



الجمعية العمومية - الدورة الثامنة والثلاثون

اللجنة الاقتصادية

البند رقم ٤٠ من جدول الأعمال: تنمية النقل الجوي الاقتصادية - السياسة العامة

المعاملة الاقتصادية لطيران الأعمال الدولي

(مقدمة من الولايات المتحدة)

الموجز التنفيذي

أقر المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي بأن طيران الأعمال عنصر مهم من النظام الشامل للنقل الجوي الدولي، ودعا الايكاو إلى وضع توجيهات بشأن السياسات ذات الصلة. ومن شأن المعاملة الاقتصادية المتجانسة فيما بين الدول أن تتيح تطوير قطاع طيران الأعمال بطريقة سليمة وأمنة ومنظمة على المستوى العالمي. وفي الآونة الأخيرة، توصل الفريق العامل المعني بالنقل (TPTWG) التابع لمجلس التعاون الاقتصادي لآسيا والمحيط الهادئ (APEC) إلى توافق في الآراء بشأن المبادئ الأساسية لأفضل الممارسات في المعاملة الاقتصادية لعمليات طيران الأعمال.

الإجراء: يُرجى من الجمعية العمومية أخذ هذه المعلومات في الاعتبار.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي حماية البيئة والتنمية المستدامة للنقل الجوي.
الآثار المالية:	لا توجد.
المراجع:	الوثيقة A38-WP/56: نتائج المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي - ورقة العمل WP/64، تسهيل تطوير طيران الأعمال الدولي المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي - ورقة العمل WP/104، البند ٢-١ من التقرير الختامي الاجتماع الثامن والثلاثون للفريق العامل المعني بالنقل التابع لمجلس التعاون الاقتصادي لآسيا والمحيط الهادئ، التقرير الختامي لفريق خبراء الطيران (APEC TPTWG/38, AEG Final Report)

١ - المناقشة

١-١ يُشكل قطاع طيران الأعمال الدولي، عندما يتسم بالقوة، عنصراً مهماً من النظام الشامل للنقل الجوي الدولي، ويساعد على تعظيم مساهمة قطاع النقل الجوي في الاقتصاد العالمي. وأقر المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي بأن قطاع طيران الأعمال عنصر مهم من النظام الشامل للنقل الجوي الدولي، ودعا الايكاو إلى وضع توجيهات بشأن السياسات ذات الصلة.

٢-١ وفي الآونة الأخيرة، توصل الفريق العامل المعني بالنقل (TPTWG) التابع لمجلس التعاون الاقتصادي لآسيا والمحيط الهادئ (APEC) إلى توافق في الآراء بشأن المبادئ الأساسية لأفضل الممارسات في المعاملة الاقتصادية لعمليات طيران الأعمال، والمتوقع اعتمادها من قبل وزراء النقل لدول مجلس التعاون الاقتصادي لآسيا والمحيط الهادئ في اجتماعهم في طوكيو. ويرد الجزء ذو الصلة من تقرير الاجتماع الثامن والثلاثين للفريق العامل المعني بالنقل التابع لمجلس التعاون الاقتصادي لآسيا والمحيط الهادئ (TPTWG/38) في المرفق.

٣-١ يُرجى من الجمعية العمومية أن تأخذ المعلومات الواردة أعلاه في الاعتبار.

APPENDIX

EXTRACT OF REPORT OF APEC TRANSPORTATION WORKING GROUP (TPTWG/38) AVIATION EXPERTS GROUP Bali, Indonesia, July 1-5, 2013

Business Aviation Core Principles

Recalling that APEC Transportation Ministers, in the APEC 7th Transportation Ministerial Joint-Statement, urged the APEC Transportation Working Group (TPTWG) to focus expeditiously on identifying the benefits of business aviation and then work to develop and implement an APEC-wide set of agreed core principles that will apply to business aviation operations;

Appreciating the role business aviation can play in advancing APEC's broader goals of economic integration, trade facilitation, and development;

Noting that, for the purposes of this statement, the term 'business aviation' refers to the non-commercial use of aviation to facilitate and conduct business, examples of which include:

- a) an individual using his or her own aircraft;
- b) a corporation using its own aircraft(s) to transport employees and/or individuals with whom it is engaged in business; and
- c) the use by individuals or corporations of aircraft in which they possess an ownership interest;

Recognizing that the key commonality among these various types of operations, in terms of distinguishing them from commercial aviation operations, is that they are not held out for remuneration or hire;

Acknowledging that this is not a legally-binding document;

APEC Economies have reached consensus on the following core principles:

1. *“Business aviation operations should be treated, from an economic regulatory standpoint, as non-commercial, not-for-hire aviation. As such, they may have the freedom to fly within and between any points in all Economies, in accordance with an Economy's applicable requirements.”*
2. *“Any operating permissions for business aviation operations should be considered and acted upon in a timeframe suitable to their operational needs.”*
3. *“Consistent with ICAO standards and recommended practices, all governmental entities, e.g. customs, immigration, security, safety, etc, with jurisdiction over business aviation operations ought to recognize and treat these operations as part of non-commercial aviation.”*