

منظمة الطيران المدني الدولي

تقرير مؤتمر اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية

مونتريال، ١٥ - ٢٠/٩/٢٠٠٨

أقره المؤتمر
ونُشر بموجب سلطة الأمين العام





منظمة الطيران المدني الدولي

تقرير مؤتمر اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية

مونتريال، ١٥-٢٠/٩/٢٠٠٨

أقره المؤتمر
ونُشر بموجب سلطة الأمين العام

تتشر منظمة الطيران المدني الدولي

999 University Street, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7

هذه الوثيقة في طبعات منفصلة باللغات العربية والانجليزية والصينية والفرنسية والروسية والاسبانية

للحصول على معلومات عن تقديم طلبات الشراء والاطلاع على جميع أسماء وكلاء البيع وبائعي

الكتب، يرجى زيارة الموقع التالي للايكاو www.icao.int

وثيقة الايكاو رقم 9908 Doc، تقرير مؤتمر اقتصاديات المطارات

وخدمات الملاحة الجوية

Order Number: 9908

ISBN 978-92-9231-187-2

© ICAO 2008

جميع الحقوق محفوظة. لا يجوز استنساخ أي جزء من هذا المنشور أو تخزينه في نظام لاسترجاع الوثائق أو تداوله في أي شكل من الأشكال، بدون إذن مكتوب سلفاً من منظمة الطيران المدني الدولي.

رسالة إحالة

إلى: رئيس المجلس

من: رئيس مؤتمر اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية

أتشرف بأن أرفع إليكم التقرير عن أعمال مؤتمر اقتصاديات المطارات وخدمات
الملاحة الجوية الذي عقد في مقر الايكاو بمونتريال من ١٥ إلى ٢٠ سبتمبر ٢٠٠٨.



دان كوليائي

رئيس

مؤتمر اقتصاديات المطارات

وخدمات الملاحة الجوية

مونتريال، ٢٠/٩/٢٠٠٨

قائمة المحتويات

(i)	رسالة إحالة
(iii)	قائمة المحتويات
1	مقدمة
7	البند رقم ١: المسائل التي تتطلب تبادل الآراء بين الدول ومقدمي الخدمات والمنتفعين بها
11	البند رقم ١-١: المراقبة الاقتصادية
14	البند رقم ٢-١: الأداء الاقتصادي والمتطلبات الدنيا لتقديم التقارير
12	البند رقم ٣-١: التشاور مع المنتفعين
	البند رقم ٢: المسائل المحددة ذات الصلة باقتصاديات المطارات وإدارتها
17	البند رقم ١-٢: التنظيم والملكية والمراقبة
21	البند رقم ٢-٢: أساس التكلفة لحساب الرسوم
25	البند رقم ٣-٢: توزيع التكاليف ونظم حساب الرسوم
27	البند رقم ٤-٢: جوانب عدم التمييز
31	البند رقم ٥-٢: تمويل التدابير الأمنية واسترداد تكاليفها
	البند رقم ٣: المسائل المحددة لاقتصاديات خدمات الملاحة الجوية وإدارتها
33	البند رقم ١-٣: التنظيم والملكية والمراقبة
35	البند رقم ٢-٣: أساس التكلفة لحساب الرسوم
36	البند رقم ٣-٣: توزيع التكاليف ونظم حساب الرسوم
	البند رقم ٤-٣: الجوانب الاقتصادية والتنظيمية المتعلقة بتنفيذ
41	المفهوم العالمي لإدارة الحركة الجوية
44	البند رقم ٤: تنفيذ سياسات الايكاو بشأن الرسوم
47	المرفق (أ): الكلمات الافتتاحية
53	المرفق (ب): قائمة المشاركين
65	المرفق (ج): قائمة ورقات العمل

مقدمة

مكان المؤتمر ومدة انعقاده

١- عقد مؤتمر اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية (CEANS) بقاعة الجمعية العمومية في المقر الرئيسي لمنظمة الطيران المدني الدولي (الايكاو) بمونتريال يوم ١٥/٩/٢٠٠٨. وافتتح المؤتمر السيد ر. كوييه غونزاليس، رئيس مجلس المنظمة، وألقى السيد سعود بن علي رضا هاشم، رئيس لجنة النقل الجوي كلمة. ورحب الدكتور الطيب شريف، أمين عام المنظمة، بالمشاركين وقدم أعضاء أمانة المؤتمر. ويرد نص الكلمات الملقاة في الجلسة الافتتاحية في المرفق (أ). وانتهى المؤتمر من أعماله في ٢٠/٩/٢٠٠٨.

جدول الأعمال

٢- أقرّ المؤتمر جدول الأعمال التالي الذي اعتمده المجلس وورد في ورقة العمل CEANS-WP/1:

١- المسائل التي تتطلب تبادل الآراء بين الدول ومقدمي الخدمات والمنتفعين بها

استعراض ثلاث مسائل رئيسية مشتركة بين المطارات وخدمات الملاحة الجوية:

١-١ المراقبة الاقتصادية

إن حماية المنتفعين من احتمال التعسف في استعمال السيطرة من جانب المطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية هي مسؤولية الدولة. ويمكن تحقيق ذلك عن طريق المراقبة الاقتصادية، أي مراقبة الدولة للممارسات التجارية والتشغيلية لمقدمي الخدمات. وسيناقش المؤتمر نطاق وأشكال المراقبة الاقتصادية، فضلا عن التكاليف والفوائد المرتبطة بها، وسيُنظر المؤتمر في أشكال المراقبة الاقتصادية التي يمكن تطبيقها وفقا للظروف الخاصة بكل دولة.

٢-١ الأداء الاقتصادي والمتطلبات الدنيا لتقديم التقارير

يمكن أن يستخدم تقييم أداء المطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية، بما في ذلك استخدام المقاييس، لتحسين السلامة وجودة الخدمات والإنتاجية وفعالية التكاليف في المطارات ولدى مقدمي خدمات الملاحة الجوية، فضلا عن دعم قرارات الاستثمار. وسيناقش المؤتمر نوع البيانات التي يمكن أن تكون أساسية لتقديم التقارير عن الأداء، فضلا عن المتطلبات الدنيا لتقديم التقارير عن قياس الأداء، ويحاول التوصل إلى تفاهم متبادل لدى أصحاب المصالح بشأن هذا الأمر.

٣-١ التشاور مع المنتفعين

تتمتع العلاقات الطيبة بين المنظمين ومقدمي الخدمات والمنتفعين بها بالأهمية لتنمية النقل الجوي بصورة فعالة. ولكن العديد من المطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية في العالم إما أنهم لا يتشاورون مع المنتفعين وإما ليس لديهم إجراء تشاور سليم ومنتظم. وسوف يستعرض المؤتمر آليات التشاور الراهنة بين المطارات/مقدمي خدمات الملاحة الجوية والمنتفعين بها، كما سيبحث الحلول الابتكارية لوضع أساس للتعاون الراسخ بين مقدمي الخدمات والمنتفعين بها.

٢- المسائل المحددة ذات الصلة باقتصاديات المطارات وإدارتها

دراسة مسائل تخص المطارات على وجه التحديد:

١-٢ التنظيم والملكية والمراقبة

إن التغييرات التي تحدث في تنظيم المطارات وملكيته ومراقبتها، بما في ذلك الاستثمارات عبر الحدود في المطارات التي تمت خصصتها، يمكن أن تكون لها آثار على التزامات الدول بتقديم خدمات المطارات وتشغيلها. وفي ضوء الخبرات التي تحققت من إضفاء الطابع التجاري وتنفيذ الخصخصة، سيدرس المؤتمر تأثير مختلف هياكل التنظيم بشأن أداء المطارات والتدابير التي تستطيع الدول اتخاذها لكي تكفل مراعاة جميع الالتزامات المناسبة المفروضة على الدول.

٢-٢ أساس التكلفة لحساب الرسوم

يتم عادة تحديد أساس التكلفة لمطار ما لغرض حساب الرسوم من خلال حساب تكاليف التشغيل والصيانة، وتكاليف رأس المال واستهلاك قيمة الأصول (استنادا إلى القيمة التاريخية في معظم الحالات)، وتحديد عائد "معقول" لتلك الأصول. وسوف يحاول المؤتمر حشد توافق الآراء بشأن السبل الممكنة لتقييم ما يمكن أن يشكل معدلا "معقولا" للعائد، واستكشاف إمكانية دمج عدة أسس تكاليف للمطار في أساس تكلفة واحد لأغراض الرسوم.

٣-٢ توزيع التكاليف ونظم حساب الرسوم

تحتوي سياسات الايكاو وموادها الإرشادية الراهنة لرسوم المطارات على أحكام تتناول كيفية توزيع تكاليف تجهيزات المطارات وخدماتها على مختلف فئات المنتفعين. ولكن ظهرت بعض الاتجاهات الجديدة مثل توزيع التكاليف على أساس كل راكب، التي تشمل جميع أسس التكاليف للأنشطة المتعلقة بالطيران أو معظمها. وسيناقش المؤتمر ما إذا كانت مثل هذه النهج الجديدة متسقة مع سياسات الايكاو، وينظر في التعديلات المناسبة على سياسات الايكاو وموادها الإرشادية بشأن توزيع التكاليف.

٤-٢ جوانب عدم التمييز

وضعت المطارات في السنوات الأخيرة بعض الرسوم المتباينة لجذب خدمات شركات الطيران الجديدة والاحتفاظ بها، على سبيل المثال تخفيضات في رسوم خدمات الركاب وخطط الحوافز لشركات الطيران الخاصة، بما فيها شركات النقل المنخفضة التكلفة. ويمكن أن يشوب بعض هذه الرسوم المتباينة غياب الشفافية والتمييز ومناهضة المنافسة، لاسيما عندما تكون في شكل مساعدة تقدمها الدولة. وسيتناول المؤتمر طريقة التعامل مع التدابير التي يتخذها مشغلو المطارات والتي يمكن أن تؤدي إلى المعاملة غير العادلة، وسيناقش كذلك مسألة الاستفادة من تجهيزات المطارات.

٥-٢ تمويل التدابير الأمنية واسترداد تكاليفها

وفقا لسياسات الايكاو بشأن رسوم الأمن، لا ينبغي أن يتحمل المنتفعون بالمطارات تكاليف وظائف الأمن التي تؤديها الدولة مثل الأنشطة العامة للشرطة وجمع المعلومات والأمن القومي. ولكن تختلف الممارسات بين الدول والأقاليم مما يسفر عن تحمل المنتفعين لتبعات مالية. وسيستعرض المؤتمر السياسات الراهنة ويناقش طريقة تنفيذ أكثر تنسيقا لسياسات الايكاو بشأن رسوم أمن المطارات.

٣- المسائل المحددة لاقتصاديات خدمات الملاحة الجوية وإدارتها

دراسة مسائل تخص خدمات الملاحة الجوية على وجه التحديد:

١-٣ التنظيم والملكية والمراقبة

في الوقت الذي يتم فيه إنشاء هيئات مقدمة لخدمات الملاحة الجوية مستقلة وذات طابع تجاري في العديد من الدول في جميع أنحاء العالم، لا يزال التمويل يمثل مشكلة في دول أخرى. وسينظر المؤتمر في أهمية مواصلة التشجيع على إتباع سياسات الايكاو بشأن إنشاء هيئات مستقلة، بما في ذلك الفصل بين المهام التنظيمية والتشغيلية. وسينظر المؤتمر أيضا في الخبرات المكتسبة وسيناقش تأثيرها على أداء مقدمي خدمات الملاحة الجوية، مع إيلاء اهتمام خاص لهيكل التنظيم والإدارة.

٣-٢ أساس التكلفة لحساب الرسوم

يتم عادة تحديد أساس التكلفة لمقدمي خدمات الملاحة الجوية لغرض حساب الرسوم من خلال حساب تكاليف التشغيل والصيانة وتكاليف رأس المال واستهلاك قيمة الأصول فضلا عن تحديد عائد "معقول" لتلك الأصول. وسوف يحاول المؤتمر حشد توافق الآراء بشأن السبل الممكنة لتقييم ما يمكن أن يشكل معدلا "معقولا" للعائد لمقدمي خدمات الملاحة الجوية. المسألة الأخرى التي سيدرسها المؤتمر هي تخصيص صناديق احتياطية من أجل استيعاب الانخفاضات الحادة غير المتوقعة في الحركة/الإيرادات.

٣-٣ توزيع التكاليف ونظام حساب الرسوم

جرت العادة في توزيع تكاليف خدمات مراقبة الحركة الجوية على تصنيف الخدمات بين مراقبة المطارات ومراقبة الهبوط ومراقبة المنطقة. وسوف يستعرض المؤتمر التطورات الأخيرة ويدرس ضرورة وجود تصنيف بديل للخدمات وأثر هذا التصنيف بناء على تقسيم المجال الجوي ومرحلة الطيران إلى أجزاء، وهو الأمر الذي يمكن أن يؤدي إلى وضع رسوم (متباينة) حسب المناطق. وسيناقش المؤتمر أيضا مدى ملاءمة وجود عنصر وزن الطائرة في صيغة حساب الرسوم والحوافز التي يمكن أن تنطبق على مقدمي الخدمات والمنتفعين بها.

٣-٤ الجوانب الاقتصادية والتنظيمية المتعلقة بتنفيذ المفهوم العالمي لإدارة الحركة الجوية

يسعى المفهوم العالمي لإدارة الحركة الجوية إلى تحقيق منافع تشغيلية واقتصادية وأيضا بيئية لجميع أعضاء مجتمع إدارة الحركة الجوية. وسيؤدي التعاون متعدد الأطراف والترتيبات المؤسسية للتمويل وحساب الرسوم إلى تنفيذ نظام سلس لإدارة الحركة الجوية يتسم بالكفاءة والجدوى الاقتصادية. وسوف يستعرض المؤتمر أعمال الايكاو في الجوانب الاقتصادية والتنظيمية والإدارية لتنفيذ المفهوم العالمي لإدارة الحركة الجوية، وسيدرس ما يمكن أن تقدمه الايكاو من إرشادات عملية ودعم للدول والكيانات الإقليمية والإقليمية الفرعية، بما في ذلك إرشادات نظم حساب الرسوم.

٤- تنفيذ سياسات الايكاو بشأن الرسوم

رغم أن الايكاو قد وضعت سياسات ومواد إرشادية شاملة بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية، فإن الدول لا تلتزم بها دائما بشكل كامل. ويعود هذا الأمر غالبا إلى انعدام الوعي والالتزام الراسخ من جانب الدول بالتقيد بهذه السياسات. وقد لا تتحسن هذه الحالة مع التوجه نحو التشغيل التجاري والخصخصة، مما يؤدي إلى تغييرات في التنظيم والملكية والمراقبة للمطارات والهيئات المقدمة لخدمات الملاحة الجوية. وسوف يناقش المؤتمر السبل الممكنة لزيادة الوعي بسياسات الايكاو وتنفيذها من جانب الدول والمطارات والهيئات المقدمة لخدمات الملاحة الجوية لديها.

الهيكل والنظام الداخلي

٣- اجتمع المؤتمر على شكل هيئة واحدة ، وعقد ١٠ جلسات. وقبل الاستعراض الرسمي لجدول الأعمال ، وذلك يوم الأحد الموافق ١٤ سبتمبر، عقدت ندوة تحضيرية بعنوان "التحديات التي تواجهها المطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية". وركزت الندوة في سياق غير رسمي على تهيئة أجواء المؤتمر لمناقشة بعض المسائل الرئيسية لاحقا، ثم بدأ المؤتمر أعماله يوم الإثنين ١٥ سبتمبر.

٤- كان النظام الداخلي هو النظام الداخلي الدائم للاجتماعات في مجال النقل الجوي (Doc 8683). وكان المجلس قد علق المادة ٢٦ من النظام الداخلي التي تقضي باعداد محاضر موجزة.

الحضور

٥- حضر هذا المؤتمر ممثلون عن ١٠٣ دول متعاقدة لدى الايكاو هي:

ألبانيا	الجمهورية التشيكية	كازاخستان
الأرجنتين	الدانمرك	كينيا
ارمينيا	الجمهورية الدومينيكية	لبنان
استراليا	اكوادور	ليسوتو
النمسا	مصر	ليبيريا
بربادوس	السلفادور	الجمهورية العربية الليبية
بلجيكا	غينيا الاستوائية	ليتوانيا
بنين	اثيوبيا	مدغشقر
بوليفيا	فنلندا	ماليزيا
بوتسوانا	فرنسا	مالي
البرازيل	غابون	مالطه
بوركينافاسو	المانيا	موريتانيا
بوروندي	غانا	موريشيوس
الكاميرون	اليونان	المكسيك
كندا	غواتيمالا	موزمبيق
الرأس الأخضر	غينيا	ناميبيا
تشاد	هايتي	هولندا
شيلي	ايسلندا	نيوزيلندا
الصين	الهند	النيجر
كولومبيا	اندونيسيا	نيجيريا
كوستاريكا	ايرلندا	النرويج
كوت ديفوار	ايطاليا	باكستان
كوبا	جامايكا	بنما
	اليابان	باراغواي

أوكرانيا	ألبانيا	بيرو
الإمارات العربية المتحدة	السودان	الفلبين
المملكة المتحدة	السويد	بولندا
جمهورية تنزانيا المتحدة	سويسرا	البرتغال
الولايات المتحدة	تاييلند	جمهورية كوريا
أوروغواي	جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة	رومانيا
فنزويلا	توغو	الاتحاد الروسي
فيتنام	ترينيداد وتوباغو	المملكة العربية السعودية
اليمن	تونس	السنغال
زامبيا	تركيا	صربيا
	اوغندا	سنغافورة

٦- حضر هذا المؤتمر ١٧ وفداً بصفة مراقب* :

الهيئة العربية للطيران المدني
المجلس الدولي للمطارات
اللجنة الأفريقية للطيران المدني
وكالة سلامة الملاحة الجوية في أفريقيا ومدغشقر
منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية
مؤسسة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية
المفوضية الأوروبية
اللجنة الأوروبية للطيران المدني
المنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية
لجنة الطيران المشتركة بين الدول
المجلس الدولي لرابطات مالكي الطائرات والطارين
اتحاد النقل الجوي الدولي
المجلس الدولي لطيران الأعمال
الاتحاد الدولي لعمال النقل
لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني
الشركة الدولية لاتصالات الطيران
البنك الدولي

٧- ترد قائمة بالمشاركين في المؤتمر بالمرفق (ب).

مسؤولو المؤتمر

٨- انتخب المؤتمر المسؤولين التالية أسماؤهم:

السيد دانييل كوليياتي (كندا)	رئيس المؤتمر :
الآنسة سيو هواي تان (سنغافورة)	النائبة الأولى للرئيس :
السيد رامش لوتشميدال (ترينيداد وتوباغو)	النائب الثاني للرئيس :

* الرجاء ملاحظة أن منظمة السياحة العالمية قدمت ورقة عمل ولكن لم يحضر ممثل لها المؤتمر.

الأمانة

٩- تولت السيدة ف. أودوتولا، مديرة ادارة النقل الجوي، مهام أمانة المؤتمر، والسيد أ. ماغنسون، مدير قسم السياسات الاقتصادية وإدارة البنى الأساسية، مهام نائب أمانة المؤتمر. وكان الأمناء المساعدون هم السيدة ماجدة بولس، والسيد ج. دو لا كامارا، والسيدة س. فيشر، والسيد ت. هاسيغوا، والسيد ب. بيغيان، والسيد ي. و. وانغ، والسيدة ه. بيرناكي، والسيد ل. فونسيكا، والسيد أ. غنانغ. وتولى السيد ر. إ. ر. أبيراتي الاتصالات مع ادارة النقل الجوي، وتولت الأنسة س. جوزيف تنسيق الوثائق وصفحة الإنترنت، وتولى السيد ز. أنور والسيدة أ- م. ستايمان تنسيق أوراق الاعتماد، وتولت السيدة س. براين والسيدة ن. سوتو مهام السكرتارية. وتولى مهام مستشار المؤتمر السيد ج. بيغيان، نائب مدير ادارة النقل الجوي.

١٠- تولى تقديم الخدمات المتعلقة بالادارة واللغات كل من السيد م. بلانش رئيس قسم المؤتمرات والخدمات المكتبية، والسيدة د. رحمانى المسؤولة عن مراقبة الوثائق، والأنسة ا. م. ماكارثي، رئيسة الترجمة الفورية بالنيابة، وذلك تحت اشراف د. ف. ليو ، مديرة إدارة الشؤون الادارية والخدمات.

الوثائق

١١- ترد في المرفق (ج) قائمة بالوثائق ذات الصلة بأعمال المؤتمر.

البند رقم ١: المسائل التي تتطلب تبادل الآراء بين الدول ومقدمي الخدمات والمنتفعين بها
١-١: المراقبة الاقتصادية

١-١-١ الوثائق

استعرضت الأمانة العامة (ورقة العمل WP/4): الغرض من المراقبة الاقتصادية للمطارات وخدمات الملاحة الجوية ونظرت في كيفية اختيار الشكل الملائم للمراقبة الاقتصادية. وأعدت التأكيد أن مسؤولية المراقبة الاقتصادية تقع على الدولة ولها أهداف مختلفة تتعلق بالسياسة العامة، ومنها منع خطر قيام أحد مقدمي الخدمات بإساءة استعمال موقفه المهيمن. وإذا اعتبرت المراقبة الاقتصادية ضرورية خارج نطاق قانون المنافسة، يجب الأخذ في الاعتبار مستوى المنافسة، والتكاليف والمنافع المرتبطة بها، وكذلك الأطر القانونية والمؤسسية والإدارية. وتقدم هذه الورقة تعديل النص في الوثيقة بعنوان "سياسات الإيكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية" (Doc 9082)، لتوضيح الغرض من المراقبة الاقتصادية ونطاقها واختيار شكلها.

رأت أوغندا (ورقة العمل WP/69) أن المنظمات الإقليمية يمكن أن تقدم الموارد الضرورية إلى الدول التي ليست لها القدرة على أداء مهام المراقبة الاقتصادية على نحو كاف. وينبغي توفر للإيكاو آليات تمكنها من العمل مع المنظمات الإقليمية من خلال إعداد مواد إرشادية.

قدمت الولايات المتحدة (ورقة العمل WP/71) تعديلا على نص الوثيقة Doc 9082 المقترح في ورقة العمل WP/4 للتأكيد على ضرورة أن تقاس التدخلات التنظيمية وتطبق بطريقة تتناسب مع الظروف الخاصة.

وصفت الدول الإفريقية البالغ عددها ٥٣ دولة (ورقة العمل WP/68) دور اللجنة الإفريقية للطيران المدني (أفكك) باعتبارها الوكالة الإفريقية التنفيذية في مجال النقل الجوي المنشأة بموجب قرار ياموسوكرو، المسؤولة عن المراقبة الاقتصادية لصناعة النقل الجوي المحرر في إفريقيا. وحثت هذه الورقة الدول على تنفيذ قرار الجمعية العمومية للإيكاو بخصوص التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي.

وافقت منظمة السياحة العالمية (ورقة العمل WP/22) على أن المراقبة الاقتصادية للمطارات وخدمات الملاحة الجوية مسؤولية ضرورية تقع على عاتق الدولة تتمثل في التشجيع على إقامة توازن ملائم بين قضايا السلامة والأمن والتسهيلات والبيئة والاقتصاد. وينبغي أن تنطوي المجموعة الشاملة للصوصك الاقتصادية على منافع اقتصادية صافية لجميع البلدان النامية وتتضمن تدابير تفضيلية لأقل البلدان نموا بوجه خاص.

أعربت لجنة الطيران المشتركة بين الدول (ورقة العمل WP/53) عن تأييدها لورقة العمل WP/4 مؤكدة دور الدول في المراقبة الاقتصادية وذلك في شكل تشريعات أو من خلال إنشاء آلية تنظيمية ملائمة لحل القضايا بشأن زيادة تكلفة وقود الطائرات.

شدد المجلس الدولي للمطارات (ورقة العمل WP/27) على أن عملية تطبيق أشكال مماثلة للمراقبة الاقتصادية على المطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية تتجاهل الفروق بين هذين النوعين من مقدمي الخدمات، لا سيما التباين بينهما من حيث مستوى المنافسة. وبناء عليه، ينبغي أن يتوافق التعديل المقترح إدخاله على الوثيقة Doc 9082 مع الافتراض الأساسي أن المطارات لا تتمتع في حد ذاتها بموقع مهيمن في الأسواق. وخلصت هذه الورقة إلى أنه ينبغي الإبقاء على أي تدخلات تنظيمية عند مستوى الحد الأدنى وأن تخضع لتحليل التكاليف مقابل الفوائد وتضمن استثمارا كافيا لتلبية الطلب في المستقبل.

أوضح اتحاد النقل الجوي الدولي (الآياتا) (ورقة العمل WP/46) ضرورة تطبيق المراقبة الاقتصادية على جميع المطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية بغض النظر عن مستوى المنافسة وحجم تلك المطارات باعتبار ذلك مسؤولية تقع على عاتق الدولة. وشددت هذه الورقة على أنه ينبغي تطبيق التنظيم الاقتصادي حيثما لا توجد المنافسة لحماية المنتفعين من احتمالات استغلال الاحتكار. ولتوضيح آرائهم، تم تقديم تعديلات إضافية على نص الوثيقة 9082 Doc، المقترح في ورقة العمل WP/4.

أفاد الاتحاد الدولي لعمال النقل (ورقة العمل WP/24) أن المراقبة الاقتصادية يمكن أن تؤثر مباشرة على ظروف العمل. ومن ثم، ينبغي للإيكاو لدى وضع إطار تنظيمي أن تأخذ في الاعتبار الحاجة إلى إقامة توازن بين احتياجات المنتفعين والعمال والجهات المعنية الأخرى.

لخصت الأمانة العامة (ورقة المعلومات WP/18) نتائج الدراسة الاستقصائية الأخيرة بشأن وضع ممارسات الملكية والتنظيم والممارسات التقنية التي اتبعتها المطارات ومقدمو خدمات الملاحة الجوية في عام ٢٠٠٧ والتغييرات المزمع إدخالها عليها.

قدمت مالي (ورقة المعلومات WP/41) معلومات عما تتبعه حاليا من ممارسات وما اكتسبته من خبرات فيما يتصل بالمراقبة الاقتصادية وإدارة الأداء الاقتصادي والتشاور مع المنتفعين. وأعربت مالي في هذه الورقة أيضا عن تأييدها للتعديلات التي اقترحت إدخالها الأمانة العامة للإيكاو على الوثيقة 9082 Doc (ورقات العمل WP/4 و 5 و 6).

وصفت جمهورية كوريا (ورقة المعلومات WP/63) الدور الذي تقوم به حكومتها في مجالات المراقبة الاقتصادية وإدارة أداء مشغلي المطارات في هذا البلد، والتي تتولى تشغيلها هيئات مستقلة.

قدم المجلس الدولي للمطارات (ورقة المعلومات WP/66) ملخصا عن آخر تقرير بشأن توقعات الحركة الجوية العالمية، مشيرا إلى أمور من ضمنها أن حجم الركاب على المستوى العالمي سيتجاوز ٥ بلايين راكب بحلول عام ٢٠٠٩، ويصل إلى ١١ بليون بحلول عام ٢٠٢٧.

٢-١-١ المناقشة

١-٢-١-١ من أجل تيسير المناقشة بشأن المراقبة الاقتصادية، أوضح رئيس المؤتمر معنى مصطلح "المراقبة الاقتصادية" مقابل "التنظيم الاقتصادي" مشيرا إلى التعاريف الواردة في المرفق ٣ من الوثيقة 9082 Do.

٢-٢-١-١ وأعرب المؤتمر عن تأييده الكبير لفحوى مشروع الاستنتاجات التي خلصت إليها الأمانة العامة في ورقة العمل WP/4، وهو المشروع الذي يعكس إقرارا واسعا بالحاجة إلى المراقبة الاقتصادية في بيئة باتت تتسم أكثر فأكثر بإضفاء الطابع التجاري والخصخصة على المطارات وخدمات الملاحة الجوية. وقُدّم عدد من الاقتراحات لتحسين النص الجديد المقترح لدرجته في الوثيقة 9082 Doc. رأى المؤتمر أنه ينبغي التركيز على مشروع الاستنتاجات بدلا من التركيز على الصياغة المفصلة للتعديل ذي الصلة على الوثيقة 9082 Doc. واتفق على أن تراعي الأمانة العامة التعليقات والاقتراحات المقدمة خلال المناقشة لدى إعداد النص النهائي للتعديلات على الوثيقة 9082 Do لكي ينظر فيها المجلس.

٣-٢-١-١ ولدى استعراض أشكال المراقبة الاقتصادية، كان هناك بعض من التأييد لمنح الدول مزيد من المرونة في اختيار الشكل المناسب ولتطبيق المراقبة الاقتصادية وفقا لظروفها الخاصة. ولم ير المؤتمر حاجة إلى هذا.

٤-٢-١-١ وبالنسبة للاقتراحات المقدمة بشأن تمديد أو زيادة تحديد تطبيق مبادئ عدم التمييز والشفافية، والاقتراح المحدد الخاص بضرورة تطبيق المراقبة الاقتصادية على "جميع" مقدمي الخدمات، رأى المؤتمر أن هذه التعديلات قد تكون زائدة أو غير ضرورية مادام نص الوثيقة Doc 9082 بشكله الحالي يتضمن بالفعل هذه المبادئ.

٥-٢-١-١ أعرب المؤتمر عن تأييده لاقتراح مقدم بخصوص تنقيح النص بشأن هدف من أهداف السياسة العامة. وأُتفق على الاستعاضة عن عبارة "تقديم الحوافز للتشاور مع المنفعين" بعبارة "ضمان التشاور مع المنفعين".

٦-٢-١-١ وتم الإعراب عن رأي مفاده أنه ينبغي إيلاء الاهتمام الواجب إلى احتياجات البلدان النامية والتحديات التي تواجهها، حيث تفتقر بعض هذه البلدان إلى الأموال اللازمة للاستثمار في الهياكل الأساسية للطيران لتقي حتى بالطلب الحالي، وكذلك إلى الموارد اللازمة لأداء واجبها المتعلق بالمراقبة الاقتصادية، نظرا للتنافس بين أوليات السلامة والأمن والبيئة وتحرير النقل الجوي. واتفق في هذا الصدد على اتباع نهج إقليمي مثل النهج المقترح في ورقتي العمل WPs/58 and 69، من شأنه أن يشكل خيارا مفيدا للدول لحشد مواردها لدى أداء مهامها في مجال المراقبة الاقتصادية.

٣-١-١ التوصية

١-٣-١-١ استنادا إلى الوثائق المقدمة والمناقشة التي تلتها بشأن المراقبة الاقتصادية بموجب البند ١-١ من جدول الأعمال، اعتمد المؤتمر التوصية التالية:

التوصية رقم ١ - المراقبة الاقتصادية

يوصى المؤتمر بالقيام بما يلي،

(أ) ينبغي أن تضع الدول في اعتبارها أن المراقبة الاقتصادية تقع مسؤوليتها على عاتقها، وذلك لمنع أمور من ضمنها استغلال مقدم الخدمة لموقعه المهيمن، وضمان عدم التمييز وتوخي الشفافية في تطبيق الرسوم، والتحقق من أن القدرات تستجيب للطلب في الحاضر والمستقبل، وحماية مصالح الركاب والمنفعين النهائيين الآخرين، تمشيا مع الجهود التي تبذلها الكيانات المستقلة/الخاصة للحصول على نتائج إضفاء الطابع التجاري والخصخصة على النحو الأفضل. ولتعزيز هذه الأهداف، تمشيا مع شكل المراقبة الاقتصادية المعتمد، ينبغي أن تضمن الدول تشاور مقدمي الخدمات مع المنفعين وأن يضع وينفذ مقدمو الخدمات لديها نظما ملائمة لإدارة الأداء.

(ب) ينبغي أن تختار الدول الشكل المناسب للمراقبة الاقتصادية وفقا لظروفها الخاصة، مع الإبقاء على التدخلات التنظيمية عند مستوى الحد الأدنى وعند الاقتضاء. وعند البت في وضع شكل ملائم للمراقبة الاقتصادية، ينبغي الأخذ في الاعتبار مستوى المنافسة، والتكاليف والمنافع المرتبطة بالأشكال البديلة للمراقبة، وكذلك الأطر القانونية والمؤسسية والإدارية.

(ج) ينبغي أن تنظر الدول في مسألة اعتماد نهج إقليمي يتعلق بالمراقبة الاقتصادية حيث تفتقر فرادى الدول إلى القدرة على أداء مهام المراقبة الاقتصادية على نحو كاف.

د) ينبغي أن تعدل الإيكاو الوثيقة 9082 Doc لتوضيح الغرض من المراقبة الاقتصادية ونطاقها بالنسبة للمطارات وخدمات الملاحة الجوية فيما يخص أشكالها المختلفة واختيار الشكل الأنسب لهذه المراقبة الاقتصادية.

البند رقم ١ : المسائل المحددة التي تتطلب تبادل الآراء بين الدول ومقدمي الخدمات والمنتفعين بها
٢-١ : الأداء الاقتصادي والمتطلبات الدنيا لتقديم التقارير

١-٢-١ الوثائق

شددت الأمانة العامة (WP/5) على أهمية إدارة الأداء وضرورة قيام الدول بتشجيع مطاراتها ومقدمي خدمات الملاحة الجوية التابعين لها على وضع نظم لإدارة الأداء. وخلصت هذه الورقة إلى أنه على مقدمي الخدمات أن يضعوا أهدافا للأداء تتعلق بأربعة مجالات رئيسية للأداء على الأقل، وهي السلامة وجودة الخدمات والإنتاجية وفعالية التكاليف، وأن تقدم تقارير عن مؤشرات الأداء المناسبة في مجال من مجالات الأداء. واقترحت تعديل نص الوثيقة Doc 9082 ليعكس على نحو أفضل عناصر عملية إدارة الأداء، بما فيها مجالات الأداء الرئيسية الأربعة والتشاور مع المنتفعين والأطراف المعنية الأخرى.

استعرضت فرنسا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي واللجنة الأوروبية للطيران المدني وأعضائهما (WP/55) عددا من السبل التي تمكن من مراعاة الآثار على البيئة في أداء المطارات وخدمات الملاحة الجوية، وينبغي أن يشكل الأداء البيئي جزءا لا يتجزأ من أهداف الأداء ككل على المستوى الإقليمي والوطني أو كليهما. وتضمنت هذه الورقة اقتراحا بضرورة أن تتجزأ الإيكو مزيدا من الأعمال في هذا الصدد، وبوجه خاص أن تنظر بإسهاب في المعايير الممكنة للأداء البيئي الخاصة بمقدمي خدمات الملاحة الجوية، والروابط بين تحقيق أهداف الأداء وخطط تحديد الرسوم لمقدمي خدمات الملاحة الجوية.

وصفت المفوضية الأوروبية والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (WP/52) الجهود الأوروبية لتنفيذ نظام يقوم على الأداء يشمل جميع خدمات الملاحة الجوية وفقا لسياسات الإيكو وخارج نطاقها إن أمكن. وتجسد هذه الورقة تأييد استنتاجات الأمانة العامة للإيكو الواردة في ورقة العمل WP/5 وتتضمن طلبا بأن تنظر الإيكو في مسألة إجراء حوار منتظم مع المنظمات الإقليمية بغية تحسين أداء خدمات الملاحة الجوية ومساعدة المنتفعين من الفضاء الجوي على مواجهة التحديات الاقتصادية.

اعتبرت منظمة السياحة العالمية (WP/22) أنه من الأساسي وضع معايير للأداء ورصدها وإتاحتها للجمهور في إطار كفاءة النظام وسلامته وكذلك التسهيلات والقيم البيئية. ووجهت عناية خاصة للفائدة التي قد ينكوي عليها الوقت الذي يستغرقه تسجيل ورصد ونشر الإجراءات المتعلقة بالركاب مقارنة بالأهداف المتوخاة من التوصيات الواردة في الملحق ٩ للإيكو - التسهيلات.

أكد المجلس الدولي للمطارات (WP/28) أن متطلبات الأداء الخاصة بالمطارات يجب أن تكون نفسها بالنسبة لمقدمي خدمات الملاحة الجوية نظرا للفرق بين البيئة التنافسية والبيئة التجارية. وخلصت هذه الورقة إلى أنه ينبغي إعداد مؤشرات الأداء الملائمة وذات الصلة (مقارنة بالأهداف) وتشمل جميع مقدمي الخدمات في المطار. ولتوضيح آرائهم، تم تقديم تعديلات إضافية على نص الوثيقة Doc 9082 التي اقترحت في ورقة العمل WP/5.

قدمت منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (WP/34) لمحة عن الأعمال التي تقوم بها هذه المنظمة ومقدمو خدمات الملاحة الجوية الأعضاء فيها في مجال قياس الأداء ووضع المعايير المرجعية. ومن شأن وضع إطار عالمي لقياس أداء إدارة الحركة الجوية، الذي يجري إعداده بالتشاور مع جميع العملاء

والجهات المعنية الأخرى، أن يساعد مقدمي خدمات الملاحة الجوية كل على حدة على تحسين أدائهم على الوجه الأمثل وتلبية احتياجات الهيئات المعنية بمراقبة خدمات الملاحة الجوية.

شدد **الاتحاد الدولي لعمال النقل** (ورقة العمل WP/24) على ضرورة إشراك العمال في وضع نظام لإدارة الأداء. وتضمنت هذه الورقة اقتراحاً بإدراج إشارة إلى العمال في نص الوثيقة Doc 9082 المقترحة في ورقة العمل WP/5.

قدمت **الأمانة العامة** (ورقة المعلومات WP/18) بعض المعلومات ذات الصلة بهذا البند (انظر الفقرة ١-١-١).

قدمت **مالي** (ورقة المعلومات WP/41) بعض المعلومات ذات الصلة بهذا البند (انظر الفقرة ١-١-١).

قدمت **جمهورية كوريا** (ورقة المعلومات WP/63) بعض المعلومات ذات الصلة بهذا البند (انظر الفقرة ١-١-١).

قدمت **المفوضية الأوروبية** (ورقة المعلومات WP/56) بعض المعلومات ذات الصلة بهذا البند (انظر الفقرة ١-٤-٣).

٢-٢-١ المناقشة

١-٢-٢-١ نظر المؤتمر في هذا البند استناداً إلى ورقة العمل WP/5 المقدمة من الأمانة العامة إلى جانب عدة ورقات عمل أخرى، حيث قدمت اقتراحات محددة بشأن مسألة الأداء الاقتصادي. وأقر الجميع بالأهمية والفائدة التي تنطوي عليها إدارة الأداء وضرورة قيام الدول بالتأكد من إنشاء هذه النظم من قبل مطاراتها ومقدمي خدمات الملاحة الجوية التابعين لها. وكان هناك تأييد واسع لعملية تحديث سياسات الإيكاو للأخذ في الاعتبار آخر التطورات، وكذلك مشروع الاستنتاجات الوارد في ورقة العمل WP/5.

٢-٢-٢-١ ولدى النظر في ورقة العمل WP/55، التي تضمنت اقتراحاً بإدراج أداء البيئة كجزء من أهداف الأداء ككل وبأن تشرع الإيكاو في وضع الإرشادات في مجال السياسة العامة بشأن المعايير الممكنة لأداء البيئة الخاصة بمقدمي خدمات الملاحة الجوية، وتباينت الآراء في هذا الشأن. وبينما أعرب البعض عن تأييده لهذا الاقتراح، رأى البعض الآخر أنه من المبكر أن تضطلع الإيكاو بهذا العمل ما دامت محافل الإيكاو الأخرى المعنية بالبيئة في مجال الطيران قد تناولت قضايا البيئة. كما أحاط المؤتمر علماً بنية اللجنة الأوروبية للطيران المدني في إجراء دراسة في هذا الصدد بغية اطلاع الإيكاو على نتائجها في الاجتماع الرابع للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ المزمع عقده في يونيو ٢٠٠٩.

٣-٢-٢-١ وتناول المؤتمر أيضاً الاقتراح الوارد في ورقة العمل WP/28 ومفاده أنه ينبغي وضع مؤشرات مناسبة للأداء تتعلق بمجالات الأداء الرئيسية مع أن الأهداف غير ضرورية، وخلصت إلى أنه لا يمكن الحديث عن مؤشرات الأداء في ظل غياب أهداف الأداء، وبالتالي ليس من الضروري إدخال أي تعديل على نص مشروع الاستنتاجات الوارد في ورقة العمل WP/5.

٤-٢-٢-١ وبالنسبة للاقتراح الوارد في ورقة العمل WP/24 بإدراج "ظروف عمل الموظفين" كمجال من مجالات الأداء الرئيسية وإدراج "تفاعلات العمال والرابطات المهنية" في عملية التشاور، وكان هناك رأي بأن إدراج ذلك قد ينجم عنه تضارب أو التباس مع الأحكام المنصوص عليها في المرفقات السادس والحادي عشر والرابع عشر من اتفاقية الطيران المدني الدولي (اتفاقية شيكاغو). ورأى العديد أن مؤتمر اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية ليس بالمنتهى

المناسب لمناقشة هذه القضايا. ومن ثم، وافق المؤتمر على الإبقاء على نص مشروع الاستنتاجات الوارد في ورقة العمل WP/5 دون إدخال أي تعديلات.

١-٢-٢-٥ وكان هناك اقتراح بأنه ينبغي للإيكاو أن تنتظر في مسألة إقامة حوار منظم مع المنظمات الإقليمية بشأن مسألة الأداء الاقتصادي. ونظرا لأن هذا الحوار من شأنه أن يفيد كلا الطرفين، وافق المؤتمر على تقديم توصية بأن تمضي قدما في هذا الاتجاه كلما اقتضى الأمر ذلك.

١-٢-٢-٦ وختاما، فيما يخص الاقتراح الوارد في ورقة العمل WP/22 القاضي بإدراج التسهيلات كمجال إضافي من مجالات الأداء الرئيسية، خلص المؤتمر إلى أنه يمكن تغطية ذلك من خلال الأحكام الحالية المنصوص عليها في الملحق ٩ - التسهيلات لاتفاقية شيكاغو، بالإضافة إلى مجالات الأداء الرئيسية الموصى بها في ورقة العمل WP/5، مثلا تحت "توعية الخدمات" أو "الإنتاجية".

١-٢-٣ التوصية

١-٢-٣-١ استنادا إلى الوثائق المقدمة والمناقشة التي تلتها بشأن المراقبة الاقتصادية بموجب البند ٢-١ من جدول الأعمال، اعتمد المؤتمر التوصية التالية:

التوصية رقم ٢ - الأداء الاقتصادي والمتطلبات الدنيا لتقديم التقارير

يوصي المؤتمر بالقيام بما يلي:

- (أ) بما أن إدارة الأداء تعد أداة إدارية مهمة لمقدمي الخدمات والمنظمين والمنفذين، ينبغي أن تكفل الدول، في إطار مسؤولياتها عن المراقبة الاقتصادية، قيام مقدمي الخدمات التابعين لها بوضع نظم ملائمة لإدارة الأداء وتنفيذها.
- (ب) ينبغي أن تتأكد الدول من تحديد مقدمي الخدمات لديها أهداف الأداء بقصد مواصلة التحسين في مجالات الأداء الرئيسية الأربعة وهي السلامة وجودة الخدمات والإنتاجية وفعالية التكاليف، كحد أدنى، وتقديم التقارير عن مؤشر واحد على الأقل من مؤشرات الأداء ذات الصلة لكل مجال من مجالات الأداء الرئيسية. ويجوز للدول أن تختار مجالات أداء رئيسية إضافية وفقا لغاياتها وظروفها الخاصة.
- (ج) ينبغي أن تعدل الإيكاو الوثيقة Doc 9082، لتوصي بقيام مقدمي الخدمات بوضع نظم إدارة للأداء ولتشمل العناصر الرئيسية لنظام إدارة الأداء مع التشديد على اختيار مجالات الأداء الرئيسية والمؤشرات ذات الصلة.
- (د) ينبغي أن تقيم الإيكاو حوارا، عند الاقتضاء، مع المنظمات الإقليمية بشأن الأداء الاقتصادي بغية تحسين أداء نظم خدمات الملاحة الجوية.

البند رقم ١: المسائل المحددة التي تتطلب تبادل الآراء بين الدول ومقدمي الخدمات والمنتفعين بها
٣-١: التشاور مع المنتفعين

١-٣-١ الوثائق

الأمانة العامة (WP/6) رمت الى وضع مبادئ توجيهية ينبغي أن تلتزم بها المطارات ومقدمو خدمات الملاحة الجوية لضمان التشاور على نحو ملائم مع المنتفعين بشأن المسائل التي قد تؤثر فيهم ماديا، أي مستويات الرسوم وهيكلها، وتنمية القدرات والاستثمارات. وهذا يهدف إلى تعزيز التعاون ما بين مقدمي الخدمات والمنتفعين بها. وخلصت الورقة الى أنه ينبغي وضع عملية تشاور دائمة ومنظمة اذا لم توجد بالفعل ترتيبات للتعاون بين مقدمي الخدمات والمنتفعين بها. ومن ثم اقترح تعديل نص الوثيقة 9082 Doc لادراج مفهوم آلية تشاور دائم ومنظم في اطار فقرات جديدة بتوحيد القسمين المنفصلين الحاليين في قسم واحد قابل للتطبيق على المطارات وخدمات الملاحة الجوية على السواء.

أوغندا (WP/70) ناقشت مسألة التشاور مع المنتفعين في سياق ضمان أن عملية التشاور لن نشل المطارات وتقديم خدمات الملاحة الجوية وتطويرها. كما ناقشت الحاجة لوضع آليات للوفاء باحتياجات الركاب - مع التركيز بصورة خاصة على السياحة.

منظمة السياحة العالمية (WP/22) شددت على الحاجة الى توسيع مفهوم المنتفعين بالمطارات بحيث يشمل الركاب، الذين ينبغي أن تشملهم الأجزاء الملائمة من عملية التشاور بقدر الامكان.

لجنة الطيران المشتركة بين الدول (WP/53) أيدت ورقة العمل WP/6 والشروط المتوازنة والتي تحظى بالقبول المتبادل للتعاون بين مقدمي الخدمات والمنتفعين بها.

المجلس الدولي للمطارات (WP/29) رأى أن عملية التشاور الدائمة المقترحة في ورقة العمل WP/6 من شأنها أن تجعل استقلال مقدم الخدمات في خطر. وعضا عن ذلك، ينبغي أن تكون أي عملية تشاور مرنة وقائمة على اقتراحات محددة من جانب مقدمي الخدمات الى مشغلي الطائرات، بحيث تراعى في المقام الأول المصالح الحالية والمستقبلية للركاب والمنتفعين النهائيين الآخرين. وأكد أن المشاورات تختلف عن المفاوضات ولا تتطلب حصول اتفاق بين الأطراف. وعندما لا يوجد اتفاق، ينبغي أن يظل مقدم الخدمات حرا في تنفيذ قراره. ومن الضروري أن تكون أي عملية استئناف متنقة مع شكل الاشراف الاقتصادي المعتمد في الدولة المعنية. واقترحت الورقة تعديل الوثيقة 9082 Doc لتحديد سمات عملية التشاور وهدفها.

منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (WP/35) قدمت بيانا موجزا لنموذجها لعلاقات العملاء، الذي جرى إعداده بالاستناد إلى حصيلة عمل فريق عملها لعلاقات العملاء (CRWG)، والذي يستند الى عدة مبادئ أساسية. وهذا النموذج معروض في دليل منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية لإدارة علاقات العملاء، ويستخدم كدليل إلى أفضل الممارسات لإيجاد عملية تشاور دائمة ومنظمة وذات فائدة متبادلة.

المجلس الدولي لرابطات مالكي الطائرات والطيارين (WP/26) لاحظ أن المشاورات المنتظمة والموضوعية بين المنتفعين ومقدمي الخدمات مرغوبة للغاية ولكنها لا تمارس دائما لضمان المعلومات الملائمة وتبادل

الآراء. واقترحت الورقة المزيد من التعديل للنص المقترح للوثيقة 9082 Doc والوارد في ورقة العمل WP/6 لتقوية آلية استئناف في الحالات التي لا يمكن فيها التوصل الى اتفاق عقب التشاور وتمديد الفترات المتاحة للتغييرات المزمعة للنظم أو مستويات الخدمة أو الرسوم.

اتحاد النقل الجوي الدولي (WP/47) أبلغ بالحاجة للمزيد من تقوية سياسات الايكاو بشأن التشاور مع المنتفعين، ملاحظا نتيجة دراسة استقصائية أجراها الأياتا مفادها أن المنتفعين لا يزالوا يعانون من افتقار تام للتشاور والشفافية في عديد من الدول. وينبغي أن تكفل الدول الالزام بالتشاور مع المنتفعين عن طريق التنظيم الاقتصادي أو آلية تنظيمية مستقلة أو التشريع الوطني. واقترحت الورقة تعديلا للنص المقترح في ورقة العمل WP/6 للوثيقة 9082 Doc.

مالي (WP/41 – information paper) قدمت بعض المعلومات ذات الصلة بهذا البند، انظر الفقرة ١-١-١.

جمهورية كوريا (WP/64 – information paper) قدمت تجربتها لادخال تغييرات ناجحة على الرسوم في مطار انتشيون الدولي عن طريق التشاور مع المنتفعين.

٢-٣-١ المناقشة

١-٢-٣-١ ساد اهتمام عام بأهمية التشاور في إقامة علاقات سليمة بين مقدمي الخدمات والمنتفعين، على أساس الثقة والفهم المتبادل لاحتياجات كل من الطرفين. وأعرب المؤتمر عن مساندته القوية للاتجاه العام لورقة العمل WP/6، المقدمة من الأمانة العامة بقصد تعزيز سياسات الايكاو فيما يتعلق بالتشاور مع المنتفعين. وعندما بحث المؤتمر مشاريع الاستنتاجات والتعديلات المقترحة للأجزاء ذات الصلة من الوثيقة 9082 Doc، ناقش أيضا بعض الاقتراحات المحددة الرامية لتتقيح التعديلات وتحسينها.

٢-٢-٣-١ دعا اقتراح الأمانة العامة وضع "عملية تشاور دائم ومنتظم" الى بعض القلق، وخاصة استخدام كلمة "دائم" ومتضمناتها عند التطبيق العملي. وشرحت الأمانة العامة أن الهدف هو تعزيز عملية التشاور بإنشاء آلية أو عملية ما لهذا الغرض. ورأى كثيرون أن هذا يمكن تحقيقه على نحو أفضل باستخدام عبارة "عملية التشاور المحدد بوضوح والمنتظم"، وهو اقتراح حظي بقبول المؤتمر. وقدمت أيضا اقتراحات بصدد وتيرة المشاورات "المنتظمة" (مثلا، مرة في السنة). ونظرا لأن المشاورات يمكن أن تتأثر بطائفة واسعة من العوامل المختلفة، رأى المؤتمر أن بمقدور الايكاو أن تعالج على نحو أفضل إرشادات محددة بشأن إطار زمني للتشاور، وذلك عند إعداد مواد ارشادية في الأدلة ذات الصلة بدلا عن القيام بذلك على مستوى السياسة.

٣-٢-٣-١ فيما يتعلق بالمنتفعين الذين ينبغي مشاورتهم، كانت ثمة اقتراحات بتوسيع نطاق التشاور ليشمل الركاب وآخرين، وكذلك حصره في مشغلي الطائرات. وفي حين أقر المؤتمر بأنه ينبغي إيلاء الاعتبار لمصالح الركاب والمنتفعين النهائيين الآخرين بالخدمات، رأى أن هذا يمكن معالجته على نحو أفضل في سياق أهداف السياسة العامة للمراقبة الاقتصادية، وقرر أنه ينبغي الاحتفاظ بكلمة "المنتفعين" في سياق التشاور.

٤-٢-٣-١ جرت مناقشة مستفيضة بشأن ما اذا كانت كلمتا "ضمن" أو "شجع" تعبران على أفضل وجه عن أهمية مصلحة الدولة فيما يتعلق بالتشاور في سياق المراقبة الاقتصادية. وبغية تعزيز أهداف السياسة والنية التي تمت الموافقة

عليها لتوخي الاتساق مع التوصيات الأخرى بموجب جدول الأعمال هذا، وافق المؤتمر على استخدام كلمة "ضمن" للمشاورات ذات الصلة والتعديلات المقترحة للوثيقة Doc 9082.

١-٣-٢-٥ أعرب المؤتمر عن تأييده للاقتراحات لحماية سرية المعلومات الحساسة للسوق وجعل النص المقترح للوثيقة Doc 9082 بشأن "وثائق القرار" أقل توجيها. وأحاط المؤتمر علما بأن الأمانة العامة ستولي الاعتبار لاقتراحات أخرى عند اعداد النص للوثيقة Doc 9082 المنقحة.

١-٣-٣ التوصية

١-٣-٣-١ انطلاقا من الوثائق والمناقشة التي أعقبها بشأن التشاور مع المنتفعين في اطار البند ٣-١ من جدول الأعمال، اعتمد المؤتمر التوصية التالية:

التوصية رقم ٣ – التشاور مع المنتفعين

إن المؤتمر يوصي بما يلي:

- (أ) ينبغي أن تضمن الدول، في إطار مسؤولياتها عن المراقبة الاقتصادية، اقامة عملية تشاور محدد بوضوح ومنتظم بين جميع المنتفعين وهيئاتهم للمطارات وخدمات الملاحة الجوية حيث لم يسبق وجود ترتيبات للتعاون بين مقدمي الخدمات والمنتفعين بها.
- (ب) ينبغي أن تضمن الدول، كجزء من عملية التشاور، أن يتم التشاور مع المنتفعين بشأن مستوى وهيكل الرسوم وكذلك بشأن تنمية القدرات والاستثمارات، والنظر، بقدر الامكان، في المعلومات المسترجعة من المنتفعين التي تم الحصول عليها خلال المشاورات قبل التوصل الى قرار يتعلق بأي اقتراح، وأن تتم بصورة سليمة حماية سرية المعلومات الحساسة للسوق، وأن تقدم وثائق القرار ذات الصلة الأساس المنطقي الملائم للقرار.
- (ج) ينبغي أن تعدل الايكاو الوثيقة Doc 9082 لادراج مفهوم عملية تشاور محدد بوضوح ومنتظم في اطار فقرات جديدة بشأن التشاور مع المنتفعين تشمل المطارات وخدمات الملاحة الجوية على السواء.

البند رقم ٢: المسائل المحددة ذات الصلة باقتصاديات المطارات وإدارتها
١-٢: الإدارة والملكية والمراقبة

١-١-٢ الوثائق

درست الأمانة العامة (ورقة العمل WP/7) هيكل كل من الملكية والمراقبة في المطارات، واختيار الشكل المناسب لهما، وجوانب السلامة ذات الصلة في المطارات، وأهمية مسألة حُسن إدارة الشركات. وإذا كانت مختلف أشكال الملكية والمراقبة مناسبة لحالات معينة في مختلف المطارات، فقد أكدت الورقة من جديد أنه ينبغي إنشاء هيئات مستقلة عندما يكون ذلك في صالح مقدمي الخدمات والمنتفعين بها. وعندما تقوم السلطات الحكومية بمراقبة المطار بشكل مباشر، من الضروري ضمان الفصل بوضوح بين المهام التنظيمية والمهام التشغيلية. وفي إطار مسألة حُسن إدارة الشركات الذي قد يؤدي إلى تحسين الأداء، أوصت الورقة بتطبيق أفضل الممارسات في مجالات معينة. وتبعاً لذلك، اقترح تعديل النص الوارد في الوثيقة 9082 Doc.

وصفت إيطاليا (ورقة العمل WP/57) عملياتها لإصدار الشهادات لمقدمي خدمات المناولة الأرضية، واقترحت بأن تجري الإيكاو دراسة عن إنشاء نظام لإصدار الشهادات يعترف به بشكل متبادل على أساس دولي يهدف إلى ضمان جودة وسلامة خدمات المناولة الأرضية في إطار تنافسي ومتحرر.

المملكة العربية السعودية (WP/68) تناولت بالبحث ضرورة قيام الدول بتنفيذ إجراء تنظيمي لحماية مصالح المستهلكين في المطارات وطلبت من الإيكاو أن تنظر في إعداد إطار تنظيمي عالمي لحماية مصالح المستهلكين.

دعت الدول الإفريقية البالغ عددها ٥٣ دولة (ورقة العمل WP/59) إلى إرشادات تحدها الإيكاو لإدارة وتشغيل المطارات، التي لا تكون مجدية اقتصادياً ولكنها ضرورية كجزء من شبكة متكاملة للنقل الجوي أساساً للسلامة والأمن ولأسباب اجتماعية واقتصادية. كما طلبت الورقة من الدول وضع وسائل موضوعية وشفافة لاختيار بعض من هذه المطارات لتمويلها، وتشجيع تحسين الاستفادة من القدرات الموجودة.

أبرز أعضاء لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني (WP/39) الحاجة إلى التفاعل بين جميع الأطراف المعنية، ووصفت عمل الأعضاء بصدد قضايا امتيازات استخدام الهياكل الأساسية في المطارات والهياكل الأساسية الملاحية. وأوصت الورقة الدول بالنظر في العوامل المذكورة في قرار اللجنة رقم A17-03 وذلك في عمليات إصدار الامتيازات التجارية في مطاراتها.

أكدت منظمة السياحة العالمية (WP/22) على الحاجة إلى ضمان الفصل بوضوح بين المهام التنظيمية والتشغيلية، ولمصلحة الكفاءة والجودة، شجعت استقلال المطارات والمنافسة فيما بينها، إلى أقصى حد ممكن، بغض النظر عن الاختصاص.

شجع الاتحاد الدولي لعمال النقل (WP/23) الدول على أن تدرج الاتفاق العالمي التابع للأمم المتحدة ومبادئه في هيكلها الإداري بالعلاقة إلى أفضل الممارسات في مطاراتها من أجل توفير خدمات تجارية محسنة. ودعت أيضاً إلى استخدام أفضل الممارسات في حُسن الإدارة للشركات. واقترح تعديل النص الوارد في

الوثيقة Doc 9082 للإشارة إلى الاتفاق العالمي التابع للأمم المتحدة وإدراج حقوق العمال ومعاملتهم على أنها أحد المجالات التي ينبغي أن تطبق فيها أفضل الممارسات.

الأمانة العامة (WP/18 - ورقة معلومات) قدمت بعض المعلومات ذات الصلة بهذا البند (انظر الفقرة ١-١-١).

الأمانة العامة (WP/19 - ورقة معلومات) لخصت نتائج دراسة استقصائية عن الوضع المالي للمطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية في سنة ٢٠٠٥، بما في ذلك آثار الرسوم على عمليات شركات الطيران.

قدمت **مالي (WP/42 - ورقة معلومات)** معلومات عن ممارساتها وخبراتها الحالية ذات الصلة بالتنظيم والملكية والمراقبة في المطارات، ومعدل العائد، وتخصيص التكاليف وأنظمة فرض الرسوم، والرسوم التفضيلية، واسترداد التكاليف، والتدابير الأمنية. وأعربت مالي في هذه الورقة أيضا عن تأييدها للاستنتاجات بما في ذلك التعديلات التي اقترحت الأمانة العامة للإيكاو إدخالها على الوثيقة Doc 9082 (ورقات العمل رقم ٧ و ٨ و ٩ و ١٠ و ١١).

٢-١-٢ المناقشة

١-٢-١-٢ أيد المؤتمر عموما مشروع الاستنتاجات المقدمة في ورقة العمل WP/7 بما فيها الموقف القائل بضرورة اتباع أفضل الممارسات من جانب مشغلي المطارات. ومع ذلك ساد شعور بأنه لصالح توضيح الأمور ينبغي أن يفصل مفهوم اقامة كيانات مستقلة ذاتيا عن مفهوم فصل المهام التشغيلية عن المهام التنظيمية. وكان هناك اعتراف بأنه لدى انشاء كيانات مستقلة ذاتيا ينبغي أن تنتظر الدول في قدرة المطارات المعنية على البقاء من الوجهة الاقتصادية بالإضافة إلى مصالح مقدمي الخدمات ومصالح المستهلكين. وفيما يتعلق بالمسؤولية عن السلامة أكد المؤتمر أن على الدول أن تلتزم بالامتثال لاتفاقية شيكاغو وملاحقها، وأنه ليست هناك حاجة إلى اضافة اشارة محددة إلى ملحق بعينه. ومع ذلك اتفق على أن تضيف الأمانة اشارة ملائمة في الملحق ١٤ - المطارات بشأن اجراءات ترخيص المطارات لدى تنقيح المواد الارشادية ذات الطابع الاقتصادي.

٢-٢-١-٢ أعرب المؤتمر عن تأييده للاقتراح الوارد في الورقة WP/59 بإعداد مبادئ توجيهية خاصة بالسياسات لمساعدة الدول في ادارة وتشغيل المطارات التي لا تتوفر لها القدرة المالية على البقاء ولكنها تشكل جزءا من شبكة متكاملة للنقل الجوي. واتفق على أن الايكاو ينبغي أن تعد مبادئ توجيهية خاصة بالسياسات للابقاء على هذه المطارات وتشغيلها.

٣-٢-١-٢ بالنسبة للاقتراح الوارد في الورقة WP/68 بشأن مصالح المستهلكين، أبلغت الأمانة العامة المؤتمر أن الايكاو ترصد التطورات في هذا المجال كجزء من برنامج عملها. وأشار إلى أنه سيكون من السابق لأوانه في هذه المرحلة أن تنتظر الايكاو في إعداد إطار تنظيمي عالمي لحماية مصالح المستهلكين. وبهذا التوضيح من الأمانة العامة لم يكن هناك تأييد لاتخاذ أي إجراء آخر.

٤-٢-١-٢ لم يؤيد المؤتمر الاقتراح في الورقة WP/57 والذي يطلب من الايكاو إجراء دراسة عن انشاء عملية دولية لترخيص مقدمي خدمات المناولة الأرضية. وعلاوة على ذلك لم يُحظى بالتأييد الاقتراح الوارد في الورقة WP/23 بإدخال اتفاق الأمم المتحدة العالمي ومبادئه في الوثيقة Doc 9082 باعتبارها أفضل الممارسات.

٢-١-٢-٥ أخذ المؤتمر علماً بالعمل الذي قامت به لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني (WP/39) بخصوص العوامل التي يجب أن تؤخذ في الحسبان عند منح امتيازات لتشغيل الهيكل الأساسي في المطارات والهيكل الأساسي الملاحي. واتفق على أن تنتظر الايكاو في المواد التي أعدتها لجنة الطيران المدني لأمريكا الجنوبية بشأن عمليات منح الامتيازات في المطارات وذلك عند تنقيح المواد الإرشادية الحالية بشأن اقتصاديات المطارات.

٢-١-٣ التوصية

٢-١-٣-١ في ضوء الوثائق والمناقشات التي تلت بشأن أسلوب إدارة المطارات وملكيته ومراقبتها في إطار البند ٢-١ من جدول الأعمال، اعتمد المؤتمر التوصية التالية:

التوصية ٤ - أسلوب إدارة المطارات وملكيته ومراقبتها

يوصي المؤتمر بما يلي:

- (أ) مع أن مختلف هياكل الملكية والمراقبة قد تكون ملائمة بالنسبة لمختلف المطارات، ينبغي أن تنتظر الدول في تكوين هيئات مستقلة تضطلع بتشغيل المطارات، مع مراعاة القدرة الاقتصادية للمطار على البقاء بالإضافة إلى مصالح مقدمي الخدمات والمستهلكين.
- (ب) عندما يشكل تشغيل مطار واحد أو أكثر مهمة واحدة فقط من عدة مهام تمارسها هيئة حكومية، ينبغي للدول أن تقيم الاعتبار لفصل المهام التنظيمية عن المهام التشغيلية بشكل واضح، مع تحديد أدوار وسلطات كل نوع من المهام بوضوح.
- (ج) ينبغي للدول أن تستعرض هيكل الإدارة فيما يتعلق بمطاراتها، وأن تضمن الاستفادة من أفضل الممارسات في مجال حُسن إدارة الشركات فيما يتعلق بالأهداف والمسؤوليات، وحقوق حملة الأسهم ومعاملتهم، ومسؤوليات مجلس الإدارة، وسلطة الإدارة ومسؤوليتها، والعلاقة مع الأطراف المعنية، والكشف عن المعلومات.
- (د) عند انشاء هيئة مستقلة ذاتيا يجب امتثال الالتزامات المنصوص عليها في اتفاقية شيكاغو، ويجب مراعاة سياسات وممارسات الايكاو.
- (هـ) ينبغي للايكاو أن تعدل الوثيقة Doc 9082 للتأكيد على أهمية الفصل بين المهام التنظيمية والمهام التشغيلية ولتشمل العناصر اللازمة لضمان حُسن الإدارة من خلال تطبيق أفضل الممارسات.
- (و) ينبغي أن تنتظر الايكاو في إعداد سياساتها وموادها الإرشادية لإدارة وتشغيل المطارات التي ليست لها قدرة اقتصادية على البقاء ولكنها ضرورية كجزء من شبكة متكاملة للنقل وذلك من أجل سلامة النقل الجوي الدولي وأمنه فضلا عن الأغراض الاقتصادية والاجتماعية.

ز) ينبغي أن تتظر الايكاو عند مراجعة موادها الارشادية عن التحول التجاري في استخدام المطارات، في العمل الذي قامت به لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني بشأن عمليات منح الامتيازات التجارية في المطارات.

البند رقم ٢: المسائل المحددة ذات الصلة باقتصاديات المطارات وإدارتها

٢-٢: أساس التكلفة لحساب الرسوم

ملاحظة — قسم النظر في هذا البند إلى جزئين اثنين هما (١) تجميع أسس التكاليف، و (٢) معدل العائد.

الجزء الأول — تجميع أسس التكاليف

١-٢-٢ الوثائق

تناولت الأمانة العامة (WP/8) مسألة استخدام أساس وحيد للتكلفة لتغطية مجموعة شتى من الرسوم. ومن شأن هذه المرونة الإضافية أن تسمح لمشغلي المطارات بتعديل رسوم المحطات ومن تحديد أساس وحيد للتكلفة أو بضعة أسس للتكلفة. بيد أنه في ضوء أوجه الخلق التي أثرت حول مدى اتفاقها مع المبادئ المنصوص عليها في الوثيقة Doc 9082 خلصت تلك الورقة إلى أنه، في ظل ضمانات ملائمة، يمكن تطبيق مبدأ ارتباط التكاليف برسوم المطارات على مستوى آخر غير المعمول به حالياً. وقد اقترحت في هذا الصدد تعديلات معينة على الوثيقة Doc 9082.

وسلّطت الولايات المتحدة الأعضاء (WP/33) على أوجه القصور المحتملة في نهج تخصيص التكاليف وتحديد الرسوم الذي أخذت به الأمانة العامة للإيكاو (WP/8). واقترحت هذه الورقة نهجا بديلا وتعديلا ذات صلة للوثيقة Doc 9082 من شأنه أن يشجعها على تخفيض التكاليف ذات الصلة في عدد أقل من فئات التكاليف لا يمكن أن يكون أكثر اتساقا مع الإرشادات القائمة. ويتيح هذا النهج المرونة في تحديد الرسوم والمشار إليها في ورقة العمل (WP/8) بينما يحض في الوقت نفسه من أوجه القصور المحتملة المتمثلة في وجود عدد كبير من العناصر المستقلة لتحديد الرسوم.

وأقرت الدول أفريقية البالغ عددها ٥٣ دولة (WP/60) أنه ينبغي أن تتسم نظم تحديد الرسوم بالمرونة بما يسمح لمشغلي المطار من تلبية احتياجات جميع فئات المنتفعين مع توشي الضمانات الملائمة الضرورية لعدم التمييز ولتحقيق الشفافية.

وأعربت منظمة السياحة العالمية (WP/22) عن دعمها للشفافية ولعدم التمييز مع توزيع العبء توزيعا عادلا بين الفئات المختلفة من المسافرين وبين المسافرين والشحن.

ورأى المجلس الدولي للمطارات (WP/30) أن المطارات تحتاج لوجود نظم مرنة لتحديد الرسوم بغية الاستجابة لديناميات صناعة الطيران واحتياجات المنتفعين من المطارات. وإن رفع مستوى مبدأ ارتباط التكاليف بالرسوم إنما يبسط نظام تحديد الرسوم ويدخل عنصرا تجاريا في عملية تحديد الرسوم. وقد يكون من الضروري إيجاد ضمانات مناسبة تفاديا لعدم التمييز وتوشي الشفافية ولكن لم يلزم وجود اتفاق بشأن الرسوم بين مقدمي الخدمات والمنتفعين منها.

مالي (WP/42 - ورقة معلومات) قدمت بعض المعلومات ذات الصلة بهذا البند (انظر الفقرة ٢-١-١).

٢-٢-٢ المناقشة

١-٢-٢-٢ تم التوصل إلى توافق آراء عام بشأن الرغبة في منح مزيد من المرونة لمشغلي المطارات في تحديد رسوم المطارات، على سبيل المثال من خلال تجميع أساس التكاليف في بعض الحالات. غير أنه ونظراً للشواغل المعبر عنها إزاء ارتباط التكاليف بالرسوم، والشفافية وإمكانية وقوع حالات تمييز التي يمكن أن تنجم عن هذه الممارسات، وافق المؤتمر على أنه ينبغي اقتران هذه المرونة بالضمانات بخصوص المشاورات والاتفاقات مع المنتفعين قدر الإمكان.

٢-٢-٢-٢ وافق المؤتمر على عدم إدخال أي تغييرات على الفقرة ٢٣ من الوثيقة Doc 9082 وإضافة فقرة فرعية جديدة تحمل رقم (٤) في الفقرة ٢٢، على النحو الوارد في ورقة العمل WP/33 ووفقاً للتعديلات المقترحة خلال المناقشة.

٣-٢-٢ التوصية

١-٣-٢-٢ استناداً إلى الوثائق المعنية والمناقشات اللاحقة بشأن تجميع أسس التكاليف في إطار البند ٢-٢ من جدول الأعمال، اعتمد المؤتمر التوصية التالية:

التوصية ٥ - تجميع أسس التكاليف

يوصي المؤتمر بما يلي:

- (أ) ينبغي للدول أن تنظر في ضرورة منح مشغلي المطارات مزيداً من المرونة فيما يخص تحديد الرسوم، من خلال تجميع أسس التكاليف في بعض الحالات على سبيل المثال؛
- (ب) ينبغي للايكاو أن تعدل الفقرة ٢٢ من الوثيقة Doc 9082 الحالية (الطبعة السابعة) لإدخال فقرة فرعية جديدة بالرقم (٤) لتحقيق مزيد من المرونة فيما يخص تحديد رسوم المطارات على النحو التالي:
- (٤) في حين ينبغي أن تحافظ المطارات على بيانات التكلفة بالتفصيل الكافي لتسهيل التشاور والشفافية والمراقبة الاقتصادية، فقد يكون من المفيد وضع أسس أكثر تجميعاً للتكاليف في بعض الحالات لغرض تحديد الرسوم. غير أنه ينبغي القيام بالتجميع بطريقة منطقية وشفافة مصحوبة بضمانات، على النحو الملائم، فيما يتعلق بالتشاور ومصحوبة، إن أمكن، باتفاقات مع المنتفعين لتفادي التمييز بين المنتفعين في تحديد الرسوم.

الجزء الثاني — معدل العائد

٤-٢-٢ الوثائق

عرضت الأمانة العامة (WP/9) أسلوباً محتملاً لتحديد معدل عائد "معقول" ورغم أن الوثيقة Doc 9082 لا تتص على أي تفاصيل بشأن هذا الموضوع، فإنه ينبغي أن يكون لدى الدول تعريف واضح بخصوص تحديد معدل معقول للعائد لمقدمي الخدمات، إلى جانب منهجية لتقييمه. ويشكل متوسط التكلفة المرجح لرأس المال أسلوباً شائع الاستعمال لتحديد معدل معقول للعائد للشركات كثيفة رأس

المال، مثل المطارات ومقدم خدمات الملاحة الجوية. ونظرا لتعقيد هذه المسألة وطابعها الفني، خلصت الورقة إلى أنه ينبغي أن تضع الإيكاو إرشادات إضافية بشأن هذا الموضوع.

رأى المجلس الدولي للمطارات (WP/31) أن أي إرشادات صادرة عن الإيكاو بشأن تحديد معدل معقول للعائد لا ينبغي أن تكون إلزامية أو محددة فيما يخص المنهجيات أو التفاصيل الفنية. ويعتبر المتوسط المرجح لتكلفة رأس المال منهجية معترفا بها، بل هي مجرد طريقة ممكنة من عدة طرق لتحديد معدل العائد. وينبغي أن يترك للدول مسألة البت في كيفية تحديد معدل معقول للعائد على أساس دراسة كل حالة على حدة وفق لمبادئ المراقبة الاقتصادية. وعند احتساب معدل معقول للعائد، ينبغي الأخذ في الاعتبار درجات الخطورة المختلفة والتي يمكن أن تكون هامة التي تتعرض لها المطارات.

رأى اتحاد النقل الجوي الدولي (WP/49) أن هناك تباينات كبيرة في ظروف الأسواق بالنسبة لمقدمي الخدمات كل على حدة. وبصرف النظر عن المنهجية المتبعة في احتساب معدل العائد، ينبغي التركيز أكثر على العلاقة بين الخطر ومعدل العائد المسموح به.

قدمت مالي (WP/42 - ورقة معلومات) بعض المعلومات ذات الصلة بهذا البند (انظر الفقرة ٢-١-١).

٥-٢-٢ المناقشة

١-٥-٢-٢ وافق المؤتمر على أن تشمل مناقشته لموضوع معدل العائد جانبي المطار وخدمات الملاحة الجوية، بالرغم من أن هذا الجانب الأخير أدرج في البند ٣-٢ من جدول الأعمال.

٢-٥-٢-٢ حظي الهدف من الاقتراحات الواردة في ورقة العمل WP/9 وقيمتها بتأييد عام في تناول هذه المسألة بالنسبة للمطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية. وركزت المناقشات على اقتراحين محددين هما اقتراح عما إذا كان ينبغي تعديل الوثيقة Doc 9082 لمعالجة العلاقة بين الخطر الذي يواجهه مقدمو الخدمات ومعدل المعقول للعائد (على النحو المقترح في ورقة العمل WP/49)؛ واقتراح آخر عن ضرورة قيام الإيكاو بأعمال أخرى لإعداد إرشادات إضافية.

٣-٥-٢-٢ ونظرا لأنه لم يُعرب عن أي رأي بشأن الاقتراح الأول (WP/49)، قرر المؤتمر عدم إدخال أي تعديل على الجزء ذي الصلة من الوثيقة Doc 9082 بهذا الشأن. وبالنسبة للاقتراح الثاني، فبالرغم من أن ثمة تحذير بأنه لا ينبغي أن تكون إرشادات الإيكاو جد إلزامية بالنسبة للدول، كان هناك تأييد عام أن قيام الإيكاو بوضع إرشادات إضافية يمكن أن يفيد الدول في تناول هذه المسألة المعقدة. ووافق المؤتمر أيضا على أنه ينبغي أن يركز الهدف من هذه الإرشادات على كيفية تقييم عنصر المخاطرة وقيمة الأصول في إطار تحديد معدل معقول للعائد. وكان هناك إقرار بوجود مجموعة كبيرة من المؤلفات يمكن الاطلاع عليها في هذا الشأن، التي ينبغي الرجوع إليها فيما يخص الأعمال التي ستقوم بها الإيكاو.

٦-٢-٢ التوصية

١-٦-٢-٢ استنادا إلى الوثائق المعنية والمناقشات اللاحقة بشأن معدل العائد، التي تغطي البندين ٢-٢ و ٢-٣ من

جدول الأعمال، اعتمد المؤتمر التوصية التالية:

التوصية ٦ — معدل العائد للمطارات والخدمات الملاحة الجوية

يوصي المؤتمر بما يلي:

- (أ) ينبغي للدول، في إطار مسؤولياتها عن المراقبة الاقتصادية، أن تعرّف بوضوح، عند الضرورة وفي ضوء الظروف الوطنية، المنهجية لتحديد ما هو المعدل المعقول للعائد على الأصول الذي يتحقق لمقدمي الخدمات التابعين لها؛
- (ب) ينبغي أن تضع الايكاو إرشادات إضافية بشأن المنهجيات المحتملة لتقييم عنصر المخاطرة وقيمة الأصول في إطار تحديد معدل معقول للعائد.

— — — — —

البند رقم ٢: المسائل المحددة ذات الصلة باقتصاديات المطارات وإدارتها
٣-٢: توزيع التكاليف ونظم حساب الرسوم

١-٣-٢ الوثائق

الأمانة العامة (ورقة العمل WP/8) درست مسألة تدفيع المستخدمين الرسوم على أساس الراكب الواحد. لكن بسبب ظهور مخاوف بشأن مدى توافقها مع المبادئ الواردة في الوثيقة Doc 9082، خلصت الورقة إلى ضرورة التروي في دراسة خيار استعادة التكاليف المتعلقة بالطائرات من خلال رسوم تفرض على كل راكب، بسبب تأثيرها على مدى ارتباطها بالتكاليف، والشفافية، وحماية المستهلك. وفي هذا الإطار، جرى اقتراح إدخال عدد من التعديلات على الوثيقة Doc 9082.

٥٣ دولة أفريقية (WP/60) ترى وجوب منح مشغلي المطارات مرونة أكثر في تحديد الرسوم على المسافرين وتطبيقها لدعم تطوير خدمات مسافرين ذات نوعية وفقاً لما قد تتطلبه الظروف المحلية. وأشارت الورقة إلى ضرورة وضع ضمانات ملائمة لحماية المستخدمين من التمييز ولتعزيز الشفافية. واقترحت الورقة تعديل الوثيقة Doc 9082 لتعكس وجهة نظر هذه الدول.

منظمة السياحة العالمية (WP/22) دعمت اقتراح الأمانة العامة للإيكو (WP/8) لتعديل الوثيقة Doc 9082 بالنسبة إلى الرسوم على خدمات المسافرين.

المجلس الدولي للمطارات (WP/30) أكد أن رسوم خدمة الركاب ترتبط بتكلفة إنهاء إجراءات الركاب في المطار وأن تعريفها وتطبيقها ينبغي أن يسمح بأقصى قدر من المرونة للتشجيع على تطبيق نهج تجارية في العلاقات بين مقدمي الخدمات والمستهلكين. ودعت الورقة إلى تعديل الوثيقة Doc 9082 لتوسيع نطاق رسوم خدمة الركاب مع الابتعاد عن استخدام أساس الجانب الجوي/الجانب الأرضي والاتجاه نحو نهج وظيفي قائم على التطبيق العملي بدرجة أكبر.

مالي (WP/42 - ورقة معلومات)، قدمت بعض المعلومات ذات الصلة بهذا البند (أنظر الفقرة ٢-١-١).

٢-٣-٢ المناقشة

١-٢-٣-٢ نظر المؤتمر في هذا البند على أساس الورقة WP/8 المقدمة من الأمانة بالإضافة إلى عدة ورقات أخرى تضمنت بعض المقترحات المحددة بخصوص رسوم خدمة الركاب.

٢-٢-٣-٢ بالنظر إلى الاستنتاجات التي توصل إليها المؤتمر أثناء مناقشة البند ٢-٢ من جدول الأعمال (انظر الفقرة ٢-٢-٣-٢) لم يؤيد المؤتمر الاستنتاجات المقدمة في ورقة الأمانة رقم WP/8 بخصوص الرسوم القائمة على أساس الركاب ووصف تكاليف المطار التي يجب أن تدخل في حساب رسوم خدمة الركاب. ولهذا السبب لم يؤيد المؤتمر النص المقترح في الورقة WP/8 لتعديل الوثيقة Doc 9082.

البند رقم ٢: المسائل المحددة ذات الصلة باقتصاديات المطارات وإدارتها

٢-٤: جوانب عدم التمييز

ملاحظة - تم تقسيم النظر في هذا البند إلى جزئين: (١) الرسوم التفاضلية و (٢) استخدام الهياكل الأساسية للمطارات.

الجزء ١ - الرسوم التفاضلية

٢-٤-١ الوثائق

الأمانة العامة (ورقة العمل WP/10) استعرضت التأثيرات الايجابية والسلبية المرتبطة بالرسوم التفاضلية وكيفية حماية المنتفعين من التأثيرات السلبية. وبينما يمكن للرسوم التفاضلية أن تزيد من الفوائد الاقتصادية، مثل الاستعمال الفعال للموارد، فيمكنها أن تتطوي على تشويه المنافسة بين المطارات وبين المنتفعين، ويتفاوت تأثيرها الصافي بشكل عام وفقاً لطائفة من العوامل. وخلصت الورقة الى أن الدول ينبغي أن تعالج هذه التأثيرات على أساس كل حالة على حدة، وأن تكفل التزام الرسوم التفاضلية بمبادئ اللاتمييز، وتجنب الدعم المزدوج، وضمان الشفافية واحترام الحد الزمني لتلك الرسوم. ولبيان هذه المبادئ بوضوح، يُقترح تعديل على النص ذي الصلة في الوثيقة Doc 9082.

منظمة السياحة العالمية (ورقة العمل WP/22) كانت قلقة إزاء اقتراح الأمانة العامة للايكاو (ورقة العمل WP/10) بصدد تعديل الوثيقة Doc 9082 لاضافة اقتضاء الحد الزمني لمعونات بدء المشروع. وينبغي التمييز بوضوح بين المنتفعين والطرق الجوية، ولا سيما فيما يتعلق بالرسوم ذات الأفضلية الممنوحة خصيصاً للخدمات الجوية الضرورية وخاصة لأقل البلدان نمواً (ما يسمى الطرق الجوية للخدمات الضرورية وتنمية السياحة). وهذا التفريق يمكن ادراجه في الوثيقة Doc 9082 عن طريق اضافة أخرى ملائمة.

مالي (ورقة المعلومات - WP/42) قدمت بعض المعلومات ذات الصلة بهذا البند (انظر الفقرة ٢-١-١).

٢-٤-٢ المناقشة

٢-٤-٢-١ عند دراسة مشاريع الاستنتاجات والتعديلات المقترحة للأجزاء ذات الصلة من الوثيقة Doc 9082 في ورقة العمل WP/10، كان ثمة اتفاق عام على أن سياسات الايكاو ينبغي أن تقتصر على بيان مبادئ رفيعة المستوى لحماية المنتفعين من الآثار السلبية المحتملة للرسوم التفاضلية. ومن بين مثل هذه المبادئ المبينة في ورقة العمل WP/10، أي عدم التمييز والشفافية وتجنب الدعم المزدوج والحد الزمني، أعرب المؤتمر عن تأييده للمبدعين الأولين، بينما اختلفت الآراء بصدد الأخيرين.

٢-٤-٢-٢ فيما يتعلق بمبدأ عدم السماح بالدعم المزدوج، جرى الاعراب عن القلق البالغ إزاء مواعمة هذا المبدأ لمخططات الرسوم "ذات الوحدات" مثل الرسوم في فترات الذروة وخارجها وتحديد ثمن للاكتظاظ. وأوضحت الأمانة العامة أن نطاق الرسوم التفاضلية التي تتناولها ورقة العمل WP/10 يقتصر على الرسوم التفضيلية والتخفيضات التمهيدية والتخفيضات بحسب الحجم الخ، ولا يشمل الرسوم ذات الوحدات. وبالنظر الى أن الوثيقة Doc 9082 تعبر بالفعل عن مبدأ

تجنب الدعم المزدوج، تم اعداد تسوية حول الاستنتاج أقرها المؤتمر لابرار واقع أن مخططات الرسوم ذات الوحدات يجب أن لا تتأثر. لذلك يتعين ادراج عبارة "دون المساس بمخططات الرسوم ذات الوحدات" في نص الوثيقة 9082 Doc ذي الصلة.

٢-٤-٢-٣ قُدم اقتراح لحذف مبدأ الحد الزمني من مشروع الاستنتاج. بيد أن المؤتمر رأى أنه ما لم يفرض حد زمني على معونة بدء المشروع يمكن أن يوجد خطر تقديم الدعم وتشويه المنافسة في الأسواق. ولايضاح المقصد، قدمت أيضا بعض الاقتراحات بصدد عبارة "اجتذاب خدمات جوية جديدة و/أو الإبقاء عليها" وكذلك فيما يتعلق بتحديد مدة المعونة لبدء المشروع. وبسبب آثار مختلف التقيحات المقترحة لهذه الصيغة، وافق المؤتمر على الإبقاء على النص المتعلق بالحد الزمني.

٢-٤-٢-٤ طلب المؤتمر من الأمانة العامة تقديم تعريفين لمصطلحي تفاضلية ورسوم ذات وحدات.

٢-٤-٣ التوصية

٢-٤-٣-١ انطلاقا من الوثائق والمناقشة التي أعقبتها بشأن الرسوم التفاضلية في إطار البند ٢-٤ من جدول الأعمال، اعتمد المؤتمر التوصية التالية:

التوصية ٧ - الرسوم التفاضلية

إن المؤتمر يوصي بما يلي:

(أ) ينبغي للدول في إطار مسؤولياتها عن المراقبة الاقتصادية أن تقيّم، عند الضرورة، التأثيرات الايجابية والسلبية المرتبطة بأشكال محددة للرسوم التفاضلية المطبقة في المطارات وذلك على أساس كل حالة على حدة وفقا للظروف الوطنية.

(ب) ينبغي أن تكفل الدول تقديم الرسوم التفاضلية على أساس عدم التمييز، ويجب أن تتسم هذه الرسوم بالشفافية من حيث انشائها وغرضها والمعايير التي تقدم على أساسها، وأنه، دون المساس بمخططات الرسوم ذات الوحدات، يجب ألا تتسبب التكاليف المرتبطة بالرسوم التفاضلية، سواء بصورة مباشرة أو غير مباشرة، للمنتفعين الآخرين الذين لا يستفيدون منها، وأنه اذا كان الغرض اجتذاب خدمات جوية جديدة و/أو الإبقاء عليها، فيجب أن تقدم على أساس مؤقت فقط.

(ج) ينبغي أن تعدل الايكاو الوثيقة 9082 Doc لتعكس مبدأي الشفافية والحد الزمني لمعونات بدء المشروع وذلك في تطبيق الرسوم التفاضلية.

الجزء ٢ - استخدام الهياكل الأساسية للمطارات

٤-٤-٢ الوثائق

الأمانة العامة (ورقة العمل WP/21) نظرت في مسألتين تتعلقان باستخدام الهياكل الأساسية للمطارات، أي تخصيص الخانات الزمنية واستخدام الطيران العام الدولي وطيران الأعمال للمطارات. وبالنسبة لتخصيص الخانات الزمنية، ذكّرت الورقة بأن نتائج دراسة الأمانة العامة والمؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي (المعقد في عام ٢٠٠٣) أتاحت بالفعل للدول إطاراً واسع النطاق للسياسات العامة وإرشادات عملية. أما استخدام الطيران العام وطيران الأعمال للمطارات، فتضمنت دراسة أخرى أجرتها الأمانة العامة توصيات بحماية مصالح هذه الفئة من المنتفعين وضمان استخدامهم للمطارات. ومن أجل إنفاذ التوصيات الصادرة عن هذه الدراسة الأخيرة على المستوى العالمي، اقترحت الورقة إدخال تعديل على الوثيقة Doc 9082.

٥٣ دولة أفريقية (ورقة العمل WP/61) أبرزت الحاجة لضمان الانصاف والمعاملة بالمثل في تنفيذ حقوق دخول الأسواق الممنوحة للناقلين الجويين العاملين بمقتضى اتفاقات الخدمات الجوية. وأوصت الورقة بضرورة إتاحة فرصة عادلة في استخدام الخانات الزمنية للناقلين الجويين من البلدان النامية الذين تطير طائراتهم إلى مطارات البلدان المتقدمة وحثت الدول على الالتزام بقرار المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي، الذي يوفر إطاراً سياسياً واسعاً وإرشادات عملية، وأن تستعرض الإيكو مدى استمرار ملائمة حظر حركة الطائرات ليلاً في بعض المطارات الدولية.

٥-٤-٢ المناقشة

١-٥-٤-٢-٢ وإذ أقر المؤتمر بالطابع المتميز للطيران العام والطيران التجاري، أعرب عن تأييده لاقتراح الأمانة العامة بالتركيز أكثر في الوثيقة Doc 9082 على أهمية الطيران العام الدولي، بما في ذلك الطيران التجاري، حيث تشكل مسألة استخدام الهياكل الأساسية للمطارات هاجساً. ومع أن المؤتمر وافق على تسليط الضوء على الطيران التجاري في النص ذي الصلة بالوثيقة Doc 9082، لم يقبل اقتراح الأمانة العامة بإدخال الجملة التالية "المنسوبة إليها بشكل سليم" في إشارة إلى تكلفة التجهيزات الضرورية والمستخدم في مجال الطيران العام والطيران التجاري. ونظراً لأن رسوم المطارات تُفرض على الخدمات المتلقاة، رأى المؤتمر أن هذه الصياغة المقترحة تثير اللبس وتقييدية. وبالنسبة للاستنتاجات الواردة في ورقة العمل WP/21، فقد اعتمدها المؤتمر إلى جانب التغييرات المدخلة على النص توخياً للتوضيح.

٢-٥-٤-٢-٢ وفيما يخص ورقة العمل WP/61 والشواغل المثارة بشأن تخصيص الخانات الزمنية وحظر الطيران ليلاً، أخذ المؤتمر علماً بأنه مع أن هذه الشواغل قد سبق أن تناولها المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي الذي انعقد في عام ٢٠٠٣، كان هناك تأكيد قوي لعرض هذه المسألة على نظر المجلس لكي يبحثها.

٦-٤-٢ التوصية

١-٦-٤-٢-٢ انطلاقاً من الوثائق والمناقشة التي أعقبتها بشأن استخدام الهياكل الأساسية للمطارات في إطار البند ٢-٤ من جدول الأعمال، اعتمد المؤتمر التوصية التالية:

التوصية ٨ - استخدام الهياكل الأساسية للمطارات

يوصي المؤتمر بما يلي:

- (أ) ينبغي أن تولي الدول الاعتبار الواجب لنتائج دراسات الإيكاو وإرشاداتها ذات الصلة بشأن تخصيص الخانات الزمنية، وكذلك استخدام الطيران العام الدولي وطيران الأعمال للمطارات، حسب تقديرها وبشكل مرن.
- (ب) ينبغي أن تقوم الإيكاو بتعديل الوثيقة Doc 9082 لزيادة التركيز على أهمية الطيران العام الدولي عن طريق ادراج اشارة خاصة إلى طيران الأعمال.
- (ج) ينبغي أن تتخذ الإيكاو الاجراءات الملائمة بشأن المسائل المتصلة بتخصيص الخانات الزمنية وحالات منع الطيران ليلا.

البند رقم ٢: المسائل المحددة ذات الصلة باقتصاديات المطارات وادارتها
٥-٢: تمويل التدابير الأمنية واسترداد تكاليفها

١-٥-٢ الوثائق

الأمانة العامة (WP/11) استعرضت النص الحالي ذي الصلة في الوثيقة Doc 9082 بالنسبة لجوانب استرداد تكاليف تدابير الأمن في المطارات، بعد استكمالها استناداً إلى نتائج المؤتمر الوزاري الرفيع المستوى بشأن أمن الطيران الذي عقد في سنة ٢٠٠٢، وناقشت الحاجة إلى تحقيق التجانس في تنفيذ السياسات بين الدول والأقاليم وبما أنه لم تطرأ تطورات جديدة تستدعي تعديل أو استكمال السياسات الحالية بشأن رسوم الأمن، باستثناء الكشف واسع النطاق على الشحن الجوي، أوصت الورقة بأن ترصد الايكاو التطورات في هذا المجال من أجل تقييم الحاجة إلى تحديث عملية استرداد التكاليف وتوقيت ذلك.

منظمة السياحة العالمية (WP/22) وافقت على أي رسوم أو تحويلات لتكاليف الأمن ينبغي أن ترتبط مباشرة بتقديم الخدمات الأمنية المعنية وينبغي أن تهدف إلى استرداد ما لا يزيد على التكاليف ذات الصلة بالأمر. وينبغي ألا يحمل الطيران المدني، أو السياحة أي تكاليف يتم تكبدها بالعلاقة إلى المهام الأمنية الأعم التي تؤديها الدول.

اتحاد النقل الجوي الدولي (WP/48) وافق على استنتاجات أمانة الايكاو (WP/11)، وأشار إلى المسائل المتعلقة بالمسؤولية الكامنة عن تمويل التدابير التي تهدف إلى حماية المجتمع ككل وتقاسم التكاليف بين الكيانات العامة والخاصة، والشفافية وارتباط التكاليف بالتدابير فيما يتعلق برسوم الأمن. واقترحت الورقة تعديل الفقرة ٢٩ من الوثيقة Doc 9082 باضافة بعض المبادئ التي ربما سهلت التنفيذ الأفضل لاسترداد تكاليف التدابير الأمنية في المطارات، وانشاء فريق عامل يتكون من الحكومات والصناعة بهدف وضع المبادئ وارساء الأساس الذي تعمل بموجبه الهيئات الاشرافية الوطنية المختصة بالانفاق على أمن الطيران. مالي (WP/42 – information paper)، قدمت بعض المعلومات ذات الصلة بهذا البند (أنظر الفقرة ٢-١-١).

٢-٥-٢ المناقشة

١-٢-٥-٢ لم يشعر المؤتمر بالحاجة إلى قيام الايكاو في هذه المرحلة برصد التطورات في مجال الكشف واسع النطاق على الشحن الجوي. ولم يحظ بالتأييد الاقتراح الوارد في ورقة العمل WP/48 والرامي إلى انشاء هيئة اشرافية مستقلة لرصد توزيع تكاليف التدابير الأمنية في المطارات بين الكيانات العامة والخاصة.

٢-٥-٣ التوصية

٢-٥-٣-١ استنادا الى الوثائق والمناقشة التي أعقبتها بشأن تمويل التدابير الأمنية واسترداد تكاليفها في إطار البند ٢-٥ من جدول الأعمال، اعتمد المؤتمر التوصية التالية:

التوصية ٩ - استرداد تكاليف التدابير الأمنية في المطارات**يوصي المؤتمر:**

ادراكا لحقيقة أن السياسات الحالية للايكافو بشأن استرداد تكاليف التدابير الأمنية في المطارات مازالت كافية. ينبغي أن تضمن الدول تنفيذ هذه السياسات من أجل تعزيز الاتساق على الصعيد العالمي.

البند رقم ٣: المسائل المحددة لاقتصاديات خدمات الملاحة الجوية وإدارتها
٣-١: التنظيم والملكية والمراقبة

٣-١-١ الوثائق

الأمانة العامة (WP/12) استعرضت التجارب الحديثة لإضفاء الطابع التجاري على مقدمي خدمات الملاحة الجوية، والمستجدات ذات الصلة بمسائل أسلوب الإدارة والملكية والمراقبة لديهم. وتشير هذه التجارب إلى إمكانية وجود صلة بين الأداء المحرز وأسلوب إدارة الشركات. ولذلك، تضع الورقة مجموعة من أفضل الممارسات لتحقيق حُسن الإدارة لمقدمي خدمات الملاحة الجوية ذات الطابع التجاري. وفي الحالات التي تقوم فيها الدولة بالتشغيل المباشر لخدمات الملاحة الجوية، أكدت الورقة على ضرورة ضمان ألا تؤدي نفس السلطة المهام التنظيمية والتشغيلية. ولتفعيل هذه الاستنتاجات اقترح تعديل على النص الوارد في الوثيقة 9082 Doc.

منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (WP/36) رأت أن الأداء الجيد لخدمات الملاحة الجوية ينتج عن الإدارة الحسنة، وهذا بدوره ينتج عن صنع القرار الجيد من جانب الحكومة. وحثت الورقة الدول على أن تتجنب المغالاة في الاعتماد على الآليات التنظيمية وأن تنظر بدلا من ذلك في مختلف عناصر الإدارة الرشيدة التي توجه الأداء في تقديم الخدمات أي رسالة وأهداف الجهة التي تقدم خدمات الملاحة الجوية، والتشريع والتنظيم في مجال التنفيذ، وهيكلة إدارة الجهة التي تقدم خدمات الملاحة الجوية، والإدارة المستقلة وذات السلطة، والعلاقات مع المستهلكين، والعلاقات مع أصحاب المصلحة الآخرين والحوار الاجتماعي، وقياس الأداء والرقابة الاقتصادية.

منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (WP/37) أشارت إلى أن فصل تقديم خدمات الملاحة الجوية عن وظيفة الرقابة التنظيمية يتمشى مع مبادئ الإدارة الرشيدة ويعزز أداء إدارة الحركة. وأهابت الورقة بالدول أن تتخذ التدابير الملائمة لتنفيذ مواد الأيكاو الإرشادية الحالية والتي تشجع على استقلال الجهة المقدمة لخدمات الملاحة الجوية وفصلها عن مهمة الرقابة التنظيمية.

الأمانة العامة (WP/18 – information paper) قدمت بعض المعلومات ذات الصلة بهذا البند (انظر الفقرة ١-١-١).

الأمانة العامة (WP/19 – information paper) قدمت بعض المعلومات ذات الصلة بهذا البند (انظر الفقرة ١-١-٢).

مالي (WP/43 – information paper) قدمت معلومات عن ممارساتها وخبراتها الجارية المتعلقة بإدارة خدمات الملاحة الجوية وملكيته والسيطرة عليها، ودور وزن الطائرة في الصيغة المستخدمة لفرض الرسوم، والحوافز، والجوانب الاقتصادية والتنظيمية المتعلقة بتنفيذ المفهوم العالمي لإدارة الحركة الجوية. وأعربت الورقة أيضا عن التأييد للتعدلات لادخالها في الوثيقة 9082 Doc التي اقترحتها أمانة الأيكاو (WPs/12, 15 and 16) بالإضافة إلى دراسة عن استخدام وزن الطائرة (WP/14).

٣-١-٣ المناقشة

٣-١-٢-١ ركزت المناقشة أساساً على اثنين من الجوانب الواردة في ورقة العمل WP/12 وهما فصل المهام التنظيمية عن المهام التشغيلية في حالة مقدمي خدمات الملاحة الجوية الخاضعين للإدارة الحكومية، واستعمال أفضل ممارسات إدارة الشركات من جانب مقدمي خدمات الملاحة الجوية. وكان هناك اتفاق عام على أهمية الفصل بوضوح بين مهام الجهة التنظيمية ومهام مقدم الخدمات مع تعريف أدوار وسلطات كل منهما بشكل واضح. وأعرب المؤتمر عن ضرورة ادخال مزيد من المرونة في الصياغة بحيث تأخذ في الحسبان الوضع القائم في كل دولة وفي كل إقليم. وبناء عليه تم الاتفاق على تعديل مسودة الاستنتاج في الورقة WP/12 للتعبير عن هذه الفكرة بصورة أفضل.

٣-١-٢-٢ كان هناك تأييد لتطبيق أفضل ممارسات إدارة الشركات كوسيلة لتحسين أداء الجهات التي تقدم خدمات الملاحة الجوية. وفيما يتعلق بالقيمة المترتبة على تطبيق أفضل الممارسات التجارية بصفة عامة شعر المؤتمر أن هذا الأمر قد يتباين لأن خدمات الملاحة الجوية تقدم في حالات كثيرة كخدمة عامة من جانب الدول. ولذلك اقترح أن تعدل الأمانة الصياغة في النص المقترح للفقرة ١٧ من الوثيقة Doc 9082 للتعبير بصورة أفضل عن حقائق عالم الأعمال عند تطبيق أفضل الممارسات. وطلب إلى الأمانة أيضاً أن تكفل ربط الصياغة بالاستنتاجات الواردة في الورقة WP/7.

٣-١-٣ التوصية

٣-١-٣-١ استناداً إلى الوثائق المقدمة والمناقشة التي تلت بشأن الإدارة والملكية والمراقبة في إطار البند ٣-١ من جدول الأعمال اعتمد المؤتمر التوصية التالية:

التوصية ١٠ - التنظيم والملكية والمراقبة لمقدمي خدمات الملاحة الجوية

أوصى المؤتمر بما يلي:

- (أ) في الحالات التي تختار فيها الحكومات عدم انشاء جهات مستقلة ذاتياً لتقديم خدمات الملاحة الجوية فينبغي أن تنظر في الفصل بشكل واضح بين المهام التنظيمية والتشغيلية، مع تعريف أدوار وسلطات كل منهما بوضوح.
- (ب) ينبغي للدول أن تستعرض هيكل الإدارة فيما يتعلق بمقدمي خدمات الملاحة الجوية لديها، وأن تضمن استخدام أفضل الممارسات الخاصة بالإدارة الرشيدة للشركات فيما يتعلق بالأهداف والمسؤوليات، وحقوق حملة الأسهم ومعاملتهم، ومسؤوليات مجلس الإدارة، وسلطة الإدارة ومسئولياتها، والعلاقة مع الأطراف المعنية، والكشف عن المعلومات.
- (ج) ينبغي للايكاو أن تعدل الوثيقة Doc 9082 للتشديد على أهمية الفصل بين المهام التنظيمية والتشغيلية وإدراج العناصر اللازمة لضمان الإدارة الرشيدة من خلال تطبيق أفضل الممارسات.

البند رقم ٣: المسائل المحددة لاقتصاديات خدمات الملاحة الجوية وإدارتها

٣-٢: أساس التكلفة لحساب الرسوم

٣-٢-١ الوثائق

الأمانة العامة (WP/9)، انظر الفقرة ٢-٢-٤.

المجلس الدولي للمطارات (WP/31)، انظر الفقرة ٢-٢-٤.

اتحاد النقل الجوي الدولي (WP/49)، انظر الفقرة ٢-٢-٤.

مالي (WP/42 – information paper)، انظر الفقرة ٢-١-١.

٣-٢-٢ المناقشة

٣-٢-٢-١ ناقش المؤتمر معدل العائد لخدمات الملاحة الجوية في إطار البند ٢-٢ من جدول الأعمال (انظر الفقرة ٢-٢-٥).

٣-٢-٣ التوصية

٣-٢-٣-١ انظر التوصية ٦ – معدل العائد للمطارات وخدمات الملاحة الجوية (الفقرة ٢-٢-٦-١).

— — — — —

البند رقم ٣: المسائل المحددة لاقتصاديات خدمات الملاحة الجوية وإدارتها
٣-٣: توزيع التكاليف ونظم حساب الرسوم

ملاحظة - تم تقسيم النظر في هذا البند إلى ثلاثة أجزاء: (١) تصنيف الخدمات لأغراض توزيع التكاليف وفرض الرسوم؛ (ب) دور وزن الطائرة في صيغ حساب الرسوم؛ (٣) الحوافز التي يُمكن أن تُمنح لمقدمي خدمات الملاحة الجوية والمنتفعين منها.

الجزء الأول - تصنيف الخدمات لأغراض توزيع التكاليف وفرض الرسوم

١-٣-٣ الوثائق

بحثت الأمانة العامة (WP/13) في مسألة تصنيف الخدمات لأغراض الملاحة الجوية وتوزيع التكاليف وما يترتب على ذلك من آثار في نظام فرض الرسوم. ولمقدمي خدمات الملاحة الجوية الخيار في توزيع التكاليف حسب فئات الخدمات التقليدية (أي خدمات مراقبة المطار، ومراقبة الاقتراب من المطار، ومراقبة المنطقة) أو وفقاً لتصنيف بديل للخدمات يقوم على أساس فرض الرسوم وفقاً لأجزاء محددة من المجال الجوي والمراحل التي تقطعها أي طائرة. ومن شأن اعتماد التصنيف البديل أن يعزز، في إطار عملية توزيع التكاليف، الشفافية وارتباط الرسوم بتكاليف الخدمات المقدمة، وسيمكّن مقدمي خدمات الملاحة الجوية أيضاً من تنويع رسومهم وفقاً لكل فئة من الخدمات (رسوم المنطقة على سبيل المثال). وخلصت هذه الورقة إلى أن استخدام تصنيف بديل وما يقابله من رسوم المنطقة قد يفضي إلى استخدام الموارد بفعالية أكثر، لا سيما في المجال الجوي الذي يتسم بالازدحام أو التعقيد. وقدمت هذه الورقة أيضاً اقتراحاً بأنه ينبغي للإيكاو وضع مواد إرشادية إضافية في هذا الشأن.

وصفت لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني (WP/40) المنهجيات المتبعة في تقييم تكلفة المطارات وخدمات الملاحة الجوية في هذه المنطقة، وأفادت أن تصنيف الخدمات على أساس أجزاء محددة من الفضاء الجوي والمرحلة التي تقطعها أي طائرة يتوقف على خصائص التي يتميز بها فضاء جوي محدد مع الحاجة إلى وجود تعريف مناسب لكل فئة من الخدمات ومراعاة التكاليف التقديرية بصورة شفافة وعادلة.

المفوضية الأوروبية (ورقة معلومات WP/56) قدمت المفوضية الأوروبية بعض المعلومات ذات الصلة بهذا البند ، (انظر الفقرة ٣-٤-١).

٢-٣-٣ المناقشة

١-٢-٣-٣ وأُعرب عن قلق إزاء التشوهات التنافسية المحتملة التي يمكن أن تنتج عن تطبيق الفئات الجديدة للخدمات الخاصة بأغراض فرض الرسوم. ويمكن لهذا النظام أن يضيف عبئاً إدارياً آخر على مقدمي الخدمات والمنتفعين منها، مما يؤدي إلى انتشار الرسوم وزيادتها، ويترك آثاراً غير مقصودة نتيجة الطرق الجوية غير الفعالة، لا سيما فيما يخص الكفاءة في مجال البيئة.

٣-٣-٢-٢ واعتبرت دول عديدة أن المواد الإرشادية الحالية الواردة في الفقرات من ٤٧-٦ إلى ٥٢-٦ من دليل اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية (Doc 9161) غير كافية ولا ينبغي توسيع نطاقها في هذه المرحلة. وذكرت دول أخرى أن استخدام الفئات البديلة للخدمات غير إلزامية لكنها ستتيح فرصا جديدة. وكان الغرض هو توسيع نطاق المواد الإرشادية لتواكب بيئة جديدة لغرض الرسوم، مع إقرار المزايا والعيوب التي ينطوي عليها تنفيذها في المستقبل.

٣-٣-٢-٣ وأوضحت الأمانة العامة أن عملية التصنيف البديلة للخدمات أعدت في المقام الأول لأغراض توزيع التكاليف وفرض الرسوم، بل وأيضا كوسيلة لتحسين كفاءة نظام الملاحة الجوية.

٣-٣-٢-٤ أعرب المؤتمر عن تأييده للاستنتاجات على النحو الوارد في ورقة العمل WP/13، على أساس الحاجة إلى إضافة مواد إرشادية للنظر في جميع جوانب عملية التصنيف البديلة للخدمات، بما في ذلك احتمال وقوع آثار سلبية وإيجابية على مقدمي الخدمات والمنتفعين منها. وسوف تمكن المعلومات الوافية عن هذا الموضوع الدول من تحديد الاختيارات المناسبة.

٣-٣-٣ التوصية

٣-٣-٣-١ استنادا إلى الوثائق المقدمة والمناقشة التي تلتها بشأن تصنيف الخدمات لأغراض توزيع التكاليف وفرض الرسوم، في إطار البند ٣-٣ من جدول الأعمال، اعتمد المؤتمر التوصية التالية:

التوصية رقم ١١ - تصنيف الخدمات لأغراض توزيع التكاليف وفرض الرسوم

يوصي المؤتمر بالقيام بما يلي:

(أ) يجوز للدول أن تنظر في استخدام التصنيف البديل للخدمات وما يقابله من رسوم المنطقة، وذلك حسب الظروف الخاصة بكل دولة، كفرض هذه الرسوم على سبيل المثال في الفضاء الجوي الذي يتسم بالازدحام أو التعقيد. ومن أجل تحقيق نظام رسوم يقوم على ارتباط التكاليف بالخدمات المقدمة بقدر أكبر واستخدام الموارد بكفاءة.

(ب) ينبغي أن توسع الإيكاو نطاق المواد الإرشادية بشأن توزيع التكاليف بين أجزاء الفضاء الجوي والمراحل التي تقطعها الطائرة أو كليهما، ووضع مواد إرشادية جديدة خاصة برسوم المنطقة.

الجزء الثاني - دور وزن الطائرة في صيغة حساب الرسوم

٣-٣-٤ الوثائق

تناولت الأمانة العامة (WP/14) الأساس المنطقي لعملية إدراج وزن الطائرة في صيغة حساب الرسوم لخدمات الملاحة الجوية، واستعرضت أهمية النص الحالي في الوثيقة Doc 9082. ونظرا لتباين آراء الدول فيما يخص دور وزن الطائرة في صيغة حساب الرسوم، دعت هذه الورقة المؤتمر إلى أن ينظر في التوصل إلى موقف مشترك بشأن هذه المسألة المثيرة للجدل.

طلبت الدول الإفريقية البالغ عددها ٥٣ دولة (WP/62) إلى الإيكاو إجراء دراسة بشأن أهمية تطبيق مبدأ وزن الطائرة من جانب مقدمي خدمات الملاحة الجوية في جميع أنحاء العالم بهدف تحديد أفضل الممارسات التي تضمن توفير القدر الكافي من خدمات الملاحة الجوية بصورة مستدامة بغض النظر عن الفروق في مزيج الحركة الجوية.

أفاد أعضاء لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني (WP/40) أنه عندما يكون هناك تجانس بين المراحل التي تقطعها الطائرات أو أنواعها، يمكن أن تستبعد صيغة فرض رسوم خدمات الملاحة الجوية عناصر المراحل التي تقطعها الطائرة أو وزنها أو كليهما وفقا للظروف الخاصة.

رأى المجلس الدولي لطيران الأعمال (WP/25) أن أي تعديلات على المبادئ التوجيهية المتعلقة بصيغة احتساب الرسوم أثناء الطريق الواردة في الوثيقة Doc 9082 لإزالة عنصر وزن الطائرة لا ينبغي أن تتم دون بيانات مساندة شاملة وتحليلات أو نماذج مالية من شأنها تحديد أثر خيارات صيغ حساب الرسوم.

مالي (ورقة المعلومات WP/43) قدمت مالي بعض المعلومات ذات الصلة بهذا البند، (انظر الفقرة ٣-١-١).

٣-٣-٥ المناقشة

٣-٣-٥-١ نظر المؤتمر في كيفية التوصل إلى توافق في الآراء بشأن دور وزن الطائرة لأغراض فرض رسوم خدمات الملاحة الجوية، وعلى وجه الخصوص فيما يتعلق بالصياغة الحالية للفقرات ٤٤ و ٤٥ و ٤٦ من الوثيقة Doc 9082 بشأن وزن الطائرة.

٣-٣-٥-٢ وجرت مناقشة مستفيضة فيما يخص هذه المسألة. ورأى بعض المشاركين أن الإرشادات الحالية، التي لا تستند إلى ارتباط التكاليف بالرسوم فحسب بل أيضا إلى القدرة الانتاجية للطائرات وقيمة الخدمات، تعكس قدرة المنتفعين على الدفع، في حين توفر للطيران التجاري الذي يستخدم الطائرات النفاثة نفس القدرة المالية على الدفع المتوفرة لدى المشغلين الجويين الذين يستخدمون طائرات أكبر حجما، وطبقا لهذا الرأي، ينبغي أن تكون سياسات الإيكاو أكثر مرونة بخصوص استخدام وزن الطائرة بالنسبة لرسوم خدمات الملاحة الجوية. ورأى البعض الآخر أنه لا توجد حاجة إلى تعديل السياسات الحالية، لأنها تتيح نظاما عادلا لفرض الرسوم، وأن إزالة عنصر الوزن سيزيل أيضا عنصر المساواة. ورأى المشاركون أن الصياغة الحالية للفقرات ٤٤ و ٤٥ و ٤٦ في الوثيقة Doc 9082 تتيح بالفعل قدرا كافيا من المرونة بشأن عنصر الوزن فيما يخص أغراض فرض الرسوم وبالتالي ليس ثمة حاجة إلى إدخال أي تعديلات.

٣-٣-٥-٣ وأعرب عن تأييد واسع النطاق لما يتسم به النص الحالي في الفقرات ٤٤ و ٤٥ و ٤٦ من الوثيقة Doc 9082 من انسجام، وبوجه خاص، وضع كلمة "يمكن" محل "ينبغي" في الفقرة ٤٥. وأحاط المؤتمر علماً بأن هذا التغيير سيتيح مزيدا من المرونة بخصوص دور وزن الطائرة بالنسبة لرسوم خدمات الملاحة الجوية. وفي حين لم يدعم المؤتمر قيام الإيكاو بتنفيذ دراسة بشأن دور وزن الطائرة في تحديد رسوم خدمات الملاحة الجوية، لاحظ المؤتمر أنه قبل ادخال أي تعديلات على صيغة (صيغ) تحديد رسوم خدمات الملاحة الجوية، ينبغي القيام بالتشاور مع المنتفعين وينبغي أن تدرس الدول ما سيكون لمثل هذه التعديلات من تأثير على المنتفعين ومقدمي الخدمات.

٦-٣-٣ التوصية

١-٦-٣-٣ استنادا إلى الوثائق والمناقشة التي تلتها بشأن دور وزن الطائرة في صيغة حساب الرسوم في إطار البند ٣-٣ من جدول الأعمال، اعتمد المؤتمر التوصية التالية:

التوصية رقم ١٢ - دور وزن الطائرة في صيغة حساب الرسوم

يوصي المؤتمر بالقيام بما يلي،

- (أ) ينبغي أن تعدل الايكاو الفقرة ٤٥ من الوثيقة Doc 9082 الحالية (الطبعة السابعة) عن طريق الاستعاضة عن كلمة "ينبغي" بكلمة "يمكن" لزيادة المرونة فيما يخص دور وزن الطائرة بالنسبة لرسوم خدمات الملاحة الجوية.
- (ب) ينبغي أن تستعرض الايكاو موادها الارشادية بشأن وزن الطائرات في صيغ تحديد الرسوم وتعديلها كلما دعت الضرورة إلى ذلك.

الجزء الثالث - الحوافز التي يُمكن أن تُمنح لمقدمي خدمات الملاحة الجوية والمنتفعين منها على حد سواء

٧-٣-٣ الوثائق

بحثت الأمانة العامة (WP/15) في ملاءمة الحوافز التي يُمكن أن تُمنح لمقدمي خدمات الملاحة الجوية والمنتفعين منها على حد سواء. وإذا أعدت هذه الحوافز بشكل جيد يمكن أن تصبح أداة تساعد على استخدام خدمات الملاحة الجوية وتقديمها على الوجه الأمثل، كما تساعد على تقليل التكلفة الإجمالية لهذه الخدمات، وتزيد من فعاليتها. ومن أجل تحقيق النتائج المرجوة من تطبيق هذه الحوافز، خلصت هذه الورقة إلى أنه ينبغي للدول أن تتأكد من تلبية الحوافز للمبادئ الواردة في الوثيقة Doc 9082، وكذلك أهدافها المنصوص عليها، وتتأكد من تعويض الفوائد المتوقعة لتكاليف الحوافز في إطار زمني معقول. ويُقترح تعديل النص ذي الصلة في الوثيقة Doc 9082، ووضع إرشادات بشأن الحوافز لدعم هذا الاستنتاج.

قدمت مالي (ورقة المعلومات WP/43) بعض المعلومات ذات الصلة بهذا البند، (انظر الفقرة ٣-١-١).

٨-٣-٣ المناقشة

١-٨-٣-٣ وتم التوصل إلى اتفاق عام بشأن فحوى ورقة العمل WP/15 فيما يتعلق بالمنافع التي يجنيها مقدمو خدمات الملاحة الجوية والمنتفعون من الفضاء الجوي من الحوافز، وكذلك الحاجة إلى التأكد من إدراج هذه الحوافز بشكل سليم تفاديا لاحتمال وقوع آثار سلبية أو حالات سوء الاستخدام. ووجه الانتباه إلى جدوى الشفافية وارتباط التكاليف بالرسوم في تحديد الحوافز وأهمية عمليات الاستعراض الدورية لخطط الحوافز. وبالنسبة لتعديل الفقرة ٤١ ت) من الوثيقة Doc 9082 المقترح في ورقة العمل WP/15، أكدت دول عدة أن الحوافز المتعلقة بمقدمي خدمات الملاحة الجوية لا تزال تستخدم على نطاق واسع، وبالتالي فإن الارشادات الحالية للايكاو تكفي لمعالجة هذه المسألة. ووافق المؤتمر على أنه لا حاجة لإدخال أي تعديلات في الوقت الراهن.

٣-٣-٨-٢ وجرت مناقشة مستفيضة بشأن صياغة مشروع الاستنتاجات بغية توضيح الغرض من ورقة العمل WP/15 على النحو السليم والاجراءات الموصى بها ذات الصلة. ووافق المؤتمر على نص توافقي لمشروع التوصية.

٣-٣-٩ التوصية

٣-٣-٩-١ استنادا إلى الوثائق والمناقشة التي تلتها بشأن الحوافز التي يُمكن أن تُمنح لمقدمي خدمات الملاحة الجوية والمنتفعين منها على حد سواء بموجب البند ٣-٣ من جدول الأعمال، اعتمد المؤتمر التوصية التالية:

التوصية رقم ١٣ - الحوافز التي يُمكن أن تُمنح لمقدمي خدمات الملاحة الجوية والمنتفعين منها على حد سواء.

يوصي المؤتمر بالقيام بما يلي:

- أ) تشجع الدول على استحداث الأشكال الملائمة من الحوافز لمقدمي الخدمات، في إطار مسؤولياتها عن المراقبة الاقتصادية، بهدف الارتقاء بعمليتي تقديم خدمات الملاحة الجوية والاستفادة منها إلى المستوى الأمثل، مع تقليل التكلفة الإجمالية لهذه الخدمات، ورفع مستوى كفاءتها.
- ب) ينبغي أن تتأكد الدول من تلبية خطط الحوافز للمبادئ المنصوص عليها في الوثيقة Doc 9082 عند قيام مقدمي خدمات الملاحة الجوية باستحداث الحوافز للمنتفعين. وينبغي أن تكون خطط الحوافز شفافة وأن تخضع لعمليات استعراض بشكل دوري وتعوض الفوائد المُقدرة تكلفة الحوافز خلال إطار زمني معقول.

البند رقم ٣: المسائل المحددة لاقتصاديات خدمات الملاحة الجوية وإدارتها
٣-٤: الجوانب الاقتصادية والتنظيمية المتعلقة بتنفيذ المفهوم العالمي لإدارة الحركة الجوية

٣-٤-١ الوثائق

الأمانة العامة (WP/16) ناقشت المسائل الاقتصادية والتنظيمية في إطار وثيقة المفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية الخاصة بالايكاو (Doc 9854). وينبغي تعزيز التعاون والتضافر الدوليين في مجتمع إدارة الحركة الجوية كي يتسنى تنفيذ المفهوم على نحو يتسم بالكفاءة وفعالية التكاليف، خاصة في مجالات تمويل البنى الأساسية وإيجاد مجال جوي يتسم "بعدم الانقطاع". وبغية التشديد على أهمية التعاون الدولي، من المقترح تعديل وثيقة سياسات الايكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية (Doc 9082). وبما أن تنفيذ المفهوم يعد عملية مستمرة، ينبغي للايكاو مواصلة رصدها للتطورات لكي تقرر مدى ضرورة وضع سياسات وإرشادات إضافية بشأن الموضوع في المستقبل.

أستراليا (WP/45) أقرت بدور الدول ومقدمي البيانات من الأطراف الثالثة في عملية الانتقال من خدمة معلومات الطيران إلى إدارة معلومات الطيران. واستعرضت الورقة عددا من المسائل المؤسسية والاقتصادية المرتبطة بعملية الانتقال هذه بما في ذلك مدى التزام الدول، واسترداد التكاليف، والمسؤولية، وحقوق التأليف، وملكية المعلومات، وهي المسائل التي يجب أن يعالجها فريق الدراسة المعني بخدمة معلومات الطيران - إدارة معلومات الطيران.

بنما (WP/72) أوردت وصفا لخبرتها في مجال تحرير النقل الجوي، وخصخصة مطاراتها وتنفيذ نظام ملاحه المنطقة (RNAV). والتعاون مع الدول المجاورة لوضع أهداف مشتركة يمكن أن يحسن من الكفاءة التشغيلية.

فرنسا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي واللجنة الأوروبية للطيران المدني وأعضائهما (WP/54) قدمت عرضا للنهج الأوروبي الخاص "بالمنظومة الكاملة" الذي يغطي جميع رسوم الهيكل الأساسي للنقل الجوي والتي يتمشى مع سياسات الايكاو ويتجاوزها في المجالات الممكنة، تلك السياسات التي تهدف إلى تأمين الشفافية والعدالة والقابليتها للمقارنة وامكانية التنبؤ فيما يتعلق بتكاليف الهيكل الأساسي للنقل الجوي. واقترحت الورقة تعزيز النهج الاقليمية في معالجة هذه المسائل من خلال إعداد ارشادات.

أعضاء لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني (WP/51) طلبوا من الايكاو دراسة وتوحيد الجوانب الاقتصادية والقانونية للمنظمات الاقليمية المتعددة الجنسيات كأدوات لتنفيذ المفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية. وينبغي للهيئات الاقليمية أن تشجع دولها الأعضاء على اتباع المبادئ التوجيهية الصادرة عن الايكاو حتى تكون الأحكام الوطنية متمشية مع المبادئ التوجيهية العالمية.

أعضاء فريق تخطيط النظم لشمال الأطلنطي (NAT SPG) (WP/32) قدمت عرضا للقضايا التي يواجهها اقليم المحيط الأطلنطي الشمالي بخصوص كفاءة توافر واستدامة الهيكل الأساسي لخدمات الملاحة الجوية اللازم لتوفير خدمات الاتصالات بالأقمار الاصطناعية. وطلبت الورقة من الايكاو دراسة ملكية الهيكل الأساسي لخدمات الملاحة الجوية والسيطرة عليه واعداد مشروع اتفاق على مستوى الخدمات لاستعماله من جانب مقدمي خدمات الملاحة الجوية وذلك لضمان قيام مقدمي الخدمات من الأطراف الثالثة والعاملين في القطاع الخاص بالعمل وفقا لمتطلبات السلامة والأداء المعترف بها.

منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (WP/38) أحاطت المؤتمر علما بالمسائل المتعلقة بعملية الانتقال من خدمة معلومات الطيران إلى ادارة معلومات الطيران، واقترحت تقديم ارشادات إلى فريق الدراسة المعني بخدمة معلومات الطيران - ادارة معلومات الطيران بصدد مبادئ فرض الرسوم المتضمنة في الوثيقة 9082 Doc من زاوية علاقتها بتقديم معلومات وبيانات الطيران.

مالي (WP/43-information paper) قدمت بعض المعلومات ذات الصلة بهذا البند (انظر الفقرة ٣-١-١).

المفوضية الأوروبية (WP/56 – information paper) قدمت معلومات عن المحتوى الرئيسي للمرحلة الثانية من مشروع "السماء الأوروبية الواحدة" التي تقوم على أربع أعمدة رئيسية مترابطة: الأداء والاستدامة، التكنولوجيا، والسلامة، والمطارات.

٣-٤-٢ المناقشة

٣-٤-٢-١ في ضوء عولمة نظام النقل الجوي الدولي ومطلب التنفيذ الكفاء والاقتصادي للمفهوم التشغيلي العالمي لادارة الحركة الجوية، وافق المؤتمر على مشروع الاستنتاجات المقدمة في ورقة العمل WP/16 فضلا عن التعديلات المقترحة في الورقة على الأجزاء ذات الصلة من الوثيقة 9082 Doc عن العمليات الدولية. ووافق المؤتمر أيضا على أن تذكر الوثيقة 9082 Doc أهمية النهج الإقليمية لتنفيذ المفهوم العالمي منوها بمنافع مثل تعزيز الشفافية والانصاف وتوافر تكاليف للهيكال الأساسي للنقل الجوي قابلة للمقارنة ويمكن التنبؤ بها.

٣-٤-٢-٢ فيما يتعلق بالمسائل الاقتصادية وغيرها من المسائل المؤسسية المرتبطة بالانتقال من خدمة معلومات الطيران إلى ادارة معلومات الطيران اعتبر أن من السابق لأوانه اعتماد استنتاجات محددة في هذا الصدد. ولذلك اتفق على تقديم ارشادات ملائمة لفريق الدراسة المعني بخدمة معلومات الطيران - ادارة معلومات الطيران لكفالة التنسيق بين الجوانب الفنية والاقتصادية ذات الصلة بالأمر.

٣-٤-٢-٣ كان هناك تأييد أيضا للاقتراح الرامي إلى قيام الايكاو بإعداد نموذج لمشروع اتفاق على مستوى الخدمات لكي يستعمل من جانب الجهات القائمة بتقديم خدمات الملاحة الجوية عند تعاملها مع الجهات الخاصة من بين أطراف ثالثة. وفي هذا الخصوص وافق المؤتمر على أنه سيكون من المفيد كجزء من عملها المنتظم أن تجري الايكاو دراسة حالة مركزة لموضوع ملكية الهيكال الأساسي لخدمات الملاحة الجوية والسيطرة عليه.

٣-٤-٣ توصية

٣-٤-٣-١ استنادا إلى الوثائق المقدمة والمناقشة التي تلت عن الجوانب الاقتصادية والتنظيمية المتعلقة بتنفيذ المفهوم العالمي لادارة الحركة الجوية في إطار البند ٣-٤ من جدول الأعمال اعتمد المؤتمر التوصية التالية:

التوصية ١٤ - الجوانب الاقتصادية والتنظيمية المتعلقة بتنفيذ المفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية

أوصى المؤتمر بما يلي:

- (أ) ينبغي للدول أن تسعى جاهدة لتنفيذ المفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية على نحو يتسم بالكفاءة وفعالية التكاليف باستخدام الخطة العالمية للملاحة الجوية كوثيقة تخطيط للتنفيذ عن طريق التعاون والتضافر الدوليين في مجتمع إدارة الحركة الجوية.
- (ب) ينبغي أن تنظر الدول في تسهيل المفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية باعتماد نهج اقليمي، إذا كان ذلك ملائماً، لتعزيز الشفافية والكفاءة والعدالة والقابلية للمقارنة والإمكانية بالانتبؤ فيما يتعلق بتكاليف الهيكل الأساسي للنقل الجوي.
- (ج) ينبغي للايكاو أن تُعدل الوثيقة Doc 9082 للتأكيد على الحاجة إلى التعاون الدولي فضلاً عن الرجوع إلى النهج الإقليمية في تنفيذ المفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية.
- (د) ينبغي للايكاو أن تواصل رصد التطورات في الجوانب الاقتصادية والتنظيمية المتعلقة بالمفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية كي يمكنها البت في مدى ضرورة وضع سياسات ومواد إرشادية إضافية عن هذا الموضوع في المستقبل.
- (هـ) ينبغي للايكاو أن توسع نطاق أعمال التطوير المتعلقة بالانتقال من خدمة معلومات الطيران إلى إدارة معلومات الطيران لكي تشمل الجوانب الاقتصادية وغيرها من الجوانب المؤسسية.
- (و) ينبغي للايكاو أن تجري دراسة حالة بشأن تقديم خدمات معينة من جانب أطراف ثالثة من مقدمي الخدمات من القطاع الخاص وأن تعد مشروع اتفاق نموذجي على مستوى الخدمة لاستعماله الممكن من جانب الجهات التي تقدم خدمات الملاحة الجوية، للتأكد من أن الجهات الخاصة من بين الأطراف الثالثة سوف تعمل بما يتمشى واجراءات السلامة والأداء المعترف بها.

البند ٤ من جدول الأعمال: تنفيذ سياسات الايكاو بشأن الرسوم

١-٤ الوثائق

ناقشت الأمانة العامة (الوثيقة WP/17) كيفية النهوض بالنقيد بسياسات الايكاو بشأن الرسوم كما وردت في الوثيقة Doc 9082. وتُظهر دراسات استقصائية أجريت مؤخراً أن بعض الدول وبعض مقدمي الخدمات لم ينفذوا سياسات الايكاو بصورة تامة. ومع استهداف زيادة الوعي بسياسات الايكاو ومعرفتها وتحقيق التقيد بها على أوسع نطاق ممكن، اقترحت الورقة إجراءات عدة يتعين اتخاذها، بما فيها قيام مجلس الايكاو بالتأكيد من جديد وبوضوح على دعمه للسياسات والأنشطة الترويجية التي تقوم بها أمانة الايكاو. كما خلصت الورقة إلى أنه ينبغي للدول أن تتأكد من أن مقدمي الخدمات لديها ينفذون سياسات الايكاو.

أعربت فرنسا، بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي واللجنة الأوروبية للطيران المدني ودولهما الأعضاء والولايات المتحدة (ورقة العمل WP/87) عن الرأي أنه يمكن احراز تقدم كبير في التقيد بسياسات الايكاو بشأن الرسوم وفي تنفيذها عن طريق اعتماد الدول للالتزامات قانونية تتجلى فيها المبادئ الأساسية لعدم التمييز والصلة بالتكلفة والشفافية والتشاور مع المنتفعين. وعلاوة على ادماج الدول لمبادئ الوثيقة Doc 9082 في تشريعها الوطني، ينبغي أن تدمجها في اتفاقاتها للخدمات الجوية في المستقبل.

رأت المفوضية الأوروبية (ورقة العمل WP/65) أن فرض رسوم المطارات يحتاج الى تنظيم ولذلك اقترحت تشريعاً جديداً في هذا المجال. وعرضت هذه الورقة بايجاز الأحكام الرئيسية لاقتراحها بشأن رسوم المطارات الذي يقوم بمناقشته حالياً البرلمان الأوروبي ومجلس الوزراء. ويرمي الاقتراح لضمان تنفيذ مبادئ الايكاو بكفاءة، بيد أن هذا سيتطلب مزيداً من التوضيح لبعض مفاهيم وتعريف الايكاو. وأيدت الورقة أيضاً الاستنتاجات التي قدمتها الأمانة العامة للايكاو (ورقات العمل WP/4, 6, 10 and 17).

وناقشت لجنة الطيران المشتركة بين الدول (ورقة العمل WP/53) – ضمن أمور أخرى – زيادة دور الدول في النهوض بسياسات الايكاو بشأن الرسوم وتنفيذها وأعربت عن تأييدها لورقة العمل WP/17.

رأى اتحاد النقل الجوي الدولي (ورقة العمل WP/50) أن ما يشهده المنتفعون من ازدياد عدم امتثال سياسات الايكاو المقررة وموادها الارشادية يؤثر على أساليب شركات الطيران لمباشرة الأعمال ويحدث اضطرابات في السوق المحررة لشركات الطيران. وأيدت الورقة ورقة العمل WP/17 وسعت الى تحسين امتثال سياسات المنظمة لحماية المنتفعين من أي اساءة استعمال لمراكز سوقية مهيمنة ومن أجل ضمان فرص متكافئة أمام جميع المنتفعين.

ولخصت الأمانة العامة (ورقة العمل WP/20 – ورقة معلومات) نتائج الاستبيان الذي أجرته الايكاو مؤخراً للدول، من أجل تحديث ملحق الوثيقة Doc 9082 فيما يتعلق بتقيد اللوائح والممارسات الوطنية بسياسات الايكاو بشأن الرسوم.

وقدمت مالي (WP/44 – ورقة معلومات) وصفا لممارساتها ورأت أنه من المهم عقد دورات تدريبية من أجل الترويج لسياسات الايكاو بشأن الرسوم.

٢-٤ المناقشة

١-٢-٤ جرى الاقرار بأن درجة تنفيذ سياسات الايكاو بشأن الرسوم، التي هي أخلاقية أكثر من كونها التزامات ملزمة للدول قانونياً، غير كافية في العديد من الحالات. وركز المؤتمر مناقشاته على استكشاف سبل ممكنة لتحسين الوضع، أي (أ) كيفية تعزيز الوعي بالسياسات ومعرفتها كوسيلة لزيادة التقيد بها وب) كيفية تعزيز تنفيذ السياسات.

٢-٢-٤ بشأن الجانب الأول، اتفقت الآراء بصفة عامة على تشجيع الايكاو على اتخاذ جميع التدابير الممكنة لضمان انتشار الوعي بالسياسات بشأن الرسوم ومعرفتها على نطاق واسع مع الاستعانة، مثلاً، بالاقتراحات المقدمة في ورقة العمل WP/17، مثل حلقات العمل الاقليمية. واقترح أيضاً أن من شأن زيادة التعاون مع الصناعة أن يسهل فهم السياسات بقدر أكبر.

٣-٢-٤ وبشأن الجانب الثاني، كان ثمة اتفاق، استناداً الى الاقتراحات في ورقة العمل WP/87، على أن تدبيراً يتسم بالكفاءة لبلوغ سياسات المنظمة بشأن الرسوم مرتبة أعلى وتحقيقها التقيد بها على نحو أفضل قد يكون من خلال ادراج المبادئ الرئيسية للوثيقة Doc 9082 في التشريعات أو الأنظمة أو السياسات الوطنية. وبالمثل، وافق المؤتمر على أنه سيكون من المفيد ادراج المبادئ ذاتها كحكم محدد في اتفاقات الخدمات الجوية المستقبلية.

٤-٢-٤ لم يؤيد المؤتمر الاستنتاج الوارد في ورقة العمل WP/17 أنه ينبغي أن تبلغ الدول عن حالات ابتعادها عن التقيد بسياسات الايكاو بشأن الرسوم، نظراً لأن مثل هذا الاقتضاء لا ينطبق الا على تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية ولكن ليس على السياسات الاقتصادية. واقترح أيضاً أنه ينبغي حذف الاشارة الى "أولوية عليا" في مشروع استنتاجات ورقة العمل WP/17 بالنظر الى أن من مسؤولية الدول وضع مثل هذه الأولويات. وكان من المفهوم كذلك أن الايكاو ستواصل رصد تنفيذ الدول لسياساتها بشأن الرسوم، وذلك عن طريق الدراسات الاستقصائية، حسب الاقتضاء.

٣-٤ التوصية

١-٣-٤ استناداً إلى الوثائق المقدمة والمناقشات اللاحقة عن تنفيذ سياسات الايكاو بشأن الرسوم في إطار البند ٤ من جدول الأعمال، اعتمد المؤتمر التوصية التالية:

التوصية ١٥ - تنفيذ سياسات الايكاو بشأن الرسوم

يوصي المؤتمر بما يلي:

(أ) ينبغي للدول أن تقر بأن التقيد بسياسات الايكاو بشأن الرسوم الواردة في الوثيقة Doc 9082، التي يرجع أصلها الرئيسي الى المادة ١٥ من اتفاقية شيكاغو، يؤدي للنهوض بتقديم وتشغيل خدمات المطارات والملاحة الجوية بشكل يتسم بالكفاءة وفعالية التكاليف إضافة إلى النهوض بعلاقة سليمة مع المنتفعين، وخاصة فيما يتعلق بالشفافية والمعاملة العادلة لمختلف فئات المنتفعين؛

(ب) ينبغي للدول أن تكفل تقيد مقدمي خدمات المطارات والملاحة الجوية التابعين لها بسياسات الايكاو بشأن الرسوم؛

(ج) ينبغي للايكاو أن تتخذ جميع التدابير ذات الصلة لتكفل انتشار الوعي والمعرفة بسياساتها بشأن الرسوم، وذلك بالتعاون مع الصناعة؛

- (د) ينبغي للايكاف أن تشجع الدول على اعتماد مبادئ الوثيقة Doc 9082 بشأن عدم التمييز والصلة بالتكلفة والشفافية والتشاور مع المنتفعين في تشريعات أو أنظمة أو سياسات وطنية لضمان امتثالها من قبل مقدمي خدمات المطارات والملاحة الجوية؛
- (هـ) ينبغي للايكاف أن تشجع الدول على ادراج مبادئ الوثيقة Doc 9082 بشأن عدم التمييز والصلة بالتكلفة والشفافية والتشاور مع المنتفعين في اتفاقاتها المستقبلية للخدمات الجوية لضمان امتثالها من قبل مقدمي خدمات المطارات والملاحة الجوية.
-

**الخطاب الافتتاحي الموجه من رئيس مجلس
منظمة الطيران المدني الدولي،
السيد روبرتو كوبيه غونزاليس
في الجلسة الافتتاحية لمؤتمر اقتصاديات
المطارات وخدمات الملاحة الجوية
(مونتريال، ١٥-٢٠/٩/٢٠٠٨)**

إنه لمن دواعي السرور لي أن أرحب بكم بالنيابة عن مجلس منظمة الطيران المدني الدولي وأمينها العام في مؤتمر اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية.

شهد عام ١٩٥٦ انعقاد المؤتمر الأول للإيكاو بشأن الرسوم، وانهضت منذ ذلك الحين خمسة مؤتمرات أخرى من هذا النوع. واليوم، نبدأ المؤتمر السابع ويتمثل هدفنا المشترك في استعراض وإقرار الإرشادات الحالية المتعلقة بالسياسات العامة الخاصة بالرسوم. ومن الواضح أن توقيت انعقاد هذا المؤتمر مناسب نظراً للتغير السريع في البيئة التشغيلية للطيران المدني الدولي. فنحن نواجه تحديات مجهولة من حيث أبعادها ونطاقها، ومنها إمدادات النفط وأسعاره، وقضايا البيئة، والقيود المفروضة على القدرة الاستيعابية. ويتحتم على جميع الأطراف في ظل هذه الظروف العمل معا والتعاون على جعل شبكة النقل الجوي قادرة على مواكبة الواقع الجديد الصعب. ولا بد أن تصبح الكفاءة والجدوى الاقتصادية هي المبادئ التوجيهية التي نسترشد بها ونحن نمضي قدماً نحو جعل صناعة طيران سليمة من الناحية المالية وقادرة على الاستمرار.

إن توقيت هذا المؤتمر مناسب أيضاً بالنظر إلى التطورات الهائلة التي تحققت في العقد الأخير فيما يخص تنظيم وتمويل أنشطة مقدمي الخدمات. وعمل المؤتمر السابق الذي انعقد في عام ٢٠٠٠ على تطوير إرشادات الإيكاو بالنسبة للسياسات العامة المرتبطة بإضفاء الطابع التجاري على المطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية وخصصتها. وفي هذا الشأن، يمكن لهذا المؤتمر أن يستند إلى التجارب الحديثة ويواصل إعداد الإرشادات عن السياسات العامة كي تتمكن الدول من معالجة المسائل التنظيمية الأساسية المرتبطة بالرسوم والجوانب الاقتصادية للمطارات وخدمات الملاحة الجوية بفعالية.

وتشكل مسألتنا إضفاء الطابع التجاري على المطارات وخدمات الملاحة الجوية وخصصتها جزءاً لا يتجزأ من عملية العولمة المتواصلة وتحرير الاقتصادات عبر العالم.

غير أن الدراسات التي أجرتها الإيكاو تبين أن عدداً كبيراً من مقدمي الخدمات في جميع أنحاء العالم لا يسترد حتى الآن تكاليفه بالكامل، سواء كان ينتمي إلى القطاع الخاص أم لا. وينطوي ذلك على آثار خطيرة وتتفاقم نتيجة للنمو المطرد للنقل الجوي، الذي فرض وما زال يفرض ضغوطاً متزايدة على الدول لتمويل أعمال توسيع المطارات وتجهيزات الملاحة الجوية بغرض التغلب على ازدحام المطارات والمجالات الجوية أو منع حدوثه من الأصل. وتزداد الصورة تعقيداً إذا ما أخذنا في الاعتبار التحديات التي أشرت إليها أنفاً وما قد تتركه من آثار سلبية على الطلب العالمي على النقل الجوي.

ووفقاً لاتفاقية الطيران المدني الدولي، فإن الدول مسؤولة في نهاية المطاف عن سلامة وأمن مجالها الجوي، وهي مسؤولة أيضاً عن ضمان تقديم الخدمات طبقاً للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو، التي يعترف بأنها مسألة حاسمة في تحقيق سلامة وأمن الملاحة الجوية الدولية.

أضف إلى ذلك أنه ينبغي للدول لدى النظر في إضفاء الطابع التجاري على المطارات أو مقدمي خدمات الملاحة الجوية أو خصصتها أن تضع في اعتبارها أن المراقبة الاقتصادية مسؤولية تقع على عاتق الدول أيضاً. والهدف

المتوخى هو منع سوء استغلال ما يعرف باسم "الاحتكار الطبيعي" من جانب مقدم الخدمات. ويمكن أن تمارس الدولة المراقبة الاقتصادية بطرق شتى وتتراوح بين اتباع نهج "المراقبة السلسة" وبين التدخلات التنظيمية المباشرة في القرارات الاقتصادية التي يتخذها مقدمو الخدمات، مثلاً من خلال وضع آلية تنظيمية. وسيتعين على الدول اختيار الشكل الأنسب من المراقبة الاقتصادية الذي تقتضيه ظروفها الخاصة. وعندما تبت هذه الدول في كيفية ممارسة مهمة المراقبة الاقتصادية، ينبغي لها أن تأخذ في الاعتبار درجة المنافسة بين مقدمي الخدمات، والتكاليف والمنافع المرتبطة بالأشكال البديلة للمراقبة، وكذلك الأطر القانونية والمؤسسية والإدارية.

ويمكن تقليل الحاجة إلى التدخلات التنظيمية المباشرة عندما تكون هناك آليات ملائمة للتشاور مع المنتفعين وترتيبات تعاونية بين مقدمي الخدمات والمنتفعين منها. وبالنظر إلى التحديات الضخمة التي نواجهها، فإنني على قناعة من أن الارتقاء بمستوى التعاون في صناعة الطيران أمر ضروري للغاية.

وتقتضي سياسات الإيكو الحالية بشأن الرسوم على الاقتنصار بإجراء المشاورات على أساس كل حالة على حدة في إطار الزيادات في الرسوم والخطط الرئيسية لتطوير الهياكل الأساسية. غير أنه ينبغي أن يشكل التشاور عملية متواصلة بل يمكن أحياناً أن يقتضي الأمر عدة سنوات لأنه ينبغي عقد عدد من الاجتماعات لبناء الثقة المتبادلة وإقامة حوار بناء. ومن ثم، سيتعين علينا تعزيز سياسات الإيكو بشأن التشاور مع المنتفعين ووضع آليات دائمة للمشاورات عندما لا توجد ترتيبات طوعية بين مقدمي الخدمات والمنتفعين منها. وينبغي أن تتضمن هذه المشاورات ممثلين عن جميع فئات المنتفعين التي تعمل في المطارات أو في المجالات الجوية المعنية.

وترتبط مسألة أداء مقدمي الخدمات ارتباطاً وثيقاً بالمراقبة الاقتصادية والمشاورات مع المنتفعين. ونظراً لأن ما يعرف باسم "إدارة الأداء" من الأدوات الهامة بالنسبة لمقدمي الخدمات والمنظمين والمنتفعين، ينبغي أن تكفل الدول، في إطار مهمتها المتعلقة بالمراقبة الاقتصادية ومن خلال عملية التشاور، أن يعد وينفذ مقدمو الخدمات التابعون لها نظم إدارة الأداء الملائمة.

وهناك ترابط وثيق بين المواضيع الرئيسية الثلاثة في المؤتمر والمتمثلة في المراقبة الاقتصادية وإدارة الأداء والمشاورات، وتمثل جميعها نهجاً شاملاً لتعزيز التعاون في صناعة الطيران، لا سيما بين الجهات التنظيمية ومقدمي الخدمات والمنتفعين منها. وإذا توصلنا إلى تفاهم مشترك بشأن هذه القضايا الثلاث، وأن هذا الأمر في متناول أيدينا، فسيكون ذلك بمثابة أساس متين لاعتماد استنتاجات وتوصيات بناءة تساعدنا على بلوغ أهداف هذا المؤتمر بخصوص التعاون والكفاءة.

ومن هذا المنطلق، أدرك أن سياسات الإيكو بشأن الرسوم تختلف من حيث الوضع عن أحكام اتفاقية شيكاغو، حيث أن الدولة المتعاقدة غير ملزمة قانوناً بالنقد بهذه السياسات. ومع إضفاء الطابع التجاري على المطارات وخدمات الملاحة الجوية وخصصتها، هناك خطر يتمثل في عدم وجود وعي كاف بسياسات الإيكو في المجال الاقتصادي، الأمر الذي قد يؤدي إلى تباين النهج المتعلقة بالرسوم والضرائب المفروضة على المنتفعين. فعلى سبيل المثال، أثارت أحياناً الخصائص الاقتصادية والقيود المفروضة على القدرات الاستيعابية للمطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية، إلى جانب تحرير خدمات النقل الجوي، بعض التساؤلات بخصوص تطبيق مبدأ عدم التمييز المنصوص عليه في المادة ١٥ من اتفاقية شيكاغو وتطبيق ممارسات منصفة لاسترداد التكاليف. وبناء عليه، من المهم التشديد على أنه نظراً لاستناد السياسات إلى توصيات صادرة عن المؤتمرات الدولية الرئيسية، مثل مؤتمرنا هذا، فإن الدول ملزمة أدياً باتباعها. وينبغي أن تقر هذه الدول بأن عدم التقيد بسياسات الإيكو بشأن الرسوم يقوّض عمليتي توفير وتشغيل المطارات وخدمات الملاحة الجوية بكفاءة وجدوى اقتصادية، وكذلك العلاقة مع المنتفعين، وبوجه خاص فيما يتعلق بالشفافية ومعاملة مختلف فئات

المنتفعين معاملة منصفة. وهكذا، ينبغي أن تضمن الدول أن مقدمي الخدمات لديها يلتزمون بسياسات الإيكاو وأن يبلغونها بأي انحراف في التقيد بهذه السياسات.

وإنه لمن دواعي الشرف لي أن أعلن عن افتتاح هذا المؤتمر بشأن اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية. وسيقدم لنا السيد سعود بن علي رضا هاشم، رئيس لجنة النقل الجوي وممثل المملكة العربية السعودية في المجلس، في الكلمة التي سيلقيها، مزيداً من التفاصيل عن جدول أعمال هذا المؤتمر.

ويتطلع مجلس الإيكاو بشغف إلى توصياتكم وسيأخذ مأخذ الجد اقتراحاتكم بشأن أفضل الطرق الممكنة لتعزيز إرشاداتها عن السياسات المرتبطة برسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية، بالإضافة إلى مختلف جوانب خدمات المطارات واقتصاديات وإدارة الملاحة الجوية.

وبناء على الآراء المعبر عنها بالأمس في المنتدى الذي سبق هذا المؤتمر، فإنني واثق كل الثقة أن هذا المؤتمر سيكون بالفعل مثمراً للغاية.

— — — — —

**كلمة السيد سعود بن علي رضا هاشم،
رئيس لجنة النقل الجوي،
في افتتاح مؤتمر اقتصاديات
المطارات وخدمات الملاحة الجوية
(مونتريال، ١٥-٢٠/٩/٢٠٠٨)**

سيداتى وسادتى، بالنيابة عن لجنة النقل الجوي التابعة لمجلس الايكاو، اسمحوا لي أيضا أن أرحب بكم في مؤتمر اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية.

من بين الخصائص الجوهرية لشبكة النقل الجوي العالمية في الوقت الراهن أنها مازالت تتسع لتكون متاحة لأعداد متزايدة من الأشخاص في جميع مناطق العالم. فعندما دخلت اتفاقية الطيران المدني الدولي حيز النفاذ في سنة ١٩٤٧، كان هناك حوالي ٢١ مليون راكب على الخطوط الجوية في العالم. وبعد قرابة ستين سنة من ذلك الوقت، هناك الآن أكثر من ملياري شخص على الرحلات المنتظمة وحدها في سوق الطيران الذي رفعت عنه القيود والذي يبدو بعيدا كل البعد عن السوق الذي كان سائدا في الأربعينات وخاضعا للكثير من الأنظمة.

إن اضاء الطابع الديمقراطي على عالم السفر الجوي إلى جانب اتساع نطاقه من الأمور المترتبة بشكل طبيعي على المادة ٤٤ من اتفاقية شيكاغو التي تدعو الايكاو إلى تطوير مبادئ وتقنيات الملاحة الجوية الدولية وتعزيز تخطيط وتطوير النقل الجوي الدولي من أجل "تلبية احتياجات شعوب العالم إلى نقل جوي يتسم بالأمان والانتظام والفعالية والاقتصاد". إن هذه المسألة تتطوي قبل كل شيء على فكرة تكافؤ الفرص بين الناس في استخدام موارد الأرض، وعليه ينبغي أن يكون النقل الجوي متاحا لأكبر عدد ممكن من الأشخاص وبأسعار في متناول اليد. ولن نرضى بغير ذلك، وبالرغم من التحديات التي نواجهها اليوم مع زيادة أسعار الوقود والمسائل البيئية والقيود المفروضة على سعة المطارات والمجالات الجوية وغير ذلك من الأمور، سنواصل عملنا الحثيث لتحقيق أعلى المستويات الممكنة من السلامة والأمن والاستمرارية والكفاءة. فإن تقدم مجتمعاتنا العالمية في المستقبل يعتمد إلى حد كبير على الصحة التشغيلية والمالية لصناعة النقل الجوي.

وفي كلمته الافتتاحية، ركّز رئيس المجلس انتباهنا على المواضيع الرئيسية الثلاثة التي يشعر أنها ضرورية لنجاح اجتماعنا. وأنا أتفق معه تماما في الرأي حيث أنه بوسعنا، من خلال طبيعة ونطاق استنتاجاتنا وتوصياتنا بشأن مسائل المراقبة الاقتصادية والأداء والمشاورات، أن نساعد في تحديد توجه هذه الصناعة في المستقبل. وبخلاف ذلك، هناك عدد من الأمور الحاسمة الأخرى على جدول أعمال المؤتمر واسمحوا لي أن أتحدث لبضع دقائق لاستعراضها كمقدمة لمناقشاتنا التي تبدأ هذا الصباح. وسوف أكرر خلال ذلك بعض التعليقات الحيوية التي أدلى بها السيد كوبيه وخاصة فيما يتعلق بالبند رقم ١ من جدول الأعمال.

إن الموضوع الأول يعالج المراقبة الاقتصادية، ويشدد على مسؤولية الدول في حماية مواطنيها من مخاطر استغلال الوضع المسيطر الذي تتمتع به المطارات وخدمات الملاحة الجوية، ولا بد من إبراز هذه المسؤولية بوضوح في تشريعات الطيران الوطنية. وبالنسبة لمسألة إدارة الأداء على سبيل المثال، فالغرض من الاقتراحات المعروضة على هذا المؤتمر ليس تحديد قواعد أمره مبالغ فيها بل طرح فكرة تنفيذ مقدمي الخدمات لنظم إدارة الأداء، وتتم عملية اختيار مؤشرات الأداء اللازمة لها على المستوى الإقليمي أو الوطني أو الاثنين معا، وبهذا الشكل يمكن مراعاة الظروف والأوضاع المحلية. وبدون معايير سليمة لقياس الأداء، سيكون من الصعب على مقدمي الخدمات قياس التحسن في الكفاءة.

ومن المسائل الهامة الأخرى غياب المشاورات مع المنتفعين في الكثير من البلدان. فعملية التعاون عادة ما تستند إلى التفهم المشترك لشواغل بعضنا البعض والطريقة الوحيدة للوصول إلى مثل هذا التفهم هي الحوار المستمر. وأعتقد أن

الوقت قد حان لهذا المؤتمر لكي يطرح فكرة إشراك الركاب في عملية التشاور الكلية، بالإضافة إلى ما هو مقترح في ورقة عمل الأمانة العامة بشأن هذا الموضوع.

وسنتقل بعد ذلك إلى البند رقم ٢ من جدول الأعمال، حيث يتعين على المؤتمر أن يعالج مواضيع مرتبطة باقتصاديات المطارات وإدارتها. ففيما يتعلق بإدارة المطارات، سنحتاج إلى النظر في مسألة الفصل بين المهام التنظيمية والتشغيلية والحاجة إلى ضمان حسن الإدارة بناء على تطبيق أفضل الممارسات. وسنتناقش أيضا بشأن ما يعد عائدا معقولا على أصول المطارات في سياق وضعها المسيطر.

وستعرض بعض الاتجاهات الجديدة في ممارسات فرض الرسوم من أجل استعراضها، ومنها تخصيص التكاليف على أساس عدد الركاب وتطبيق رسوم متباينة عندما يتعلق الأمر بالتخفيضات التي تُمنح في المراحل الأولى من الخدمات الجديدة والناقلين منخفضي التكلفة. وهناك أيضا حق استخدام مرافق المطارات، الأمر الذي قد يشوبه بعض الغبن في المعاملة أو التمييز. وهنا علينا أن نتذكر أن المنتفعين غير الناقلين الجويين لهم حق مشروع في استخدام المطارات. وتتص سياسات الايكاو بوضوح على أنه ينبغي تحديد الرسوم المحصلة من الطيران العام الدولي بطريقة معقولة وبهدف النهوض بالتطور السليم للطيران المدني الدولي برمته. وفيما يخص استرداد تكاليف التدابير الأمنية، سوف نستعرض السياسات الحالية ونرى كيف نستطيع أن نطبّق بمزيد من الاتساق السياسات المرتبطة برسوم أمن المطارات في مختلف أنحاء العالم.

وتعد مسألة التنظيم والإدارة من المسائل الهامة أيضا في توفير خدمات الملاحة الجوية، وخاصة فيما يتعلق بالفصل بين المهام التنظيمية والتشغيلية. ونظرا لأن تمويل الهياكل الأساسية للملاحة الجوية مازال يمثل مشكلة فعلية في مناطق عديدة من العالم، ينبغي التشديد على أهمية الاستمرار في تشجيع سياسات الايكاو بشأن إنشاء هيئات مستقلة لتشغيل هذه الخدمات. وفي إطار البند رقم ٣ من جدول الأعمال، سنتطرق إلى التفاصيل مثل تطور الخدمات في مجالات مراقبة الاقتراب ومراقبة المنطقة، ويشمل ذلك مراعاة احتياجات المنتفعين بشأن تحديد مسارات الطيران المفضلة وتأثير ذلك على الرسوم. ومن الأمور المطروحة على جدول الأعمال أيضا عنصر وزن الطائرات في أساليب تحديد رسوم الطرق، إلى جانب أعمال الايكاو في المجال الاقتصادي وكيف نستطيع المنظمة أن تساعد في تنفيذ مفهوم إدارة الحركة الجوية العالمية.

وأخيرا، في إطار البند رقم ٤ من جدول الأعمال سنقيم الخطر المتمثل في انخفاض الوعي بسياسات الايكاو وموادها الإرشادية في المجال الاقتصادي لدى المطارات وهيئات تقديم خدمات الملاحة الجوية التي أضفي عليها الطابع التجاري وأصبحت مخصصة. وسنحاول أن نحدد الخيارات الممكنة لزيادة الوعي بالسياسات وتطبيقها من جانب الدول ومقدمي الخدمات التابعين لها.

على مر السنوات وبفضل مساعدتكم، وضعت الايكاو أساسا متينا من السياسات والمواد الإرشادية لكي تستخدمها كل الأطراف في أوساط الطيران. وساعدهم ذلك في معالجة المسائل الاقتصادية والتنظيمية المرتبطة بتقديم وتشغيل المطارات وخدمات الملاحة الجوية على نحو فعال. فلدينا الآن عدد لا بأس به من الوثائق ومن أهمها سياسات الايكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية، والمواد الإرشادية الواردة في دليل اقتصاديات المطارات، ودليل اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية. وكل هذه الوثائق منشورة على موقع الايكاو على الانترنت ومتاحة مجانا لمقدمي الخدمات وغيرهم من الأطراف المعنية. وهدفنا المشترك خلال الأسبوع القادم هو استعراض الإرشادات الخاصة بالسياسات العامة والتحقق من صحتها في ضوء الظروف التشغيلية المتغيرة والتحديات التي تواجهها.

ولا يساورني أي شك بشأن نتيجة هذا المؤتمر. فالطريق ممهد الآن لإجراء مناقشات بناءة والنظر في جميع المواضيع الهامة المدرجة على جدول الأعمال والاستفادة قدر الإمكان من المجموعة الكبيرة من المعارف والخبرات التي

تجلّبونها إلى قاعة الجمعية العمومية هذه. ويدل حضوركم بهذه الأعداد الكبيرة على الأهمية التي تولونها للمواضيع التي نعالجها وعلى إخلاصكم لعالم الطيران. وأود أن أتوجه إليكم بالشكر مسبقاً على هذه المساهمة القيّمة وأؤكد لكم أن تعليقاتكم وتوصياتكم ستحظى بأكبر قدر من الاهتمام في أعمال لجنة النقل الجوي التابعة للايكاف والتي أتشرف برئاستها وهي اللجنة المكلفة باقتراح إجراءات متابعة هذا المؤتمر.

وأتمنى لكم مؤتمراً مثمراً وناجحاً.

CONTRACTING STATES:**ALBANIA**

L. Shkreli	Delegate
F. Tabaku	Delegate

ARGENTINA

R. Fasolis	Delegate
N.E. Maidana	Delegate
S.B. Montich	Delegate
A. Orchansky	Delegate
J.P. Picasso	Delegate
S. Prado	Delegate

ARMENIA

P. Arusyak	Delegate
------------	----------

AUSTRALIA

M. Arblaster	Delegate
P. Evans	Delegate

AUSTRIA

H. Zulinski	Chief Delegate
Mr. Ehrengruber	Adviser
S. Gehrler	Delegate
Mr. Klaushofer	Adviser

BARBADOS

E.A. Archer	Chief Delegate
H. Barrow	Delegate
J. Blackman	Delegate

BELGIUM

T. Nsengimana	Chief Delegate
M. Lahaye	Delegate
T. Peeters	Delegate

BENIN

A. de Souza	Chief Delegate
E. Koumagnon	Delegate
B. Metohoue	Delegate

BOLIVIA

C. Antelo Lenz	Chief Delegate
J. Fortun Landivar	Delegate
J. Oscar Arauco Frias	Delegate

BOTSWANA

M. Leselwa	Chief Delegate
M. Belayneh	Adviser
S. Kolo	Adviser
O. Maroba	Adviser

BRAZIL

R.B. Cardoso	Delegate
L. Coehlo de Souza	Delegate
A.G. De Barros	Delegate
A. De Lima	Delegate
M. De Oliveira Jr.	Delegate
M. De Sales Pessoa	Delegate
M.P. Guarany	Delegate
F. Hoyer	Delegate
L.R.S. Nascimento	Delegate
J.A. Noman	Delegate
S. Paes	Delegate
J.C. Pontes	Delegate
A. Romera	Delegate
R. Santos Rocha Magno	Delegate
A. Smania	Delegate
P. Tafner	Delegate

BURKINA FASO

N. Guissou-Zoure	Chief Delegate
B. Somda-Some	Delegate

		L. Fong	Delegate
		L. Fung	Delegate
BURUNDI		H.C. Gomes da Silva	Delegate
J. Bangurambona	Delegate	S.C. Ng	Delegate
		H. Ng. Man Ngo	Delegate
		Y. Pang	Delegate
CAMEROON		H. Sha	Delegate
C. Tsamo	Chief Delegate	H. Zhao	Delegate
G. Awougfack	Delegate	M. Zhao Zhang	Delegate
G. Bella	Delegate	Y. Zhu	Delegate
R. Njonou	Delegate		
F. Ntongo Ekani	Delegate	COLOMBIA	
E. Zoa Etundi	Delegate	C. Bejarano	Adviser
		L.M. Garcia Lancheros	Adviser
CANADA		G. Rueda	Delegate
D. Cogliati	Chief Delegate		
D. Reble	Alternate Chief Delegate	COSTA RICA	
R. Bohn	Adviser	R. Garbanzo Arguedas	Delegate
S. Chambers	Adviser	R. Solis Cruz	Delegate
J. Facette	Adviser		
J. Perchard	Adviser	CÔTE D'IVOIRE	
J. Weerdenberg	Adviser	J.K. Abonouan	Chief Delegate
		M. Delesse	Delegate
CAPE VERDE		K. Kouadio Lambert	Delegate
C. Monteiro	Chief Delegate	S.S. Nogbou	Delegate
J. Fonseca	Delegate	F.F. Yao Blein	Delegate
E. Sousa	Delegate		
		CUBA	
CHAD		D. Calderin	Delegate
M. Abakar	Delegate	O. Fabelo Corzo	Delegate
A.M.Z. Worimi	Delegate	J. Mulet Perez	Delegate
		A. Roque Gomez	Delegate
CHILE		CZECH REPUBLIC	
J. Huepe	Chief Delegate	Z. Jelinek	Chief Delegate
I. Galan Martinez	Alternate Chief Delegate	P. Rudolf	Alternate Chief Delegate
F. Garcia Sanchez	Delegate	F. Slaby	Delegate
V. Iturriaga Pina	Delegate	V. Vanicek	Delegate
J. Rojas	Delegate		
M. Veloso	Delegate		
		CHINA	
W. Bai	Delegate		
C. Ding	Delegate		

DENMARK

K. Ludvigsen Chief Delegate
 A. Ekstrand Alternate Chief Delegate
 F. Christensen Delegate

B. Belachew Delegate
 M. Hirute Delegate
 G. Y. Hunde Delegate
 T. Mekonnen Delegate
 N. Wondimu Delegate

DOMINICAN REPUBLIC

F.E. Guerrero Soriano Delegate
 F.B. Leon Delegate
 M.P. Marte Rodriguez Delegate
 E. Mendez Delegate
 J. Peralta Delegate
 S. Rosa Delegate
 N. Teatin Delegate
 C. Veras Delegate

FINLAND

J. Skjäl Chief Delegate
 H. Hansson Delegate
 A. Ilola Delegate
 A. Haapanen Delegate

ECUADOR

I. Arellano Chief Delegate

FRANCE

P. Gandil Chief Delegate
 J.-C. Chouvet Alternate Chief Delegate
 J.-F. Vivier Alternate Chief Delegate
 R. Benjamin Adviser
 J.-P. Bes Adviser
 B. Eberhard Adviser
 W. Fenet Delegate
 G. Lachenaud Adviser
 L. Lapene Delegate
 F. Marque Delegate
 B. Masselot Delegate
 P. Pape Delegate
 J. Pech Adviser
 J. Sabourin Adviser
 B. Thebault Delegate

EGYPT

A.E.A. Khalifa Chief Delegate
 A.F Abdellah Delegate
 M.Y. Al Hasab Delegate
 M.R. Ali Khaireldin Delegate
 S. Elazab Delegate

EL SALVADOR

E. Altschul Delegate
 J.A. Aparicio Borjas Delegate
 A.M. Blanco Delegate
 M. Redaelli Delegate
 J. Rene Rodriguez Delegate
 R. Rodriguez Delegate
 M. Suarez Delegate

GABON

J.P. Obiangzue Chief Delegate
 J.-M. Sansovini Delegate

EQUATORIAL GUINEA

A. Manana Abaga Delegate
 L. Miko Angue Delegate

GERMANY

M. Koester Chief Delegate
 M. Jelinek Alternate Chief Delegate
 T. Moeller Adviser
 B. Persch Adviser
 W. Scheel Adviser
 B. Schuh Adviser

ETHIOPIA

M. Fikru Chief Delegate
 E. Estifanos Alternate Chief Delegate

GHANA

W. Orhin	Chief Delegate
C. Hoffman	Alternate Chief Delegate
F. Nkansah	Delegate

GREECE

I. Andrianopoulos	Delegate
E. Delouka	Delegate
A. Kokkinos	Delegate
M. Panagiotopoulos	Delegate
M. Tetradi	Delegate
P. Tsinipizoglou	Delegate

GUATEMALA

E. Novales	Delegate
------------	----------

GUINEA

C.A. Djibril	Delegate
K. Mamady	Delegate
D. Ousmane	Delegate

HAITI

A. Franck	Delegate
J.F. Jeanty	Delegate
P.A. Laguerre	Delegate
M. Paulemon	Delegate
J.-C. Paulvin	Delegate
J.L. Pierre	Delegate

ICELAND

A. Thorsteinsson	Chief Delegate
I. Kristmannsdottir	Alternate Chief Delegate
H. Hauksson	Delegate
G.U. Jökulsdottir	Delegate
H. Olafsson	Delegate
A. Pálsson	Delegate
H.S. Sigurdardottir	Delegate
H. Sigurdsson	Delegate
S. Thordersen	Delegate
S. Traustadottir	Delegate

INDIA

S. Chhatwal	Delegate
N. Zaidi	Delegate

INDONESIA

N. Iswan	Delegate
R. Poedjiastuti	Delegate
J. Puspachinta	Delegate
M. Sukarno	Delegate
B. Susapto	Delegate
N. Syahroni	Delegate

IRELAND

L. Daly	Chief Delegate
D. Daly	Delegate
M. Coveney	Delegate
J. Spicer	Adviser

ITALY

A. Quaranta	Chief Delegate
N. Amendola	Alternate Chief Delegate
S. Badolato	Delegate
L. Bellomia	Delegate
P. Ciancaglioni	Delegate
L. Colman	Delegate
M. De Laurentiis	Delegate
M. Farina	Delegate

JAMAICA

J. Fairclough	Chief Delegate
M. Gordon-Simmonds	Delegate
M. Hepburn	Delegate

JAPAN

H. Yamamoto	Chief Delegate
H. Eguchi	Adviser
M. Oomura	Delegate
T. Tsutsumi	Adviser
K. Yamagishi	Delegate

KAZAKHSTAN

B. Seidakhmetov	Delegate		
		MALAYSIA	
		F. Mansor	Delegate
		V. Nair	Delegate
		F.Q. Tarwir	Delegate
		S.H. Tay	Delegate
KENYA			
G. Muhoho	Chief Delegate		
R.J. Lubanga	Alternate Chief Delegate		
J.M. Bahemuka	Alternate Chief Delegate		
B. Enyenze	Delegate	MALI	
J. Kimuyu	Adviser	D. Boubacar	Delegate
G. Kinyua	Delegate	T. Sanogo	Delegate
H. Ogoye	Adviser	A. Thiam Diallo	Delegate
		K. Traore Cisse	Delegate
LEBANON			
K. Chamieh	Chief Delegate	MALTA	
A. Abdullatif	Alternate Chief Delegate	J. Cachia	Chief Delegate
LESOTHO			
T. Dlangamandla	Chief Delegate	MAURITANIA	
M. Sesinyi	Delegate	M. Gueye	Delegate
		B. Kane	Delegate
LIBERIA			
R.A. Williams	Chief Delegate	MAURITIUS	
E.H. Boubacar Bah	Delegate	I. Pokhun	Delegate
LIBYAN ARAB JAMAHIRIYA			
G. Jenbaz	Delegate	MEXICO	
		D. Mendez	Chief Delegate
		M. Botello Garcia	Delegate
		J.L. Hernandez Ramos	Delegate
		D. Jimenez	Delegate
LITHUANIA		F.R. Olivares Castro	Delegate
L. Zumeriene	Chief Delegate	M.A. Omar Aquiles	Delegate
A. Vainovskyte	Alternate Chief Delegate	J.C. Ortiz Garcia	Delegate
R. Vaigauskaite	Delegate	P. Sanchez Mejorada	Delegate
MADAGASCAR			
V. Ranaivoarison	Chief Delegate	MOZAMBIQUE	
E. Ratsimbazafy	Alternate Chief Delegate	L. Ndeve	Delegate
H. Aydrianoelison	Delegate	A. Pinto	Delegate
V. Ravoniharoson	Delegate	NAMIBIA	

S. Haihambo Delegate
B. Mujetenga Delegate

NETHERLANDS

M.A. de Jong Chief Delegate
M.A.H.-Raajimaker Alternate Chief Delegate
R. van Gerven Alternate Chief Delegate
M.H. Albertus-Verboom Adviser
H. De Bruijn Adviser.
H.J. Heuten Delegate
E.B. Holiday Adviser
E. Kleiboer Adviser
R. Nieuwhof Adviser
C. Reinders Adviser
L.J.N. Rolvink Delegate
A. Seferina-Mercelina Delegate
J. Sondij Adviser
Mr. Vreeburg Adviser

NEW ZEALAND

S. Van de Geer Chief Delegate
M.C. McNeight Alternate Chief Delegate
S. Ford Adviser
T. Gollin Adviser
B. Prvanov Adviser

NIGER

M. Halidou Delegate

NIGERIA

O.G. Adetu Delegate
R. Arogunjo Delegate
J.T. Bala Delegate
A.A. Famodimu Delegate
T. Iyanda Delegate
J. Machunga Delegate
A. Olumuyiwa Delegate
A. Sanusi Delegate
A.A. Vincent Delegate

NORWAY

R. Geirhovd Chief Delegate
L.H. Amundsen Alternate Chief Delegate
J. Hanekamhaug Delegate
K. Koefoed Delegate
K. Kristin Asgard Delegate

PAKISTAN

M. Rauhullah Chief Delegate

PANAMA

L. Langmaid Delegate
G. Montecer Delegate

PARAGUAY

J.A. Galeano Marten Chief Delegate
V.T. Velazquez Gadea Alternate Chief Delegate
J.C. Cortazar Gamell Delegate

PERU

J.C. Aguilar Delegate
M. Carrillo Delegate

PHILIPPINES

C. Arcilla Chief Delegate
J. de Leon Delegate
S. Molato Delegate
A. Naparate Delegate

POLAND

S. Ciszewska Chief Delegate
K. Metrak Alternate Chief Delegate
R. Jankowiak Adviser
P. Nalej Delegate
D. Werbowy Delegate

PORTUGAL

M.H.Faleiro de Almeida Chief Delegate
M. L. António Alternate Chief Delegate
M. Madeira Adviser

C. Oliveira Delegate
L.H. Ribeiro Adviser
A.J. Santiago de Freitas Adviser

REPUBLIC OF KOREA

S.Y. Hwang Chief Delegate
W.-S. Seo Alternate Chief Delegate
Y.W. Chung Adviser
S.-J. Hong Delegate
S.H. Jeong Delegate
Y.I. Kim Delegate
S.Y. Lee Delegate

ROMANIA

D. Achim Chief Delegate
C. Donciu Alternate Chief Delegate
T. Comsa Delegate
S. Ghincea Delegate
R.-M. Kramer Adviser
D. Mincu Adviser
A.V. Petrescu Adviser
K. Radu-Mircea Adviser

RUSSIAN FEDERATION

I.A. Belavintsev Delegate
O. Bondareva Adviser
T.P. Budarina Delegate
E. Gerasimova Delegate
A.N. Khvostunkov Delegate
A. Kuznetsov Delegate
G. Markosyan Delegate
V.G. Mironova Delegate
A.U. Savelyeva Delegate
G.N. Savina Delegate

SAUDI ARABIA

A. Alharthy Chief Delegate
N.F. Al-Sulaimani Delegate
T. Kabli Delegate

SENEGAL

A.T. Diop Delegate
P.A. Fall Delegate

A.T. Hane Delegate

SERBIA

A. Radosavljević Chief Delegate
M. Ležaić Delegate
A. Pavlović Delegate

SINGAPORE

W.P. Lim Chief Delegate
K.P. Bong Alternate Chief Delegate
S.H. Tan Alternate Chief Delegate
M.G. Fernando Delegate
L.T. Tan Delegate
V. Wu Delegate

SPAIN

J. Iglesias Cuervo Chief Delegate
L. Calvo Lucas Delegate
C. Ferreirós Conde Delegate
C. Martinez Rodriguez Adviser
D. Ortega Mercader Adviser
C. Rios Adviser

SUDAN

E.I.A. Elkarim Adviser
A.A.R. Elyas Delegate
E.R.A. Hassan Delegate
S.M.A. Hiriz Delegate
A.A.M. Mohamed Delegate
A.M. Musa Delegate

SWEDEN

H. Stenström Chief Delegate
S. Posluk Alternate Chief Delegate
B. Eckerbert Delegate
J. Justesen Adviser
D. Lundvall Adviser
E. Roos Delegate
U. Trygg Adviser

SWITZERLAND

M. Zuckschwerdt Chief Delegate
 M. Keller Alternate Chief Delegate
 P. Germain Adviser
 R. Hofmann Delegate
 D. Ruhier Delegate
 D. Schmucki Adviser

J.T. Kagoro Chief Delegate
 S. Muneza Alternate Chief Delegate
 S. Kisekka Delegate
 J.C. Okalany Delegate
 K. Twijuke Delegate

THAILAND

A. Charoenpol Chief Delegate
 S. Duangratana Delegate
 O. Komain Delegate
 S. Kongpool Delegate
 N. Ruangis Delegate
 P. Tanasuksathain Delegate
 B. Yardee Delegate

UKRAINE

O.S. Davydov Chief Delegate
 D. Babeichuk Alternate Chief Delegate
 O. Avramenko Delegate
 I. Blinov Delegate
 Y. Chernyuk Delegate
 G. Dotsenko Delegate
 S. Korshuk Delegate
 O. Melnyk Delegate
 I. Ostash Delegate
 V. Petrovsky Delegate
 O. Rabotiagova Delegate
 V. Zelenkov Delegate

**THE FORMER YUGOSLAV
REPUBLIC OF MACEDONIA**

D. Mojsoski Chief Delegate
 Z. Angelovski Delegate
 M. Krstevska Delegate
 D. Zarpaciev Delegate

UNITED ARAB EMIRATES

S. M. Al Suweidi Chief Delegate
 A.B. Al Amoudi Delegate
 R. Al Kaabi Delegate
 A. Al Zubaidi Delegate
 P. Hooper Delegate
 R. Johansen Delegate
 G. Jones Delegate
 H. Karam Delegate
 V. Poonosamy Delegate
 J.C. Salazar Delegate
 M. Taher Delegate

TOGO

L. Dokisime Gnama Delegate

TRINIDAD AND TOBAGO

R. Brown Chief Delegate
 N. Durity Delegate
 S. Francis-Yearwood Delegate
 R. Lutchmedial Delegate

UNITED KINGDOM

P. Griffiths Chief Delegate
 H. Bush Delegate
 P. Fleming Delegate
 J. Ketley Delegate
 F. Morgan Delegate
 N. Motley Delegate
 M. Rossell Delegate

TUNISIA

M. Cherif Delegate
 M. Gaaliche Delegate
 E. Goral Delegate

TURKEY

C. Aygun Delegate

UGANDA**UNITED REPUBLIC OF TANZANIA**

		VENEZUELA	
D.N. Malanga	Chief Delegate	D. Blanco	Chief Delegate
S.A. Onga	Alternate Chief Delegate	C. Rodriguez	Alternate Chief Delegate
T.P. Mlowosa	Delegate	M.G. Guillen Calderon	Delegate
O. Nundu	Delegate	F. Ochoa	Delegate
UNITED STATES		VIETNAM	
N. Shellabarger	Chief Delegate	T.B. Luu	Chief Delegate
J. Wharff	Alternate Chief Delegate	V.V. Bui	Delegate
D. Bliss	Delegate	P.V. Dung	Delegate
L. Faux-Gable	Adviser	P.X The	Delegate
L. Hampton	Adviser	V.T. Tran	Delegate
J. Kiser	Delegate	V.P. Tung	Delegate
L. MacDonald	Adviser		
A. Muldoon	Adviser	YEMEN	
M. Nichols	Adviser	M. Abdulkader	Delegate
URUGUAY		ZAMBIA	
H. Davila	Chief Delegate	C. Kabalika	Chief Delegate
E. Batista	Delegate		
F. Costa	Delegate		
M. Rodriguez	Delegate		

OBSERVER DELEGATIONS:

ARAB CIVIL AVIATION COMMISSION (ACAC)

J. Metwalli Delegate

AIRPORTS COUNCIL INTERNATIONAL (ACI)

A. Gittens Chief Observer
 G. Borel Observer
 L. Fermin Observer
 O. Jankovec Observer
 C. Lidji Observer
 A. McGinley Observer
 A. Schimm Observer
 W. Youssef Observer

AFRICAN CIVIL AVIATION COMMISSION (AFCAC)

B. Djibo Chief Observer

AGENCY FOR AIR NAVIGATION SAFETY IN AFRICA AND MADAGASCAR (THE) (ASECNA)

J. Courbin Chief Observer
M. Halidou Observer
A.S. Ould Lab Observer
S. Ould-Mahfoud Observer
M. Sissoko Observer
A. Veillard Observer
M. Youssouf Observer

CIVIL AIR NAVIGATION SERVICES ORGANISATION (CANSO)

A. ter Kuile Chief Observer
C. Goater Observer
G. Held Observer
D. Hoeven Observer
M.-P. Pijper Observer
A. Smout Observer

CENTRAL AMERICAN CORPORATION FOR AIR NAVIGATION SERVICES (COCESNA)

J.C. Trabanino Chief Observer

EUROPEAN COMMUNITY/EUROPEAN COMMISSION (EC)

R. Vila de Benavent Chief Observer
T. Fenoulhet Observer
F. Huet Observer
M. Johansson Observer

EUROPEAN CIVIL AVIATION CONFERENCE (ECAC)

G. Lumsden Chief Observer
P.N. Kirk Observer

EUROPEAN ORGANISATION FOR THE SAFETY OF AIR NAVIGATION (EUROCONTROL)

A. Heerbaart Chief Observer
D. Huet Observer
E. Letréguilly Observer

INTERSTATE AVIATION COMMITTEE (IAC)

V. Dorofeyev Chief Observer

INTERNATIONAL COUNCIL OF AIRCRAFT OWNER AND PILOT ASSOCIATIONS (IAOPA)

J. Sheehan Chief Observer
F. Hofmann Observer

INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION (IATA)

T. Windmuller Chief Observer
G. Brazeau Observer
A.-M. Cockerham Observer
M. Comber Observer
R. Fung Observer
J. Gallowitsch Observer
C. Kronenburg Observer
C. Lavallée Observer
R. Marcoux Observer
M. Molina Observer
K. O'Carroll Observer
J. Poole Observer
I. Ratieva Observer
P. Schmidt Observer
L. Sulmona Observer
J. Synnott Observer

INTERNATIONAL BUSINESS AVIATION COUNCIL (IBAC)

P. Ingleton Chief Observer
S. Brown Observer
R. Gage Observer
M. Nichols Observer

INTERNATIONAL TRANSPORT WORKERS' FEDERATION (ITF)

S. Vodi Chief Observer
P. Gaumond Observer
J. Magee Observer

LATIN AMERICAN CIVIL AVIATION COMMISSION (LACAC)

M.Y. Ospina Observer

SOCIETE INTERNATIONALE DE TELECOMUNICATIONS AERONAUTIQUES (SITA)

A. Mattos Chief Observer

WORLD BANK

C.E. Schlumberger Chief Observer

مقدمة من	اللغات	العنوان	بند جدول الأعمال	ورقة عمل مؤتمر اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية
الأمانة العامة	E,F,S,R,A,C	جدول الأعمال	---	1
الأمانة العامة	E,F,S,R,A,C	منشأ المؤتمر وترتيباته التنظيمية	---	2 (IP)
الأمانة العامة	E,F,S,R,A,C	الجدول الزمني المؤقت	---	3 (IP)
الأمانة العامة	E,F,S,R,A,C	المراقبة الاقتصادية	1.1	4
الأمانة العامة	E,F,S,R,A,C	الأداء الاقتصادي والمتطلبات الدنيا لتقديم التقارير بالنسبة للمطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية	1.2	5
الأمانة العامة	E,F,S,R,A,C	التشاور مع المنتفعين	1.3	6
الأمانة العامة	E,F,S,R,A,C	أسلوب إدارة المطارات وملكيته ومراقبتها	2.1	7
الأمانة العامة	E,F,S,R,A,C	أساس التكلفة وتوزيع التكاليف ونظم فرض الرسوم	2.2, 2.3	8
الأمانة العامة	E,F,S,R,A,C	معدل العائد المحدد للمطارات وخدمات الملاحة الجوية	2.2, 3.2	9
الأمانة العامة	E,F,S,R,A,C	الرسوم التفاضلية	2.4	10
الأمانة العامة	E,F,S,R,A,C	استرداد تكاليف التدابير الأمنية في المطارات	2.5	11
الأمانة العامة	E,F,S,R,A,C	أسلوب الإدارة والملكية والمراقبة لدى مقدمي خدمات الملاحة الجوية	3.1	12
الأمانة العامة	E,F,S,R,A,C	تصنيف الخدمات لأغراض توزيع التكاليف وفرض الرسوم	3.3	13
الأمانة العامة	E,F,S,R,A,C	دور وزن الطائرة في صيغة حساب الرسوم	3.3	14
الأمانة العامة	E,F,S,R,A,C	الحوافز التي يمكن أن تُمنح لمقدمي الخدمات والمنتفعين منها على حد سواء	3.3	15
الأمانة العامة	E,F,S,R,A,C	الجوانب الاقتصادية والتنظيمية المتعلقة بتنفيذ المفهوم العالمي لإدارة الحركة الجوية	3.4	16
الأمانة العامة	E,F,S,R,A,C	تنفيذ سياسات الايكوا بشأن الرسوم	4	17
الأمانة العامة	E	Ownership, organization and regulatory practices of airports and air navigation services providers	1.1, 1.2 2.1, 3.1	18 (IP)
الأمانة العامة	E	Financial situation of airports and air navigation services providers 2005	2.1, 3.1	19 (IP)

مقدمة من	اللغات	العنوان	بند جدول الأعمال	ورقة عمل مؤتمر اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية
الأمانة العامة	E	Implementation of ICAO's policies on charges	4	20 App. Rev. (IP)
الأمانة العامة	E,F,S,R,A,C	استخدام الهياكل الأساسية للمطارات	2.4	21
منظمة السياحة العالمية	E	A tourism perspective	1.1, 1.2, 1.3, 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5	22
الاتحاد الدولي لعمال النقل	E	Governance, ownership and control of airports	2.1	23
الاتحاد الدولي لعمال النقل	E	Economic oversight and performance management: The need for balance	1.1, 1.2	24
المجلس الدولي لطيران الأعمال	E	The role of aircraft weight in charging formulae	3.3	25
المجلس الدولي لرابطات مالكي الطائرات والطارين	E	Strengthening practices for consultation with users	1.3	26
المجلس الدولي للمطارات	E,F,S,R,A,C	المراقبة الاقتصادية	1.1	27
المجلس الدولي للمطارات	E,F,S,R,A,C	الأداء الاقتصادي والحد الأدنى من متطلبات تقديم التقارير للمطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية	1.2	28
المجلس الدولي للمطارات	E,F,S,R,A,C	التشاور مع المستخدمين	1.3	29
المجلس الدولي للمطارات	E,F,S,R,A,C	أساس التكلفة وأنظمة تخصيص التكلفة وتحميل الرسوم	2.2, 2.3	30
المجلس الدولي للمطارات	E,F,S,R,A,C	معدل العائد للمطارات وخدمات الملاحة الجوية	2.2, 3.2	31
أعضاء فريق تخطيط النظم لشمال الأطلسي	E,F,S,R,A,C	ملكية الهياكل الأساسية لخدمات الملاحة الجوية والسيطرة عليها	3.4	32
الولايات المتحدة	E,F,S,R,A,C	أساس تحديد الرسوم والتكاليف الملاحة	2.2, 2.3	33
منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية	E,F,S,R,A,C	قياس وتقييم أداء "خدمات الملاحة الجوية" (ANS)	1.2	34
منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية	E,F,S,R,A,C	تطوير أفضل الممارسات في علاقات العملاء	1.3	35
منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية	E,F,S,R,A,C	إدارة وأداء "مقدمي خدمات الملاحة الجوية" (ANSP)	3.1	36

مقدمة من	اللغات	العنوان	بند جدول الأعمال	ورقة عمل مؤتمر اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية
منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية	E,F,S,R,A,C	فصل توفير "خدمات الملاحة الجوية" (ANS) عن الإشراف التنظيمي	3.1	37
منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية	E,F,S,R,A,C	إدارة معلومات الطيران والآثار والدلالات المرتبطة بمبادئ فرض الرسوم	3.4	38
أعضاء لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني	E,S	Factors to consider when giving airports in concession	2.1	39 App.
أعضاء لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني	E,S	Methodological guide for estimating airport and air navigation service costs	3.3	40 App.
مالي	F	Issues involving interaction between States, providers and users	1.1, 1.2, 1.3	41 (IP)
مالي	F	Specific issues related to airport economics and management	2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5	42 (IP)
مالي	F	Specific issues related to air navigation services economics and management	3.1, 3.2, 3.3, 3.4	43 (IP)
مالي	F	Implementation of ICAO's policies on charges	4	44 (IP)
استراليا	E	Institutional and economic issues associated with the transition from AIS to AIM	3.4	45
اتحاد النقل الجوي الدولي	F	Economic oversight	1.1	46
اتحاد النقل الجوي الدولي	E	Consultation with users	1.3	47
اتحاد النقل الجوي الدولي	E	Solutions for security financing and cost-recovery	2.5	48
اتحاد النقل الجوي الدولي	E	Relationship between risk and return	2.2, 3.2	49
اتحاد النقل الجوي الدولي	E	Global application of ICAO policies	4	50
أعضاء لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني	E,S	ATM globalization and its economic impact on the global system	3.4	51
المفوضية الأوروبية ويوروكونترول	E,F	European efforts to implement a performance driven system	1.2	52
لجنة الطيران المشتركة بين الدول	E,R	Issues requiring cooperation between States, services providers and users	1.1, 1.3, 4	53
فرنسا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي واللجنة الأوروبية للطيران المدني وأعضائهما	E	Europe A "total system" approach to transparency and predictability of air transport infrastructure costs	3.4	54

مقدمة من	اللغات	العنوان	بند جدول الأعمال	ورقة عمل مؤتمر اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية
فرنسا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي واللجنة الأوروبية للطيران المدني وأعضائهما	E	Charging and environment	1.2	55
المفوضية الأوروبية	E	The second package of the Single European Sky (SES II)	1.2, 3.3, 3.4	56 (IP)
إيطاليا	E	Handling liberalization and regulation	2.1	57
٥٣ دولة أفريقية	E,F	Regional approach for the civil aviation economic oversight	1.1	58 Rev.
٥٣ دولة أفريقية	E	Developing policy guidelines for management of economically non-viable airports	2.1	59
٥٣ دولة أفريقية	E,F	Cost basis, cost allocation and charging systems	2.2, 2.3	60 Rev.
٥٣ دولة أفريقية	E	Airport constraints: slot allocation and night curfew	2.4	61
٥٣ دولة أفريقية	E	Role of aircraft weight in charging formulae	3.3	62
جمهورية كوريا	E	The Government, as a facilitator for the cooperation between services providers and users	1.1, 1.2	63
جمهورية كوريا	E	Successful changes of charges through consultation with users	1.3	64
المفوضية الأوروبية	E	Implementation of ICAO's policies on charges for airports in the European Community	4	65
المجلس الدولي للمطارات	E	ACI Global Traffic Forecast Report 2008-2027	1.1	66 (IP)
الأمانة العامة	E	List of working papers as of 10 September 2008	---	67 (IP)
المملكة العربية السعودية	E,A	حماية حقوق المستهلك وأثرها في رفع كفاءة تشغيل المطارات	2.1	68
أوغندا	E	Control and oversight of airports and air navigation services providers	1.1	69
وغندا	E	Consultation with users	1.3	70
الولايات المتحدة	E	Economic oversight and regulation	1.1	71
بنما	E,S	ATM globalization and its economic impact on the world system	3.4	72

مقدمة من	اللغات	العنوان	بند جدول الأعمال	ورقة عمل مؤتمر اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية
الأمانة العامة	E,F,S,R,A,C	مشروع التقرير بشأن البند ١-١ من جدول الأعمال	1.1	73 Rev.
الأمانة العامة	E,F,S,R,A,C	مشروع التقرير بشأن البند ١-٢ من جدول الأعمال	1.2	74
الأمانة العامة	E,F,S,R,A,C	مشروع التقرير بشأن البند ١-٣ من جدول الأعمال	1.3	75
الأمانة العامة	E,F,S,R,A,C	مشروع التقرير بشأن البند ٢-١ من جدول الأعمال	2.1	76
الأمانة العامة	E,F,S,R,A,C	مشروع التقرير المتعلق بالبند ٢-٢ من جدول الأعمال	2.2	77
الأمانة العامة	E,F,S,R,A,C	مشروع التقرير بشأن البند ٢-٣ من جدول الأعمال	2.3	78
الأمانة العامة	E,F,S,R,A,C	مشروع التقرير بشأن البند ٢-٤ من جدول الأعمال	2.4	79
الأمانة العامة	E,F,S,R,A,C	مشروع التقرير بشأن البند ٢-٥ من جدول الأعمال	2.5	80
الأمانة العامة	E,F,S,R,A,C	مشروع التقرير بشأن البند ٣-١ من جدول الأعمال	3.1	81
الأمانة العامة	E,F,S,R,A,C	مشروع التقرير بشأن البند ٣-٢ من جدول الأعمال	3.2	82
الأمانة العامة	E,F,S,R,A,C	مشروع التقرير بشأن البند ٣-٣ من جدول الأعمال	3.3	83 Rev.
الأمانة العامة	E,F,S,R,A,C	مشروع التقرير بشأن البند ٣-٤ من جدول الأعمال	3.4	84
الأمانة العامة	E,F,S,R,A,C	مشروع تقرير بشأن البند ٤ من جدول الأعمال	4	85
الأمانة العامة	E,F,S,R,A,C	مشروع التقرير بشأن المقدمة	---	86
فرنسا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي واللجنة الأوروبية للطيران المدني وأعضائهما والولايات المتحدة	E	Implementation of ICAO's policies on charges	4	87

ISBN 978-92-9231-187-2



9

7 8 9 2 9 2 3 1 1 8 7 2