



## مؤتمر اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية

مونتريال، ١٥ إلى ٢٠/٩/٢٠٠٨

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

### دور وزن الطائرة في صيغة حساب الرسوم

(ورقة مقدمة من الأمانة العامة)

#### موجز

تتناقش هذه الورقة الأساس المنطقي لعملية إدراج وزن الطائرة في صيغة حساب الرسوم لخدمات الملاحة الجوية، وتستعرض أهمية النص الحالي في سياسات الايكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية (Doc 9082). وتختلف الآراء فيما بين الدول فيما يتعلق بدور وزن الطائرة في صيغة حساب الرسوم. وتدعو الورقة المؤتمر إلى أن ينظر في التوصل إلى موقف مشترك بشأن هذه المسألة المثيرة للجدل.

ويرد الإجراء المعروض على المؤتمر في الفقرة ٣.

#### ١- المقدمة

١-١ إن مخططات حساب الرسوم في مرحلة أثناء الطريق القائمة تستند بصفة عامة إلى صيغة تشمل وزن الطائرة ومسافة الطيران المقطوعة، كما أن معظم رسوم مراقبة الاقتراب ومراقبة المطار تشمل عامل الوزن. وقد طُرحت مسألة أهمية وزن الطائرة في صيغة حساب الرسوم في عدة مناسبات، خاصة في المجال الجوي المزدهم أو المتشعب. وتشعر بعض الدول بأن الصيغة الحالية لسياسات الايكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية (Doc 9082) تتسم نوعاً ما بصفة الإلزام، بينما يرى آخرون أن هناك ما يكفي من المرونة لهيكلة الرسوم وفقاً للظروف الخاصة.

٢-١ وتناقش هذه الورقة الأساس المنطقي لعملية إدراج وزن الطائرة في صيغة حساب الرسوم لخدمات الملاحة الجوية، وتدرس مدى أهمية النص الحالي في الوثيقة (Doc 9082)، وتقدم وصفاً للآراء المتباينة المشار إليها في الفقرة ١-١.

## ٢- المناقشة

١-٢ يعتبر وزن الطائرة من البارامترات الصحيحة لتحديد الرسوم، حيث أنه يمثل قيمة الخدمة للمنتفعين. وتزداد قيمة الخدمة المحصلة مع زيادة سعة الحمولة الأيرادية للطائرة، ولما كان لوزن الطائرة عموماً علاقة تقريبية بسعة الحمولة الأيرادية، فهو يمكن أن يوفر مقياساً جيداً لقيمة الخدمة. ويمكن بالتالي أن يوزع استخدام وزن الطائرة في صيغة حساب الرسوم تكاليف خدمات الملاحة الجوية بين المنتفعين وفقاً لقيمة الخدمة التي يتلقونها.

٢-٢ ومع ذلك فإن تكاليف تقديم خدمات الملاحة الجوية لا تتصل مباشرة بوزن الطائرة. فعلى سبيل المثال، إدارة طائرة كبيرة في المجال الجوي ليست أكثر تعقيداً من إدارة طائرة أخف وزناً تشغل في نفس المجال الجوي<sup>١</sup>. فإدراج وزن الطائرة في صيغة حساب الرسوم، ستدفع الطائرات الثقيلة لخدمات الملاحة الجوية أكثر من الطائرات الأخف وزناً. وهذا يعني أن الرسوم التي تدفعها الطائرات الثقيلة تقدم دعماً غير مباشر للرسوم التي تدفعها الطائرات الأخف وزناً.

٣-٢ ولذلك تحاول الفقرتان ٤٤ و ٤٥ من الوثيقة Doc 9082 إيجاد توازن بين تكلفة الخدمة وقيمة الخدمة من خلال تقديم الإرشاد بشأن العلاقة بالوزن (أي إلى أي مدى يمكن مراعاة وزن الطائرة). وبصورة موجزة، تشير السياسات الحالية إلى ما يلي:

(أ) "يمكن" لرسوم مراقبة الاقتراب ومراقبة المطار أن تأخذ في الاعتبار وزن الطائرة على أن يكون ذلك بنسبة تقل عن النسبة المباشرة لوزن الطائرة (انظر الفقرة ٤٤)؛

(ب) "ينبغي" لرسوم مرحلة أثناء الطريق أن تأخذ في الاعتبار وزن الطائرة ولكن بنسبة أقل من السعة المدرة للإيرادات النسبية الخاصة بالطائرة، أي عدد مقاعد الطائرة التي تكون بصفة عامة أقل مما يتناسب مع وزن الطائرة (انظر الفقرة ٤٥).

٤-٢ وفيما يتعلق بالاختلاف بين كلمة "يمكن" مقابل كلمة "ينبغي" المشار إليهما في الفقرة ٢-٣، يمكن إيجاد تفسير محتمل لذلك في حقيقة أن رسوم مراقبة الاقتراب ومراقبة المطار كانت في الأصل تحت قسم المطارات من الوثيقة Doc 9082. وكانت السياسة العامة بشأن رسوم المطار دائماً ولا تزال هي أنه "ينبغي" لجدول رسوم الهبوط أن يكون متناسباً مباشرة مع وزن الطائرة. وشمل هذا خدمات مراقبة الاقتراب ومراقبة المطار لغاية إصدار الطبعة الثانية من الوثيقة Doc 9082، التي نشرت في سنة ١٩٨١. وفي ذلك الحين، تم نقل فرع حساب الرسوم لخدمات مراقبة الاقتراب ومراقبة المطار، الذي كان ما زال موجوداً في باب المطارات من الوثيقة Doc 9082، وأصبح له فقرة فرعية مباشرة بعد الفقرة الفرعية بشأن رسوم الهبوط. وكان القصد الرئيسي من الفقرة المستقلة لرسوم مراقبة الاقتراب ومراقبة المطار هو الاعتراف بأن عنصر الرسوم المتعلقة بالمطارات لا ينبغي أن يأخذ في الاعتبار وزن الطائرة بنفس القدر بالنسبة لرسوم الهبوط، بدلاً من الإشارة من خلال كلمة "يمكن" إلى أن الوزن لا ينبغي عادة أن يؤخذ في الاعتبار.

<sup>١</sup> قد تكون هناك مسألة ثانوية بالنسبة لدوامات أثر الطائرة، حيث أن الطائرات الأكبر حجماً ستنتج المزيد من الفصل من الطائرات الأصغر حجماً. وقد يكون هذا صحيحاً بشكل خاص عند إدارة الرحلات الجوية في مجال جوي متشعب حيث يوجد عدد كبير من الرحلات الجوية في مرحلتها الصعود أو الهبوط، وحيث تقدم خدمات الملاحة الجوية في المطارات التي تعمل على مستوى قريب من مستوى السعة الكاملة.

٥-٢ وتتقسم الدول فيما يتعلق بالاختلاف بين كلمة "يمكن" مقابل كلمة "ينبغي". إذ يطلب البعض تفقيح الفقرة ٤٥ من الوثيقة Doc 9082، ففي رأيهم أن النص الحالي يتسم بصفة الإلزام على نحو مفرط وينبغي أن يكون هناك المزيد من المرونة في الصياغة فيما يتعلق بوزن الطائرة؛ وبالتالي، يعتقدون أنه ينبغي توحيد المصطلحات بالاستعاضة عن كلمة "ينبغي" بكلمة "يمكن" في الفقرة ٤٥ لرسوم مرحلة أثناء الطريق.

٦-٢ وترى بعض الدول الأخرى أن الفقرة ٤٦ من الوثيقة Doc 9082، التي تحدد عدة استثناءات لاستخدام كل من عاملي الوزن والمسافة لرسوم مرحلة أثناء الطريق، توفر فعلا الكثير من المرونة للدول لهيكلة الرسوم وفقا لظروفها الخاصة، وأن الاختلافات في مخططات حساب الرسوم التقليدية للتعامل مع الظروف الاستثنائية، مثل الازدحام وفترة الذروة في الحركة، يمكن أن تستوعب في إطار المرونة الموجودة في السياسات القائمة، بما في ذلك خفض أو حتى إلغاء عاملي الوزن والمسافة.

### ٣- الإجراء المعروض على المؤتمر

١-٣ يدعى المؤتمر إلى أن ينظر في التوصل إلى توافق في الآراء بشأن دور وزن الطائرة لأغراض فرض رسوم خدمات الملاحة الجوية، وعلى وجه الخصوص:

(أ) ما إذا كانت الصيغ الواردة في الفقرات ٤٤ و ٤٥ و ٤٦ من الوثيقة Doc 9082 بشأن وزن الطائرة مناسبة؛

(ب) ما إذا كان ينبغي توحيد المصطلحات في الفقرات ٤٤ و ٤٥ و ٤٦.

٢-٣ يمكن أن ينظر المؤتمر أيضا في أن يوصي الايكاو بإجراء دراسة عن تطبيق وزن الطائرة من جانب مقدمي خدمات الملاحة الجوية في جميع أنحاء العالم، وذلك بهدف تحديد أفضل الممارسات وكذلك تحديد ما إذا كان من المطلوب تعديل الوثيقة Doc 9082 أو إذا كانت هناك حاجة لتقديم إرشادات إضافية إلى الدول.

— انتهى —