



## المؤتمر العالمي للنقل الجوي

### الاجتماع السادس

مونتريال، من ١٨ إلى ٢٢ مارس ٢٠١٣

البند رقم ٢ من جدول الأعمال: بحث القضايا الرئيسية والإطار التنظيمي ذي الصلة  
البند رقم ٢ من جدول الأعمال: فرض الضرائب وغيرها من الجبايات على النقل الجوي الدولي

### فرض الضرائب على النقل الجوي الدولي

(وثيقة مقدمة من الأمانة العامة)

#### الملخص

تتناول ورقة العمل هذه مسألة فرض الضرائب على النقل الجوي الدولي وأثرها على نمو النقل الجوي. كما تناقش الحاجة إلى مزيد من التدابير الفعالة لتحسين تنفيذ سياسات الايكاو الخاصة بفرض الضرائب.

الإجراء: يرجى من المؤتمر أن:

أ) يستعرض المعلومات؛

ب) يقر الترتيبات التنظيمية الواردة في الفقرة ٥، كي تستخدمها الدول بصورة اختيارية؛

ج) يؤيد الاستنتاجات الواردة في الفقرة ٦؛

د) يعتمد التوصيات المقترحة في الفقرة ٧.

المراجع: المواد المرجعية للمؤتمر العالمي السادس متاحة على الموقع الشبكي: [www.icao.int/meetings/atconf6](http://www.icao.int/meetings/atconf6).

#### ١- مقدمة

١-١ بالرغم من أن اتفاقية النقل الجوي الدولي (اتفاقية شيكاغو) لا تتناول، على وجه التحديد، مسألة فرض الضرائب، فإن المادة ٢٤ منها تتعلق بهذا الموضوع حيث تتناول الإعفاءات من الجبايات على الوقود ومعدات الطائرات.

٢-١ وقد تم تحديد السياسات والمواد الإرشادية الخاصة بالضرائب، بشكل بيّن في المرفق (هـ) في قرار الجمعية العمومية ٣٧-٢٠ وكذا في الوثيقة (Doc 8632) سياسات الايكاو بشأن فرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي.

٣-١ ومع ذلك لا تزال مسألة فرض الضرائب على النقل الجوي الدولي تثير الشواغل إذ من شأنها أن تشكل عائقا أمام النمو السليم للسفر جوا. وإذ لاحظت الجمعية العمومية للايكاو انتشار الضرائب، حثت مرارا الدول الأعضاء في قراراتها على التقيد بسياسات الايكاو في مجال فرض الضرائب وعدم فرض ضرائب على بيع أو استخدام خدمات النقل الجوي الدولي.

#### ٢- تقييم الوضع الراهن

١-٢ واجه الناقلون الجويون، في مجال النقل الجوي الدولي، حالات تتسم بالتناقض بين الضرائب المفروضة على بيع أو استخدام خدمات النقل الجوي الدولي وسياسات الايكاو في مجال الضرائب، كما ترد في الوثيقة (Doc 8632). وحسب قطاع الطيران فان هذه الضرائب تؤدي إلى نتائج عكسية حيث إن المنافع الاقتصادية المفقودة نتيجة لتقلص الطلب على السفر جوا وعلى الشحن الجوي تتجاوز إلى حد كبير العائدات المتأتبة من تلك الضرائب.

٢-٢ وفيما يلي بعض الأمثلة عن تعدد الضرائب خلال العقد الماضي. فقد تم، في بعض الدول الأوروبية، استحداث ضرائب على السفر جوا، دون أنماط النقل الدولي الأخرى، تحت مسميات مختلفة منها "المكوس على الركاب الجويين" "الضريبة على النقل الجوي" "ضريبة السفر الجوي" وما إلى ذلك. وتتراوح قيمة تلك الضرائب بين ٤ دولارات أمريكية و ٢٦٠ دولارا أمريكيا حسب الوجهة ودرجة السفر. واستحدثت في ١٢ دولة تقريبا ضرائب أخرى، لأغراض لا تتعلق بالطيران، مثل ضريبة "التضامن" التي فرضت لمكافحة مختلف أنواع الأوبئة. ومن الواضح أن هذه الضريبة الجديدة تنسجم التمييز ضد قطاع النقل الجوي، لأنها لا ينبغي أن تفرض على قطاع بعينه.

٣-٢ وفرضت ضرائب سياحية في مناطق أخرى خلال العقد الماضي، ولا سيما في أمريكا اللاتينية والكاريبي وأفريقيا بدرجة أقل، تتراوح قيمتها بين ١,٥٠ دولار أمريكي و ٥٥ دولارا أمريكيا. ولم يتم، في حالات عديدة، إعادة استثمار العائدات من الضريبة السياحية مثل رسم النهوض بالسياحة ومكس الدعاية الخاصة بالسفر في تطوير السياحة.

٤-٢ وتفرض دول أخرى الضريبة على القيمة المضافة وضرائب أخرى على المبيعات وتشمل: أ) الوقود والمواد الأخرى التي تُقتنى داخل حدودها حتى لو استخدمت في النقل الجوي الدولي؛ ب) رسوم الملاحة الجوية والتخليق ورسوم الانتفاع و/أو رسوم الخدمات؛ ج) والمشتريات الإنتاجية مثل استيراد الطائرات؛ د) الصفقات الجوية الدولية بشأن الشحن أو الأمتعة الزائدة. إضافة إلى ذلك، يُجبي عدد كبير من الدول ضرائب مختلفة على مبيعات تذاكر النقل الجوي الدولي (منذ عام ٢٠١١: ١٥ في أفريقيا، ٩ في الكاريبي، ١٧ في أمريكا اللاتينية، ودولة واحدة في الشرق الأوسط، وأخرى في آسيا والمحيط الهادئ). وبالرغم من أن بعضا من تلك الضرائب لا ينطبق سوى على التذاكر التي بيعت داخل الدولة و/أو إذا كانت الرحلة منطوقة من الدولة المعنية، فإن مكان بيع التذكرة لا ينبغي أن يكون عاملا محددًا في فرض الضريبة، لأن خدمة النقل الجوي الدولي لا يجب أن تخضع للضريبة.

### ٣- أعمال الايكاو وإرشاداتها ذات الصلة في مجال السياسة العامة

١-٣ تميز الايكاو بوضوح بين رسوم الانتفاع والضرائب. وحسب تعريف الايكاو، فإن الرسم هو جباية مخصصة ومطبقة على وجه التحديد لاسترداد تكاليف توفير المرافق والخدمات للطيران المدني، والضريبة هي جباية مخصصة لدر العائدات للحكومات الوطنية أو المحلية، لا تُفرض عادة على الطيران المدني برمته أو على أساس التكلفة.

٢-٣ ويمكن الاطلاع على تفاصيل الوضع الحالي فيما يخص تنفيذ سياسات الايكاو من جانب الدول في الإضافة إلى الوثيقة Doc 8632، وأيضا على موقع الإنترنت <http://www.icao.int/publications/pages/publication.aspx?docnum=8632> الذي يبين مواقف وتعليقات الدول بشأن قرارات المجلس وتوصياته في مجال فرض الضرائب. وإن أغلبية الدول الـ ٨٥ التي أبلغت الايكاو بشأن مدى تنفيذها لهذه الأحكام تلتزم بتوصية المجلس بعدم فرض الضرائب غير المتماشية مع السياسات المذكورة. وتشير هذه الإخطارات عادة إلى حالة الإعفاءات المتبادلة. ومن الجدير بالذكر أن مستوى الإبلاغ من جانب الدول لا يزال منخفضا رغم الجهود التي تبذلها الأمانة العامة لطلب البيانات، بغية التمكن من توفير أحدث المعلومات.

٣-٣ ويمكن تقييم أهمية ما تضعه الايكاو من سياسات في مجال الضرائب وتنفيذ الدول لها بواسطة الأحكام الواردة في اتفاقات الخدمات الجوية. وتمنح أكثر من ٩٥٪ من اتفاقات الخدمات الجوية البالغ عددها ٢٠٠٠ اتفاق والمخزنة في قاعدة بيانات خاصة بإعفاءات في مجال الوقود ومعدات الطائرات وحوالي ٢٠٪ منها تمنح إعفاءات متبادلة من الضرائب على الدخل من النقل الجوي الدولي. وبالإضافة إلى ذلك، تبرم الدول في عدد من الحالات معاهدات ضريبية ثنائية منفصلة أو محددة بغية تجنب شركاتها الأزواج الضريبي على الدخل وعلى رأس المال. ومع ذلك، ففيما يتعلق بالضرائب المفروضة على مبيعات واستخدام النقل الجوي الدولي، لم تبرم الدول اتفاقات للخدمات الجوية بحيث تمنح إعفاءات لتخفيض أو إزالة هذه الضرائب التي أقر بأنها مضرّة بنمو السفر والتجارة.

٤-٣ ولقد وضعت الايكاو كذلك نمودجا لاتفاق الخدمات الجوية على أساس بنود نمودجية أو صيغ موجودة في العديد من اتفاقات الخدمات الجوية، لاستخدامها الاختياري من جانب الدول في الاتفاقات التي تبرمها بشأن الخدمات الجوية. وعلى الرغم من أن نمودج اتفاق الخدمات الجوية يتضمن مادة عن الضرائب تغطي إعفاء العائدات ورأس المال، بموجب أحكام الوثيقة Doc 8632، فهو لا يعالج سوى بطريقة محدودة الشواغل التي تنتاب قطاع الطيران بشأن فرض الضرائب على مبيعات النقل الجوي واستخدامه.

## ٤- المناقشة

١-٤ بالإضافة إلى السياسات التي اعتمدها الايكاو، صيغت بعض السياسات الخاصة بفرض الضرائب على المستويين الوطني أو لإقليمي. وعلى سبيل المثال، اعترض المشغلون الجويون الأفارقة على استخدام الرسوم والضرائب لأغراض إيرادات. وقد أعلن وزراء النقل الأفارقة في الدورة العادية الثانية لمؤتمر وزراء النقل في دول الاتحاد الأفريقي، المنعقد في لواندا بأنغولا من ٢١ إلى ٢٥ نوفمبر ٢٠١١، عن معارضتهم للضرائب التي قد تؤدي إلى زيادة تكاليف النقل الجوي وتحويل إيرادات ذلك القطاع إلى أنشطة أخرى.

٢-٤ ولقد قامت أيضا بعض المنظمات الإقليمية ورابطات قطاع الطيران، مثل المجلس الدولي للمطارات واتحاد النقل الجوي الدولي، برسم سياسات تعارض فرض ضرائب حكومية على النقل الجوي بشكل تمييزي وغير عادل. وإن المبادئ الرئيسية بشأن فرض الضرائب والواردات في سياسات الايكاو يتم اعتمادها في معظم الأحيان من جانب المنظمات الدولية وتُدرج في وثائق سياساتها العامة.

٣-٤ وترى منظمة السياحة العالمية، في الوقت الذي لا تعارض فيه الضرائب في حد ذاتها، باعتبار ذلك يندرج ضمن المسؤولية الضريبية الإجمالية للدول، أنه ينبغي بحث ضرائب السفر بحثا موضوعيا لتفادي الأعباء المفرطة المفروضة على المسافرين والشركات بغية تخفيف الضرائب التي تؤثر تأثيرا سلبيا على السفر وبالتالي على تنمية السياحة.

٤-٤ ورغم هذه السياسات المختلفة، فإن العقد الماضي شهد انتشارا غير مسبوق للضرائب التي جُبيت على تذاكر السفر جوا. ومن المسائل الأخرى المطروحة كون الطيران تُفرض عليه ضرائب كثيرة بالمقارنة مع وسائل السفر الأخرى؛ واستفادة بعض القطاعات من الإعانات الحكومية الوطنية. ويثير هذا الاتجاه، مقرونا بانعدام الشفافية والممارسات التمييزية ضد الطيران المدني مقارنة مع وسائل النقل الأخرى، قلقا كبيرا داخل قطاع الطيران كما يؤثر سلبا على النمو المستدام للنقل الجوي، وهو ما يؤثر سلبا أيضا، في نهاية المطاف، على النمو الاقتصادي الوطني.

٥-٤ كانت الرابطات الصناعية والمنظمات الإقليمية نشطة دائما في الترويج لسياسات الايكاو في مجال الضرائب. وبصفة عامة تظل هذه السياسات صالحة وليس هناك حاجة إلى تعديلها في هذه المرحلة. لكن السياسات في المجال الضريبي ستخضع للاستعراض والتكيف، كما أكد على ذلك المجلس، إذا ما طرأ، في أي وقت، تغيير على الموقف الراهن للمنظمة بشأن الرسوم والضرائب البيئية قد يكون له تأثير على تلك السياسات.

٦-٤ وبناء عليه، يبدو أن المسألة الأساسية تكمن في مدى تنفيذ الدول للسياسات القائمة. وبالرغم من أن موضوع تنفيذ سياسات الايكاو بصفة عالية ستنتم معالجته ضمن البند ٢-٨ من جدول الأعمال، فيمكن التفكير في بعض الإجراءات مثل ترسيخ وعي الدول وإدراكها لسياسات الايكاو في مجال الضرائب من خلال تحسين تعميم تلك السياسات باستخدام المواقع الشبكية الوطنية، ومواصلة تحيين مواقف الدول في الإضافة إلى الوثيقة (Doc 8632) وتعزيز التعاون مع الجهات الفاعلة في قطاع الطيران.

## ٥- الترتيبات التنظيمية المقترحة

١-٥ خلافا للإعفاءات المتبادلة بالنسبة للوقود والواردات التقنية للناقلين الجويين الذين يعملون في مجال النقل الجوي الدولي، وعائدات الطائرات والممتلكات المنقولة، لم تُضمن الدول اتفاقات خدمات النقل الجوي التي أبرمتها التزاما بتخفيض أو إلغاء الضرائب على بيع خدمات النقل الجوي الدولي واستخدامه.

٢-٥ ويمكن إدراج مادة تنظيمية في اتفاقات الخدمات الجوية بشأن بيع خدمات النقل الجوي الدولي واستخدامه من شأنها أن تساعد في تحسين تنفيذ سياسات الايكاو وأن تقلص من العبء الضريبي وتلغي الضرائب إذا تم اعتمادها من جانب الدول. كما أن ذلك سيبيّن أن فرض الضرائب على بيع خدمات النقل الجوي واستخدامه لا يزيد من تكلفة السفر جوا فحسب وإنما تتجم عنه أيضا تكاليف وإزعاج بالنسبة للمستخدمين فضلا عن مشاكل التسهيلات في المطارات.

٣-٥ ولذلك، يُقترح تعديل المادة المعنية بفرض الضرائب في اتفاق الخدمات الجوية النموذجي لإدراج بند في اللوائح التنظيمية الدولية مُستقى من سياسات الايكاو بشأن فرض الضرائب يتعلق بالإعفاء من ضرائب الحركة الجوية أو تخفيض هذه الضرائب أو إلزالتها. وترد المادة المقترحة كنص جديد يتم إبرازه بالنظيل الرمادي في المرفق بهذه الورقة على النحو التالي:

"... يتعهد كل طرف بأن يقلل، بأقصى ما يمكن، جميع أشكال الضرائب المفروضة على بيع أو استخدام النقل الجوي الدولي، بما في ذلك الضرائب على الخدمات غير اللازمة بالنسبة للطيران المدني الدولي أو التي تميز ضده، وبأن يخطط لإلغاء هذه الضرائب حالما تسمح ظروفه الاقتصادية بذلك."

٤-٥ اقترحت المادة التنظيمية كي ينظر فيها المؤتمر بغية استخدامها من جانب الدول، وفقا لسلطتها التقديرية، في اتفاقات الخدمات الجوية. ويمكن أن تستخدم أيضا في مذكرة تفاهم أو مذكرة استشارة. ولن يشمل هذا البند، في حالة إدراجه، المجالات التي تغطيها اتفاقيات الأزواج الضريبي. وسوف يدرج هذا التفسير في التعليق على المادة الخاصة بالضرائب في نموذج اتفاق الخدمات الجوية.

## ٦- الاستنتاجات

١-٦ بالنظر إلى المناقشة أعلا، يمكن استنتاج ما يلي:

أ) شهدت السنوات الأخيرة انتشار أنواع عديدة من الضرائب والجبائيات في مجال النقل الجوي، ومن المرجح أن تتدهور الحالة في السنوات المقبلة. ويؤدي هذا الاتجاه، إلى جانب انعدام الشفافية والممارسات التمييزية ضد النقل الجوي مقارنة مع وسائل النقل الأخرى إلى التسبب في شواغل كبيرة بالنسبة لقطاع الطيران، وسيؤثر تأثيرا سلبيا على نمو النقل الجوي المستدام، ويؤثر سلبا على التنمية الاقتصادية الوطنية.

ب) لدى الايكاو سياسات واضحة بشأن فرض الضرائب ورسوم الانتفاع، وهي سياسات تظل صالحة. وينبغي حث الدول على اتباع وتطبيق هذه السياسات في ممارساتها التنظيمية، حسيما نص عليه المرفق (هـ) والمرفق (و) بقرار الجمعية العمومية ٣٧-٢٠. ويتعين على الايكاو مواصلة اتخاذ التدابير اللازمة لتعزيز دراية الدول بسياسات المنظمة بشأن فرض الضرائب ورسوم الانتفاع وتشجيع تنفيذ تلك السياسات بمزيد من القوة.

## ٧- التوصيات

١-٧ يقترح على المؤتمر النظر في التوصيات التالية:

أ) لدى الايكاو سياسات واضحة لا تزال صالحة بشأن الضرائب. ويحث المؤتمر الدول على تطبيق تلك السياسات في ممارساتها التنظيمية، وفقا للمرفق (هـ) من قرار الجمعية العمومية ٣٧-٢٠، وضمان الامتثال لها من جانب السلطات التابعة لها؛

ب) ويطلب من الدول تفادي الأزواج الضريبي في مجال النقل الجوي؛

ج) ينبغي أن تواصل الايكاو اتخاذ التدابير اللازمة لترسيخ وعي الدول بسياسات المنظمة بشأن الضرائب والترويج لتلك السياسات بقدر أكبر من القوة؛

د) ينبغي أن تضيف الايكاو إلى نص المادة الخاصة بالضرائب في اتفاق خدمات النقل الجوي النموذجي بندا تنظيميا اختياريا بشأن فرض الضرائب على بيع أو استخدام النقل الجوي الدولي، بالصيغة التالية:

"... يتعهد كل طرف بأن يقلل، بأقصى ما يمكن، جميع أشكال الضرائب المفروضة على بيع أو استخدام النقل الجوي الدولي، بما في ذلك الضرائب على الخدمات غير اللازمة بالنسبة للطيران المدني الدولي أو التي تميز ضده، وبأن يخطط لإلغاء هذه الضرائب حالما تسمح ظروفه الاقتصادية بذلك."

وتعتبر هذه المادة خيارا للدول لاستخدامه حسب تقديرها، ويمكن للدول أن تختار، عوض ذلك، إدراج هذه المادة في مذكرة تفاهم أو مذكرة للاستشارة. وسوف يتم إيراد تلك المادة إلى جانب البند الخاص بالضرائب في اتفاق خدمات النقل الجوي النموذجي في جزء الملاحظات التفسيرية.

## المرفق

### مقتطفات من اتفاقات الايكاو النموذجية للخدمات الجوية

	المادة الرابعة عشرة الضرائب
<p>بينما لا يشيع في الاتفاقات وجود نص بشأن فرض الضرائب على الدخل ورأس المال، وذلك لأسباب من بينها أن مثل هذه الأمور قد تخضع لمعاهدة منفصلة بشأن الازدواج الضريبي فيما بين الطرفين. فقد قدمنا نصا واحدا أعلاه في ضوء سياسة الايكاو (Doc 8632) على أن يمنح هذا الإعفاء. وبما أن مسألة فرض الضرائب والاتفاقات الضريبية فيما بين الدول هي مسألة تخص السلطات المالية الضريبية، فإن نصا كالنص المقدم هنا بشأن فرض الضرائب على النقل الجوي قد لا يندرج ضمن صلاحيات سلطات الطيران وقد يتطلب تدخل تلك السلطات فيما يتعلق بصياغته والتفاوض بشأنه.</p> <p>تعالج الفقرتان الأوليان في هذا البند الضريبة على الدخل ورأس المال على التوالي.</p> <p>وتنص الفقرة الثالثة على إبرام معاهدة فيما بين الطرفين بشأن الازدواج الضريبي لتكون لها الأسبقية على أحكام هذا الاتفاق.</p>	<p>[الفقرات من ١ إلى ٣ الخيار رقم ١ من أصل ٢]</p> <p>١- تخضع الأرباح من تشغيل الطائرات التابعة لشركة طيران معينة في الحركة الدولية للضريبة فقط في إقليم الطرف الذي يقع فيه مكان الإدارة الفعلية لشركة الطيران هذه.</p> <p>٢- يخضع رأس المال الذي يتمثل في الطائرة التي يتم تشغيلها في الحركة الدولية من قبل شركة طيران معينة وكذلك في الممتلكات المنقولة المتعلقة بتشغيل مثل هذه الطائرة للضريبة فقط في إقليم الطرف الذي يقع فيه مكان الإدارة الفعلية لشركة الطيران.</p> <p>٣- عندما يوجد اتفاق خاص لتفادي الازدواج الضريبي فيما يتعلق بالضريبة على الدخل ورأس المال فيما بين الطرفين، تسري أحكام ذلك الاتفاق.</p>

**[الفقرات من ١ إلى ٤ ٣ الخيار رقم ٢ من أصل ٢]**

يعني هذا البند شركات الطيران من بعض الضرائب التي تفرضها حكومة الطرف الآخر بدلا من النص تحديدا على الجهات التي تفرض فيها الضريبة على شركات الطيران مثلا في دولة الإدارة الفعلية لشركة الطيران وبذلك يتضح نطاق الإعفاءات الضريبية.

تعفي الفقرة ١ بصورة محددة الأرباح والدخل من الترتيبات التجارية فيما بين شركات الطيران.

ويكون الإعفاء على أساس المعاملة بالمثل وإن تباين ما يغطيه الإعفاء كما يوضح النص الوارد بين القوسين المعقوفين. فعلى سبيل المثال: قد يقرر الطرفان أيضا إدراج قيود الاستيراد أو إمدادات شركات الطيران مثل مخزون التذاكر أو معدات الكمبيوتر.

هذه المادة اختيارية يجوز للدول أن تستخدمها، وفقا لسلطتها التقديرية إما في اتفاق الخدمات الجوية نفسه أو في مذكرة تفاهم أو مذكرة للاستشارة. وإذا ما أدرجت هذه المادة فإنها لن تشمل المجالات التي ستتم تغطيتها في اتفاقات تفادي الازدواج الضريبي.

تسعى هذه المادة، قدر الإمكان إلى تحقيق ما يلي، إلغاء: (أ) الضرائب على العائدات الإجمالية من العمليات والضرائب التي تجب على الركاب أو الشاحنين؛ (ب) الضرائب في شكل رسوم على الوظائف أو الخدمات غير اللازمة للطيران المدني الدولي؛ (ج) الضرائب التي تميز ضد النقل الجوي الدولي أو ضد أي ناقل جوي يعمل على نفس الطرق الجوية.

١- تعفى الأرباح أو الدخل من تشغيل الطائرة في الحركة الدولية وهي الأرباح التي تستدرها شركة طيران تابعة لأحد الطرفين، بما في ذلك المشاركة في الترتيبات التجارية للنقل بواسطة شركات متعددة في الرحلة الواحدة أو مشروعات الأعمال المشتركة، وذلك من أية ضرائب على الأرباح أو الدخل تفرضها حكومة الطرف الآخر.

٢- يعفى رأس المال وتعفى الأصول الخاصة بشركة طيران أي من الطرفين فيما يتعلق بتشغيل الطائرات في الحركة الدولية وذلك من جميع الضرائب التي تفرضها حكومة الطرف الآخر على رأس المال والأصول.

٣- تعفى الأرباح من تشغيل الطائرات في الخارج في الحركة الجوية الدولية وكذا الممتلكات المنقولة الخاصة بتشغيل مثل تلك الطائرات والتي تتلقاها شركة طيران أحد الطرفين، من أية ضرائب على الأرباح تفرضها حكومة الطرف الآخر.

[٤-٥] \* يمنح كل طرف على أساس المعاملة بالمثل بعض التخفيف لعبء ضريبة القيمة المضافة أو الضرائب المماثلة غير المباشرة على السلع والخدمات الموردة لشركة الطيران المعينة من قبل الطرف الآخر والتي تستخدم لأغراض تشغيل الخطوط الجوية الدولية الخاصة بالشركة. ويمكن أن يأخذ تخفيف العبء الضرائبي صورة الإعفاء من الضريبة أو رد المال المدفوع.]

**المادة التنظيمية المقترحة**

٥- "... يتعهد كل طرف بأن يقلل، بأقصى ما يمكن، جميع أشكال الضرائب المفروضة على بيع أو استخدام النقل الجوي الدولي، بما في ذلك الضرائب على الخدمات غير اللازمة بالنسبة للطيران المدني الدولي أو التي تميز ضده، وبأن يخطط لإلغاء هذه الضرائب حالما تسمح ظروفه الاقتصادية بذلك.