



الجمعية العمومية — الدورة السادسة والثلاثون

اللجنة الاقتصادية

البند رقم ٤٠ : تنظيم خدمات النقل الجوي الدولي

التطور والتنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي

(ورقة مقدمة من مجلس الايكاو)

الملخص التنفيذي

تعرض هذه الورقة تقريراً عن الأعمال الرئيسية التي أنجزتها الايكاو منذ الدورة الماضية للجمعية العمومية في تيسير التحرير الاقتصادي ومساعدة الدول على ذلك، بما في ذلك الدراسات والأنشطة المهمة التي تمت في نشر وتحديث سياسات الايكاو وموادها الارشادية ذات الصلة. وتقدم أيضاً نظرة عامة موجزة على التوجهات التنظيمية وتوجهات الصناعة والتطورات السائدة فيها. وتحدد الورقة في تقييمها للمستقبل سبع مسائل رئيسية تستدعي الانتباه وهي تجارة الخدمات ومفاوضات الخدمات الجوية التي تشمل مجموعة من الدول وجوانب السلامة والأمن في التحرير وملكية شركات الطيران والسيطرة عليها والمشاركة والمنافسة الشريفة ومصالح المستهلكين والضرائب. وتعرض بعد ذلك خطة عمل المنظمة للفترة الثلاثية المقبلة بما في ذلك رصد التطورات عن قرب ونشر وتحديث الارشادات السياسية الراهنة لتلبية الاحتياجات ووضع ارشادات جديدة حسب الضرورة وتعزيز التعاون مع المنظمات الدولية الأخرى وأصحاب المصالح المعنيين بالطيران.

الإجراء: يرجى من الجمعية العمومية القيام بما يلي:

- (أ) أن تصدق على خطة أعمال المستقبل للمنظمة في مجال التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي.
(ب) أن تطلب من الدول المتعاقدة التعاون مع الايكاو ودعم عملها في هذا المجال، بما في ذلك تنفيذ قرارات الجمعية العمومية ذات الصلة وتقديم معلومات عن سياساتها وخبراتها في مجال التحرير.

الأهداف الاستراتيجية:	ورقة العمل هذه مرتبطة بالأهداف الاستراتيجية A و B و D. وسيعزز الاجراء المقترح في هذه الورقة الهدف الاستراتيجي D من خلال تولي الايكاو الدور القيادي في عملية تحرير التنظيم الاقتصادي وسيدعم ويكمل الهدفين الاستراتيجيين A و B من خلال تقديم ارشادات عن التنفيذ المتناغم للسياسات الفنية والاقتصادية.
الآثار المالية:	سيتم إنجاز أعمال المستقبل الواردة في الفقرة ٥ وفقاً للأولويات وبالموارد المتاحة في ميزانية الفترة ٢٠٠٨-٢٠١٠.
المراجع:	Doc 9587، سياسة ومواد ارشادية بشأن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي Doc 9626، دليل تنظيم النقل الجوي الدولي Doc 9847، تقرير اللجنة الاقتصادية للدورة الخامسة والثلاثين للجمعية العمومية Doc 9848، القرارات سارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (٣٥-١٨) A36-WP/xxxx، بيان موحد بسياسات الايكاو المستمرة في مجال النقل الجوي.

١- المقدمة

١-١ تتبع أنشطة الايكاو في مجال التنظيم الاقتصادي بصفة أساسية من المادة ٤٤ (الأهداف) والمادة ٥٤ (المهام الالزامية للمجلس) والمادة ٥٥ (المهام الاختيارية للمجلس) من اتفاقية الطيران المدني الدولي (Doc 7300) كما تسترشد بقرار الجمعية العمومية ٣٥-١٨ (بيان موحد بسياسات الايكاو المستمرة في مجال النقل الجوي) وقرارات ومقررات المجلس ذات الصلة.

٢-١ ومنذ المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي (ATConf/5, 2003) ركزت المنظمة عملها على نشر وتنفيذ الإطار التنظيمي والارشادات السياسية الصادرة عنها وعلى تيسير عملية التحرير ومساعدة الدول عليها. وتقدم هذه الورقة تقريرا عن التقدم المحرز منذ الدورة الماضية للجمعية العمومية والتطورات الرئيسية والمسائل الرئيسية ونوايا المجلس بشأن أعمال المستقبل.

٢- الأعمال الرئيسية التي أنجزتها الايكاو

١-٢ في أثناء السنوات الثلاث الماضية وعملا بقرارات ومقررات الجمعية العمومية ذات الصلة والأهداف الاستراتيجية للمنظمة، تابعت الأمانة العامة توصيات المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي وأنجزت مهام رئيسية في إطار برنامج السياسة الاقتصادية الوارد أدناه. (يمكن الاطلاع على مزيد من التفاصيل عن العمل الذي أنجز في التقرير السنوي للمجلس).

٢-٢ وضمانا لاستفادة الدول من مزايا التحرير بدون تقويض السلامة والأمن أجرت الأمانة العامة دراسة شاملة عن جانبي السلامة والأمن في التحرير الاقتصادي. وحددت الدراسة العديد من الأوضاع المترتبة على عملية التحرير وتطور الممارسات التجارية والتشغيلية في صناعة النقل الجوي والتي يمكن أن يكون لها أثر على تنظيم السلامة والأمن. وأوضحت أيضا كيفية تنفيذ الأحكام ذات الصلة الصادرة عن الايكاو لمعالجة بعض هذه الأوضاع. وأبرزت الدراسة حاجة الدول الى الوفاء بمسؤولياتها الرئيسية في مراقبة التنظيم في السلامة والأمن الجويين بغض النظر عن أي تغيير في الترتيبات التنظيمية الاقتصادية.

٣-٢ وقد وُزعت هذه الدراسة بقرار من المجلس على الدول المتعاقدة لتحيط بها علما وتتخذ الاجراءات المناسبة حيالها (كتاب المنظمة EC 2/93, AN 11/41-05/83 بتاريخ ١٢/٨/٢٠٠٥). واستنادا الى استنتاجات هذه الدراسة اتخذت الايكاو بعد ذلك الكثير من الخطوات الملموسة لتحسين الاطار التنظيمي العالمي للسلامة والأمن، بما في ذلك ادخال تعديلات على ملاحق الاتفاقية والمواد الارشادية بما يعزز من برامج تدقيق السلامة والأمن الخاصة بها وتقديم مساعدة للدول.

٤-٢ وأكملت الأمانة العامة دراسة أخرى أيضا نبعت من المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي بشأن وضع خطة للطرق الجوية الأساسية والتنمية السياحية. وتطرقت هذه الدراسة الى النظر في كيفية استخدام هذه الخطة المتعلقة بالطرق الجوية الأساسية الموجودة في بعض الدول على بعض الطرق الجوية الداخلية والاقليمية وكيف يمكن لها أن تطبق في السياق الدولي حسب تقدير الدول. وأعدت بالتعاون مع منظمة السياحة العالمية آلية دعم تتيح فتح طرق جوية سياحية خاصة بالنسبة لأقل البلدان نموا. وفي نوفمبر ٢٠٠٥ بدأت الايكاو ومنظمة السياحة العالمية تنفيذان برنامجا تدريبيا لمساعدة الدول التي تود تطبيق مثل هذه الخطة (يمكن الاطلاع على مزيد من المعلومات على موقع الايكاو على شبكة الانترنت).

٥-٢ وقامت الأمانة العامة خلال الفترة الثلاثية بتنظيم وعقد حلقات عمل وندوات عن تحرير النقل الجوي بما في ذلك ندوات اقليمية لصالح دول في اقليم آسيا والمحيط الهادئ (مايو ٢٠٠٥ في شنغهاي بالصين) ولصالح دول في

الإقليم الفرعي لشرق الكاريبي (مايو ٢٠٠٦ في أنتيغوا). وانهضت ندوة عالمية في سبتمبر ٢٠٠٦ في دبي بالإمارات العربية المتحدة حضرها ما يزيد عن ٢٥٠ مشاركاً من ٦٥ دولة و١١ منظمة دولية. وكانت هذه الاجتماعات فعالة لنشر وتعميم الإرشادات السياسية للايكافو وقدمت منبراً مفيداً للدول لتقاسم خبراتها في مجال التحرير وتبادل آرائها بشأن التوجهات والمسائل ومناقشة الخيارات المتعلقة بالسياسات. وكانت التعليقات عن أهمية وجدوى هذه الاجتماعات ايجابية للغاية.

٦-٢ وعملاً بقرار الجمعية العمومية ٣٥-١٨ (المرفق (أ)، القسم ٥) استمرت الأمانة العامة في تحديث وتنقيح السياسات والمواد الإرشادية الصادرة عن الايكافو في مجال التنظيم الاقتصادي، بما في ذلك تحسين موقع الايكافو على شبكة الانترنت لكي يتيسر للدول ولعموم الجمهور الاطلاع عليه وعلى المواد الإرشادية والمعلومات ذات الصلة.

٣- التطورات المستجدة في مجال التنظيم والصناعة

١-٣ يبرز هذا الباب بعض التطورات الرئيسية في مجال التنظيم والصناعة، وهي تطورات تنطوي على فرص وتحديات بالنسبة للدول والايكافو. وسيرد تقرير أكثر تفصيلاً بعنوان نظرة عامة على المجال التنظيمي والصناعة على موقع الجمعية العمومية على شبكة الانترنت تحت عنوان "الوثائق" (Documentation) (www.icao.int/icao/en/assembly/a36/docs).

٢-٣ شهدت السنوات القليلة الماضية اتجاهاً مستمراً نحو تحرير تنظيم النقل الجوي. واتجه المزيد من الدول نحو هذا التحرير. فقد كشفت عدة دول على المستوى الوطني النقاب عن سياسات أو تدابير ليبرالية للطيران (للتفاوض مثلاً على الخدمات الجوية، وفتح الأسواق، وتنظيم التعريفات). أما على المستوى الدولي فقد عقدت [٩٠] دولة [١٢٧] اتفاقاً ثنائياً "للأجواء المفتوحة" بحلول [مايو ٢٠٠٧]. وكان هناك اتجاه إقليمي متزايد صوب تحرير النقل الجوي في ظل وجود ١١ اتفاقاً إقليمياً للتحرير فعالة على مستوى العالم.

٣-٣ بالإضافة إلى التحرير في داخل كل إقليم، ازداد الحوار أيضاً فيما بين الأقاليم. وكان الاتحاد الأوروبي الأكثر نشاطاً في هذا المجال لأن المفوضية الأوروبية تتفاوض الآن نيابة عن جميع الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي. وأدى هذا النهج إلى إبرام العديد من ترتيبات التحرير أو التفاوض بشأنها (بين الاتحاد الأوروبي والولايات المتحدة الأمريكية مثلاً، وبين الاتحاد الأوروبي والمغرب، وبين اتحاد دول جنوب شرق آسيا والصين) وهو نهج مستمر في الانتشار.

٤-٣ وكانت الأهداف التنظيمية وهياكل النقل الجوي الدولي تتغير في العديد من الدول للتركيز على تحقيق أكبر المزايا من التنمية الاقتصادية، وحماية مصالح المستهلكين، وتعزيز المنافسة. ويوجد تحول في النهج التنظيمي، من التنظيم التفصيلي لعمليات شركات الطيران إلى الاعتماد بالأحرى على قوى السوق. وأصبحت الصناعة وأصحاب المصلحة الآخرون أكثر نشاطاً في صنع السياسات الحكومية.

٥-٣ واستمر اهتمام واشتراك هيئات دولية أخرى في شؤون النقل الجوي. ففي ديسمبر ٢٠٠٥ بدأت منظمة التجارة العالمية جولتها الثانية لمراجعة ملحق النقل الجوي في إطار الاتفاق العام لتجارة الخدمات. وسيشمل هذا العمل تقييم تطورات التحرير في قطاع النقل الجوي، ومدى انطباق ذلك الملحق بغية توسيع نطاقه وتوضيحه حسب الإمكان. وأقامت الايكافو علاقات عمل جيدة مع منظمة التجارة العالمية وقدمت لأمانتها العامة المساعدة والدعم في تحضيرها لهذه المراجعة.

٦-٣ واستمرت صناعة شركات الطيران في تحولها الهيكلي. واستمر النموذج التجاري التقليدي لشركات الطيران ذات الشبكة كاملة الخدمات في مواجهة التحديات التي انتشرت بسرعة على المستوى الوطني وعلى المستوى الإقليمي وما يتجاوزه. وفي إطار المنافسة المتزايدة تحولت استراتيجيات وتخطيط شركات الطيران بصفة عامة إلى التحالف والانضمام والاستثمار في الأسهم عبر الحدود بغية الاستفادة من مزايا اقتصاد الشبكات. وأصبحت التجارة الإلكترونية مرفقا مشتركا يستخدمه قطاع الطيران بشكل كبير في التسويق وبيع المنتجات. وأدت هذه التطورات إلى وضع بعض التحديات الجديدة أمام السلطات التنظيمية.

٧-٣ وقد أثر عدم استقرار سوق النفط العالمية وارتفاع أسعار الوقود في السنوات الماضية تأثيرا مباشرا وكبيرا على تكاليف تشغيل شركات الطيران وأوضاعها المالية. وأدى ذلك بدوره إلى التأثير سلبا على المستهلكين الذين تعين عليهم في الغالب تحمل زيادة التكلفة. ولما كانت أوضاع النفط ستظل عرضة للتقلبات في المستقبل فإنها ستؤثر على الأجل الطويل على صناعة الطيران وستثير قلق الصناعة والحكومات.

٤- المسائل التنظيمية الرئيسية

١-٤ يحدد هذا الباب بعض المسائل التنظيمية الرئيسية التي لها أثر عالمي وتقتضي انتباه الدول وتشكل الدافع وراء عمل المنظمة في هذا المجال في الفترة الثلاثية القادمة.

٢-٤ **تجارة الخدمات.** إنصب الاهتمام على مر السنين في هذا الشأن حول دور الايكاو، والمسائل المرتبطة بتطبيق القواعد التجارية على النقل الجوي، ونطاق ملحق النقل الجوي بالاتفاق العام لتجارة الخدمات. ومن المرجح أن يستمر ذلك خلال السنوات التالية مع التركيز أكثر على أنسب السبل وأكثرها فعالية في تحقيق التحرير. ولا يشمل ملحق النقل الجوي حاليا سوى ثلاث خدمات للنقل الجوي هي تصليح وصيانة الطائرات، وبيع وتسويق خدمات النقل الجوي، ونظم الحجز بالكمبيوتر. وانتهت الجولة الأولى من الاستعراض الذي قامت به منظمة التجارة العالمية في سنة ٢٠٠٣ بدون تغيير على الملحق.

١-٢-٤ وكما ورد في الفقرة ٣-٥ فإن الجولة الثانية من عملية المراجعة تجري حاليا. وعقد مجلس تجارة الخدمات اجتماعين (في سبتمبر ٢٠٠٦ ومارس ٢٠٠٧) واستعرض التطورات في قطاع النقل الجوي للفترة من ٢٠٠٠ إلى ٢٠٠٥ لكي يقيم درجة التحرير. ودعا بعض الأعضاء عند دراسة تطبيق الملحق إلى توضيح نطاقه بحيث يمكن توسيع نطاق تغطيته ليشمل بعض خدمات النقل الجوي المساعدة الأخرى مثل المناولة الأرضية وخدمات تشغيل المطارات. وأعرب آخرون عن الحذر والقلق بشأن اقتراح تمديد نطاق تغطية اتفاق تجارة الخدمات متشككين في مدى استصوابه وجدواه الاقتصادية ومفضلين لتركيز الجهود الحالية على تحرير الخدمات الثلاث الراهنة التي يغطيها الملحق. وأحاط مجلس تجارة الخدمات علما بمختلف الآراء التي أعرب عنها وسوف ينظر في هذه المسائل في الاجتماعات التي ستعقد في المستقبل، والتي تقرر عقد أحدها في أكتوبر ٢٠٠٧.

٢-٢-٤ ووردت سياسة الايكاو بشأن تجارة الخدمات في قرار الجمعية العمومية ٣٥-١٨، المرفق (أ)، القسم الرابع، والذي أكد من جديد، في جملة أمور، على الدور الأساسي للايكاو في إعداد إرشادات لتنظيم النقل الجوي الدولي. وحيث أن المسائل التي تنظر فيها منظمة التجارة العالمية يمكن أن يكون لها آثار مهمة على تنظيم النقل الجوي، فمن المهم أن تتخذ الدول الإجراءات الملائمة لتنفيذ قرار الجمعية العمومية ومتابعة التطورات عن قرب والمشاركة بنشاط في اجتماعات مجلس تجارة الخدمات. وفي الوقت ذاته ينبغي للايكاو أن تواصل لعب دورها القيادي في تيسير عملية التحرير ودعم الدول فيها مع الأخذ في الحسبان اعتبارات السلامة والأمن والبيئة.

٣-٤ **مفاوضات مجموعة من الدول حول الخدمات الجوية.** كما ورد في الفقرة ٣-٣، سعت المفوضية الأوروبية بنشاط لمواصلة المفاوضات مع دول وأقاليم أخرى. ونتيجة لذلك بدأت بعض المجموعات الإقليمية — مثل الاتحاد الأفريقي والهيئة العربية للطيران المدني ولجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني — في إعداد سياسات مشتركة للتفاوض على اتفاقات الخدمات بين دولها الأعضاء والأطراف الثالثة.

١-٣-٤ إن تطور مجموعة إقليمية أو سوق إقليمية من هذا القبيل قد يؤثر على الأطراف الأخرى (لأن بعض لوائح الاتحاد الأوروبي لا تؤثر مثلا على شركات الطيران الأوروبية وحدها بل وعلى شركات أخرى عاملة في الاتحاد الأوروبي). وعندما يشمل التفاوض على ترتيبات الخدمات الجوية مجموعة من الدول، تظهر قواعد جديدة في عملية المفاوضات ذاتها (من حيث تبادل الحقوق التجارية مثلا)، بل ويظهر أيضا بعد جديد في علاقات الطيران بين الدول (للتعامل مثلا مع هيئة تنظيمية غير وطنية بشأن مسائل كانت تعالج بين دول ذات سيادة). فضلا عن ذلك فما أن تبلغ هذه الترتيبات حجما كبيرا من حيث العدد أو ما أن تشمل جزءا كبيرا من السوق العالمية للطيران، فإنها تؤثر على عملية التحرير.

٤-٤ **جانبا السلامة والأمن للتحرير.** مازال الحفاظ على مستويات عالية من السلامة والأمن يمثل أهمية كبيرة للدول والايكاو في بيئة مستمرة التغير. وكما شددت الدراسة التي أجرتها الأمانة العامة والمشار إليها في الفقرة ٢-٢ يجب على كل الأطراف بما في ذلك الحكومات ومقدمي الخدمات والمشغلين الجويين أن يكون لديهم ادراك واضح لمسؤوليات كل منهم عن الامتثال للسلامة والأمن ومراقبتها. وأوصى مؤتمر رؤساء الطيران المدني الخاص بالاستراتيجية العالمية للسلامة الجوية الذي انعقد في مارس ٢٠٠٦ بأن تتخذ الايكاو عدة اجراءات للمتابعة، بما في ذلك اجراء دراسة أخرى لمسألة الجنسيات الوهمية وتعريف مصطلحات دولة المشغل ومقر العمل الرئيسي التي قد تؤثر على التنظيم الاقتصادي والتنظيم الفني. كما أوصى ذلك المؤتمر بأن تعد الايكاو مواد لتسترشد بها سلطات الطيران المدني في الدول عند تطبيقات السياسات الاقتصادية والفنية الملائمة.

٥-٤ **ملكية شركات الطيران والسيطرة عليها.** مازال هذا الموضوع يمثل مسألة مهمة في تحرير النقل الجوي ولها آثار على التنظيم الاقتصادي والسلامة. وبينما خضعت هذه المسألة لدراسة مكثفة وأعدت الايكاو ارشادات عن استخدام الدول لها بشكل اختياري بما في ذلك المعايير البديلة لتعيين وتفويض شركات الطيران الا أن التقدم المحرز كان محدودا في كل من مدى ونطاق التحرير في هذا المجال. ولهذا تمثل كيفية معالجة الدول لأوجه القلق الراهنة وتحقيق تحرير أكبر من الناحية العملية تحديا لمجتمع الطيران الدولي.

٦-٤ **المشاركة والمنافسة الشريفة.** بينما كان التحرير مقبولا بصفة عامة وأدى إلى نتائج إيجابية (مثل نمو الحركة والخدمات) في العديد من الأسواق نظرا لتفاوت تطور شركات الطيران وقوتها التنافسية في مختلف الدول والأقاليم، مازال هناك قلق ازاء المشاركة والتنمية المستمرة وكيفية المحافظة على المنافسة الشريفة على المستوى الدولي. ومع توسع وانتشار التحرير، طبقت الدول المزيد من قواعد المنافسة لتنظيم النقل الجوي الدولي. وسوف تحتاج مسألة كيفية تجنب التضارب المحتمل بشأن تطبيق القواعد الوطنية والإقليمية المختلفة الى الدراسة.

٧-٤ **مصالح المستهلكين.** حظيت هذه المسألة بأهمية متزايدة في إطار التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي. لأن مصالح المستهلك تشمل العديد من المسائل بما فيها "حقوق الراكب" والعلاقة التعاقدية بين شركات الطيران والمنتفعين. ويشمل هذا الموضوع كذلك العديد من الجوانب: فهو يشمل بالنسبة للحكومات الحاجة إلى وضع الإجراءات التنظيمية وتحديد طبيعتها، وبالنسبة للصناعة فإنه يشمل العديد من الآثار على المنافسة والتكلفة والتشغيل إضافة إلى شؤون التنظيم الذاتي، ومن الناحية العالمية فإنه قد يطرح مسألة كيفية تجنب مخاطر التضارب المحتملة بين النظم القانونية المختلفة والتطبيقات التي تتعدى الاختصاصات الإقليمية.

٨-٤ **الضرائب.** أيدت الوثيقة الصادرة عن الايكاو بعنوان سياسة منظمة الطيران المدني الدولي في مجال فرض الضرائب على النقل الجوي الدولي (Doc 8632) نهج تبادل إعفاء الضرائب على وقود الطائرات وعلى الطائرات وعلى الامدادات الفنية وعلى إيرادات مؤسسات النقل الجوي، وإلغاء الضرائب على بيع واستخدام منتجات النقل الجوي الدولي. ولكن في السنوات الأخيرة استهدف النقل الجوي بشكل متزايد كمصدر للتمويل متعدد الأغراض، كما أصبحت الدول تفرض المزيد من الضرائب أو الرسوم على السفر جوا. وبما أن زيادة الضرائب يمكن أن تؤثر على نمو وتطور النقل الجوي، وبالتالي على النمو الاقتصادي للدول بصفة عامة، فمن المهم للدول أن تتبع سياسات الايكاو وأن تكفل عدم معاناة الطيران المدني الدولي من التمييز ضده مقارنة بوسائل النقل الأخرى.

٥- أعمال المستقبل

١-٥ سوف يؤدي الاتجاه الحالي في صناعة النقل الجوي وتطور الإطار التنظيمي إلى ازدياد الضغط على دور الايكاو الريادي في عملية التحرير. واستنادا الى الأهداف الاستراتيجية وخطة أعمال المنظمة للفترة الثلاثية المقبلة ينوي المجلس تنفيذ أعماله في مجال السياسة الاقتصادية بالأسلوب التالي.

٢-٥ سيواصل المجلس رصد التطورات التنظيمية والصناعية (مثل تطورات تجارة الخدمات ومفاوضات الخدمات الجوية التي تشمل مجموعات من الدول وتحالفات شركات الطيران وعمليات الدمج العامة)، وتحليل التوجهات والمسائل الناشئة وتقديم المعلومات الى الدول.

٣-٥ وسيواصل المجلس الحفاظ على تحديث ارشادات الايكاو الراهنة بشأن السياسات المتعلقة بالتنظيم الاقتصادي وجعلها ملبية للاحتياجات ووضع سياسات وإرشادات جديدة أينما استلزم الأمر وكان ذلك ملائما لتيسير عملية التحرير ومساعدة الدول عليها مع التركيز على وجه الخصوص على معالجة المسائل الرئيسية التي وردت في الفقرة ٤.

٤-٥ وسيواصل المجلس اتباع نهج استباقي لاشراك الدول والصناعة والأطراف المهتمة الأخرى في نشر وتنفيذ الاطار الخاص بسياسات الايكاو والارشادات العملية المتعلقة بالتنظيم والتحرير الاقتصادي (مثل الارشادات المتعلقة بمسؤوليات السلامة والأمن وتحرير ملكية شركات الطيران والسيطرة عليها).

٥-٥ وسوف يعزز المجلس التعاون مع المنظمات الدولية الأخرى لمناقشة المسائل ذات الاهتمام المشترك في مجال النقل الجوي. كما أنه سوف يستمر في تنظيم حلقات عمل أو حلقات دراسة أو ندوات عن شؤون السياسات الاقتصادية، وبحث سبل جديدة لتيسير التحرير.

٦-٥ وسيواصل المجلس الترويج لسياسات الايكاو بشأن الضرائب ومعالجة المسائل الناشئة في مجال الضرائب، حسب المطلوب، بما في ذلك المسائل المتعلقة بالبيئة.

— انتهى —