



## المؤتمر العالمي للنقل الجوي

الاجتماع السادس

مونتريال، من ١٨ إلى ٢٢ مارس ٢٠١٣

البند ٢-١ من جدول الأعمال

يشكل الجزء المرفق التقرير المُعد عن البند ٢-١ من جدول الأعمال وينبغي إدراجه في المكان المناسب في ملف التقرير بالغلّاف الأصفر.



## البند ٢ من جدول الأعمال: بحث القضايا الرئيسية وإطار تنظيم اللوائح ذي الصلة

### ١-٢: دخول الأسواق

ملاحظة: نظر المؤتمر في هذا البند من جدول الأعمال على ثلاثة أجزاء: (أ) تحرير دخول الأسواق؛ و (ب) خدمات الشحن الجوي؛ و (ج) المسائل الأخرى المتعلقة بدخول الأسواق.

#### (أ) تحرير دخول الأسواق

##### ١-١-٢ الوثائق

١-١-٢-٢ نظر المؤتمر في مسألة حقوق الحركة في إطار البند ١-٢ بناء على ورقات العمل التالية: WP/13 (الأمانة العامة) و WP/28 (شيلي) و WP/97 (الصين) و WP/40 (مصر) و WP/82 (إندونيسيا) و WP/34 (نيوزيلندا) و WP/78 (سنغافورة) و WP/44 Revised (تركيا) و WP/93 (الإمارات العربية المتحدة) و WP/60 (الولايات المتحدة) و WP/103 (فنزويلا) و WP/54 (مقدمة من أيرلندا نيابة عن أعضاء الاتحاد الأوروبي والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني) و WP/63 (منظمة السياحة العالمية) و WP/67 (اتحاد النقل الجوي الدولي) و WP/81 (الاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية) و WP/99 (مقدمة من الاتحاد الدولي لعمال النقل).

١-١-٢-٢ وأحاط المؤتمر علماً أيضاً بورقات المعلومات التالية: IP/3 (أستراليا) و IP/17 (البرازيل) و IP/5 (بولندا) و IP/14 (جمهورية كوريا) و IP/19 (٥٤ دولة عضواً في اللجنة الأفريقية للطيران المدني) و IP/6 (٢٢ دولة عضواً في لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني) و IP/8 (منظمة التجارة العالمية).

##### ٢-١-٢ المناقشة

١-٢-١-٢ كان هناك تسليم عام بالفوائد الكبيرة التي حققها تحرير النقل الجوي للدول والصناعة والمستهلكين، فضلاً عن مساهمته في الاقتصاد العالمي والتجارة والسياحة وتنمية المجتمعات المحلية وتوفير فرص العمل؛ وتم الإعراب عن الدعم لضرورة توسيع نطاق تحرير دخول الأسواق. وركزت المناقشة على سبل ووتيرة التحرير من جانب الدول، فضلاً عن ضرورة النظر في مصالح جميع الجهات المعنية بما في ذلك القوى العمالية.

٢-٢-١-٢ وأيد الكثيرون الرأي الذي مفاده أنه بسبب التفاوت بين الدول في مراحلها التنموية ومتطلبات النقل الجوي، ينبغي للدول أن تسعى إلى التحرير بسرعتها الخاصة بها وأن تطبق المناهج التي تناسب احتياجاتها وأوضاعها الوطنية. وفي ذات الوقت كان هناك اتفاق عام على ضرورة تحديد الإطار التنظيمي العالمي بشأن دخول الأسواق من أجل مراعاة التغيرات التي طرأت على بيئة الأعمال العالمية؛ كما تم الاعتراف بضرورة أن تضطلع الايكاو بدور قيادي في تسهيل التطور التنظيمي. وفي هذا الصدد، أُعرب عن التأييد للاقتراح الداعي إلى أن تحدد الايكاو رؤية طويلة المدى لتحرير النقل الجوي على المستوى العالمي، بما في ذلك الحلول المتعددة الأطراف، مع مراعاة مصالح جميع الدول والجهات المعنية بالطيران.

٣-٢-١-٢ وشدّدت بعض الدول على العلاقة الوثيقة بين دخول الأسواق والمنافسة العادلة بينما رأت دول أخرى أن مسألتي دخول الأسواق والمنافسة العادلة غير مرتبطتين بالضرورة.

٤-٢-١-٢ وأعرب عدد كبير من الدول عن التأييد لاقتراح أن تعدّ الايكاو اتفاقاً دولياً، بالاستناد إلى الإنجازات السابقة والترتيبات التنظيمية الحالية لتحرير الخدمات لكي تستخدمها الدول لمواصلة تحرير دخول الأسواق. وأحاط المؤتمر علماً مع

ذلك بأن هناك الكثير من الأعمال التي ما زالت مطلوبة في هذا الشأن، وأنه ينبغي النظر في أحكام الاتفاق المتعدد الأطراف بشأن تحرير النقل الجوي الدولي (MALIAT). وتم اقتراح أيضاً إجراء هذه العملية من خلال التشاور مع الخبراء (كفريق خبراء تنظيم النقل الجوي والدول والصناعة وغير ذلك من الجهات المعنية بالطيران)، وأنه قبل الالتزام بهذا المشروع، ينبغي للايكاو أن تجري استقصاءً لتحليل احتياجات الدول وتقييم قيمة إعداد مثل هذا الاتفاق والموارد التي يتطلبها. وبالإضافة إلى ذلك، أحاط المؤتمر علماً بمشروع النص المقترح للاتفاق المتعدد الأطراف بشأن تحرير دخول الأسواق الذي قدمته إحدى الدول.

١-٢-١-٢-٥ وبالنظر إلى العملية الطويلة اللازمة لإعداد الاتفاقات المتعددة الأطراف، كان هناك تأييد واسع النطاق لاقتراح أن تواصل الدول عملية تحرير دخول الأسواق من خلال السبل القائمة حالياً، بما في ذلك الترتيبات الثنائية والإقليمية والمتعددة الأطراف.

### ١-٢-٣ الاستنتاجات

١-٢-٣-١-٢ نتيجة للوثائق التي نظر فيها المؤتمر والمناقشة التي تلت ذلك بشأن موضوع تحرير دخول الأسواق في إطار البند ١-٢ من جدول الأعمال، خلص المؤتمر إلى ما يلي:

(أ) وفرّ التحرير فوائد واسعة النطاق للدول والمستهلكين وشركات الطيران والمطارات والمجتمعات المحلية والاقتصادات الوطنية. وإن زيادة فرص دخول الأسواق الدولية أمام مقدمي الخدمات الجوية تسمح لقطاع النقل الجوي بأن يساهم بأقصى درجة ممكنة في الاقتصاد العالمي [WP/61، الولايات المتحدة]؛

(ب) إن التحرير وسيلة وعملية متكاملة، وليس غاية في حد ذاتها [WP/97، الصين]. فالهدف من التطور التنظيمي هو توفير البيئة المواتية التي يستطيع فيها النقل الجوي الدولي أن ينمو ويزدهر بطريقة منتظمة تتسم بالكفاءة والاقتصاد والاستدامة، بدون المساس بالسلامة والأمن ومع احترام المعايير الاجتماعية والعملية (البند ٤-١ من الإعلان الصادر عن المؤتمر الخامس للنقل الجوي)؛

(ج) سعت الدول إلى تحرير دخول الأسواق بطرق مختلفة وبسرعات متباينة وفقاً لاحتياجاتها وظروفها وأهدافها الخاصة بالسياسات العامة، وحققت في ذلك تقدماً ونجاحاً كبيرين. غير أنه ما زالت هناك حاجة إلى تحديد الإطار التنظيمي الذي يعود إلى عدة عقود مضت لمواجهة التغيرات في الاقتصاد العالمي وبيئة الأعمال وللوفاء باحتياجات الدول والصناعة والمستهلكين في القرن الحادي والعشرين؛

(د) هناك تأييد قوي من مجتمع الطيران للمزيد من التحرير في قطاع النقل الجوي، ومشاركة الايكاو في تيسير مثل هذه الجهود. وهناك تأييد عام للايكاو، بحيث تعمل عن كثب مع جميع الأطراف المعنية، لتتولى القيادة في استكشاف سبل توسيع نطاق دخول الأسواق، بما في ذلك الحلول المتعددة الأطراف الطويلة المدى، مع الاعتراف بأن الدول ستواصل عملية التحرير حسب سرعتها الخاصة بها وفقاً لاحتياجاتها؛

(هـ) في الأجل القريب، ينبغي للدول أن تواصل متابعة تحرير دخول الأسواق وفقاً لظروفها ومتطلباتها باستخدام السبل القائمة حالياً، مثل الاتفاق المتعدد الأطراف بشأن النقل الجوي الدولي (MALIAT)، بينما ينبغي للايكاو أن تواصل تقديم الإرشادات والمساعدة إلى الدول في تيسير هذه العملية.

## ٤-١-٢ التوصيات

## التوصية ١-٢/١ - تحرير دخول الأسواق

## يوصي المؤتمر بما يلي:

- (أ) ينبغي للدول أن تواصل متابعة تحرير دخول الأسواق بالسرعة والطريقة المناسبين لاحتياجاتها وظروفها، مع إيلاء الاعتبار الواجب لمصالح جميع الجهات المعنية وبيئة الأعمال المتغيرة والبنية الأساسية اللازمة؛
- (ب) ينبغي للايكاو أن تعد وتعتمد رؤية طويلة المدى لتحرير النقل الجوي الدولي، بما في ذلك بحث مسألة اتفاق دولي يتيح للدول تحرير دخول الأسواق، مع مراعاة التجارب السابقة والإنجازات التي حققتها الدول، بما في ذلك اتفاقات تحرير دخول الأسواق القائمة والمبرمة على المستويات الثنائية والإقليمية والمتعددة الأطراف، فضلاً عن مختلف الاقتراحات المقدمة خلال هذا المؤتمر؛
- (ج) ينبغي للايكاو أن تعمل مع جميع الأطراف المعنية، وأن تجري المشاورات مع الخبراء والدول والصناعة والمنظمات المهنية وغير ذلك من الجهات المعنية لبناء فهم مشترك والتوصل إلى توافق في الآراء من أجل إعداد الرؤية طويلة المدى والترتيبات التنظيمية ذات الصلة بها؛
- (د) ينبغي للايكاو أن تواصل تقديم الإرشادات والمساعدة إلى الدول في تيسير عملية تحرير دخول الأسواق، عن طريق الاستفادة من محافل مثل مؤتمرات الايكاو للتفاوض بشأن الخدمات الجوية (ICAN)؛
- (هـ) ينبغي للايكاو أن تواظب على تحديث إرشادات السياسات العامة المتعلقة بتنظيم النقل الجوي وجعلها قادرة على الاستجابة للتغيرات واحتياجات الدول، والنظر في السبل الإضافية التي يمكن من خلالها تيسير عملية التحرير.

## (ب) خدمات الشحن الجوي

## ٥-١-٢ الوثائق

- ١-٥-١-٢ نظر المؤتمر في المسائل المتعلقة بخدمات الشحن الجوي في إطار البند ١-٢ من جدول الأعمال بناء على ورقات العمل التالية: WP/14 (الأمانة العامة) و WP/34 (نيوزيلندا) و WP/36 (رابطة النقل الجوي لأمريكا اللاتينية والكاريبي) و WP/67 (اتحاد النقل الجوي الدولي) و WP/96 (الرابطة الدولية للشحن الجوي).

## ٦-١-٢ المناقشة

- ١-٦-١-٢ ناقش المؤتمر موضوع تحرير الشحن الجوي وكذا المداولات التي جرت بشأن تحرير دخول الأسواق.
- ٢-٦-١-٢ ومع الاعتراف بالسماوات الخاصة لعمليات الشحن الجوي، أعرب عن بعض التأييد لاقتراح أن تعد الايكاو اتفاقاً دولياً لتحرير الشحن الجوي. وإلى حين وضع مثل هذا الاتفاق، تم تشجيع الدول على مواصلة تحرير خدمات الشحن الجوي باستخدام الأدوات الراهنة بما في ذلك المناهج الثنائية أو الإقليمية أو المتعددة الأطراف. وتم استعراض الانتباه إلى أنه

يوسع الدول أن تتضمن إلى "الاتفاق المتعدد الأطراف بشأن تحرير النقل الجوي الدولي (MALIAT)" على أساس الشحن الجوي وحده. وأحاط المؤتمر علماً بضرورة النظر في أحكام هذا الاتفاق والأسباب التي أدت إلى عدم انضمام المزيد من الدول إليه.

٣-٦-١-٢ وأعرب عن رأي مفاده أن إعداد اتفاق دولي لتحرير خدمات نقل الشحن الجوي ينطوي على مخاطر محتملة إذ إنه قد يؤدي إلى تشويه المنافسة بين الناقلين المكرسين للشحن الجوي وحده والناقلين الجويين الذين يحملون الركاب وينقلون البضائع أيضاً، وأنه ينبغي دراسة هذه المخاطر بعناية كبيرة ومنع وقوعها.

## ٧-١-٢ الاستنتاجات

١-٧-١-٢ نتيجة للوثائق التي نظر فيها المؤتمر والمناقشة التي تلت ذلك بشأن موضوع خدمات الشحن الجوي في إطار البند ١-٢ من جدول الأعمال، خلص المؤتمر إلى ما يلي:

- (أ) يؤدي الشحن الجوي دوراً هاماً في الاقتصاد العالمي. ويعد نمو خدمات الشحن الجوي وتوسعها مفيداً للتنمية المستدامة للنقل الجوي، كما أنه يساهم بشكل كبير في التجارة العالمية والتنمية الاقتصادية؛
- (ب) يتعين أن تولي الدول الاعتبار الواجب للسمات المتميزة لخدمات الشحن الجوي عند إبرام اتفاقات الخدمات الجوية؛
- (ج) استخدمت الدول أدوات مختلفة في عملية تحرير خدمات الشحن الجوي، بما في ذلك الترتيبات الثنائية والإقليمية والمتعددة الأطراف، وبعضها يترك الباب مفتوحاً للدول الأخرى لكي تتضمن إليها، مثل الاتفاق المتعدد الأطراف لتحرير النقل الجوي الدولي (MALIAT)؛
- (د) تظل إرشادات الايكاو بشأن تحرير خدمات الشحن الجوي صالحة، وينبغي تشجيع الدول على استخدامها. وفي هذا الصدد، يوجد تأييد عام للايكاو لتؤدي دوراً قيادياً في تسهيل المزيد من التحرير، وأعرب عن بعض التأييد لأن تعدد الايكاو اتفاقاً متعدد الأطراف يركز بصفة محددة على الشحن الجوي، مع مراعاة الحاجة إلى ضمان ألا يؤدي مثل هذا الاتفاق إلى تشويه المنافسة بين الناقلين المكرسين للشحن وحده والناقلين الجويين الذين يحملون الركاب وينقلون البضائع أيضاً، وأن يكون ذلك متمشياً مع الجهود التي تبذلها الايكاو فيما يخص دخول أسواق النقل الجوي الدولي بصفة عامة.

## ٢-١-٨ التوصيات

## التوصية ٢-١/٢ - خدمات الشحن الجوي

## يوصي المؤتمر بما يلي:

- (أ) ينبغي أن تولي الدول الاعتبار الواجب للسمات المميزة لخدمات الشحن الجوي عند تبادل حقوق دخول الأسواق في إطار اتفاقات الخدمات الجوية وأن تمنح الحقوق المناسبة والمرونة التشغيلية اللازمة من أجل تشجيع تطور هذه الخدمات؛
- (ب) ينبغي للدول أن تواصل تحرير خدمات الشحن الجوي من خلال كل السبل المتاحة، وأن تعرض تجاربها على الدول الأخرى؛
- (ج) ينبغي للايكوا أن تأخذ بزمام القيادة في عملية إعداد اتفاق دولي محدد لتيسير الاستمرار في تحرير خدمات الشحن الجوي، مع مراعاة التجارب والإنجازات السابقة وآراء الدول بشأن الترتيبات الحالية والاقتراحات المقدمة خلال المؤتمر؛
- (د) لدى إعداد الترتيبات التنظيمية الجديدة بشأن الشحن الجوي، ينبغي للايكوا أن تشترك مع جميع الأطراف المعنية، وأن تجري المشاورات مع الخبراء والدول والصناعة والجهات المعنية المهمة بالأمر.

## (ج) المسائل الأخرى المتعلقة بدخول الأسواق

## ٢-١-٩ الوثائق

٢-١-٩-١ نظر المؤتمر في المسائل الأخرى المتعلقة بدخول الأسواق في إطار البند ٢-١ على أساس ورقات العمل التالية: WP/11 (الأمانة العامة) و WP/8 Revised (الأمانة العامة) و WP/87 (جمهورية كوريا) و WP/25 (مقدمة من البحرين بالنيابة عن الهيئة العربية للطيران المدني) و WP/89 (المجلس الدولي للمطارات) و WP/64 (الولايات المتحدة) و WP/99 (الاتحاد الدولي لعمال النقل).

٢-١-٩-٢ ونظر المؤتمر أيضا في ورقات المعلومات التالية: IP/9 (جنوب أفريقيا) و IP/11 (مقدمة من آيرلندا نيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني).

## ٢-١-١٠ المناقشة

٢-١-١٠-١ فيما يتعلق بموضوع تخصيص الخانات الزمنية، أحاط المؤتمر علماً بأن عدم كفاية سعة المطارات من حيث الخانات الزمنية له تأثير سلبي على قدرة الناقلين الجويين على ممارسة حقوقهم في دخول الأسواق. ولا يمكن حل هذه المشكلة بحلول قصيرة الأجل ويتعين معالجتها من خلال منظور واسع النطاق على المدى الطويل وعن طريق التخطيط لتطوير البنية الأساسية.

٢-١-١٠-٢ وتم الإعراب عن آراء مختلفة بشأن السياسات والممارسات التي تنطبق على تخصيص الخانات في المطارات التي تعاني من الضغط. وفضلت بعض الدول قواعد تخصيص الخانات التي تعطي الأفضلية لشركات الطيران من البلدان النامية. واختلفت بعض الدول الأخرى في الرأي، مشددة على أنه ينبغي تخصيص الخانات الزمنية وفقا لمبادئ عدم التمييز والفرص المتساوية، كما هو وارد في إرشادات الأياتا الخاصة بتخصيص الخانات على المستوى العالمي (WSG).

٣-١٠-١-٢ وبالرغم من هذه الاختلافات، كان هناك تأييد للمزيد من الشفافية من خلال نشر معلومات إضافية عن تخصيص الخانات في المطارات التي تعاني من الضغط.

٤-١٠-١-٢ وأفترح أن تواصل الايكاو رصد المسائل المتعلقة بتخصيص الخانات، بما في ذلك ممارسات الدول في معالجة مسائل تخصيص الخانات، وأن تقدم ما لديها من معلومات عن التطورات البارزة بما في ذلك المعلومات عن الطلب و/أو القيود على سعة المطارات وإدارة الحركة الجوية.

٥-١٠-١-٢ وفيما يتعلق بموضوع حظر الطيران الليلي، أحاط المؤتمر علماً بأن حظر الطيران الليلي أو القيود على الطيران الليلي تظل مسألة تثير قلقاً بالنسبة للدول. وتم الاعتراف بأن مثل هذه القيود مرتبطة ارتباطاً وثيقاً بأوضاع محلية محددة، وأن القيود قد يكون لها أثر كبير على دخول الأسواق وتشغيل الخدمات الجوية الدولية؛ وأحيط علماً أيضاً بضرورة مراعاة وجهتي النظر. وكان هناك تأييد عام لتطبيق الدول لمبدأ "النهج المتوازن" الخاص بالايكاو عند معالجة المسائل المرتبطة بإدارة الضوضاء في المطارات.

٦-١٠-١-٢ وأُعرب عن التأييد لاقتراح معاملة بعض أنواع عمليات طيران الأعمال بوصفها من أنشطة الطيران غير التجاري، ولأنه ينبغي للايكاو أن تنتظر في توفير المواد الإرشادية المناسبة بهذا الشأن من أجل تحقيق التجانس في تطور طيران الأعمال الذي يعد عنصراً هاماً في المنظومة الشاملة للنقل الجوي الدولي.

## ١١-١-٢ الاستنتاجات

١-١١-١-٢ نتيجة للوثائق التي تم النظر فيها والمناقشة التي تلت ذلك بشأن المسائل المتعلقة بتخصيص الخانات وحظر الطيران الليلي وطيران الأعمال في إطار البند ١-٢ من جدول الأعمال، خلص المؤتمر إلى ما يلي:

(أ) إن تخصيص الخانات مرتبط بالأوضاع المحلية المحددة ولكنه يؤثر أيضاً على دخول الأسواق وتشغيل الخدمات الجوية الدولية. ومع نمو الحركة الجوية، سيزداد النقص في الخانات وهو على الأرجح سيطل المطارات الأخرى. وبينما من الصعب وصف حل عالمي نظراً لاختلاف الأوضاع بين الدول وبين المطارات، هناك حاجة إلى المزيد من الشفافية فيما يتعلق بقواعد وإجراءات تخصيص الخانات، وأيضاً إلى استكشاف الطريقة التي يمكن بها للدول والجهات المعنية أن تعمل معا لتحسينها؛

(ب) عالجت الايكاو مسألة تخصيص الخانات وأعدت إرشادات في هذا الصدد لكي تستخدمها الدول، وتظل هذه الإرشادات صالحة. وفي الحالات التي تواجه فيه إحدى الدول مشكلات أو صعوبات في تخصيص الخانات مع بلدان أخرى، فإن الطريقة الأنسب من الناحية العملية لحلها هو المشاورات مع الأطراف المعنية وفقاً للقواعد السارية، مثل إرشادات الأيكاو الخاصة بتخصيص الخانات على المستوى العالمي (WSG)، والآليات المتاحة لتسوية الخلافات؛

(ج) حالات حظر الطيران الليلي مرتبطة أيضاً بالأوضاع المحلية المحددة ولكنها تؤثر أيضاً على دخول الأسواق وتشغيل الخدمات الجوية الدولية. ومع استمرار نمو الحركة، ستزداد هذه المشكلة حدة؛

(د) أعدت الايكاو مبدأ "النهج المتوازن" لإدارة ضوضاء الطائرات التي من المقرر أن تعتمد عليها الدول لمعالجة المسائل المتعلقة بضوضاء الطائرات وإعداد السياسات العامة اللازمة. وبوسع الدول أن تحل الصعوبات أو الخلافات بشأن القيود المفروضة على الطيران الليلي من خلال الآليات المتاحة للتشاور وتسوية الخلافات؛



- (هـ) يوجد اتفاق عام على أنه ينبغي للدول أن تولي الاعتبار الواجب للسعة اللازمة على المدى الطويل عند التخطيط لتطوير البنية الأساسية اللازمة للطيران؛
- (و) مع تطور عملية تحرير الأسواق، هناك مسائل ناشئة أخرى تهتم بها بصفة عامة الدول والجهات المعنية بالطيران مثل معاملة طيران الأعمال. وينبغي للايكاف أن تؤدي دوراً في رصد التطورات، وأن تعد المواد الإرشادية ذات الصلة بهذا الموضوع.

## التوصيات

١٢-١-٢

## التوصية ٢-١/٣ — المسائل الأخرى المتعلقة بدخول الأسواق

## يوصي المؤتمر بما يلي:

- (أ) لدى معالجة المسائل المتعلقة بتخصيص الخانات والقيود على الطيران الليلي، ينبغي للدول أن تولي الاعتبار الواجب لاحتياجات وشواغل الدول الأخرى وأن تبذل قصارى جهدها لتبديد الشواغل من خلال المشاورات بروح من التعاطف والشفافية والتفاهم المتبادل والتعاون؛
- (ب) فيما يتعلق بالقيود المفروضة على الطيران الليلي، ينبغي للدول أن تحترم مبدأ "النهج المتوازن" الخاص بالايكاف وأن تتبعه في إجراءاتها التنظيمية بشأن إدارة ضوضاء الطائرات في المطارات؛
- (ج) ينبغي للدول أن تولي الاعتبار الواجب إلى الطلب على السعة على المدى الطويل في قطاع النقل الجوي لدى تخطيط وتطوير البنية الأساسية الخاصة بالطيران؛
- (د) ينبغي للايكاف أن تواصل رصد كل من الأوضاع القائمة وممارسات الدول في معالجة مسائل تخصيص الخانات والقيود المفروضة على الطيران الليلي، وأن تزيد من الوعي بشأن الإرشادات الخاصة بالسياسات العامة الموجودة لدى الايكاف، وأن تشجع على استخدامها من جانب الدول والأطراف المعنية؛
- (هـ) ينبغي للايكاف أن تواصل إعداد الإرشادات الخاصة بالسياسات العامة للدول عن موضوع التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي، وأن تُعد الإرشادات عن المسائل الناشئة التي لها أهمية عالمية، بما في ذلك طيران الأعمال.

— — — — —