوي صناعة ذات تكاليف ثابتة عالية.
- تستخدم التجارة الالكترونية لتقليل التسويق الوسيط وتكاليف البيع وصناعة التوزيع الخاصة بشركات الطيران وذلك الى أدنى حد ولا يزال يجري القيام بهيكله القنوات الخاصة بذلك.
- كان على شركة الطيران أن تتكيف مع التغييرات الهيكلية في الطلب الخاص بالركاب ولذلك آثار لا تقتصر على النوع، بل تتعداه الى مستوى الخدمات المعروضة.
- ان عدم استقرار الصناعة وعمليات التسوية المستمرة فيها كانت لها تأثيرات اجتماعية وأخرى متعلقة بالعمالة.

٣-٢ ان الكثير من التطورات الواردة في الفقرة السابقة يمكن أن يرد الى التطور الحتمي للصناعة الذي يغير من خلاله التحرير طبيعة السيطرة المباشرة من ناحية جهات التنظيم ويقلل درجتها في العديد من الأسواق بينما العولمة والمنافسة والمرونة التجارية ظلت تحول بيئة التشغيل بالنسبة لشركات الطيران الدولية. ولكن ظهور وتأثير تلك التطورات قد صعدت الأحداث الأخيرة من وتيرتها. وهناك تطورات أخرى هامة تتعلق بالصناعة حدثت في العقد الماضي وتجدر ملاحظتها في هذه الممارسة التي تستعرض الوضع وهي ما يلي:

- استمرار قوة قطاع الشحن الجوي

- الزيادة التدريجية في أهمية التأجير في ادارة أسطول شركات الطيران والاستجابات التشغيلية في السوق مما يؤدي، ضمن جملة أمور، الى تسهيل اقامة العديد من شركات الطيران الجديدة.
- التوسع المطرد للتحالفات لأغراض استراتيجية ومن أجل تحقيق التوصل الى السوق والتنسيق.
- تغير التطورات والقوى التسويقية للتحالفات العالمية، الى جانب ما لذلك من عواقب تنافسية بما في ذلك سيطرة تلك التحالفات في بعض المحاور المركزية.
- الزيادة في استخدام الاشتراك في الأصول فيما بين شركات الطيران والمستثمرين الأجانب في صناعة شركات الطيران وكلاهما يحكمه مع ذلك الى درجة كبيرة، تنظيم الملكية والسيطرة على المستوى الوطني والثنائي والاقليمي.
- الخصخصة التدريجية لصناعة شركات الطيران وان كان ذلك يقابله اتجاه صغير هو تجديد الملكية الحكومية باعتبارها استجابة تمثل الصالح الوطني لمواجهة احتمال أفول نجم شركة الطيران الوطنية.
- زيادة التأثير في العديد من أسواق المستهلكين الذين بدأت استجاباتهم فيما يخص الخدمة والتسعير من جهة شركات الطيران، تؤثر على التخطيط الاستراتيجي والتسويق بالنسبة لتلك الشركات فيما يخص منتجات شركات الطيران.
- التحول بمفهوم المشاركة من مفهوم مبني على "ناقل يحمل العلم" يجري امتلاكه وتشغيله على المستوى الوطني الى مشاركة مبنية على اتاحة خدمات النقل الجوي بصورة كافية.

٤-٢ كما تميز الجانب التنظيمي أيضا بتغيير كبير في السنوات الأخيرة. ولا يزال النقل الجوي الدولي يعرف على أساس نهجه التقليدي ازاء التوصل الى السوق والتنظيم من خلال النظام المبني على المعاهدات الخاص بالاتفاقات الثنائية المتعلقة بالخطوط الجوية، وان كان هناك في الوقت الحالي تداخل ملموس مع الترتيبات الاقليمية والترتيبات متعددة الأطراف. لا تزال الاتفاقات الثنائية الأدوات الأساسية لتحرير الخطوط الدولية بالنسبة لمعظم الدول. وتتراوح تلك الاتفاقات في الوقت الحالي بين الأنماط الليبرالية "الأجواء المفتوحة"، مرورا بالاعتماد بدرجة واسعة النطاق ومتزايدة لأحكام تحرير مختلفة من جهة الشركاء الثنائيين، الى الاتفاقات التقليدية مع ممارسة الضوابط على التوصل الى السوق والسعة. غير أنه بالنظر الى طبيعة النهج الثنائي مع دعامة القائمة على المعاملة بالمثل، فقد ظل ذلك النهج بمثابة وسيلة ملائمة للتحرير على أساس حالة بحالة ولكنه في ذات الوقت نظر اليه في بعض الأحيان، باعتباره قيادا على التحرر وعملية التكيف.

٥-٢ ان اعتماد نهج جماعية "اقليمية ومتعددة الأطراف" ازاء التوصل الى السوق، وخاصة ازاء التحرير قد ثبت مع ذلك أنه بديل ونهج مقبول بالنسبة للتغيير التنظيمي أمام العديد من الدول في السنوات الأخيرة، كما يشهد على ذلك اعتماد عدد ملموس من الترتيبات الاقليمية ودون الاقليمية. وكل تلك الترتيبات في مراحل مختلفة من التطوير والتنفيذ، ولكن معظمها يهدف الى تحرير السوق على مستوى جماعي. وقد بدأت بعض الاتفاقات في بناء الأطر القانونية والمؤسسية في المجال التنظيمي والتي تحكم السوق الجماعية ككل. وهناك من الملامح الأخرى للبيئة التنظيمية الآخذة بالتطور أنها تأثرت أيضا بالاشتراك الذي يتزايد بصورة بطيئة وان كانت مطردة لقانون المنافسة في تنظيم الطيران في عدد من الاختصاصات. فضلا عن ذلك، هناك عدد متزايد من المصالح المتصلة باعداد السياسات وبعملية التنفيذ، وبالمقابل لذلك، هناك مفهوم يتوسع ليشمل تلك الكيانات هو مفهوم "المصلحة الوطنية". وبالرغم من هذه التطورات، غالبا ما تنتظر الصناعة وبعض المصالح الواسعة في المجتمع الى جهات التنظيم باعتبار أنها متخلفة عن ركب الاستجابة لاحتياجات سوق يتسم بالعمولة.

٦-٢ ومما له عواقب ملموسة وحديثة التأثير العالمي المحتمل لقرار محكمة العدل الأوروبية الصادر في ٢٠٠٢/١١/٥ حول اتفاقات "الأجواء المفتوحة" بين الولايات المتحدة وبعض دول الاتحاد الأوروبي. ان الآثار بالنسبة للعلاقة طويلة الأجل في المجال التنظيمي ومجال الخدمات الجوية من جراء ذلك القرار لم تتحدد بعد.

٧-٢ وبالرغم من أن هناك اقرارا واسع النطاق بضرورة وجود تغيير وتعديل تنظيميين، فقد تنوعت بشدة عملية اعتماد الدول لبرنامج التحرير واجراءات للتحرير لفتح ذلك القطاع. وبالنسبة لبعض الدول، كانت سرعة التحرير التدريجي على المستوى العالمي أبطأ من اللازم وكانت العقبات المنتظمة أمام احداث التغيير في النقل الجوي مترسخة أكثر من اللازم. ومع هذا، لا يزال الكثير من الدول الأخرى تساوره الشواغل بشأن عواقب ومناقص جدول أعمال التحرير وتكلفة المشاركة من خلال شركة طيران وطنية والصلاحيات طويلة الأجل لتلك الشركة في بيئة تنافسية ومتمحررة وعالمية النطاق. ومثلما تستمر التفاوتات الرئيسية بين الدول بالنسبة لموارد الطيران وقدراته والتي تنسم جميعا بالتنافس، هناك أيضا اختلافات واسعة النطاق في النظرة والاستجابات التنظيمية. ويمثل هذا المؤتمر فرصة لاتاحة المزيد من الأدوات التنظيمية من أجل عملية التحرير مع اقامة مناخ الثقة الضروري لتلك الدول التي ترغب من حيث المبدأ في اجراء التحرير ولكنها غير متيقنة بشأن النتيجة أو بشأن كيفية المضي في تسخير الفرص.

٨-٢ وبالرغم من المناقشة المتعلقة بالتحرير والشواغل المختلفة التي تطرحها بشأن التوجه الذي ينتهج، وبشأن سرعة ونتائج الاصلاح التنظيمي، وهي مناقشة تشكل غالبا وفقا للأهداف والنظرة التي لا تنسم دائما بالعالمية - يعتبر هذا المؤتمر أيضا محفلا لمناقشة التحديات والفرص الخاصة بالتحرير على مستوى المجتمع العالمي ومجتمع الطيران. ان مجتمع الطيران هو قطاع يشمل غيره ضمن مظلة اتفاقية شيكاغو وأهداف التغيير التنظيمي والاصلاح بما في ذلك التحرير التدريجي، كلها أهداف متسقة تماما مع مبادئ الاتفاقية القائمة على السيادة وعدم التمييز والتعاون والتكافل وأهداف "تكافؤ الفرص" و"النقل الجوي الآمن والمنظم والكفاء والاقتصادي".

٣- مهمة المؤتمر

١-٣ وتتمثل أهداف المؤتمر كما حددها المجلس، في "وضع اطار للتحرير التدريجي للنقل الجوي الدولي الى جانب توفير ضمانات في مجالات المنافسة الشريفة والسلامة الجوية والأمن بما في ذلك توفير تدابير تهدف الى ضمان مشاركة البلدان النامية مشاركة فعالة ومستمرة". وليس من المطلوب من المؤتمر أن يتفاوض على اتفاق متعدد الأطراف أو على نص. ومع ذلك، يتوقع له أن يستجيب من منظور عالمي ومن خلال اعداد اطار عالمي للسياسات بشأن المسائل الخاصة بالتحرير الواردة في جدول الأعمال.

٢-٣ لقد وضع جدول أعمال المؤتمر، حسبما وافق عليه المجلس وكما استنسخ في الوثيقة WP/1 ليسمح باديء ذي بدء باجراء بحث شامل لتلك المسائل الرئيسية المتعلقة بالتحرير التي لها مدلول وأهمية واسعة. وان كانت هناك العديد من المسائل التنظيمية التي تعتبر ذات أهمية للدول أو الأقاليم فرادى. وبحكم أن الوقت المتاح للمؤتمر من أجل تناول عدد من الموضوعات المعقدة وقت محدد، فقد انصب تركيز جدول الأعمال، بحكم الضرورة، على المسائل ذات الأهمية بالنسبة لمعظم الدول. وثانيا، وضع جدول الأعمال لئتمخض عن نتيجة لها قيمة عملية بالنسبة للدول، ومن هنا كان تأكيد المجلس على أن يتناول المؤتمر بحث "كيفية" التحرير بدلا من "هل ينبغي التحرير أم لا". وتوجد في متناول العديد من الدول جميع الموارد المطلوبة بالإضافة الى التوجهات والأهداف المتعلقة بالسياسات وقد انتهجت تلك الدول نهج اجراء التحرير. غير أن الكثير من الدول لم يصل بعد الى تلك المرحلة والأنظار تتجه الى الايكافو من أجل الارشاد بشأن الوسيلة التي تمكن تلك الدول من أن تصبح جزءا من تلك العملية حتى يمكن لها أن تظمن فيما يخص منافعتها على المدى البعيد.

٣-٣ ان "الاطار للتحرير التدريجي للنقل الجوي الدولي" وهو هدف المؤتمر سوف يتكون أولا من الاستنتاجات والتوصيات بشأن بندي جدول الأعمال الأول والثاني وهما بمثابة ارشادات وصيغ تتعلق بسياسات التحرير تتناول موضوعات محددة، ثانيا، هناك نموذجا اتفاقي الخطوط الجوية (TASAs) في اطار البند الثالث، وهما نصان شاملان لتسهيل التحرير من خلال اتفاقات الخطوط الجوية، وأخيرا، هناك اعلان المبادئ العالمية الذي سيكون بمثابة تركيز استشرافي ومتطلع الى الامام يخص تطوير سياسة التحرير المستقبلية. وبالتالي يجب الا ينظر الى "الاطار" من منظور نص موحد كما كان الحال في عام ١٩٩٤ بل كصفة شاملة تكون بمثابة نتاج للمؤتمر. ولا ينظر الى ذلك "الاطار" باعتباره صفة محددة للسياسات. ويمكن الحصول على المزيد من القيمة المضافة في صالح الدول اذا نظر الى ذلك الاطار باعتباره اطارا مرنا للسياسات مفتوحا أمام التطورات المستقبلية والتفصيل من جهة الايكالو.

٤-٣ في اطار البند رقم ١: الاستعراض العام، يدعى المؤتمر الى أن يبحث أولا الخلفية العامة والخبرات في مجال التحرير، وثانيا، جوانب السلامة والأمن في عملية التحرير. وضمن أول هذين البندين الفرعيين، سيتمكن المؤتمر من أن يضع الخلفية العامة والخبرات في مجال التحرير في سياق بيئة أوسع تضم جهات تقديم الخدمة (المطارات والملاحة الجوية على وجه الخصوص) وتفاعل تلك البيئة مع التجارة والتوظيف والسياسات الأخرى التي تؤثر على ذلك القطاع. وفي هذا السياق، سوف يتمكن المؤتمر من بحث سجل التحرير. ومن المفيد على وجه الخصوص، خبرات التحرير الفعلية للدول والأقاليم خاصة منذ عام ١٩٩٤ حينما بدأت عملية التحرير في الانتشار والتعمق في مجال التطبيق. ولن يساعد ذلك فقط في اجراء المناقشات اللاحقة بل سيسجل لصالح مجتمع الطيران الأوسع الدروس العملية التي جرت الاستفادة منها حتى الآن في مبادرات التحرير.

٥-٣ والبند رقم ٢: المواضيع التنظيمية الرئيسية، يتوقع له أن يشغل معظم وقت وانتباه المؤتمر، نظرا الى أنه سوف ينطوي على تحليل متعمق لقضايا التحرير الواردة في البنود الفرعية من ١-٢ الى ٧-٢ وعلى بحث مقترحات محددة. وقد تقدمت الأمانة باقتراحات في صورة ترتيبات تنظيمية تستخدمها الدول في علاقاتها في مجال الطيران بحيث يبحث المؤتمر تلك المقترحات ضمن البند ١-٢، الملكية والسيطرة فيما يخص الناقلين الجويين (WP/7)، والبند ٢-٢، التوصل الى السوق بالنسبة للشحن الجوي (WP/10) والتأجير (WP/9) والبند ٢-٣ المنافسة الشريفة والضمانات (WP/11) واجراءات المشاركة (WP/12) والبند ٢-٦، فض المنازعات (WP/15) والبند ٧-٢، الشفافية (WP/16). وقد وردت من خلال وثائق أخرى قدمتها الدول والمنظمات مقترحات اضافية بشأن العديد من البنود الفرعية في البند ٢ من جدول الأعمال.

٦-٣ ان التقدم يمكن احرازه على وجه الخصوص في البند رقم ٢ من خلال الاتفاق بشأن الترتيبات التنظيمية لتسهيل عملية التحرير. ولن يستتبع الاتفاق بشأن تلك المقترحات موافقة اجماعية ولا تنفيذا لاحقا بل توافق آراء واسع النطاق في المؤتمر يفيد أن تلك الترتيبات ستساعد عددا كبيرا من الدول على مستوى عملي (يتعلق "بالكيفية")، دون انتقاص مع ذلك من حقوق الدول في اعتماد نهج أكثر ليبرالية. ومن ملامح ارشادات الايكالو التي تتبع من اجتماع كهذا لمؤتمر عالمي، ملامح تكمن في مقبولية هذه الارشادات بصورة واسعة، والمشكلة تكمن في أن تأثير هذه الارشادات من خلال التنفيذ لن يحس به أحد الا مع مرور الوقت. وبأخذ هذا بعين الاعتبار، ترد بعض المقترحات في WP/7 بشأن مسألة حيوية هي الملكية والسيطرة فيما يخص الناقلين الجويين حيث يرى أنه من المرغوب فيه تحقيق المزيد من التحرير الفوري من خلال استخدام الترتيبات العملية مثل العمل المنسق فيما بين الدول.

٧-٣ ضمن اطار البند الثالث من جدول الأعمال: استعراض نموذج اتفاقات الخطوط الجوية، سوف يعرض على المؤتمر نموذجا اتفاقي خطوط جوية أرفقا بالوثيقة WP/17، أحدهما للحالة الثنائية والآخر للحالات الاقليمية أو متعددة الأطراف. ويطلب من المؤتمر أن يستعرض مفهوم نموذجي اتفاقي الخطوط الجوية ويعلق عليه ولكنه لا يطلب منه أن

يستعرض أو يقر نص نموذجي الاتفاقين، إذ يعد ذلك من مشروعات الايكاو المستمرة التي ينصب التركيز فيها على نموذج الاتفاق الثنائي للخطوط الجوية، وهو نموذج يهدف الى اتاحة اطار شامل لاتفاق الخطوط الجوية للدول لتستخدمه حسب سلطتها التقديرية في علاقاتها المرتبطة بالخطوط الجوية عند ادخال التحرير. وهو يتيح نصا يشمل النهج التقليدية والانتقالية والخاصة بالتحرير الكامل. وسوف تساعد بدرجة كبيرة آراء المؤتمر بشأن جدوى وتطبيق ذلك النموذج في اجراء المزيد من التطوير له كأداة عملية في التحرير.

٨-٣ في اطار البند الرابع من جدول الأعمال: النظر في الاطار العالمي للتحرير المستمر، يتوقع من المؤتمر أن يتناول أولا الآليات لتسهيل المزيد من التحرير وثانيا، اعلان المبادئ العالمية للنقل الجوي الدولي. وسوف يشمل أول البنود الفرعية النظر الى دور الايكاو وبرنامج عملها المستقبلي خاصة فيما يتصل بالتحرير اضافة الى علاقاتها بالمنظمات الدولية الأخرى ولا سيما منظمة التجارة العالمية. وفي هذا السياق، تقترح بعض وثائق الأمانة ضمن اطار البند رقم ٢ من جدول الأعمال أن يقوم المؤتمر بمهمتي رصد وتعميم المعلومات نيابة عن الايكاو بينما يتوخى دور أكثر نشاطا في اطار البند الثالث بشأن اجراء المزيد من التطوير للارشادات الخاصة بتنفيذ نموذجي اتفاقي الخطوط الجوية. وبالإضافة الى ذلك، نتناول الوثيقة WP/18 دور الايكاو في المزيد من التطوير والتسهيل لعملية التحرير.

٩-٣ ان "اعلان المبادئ العالمية" المعروض في الوثيقة WP/19، سوف يكون بمثابة أول محاولة من الايكاو لوضع التطوير التنظيمي المستقبلي وتحرير النقل الجوي الدولي في اطار صفقة من المبادئ والأهداف الارشادية. ان نية الاعلان هي أن يعرض بيانا استشرافيا ناظرا الى الأمام من مجتمع الطيران الى قطاعات غير الطيران ووصولاً الى الجمهور بعامه. ويقصد من الاعلان أن يتسم بالشمول والعمومية بحيث يضم المصالح المختلفة والمسائل المتشابكة في هذا القطاع. ولقد أعدت الأمانة صياغة أولية بعد مشاورات واسعة النطاق شملت فريق خبراء تنظيم النقل الجوي ويتوقع للمؤتمر أن يقوم بالمزيد من التطوير لتلك الصياغة آخذا بعين الاعتبار القرارات المتخذة ضمن البنود السابقة من جدول الأعمال.

١٠-٣ كما هو معتاد في الاجتماعات العالمية للايكاو، ينتظر للمؤتمر على سبيل المهمة النهائية أن يعتمد تقريره، بما في ذلك ملخص المناقشات والاستنتاجات والتوصيات. وبالإضافة الى ذلك، يتوقع أن يوافق المؤتمر على النص الختامي لاعلان المبادئ العالمية. ونصف اليوم الأخير في ذلك الاجتماع قد خصص للمهام المتعلقة باعتماد التقرير.

٤-٤ الاجراء الذي يتخذه المؤتمر

١-٤ ان المؤتمر مدعو الى الاحاطة علما بالنظرة الشاملة المتعلقة بمهمة المؤتمر المتضمنة في هذه الوثيقة.

- انتهى -