



**الخطاب الافتتاحي الموجه من رئيس مجلس
منظمة الطيران المدني الدولي، السيد روبرتو كوبيه غونزاليس
إلى مؤتمر اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية**

(مونتريال، ٢٠٠٨/٩/١٥)

إنه لمن دواعي السرور لي أن أرحب بكم بالنيابة عن مجلس منظمة الطيران المدني الدولي وأمينها العام في مؤتمر اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية.

شهد عام ١٩٥٦ انعقاد المؤتمر الأول للإيكاو بشأن الرسوم، وانهضت منذ ذلك الحين خمسة مؤتمرات أخرى من هذا النوع. واليوم، نبدأ المؤتمر السابع ويتمثل هدفنا المشترك في استعراض وإقرار الإرشادات الحالية المتعلقة بالسياسات العامة الخاصة بالرسوم. ومن الواضح أن توقيت انعقاد هذا المؤتمر مناسب نظرا للتغير السريع في البيئة التشغيلية للطيران المدني الدولي. فنحن نواجه تحديات مجهولة من حيث أبعادها ونطاقها، ومنها إمدادات النفط وأسعاره، وقضايا البيئة، والقيود المفروضة على القدرة الاستيعابية. ويتحتم على جميع الأطراف في ظل هذه الظروف العمل معا والتعاون على جعل شبكة النقل الجوي قادرة على مواكبة الواقع الجديد الصعب. ولا بد أن تصبح الكفاءة والجدوى الاقتصادية هي المبادئ التوجيهية التي نسترشد بها ونحن نمضي قدما نحو جعل صناعة طيران سليمة من الناحية المالية وقادرة على الاستمرار.

إن توقيت هذا المؤتمر مناسب أيضا بالنظر إلى التطورات الهائلة التي تحققت في العقد الأخير فيما يخص تنظيم وتمويل أنشطة مقدمي الخدمات. وعمل المؤتمر السابق الذي انعقد في عام ٢٠٠٠ على تطوير إرشادات الإيكاو بالنسبة للسياسات العامة المرتبطة بإضفاء الطابع التجاري على المطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية وخصخصتها. وفي هذا الشأن، يمكن لهذا المؤتمر أن يستند إلى التجارب الحديثة ويواصل إعداد الإرشادات عن السياسات العامة كي تتمكن الدول من معالجة المسائل التنظيمية الأساسية المرتبطة بالرسوم والجوانب الاقتصادية للمطارات وخدمات الملاحة الجوية بفعالية.

وتشكل مسألتنا إضفاء الطابع التجاري على المطارات وخدمات الملاحة الجوية وخصخصتها جزءا لا يتجزأ من عملية العولمة المتواصلة وتحرير الاقتصادات عبر العالم.

غير أن الدراسات التي أجرتها الإيكاو تبين أن عددا كبيرا من مقدمي الخدمات في جميع أنحاء العالم لا يسترد حتى الآن تكاليفه بالكامل، سواء كان ينتمي إلى القطاع الخاص أم لا. وينطوي ذلك على آثار خطيرة وتتفاقم نتيجة للنمو المطرد للنقل الجوي، الذي فرض وما زال يفرض ضغوطا متزايدة على الدول لتمويل أعمال توسيع المطارات وتجهيزات الملاحة الجوية بغرض التغلب على ازدياد المطارات والمجالات الجوية أو منع حدوثه من الأصل. وتزداد الصورة تعقيدا إذا ما أخذنا في الاعتبار التحديات التي أشرت إليها آنفا وما قد تتركه من آثار سلبية على الطلب العالمي على النقل الجوي.

ووفقا لاتفاقية الطيران المدني الدولي، فإن الدول مسؤولة في نهاية المطاف عن سلامة وأمن مجالها الجوي، وهي مسؤولة أيضا عن ضمان تقديم الخدمات طبقا للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو، التي يعترف بأنها مسألة حاسمة في تحقيق سلامة وأمن الملاحة الجوية الدولية.

أضف إلى ذلك أنه ينبغي للدول لدى النظر في إضفاء الطابع التجاري على المطارات أو مقدمي خدمات الملاحة الجوية أو تخصصتها أن تضع في اعتبارها أن المراقبة الاقتصادية مسؤولية تقع على عاتق الدول أيضا. والهدف المتوخى هو منع سوء استغلال ما يعرف باسم "الاحتكار الطبيعي" من جانب مقدم الخدمات. ويمكن أن تمارس الدولة المراقبة الاقتصادية بطرق شتى وتتراوح بين اتباع نهج "المراقبة السلسلة" وبين التدخلات التنظيمية المباشرة في القرارات الاقتصادية التي يتخذها مقدمو الخدمات، مثلا من خلال وضع آلية تنظيمية. وسيتعين على الدول اختيار الشكل الأنسب من المراقبة الاقتصادية الذي تقتضيه ظروفها الخاصة. وعندما تبت هذه الدول في كيفية ممارسة مهمة المراقبة الاقتصادية، ينبغي لها أن تأخذ في الاعتبار درجة المنافسة بين مقدمي الخدمات، والتكاليف والمنافع المرتبطة بالأشكال البديلة للمراقبة، وكذلك الأطر القانونية والمؤسسية والإدارية.

ويمكن تقليل الحاجة إلى التدخلات التنظيمية المباشرة عندما تكون هناك آليات ملائمة للتشاور مع المنتفعين وترتيبات تعاونية بين مقدمي الخدمات والمنتفعين منها. وبالنظر إلى التحديات الضخمة التي نواجهها، فإنني على قناعة من أن الارتقاء بمستوى التعاون في صناعة الطيران أمر ضروري للغاية.

وتقتضي سياسات الإيكاو الحالية بشأن الرسوم على الاقتصادات بإجراء المشاورات على أساس كل حالة على حدة في إطار الزيادات في الرسوم والخطط الرئيسية لتطوير الهياكل الأساسية. غير أنه ينبغي أن يشكل التشاور عملية متواصلة بل يمكن أحيانا أن يقتضي الأمر عدة سنوات لأنه ينبغي عقد عدد من الاجتماعات لبناء الثقة المتبادلة وإقامة حوار بناء. ومن ثم، سيتعين علينا تعزيز سياسات الإيكاو بشأن التشاور مع المنتفعين ووضع آليات دائمة للمشاورات عندما لا توجد ترتيبات طوعية بين مقدمي الخدمات والمنتفعين منها. وينبغي أن تتضمن هذه المشاورات ممثلين عن جميع فئات المنتفعين التي تعمل في المطارات أو في المجالات الجوية المعنية.

وترتبط مسألة أداء مقدمي الخدمات ارتباطا وثيقا بالمراقبة الاقتصادية والمشاورات مع المنتفعين. ونظرا لأن ما يعرف باسم "إدارة الأداء" من الأدوات الهامة بالنسبة لمقدمي الخدمات والمنظمين والمنتفعين، ينبغي أن تكفل الدول، في إطار مهمتها المتعلقة بالمراقبة الاقتصادية ومن خلال عملية التشاور، أن يعد وينفذ مقدمو الخدمات التابعون لها نظم إدارة الأداء الملائمة.

وهناك ترابط وثيق بين المواضيع الرئيسية الثلاثة في المؤتمر والمتمثلة في المراقبة الاقتصادية وإدارة الأداء والمشاورات، وتمثل جميعها نهجا شاملا لتعزيز التعاون في صناعة الطيران، لا سيما بين الجهات التنظيمية ومقدمي الخدمات والمنتفعين منها. وإذا توصلنا إلى تفاهم مشترك بشأن هذه القضايا الثلاث، وأن هذا الأمر في متناول أيدينا، فسيكون ذلك بمثابة أساس متين لاعتماد استنتاجات وتوصيات بناءة تساعدنا على بلوغ أهداف هذا المؤتمر بخصوص التعاون والكفاءة.

ومن هذا المنطلق، أدرك أن سياسات الإيكاو بشأن الرسوم تختلف من حيث الوضع عن أحكام اتفاقية شيكاغو، حيث أن الدولة المتعاقدة غير ملزمة قانونا بالتقيد بهذه السياسات. ومع إضفاء الطابع التجاري على المطارات وخدمات الملاحة الجوية وخصخصتها، هناك خطر يتمثل في عدم وجود وعي كاف بسياسات الإيكاو في المجال الاقتصادي، الأمر الذي قد يؤدي إلى تباين النهج المتعلقة بالرسوم والضرائب المفروضة على المنتفعين. فعلى سبيل المثال، أثارت أحيانا الخصائص الاقتصادية والقيود المفروضة على القدرات الاستيعابية للمطارات ومقدمي خدمات الملاحة

الجوية، إلى جانب تحرير خدمات النقل الجوي، بعض التساؤلات بخصوص تطبيق مبدأ عدم التمييز المنصوص عليه في المادة ١٥ من اتفاقية شيكاغو وتطبيق ممارسات منصفة لاسترداد التكاليف. وبناء عليه، من المهم التشديد على أنه نظراً لاستناد السياسات إلى توصيات صادرة عن المؤتمرات الدولية الرئيسية، مثل مؤتمرنا هذا، فإن الدول ملزمة أدبياً باتباعها. وينبغي أن تقر هذه الدول بأن عدم التقيد بسياسات الإيكاو بشأن الرسوم يقوّض عمليتي توفير وتشغيل المطارات وخدمات الملاحة الجوية بكفاءة وجدوى اقتصادية، وكذلك العلاقة مع المنتفعين، وبوجه خاص فيما يتعلق بالشفافية ومعاملة مختلف فئات المنتفعين معاملة منصفة. وهكذا، ينبغي أن تضمن الدول أن مقدمي الخدمات لديها يلتزمون بسياسات الإيكاو وأن يبلغونها بأي انحراف في التقيد بهذه السياسات.

وإنه لمن دواعي الشرف لي أن أعلن عن افتتاح هذا المؤتمر بشأن اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية. وسيقدم لنا السيد سعود بن علي رضا هاشم، رئيس لجنة النقل الجوي وممثل المملكة العربية السعودية في المجلس، في الكلمة التي سيلقيها، مزيداً من التفاصيل عن جدول أعمال هذا المؤتمر.

ويتطلع مجلس الإيكاو بشغف إلى توصياتكم وسيأخذ مأخذ الجد اقتراحاتكم بشأن أفضل الطرق الممكنة لتعزيز إرشاداتها عن السياسات المرتبطة برسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية، بالإضافة إلى مختلف جوانب خدمات المطارات واقتصاديات وإدارة الملاحة الجوية.

وبناء على الآراء المعبر عنها بالأمس في المنتدى الذي سبق هذا المؤتمر، فإنني واثق كل الثقة أن هذا المؤتمر سيكون بالفعل مثمراً للغاية.

واسمحوا لي الآن أن أدعو السيد هاشم لإلقاء كلمته.