



## الجمعية العمومية – الدورة السادسة والثلاثون

### اللجنة الاقتصادية

مشروع نص التقرير

عن

البند ٤٠ من جدول الأعمال

المادة المرفقة بشأن البند ٤٠ من جدول الأعمال مقدمة لتتظر فيها اللجنة الاقتصادية.

## البند ٤٠ من جدول الأعمال: تنظيم خدمات النقل الجوي الدولي

١-٤٠ قسّمت اللجنة هذا البند من أجل تيسير النظر فيه الى المواضيع الثلاثة التالية: تقرير المجلس والمسائل الرئيسية، والمسائل التنظيمية الأخرى، والعوامل الخارجية التي تؤثر على الطيران المدني.

### تقرير المجلس والمسائل الرئيسية

٢-٤٠ قدم المجلس في ورقة العمل WP/16 الى الجمعية العمومية تقريرا عن الأعمال الرئيسية التي أنجزتها الايكاو في مجال التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي منذ انعقاد الجمعية العمومية الأخيرة، وقدم نظرة موجزة عن الاتجاهات والتطورات التنظيمية وما حدث في الصناعة. ولدى تقييم الوضع في المستقبل، حدد المجلس في الورقة سبع مسائل رئيسية تحتاج الى العناية، ألا وهي: تجارة الخدمات، والمفاوضات التي تنطوي على مجموعة من الدول فيما يخص الخدمات الجوية، وجوانب السلامة والأمن الخاصة بالتحريك، وملكية شركات الطيران والسيطرة عليها، والمشاركة والمنافسة العادلة، ومصالح المستهلكين، وفرض الضرائب. وتناول بعد ذلك خطة عمل المنظمة في الفترة الثلاثية القادمة ودعا الجمعية العمومية الى تأييد هذه الخطة والطلب من الدول المتعاقدة أن تتعاون مع الايكاو وأن تدعم أعمالها في هذا المجال.

٣-٤٠ وناقشت كوبا في الورقة WP/281 مسألة تجارة الخدمات عن طريق تحليل التعديل المقترح على "ملحق خدمات النقل الجوي" في الاتفاق العام لتجارة الخدمات (جاتس) الذي يناقش حاليا في إطار منظمة التجارة العالمية وتداعيات ذلك على البلدان النامية. وكان رأيها أنه ينبغي للايكاو أن تظل المنظمة الحكومية الدولية التي تعالج جميع جوانب الطيران المدني، وأن توسيع نطاق ملحق خدمات النقل الجوي في إطار الجاتس كما هو مقترح ليس في مصلحة الدول المتعاقدة.

٤-٤٠ وأثارت مصر في ورقة العمل WP/267 التي قدمتها باسم أعضاء الهيئة العربية للطيران المدني مسألة فرض الضرائب على وقود الطائرات لأغراض الخدمات الجوية الدولية وأعربت على قلقها إزاء تأثير هذه الضرائب على نمو النقل الجوي. ودعت الهيئة العربية الايكاو الى معالجة هذه المسألة وحثت الدول على الالتزام بالأحكام ذات الصلة في اتفاقية شيكاغو وإتباع سياسات الايكاو بشأن فرض الضرائب.

٥-٤٠ وتناولت بنما في ورقة العمل WP/194 الاتجاه العالمي نحو تحرير دخول الأسواق الى جانب بعض العوائق التي قد تقلل من الفوائد بالنسبة للبلدان النامية. ودعت الدول الى رفع القيود على حقوق الحركة باستثناء الطيران الداخلي (الكابوتاج)، واعتماد نهج به درجة أكبر من المرونة في معاملة شروط ملكية شركات الطيران الوطنية وأعمالها، ومتابعة التحرير وفقا لتوصيات مؤتمر الايكاو العالمي الخامس للنقل الجوي.

٦-٤٠ واسترعت المملكة العربية السعودية في ورقة العمل WP/227 الانتباه الى التغييرات التي تصاحب الاتجاه نحو التحرير وناقشت بعض الطرق التي يمكن من خلالها تطبيق قواعد المنافسة وإعطاء الضمانات في سياق التحرير.

٧-٤٠ وتناولت المملكة العربية السعودية في الورقة WP/228 التقدم المحرز فيما يخص التحرير منذ انعقاد مؤتمر الايكاو العالمي الخامس للنقل الجوي، بما في ذلك ظهور بعض التكتلات الإقليمية. واعتبرت أن هناك إمكانية واقعية الآن لإعداد إطار تنظيمي متعدد الأطراف على المستوى العالمي ليحل محل النظام الثنائي.

٤٠-٨ وناقش الاتحاد الدولي لعمال النقل في الورقة WP/104 وضع إطار للطيران المدني في أفريقيا. وأقر في هذه الورقة بالحاجة الى النظر في الجوانب الإقليمية لتقوية صناعة الطيران، كما قامت بتحليل التحديات التي يواجهها الطيران في أفريقيا وقدمت بعض التوصيات لنمو قطاع النقل الجوي في هذه المنطقة.

٤٠-٩ وأوضح الاتحاد الدولي لعمال النقل في الورقة WP/107 أن هناك بعض الشكوك التي تحيط بفوائد تحرير اللوائح الخاصة بالملكية والسيطرة، وأن المشاكل الاقتصادية التي قد تنشأ لم تعالج بطريقة وافية. وشعر أن هناك مجازفة اذا أدى التحرير الى إضعاف الصلة بين عمليات الطائرات وسلامتها والإشراف الاقتصادي بسبب إضفاء الطابع الرسمي على مجموعة متباينة من القواعد المستخدمة في عمليات التعيين والترخيص. وبالإضافة الى ذلك، هناك بعض التحفظات بشأن التأثير على سيادة الدول والقدرة على حماية المصالح الوطنية.

٤٠-١٠ واسترعت منظمة السياحة العالمية في الورقة WP/102 الانتباه الى العلاقة بين تحرير النقل الجوي وتنمية السياحة. وأيدت وشجعت مفهوم تحرير اللوائح المرتبطة بالسفر والسياحة بطريقة تتسم "بالمسؤولية" بهدف تحقيق التوازن بين الجوانب البيئية والاقتصادية والاجتماعية والثقافية لتنمية السياحة القابلة للاستمرار. وكان رأي منظمة السياحة أن الوضع الناجم عن فتح أسواق السياحة والغموض في تنظيم النقل الجوي يمثل عائقاً أمام عنصر التنمية والتوازن على حد سواء. وينبغي أن تسير سياسات السياحة والطيران جنباً الى جنب لتحقيق أقصى فوائد ممكنة. ودعت الدول والايكاو الى تشجيع تطور اللوائح التنظيمية الاقتصادية التي تتجاوز المصالح القطاعية الضيقة، وتحرير ملكية شركات الطيران والسيطرة عليها، والعمل في إطار منظمة السياحة العالمية لمواصلة التحرير في قطاع النقل الجوي.

٤٠-١١ وقدمت الصين في ورقة المعلومات WP/177 وصفا للتطورات والانجازات في قطاع النقل الجوي الدولي في الصين، بالإضافة الى بعض التحديات التي تواجهها، بما في ذلك تأثير النمو السريع على عناصر السلامة والبنية الأساسية والموارد البشرية والإطار القانوني. وتواجه الحكومة الصينية هذه التحديات وستستمر في فتح أسواقها أمام الحركة الجوية الدولية بصورة نشطة وتدرجية ومنظمة مع مراعاة الضمانات اللازمة.

٤٠-١٢ وسلطت الهند الضوء في ورقة المعلومات WP/142 على المبادرات التي اتخذتها الحكومة في السنوات الأخيرة لتعزيز إمكانيات النقل عن طريق الجو بالنسبة للوصول الى مجموعة من المقاصد الدولية، بما في ذلك إتباع سياسة تحريرية في المفاوضات الثنائية الخاصة بالخدمات الجوية والتخفيف من الشروط المفروضة على تشغيل الرحلات السياحية للطيران العارض وفك القيود في نظام أجور السفر.

٤٠-١٣ وعرضت باكستان في ورقة المعلومات WP/79 تجربتها في مجال التحرير وسياستها في قطاع الطيران. وكانت نتائج عملية التحرير فيها مختلطة. فبينما أدت المنافسة على الطرق الداخلية والدولية الى خفض الأسعار وزيادة إمكانيات النقل، أدت سياسة السماح بعمليات تأجير الطائرات المسجلة في الخارج بطاقتها وبدون قيود الى التأثير على السلامة والأوضاع الاجتماعية الى جانب أنها عرقلت نمو صناعة الطيران. واعتبرت باكستان أنه ينبغي أن تكون مبادرات التحرير التي تتخذها الدول المتعاقدة موجهة على أساس اعتبارات السلامة والأمن وتنمية الموارد البشرية في قطاع الطيران في الدولة.

١٤-٤٠ وقدمت لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني في ورقة المعلومات WP/282 نظرة عامة عن التقدم المحرز في تحرير النقل الجوي في منطقة أمريكا اللاتينية وفقا للإعلان الصادر عن المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي والنتائج التي توصل إليها بالإضافة الى الأهداف الإستراتيجية للايكاو، كما قدمت معلومات عن الأعمال التي تقوم بها اللجنة.

١٥-٤٠ وبناء على النظر في تقرير المجلس الوارد في الورقة WP/16، أعربت اللجنة الاقتصادية عن تقديرها على الأعمال التي اضطلعت بها وأنجزتها الايكاو منذ الجمعية العمومية الأخيرة. وكان هناك تأييد عام لفكرة الحاجة الى معالجة المسائل الرئيسية المحددة في التقرير ولخطة عمل الايكاو في المستقبل خلال الفترة الثلاثية القادمة. وأقرت اللجنة الإجراء الذي اقترحه المجلس.

١٦-٤٠ ولدى استعراض الاتجاهات والتطورات، أحاطت اللجنة علما بأن الدول حققت تقدما كبيرا فيما يخص التحرير وأن العديد من الدول استخدمت السياسة العامة والمواد الإرشادية التي أعدتها الايكاو مثل الاتفاقات النموذجية للخدمات الجوية. غير أنه ما زال هناك العديد من التحديات. وكان هناك تأييد قوي لأن تستمر الايكاو في الاضطلاع بدور قيادي في مجال التحرير. وتم التشديد على أنه من الأهمية بمكان أن تطبق الدول إطار الايكاو الحالي الخاص بالتحرير. وفي غضون ذلك، ينبغي تشجيع الدول على أن تتبادل خبراتها الخاصة بالتحرير مع بقية أطراف مجتمع الطيران، ويشمل ذلك النهج الجديدة والمبتكرة لمعالجة المسائل التنظيمية (مثل المشاركة في استخدام الرموز).

١٧-٤٠ في إطار المناقشات التي جرت عن موضوع تجارة الخدمات كان هناك تأييد قوي لمواظبة الايكاو على الاضطلاع بدورها القيادي في وضع خريطة الطريق للتحرير بالصيغة التي أشار إليها قرار الجمعية العمومية ٣٥-١٨ بشأن سياسات الايكاو في مجال النقل الجوي. وبالنسبة لاستعراض ملحق خدمات النقل الجوي باتفاقية الجاتس، فبينما أشارت الغالبية الى أنه من السابق لأوانه توسيع نطاق الملحق بالشكل الذي اقترحه بعض أعضاء منظمة التجارة العالمية، فقد شعر البعض أن تمديد نطاق الملحق ليشمل بعض خدمات النقل الجوي الأخرى مثل المناولة الأرضية، قد يكون ذا قيمة في المستقبل. وأقترح أن تجري الايكاو دراسة لاستكشاف الإيجابيات والسلبيات لسبل التحرير المختلفة بما في ذلك تمديد نطاق الاتفاقية مما يعود بالفائدة على دول الايكاو المتعاقدة.

١٨-٤٠ فيما يتعلق بالاقتراح الوارد في ورقة العمل WP/228 بالنسبة للنظر في إعداد اتفاق خدمات جوية عالمي متعدد الأطراف، كان هناك بعض الدعم لمواصلة التحرير بما يتجاوز النهج الثنائي أو الإقليمي نظرا لاتساع نطاق انتشار التحرير الذي حدث في أجزاء كثيرة من العالم. ولكن بينما يمكن الإقرار بأن هذا الهدف ممكن التحقيق على المدى الطويل، أعرب آخرون عن رأيهم القائل بأنه نظرا للسرعة المختلفة ودرجة التحرير التي تحدث في دول عديدة، فإن الظروف لم تنتهيا بعد في هذه المرحلة لعقد اتفاق عالمي. ولكن أقترح أن هذا الأمر يمكن أن يكون ذا قيمة للايكاو في وضعها لمؤشرات كمية عالمية من نوع ما لتقييم درجة التحرير وهو الأمر الذي قد يكون مفيدا لدعم وتيسير عملية التحرير.

١٩-٤٠ بشأن موضوع تحرير ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم، أحاطت اللجنة علما بالآراء المختلفة التي أعربت عنها ورقات العمل. ومع الإقرار بالعمل الذي قامت به الايكاو والإرشادات التي وضعتها في هذا الصدد، كان هناك دعم قوي لوجهة نظر أن الدول ينبغي أن تتخذ منهاجا مرنا في التعامل مع هذه المسألة مع مراعاة الحاجة الى تحسين الوصول الى رأس المال الأجنبي لا سيما للبلدان النامية والحاجة الى ضمان معايير السلامة لعمليات النقل الجوي والاهتمام

الواسع النطاق بالانتمية الوطنية. وفي الوقت ذاته طُرحت بعض النهج الجديدة أو البديلة في بعض البلدان والأقاليم وهو الأمر الذي قد يفيد الآخرين عند النظر فيه. وخلصت اللجنة الى أن التحرير في هذا المجال ينبغي أن يعود الى الدول ولها أن تقرر ما تراه وفقا لاحتياجاتها وظروفها مع إعطاء الاعتبار الواجب للإرشادات ذات الصلة التي وضعتها الايكاو والأهمية البارزة لضمان سلامة الطيران وأمنه.

٤٠-٢٠ فيما يتعلق بمسألة المنافسة الشريفة كان هناك بعض الدعم للاقتراح الوارد في ورقة العمل WP/227 التي دعت الى وضع قواعد عالمية مشتركة للمنافسة حيث تزداد أهمية هذا الأمر لضمان المشاركة والتنمية المستدامة والمنافسة الشريفة في بيئة تشغيل تتسم بالتحرير. وفي الوقت الذي يدرك فيه البعض أهمية هذه المسألة إلا أنهم شعروا أن اختلاف النظم القانونية ونظم المنافسة المنطبقة في الدول قد يؤدي الى صعوبة الوصول في الوقت الحالي الى مجموعة من القواعد العالمية المشتركة للمنافسة. ومع الإحاطة علما بأن الايكاو لديها بعض الإرشادات وأن هناك بعض الخيارات الموجودة لمعالجة المسألة، فقد أُقترح أن تتعامل الدول مع هذا الأمر بالأسلوب الذي تراه ملائما مثل التنسيق على المستوى الإقليمي أو الترتيبات التعاونية بين الدول.

٤٠-٢١ وكان هناك تأييد واسع النطاق لورقة العمل WP/267 التي دعت الى الإعفاء من الضرائب المفروضة على وقود الطيران للخدمات الجوية الدولية وفقا لسياسات الايكاو بشأن الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي.

#### مسائل تنظيمية أخرى

٤٠-٢٢ سلطت أستراليا الضوء في ورقة العمل WP/99 على أهمية مواصلة الشفافية في ترتيبات الخدمات الجوية. ورأت أن الاطلاع على معلومات الخدمات الجوية سيعزز اشتراك قطاع النقل الجوي والمجتمع الأوسع نطاقا في الخدمات ويبسر التجارة وتنمية هذا القطاع. وأشارت أستراليا الى اقتراحات عديدة تلتزم التزام الدول والايكاو بتحسين الشفافية في الخدمات الجوية.

٤٠-٢٣ أعرب الاتحاد الدولي لعمال النقل من خلال الورقة رقم WP/105 عن رأيه في أن الدول ينبغي أن تتعامل مع مسألة زيادة تحرير قطاع النقل الجوي للبضائع بحذر بغية تفادي إيجاد عيوب تنافسية للناقلين الجويين الذين يشغلون خدمات تجمع بين الركاب والبضائع. وأثار شواغل أيضا بشأن احتمال انتقال موضوع البضائع الجوية الى حافظة منظمة التجارة العالمية ورفض أي تمديد لدور منظمة التجارة العالمية في هذا الصدد. علاوة على ذلك حذر الاتحاد الدولي لعمال النقل من التحرير بسياسة الأمر الواقع لحقوق الحركة وأيد النهج القائل بأن التغييرات في هذه الحقوق ينبغي أن تتطور من خلال اتفاقات سيادية على المستويات الثنائية أو الإقليمية أو متعددة الأطراف اعتمادا على مبدأ المعاملة بالمثل وتوازن المنافع وحماية المصلحة العامة وسياسات تشجيع مشاركة جميع الدول في تقديم خدمات النقل الجوي.

٤٠-٢٤ وأشار الاتحاد الدولي لعمال النقل في ورقة العمل WP/106 الى أن قوة العمل التي تحصل على تدريب جيد وتتميز بالمهنية الجيدة هي العنصر الأساسي لصناعة طيران تتسم بالأمن والسلامة. غير أن كثيرا من العاملين في الطيران قد عانوا من آثار خطيرة على بنود وشروط الخدمة وأمن الوظائف أثناء عملية التحرير. واسترعى الانتباه الى آثار هذه التطورات على أداء الصناعة واقترح بعض السبل لتحسين الإطار التنظيمي بما في ذلك الاشتراك الاستباقي لجميع أصحاب المصالح.

٢٥-٤٠ وقدمت أذربيجان في ورقة المعلومات WP/65 وجهة نظرها وتجربتها في مجال ترتيبات المشاركة في استخدام الرموز في شركات الطيران بما في ذلك البند الانتقالي القياسي المقترح إدراجه في اتفاقات الخدمات الجوية الثنائية.

٢٦-٤٠ وفي ورقة المعلومات WP/159 أعرب كل من المجلس الدولي للمطارات والرابطة الدولية للنقل الجوي للبضائع والاتحاد الدولي لرابطات ناقلي البضائع عن الرأي في أن النقل الجوي للبضائع قوة ديناميكية في الاقتصاد العالمي الذي يعتمد على بعضه البعض بسبب دوره الحيوي في تدعيم التجارة العالمية وسلسلة الإمدادات العالمية. وينبغي أن يتم تحرير حقوق حركة البضائع الجوية لمراعاة ضرورة ضمان سرعة التسليم وينبغي فصلها من حقوق الركاب بما أنها تشمل أسواق مختلفة ومسائل مختلفة. وهم يعتقدون أن الدور المحوري للبضائع في الاقتصاد العالمي يمكن خدمته على نحو أفضل من خلال التحرير الكامل لدخول الأسواق.

٢٧-٤٠ عند النظر في مسألة الشفافية كان هناك دعم كبير لضرورة تقاسم المعلومات والشفافية للخدمات الجوية. وقدمت الأمانة العامة معلومات عن العمل الذي قامت به الإيكاو في هذا المجال والتحسينات المحتملة في المستقبل وهنا يتوافر الموارد في الميزانية. وفيما يخص الاقتراحات الواردة في ورقة العمل WP/99 كان الرأي الذي طُرح هو أنه عند النظر في وسائل أخرى لتحسين الشفافية، يجب إعطاء الأهمية الأولى للحصول على التزام من الدول بالوفاء بالتزاماتها وفقا للمادتين ٨١ و٨٣ من اتفاقية شيكاغو لإبلاغ الإيكاو عن اتفاقاتها للخدمات الجوية.

٢٨-٤٠ عند مناقشة تحرير الشحن الجوي، أحاطت اللجنة الاقتصادية علما بالأراء الواردة في ورقة العمل WP/105. وشدد الكثيرون على الحاجة الى المرونة في معاملة تحرير عمليات الخدمات الجوية مع إعطاء الاهتمام اللازم للخصائص التي تتمتع بها الأنواع المختلفة للخدمات مثل الشحن الجوي ولكن يترك الأمر للدول لتحديد خيار التحرير وسرعته.

٢٩-٤٠ وأحاطت اللجنة علما أيضا بالأراء الواردة في ورقة العمل WP/106 بشأن اشتراك الجهات صاحبة المصلحة بما في ذلك العمالة في عملية التحرير.

### العوامل الخارجية التي تؤثر على الطيران المدني

٣٠-٤٠ لفتت كوبا الانتباه في ورقة العمل WP/280 الى آخر معلوماتها وأدلتها على الحظر الاقتصادي والتجاري والمالي الذي فرضته الولايات المتحدة على كوبا والى أثر هذه العقوبات على تطوير طيرانها المدني. ودعت كوبا الجمعية العمومية الى الإقرار بأن هذه العقوبات المنفردة شكّلت انتهاكات لمبادئ اتفاقية شيكاغو وأن تبلغ الإيكاو الأمم المتحدة بالآثار الناتجة عنها وأن يقدم تقرير سنوي الى المجلس.

٣١-٤٠ وفي ورقة العمل WP/275 قدمت جمهورية إيران الإسلامية معلومات عن الخلفية التاريخية والتطورات الأخيرة للعقوبات التي فرضتها الولايات المتحدة على إيران ولفتت الانتباه الى آثار هذه العقوبات على سلامة طيرانها المدني. واعتبرت الحظر التجاري متعارض مع اتفاقية شيكاغو وأنه يمثل خطورة على سلامة الطيران المدني. وطلبت إيران من الجمعية العمومية معالجة المسألة واتخاذ التدابير الضرورية بغية رفع هذه العقوبات.

٤٠-٣٢ وفي ورقة العمل WP/283 لفتت الجمهورية العربية السورية الانتباه الى عواقب القيود التي تفرضها بعض الدول على سوريا في شراء أو تأجير الطائرات المدنية وقطع غيارها والتي تعتبر انتهاكا لاتفاقية شيكاغو. ودعت سوريا جميع الدول المتعاقدة الى الالتزام بروح اتفاقية شيكاغو وعدم اللجوء الى فرض قيود يمكن أن تسفر عن آثار سلبية على سلامة وأمن الركاب والطائرات.

٤٠-٣٣ أحاطت اللجنة علما بالمعلومات الواردة في ورقة العمل WP/283 التي قدمتها سوريا. وأعرب عدد من الوفود في المناقشات التي أعقبت ذلك، عن دعمهم للمواقف التي اتخذتها كوبا وإيران وللإجراءات المقترحة في ورقتهما. ورأت تلك الوفود أن الحظر الذي تفرضه الولايات المتحدة كان له أثر عكسي على سلامة وأمن الطيران المدني في الدولتين. حيث أثر هذا الحظر على قدرتيهما على الوفاء ببعض التزامات السلامة في إطار اتفاقية شيكاغو عندما حرمتنا من الحصول على قطع غيار الطائرات ومعدات الطيران المتعلقة بالسلامة علاوة على الدعم الفني للحفاظ على استمرار صلاحية الطائرات للطيران. وبينما كانت المسألة سياسية في الأصل، إلا أنها اعتبرت مسألة تتعلق بالسلامة ومسألة فنية بصفة أساسية وبالتالي تدخل في اختصاص الايكاو بوصفها وكالة فنية متعددة الأطراف. وشعروا أيضا بأن الايكاو ينبغي أن تدرس هذه المسألة لأنها تخص مبادئ وأحكام اتفاقية شيكاغو. وعند تسليط الضوء على غياب التقدم المحرز في هذا الشأن منذ الجمعية العمومية الماضية التي أثّرت فيها نفس المسألة، دعت تلك الوفود الجمعية العمومية والمجلس الى اتخاذ إجراءات أكثر فعالية لمعالجة المسألة.

٤٠-٣٤ تمثل موقف الولايات المتحدة في أن هذه المسألة مسألة ثنائية وسياسية بين الأطراف المعنية وأن لها الحق في أن تقرر ما تراه في سياستها الخارجية وسياستها التجارية. وبينما رأت الولايات المتحدة أن دورة الجمعية العمومية ليست الوقت ولا المكان للتعامل مع هذه المسألة إلا أنها اعتقدت أن أفضل قناة لمعالجة الشواغل التي أثّرت في السورقتين هي عن طريق المساعي الحميدة لرئيس المجلس. وأشارت الولايات المتحدة عند تعليقها على ورقة العمل WP/275 التي قدمتها إيران الى أن ما يسمى "بتقرير الايكاو" المشار اليه في الورقة تضمن معلومات لم تتسم بالدقة. وقد عكس هذا التقرير المذكور رأي أحد الاستشاريين ولم يكن تقييما أقرته الايكاو.

٤٠-٣٥ شرح مندوب السودان أيضا، في معرض تأييده لورقتي كوبا وإيران، الأثر السلبي الذي عانته السودان من العقوبات المفروضة عليها من الولايات المتحدة في مجال الطيران المدني لديها. وأعرب المندوب عن رأيه بأن هذه المسألة ليست مسألة ثنائية فحسب ولكنها مسألة يمكن أن يكون لها أثر واسع على تشغيل النقل الجوي الدولي بشكل يتسم بالسلامة. وطلبت السودان تدخل الايكاو أو أي هيئة مختصة أخرى بما يكفل سلامة النقل الجوي والملاحة الجوية.

٤٠-٣٦ أقرت اللجنة بأن هذه المسألة تنتسم بالتعقيد والدقة والحساسية وقد أسفرت عن صدور آراء قوية من كلا الجانبين ولكنها كانت مسألة لم تستطع اللجنة الاقتصادية على وجه الخصوص حلها. ولهذا فقد تقرر في عمل الجمعية العمومية، أن يحيل الرئيس هذه المسألة، بما في ذلك الآراء التي تم الإعراب عنها في اللجنة والشواغل المتعلقة بعدم حدوث تقدم، الى رئيس المجلس الذي كانت "مساعيه الحميدة" معنية بهذه المسألة في مناسبات سابقة.