



منظمة الطيران المدني الدولي

فريق خبراء اقتصاديات المطارات
وفريق خبراء اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية

الاجتماع المشترك الرابع (AEP-ANSEP/4)

مونتريال، من ٢/٧ - ٢٠١١/٢/١١

التقرير

الاجتماع المشترك الرابع

لفريق خبراء اقتصاديات المطارات
وفريق خبراء اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية
(AEP-ANSEP/4) (2011)

كتاب الإحالة

إلى: رئيس لجنة النقل الجوي

من: الرئيس

أُشرفَ بأن أرفق لكم طيه تقرير الاجتماع المشترك الرابع لفريق خبراء اقتصاديات المطارات وفريق خبراء اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية الذي انعقد في المقر الرئيسي للايكاو في مونتريال، في الفترة من ٧ الى ١١/٢/٢٠١١.



دايفيد ريبله

مونتريال، ١١/٢/٢٠١١

جدول المحتويات

الصفحة	تاريخ الاجتماع
ii-1	١- المدة
ii-1	٢- الحضور
ii-4	٣- المسؤولون والأمانة
ii-4	٤- الاختصاصات
ii-5	٤- جدول الأعمال
ii-6	٥- ترتيبات العمل
ii-7	٦- الأفرقة العاملة

تقرير الاجتماع

البند ١: استعراض أعمال متابعة توصيات مؤتمر اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية المتعلقة بتنقيح المواد الإرشادية للإيكاو (دليل اقتصاديات المطارات (Doc 9562) ودليل اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية (Doc 9161))؛

البند ٢: استعراض أعمال المتابعة بشأن التوصيات الأخرى الصادرة عن المؤتمر؛

البند ٣: استعراض أعمال المتابعة لقرار المجلس المتعلق بهيكل الوثيقة المعنونة سياسات الإيكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية (Doc 9082) وسهولة قراءتها؛

البند ٤: استعراض جوانب توزيع تكاليف النظام العالمي للملاحة الجوية بالأقمار الصناعية (GNSS)؛

البند ٥: وضع إرشادات بشأن الوسائل التي يمكن اعتمادها لتمويل وظائف المراقبة المختلفة؛

البند ٦: ما يستجد من أعمال

الاجتماع المشترك الرابع

لفريق خبراء اقتصاديات المطارات

وفريق خبراء اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية (AEP-ANSEP/4) (2011)

مونتريال ٧ - ٢٠١١/٢/١١

لمحة عامة عن الاجتماع

١- المدة

١-١ عقد فريق خبراء اقتصاديات المطارات وفريق خبراء اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية (AEP-ANSEP/4) لدى الايكاو اجتماعهما المشترك الرابع في مقر الايكاو في مونتريال، في الفترة من ٢/٧ إلى ٢٠١١/٢/١١.

٢-١ افتتحت مديرة إدارة النقل الجوي، السيدة فولاساد أودوتولا، الاجتماع في تمام الساعة العاشرة صباحاً، ورحبت بالمشاركين وشكرتهم على تقديمهم الدعم المتواصل للأمانة العامة في متابعتها لأعمال مؤتمر اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية (2008 - CEANS).

٣-١ وقدمت رئيسة قسم التحليلات والسياسات الاقتصادية في إدارة النقل الجوي، السيدة نرجس تيسير، أعضاء الأمانة العامة وأبدت بعض الملاحظات بشأن جدول أعمال الاجتماع.

٤-١ واختتم الاجتماع السفير ميشيل فانسنهايم، الممثل الدائم لفرنسا لدى مجلس الايكاو ورئيس لجنة النقل الجوي. وفي ملاحظاته الختامية، أعرب السفير فانسنهايم عن تقدير اللجنة للمساعدة التي يقدمها فريقاً الخبراء للأمانة لتنفيذ المهام المتعددة المدرجة في اختصاصات فريق الخبراء، وشدد على أهمية عمل الايكاو في مجال النقل الجوي، لا سيما في مجال السياسات والإرشادات المتعلقة باقتصاديات ورسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية، وذلك لتعزيز التوازن في قيمة سلسلة النقل الجوي.

٢- الحضور

١-٢ وحضر الاجتماع المشترك أعضاء فريق الخبراء ومناوبيهم ومراقبون من ٢٥ دولة عضو وسبع منظمات دولية بالإضافة إلى مستشارين آخرين مذكورة أسماؤهم في القائمة أدناه. وقد حضر الاجتماع ما مجموعه ٦٥ مشاركاً.

الأعضاء والمناوبون والمستشارون والمراقبون	بلد الترشيح
السيد نوربيرتو إ. لونجو	الأرجنتين
السيد أندرو كلارك	أستراليا
السيد وارين ماندي	أستراليا
السيد روجيريو كوامبرا	البرازيل
السيدة فيفيان جيل فرانكو	البرازيل
السيد دافيد ريل	كندا
الآنسة تيس سلوينسكي	كندا
السيد جون ويردنبرج	كندا
السيدة فيفيانا إترياجيا	شيلي
السيد كلد لودويجسن	دانمرك
السيد إيف تاتيو	فرنسا
السيد كريستيان فورجس	فرنسا
السيد جورج لوشينو	فرنسا
السيدة ماريانا كوستر	ألمانيا
السيدة ماريكا جلينيك	ألمانيا
السيد توماس مولر	ألمانيا
السيد برنارد بيرش	ألمانيا
السيدة ماري كوفيني	أيرلندا
السيد كيوشي ياماجيشي	اليابان
السيد تاكايابوكي واتاناب	اليابان
السيد تاكيرو نتسومي	اليابان
السيد دايونسيو مانديز مايو	المكسيك
السيدة دولوريس جيميني هرنانديز	المكسيك
السيد برت رولفينك	هولندا
السيد هانز دي برجن	هولندا
السيد إدوين كليبور	هولندا
السيد روتيمي أراجنجو	نيجيريا
السيد ج. ت. باله	نيجيريا
السيد ر. رحيم	نيجيريا
السيد بيرت برفانوف	نيوزيلندا
السيدة فيرا ميرونوفا	الاتحاد الروسي

الأعضاء والمناوبون والمستشارون والمراقبون	بلد الترشيح
السيد ديمتري ألييف	الاتحاد الروسي
السيدة تاتيانا بودارينا	الاتحاد الروسي
السيد إندريه فوستينكوف	الاتحاد الروسي
السيد فلادلفن كوروفكين	الاتحاد الروسي
السيد إيفجني ملنيكوف	الاتحاد الروسي
السيد رومان رادويك	الاتحاد الروسي
السيد ي. رومانكو	الاتحاد الروسي
السيد ليوناردو كالفو لوكاس	اسبانيا
السيد أمير عبد الغني	تونس
السيد ليان أوزبورن	المملكة المتحدة
السيد جيفري س. وارف	الولايات المتحدة
السيد ألبرت ج. ملدون	الولايات المتحدة
السيد مايك نيكولز	الولايات المتحدة
السيد ميشيل روديز	الولايات المتحدة

ملاحظة: لم يتمكن المرشحون من الدول التالية من حضور الاجتماع:

المغرب

باكستان

السنغال

ترينيداد وتوباغو

المراقبون	بلد الترشيح
السيد إ. زاو إيتدي	الكاميرون
السيد لويس ف. كارانزا-سيفونت	غواتيمالا
السيد أنتونيو باردارو	أيطاليا
السيد كليمان فيرجان	سلوفينيا
السيد ألوز كرابيه	سلوفينيا
السيد ويليام نلوفو	جنوب أفريقيا
السيد كانيت إيفوكان	تركيا
مراقبون	منظمات
السيد جبرار بوريل	مجلس المطارات الدولي
السيد كريستوف كوبشن	مجلس المطارات الدولي
السيد أندرياز شيم	مجلس المطارات الدولي

المراقبون	بلد الترشيح
السيد يوجين هوفن	منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية
السيد أدريان هيبيربارت	يوروكنترول
السيد جنيس هويه	يوروكنترول
السيد جورج شنيدر	يوروكنترول
السيد سيمون بريان	المفوضية الأوروبية
السيد سيريال كرونينبيرج	الرابطة الدولية للنقل الجوي
السيد ولفجانج سيشل	الرابطة الدولية للنقل الجوي
السيد بيتر إنجلتون	المجلس الدولي لطيران رجال الأعمال
السيد جون شيبهان	المجلس الدولي لجمعية رابطات مالكي وطياي الطائرات
السيد فرانك هوفمان	المجلس الدولي لجمعية رابطات مالكي وطياي الطائرات

ملاحظة: لم يتمكن المرشحون من المنظمات التالية من حضور الاجتماع:
المنظمة العالمية للأرصاد الجوية

الأمانة العامة	
منظمة الطيران المدني الدولي (الايكاو)	السيد جوليان دي لا كامارا
	السيد توري هاساجاوا
	السيد برنار باجيبان
	السيد فرديريك مالو

٣- المسؤولين والأمانة العامة

١-٣ انتخب السيد دافيد ربلية، عضو فريق الخبراء من كندا، رئيساً للاجتماع.

٢-٣ وعمل السيد جوليان دي لا كامارا، وهو رئيس الهياكل الأساسية في قسم التحليل والسياسات الاقتصادية في إدارة النقل الجوي أمينا للاجتماع بمساعدة السيد توري هاساجاوا، مساعد المديرية في إدارة النقل الجوي. وقد عمل السيدان برنار باجيبان وفرديريك مالو كمستشارين للاجتماع.

٤- الاختصاصات

١-٤ كانت لجنة النقل الجوي للايكاو قد حددت الاختصاصات المنقحة لفريقي الخبراء وفقا لما يلي:

فريق خبراء اقتصاديات المطارات

مساعدة الأمانة العامة مساعدة فعلية على إنجاز الأعمال المطلوبة لمتابعة مؤتمر اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية على النحو التالي:

- (أ) إعداد أو تعديل المواد الإرشادية لنليل اقتصاديات المطارات (Doc 9562)، حسب الضرورة، بشأن المراقبة الاقتصادية؛ ومتطلبات الأداء الاقتصادي والحد الأدنى من متطلبات الإبلاغ؛ والتشاور مع المنقعين؛ وإدارة المطارات وملكيته ومراقبتها (بما في ذلك مسائل المطارات التي ليس لها القدرة على البقاء وإجراءات امتيازات المطارات)؛ وتجميع أساس التكاليف لتحديد الرسوم؛ ومنهجيات معدل العائد؛ والرسوم التفاضلية؛
- (ب) مراجعة الوثيقة سياسات الايكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية (Doc 9082) لتحسين مستوى هيكل هذه الوثيقة وسهولة قراءتها.

فريق اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية

مساعدة الأمانة العامة مساعدة فعلية على إنجاز الأعمال المطلوبة لمتابعة مؤتمر اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية على النحو التالي:

- (أ) إعداد أو تعديل المواد الإرشادية لنليل اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية (Doc 9161)، حسب الضرورة، بشأن المراقبة الاقتصادية؛ ومتطلبات الأداء الاقتصادي والحد الأدنى من متطلبات الإبلاغ؛ والتشاور مع المنقعين؛ والإدارة والملكية والمراقبة المتعلقة بمقدمي خدمات الملاحة الجوية؛ ومنهجيات معدل العائد؛ وتصنيف الخدمات لأغراض توزيع التكاليف وفرض الرسوم؛ ودور وزن الطائرة في صيغ فرض الرسوم؛
- (ب) رصد التطورات المستجدة في الجوانب الاقتصادية والتنظيمية المتعلقة بتنفيذ المفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية؛
- (ج) تقديم مساهمات تتعلق بالانتقال من خدمات معلومات الطيران إلى إدارة معلومات الطيران؛
- (د) إعداد دراسة لحالة افرادية عن توفير بعض الخدمات من جانب جهات خاصة من بين أطراف ثالثة وصياغة مشروع اتفاق مستوى الخدمة بين مقدمي خدمات الملاحة الجوية وجهات خاصة من الموردين من بين أطراف ثالثة؛
- (هـ) مساعدة الأمانة العامة على مواصلة العمل بشأن جوانب توزيع تكاليف النظام العالمي للملاحة الجوية بالأقمار الصناعية؛
- (و) تنقيح الوثيقة سياسات الايكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية (Doc 9082) لتحسين هيكل هذه الوثيقة وسهولة قراءتها؛
- (ز) وضع مواد إرشادية صادرة عن الايكاو بشأن تمويل وظائف المراقبة على المستويين الوطني والإقليمي.

٥- جدول أعمال الاجتماع

- ١-٥ وفقا للصلاحيات، يتمثل الهدف الرئيسي للاجتماع المشترك الرابع لفريق خبراء اقتصاديات المطارات وفريق خبراء اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية في مساعدة فريق الأمانة العامة على تنقيح الدليلين الاقتصاديين والوثيقة

(Doc 9082). ولهذا الغرض، اعتمدت لجنة النقل الجوي جدول أعمال الاجتماع المذكور أدناه في ٢٠١٠/١/١٣ (AT-SD/189-1) (انظر ورقة العمل AEP-ANSEP/4-WP/1).

البند ١: استعراض أعمال متابعة توصيات مؤتمر اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية المتعلقة بتفقيح المواد الإرشادية للإيكاو (دليل اقتصاديات المطارات (Doc 9562) ودليل اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية (Doc 9161))؛

البند ٢: استعراض أعمال المتابعة بشأن التوصيات الأخرى الصادرة عن المؤتمر؛

البند ٣: استعراض أعمال المتابعة لقرار المجلس المتعلق بهيكل الوثيقة المعنونة سياسات الإيكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية (Doc 9082) وسهولة قراءتها؛

البند ٤: استعراض جوانب توزيع تكاليف النظام العالمي للملاحة الجوية بالأقمار الصناعية (GNSS)؛

البند ٥: وضع إرشادات بشأن الوسائل التي يمكن اعتمادها لتمويل وظائف المراقبة المختلفة؛

البند ٦: ما يستجد من أعمال.

٦- ترتيبات العمل

٦-١ اجتمع الفريقان في إطار هيئة واحدة، وقد دارت المناقشات في الاجتماعات الرئيسية باللغات التالية: العربية والانجليزية والفرنسية والروسية والاسبانية. وقد قدمت بعض ورقات العمل باللغة الانجليزية فقط، وقد نشر التقرير باللغات التالية العربية والانجليزية والفرنسية والروسية والاسبانية.

٦-٢ ترد أدناه قائمة بالوثائق التي أُنشئت في أثناء الاجتماع:

رقم ورقة العمل	عدد الصفحات	مقدمة من	العنوان	بند (بنود) العمل رقم
١	١	الأمانة	جدول الأعمال	---
٢	٢	الأمانة	الصلاحيات	---
٣	٦	الأمانة	برنامج العمل وترتيبات الأعمال	---
٤	١٨	مقرر الفريق العامل	المراقبة الاقتصادية	١
٥	١٠	مقرر الفريق العامل	التشاور مع المنتفعين	١
٦	٢٤	مقرر الفريق العامل	الملكية والمراقبة والإدارة	١
٧	١٥	مقرر الفريق العامل	الأداء الاقتصادي والمتطلبات الدنيا للإبلاغ (المطارات)	١
٨	١٨	مقرر الفريق العامل	الأداء الاقتصادي والمتطلبات الدنيا للإبلاغ (خدمات الملاحة الجوية)	١
٩	١٤	مقرر الفريق العامل	تكلفة رأسمال (المطارات وخدمات الملاحة الجوية)	١
١٠	١٨	مقرر الفريق العامل	أساس التكلفة وتحديد الرسوم (المطارات)	١

١	تحديد الرسوم (خدمات الملاحة الجوية)	الأمانة	٨	١١
١	تخصيص التكاليف ونظم فرض الرسوم (خدمات الملاحة الجوية)	مقرر الفريق العامل	٢١	١٢
١	الجوانب الاقتصادية والتنظيمية المتعلقة بتنفيذ المفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية (خدمات الملاحة الجوية)	الأمانة	٥	١٣
١	إعادة تنظيم الفصل الأول من هيكل الوثيقة 9161 والوثيقة 9562	الأمانة	١٧	١٤
١	إعادة تنظيم هيكل الوثيقة 9161 والوثيقة 9562	الأمانة	٧	١٥
١	الفصل ٥ الجديد من الوثيقة 9161، الجزء (باء) والجزء (جيم)	الأمانة	١٤	١٦
٣	المراجعة المقترحة لسياسات الايكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية (9082 Doc)	مقرر الفريق العامل	٣٤	١٧
٥	تمويل مهام المراقبة	الأمانة	١٠	١٨
٢	توفير بعض خدمات الملاحة الجوية من جانب المشغلين الأطراف الثالثة	الأمانة	١١	١٩
٢	تنفيذ الدول لتوصيات المؤتمر بشأن اقتصاديات خدمات المطارات والملاحة الجوية (WP/20) (CEANS - 2008)	الأمانة	٩	٢٠
٦	الأجواء الأوروبية الموحدة	الأمانة	٧	٢١
٥	خيارات تمويل المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة	الولايات المتحدة	٨	٢٢
٢	اتفاقيات مستوى الخدمات لتوفير خدمات الملاحة الجوية من مقدمي الخدمات الأطراف الثالثة	الأمانة	٤	٢٣
٤	تخصيص التكاليف الإضافية لخدمات أكثر تقدماً للنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية	الأمانة	٣	فليمسي رقم ١
٣	مسودة الاستنتاجات	الأمانة	٤	٢٤
١	مسودة الاستنتاجات	الأمانة	٣	٢٥
١	مسودة الاستنتاجات	الأمانة	٣	٢٦
٢	مسودة الاستنتاجات	الأمانة	٢	٢٧
٤	مسودة الاستنتاجات	الأمانة	٢	٢٨
٦	مسودة الاستنتاجات	الأمانة	٢	٢٩
٥	مسودة الاستنتاجات	الأمانة	٢	٣٠
١، ٢، ٣، ٤، ٥، ٦	الاستنتاجات النهائية	الأمانة	١٧	٣١

٧- الأفرقة العاملة

٧-١ ترد في المرفق قائمة بالأفرقة العاملة التي شكلت أثناء الاجتماع الرابع لفريق خبراء اقتصاديات المطارات وفريق خبراء اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية.

البند ١: استعراض أعمال متابعة توصيات مؤتمر اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية المتعلقة بتنقيح المواد الإرشادية للإيكاو (دليل اقتصاديات المطارات (Doc 9562) ودليل اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية (Doc 9161))؛

المراقبة الاقتصادية (المطارات وخدمات الملاحة الجوية) — ورقة العمل (WP/4)

١-١ المقدمة

١-١-١ اقترحت ورقة العمل رقم (WP/4) فقرة جديدة بشأن "إنفاذ القانون الخاص بالمنافسة" وإعادة صياغة للفقرة الخاصة بـ"بلائحة معدل العوائد" كما اقترحت إزالة كل الإشارات المرجعية إلى "اللوائح التنظيمية الاقتصادية" مع التشديد على ضرورة قيام الدول بتنفيذ وظيفة المراقبة الاقتصادية بشكل متسق داخليا، لا سيما بخصوص الأداء الاقتصادي والتشاور مع المنتفعين.

٢-١ المناقشة

١-٢-١ في النص التمهيدي للفصل (١) من الجزء (ج)، لفت انتباه الأمانة الى بعض أوجه عدم الاتساق مع الصياغة الواردة في الوثيقة Doc 9082 بالنسبة الى تعريف المراقبة الاقتصادية.

٢-٢-١ اتفق الاجتماع على تخفيف لهجة الصياغة المرتبطة بالنهج القائم على أقوى أشكال المراقبة الاقتصادية والنهج القائم على أخف أشكال المراقبة الاقتصادية في القسم الذي يعالج الشروط المؤسسية في كلا الدليلين. واقترح إزالة كلمة "يجوز".

٣-٢-١ اعتمد الاجتماع أيضا اقتراحا يهدف الى توضيح النص في الفقرة 1.C16 من المرفق (أ) المطارات وفي الفقرة 1.C15 من المرفق (ب) (خدمات الملاحة الجوية) بشأن الانعكاسات التي قد تنتج عن التنظيمات الخاصة بمعدل العائدات والتي قد تؤدي الى الإفراط في الاستثمارات في قدرات جديدة تتخطى شروط المنتفعين.

٣-١ الاستنتاجات

١-٣-١ على أساس الوثائق ومناقشتها، توصل الاجتماع الى الاستنتاجات التالية:

أ) سيرد في الصيغة النهائية للدليلين عدد من التعديلات التحريرية التي لا تؤثر على محتوى أو جوهر النص المنقح؛

ب) ينبغي الإبقاء على عبارة "وتشغيلية" في الفقرة 1.C1 من المرفق (أ) (المطارات) ؛

ج) في الفقرة 1.C1 من كلا المرفقين (المطارات وخدمات الملاحة الجوية)، ينبغي إعادة تصويب نص الجملة الأخيرة لكي يكون متسقا مع النص الموازي له في الوثيقة Doc 9082 ليقرأ على الشكل التالي: "عند إجراء مهمة المراقبة الاقتصادية، ينبغي للدولة أن تضمن، في وجه الخصوص، أن مقدمي الخدمات يعدون وينفذون النظم المناسبة لإدارة الأداء وأن التشاور مع المنتفعين يتم بشكل يتسم بالكفاءة"؛

(د) ينبغي حذف كلمة "يجوز" من السطر الأول ومن السطر الثاني عشر من الفقرة 1.C10 من المرفق (أ) ومن الفقرة 1.C11 من المرفق (ب).

(هـ) ينبغي قراءة الجملة الأخيرة في الفقرة 1.C16 من المرفق (أ) وفي الفقرة 1.C15 من المرفق (ب) على الشكل التالي: ".... وقد تشجع أيضا على الإفراط في الاستثمارات بشكل يتخطى احتياجات المنتفعين".

التشاور مع المنتفعين (المطارات وخدمات الملاحة الجوية) — (WP/5)

٤-١ المقدمة

١-٤-١ اقترحت ورقة العمل WP/5 عددا من التغييرات لإدخالها على دليل اقتصاديات المطارات (Doc 9562) ودليل اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية (Doc 9161) فيما يتعلق بالتشاور مع المنتفعين. وتتضمن هذه التعديلات إعادة ترتيب النص في قسمين من الدليلين بهدف تحسين القراءة والتسلسل المنطقي للمعلومات وإدخال تعديلات على النص لمعالجة أمور عديدة من بينها التشاور الفعال، ووثائق القرارات، والبيانات الحساسة.

٥-١ المناقشة

١-٥-١ لاحظ الاجتماع أنه لا بد من إدخال عدد من التعديلات التحريرية في الدليلين، وهي لن تؤثر على فحوى النص في الصيغتين النهائيتين.

٢-٥-١ مع الإحاطة علما بأن عبارة "المنتفعين النهائيين" ترد للمرة الأولى في الفصل الأول من الوثيقة 9562 Doc، أتفق على أنه ينبغي إضافة حاشية مع التعريف الوارد في المرفق ٣ بعنوان معجم المصطلحات في الوثيقة 9082 Doc.

٣-٥-١ أتفق على إدخال بعض التعديلات بالنسبة لعنوان القسم الخاص بعملية التشاور، بالإضافة إلى التعديلات المدخلة على الفقرة 1.D6 في كلا المرفقين.

٤-٥-١ تم تقديم اقتراحين بحذف عبارة "واضعو التنظيمات" في الجملة الأولى من الفقرة 1.D6 من الدليلين مع حذف الجملة الأخيرة من الفقرة 1.D6 من الوثيقة (Doc 9562) بالنسبة إلى العبء المحتمل الذي قد يترتب عن إجراءات التشاور المعقدة بالنسبة إلى المطارات الصغيرة الحجم. وبعد تبادل الآراء لم يعتمد الاجتماع الاقتراحين.

٦-١ الاستنتاجات

١-٦-١ توصل الاجتماع إلى الاستنتاجات التالية في ضوء بحث الوثائق ومناقشتها:

(أ) سيدرج عدد من التعديلات التحريرية أو الصياغية التي لا تؤثر على فحوى النص المنفتح في النسخة النهائية للدليلين؛

(ب) ينبغي إدراج تعريف "المنتفعين النهائيين" (انظر معجم المصطلحات في الوثيقة 9082 Doc) كحاشية للفقرة 1.D2 في السطر الخامس منها، في المرفق (أ) (المطارات)؛

ج) وفي الفقرة 1.D6 من المرفقين، ينبغي تقصير الجملة الأخيرة لنقرأ على الشكل التالي: "يمكن الإبقاء على إجراء الاستشارة حتى....".

الملكية والمراقبة والإدارة (المطارات وخدمات الملاحة الجوية) — WP/6

٧-١ المقدمة

١-٧-١ تقترح ورقة العمل WP/6 إدخال سلسلة من التعديلات على دليل اقتصاديات المطارات (الوثيقة (Doc 9562)) ودليل اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية (الوثيقة (Doc 9161)) بخصوص الملكية والمراقبة والإدارة. واقترح نص منقح وموسعاً في الجزء الذي يتناول الملكية الخاصة والمشاركة/الإشراك في المطارات، لا سيما من خلال مقتطفات واردة بقرار صادر عن لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني يتناول المسائل المتعلقة بالتأجير والامتياز في المنطقة. وقد اقترح أيضاً توسيع نطاق هذا النص في الدليلين لتحسين تناول مسألة الفصل بين الوظائف التنظيمية والتشغيلية.

٨-١ المناقشة

١-٨-١ ارتأى الاجتماع أنه لا ينبغي للوثيقة (Doc 9562) أن تكرر الصياغة الواردة في قرار لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني بحرفيته، بل ينبغي أن تقوم بإعادة صياغة فحوى هذا القرار بطريقة أكثر عمومية. وقد اقترح بأن تدرج حاشية للإشارة إلى القرار المذكور. بالإضافة إلى ذلك، اتفق الاجتماع على أنه لا ينبغي للنص المنقح أن يشير إلى "الجعالات" وأن عبارة "رسوم الامتياز" يمكن أن تستخدم عوضاً عن الجعالات.

٩-١ الاستنتاجات

١-٩-١ توصل الاجتماع إلى الاستنتاجات التالية في ضوء بحث الوثائق ومناقشتها:

أ) في الفقرة ٧-٢ من المرفق (أ) (المطارات) وفي الفقرة ٨-٢ من المرفق (ب) (خدمات الملاحة الجوية)، ينبغي للجملة الأخيرة أن تقرأ على الشكل التالي: "يعزز الفصل الشفافية في عملية اتخاذ القرار ويوضح.....".

ب) بدلاً من استنساخ حرفياً الصياغة الواردة في القرار الصادر عن لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني، ينبغي إعادة صياغة الفقرة ٣١-٢ من المرفق (أ) بتعبير أكثر عمومية، وينبغي إدراج حاشية للإشارة إلى القرار المذكور لمزيد من التفاصيل. بالإضافة إلى ذلك، ينبغي استبدال كلمة "الجعالات" بعبارة "رسوم الامتياز".

الأداء الاقتصادي والمتطلبات الدنيا للإبلاغ (المطارات وخدمات الملاحة الجوية) — ورقتا العمل (WP/7 و WP/8)

١٠-١ المقدمة

١-١٠-١ تقترح ورقة العمل WP/7 إدخال عدد من التعديلات على النص الحالي لأداء الاقتصادي في دليل اقتصاديات المطارات (Doc 9562)، لا سيما لتوضيح مفهوم المنقذين وإضافة مؤشر لجودة الخدمات المقدمة للركاب مع إضافة بيان يوضح أنه لا ينبغي اعتبار أن هذه الإرشادات الخاصة بإدارة أداء المطار ملزمة إلزاماً مفرطاً، مع التركيز على المعايير الداخلية بدلاً من المعايير الخارجية للمقارنة.

١-١٠-٢ بما أن النص المنقح الخاص بالأداء الاقتصادي والمتطلبات الدنيا للإبلاغ لدليل اقتصاديات الملاحة الجوية (Doc 9161) كان قد قدم في الاجتماع المشترك الثالث لفريقي الخبراء AEP-ANSEP/3 وقد تمت الموافقة عليه على نطاق واسع، فإن التعديل الوحيد الرئيسي المقترح في ورقة العمل WP/8 مرتبط بمفهوم المنتفعين والذي قد تم توضيحه.

١١-١ المناقشة

١-١١-١ اعتبر الاجتماع أنه لا يمكن اعتبار النص المقترح في الجزء (باء) من الفصل ٣ من الوثيقة Doc 9562 نصاً نهائياً للأسباب التالية:

(أ) نظراً للعديد من الاختلافات في طبيعة المطارات وخدمات الملاحة الجوية، فإن المحتويات الخاصة بالمطارات ما زالت متماشية بشكل كبير مع تلك الواردة في الوثيقة Doc 9161، ولا تظهر بشكل كامل مثل هذه الاختلافات؛

(ب) وفي العديد من المطارات، تقدم بعض الخدمات من جانب أطراف خارج المطار بحد ذاتها، مثلًا خدمات المناولة الأرضية والمراقبة الأمنية ومراقبة الحدود، فلذلك قد لا يتمتع المطار بالقدرة الكاملة على السيطرة على أداء الأطراف الثالثة تلك؛

(ج) لم تعالج المسائل المرتبطة بالمنتفعين النهائيين بطريقة مناسبة في النص المقترح، فلذلك ينبغي إعداد مزيد من المواد لهذا الغرض، بما في ذلك مؤشرات نوعية الخدمة؛

(د) يعالج النص في صيغته الحالية المقدمة جميع فئات وأحجام المطارات، في حين أنه تم الإقرار بأن الامتثال لهذه الإرشادات المفصلة قد يشكل عبئاً على المطارات الصغيرة.

١٢-١ الاستنتاجات

١-١٢-١ توصل الاجتماع إلى الاستنتاجات التالية في ضوء بحث الوثائق ومناقشتها:

(أ) سيقوم فريق عامل بإعادة صياغة النص الكامل لإدارة الأداء الاقتصادي للوثيقة Doc 9562، ويتألف الفريق العامل من أيرلندا (المقرر) وكندا وشيلي وألمانيا ونيجيريا وجنوب أفريقيا والمملكة المتحدة والولايات المتحدة والمفوضية الأوروبية والمجلس الدولي للمطارات والأليات. وسيكلف الفريق بالإبقاء على المبادئ والإرشادات الرئيسية، ولا سيما الإشارات الخاصة بوضع المعايير المرجعية للمقارنة في هيكل النص الأساسي للفصل الثالث من الدليل ونقل المعلومات المفصلة إلى مرفق جديد.

(ب) في الفقرة ٣-٣٣، ينبغي إضافة الصياغة المرتبطة بتنفيذ نظم إدارة الأداء لمراعاة حجم ومستوى نشاطات المطار، فضلاً عن أن المطار قد لا يكون دائماً في موقف يسمح له بمراقبة الأداء للمقدمين الآخرين للخدمات في المطار (مثلًا خدمات المناولة الأرضية والأمن ومراقبة الحدود). وفي هذا الإطار، ينبغي للنص المنقح أن يشدد على الحاجة إلى التعاون الكامل ما بين المطارات والأطراف ذات الصلة الأخرى لما فيه مصلحة المنتفع النهائي.

ج) سيوزع مشروع النص الجديد على الأعضاء في الفريق العامل بحلول منتصف شهر مارس/آذار ٢٠١١. وعندما يتفق الفريق على مشروع النص ذلك فسيزوعه على جميع الأعضاء في فريق خبراء اقتصاديات المطارات لاستعراضه وللموافقة عليه، قبل أن يدرج النص بصيغته النهائية في الفصل الثالث من الدليل.

٢-١٢-١ اعتمد مشروع نص الفصل الرابع من الوثيقة Doc 9161 كما قدم في ورقة العمل WP/8 مع إدخال تعديل واحد على السطر الثاني من الفقرة ٤-٣٨ حيث ينبغي حذف العبارة التالية "والمنتفعين النهائيين".

تكلفة رأسمال (المطارات وخدمات الملاحة الجوية) — (WP/9)

١٣-١ المقدمة

١-١٣-١ في ورقة العمل WP/9 اقترح مشروع نص بشأن معدل تحديد معقول للعائدات بالنسبة الى المطارات وخدمات الملاحة الجوية لكي يدرج في الفصل الرابع من دليل اقتصاديات المطارات (الوثيقة 9562 Doc) والفصل الخامس من دليل اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية (الوثيقة 9161 Doc).

١٤-١ المناقشة

١-١٤-١ اعتبر أحد المجتمعين بأنه قد يكون ثمة حجة مفرغة بشأن تحديد قيمة الأصول المحتسبة من تدفق السيولة في المستقبل، عندما تكون تلك الأخيرة منبثقة عن الرسوم التي تحتسب على أساس الأصول بحد ذاتها. وكنيجة لذلك، اتفق الاجتماع على أنه ينبغي استثناء الإشارة الى القيمة الصافية الحالية للسيولة النقدية في المستقبل، والتي تضاف الى الأصول، من قائمة السبل الممكن اعتمادها لتحديد قيمة الأصول.

٢-١٤-١ اتفق المجتمعون على أن المخاطر قد تكون مختلفة نظرا لحجم المطارات وغرض استخدامها، وأنه وينبغي مراعاة هذه الإمكانية عند احتساب معدل العائد. وينبغي أن يطبق ذلك على المطارات التي فيها منتفع واحد أو بعض المنتفعين.

٣-١٤-١ اتفق المجتمعون على إدخال بعض التعديلات الأخرى، التي تشمل النص وقيمة الصيغ المعادلة كما تم تحديدها في الاستنتاجات أدناه. وبالنسبة الى القيم المقدمة في مثل احتساب المعدل المرجح لتكلفة رأس المال، وافق المجتمعون على الأرقام التي اقترحتها الأمانة العامة والتي تظهر بشكل أفضل ظروف الأسواق حاليا.

١٥-١ الاستنتاجات

١-١٥-١ توصل الاجتماع الى الاستنتاجات التالية في ضوء بحث الوثائق ومناقشتها:

أ) في الفقرة 4.A2 من المرفق (أ) (المطارات) وفي الفقرة 6.A2 من المرفق (ب) (خدمات الملاحة الجوية)، حذف العبارة التالية "The net present value of future cash flows accruing to the asset"؛

(ب) في نهاية الفقرة 4.A8 في كلا المرفقين إضافة الجملة التالية: "the net present value of future cash flows" "accruing to the asset"

(ج) إضافة ملاحظة في الفقرة 4.A9 من المرفق (أ) على الشكل التالي: "Airports of different size and use may face different risk profiles. Such differences should be considered when calculating the rate of return".

(د) تعديل العنوانين لكلا التذييلين بالمرفقين لقراءتهما على الشكل التالي: "Calculation of the Weighted Average Cost of Capital (WACC)"

(هـ) في الفقرة ٣-١ من كلا الإضافتين بالمرفق (ع) حذف كلمة "Expected" من الصيغة؛

(و) إضافة ملاحظة في الفقرة ٣-٣ من كلا التذييلين بالمرفقين للإشارة الى أنه ينبغي أن تحتسب قيمة تكلفة رأس المال، إما بصورة اسمية أو فعلية، بحيث لا تحتسب وفقا لطريقة تمزج ما بين المفهومين؛

(ز) بالنسبة للأمانة المقدمة في كلا التذييلين بالمرفقين لحساب (WACC) ينبغي استخدام القيم التالية: ٢% لصكوك الحكومة، و ٧% لمتوسط معدل العائد في السوق.

أساس التكلفة وفرض الرسوم (المطارات) — (WP/10)

١٦-١ المقدمة

١-١٦-١ اقترحت ورقة العمل WP/10 إدخال تعديلات على النص المنقح المقدم في الاجتماع المشترك الثالث لفريق خبراء اقتصاديات المطارات وفريق خبراء اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية بشأن أساس التكلفة وفرض الرسوم، وهي تتضمن نصا منقحا لدليل اقتصاديات المطارات (Doc 9562) بشأن فرض رسوم على الانبعاثات المؤثرة على نوعية الهواء المحلي، وتجميع التكاليف، وإدارة الازدحام والحسومات والحوافز.

١٧-١ المناقشة

١-١٧-١ وقد طرح سؤال بشأن النص المقترح في الفقرة 4.H25 من المرفق بورقة العمل WP/10 بالنسبة الى استنصواب تحقيق الأرباح من الرسوم المفروضة على نوعية الهواء المحلي. وأوضحت الأمانة العامة بأنه ينبغي عدم إضافة عنصر للربح عند تحديد مستويات الرسوم المفروضة على نوعية الهواء المحلي كما هي الحال بالنسبة لرسوم الأمن والرسوم المرتبطة بالضجيج، أي ينبغي استخدام الإيرادات المحققة من تلك الرسوم لتغطية التكاليف ذات الصلة.

٢-١٧-١ وللإجابة على سؤال بشأن معرفة ما هي أساس تكلفة رسوم نوعية الهواء المحلي، أشارت الأمانة العامة الى أن هذه المعلومات مدرجة في المرفق ١ من الوثيقة 9082 Doc، "دليل التجهيزات والخدمات التي يجب أن، تؤخذ في الحسبان عند تحديد تكاليف المطارات".

٣-١٧-١ عند مناقشة الفقرة 4.H18 من المرفق بورقة العمل WP/10، أثبتت مسألة بشأن المصطلحات المتعددة المستخدمة للإشارة الى رسوم الركاب. وأوضحت الأمانة أن النص المقترح يرتبط فقط بالرسوم المفروضة على الركاب الذين يمرون عبر محطات الركاب، وبالتالي لا تعالج أي مسائل تسبق التمويل، مثل الرسوم المفروضة لتحسين المطارات.

٤-١٧-١ ناقش الاجتماع مدى استصواب وضع أربعة عناوين فرعية منفصلة تحت القسم الخاص بتحديد الأسعار الاقتصادية مع توفير تغطية متداخلة للمواضيع. وطالبت آراء متعددة بترشيح النص في القسم بكامله. وفي هذا المجال، اتفق الاجتماع على أن النص ذات الصلة في ذات العنوان الفرعي بشأن الحوافز ينبغي أن ينقل إلى العناوين الفرعية الأخرى ضمن القسم نفسه.

١٨-١ الاستنتاجات

١-١٨-١ توصل الاجتماع إلى الاستنتاجات التالية في ضوء بحث الوثائق ومناقشتها:

١-١-١٨-١ ينبغي نقل النص ذات الصلة من القسم الفرعي بشأن "الحوافز" (الفقرات من 4.G14 إلى 4.G19 في المرفق) إلى الأقسام الفرعية السابقة بشأن "تطبيق التسعير الاقتصادي" لاسترداد التكلفة" و"إدارة الأزدحام".

تحديد الرسوم (خدمات الملاحة الجوية) — (WP/11)

١٩-١ المقدمة

١-١٩-١ اقترحت ورقة العمل WP/11 إدخال بعض التعديلات على دليل اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية (Doc 9161) الذي طرح على الاجتماع المشترك الثالث لفريق خبراء اقتصاديات المطارات وفريق خبراء اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية بشأن تحديد الرسوم، بما في ذلك تنسيق صيغة النص بشأن المبادئ العامة للتسعير الاقتصادي مع صيغة النص الموازي للدليل اقتصاديات المطارات (Doc 9562)، وبالإضافة إلى استحداث فقرة حول قوى السوق وأخرى حول الاكتظاظ ونص منقح للرسوم التفاضلية.

٢٠-١ المناقشة

١-٢٠-١ تم التعبير عن عدد من الآراء مفادها أن النص المقترح للتسعير الاقتصادي بالمرفق بورقة العمل WP/11 ينبغي أن يراعي، على النحو الواجب، الاختلافات الخاصة بالنص المعد للمطارات. وكانت من بين الأسباب المذكورة أن سلامة خدمات الملاحة الجوية تمثل اعتباراً أساسياً، ولذلك ينبغي للنص أن يكون أوضح في تركيزه على الشواغل الخاصة بالملاحة الجوية. فمثلاً يمكن تطبيق خفض المؤقت للرسوم لتشجيع مشغلي الطائرات على استحداث تكنولوجيات جديدة.

٢-٢٠-١ وقرر الاجتماع أنه ينبغي قلب نص عنوان الفقرة الفرعية تحت القسم الخاص بالتسعير الاقتصادي والتي تعالج العناصر التفاضلية لتحديد الرسوم وذلك لكي يتناول العنوان خفض الرسوم المؤقت فقط. وفي القسم الفرعي نفسه، اتفق الاجتماع على أن الفقرة 5.F12 غير متسقة مع إطار رسوم الملاحة الجوية، ولذلك ينبغي حذفها باستثناء الجملة الأولى منها التي ينبغي أن تنقل إلى نهاية الفقرة السابقة.

٢١-١ الاستنتاجات

١-٢١-١ توصل الاجتماع إلى الاستنتاجات التالية في ضوء بحث الوثائق ومناقشتها:

١-١-٢١-١ اتفق على إدخال التعديلات التالية على مشروع النص لتحديد الرسوم:

أ) حذف العبارة "Discounts, special rebates and other" وغيرها من عنوان القسم الفرعي للفقرات من 5.F11 الى 5.F13؛

ب) في الفقرة 5.F11 استبدال في السطر السادس عبارة "to elicit specific" بالعبارة التالية: "specifically to elicit distinct"؛

ج) شطب الفقرة 5.F12 باستثناء الجملة الأولى منها التي ينبغي أن تنقل الى نهاية الفقرة 5.F11؛

د) في الأسطر الثاني والرابع والخامس من الفقرة d) 5.F13، حذف الإشارة الى المساعدات لاستهلال المشاريع وخطط شبيهة لتقديم الحوافز واستبدالها بالنص الذي يشير الى استحداث التكنولوجيات الجديدة (مثلا، التجهيز المبكر).

تخصيص التكاليف ونظم فرض الرسوم (خدمات الملاحة الجوية) — (WP/12)

٢٢-١ المقدمة

١-٢٢-١ اقترح المرفق في ورقة العمل WP/12 مشروع نص والجزأين D و G من الفصل الخامس (جديد) من الوثيقة دليل اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية (Doc 9161) بشأن تصنيف فئات الخدمات لأغراض تخصيص التكاليف وفرض الرسوم، وتحديد دور وزن الطائرة في احتساب رسوم خدمات الملاحة الجوية. وتضمنت التعديلات الرئيسية المقترح إدخالها على النص المنقح المقدم الى الاجتماع المشترك الثالث لفريقي الخبراء ما يلي: أ) الإقرار بأن خدمات البرج وخدمات الاقتراب قد توفرها هيئات مختلفة، وقد تم استحداث هذا الإقرار حيث كان ذلك مناسباً، و ب) تحسين النص بخصوص فرض الرسوم على المناطق، و ج) توضيح دور وزن الطائرة في الصيغة المعتمدة لتحديد الرسوم.

٢٣-١ المناقشة

١-٢٣-١ تم التعبير عن الآراء في أثناء الاجتماع بأن فرض الرسوم على المناطق، لا سيما المناطق ذات تواتر مرتفع للحركة والطرق الجوية المفضلة، ينبغي ألا يعتبر كفرصة متاحة للإفراط في فرض الرسوم على المنتفعين. وفي هذا الإطار، اتفق المجتمعون على أن مشروع النص في نهاية الفقرة 5.G29 ينبغي أن يتضمن بعض الإشارة الى ضرورة أن تكون عملية فرض الرسوم على المناطق مرتبطة بالتكلفة كأى فئة أخرى من الرسوم.

٢-٢٣-١ ودارت مناقشة بالنسبة الى الأطراف التي ينبغي إدراجها في عملية التشاور مع المنتفعين و/أو المنظمات التي تمثلهم. وفي هذا الإطار، أشير الى أن النصوص المنقحة في الوثائق Doc 9082 ودليل الاقتصاديات غير متسقة، ففي بعض الأحيان تشير الى ممثلي المنتفعين أو منظمات المنتفعين أو هيئات المنتفعين. واتفق المجتمعون على أن العبارة التي ينبغي استخدامها هي "منظمات المنتفعين".

٢٤-١ الاستنتاجات

١-٢٤-١ توصل الاجتماع الى الاستنتاجات التالية في ضوء بحث الوثائق ومناقشتها:

١-١-٢٤-١ اتفق على إدخال التعديلات التالية على مشروع النص الخاص بنظم تخصيص التكاليف وفرض الرسوم:

أ) إضافة، في نهاية الفقرة 5.G29، نقطة ثالثة تقرأ كما يلي: "In this respect, a provider should not levy charges that are solely intended to increase revenue without a proper cost base"

ب) نحل في الفقرة 5.G30، عبارة "المنفعين أو المنظمات الممثلة لهم" محل "ممثلّي المنفعين" "users or their representative organizations".

الجوانب الاقتصادية والتنظيمية المتعلقة بتنفيذ المفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية (خدمات الملاحة الجوية) — (WP/13)

٢٥-١ المقدمة

١-٢٥-١ اقترحت ورقة العمل WP/13 إدخال تعديلات على النص المعدل لدليل اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية (Doc 9161) المقدم في الاجتماع الثالث لفريق خبراء اقتصاديات المطارات وفريق خبراء اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية بشأن الجوانب الاقتصادية والتنظيمية المتعلقة بتنفيذ المفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية. وتضمنت التعديلات المقترحة نصاً منقحاً ليشمل جوانب المراقبة وتوحيد المصطلحات مع نظيراتها المستعملة في وثائق الايكاو الأخرى.

٢٦-١ المناقشة

١-٢٦-١ أيد المجتمعون تأييداً عاماً النص المنقح كما هو مقترح في المرفق بورقة العمل WP/13 بالنسبة إلى الجوانب التنظيمية لمفهوم التشغيل العالمي لإدارة الحركة الجوية باستثناء، إدراج كلمة "المراقبة" في الفقرة ٣-٨٣. وارتأى بعض الأعضاء أن هذا المصطلح غير ضروري، في حين أشار آخرون إلى أن هذا المصطلح يمكن أن يكون مغرضاً، إذ أنه مرتبط بعمليات الحركة الجوية. وبعد تبادل الآراء بشكل مستفيض ومطول، اتفق المجتمعون على أن تحل كلمة "الإشراف" (supervision) محل كلمة "المراقبة" (control).

٢٧-١ الاستنتاجات

١-٢٧-١ توصل الاجتماع إلى الاستنتاجات التالية في ضوء بحث الوثائق ومناقشتها:

١-٢٧-١-١ ينبغي الاستعاضة عن كلمة "مراقبة" (control) بكلمة "إشراف" (supervision) في السطر الثاني من الفقرة ٣-٨٣.

إعادة تنظيم الفصل الأول من هيكل الوثيقة 9161 وفي الوثيقة 9562 — (WP/14)

٢٨-١ المقدمة

١-٢٨-١ قدمت هذه الورقة التعبيرات الرئيسية المقترحة إدخالها على الفصل الأول المنقح للدليلين الاقتصاديين. ولخص الجزء (أ) الجديد المبادئ الرئيسية لفرض الرسوم والمنبثقة عن اتفاقية شيكاغو وقرارات الجمعية العمومية وسياسات الايكاو بشأن الرسوم في حين وصف الجزء (ب) مسؤوليات الدول.

٢٩-١ المناقشة

١-٢٩-١ اتفق الاجتماع على أن النص المقترح في القسم الخاص " بقرارات الجمعية العمومية" بالنسبة للرسوم البيئية يجب أن يقتصر فقط على جوانب الضجيج ونوعية الهواء المحلي.

٢-٢٩-١ لقد أشير الى أن تفسير المادة ٢٨ من اتفاقية شيكاغو، كما هو محدد في الفقرة ١-١٣ من المرفق بورقة العمل WP/4، مفرط في الشمولية، وينبغي أن يكون متسقا بشكل أدق مع المصطلحات المستخدمة في تلك المادة.

٣٠-١ الاستنتاجات

١-٣٠-١ توصل الاجتماع الى الاستنتاجات التالية في ضوء بحث الوثائق ومناقشتها:

١-١-٣٠-١ اتفق على التعديلات التالية لإدخالها على مشروع نص الفصل الأول:

أ) حذف كل الإشارات الى تغير المناخ، بما في ذلك تلك الواردة في الحاشية، من الفقرات ١-٧ و ١-٨ من كلا المرفقين؛

ب) الاستعاضة عن الفقرة ١-١٣ في كلا المرفقين بالنص التالي: "بموجب المادة ٢٨ من اتفاقية شيكاغو، تتسبب المسؤوليات الرئيسية الى الدول المتعاقدة. فمثلا، تكون الدولة المتعاقدة المسؤولة عن توفير التسهيلات والخدمات وفقا للقواعد الدولية والممارسات الموصى بها أو التي يتم إنشاءها من وقت الى آخر وفقا لأحكام الاتفاقية. بالإضافة الى ذلك، ثمة موجبات التزمتم بها الدول في اتفاقياتها للخدمات الجوية حيث تعتبر الدولة، مرة أخرى وحدها المسؤولة عن الامتثال الى الأحكام التي تعالج مثلا حق الوصول الى المطارات والطرق الجوية."

إعادة تنظيم هيكل الوثيقة 9161 والوثيقة 9562 — (WP/15)

٣١-١ المقدمة

١-٣١-١ قدمت ورقة العمل WP/15 التعبيرات الرئيسية المقترحة لإعادة تنظيم هيكل دليل اقتصاديات المطارات (Doc 9562) ودليل اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية (Doc 9161)، وهي تعرض مرفقة في شكل فهرس جديد.

٣٢-١ المناقشة

١-٣٢-١ اتفق الاجتماع على الاقتراحات المقدمة من الأمانة العامة على إعادة تنظيم الدليلين الاقتصاديين، ولاحظ الاجتماع أيضا أن سيضاف مرفقا جديدا الى الوثيقة 9562 Doc (بشأن إدارة الأداء في المطارات) كما سيضاف مرفق جديد الى الوثيقة 9161 Doc (اتفاق نموذجي لمستوى الخدمة).

٣٣-١ الاستنتاجات

١-٣٣-١ توصل الاجتماع الى الاستنتاجات التالية في ضوء بحث الوثائق ومناقشتها:

١-٣٣-١-١ تم اعتماد الهيكل الجديد للدليلين الاقتصاديين مع الإحاطة علما بأن مرفقا جديدا سيضاف الى الوثيقة 9562 Doc مع معلومات مفصلة بشأن إدارة الأداء في المطارات، وآخر سيضاف الى الوثيقة 9161 Doc مع اتفاق نموذجي لمستوى الخدمة للإبرام ما بين الدول/مقدمي خدمات الملاحة الجوية ومقدمي الخدمات من الأطراف الثالثة (انظر الوثيقتين WP/19 و WP/23).

الفصل الخامس الجديد من الوثيقة 9161، الجزء (باء) والجزء (جيم) — (WP/16)

٣٤-١ المقدمة

١-٣٤-١ قدمت ورقة العمل WP/16 نصا منقحا يشمل ما يلي: (أ) خدمات معلومات الطيران/إدارة معلومات الطيران، و (ب) الرحلات المستتاة التي ينبغي إدراجها في الجزء (ب) و الجزء (ج) من الفصل الخامس الجديد من الوثيقة (9161 Doc).

٣٥-١ المناقشة

١-٣٥-١ اتفق الاجتماع على النص المنقح المقترح من الأمانة العامة لخدمات معلومات الطيران/إدارة معلومات الطيران.

١-٣٥-٢ أقر الاجتماع إمكانية ظهور بعض الحساسيات بخصوص الموضوع المطروح، وأعلن المجتمعون أن عدم تعريف طائرة الدولة يجعل من الصعب على مقدمي خدمات الحركة الجوية أن يطبقوا السياسة الحالية التي تعتمد على الايكو لفرض الرسوم على الرحلات المعفاة. لذلك، اتفق الاجتماع على لفت نظر لجنة النقل الجوي الى ضرورة قيام الايكو بإعداد تعريف "لطائرة الدولة" و/أو "رحلات الدولة".

١-٣٥-٣ جرت مناقشة طويلة بشأن مسألة إعادة تسديد تكاليف مقدمي خدمات الملاحة الجوية التي تتكبدتها الرحلات المعفاة. وتم التركيز على أنه، بموجب أحكام الوثيقة 9082 Doc، ينبغي عدم إقتال كاهل المنتفعين بتكاليف هي غير منسوبة إليهم على النحو الواجب، وفقا لممارسات المحاسبية السليمة. ووفقا لذلك، اتفق المجتمعون على ضرورة تعديل النص المقترح للفقرات من 5.C19 الى 5.C22 في المرفق بورقة العمل WP/16.

٣٦-١ الاستنتاجات

١-٣٦-١ توصل الاجتماع الى الاستنتاجات التالية في ضوء بحث الوثائق ومناقشتها

١-٣٦-١-١ ينبغي تعديل مسودة النص الوارد في المرفق بحذف الفقرات من 5.C19 الى 5.C22، مع إدراج النص ذات الصلة من الوثيقة 9082 Doc من الفقرة ٥١ (أي، تخصيص التكاليف "..." الى "مبادئ المحاسبية السليمة") وبإضافة جملة جديدة كما يلي: "ولأغراض فرض الرسوم للطيران المدني، ينبغي عدم إدراج التكاليف المنسوبة الى الرحلات المعفاة."

البند ٢ من جدول الأعمال: استعراض أعمال المتابعة بشأن التوصيات الأخرى الصادرة عن المؤتمر

توفير بعض خدمات الملاحة الجوية من جانب المشغلين الأطراف الثالثة – (WP/19)

اتفاقات مستوى الخدمات لمقدمي الخدمات الأطراف الثالثة – (WP/23)

١-٢ المقدمة

١-١-٢ وصفت ورقة العمل (WP/19) المسائل المرتبطة بتوافر واستدامة البنية الأساسية اللازمة لتوفير وتحسين خدمات الملاحة الجوية، حيث يتم توفير بعض من تلك الخدمات عن طريق التعاقد مع المشغلين من الأطراف الثالثة من خلال التعاقد مع الخارج أو التعاقد من الباطن. وأدرج في مرفق بالورقة (WP/19) اتفاق نموذجي لمستوى الخدمات التي يمكن أن تلجأ إليه الدول و/أو مقدمو خدمات الملاحة الجوية لضمان أن المشغلين من الأطراف الثالثة يوفرون الخدمات المتفق عليها وفقاً لشروط السلامة والأداء المعترف بها.

٢-١-٢ وعالجت ورقة العمل (WP/23) التحديات التي تؤثر على خدمات الاتصالات بالأقمار الصناعية، واقترحت بعض البنود الإضافية التي يمكن أن تدرج في أي اتفاق محتمل لمستوى الخدمات قد يبرم ما بين الدول ومقدمي خدمات الملاحة الجوية والمشغلين من الأطراف الثالثة (أنظر المرفق بورقة العمل (WP/19)).

٢-٢ المناقشة

١-٢-٢ في معرض المناقشة ظهرت ثلاث فئات من الآراء. في الفئة الأولى، اعتبرت بعض الأعضاء أنه من خارج نطاق اختصاصات فريق الخبراء أن يعالج المسائل المرتبطة بالاتفاق النموذجي المقترح لمستوى الخدمات، وأن هذه المبادرة ينبغي أن تترك للصناعة. أما فئة الآراء الثانية، فاعتبرت أنه بدلاً من أن يعالج الفريقان الاقتصاديان هذه المسألة، ينبغي أن يعالج هذه المسألة فريق الخبراء المعني بأداء وشروط إدارة الحركة الجوية (ATMRPP) أو فريق الخبراء المعني باتصالات الطيران (ACP) أو مجموعة شمال الأطلسي لتخطيط النظم. أما فئة الآراء الثالثة فاعتبرت أنه من مسؤولية فريق الخبراء إعداد المشورة بشأن هذا الموضوع، إذ أن هذا ما قد أوصى به المؤتمر CEANS 2008. وبعد مناقشة طويلة ومستفيضة بشأن سيئات وحسنات مختلف النهج، اتفق المجتمعون على أن فريق الخبراء هما الهيئة المناسبة لتوفير الإرشادات بهذا الخصوص.

٢-٢-٢ بالنسبة إلى الاقتراح الوارد في ورقة العمل (WP/23) لإدراج نص ذات الصلة في الاتفاق النموذجي لمستوى الخدمات (انظر المرفق بورقة العمل (WP/19))، قرر الاجتماع أنه ينبغي فقط إدراج محتويات الفقرات من ١-٢ إلى ٥-٢، إذ أنه اعتبر أن قد يكون من الصعب تنفيذ النص المقترح من ٦-٢ إلى ٩-٢ بشأن الاتفاقات المتعددة لمستويات الخدمات من خلال سلسلة الإمدادات لأغراض استمرارية تنفيذ الأعمال.

٣-٢ الاستنتاجات

١-٣-٢ توصل الاجتماع إلى الاستنتاجات التالية في ضوء بحث الوثائق ومناقشتها:

١-٣-٢-١ ينبغي إعداد المواد الإرشادية الخاصة بالوثيقة Doc 9161 باستخدام النصوص المناسبة من الفقرات ١-٢ إلى ٥-٢ من ورقة العمل WP/23. وينبغي في نهاية المواد الإرشادية إلى الاتفاق النموذجي لمستوى الخدمات (SLA) كما هو مقترح في المرفق بورقة العمل WP/19. وسيشكل الاتفاق النموذجي ذلك مرفقاً جديداً بالوثيقة Doc 9161.

تنفيذ الدول لتوصيات المؤتمر بشأن اقتصاديات خدمات المطارات والملاحة الجوية (WP/20) (CEANS - 2008) — ورقة العمل (WP/20)

٤-٢ المقدمة

١-٤-٢ قدمت ورقة العمل WP/20 نتائج دراسة استقصائية أجرتها الأمانة العامة من خلال كتاب منظمة (SD 38/4-10/38) المؤرخ ٢٠١٠/٥/٣١ بشأن تنفيذ الدول للتوصيات الصادرة عن مؤتمر اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية - (CEANS - 2008) . وقد تم الاعتماد على ٤٧ ردا من الدول الأعضاء في الأيكاو.

٥-٢ الاستنتاج

١-٥-٢ أخذ الاجتماع علما بمحتويات ورقة المعلومات.

البند ٣ من جدول الأعمال: استعراض أعمال المتابعة لقرار المجلس المتعلق بهيكل الوثيقة المعنونة سياسات الايكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية (Doc 9082) وسهولة قراءتها

المراجعة المقترحة لسياسات الايكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية (Doc 9082) – ورقة العمل (WP/17)

١-٣ المقدمة

١-١-٣ في شهر نوفمبر/تشرين الثاني ٢٠٠٨، قرر مجلس الايكاو أنه لا بد من إجراء استعراض شامل للوثيقة المعنونة "سياسات الايكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية" (الوثيقة 9082 Doc) بهدف تحسين هيكل هذه الوثيقة وسهولة قراءتها (انظر قرار المجلس في الجلسة ١١ من الدورة ١٨٥). واقترحت ورقة العمل (WP/17) إدخال عدد من التعديلات على الوثيقة (Doc 9082)، بما في ذلك تعديلات تحريرية في اطار لجهد المبذول لإضفاء الانسجام على النص واختصاره وفي بعض الحالات توضيحه.

٢-٣ المناقشة

١-٢-٣ منذ البداية، أعلن وفد الاتحاد الروسي أن النص المنقح والمقترح للوثيقة (Doc 9082) والمعد لمراجعته في أثناء الاجتماع المشترك الرابع متاح باللغة الانجليزية فقط، لذلك لن يتمكن وفد الاتحاد الروسي أن يبدي تعليقه على التعديلات المقترحة الى حين توفر الوثيقة المنقحة (Doc 9082) باللغة الروسية.

٢-٢-٣ وأكد الرئيس أنه في اطار الوثائق المنقحة المقترحة للوثيقة (Doc 9082)، تم الحرص الشديد على عدم تعديل فحوى السياسات بشأن الرسوم.

٣-٢-٣ درس الاجتماع التعديلات المقترح إدخالها على الوثيقة (Doc 9082) واستعرض كل قسم على حدة. وقد تم تقديم ملاحظتين عامتين وهما كالتالي: (أ) ينبغي لعبارة "مشغلي الطائرات" أن تحل محل "الناقلون الجويون" في كامل نصوص الوثيقة، و (ب) إن تدرج عبارة "المنتفعون النهائيون" حيث كان ذلك ملائماً.

٤-٢-٣ وقد جرت مناقشة مطوّلة بشأن مدى استصواب الصياغة المستخدمة في الفقرة ٣٧ (١) بشأن أساس التكاليف لرسوم المطارات، والتي حالياً تخلط ما بين التكاليف والإيرادات على الرغم من أن الفقرة ترتبط فقط بالتكاليف. وقد أعلن أن الإشارة الى إيرادات الطيران في تلك الفقرة غير مناسبة، لأن مثل هذه الإيرادات يمكن أن يتم تقديرها فقط بعد مراعاة الإسهامات من الإيرادات غير التابعة لقطاع الطيران، وذلك وفقاً لشكل المراقبة الاقتصادية. بالإضافة الى ذلك، قد أشير الى أن النص الحالي مفرط في التعقيد ولذلك كان من الصعب فهمه. ولذلك لأغراض التوضيح، اتفق الاجتماع على أن الفقرة ينبغي أن تقسم الى جملتين: (أ) الجملة الأولى الى نهاية "التنظيم والإدارة" و (ب) حذف الإشارة الى إيرادات الطيران، فقرأ الجملة الثانية كما يلي: "بالانساق مع شكل المراقبة الاقتصادية المعتمدة، يتم التعويض عن هذه التكاليف من خلال الإيرادات من غير قطاع الطيران".

٥-٢-٣ اتفق الاجتماع على التعديلات المفصلة التي ينبغي اتخاذها في الوثيقة (Doc 9082) كما وردت في الاستنتاجات أدناه.

٣-٣ الاستنتاجات

- ١-٣-٣ توصل الاجتماع الى الاستنتاجات التالية في ضوء بحث الوثائق ومناقشتها
- ١-١-٣-٣ وافق الاجتماع على التعديلات التالية للوثيقة (Doc 9082) — التمهيد
- أ) بالنسبة الى الفقرة (١)، إضافة النص التالي في نهاية تلك الفقرة: "بناء على توصية اعتمدها مؤتمر خدمات الملاحة الجوية وأقرها مجلس الايكاو، تشجع الدول على أن تدرج في تشريعاتها الوطنية أو تنظيماتها أو سياساتها كما في الاتفاقات المقبلة للخدمات الجوية، المبادئ الرئيسية الأربعة لفرض الرسوم، ألا وهي عدم التمييز والارتباط بالتكلفة والشفافية والتشاور مع المنتفعين، وذلك لضمان امتثال مشغلي المطارات ومشغلي خدمات الملاحة الجوية؛
- ب) في السطر الثالث من الفقرة الرابعة، استبدال عبارة "are business with" بعبارة "have" واستبدال في السطر الخامس عبارة "Air carriers" بعبارة "Aircraft operators"
- ج) الفقرة الخامسة السطر الأول حذف "are likely to" وفي السطر الخامس حذف العبارة التالية "airport and airspace congestion,"
- د) في السطر الأخير من الفقرة السادسة حذف العبارة التالية: "and other improvements in infrastructure";
- هـ) في السطر ما قبل الأخير من الفقرة السابعة استبدال عبارة "air carriers" بعبارة "aircraft operators and end-users" وحذف الجملة ابتداء من "which" الى آخرها.
- و) في السطر الثاني من الفقرة الثامنة، استبدال عبارة "air carriers" بعبارة "aircraft operators and end-users".
- ز) في السطر الأول من الفقرة ١٠ استبدال "CEANS" بعبارة "the 2008 Conference".
- ح) في السطر الأخير من الفقرة ١١، استبدال العبارة التالية "سنويا بتحديث وإصدار المعلومات بشأن رسوم المطارات ورسوم خدمات الملاحة الجوية التي تفرض فعلا في الدول في الوثيقة "رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية" (Doc 7100) — aeronautical by ICAO collects and publishes information on charges for airports and air navigation services worldwide" (انظر الوثيقة (Doc 7100)).
- ٢-١-٣-٣ اعتمدت التعديلات التالية للجزء الأول من الوثيقة (Doc 9082) الجزء الأول — عام
- أ) في الفقرة ١٧، إضافة "of these entities" في نهاية الجملة؛
- ب) في السطرين الأول والثاني من الفقرة ٢٣، إعادة الصياغة كما يلي: "States' exercise of their economic oversight responsibilities should be clearly separated..."
- ج) في السطر الرابع من الفقرة ٢٤، حذف "تجاري" "commercial"؛ وفي الفقرة الفرعية (١) أولا استبدال عبارة "their dominant position" بالعبارة التالية "any dominant position they may have"، وفي الفقرة الفرعية (٣) بعد "future demand" نضيف "in a cost-effective manner".
- د) في السطر الثاني من الفقرة ٣٠، حذف جملة "that have a direct impact on charges".

هـ) في الفقرة ٣٤، إضافة بعد "specific circumstances" النص التالي: "..., after having allowed for possible contributions from non-aeronautical revenues..".

٣-١-٣-٣ تم الاتفاق على ادخال التعديلات التالية على الجزء ٢ — المطارات، من الوثيقة Doc 9082:

أ) في الفقرة ٣٦، إعادة صياغة الجمل الأخيرة على الشكل التالي: (١) "كذلك، يوصى بأن تنظر الدول، في تطبيق المطارات، حيث ما كان ذلك ملائماً، معايير محاسبية مقبولة دولياً".

ب) في الفقرة ٣٧ (١) إنهاء الجملة بعد عبارة "management and administration" واستبدال النص بالجملة الجديدة التالية: "Consistent with the form of economic oversight adopted, these costs may be offset by non-aeronautical revenues".

ج) في الفقرة ٣٧ (١) إنهاء الجملة مباشرة بعد "weight formula" في بعض الظروف ونستبدل الجملة التالية بالنص التالي: "The maximum certificated take-off weight as indicated in the certificate of airworthiness (or other prescribed document) should be used, while considering local restrictions that may affect aircraft maximum take-off weight"; ii) last line, change the reference to read "53"

٤-١-٣-٣ تمت الموافقة على إدخال التعديلات التالية على الجزء الثالث بعنوان خدمات الملاحة الجوية من الوثيقة (Doc 9082):

أ) في الجملة الأخيرة من الفقرة ٤٧ استبدال عبارة "cost-based" بعبارة "calculated";

ب) في الفقرة ٤٩، (٢)، الإبقاء على النص الأصلي وحذف الفقرة الفرعية (vii).

٥-١-٣-٣ وافق الاجتماع على النص الجديد المقترح بشأن خدمات معلومات الطيران — إدارة معلومات الطيران في الوثيقة Doc 9082 . وسيرفع أمين الفريقين تقريراً إلى لجنة النقل الجوي لكي يعلمهما بأن هذا النص الإضافي هو معروض استجابة للمقتضيات المقدمة في البند ج) من صلاحيات فريق خبراء اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية.

٦-١-٣-٣ ويعدّل تعريف عبارة "وضع المعايير المرجعية" (benchmarking) في معجم المصطلحات بالمرفق (٣) بالوثيقة Doc 9082 على الشكل التالي: عملية إجراء مقارنة مع مرور فترة من الزمن ضمن منظمة واحدة (وضع المعايير المرجعية للمقارنة الداخلية) أو إجراء مقارنة للأداء بين منطمتين أو أكثر (وضع المعايير المرجعية للمقارنة الخارجية)، وذلك بهدف تحسين النص.

البند ٤ من جدول الأعمال: استعراض جوانب توزيع تكاليف النظام العالمي للملاحة الجوية بالأقمار الصناعية (GNSS)

تخصيص التكاليف الإضافية لتوفير خدمات أكثر تقدماً للنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية – (Flimsy No. 1)

١-٤ المقدمة

١-١-٤ في شهر فبراير/شباط ٢٠٠٧، اعتمد مجلس الايكاو سياسة "مؤقتة" لتخصيص التكاليف الإضافية لتوفير خدمات أكثر تقدماً للنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS)، وقد طلب المجلس الى الأمين العام أن ينسق الجوانب الفنية والقانونية والاقتصادية المرتبطة بتخصيص تكاليف نظام (GNSS)، والتوسع بشأن تلك "المبادئ" وفقاً لذلك، بحيث يمكن إعادة صياغة المواد الإرشادية بالصياغة المناسبة لإدراجها في سياسة الايكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية (الوثيقة (Doc 9082)). وشاركت في هذا الجهد ثلاثة إدارات من الايكاو، ألا وهي إدارة النقل الجوي وإدارة الملاحة الجوية وإدارة الشؤون القانونية، وقد ناقشت المسائل المتعددة التي طالب بها المجلس. وأظهرت ورقة العمل WP/22 نتائج هذه المناقشة.

٢-٤ المناقشة

١-٢-٤ منذ البداية، أعلن عدد من الأعضاء أن تخصيص تكاليف نظام (GNSS) مسألة في غاية التعقيد، وينبغي أن يتم معالجتها بحذر. وفي وجه الخصوص، لوحظ أن تكنولوجيات تطبيقات نظام (GNSS) مازالت طي الإعداد وأنه مازالت الحاجة واضحة لتحسين فهم التكاليف والمكاسب لجميع المنتفعين المحتملين من هذا النظام. واتفق الاجتماع أيضاً على ضرورة تطوير تعريف الخدمات الأساسية المقدمة في الفقرة ٣-١ من تلك الورقة.

٢-٢-٤ ووفقاً لما تقدم، اعتبر الاجتماع أنه من المبكر لأوانه إدراج المواد الإرشادية المؤقتة للسياسة في الوثيقة (Doc 9082). وأوصى المجتمعون بأن تواصل الايكاو رصد الموقف وتتنظر في إمكانية تضمين السياسة في الوثيقة (Doc 9082)، فقط عندما يتم الإجابة على الأسئلة المعلقة. وعاد الرئيس وشدد على أن أي تخصيص محتمل للتكاليف الإضافية مقابل توفير خدمات أكثر تقدماً لنظام (GNSS) لحساب الطيران المدني ينبغي أن يكون متسقاً مع سياسات الايكاو بشأن فرض الرسوم، كما تم ذكرها في الفقرة ٥١ من الوثيقة المنقحة (Doc 9082).

٣-٤ الاستنتاجات

١-٣-٤ توصل الاجتماع الى الاستنتاجات التالية في ضوء بحث الوثائق ومناقشتها:

١-١-٣-٤ ينبغي إبقاء المواد الإرشادية للسياسة الحالية في صيغتها المؤقتة، ولذلك ينبغي عدم إدراجها في الوثيقة (Doc 9082) في الوقت الحالي، وذلك للأسباب التالية:

(أ) مازالت تكنولوجيات نظام (GNSS) قيد التطوير؛

(ب) ثمة حاجة الى تعزيز الفهم للاستخدام المحتمل لنظام (GNSS) ضمن قطاعات الصناعة والقطاعات الأخرى؛

(ج) مازال تعريف الخدمات الأساسية غير واضح، ويحتاج الى مزيد من الصقل، ولا سيما فيما يتعلق بتفسير الخدمات الأساسية مقابل الخدمات المفتوحة.

البند ٥ من جدول الأعمال: وضع إرشادات بشأن الوسائل التي يمكن اعتمادها لتمويل وظائف المراقبة المختلفة

تمويل مهام المراقبة — (WP/18)

خيارات تمويل المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة — (WP/22)

١-٥ المقدمة

١-١-٥ قدمت ورقة العمل (WP/18) نتائج دراسة استقصائية أجرتها الأمانة العامة بشأن تمويل المهام المراقبة (مراقبة السلامة والأمن والمراقبة الاقتصادية في المطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية) وذلك على الصعيدين الوطني والإقليمي. ولخصت الورقة أيضا بعض عناصر المواد الإرشادية المقدمة في مشروع الفصل الخامس للدليل الايكاو لمراقبة السلامة (Doc 9734) والتي تضمنت السبل الممكن اعتمادها لضمان التمويل المستدام للمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة (RSOOs).

٢-١-٥ أشارت ورقة العمل (WP/22) الى الوثيقة WP/18، وذكرت انه في حين يمكن تمويل مراقبة السلامة جزئيا من خلال طائفة من الوسائل، إلا أن الاسهامات الحكومية تضطلع في غالبية الأحوال بدور أساسي في هذا المجال. فلذلك، ان مسألة التمويل تصبح مسألة في غاية الأهمية عندما ننظر في إنشاء منظمة إقليمية لمراقبة السلامة. واقترحت الورقة دراسة طائفة شاملة من خيارات التمويل تتخطى فرض الرسوم والضرائب، بما في ذلك الإسهامات من جانب الحكومات والمصادر التجارية والمنظمات الدولية.

٢-٥ المناقشة

١-٢-٥ عند تقديم ورقة العمل WP/18 ذكرت الأمانة العامة أنه وفقا للدراسة الاستقصائية التي أنجزت، تتبثق من الخزائنة غالبية مصادر التمويل لمهام المراقبة على الصعيدين الوطني والإقليمي، على الرغم من أن بعض الدول قد ذكرت أنها تنظر في إمكانية استحداث رسوم لتمويل جزء من مهامها للمراقبة. وقدمت الولايات المتحدة ورقة عمل (WP/22) وأيدتها فيها بعض الدول وبعض المنظمات الدولية.

٢-٢-٥ وقدمت إدارة الملاحة الجوية في الايكاو عرضا بشأن إنشاء منظمات إقليمية لمراقبة السلامة والحاجة الى ضمان توافر التمويل بشكل مستدام. وقد أبلغ الاجتماع أيضا بأنه ينظر حاليا في إمكانية استخدام الرسوم المفروضة على سلامة الركاب و/أو الرسوم المفروضة أثناء الطريق، كخيارات ممكنة لتمويل المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة.

٣-٢-٥ وأقر الاجتماع بأهمية إنشاء وتشغيل المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة، لا سيما وأنها تضطلع بعدد من مهام المراقبة بالنيابة عن عدد من الدول، وفي بعض الأحيان تتناول أحجام وموارد محدودة للحركة، في الأقاليم أو شبه الأقاليم النامية. ولكن ضمن المناقشة، ارتأى بعض الأعضاء أن سياسات الايكاو الحالية بشأن الرسوم موجهة نحو توفير الخدمات في المطارات والملاحة الجوية، فلذلك، إن تطبيقها على تمويل المهام المرتبطة بالمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة أمر مشكوك فيه. وقد تم التوضيح أن تكاليف مهام المراقبة مرتبطة مباشرة بتوفير خدمات المطارات والملاحة الجوية، ويمكن إدراجها في أساس التكلفة للرسوم طالما تفرض هذه التكاليف على مقدمي الخدمات. وتم التعبير عن آراء أخرى مفادها أن جميع الخيارات المحتملة لتمويل مهام المراقبة ينبغي أن تبقى مفتوحة وقابلة للدراسة.

٤-٢-٥ وتوصل الاجتماع الى توافق للآراء عام مفاده بأن الايكاو ينبغي أن تعالج هذه المسألة. ووفقا لذلك، تم إنشاء فريق عامل لإعداد المواد الإرشادية بخصوص موضوع تمويل مهام المراقبة على نطاق واسع، يشمل جميع فئات مهام المراقبة على الصعيدين الوطني والإقليمي. واتفق الاجتماع على أن الأعمال ستتجز بالمراسلة، ينبغي أن تكون الاستنتاجات جاهزة بحلول شهر

يوليو/تموز ٢٠١١ حتى يتم إدراجها في جدول أعمال الندوة المقبلة الخاصة بالمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة المتوقع عقدها من ٢٦ إلى ٢٨/١٠/٢٠١١. وتطوعت الولايات المتحدة الأمريكية كي تكون مقرر الفريق العامل ذلك.

٣-٥ الاستنتاجات

١-٣-٥ توصل الاجتماع الى الاستنتاجات التالية في ضوء بحث الوثائق ومناقشتها:

١-١-٣-٥ تتوجه سياسات الايكاو الحالية بخصوص الرسوم والإرشادات ذات الصلة الى الدول وهي مرتبطة بخدمات المطارات والملاحة الجوية فقط، فلذلك إن عملية فرض الجبايات على الركاب أو فرض رسوم أثناء الطريق لأغراض تمويل نشاطات المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة، لن تدخل ضمن نطاق السياسات الحالية للايكاو بشأن الرسوم.

٢-١-٣-٥ وينبغي لفريق عامل يتألف من كندا وألمانيا والمكسيك ونيجيريا وجنوب أفريقيا والولايات المتحدة (المقرر) والمفوضية الأوروبية والمجلس الدولي للمطارات والمجلس CANSO والأليات، أن يعد مواد إرشادية بشأن مسألة تمويل مهام المراقبة على صعيد واسع النطاق، أي ليشمل جميع فئات مهام المراقبة على الصعيدين الوطني والإقليمي. واستعدادا للندوة المقبلة بشأن المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة المتوقع عقدها في شهر أكتوبر/تشرين الأول ٢٠١١، ينبغي للفريق العامل أن يضع بالمراسلة للمسات الأخيرة على الإرشادات ذات الصلة بحلول شهر تموز/يوليو ٢٠١١.

البند ٦: ما يستجد من أعمال

الأجواء الأوروبية الموحدة - (WP/21)

١-٦ المقدمة

١-١-٦ اقترحت ورقة العمل (WP/21) والمرفق بها نصا منقحا بشأن الأجواء الأوروبية الموحدة (SES) لإدراجه في الجزء (و) (التعاون السياسي) من الفصل الثالث (التعاون الدولي) لدليل اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية (Doc 9161).

٢-٦ المناقشة

١-٢-٦ اتفق الاجتماع على أن يكون النص الجديد على اعتباره يحدّث النص مبادرة الأجواء الأوروبية المفتوحة في الجزء (و) من الفصل الثالث من الوثيقة (Doc 9161) ويحل محله. وأخذ الاجتماع علما بأن بعض التغييرات الصياغية البسيطة ضرورية.

٣-٦ الاستنتاجات

١-٣-٦ توصل الاجتماع الى الاستنتاجات التالية في ضوء بحث الوثائق ومناقشتها:

١-١-٣-٦ اعتمد الاجتماع مشروع نص الفصل الثالث بعنوان التعاون الدولي للوثيقة (Doc 9161)، مع إدخال تعديلات صياغية بسيطة عليه، وقرر إرساله الى الأمانة العامة.

قائمة بالأفرقة العاملة

المشاركون (خبراء من) (R = المقرر)	المواضيع	رقم الفريق العامل
أيرلندا (مقرر) الأرجنتين كندا شيلي ألمانيا نيجيريا جنوب أفريقيا المملكة المتحدة الولايات المتحدة المفوضية الأوروبية المجلس الدولي للمطارات الأياتا	الأداء الاقتصادي (المطارات)	WG/1
الولايات المتحدة (مقرر) كندا ألمانيا المكسيك نيجيريا جنوب أفريقيا المفوضية الأوروبية المجلس الدولي للمطارات منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO) الأياتا	الإرشادات بشأن تمويل مهام المراقبة	WG/2