



الجمعية العمومية — الدورة الثامنة والثلاثون

تقرير اللجنة الاقتصادية
عن البنود ٤١ و ٤٢ و ٤٣ و ٤٤ من جدول الأعمال

(ورقة مقدمة من رئيس اللجنة الاقتصادية)

وافقت اللجنة الاقتصادية على التقرير المرفق عن البنود ٤٢ و ٤٣ و ٤٤ من جدول الأعمال.

ملاحظة - بعد إزالة صفحة الغلاف هذه، يجب إدراج هذه الورقة في المكان المناسب في ملف التقرير.

البند ٤١ من جدول الأعمال: التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي

٤١-١ في ورقة العمل WP/71، قدم المجلس إلى الجمعية العمومية تقريراً عن أهم الأعمال التي أنجزتها الإيكاو منذ انعقاد الجمعية العمومية الماضية في مجال سياسات النقل الجوي وتنظيمه. وقدم أيضاً عرضاً موجزاً للتطورات الهامة في مجالي قطاع الطيران والتنظيم و قدم العمل المقبل الذي تعتمزم المنظمة الاضطلاع به في هذا المجال خلال فترة الأعوام الثلاثة ٢٠١٤-٢٠١٦ في إطار الهدف الاستراتيجي الجديد: التنمية الاقتصادية للنقل الجوي.

٤١-٢ وفي ورقة العمل WP/203، حللت كولومبيا محاسن وقيود تحرير ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم ودعت الإيكاو إلى إعداد اتفاق دولي نموذجي لكي تستخدمه الدول في تحرير ملكية شركات الطيران والسيطرة عليها.

٤١-٣ وفي ورقة العمل WP/187، قدمت الجمهورية الدومينيكية تقريراً عن التقدم المحرز في تنظيم قطاع النقل الجوي لديها، وأبرزت الخطوات الهامة التي اتخذها البلد، بما فيها الاعتماد الرسمي لسياسة النقل الجوي الجديدة في عام ٢٠١٠ بغية تحرير علاقات الطيران التجارية مع الدول الأخرى. وأقرت الورقة أيضاً بأهمية زيادة الإيكاو في إرشاد الدول فيما يتعلق بصياغة نظمها الوطنية، مما يسهم في تسهيل عملية التحرير ودعمها.

٤١-٤ وفي الورقة الإعلامية WP/349، قدمت فيتنام عرضاً إجمالياً لسوق الطيران لديها وقدمت معلومات عن وضع البيئة التنظيمية في فيتنام. وقدمت أيضاً معلومات عن عمليات إحدى شركات النقل الجوي المنخفضة التكلفة (LCC) في فيتنام.

٤١-٥ ولدى النظر في تقرير المجلس المقدم في ورقة العمل WP/71، أعربت اللجنة عن تقديرها للعمل الذي أنجزته الإيكاو منذ انعقاد الجمعية العمومية الماضية. وأشارت بوجه خاص إلى الهدف الاستراتيجي الجديد - التنمية الاقتصادية للنقل الجوي - الذي وضعه المجلس لتوجيه عمل المنظمة لفترة الأعوام الثلاثة ٢٠١٤-٢٠١٦. كما أحاطت اللجنة علماً بالمعلومات الواردة في التقرير المتعلق بأهم التطورات في قطاع النقل الجوي والاتجاهات التنظيمية.

٤١-٦ وفيما يتعلق بعمل المنظمة في المستقبل، تم التعبير عن دعم قوي للإيكاو من أجل مواصلة الاضطلاع بدور ريادي في عملية التحرير، بما في ذلك بواسطة إعداد اتفاق دولي لتحرير ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم، كما أوصى بذلك المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي (ATConf/6) وفقاً للتكليف الوارد في قرار الجمعية العمومية [A37-20]. وفي حين لاقت خطة العمل الخاصة بالمستقبل التي قدمت في الورقة تأييداً واسعاً، تم تقديم اقتراح بأن تنفذ أنشطة الخطة بما يتماشى مع توصيات المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي المبينة في خطة عمل المجلس الواردة في ورقة العمل WP/56. وتم أيضاً الإعراب عن وجهة النظر القائلة بأن تحرير النقل الجوي ينبغي أن تقوم به الدول وفقاً لاختيارها وسرعتها، وبما يتماشى مع احتياجاتها ومستوى تنميتها.

٤١-٧ وأيدت اللجنة في ختام مناقشتها عمل المنظمة المقبل في مجال سياسات النقل الجوي وتنظيمه، واتفقت على أنه ينبغي للمجلس أن يراعي على النحو الواجب وجهات النظر والاقتراحات المقدمة خلال مداواته فيما يتعلق بتنفيذ برنامج عمله في فترة الأعوام الثلاثة المقبلة.

٤١-٨ وأحاطت اللجنة علماً بالمعلومات الواردة في ورقة العمل WP/349.

البند ٤٢ من جدول الأعمال: اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية

٤٢-١ قدم المجلس في ورقة العمل WP/51 تقريراً عن أهم الأعمال التي أنجزتها الإيكاو منذ انعقاد الجمعية العمومية الماضية فيما يتعلق بمساعدة الدول على تشغيل المطارات وخدمات الملاحة الجوية بطريقة تتسم بالكفاءة والفعالية من حيث التكلفة. وقدم أيضاً عرضاً موجزاً للتطورات في الجوانب الاقتصادية والإدارية للمطارات ولخدمات الملاحة الجوية وعرض خطة عمل المنظمة لفترة الأعوام الثلاثة المقبلة. وتبين خطة العمل التوصيات التي تم اعتمادها في المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي والتي وافق عليها مجلس الإيكاو في وقت لاحق.

٤٢-٢ وفي ورقة العمل WP/52، قدم المجلس معلومات عن المسائل الاقتصادية والمالية المتعلقة بنتائج المؤتمر الثاني عشر للملاحة الجوية، مركزاً على التحديات المرتبطة بتمويل البنى التحتية للطيران ووظائف المراقبة وتمويل نظام النقل الجوي. وتمت مناقشة هذه المسائل في المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي. وإضافة إلى ذلك، واستناداً إلى التوصيات التي اعتمدها المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي، تقدم هذه الورقة خطة عمل الإيكاو بشأن هذه المسائل في فترة الأعوام الثلاثة المقبلة.

٤٢-٣ أما ورقة العمل WP/113 فقد قدمتها أربع وخمسون دولة من الدول المتعاقدة الأعضاء في اللجنة الأفريقية للطيران المدني (AFCAC). وناقشت ورقة العمل هذه التطورات في مجال التنظيم الاقتصادي للمطارات وخدمات الملاحة الجوية وتوصيات المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي بشأن استخدام أدلة الإيكاو وإرشاداتها المتعلقة باقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية. وقدمت أيضاً الموقف الأفريقي من العمل المقبل الذي ستقوم به الإيكاو فيما يتعلق باقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية.

٤٢-٤ وأما ورقة العمل WP/294 التي قدمتها الدول الأعضاء الاثنتان والثلاثون في لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني (LACAC)، فقد وصفت آراء هذه الدول بشأن الظروف التي تجري فيها جباية رسوم الطيران وخدمات الملاحة الجوية. واقرحت لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني (LACAC) النظر في مفهوم "المسؤولية الاجتماعية" ومفهوم "الخدمات الجوية الودية". وشددت الورقة أيضاً على الفائدة التي تجنيها أسواق العمل والسياحة من الرحلات الجوية ذات التكلفة المنخفضة، وإمكانية التواصل، والاستمرارية، والوصول إلى نقاط الاتصال غير المخدّمة وإلى الأماكن السياحية.

٤٢-٥ وقدم الاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF) ورقة العمل WP/292 وأوصى الإيكاو بأداء دور، إلى جانب منظمة العمل الدولية (ILO)، في إعداد آليات ملائمة للتشاور مع ممثلي العمال ونظرائهم المهنيين، بما في ذلك التشاور بشأن الرسوم المفروضة على المستخدمين.

٤٢-٦ وقدمت البرازيل في ورقتها الإعلامية WP/201 الملامح الرئيسية للنموذج البرازيلي لامتيازات المطارات.

٤٢-٧ وشرحت البرازيل في ورقتها الإعلامية WP/295، هيكل الحوكمة الجديد المسمى CONAERO - اللجنة الوطنية لسلطات المطارات، الذي تم تنفيذه في البرازيل في عام ٢٠١١.

٤٢-٨ وقدمت البرازيل أيضاً الورقة الإعلامية WP/315، التي ناقشت فيها حلاً بديلاً للمعايير الحالية الخاصة برصد المنافذ في المطارات المزدهمة.

٤٢-٩ أما الورقة الإعلامية WP/321، التي قدمتها البرازيل أيضاً، فقد وصفت الطريقة التي أعدها أمين الطيران المدني لاختيار البلدات التي ستلقى في المقام الأول تركيز الاستثمارات الاتحادية في البنى التحتية للمطارات، مع إنشاء شبكة استراتيجية من أجل زيادة الطاقة الاستيعابية وتطوير الطيران الإقليمي في البرازيل.

٤٢- ١٠ وتم الإعراب عن دعم واسع لأنشطة الإيكاو، ومنها الندوات الإقليمية، الرامية إلى تعزيز الوعي والتحفيز على استخدام أدلة الإيكاو وإرشاداتها بشأن اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية. وأعربت بعض الدول عن قلق بشأن اقتراح الاضطلاع بهذه الأنشطة على أساس استرداد التكاليف في ضوء الموارد المحدودة لبعض الدول، الأمر الذي قد يحرمها من فرصة المشاركة. واعتُبر من الضروري مراعاة القيود المفروضة على ميزانية الإيكاو واستكشاف حلول إقليمية ابتكارية، لأن ذلك يمثل قضية إقليمية.

٤٢- ١١ وعلى الرغم من أن وثيقة الإيكاو Doc 9082 تحتوي فعلاً على إرشادات بشأن إدارة المطارات وعمليات المطارات التي ليست قابلة للاستدامة اقتصادياً ولكنها ضرورية باعتبارها جزءاً من شبكة النقل الجوي المتكاملة، فقد تم تأييد فكرة وضع وإرشاداتها إضافية في هذا المجال وفقاً لما طلبته اللجنة الأفريقية للطيران المدني (AFCAC) في ورقة العمل التي قدمتها.

٤٢- ١٢ وأُحيط علماً باقتراح لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني (LACAC) الوارد في ورقة العمل WP/294 الذي يطلب من الدول وضع نهج إدارية جديدة خاصة بالبنى التحتية للمطارات وخدمات الملاحة الجوية من أجل تعزيز إمكانيات التواصل المتكاملة. ومع ذلك، تمت الإشارة أيضاً إلى أنه ينبغي المضي في توضيح مفهوم المسؤولية الاجتماعية ومفهوم الخدمات الجوية الودية.

٤٢- ١٣ وفيما يتعلق بالآراء التي أعرب عنها الاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF) في ورقة العمل A38-WP/292، أُعترف بضرورة إجراء حوار اجتماعي. ولكن تم الإعراب عن اعتقاد بأن قضايا العمل، التي تقع خارج نطاق الإيكاو والتي تتسم بطابع وطني بصفة أساسية، ليس من المناسب أن تتناولها المنظمة. ولذا لم تؤيد اللجنة اقتراحات الاتحاد الدولي لعمال النقل.

٤٢- ١٤ وأيدت اللجنة في ختام مناقشتها الأعمال المقبلة التي ستضطلع بها المنظمة في مجال اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية، وكذلك تمويل البنى التحتية للطيران ووظيفة المراقبة وتمويل نظم الطيران. وطلبت اللجنة أيضاً أن ينظر المجلس على النحو الواجب في الاقتراحات المقدمة ووجهات النظر المعرب عنها فيما يتعلق بتنفيذ برنامج العمل.

٤٢- ١٥ وأحاطت اللجنة علماً بالمعلومات الواردة في أوراق العمل WP/321, WP/315, WP/201, WP/295.

البند ٤٣ من جدول الأعمال: بيانات الطيران – الرصد والتحليل

٤٣-١ في ورقة العمل WP/53، قدم المجلس تقريراً عن أهم الأعمال التي أنجزتها الإيكاو في مجال بيانات الطيران – التنبؤ والتحليل الاقتصادي. وشملت الأنشطة الرئيسية خلال الأعوام الثلاثة الماضية ما يلي: إعداد التنبؤات السنوية للحركة الجوية في الأجل المتوسط؛ وتنبؤات الحركة الجوية في الأجل الطويل الممتد حتى عام ٢٠٣٠ والتنبؤات العالمية والإقليمية الطويلة الأجل فيما يخص الطيارين وموظفي الصيانة ومراقبي الحركة الجوية؛ وتقديم الدعم إلى أفرقة الإيكاو الإقليمية المعنية بتنبؤات الحركة الجوية وإلى مجموعة الدعم بالتنبؤات والتحليل الاقتصادي (FESG) التابعة للجنة المعنية بحماية البيئة في مجال الطيران (CAEP)؛ وإعداد دورات للتعليم الإلكتروني في مجال التنبؤات؛ وإجراء دراسات سنوية عن الاختلافات الإقليمية في اقتصاديات تشغيل الخطوط الجوية الدولية، وتقديم الناتج – استناداً إلى نتائج الدراسات – إلى الوكالة المعنية بالحصص في اتحاد النقل الجوي الدولي (IATA) والاتحاد البريدي العالمي (UPU). وقدمت الورقة أيضاً عمل المنظمة المقبل في مجال التنبؤ والتحليل الاقتصادي.

٤٣-٢ وفي ورقة العمل WP/54، قدم المجلس أيضاً تقريراً عن الأنشطة الرئيسية المتعلقة ببرنامج الإحصاء التابع للإيكاو خلال الفترة ٢٠١١-٢٠١٣. وشملت هذه الأنشطة تنفيذ توصيات واستنتاجات الدورة العاشرة لشعبة الإحصاء (STA-10)؛ وإعداد الدليل المرجعي لبرنامج الإحصاء التابع للإيكاو؛ والتحديثات المدخلة على قاعدة البيانات الإحصائية المتكاملة (ISDB)؛ وإصدار برنامج الإيكاو الإحصائي الجديد المتاح على الإنترنت والمسمى ICAOdata+؛ ووضع مؤشرات رئيسية للنقل الجوي وصحائف رصد شهرية؛ وتنظيم أربع دورات تدريبية عملية في الإحصاء؛ وإعداد دورات للتعليم الإلكتروني في مجال الإحصاء؛ والمضي قدماً في تسويق الإحصاءات المجمعّة من أجل إدراج الدخل للمنظمة؛ وتقديم إحصاءات الإيكاو الخاصة بالطيران إلى منظومة الأمم المتحدة؛ وإعداد نظام الإيكاو للإبلاغ والتحليل بشأن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون (ICORAS). وقدم المجلس أيضاً عمل المنظمة المقبل في فترة الأعوام الثلاثة القادمة في مجال الإحصاء.

٤٣-٣ وفي ورقة العمل WP/184، أقرت جمهورية فنزويلا البوليفارية بأن تحرير النقل الجوي الدولي قدم أساساً لتكافؤ الفرص في مجال تقديم الخدمات وأنشأ فرصاً للتنمية الاقتصادية للدول. بيد أنها أبرزت نقص الدراسات التي تبين أثر التحرير على مقدمي خدمات النقل الجوي الدولي، مع مراعاة أوجه التفاوت الكبيرة بين الدول. وشددت وفقاً لذلك على ضرورة قيام الإيكاو بتحليلات ملائمة وإجراء دراسات منهجية وإعداد مبادئ توجيهية نتيج فهم آثار التحرير وقياسها، وترشد الدول فيما يتعلق بكيفية إجراء عملية تحرير خدمات النقل الجوي الدولي. واقترحت الورقة أيضاً أن تجري الإيكاو دراسات اقتصادية قياسية وأن تضع نظاماً للرصد يصمم لشرح آثار التحرير على الحركة الدولية وبقيم تطورها، مع مراعاة جميع المتغيرات المتعلقة بعملية التحرير.

٤٣-٤ وقدمت البرازيل في ورقتها الإعلامية WP/319 عرضاً إجمالياً للنهج المستخدم في تنبؤ طلبات الركاب فيما يتعلق بمطاراتها الإقليمية. وفي حين أن هناك في الأحوال العادية حاجة إلى قدر كبير من البيانات والخبرات الفنية من أجل توليد التنبؤات الخاصة بحركة المطارات، فإن هذه المعلومات والخبرات الفنية كانت ضئيلة جداً في البرازيل. ونتيجة لذلك، وضع نهج تمت فيه نمذجة حركة المطارات باستخدام تحليل اقتصادي قياسي وبيانات متعلقة بالدخل الفردي وبالسكان في منطقة التجمع، ومتوسط مصروفات السفر لكل ميل إضافة إلى رقم ثابت يحسب للمطارات الإقليمية ذات المواصفات الاقتصادية الاجتماعية المماثلة. وأثبت هذا النهج أنه خيار مجدٍ لتوقع حركة المطارات فيما يتعلق بالمطارات البرازيلية الإقليمية.

٤٣- ٥- أما الورقة الإعلامية WP/181 التي قدمتها جمهورية فنزويلا البوليفارية، فقد وصفت تجربتها في وضع خطة محاسبة واحدة صممت لتكون أداة رامية إلى تنسيق وتوحيد نظم المحاسبة لجميع الشركات في قطاع الطيران. وعقدت حلقات عمل مع المشغلين الجويين الوطنيين بهدف تبادل المعلومات المحاسبية لكل مشغل وكذلك المعلومات التي تستخدمها السلطات الجوية لتحليل الوضع الاقتصادي والمالي من أجل وضع خطة للمحاسبة. ولا تزال الخطة في مرحلة تجريبية وستواصل فنزويلا تقييم وتحليل السجلات المحاسبية وستطبق في نهاية المطاف نظام المحاسبة على كامل قطاع الطيران لديها.

٤٣- ٦- وفي الورقة الإعلامية WP/182، قدمت جمهورية فنزويلا البوليفارية معلومات تفيد بأنه تم استحداث نظام للمعلومات الإحصائية الخاصة بالنقل الجوي (SIETA) في المعهد الوطني للطيران المدني (INAC) لديها. وحسّن نظام المعلومات الإحصائية الخاصة بالنقل الجوي (SIETA) الرصد اليومي لأداء عمليات الطيران في الوقت الحقيقي استناداً إلى البيانات المقدمة والمجمعة في قاعدة بيانات مركزية وولّد المؤشرات التشغيلية اللازمة لصنع القرارات. وقدمت الورقة أيضاً معلومات تفيد بأن نظام المعلومات الإحصائية الخاصة بالنقل الجوي (SIETA) قد أدرج في نظام الإنذار المبكر وفي قواعد البيانات الداخلية للمعهد الوطني للطيران المدني (INAC) وأتيح في جميع المطارات التي يتم فيها تشغيل خدمات الطيران.

٤٣- ٧- وقدمت منغوليا ورقعتها الإعلامية WP/324 التي ناقشت التطورات الخاصة بالمسافرين وبحركة الشحن (الدولية والمحلية) منذ عام ١٩٩٣، ونظام المطارات الحالي في منغوليا، وقدمت إحصاءات سنوية خاصة بالمطارات بالنسبة إلى أعوام ٢٠١٠-٢٠١٢. ووصفت الورقة أهم التطورات والإنجازات في قطاع الطيران في منغوليا وما يرتبط به من إجراءات تم اتخاذها من أجل التصدي للتحديات خلال فترة الأعوام الثلاثة الماضية.

٤٣- ٨- ولدى النظر في تقرير المجلس الواردين في ورقتي العمل WP/53 و WP/54، أقرت اللجنة بالحاجة إلى بيانات طيران تتعلق بمختلف المهام الأساسية، بما فيها تقييم اتجاهات النقل الجوي بالنسبة إلى النمو الاقتصادي وغير ذلك من العوامل التي تؤثر على نمو حركة الطيران وكذلك العمل على تحرير الخدمات الجوية الدولية. وأحاطت اللجنة علماً بالأنشطة التي اضطلعت بها المنظمة في مجال بيانات الطيران - الرصد والتحليل وأيدت المهام المقبلة المخططة لفترة الأعوام الثلاثة المقبلة.

٤٣- ٩- وفيما يتعلق بالاقتراح الوارد في ورقة العمل WP/53 والرامي إلى إنشاء فريق عمل متعدد التخصصات للنظر في وضع مجموعة ملائمة من بيانات الطيران، بما في ذلك التنبؤات، والقلق الذي أعربت عنه إحدى الدول الأعضاء بشأن كثرة أفرقة العمل، بالنظر إلى ميزانية المنظمة لفترة الأعوام الثلاثة المقبلة، تم التأكيد على أن فريق العمل هذا سينشأ في إطار الفريق الإحصائي القائم، الذي يمكن أن يعاد النظر في عضويته وأن يجري تعديلها حسب الاقتضاء.

٤٣- ١٠- وأعربت عدة دول أعضاء عن دعمها القوي للاقتراح المقدم في ورقة العمل WP/184، والذي يُطلب فيه من الإيكاو أن تعد دراسات وإرشادات منهجية يمكن أن تستخدمها الدول وأن تتيح فهم التحرير وقياس آثاره؛ وقد تساعد هذه الدراسات والإرشادات في إجراء عملية تحرير للخدمات الجوية الدولية لدى الدول. وإضافة إلى ذلك، لعل إجراء دراسات اقتصادية قياسية ووضع نظام للرصد يفيدان في شرح آثار التحرير وتطوره. ورأت هذه الدول أن تلك الدراسات والمبادئ التوجيهية يمكن أن تسهم في ضمان التنافس العادل بين الدول التي توجد بينها أوجه تفاوت كبيرة في الجوانب الاقتصادية والتكنولوجية في مجال الطيران المدني، لكي يتسنى لجميع الدول المعنية الاستفادة من تحرير الخدمات الجوية.

٤٣- ١١- وأشارت بعض الدول الأعضاء إلى أن إعداد دراسات كهذه ونظام للرصد كهذا، الذي يمكن أن يكون مهمة جديدة، قد يترتب عليه تكاليف كبيرة من جانب المنظمة التي تواجه فعلاً قيوداً في الميزانية تعرقل أداء المهام المقررة لفترة

الأعوام الثلاثة القادمة في إطار ميزانية النمو الاسمي الصفري. وأشارت بعض الدول الأعضاء في هذا الصدد إلى أن دراسات الحالات المتعلقة بالتحضير قد أُدرجت فعلاً في قائمة المهام ذات الأولوية التي اعتمدها المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي، ويتعين على المجلس أن يقرر ما إذا كان ينبغي إجراء هذه الدراسات. ومع ذلك، أعربت إحدى دول الأعضاء عن قلقها بشأن الأولويات والوصف الواسع للدراسات التي اعتمدها المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي واقترحت إدراج المهمة المحددة التي اقترحت في ورقة العمل WP/184 في برنامج عمل المنظمة لفترة الأعوام الثلاثة القادمة.

٤٣-١٢ وأحاطت اللجنة علماً بالاقتراح وتم الاتفاق على أنه يمكن إجراء هذه الدراسات الاقتصادية القياسية ووضع نظام الرصد شريطة توفر الوقت اللازم والموارد الكافية. وتمت الإشارة في هذا الصدد إلى توصية المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي الرامية إلى إنشاء صندوق تطوعي للنقل الجوي من أجل أداء مهام إضافية في مجال النقل الجوي. وإذا تم إنشاء هذا الصندوق، فيمكن استخدامه لأداء المهمة المقترحة في ورقة العمل WP/184.

٤٣-١٣ وأحاطت اللجنة علماً بالمعلومات الواردة في ورقات العمل WP/319, WP/181, WP/182, WP/324.

البند ٤٤ من جدول الأعمال: المسائل الأخرى المعروضة على نظر اللجنة الاقتصادية

١-٤٤ وجه الاتحاد الدولي لعمال النقل في ورقته الإعلامية WP/314 الانتباه إلى مسألة حقوق العمال، فيما يتعلق بالعمال الأجانب في قطاع النقل الجوي. وأيد الاتحاد الدولي لعمال النقل الرأي بأنه ينبغي للايكوا أن تشترك وتتعاون مع الدول الأعضاء، وقطاع الطيران، والمنظمات الدولية والجمعيات المعنية الأخرى للمضي قدماً بهدف التنمية الاقتصادية للنقل الجوي. وأعرب عن رأي مفاده أن هناك حاجة إلى أن تتعاون الايكوا مع منظمة العمل الدولية بغية تحقيق هذا الهدف وخاصة في البلدان التي بتطور فيها الطيران بوتيرة سريعة.

٢-٤٤ أحاطت اللجنة علماً بالمعلومات الواردة في ورقة العمل WP/314.

- انتهى -