



مؤتمر اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية

مونتريال، ١٥ إلى ٢٠/٩/٢٠٠٨

البند ٢ من جدول الأعمال: المسائل المحددة ذات الصلة باقتصاديات المطارات وإدارتها

٢-٤: جوانب عدم التمييز

استخدام الهياكل الأساسية للمطارات

(ورقة مقدمة من الأمانة العامة)

الموجز

تتناقش هذه الورقة مسألتين تتعلقان بالهياكل الأساسية للمطارات، أي تخصيص الخانات الزمنية واستخدام الطيران العام الدولي وطيران الأعمال للمطارات. وبالنسبة لتخصيص الخانات الزمنية، تذكر الورقة بأن نتائج دراسة الأمانة العامة والمؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي (المعقود 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، يقترح في هذه الورقة إدخال تعديل على وثيقة سياسات الايكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية (Doc 9082). ويرد الإجراء المطلوب من المؤتمر في الفقرة ٥.

١- المقدمة

١-١ أوصى مؤتمر اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية (المعقود في عام ٢٠٠٠) الايكاو " بالاضطلاع بمزيد من الأعمال لوضع إرشادات بشأن الجوانب الإجرائية لتخصيص الخانات الزمنية"، وكذلك " مواصلة رصد التطورات في تنظيم القدرة الاستيعابية في المطارات وتنظيم القدرة الاستيعابية للمجال الجوي والعلاقة بينهما ". كما أوصى " بأن تجري الايكاو دراسة عن التدابير التي يمكن اتخاذها ليتسنى للطيران العام وطيران الأعمال أن يتمتع بإمكانية استخدام المطارات والمحافظة على هذه الإمكانية بل والتوسع فيها حسبما هو ملائم ".

٢-١ وتبدأ هذه الورقة بتقديم ملخص وجيز عن أعمال الايكاو بشأن تخصيص الخانات الزمنية منذ انعقاد مؤتمر اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية لعام ٢٠٠٠ (برجى ملاحظة أن أي مناقشة فنية بشأن آليات تخصيص الخانات الزمنية تتجاوز نطاق هذا المؤتمر). ثم تركز على الطيران العام الدولي وطيران الأعمال من حيث استخدامهما للمطارات، وتعرض النص الحالي لوثيقة سياسات الايكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية (Doc 9082) ذات الصلة بالموضوع.

٢- المناقشة

١-٢ تخصيص الخانات الزمنية

١-٢-١ نشرت الأمانة العامة في عام ٢٠٠١ دراسة تحت عنوان " الأثار التنظيمية لتخصيص الخانات لمغادرة الطائرات ووصولها في المطارات الدولية" (الكتاب الدوري رقم ٢٨٣). وأجرت هذه الدراسة تحليلاً للوضع الراهن والاتجاهات المطارات التي يفوق فيها طلب شركات الطيران على استخدام المطارات قدرتها الاستيعابية، والإطار التنظيمي المطبق، والوسائل التي سعت من خلالها الحكومات والمطارات وشركات الطيران للتخفيف من حدة هذا الوضع أو التقليل منه إلى الحد الأدنى. وأجرت هذه الدراسة أيضاً تقييماً للآليات الحالية والمحتملة اللازمة لمعالجة النقص المزمن في القدرة الاستيعابية للمطارات، وعرضت إمكانيات إدخال تحسينات على النظم القائمة وإيجاد حلول بديلة لها.

٢-١-٢ والاستنتاج الرئيسي الذي خلصت إليه الدراسة هو أن الدول لدى سعيها لإيجاد حلول للقيود المفروضة على القدرة الاستيعابية للمطارات وما يرتبط بها من مشاكل، سيتعين عليها الأخذ في الاعتبار الإطار القانوني الذي توفره اتفاقية الطيران المدني الدولي (اتفاقية شيكاغو، Doc 7300)، وترتيبات خدمات الملاحة الجوية، والقواعد الإقليمية والوطنية المتعلقة بتخصيص الخانات الزمنية، والآليات الطوعية الحالية اللازمة لمعالجة عدم كفاية القدرة الاستيعابية للمطارات. وسيتعين تعديل هذه الحلول لتتناسب وضع كل مطار وبالتالي ستختلف باختلاف طبيعة القيود المفروضة والسبل المتخذة لتجاوزها.

٢-١-٣ وناقش المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي (٢٠٠٣) مشكلة الوصول إلى الأسواق في المطارات التي تتعرض قدراتها الاستيعابية لقيود والفضايا المرتبطة بتخصيص الخانات الزمنية. ونظراً لأن قدرة الناقلين الجويين على ممارسة حقوقهم في الوصول إلى الأسواق الممنوحة بموجب اتفاقات خدمات الملاحة الجوية ذات الصلة ترتبط ارتباطاً وثيقاً بتوافر الخانات الزمنية في المطارات المعنية، فقد خلص المؤتمر إلى ما يلي: " ... ينبغي النظر بتعاطف لطلبات الحصول على المعاملة التفضيلية التي تقدمها الدول ذات المطارات التي لا تعاني من أي قيود على تخصيص الخانات الزمنية ولم يفلح ناقلوها الجويون في الحصول على خانات زمنية في المطارات مقيدة الخانات الزمنية، مع الالتزام بالتشريع الوطني ذي الصلة والالتزامات الدولية. " كما خلص أيضاً إلى أنه: " ... ينبغي بناء نظام تخصيص الخانات الزمنية على أساس الإنصاف والشفافية وعدم التمييز مع مراعاة مصالح جميع المشاركين. وينبغي أن يكون منسفاً على النطاق العالمي وهادفاً إلى الاستخدام الفعال لسعة المطارات بأقصى حد، وبسيطا وعمليا وصالحا للبقاء اقتصاديا".

٢-١-٤ ويقدم الكتاب الدوري رقم ٢٨٣ ونتائج المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي إطاراً واسع النطاق للسياسات العامة وإرشادات عملية لكي تستخدمها الدول حسب تقديرها وبشكل مرن.

٢-٢ استخدام الطيران العام وطيران الأعمال للمطارات

٢-٢-١ إن القيود التي تعاني منها القدرة الاستيعابية في مطارات شتى وقيود ضوضاء الطائرات (بما في ذلك حظر التجول ليلاً الذي يخفف ساعات العمل في المطارات)، ورسوم ساعات ذروة الحركة، وإضفاء الطابع التجاري على المطارات وخصخصتها، تشكل جميعها عوائق تحول دون الحفاظ على استخدام الطيران العام الدولي وطيران الأعمال لمطارات مدن عديدة، بل وتوسيع نطاقها. أما الزيادة المتوقعة في الحركة، التي لا تقابلها زيادة في القدرة الاستيعابية للمطارات في غالب الأحيان، فيرجح أن ترغب المطارات على فرض قيود إضافية على الطيران العام الدولي وطيران الأعمال. ونظراً لأن المطارات ليست جهات منتفعة "معادة" مثل الناقلين الجويين، فيمكن إرغامها على تخفيض عملياتها لنفس المجال لزيادة الطلب من الناقلين الجويين، الذي يشكلون عملاءها الرئيسيين، والذين توجه إليهم معظم الاستثمارات في الهياكل الأساسية.

٢-٢-٢ وتناولت هذه المشاكل دراسة أجرتها الأمانة العامة بعنوان "دراسة بشأن استخدام الطيران العام الدولي وطيران الأعمال للمطارات" (٢٠٠٥). ومن أجل حماية مصالح هذه الفئة من المنتفعين وضمان استخدامها للمطارات، تضمنت الدراسة توصيات على المستويين العالمي والوطني وعلى مستوى المطارات.

٣-٢-٢ فعلى المستوى العالمي، اقترحت الدراسة توسيع وتعزيز نص الفقرة ٢٣ (٩) الخاصة بالمطارات، وكذلك الفقرة ٤١ (٨) الخاصة بخدمات الملاحة الجوية، من الوثيقة Doc 9082 بهدف زيادة التركيز على أهمية هذه الفئة من المنتفعين، وكذلك إبراز ضرورة تطابق أي أسلوب متبع في توزيع التكاليف ومطبّق على صناعة الطيران لسياسات الايكاو بشأن رسوم المطارات. كما أوصت بأن تبلغ الإيكاو الدول بأهمية إشراك الطيران العام الدولي، بما في ذلك طيران الأعمال، و/أو المنظمات التمثيلية التابعة له في عمليتي التشاور والتخطيط المشار إليهما في الوثيقة Doc 9082 (انظر ورقة العمل WP/6).

٤-٢-٢ وعلى المستوى الوطني، أوصت الدراسة بأنه ينبغي للدول، إقراراً منها بالطابع المميز للطيران العام الدولي وطيران الأعمال ومساهمتهما في الاقتصاد الوطني، أن تسعى لتيسير استخدام هذه الفئة من المنتفعين لمطاراتها الدولية الرئيسية وللمطارات المجاورة في حالات الازدحام الشديد.

٥-٢-٢ وعلى مستوى المطارات، أوصت الدراسة بأنه ينبغي أن تنتظر المطارات في الاستخدام الأمثل للمدارج الأساسية أو الفرعية أو تطويرها قدر الإمكان للوفاء باحتياجات الطيران العام الدولي وطيران الأعمال. وبالموازاة مع ذلك، ينبغي الحث على استخدام المناطق المخصصة في المطارات كلما أمكن ذلك لاستيعاب هذا النوع الخاص من الحركة. وبالإضافة إلى ذلك، ينبغي لهيئات المطارات التي تشغل عدة مطارات في مناطق المدن الكبرى أن تشجع هذه الفئة من المنتفعين على استخدام المطارات الفرعية. وينبغي للسلطات المختصة أن تنتظر أيضاً في الاستخدام المشترك للمطارات العسكرية.

٣- الاستنتاجات

١-٣ بناء على المناقشة السابقة، يمكن استخلاص الاستنتاجات التالية:

أ) ينبغي أن تنتظر الدول في تطبيق نتائج دراسات الإيكاو وإرشاداتها بشأن تخصيص الخانات الزمنية، وكذلك استخدام الطيران العام الدولي وطيران الأعمال للمطارات، حسب تقديرها وبشكل مرن.

ب) ينبغي أن تقوم الإيكاو بتعديل الفقرتين ٢٣ و ٤١ من الوثيقة Doc 9082 لزيادة التركيز على أهمية الطيران العام الدولي، بما في ذلك طيران الأعمال، وإبراز ضرورة مطابقة أي أسلوب متبع في توزيع التكاليف ومطبّق على هذه الفئة من المنتفعين لسياسات الايكاو بشأن رسوم المطارات.

٤- التعديلات المقترحة للسياسات العامة

١-٤ وفقاً للاستنتاج (ب) من الفقرة ٣-١، يقترح تعديل الفقرتين الفرعيتين ٢٣ (٩) و ٤١ (٨) من الوثيقة Doc 9082 على النحو التالي:

أنظمة فرض رسوم المطارات

٢٣- يوصي المجلس باختيار أنظمة فرض رسوم ...

٩) ينبغي تحديد رسوم المطارات التي تفرض على الطيران العام الدولي، بما في ذلك طيران الأعمال، بصورة معقولة، مع الأخذ في الاعتبار تكلفة التجهيزات والخدمات اللازمة والمستعملة، والمخصصة لها بشكل ملائم، وأيضاً هدف تشجيع التطور السليم للطيران المدني الدولي ككل.

أنظمة رسوم خدمات الملاحة الجوية

٤١- يوصي المجلس باختيار أنظمة فرض رسوم ...
(٨) ينبغي تحديد رسوم المطارات التي تقرض على الطيران العام الدولي، بما في ذلك طيران الأعمال، بصورة معقولة، مع الأخذ في الاعتبار تكلفة التجهيزات والخدمات اللازمة والمستعملة، والمخصصة لها بشكل ملائم، وأيضاً هدف تشجيع التطور السليم للطيران المدني الدولي ككل.

٥- الإجراء المطلوب من المؤتمر

٥-١ يرجى من المؤتمر القيام بما يلي:

(أ) استعراض واعتماد الاستنتاجات الواردة في الفقرة ٣-١؛

(ب) استعراض وتأييد التعديلات المقترح إدخالها على الفقرة ٤-١ من الوثيقة Doc 9082.

— انتهى —