



الجمعية العمومية — الدورة الحادية والأربعون

تقرير اللجنة الاقتصادية

عن

البند ٣٦ من جدول الأعمال

(مقدم من رئيس اللجنة الاقتصادية)

التقرير المرفق عن البند ٣٦ من جدول الأعمال اعتمده اللجنة الاقتصادية.

ملاحظة — بعد إزالة هذا الغلاف، ينبغي إدراج هذه الورقة في المكان الملائم من ملف التقارير.

(خمس صفحات)

البند رقم ٣٦ من جدول الأعمال: إقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية - السياسة العامة

١-٣٦ عرض المجلس في ورقة العمل WP/11 التدابير الاقتصادية والمالية لمعالجة تأثير جائحة فيروس كورونا، استناداً إلى إرشادات الإيكاو وتوصيات فرقة عمل المجلس لإنعاش قطاع الطيران (CART) والمؤتمر الرفيع المستوى بشأن فيروس كورونا (٢٠٢١) (HLCC 2021). وعرضت الورقة أيضاً خطة عمل الإيكاو للمستقبل والتي تتناول هذا الجانب، مع التركيز على تحديد تدابير إضافية وفقاً لتطور الوضع وتقديم المساعدة في التنفيذ وتعزيز التعاون بين جميع الأطراف بشأن الدعم المالي للطيران.

٢-٣٦ وفي ورقة العمل WP/12، قدم المجلس تقريراً عن العمل الذي أنجزته الإيكاو بشأن الجوانب الاقتصادية لخدمات المطارات والملاحة الجوية، بما في ذلك تحديث الإرشادات القائمة ووضع إرشادات جديدة بشأن تمويل بنية الطيران الأساسية، وتلبية احتياجاتها المالية، فضلاً عن دعم تعافي مقدمي خدمات المطارات والملاحة الجوية من التداعيات الاقتصادية الناشئة عن جائحة فيروس كورونا. وعرضت الورقة أيضاً خطة العمل المستقبلية في هذا المجال، مع التركيز على مواصلة تحديث وتطوير السياسات والإرشادات والأدوات اللازمة لتحقيق الجدوى الاقتصادية للمطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية وتمويل الاحتياجات على المدى القصير والمتوسط والطويل.

٣-٣٦ وتضمنت ورقة العمل WP/221، التي قدمتها جمهورية كوريا، معلومات عن الصعوبات في إعداد مقارنة موحدة لرسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية التي تفرضها الدول بسبب تطبيق معايير مختلفة بشأن الرسوم، بما في ذلك المعايير غير الواردة ضمن توصيات المجلس. ودعت الورقة الإيكاو إلى استعراض التوصيات الحالية بشأن سياسات فرض الرسوم؛ والنظر في وضع سياسات إضافية بحيث يمكن للدول أن تفرض الرسوم بطريقة شفافة وعادلة؛ وإنشاء نظام رقمي للإبلاغ عن المعلومات مما يمكن الدول من تحديث معاييرها بانتظام.

٤-٣٦ وفي ورقة العمل رقم WP/342، قدمت المملكة العربية السعودية، بدعم من الدول الأعضاء في المنظمة العربية للطيران المدني (ACAO)، تجربتها في تيسير الأمر على الركاب وتحسين البنية التحتية للمطارات ومستويات الخدمة والكفاءة التشغيلية من خلال إنشاء "برنامج التقييم الشامل لجودة خدمات المطار" (ATQS) في ٢٧ مطاراً. واقترح في الورقة أن تقوم الإيكاو بدراسة ركائز هذا البرنامج والنظر في جدوى توفير نموذج لتستخدمه الدول الأعضاء التي ترغب في الاستعانة به.

٥-٣٦ وفي ورقة العمل WP/247، أوضحت جنوب أفريقيا كيف أن المنافسة أصبحت هي مركز اهتمام الأعمال في المطارات ولفتت الانتباه إلى الصعوبات التي تواجه المطارات في الحفاظ على البنية الأساسية القائمة والتخطيط للنفقات الرأسمالية المستقبلية نتيجة لتأثير جائحة فيروس كورونا على حركة المطارات وشؤونها المالية. وسلطت الورقة الضوء على أهمية قيام فريق خبراء إقتصاديات المطارات (AEP) باستعراض سياسات الإيكاو بشأن الرسوم الواردة في الوثيقة Doc 9082 واستكشاف الآليات التي يمكن من خلالها تعويض المطارات الخاضعة للتنظيم في الظروف الاستثنائية مثل الجوائح والصدمات العالمية الأخرى.

^١ الجزائر والبحرين وجزر القمر وجيبوتي ومصر والعراق والأردن والكويت ولبنان وليبيا وموريتانيا والمغرب وعمان وفلسطين وقطر والمملكة العربية السعودية والصومال والسودان والجمهورية العربية السورية وتونس والإمارات العربية المتحدة واليمن.

٦-٣٦ وأعربت الولايات المتحدة، والاتحاد الأوروبي^٢، ودوله الأعضاء، والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني^٣، من خلال ورقة العمل WP/199، عن آرائها بشأن ضرورة توفير إرشادات محددة وتحليل قانوني فيما يتعلق بأحكام المادة ١٥ من "اتفاقية الطيران المدني الدولي" (اتفاقية شيكاغو) من أجل ضمان امتثال الدول. وسلطت الورقة الضوء على حقيقة أن بعض الدول تطلب ترتيبات تجارية بين شركات الطيران كشرط مسبق للوصول إلى المجال الجوي أو لمسارات الطيران التفضيلية. واحتجت بأن الطابع السري لمثل هذه المعاملات يجعل من الصعب على سلطات الطيران فهم التأثير المحتمل لهذه الترتيبات بين شركات الطيران على السوق، وفي ظل ظروف معينة، يبدو أن هذه الممارسات لا تتوافق مع مقاصد المادة ١٥. ودعت الورقة الإيكاو إلى إجراء تحليل للعلاقة بين التزامات الدول عملاً بالمادة ١٥ من اتفاقية شيكاغو ومنح الدول إمكانية استخدام المجال الجوي، الأمر الذي من شأنه أن يوفر أساساً لتعزيز التزام الدول بالمادة ١٥.

٧-٣٦ ومن خلال ورقة العمل WP/228، سلط المجلس الدولي للمطارات (ACI) الضوء على المنافسة الشديدة التي تواجهها المطارات بسبب تغير المشهد التنافسي والاقتصادي وشدت على ضرورة اتباع نهج تستجيب للاحتياجات الفعلية ومرنة وفعالة لتحديد رسومها من أجل التعافي المستدام من جائحة فيروس كورونا والاستجابة بشكل مناسب لمتطلبات النفقات الرأسمالية. وأكدت الورقة على أهمية عمل فريق خبراء اقتصاديات المطارات لتقييم مدى ملاءمة سياسات الإيكاو بشأن الرسوم ومدى استجابتها للتغيرات التي تشهدها الصناعة.

٨-٣٦ ومن خلال ورقة المعلومات WP/391، عرضت الكاميرون خبرتها في تقييم رصد جودة الخدمات والتسهيلات المقدمة لمستخدمي النقل الجوي، ولا سيما في المطارات، والإشراف عليها من خلال المنتدى السنوي المنتظم الذي يتم تنظيمه بمشاركة شركات الطيران ومشغلي المطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية والإدارات الشريكة التي تتدخل في المطارات. وسلطت الورقة الضوء على أهمية وضع منصة تبادل مع جميع الجهات المعنية لتحسين جودة الخدمات المقدمة لمستخدمي النقل الجوي.

٩-٣٦ ومن خلال ورقة المعلومات WP/542، قدم المجلس الدولي للمطارات برنامجاً الخاص بخدمة الركاب في المطارات ووضع أسس المقارنة - "جودة خدمات المطارات" (ASQ)، بما في ذلك تغطية البرنامج ومنهجيته. وسلطت الورقة الضوء على الأهمية المتزايدة للرصد المستمر وقياس جودة خدمات المطارات، وشجعت الدول على القيام بذلك باستخدام معايير عادلة ومعقولة في إطار نموذج أعمال المطارات وبيئتها التشغيلية.

١٠-٣٦ وعرضت ورقة المعلومات WP/553، التي قدمها الاتحاد الدولي لرابطات مراقبي الحركة الجوية (IFATCA)، التخفيضات في الاستثمارات والموظفين من قبل مقدمي خدمات الملاحة الجوية نتيجة للدورات المتكررة لنمو الحركة الجوية التي تليها فترات الانكماش، والتي غالباً ما تساهم في تقييد القدرات أثناء الانتعاش. وسلطت الورقة الضوء على الحاجة إلى مراجعة أساليب التمويل وتحديد نهج أكثر مرونة لتمويل خدمات الملاحة الجوية.

^٢ النمسا وبلجيكا وبلغاريا وكرواتيا وقبرص وتشيكيا والدانمرك وإستونيا وفنلندا وفرنسا وألمانيا واليونان وهنغاريا وأيرلندا وإيطاليا ولايتيا وليتوانيا ولكسمبورغ ومالطا وهولندا وبولندا والبرتغال ورومانيا وسلوفاكيا وسلوفينيا وإسبانيا والسويد.

^٣ ألبانيا، أرمينيا، أذربيجان، البوسنة والهرسك، جورجيا، آيسلندا، جمهورية مولدوفا، موناكو، الجبل الأسود، مقدونيا الشمالية، النرويج، سان مارينو، صربيا، سويسرا، تركيا، أوكرانيا، المملكة المتحدة.

١١-٣٦ وفي ورقة المعلومات WP/454، عرض الاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF) دراسة مستقلة بعنوان "متابعة أزمة جائحة فيروس كورونا: نماذج رسوم الحركة الجوية وتمويل مقدمي خدمات الملاحة الجوية"، وسلط الضوء على إشكالية أن "المستخدم هو الذي يدفع" (المنفعة الخاصة) مقارنة بمنهج البنية الأساسية (الصالح العام) لتمويل خدمات الملاحة الجوية. وأعرب الاتحاد الدولي لعمال النقل عن دعمه للاستنتاج الرئيسي للدراسة الذي يفيد بأنه: "ينبغي أن تمول الدولة المستوى الأدنى (الأساسي) للخدمة والموظفين. أما ما يتجاوز ذلك، فيمكن فرض رسوم على المستخدمين مباشرة مقابل خدمات الملاحة الجوية، ولكن يتعين على صانعي السياسات إعادة النظر في من هم "المستخدمون" وكيف يدفعون مقابل ما هو في النهاية خدمة لا تقدر بثمن ولكنها غير مرئية".

١٢-٣٦ ولدى النظر في تقرير المجلس الوارد في ورقة العمل WP/12، أعربت اللجنة عن تقديرها للعمل الذي قامت به المنظمة في مجال اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية. وأيدت العمل الجاري لتحديث سياسات الإيكاو وإرشاداتها وآليات استرداد تكاليف تقديم خدمات الأرصاد الجوية لأغراض الطيران، وخدمات معلومات طقس الفضاء، وتمويل عمليات نظم الطائرات غير المأهولة. ومن ثم فقد أقرت اللجنة برنامج عمل المنظمة في هذا المجال، بما في ذلك أهمية تحديث السياسات القوية والإرشادات.

١٣-٣٦ وفيما يتعلق بورقة العمل WP/221، ومع الإحاطة علماً بصعوبات المقارنة بين الرسوم المفروضة بسبب تطبيق الدول لمعايير متباينة في تحديد الرسوم، اتفقت اللجنة على أن تلك الصعوبات هي نتيجة الاختلافات بين السمات الخاصة على الصعيد الوطني والإقليمي، والاختلافات في خصائص اقتصادات الدول ومطاراتها ومقدمي خدمات الملاحة الجوية فيها. وبخصوص اقتراح وضع نظام شامل لتحديد الرسوم بحيث يتسم بالإنصاف والشفافية، رأت اللجنة أن الإيكاو قد وضعت بالفعل سياسات بشأن الرسوم أرست المبادئ الرئيسية في هذا الشأن، ومنها مبادئ عدم التمييز والارتباط بالنفقات والشفافية والتشاور مع المنتفعين، وذلك على النحو الوارد في وثيقة "سياسات الإيكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية" (Doc 9082).

١٤-٣٦ ورحبت اللجنة بالمعلومات الواردة في ورقة العمل WP/342 بشأن تجربة تحسين تسهيلات الركاب في المطارات. وأحاطت اللجنة علماً بالنواحي العملية للركائز الأساسية وبفوائدها في قياس جودة المطارات، والتي يمكن للدول الراغبة في إنشاء برنامج مماثل أن تستفيد منها.

١٥-٣٦ ولدى استعراض ورقتي العمل WP/247 و WP/228، لاحظت اللجنة الأثر البالغ الذي خلفته جائحة فيروس كورونا على المطارات وصعوبات تحديث البنية الأساسية الموجودة وتلبية الحاجة إلى البنى الأساسية على المدى الطويل. وأجرت اللجنة مناقشة إيجابية فيما يتعلق ببرنامج عمل فريق خبراء اقتصاديات المطارات وفريق اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية (ANSEP) وأقرت بوجود بعض الآراء المتباينة بشأن مواضيع محددة ويعكف الفريقان حالياً على معالجتها. وإقراراً بالطبيعة الديناميكية التي يتسم بها القطاع، أعربت اللجنة عن تأييدها للعمل الجاري الذي يضطلع به فريق خبراء اقتصاديات المطارات وفريق اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية بشأن الوثيقة Doc 9082.

١٦-٣٦ وأحاطت اللجنة علماً بالمشكلة التي أثيرت في ورقة العمل WP/199 بشأن ممارسة فرض رسوم أو طلب الحصول، بأي شكل آخر، على تعويض يتجاوز الرسوم الثابتة للملاحة الجوية القائمة على التكلفة من أجل استعمال المجال الجوي، وهو ما يتنافى مع القصد من المادة ١٥ من اتفاقية شيكاغو. ومع التأكيد على أهمية التزام الدول بالقواعد التي أرسيتها الاتفاقية، وافقت اللجنة على ضرورة إعداد إرشادات أكثر تفصيلاً وإجراء تحليل قانوني كي يتسنى للدول الأعضاء فهم المادة ١٥ من اتفاقية شيكاغو وتطبيقها بصورة أفضل. وتحقيقاً لهذه الغاية، ينبغي لفريق خبراء اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية وفريق خبراء تنظيم

النقل الجوي، بالتشاور مع اللجنة القانونية، إجراء تحليل للنظر على وجه التحديد في مسألة ما إذا كان الاشتراط التفاضلي للدولة بمنح إمكانية استعمال المجال الجوي لدول أخرى يتسق مع المعيار الوطني الموحد للمعاملة ومبدأ عدم التمييز المنصوص عليهما في اتفاقية شيكاغو. وأيدت اللجنة أيضاً عمل فريق خبراء اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية بخصوص رسوم الانتفاع بالمجال الجوي من خلال تحديث وثيقة الإيكاو Doc 9082.

١٧-٣٦ وأحاطت اللجنة علماً بالمعلومات الواردة في ورقات العمل WP/391 و WP/542 و WP/553 و WP/454.

— انتهى —