

المؤتمر العالمي للنقل الجوي الاجتماع السادس

مونتريال، من ١٨ إلى ٢٢ مارس ٢٠١٣

بحث القضايا الرئيسية وإطار تنظيم اللوائح ذي الصلة
اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية

البند ٢ من جدول الأعمال:
البند ٧-٢ من جدول الأعمال:

تمويل هياكل النقل الجوي

(ورقة مقدمة من الأمانة العامة)

الموجز التنفيذي

تُبين هذه الورقة كيف يمكن لسياسات الايكاو وإرشاداتها السارية أن تُطبَّق على تمويل هياكل النقل الجوي وذلك من خلال رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية، والتمويل المسبق للمشاريع، وتوزيع تكاليف خدمات النظم العالمية الملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS).

الإجراء: المؤتمر مدعو إلى ما يلي:

- أ) استعراض ما يرد في هذه الورقة من معلومات وتقييمات ومناقشة؛
ب) إقرار الاستنتاجات الواردة في الفقرة ٣؛
ج) اعتماد التوصيات الواردة في الفقرة ٤.

يمكن الاطلاع على مراجع المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي على موقع الانترنت التالي:
www.icao.int/meetings/atconf6

المراجع:

١- المقدمة

١-١ يتمثل أحد الأهداف الرئيسية للايكاو في ضمان تنمية النقل الجوي بشكل سليم ومستدام. فسياسات الايكاو وإرشاداتها السارية يمكن تطبيقها على تمويل الهياكل الأساسية اللازمة للأخذ بالجيل الجديد من نظم الملاحة الجوية.

٢- سياسات الايكاو الحالية فيما يتعلق بتمويل هياكل النقل الجوي

١-٢ تكتسي سياسات الايكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية (الوثيقة 9082 Doc) أهمية خاصة عند النظر في المسائل المتعلقة بتمويل هياكل النقل الجوي. فهي تنطرق إلى السياسات المتعلقة بتحديد تكاليف رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية. وكمبدأ عام، يجوز لمقدمي الخدمات أن يشترطوا على المستخدمين دفع نصيبهم من التكاليف، ولكن، في نفس الوقت، لا ينبغي مطالبة الطيران المدني الدولي بتغطية التكاليف التي لم تتسبب إليه (انظر الفقرة ٢-٦ من القسم الثاني والفقرة ١ من القسم الثالث من الوثيقة 9082 Doc).

٢-٢ والنظام العادل لاسترداد التكاليف يمكن أن يتضمن رسوما قائمة على أساس توزيع مجموع تكاليف خدمات المطارات وخدمات الملاحة الجوية المنكبة بالنيابة عن المنتفعين. أما التكلفة التي يتعين توزيعها فهي التكلفة الكاملة لإتاحة

هذه الخدمات، بما في ذلك احتساب مبالغ ملائمة لتكلفة رأس المال واستهلاك الأصول، فضلا عن تكلفة الصيانة والتشغيل ومصاريف التنظيم والإدارة. وينبغي، بوجه عام، عدم فرض رسوم على مشغلي الطائرات وسائر المنتفعين بالمطار، بمن فيهم المنتفعون النهائيون، في مقابل التجهيزات والخدمات التي لا يستعملونها، وذلك باستثناء التجهيزات والخدمات المنصوص عليها والمنفذة بموجب خطة الملاحة الجوية الإقليمية (انظر الفقرتين ١-٢ و ٢-٢ من القسم الثاني والفقرتين ١-٣ و ٢-٣ من القسم الثالث من الوثيقة 9082 Doc).

٣-٢ وتستطيع خدمات الملاحة الجوية أن تحقق إيرادات كافية تفوق جميع تكاليف التشغيل المباشرة وغير المباشرة، فتوفر بذلك عائدا معقولا على الأصول المالية (قبل الضرائب وتكلفة رأس المال بالنسبة لخدمات الملاحة الجوية)، يضمن تمويلا كافيا للاستثمار في بنى أساسية جديدة أو محسنة (انظر الفقرة ٨-٢ من القسم الثاني والفقرة ٦-٣ من القسم الثالث من الوثيقة 9082 Doc). ويمكن إدراج التكاليف المرتبطة مباشرة بمهام مراقبة المطارات وخدمات الملاحة الجوية (السلامة والأمن والمراقبة الاقتصادية) في أساس تكلفة المطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية، وذلك حسب السلطة التقديرية للدولة (انظر الفقرة ١٠-٢ من القسم الثاني والفقرة ٧-٣ من القسم الثالث من الوثيقة 9082 Doc).

٤-٢ وفيما يتعلق برسوم المطارات، لا ينبغي إضافة إلا تكاليف التجهيزات والخدمات التي تستعمل بوجه عام من جانب الخطوط الجوية الدولية، مع استبعاد تكاليف التجهيزات أو الأماكن المؤجرة أو المشغولة بصفة خالصة والتي تفرض عليها رسوم مستقلة؛ وينبغي ألا تؤخذ في الحسبان قدرة المنتفعين على الدفع إلا بعد أن تكون جميع التكاليف قد قدرت تماما ووزعت بشكل موضوعي. وفي هذه المرحلة، يجب إيلاء الاعتبار لقدرة الدول والمجتمعات المعنية على الإسهام، على أن يكون مفهوما أن الدولة أو السلطة المسؤولة عن فرض الرسوم يجوز لها أن يسترد مبالغ تقل عن التكاليف الكلية التي تحملتها، وذلك باعتبار المنافع المحلية أو الإقليمية أو الوطنية المحققة (انظر الفقرتين ٢-٣٠ و ٩-٣٠ من القسم الثاني من الوثيقة 9082 Doc).

٥-٢ وفيما يتعلق برسوم خدمات الملاحة الجوية، لا بد أن تكون التكاليف التي تؤخذ في الاعتبار هي تلك المقدرة بالعلاقة إلى التجهيزات والخدمات، بما في ذلك خدمات الأقمار الصناعية، المنصوص عليها في خطط الايكاو الإقليمية للملاحة الجوية والمنفذة في إطارها، مع إدخال أي إضافات ضرورية وفقا للتوصيات الصادرة عن اجتماعات الايكاو الإقليمية للملاحة الجوية ذات الصلة، وبالصيغة التي أقرها المجلس. وينبغي أيضا استبعاد أي تجهيزات وخدمات أخرى، إلا إذا تم النص عليها بناء على طلب من مشغلي الطائرات. كما ينبغي استبعاد تكاليف التجهيزات والخدمات المقدمة بناء على عقود أو المقدمة من مشغلي الطائرات أنفسهم، وأي مصروفات باهظة خاصة بالإنشاء أو التشغيل أو الصيانة. وأخيرا، ينبغي تحديد تكاليف خدمات الدعم مثل خدمات الأرصاد الجوية والملاحة الجوية وخدمات معلومات الطيران وغيرها من الخدمات الإضافية بصورة منفصلة (انظر الفقرات ٢-٣ و ٣-٣ و ٤-٣ من القسم الثاني من الوثيقة 9082 Doc).

٦-٢ وبغض النظر عن مبدأ ترابط تكاليف الرسوم ومبدأ حماية المنتفعين من دفع رسوم على مرافق غير موجودة أو غير متوفرة (حاليا أو في المستقبل)، فإن التمويل المسبق للمشاريع يمكن القبول به في حالات معينة، أي عندما يكون بمثابة الوسيلة الأكثر ملاءمة لتمويل الاستثمارات الطويلة الأجل والكبيرة، وشريطة أن تكون هناك ضمانات صارمة قائمة (الفقرة ٢٣ من القسم الأول من الوثيقة 9082 Doc).

٧-٢ ويمكن الاطلاع في دليل اقتصاديات المطارات (الوثيقة 9562 Doc) وفي دليل اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية (الوثيقة 9191 Doc) على مواد إرشادية مفصلة عن تمويل هياكل المطارات وخدمات الملاحة الجوية. وتتطرق هاتان الوثيقتان إلى مختلف جوانب التمويل التي يتعين النظر فيها عند الشروع في تنفيذ مشروع من مشاريع الاستثمار في الهياكل الأساسية، التي تلزم لتحسين مرافق وخدمات المطارات والملاحة الجوية.

٨-٢ وأخيرا، وفيما يتعلق بالنظم العالمية للملاحة بالأقمار الصناعية، اعتمد مجلس الايكاو سياسة عامة موقنة بشأن توزيع التكاليف اللازمة لاستحداث نظم أكثر تطورا. وفيما يلي ملخص لهذه السياسة العامة:

- (أ) تُقدّم الخدمات الأساسية للنظم العالمية للملاحة بالأقمار الصناعية مجاناً بوصفها مصلحة مشتركة، ونظراً لوجود عدة فئات من المنتفعين. بيد أنه يجوز أن يدفع المنتفعون مقابل خدمات هذا النظام الأكثر تقدماً (بما فيها خدمة تقويم الإشارات) ذات المستوى الأعلى لنوعية الخدمات والتكاليف؛
- (ب) ينبغي توزيع التكاليف التراكمية بالنسبة لخدمات النظم العالمية للملاحة بالأقمار الصناعية الأكثر تقدماً على جميع المنتفعين بهذه الخدمات. وينبغي أن توزع هذه التكاليف على المستوى الاقليمي مع مراعاة احتياجات مختلف فئات المنتفعين، وذلك بتكليف مستوى الخدمة حسب مختلف الاحتياجات؛
- (ج) قبل استرداد أي تكاليف من الطيران المدني، ينبغي أن يكون توزيع التكاليف على جميع المنتفعين موضوع مناقشة واتفاق عن طريق مفاوضات ومشاورات شفافة بين مقدم خدمات النظم العالمية للملاحة بالأقمار الصناعية وممثلي الطيران المدني وفئات المنتفعين الأخرى؛
- (د) ينبغي أن يكون توزيع التكاليف واستردادها متوافقاً مع سياسات الايكاو بشأن رسوم خدمات الملاحة الجوية، وذلك بغية ضمان ألا يُطلَب إلى الطيران المدني سوى دفع حصته العادلة من التكاليف ذات الصلة المحسوبة وفقاً لمبادئ المحاسبة السليمة وألا يتعرض الطيران المدني الدولي للتمييز أمام وسائل النقل الدولي الأخرى وفئات المنتفعين الأخرى؛
- (هـ) بعد تحديد حصة الطيران المدني ينبغي توزيع التكاليف على الدول المشاركة و/أو مقدمي خدمات الملاحة الجوية وذلك وفق سياسات وإرشادات الايكاو السارية بشأن أعباء الرسوم. وحينئذٍ يستطيع مقدمو خدمات الملاحة الجوية استرداد التكاليف من المنتفعين ضمن إطار نظم توزيع أعباء الرسوم.

٣- الاستنتاج

١-٣ على ضوء ما تقدّم من مناقشات، يمكن استنتاج ما يلي:

إنّ سياسات الايكاو وإرشاداتها السارية في مجال تمويل هياكل النقل الجوي من خلال رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية والتمويل المسبق للمشاريع وتوزيع تكاليف خدمات النظم العالمية للملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS) ما تزال سارية؛

٤- التوصيات

١-٤ التوصيات التالية مقترحة على المؤتمر للنظر فيها:

- (أ) ينبغي للدول أن تواصل، حسب الاقتضاء وrehنا بما تُملّيه عليها الظروف الوطنية، العمل بسياسات الايكاو وإرشاداتها التي يمكن تطبيقها على تمويل هياكل النقل الجوي من خلال رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية؛
- (ب) ينبغي للايكاو أن تتخذ كل التدابير اللازمة للتوعية والتعريف بسياساتها على نطاق واسع.

-انتهى-