



مؤتمر اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية

مونتريال، ١٥ إلى ٢٠/٩/٢٠٠٨

مشروع التقرير بشأن البند ٢-١ من جدول الأعمال

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 الأيكاو 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 الأيكاو أن تنتظر في إعداد إطار تنظيمي عالمي لحماية مصالح المستهلكين.

دعت الدول الإفريقية البالغ عددها ٥٣ دولة (ورقة العمل WP/59) إلى إرشادات تحددها الأيكاو 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 9082 Doc 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 تنظر 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 تصنيف الأمانة اشارة ملانمة في الملحق الرابع عشر 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 للبقاء 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. وأشير إلى أنه سيكون من السابق لأوانه في هذه المرحلة أن تنظر 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 يحظ بالتأييد الاقتراح الوارد في الورقة WP/23 بإدخال اتفاق الأمم المتحدة العالمي ومبادئه في الوثيقة Doc 9082 باعتبارها أفضل الممارسات التجارية.

٥-٢-١-٢ أخذ المؤتمر علما 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 تنظر الايكاو في المواد التي أعدتها لجنة الطيران المدني لأمريكا الجنوبية بشأن عمليات منح الامتيازات في المطارات وذلك عند تنقيح المواد الارشادية الحالية بشأن اقتصاديات المطارات.

٣-١-٢ التوصية

١-٣-١-٢ في ضوء الوثائق والمناقشات التي تلت بشأن أسلوب إدارة المطارات وملكيته ومراقبتها في إطار البند ١-٢ 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 تتنظر 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 المهمة التنظيمية عن مهمة تقديم الخدمات وذلك بشكل واضح.
- ج) ينبغي للدول أن تستعرض هيكل الإدارة فيما يتعلق بمطاراتها، وتستفيد 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 الامتثال بالالتزامات المنصوص عليها في اتفاقية شيكاغو، ويجب مراعاة سياسات وممارسات الايكاو.
- هـ) ينبغي للايكاو أن تعدل الوثيقة Doc 9082 لتشمل العناصر اللازمة لضمان حُسن الإدارة من خلال تطبيق أفضل الممارسات التجارية، والتأكيد على أهمية الفصل بين المهام التنظيمية والمعام التشغيلية.
- و) ينبغي أن تتنظر الايكاو في إعداد سياسات ومواد ارشادية لادارة 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 تتنظر 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.

- انتهى -