

المؤتمر العالمي للنقل الجوي: التحديات وفرص التحرير

(مونتريال، ٢٤ - ٢٩/٣/٢٠٠٣)

مشروع تقرير بشأن البندين ٢ و ٢-١

البند ٢ : دراسة المواضيع التنظيمية الرئيسية في عملية التحرير

١-٢ الوثائق

قدمت الأمانة العامة الوثيقة (WP/22- وثيقة معلومات) التي تضمنت مشروع تنقيح دليل بشأن تنظيم النقل الجوي الدولي الوثيقة (Doc 9626) كمرجع للبند التي سوف تبحث في إطار هذا البند من جدول الأعمال.

البند ٢ : دراسة المواضيع التنظيمية الرئيسية في عملية التحرير

١-٢ : ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم

١-١-٢ الوثائق

استعرضت الأمانة العامة في الوثيقة (WP/7) جهود استخدام معيار بديل للملكية الوطنية والسيطرة التقليديين للناقلين الجويين لدخول الأسواق ودرست المسائل والخيارات السياسية في تحرير الملكية والسيطرة. واقترحت الأمانة معيارا اختياريا جديدا لاستخدام شركات الطيران لدخول الأسواق (بالإضافة الى الخيارات الراهنة التي صدقت عليها الايكاو بالنسبة "للمصلحة المشتركة" والملكية الجماعية المعرفة مسبقا) استنادا الى معايير مقر الأعمال الرئيسي والسيطرة التنظيمية الفعالة من قبل الدولة التي تقوم بالتعيين. كما أن الاستنتاجات المقترحة والتوصية المقدمة للدول والايكاو باتخاذ اجراءات قد وضعت ليتسنى قيام الدول الراغبة في التحرير بتطبيق ترتيبات أكثر مرونة بينما تحمي موقف كل الدول وتضمن الحفاظ على السلامة والأمن، بل وتعزيزهما أيضا.

شرحت بربادوس في الوثيقة (WP/48) الوضع المالي الصعب الذي تواجهه شركات طيران الدول النامية وحاجتها للاستثمار الأجنبي. واقترحت بربادوس، بهدف المضي قدما في التحرير الذي تم بالفعل في اطار "المصلحة المشتركة" بالنسبة للبلدان النامية تخفيف قواعد الملكية "الجوهرية" بحيث تسمح بنفويض شركات الطيران التي تقع ملكية ٢٥ في المائة على الأقل من أسهم ملكيتها في حوزة مواطني دولة التعيين.

رأت كوبا في الوثيقة (WP/52)، بعد ملاحظتها للتغيرات في أنظمة النقل الجوي الدولي للدول بالإضافة الى الخبرة في هذا القطاع، أن اقتراح الأمانة العامة الجديد سوف يساعد على تطور النقل الجوي الدولي بطريقة آمنة ومنتظمة وتدرجية ذات كفاءة.

رأت باكستان في الوثيقة (WP/57) أن معايير الملكية والسيطرة الوطنية يمكن أن تطبق بصورة أكثر مرونة في اتفاقات الخدمات الجوية الثنائية الراهنة على أساس كل حالة على حدة بدون تغيير متجاوز يمكن أن يؤدي الى استخدام "أعلام الملاحة".

رأت جمهورية كوريا في الوثيقة (WP/101) أن معايير الملكية والسيطرة الوطنية تعتبر مناسبة أكثر للاطار الثنائي للنقل الجوي بينما يمكن أن يطبق معيار مقر الأعمال الرئيسي بصورة ملائمة أكثر في الأطر الاقليمية. وعلى الرغم من أن معيار مقر الأعمال الرئيسي يشمل ضمانات لمنع الشواغل التي تثار بشأن انتفاع طرف ثالث "بخدمة مجانية" وبشأن السلامة والأمن الا أن القلق بشأن تمتع أطراف ثالثة "بالخدمة المجانية" يبقى ماثلا عندما تبرم دولة عضو في الاقليم اتفاقا ثنائيا يتضمن هذا المعيار مع دولة من خارج الاقليم.

شدت سنغافورة في الوثيقة (WP/39) على أهمية النهج المنفتح والمبني على التشاور من قبل الدول بهدف فهم وتحديد الحلول اللازمة للتغلب على مخاوفها المتفردة. ومن شأن مثل هذا النهج أن يمهد الطريق للأطراف لإيجاد أرضية مشتركة متوسطة لتكييف أطر التحرير الحالية بدون تفويض مصالحها.

لاحظت الولايات المتحدة في الوثيقة (WP/96) أنه، في إطار النظم الجديدة التي تغير القواعد التقليدية التي تشمل ملكية شركات الطيران والسيطرة عليها، يجب أن تظل المسؤولية وخطوط السلطة في مراقبة السلامة والأمن واضحة تماما. ويجب أن تكون هناك نقطة اتصال واضحة للسلامة والأمن والتي غالبا ما تكون في معظم الحالات هي دولة هيئة التشغيل بغض النظر عن المدى الذي ذهبت إليه في تفويض تنفيذ مسؤولياتها إلى الآخرين.

شرح أعضاء الهيئة العربية للطيران المدني في الوثيقة (WP/65) منطقتهم في تفضيل التحرير التدريجي للمعايير التقليدية للملكية والسيطرة للنقل غير المنتظم للركاب والبضائع في اعتماد مبدأ تحرير الملكية والسيطرة للنقل الجوي المنتظم على مستوى التجمعات الإقليمية مع استخدام النظام التقليدي مع الأطراف الأخرى.

قدم الاتحاد الأوروبي واللجنة الأوروبية للطيران المدني ودولهما الأعضاء الوثيقة (WP/84) التي رأوا فيها أن الحالة الاقتصادية لكثير من شركات الطيران والحاجة إلى تمكين الطيران من الوصول إلى الموارد المالية الدولية بصورة أكبر ورغبة صناعة النقل الجوي في التمتع بنفس الحرية التجارية التي تتمتع بها قطاعات الاقتصاد الأخرى يمكن أن تلبى من خلال ثلاثة مبادئ رئيسية وهي: (١) ينبغي للدول أن تيسر على أي دولة أخرى ترغب في تحرير قيود الملكية والسيطرة لديها من جانب واحد أو كجزء من جماعة من الدول متشابهة التفكير. (٢) ينبغي إيلاء الاعتبار لتعيين شركات الطيران المتمركزة في بلد ثالث مع توافر الضمانات الملائمة للسلامة الجوية. (٣) ينبغي للدول الأعضاء في الإيكاو وضع نهج مشترك لتحرير مقتضيات الملكية والسيطرة بينما تضمن أعلى مستويات السلامة الجوية.

لاحظ أعضاء لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني في الوثيقة (WP/99) أنه على الرغم من أن تحرير الملكية والسيطرة قد تعرض لمناقشات مكثفة، إلا أن التوصل إلى حل مقبول لدى غالبية الدول لم يتم حتى الآن. وينبغي إيلاء الاهتمام الخاص لشواغل مثل احتمال ظهور "أعلام الملاحة" وتدهور مستويات السلامة والأمن واحتمال هروب رأس المال وأثر ذلك على قطاع الأعمال والمقتضيات الوطنية للتعامل مع الطوارئ وضمان الخدمة والآثار المضادة للمنافسة الناتجة عن تمركز الصناعة على المدى الطويل.

بحثت ٥٣ دولة أفريقية في الوثيقة (WP/80) المسائل والخيارات السياسية في تحرير ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم بالصيغة التي قدمتها الأمانة العامة وأيدت اعتماد البند النموذجي المقترح بشأن تعيين ترخيص شركات الطيران شريطة أن تنص الدول في قوانينها وأنظمتها على شروط كل من "إثبات مقر الأعمال الرئيسي" و"إثبات السيطرة التنظيمية الفعلية".

أيد الاتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA) في الوثيقة (WP/26) أربع خطوات لتحرير ملكية شركات الطيران والسيطرة عليها وهي: (١) التمييز بين الرقابة التجارية التي تمنح عن طريق الملكية والرقابة التنظيمية التي تمارسها سلطات الترخيص. (٢) ازالة القيود عن الملكية. (٣) جعل الرقابة التنظيمية من مسؤولية دولة (دول) التعيين. (٤) تأمين رقابة السلامة والأمن عبر اعتماد وتنفيذ بنود نموذج عن الايكاو/الايكاف. وأيد الاتحاد الدولي للناقلين الجويين (IACA) في الوثيقة (WP/33) هذا الموقف من الأياتا بشأن الملكية والسيطرة.

أعرب الاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF) في الوثيقة (WP/75) عن شكوكه في الآثار النافعة التي ادعاها مؤيدو تحرير معايير الملكية الوطنية والسيطرة الفعالة ورأى أن مثل هذا الاجراء سوف يؤدي الى شيوع حالة "أعلام الملاءمة" في صناعة النقل البحري. وأوصى الاتحاد الدولي لعمال النقل بأن تبقى معايير الملكية والسيطرة الوطنيتين لصالح استقرار النقل الجوي والتعويل عليه وأمنه الاقتصادي وأن تحتفظ الدول بالأدوات التنظيمية الفعالة لتلبية البعد الخاص بالمصلحة العامة في النقل الجوي وأن تحدد الايكاو تدابير منع "تدهور" السلامة والأمن.

رأت الرابطة الدولية لاتحاد طياري الخطوط الجوية (IFALPA) في الوثيقة (WP/34 - وثيقة معلومات) أن التغييرات المقترحة لمعايير الملكية والسيطرة لم تتناول الآثار الواقعة على قطاع العمل وعلى الناحية الاجتماعية وأن القاعدة العامة التي مفادها أن شركة الطيران المعينة يجب أن تكون مملوكة بصفة أساسية ومسيطر عليها بصورة فعالة من قبل مواطن من دولة التعيين ينبغي أن تبقى كضمان أساسي ضد استخدام "أعلام الملاءمة" التي يمكن ان تفوض قطاع العمل والمستويات الاجتماعية.

أقرت رابطة أمريكا اللاتينية لقانون الجو والفضاء (ALADA) في الوثيقة (WP/71 - وثيقة معلومات) بأن تخفيف الفكرة التقليدية للملكية الجوهرية والسيطرة الفعالة على شركات الطيران بحيث تسمح بدخول الاستثمارات الأجنبية يتعين أن تخضع للمعايير التشريعية لكل دولة وأن مسؤولية الدولة التي تعمل بها شركة الطيران يجب أن تبقى كما هي.

٢-١-٢ المناقشة

١-٢-١-٢ اعتبرت ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم مسألة رئيسية تواجه المؤتمر. ويمكن لتوسيع نطاق معايير دخول الأسواق أن تجلب منافع مثل اتاحة دخول شركات الطيران الى أسواق رأس المال بصورة أوسع وتخفيض مدى اعتمادها على الدعم المالي الحكومي بما يسمح لشركات الطيران ببناء شبكات أكثر اتساعا من خلال عمليات الدمج والشراء وتحسين صحة الصناعة وكفاءتها والمنافسة في مجال النقل الجوي الدولي. غير أنه تمت الإشارة الى أن توسيع نطاق المعايير يمكن أن يحمل في طياته مخاطر محتملة بما فيها التمتع "بخدمات مجانية" (يمكن بمقتضاها لشركة طيران تابعة لطرف ثالث أن تستعمل حقوق النقل الثنائية التي لا تمتلكها حكومتها) وتمركز الصناعة الذي يمكن أن يؤدي الى اجراءات مضادة للمنافسة ضد شركات الطيران الأصغر والى ظهور "أعلام الملاءمة" وتدهور السلامة والأمن وانخفاض مستويات العمل وحماية عمال شركات الطيران. لذلك برزت الحاجة الى تقديم ضمانات ملائمة في عملية التحرير. ومثلما

هو الحال في التحرير بشكل عام، كان هناك تأييد واسع النطاق للتغيير التدريجي والمرحلي والمنتظم في ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم.

٢-٢-١-٢ في الوقت ذاته أعرب عدد من الدول عن تأييده بالابقاء على استخدام المعايير التقليدية والسيطرة الوطنيتين ولا سيما في اتفاقات الخدمات الجوية الثنائية بحيث تأخذ في الاعتبار التفاوت في الاقتصاديات والأسواق وتنافس شركات الطيران التابعة لشركاء الاتفاقات بالإضافة الى ضمان مبدأ المعاملة بالمثل. كما لوحظ وجود حالات على مدى سنوات الاتفاقات المتبادلة بين الشركاء الثنائيين لاستخدام معايير بديلة للملكية والسيطرة أو حتى بدون استخدام معايير محددة لها على أساس كل حالة على حدة.

٣-٢-١-٢ وعلى المستوى الاقليمي كان هناك تأييد للتحرير التدريجي لملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم، لتطبيق معايير متحررة مثل "المصلحة المشتركة" داخل الاقليم بينما تستخدم المعايير التقليدية للاتفاقات الثنائية مع أطراف ثالثة. وفي الوقت ذاته فضلت الدول من أقاليم عديدة المعايير المقترحة بشأن مقر الأعمال الرئيسي/السيطرة التنظيمية الفعالة بوصفها تحسينا له أفضلية على مفهوم "المصلحة المشتركة" حيث أنه يعزز الوصول الى رأس المال الاضافي غير المتوافر داخل الاقليم. واستخدم اتفاق واحد متعدد الأطراف مقر الاعمال الرئيسي والسيطرة الفعالة بدون معيار الملكية. وفضلت الدول الجزرية الأصغر التي ليست لديها شركات طيران المعايير المتسعة النطاق كوسيلة لجذب الخدمات من جانب شركات الطيران الأجنبية أو لجذب رأس المال اذا ما قررت انشاء شركة طيران في المستقبل.

٤-٢-١-٢ وبالنظر الى التنوع الكبير في الممارسات وعدد الآليات المختلفة التي استخدمت على المستويات الثنائية والاقليمية، فقد كان من غير المرجح أن تكون المعايير التفضيلية المفروضة ذات فعالية. وعلى سبيل المثال، فان المعايير المقترحة لمقر الأعمال الرئيسي والسيطرة التنظيمية الفعالة من جانب دولة التعيين لم تأخذ في اعتبارها اندماج شركات الطيران. وما كان مطلوباً هو نهج مرن وطوعي يسمح لكل دولة باختيار نوع ملكية الناقل الجوي والسيطرة عليه الذي يناسب احتياجاتها بينما تقبل أن يقوم شريكها في اتفاق خدمات جوية باختيار مختلف. وكانت النقطة الرئيسية هي عمل تفويض بتقديم الخدمات من جانب الناقل الجوي المعين الذي يستخدم معايير مختلفة أو بديلة طالما أن السلامة والأمن محميان. ومن شأن هذا أن يسمح للدول التي ترغب في تحرير ملكية شركات الطيران والسيطرة عليها أن تقوم بذلك بينما تقوم الدول التي تفضل المعايير التقليدية للملكية والسيطرة بالابقاء عليها.

٥-٢-١-٢ وفي ضوء نطاق الخيارات المتوافرة الآن من خلال ممارسات الدول على مر السنين أو التي اعتمدها الايكافو في وقت سابق، ينبغي للبند النموذجي الذي اقترحه الأمانة في الوثيقة أن يخضع للاستخدام الاختياري كواحد من بين عدد من الخيارات المتاحة.

٦-٢-١-٢ ومع ادراك أن تحرير ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم ربما يحصل على قوة دفع اضافية بين الدول المتشابهة التفكير، فان الاقتراح الذي قدمته الأمانة بشأن آلية عملية لتيسير التحرير اعتبر ذا فائدة شريطة اجراء بعض التعديلات.

٧-٢-١-٢ خالص المؤتمر الى الاستنتاجات التالية واقترح اعتماد مشروع بند نموذجي بصفته توصية، وذلك اعمالاً لنظره في هذا البند.

٣-١-٢ الاستنتاجات

١-٣-١-٢ من الوثائق والمناقشة التي ترتب عليها بشأن البند ١-٢ - ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم، استنتج المؤتمر ما يلي:

(أ) ان تزايد وانتشار عمليات التحرير والخصخصة والعولمة تتطلب تحديث الهيكل التنظيمي بالنسبة لشروط تعيين الناقلين الجويين وترخيصهم، بغية تمكين الناقلين الجويين من التكيف مع البيئة الآخذة في التطور. وبينما توجد شواغل لا بد من معالجتها، ستكون أيضا ثمة منافع في تحرير أحكام الملكية والسيطرة بالنسبة للناقل الجوي. وأوضحت الخبرة السابقة في مجال تحرير الملكية والسيطرة أنها يمكن أن تتم دون التعارض مع التزامات الأطراف وفقا لاتفاقية شيكاغو ودون التأثير على طبيعة النقل الجوي الدولي.

(ب) يوجد دعم واسع النطاق من الدول للتحرير بشكل ما للأحكام التي تنظم تعيين الناقلين الجويين وترخيصهم. وتتفاوت النهج الخاصة كثيرا من التوسيع الملموس لنطاق الأحكام بحيث تتجاوز الملكية والسيطرة الوطنيتين في الأجل القريب، من خلال التخفيض التدريجي للنسب المحددة للملكية الوطنية، الى التغيير المحدود في الوقت الراهن فيما يتعلق ببعض أنواع العمليات (مثل العمليات غير المنتظمة أو عمليات نقل البضائع)، أو التطبيق داخل بعض الأقاليم الجغرافية، أو ببساطة النظر في كل حالة على حدة.

(ج) ثمة حاجة تبعية للمرونة في الترتيبات التنظيمية المرتبطة بهذه المسألة لتمكين جميع الدول من اتباع النهج الذي تختاره وبوتيرتها الخاصة مع اتخاذها الاجراءات الملائمة للنهج التي اختارتها دول أخرى.

(د) أيا كان شكل ووتيرة التحرير، ينبغي أن تضمن شروط تعيين الناقلين الجويين وترخيصهم أن تظل السلامة والأمن فوق كل اعتبار، وأن ترسم للأطراف المشتركة في الترتيبات المحررة خطوط واضحة للمسؤولية والمساءلة عن السلامة والأمن.

(هـ) عند تحرير شروط تعيين الناقلين الجويين وترخيصهم، ينبغي على الدول أن تضمن، بشكل مناسب، معالجة الأثر الاقتصادي والاجتماعي، بما في ذلك شواغل العاملين، وأن تكون المخاطر الأخرى المحتملة المصاحبة للاستثمارات الأجنبية (مثل هروب رؤوس الأموال، وعدم التيقن بالنسبة لتأمين الخدمة) مأخوذة في الاعتبار بشكل كاف.

(و) الترتيب التنظيمي المقدم من الأمانة العامة والوارد بصيغته المنقحة في الفقرة ٢-٣-١-٢ أدناه يتيح خيارا عمليا للدول الراغبة في تحرير أحكام تعيين الناقلين الجويين وترخيصهم في اتفاقات الخدمات الجوية الخاصة بها. وإضافة الى الخيارات التي أعدتها الايكاو بالفعل (بما في ذلك " المصلحة المشتركة ")، فمن شأن ذلك أن يسهل ويسهم في سعي الدول لبلوغ الهدف العام وهو التحرير التنظيمي المطرد. بينما يعود لكل دولة اختيار نهج واتجاه التحرير الخاص بها استنادا الى المصلحة الوطنية، يمكن أن يكون استخدام الترتيب المقترح حافزا على تحرير أوسع نطاقا. الا أن استخدام احدى الدول للترتيب المقترح لن يقتضي أن تغير تلك الدولة قوانينها أو أنظمتها القائمة المتعلقة بالملكية والسيطرة الوطنيتين بالنسبة لناقليها.

(ز) نظرا للمرونة القائمة بالفعل في اطار اتفاقات الخدمات الجوية، تستطيع الدول، على الأجل القصير وبناء على تقديرها، اتباع نهج أكثر ايجابية (بما في ذلك الاجراءات المنسقة) بغية تسهيل التحرير بقبول الناقلين الجويين الأجانب المعينين الذين قد لا يستوفون معايير الملكية والسيطرة الوطنيتين.

(ح) قد تختار الدول تحرير ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم على أساس أحادي الطرف أو ثنائي أو اقليمي أو جماعي.

(ط) اضطلعت الايكاو بدور هام، وينبغي أن تستمر في ذلك، فيما يرتبط بتسهيل التحرير في هذا المجال، وينبغي أن تعزز ارشادات المنظمة، وتواصل مراجعة التطورات وتجري المزيد من الدراسات للمسائل الطارئة في سياق التحرر المطرد، حسب الحاجة.

٢-٣-١-٢ وافق المؤتمر على أنه ينبغي أن تنظر الدول على النحو الملائم في مسودة الفقرة النموذجية التالية كخيار لتستخدمه بناء على تقديرها في اتفاقات الخدمات الجوية.

"المادة (س): التعيين والترخيص

١- لكل طرف الحق في أن يعين كتابة للطرف الآخر [شركة طيران] [واحدة أو أكثر] [أي عدد من شركات الطيران حسب ما يرغب] لتشغيل الخطوط المتفق عليها [بموجب هذا الاتفاق] والحق في أن يسحب هذا التعيين أو يغيره.

٢- عند استلام هذا التعيين، واستلام طلب شركة الطيران التي تم تعيينها، بالشكل والطريقة المقررين للحصول على رخصة التشغيل [والاذن الفني]، يمنح كل طرف ترخيص التشغيل الملائم بأقل قدر من التأخير في الاجراءات، وبشرط ما يلي:

(أ) أن يكون مقر الأعمال الرئيسي* لشركة الطيران المعينة [ومقر اقامتها الدائم] في اقليم الطرف المعين.

(ب) أن يتمتع الطرف المعين لشركة الطيران بالسيطرة التنظيمية الفعلية* على هذه الشركة ويحتفظ بتلك السيطرة.

(ج) أن يكون الطرف المعين لشركة الطيران ملتزماً بالأحكام المنصوص عليها في المادة (س) (السلامة) والمادة (ص) (أمن الطيران).

(د) أن تكون شركة الطيران المعنية مؤهلة للوفاء بالشروط الأخرى المنصوص عليها في القوانين واللوائح التي تسري عادة على تشغيل خطوط النقل الجوي الدولي من جانب الطرف المستقبل للتعيين.

٣- عند استلام ترخيص التشغيل المنصوص عليه في الفقرة الثانية، يمكن لشركة طيران معينة أن تبدأ في أي وقت في تشغيل الخطوط المتفق عليها والتي عينت لتشغيلها شريطة أن تلتزم الشركة للأحكام المطبقة في هذا الاتفاق.

ملاحظات تشكل جزءاً من الفقرة النموذجية:

(١) * يستند اثبات مقر الأعمال الرئيسي الى ما يلي: انشاء شركة الطيران وتأسيسها في اقليم الطرف المعين وفقاً للقوانين واللوائح الوطنية ذات الصلة، ويتم قدر كبير من عملياتها واستثماراتها الرأسمالية في تسهيلات مادية قائمة في اقليم الطرف المعين، وتدفع الضرائب على الدخل، وتسجل طائراتها في ذلك الاقليم وتستخدم عدداً كبيراً من مواطني الطرف المعين في الوظائف الادارية والفنية والتشغيلية.

** يستند اثبات السيطرة التنظيمية الفعلية الى ما يلي على سبيل المثال لا الحصر: تحمل شركة الطيران شهادة تشغيل صالحة أو اذن صادر عن السلطة المرخصة، مثل شهادة مشغل جوي، وتتمتع بالأهلية للوفاء بمعايير التعيين الخاصة بالطرف المعين مثل اثبات الصحة المالية والقدرة على الوفاء بمقتضيات المصلحة العامة والالتزامات لتأمين تشغيل الخطوط، وللطرف المعين برامج لمراقبة السلامة والأمن يحتفظ به وفقاً للقواعد القياسية الصادرة عن الايكاو.

(٢) ينبغي أيضاً أن تستعمل الشروط الواردة في الفقرة ٢ من هذه المادة بالنسبة لسحب الترخيص.

٤-١-٢ توصية

التوصية ١-٢/١

يوصي المؤتمر بما يلي:

(أ) ينبغي تحرير تعيين الناقلين الجويين وترخيصهم لدخول الأسواق بصورة تدريجية ومرنة ومع المراقبة التنظيمية الفعالة للسلامة والأمن.

(ب) أن تستعين الدول، عند التعامل مع تعيين وترخيص الناقلين الجويين في اطار علاقاتها الدولية في مجال النقل الجوي، بمعيار بديل يرد في الفقرة ٢-٣-١-٢ أعلاه، وذلك كخيار يتم بناء على تقديرها وبطريقة مرنة.

(ج) ان الدول التي تود تحرير شروط قبول تعيين ناقل جوي أجنبي عندما لا يستوفي الناقل الجوي أحكام الملكية والسيطرة الخاصة باتفاقات الخدمات الجوية ذات الصلة، تستطيع للقيام بذلك عن طريق ما يلي:

(١) اصدار اعلانات فردية تبين فيها سياساتها الخاصة بقبول تعيين الناقلين الجويين الأجانب.

(٢) اصدار اعلانات مشتركة تبين فيها السياسات المشتركة.

(٣) اعداد وثيقة قانونية ملزمة.

وذلك مع التأكد، متى أمكن ذلك، من أن هذه السياسات أعدت وفقا لمبادئ عدم التمييز والمشاركة غير الحصرية.

(د) أن تقوم الدولة التي تعين الناقل الجوي بممارسة أو ضمان اشراف ملائم على السلامة والأمن بالنسبة للناقل الجوي المعين، وذلك وفقا للقواعد القياسية التي وضعتها الايكاو.

(هـ) أن تقوم الدول التي ترغب في الاحتفاظ بالنسبة لناقليها الجويين بالملكية والسيطرة الوطنيتين بالاعلان عن مواقفها واجراءاتها فيما يرتبط بشروط قبولها للناقلين الجويين الأجانب المعنيين.

(و) أن تحظر الدول الايكاو بسياساتها، بما في ذلك الاعلانات الفردية أو المشتركة للسياسة المشتركة، بشأن الشروط التي بموجبها تقبل تعيين الناقل الجوي وفقا لاتفاق الخدمات الجوية.

(ز) أن تقوم الايكاو بحفظ معلومات عن سياسات الدول أو مواقفها أو اجراءاتها بشأن ملكية الناقل الجوي والسيطرة عليه واتاحتها للجمهور.

(ح) أن تقوم الايكاو بمساعدة الدول أو مجموعات الدول التي تطلب تطوير الخيار الوارد في الفقرة (ج) أو ادخال المزيد من التحسينات عليه.

(ط) أن تستمر الايكاو في مراقبة التطورات في مجال تحرير ملكية الناقل الجوي والسيطرة عليه وأن تعالج المسائل ذات الصلة حسب الاقتضاء.