



المؤتمر العالمي السابع للنقل الجوي

مونتريال، كندا، مقر الإيكاو، ١٦ - ٢٠/١١/٢٠٢٦

البند ٣ من جدول الأعمال: تعزيز الأطر التنظيمية والمؤسسية

٣-٤: فرض الجبايات على النقل الجوي الدولي

فرض الجبايات على النقل الجوي الدولي

(مقدمة من الأمانة العامة)

الموجز التنفيذي

تستعرض هذه الورقة التطورات الأخيرة المتعلقة بالرسوم والضرائب المفروضة على النقل الجوي الدولي، وتقيم آثارها على تطور هذا القطاع. وتتناول أيضاً الاعتبارات الناشئة المرتبطة بتطبيق إطار فرض الرسوم على الوافدين الجدد في السوق والنماذج التشغيلية. وتؤكد الورقة مجدداً أهمية الامتثال لاتفاقية الطيران المدني الدولي (اتفاقية شيكاغو) وسياسات منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) بشأن الرسوم والضرائب، مع تسليط الضوء على جهود الإيكاو لدعم الدول في تعزيز الامتثال. وأخيراً، تقترح الورقة إجراءات على الدول والإيكاو لتعزيز ممارسات فرض الرسوم والضرائب المنسقة دولياً التي تدعم تمويل البنية الأساسية، والربط الجوي العالمي، والنمو الاقتصادي، والتطور المستمر للطيران الدولي.

الإجراءات: ترد تفاصيل الإجراءات المعروضة على المؤتمر في الفقرة ١-٥.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط هذه الورقة بالهدف الاستراتيجي التالي: "التممية الاقتصادية للنقل الجوي تضمن تحقيق الازدهار الاقتصادي والرفاه المجتمعي للجميع".
الآثار المالية:	ستنفذ الأنشطة المشار إليها في هذه الورقة، رهنأ بالموارد المتاحة في الميزانية العادية للفترة ٢٠٢٦-٢٠٢٨ و/أو من المساهمات الخارجة عن الميزانية، بما في ذلك الصندوق الطوعي للنقل الجوي.
المراجع:	القرارات المعتمدة في الدورة الثانية والأربعين للجمعية العمومية، الطبعة المؤقتة، أكتوبر ٢٠٢٥ (قرارات الجمعية العمومية للإيكاو ٤٢-٢٦ و ٤٢-٢١ و ٤٢-٢٢) الوثيقة Doc 7300 - "اتفاقية الطيران المدني الدولي" الوثيقة Doc 10221 - الدورة الثانية والأربعون للجمعية العمومية. مونتريال، ٢٣/٩/٢٠٢٥ - ٣/١٠/٢٠٢٥. تقرير اللجنة الاقتصادية. الوثيقة Doc 10180 - الدورة الحادية والأربعون للجمعية العمومية. مونتريال، ٢٧/٩/٢٠٢٢ - ٧/١٠/٢٠٢٢. تقرير اللجنة الاقتصادية.

الوثيقة Doc 10225 - الدورة الثانية والأربعون للجمعية العمومية. مونتريال، ٢٣/٩/٢٠٢٥ - ٣/١٠/٢٠٢٥. تقرير اللجنة التنفيذية. الوثيقة Doc 9082 - "سياسات الإيكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية" الوثيقة Doc 8632 - "سياسات الإيكاو بشأن فرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي" كتاب المنظمة إلى الدول رقم EC2/10 - 25/1	
---	--

١- المقدمة

١-١ يؤدي النقل الجوي دوراً حيوياً في دعم الربط العالمي والتنمية الاقتصادية والرفاه الاجتماعي. ويتأثر مدى القدرة على تحمل تكاليف الخدمات الجوية الدولية وإمكانية الحصول عليها تأثيراً وثيقاً بمستوى الجبايات المفروضة على هذا القطاع وهيكلها. ومن شأن الرسوم والضرائب - إذا لم تكن متوافقة مع "اتفاقية الطيران المدني الدولي" ("اتفاقية شيكاغو") والسياسات الصادرة عن منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) في هذا الشأن - أن تحدث أثراً سلبية كبيرة على نمو النقل الجوي والتنمية الاقتصادية بوجه عام.

٢-١ أقامت الإيكاو تمييزاً واضحاً بين رسوم الانتفاع والضرائب. وكما هو مذكور في "سياسات الإيكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية" (الوثيقة Doc 9082) [ICAO-Doc9082](#)، فإن الرسم هو اقتطاع مالي مصمم ومطبق خصيصاً لاسترداد تكاليف توفير المرافق والخدمات للطيران المدني، أما الضريبة فهي اقتطاع مالي يُفرض لغرض زيادة إيرادات الحكومة الوطنية أو المحلية، ولا تطبق عموماً على الطيران المدني بأكمله ولا على أساس تكلفة محددة.

٣-١ ومن شأن الرسوم غير المنظمة بطريقة سليمة، وفرض ضرائب متكاثر أو غير متعلقة بالطيران، لا سيما الضرائب التي لا يُعاد استثمارها في قطاع الطيران، أن تؤثر في تمويل البنية الأساسية، وأن تزيد التكاليف، وتحد من الربط الجوي، وتضعف الاستدامة المالية لقطاع الطيران، وتقلل من الفوائد الاقتصادية الأوسع نطاقاً التي يولدها هذا القطاع. ويعد تعزيز الامتثال لاتفاقية شيكاغو وسياسات الإيكاو، مدعوماً بتنسيق معزز بين الدول، أمراً ضرورياً لضمان أن تيسر ممارسات فرض الرسوم والضرائب نمو النقل الجوي الدولي وقدرته على الصمود.

٢- التطورات المتعلقة بالجبايات المفروضة على النقل الجوي الدولي

١-٢ التطورات المتعلقة بالرسوم

١-١-٢ **المشهد المتغير في مجال فرض الرسوم.** كانت التطورات الأخيرة في مجال فرض الرسوم مدفوعة باحتياجات تمويل البنية الأساسية المتزايدة، ومتطلبات التحديث، وأهداف الاستدامة، وظهور الوافدين الجدد. ولا يزال تحقيق التوازن المناسب بين الممارسات المتغيرة في فرض الرسوم وأثرها على تطور قطاع الطيران أمراً بالغ الأهمية لضمان التطبيق الفعال لأطر فرض الرسوم. كما أن الاعتبارات البيئية أثرت على نحو متزايد في نظم فرض الرسوم مع استحداث الرسوم المتعلقة بالبيئة أو توسيع نطاقها. وثمة مخاوف تنشأ من تكاثر الرسوم، لا سيما عندما تزداد الرسوم دون شفافية أو موافقة مع سياسات الإيكاو.

٢-١-٢ **الامتثال للمادة (١٥) من اتفاقية شيكاغو.** لقد أثبتت مسألة الامتثال للمادة (١٥) من اتفاقية شيكاغو، ولا سيما الجملة الأخيرة منها، التي تنص على أنه "لا يجوز لأي دولة متعاقدة أن تفرض رسوماً أو ضرائب أو فرائض أخرى تتعلق فقط بحق عبور أي طائرة تابعة لدولة متعاقدة فوق إقليمها أو دخولها فيه أو خروجها منه، أو تتعلق بأشخاص أو أموال على متنها"، في الاجتماعات الأخيرة لفريق خبراء اقتصاديات المطارات وفريق خبراء اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية (AEP-ANSEP)، وفريق خبراء تنظيم النقل الجوي (ATRP)، وكذلك في الدورات الأخيرة للجمعية العمومية للإيكاو. واتفقت الجمعية العمومية للإيكاو

في دورتها الحادية والأربعين على أن هناك حاجة إلى إرشادات وتحليلات قانونية أكثر تحديداً لتمكين الدول الأعضاء من فهم المادة (١٥) وتطبيقها على نحو أفضل. كما أن الجمعية العمومية للإيكاو أحاطت علماً، في دورتها الثانية والأربعين، بمسودة المواد الإرشادية لفريق خبراء تنظيم النقل الجوي، وكتاب المنظمة إلى الدول، والإجراءات المقترحة لاستعراض المجلس لملاحظات الدول المقدمة بموجب المادة (١٥)، وأحالتها إلى اللجنة القانونية لإجراء مراجعة قانونية عاجلة لها في عام ٢٠٢٦. وتُجري حالياً مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة والمعنية بالمادة (١٥) مراجعة قانونية لمسودة المواد الإرشادية التي أعدها فريق خبراء تنظيم النقل الجوي وسوف تقدم نتائج أعمالها إلى اللجنة القانونية في دورتها الأربعين.

٣-١-٢ **الرسوم المفروضة على عمليات الطيران الناشئة.** يتطلب التطور السريع لعمليات الطيران الناشئة، بما في ذلك التنقل الجوي المتقدم (AAM) والوافدون الجدد، آليات مناسبة لفرض الرسوم تضمن استرداد التكاليف دون إقامة حواجز أمام الابتكار أو دخول السوق. وقد لا تراعي أطر فرض الرسوم الحالية على نحو كامل الخصائص التشغيلية لهؤلاء الوافدين الجدد، بما في ذلك الاختلافات في الحجم، واستخدام البنية الأساسية، وتكامل المجال الجوي، ومتطلبات الخدمة. وتضطلع الإيكاو بدور رئيسي في تقديم الإرشادات لدعم الدول في وضع نهج منسقة لدمج هذه العمليات الجديدة في أطر فرض الرسوم الحالية، بما يتوافق مع سياسات الإيكاو.

٢-٢ **التطورات المتعلقة بفرض الضرائب على النقل الجوي الدولي**

١-٢-٢ **تكاثر الضرائب.** شهدت السنوات الأخيرة اتجاهاً متزايداً نحو فرض ضرائب جديدة أو توسيع نطاق الضرائب المفروضة على النقل الجوي الدولي، ومنها ضرائب مغادرة الركاب ورسوم التضامن والضرائب السياحية والضرائب البيئية وغيرها. ونظراً لأن قطاع الطيران يستلزم استثمارات كبيرة لتحقيق طموحاته البعيدة المدى، بما في ذلك تحسين السلامة وصولاً إلى هدف انعدام الوفيات وتحقيق صافي الانبعاثات الكربونية الصفرية بحلول عام ٢٠٥٠ وضمان أن يكون النقل الجوي متاحاً وميسوراً للجميع، فقد يؤدي انتشار هذه التدابير إلى ارتفاع تكاليف النقل الجوي وتقليل القدرة على تحمل التكاليف وزيادة الضغوط المالية على قطاع الطيران والمستهلكين. وبالإضافة إلى ذلك، فإن الإيرادات المحققة من هذه الضرائب قد لا توجّه بالضرورة نحو دعم تنمية قطاع الطيران.

٢-٢-٢ **الأطر الضريبية لدى الأمم المتحدة.** إن التطورات الأخيرة في الأطر الضريبية لدى الأمم المتحدة لها آثار على الضرائب المفروضة على النقل الجوي الدولي، وقد تزيد من التعقيد الإداري وتتسبب في مخاطر الازدواج الضريبي، وهو ما قد يتعارض مع سياسات الإيكاو. ويوسع تعديل المادة ٨ من "اتفاقية الأمم المتحدة النموذجية للازدواج الضريبي بين البلدان المتقدمة النمو والبلدان النامية" ("اتفاقية الأمم المتحدة النموذجية") حقوق دول المنشأ في فرض الضرائب على الدخل الذي تحققه عمليات النقل الدولي، وهو ما يمثل تحولاً عن نظام الضرائب القائم حصرياً على محل الإقامة في مجال النقل الجوي الدولي، والذي كان يدعم تجنب الازدواج الضريبي. بالإضافة إلى ذلك، فإن العمل الجاري بشأن "اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن التعاون الدولي في المسائل الضريبية"، باعتبارها ميثاقاً ملزماً محتملاً، قد يكون له أثر أكبر على الضرائب المفروضة على شركات الطيران عبر الحدود، ودخل النقل الدولي، والتدابير المالية البيئية.

٣-٢-٢ أصبحت **الضرائب البيئية** مجالاً هاماً من مجالات التنمية، مع عودة ظهور مقترحات بفرض الضرائب والجبايات المتعلقة بالانبعاثات الطيران لتعبئة التمويل المخصص لمكافحة تغير المناخ لصالح قطاعات أخرى. وقد أعربت الدول الأعضاء في الإيكاو، ولا سيما البلدان النامية والدول الجزرية الصغيرة النامية، على نحو متسق عن قلقها الشديد إزاء تزايد عدد المبادرات الرامية إلى تحصيل ضرائب من قطاع الطيران الدولي لتعبئة إيرادات لمواجهة تغير المناخ ولأغراض أخرى (انظر الفقرة ١٩ من قرار الجمعية العمومية للإيكاو ٤٢-٢١). وقد أُقرّ بأن مثل هذه المبادرات ستؤدي إلى فرض رسوم مزوجة على انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران، مما سيؤثر سلباً في تنفيذ "خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي"

(CORSIA) (انظر الفقرة ١٨ من قرار الجمعية العمومية للإيكاو ٤٢-٢٢)، وفي تحقيق أهداف خفض انبعاثات الكربون في هذا القطاع.

٣- الامتثال لاتفاقية شيكاغو وسياسات الإيكاو بشأن الرسوم والضرائب

١-٣ ليس الامتثال لاتفاقية شيكاغو وسياسات الإيكاو بشأن الرسوم والضرائب التزاماً مؤسسياً فحسب، بل هو أيضاً عامل رئيسي في تعزيز الربط الجوي والنمو الاقتصادي والتنمية المستدامة لقطاع الطيران.

٢-٣ تشكل المبادئ المنصوص عليها في المادة (١٥) من اتفاقية شيكاغو وسياسات الإيكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية الواردة في الوثيقة Doc 9082 الأساس لأطر فرض الرسوم العادلة والمنصفة لتقديم خدمات المطارات والملاحة الجوية في جميع أنحاء العالم. وقد حثت الجمعية العمومية للإيكاو في دورتها الثانية والأربعين الدول الأعضاء، ضمن جملة أمور، على "أن تكفل الاحترام التام للمادة (١٥) من اتفاقية الطيران المدني الدولي"، وعلى "اعتماد مبادئ عدم التمييز، وتناسب التكاليف، والشفافية والتشاور، على النحو المُحدّد في سياسات الإيكاو الواردة في الوثيقة (Doc 9082)، في تشريعاتها أو لوائحها أو سياساتها الوطنية" (انظر القرار ٤٢-٢٦، المرفق (ج)).

٣-٣ وينبغي للدول تعزيز الامتثال للمادة (١٥) وسياسات الإيكاو المتعلقة بفرض الرسوم، وذلك من خلال تعزيز المراقبة التنظيمية الاقتصادية، ووضع أطر قانونية وتنظيمية ملائمة، وإدماج المبادئ الأساسية التي تضعها الإيكاو بشأن فرض الرسوم في عملية تنفيذ نظم فرض الرسوم. وينبغي للدول أيضاً تشجيع إجراء مشاورات شفافة وفي الوقت المناسب بين مقدمي الخدمات ومستخدميها، وتقييم الأثر المحتمل للرسوم الجديدة أو المعدلة قبل تطبيقها. بالإضافة إلى ذلك، يمكن تعزيز الامتثال من خلال تحسين قدرات المراقبة المؤسسية، والمشاركة في منتديات الإيكاو، واعتماد أفضل الممارسات.

٤-٣ ويُعد الامتثال للمادة (٢٤) من اتفاقية شيكاغو وسياسات الإيكاو بشأن فرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي" (الوثيقة Doc 8632) أمراً بالغ الأهمية لمنع فرض ضرائب متعددة وتمييزية على النقل الجوي الدولي. وقد حثت الجمعية العمومية للإيكاو في دورتها الثانية والأربعين الدول الأعضاء، ضمن جملة أمور، على "أن تطبق" سياسات الإيكاو بشأن فرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي" حسبما ورد في الوثيقة Doc 8632 ولتقادي فرض ضرائب تمييزية على الطيران الدولي"، وكذلك على "تحاشي الازدواج الضريبي في مجال النقل الجوي" (انظر القرار ٤٢-٢٦، المرفق (ب)).

٥-٣ وينبغي للدول تعزيز الامتثال للمادة (٢٤) وسياسات الإيكاو بشأن فرض الضرائب من خلال موازنة التدابير الضريبية مع مبادئ الإيكاو، وتعزيز التنسيق بين هيئات الطيران المدني والسلطات المالية والضريبية، بما في ذلك ممثلو الدول لدى منظمات الأمم المتحدة الأخرى المعنية بالأمر، وتجنب فرض ضرائب متعددة وتمييزية على النقل الجوي الدولي. وينبغي للدول أيضاً تقييم الأثر المحتمل للضرائب الجديدة على الربط الجوي، والقدرة على تحمل التكاليف، والقدرة التنافسية، والتنمية الاجتماعية والاقتصادية الأوسع نطاقاً. ويمكن للمشاركة الفعالة في منتديات الإيكاو وفي التعاون الدولي أن تعزز بقدر أكبر اتباع نهج متناسقة وأن تقلل من المخاطر المتعلقة بالتجزئة والازدواج الضريبي.

٤- جهود الإيكاو في دعم الامتثال للأحكام والسياسات المتعلقة بالرسوم والضرائب

١-٤ اضطلعت الإيكاو بمجموعة من الأنشطة لدعم الدول في تعزيز الامتثال لأحكام اتفاقية شيكاغو وتنفيذ سياسات الإيكاو المتعلقة بالرسوم والضرائب. وتهدف هذه الجهود إلى ضمان التطبيق العادل والمنصف لممارسات الرسوم والضرائب لدعم الربط الجوي بين الدول والتنمية الاقتصادية. وتتركز جهود الإيكاو على وضع السياسات، والرصد، وتقديم الإرشادات، وبناء القدرات، وضمان مشاركة الجهات المعنية، والتعاون الدولي.

٢-٤ وفيما يتعلق بالرسوم، تقوم الإيكاف على نحو متواصل باستعراض وتحديث سياساتها وإرشاداتها المتعلقة بالرسوم لضمان بقائها ملائمة ومستجيبة للتطورات التشغيلية والاقتصادية وتطورات قطاع الطيران المتغيرة. وترصد المنظمة الممارسات العالمية في مجال فرض الرسوم لتحديد الاتجاهات الناشئة، وتقييم تأثيرها، وتعزيز المواءمة المستمرة مع سياسات الإيكاف. وبالإضافة إلى ذلك، تجري الإيكاف بانتظام دراسات استقصائية بشأن تنفيذ الدول لسياساتها المتعلقة بالرسوم من أجل فهم أفضل للتحديات التي تواجهها الدول، وتحديد المجالات التي تتطلب مزيداً من الإرشاد، وتحديد المجالات التي قد تحتاج إلى دعم إضافي.

٣-٤ وتعزز الإيكاف أيضاً الوعي بسياساتها وإرشاداتها وفهمها من خلال حلقات العمل والندوات والاجتماعات العالمية والإقليمية، مع القيام في الوقت نفسه بتيسير الحوار الدولي وتبادل أفضل الممارسات. وتوفر هذه المبادرات فرصاً قيّمة للجهات التنظيمية ومقدمي الخدمات والمسؤولين الحكوميين لتبادل الخبرات وتعزيز الخبرة الفنية. وهي مفيدة على وجه الخصوص للدول النامية التي قد تحتاج إلى دعم إضافي في وضع الأطر التنظيمية، أو إجراء المراقبة الاقتصادية، أو معالجة المسائل المعقدة في مجال فرض الرسوم.

٤-٤ وفيما يتعلق بالضرائب، ترصد الإيكاف عن كثب التطورات الضريبية العالمية والإقليمية التي تؤثر في النقل الجوي الدولي، بما في ذلك ضرائب الركاب، والجبايات البيئية، والإصلاحات الضريبية الدولية الأوسع نطاقاً، وتقيم آثارها المحتملة على الربط الجوي، والقدرة على تحمل التكاليف، والتنمية الاقتصادية. بالإضافة إلى ذلك، تدعم المنظمة تنفيذ سياساتها من خلال التعاون مع الدول والمنظمات الدولية، وتحديث ملحق الوثيقة Doc 8632، وزيادة الوعي والفهم لدى هيئات الطيران والسلطات المالية والضريبية، وتشجيع الاتساق مع هذه السياسات.

٥-٤ وفي ضوء التعديل الذي أُدخل على المادة ٨ من اتفاقية الأمم المتحدة النموذجية، ركزت الإيكاف جهودها على النوعية وحماية قطاع الطيران من مخاطر الازدواج الضريبي، وزيادة التعقيد الإداري، وتجزئة المعاملة الضريبية، مع العمل في الوقت نفسه على رفع مستوى الوعي بأهمية الحفاظ على المبدأ الراسخ المتمثل في فرض الضرائب على أساس محل الإقامة في مجال النقل الجوي الدولي. وأصدرت المنظمة كتاباً موجهاً إلى الدول في ٢٠٢٥/١/٩ دعت فيه الدول الأعضاء إلى التنسيق مع السلطات الضريبية والمالية المعنية لتجنب الازدواج الضريبي في مجال النقل الجوي (انظر كتاب المنظمة رقم 25/1 - EC2/10) [State-letter-EC2-10_25-1_Taxation.pdf](https://www.icao.int/state-letter-ec2-10-25-1-taxation.pdf).

٦-٤ وتشارك الإيكاف أيضاً بنشاط في المناقشات الدولية ذات الصلة بالضرائب لضمان مراعاة الخصائص والمصالح الفريدة لقطاع الطيران بصورة ملائمة. وتوفر المنظمة منتدى عالمياً للحوار والتعاون وبناء التوافق بين الدول بشأن القضايا الضريبية الناشئة. ومن خلال هذه الجهود، تدعو الإيكاف إلى اعتماد سياسات متسقة ومتناسقة بحيث تقلل من التشتت وتحد من مخاطر الازدواج الضريبي وتدعم النمو الفعال والمستدام للنقل الجوي الدولي.

٥- التوصيات

١-٥ يُقترح عرض التوصيات التالية على المؤتمر للنظر فيها:

(أ) تُحث الدول على مواءمة أطر فرض الرسوم مع المادة (١٥) من اتفاقية شيكاغو وسياسات الإيكاف بشأن الرسوم، واعتماد مبادئ الإيكاف الأساسية فيما يتعلق بفرض الرسوم في تشريعاتها أو لوائحها أو سياساتها الوطنية، مع تعزيز المراقبة التنظيمية الاقتصادية والتنسيق بين السلطات المعنية؛

(ب) تُحث الدول على ضمان اتساق التدابير الضريبية التي تؤثر في النقل الجوي مع المادة (٢٤) من اتفاقية شيكاغو وسياسات الإيكاف بشأن الضرائب، بما في ذلك تجنب الازدواج الضريبي وفرض الضرائب التمييزية؛

ج) تُشجّع الدول على تعزيز التنسيق بين سلطاتها المعنية بالطيران والشؤون المالية والضرائب بشأن الآثار المترتبة على الأطر الضريبية الدولية المتغيرة، بما في ذلك الاتفاقية النموذجية والاتفاقية الإطارية للأمم المتحدة، ومواصلة تنفيذ أحكام وثيقة الإيكاو Doc 8632 لتجنب الازدواج الضريبي ودعم التشغيل الفعال للنقل الجوي؛

د) ستواصل الإيكاو استعراض وتحديث سياساتها وإرشاداتها بشأن الرسوم والضرائب مع الحفاظ على المبادئ الأساسية، استجابةً للتطورات التشغيلية والاقتصادية والتكنولوجية والتنظيمية المتغيرة ورصد التطورات العالمية، بما في ذلك تلك المتعلقة بالعمليات الناشئة؛

هـ) ستواصل الإيكاو تعزيز الوعي بسياساتها وفهمها وتنفيذها من خلال أنشطة التوعية وبناء القدرات، وتيسير تبادل الخبرات بين الدول والجهات المعنية في قطاع الطيران؛

و) ستواصل الإيكاو تعاونها مع الدول وقطاع الطيران ووكالات الأمم المتحدة والمنظمات الدولية المعنية لتعزيز الاتساق مع اتفاقية شيكاغو وسياسات الإيكاو في هذا الشأن وقرارات الجمعية العمومية للإيكاو، ودعم اتباع نهج متسقة ومتناسقة من أجل التنمية الفعالة والمستدامة للنقل الجوي.

— انتهى —