

اىكاو



Doc 9082

سياسات الإيكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية

الطبعة العاشرة – ٢٠٢٤



اعتمده الأمين العام ونشر بموجب سلطته

منظمة الطيران المدني الدولي

ايقاو



Doc 9082

سياسات الإيكاو بشأن رسوم المطارات
وخدمات الملاحة الجوية

الطبعة العاشرة – ٢٠٢٤

اعتمده الأمين العام ونشر بموجب سلطته

منظمة الطيران المدني الدولي

تُنشر هذه الوثيقة في طبعات مستقلة باللغات العربية والإسبانية
والإنجليزية والروسية والصينية والفرنسية
منظمة الطيران المدني الدولي
999 Robert Bourassa Boulevard, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7

للحصول على المعلومات المتعلقة بتقديم طلبات الشراء، والاطلاع على قائمة بأسماء
جميع وكلاء البيع وبائعي الكتب، يرجى زيارة موقع الإيكاو على الرابط www.icao.int

الطبعة السادسة ٢٠٠١
الطبعة السابعة ٢٠٠٤
الطبعة الثامنة ٢٠٠٩
الطبعة التاسعة ٢٠١٢
الطبعة العاشرة ٢٠٢٤

الوثيقة رقم **Doc 9082**، سياسات الإيكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية
Order Number: 9082
ISBN 978-92-9275-712-0

© ICAO 2025

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

التمهيد

تحتوي سياسات الإيكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية على توصيات واستنتاجات المجلس الناتجة عن الدراسة المستمرة التي تقوم بها المنظمة لتلك الرسوم، وذلك بالعلاقة إلى الوضع الاقتصادي للمطارات وخدمات الملاحة الجوية المقدمة للطيران المدني الدولي. وهذه السياسات، التي يجب أن تسترشد الدول الأعضاء بها، تستند أساسا إلى التوصيات الصادرة في هذا المجال عن مختلف المؤتمرات المعنية باقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية، التي تعدها الإيكاو بشكل منتظم. وتم عقد آخر مؤتمر من هذا القبيل في مونتريال من ١٥ إلى ٢٠/٩/٢٠٠٨ (تقرير مؤتمر اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية (Doc 9908)). وبناء على توصية اعتمدها مؤتمر اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية وأيدها مجلس الإيكاو، تشجع الدول على إدراج المبادئ الرئيسية الأربعة لفرض الرسوم وهي عدم التمييز ومدى العلة بالتكاليف والشفافية والتشاور مع المستخدمين في تشريعاتها الوطنية أو تنظيماتها أو سياساتها وكذلك في اتفاقاتها المقبلة بشأن الخدمات الجوية لضمان امتثال مشغلي المطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية (ANSPs) لها.

ينبع التزام الإيكاو في مجال رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية أساسا من المادة الخامسة عشر بعنوان رسوم المطارات والرسوم المشابهة، في اتفاقية الطيران المدني الدولي (اتفاقية شيكاغو). وذكر هذا الالتزام في البيان الموحد بسياسات الإيكاو الثابتة في مجال النقل الجوي الذي يحدّث في كل دورة عادية للجمعية العمومية للإيكاو، وتطلب الجمعية العمومية من المجلس، في المرفق (و) من القرار ٣٧-٢٠ بعنوان: خدمات المطارات وخدمات الملاحة الجوية، "أن يكفل تحديث الإرشادات والمشورة الواردة في الوثيقة Doc 9082 وتأمين استجابتها لاحتياجات الدول الأعضاء".

يود المجلس توجيه العناية إلى الفرق بين السياسات المبينة في هذه الوثيقة والتي لا تتعلق إلا برسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية والسياسات المتعلقة بالرسوم الجمركية المذكورة في المادة الرابعة والعشرين من اتفاقية شيكاغو، وسياسات المجلس وإرشاداته بشأن فرض الرسوم المحددة في الوثيقة بعنوان سياسات الإيكاو بشأن فرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي (Doc 8632)، التي تناقش فرض الضرائب على الوقود وزيت المحركات والإمدادات الفنية الاستهلاكية الأخرى، بالإضافة إلى فرض الرسوم على دخل مؤسسات النقل الجوي الدولي والطائرات والممتلكات المتحركة الأخرى، والضرائب على بيع واستخدام النقل الجوي الدولي. فالمجلس ينظر إلى الرسوم باعتبارها جباية تستخدم وتطبق خصيصا لاسترداد تكاليف تقديم التجهيزات والخدمات للطيران المدني، أما الضرائب فهي جباية لتحصيل إيرادات عامة للسلطات العامة الوطنية أو المحلية، وهي عموما لا تستخدم لأغراض الطيران المدني سواء بشكل كلي أو على أساس استرداد التكاليف.

إن الوضع المالي للمطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية بالإضافة إلى مستخدميها الرئيسيين، يتقلب مع أداء الاقتصادات العالمية والوطنية والإقليمية. وتتوفر المطارات ومقدمو خدمات الملاحة الجوية على نسبة عالية من التكاليف، الثابتة التي تمولها أساسا الحركة الجوية، وبالتالي يطلب منها، في أوقات انخفاض الطلب، الحفاظ على مستويات عالية من سلامة الخدمات وأمنها وجودتها.

ومن المعترف به أنه من الصعب الجمع بين آفاق التخطيط طويل الأجل للمطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية ومتطلبات مشغلي الطائرات الأقصر أجلا. أي، يسعى مشغلو الطائرات إلى خفض الرسوم التي يدفعونها. لذلك، من المهم تحقيق التفاهم المتبادل بين مقدمي الخدمات والمنتفعين منها في أثناء التصدي لهذه التحديات.

يؤثر عدد من العوامل تأثيرا هاما على التنظيم والتطوير الاقتصادي للمطارات وخدمات الملاحة الجوية. وتتضمن هذه العوامل التحرير المتزايد للخدمات الجوية وتركيز الناقلين الجويين بما في ذلك عمليات الدمج والتحالفات، والتغييرات التي تحدث في أساليب التمويل مع المطارات (على وجه الخصوص) ومقدمي خدمات الملاحة الجوية المتوقع أن يتحملوا مسؤولية رئيسية لتمويل الاستثمارات فيما يخص متطلباتهم اللازمة للهياكل الأساسية وإدارة القدرات والشواغل البيئية.

يتوقع زيادة عدد الهيئات المستقلة التي تشغل المطارات وخدمات الملاحة الجوية. ويؤدي ذلك إلى زيادة عدد الحالات التي يتم فيها تشغيل مطار من قبل هيئة مختلفة عن الهيئة التي تقدم خدمات الملاحة الجوية (خدمات الاقتراب ومراقبة المطار وخدمات الملاحة الجوية أثناء الطريق). كما سيتطلب الأمر إدخال تغييرات لمعالجة مشكلة الازدحام في المطارات والمجال الجوي، ولتنفيذ تكنولوجيا جديدة أكثر كفاءة لأغراض الاتصالات والملاحة والاستطلاع وإدارة الحركة الجوية، بناء على المفهوم التشغيلي العالمي الإيكاو لإدارة الحركة الجوية بالإضافة إلى التجهيزات والخدمات الأخرى متعددة الجنسيات.

وفي ظل هذه الظروف، قد يجد العديد من المطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية أنه من الضروري زيادة رسومهم، وفيما يتعلق بالمطارات، قد يكون من الضروري زيادة التركيز على تطوير مزيد من العائدات من مصادر غير مرتبطة بالملاحة الجوية. إلا أنه، إذ يسلم المجلس بأن المستخدمين يواجهون قيوداً فيما يخص اختيارهم لمطارات معينة وطرق الطيران، فإنه يوصي بتوخي الحيلة، عند محاولة التعويض عن النقص في العائدات وأن يؤخذ في الاعتبار الآثار المترتبة على الرسوم المترتبة المفروضة على مشغلي الطائرات والمستخدمين النهائيين.

وينبغي إقامة توازن بين المصالح المتبادلة للمطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية من جهة، ومشغلي الطائرات والمستخدمين النهائيين من جهة أخرى نظراً لمدى أهمية نظام النقل الجوي بالنسبة للدول وتأثيره على تعزيز التبادلات الاقتصادية والثقافية والاجتماعية بين الدول. وينطبق هذا بوجه خاص في أثناء فترات الصعوبات الاقتصادية. وبالتالي يوصى بأن تشجع الدول على إقامة مزيد من التعاون فيما بين المطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية ومشغلي الطائرات لضمان تشاركهم بشكل معقول في الصعوبات الاقتصادية التي تواجههم جميعاً.

ومشاكل إقامة وصيانة المطارات وتجهيزات وخدمات الملاحة الجوية اللازمة بموجب خطط الملاحة الإقليمية هي مشاكل صعبة، خصوصاً بالنسبة للاقتصادات الأقل تقدماً، وأهم هذه المشاكل قلة الموارد المالية المتاحة للتنمية الاقتصادية بوجه عام، والأولوية الأعلى الممنوحة لقطاعات أخرى في الاقتصاد الوطني والتي تعتبر احتياجاتها أكثر إلحاحاً، وتدني مستوى استغلال المطارات وخدمات الملاحة الجوية، وارتفاع تكلفة الحصول على المعدات من دول أخرى، وصعوبات تدبير أعداد كافية من العاملين المؤهلين والإبقاء عليهم. وسوف يواصل المجلس اتخاذ التدابير الملائمة في سبيل الحصول على مزيد من المساعدة للدول المعنية في تخطيط وتمويل المطارات والبنية التحتية للملاحة الجوية وكذلك فيما يختص بإيجاد الموارد البشرية الكافية.

بناء على اقتراح صادر عن مؤتمر اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية الذي انعقد عام ٢٠٠٨ (CEAMS) تجمع الأمانة العامة الإيكاو المعلومات من الدول عن مدى تنفيذها لمبادئ استرداد التكاليف المنطبقة على رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية، على النحو الوارد في الوثيقة الراهنة. وتنتشر هذه المعلومات في موقع الإيكاو على الإنترنت (www.icao.int) على شكل إضافة لهذه الوثيقة ويتم تعديلها من وقت إلى آخر.

تحتوي هذه الوثيقة على مسرد للمصطلحات المستخدمة في هذه الوثيقة. ولمساعدة الدول على تنفيذ هذه السياسات، أعدت الأمانة العامة الإيكاو وأصدرت دليلين هما دليل اقتصاديات المطارات (Doc 9562) ودليل اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية (Doc 9161). وترد السياسات المتوازنة للجمعية العمومية والمجلس بشأن تنظيم الناقلين الجويين في وثيقة الإيكاو بعنوان السياسة والمواد الإرشادية بشأن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي (Doc 9587)، ويكملها "دليل بشأن تنظيم النقل الجوي الدولي" (Doc 9626). وتجمع وتنتشر الإيكاو المعلومات بشأن رسوم الطيران في جميع أنحاء العالم في وثيقة "تعريفات المطارات وخدمات الملاحة الجوية" (Doc 7100)، في حين تنتشر البيانات الخاصة بالحركة والبيانات المالية للمطارات وخدمات الملاحة الجوية عن طريق الاحصاءات والدراسات الاستقصائية التي تجري دورياً والتي تنتشر في موقع الإيكاو الإلكتروني.

الفهرس

(ix)	..... مسرد المصطلحات
1-1	..... الفصل الأول — لمحة عامة
1-1	..... ١-١ مجلس الإيكاو
1-1	..... ٢-١ مجال تطبيق الرسوم واتساع نطاقها
1-2	..... ٣-١ المبادئ الرئيسية لرفض الرسوم
1-2	..... ٤-١ المسائل التنظيمية والإدارية
1-3	..... ٥-١ المراقبة الاقتصادية
1-4	..... ٦-١ الأداء الاقتصادي والمتطلبات الدنيا لتقديم التقارير
1-4	..... ٧-١ التشاور مع المنتفعين
1-6	..... ٨-١ التمويل المسبق للمشاريع
1-6	..... ٩-١ مسائل العملة
2-1	..... الفصل الثاني — سياسات الإيكاو بشأن رسوم المطارات
2-1	..... ١-٢ أساس التكلفة لاحتساب رسوم المطارات
2-2	..... ٢-٢ نظم فرض رسوم المطارات
2-3	..... ٣-٢ رسوم الهبوط
2-3	..... ٤-٢ رسوم الانتظار والإيواء
2-3	..... ٥-٢ رسوم خدمة الركاب
2-4	..... ٦-٢ رسوم الأمن
2-4	..... ٧-٢ الرسوم المتعلقة بالضوضاء
2-5	..... ٨-٢ رسوم الطائرات المرتبطة بالانبعاثات لمعالجة مشاكل نوعية الهواء المحلي في المطارات أو المناطق المحيطة بها
1-6	..... ٩-٢ تطوير الإيرادات المحققة من حقوق الامتياز وتأجير الأماكن و"المناطق الحرة"
2-6	..... ١٠-٢ رسوم حقوق الامتياز الخاصة بالوقود
3-1	..... الفصل الثالث — سياسات الإيكاو بشأن رسوم خدمات الملاحة الجوية
3-1	..... ١-٣ أساس التكلفة لاحتساب رسوم خدمات الملاحة الجوية
3-2	..... ٢-٣ توزيع تكاليف خدمات الملاحة الجوية بين المنتفعين الجويين
3-2	..... ٣-٣ نظم رسوم خدمات الملاحة الجوية
3-3	..... ٤-٣ رسوم مراقبة الاقتراب ومراقبة المطار
3-4	..... ٥-٣ رسوم خدمات الملاحة الجوية أثناء الطريق
3-6	..... ٦-٣ رسوم خدمات الملاحة الجوية التي تستعملها الطائرات عندما لا تكون فوق الدولة التي تقدم هذه الخدمات
A1-1	..... المرفق ١ — دليل التجهيزات والخدمات التي يجب أن تؤخذ في الاعتبار عند تحديد تكاليف المطارات
	..... المرفق ٢ — دليل التجهيزات والخدمات التي يجب أن تؤخذ في الاعتبار عند تحديد التكاليف الكلية
A2-1	..... لخدمات الملاحة الجوية

مسرد المصطلحات

فيما يلي تعريف بعض المصطلحات المستعملة في هذه الوثيقة.

خدمات الملاحة الجوية — يشمل هذا المصطلح نظم إدارة الحركة الجوية (إدارة الحركة الجوية، المرفق ٢)، والاتصالات، والملاحة الجوية، والاستطلاع، والأرصاد الجوية للملاحة الجوية، والبحث والإنقاذ، وخدمات معلومات الطيران. وتقدم هذه الخدمات إلى الحركة الجوية خلال جميع مراحل العمليات (الاقتراب، ومراقبة المطار، ومرحلة أثناء الطريق).

مقدم خدمات الملاحة الجوية — أي كيان يقدم إدارة الحركة الجوية و/أو خدمات الملاحة الجوية الأخرى المشار إليها أعلاه.

الملحق الحادي عشر — إشارة إلى ملحق الإيكاو الحادي عشر لاتفاقية الطيران المدني الدولي — خدمات الحركة الجوية.

الملحق السادس عشر — إشارة إلى ملحق الإيكاو السادس عشر لاتفاقية الطيران المدني الدولي — حماية البيئة.

الملحق السابع عشر — إشارة إلى ملحق الإيكاو السابع عشر لاتفاقية الطيران المدني الدولي — الأمن.

الهيئة المستقلة — كيان مستقل يتم تأسيسه لتشغيل وإدارة مطار واحد أو أكثر و/أو خدمات ملاحة جوية، وله سلطة إدارة واستعمال الإيرادات التي يدرها لتغطية تكاليفه.

وضع المعايير المرجعية — عملية تقتضي إما إجراء مقارنات بين الفينة والأخرى داخل منظمة واحدة (وضع المعايير المرجعية الداخلية) وإما مقارنة الأداء بين هيئتين أو أكثر (وضع المعايير المرجعية الخارجية) بهدف إدخال تحسينات.

أفضل الممارسات — الممارسات التي أثبتت عبر الزمن اقتصاداتها وكفاءتها ونجاحها في تزويد السوق بمنتجات وخدمات راقية.

التشغيل التجاري — نهج لإدارة التجهيزات والخدمات تطبق فيه مبادئ إدارة الأعمال أو يركز فيه على تطوير الأنشطة التجارية.

إدارة المؤسسات — الإشراف على تسيير شؤون شركة عن طريق إدارتها ومساءلتها إزاء حملة الأسهم والأطراف المعنية الأخرى.

حق الامتياز — حق الاضطلاع بنشاط تجاري في أحد المطارات، ويكون عادة التمتع بهذا الحق مقصورا على مؤسسة واحدة وفي موقع محدد.

المجلس — مجلس الإيكاو.

استهلاك قيمة الموجودات — الخفض في قيمة إحدى الموجودات نتيجة لاستهلاك الناتج عن الاستعمال، وتأثير العوامل الجوية، وعدم استمرار الصلاحية أو العنق، ويكون ذلك عادة على مدى فترة يسبق تحديدها (فترة الاستهلاك/العمر المقرر نظريا).

الرسوم التفاضلية — أي رسوم تفضيلية أو التخفيضات التمهيدية أو التخفيضات أو التخفيضات الأخرى في الرسوم المدفوعة في العادة لاستخدام المطارات وخدمات الملاحة الجوية والتجهيزات.

المراقبة الاقتصادية — الوظيفة التي تشرف بموجبها الدولة على الممارسات التجارية والتشغيلية لمطار أو مقدم خدمة.

البيانات المالية — تشمل بيان الإيرادات وحساب الأصول والخصوم. ويقدم بيان الإيرادات ملخصا لجميع الإيرادات والنفقات، ويمثل الفرق بين المجموعين ربحا أو خسارة. أما حساب الأصول والخصوم فهو يعطي ملخصا للأصول والخصوم، ويمثل الفرق بينهما زيادة أو نقصانا في القيمة الصافية.

- التكاليف الثابتة** — تكاليف تظل دونما تغيير على المدى القصير بغض النظر عن الزيادة أو النقص في حجم الخدمات المقدمة.
- المنطقة الحرة** — هي منطقة محددة ومتاخمة لمطار دولي أو واقعة بالقرب من حدوده، حيث يمكن استيراد وتخزين ومعالجة وتصدير البضائع دون إخضاعها لرسوم وضرائب الاستيراد أو التصدير أو العبور التي تنطبق عادة على البضائع الواردة إلى الدولة المعنية أو الصادرة منها.
- رسوم التموين بالوقود** — رسم مقابل لحق الامتياز يفرضه المطار من الوقود الذي يباع في هذا المطار.
- الخطة العالمية للملاحة الجوية** — وثيقة استراتيجية تصف المنهجية المتبعة لتنسيق الملاحة الجوية العالمية. وتتضمن الإرشادات بشأن التحسينات اللازمة لدعم انتقال موحد إلى نظام إدارة الحركة الجوية المتوخى في مفهوم الإيكاو العالمي لتشغيل إدارة الحركة الجوية.
- مفهوم الإيكاو العالمي لتشغيل إدارة الحركة الجوية** — هو وصف عالي المستوى رؤية الإيكاو لنظام إدارة حركة جوية يتسم بالتكامل والتناسق والتشغيل التبادلي على المستوى العالمي.
- المسافة على الدائرة العظمى** — طول القوس الأقصر، على الدائرة العظمى، الواصل بين نقطتين. (الدائرة العظمى). دائرة على سطح الأرض يمر مستواها بمركز الكرة الأرضية).
- مجالات الأداء الرئيسي** — مجالات الرئيسية للأداء الذي يوافق توقعات مقدم الخدمات ومنظميها والمنتفعين بها والجهات المعنية الأخرى.
- الرسوم المتعلقة بالانبعاثات التي تتعرض لها نوعية الهواء المحلي** — الرسوم التي تفرض على الطائرات فيما يخص انبعاثات محركات الطائرات التي تترك آثارا على نوعية الهواء المحلي.
- الرسوم المتغيرة** — الرسوم المعدلة وفقا للوقت و/أو حالة استخدام التجهيزات أو الخدمات المعنية (على سبيل المثال ساعات الذروة/غير الذروة وازدحام الحركة الجوية وجوانب الضوضاء ونوعية الهواء المحلي).
- تجهيز أو خدمة متعددة الجنسيات** — تجهيز/خدمة معدة لغرض خدمة الملاحة الجوية الدولية في المجال الجوي الممتد فيما بعد المجال الجوي الذي تخدمه دولة واحدة. ويمكن أن تقوم بخدمته دولة واحدة، أو مجموعة من الدول، أو هيئة دولية للتشغيل. وتضمن جميع الخطط الإقليمية للملاحة الجوية الإرشادات بشأن وضع هذا التجهيز أو الخدمة.
- إدارة الأداء** — وتتكون عملية إدارة الأداء من عدة خطوات، وهي تحديد أهداف الأداء واختيار مؤشرات الأداء وتحديد مقاصدها ورصد الأداء وتقديم التقارير وتقييم الأداء. وتعد هذه العملية عملية متكررة يتوقع من خلالها تحسين أداء مقدم الخدمات بمرور الوقت.
- التمويل المسبق** — التمويل لمشروع يتعلق بمرفق خاص بمطار أو بالملاحة الجوية من خلال الرسوم المفروضة على المنتفعين قبل استكمال المرفق المعني.
- الخصخصة** — نقل ملكية التجهيزات والخدمات كلياً أو جزئياً إلى القطاع الخاص.
- مقدمو الخدمات** — يشير هذا المصطلح في هذه الوثيقة إلى الكيانات التي توفر المطارات أو خدمات الملاحة الجوية وتشغلها.
- الخطة الإقليمية** — خطة الإيكاو الإقليمية للملاحة الجوية.
- استئجار الأماكن** — حق الانتفاع بأماكن محددة مقابل دفع رسم.

إيرادات من مصادر غير متعلقة بالطيران — أي إيرادات يحققها المطار من خلال التدابير التجارية المختلفة المتعلقة بمنح حقوق الامتياز، واستئجار أو تأجير المباني والأراضي، وعمليات المناطق الحرة، حتى وإن كانت مثل هذه التدابير تنطبق في الواقع على نشاطات يمكن اعتبارها بالذات ذات طابع متعلق بالطيران (على سبيل المثال حقوق الامتياز الممنوحة لشركات البترول لتمويل الطائرات بالوقود والزيوت، وتأجير مساحات مبنى المطار أو تأجير مباني لمشغلي الطائرات). ويتبع أيضا هذا البند الإيرادات الإجمالية، مطروحا منها ضريبة المبيعات أو الضرائب الأخرى، التي تحققها المحلات التجارية أو الخدمات التي يقوم المطار بتشغيلها.

المنتفعون — يشير هذا المصطلح إلى مشغلي الطائرات باعتبارهم منتفعين بالمطارات وتجهيزات وخدمات الملاحة الجوية. أما مصطلح "المنتفعين النهائيين" فيشير إلى العملاء النهائيين بصفة عامة (مثلا الركاب والمسؤولون عن الشحن).

الفصل الأول

لمحة عامة

١-١ مجلس الإيكاو

١-١-١ يشجع مجلس الإيكاو الدول بقوة على تنفيذ السياسات التالية المتعلقة بالرسوم المفروضة على المطارات وخدمات الملاحة الجوية.

٢-١ مجال تطبيق الرسوم واتساع نطاقها

١-٢-١ يُوصى بأن تقوم الدول بما يلي:

أ) ألا تسمح بفرض الرسوم إلا على الخدمات والمهام التي تقدم لعمليات الطيران المدني، أو التي تتعلق بها مباشرة، أو التي تعود في النهاية بالفائدة على تلك العمليات.

ب) أن تمتنع عن فرض رسوم تمييزية ضد الطيران المدني الدولي بالنسبة لوسائط النقل الدولي الأخرى.

٢-٢-١ على الدول أن تراعي الالتزامات القانونية بموجب المادة ١٥ من اتفاقية الطيران المدني الدولي (اتفاقية شيكاغو)، بحيث:

أ) كل مطار موجود في دولة متعاقدة ومفتوح للاستعمال العام أمام طائراتها الوطنية يجب، مع مراعاة أحكام المادة الثامنة والستين، أن يفتح على النحو ذاته بشروط موحدة أمام طائرات جميع الدول المتعاقدة الأخرى. وكذلك تطبق شروط موحدة على استعمال طائرات كل دولة متعاقدة لجميع تسهيلات الملاحة الجوية، بما في ذلك خدمات الاتصالات اللاسلكية والأرصاد الجوية، المقدمة لأغراض الاستعمال العام من أجل سلامة الملاحة الجوية وسرعة حركتها.

ب) وأي رسوم تفرضها أو تسمح بفرضها دولة متعاقدة نظير استخدام تلك المطارات أو تسهيلات الملاحة الجوية بواسطة طائرات أي دولة متعاقدة أخرى يجب ألا تزيد،

(١) بالنسبة للطائرات غير المستخدمة في خطوط جوية دولية منتظمة، عن الرسوم التي تدفعها طائراتها الوطنية من نفس النوع والمستخدم في عمليات مماثلة؛

(٢) بالنسبة للطائرات المستخدمة في خطوط جوية دولية منتظمة، عن الرسوم التي تدفعها طائراتها الوطنية المستخدمة في خطوط جوية دولية مماثلة؛

ج) تنشر جميع هذه الرسوم وتبلغ بها الإيكاو، مع العلم بأنه بناء على طلب من الدولة المتعاقدة صاحبة الشأن، فإن الرسوم المفروضة مقابل استخدام المطارات والتسهيلات الأخرى تخضع للبحث من المجلس، الذي عليه أن يعد تقريراً أو يوجه توصيات في هذا الشأن إلى الدولة أو الدول التي يعينها الأمر. ولا يجوز لأي دولة متعاقدة أن تفرض رسوماً أو ضرائب أو فرائض أخرى تتعلق فقط بحق عبور أي طائرة تابعة لدولة متعاقدة فوق إقليمها أو دخولها فيه أو خروجها منه، أو تتعلق بأشخاص أو أموال على متنها.

٣-٢-١ وفي هذا الخصوص، يشعر المجلس بالقلق إزاء كثرة الرسوم المفروضة على الحركة الجوية، ويلاحظ أن فرض الرسوم في أحد الاختصاصات قد يؤدي إلى إدخال الرسوم في اختصاص آخر.

٣-١ المبادئ الرئيسية لرفض الرسوم

١-٣-١ تُشجع الدول على إدراج المبادئ الرئيسية الأربعة لرفض الرسوم وهي عدم التمييز ومدى العلاقة بالتكاليف والشفافية والتشاور مع المنتفعين في تشريعاتها الوطنية أو تنظيماتها أو سياساتها، وكذلك في اتفاقاتها المقبلة بشأن الخدمات الجوية لضمان امتثال مشغلي المطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية لها. وتشمل هذه المبادئ الرئيسية، كما هو موضح أدناه، جميع جوانب الرسوم الواردة في هذه الوثيقة. وترد التعاريف رفيعة المستوى لهذه المبادئ وتطبيقها بالتفصيل في هذه الوثيقة، وكذلك في "دليل اقتصاديات المطارات" (Doc 9562) وفي "دليل اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية" (Doc 9161).

عدم التمييز

٢-٣-١ يتطلب عدم التمييز تطبيق شروط موحدة على جميع المنتفعين من أي دولة متعاقدة مقابل استخدام خدمات المطارات أو خدمات الملاحة الجوية المتماثلة. وعلى وجه الخصوص، يجب ألا تميز الرسوم بين المنتفعين الأجانب والمنتفعين المحليين، أو بين اثنين أو أكثر من المنتفعين الأجانب ممن يقومون بعمليات متماثلة.

مدى العلاقة بالتكاليف

٣-٣-١ ينبغي أن تعكس الرسوم تكلفة المرافق والخدمات المقدمة للمنتفعين. وينبغي أن يتم تحميل التكاليف على أساس منصف، بحيث لا يُثقل كاهل أي منتفع بتكاليف لا يجوز تحميله إياها وفقاً للمبادئ المحاسبية السليمة. كما يجب أن تُحدد الرسوم الناتجة عن ذلك على أساس محاسبي سليم، ويجوز مراعاة المبادئ الاقتصادية على أن تتفق الرسوم الناتجة عن ذلك مع المادة ١٥ من اتفاقية شيكاغو والمبادئ الواردة في هذه السياسات.

الشفافية

٤-٣-١ ينبغي تبادل المعلومات الكافية والدقيقة والمناسبة بين مقدمي الخدمات والمنتفعين في الوقت المناسب وبطريقة فعالة بهدف توضيح العلاقة بين توفير المرافق والخدمات والرسوم، لتمكين المنتفعين من فهم منهجيات فرض الرسوم وإدارتها، من بين أمور أخرى.

التشاور مع المنتفعين

٥-٣-١ ينبغي لمقدمي الخدمات والمنتفعين الانخراط في مشاركة بناءة قبل فرض رسوم جديدة أو إدخال تغييرات عليها. وينبغي أن تشمل هذه المشاركة، على سبيل المثال لا الحصر، مناقشات حول الأداء وتنمية القدرات وخطط الاستثمار. وينبغي توفير معلومات شفافة وذات صلة بالتغييرات المقترحة، وينبغي إيلاء آراء المنتفعين الاعتبار المناسب أثناء هذه العملية.

٤-١ المسائل التنظيمية والإدارية

الاستقلالية والخصخصة

١-٤-١ إن الخبرة المكتسبة عالمياً تشير إلى أنه عندما تشغل هيئات مستقلة المطارات وخدمات الملاحة الجوية، فإن وضعها المالي الشامل وكفاءتها الإدارية تعرف تحسناً بوجه عام. وقد أنشئت مثل هذه الهيئات المستقلة من قبل الحكومات رغم أن العديد منها، خاصة المطارات، قد تم فيما بعد نقله جزئياً أو كلياً إلى شركات خاصة.

٢-٤-١-٢ لذا يُوصى بأن تتظر الدول في تكوين هيئات مستقلة تضطلع بتشغيل مطاراتها أو خدمات الملاحة الجوية عندما يكون ذلك مجدياً من الناحية الاقتصادية وفي صالح الجهات المقدمة للخدمات (المطارات ومقدمو خدمات الملاحة الجوية) والجهات التي تستعملها، مع الاعتراف بأن كيانا واحداً يمكنه في بعض الظروف أن يتولى تشغيل المطارات وخدمات الملاحة الجوية معاً وأن هذا الكيان قد يتخذ شكل سلطة مستقلة للطيران المدني.

٣-٤-١-٣ عند النظر في إضفاء الطابع التجاري على المطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية أو خصصتها، ينبغي للدول أن تأخذ في الاعتبار أنها مسؤولة في النهاية عن السلامة والأمن والإشراف الاقتصادي على هذه الهيئات.

٤-٤-١-٤ عند إنشاء كيان مستقل، سواء أنشأتها الحكومة أو مصالح خاصة، لتشغيل مطار واحد أو أكثر و/أو تقديم خدمات الملاحة الجوية، فينبغي أن تكفل الدولة تطبيق جميع التزامات الدولة ذات الصلة المنصوص عليها في اتفاقية شيكاغو وملاحقها واتفاقات الملاحة الجوية، ومراعاة سياسات الإيكاو.

التعاون الدولي

٥-٤-١-٥ يشجع التعاون الدولي باتباع نهج إقليمي في توفير خدمات الملاحة الجوية وتشغيلها حيثما تكون مفيدة لمقدمي الخدمات والمنتفعين بها المعنيين، ويهدف تيسير تنفيذ المفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية في الإيكاو تنفيذاً يتسم بالكفاءة وفاعلية التكاليف على أساس الإرشادات الواردة في الخطة العالمية للملاحة الجوية (Doc 9750) (انظر أيضاً التمهيد والفقرة ١-٤-٨ من الفصل الأول).

أفضل الممارسات

٦-٤-١-٦ ينبغي للدول ضمان استخدام أفضل الممارسات للإدارة المشتركة السليمة للمطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية، عند الضرورة. وينبغي إيلاء الاهتمام إلى ما يلي: أهداف الكيانات ومسؤولياتها؛ وحقوق الجهات المعنية؛ ومسؤوليات مجلس الإدارة؛ ودور الإدارة ومسؤولياتها؛ والعلاقة مع الأطراف المعنية؛ والكشف عن المعلومات.

٧-٤-١-٧ ومن أجل تعزيز الشفافية، ينبغي للكفاءة والجدوى الاقتصادية المتوخاة في تقديم جودة ملائمة للخدمات والتجهيزات، والمطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية أن تنطبق على أفضل الممارسات في مجال الإدارة في جميع مجالات أعمالها.

تحصيل الرسوم

٨-٤-١-٨ ينبغي للدول أن تضمن وضع إطار قانوني لتحصيل الرسوم. وينبغي للمطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية، أو حسب الاقتضاء، الدول، أن تتوفر على نظام فعال لتحصيل الرسوم. وينبغي أن تتميز نظم المحاسبة بالدقة وأن يكون التسعير دقيقاً أيضاً. وينبغي أن يشمل النظام أيضاً مراقبة القروض وإجراءات استرداد التكاليف القابلة للإنفاذ. ويوصى بأن تتظر الهيئة المسؤولة عن خدمات الملاحة الجوية في مسألة المشاركة في تحصيل الرسوم بصفة مشتركة عندما يكون ذلك مفيداً.

٥-١ المراقبة الاقتصادية

١-٥-١-١ ينبغي الفصل بوضوح بين ممارسة الدول لمسؤولياتها عن المراقبة الاقتصادية وتشغيل المطارات وخدمات الملاحة الجوية وتوفيرها، مع تحديد أدوار وسلطات كل وظيفة من هذه الوظائف بوضوح.

٢-٥-١-٢ أن يكون الهدف الرئيسي من المراقبة الاقتصادية هو تحقيق التوازن بين مصالح المطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية بما في ذلك مقدمي الخدمات المشغلين من قبل الحكومة وأهداف السياسات العامة التي تشمل على سبيل المثال لا الحصر:

(أ) تقليل خطر اتباع المطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية ممارسات مضادة للمنافسة أو استغلال أي سيطرة قد تكون لديهم.

- (ب) ضمان ملاءمة العلاقة بالتكاليف وعدم التمييز وتوخي الشفافية وإجراء التشاور في فرض وتطبيق الرسوم؛
- (ج) التحقق من تلبية الاستثمارات للطلب في الحاضر والمستقبل على نحو يتسم بفعالية التكلفة؛
- (د) تعزيز توفير خدمات المطارات وخدمات الملاحة الجوية بشكل فعال؛
- (هـ) حماية مصالح الركاب وباقي المنتفعين النهائيين.
- ومن أجل تعزيز هذه الأهداف، بما يتفق مع شكل المراقبة الاقتصادية المعتمد، ينبغي أن تكفل الدول تشاور المطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية مع المنتفعين ووضع النظم الملائمة لإدارة الأداء.
- ٣-٥-١ ينبغي أن تعتمد الدول نهجا خاصا بالمراقبة الاقتصادية يستجيب لظروفها المحددة. وينبغي الأخذ بعين الاعتبار درجة المنافسة الموجودة بين مقدمي الخدمات والتكاليف والفوائد الناتجة عن مختلف أشكال المراقبة بالإضافة إلى أطر قانونية ومؤسسية وأطر الحكم السليم عند اختيار النهج الملائم. ولا ينبغي استخدام التدخلات التنظيمية إلا عند اللزوم وينبغي إبقاؤها في حدها الأدنى.
- ٤-٥-١ ينبغي للدول أن تعتمد نهجا إقليميا يتعلق بالمراقبة الاقتصادية حيث تقتدر فرادى الدول إلى القدرات الكافية للاضطلاع بمسؤولياتها في مجال المراقبة الاقتصادية على نحو واف.

٦-١ الأداء الاقتصادي والمتطلبات الدنيا لتقديم التقارير

- إن إدارة الأداء أداة إدارية مهمة لمقدمي الخدمات والمنتفعين بها والجهات المكلفة بتنظيمها. وتمشيا مع شكل المراقبة الاقتصادية المعتمد، ينبغي للدول، أن تضمن إعداد وتنفيذ مقدمي الخدمات النظم الملائمة لإدارة الأداء التي تتضمن ما يلي:
- (أ) تحديد أهداف الأداء بغرض مواصلة تحسين الأداء في أربعة مجالات أداء رئيسية أي السلامة وجودة الخدمة والإنتاجية والجدوى الاقتصادية، وذلك كحد أدنى، على أن يكون من المفهوم أن الدول قد تختار مجالات أداء رئيسية إضافية وفقا لأهدافها وظروفها الخاصة؛
- (ب) اختيار مؤشرات الأداء الملائم وأهدافها بالنسبة لكل مجال من مجالات الأداء الرئيسية المختارة؛
- (ج) استخدام النتائج لتقييم وتحسين الأداء؛
- (د) إجراء مشاورات مع المنتفعين والأطراف المعنية الأخرى لتحقيق التفاهم المتبادل والتوافق في الآراء، عند الاقتضاء، بشأن أهداف الأداء ومستوى أهداف الأداء وخطط تحقيق الأهداف.

٧-١ التشاور مع المنتفعين^١

الرسوم

- ١-٧-١ من المهم التشاور مع المطارات والمنتفعين بخدمات الملاحة الجوية قبل إدخال تغييرات على نظم فرض الرسوم أو تحديد مستويات الرسوم.
- ٢-٧-١ إن الغرض من عملية التشاور هذه هو ضمان توفير مقدم الخدمة لمعلومات كافية إلى المنتفعين عن التغيير المقترح وإبلاء اهتمام كبير لآراء المنتفعين وأثر فرض الرسوم عليهم. من المرغوب فيه أن يتوصل المنتفعون ومقدمو الخدمات إلى اتفاق، إلا أنه في حالة عدم التوصل إلى اتفاق، فإن مقدم الخدمة حر في فرض الرسوم المقترحة، شريطة أن يتمتع المنتفعون بالحق في الطعن أمام هيئة مستقلة عن مقدم

^١ ينبغي أن تشمل عملية التشاور جميع جوانب الرسوم الواردة في السياسات بشأن الرسوم بهذه الوثيقة والتي تتضمن مبادئ عن عملية التشاور.

الخدمة، حيثما أتيح ذلك. وفي حال وجود آلية للطعن، فمن المهم للغاية أن يبذل مقدمو الخدمة والمنتفعون بها قصارى جهودهم للتوصل إلى اتفاق قبل إدخال أي تغييرات على فرض الرسوم أو تحديد مستويات الرسوم.

تخطيط المطارات وخدمات الملاحة الجوية

٣-٧-١ ينبغي التشاور أيضا مع المنتفعين أو منظمات تمثيل المنتفعين بخصوص خطط تنمية القدرات والاستثمار. والغرض من هذه الاستشارة هو ضمان أن تلبى التطورات المقترحة المتطلبات الراهنة والمقبلة من حيث القدرات وأن يكون المنتفعون على وعي بالمتطلبات المالية المحتملة. وبالمثل، لتيسير عملية التخطيط، ينبغي للمنتفعين بخدمات الملاحة الجوية ولاسيما مشغلي الطائرات، إعطاء البيانات التخطيطية المسبقة لمقدمي الخدمات، كل على حدة، في صورة توقعات تغطي من ٥ إلى ١٠ سنوات. وينبغي أن تتضمن هذه البيانات أنواع وخصائص وأعداد الطائرات المتوقع استخدامها، والزيادة المنتظرة في تحركات الطائرات والركاب والبضائع. فمن شأن ذلك أن يضمن مستوى متوازناً من التشاور لتحسين المواءمة في المشروعات القادمة وعمليات بناء القدرات.

٤-٧-١ ينبغي أن تحظى البيانات الحساسة من الناحية التجارية التي تم الإفصاح عنها من قبل أي طرف بما تستحقه من الحماية حتى لا تنتهي الدول عن إجراء المشاورات الفعالة.

عملية التشاور

٥-٧-١ في حالة عدم جود أي ترتيبات تعاونية تتعلق بمقدمي الخدمات والمنتفعين بها وتحظى بقبول جميع الأطراف المعنية، تشجع الدول على التحقق من إجراء مقدمي الخدمات لعملية تشاور محدد ومنتظم مع المنتفعين بها. وينبغي تحديد إجراءات معينة للتشاور الفعال على أساس كل حالة على حدة مع مراعاة شكل المراقبة الاقتصادية التي تعتمدها الدولة. وسوف تحتاج الإجراءات المطبقة في فرادى المطارات والمجالات الجوية أن تأخذ في الاعتبار حجم ونطاق الأنشطة التي يمارسها المطار ومقدمو خدمات الملاحة الجوية. ورهنا بهذه الاعتبارات، يوصى بالقيام بما يلي:

- (أ) عندما يفكر مقدم خدمات الملاحة الجوية أو أي هيئة مختصة أخرى، في إدخال تعديل على الرسوم أو في فرض رسوم جديدة، ينبغي إلى أقصى حد ممكن إعطاء إشعار مسبق ملائم بذلك قبل أربعة أشهر على الأقل إلى المنتفعين أو المنظمات التي تمثلهم، وذلك وفقا للقواعد والنظم المطبقة في كل دولة؛
- (ب) عند إدخال مثل هذا التعديل على الرسوم أو عند فرض رسوم جديدة، ينبغي بقدر الإمكان إعطاء المنتفعين الفرصة لتقديم آرائهم وللتشاور مع مقدم خدمات الملاحة الجوية أو الهيئة المختصة. وينبغي لهذا الغرض، أن يزود المنتفعون بالمعلومات المالية والتشغيلية والمعلومات الأخرى التي تتسم بالشفافية والمناسبة بحيث تمكنهم من إبداء تعليقات استنادا إلى دراية؛
- (ج) ينبغي إعطاء المنتفعين إشعارا مسبقا معقولا، قبل شهر على الأقل، بالقرار النهائي بشأن تعديل الرسوم القائمة أو فرض رسوم جديدة. ولا ينبغي إضافة هذه المدة التي تستغرق شهرا واحدا إلى الشهور المنصوص عليها في الفقرة (١) أعلاه؛
- (د) ينبغي أن توضّح المشاورات، بشكل عام، طبيعة الاقتراحات، والأطراف التي يرجح أن تتضرر أكثر من غيرها، والمسائل المحددة التي تقتضي تقديم تعليقات بشأنها، والجدول الزمني المحدد للردود. وينبغي أن تتاح الفرصة لجميع الأطراف المعنية للتعبير عن وجهات نظرها. وينبغي أن تقدم الوثائق المتعلقة بالقرارات الأساس المنطقي للقرارات المتخذة.

آلية "الملجأ الأول"

٦-٧-١ قد يكون من مصلحة المطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية والمنتفعين بها، إيجاد طرف محايد على المستوى المحلي لدرء وحل النزاعات بشأن الرسوم قبل الدخول إلى الساحة الدولية. ويجب أن تكون آلية "الملجأ الأول" هذه مرنة وأن تركز على المصالحة أو الوساطة ولكن مع إمكانية أن تصل إلى حد التحكيم الكامل إذا قررت الدولة ذلك. وينبغي إنشاء الآلية، إذا ما اقتضى الأمر ذلك، على نحو يتماشى مع شكل المراقبة الاقتصادية المعتمد.

٨-١ التمويل المسبق للمشاريع

١-٨-١ لا ينبغي استخدام التمويل المسبق للمشاريع من خلال الرسوم بغية تغطية التكاليف كاملة قبل تشغيل المطارات الجديدة أو تجهيزات الملاحة الجوية أو الهياكل الأساسية إلا أنه يمكن أن تقبل في ظروف محددة بعد السماح لمساهمات ممكنة من إيرادات غير مرتبطة بالملاحة الجوية حيث يمكن أن يساعد هذا التمويل المسبق في التمويل على الأجل الطويل والاستثمار واسع النطاق شريطة أن تكون هناك ضمانات صارمة قائمة، بما في ذلك ما يلي:

- أ) مراقبة اقتصادية فعالة وشفافة للرسوم وما يتبع ذلك من تقديم الخدمات بما في ذلك إدارة الأداء؛
- ب) المحاسبة الشاملة والشفافة مع التأكيد على أن الرسوم الناتجة عن هذه العملية مخصصة لخدمات الملاحة الجوية أو المشاريع وأنها ستبقى كذلك؛
- ج) تشاور متقدم وشفاف وموضوعي يقوم به مقدمو الخدمات و، إلى أبعد حد ممكن، عقد اتفاق مع المنتفعين من هذه الخدمات بشأن المشاريع الكبرى التي يتم تمويلها مسبقاً؛
- د) التنفيذ لفترة زمنية محددة مع المنتفعين بالخدمات الذين يستفيدون من رسوم أكثر انخفاضاً ومن عملية انتقال سلسلة أكثر بالنسبة للتغيرات المدخلة على الرسوم مقارنة مع ما كان سوف يكون عليه الأمر بعد استحداث تجهيزات أو بنى أساسية جديدة؛
- هـ) ولدى تطبيق التمويل المسبق، ينبغي الاستعانة بآليات حماية الموارد بما يضمن أن الموارد التي جرى جمعها لن تُستغل إلا في مشروعات محددة.

٩-١ مسائل العملة

يوصى بما يلي:

- أ) في ظل الظروف العادية، أن يعبر عن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية وأن تدفع هذه الرسوم بالعملة المحلية للدولة المعنية؛
- ب) وفي ظل ظروف خاصة، مثلاً عندما تكون الظروف الاقتصادية مستقرة، وعندما تقترح دولة أو تسمح بتحديد الرسوم بعملة محلية أخرى، يمكن أن يطبق مشغلو الطائرات نفس العملة المحددة باستخدام نفس سعر الصرف لمبيعاتهم المحلية من التذاكر؛
- ج) بذل جميع الجهود لإزالة العراقيل التي تمنع مشغل طائرة يقيم في دولة معينة من تحويل دخله الصافي من المبيعات التي تمت في دولة أخرى بعملة قابلة للتحويل؛
- د) وفي حالة الرسوم التي تم احتسابها على أساس إقليمي (أي باسم عدة دول أو من قبل وكالة مشغلة بصفة مشتركة)، قد يكون من المفيد بالنسبة لمقدمي الخدمات والمنتفعين بها تحديد الرسوم ودفعها بعملة واحدة قابلة للتحويل^٢.

^٢ ترد في السياسة العامة والمواد الإرشادية بشأن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي (Doc 9587) جوانب أخرى لتحويل العملة ودفع العائدات وتسديد النفقات المحلية.

الفصل الثاني

سياسات الإيكاو بشأن رسوم المطارات

١-٢ أساس التكلفة لاحتساب رسوم المطارات

١-١-٢ من المرغوب فيه، كمبدأ عام، عند إتاحة مطار ما للاستعمال الدولي، أن يتحمل المنتفعون في النهاية نصيبهم الكامل والعادل من تكلفة إتاحة ذلك المطار. لذا، من المهم أن تقوم المطارات بإمسك حسابات توفر المعلومات الملائمة عن احتياجات المطارات والمنتفعين على السواء، وأن تحدد التجهيزات والخدمات المرتبطة برسوم المطارات بأكبر قدر ممكن من الدقة. وعند تحديد وتخصيص التكلفة الإجمالية التي يجب استردادها بالرسوم المفروضة على الخطوط الجوية الدولية، فإن القائمة الموجودة في المرفق ١ يمكن أن توفر دليلاً عاماً للتجهيزات والخدمات التي يجب أن تؤخذ في الحسبان. ويمكن أيضاً مراعاة الظروف الفردية للمطارات وكذلك الاعتبارات المتعلقة بتعديل الرسوم من أجل الاستخدام الفعال للبنية التحتية. وينبغي للمطارات أن تمسك حسابات توفر أساساً جيداً لتحديد وتوزيع التكاليف التي يجب استردادها، وأن تنشر بياناتها المالية على أساس منظم، وأن تقدم للمنتفعين المعلومات المالية الملائمة عند إجراء المشاورات بصدد ذلك. كذلك، يوصى بأن تنظر الدول، كلما كان ذلك ملائماً، في تطبيق المطارات لمعايير محاسبية مقبولة دولياً.

٢-١-٢ ينبغي تطبيق المبادئ التالية في تحديد أساس التكلفة لاحتساب رسوم المطارات:

- أ) التكلفة التي يتعين توزيعها هي التكلفة الكاملة لإتاحة المطار وخدماته الفرعية الضرورية، بما في ذلك احتساب مبالغ ملائمة لتكلفة رأس المال واستهلاك الأصول، فضلاً عن تكلفة الصيانة والتشغيل ومصاريف التنظيم والإدارة. وتمشياً مع شكل المراقبة الاقتصادية المعتمد يجوز تخفيض هذه التكاليف بواسطة عائدات غير متعلقة بالطيران.
- ب) ينبغي، بوجه عام، عدم فرض رسوم على مشغلي الطائرات وغيرهم من المنتفعين بالمطار، بما فيهم المنتفعين النهائيين عن التجهيزات والخدمات التي لا يستعملونها، وذلك باستثناء التجهيزات والخدمات المنصوص عليها في خطة الملاحه الجوية الإقليمية والمنفذة بموجبها.
- ج) لا ينبغي إضافة إلا تكاليف التجهيزات والخدمات التي تستعمل بوجه عام من جانب الخطوط الجوية الدولية، مع استبعاد تكاليف التجهيزات أو الأماكن المؤجرة أو المشغولة بصفة خالصة والتي تفرض عنها رسوم مستقلة.
- د) في حين ينبغي أن تحافظ المطارات على بيانات التكلفة بالتفصيل الكافي لتسهيل التشاور والشفافية والمراقبة الاقتصادية، قد 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.
- هـ) ينبغي أن تؤخذ في الاعتبار نسبة التكلفة بالعلاقة إلى الأماكن أو التجهيزات التي تستعملها سلطات حكومية.
- و) ينبغي أن تحدّد على أساس عادل نسبة التكاليف المنسوبة إلى مختلف فئات المنتفعين، بما في ذلك طائرات الدولة، حتى لا تحمّل على أي من المنتفعين تكاليف لم تنسب إليهم بصورة ملائمة وفقاً للمبادئ المحاسبية السليمة.

١- إرشادات المحاسبة الواردة في دليل اقتصاديات المطارات (Doc 9562) قد تكون مفيدة في هذا الإطار العام، ولو أن هناك أساليب أخرى لتناول هذه المسألة.

- (ز) ينبغي أن تحدد بصفة مستقلة التكاليف المرتبطة بتوفير مراقبة الاقتراب والمطارات. (وتتضمن الفقرة ٣-٤ من الفصل الثالث المبادئ التي تسري على استرداد هذه التكاليف).
- (ح) للمطارات أن تحقق إيرادات كافية تتجاوز جميع تكاليف التشغيل المباشرة وغير المباشرة (بما في ذلك تكاليف الإدارة العامة وغيرها)، وبذلك تتمكن من تحقيق عائد معقول على الأصول يكون مستواه كافياً لضمان التمويل الفعال في أسواق رأس المال بغرض الاستثمار في بنية أساسية جديدة أو موسعة وتحقيق مردود ملائم لحملة الأسهم في المطار، في الحالات المناسبة.
- (ط) ينبغي ألا تؤخذ في الحسبان قدرة المنتفعين على الدفع إلا بعد أن تكون جميع التكاليف قد قدرت تماماً ووزعت على أساس موضوعي. وفي هذه المرحلة، يجب إقامة الاعتبار لقدرة الدول والمجتمعات المعنية على الإسهام، على أن يكون مفهوماً أن الدولة أو السلطة المسؤولة عن فرض الرسوم بإمكانها أن تسترد مبالغ تقل عن التكاليف الكلية التي تحملتها، وذلك في ضوء المنافع المحلية أو الإقليمية أو الوطنية المحققة.
- (ي) يمكن إدراج التكاليف المرتبطة بصفة مباشرة بمهام المراقبة (السلامة والأمن والمراقبة الاقتصادية) لخدمات المطارات في أساس تكلفة المطارات حسب السلطة التقديرية للدولة.

٢-٢ نظم فرض رسوم المطارات

ينبغي اختيار نظم فرض رسوم المطارات الدولية وفقاً للمبادئ التالية:

- (أ) ينبغي، قدر الإمكان، أن يكون نظام فرض الرسوم مبسطاً ومناسباً للتطبيق العام في المطارات الدولية.
- (ب) ينبغي ألا تُفرض الرسوم بشكل يؤدي إلى الانصراف عن استعمال التجهيزات والخدمات الضرورية للسلامة، مثل الإنارة والمساعدات على الملاحة.
- (ج) ينبغي تحديد الرسوم على أساس مبادئ محاسبية سليمة ويمكن أن تعبر، حسب الاقتضاء، عن مبادئ اقتصادية، بشرط أن تكون متفقة مع المادة الخامسة عشرة من اتفاقية الطيران المدني الدولي (اتفاقية شيكاغو) والمبادئ الأخرى المقدمة في هذه الوثيقة.
- (د) يجب ألا تميز الرسوم بين المنتفعين الأجانب والمنتفعين الذين يحملون جنسية الدولة التي يقع فيها المطار ويقومون بتشغيل رحلات دولية مماثلة، أو فيما بين اثنين أو أكثر من المنتفعين الأجانب.
- (هـ) تمشياً مع شكل المراقبة الاقتصادية المعتمد، ينبغي أن تقيّم الدول، على أساس كل حالة على حدة وحسب الظروف المحلية أو الوطنية، الآثار الإيجابية والسلبية لتعديل رسوم المطارات لمعالجة حالات محددة. على سبيل المثال، قد يرغب مطار ما في تعديل نهجه الحالي في فرض الرسوم لتحسين الكفاءة الاقتصادية المرتبطة بتقديم الخدمة من خلال استخدام التسعير على أساس فترات الذروة أو الازدحام. وفي حالات أخرى، قد يرغب مطار ما في تشجيع استخدام تقنيات معينة أو جذب خدمات جوية جديدة من خلال تقديم خصومات أو عروض لمشغل طائرات معين. وبغض النظر عن النية، ينبغي أن تضمن الدول أن يظل الهدف من تعديل رسوم المطارات ومعاييرها متوافقة مع مبادئ الإيكائو الرئيسية الأربعة لفرض الرسوم والتي ترد في هذه الوثيقة.
- (و) للحيلولة دون إحداث اضطراب لا داعي له للمنتفعين، ينبغي أن يكون إدخال الزيادات في الرسوم قائماً على أساس تدريجي. غير أنه من المعترف به أن التخلي عن هذا المسلك قد يكون ضرورياً في بعض الظروف.
- (ز) عند تعدد الهيئات التي تفرض الرسوم في مطار ما، ينبغي أن تدمج هذه الرسوم بقدر الإمكان لأغراض التسعير. وينبغي توزيع الإيرادات المجمعة على الهيئات المعنية حسب الاقتضاء.

- (ح) ينبغي ممارسة أكبر قدر ممكن من المرونة عند تطبيق جميع الأساليب المستخدمة في تحديد الرسوم بما يسمح بإدخال أساليب محسنة عند ظهورها.
- (ط) ينبغي تحديد رسوم المطارات التي تُفرض على الطيران العام الدولي، بما في ذلك طيران الأعمال، بصورة معقولة، مع الأخذ في الاعتبار تكلفة التجهيزات والخدمات اللازمة والمستعملة، وأيضاً هدف تشجيع التطور السليم للطيران المدني الدولي ككل.

٢-٣ رسوم الهبوط

ينبغي أخذ المبادئ التالية في الحسبان عند تحديد رسوم الهبوط:

- (أ) ينبغي أن تستند رسوم الهبوط إلى صيغة وزن الطائرة، ولكن يجوز أن تراعي اعتبارات أخرى أيضاً. وينبغي أن يستعمل الوزن الأقصى المرخص للإقلاع المذكور في شهادة الصلاحية للطيران (أو في أي وثيقة مقررّة أخرى)، عند النظر في القيود المحلية التي تؤثر على الوزن الأقصى للطائرة عند الإقلاع. وينبغي السماح باستعمال رسم ثابت عن كل طائرة أو مزيج من رسم ثابت وعنصر يتعلق بالوزن في بعض الظروف، كما هي الحال في المطارات المزدهمة أو في فترات الذروة.
- (ب) عندما تفرض رسوم لمراقبة الاقتراب ومراقبة المطار كجزء من رسم الهبوط أو بشكل منفصل عنه، ينبغي أن تكون الرسوم متماشية مع السياسات المتبعة بشأن فرض الرسوم على خدمات الملاحة الجوية (انظر الفقرة ٣-٤ من الفصل الثالث).
- (ج) لا ينبغي أن يكون طول مرحلة الطيران عاملاً من عوامل تحديد رسوم الهبوط.

٢-٤ رسوم الانتظار والإيواء

ينبغي أن تطبق المبادئ التالية عند تحديد رسوم الانتظار والإيواء:

- (أ) لتحديد الرسوم المرتبطة باستعمال ساحات الانتظار وحظائر الطائرات وأماكن وقوف الطائرات لمدد طويلة، ينبغي أن يجري ذلك بالاستناد إلى الوزن الأقصى المقرر للإقلاع و/أو قياسات الطائرة (أي المساحة المشغولة) ومدة البقاء، وذلك إلى أقصى حد ممكن.
- (ب) ينبغي أن تحدد أي فترة الانتظار المجانية للطائرات بعد هبوطها مباشرة على أساس محلي بالنظر إلى جدول مواعيد الطائرات ومدى توافر أماكن الانتظار، وغير ذلك من العوامل ذات الصلة.

٢-٥ رسوم خدمة الركاب

ينبغي النظر في كفاءة تحصيل رسوم المطارات التي تفرض على الركاب لتفادي صفوف الانتظار وحالات التأخير في المطارات. ويوصى بأنه عندما تثير عملية تحصيل رسوم خدمات الركاب مباشرة من الركاب في مطار ما مشاكل التسهيل من هذا القبيل، ينبغي فرض هذه الرسوم من خلال مشغلي الطائرات حيثما أمكن ذلك. وينبغي التأكيد على ضرورة إجراء مشاورات فيما بين هيئات المطارات والمنتفعين على المستوى المحلي بهدف التخفيف من المشاكل المتعلقة بتحصيل الرسوم.

٢-٦ رسوم الأمن

إن الدول مسؤولة عن مراعاة تنفيذ تدابير الأمن الملائمة في المطارات وفقا لأحكام الملحق السابع عشر لاتفاقية شيكاغو — أمن الطيران، ويمكن أن تقوض الدول مهمة القيام بواجبات الأمن الفردية إلى سلطات أخرى مثل هيئات المطارات ومشغلي الطائرات والشرطة المحلية. وللدول أن تحدد في أي ظروف وإلى أي مدى تحمّل التكاليف المرتبطة بتوفير تجهيزات وخدمات الأمن على الدولة وهيئات المطارات أو الهيئات المختصة الأخرى. وفيما يتعلق باسترداد تكاليف الأمن من المنتفعين، ينبغي تطبيق المبادئ العامة التالية:

- (أ) ينبغي إجراء مشاورات قبل أن تتحمل المطارات أو مشغلو الطائرات أو الكيانات الأخرى أي تكاليف متعلقة بالأمن.
- (ب) يجوز للهيئات المعنية أن تسترد نفقات التدابير الأمنية بالمطارات من المنتفعين بشكل عادل ومنصف، بشرط إجراء مشاورات في هذا الشأن.
- (ج) ينبغي عند فرض أي رسوم على مقدمي الخدمات والمنتفعين منها و/أو المنتفعين النهائيين أو عند إجراء تحويل لتكاليف الأمن إليهم، أن ترتبط هذه ارتباطا مباشرا بنفقات تقديم خدمات الأمن المعنية، وينبغي أن يكون الهدف منها استرداد التكاليف المرتبطة بذلك فقط.
- (د) لا ينبغي فرض ضرائب على الطيران المدني لأي تكاليف مرتبطة على المهام الأخرى المتعلقة بالأمن العام التي تقوم بها الدول من قبيل وضع السياسات العامة وجمع المعلومات والأمن الوطني.
- (هـ) ينبغي عدم التمييز بين مختلف فئات المنتفعين عند تحديد الرسوم الخاصة بمستوى الخدمة الأمنية المقدمة. أما التكاليف الإضافية المترتبة على تطبيق مستويات زائدة من الأمن بشكل منتظم وبناء على طلب منتفعين معينين، فهذه يمكن أن تحمل على هؤلاء المنتفعين.
- (و) عند استرداد نفقات الأمن بالمطار من خلال فرض الرسوم، ينبغي أن يترك اختيار وسيلة الاسترداد لتقدير الجهة المختصة، ولكن هذه الرسوم يجب أن تستند إما إلى عدد الركاب أو إلى وزن الطائرة وإما إلى مزيج من العنصرين. أما نفقات الأمن التي توزع على المستأجرين بالمطار، فهذه يمكن استردادها من خلال الإيجارات أو غير ذلك من الرسوم.
- (ز) يجوز فرض الرسوم إما في شكل إضافات على الرسوم القائمة أو في شكل رسوم مستقلة، ولكن ينبغي أن تكون هذه خاضعة للتحديد المستقل للتكاليف ولتفسيرات ملائمة.

٢-٧ الرسوم المتعلقة بالضوضاء

على الرغم من التدابير التي يجري تنفيذها للتخفيف من حدة ضوضاء الطائرات عند المصدر، فإن كثيرا من المطارات يجب أن تواصل جهودها في تطبيق إجراءات التخفيف من حدة الضوضاء أو منعها. إن التكاليف الناتجة عن تنفيذ مثل هذه التدابير يمكن، بناء على تقدير الدول، أن تتسبب إلى المطارات وأن تسترد من المنتفعين، وأن الدول يجب أن تكون لديها مرونة في تقرير طريقة استرداد التكاليف وفرض الرسوم في ضوء الظروف المحلية. وفي حالة فرض رسوم مرتبطة بالضوضاء، ينبغي إجراء مشاورات حول أي بند من بنود الإنفاق التي يجب استردادها من المنتفعين، وينبغي تطبيق المبادئ التالية:

- (أ) ينبغي ألا تقرض الرسوم المرتبطة بالضوضاء إلا في المطارات التي تعاني من مشكلات الضوضاء، وينبغي أن يكون الهدف من هذه الرسوم استرداد ما لا يزيد على التكاليف المرتبطة بالتخفيف من حدة هذه المشكلات أو منعها.
- (ب) ينبغي ربط رسوم الضوضاء برسم الهبوط، وذلك بواسطة فرض رسوم زائدة أو منح تخفيضات، وينبغي أن تؤخذ في الحسبان أحكام إصدار شهادات الضوضاء في الملحق السادس عشر لاتفاقية شيكاغو — حماية البيئة، وذلك بالنسبة لمستويات الضوضاء الصادرة عن الطائرات.

(ج) ينبغي وضع الرسوم المرتبطة بالوضوء بحيث لا تتطوي على تمييز بين المنتفعين، وينبغي ألا تحدد هذه الرسوم عند مستويات عالية لدرجة تحول دون تشغيل طائرات معينة.

٢-٨ رسوم الطائرات المرتبطة بالانبعاثات لمعالجة مشاكل نوعية الهواء المحلي في المطارات أو المناطق المحيطة بها

بالرغم من التخفيضات في بعض الملوثات التي تبعث بها محركات الطائرات والتي تؤثر على نوعية الجو المحلي الذي يخضع لمعالجة مجموعة متنوعة من التدابير ذات الطابع الفني أو التشغيلي، فقد تفضل بعض الدول تطبيق الرسوم على الانبعاثات لمعالجة مشاكل نوعية الهواء المحلي داخل المطارات أو بالمناطق المحيطة بها. ينبغي أن تتسبب التكاليف المتكبدة نتيجة التقليل من المشكلة أو منعها، وفقاً لما تراه الدول، إلى المطارات واستردادها من المنتفعين. وتتمتع الدول بالمرونة للبت بشأن طريقة استرداد التكاليف وفرض الرسوم التي يجب استخدامها في ضوء الظروف المحلية السائدة^٢. وفي حالة فرض الرسوم المرتبطة بالانبعاثات التي تتعرض إليها نوعية الهواء المحلي، ينبغي تطبيق جميع المبادئ التالية:

(أ) لا ينبغي فرض الرسوم المتعلقة بالانبعاثات التي تتعرض إليها نوعية الهواء المحلي إلا على المطارات التي تعاني من مشكلة محددة لنوعية الهواء المحلي، سواء قائمة أو متوقعة، وينبغي تحديدها لاسترداد لا أكثر من التكاليف التدابير التي تسري على التقليل من الأضرار التي تسببها الطائرات أو منعها؛

(ب) ينبغي وضع أساس احتساب التكلفة بطريقة شفافة وتقييم الحيز الذي يعزى مباشرة إلى الطائرات تقييماً سليماً؛

(ج) ينبغي أن تجري المشاورات مع الجهات المعنية قبل فرض أي رسوم على المنتفعين؛

(د) ينبغي تحديد الرسوم المتعلقة بالانبعاثات التي تتعرض لها نوعية الهواء المحلي لمعالجة مشكلة نوعية الهواء المحلي بطريقة مجدية من الناحية الاقتصادية؛

(هـ) ينبغي تحديد الرسوم المتعلقة بالانبعاثات التي تتعرض إليها نوعية الهواء المحلي لاسترداد تكاليف معالجة مشكلة نوعية الهواء المحلي في المطارات من المنتفعين بصورة عادلة ومنصفة، ولا ينبغي أن تكون على أساس تمييزي بين المنتفعين وألا تحدد على مستويات تكون باهظة جداً بحيث تمنع تشغيل بعض الطائرات؛

(و) في ضوء فرض الرسوم المتعلقة بالانبعاثات التي تتعرض إليها نوعية الهواء المحلي، يوصى بأن يولى الاعتبار إلى ضرورة الحد من الأثر المحتمل على البلدان النامية في العالم؛

(ز) يمكن ربط الرسوم المتعلقة بالانبعاثات التي تتعرض إليها نوعية الهواء المحلي برسوم الهبوط عن طريق زيادة الرسوم أو تخفيضها، أو في شكل رسوم منفصلة لكنها تخضع لتحديد التكاليف بشكل ملائم؛

(ح) يوصى بأن يستند برنامج رسوم الانبعاثات على البيانات التي تعكس بشكل أدق العمليات الفعلية للطائرات. وفي غياب هذه البيانات، ينبغي استخدام مدد مراحل تشغيل دورة الهبوط والإقلاع الموحدة الإيكاو (الملحق السادس عشر لاتفاقية شيكاغو — حماية البيئة، المجلد الثاني — انبعاثات محركات الطائرات)؛

(ط) ينبغي لأي دولة تفرض الرسوم المتعلقة بالانبعاثات التي تتعرض لها نوعية الهواء المحلي على الطائرات التي تشتغل بشكل دولي أن تبلغ سنوياً بوجود برامج فرض الرسوم هذه لدى الإيكاو. وينبغي للسلطة المعنية أن تحتفظ بالسجلات المتعلقة بالرسوم المحصلة واستخدام الأموال لإتاحتها لجميع المنتفعين.

^٢ ترد إرشادات إضافية بشأن هذه الرسوم في الوثيقة بعنوان إرشادات بشأن رسوم انبعاثات الطائرات المتعلقة بنوعية الهواء المحلي (Doc 9884).

٩-٢ تطوير الإيرادات المحققة من حقوق الامتياز وتأجير الأماكن و"المناطق الحرة"

تعتبر الإيرادات الناتجة عن مصادر مثل حقوق الامتياز وتأجير الأماكن و"المناطق الحرة" مهمة بالنسبة للمطارات. وفيما عدا ما يتصل بحقوق الامتياز التي ترتبط مباشرة بتشغيل خدمات النقل الجوي مثل خدمات الوقود وتقديم المأكولات والمشروبات على متن الطائرات وعمليات المناولة الأرضية، يوصى بتطوير الإيرادات غير المرتبطة بالملاحة الجوية بصفة كاملة مع الأخذ بعين الاعتبار مصدرها واحتياجات الركاب والجمهور وضمان الكفاءة في تشغيل المحطة النهائية^٣.

١٠-٢ رسوم حقوق الامتياز الخاصة بالوقود

الحالات التي تفرض فيها رسوم على "التموين" بالوقود، ينبغي أن تعتبرها هيئات المطارات من بين رسوم حقوق الامتياز ذات الطابع الجوي. والقائمين بتقديم خدمة الوقود ينبغي ألا يضيفوا تلك الرسوم بصورة تلقائية إلى سعر الوقود المفروض على مشغلي الطائرات، ولو أنه يمكن إضافة هذه الرسوم بصورة ملائمة كعنصر من عناصر التكلفة عند التفاوض مع مشغلي الطائرات بشأن أسعار تقديم الوقود. ويمكن لمستوى رسوم "التموين" بالوقود أن يعكس قيمة حقوق الامتياز الممنوحة للجهات التي تقدم الوقود، كما ينبغي أن يرتبط ذلك المستوى بتكلفة التجهيزات والخدمات المقدمة إن وجدت. ويمكن أيضا، كبديل لذلك، وحيثما يكون ذلك ممكنا، أن يُنظر في الاستعاضة عن رسوم التموين بالوقود برسوم ثابتة على حقوق الامتياز تعكس قيمة الامتياز وتتناسب مع تكاليف ما يقدم من تجهيزات إن وجدت. ينبغي أن يقوم مشغلو المطارات بتقييم أي رسوم أو تكاليف من هذا القبيل حيثما تم فرضها بطريقة لا تتطوي على أي طابع تمييزي مباشر أو غير مباشر تجاه موردي الوقود ومشغلي الطائرات كليهما، وألا تشكل هذه الرسوم عائقا أمام تقدم الطيران المدني.

^٣ عند احتساب وتحديد الرسوم بالنسبة لحقوق الامتياز المرتبطة ارتباطا مباشرا بتشغيل خطوط النقل الجوي، يمكن الأخذ في الاعتبار الإرشادات ذات الصلة بهذا الأمر الواردة في دليل اقتصاديات المطارات (Doc 9562) وإلى الفقرة النموذجية عن خدمات المناولة الأرضية التي يمكن تطبيقها في اتفاقات الخدمات الجوية الواردة في الوثيقة بعنوان السياسة والمواد الإرشادية بشأن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي (Doc 9587).

الفصل الثالث

سياسات الإيكو بشأن رسوم خدمات الملاحة الجوية

١-٣ أساس التكلفة لاحتساب رسوم خدمات الملاحة الجوية

١-١-٣ كميبدأ عام، عندما تقدم خدمات الملاحة الجوية للاستعمال الدولي، قد تطلب الدولة من مستخدمي مثل هذه الخدمات دفع جزء من التكاليف المخصصة لهم على وجه التحديد. وفي نفس الوقت، لا ينبغي أن يطالب الطيران المدني الدولي بتغطية التكاليف التي لا يمكن نسبتها إليه أصلا. وينبغي للدول توفير الرقابة لضمان أن يمكسك مقدمو خدمات الملاحة الجوية حساباتهم حيثما اقتضى الأمر ذلك وفقا لمعايير المحاسبة المقبولة دوليا على نحو يضمن احتساب رسوم خدمات الملاحة الجوية التي تفرض على الطيران المدني الدولي على النحو الصحيح.

٢-١-٣ يمكن أن يتضمن نظام عادل لاسترداد التكاليف رسوما قائمة على أساس توزيع جميع تكاليف خدمات الملاحة الجوية المتكبدة بالنيابة عن المنتفعين. ويمكن أن تستخدم القائمة الواردة في المرفق ٢ كدليل عام للتجهيزات والخدمات التي يجب أن تؤخذ بعين الاعتبار.

٣-١-٣ ينبغي أن يراعى في إنشاء أساس التكلفة لرسوم خدمات الملاحة الجوية المبادئ التالية:

(أ) التكلفة التي يطلب توزيعها هي التكلفة الكاملة لتقديم خدمات الملاحة الجوية، بما في ذلك المبالغ المناسبة مقابل تكلفة رأس المال واستهلاك الأصول، وكذلك التكاليف المتعلقة بالصيانة والتشغيل والإدارة والمصاريف الإدارية.

(ب) التكاليف التي تؤخذ في الاعتبار ينبغي أن تكون تلك المقدره بالعلاقة إلى التجهيزات والخدمات، بما في ذلك خدمات الأقمار الصناعية، المنصوص عليها في خطط الإيكو والإقليمية للملاحة الجوية والمنفذة في إطارها، مع إدخال أي إضافات ضرورية وفقا للتوصيات التي تصدر عن اجتماعات الإيكو الإقليمية للملاحة الجوية المعنية حسبما يعتمدها مجلس الإيكو. وينبغي استبعاد أي تجهيزات وخدمات أخرى، إلا إذا تم النص عليها بناء على طلب من مشغلي الطائرات، كما ينبغي استبعاد تكاليف التجهيزات والخدمات المقدمة بناء على عقود أو المقدمة من مشغلي الطائرات أنفسهم، وأي مصروفات باهظة خاصة بالإنشاء أو التشغيل أو الصيانة.

(ج) ينبغي أن تحدد بصورة منفصلة، حيثما كان ذلك ممكنا، تكاليف خدمات الملاحة الجوية المقدمة خلال مرحلة أثناء الطريق ومرحلة الاقتراب ومرحلة المطار في عمليات الطائرات.

(د) ينبغي أن تحدد تكاليف خدمات الدعم مثل خدمات الأرصاد الجوية والملاحة الجوية وخدمات معلومات الطيران وغيرها من الخدمات الإضافية بصورة منفصلة، والإفصاح عنها أثناء عمليات التشاور.

(هـ) يجوز أن تدرج في أساس التكلفة الذي تحسب عليه رسوم خدمات الملاحة الجوية تكاليف بعض إجراءات الأمن الوقائية اللازمة لتقديم خدمات الملاحة الجوية المرتبطة تحديدا بالطيران المدني والتي تنفذ بصفة روتينية، وذلك بالقدر الذي لم تدرج به في إطار تدابير السلامة الجوية. وينبغي ألا يتحمل الطيران المدني أي تكاليف دفعت لتأدية الدول مهام الأمن الأعم مثل الحراسة الشرطية العامة وجمع الاستخبارات وأعمال الأمن القومي. وينبغي أيضا عدم الجمع بين تكاليف أمن المطارات وتكاليف أمن تجهيزات أو خدمات الملاحة الجوية.

- (و) يجوز أن تحقق خدمات الملاحة الجوية إيرادات كافية تفوق جميع تكاليف التشغيل المباشرة وغير المباشرة، فتوفر بذلك عائداً معقولاً على الأصول المالية (قبل الضرائب وتكلفة رأس المال)، بغية أن تحقق خدمات الملاحة الجوية إيرادات كافية لضمان كفاءة التمويل بغية الاستثمار في بنى أساسية جديدة أو محسنة لخدمات الملاحة الجوية.
- (ز) يجوز إدراج في أساس تكاليف مقدمي خدمات الملاحة الجوية، حسب تقدير الدول، التكاليف المرتبطة مباشرة بمهام المراقبة (في مجال السلامة والأمن والمراقبة الاقتصادية لخدمات الملاحة الجوية).

عند تحديد التكاليف التي يجب استردادها من المنتفعين: ٤-١-٣

- (أ) قد تختار الدول استرداد مبالغ تقل قيمتها عن قيمة التكاليف الكلية، اعترافاً منها بالمنافع المحلية أو الإقليمية أو الوطنية المحققة. وينبغي أن يكون أي أسلوب خاص بالاسترداد الكامل للتكاليف عبارة عن تزايد تدريجي.
- (ب) أن الأمر يعود لكل دولة في أن تقرر لنفسها ما إذا كان يجب فرض رسوم لخدمات الملاحة الجوية وتوقيت فرضها ومستواها. ومن المسلم به أن الدول في المناطق النامية من العالم، والتي تواجه صعوبات في تمويل إنشاء وصيانة خدمات الملاحة الجوية يحق لها بوجه خاص أن تطلب من مشغلي الطائرات الدوليين المساهمة في تحمل نصيب عادل من تكلفة هذه الخدمات من خلال فرض رسوم الانتفاع.

٢-٣ توزيع تكاليف خدمات الملاحة الجوية بين المنتفعين الجويين

ينبغي أن توزع تكاليف خدمات الملاحة الجوية على جميع المنتفعين الجويين بشكل عادل. وينبغي تحديد نسب التكاليف التي تعود إلى الطيران المدني الدولي وإلى غيره (بما يشمل الطيران المدني الداخلي أو الدولة أو طائرات أخرى معفاة والمنتفعين غير الجويين) بطريقة تضمن ألا يحمل أي منتفع من المنتفعين عبء تكاليف لا تخصص له بطريقة صحيحة وفقاً لمبادئ المحاسبة السليمة. ويوصى أيضاً بأن تكفل الدول الحفاظ على بيانات الاستخدام الأساسية فيما يخص خدمات الملاحة الجوية عندما تكون هذه المعلومات ذات صلة بتوزيع التكاليف واستردادها. ويمكن أن تشمل هذه البيانات عدد الرحلات حسب فئة المستخدمين سواء كانت رحلات داخلية أو دولية وأن تشمل أيضاً مسافات الطيران المقطوعة والمعلومات بشأن طراز الطائرة أو وزنها^٦.

٣-٣ نظم رسوم خدمات الملاحة الجوية

- ٦ ينبغي أن تضمن الدول أن النظم المستخدمة في تحديد رسوم خدمات الملاحة الجوية موضوعة وفقاً للمبادئ التالية:
- (أ) ينبغي، قدر الإمكان، أن يكون نظام الرسوم مبسطاً ومنصفاً، وبالنسبة لرسوم خدمات الملاحة الجوية على الطريق، أن يكون مناسباً للتطبيق العام على المستوى الإقليمي على الأقل. وينبغي للتكلفة الإدارية المرتبطة بتحديد وتحصيل الرسوم ألا تتعدى نسبة معقولة من الرسوم المحصلة.
- (ب) ينبغي ألا تفرض رسوم بشكل يؤدي إلى الانصراف عن استعمال التجهيزات والخدمات الضرورية لتحقيق السلامة، أو اللازمة لإدخال مساعدات وتقنيات جديدة. أما التجهيزات أو الخدمات المنصوص عليها في خطط الإيكافو الإقليمية للملاحة الجوية أو الواردة في أي توصيات صادرة عن اجتماعات الإيكافو الإقليمية للملاحة الجوية بشأن المنطقة المعنية، ومعتمدة من جانب المجلس، فتعتبر ضرورية من وجهة تأمين السلامة وتحقيق الكفاءة بوجه عام.

^٦ ترد إرشادات بشأن توزيع التكاليف في دليل اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية (Doc 9161) على الرغم من أن الدول قد تستخدم أي نهج محاسبي ترى أنه يستوفي احتياجاتها الخاصة

- (ج) ينبغي تحديد الرسوم على أساس مبادئ محاسبية سليمة ويمكن أن يعبر، حسب الاقتضاء، عن مبادئ اقتصادية أخرى بشرط أن تكون متفقة مع المادة الخامسة عشرة من اتفاقية شيكاغو والمبادئ الأخرى المقدمة في هذه الوثيقة.
- (د) يجب ألا يميز نظام الرسوم بين المنتفعين الأجانب والمنتفعين الذين يحملون جنسية الدولة أو الدول المسؤولة عن تقديم خدمات الملاحة الجوية، والذين يقومون بتشغيل رحلات دولية مماثلة، أو فيما بين اثنين أو أكثر من المنتفعين الأجانب.
- (هـ) ينبغي للدول أن تُقيم، تمثيا مع شكل المراقبة الاقتصادية المعتمد، وعلى أساس كل حالة على حدة ووفقا للظروف المحلية أو الوطنية، الآثار الايجابية والسلبية لتعديل رسوم الملاحة الجوية لمعالجة حالات محددة. على سبيل المثال، قد يرغب أحد مقدمي خدمات الملاحة الجوية في تعديل نهجه الحالي في فرض الرسوم لتحسين الكفاءة الاقتصادية المرتبطة بتقديم الخدمة من خلال استخدام التسعير على أساس فترات الذروة أو الازدحام. وفي حالات أخرى، قد يرغب أحد مقدمي خدمات الملاحة الجوية في تشجيع استخدام تقنيات معينة أو جذب خدمات جوية جديدة من خلال تقديم خصومات أو عروض لمشغل طائرات معين. وبغض النظر عن النية، ينبغي أن تضمن الدول أن يظل الهدف من تعديل رسوم المطارات وعملية تحديدها ومعاييرها متوافقة مع مبادئ الإيكاو الرئيسية الأربعة لفرض الرسوم والتي ترد في هذه الوثيقة.
- (و) ينبغي لنظم الرسوم أن يأخذ في الحسبان تكلفة تقديم خدمات الملاحة الجوية ومدى فعالية الخدمات المقدمة.
- (ز) عند إدخال نظم الرسوم أو مراجعتها أو تنقيحها تنقيحا كبيرا، ينبغي الأخذ في الاعتبار الآثار الاقتصادية والمالية المترتبة عنها لكل من المنتفعين المعنيين والدولة أو الدول المقدمة لهذه الخدمات. وتنادي لعرقله المنتفعين عرقله لا مبرر لها، ينبغي أن يعمل بصفة تدريجية بما ينتج عن ذلك من زيادات في الرسوم. إلا أنه من المسلم به أن الخروج عن هذا النهج يكون أمرا ضروريا في ظل بعض الظروف.
- (ح) ينبغي فرض الرسوم بحيث لا يتم تحصيل الرسوم عن تجهيزات أو خدمات مرتين بالنسبة لنفس الاستخدام. وفي الحالات التي يكون فيها لبعض التجهيزات أو الخدمات دور مزدوج (مثل مراقبة الاقتراب ومراقبة المطار بالإضافة إلى مراقبة الحركة الجوية في أثناء الطريق)، فإن تكلفتها ينبغي أن توزع لأغراض فرض الرسوم بشكل عادل.
- (ط) ينبغي تقدير الرسوم على الطيران المدني الدولي، بما في ذلك طيران الأعمال، بصورة راشدة، مع إقامة الاعتبار لتكلفة التجهيزات والخدمات اللازمة والمستخدمة ولهدف النهوض بالتطور السليم للطيران المدني الدولي ككل.
- (ي) ينبغي للدول أن تمتنع عن تقسيم أقاليم معلومات الطيران إلى قطاعات لمجرد تحصيل إيرادات لا علاقة لها بتكاليف تقديم الخدمة.

٣-٤ رسوم مراقبة الاقتراب ومراقبة المطار

عندما تفرض تكلفة مراقبة الاقتراب ومراقبة المطار كجزء من رسم الهبوط أو بشكل منفصل عنه، ينبغي أن يكون الرسم، بقدر الإمكان، عنصرا واحدا من رسم الهبوط أو رسما واحدا عن كل رحلة ويمكن أن يأخذ في الاعتبار وزن الطائرة على أن يكون ذلك بنسبة تقل عن النسبة المباشرة.

٣-٥ رسوم خدمات الملاحة الجوية أثناء الطريق

٣-٥-١ يكون رسم خدمات الملاحة الجوية أثناء الطريق، بقدر الإمكان، رسماً واحداً عن كل رحلة، عن جميع خدمات الملاحة الجوية أثناء الطريق، المقدمة على المستويين الوطني أو الإقليمي. ويمكن أن يستند الرسم أساساً إلى ما يلي:

(أ) مسافة الطيران المقطوعة داخل منطقة محددة.

(ب) وزن الطائرة.

٣-٥-٢ وفي حالة استخدام عنصر المسافة المقطوعة، ينبغي تطبيقه وفقاً لجدول المسافات باستعمال المسافات على الدوائر العظمى أو أي مسافات أخرى تكون مقررة بالاتفاق العام. وفي حالة استخدام عنصر "وزن الطائرة"، ينبغي تطبيقه وفقاً لجدول عريض للأوزان ويجب أن يكون جدولاً قياسياً إلى أقصى حد ممكن. وينبغي لجدول الأوزان أن يأخذ في الاعتبار، بنسبة أقل، الحمولات النسبية المدرة للإيرادات الخاصة بمختلف طرز الطائرات المعنية.

٩- دون المساس بالتوجيهات سائلة الذكر، والتي تشكل نظاماً عاماً للرسوم، من المسلم به أن:

(أ) خصائص أي مجال جوي هي التي تحدد الوسيلة المثلى لفرض الرسوم لهذا المجال الجوي، استناداً إلى نوع الحركة ومسافات الطيران المقطوعة وخصائص الطائرات التي تعمل في هذا المجال الجوي.

(ب) عندما يكون هناك تجانس معقول في مسافات الطيران المقطوعة و/أو أنواع الطائرات، يجوز إغفال عنصر المسافة أو الوزن، إما كل على حدة أو كلاهما معاً حسب مقتضى الحال.

(ج) قد يعتبر من الملائم في بعض الظروف، استخدام مزيج من رسم موحد عن كل رحلة ورسم قائم على أساس البارامترات الموصى بها أعلاه، اعترافاً بوجود عنصر التكاليف الثابتة في توفير خدمات الحركة الجوية.

٣-٦ رسوم خدمات الملاحة الجوية التي تستعملها الطائرات

عندما لا تكون فوق الدولة التي تقدم هذه الخدمات

٣-٦-١ بإمكان الجهات التي تقدم خدمات الملاحة الجوية للطيران الدولي إلزام المنتفعين بدفع نصيبهم من تكلفة تقديم تلك الخدمات، بغض النظر عما إذا كان الاستخدام قد حدث فوق أراضي الدولة المقدمة لها أم لا. وبناءً عليه، عندما تقبل دولة ما مسؤولية تقديم خدمات الملاحة الجوية فوق أراضي دولة أخرى، أو فوق أعالي البحار، أو في مجال جوي غير خاضع لسيادة محددة (وفقاً لأحكام الملحق الحادي عشر — خدمات الحركة الجوية، باتفاقية شيكاغو، والاتفاقات الإقليمية للملاحة الجوية المعتمدة من المجلس)، يجوز للدولة المعنية أن تفرض رسوماً على جميع المنتفعين بالتجهيزات والخدمات المقدمة. ويجوز لأي دولة أن تفوض سلطة فرض هذه الرسوم بالنيابة عنها إلى أي دولة أو منظمة أخرى.

٣-٦-٢ إن مشاكل صعبة ومعقدة تنشأ في تحصيل رسوم خدمات الملاحة الجوية في الحالات التي لا تطير فيها الطائرات فوق الدولة المقدمة لتلك التجهيزات والخدمات. ويعود الأمر للدول لإيجاد النوع الملائم من الآليات، على أساس ثنائي أو إقليمي، لعقد اجتماعات بين الدول المقدمة للخدمات ودول المنتفعين، بهدف التوصل إلى أكبر قدر ممكن من الاتفاق حول التجهيزات والخدمات المقدمة، والرسوم التي يجب أن تفرض، وطرق تحصيل هذه الرسوم.

المرفق ١

دليل التجهيزات والخدمات التي يجب أن تؤخذ في الحسبان عند تحديد تكاليف المطارات^١

التجهيزات والخدمات للاقترب والهبوط والإقلاع

- منطقة للهبوط بدون عوائق وممرات خالية للسير، بما في ذلك التجهيزات الضرورية لنزح المياه والتسوير، الخ. وكذلك أنوار الاقتراب والهبوط والسير والإقلاع بالإضافة إلى الاتصالات وغيرها من المساعدات الخاصة للاقتراب والهبوط والإقلاع (المقدمة أحيانا من جانب هيئات أخرى غير مشغل المطار).
- مراقبة الاقتراب ومراقبة المطار: مراقبة الحركة الجوية للاقتراب والهبوط والسير على الأرض والإقلاع مع توافر خدمات الاتصالات والملاحة والاستطلاع اللازمة. مراقبة الاقتراب ومراقبة المطار تقدم أحيانا إما جزئيا أو كليا من جانب هيئات أخرى غير مشغل المطار. انظر أيضا المرفق ٢.
- خدمات الأرصاد الجوية (تقدم في أغلب الأحوال من جانب جهة أخرى غير مشغل المطار). (انظر أيضا المرفق ٢ فيما يتعلق بالحالات التي يجب فيها النظر في احتساب تكاليف تلك الخدمات بشكل تناسبي مع استخدامها في عمليات المطار).
- خدمة الإطفاء والإسعاف القائمة في المطار.

مباني المطار وأماكن وقوف الطائرات والحظائر

وغيرها من التجهيزات والخدمات المقدمة لمشغلي الطائرات

- صالات الانتظار للركاب أو الجمهور، وصالة السفر والوصول، بما في ذلك مرافق التدفئة والإضاءة ومسار الاقتراب، وما إلى ذلك.
- الأماكن المقدمة لمكاتب مشغلي الطائرات، ومكاتب الحركة الجوية وطواقم الطيران، وأماكن خدمة الركاب والبضائع.
- المساعدة المقدمة لخدمة الركاب وتخليص البضائع والمعدات اللازمة لذلك.
- عمليات خاصة لخدمة الطائرات (التكييف الهوائي، التنظيف، وما إلى ذلك).
- قطر الطائرات والعمليات الأخرى المرتبطة بخدمة الطائرات.
- ساحات وقوف الطائرات وساحات إيواء الطائرات لأمد طويل.
- حظائر الطائرات، ورش الصيانة، مخازن قطع الغيار، الجراجات وغير ذلك من الخدمات الفنية.
- الأراضي المؤجرة لمشغلي الطائرات لأغراض مختلفة.

١ يوجد المزيد من الإرشادات بشأن القواعد المحاسبية للمطار في دليل اقتصاديات المطارات (Doc 9562).

- تموين الطائرات بالوقود (وهي خدمات تقدم عادة بموجب حق امتياز)، وغير ذلك من الإمدادات الفنية، وخدمات صيانة وإصلاح الطائرات.
- توفير الطاقة لدعم مشغلي الطائرات.
- تكنولوجيا المعلومات المستخدمة في مناطق التحركات المراقبة.
- رقمنة تجربة المسافرين داخل مباني المطار (مثل أكشاك تسجيل الركاب، ونقاط تسليم الأمتعة آلياً).
- محطات شحن المركبات الكهربائية.
- البنية التحتية اللازمة لشحن الطائرات التي تعمل بالطاقة الكهربائية.
- تجهيزات وخدمات الاتصال (رسائل الناقل الجوي من الفصيلة باء).
- الخدمات العامة مثل توفير الإضاءة والتدفئة والطاقة الكهربائية ووقود التدفئة.

إجراءات ومعدات وتجهيزات وموظفي الأمن بالنسبة للمهام التالية

- المراقبة الأمنية، بما في ذلك الكشف الأمني عن الركاب وحقائبهم اليدوية.
- المراقبة الأمنية، بما في ذلك الكشف الأمني عن الأمتعة المشحونة.
- المراقبة الأمنية للبضائع والبريد والسلع الأخرى.
- المراقبة الأمنية لموظفي المطارات وشركات الطيران.
- رصد الطائرات والمناطق الأمنية المقيدة.
- التحري عن الأشخاص المسموح لهم بدخول المناطق الأمنية المقيدة.
- نظم تحقيق الهوية لأغراض الأمن في المطارات.
- تدريب موظفي الأمن.

ملاحظة — هذه المهام تتعلق بالقواعد والتوصيات الدولية الصادرة في ملحق الإيكاو السابع عشر (والتعريف الواردة فيه) باتفاقية الطيران المدني الدولي والتي ألزمت كل دولة متعاقدة بأن يكون هدفها الأول سلامة الركاب والطواقم وموظفي الخدمات الأرضية وعموم الجمهور في كل الأمور التي تتعلق بحمايتهم من أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني.

أماكن الجهات الأخرى غير مشغلي الطائرات

- أماكن التجهيزات غير المرتبطة بالملاحة الجوية مثل المحلات التجارية والفنادق والمطاعم ومقدمي خدمات النقل الأرضي والبنوك ومكاتب استبدال العملة ومكتب البريد والاتصالات السلكية واللاسلكية.
- الخدمات التي يسدد الجمهور رسومها مباشرة (وقوف السيارات، الجولات السياحية، وما إلى ذلك).
- الأماكن المخصصة للنشاطات الحكومية والجمارك والهجرة والصحة العامة والحجر الزراعي، وما إلى ذلك.
- الأراضي المؤجرة لجهات أخرى خلاف المشغلين الجويين (بما في ذلك حقوق الرعي، وما إلى ذلك).

التخفيف من حدة الضوضاء ومنعها

- أجهزة مراقبة الضوضاء، ومعدات كبح الضوضاء، وحواجز الضوضاء .
- حيازة الأراضي أو الممتلكات الواقعة على مقربة من المطارات.
- عزل المباني القريبة من المطارات ضد الصوت، والإجراءات الأخرى للتخفيف من حدة الضوضاء بما في ذلك تلك الإجراءات المترتبة على أحكام قانونية أو حكومية.

التقليل من الانبعاثات التي تؤثر في نوعية الهواء المحلي ومنعها

- رصد نوعية الهواء المحلي للمطار والمناطق المجاورة له.
- قياس جرد الانبعاثات المرتبطة بالمطار وإعداد نماذج انتشارها.
- تركيب أجهزة أرضية ثابتة لتوليد الطاقة وتكييف الهواء للطائرات على الأرصفة، وذلك بغرض التقليل من الانبعاثات.
- تركيب محطة لتوليد وقود ذي نسبة قليلة من الانبعاثات (مثل الغاز الطبيعي السائل أو أنواع الوقود الإحيائي) تزود معدات الخدمات الأرضية ومناطق التحركات المراقبة، وذلك بغرض التقليل من الانبعاثات.
- إدخال تحسينات على نظم الحركات الأرضية للطائرات مثل الممرات المصممة لتقليل الانبعاثات.

المرفق ٢

دليل التجهيزات والخدمات التي يجب أن تؤخذ في الحسبان عند تحديد التكاليف الكلية لخدمات الملاحة الجوية^١

إدارة الحركة الجوية

إدارة الحركة الجوية — الإدارة المتكاملة الدينامية للحركة الجوية والمجال الجوي بما يشمل خدمات الحركة الجوية وإدارة المجال الجوي وإدارة تدفق الحركة الجوية - على نحو يتسم بالأمان والاقتصاد والكفاءة - من خلال توفير تجهيزات وخدمات لا يشوبها النقص بالتعاون مع جميع الأطراف وتشتمل على المهام في الجو وعلى الأرض.

تقسم خدمة الحركة الجوية إلى خدمة مراقبة الحركة الجوية، وخدمة معلومات الطيران، وخدمة التنبيه. وتقسم مراقبة الحركة الجوية بدورها إلى الخدمات التالية:

خدمة مراقبة المطار — خدمة لمراقبة الحركة الجوية في المطار وتقدم هذه الخدمة أبراج المراقبة في المطارات.

خدمة مراقبة الاقتراب — خدمة مراقبة الحركة الجوية للطائرات القادمة والمغادرة التي تخضع للمراقبة. ويتضمن ذلك الخدمات المقدمة في منطقة المراقبة النهائية التي تكون في العادة عند تلاقي طرق خدمات الحركة الجوية بالقرب من مطار رئيسي واحد أو أكثر. ويقدم خدمة مراقبة الاقتراب برج المراقبة في المطار أو مركز مراقبة المنطقة. والبديل هو أن تقدمها وحدة لمراقبة الاقتراب إذا كان من الضروري أو المستصوب إنشاء وحدة مستقلة لهذا الغرض.

خدمة مراقبة المنطقة — خدمة مراقبة الحركة الجوية للرحلات المراقبة في مناطق المراقبة (مرحلة أثناء الطريق)، ويقدم هذه الخدمة مركز مراقبة المنطقة أو، في حالات نادرة، الوحدة التي تقدم خدمة مراقبة الاقتراب في حالة عدم وجود مركز مراقبة المنطقة.

تقدم خدمة معلومات الطيران وخدمة التنبيه إلى جميع الطائرات الخاضعة لمراقبة الحركة الجوية أو الطائرات المعروفة لوحدة خدمات الحركة الجوية. هذا فضلاً عن أن خدمة التنبيه تقدم إلى أي طائرة من المعروف أو المعتقد أنها واقعة تحت فعل تدخل غير مشروع.

تنظم عادة خدمة اتصالات الطيران الثابتة مع وحدة مركزية لإدارة تدفق الحركة الجوية. وتتأثر لهذا الغرض خلية لإدارة التدفق (أو موقع لإدارة التدفق) في كل مركز مشارك من مراكز مراقبة المنطقة.

نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع (CNS)

إن اتصالات الطيران الأرضية و/أو بالأقمار الصناعية (جو - أرض وأرض - أرض) ونظم الملاحة والاستطلاع لازمة لسلامة وانتظام رحلات الطيران. والعناصر الرئيسية من هذه النظم هي:

الاتصالات — تجهيزات أرضية و/أو بالأقمار الصناعية تؤيد الخدمة الثابتة للطيران، والخدمة المتنقلة للطيران وخدمة إذاعة الطيران.

١ يوجد مزيد من الإرشادات بشأن تحديد وتوزيع تكاليف خدمات الملاحة الجوية في دليل اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية (Doc 9161).

الملاحة — الاتصالات اللاسلكية التقليدية الأرضية والمساعداات البصرية للملاحة، والنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية ونظم الازدياد المصاحبة التي تؤيد جميع مراحل الطيران.

الاستطلاع — رادارات مراقبة أولية/ثانوية وتجهيزات أخرى أرض/أقمار صناعية تؤيد الاستطلاع التابع التلقائي و/أو إذاعة الاستطلاع الطابع التلقائي.

خدمات الأرصاد الجوية (MET)

جميع أجزاء خدمات الأرصاد التي تنسب إلى الطيران المدني، ويشمل ذلك بوجه خاص، من بين التجهيزات والخدمات التي تخضع تكاليفها للتوزيع، تلك التجهيزات والخدمات التي تزود الطيران المدني بالتنبؤات والنشرات والأرصاد الجوية، فضلا عن المعلومات المتعلقة بأحوال الطقس أثناء الطريق والظواهر الأخرى في الغلاف الجوي والتي من شأنها أن تمس سلامة عمليات الطائرات (سيجمت)، والمعلومات عن الأرصاد الجوية للطائرات أثناء تحليقها (مواد فولميت الإذاعية)، وأي بيانات أخرى عن الأحوال الجوية تقدمها الدول لاستعمال الطيران المدني. وينبغي، حيثما يكون ذلك مناسباً، أن توزع تكاليف جميع خدمات الأرصاد الجوية المقدمة للطيران المدني بين خدمات الحركة الجوية المقدمة للمطارات وخدمات الحركة الجوية المقدمة أثناء الطريق. وفي الدول التي يتعلق فيها الأمر بأكثر من مطار دولي واحد يمكن النظر، حيثما يكون ذلك ممكناً، في توزيع التكاليف التي تعزى لاستعمال المطارات بين المطارات المعنية.

خدمات معلومات الطيران (AIS)

هي جميع الخدمات المتعلقة بتقديم معلومات الطيران والبيانات المرتبطة بالملاحة الجوية الضرورية لتحقيق السلامة والاننتظام والكفاءة للملاحة الجوية المدنية بما في ذلك تكاليف الانتقال من خدمات معلومات الطيران التقليدية المرتكزة على المنتج والقائمة على الورق إلى إدارة معلومات الطيران مرتكزة على البيانات ومعلومات الطيران الرقمية (AIM).

خدمات جوية فرعية أخرى

جميع أجزاء الخدمات التي تنسب إلى الطيران المدني في أي هيئة مدنية دائمة تقوم بتوفير المعدات والأفراد لأغراض تقديم خدمات البحث والإنقاذ، والتحقيق في الحوادث.

— انتهى —

ISBN 978-92-9275-712-0



9 789292 757120