



## الجمعية العمومية - الدورة التاسعة والثلاثون اللجنة الاقتصادية

البند رقم ٤٠: اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية - السياسة العامة

### اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية

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

#### الموجز التنفيذي

تعرض ورقة العمل هذه التطورات التي تم رصدها في التنظيم الاقتصادي للمطارات وخدمات الملاحة الجوية. كما تسلط الضوء على الآثار المترتبة على فرض الضرائب المفترضة وانتشار فرض الضرائب على شكل رسوم ونقشي الاحتكار الذي يمارسه مقدمو الخدمات، وكل ذلك يلحق الضرر بالتنمية المستدامة للنقل الجوي الدولي. وتوصي هذه الورقة بأن تراعي الدول سياسات الإيكاو ذات الصلة بهذا الموضوع وقرار الجمعية العمومية للإيكاو ٣٨-١٤ عند فرض الضرائب والرسوم على النقل الجوي الدولي.

الإجراءات: الجمعية العمومية مدعوة إلى القيام بما يلي:

- الطلب من الإيكاو مواصلة توعية الدول الأعضاء من خلال عقد ندوات وحلقات عمل إقليمية لاعتماد وتنفيذ سياسات الإيكاو بشأن عمليات التنظيم الاقتصادي للمطارات وخدمات الملاحة الجوية وتحصيل الرسوم؛
- الطلب من المجلس معالجة الشواغل بشأن ممارسات بعض الدول المتعلقة بفرض الضرائب دون مراعاة مبادئ الإيكاو التوجيهية وسياساتها المختلفة؛
- حث الدول على اعتماد سياسات الإيكاو بشأن رسوم الانتفاع، بما في ذلك التشاور مع المستخدمين؛
- حث الدول على تقدير التأثير السلبي للضرائب المفترضة على النقل الجوي الدولي وضرورة الامتثال لمبادئ الإيكاو التوجيهية وسياساتها بشأن فرض الضرائب على النقل الجوي.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي (د) - "التنمية الاقتصادية للنقل الجوي"
الآثار المالية:	ستتفقد الأنشطة المذكورة في هذه الورقة رهناً بتوافر الموارد في ميزانية البرنامج العادي للفترة ٢٠١٧-٢٠١٩ و/أو بتوافر المساهمات من خارج الميزانية.

<sup>١</sup> قدمت اللجنة الأفريقية للطيران المدني (لجنة الأفكاك) النسختين باللغتين الإنجليزية والفرنسية.

<sup>٢</sup> الجزائر، أنغولا، بينين، بوتسوانا، بوركينا فاسو، بروندي، الكاميرون، الرأس الأخضر، جمهورية أفريقيا الوسطى، تشاد، جزر القمر، الكونغو، ساحل العاج، جمهورية الكونغو الديمقراطية، جيبوتي، مصر، غينيا الاستوائية، إريتريا، إثيوبيا، الغابون، غامبيا، غانا، غينيا بيساو، كينيا، ليسوتو، ليبيريا، ليبيا، مدغشقر، ملاوي، مالي، موريتانيا، موريشيوس، المغرب، موزمبيق، ناميبيا، النيجر، نيجيريا، رواندا، سان تومي وبرينسيبي، السنغال، سيشيل، سيراليون، الصومال، جنوب أفريقيا، جنوب السودان، سوازيلاند، توغو، تونس، أوغندا، جمهورية تنزانيا المتحدة، زامبيا، زيمبابوي.

المراجع:	الوثيقة Doc 8632 - "سياسات الإيكاو بشأن فرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي" الوثيقة Doc 9082 - "سياسات الإيكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية" الوثيقة Doc 9587 - "سياسات ومواد إرشادية بشأن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي" قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٤ (المرفقات (أ) و(د) و(ه))
----------	--

## ١- المقدمة

١-١ يصبح الدور الذي يضطلع به النقل الجوي، نتيجة للعولمة، أكثر أهمية في مجال التنمية الاقتصادية والاجتماعية وفي توسيع نطاق التجارة والسفر الدولي. أما الإيكاو، التي يتمثل هدفها الرئيسي في تعزيز تنمية النقل الجوي المتسم بالسلامة والأمن والاستدامة، فيجب أن تواصل بالضرورة تشجيع الدول الأعضاء على تحمل المسؤولية المنوطة بها بموجب البند ٢٨ من اتفاقية شيكاغو.

٢-١ ومن المتوقع أن تلتزم الدول بالقواعد والتوصيات الدولية والأدلة الإرشادية المعنية في توفير التجهيزات والخدمات الخاصة بالمطارات والملاحة الجوية. ومن المتوقع أيضاً أن تتبع الدول أحكام "سياسات الإيكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية" (الوثيقة Doc 9082)، والبند ١٥ من اتفاقية شيكاغو. وعلى نحو مماثل، ينبغي للدول تطبيق "سياسات الإيكاو بشأن فرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي" (الوثيقة Doc 8632).

٣-١ وتُفرض الرسوم في بعض الدول دون مراعاة إرشادات سياسات الإيكاو، على النحو الوارد في الوثيقة Doc 9082، بما في ذلك مبدأ التشاور مع الجهات المعنية، مما يشكل تحدياً للنمو والتنمية المستدامة في مجال النقل الجوي بوجه عام ولشركات الطيران بوجه خاص.

## ٢- المناقشة

١-٢ تتجمل ممارسة فرض رسوم الطيران غير المبررة عن عدم مراعاة سياسات الإيكاو وأدلتها الإرشادية بشأن التنظيم الاقتصادي للمطارات وخدمات الملاحة الجوية.

٢-٢ وهناك انتشار للاحتكارات التي يمارسها مقدمو الخدمات، ولا سيما في توفير الوقود، والمناولة الأرضية، وخدمات المطاعم، وما إلى ذلك، في بعض الدول التي لا يزال يتعين فيها تحرير هذه الخدمات. وغالباً ما يفرض مقدمو الخدمات أسعاراً باهظة حتى عندما يتيح حجم الحركة الجوية تصرفاً مغايراً. وينطبق الوضع نفسه على رسوم خدمات الركاب التي غالباً ما لا تكون متسمة بالشفافية ولا مرتبطة بما يجري تقديمه من خدمات.

٣-٢ وفي مجال النقل الجوي الدولي، تكمل الوثيقة Doc 8632 البند ٢٤ من الاتفاقية التي تفصل على نحو مفاهيمي بين "الرسم" و"الضريبة" وتعترف بالطابع الفريد للطيران المدني الدولي وضرورة منح إعفاء من الضرائب فيما يخص جوانب معينة من العمليات. ومع ذلك، لا تزال بعض الدول الأعضاء تفرض ضرائب مرتفعة على نحو تبادلي على شكل رسوم أو ضرائب مخفية تحت غطاء رسوم خدمات. وبناء عليه، ينتج عن ذلك ارتفاعاً في التكاليف المترتبة على مشغلي شركات الطيران وفي نهاية المطاف على المنتفعين النهائيين.

## ٣- الخلاصة

١-٣ يُعد فرض رسوم الطيران غير المبررة والضرائب المفرطة وكذلك انتشار الاحتكار في توفير الخدمات مصدراً لشواغل كبيرة لأن ذلك يثبط بلا مبرر الطلب على خدمات الخطوط الجوية الدولية نظراً إلى ارتفاع تكلفة تذاكر السفر والشحن إذ إن هذه الرسوم والضرائب تؤثر سلباً على المستهلكين ونمو النقل الجوي الدولي.

٤- الإجراء

٤-١ ومن ثمّ فإنّ الجمعية العمومية مدعوة إلى أن تحيط علماً بالتحديات الناشئة عن عدم التقيد بسياسات الإيكاف بشأن الرسوم والضرائب ولا سيما الرسوم والضرائب المفروضة على النقل الجوي الدولي، وأن تتظر في التوصيات الواردة في الموجز التنفيذي.

- انتهى -