

المؤتمر العالمي للنقل الدولي:

التحديات وفرص التحرير

(مونتريال، ٢٤ - ٢٩/٣/٢٠٠٣)

البند رقم ٤: النظر في إطار العمل العالمي للتحرير المستمر

٤-١: آليات لتسهيل مزيد من التحرير

دور الإيكاو في تسهيل عملية التحرير

(مقدمة من الأمانة العامة)

ملخص

تتناول هذه الوثيقة دور الإيكاو في تسهيل عملية التحرير، وتقدم محور اهتمام خاص للمستقبل. كما أنها تتناول علاقات الإيكاو مع المنظمات الأخرى المعنية بالمسائل التنظيمية، ولا سيما منظمة التجارة العالمية، وتحدد بعض مجالات الانشغال المحتملة، وتؤكد على مسائل معينة يتعين عرضها على تلك المنظمة. ويرد الاجراء المعروض على المؤتمر في الفقرة ٦-١.

١- مقدمة

١-١ يرد في اتفاقية شيكاغو وصف عام لولاية الإيكاو في ميدان النقل الجوي. ومكنت الطبيعة العامة لهذه الولاية الجمعية العمومية والمجلس على مر السنين من الاضطلاع بمجموعة من المهام، حسبما توافق عليه الدول، مع مراعاة أهداف الإيكاو الواردة في المادة ٤٤ من الاتفاقية.

٢-١ وتنشط الإيكاو أيضاً في مجموعة واسعة من المسائل التنظيمية الاقتصادية، ولقد تكثف هذا النشاط في السنوات الأخيرة التي التجأت فيها الدول المتعاقدة إلى الإيكاو لوضع إرشادات ونصائح سياسية، ولتأمين الموائمة والتعاون بشأن المسائل السياسية التنظيمية، وبصفتها المحفل العالمي ومركز التنسيق العالمي لأوساط الطيران فيما يتعلق بالمسائل التنظيمية الاقتصادية. ويتلخص الآن دور الإيكاو ومهام ورغبات الدول في مصدر واحد، وهو قرار الجمعية العمومية A33-19، البيان الموحد لسياسات الإيكاو المستمرة في ميدان النقل الجوي، المقدمة والمرفق أ، التنظيم الاقتصادي (الوثيقة Doc 9790). وقد سلّمت الدول المتعاقدة، عن طريق الجمعية العمومية، "بالخصائص المميزة للنقل الجوي الدولي" و"الدور الرئيسي للإيكاو في وضع إرشادات سياسية بشأن تنظيم النقل الجوي الدولي". وعلاوة على ذلك، يتلخص أحد الأهداف الاستراتيجية ل خطة العمل الاستراتيجية للمنظمة في "كفالة أن+ تكون الإرشادات بشأن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي محدثة وفعالة".

٣-١ وتتطلب بيئة النقل الجوي المتغيرة وعملية التحرير الأمن المنظم لهذا القطاع إجراء تقييم للطريقة التي ينبغي أن يتطور بها دور المنظمة في السنوات القادمة بوصفها ميسراً لهذا الانتقال ولعملية التغيير التنظيمي. ولا جدال في سيادة الدول في مسائل النقل الجوي. إلا أن درجة وطبيعة دور الإيكاو يتطلبان مزيداً من التعريف، ولا سيما فيما يتعلق بعملية التحرير وكيف تلبي على خير وجه احتياجات الدول المتعاقدة في الحاضر والمستقبل. وتتناول هذه الوثيقة دور الإيكاو في تسهيل عملية التحرير، بما في ذلك علاقاتها مع المنظمات الأخرى التي أدرجت النقل الجوي في ولاياتها والتي أصبح لديها اهتمام بالتنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي وأصبحت تشارك فيه.

٢- تسهيل عملية التحرير

١-٢ تتضمن الوثائق التي أعدتها الأمانة العامة، كما ينظر فيها هذا المؤتمر، عدداً من النتائج المقترحة بالإضافة إلى عدد من التوصيات. ويقوم بعض هذه التوصيات على أساس الأعمال السابقة للمنظمة، ولا سيما أعمال المؤتمر العالمي الرابع للنقل الجوي المعقود عام ١٩٩٤ ثم أعمال فريق خبراء تنظيم النقل الجوي.

٢-٢ وفيما يتعلق بنتيجة هذا المؤتمر، تتوخى الأمانة العامة أن تضطلع الإيكاو بأعمال مستمرة فيما يتصل بما يلي: أ) زيادة تطوير الاتفاقات النموذجية للخطوط الجوية ومواد أخرى تتعلق بتطبيقها وباستخدامها كأدوات لعملية التحرير (WP/17)؛ ب) زيادة وضع ونشر دراسات حالات نموذجية بشأن عملية التحرير (WP/5)؛ ج) دراسة ورصد وتعزيز الإرشادات وكذلك المساعدات المقدمة إلى الدول بشأن معايير تحرير ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم (WP/7)؛ د) رصد المهام فيما يتعلق بالتطورات المتصلة باهتمام المستهلكين (WP/13)، وتوزيع المنتجات (WP/14) وتعزيز الشفافية (WP/16).

٣-٢ وعلى الرغم من أن الإيكاو لها تاريخ من المشاركة في التنظيم الاقتصادي، وعلى الرغم من أنها اضطلعت بدور متزايد النشاط بشأن المسائل التنظيمية في الآونة الأخيرة، فإن من المسلم به أن الدول لها آراء مختلفة بشأن المستوى المناسب لذلك الدور وطبيعته. بيد أن النقل الجوي يواجه حقبة جديدة لم يسبق لها مثيل من التغيير والإصلاح التنظيميين، وسيكون من الأهمية الأساسية كفاءة المحافظة على الصعيد العالمي على مبادئ اتفاقية شيكاغو وأهداف المنظمة. وستصبح عملية التحرير غير متجانسة وغير متماسكة، وكذلك مقيدة في فوائدها ما لم يكن هناك تحرك عالمي نحو تنفيذها وتنسيقها. ولقد حظي اعتماد عملية التحرير كمسألة سياسة عامة حتى الآن بتأييد عدد من الدول. غير أن دولاً عديدة لم تطبق عملية التحرير إلا على أساس محدود مخصص. ويرى عدد كبير من الدول أن التحرير رغم كونه عملية مقبولة من حيث المبدأ فإنه أيضاً عملية تثير شواغل هامة من حيث اشتراك هذه الدول الفعال والمستمر في النقل الجوي الدولي، وحق الوصول إلى الخطوط الجوية، وعدم اليقين إزاء التنفيذ العملي، والحاجة إلى الثقة في فوائد عملية التحرير.

٤-٢ ويتيح هذا المؤتمر فرصة فريدة للمنظمة لكي تعالج هذه المشكلة ولكي تفي بالدور الرئيسي الذي تتوقعه منها الدول عن طريق الجمعية العمومية والذي تؤكد الإيكاو للعالم فيما يتجاوز أوساط الطيران. وثمة دوران قد يتسنى توخيها لأعمال الإيكاو في المستقبل بشأن التنظيم الاقتصادي. وينطوي الدوران كلاهما على إعادة تركيز أعمال الإيكاو الحالية بشأن التنظيم الاقتصادي وتوجيهها، على وجه التخصيص، نحو التحرير.

٥-٢ ويتمثل الدور الأول في تركيز أعمال المنظمة فيما يتعلق بالتنظيم الاقتصادي على وضع سياسة وإرشادات لعملية التحرير. ولما كان وضع السياسة هو مهمة أجهزة تقرير السياسة في الإيكاو، فسيتم الاضطلاع بهذه الأعمال في المستقبل حسب موافقة وتوجيه هيئات الإدارة. أما فيما يتصل بوضع المواد الإرشادية، فستركز الأمانة العامة على ما يسهل عملية التحرير.

٦-٢ ويتمثل الدور الثاني ذو الصلة في التركيز في أعمال المنظمة بشأن عملية التحرير على تيسير وتعزيز وتقديم المساعدة إلى الدول في تسخير عملية التحرير لتحقيق فائدتها العامة. ويمكن أن يتم ذلك باستخدام وسائل مثل الحلقات الدراسية والتدريبية وأدوات مثل الاتفاقات النموذجية للخطوط الجوية والإرشادات التي وضعها هذا المؤتمر. وبتحديد الدور المقبل للإيكاف فيما يتعلق بالتركيز على تسهيل وتنفيذ عملية التحرير، لن تؤكد المنظمة دورها القيادي فحسب، مع الوفاء باحتياجات كل الدول الأعضاء فيها، ولكنها ستكون أيضاً فعالة في دفع كامل أوساط الطيران إلى الأمام على سبيل الإصلاح والتحديث التنظيمي.

٧-٢ وعلى الأجل الأطول، يمكن أن ينشأ دور إضافي أعيد تحديده للإيكاف سعياً لتحقيق التعددية التي ما برحت تمثل هدفها المعلن منذ الأربعينات. ولم تُستخدم الإيكاف منذ عام ١٩٤٧ بصفتها محفلاً للتفاوض بشأن إبرام اتفاق متعدد الأطراف للحقوق التجارية، ويرد في الورقة المتعلقة بحق الدخول إلى الأسواق (WP/8) رأي أعيد ذكره في الوثيقة التي ترفق بها الاتفاقات النموذجية للخطوط الجوية (WP/17) مؤداه أن الأحوال ليست مناسبة لإبرام اتفاق عالمي متعدد الأطراف. ومع ذلك فإن الإيكاف محفل عالمي، وذات خبرة طويلة في كونها مركزاً لتنسيق ونشر المعلومات، فضلاً عن كونها مصدراً للسياسات والإرشادات المناسبة للاستعمال على نطاق واسع.

٨-٢ وما زال يجري تناول منح حق الدخول إلى الأسواق والتنظيم الاقتصادي للخطوط التجارية فيما بين الدول على الصعيد الثنائي، وعلى نحو متزايد فيما بين مجموعات الدول سواء على أساس إقليمي أو تعددي. وهذه هي الآليات التي تعرفها الدول وترى بوجه عام أنها تحقق مصالحها الوطنية. إلا أنه يمكن مع حدوث تغير هام في البيئة التنظيمية رداً على سوق معولمة، أن يكون هناك في المستقبل دور آخر تستعمل فيه الإيكاف بالإضافة إلى وضع الإرشادات السياسية وتقديم المساعدة والعمل كمصدر للمعلومات. وتتمثل إحدى الإمكانيات في استخدام الإيكاف كسوق تنظيمية عالمية تلتقي فيها الدول لتبادل حق الدخول إلى الأسواق على مختلف المستويات. استخدام الدول للإيكاف كمحفل تستعمل فيه الدول تجهيزات الإيكاف لإجراء مناقشات مع الدول المشاركة المحتملة الأخرى بشأن حق الدخول إلى الأسواق والمسائل التنظيمية ذات الصلة على الصعيد الثنائي أو المتعدد الأطراف. ومن شأن هذا أن يعالج إحدى نقاط الضعف المتصورة في النظام الثنائي الحالي لإجراء مفاوضات منفردة ومنفصلة وهي أنه باهظ التكلفة، ويستغرق وقتاً طويلاً، ولا يمثل عملية فعالة بوجه خاص لتناول مسألة حق الدخول إلى الأسواق.

٩-٢ ويمكن، بناء على ذلك، أن يكون دور الإيكاف هو دور الميسر والعمل كمحفل للاجتماع بنفس الطريقة التي تستخدم بها مؤتمرات الإيانات لتنسيق الخانات الزمنية في المطارات وتستخدم بها منظمة التجارة العالمية كمحفل لنظام العرض والطلب الثنائي والمتعدد الأطراف للمفاوضات التجارية. ويمثل قبول الدول الآن للحاجة إلى التكييف من الناحية التنظيمية مع الواقع الجديد للسوق خطوة أولى تؤدي في نهاية المطاف إلى إتباع نهج أكثر مواءمة للتنظيم الاقتصادي وإلى تحقيق الهدف المتعدد الأطراف. وقد يؤدي استعمال الإيكاف كمحفل بهذه الطريقة إلى تعزيز هذه المواءمة وهذا الهدف. وقد يرغب المؤتمر في النظر فيما إذا كان ينبغي للمنظمة أن تبدأ دراسة هذا المفهوم على نحو أكبر، كإمكانية طويلة الأجل ومع تطور عملية التحرير.

٣- العلاقات مع المنظمات الأخرى

١-٣ الإيكاف منظمة عالمية يمكن أن تجتمع فيها الدول المتعاقدة البالغ عددها ١٨٨ دولة بالإضافة إلى المنظمات المراقبة من بقية أوساط الطيران لتدارس المشاكل والنظر في احتياجات هذا القطاع. ويشكل الطيران المدني، في إطار الإيكاف، قطاعاً متكاملًا مترابطاً يمكن فيه تناول كل مسائل الأمن والسلامة والمسائل البيئية وغيرها، بما فيها التنظيم الاقتصادي. وتسمح الطبيعة الشمولية لعمليات الإيكاف بتقديم مدخلات لا من الهيئات التي يوجد فيها جانب من الطيران

يمثل الهدف الرئيسي لها فحسب وإنما أيضا من تلك التي لديها اهتمام بالطيران دون أن يكون لها ولاية أساسية بشأنه. وقد دعا المجلس ما يزيد على ٥٠ منظمة لحضور هذا المؤتمر. وقد أثار المؤتمر اهتماماً واسع النطاق داخل وخارج أوساط الطيران على حد سواء. ولا بد لأي نظر في دور الإيكاو المقبل في تسهيل عملية التحرير أن يأخذ في الاعتبار علاقتها مع المنظمات الأخرى ولا سيما تلك التي لا ترتبط بالطيران واشتراك تلك المنظمات في التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي. وسيكون من الأهمية بمكان، في ضوء هذا الاشتراك الواسع النطاق، تجنب ازدواج الجهود على صعيد العالمي.

٢-٣ ولإيكاو علاقات طويلة مع الاتحاد الدولي للنقل الجوي، والمجلس الدولي للمطارات والهيئات السابقة له. ولإيكاو أيضاً صلات وثيقة بهيئات الطيران الإقليمية التي لديها جميعاً اهتمام خاص بالمسائل التنظيمية في إطار ولاية كل منها. وتتضمن هذه الهيئات اللجنة الأفريقية للطيران، واللجنة الأوروبية للطيران المدني، ولجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني، والهيئة العربية للطيران المدني. وتتسم هذه العلاقات الطويلة بوجه عام بأنها تعاونية وتعود بالنفع على الجميع. وبالإضافة إلى ذلك، ثمة عدد من الهيئات دون الإقليمية الناشطة بوجه خاص في عملية تحرير النقل الجوي. وما الجماعة الكاريبية (الكاريكوم)، والسوق المشتركة لشرق إفريقيا والجنوب الإفريقي (كوميسا)، ومنتدى المحيط الهادئ إلا أمثلة على ذلك. وينبغي للإيكاو أن تقدم التعاون والدعم لجهود هذه الهيئات في أعمالها بشأن عملية التحرير.

٣-٣ بيد أن هناك عدداً من المنظمات الدولية الأخرى غير المختصة بالطيران أبدى اهتماماً بالمسائل التنظيمية. وعلى صعيد العمل في الأمانة العامة كانت العلاقات بين الإيكاو وهذه الهيئات باستمرار بناءة وتعاونية. وعلى سبيل المثال، تبدي غرفة التجارة الدولية، عن طريق لجناتها للنقل الجوي، اهتماماً منذ وقت طويل بالمسائل التنظيمية وأعربت عن مواقف سياسية شتى على مر السنين. وتحضر الإيكاو عادة اجتماعات هذه اللجنة. وتناولت منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي، وهي منظمة تابعة للدول المتقدمة، عدة جوانب من عملية تحرير النقل الجوي في العقد الماضي، بما فيها إجراء دراسة عن مستقبل سياسة النقل الجوي الدولي (١٩٩٧) وتحرير النقل الجوي للبضائع (٢٠٠٢). وجرت مشاورات مع الإيكاو أيضاً في وضع هذه الدراسات، كما أنها حضرت عدداً من الاجتماعات المعنية بوضعها واعتمادها. وتناول مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) أيضاً مسألة تنظيم النقل الجوي من حين لآخر وأجرى دراسات وعقد اجتماعات في هذا الصدد شاركت فيها الإيكاو. وهكذا يبدي الآن عدداً من الهيئات اهتماماً بالمسائل التنظيمية العالمية، ومن حق هذه الهيئات السيادة أن تفعل ذلك. إلا أن من الأهمية بمكان أن تكفل الإيكاو والدول المتعاقدة الأعضاء في هذه الهيئات أن تواصل هذه الهيئات مراعاة المنظور العام لأوساط الطيران. وعلاوة على ذلك، ينبغي أن يظل التعاون والتنسيق متبادلين في علاقات الإيكاو مع المنظمات الأخرى المعنية بالمسائل التنظيمية.

٤-٣ وربما كان أهم اشتراك لمنظمة دولية في مسائل النقل الدولي، من حيث إمكاناته المحتملة، هو اشتراك منظمة التجارة العالمية التي أنشئت في ١ يناير ١٩٩٥ وأنيطت بها ولاية واسعة لتحرير كل قطاعات الخدمات وتوسيع نطاقها، عن طريق الاتفاق العام لتجارة الخدمات. وفي ٥ فبراير ٢٠٠٣ بلغ عدد الأعضاء في منظمة التجارة العالمية ١٤٥ عضواً. وقد تابعت الإيكاو التطورات في تجارة الخدمات واضطلعت بدور نشط فيها منذ أن برزت المسألة لأول مرة في الثمانينات. ويرد تحديد لسياسة الإيكاو بشأن تجارة الخدمات في قرار الجمعية العمومية A33-19، المرفق (أ)، الباب الرابع، الفقرة ٤د). وتوجه تلك السياسة الاهتمام إلى جملة أمور منها "الصلة الوثيقة بين الجوانب الاقتصادية والبيئية وجوانب السلامة والأمن في النقل الجوي الدولي". ومنذ إنشاء منظمة التجارة العالمية وبدء عمل الاتفاق العام لتجارة الخدمات، كان للإيكاو علاقات بناءة وتعاونية مع أمانة منظمة التجارة العالمية، كما حضرت الإيكاو اجتماعات هيئة المراقبة التابعة للاتفاق العام لتجارة الخدمات وهي مجلس تجارة الخدمات عند مناقشة مسائل تهم هذا القطاع. واعتمدت أمانة منظمة التجارة العالمية إلى حد كبير على المساعدة المقدمة من أمانة الإيكاو فيما يتعلق بالمعلومات والتطورات

المتعلقة بقطاع الطيران، ولا سيما فيما يتصل بالاستعراض الحالي لمرفق الاتفاق العام لتجارة الخدمات بشأن خدمات النقل الجوي.

٣-٥ ويخضع الاتفاق العام لتجارة الخدمات، بما في ذلك مرفقه بشأن خدمات النقل الجوي، لاستعراض إلزامي منذ عام ٢٠٠٠ (عملية يجب أن تتم مرة كل ٥ سنوات)، وتتضمن هذه العملية النظر فيما إذا كان ينبغي توسيع نطاق تغطية الاتفاق العام لتجارة الخدمات بما يتجاوز خدمات النقل الجوي الثلاث التي يشملها المرفق الآن، وهي إصلاح وصيانة الطائرات، ونظم الحجز الآلي، وتسويق وبيع النقل الجوي. وما برح التقدم بطيئاً بشأن مسألة ما إذا كان ينبغي توسيع نطاق تغطية الاتفاق العام لتجارة الخدمات لمسائل النقل الجوي، وكيف يتم ذلك.

٣-٦ ولا تكمن مجالات الاهتمام المحتملة الرئيسية فيما يتصل بعلاقات الإيكاو مع منظمة التجارة العالمية في علاقات العمل على مستوى الأمانة، وإنما يمكن أن تكمن فيما يتصل بمستقبل تنظيم النقل الجوي. ولمنظمة التجارة العالمية ولاية وضرورة تجارية لتوسيع تغطيتها، كيما يتولى الاتفاق العام لتجارة الخدمات عملية تحرير النقل الجوي. والاتفاق العام لتجارة الخدمات نظام مفتوح بمعنى أنه يخضع لمفاوضات منتظمة بشأن تغطيته وتوسيع التزامات الدول بشأن عملية التحرير في كل قطاعات الخدمات. ولهذا، ليس هناك تعريف واضح لاتجاه هذه العملية فيما يتعلق بالنقل الجوي ولا لسرعتها. وترى بعض الدول المتعاقدة كمسألة سياسة عامة أن من المناسب أن يكون تنظيم النقل الجوي في إطار الاتفاق العام لتجارة الخدمات، وإن كان من غير الواضح كيف ستطبق مبادئ الاتفاق العام لتجارة الخدمات بشأن معاملة الدولة الأكثر رعاية والمعاملة الوطنية عن طريق الالتزامات الوطنية على حق الدخول إلى الأسواق بصفة خاصة، وهي مسألة لا زال ينظمها في المقام الأول التبادل الثنائي والمعاملة بالمثل. ويبدو أن معظم الدول لا تؤيد هذا الرأي. ولا يطلب المجلس إلى هذا المؤتمر أن يناقش مزايا الاتفاق العام لتجارة الخدمات كآلية للتحرير أو كبديل للترتيبات الحالية، وإنما يطلب إليه بالأحرى دراسة علاقات الإيكاو في إطار دور المنظمة في تسهيل عملية تحرير النقل الجوي في المستقبل. ولهذا فإن تطور واتجاه الاتفاق العام لتجارة الخدمات في المستقبل من حيث تغطيته للنقل الجوي الدولي مسألة ذات صلة ولكن فقط من حيث تأثيرها على علاقات الإيكاو ودورها.

٣-٧ وما زال اشترك الإيكاو في الاتفاق العام لتجارة الخدمات على أساس مخصص فحسب، وفقاً لقرار مجلس تجارة الخدمات المتخذ في عام ١٩٩٨. وفي عام ٢٠٠١ اتصلت الإيكاو بمنظمة التجارة العالمية بغية تنظيم علاقاتها معها. وكان أساس اقتراح الإيكاو لمذكرة للتفاهم هو أن من مصلحة المنظمين والأعضاء فيهما تعريف دور كل من المنظمين لضمان عدم وجود ازدواج لا وجوب له في الجهود. غير أن المسألة ما زالت دون حل، ويتوقف إحراز مزيد من التقدم على قرار من الأعضاء في منظمة التجارة العالمية.

٣-٨ وأكدت الإيكاو لدى حضورها اجتماعات مجلس التجارة في الخدمات على الطبيعة المتكاملة المترابطة لمسائل النقل الجوي، ومن ثم استصواب جعل كل الجوانب التنظيمية للطيران، والسلامة، والأمن، والاقتصاديات من مسئولية محفل واحد وهو الإيكاو. فعلمية التحرير جارية في هذا القطاع، وبوسع هذا المؤتمر أن يوجه تطورها في المستقبل عن طريق الإيكاو. ولهذا فإن إخضاع النقل الجوي الدولي المحتمل الطويل الأجل لآلية إضافية لم تختبر بعد فيما يتعلق بحق الدخول إلى الأسواق، مثل الاتفاق العام لتجارة الخدمات، يمكن أن يؤدي إلى نظم متضاربة للتنظيم وإلى ازدواج محتمل، دون أي تأكيد لزيادة عملية التحرير أو تأكيد لاستفادة كل الدول بالضرورة من هذه العملية. وهذه مسائل يتعين على كل من أوساط التجارة وأوساط الطيران معالجتها. ويتعين في الوقت نفسه، كهدف أعلى، أن تكفل الإيكاو، عدم المساس بالسلامة والأمن ومواصلة الإصلاح التنظيمي بطريقة مأمونة منظمة من أجل تحقيق مصلحة كل الدول المتعاقدة في الإيكاو والمجتمع العالمي بأسره.

- ٤ - النتائج

- أ) تكثفت أعمال الإيكاو، على مر السنين، بشأن التنظيم الاقتصادي مع التجاء الدول إليها التماسا للإرشادات السياسية والمساعدة، وخاصة في إطار الاستجابة لسوق النقل الجوي المعولمة، والمحركة، وسريعة التطور؛
- ب) يتعين إعادة تحديد الاهتمام الرئيسي لدور الإيكاو بشأن التنظيم الاقتصادي، من أجل إعطاء دافع عالمي للإصلاح التنظيمي وعملية التحرير. وينبغي للإرشاد السياسي الذي تقدمه الإيكاو، وأصبحت الدول تعول عليه، أن يتركز بصفة خاصة على عملية التحرير، وينبغي للمنظمة أن تسهل وتعزز عملية التحرير، عن طريق ما تقوم به من أعمال وما تقدمه للدول من مساعدات؛
- ج) ينبغي للإيكاو، على المدى الطويل، أن تدرس إمكانية العمل كسوق عالمية والفوائد التي يمكن أن تترتب على ذلك، حيث توفر الإيكاو التجهيزات والخبرات الفنية اللازمة لكي تناقش الدول حق الدخول إلى الأسواق وتتبادل على الصعيدين الثنائي و/أو المتعدد الأطراف؛
- د) ينبغي للإيكاو، في علاقاتها مع المنظمات التي تهتم بالمسائل التنظيمية العالمية أو تشارك فيها، أن تقدم التعاون لكفالة أن تراعي هذه الهيئات ولاية الإيكاو ودورها والمصالح العامة لأوساط الطيران. وينبغي، علاوة على ذلك، أن تكفل الإيكاو والدول المتعاقدة فيها التنسيق مع هذه المنظمات لموائمة الجهود وتجنب الازدواج فيها على الصعيد العالمي. وينبغي للإيكاو، كهدف أعلى لها في علاقاتها مع المنظمات الأخرى المعنية بالتنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي، أن تكفل عدم المساس بالسلامة والأمن.

- ٥ - توصية

١-٥ يدعو المؤتمر إلى التوصية بما يلي:

- أ) ينبغي أن يتركز الدور المقبل للإيكاو بشأن التنظيم الاقتصادي على وضع إرشادات سياسية لعملية التحرير الاقتصادي، وعلى تسهيل تسخير الدول لعملية التحرير لتحقيق فائدتها الأعم، وتعزيز هذه العملية وتقديم المساعدة إلى الدول بشأنها؛
- ب) ينبغي أن تواصل الإيكاو، في علاقاتها مع منظمة التجارة العالمية، توجيه الانتباه إلى سياسة المنظمة بشأن تجارة الخدمات، كما هي مبينة حالياً في A33-19، مع التأكيد على الصلة والترابط بين السلامة والأمن والتنظيم الاقتصادي، وتركيز المنظمة على تسهيل عملية التحرير وتعزيزها وتقديم المساعدة إلى الدول بشأنها.

- ٦ - الإجراء المعروض على المؤتمر

١-٦ يدعو المؤتمر إلى:

- أ) استعراض واعتماد التوصيات الواردة في الفقرة ٤؛
- ب) اعتماد التوصية الواردة في الفقرة ٥.

— انتهى —