

## الجمعية العمومية - الدورة الثامنة والثلاثون

### اللجنة الاقتصادية

البند رقم ٤٢: اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية

### اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية

(ورقة مقدمة من ٥٤ دولة متعاقدة<sup>١</sup>، أعضاء في اللجنة الأفريقية للطيران المدني (AFCAC)<sup>٢</sup>)

#### الموجز التنفيذي

تبحث ورقة العمل هذه التطورات في مجال التنظيم الاقتصادي للمطارات وخدمات الملاحة الجوية وتوصيات المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي (ATConf/6، مونتريال من ١٨ إلى ٢٢/٣/٢٠١٣) بصدد استخدام أدلة الايكاو وموادها الإرشادية بشأن اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية. وتعرض كذلك الموقف الأفريقي إزاء العمل المستقبلي للايكاو بشأن اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية.

**الإجراء:** يرجى من الجمعية العمومية القيام بما يلي:

- الإحاطة علماً بالمعلومات المقدمة في ورقة العمل هذه؛
- تأييد التوصيات الواردة في الفقرات من ١-٤ إلى ٣-٤ من ورقة العمل A38-WP/51، المقدمة من مجلس الايكاو؛
- توجيه مجلس الايكاو باستبعاد التوصية ٤-٤ لورقة العمل A38-WP/51 ومواصلة التوعية وحفز الإحساس باستخدام أدلة الايكاو وموادها الإرشادية من خلال الندوات الإقليمية التي ينبغي تنظيمها على أساس استرداد التكلفة من أجل ضمان مشاركة الدول الأعضاء فيها على نطاق واسع؛
- حث الدول الأعضاء على المشاركة في الندوات الإقليمية للايكاو بشأن التوعية وحفز الإحساس باستخدام أدلة الايكاو وموادها الإرشادية بشأن اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية؛
- ينبغي أن تقوم الايكاو، على سبيل الأولوية، بوضع مواد إرشادية بشأن إدارة وعمليات المطارات غير القادرة على البقاء اقتصادياً ولكنها ضرورية كجزء من شبكة متكاملة للنقل الجوي، وذلك أساساً من أجل السلامة أو الأمن أو لأسباب اجتماعية-اقتصادية.

الأهداف الإستراتيجية:	تتعلق ورقة العمل هذه بالهدف الإستراتيجي حماية البيئة والتنمية المستدامة للنقل الجوي.
الأثار المالية:	سيتم الاضطلاع بالأنشطة المشار إليها في هذه الورقة عن طريق الموارد المتوافرة في ميزانية البرنامج العادي ٢٠١٤-٢٠١٦ و/أو من تبرعات خارجة عن الميزانية.

<sup>١</sup> الجزائر وأنغولا وبنين وبوتسوانا وبوركينا فاسو وبوروندي والكاميرون والرأس الأخضر وجمهورية أفريقيا الوسطى وتشاد وجزر القمر والكونغو وكوت ديفوار وجمهورية كونغو الديمقراطية وجيبوتي ومصر وغينيا الاستوائية واريتريا وأثيوبيا والغالابون وغامبيا وغانا وغينيا وغينيا-بيساو وكينيا وليسوتو وليبيريا وليبيا ومدغشقر وملاوي ومالي وموريتانيا وموريشيوس والمغرب وموزمبيق وناميبيا والنيجر ونيجيريا ورواندا وساوتومي وبرنسيبي والسنغال وسيشيل وسيراليون والصومال وجنوب أفريقيا وجنوب السودان والسودان وسوازيلند وتوغو وتونس وأوغندا وجمهورية تنزانيا المتحدة وزامبيا وزمبابوي.

<sup>٢</sup> الرجاء ملاحظة أن اللجنة الأفريقية للطيران المدني (AFCAC) قدمت النص الفرنسي الأصلي لهذه الوثيقة.

<p>A38-WP/51، اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية A38-WP/56، نتائج المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي (ATConf/6) Doc 9908، تقرير مؤتمر اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية (CEANS) Doc 9082، سياسات الايكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية Doc 7100، <i>Tariffs for Airports and Air Navigation Services</i> تقرير المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي (ATConf/6)</p>	المراجع:
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------

## ١- المقدمة

١-١ النقل الجوي هو أحد عوامل النمو الاقتصادي. وهو ينشئ وظائف مباشرة وغير مباشرة ويعزز السياحة والتجارة فضلاً عن اجتذاب الاستثمارات الأجنبية. وتبين الاحصاءات المتوافرة أن تحركات الركاب والبضائع والبريد والطائرات ستستمر في النمو. ولا يمكن المبالغة في الحاجة للاستمرار في زيادة سعة المطارات وتحديث البنية الأساسية لخدمة الملاحة الجوية. وفضلاً عن ذلك، بالنظر الى تأثير رسوم الملاحة وجباياتها بما في ذلك رسوم وجبايات المطارات ومقدمي خدمة الملاحة الجوية المحصلة من مستخدمي هذه الخدمات، أصبح لا بد من أن تتظّم سلطات الطيران المدني اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية.

٢-١ أدت الاتجاهات الناشئة الى فوائد ضخمة للصناعة بسبب الزيادة في تطبيق سياسات الايكاو وأنظمتها بشأن اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية والالتزام باستخدام الأدلة والمواد الإرشادية الصادرة عن الايكاو بشأن رسوم وجبايات الطيران وكذلك اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية.

## ٢- المسائل التنظيمية

١-٢ حسب ما جرى الإقرار به خلال المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي، استمرت الايكاو في وضع أدلة ومواد إرشادية لاقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية. وتشمل بعض هذه الوثائق الإرشادية الوثيقة Doc 9908، تقرير مؤتمر اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية والوثيقة Doc 7100، *Tariffs for Airports and Air Navigation Services*، والوثيقة Doc 9562، *Airport Economics Manual*، والوثيقة Doc 9161، *دليل اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية*، الخ. غير أن المستوى المنخفض للاستخدام الفعال لهذه الأدلة والمواد الإرشادية وكذلك تنفيذ التوصيات التي تتضمنها من جانب السلطات التنظيمية ومقدمي الخدمة على السواء، يبرزان الحاجة لأن تواصل الايكاو توعية ومساعدة الدول بشأن تنفيذ هذه الأدلة والمواد الإرشادية.

٢-٢ وبمثل الوضع حتى مزيداً من التحدي في الدول التي تقدم فيها خدمات المطارات والملاحة الجوية وكالات مملوكة للحكومة كلياً أو تقدم فيها هذه الخدمات السلطات التنظيمية أنفسها. والممارسة المتبعة في هذه الأوضاع هي أن بعض مقدمي خدمة المطارات والملاحة الجوية يطبقون رسومهم بصورة تعسفية بدلاً عن استنادها الى مبادئ الايكاو بشأن الرسوم والجبايات، حسبما ترد في الوثيقة Doc 9082.

٣-٢ لا شك في أن المراقبة التنظيمية الاقتصادية للمطارات وخدمات الملاحة الجوية أكثر نجاحاً في الدول التي تم فيها إضفاء الطابع التجاري على المطارات وخدمات الملاحة الجوية و/أو خصصتها. ولذلك، مع الإشادة بالايكاو لنشرها مؤخراً الوثيقة Doc 9980، *دليل الخصخصة في توفير المطارات وخدمات الملاحة الجوية*، ينبغي أن تواصل المنظمة توعية الدول بالفوائد العديدة التي ينطوي عليها إضفاء الطابع التجاري و/أو خصخصة مطاراتها وخدماتها للملاحة الجوية.

### ٣- تأثير عدم استخدام أدلة الايكاو

١-٣ إن الافتقار لاستخدام فعال لأدلة الايكاو وموادها الإرشادية بشأن النقل الجوي بما في ذلك تلك المتعلقة باقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية من قبل السلطات التنظيمية ومقدمي الخدمة على السواء يتجه لإحداث آثار سلبية على الصناعة. وقد تشمل النتائج المترتبة على ذلك زيادات غير موجهة في الرسوم والجبايات تؤدي الى ارتفاع تكلفة العمليات وارتفاع الأجور ورداءة الخدمات بسبب عدم وجود اتفاقات لمستوى الخدمة وافتقاد الشفافية بصدد الرسوم والجبايات والعلاقات المتوترة بين مقدمي الخدمة ومستخدمي خدماتهم و/أو بين السلطات التنظيمية ومقدمي الخدمة/المنتفعين بها، الخ.

### ٤- التركيز على العمل في المستقبل

١-٤ يتمثل أحد المجالات الرئيسية التي تتطلب اهتماماً عاجلاً بغية تحقيق أهداف الايكاو بشأن اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية في الحاجة لأن تواصل المنظمة توعية ومساعدة الدول بشأن عمليات تنفيذ هذه الأدلة والمواد الإرشادية وبناء قدرة السلطات التنظيمية ومقدمي الخدمة على السواء ولا سيما في البلدان النامية. وفي حين أن الشراكة الحالية بين الايكاو والمجلس الدولي للمطارات لتوفير التدريب للدول الأعضاء بشأن الرسوم والجبايات جديرة بالثناء تماماً، ينبغي وضع ترتيبات خاصة من حيث تخفيض رسوم الدورات من أجل البلدان النامية لحضور هذه الدورات بغية بناء قدرتها.

٢-٤ ترغب الدول الأفريقية أيضاً في تكرار دعوتها لأن تقوم الايكاو بصفة عاجلة بإعداد مواد إرشادية عن إدارة وتشغيل المطارات غير القادرة على البقاء إقتصادياً ولكنها ضرورية كجزء من شبكة نقل جوي متكاملة، وذلك أساساً من أجل السلامة أو الأمن أو لأسباب اجتماعية اقتصادية، وخاصة مقابل خلفية حظر الإعانات المالية المتبادلة للمطارات.

٣-٤ وفضلاً عن هذا، ترغب الدول الأفريقية في الإشادة بمجلس الايكاو لتأييده التوصية ٢-٣/٧ (أ) للمؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي بأن تزيد الايكاو الوعي والمعرفة بسياساتها بشأن الرسوم والحصول على الالتزام بها على أوسع نطاق ممكن. غير أن الدول الأفريقية تعترض على الفقرة ٤-٤ من ورقة العمل A38-WP/51، التي تبيّن أن مثل هذا الوعي الذي سيُحقّق عن طريق ندوات اقليمية سيتم على أساس استرداد التكلفة. ويرى أن ثمة حاجة لأن تضمن الايكاو مشاركة واسعة الانتشار في الندوات الاقليمية وتحقيق المنافع المثلى للدول الأعضاء نظراً لأن مسألة استرداد التكلفة ستحرم بعض الدول من الاستفادة من هذه الفرصة.

٥- الاستنتاج

- ١-٥ في ضوء ما تقدم، يُرجى من الجمعية العمومية أن تستنتج ما يلي:
- (أ) استمرت المراقبة التنظيمية الاقتصادية للمطارات وخدمات الملاحة الجوية في النمو وأصبحت جانباً هاماً للغاية من تنمية النقل الجوي المستدامة؛
- (ب) توجد تحديات تواجه السلطات التنظيمية خاصة حيث تكون المطارات وخدمات الملاحة الجوية مملوكة كلياً للحكومة وحيث تقوم السلطات التنظيمية بتقديم الخدمات؛
- (ج) لا تستخدم بعض السلطات التنظيمية وكذلك المطارات ومقدمو خدمة الملاحة الجوية بصورة فعالة أدلة الايكاو وموادها الإرشادية الحالية بشأن اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية؛
- (د) حسبما ما أوصى به المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي، ينبغي أن تواصل الايكاو زيادة الوعي والمعرفة بالسياسات بشأن الرسوم واستخدام موادها الإرشادية بشأن اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية.

٦- التوصيات

- ١-٦ تُفَرِّح التوصيات التالية لكي تعتمدها الجمعية العمومية:
- (أ) تأييد التوصيات الواردة في الفقرات من ١-٤ الى ٣-٤ من ورقة العمل A38-WP/51 المقدمة من مجلس الايكاو؛
- (ب) توجيه مجلس الايكاو باستبعاد الفقرة ٤-٤ من ورقة العمل A38-WP/51 ومواصلة التوعية وحفز الإحساس بشأن استخدام أدلة الايكاو وموادها الإرشادية عن طريق ندوات اقليمية لا ينبغي تنظيمها على أساس استرداد التكلفة، بغية ضمان مشاركة الدول الأعضاء فيها مشاركة واسعة الانتشار؛
- (ج) حثّ الدول الأعضاء على المشاركة في الندوات الاقليمية للايكاو بشأن التوعية وحفز الإحساس باستخدام أدلة الايكاو وموادها الإرشادية بشأن اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية؛
- (د) ينبغي أن يقوم المجلس، على سبيل الأولوية، بإعداد مواد إرشادية بشأن إدارة وعمليات المطارات غير القادرة على البقاء اقتصادياً ولكنها ضرورية كجزء من شبكة متكاملة للنقل الجوي، وذلك أساساً من أجل السلامة أو الأمن أو لأسباب اجتماعية اقتصادية.

- انتهى -