



الجمعية العمومية - الدورة الأربعون

اللجنة الاقتصادية

مشروع النص للقسم العام
والبندين ٣١ و ٣٢ من جدول الأعمال
من تقرير اللجنة الاقتصادية

تُقدّم المادة المرفقة لإدراجها في القسم العام والبندين ٣١ و ٣٢ من جدول الأعمال لعرضها على نظر اللجنة الاقتصادية.

تقرير اللجنة الاقتصادية إلى الجمعية العمومية

معلومات عامة

- ١- عقدت اللجنة الاقتصادية ثلاثة اجتماعات في الفترة بين ٢٤/٩/٢٠١٩ و ٤/١٠/٢٠١٩.
- ٢- وانتُخب السيد مارك ريو (كندا) رئيساً للجنة في الجلسة العامة الأولى للجمعية العمومية. وانتُخبت اللجنة في اجتماعها الأول الكابتن غوستافو بيريز موراليس (بنما) نائباً أول للرئيس والسيدة إيرينا شيفتشوك (أوكرانيا) نائباً ثانياً للرئيس.
- ٣- وتولى مهام أمانة اللجنة السيد بوبكار دجيبيو، مدير إدارة النقل الجوي، وكان نائبه السيد ت. هاسيغوا، نائب مدير التنمية الاقتصادية للإدارة. وتولى مهام مساعدي الأمانة كلٌّ من: السيد ب. ألواني، والسيدة ن. باستغ، والسيدة س. شين، والسيد أ. كومب، والسيدة ج. دياز دي ليون، والسيد م. جيرجلي، والسيد س. روبنسون، والسيد أ. سينارايان، والسيدة إكس. وانغ، والسيد ش. مصطفى كموظف اتصال، وجميعهم من موظفي إدارة النقل الجوي.

جدول الأعمال وترتيبات العمل

- ٤- نظرت اللجنة في البنود ٣١ و ٣٢ و ٣٣ و ٣٤ و ٣٥ و ٣٦ التي أُحيلت إليها في الجلسة العامة، وهي تشمل ما يلي:
 - البند ٣١: تقارير المجلس السنوية المقدمة إلى الجمعية العمومية عن السنوات ٢٠١٦ و ٢٠١٧ و ٢٠١٨
 - البند ٣٢: التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي - السياسة العامة
 - البند ٣٣: اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية - السياسة العامة
 - البند ٣٤: بيانات الطيران - الرصد والتحليل
 - البند ٣٥: التطور الاقتصادي للنقل الجوي
 - البند ٣٦: المسائل الأخرى المعروضة على نظر اللجنة الاقتصادية
- ٥- ويمكن الاطلاع على الوثائق التي نظرت فيها اللجنة على موقع الإيكاو الإلكتروني على الرابط التالي (<http://www.icao.int/Meetings/a40/Pages/default.aspx>). وقد اضطلعت اللجنة بأعمالها بكامل هيئتها، وترد الإجراءات التي اتخذتها بشأن كل بند من هذه البنود على حدة في الفقرات التالية.

البند ٣١ من جدول الأعمال: تقارير المجلس السنوية المقدمة إلى الجمعية العمومية عن السنوات ٢٠١٦ و٢٠١٧ و٢٠١٨

١-٣١ نظرت اللجنة الاقتصادية في اجتماعها الأول في الفقرات ذات الصلة من تقارير المجلس السنوية عن الأعوام ٢٠١٦ و٢٠١٧ و٢٠١٨.

٢-٣١ ويرد في الفصول "عالم النقل الجوي"، الذي يسلط الضوء على الاتجاهات والتطورات الرئيسية في صناعة الطيران والاقتصاد بشكل عام، وكذلك الفصول المتعلقة ببرامج عمل النقل الجوي للأعوام ٢٠١٦ و٢٠١٧ و٢٠١٨ التي غطت الهدف الاستراتيجي - التنمية الاقتصادية للنقل الجوي. كما اعتبر الفصل الخاص بالحقائق والأرقام الاقتصادية فصلا ذا صلة.

٣-٣١ ولاحظت اللجنة أنشطة الإيكاو للنقل الجوي بما في ذلك العمل الجاري بشأن سياسات وتنظيم النقل الجوي، واقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية، وبيانات الطيران والتحليل الاقتصادي، وإدارة التمويل المشترك.

البند ٣٢ من جدول الأعمال: التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي - السياسة العامة

التحرير واتفاقات الإيكاو الدولية

١-٣٢ في ورقة العمل WP/16، قدّم المجلس تقريراً مرحلياً عن النظر في وضع اتفاق دولي يمكن للدول من خلاله تحرير دخول الأسواق؛ واتفاق دولي لتحرير ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم؛ واتفاق دولي يهدف تحديداً إلى زيادة تحرير خدمات الشحن الجوي. ودُعيت الجمعية العمومية إلى إقرار برنامج عمل المنظمة في مجال مواصلة تحرير قطاع النقل الجوي الدولي.

٢-٣٢ وفي ورقة العمل WP/278، عرضت البرازيل وشيلي تجربة البرازيل في إزالة القيود التنظيمية في قطاع النقل الجوي لديها وفوائد تحرير الشحن الجوي إلى مستوى يشمل الحرية السابعة من حقوق الحركة. ودعت الورقة الإيكاو إلى مواصلة العمل على وضع اتفاق دولي مرن وعملي لتيسير المضي في تحرير خدمات الشحن الجوي.

٣-٣٢ وفي ورقة العمل WP/279، أبرزت البرازيل وشيلي، بدعم من الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية^١، الجهود التي بذلها فريق خبراء تنظيم النقل الجوي للنظر في إمكانية وضع اتفاق متعدد الأطراف لتحرير دخول الأسواق. وأُعيدت الورقة عن دعم مواصلة الإيكاو عملها في إحراز أكبر قدر من تحرير دخول الأسواق، وفقاً لرؤية الإيكاو الطويلة الأجل لتحرير النقل الجوي.

٤-٣٢ وأشارت ورقة العمل WP/420، المقدمة من كولومبيا، إلى جهود الإيكاو الرامية إلى إعداد اتفاقات دولية في مجال تحرير دخول الأسواق وخدمات الشحن الجوي وتحرير ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم، خلال الفترة الثلاثية المنصرمة. ودعت الورقة إلى مواصلة العمل على وضع أطر عالمية للتنظيم الاقتصادي في مجال النقل الجوي الدولي وإلى ضرورة إدراج هذا العمل على رأس أولويات خطة أعمال الإيكاو للفترة ٢٠٢٠-٢٠٢٢.

٥-٣٢ وفي ورقة العمل WP/330، عرضت الجمهورية الدومينيكية نتائج سياسات تحرير النقل لاجوي في دول أمريكا اللاتينية، وبالخصوص في الجمهورية الدومينيكية، بما يشمل الفوائد التي تحققت من ذلك. وحثّت الورقة الإيكاو على إدراج أنشطة في برنامج عملها للفترة الثلاثية القادمة لمواصلة تشجيع إعداد سياسات عامة للنقل الجوي والترويج لتحرير قطاع النقل الجوي.

٦-٣٢ وتطرقت ورقة العمل WP/470، المقدمة من بيرو بدعم من الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية، إلى اتفاق الأجواء المفتوحة المتعدد الأطراف بين هذه الدول الأعضاء، الذي دخل حيز النفاذ هذا العام وأدى إلى إحراز تقدم كبير في تحرير قطاع النقل الجوي الدولي في إقليم أمريكا اللاتينية. ودعت الورقة الدول الأعضاء إلى تعزيز التعددية في اتفاقات الخدمات الجوية بهدف تعزيز وتطوير الطرق الجوية ونظام النقل الجوي الدولي.

٧-٣٢ وفي ورقة العمل WP/181، عرضت قطر آراءها واقتراحاتها بشأن الحاجة إلى تعزيز الزخم والدعم اللازمين لوضع اتفاق متعدد الأطراف في المستقبل بشأن دخول الأسواق بين الدول الأعضاء. وسلطت الورقة الضوء على التحديات الحالية التي تواجهها الجهود المتواصلة لفريق خبراء تنظيم النقل الجوي من أجل التوصل إلى اتفاق في هذا المجال، واقترحت على الإيكاو إجراء استعراض شامل لجهود مختلف الدول والكتل الإقليمية في مجال تحرير النقل الجوي.

^١ بليز وكولومبيا وكوستاريكا والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس ونيكاراغوا وباراغواي وبيرو وفنزويلا.

٣٢-٨ وتناولت ورقة العمل WP/182، المقدمة من قطر، الإشكالات القائمة مقترحةً خياراً ممكناً للتوصل إلى اتفاق دولي لتحرير ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم، مع مراعاة نتائج عمل فريق خبراء تنظيم النقل الجوي وبرنامج عمل الإيكاو المقبل واستمرار العمل على وضع اتفاقية متعددة الأطراف بشأن الاستثمار الأجنبي في شركات الطيران. واقترحت الورقة خمسة مستويات لتحرير اشتراطات "الملكية والسيطرة" التقليدية، وعرضت مشروع نص مقترح في هذا الشأن كي ينظر فيه فريق الخبراء.

٣٢-٩ وفي ورقة العمل WP/249، المقدمة من سنغافورة برعاية من بروناي دار السلام وكمبوديا وناورو وبالاو وترينيداد وتوباغو، تم تسليط الضوء على سلسلة اتفاقات متعددة الأطراف ناجحة في مجال النقل الجوي تم إبرامها في أقاليم الكاريبي وأوروبا وأمريكا اللاتينية وآسيا والمحيط الهادئ. وشجعت تلك الاتفاقات أيضا التعاون في مجال بناء القدرات والسلامة الجوية وأساليب العمل. وحثت الورقة الدول على اعتماد نهج تحرير تعديدي أصغر نطاقاً، كخطوة أولى نحو إحراز اتفاق عالمي متعدد الأطراف بشأن تحرير دخول الأسواق.

٣٢-١٠ وفي ورقة العمل WP/192، سلطت الإمارات العربية المتحدة الضوء على الجهود التي بذلها فريق خبراء تنظيم النقل الجوي وما أحرزه من تقدم في دراسة وإعداد اتفاقات دولية بشأن تحرير دخول الأسواق وخدمات الشحن الجوي، بالإضافة إلى قرار لجنة النقل الجوي بشأن عمل فريق الخبراء. وأوصت الورقة بأن يواصل فريق الخبراء عمله على إعداد اتفاق دولي لتيسير زيادة تحرير خدمات الشحن الجوي، وباستخدام "اتفاق النقل الجوي الدولي" لعام ١٩٤٤ كحل مؤقت لتعزيز تحرير خدمات الشحن الخالص.

٣٢-١١ وأقرت المملكة المتحدة في ورقة العمل WP/252 بأنه لا يزال هناك الكثير من العمل الذي ينبغي إنجازه لمعالجة قلق بعض الدول بشأن ما يسمى بمسألة "المنتفعين بالمجان"، وأعربت عن دعمها القوي للجهود التي يبذلها فريق خبراء تنظيم النقل الجوي (ATRP) من أجل إعداد اتفاقية بشأن الاستثمار الأجنبي في شركات الطيران، ودعت إلى التوصل إلى توافق آراء دولي بشأن تخفيف قيود الجنسية على ملكية شركات الطيران والسيطرة عليها. وشددت الورقة على أن سلامة شركة الطيران وأمنها ومثانة وضعها المالي وتنظيمها ومصداقية القائمين على تشغيلها جميعها عوامل أهم من جنسية من يمتلك شرطة الطيران ويسيطر عليها.

٣٢-١٢ وفي ورقة العمل WP/186، قدمت توغو، نيابة عن الدول الأعضاء الأربع والخمسين الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية (أفكاك)^٢ معلومات عن تحرير النقل الجوي في أفريقيا في إطار مبادرة السوق الأفريقية الواحدة للنقل الجوي، التي تنصدر خطة الاتحاد الأفريقي لعام ٢٠٦٣، وتهدف إلى إنشاء سوق واحدة للنقل الجوي في أفريقيا وتعزيز التكامل الاقتصادي بين بلدانها. ودعت الورقة الإيكاو إلى توطيد التعاون مع لجنة أفكاك، التي تتولى دور الوكالة التنفيذية للمبادرة المذكورة، في سياق تنفيذ خطة العمل المشتركة ذات الأولوية من أجل تحقيق التنمية المستدامة للنقل الجوي في أفريقيا.

٣٢-١٣ وفي ورقة المعلومات WP/486، عرضت الصين التقدم المحرز والنتائج الإيجابية لتحرير النقل الجوي الإقليمي بين الصين ودول رابطة أمم جنوب شرق آسيا (آسيان) منذ توقيع اتفاق النقل الجوي في عام ٢٠١٠ وبروتوكوليه الأول والثاني

^٢ الجزائر وأنغولا وبنين وبوتسوانا وبوركينا فاسو وبوروندي والكاميرون وكابو فيردي والكاميرون وجمهورية إفريقيا الوسطى وتشاد وجزر القمر والكونغو وكوت ديفوار وجمهورية الكونغو الديمقراطية وجيبوتي ومصر وغينيا الاستوائية وإريتريا وإسواتيني إثيوبيا والغالابون وغامبيا وغانا وغينيا وبسواو وكينيا وليسوتو وليبيريا وليبيا ومدغشقر ومالاوي ومالي وموريتانيا وموريشيوس والمغرب وموزمبيق وناميبيا والنيجر ونيجيريا ورواندا وسان تومي وبرنسيبي والسنغال وسيشيل وسيراليون والصومال وجنوب إفريقيا وجنوب السودان والسودان وجمهورية تنزانيا المتحدة وتوغو وتونس وأوغندا وزامبيا وزمبابوي.

الذين حررا حقوق الحركة من مستوى الحريتين الثالثة والرابعة وجزئياً الحرية الخامسة. وسلطت الورقة الضوء على الإجراءات التي نفذتها الصين من أجل تعزيز كفاءة نظام ترخيص شركات الطيران الأجنبية.

١٤-٣٢ وفي ورقة المعلومات WP/388، تطرقت جمهورية كوريا إلى ضرورة وجود المنافسة العادلة والضمانات وتكافؤ الفرص للناقلين الجويين في سياق تحرير النقل الجوي الدولي، من أجل تنمية القطاع على نحو سليم ومستدام. وأوضحت الورقة أن الإعانات الحكومية لبعض شركات الطيران المملوكة للدولة، فضلاً عن عمليات الاندماج والاستحواذ التي تجري بإعانات حكومية، قد تؤدي إلى تشويه السوق وعرقلة التنمية السليمة لقطاع النقل الجوي.

١٥-٣٢ وفي ورقة المعلومات WP/241، شددت المنظمة العربية للطيران المدني على ضرورة أن تتقيد الدول الأعضاء بمبدأ سيادة الدول على مجالها الجوي، على النحو المكرس في اتفاقية شيكاغو، وذلك بتفادي اتخاذ قرارات أحادية من شأنها أن تؤثر على النقل الجوي الدولي، مثل نظام التبادل التجاري للاتبعات ولوائح تنظيم المنافسة العادلة للاتحاد الأوروبي. وأوصت الورقة الدول باللجوء إلى الحوار والمشاورات من أجل التوصل إلى توافق في الآراء بشأن المسائل التي يمكن إدراجها في اتفاقاتها للخدمات الجوية.

١٦-٣٢ وشددت ورقة المعلومات WP/415، المقدمة من منظمة النقل الجوي (Hermes)، على ضرورة أن يؤسس صانعو القرارات لبيئة تسمح لشركات الطيران بالحصول على رأس المال اللازم لتحقيق تنافسية فعالة، بما في ذلك تخفيف قيود الملكية والسيطرة. وأوضحت الورقة أن الهيمنة على القطاع في المستقبل ستكون للناقلين الجويين الذين يسعون إلى نماذج للريادة من حيث التكلفة و/أو تحقيق الإيرادات تمتد أبعد من الحدود الوطنية.

١٧-٣٢ وبالنظر إلى تقرير المجلس في ورقة العمل WP/16، فإن اللجنة، إذ أحاطت علماً بالتقدم الذي أحرزه فريق خبراء تنظيم النقل الجوي في إنجاز المهام، أقرت من حيث المبدأ برنامج العمل المقترح للمنظمة والذي يهدف إلى المضي قدماً في تحرير النقل الجوي الدولي. وكان هناك دعم ساحق لتكوين فهم أفضل لفوائد التحرير والحوافز التي تحول دون فتح الأسواق وتعزيز الحوار وتبادل المعلومات مع الدول وأوساط الصناعة من خلال الأدوات القائمة، وكذلك تعزيز معاهدات القانون الجوي المتعددة الأطراف التي وضعتها المنظمة من قبل. وفي هذا الصدد، تم الإعراب عن القلق بشأن استخدام "الاتفاق الدولي للنقل الجوي" لعام ١٩٤٤ لتحرير دخول الأسواق، ولا سيما خدمات الشحن الجوي، وتخصيص موارد الإيكاو لهذه المهمة. وفيما يتعلق بالعمل على الانتهاء من مشروع اتفاقية الاستثمار الأجنبي في شركات الطيران، كان هناك دعم واسع لاستمرار هذا العمل؛ وفي الوقت نفسه، تم الإعراب عن بعض المخاوف فيما يتعلق بالجدول الزمني لإنهاء هذه المهمة والتي يجب أن تراعي الحاجة إلى حل القضايا المعلقة السابقة مثل المنافسة العادلة والرقابة التنظيمية والشواغل بشأن المنتهين بالمجان، وكذلك الحماية الاجتماعية والعمالية والبيئية.

١٨-٣٢ وفيما يتعلق بالافتراضات المقدمة في ورقتي العمل WP/279 و WP/420، تم التذكير بأن المجلس قد اتخذ قراراً بإنهاء العمل المتعلق بدراسة اتفاق دولي يمكن من خلاله للدول تحرير دخول الأسواق ووقف العمل المتعلق بوضع اتفاق دولي لتسهيل المزيد من التحرير في خدمات الشحن الجوي (انظر ورقة العمل WP/16). وبناءً على ذلك، لم تؤيد اللجنة مواصلة هاتين المهمتين؛ وشددت من جديد بدلاً من ذلك على أنه ينبغي للمنظمة التركيز على تكوين فهم أفضل لفوائد وتحديات التحرير والحوافز التي تحول دون فتح الأسواق، سواء من حيث خدمات الركاب أو البضائع، ولا سيما تحديد ما تحتاجه الدول لمساعدتها في سعيها للتحرير.

١٩-٣٢ ورحبت اللجنة بالمعلومات الواردة في ورقات العمل WP/181 و WP/186 و WP/249 و WP/330 و WP/470، فيما يتعلق بالتقدم المحرز في تحرير خدمات النقل الجوي على الصعيدين الثنائي والإقليمي، وهو الأمر الذي يمكن أن يسهم في بناء قدرات الدول، وكذلك تحليل الفوائد وإبراز منافع التحرير على المستوى العالمي. واتفقت اللجنة أيضا على أنه يمكن للدول اعتماد نهج متعدد الأطراف على نطاق أصغر كنقطة انطلاق وصولاً إلى اتفاق متعدد الأطراف بشأن تحرير دخول الأسواق على أعلى مستوى ممكن. وبالإضافة إلى ذلك، تم الإعراب عن تأييد فكرة أن تتعاون الإيكاو مع لجنة أفكاك بشأن مسائل النقل الجوي، وخاصة تنفيذ السوق الأفريقية الموحدة للنقل الجوي وخطة العمل المشتركة ذات الأولوية بشأن التنمية المستدامة للنقل الجوي في أفريقيا.

٢٠-٣٢ ولم تدعم اللجنة الاقتراحات الواردة في ورقتي العمل WP/192 و WP/278، ولا سيما استمرار العمل على وضع الاتفاقية الدولية لتسهيل المزيد من التحرير في خدمات الشحن الجوي. وفي هذا الصدد، تم تذكير اللجنة بقرار المجلس كما ورد في ورقة العمل WP/16.

٢١-٣٢ ولدى استعراض ورقتي العمل WP/182 و WP/252، توصلت اللجنة إلى توافق في الآراء على أن العمل على وضع اتفاقية الاستثمار الأجنبي في شركات الطيران ينبغي أن يستمر من خلال فريق خبراء تنظيم النقل الجوي، مع مراعاة المسائل المتعلقة كما تم التأكيد على ذلك سابقاً. وأعرب عن رأي مفاده أنه ينبغي إتاحة أي اتفاقية من هذا القبيل للدول الأعضاء التي ترغب في منح إعفاء من شروط الملكية والرقابة التقليدية، ولكنها لن تكون ملزمة للدول غير الموقعة. ويحق للدول التي لا توافق على التنازل عن شروط الملكية والرقابة من خلال الاتفاقية الاعتماد على الشروط القائمة الواردة في اتفاقات الخدمات الجوية الخاصة بها ويجوز لها التنازل عن هذه الشروط على أساس كل حالة على حدة.

حماية المستهلك

٢٢-٣٢ في الورقة WP/349، سلطت الجمهورية الدومنيكية الضوء على خلفية وأهداف مبادئ الإيكاو الأساسية بشأن حماية المستهلك، وهي وثيقة متجددة، وعلى الحاجة إلى مواصلة العمل على هذه المبادئ. واقترحت الورقة وضع صك أو اتفاقية دولية تحدد للدول مبلغ التعويضات اللازم دفعها للركاب في حالات تأخير الرحلات الجوية أو إلغائها أو منع الركاب من صعود الطائرة أو تلف الأمتعة المسجلة أو فقدانها.

٢٣-٣٢ وركزت ورقة العمل WP/92، المقدمة من فنلندا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء^٣ والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني^٤، على تطبيق مبادئ الإيكاو الأساسية بشأن حماية المستهلك منذ اعتمادها في عام ٢٠١٥، وتطور خبرات الركاب وتوقعاتهم في سياق خدمات النقل الجوي. وشددت الورقة على أهمية أن تسهل الإيكاو تبادل الآراء والخبرات، فضلاً عن إنشاء قاعدة معرفية تمكن من إعداد مواد إرشادية عن حقوق الركاب.

٢٤-٣٢ وأوضحت ورقة العمل WP/234، المقدمة من غيانا، بعض الإشكالات الرئيسية التي تواجه كلاً من شركات الطيران والمستهلكين جراء الافتقار إلى التطبيق الموحد لمبادئ حماية المستهلك على الصعيد العالمي. ودعت الورقة إلى اعتماد نظام عالمي موحد قائم على توافق الآراء والقواسم المشتركة بين الدول، وذلك من خلال وضع إطار تنظيمي عالمي لحماية المستهلك.

^٣ النمسا وبلجيكا وبلغاريا وكرواتيا وقبرص وجمهورية التشيك والدنمارك وإستونيا وفنلندا وفرنسا وألمانيا واليونان وهنغاريا وإيرلندا وإيطاليا ولافتيا وليتوانيا ولوكسمبورج ومالطة وهولندا وبولندا والبرتغال ورومانيا وسلوفاكيا وسلوفينيا وإسبانيا والسويد والمملكة المتحدة.

^٤ ألبانيا وأرمينيا وأذربيجان والبوسنة والهرسك وجورجيا وإيسلندا وجمهورية مولدوفا وموناكو والجبل الأسود ومقدونيا الشمالية والنرويج وسان مارينو وصربيا وسويسرا وتركيا وأوكرانيا.

٣٢-٢٥ وفيما يتعلق بورقات العمل WP/92 و WP/234 و WP/349، اتفقت اللجنة على تشجيع الدول على تطبيق المبادئ الأساسية للإيكاو بشأن حماية المستهلك في ممارساتها التنظيمية، وحث الدول التي لم تصبح بعد أطرافاً في اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ على التوقيع والتصديق على الاتفاقية. كما تم الاتفاق على أنه ينبغي للإيكاو تسهيل تبادل وجهات النظر والممارسات الجيدة فيما يتعلق بتطبيق المبادئ الأساسية للإيكاو. ومع ذلك، اعتبرت اللجنة أنه من السابق لأوانه القيام بأكثر من تبادل الخبرات بين الدول. فعلى سبيل المثال، لم يكن هناك دعم لمسألة تنسيق ومقاربة النظم التنظيمية على المستوى العالمي، بالنظر إلى حاجة الدول للمرونة نتيجة لاختلافاتها في الخصائص الاجتماعية والسياسية والاقتصادية.

الضرائب وتخصيص الخانات الزمنية

٣٢-٢٦ تطرقت ورقة العمل WP/321، المقدمة من المجلس الدولي للمطارات، إلى الشواغل المتعلقة بتثعب الضرائب المفروضة على النقل الجوي، بما يتعدى نطاق سياسات الإيكاو بشأن فرض الضرائب الواردة في الوثيقة Doc 8632 "سياسات الإيكاو بشأن فرض الضرائب في مجال النقل الجوي الجوي"، وما يترتب على ذلك من آثار سلبية على القطاع. وحثت الورقة الإيكاو على تفعيل المزيد من الحوار مع السلطات الضريبية، بالدعم المناسب من قطاع الطيران، لإذكاء وعي الدول بسياسات الإيكاو في هذا المجال.

٣٢-٢٧ وعرضت ورقة المعلومات WP/275، التي أعدها المجلس الدولي للمطارات والاتحاد الدولي للنقل الجوي (إياتا) وفريق تنسيق المطارات على الصعيد العالمي (WWACG)، التقدم المحرز في تنفيذ استعراضها الاستراتيجي المشترك للمبادئ التوجيهية بشأن المقاطع الزمنية العالمية، التي من المقرر إنجازها في أواخر عام ٢٠١٩. وأوضحت الورقة أن الاستعراض سيتمخض عن إدخال تغييرات هامة على المبادئ التوجيهية لمواكبة التغيرات المتسارعة في قطاع الطيران.

٣٢-٢٨ ومع الإقرار بأن سياسات الإيكاو بشأن الضرائب ليست قواعد قياسية بل توصيات ترتبط بالسياسة العامة، فإن كل دولة تحتفظ بالحق في تحديد سياساتها الضريبية. واتفقت اللجنة على حث الدول على أن تميز بوضوح بين الضرائب والرسوم وفقاً لسياسات الإيكاو وأن تقوم بإجراء تحليل مناسب للتكاليف والفوائد قبل فرض الضرائب على النقل الجوي، بالنظر إلى المخاطر المحتملة والتأثير السلبي على أنشطة الطيران.

التنظيم الاقتصادي للطائرات غير المأهولة

٣٢-٢٩ في ورقة المعلومات WP/468، تطرقت اليابان إلى الحاجة للنظر في وضع سياسات اقتصادية بشأن عمليات الطائرات غير المأهولة مع تزايد استخدام المسيريات (الدرون) في خدمات التوصيل وتوقعات استخدام الطائرات غير المأهولة في الخدمات الجوية المنتظمة في المستقبل القريب. وأوضحت الورقة أنه في حين تتناول الإيكاو الجوانب الفنية والأمنية والبيئية والقانونية من عمليات الطائرات غير المأهولة، فإن الجانب الاقتصادي لهذه العمليات لم يحظ بالاهتمام الكافي بعد.