

المؤتمر العالمي للنقل الجوي: التحديات وفرص التحرير

مونتريال، ٢٤-٢٩/٣/٢٠٠٣

البند رقم ٢: دراسة المواضيع التنظيمية الرئيسية في عملية التحرير

٢-٢: دخول الأسواق

تطورات التحرير المتعلقة بدخول الأسواق

(مقدمة من الأمانة)

<p>ملخص</p> <p>تقدم هذه الوثيقة معلومات عن التطورات التنظيمية وتطورات الصناعة التي تتعلق بصفة رئيسية بدخول الأسواق خلال العقد الماضي، وتسترعي الانتباه الى بعض المسائل التنظيمية التي أثارها هذه التطورات.</p> <p>يرد الاجراء المعروض على المؤتمر في الفقرة ٥-١.</p>
<p>المراجع</p> <p>Doc 9587, <i>Policy and Guidance Material on the Economic Regulation of International Air Transport</i> Circular 269, <i>Implications of Airline Codesharing</i> Circular 291, <i>The World of Civil Aviation 2001-2004</i></p>

١- مقدمة

١-١ حدثت تطورات هامة على صعيد تنظيمي النقل الجوي وفي صناعة شركات الطيران، منذ انعقاد المؤتمر العالمي الماضي للنقل الجوي في عام ١٩٩٤ (ATConf/4). فقد أحرز تقدم كبير في تحرير أنظمة النقل الجوي الدولي مع ازدياد عدد الدول التي أصبحت أطرافاً في ترتيبات الدخول الكامل الى الأسواق. وفي الوقت ذاته، شهدت صناعة شركات الطيران تحولاً هيكلياً رئيسياً، من خلال التحالفات واندماج الشركات وشراؤها، ضمن أمور أخرى، وذلك بغية التكيف مع البيئة التي تتسم بالتنافس المتزايد. وتقدم هذه الوثيقة استعراضاً عاماً موجزاً للتوجهات التنظيمية وتوجهات الصناعة وتطوراتها (باستثناء جانب التحول التجاري الذي تغطيه الوثيقة WP/20) التي حدثت منذ عام ١٩٩٤ بصفة رئيسية في إطار دخول الأسواق بالإضافة الى تحديث للمعلومات الواردة في الوثيقة WP/8. كما أنها تسترعي الانتباه الى بعض

المسائل التنظيمية التي أثارها هذه التطورات. ويمكن العثور على مزيد من المعلومات التفصيلية التي تغطي عام ٢٠٠١ في الفصل الثاني من الكتاب الدوري ٢٩١ بعنوان *عالم الطيران المدني*.

٢- التطورات التنظيمية

١-٢ **اتفاقية عبور الخطوط الجوية الدولية.** على الرغم من أن معظم الخطوط الجوية الدولية تعمل وفقا لأنظمة ثنائية أو اقليمية، فان اتفاقية عبور الخطوط الجوية الدولية (IASTA) التي تنص على التبادل متعدد الأطراف لحقوق الطيران العابر والتوقف بدون حركة للخطوط الجوية المنتظمة بين دولها المتعاقدة قد قدمت اسهاما هاما في تطور النقل الجوي الدولي. وتعد الاتفاقية ركنا أساسيا في مبدأ تعدد الأطراف في النقل الجوي. وقد زاد عدد الدول المتعاقدة التي أصبحت أطرافا في الاتفاقية من ٩٩ دولة عام ١٩٩٤ الى ١١٩ حتى شهر فبراير ٢٠٠٣، بيد أن أكثر من ثلث الدول الأعضاء لدى الايكاو، بما في ذلك العديد منها ذات المساحات الأرضية الشاسعة، مازالت خارج الاتفاقية. كما أن قرار الجمعية العمومية A33-19، المرفق (أ) " يحث كل الدول المتعاقدة التي لم تتضمن بعد الى اتفاقية عبور الخطوط الجوية الدولية أن تنظر على نحو عاجل في الانضمام اليها". وبناء على ذلك، فان المؤتمر يود أن يعيد التأكيد على أهمية اتفاقية عبور الخطوط الجوية الدولية بالنسبة للتحرير ولتعدد الأطراف في نظام النقل الجوي وبالنسبة للدول بغية أن تبذل جهدا في تنفيذ قرار الجمعية العمومية.

٢-٢ **التحرير الثنائي.** مازالت اتفاقات الخطوط الجوية الثنائية هي النهج السائد الذي تستخدمه الدول في توسيع خدمات النقل الجوي الدولي. ففي الفترة من عام ١٩٩٥ حتى عام ٢٠٠٢ أفادت التقارير بعقد ما يزيد عن ٦٥٠ اتفاق خطوط جوية ثنائي (بما في ذلك التعديلات أو مذكرات التفاهم). وشمل ما يزيد عن ٧٠ في المائة من هذه الاتفاقات والتعديلات بعض أشكال ترتيبات التحرير مثل حقوق الحركة غير المقيدة (التي غطت حقوق الحرية الثالثة والحرية الرابعة وفي بعض الحالات الحرية الخامسة)، ومثل التعيين المتعدد بالقيود المفروضة على الطرق الجوية أو بدونها ومثل تحديد السعة بحرية أو الرفض المزدوج أو نظام تعريفية بلد المنشأ ومعايير موسعة لملكية الناقل الجوي والسيطرة عليه. ومع تطور أعمال شركات الطيران تضمنت بعض الاتفاقات الثنائية الأخيرة للخطوط الجوية أحكاما تتناول أنواعا جديدة من الأنشطة التجارية بعضها له آثار تتعلق بالدخول الى الأسواق مثل نظم الحجز الآلي (CRSs) والمشاركة في الرموز بين شركات الطيران وتأجير الطائرات والنقل المتعدد الوسائط.

٣-٢ **ويعد أحد التطورات البارزة هو الزيادة المعقولة في عدد اتفاقات "الأجواء المفتوحة" التي تنص على الدخول الكامل الى الأسواق دون قيود أو شروط على تعيين الشركات وحقوق استخدام الطرق الجوية والسعة وتواتر الرحلات والمشاركة في الرموز والتعريفات.** وقد أبرم أول اتفاق من هذا النوع عام ١٩٩٢ بين هولندا والولايات المتحدة. ومنذ ذلك الحين أبرم نحو ٨٧ اتفاقا "للأجواء المفتوحة" شملت ما يقرب من ٧٠ بلدا وكانت الولايات المتحدة من بين الشركاء في ٥٩ حالة. ولم تشمل هذه الاتفاقات البلدان المتقدمة فحسب بل أيضا عددا متزايدا من البلدان النامية (حوالي ٦٠ في المائة). فضلا عن العناصر الأساسية لدخول الأسواق، يمنح نحو ٥٠ اتفاقا حقوق "الحرية السابعة" لخطوط البضائع الخالصة (وتمنح أربع اتفاقات أيضا هذا الحق لخطوط الركاب). كما أن واحدا وعشرين اتفاقا من اتفاقات "الأجواء المفتوحة" التي أبرمتها الولايات المتحدة تتضمن ملحقا انتقاليا يضع حدودا على أو ينص على أن يتم على مراحل اعتماد أمور بين بينها تواتر الرحلات وحقوق الحرية الخامسة وحقوق الحرية السابعة للبضائع الخالصة والمشاركة في الرموز مع بلد ثالث وخطوط رحلات الشارتر والمناولة الأرضية التي يطبق بعضها على ناقلي الولايات المتحدة فقط.

٤-٢ **التحرير الاقليمي والمتعدد الأطراف.** كانت بعض الاتفاقات التي تم التفاوض عليها في السنوات الأخيرة ترمي الى تحرير خطوط النقل الجوي على الصعيد الاقليمي أو الاقليمي الفرعي أو بين مجموعات الدول التي تتشابه طريقة تفكيرها. والهدف الأساسي من ترتيبات التحرير الاقليمية و/أو متعددة الأطراف هو اتاحة قدر أكبر من الدخول الى الأسواق وتحسين الخطوط الواصلة بين الدول الأعضاء المعنية. ولذلك يسهل على المجموعات الصغيرة من الدول التي تتشابه من حيث الحجم والتطور أن تتفق على حق دخول الأسواق أكثر من سهولة الأمر على المجموعات الكبيرة والمتنوعة من الدول. كما أن المجموعات الصغيرة توفر أيضا بيئة أسهل لاختبار سياسات تحرير النقل الجوي.

٥-٢ قبل المؤتمر الرابع للنقل الجوي لم يكن هناك سوى اثنين من تلك الترتيبات الاقليمية ألا وهما: الاتحاد الأوروبي - حيث استكملت السوق الموحدة بحلول عام ١٩٩٧ بعضوية ١٥ دولة وثلاث دول تنتمي الى المنطقة الاقتصادية الأوروبية، انضمت اليها سويسرا عام ٢٠٠٢، وسوف يجري توسيعها لتشمل عشر دول أخرى تابعة لوسط وشرق أوروبا عام ٢٠٠٤ - واتفاق الانديز الذي يشمل خمس دول في أمريكا الجنوبية. ومنذ عام ١٩٩٥ ظهرت ثمانية من الترتيبات الأخرى وانتشرت على النطاق العالمي وهي تتضمن ما يلي:

- (أ) اتفاق الخطوط الجوية لجماعة الكاريبي فيما بين ١٤ دولة في الكاريبي (١٩٩٦).
- (ب) اتفاق مجموعة فورتليزا بين ست دول في أمريكا الجنوبية (١٩٩٧).
- (ج) اتفاق ك. ل. م. ف. الذي أبرمته دول كمبوديا وجمهورية لاو الديمقراطية الشعبية وميانمار وفيتنام (١٩٩٨).
- (د) اتفاق بين ١٦ دولة من الهيئة العربية للطيران المدني (أكاك) في الشرق الأوسط وشمال أفريقيا (١٩٩٨).
- (هـ) اتفاق بانغول بين ست دول في غرب أفريقيا (١٩٩٧).
- (و) اتفاق بين ست دول في المجموعة الاقتصادية والنقدية لأفريقيا الوسطى (١٩٩٩).
- (ز) اتفاق بين ٢٠ دولة في السوق المشتركة لأفريقيا الشرقية والجنوبية (١٩٩٩).
- (ح) قرار ياماسوكرو ٢ الوزاري بين ٥٢ دولة أفريقية (١٩٩٩).

وتتص سبعة اتفاقات من بين هذه الاتفاقات العشرة على التحرير الفوري أو التدريجي الذي يؤدي الى الدخول الكامل الى الأسواق. فضلا عن ذلك هناك اتفاقان محددان المناطق يغطيان مثلث نمو أ.م.ت. بين اندونيسيا وماليزيا وتايلند (١٩٩٩) واقليم منطقة نمو شرق الآسيان - ب.أ.م.ف. بواسطة بروني واندونيسيا وماليزيا والفلبين (١٩٩٩). وعلاوة على هذا تم التوقيع على اتفاق متعدد الأطراف "للأجواء المفتوحة" في عام ٢٠٠١ من خمسة أعضاء متشابهي التفكير من بلدان منتدى التعاون الاقتصادي لآسيا والمحيط الهادئ (بروني وشيلي ونيوزيلندا وسنغافورة والولايات المتحدة). وفتح باب الانضمام اليه لأعضاء آخرين من هذا المنتدى وللدول غير الأعضاء. وانضمت بيرو وساموا عام ٢٠٠٢ الى الاتفاق وتفيد التقارير بوجود دول أخرى مهتمة بذلك.

٦-٢ هناك عدة ترتيبات محتملة بسبيلها الى أن تتم، منها على سبيل المثال مشروع اتفاق بين الاتحاد الأوروبي و١٣ دولة من دول وسط وشرق أوروبا من أجل انشاء منطقة أوروبية موحدة للطيران واقتراح من رابطة شركات الطيران الأوروبية باقامة منطقة مشتركة للطيران عبر الأطلسي لتحرير النقل الجوي بين المنطقة الاقتصادية الأوروبية والولايات

المتحدة وهو الأمر الذي روجت له المفوضية الأوروبية^١، واتفاق الخطوط الجوية لجزر المحيط الهادئ بين ١٤ دولة عضو في منتدى جزر المحيط الهادئ وسياسة تجارية اقليمية مشتركة خاصة بالطيران لرابطة دول الكاريبي.

٣- التطورات في الصناعة

١-٣ تحالف شركات الطيران والمشاركة في الرموز. كانت أحدث الظواهر العالمية التي تتطور بسرعة نسبيا هي تشكيل تحالفات شركات الطيران، أي اتحادات طوعية لشركات الطيران تشكل من خلال ترتيبات تعاونية تجارية متعددة. ويوجد حاليا ما يزيد عن ٦٠٠ اتفاق تحالف في العالم تحتوي على عناصر متنوعة مثل المشاركة في الرموز والمجال الجوي المغلق والتعاون في التسويق والتسعير ومراقبة قوائم الجرد وبرنامج المسافرين المتواتر وتنسيق اعداد الجداول وتقسام المكاتب وتجهيزات المطارات والمشاريع المشتركة وحقوق الملكية. كما زادت التحالفات بين وسائل النقل مع السكك الحديدية في أوروبا وأمريكا الشمالية. ويعد التوسع المنتظم للتحالفات عبر الوطنية للأغراض الاستراتيجية ولتحقيق الدخول الى الأسواق والاقتصاديات نتيجة لاستجابة هيئات النقل الجوي للقيود التنظيمية المتوقعة، ضمن أمور أخرى، (مثل القيود الثنائية على الدخول الى الأسواق والملكية والسيطرة) والحاجة الى خفض التكاليف من خلال اقتصاديات النطاق والحجم والبيئة التي تتميز بتزايد المنافسة وتزايد النطاق العالمي لها.

٢-٣ بينما تتعلق اتفاقات عديدة بالتعاون على نطاق محدود (مثل تقاسم الرموز في بعض الطرق الجوية) فان عدد التحالفات الاستراتيجية واسعة النطاق كان في ازدياد. وكان الأمر الأكثر ملاحظة هو ظهور تجمعات "التحالفات العالمية" المتنافسة العديدة. وتتكون كل مجموعة من بعض أعضاء شركات الطيران الرئيسية التي تغطي مناطق جغرافية مختلفة بشبكات واسعة النطاق الى حد معقول. ومن خلال التحالفات خلط هؤلاء الناقلون شبكات طرقهم الجوية التي تمتد الى معظم أنحاء العالم وحملوا وحدهم ما يزيد عن خمسين في المائة من حركة الركاب المنتظمة في أنحاء العالم. وفيما يلي أربعة من تجمعات التحالفات العالمية الحالية:

(أ) "تحالف ستار" أسسته عام ١٩٩٧ الخطوط الجوية الكندية ولوفتهانزا وساس والخطوط الجوية الدولية التايلندية وشركة طيران يوناييتد (وهو يضم حاليا ١٥ عضوا وسوف ينضم اليه ناقلان جويان اضافيان).

(ب) تحالف "وانورلد" أسسته عام ١٩٩٨ شركة طيران أميركان والخطوط الجوية البريطانية والخطوط الجوية الكندية وشركة طيران كاثي باسيفيك وكانتاس (ويضم حاليا ثمانية أعضاء).

(ج) تحالف "سكاي تيم" أسسته عام ٢٠٠٠ شركة طيران ايرومكسيكو والخطوط الجوية الفرنسية وشركة طيران دلتا والخطوط الجوية الكورية (يضم حاليا ستة أعضاء).

^١ داخل الاتحاد الأوروبي كان هناك تطور أثر على سياسة الاتحاد الأوروبي العامة مع البلدان الثالث. ففي نوفمبر عام ٢٠٠٢ أصدرت محكمة العدل الأوروبية حكما بشأن قضية رفعت عام ١٩٩٨ من قبل المفوضية الأوروبية ضد ثماني دول أعضاء أبرمت اتفاقات خطوط جوية ثنائية أو عدلتها (سبعة منها اتفاقات للاجواء المفتوحة) مع الولايات المتحدة. وأكد الحكم على قدرة الدول الأعضاء في الدخول في اتفاقات ثنائية مع بلدان ثالثة بالقدر الذي لا يجعل هذه الاتفاقات مؤثرة على قواعد الجماعة الأوروبية بشأن النقل الجوي ولكنها وجدت أن بعض أحكام هذه الاتفاقات الثنائية انتهكت الأهلية الخارجية الحصرية للجماعة الأوروبية فيما يتعلق بأسعار السفر جوا ونظم الحجز الآلي. كما وجدت المحكمة أيضا أن الفقرة المتعلقة بملكية شركات الطيران والسيطرة عليها قد انتهكت قانون الجماعة الخاص بحرية الانشاء. وفي أعقاب الحكم الصادر من المحكمة طلبت المفوضية من المجلس أن يصدر بصورة عاجلة تكليفا للمفوضية بفتح المفاوضات بشأن اتفاق للخطوط الجوية على نطاق الجماعة مع الولايات المتحدة بالإضافة الى اتفاقات مماثلة مع اليابان والاتحاد الروسي.

(د) مجموعة تحالف "وينجز" الذي تقوده شركة كي ال ام وشركة طيران نورثوست (مع وجود روابط قوية له مع شركة طيران كونتيننتال).

غير أن الشراكة غير مستقرة في كل من مجموعات التحالف العالمية. فعلى سبيل المثال، أدت عدم قدرة الخطوط الجوية البريطانية وشركة طيران أميركان على الحصول على تصاريح تنظيمية الى منعهما من تشكيل تحالف عبر الأطلنطي بين اثنين من أعضاء تحالف وانورلد الأساسيين. ومن المتوقع أن يتخطى اتفاق مقترح للمشاركة في الرموز بين شركة طيران كونتيننتال وشركة طيران دلتا وشركة طيران نورثوست في النهاية مجموعتي تحالف سكاى تيم ووينجز. ويشمل تحالف مقترح عبر تاسمن شركة كانتاس وهي استثمار في رأس المال كأحد أعضاء تحالف وانورلد في شركة طيران نيوزيلندا (وهي أحد أعضاء تحالف ستار). كما تم تفكيك مجموعة تحالف كواليفير الأوروبية التي تقوده شركة الطيران السويسرية عام ٢٠٠١ في أعقاب انهيار شركة الطيران السويسرية وشركة سابينا.

٣-٣ أدى التطور المتحول وقوة التسويق في التحالفات العالمية بالإضافة الى عواقب التنافس بما في ذلك سيطرتها على بعض النقاط الرئيسية الى ظهور شواغل لدى شركات الطيران الصغيرة ومتوسطة الحجم بخصوص قدرتها على البقاء ودفع هذه الشركات الى تطوير قطاع معين من السوق أو التنافس كشركات منخفضة التكاليف تعمل من نقطة الى نقطة. وانتقلت بعض شركات الطيران الصغيرة أيضا الى تشكيل تحالفات اقليمية مع الناقلين الجويين المجاورين لها (على سبيل المثال تحالف كاريب سكاى وتحالف تشاينا سكاى للطيران)، وأن تدخل في اتفاقات بشأن حقوق الملكية مع شركات الطيران الرئيسية (مثل اتفاقات حقوق الملكية الخاصة بالخطوط الجوية البريطانية وتشمل ثلاثة ناقلين أفارقة وهم كومير من جنوب افريقيا والخطوط الجوية الاقليمية في كينيا والخطوط الجوية الزامبية). وبشكل عام أصبحت تحالفات شركات الطيران منتشرة ولكنها مازالت تتطور مما جعل علاقات الشراكة أكثر تشعبا وتعقيدا.

٤-٣ كان لتحالفات شركات الطيران والمشاركة في الرموز آثار تنظيمية بسبب أثرها المحتمل على حق دخول الأسواق والمنافسة ومصالح المستهلكين. وفي عام ١٩٩٧ أصدرت الايكاو دراسة رئيسية لآثار المشاركة في الرموز بين شركات الطيران (الكتاب الدوري 269) وأصدرت منذ ذلك الحين ارشادات موصى بها بشأن جوانب حماية المستهلك في تقاسم الرموز (انظر الوثيقة 9587 DOC). ومن الناحية العملية لم تكن هناك معاملة تنظيمية منتظمة لهذه الترتيبات بل كانت تتم على أساس كل حالة على حدة غالبا ما كانت تملئها الاعتبارات السياسية/الطيران العام للدول المعنية. وعلى الرغم من ذلك أصبح من المعتاد أن تعامل المشاركة في الرموز الدولية في اطار اتفاقات الخطوط الجوية الثنائية كما أصبح من المعتاد أن تكون حقوق الحركة مطلوبة لخدمات المشاركة في الرموز. كما قامت بعض الهيئات الوطنية والاقليمية التنظيمية ذات الصلة (ولا سيما وزارة النقل الأمريكية والمفوضية الأوروبية واللجنة الاسترالية للمنافسة والمستهلك بدراسة بعض التحالفات الرئيسية عن كثب واتخذت في بعض الحالات تدابير تنظيمية لتحسين النواحي المحتملة المضادة للمنافسة في هذه الترتيبات.

٥-٣ عمليات الاندماج وشراء الشركات. واصلت شركات الطيران في أنحاء كثيرة من العالم سعيها نحو الحصول على المكاسب المتوقعة الناجمة عن تعزيز قوتها السوقية من خلال الاندماج مع شركات أخرى وشراء شركات أخرى أو التكامل التشغيلي مع شركات أخرى في ظل شركة قابضة واحدة. وكان الخط العام لهذا التوجه هو التطوير المستمر لاستراتيجيات النمو الرامية الى الاحتفاظ بالحصص الراهنة في الأسواق والتوسع فيها ودخول أسواق جديدة وتخفيض وحدة التكلفة والوقاية من المنافسة الشرسة وزيادة نطاق العمليات للحصول على وضع حساس في السوق. وتحققت معظم عمليات الاندماج والشراء داخل الدولة نفسها مثلما كان الحال مع شراء الخطوط الجوية الكندية لشركة الطيران الكندية عام ٢٠٠٠ وشراء شركة الخطوط الأمريكية أميركان لنصيب شركة طيران ترانزورلد بسبب افلاسها عام ٢٠٠١ وتحالف

البايزاسوما المشترك عن طريق افيانكا وايسز وسام كولومبيا في عام ٢٠٠٢ ونظام شركة الطيران اليابانية التي أنشأته شركة طيران اليابان والنظام الياباني الجوي في عام ٢٠٠٢ والتوحيد المستمر الذي تقوده الحكومة في صناعة شركات الطيران الصينية. وفي مقابل توحيد الصناعة أعرب عدد قليل من الدول عن شواغله وفحص عمليات الاندماج المقترحة بحرص شديد. فعلى سبيل المثال أعاققت وزارة العدل الأمريكية خطة اندماج شركة طيران يونبايد وشركة الخطوط الجوية الأمريكية عام ٢٠٠١.

٦-٣ زادت فرصة عمليات الاندماج عبر الحدود وعمليات الشراء حيث أن دولا عديدة اعتمدت سياسة جديدة أو عدلت القواعد الراهنة بشأن الاستثمار الأجنبي أو السيطرة على الناقلين الوطنيين (مثل أستراليا والبرازيل والصين والهند وماليزيا) وخففت من شروط ملكية الناقل الجوي والسيطرة عليه في اتفاقات الخطوط الجوية. غير أن معظم محاولات الشروع في عمليات الاندماج أو الشراء عبر الحدود قد تركت نتيجة تعقيدات السياسة/الطيران والتعقيدات الاقتصادية والتنظيمية (مثل خطط اندماج شركتي الإيطالية/كي ال ام وشركتي الخطوط الجوية البريطانية/كي ال ام في عام ٢٠٠٠). وحتى في الحالات الناجحة لم تكن رقابة الناقلين الأجانب وادارتهم خالية من المخاطر المالية (انهار اتفاق سيطرة الغالبية بين شركة ايبيريا وشركتها الام SEPI لشركة ايرولينس ارجنتينس وانهار شراء شركة طيران نيوزيلندا لشركة انست في عام ٢٠٠١). وبسبب صعوبات تنفيذ عمليات الاندماج والشراء عبر الحدود بنجاح فقد جرت معظم الاستثمارات الأجنبية في صناعة شركات الطيران على نطاق محدود بدلا من أخذ نصيب الأغلبية أو مواصلة عمليات الاندماج كاملة النطاق وغالبا كجزء من استراتيجية لمواصلة التحالفات وتوسيع الدخول الى السوق وتقوية ذلك. الا أن الاستثمارات الأجنبية أحيانا لم تستمر وقتا طويلا (مثل حصول شركة الطيران السويسرية على أسهم الأقلية في شركة AOM-Air Liberté و LTU وسابينا وشركة الخطوط الجوية لجنوب افريقيا). وحتى ديسمبر عام ٢٠٠٢ امتلك ستون ناقلا أسهما في شركات طيران أجنبية بينما امتلك مستثمرون أجانب حصصا في مائتي شركة طيران بدرجات مختلفة.

٤- الاستنتاجات

١-٤ نستخلص ما يلي من المناقشة السابقة:

- (أ) تعد اتفاقية عبور الخطوط الجوية الدولية هامة للتحرير وتشغيل الخطوط الجوية الدولية. وبالتالي ينبغي للدول أن تواصل الالتزام العالمي بالاتفاقية وتنفيذها وللايكواو أن تواصل ترويجها.
- (ب) ينبغي للايكواو أن تواصل مراقبة التطورات التنظيمية وتطورات الصناعة عن كثب بقصد امداد الدول بأحدث المعلومات بشأن مسائل الطيران في المستقبل.

٥- الاجراء المعروض على المؤتمر

١-٥ يرجى من المؤتمر القيام بما يلي:

- (أ) أن يحيط علما بالتطورات التنظيمية وتطورات الصناعة الواردة في الفقرتين ٢ و ٣.
- (ب) أن يستعرض الاستنتاجات الواردة في الفقرة ٤-١ وأن يعتمدها.