

المؤتمر العالمي للنقل الجوي: التحديات وفرص التحرير

مونتريال، ٢٤ - ٢٩/٣/٢٠٠٣

البند ٢: دراسة المسائل التنظيمية الأساسية في مجال التحرير

٢-٢: دخول الأسواق

تحرير دخول الأسواق

(مقدمة من الأمانة)

<p>ملخص</p> <p>تستعرض هذه الوثيقة التطورات الأخيرة في تحرير دخول الأسواق، وهي تشمل: أ) تبادل الحقوق الأساسية لدخول الأسواق، و ب) قيود المطارات على دخول الأسواق، وتناقش القضايا وخيارات السياسة وأعمال الايكاو المحتملة في هذا المجال.</p> <p>يرد الاجراء المعروض على المؤتمر في الفقرة ٥-١.</p>
<p>المراجع</p> <p>Doc 9626 – دليل بشأن تنظيم النقل الجوي الدولي</p> <p>Doc 9644 – تقرير المؤتمر العالمي للنقل الجوي بشأن تنظيم النقل الجوي الدولي – الحاضر والمستقبل</p> <p>Doc 9587 – سياسة ومواد ارشادية بشأن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي</p> <p>Circular 283-AT/119 – الآثار التنظيمية لتخصيص خانات مغادرة الطائرات ووصولها في المطارات الدولية</p>

١- مقدمة

١-١ ظل دخول الأسواق أمراً أساسياً في علاقات الطيران بين الدول وفي نجاح الناقلين الجويين في النقل الجوي الدولي. ففي عملية التحرير، يظل دور ومعاملة دخول الأسواق أهم عنصر في اتفاقات الخطوط الجوية بين الدول، وأمراً أساسياً في أي تحرير جوهري للهياكل التنظيمية.

٢-١ ومنذ المؤتمر العالمي الأخير للنقل الجوي لعام ١٩٩٤ (AT Conf/4) أحرز تقدم كبير في تحرير النقل الجوي. وتغطي هذه الوثيقة قضيتين مترابطتين في مجال دخول الأسواق، هما: أ) تبادل الحقوق الأساسية في دخول الأسواق، و ب) قيود المطارات على دخول الأسواق. هي تستعرض التطورات وتناقش المسائل وخيارات السياسة أمام الدول، وكذلك مجالات العمل الممكنة أمام الإيكو لتيسير زيادة التحرير. وقد نوقشت مسألتان أخريان في إطار هذا البند من جدول الأعمال، كلاً على حدة في الوثيقة ATConf/5-WP/9 بشأن تأجير الطائرات وفي الوثيقة WP/10 بشأن تحرير النقل الجوي للبضائع. وترد تغطية لتحالفات الخطوط الجوية والمشاركة في الرموز في الوثيقة WP/18.

٢-٢ تبادل الحقوق الأساسية في دخول الأسواق

١-٢ نظر المؤتمر العالمي للنقل الجوي لعام ١٩٩٤ في اقتراح من الأمانة بالنسبة لتحرير دخول الأسواق، وهو الاقتراح الذي تضمن عناصر أساسية لتحقيق الوصول الكامل الى الأسواق (حقوق الطيران على الطرق الجوية بدون قيود والنقل بين الأطراف، وما يسمى حق الحرية السابعة الاختياري، ومنح حرية النقل الداخلي لشركات أجنبية)، والوسائل الممكنة للتطبيق الكامل أو المرهلي، مع الضمانات المرتبطة بذلك، وفض الخلافات. وبعد مناقشات مستفيضة، خلص المؤتمر الى أنه ليس ثمة التزام عالمي بتحقيق الوصول الكامل الى الأسواق في هذه المرحلة من تطور النقل الجوي وأنه على كل دولة أن تختار بنفسها درجة التحرير وسرعته، على أساس كل حالة على حدة وفي ضوء احتياجاتها وأهدافها، مستخدمة سبلا ثنائية أو اقليمية و/أو عالمية وفق ظروفها. واستجابة لتوصية المؤتمر، أعدت الإيكو بعض الارشادات للدول بخصوص تدابير المشاركة في التحرير التنظيمي، بما في ذلك ارشادات لدخول الأسواق (انظر الفرع (واو) من الجزء الأول من الوثيقة (Doc 9587).

٢-٢ التطورات الأخيرة - منذ المؤتمر الرابع أحرز تقدم كبير في مجال التحرير فيما يتعلق بدخول الأسواق، وخصوصا على المستويين الاقليمي والاقليمي الفرعي. واعتبارا من يناير ١٩٩٥ وحتى ديسمبر ٢٠٠١، سجل ابرام أو تعديل أكثر من ٦٠٠ اتفاق ثنائي، وتضمن نحو ٧٠ في المائة من هذه الاتفاقات أو التعديلات شكلا من أشكال اتفاقات التحرير. وعلى الصعيدين الاقليمي والاقليمي الفرعي، أنشأت مجموعات دول هيكل تنظيمية متعددة الأطراف بهدف تعزيز التعاون وتحرير نظم النقل الجوي بين الدول الأعضاء. ولم يكن هناك قبل المؤتمر الرابع سوى اثنين من هذه الترتيبات الاقليمية (الاتحاد الأوروبي وحلف الانديز). ومنذ عام ١٩٩٥، برزت ثمانية ترتيبات أخرى موزعة على المستوى العالمي (اثنان في الأمريكيتين، وواحد في آسيا والمحيط الهادئ، وواحد في الشرق الأوسط، وأربعة في أفريقيا). وتنص سبعة من هذه الاتفاقات على التحرير الفوري أو التدريجي وصولا الى الدخول الكامل الى الأسواق. وثمة عدة ترتيبات محتملة قيد الاعداد (في أوروبا وشمال الأطلسي وجنوب المحيط الهادئ ومنطقة الكاريبي).

٣-٢ ومن التطورات الهامة في الاتجاه نحو التحرير الزيادة الكبيرة في عدد الاتفاقات الثنائية التي تشمل أحكاما تسمح بالدخول غير المقيد الى الأسواق. وبحلول يونيو ٢٠٠٢، كان نحو ٨٥ اتفاقا من اتفاقات "الأجواء المفتوحة" قد أبرمت وشملت قرابة ٧٠ بلدا. وتضمنت هذه الاتفاقات الى جانب البلدان المتقدمة عددا متزايدا من البلدان النامية. وكانت الولايات المتحدة أحد الشركاء في ثلثي هذه الاتفاقات، ولكن ليس في الاتفاقات الأخرى. وفيما يتعلق بالدخول الى الأسواق، فان هذه الاتفاقات تمنح عادة حقوق الطيران غير المقيد على الطرق الجوية وحقوق التشغيل غير المقيد فضلا عن حقوق

الحرية من الثالثة الى الخامسة وكذلك السادسة، ويمنح الكثير منها حقوق الحرية السابعة لخطوط نقل البضائع البحتة. ويسمح بعضها بالتطبيق التدريجي أو المرحلي لهذه الحقوق. ومع ذلك فمع قبول تبادل حقوق دخول الأسواق الأوسع أو الكامل بين الدول، فهو لا يزال قاصرا على بلدان معينة. وقد تجلى هذا في أن معظم الدول التي أبرمت اتفاقات ثنائية للأجواء المفتوحة لم تصل كسياسة عامة أو هي لم تفكر في ابرامها مع كل شركائها في الطيران، بل جاء ذلك على أساس كل حالة على حدة.

٤-٢ وعلاوة على هذا، تم التوقيع على اتفاق متعدد الأطراف للأجواء المفتوحة في عام ٢٠٠١ من خمسة أعضاء تسير على نفس المنوال من بلدان منتدى التعاون الاقتصادي لآسيا والمحيط الهادئ (بروناي وشيلي ونيوزيلندا وسنغافورة والولايات المتحدة) وفتح باب الانضمام اليه لأعضاء أخرى من هذا المنتدى ولدول غير أعضاء. وانضمت بيرو منذ ذلك الوقت الى الاتفاق وتفيد التقارير بأن دولاً أخرى راغبة في ذلك.

٥-٢ على الصعيد المتعدد الأطراف، برزت منظمة التجارة العالمية للوجود في ١/١/١٩٩٥، وبدأ معها نفاذ الاتفاق العام للتجارة في الخدمات (GATS) ويطبق ملحق هذا الاتفاق الخاص بخدمات النقل الجوي قواعد ومبادئ تجارية منها على سبيل المثال معاملة الدول الأكثر رعاية، والمعاملة الوطنية لثلاثة حقوق محددة تسمى الحقوق "الفرعية" (soft) وهي اصلاح وصيانة الطائرات، وبيع وتسويق النقل الجوي وخدمات نظم الحجز الآلي. ويستثنى تطبيق "الخدمات المتصلة مباشرة بممارسة حقوق الحركة" الواردة في الاتفاق العام. وعملا بقرار وزاري سابق، نظمت منظمة التجارة العالمية في عام ٢٠٠٠ أول استعراض لتطبيق هذا الملحق بقصد بحث إمكانية توسيع تغطيته في هذا القطاع. وخلال الاستعراض الذي استمر في عام ٢٠٠٢ ظهر بعض التأييد لتوسيع نطاق الملحق ليشمل بعض الحقوق "الفرعية" الإضافية (مثل الخدمات الأرضية) وبعض جوانب "الحقوق الأساسية" (hard) (ومنها مثلا الشحن الجوي والنقل العارض والنقل المتعدد الوسائط). ومع هذا لم يتم التوصل الى توافق في الآراء على نطاق عالمي في هذه المرحلة على مواصلة هذا العمل أو كفيته.

٦-٢ **القضايا وخيارات السياسة -** عند النظر في تحرير الدخول الى الأسواق تواجه الدول بصور متفاوتة مسألتين أساسيتين: أ) نطاق التحرير، أي مدى فتح باب الدخول الى الأسواق، و ب) النهج المتبع في التحرير، أي السبل (وطنية، ثنائية، اقليمية، عديدة الأطراف، متعددة الأطراف) وسرعة التحرير.

٧-٢ وبالنسبة الى أ) (نطاق التحرير) يترك لكل دولة اتخاذ قرارها على أساس مصالحها الوطنية. والواقع أن النطاق الكامل للحقوق الأساسية لدخول الأسواق، بما في ذلك حقوق النقل بما يتجاوز الحريتين الثالثة والرابعة فقد تبودلت بين الدول وفيما بينها في كل اتفاقات الخطوط الجوية. غير أن نطاق فتح الأسواق يتفاوت كثيرا بسبب التفاوت في حجم الدول وموقعها ومرحلة تنميتها، والقوة التنافسية للناقلين في كل منها.

٨-٢ وأما عن ب) (نهج التحرير) فيبدو أن التجربة في العقد الماضي توحى بأن الدول سوف تستفيد من كل السبل القائمة في مواصلة التحرير. فقد طبقت دول كثيرة، من جانب واحد، سياسات لتحرير النقل الجوي تستند غالبا الى منظور أوسع للمصالح الوطنية، بحيث يشمل التنمية الاقتصادية والمزايا التجارية. ويظل النهج الثنائي وسيلة مرنة وصالحة يمكن للدول أن تستخدمها في توسيع نطاق الخطوط الجوية مع الاحتفاظ بالرقابة على سرعة التحرير واتجاهاته. ولكن هذا النهج قد يشكل قيودا للوصول الى قدر التحرير نفسه على نطاق أوسع بسبب ما يصاحبه من صعوبة في الحصول على اتفاق من عدد كبير من الدول المعنية.

٩-٢ وقد ثبت على ما يبدو أن الاتفاقات الإقليمية بين الدول المتماثلة في تنميتها الاقتصادية (والتي تكون عادة أعضاء في تجمعات اقتصادية وتجارية عامة) انما هي طريق أيسر وأسرع الى التحرير. فقد أدى ابرامها الى توسع في الخطوط الجوية داخل الأقاليم المعنية، ولكنه أثار الشواغل أيضا ازاء تأثيرها على مؤسسات النقل الجوي الوطنية في الدول غير الأعضاء في الاتفاق الاقليمي، وعلى الهيكل التنظيمي الوطني والثنائي للخطوط الجوية في الدول الأطراف في تلك الترتيبات الإقليمية. وقد تكون تلك الترتيبات عقبة محتملة في سبيل مواصلة التحرير، اذ بمجرد وصول عضوية الاتفاق الى مستوى معين يصبح الاجماع على تعديل الاتفاق أو الغاء أي من الحواجز المتبقية أمام دخول الأسواق أمرا متعدرا بالفعل.

١٠-٢ وعلى المستوى المتعدد الأطراف، تواصل الايكاو توفير محفل عالمي لتيسير تحرير النقل الجوي، ويظل مفهوم تعدد الأطراف في الحقوق التجارية الى أقصى مدى ممكن واحدا من أهداف المنظمة. ومع ذلك، فعلى الرغم من القبول الواسع، وان كان متفاوتا، للتحرير التدريجي لدخول الأسواق يبدو أن الظروف غير ملائمة بعد للوصول الى اتفاق عالمي على تبادل حقوق النقل.

١١-٢ ينبغي أن يكون الهدف الرئيسي من التحرير، على المدى البعيد، هو تحقيق أقصى قدر من الكفاءة والاقتصاد في روابط التجارة والاتصالات بين الدول وتعزيز أقصى قدر ممكن من النمو والتنمية على الصعيدين الوطني والإقليمي، وفي الوقت نفسه تأمين حقوق كل دولة في مشاركة فاعلة في النقل الجوي الدولي وفق اتفاقية شيكاغو. وينتظر من الدول في الوقت نفسه أن تواصل التحرير في الوصول الى الأسواق باختيارها وسرعتها، مع مراعاة المزايا والمخاطر، متخذة سبلا ثنائية وإقليمية و/أو متعددة الأطراف حسب ظروفها. ومن الممكن أيضا أن يكون التحرير اما تدريجيا من خلال التطبيق المرحلي أو بمنح مجموعات من الحقوق لدخول الأسواق مثل حقوق نقل البضائع (انظر ATConf/5-WP/10).

١٢-٢ **النشاط المتوقع من الايكاو** - وجدت الدول أن ارشادات الايكاو الحالية فيما يتعلق بدخول الأسواق ارشادات مفيدة. ومن الممكن كذلك المساعدة كثيرا في تحرير الدخول الى الأسواق باستخدام النموذج المقترح لاتفاقات الخطوط الجوية الذي وضعته الايكاو، في الحالات الثنائية أو الإقليمية/عديدة الأطراف (انظر ATConf/5-WP/17). ويمكن للدول استخدام الخيارات المختلفة مع المذكرات التفسيرية الواردة في النموذج، لتبادل حقوق الدخول الى الأسواق، حسب مشيئتها ووفق احتياجاتها وأهدافها وظروفها. أما عن مستقبل العمل في هذا المجال، فمن المستحسن أن تواصل الايكاو مراقبة التطورات عن كثب وجمع ونشر المعلومات عن التحرير بما في ذلك خبرات الدول الفعلية، وتحديث المواد الارشادية الحالية (مثل Doc 9587 و Doc 9626) ووضع أي ارشادات جديدة، حسب الاقتضاء، لذلك النموذج، مما ييسر التحرير ويساعد في زيادة الاتساق.

٣- قيود المطارات على دخول الأسواق

١-٣ ان قدرة أي ناقل جوي على ممارسة حقوق دخول الأسواق الممنوحة في اتفاقات الخطوط الجوية ترتبط ارتباطا وثيقا بمدى توافر خانات زمنية (الأوقات المخصصة لأي طائرة للاقلاع أو الهبوط) في مطارات الدول التي منحت حق دخول أسواقها. وقد جاء التسليم في الوثيقة ATConf/4 بأن أي نقص في الخانات الزمنية في المطارات المكتظة انما هو قيد مادي هام على دخول الأسواق يستدعي أن تزيد الدول قدرات مطاراتها الاستيعابية لحل هذه المشكلة.

٢-٣ **التطورات الأخيرة** - منذ المؤتمر العالمي الرابع للنقل الجوي (ATConf/4) استمر نمو الخطوط الجوية التجارية في تجاوز الطاقة الاستيعابية المتاحة في عدد متزايد من المطارات. وبالرغم من أن الكثير من المطارات التي تعاني من الازدحام تقع في أوروبا، وصل عدد متزايد من المطارات في مناطق أخرى إلى أقصى طاقتها الاستيعابية. وبالإضافة إلى ذلك، ونتيجة للعمليات المترابطة في شبكة النقل الجوي الدولي، تؤثر الضغوط على الطاقة الاستيعابية في بعض المطارات على المطارات الأخرى. ويصبح هذا تحدياً متزايداً أمام استمرار نمو النقل الجوي، وله تأثيره على زيادة التحرير فيما يتعلق بدخول الأسواق.

٣-٣ وضعت الحكومات وشركات الطيران والمطارات، كل على حدة، تدابير تسمح لها بأن تتغلب على حالات نقص الطاقة الاستيعابية في المطارات أو بتحسين أوضاعها. ووسعت دول كثيرة مطاراتها أو مدارج الطائرات أو محطات الركاب بها أو إنشاء الجديد منها. غير أن القيود البيئية أو الاقتصادية أو السياسية أو المادية، حالت في بعض الأحيان دون التوسع المادي لزيادة الطاقة الاستيعابية للمطارات. كذلك اتخذت حكومات كثيرة وبعض الهيئات الإقليمية (كالاتحاد الأوروبي واللجنة الأوروبية للطيران المدني) إجراءات أيضاً لتحسين نظم مراقبة حركة المطارات بقصد زيادة الطاقة الاستيعابية في إدارات الحركة الجوية والمطارات. وتمكنت المطارات والناقلون الجويون من تعزيز القدرة الاستيعابية للمطارات بتحسين التسهيلات في المرافق القائمة، ولكن الزيادات في متطلبات الأمن عقب أحداث ١١ سبتمبر ٢٠٠١ قد تحد من تعزيز القدرة الاستيعابية في هذا المجال.

٤-٣ وفي ضوء تفاقم هذه المشكلة، نظمت الأمانة العامة للإيكاو دراسة في عام ٢٠٠٠ بشأن الخانات الزمنية في المطارات الدولية (Circular 283). وتناولت الدراسة تحليلاً للأثار التنظيمية المترتبة على هذا الوضع، وآليات التعامل مع المشكلة واقترحت بعض التحسينات الممكنة للنظم القائمة. كذلك بحثت هذه المسألة في يونيو ٢٠٠٠ في مؤتمر اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية (عام ٢٠٠٠)، الذي أوصى بزيادة عمل الإيكاو في مجال الجوانب الإجرائية لتخصيص الخانات الزمنية.

٥-٣ وبالرغم من أن الحكومات تستطيع مواجهة مشاكل تخصيص الخانات الزمنية، فهي تعتمد عموماً على المؤتمرات العالمية لتنسيق مواعيد الطيران، التي ينظمها الاتحاد الدولي للنقل الجوي (أياتا) لمعالجة نقص الطاقة الاستيعابية في المطارات، بما في ذلك تخصيص الخانات الزمنية لخطوط جديدة. ولما كان نظام أياتا لتنسيق المواعيد نظاماً محايداً فيما يتعلق بحقوق النقل الممنوحة بموجب الاتفاقات الثنائية للخطوط الجوية، فالمشاكل التي تشمل الناقلين الجويين العاجزين عن ممارسة حقوق النقل الممنوحة لهم، لأنهم لم تخصص لهم خانات زمنية في أي مطار به قيود على الطاقة الاستيعابية، تصبح في بعض الحالات موضوعاً لمفاوضات ثنائية. ومع هذا فمعظم الخلافات حول تخصيص الخانات الزمنية تتم تسويتها عن طريق الوساطة على عدة مستويات في نظام أياتا.

٦-٣ **القضايا وخيارات السياسة** - من بين القضايا الكبيرة المتعلقة بعدم كفاية الطاقة الاستيعابية في المطارات ما يلي: (أ) ما إذا كان التوسع في منح حقوق دخول الأسواق في اتفاق الخطوط الجوية المتحررة قد زاد من تفاقم مشكلة دخول الأسواق في المطارات التي تعاني من نقص في طاقتها الاستيعابية، و (ب) كيفية تأثير قيود الطاقة الاستيعابية للمطارات على عملية التحرير.

٧-٣ ففيما يتعلق بالنقطة (أ) أصبح واضحاً، أن اتفاقات الخدمات الجوية الحرة بتخصيصات متعددة ودون قيود على الطاقة الاستيعابية قد مكنت من زيادة عدد الناقلين الجويين والخطوط الجوية، ومن ثم أضافت ضغوطاً أخرى على الطاقة

الاستيعابية الحالية في المطارات. غير أن حقوق النقل المفتوحة من بلد الى آخر في تلك الاتفاقات تتيح للناقلين كذلك استخدام مطارات أقل ازدحاما. وقد يؤدي استخدام الترتيبات بين شركات الطيران لحجز المقاعد على طائرات كل منها وكذلك ترتيبات المشاركة في الرموز الى تقليل الحاجة الى قيام الناقلين الجويين بالطيران الى المطارات التي تعاني من نقص في الطاقة الاستيعابية. وفي بعض الحالات، تمنح اتفاقات الخطوط الجوية الحرة حقوق نقل لا ترغب فيها خطوط الطيران أو لا تستطيع استغلالها في الوقت الراهن.

٣-٨ أما عن النقطة ب)، فيبدو أن أي دولة تتردد في ابرام اتفاق للخطوط الجوية المتحررة اذا كان ناقلها الجويون لا يتوقعون الطيران الى مطارات تعاني من نقص الطاقة الاستيعابية في دول أطراف أخرى. ومع ذلك، فكون ٢٧ دولة من بين ٧٠ دولة أبرمت اتفاقات للأجواء المفتوحة، لديها مطار أو أكثر يعاني من نقص الخانات الزمنية، يوحي فيما يبدو بأن دولاً كثيرة تمكنت من التحرير رغم هذه العقبة. غير أن استمرار النمو الطويل الأمد في الخطوط الجوية والصعوبات التي تواجهها مطارات متزايدة في زيادة الطاقة الاستيعابية للمطارات ستظل تمثل تحدياً وقد تحد من تحرير الخطوط الجوية الدولية.

٤- الاستنتاجات

٤-١ يمكن استخلاص الاستنتاجات التالية من المناقشة السالفة:

أ) منذ انعقاد المؤتمر العالمي للنقل الجوي لعام ١٩٩٤ (ATConf/4)، أحرز تقدم كبير في تحرير الدخول الى الأسواق ولا سيما على المستويات الاقليمية والاقليمية الفرعية. والأهم من ذلك أن أصبحت الدول بصفة عامة أكثر تفتحا واستعدادا لقبول التحرير، وعدلت الكثير من سياساتها وممارساتها لمواجهة تحديات التحرير.

ب) أكدت تجربة العقد الماضي أن الهياكل التنظيمية الحالية على المستوى الثنائي والاقليمي والمتعدد الأطراف، والتي تستند الى اتفاقية شيكاغو، يمكن لها أن تستمر في البقاء، وهي الآن تتواجد معا بالفعل، ويمكن لكل منها التكيف حسب مناهج مختلفة لتنظيم النقل الجوي. وما زالت هذه الهياكل توفر للدول قاعدة مستمرة ومرنة لمواصلة التحرير وفقا لما يخصها بالتحديد من احتياجات وأهداف وظروف.

ج) يظل تطبيق مبدأ معاملة "الدولة الأكثر رعاية" في اطار الاتفاق العام للتجارة في الخدمات على حقوق النقل موضوعا متشعبا وصعبا. وبينما هناك بعض التأييد لتوسيع نطاق ملحق الجاتس الخاص بخدمات النقل الجوي ليشمل ما يسمى "الحقوق الفرعية" (soft) بالإضافة الى بعض "الحقوق الأساسية" (hard)، لا يوجد أي اجماع عالمي في الرأي على ما اذا كان ينبغي السير في هذا الاتجاه أو كيفية تحقيق ذلك كما لم يبت حتى هذه المرحلة فيما اذا كان الاتفاق العام للتجارة في الخدمات يمثل خيارا فعالا لتحرير النقل الجوي أم لا.

د) اذا كانت التعددية في الحقوق التجارية الى أبعد حد ممكن تظل هدفا للمنظمة فالوقت لم يحن بعد في هذه المرحلة لعقد اتفاق عالمي متعدد الأطراف لتبادل حقوق النقل. فينبغي أن تستمر الدول في السعي الى التحرير في هذا الشأن بناء على اختيارها وبالسرعة التي تقررها باستخدام السبل الثنائية أو الاقليمية و/أو المتعددة الأطراف حسبما يلائمها. ويوفر النموذج المقترح لاتفاقات الخطوط الجوية الذي وضعته الايكاو ارشادات مفصلة عن خيارات ومناهج التحرير.

هـ) لدى تحرير الدخول الى الأسواق، ينبغي ايلاء الاعتبار الواجب لضغوط الطاقة الاستيعابية للمطارات والاحتياجات من البنى الأساسية على المدى البعيد. ويمكن، عند الضرورة، تناول المشاكل التي يتعرض لها الناقلون الجويون الذين يعجزون عن ممارسة حقوق النقل الممنوحة لهم في المطارات التي تعاني من نقص الطاقة الاستيعابية، في سياق المناقشات بشأن اتفاقات الخطوط الجوية ذات الصلة.

و) ينبغي أن تراقب الايكاو عن كثب التطورات على مستوى الهيكل التنظيمي ومستوى الصناعة، وأن تعد مستندا للخبرات العملية للدول في مجال التحرير، وأن تنشر المعلومات ذات الصلة على الدول المتعاقدة. وينبغي كذلك أن تستمر في تحديث المواد الارشادية الحالية عن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي وتعد الارشادات الجديدة اللازمة لتسهيل التحرير وتحسين الاتساق، وذلك مثلا عن طريق النموذج المقترح لاتفاقات الخطوط الجوية.

٥- الاجراء المعروض على المؤتمر

٥-١ المؤتمر مدعو الى القيام بما يلي:

أ) الاحاطة علما بمناقشة القضايا وخيارات السياسة الواردة في الفقرتين ٢ و ٣.

ب) استعراض واعتماد الاستنتاجات الواردة في الفقرة ٤.

- انتهى -