



مؤتمر اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية

مونتريال، ١٥ إلى ٢٠/٩/٢٠٠٨

الموضوع رقم ٣: مسائل معينة تتعلق باقتصاديات خدمات الملاحة الجوية وإدارتها
الموضوع رقم ٣-٣: توزيع التكاليف ونظم فرض الرسوم

تصنيف الخدمات لأغراض توزيع التكاليف وفرض الرسوم

(ورقة مقدمة من الأمانة العامة)

الملخص

تناقش هذه الورقة تصنيف خدمات الملاحة الجوية لأغراض توزيع التكاليف وما يترتب على ذلك من آثار في نظام فرض الرسوم. ومقدمو خدمات الملاحة الجوية لهم الخيار في توزيع التكاليف حسب فئات الخدمات التقليدية (أي خدمات مراقبة المطار، ومراقبة الاقتراب من المطار، ومراقبة المنطقة) أو وفقاً لتصنيف بديل للخدمات يقوم على أساس فرض الرسوم وفقاً لأجزاء محددة من المجال الجوي ومراحل الطيران. ومن شأن اعتماد التصنيف البديل أن يعزز، في سياق عملية توزيع التكاليف، الشفافية وربط الرسوم بتكاليف الخدمات المقدمة، كما أنه سيمكن مقدمي خدمات الملاحة الجوية من تنويع رسومهم وفقاً لفئة كل خدمة (رسوم المنطقة على سبيل المثال). وتلخص الورقة إلى أن استخدام تصنيف بديل وما يقابله من رسوم منطقة ربما يفضي إلى استخدام الموارد بفعالية أكثر، لا سيما في المجال الجوي المزدهم أو المعقد. وخلصت الورقة أيضاً إلى أن الإيكاو ينبغي أن تضع مواد إرشادية إضافية بشأن هذا الموضوع.

يرد الإجراء المعروض على المؤتمر في الفقرة ٤.

١- المقدمة

١-١ قد تتباين تكاليف تقديم خدمات الملاحة الجوية حسب تباين أجزاء المجال الجوي وما تنسم به من تعقيدات، ووفقاً لمراحل الطيران. وأوصى مؤتمر اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية المنعقد في عام ٢٠٠٠ بأن توسع الإيكاو نطاق المواد الإرشادية الخاصة بتوزيع التكاليف لإبراز التطورات الأخيرة في مجال تنظيم خدمات الملاحة الجوية والممارسات في مجال فرض الرسوم. وبناء على ذلك، فقد وُضع بديل لفئات الخدمات التقليدية لأغراض توزيع التكاليف، ويرد هذا البديل في الفقرات من ٦-٤٧ إلى ٦-٥٢ من دليل اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية (الوثيقة ٩١٦١).

٢-١ وتناقش هذه الورقة تصنيف الخدمات على أساس أجزاء المجال الجوي ومراحل الطيران وما يترتب على ذلك من آثار في نظام فرض الرسوم.

٢- المناقشة

١-٢ عادة ما يتم توزيع التكاليف على أساس تصنيف الخدمات المقدمة حسب ما هو وارد في المرفق ٢ الخاص بسياسات الإيكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية (الوثيقة ٩٠٨٢)، أي تقسيم خدمات مراقبة الحركة الجوية إلى الفئات التالية: خدمة مراقبة المطار، وخدمة مراقبة الاقتراب، وخدمة مراقبة المنطقة (في مرحلة أثناء الطريق). ويوصي في الفقرة ٣٨ من الوثيقة ٩٠٨٢ بأن تُحدد بشكل منفصل تكاليف خدمات الملاحة الجوية المقدمة في مرحلتي الاقتراب والمطار لعمليات الطائرات.

٢-٢ وفي المقابل، يقسم التصنيف البديل خدمات مراقبة الحركة الجوية إلى خمس فئات على أساس أجزاء المجال الجوي ومرحلة الطيران. وفئات الخدمات البديلة هي: خدمة البرج، وخدمة الاقتراب الراداري/المنطقة النهائية، وخدمة المجال الجوي السفلي في مرحلة أثناء الطريق، وخدمة المجال الجوي العلوي في مرحلة أثناء الطريق والخدمة المحيطة. والهدف من هذا التصنيف هو تعزيز الشفافية وربط الرسوم بتكلفة الخدمة المقدمة.

٣-٢ ومن شأن اعتماد تصنيف الخدمات البديل لأغراض توزيع التكاليف أن يفرض تغييرات في هيكل الرسوم الذي يعتمد على مقدمو خدمات الملاحة الجوية. فبينما لا توجد في إطار التصنيف التقليدي سوى فئتي رسوم منفصلتين فقط، (أي رسوم خدمة الاقتراب/مراقبة المطار، والرسوم في مرحلة أثناء الطريق)، فيفضل تصنيف الخدمات البديل يستطيع مقدمو خدمات الملاحة الجوية أن ينعوا هياكل رسومهم حسب فئات الخدمات البديلة. وربما يفرض هذا النهج إلى تقليل الإعانات الشاملة فيما بين مختلف فئات المنتفعين وطراز الطائرات، ومن ثم إلى استخدام الموارد بقدر أكبر من الكفاءة.

٤-٢ ومن بين الاحتمالات القائمة هناك استحداث رسوم المنطقة أو الرسوم متفاوتة، أي الفصل بين الرسوم في مرحلة أثناء الطريق في المجالين الجوي السفلي والعلوي، أو رسوم الخدمة المحيطة^١. ومقارنة برسم مرحلة أثناء الطريق الفردي المفروض على أساس التصنيف التقليدي حيث تحدد كل دولة أو إقليم معلومات الطيران هذه الرسوم، ربما يكون فرض رسوم أعلى في مرحلة المجال الجوي السفلي ورسوم أدنى في مرحلة المجال الجوي العلوي أكثر إبرازاً للتكلفة الحقيقية. وذلك لأن الموارد المطلوبة لتقديم الخدمات في المجال الجوي العلوي هي عادة أقل تكلفة مقارنة بالموارد المطلوبة في المجال الجوي السفلي الذي يتسم بحركة صعود وهبوط مكثفة. وفي المجال الجوي المزدهم والمعقد، ربما تيسر رسوم المنطقة الاستخدام الأكثر كفاءة للمجال الجوي عن طريق إعطاء المنتفعين إشارات أسعار أكثر وضوحاً.

٥-٢ ومن أجل استخدام التصنيف التقليدي للخدمات وما يقابله من رسوم منطقة، ينبغي معالجة عدد من المسائل. أولاً سيصبح توزيع التكاليف مهمة أكثر تعقيداً في بعض الحالات، مما يزيد من التكاليف الإدارية. ثانياً تتطوي رسوم المنطقة على مخاطر محتملة تقضي إلى بعض الهواجس التشغيلية التي ربما تؤدي إلى أن يسلك المنتفعون طرقاً جوية لا تتسم بالكفاءة لتجنب التكلفة الباهظة لاستخدام الفضاء الجوي. ثالثاً، ربما يؤدي فرض معدلات رسوم أعلى في مرحلة الفضاء الجوي السفلي إلى تثبيط همة المستخدمين على الهامش، وربما يُعتبر هذا الأمر غير منصف للذين لا تتوفر لهم خيارات كثيرة سوى استخدام الفضاء الجوي السفلي.

٦-٢ علاوة على ذلك، تختلف عملية توزيع التكاليف على الصعيد الدولي بقدر كبير، وفي بعض الظروف ليس من الملائم استحداث رسوم منطقة. وكما هو مشار إليه في الفقرة ٣٩ (٢) من الوثيقة ٩٠٨٢، على كل دولة أن تقرر بنفسها

^١ وتعرف لائحة المفوضية الأوروبية رقم 1794/2006 الخاصة بالخطة الموحدة لرسوم خدمات الملاحة الجوية بمفهوم رسوم المناطق. علاوة على ذلك، تكفل اللائحة للدول بصفة خاصة تحديد منطقة رسوم منفصلة للخدمات المقدمة في "المناطق النهائية المعقدة".

ما إذا كانت ستفرض رسوم خدمات ملاحه جوية، ومتى ستفرض هذه الرسوم وبأي معدلات. وفي نهاية المطاف، ينبغي أن تقرر الدول ومقدمو خدمات الملاحه الجوية، وذلك حسب ظروفهم، وبعد التشاور مع جميع الأطراف المعنية، ما إذا كانوا سيستخدمون رسوم منطقة.

٧-٢ ومن أجل أن تجري الدولة ومقدمو خدمات الملاحه الجوية تقييماً لمزايا ومساوئ استخدام التصنيف البديل للخدمات ورسوم المنطقة، فمن الضروري استكمال المواد الإرشادية الحالية الخاصة بتوزيع التكاليف والواردة في الوثيقة ٩١٦١.

٣- الاستنتاجات

١-٣ يمكن استخلاص الاستنتاجات التالية من المناقشة السالفة الذكر:

(أ) يجوز للدول أن تنتظر في استخدام التصنيف البديل للخدمات وما يقابله من رسوم منطقة، وذلك حسب الظروف الخاصة بكل دولة، مثل فرض هذه الرسوم على سبيل المثال في الفضاء الجوي المزدهم أو المعقد. من أجل تحقيق نظام رسوم يربط التكلفة بالخدمة المقدمة بقدر أكبر ويتيح استخدام الموارد بكفاءة.

(ب) ينبغي أن توسع الإيكاو نطاق المواد الإرشادية الخاصة بتوزيع التكاليف بين أجزاء الفضاء الجوي و/أو مراحل الطيران، فضلاً عن وضع مواد إرشادية جديدة خاصة برسوم المنطقة.

٤- الإجراء المعروض على المؤتمر

١-٤ يُطلب من المؤتمر استعراض الاستنتاجات الواردة في الفقرة ١-٣ واعتمادها.

— انتهى —