



المؤتمر العالمي للنقل الجوي

الاجتماع السادس

مونتريال، من ١٨ إلى ٢٢ مارس ٢٠١٣

البند رقم ٢ من جدول الأعمال: بحث المسائل الرئيسية والإطار التنظيمي المتعلق بها

١-٢ من جدول الأعمال: دخول الأسواق

تخصيص الخانات الزمنية

(وثيقة مقدمة من الأمانة العامة)

الموجز التنفيذي

تناقش ورقة العمل هذه مسألة تخصيص الخانات الزمنية بتقييم الوضع الراهن وتأثيره على النقل الجوي الدولي. كما تتضمن معلومات عن الممارسات التنظيمية للدول وعمل الايكاو وإرشاداتها السياساتية في هذا المجال.

الإجراء: المؤتمر مدعو إلى ما يلي:

- (أ) استعراض المعلومات والتقييم الواردة في هذه الورقة؛
- (ب) إقرار الاستنتاجات الواردة في الفقرة ٥؛
- (ج) اعتماد التوصيات الواردة في الفقرة ٦.

المراجع: يمكن الاطلاع على المواد المرجعية للمؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي على الموقع: www.icao.int/meetings/atconf6.

١- مقدمة

١-١ المقصود بالخانات الزمنية في المطارات الفترة الزمنية المحددة المخصص للطائرة كي تتم عملية الهبوط أو الإقلاع في المطار. وعندما يتجاوز الطلب على هذه الخانات الزمنية في مطار ما العرض المتوفر، يمكن اعتبار المطار "مقيد القدرة" ويتعين حينئذ تطبيق إجراءات "تخصيص الخانات الزمنية". وقد يحدث تقييد القدرة فقط في فترات معينة من اليوم أو أيام معينة من الاسبوع، أو حتى خلال مواسم معينة.

٢-١ وترتبط مسألة تخصيص الخانات الزمنية بأوضاع مطارات معينة في دول محددة، لكن جميع هذه الأوضاع المحلية تؤثر على فرص الوصول إلى السوق وتشغيل الخدمات الجوية الدولية من مطارات أي دولة أخرى. ومع استمرار عمليات ربط المطارات بطريقة "hub-and-spoke"، فقد أصبح تخصيص الخانات الزمنية أكثر انتشاراً في تلك المناطق من العالم التي يتجاوز فيها الطلب الحالي الخانات الزمنية المخصصة أصلاً.

٢- تقييم الوضع الراهن

١-٢ إذ يواصل نمو الحركة الجوية تجاوزه لما يتوفر من مدارج وأماكن التوقف وقدرات تخليص إجراءات الركاب، فإن نقص الخانات الزمنية يؤثر على عدد متزايد من المطارات. ووفقاً لاتحاد النقل الجوي الدولي (الاياتا)، فإن مجموع عدد

المطارات المنسقة تنسيقاً تاماً أو المطارات من المستوى ٣^١ والتي تخضع لتخصيص الخانات الزمنية بموجب نظام الاياتا لتنسيق الجداول الزمنية قد ارتفع من ١٣٦ في عام ٢٠٠٠ إلى ١٥٥ في عام ٢٠١٠ ويُنتظر أن يصل عددها إلى ١٩٥ في عام ٢٠١٢ (١٠٤ في أوروبا في الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي وعددها ٢٧ دولة، و٤٣ في آسيا والمحيط الهادئ ويتوزع ١١ مطارا المتبقية على منطقة الشرق الأوسط وأمريكا الشمالية وجنوب أفريقيا). وبالإضافة إلى ذلك يشهد ١٢١ مطارا حول العالم درجة من الاحتقان. وإذا استمر حجم الحركة في الزيادة بوتيرة أسرع من الاستثمار في توسيع القدرات، فمن المتوقع أن يصبح العديد من هذه المطارات منسقا بشكل كامل أو تصبح مطارات من المستوى ٣.

٢-٢ علاوة على ذلك، فإن أنماط الحركة الجوية تؤثر كذلك على وفرة الخانات الزمنية المخصصة للإقلاع والهبوط. وتؤدي ممارسة عمليات ربط المطارات وفقاً لنموذج "hub-and-spoke" إلى موجات من الرحلات التي تصل إلى مطار من العديد من مطارات المنشأ وتغادر بعد فترة قصيرة إلى وجهات عديدة. ومع أن هذه الممارسة تساعد على تقليص الفترة الزمنية التي يقضيها المسافرون في المطارات لتغيير الطائرة، فإنها تتمخض عن سلسلة من فترات الذروة خلال اليوم، فتحد بذلك من وفرة الخانات الزمنية المخصصة لهذه المطارات المحورية.

٣-٢ وبالتالي فمن المتوقع أن يتزايد انتشار مسألة تخصيص الخانات الزمنية، التي هي بحد ذاتها مسألة عالمية تقتضي قواعد متسقة وإن لم تكن متطابقة، وستشكل بالتالي المزيد من القيود على تطوير صناعة النقل الجوي.

٢-٤ ويؤثر عدم كفاية الخانات الزمنية بشكل كبير على قدرة شركات الطيران على ممارسة حقوق دخول الأسواق التي تُمنح للدول بموجب اتفاقات الخدمات الجوية. ففي مؤتمر عام ٢٠٠٨ بشأن اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية، على سبيل المثال، أبلغت الدول الأفريقية عن صعوبات متزايدة في تأمين الخانات الزمنية في بعض المطارات خارج أفريقيا التي تود شركات الطيران الأفريقية التعامل معها. وأعربت هذه الدول عن رأيها بأن هذه الصعوبات قد أثرت سلباً على فرص وصول شركات الطيران الأفريقية إلى المسارات الدولية خارج أفريقيا والعمل فيها، وأن على الدول المعنية أن تطبق مبادئ المعاملة بالمثل والإنصاف التي تنطوي عليها اتفاقات الخدمة الجوية لتسوية المسائل المتعلقة بتخصيص الخانات الزمنية.

٢-٥ ومع أن تنمية البنى التحتية للمطارات وزيادة استخدام المرافق القائمة، في بعض الحالات، قد يوفر حلاً أو يتيح تحسناً كبيراً في الأمد البعيد، فإن الحلول التنظيمية القصيرة الأمد لتخصيص الخانات الزمنية كثيراً ما يصعب تنفيذها، وحتى بعد تنفيذها تصبح مثاراً للنزاعات في بعض الحالات.

٣- عمل الايكاو والإرشادات السياسية ذات الصلة

٣-١ تناولت الايكاو هذه المسألة بشكل مستفيض، في إطار دخول الأسواق وفي إطار تنمية البنى التحتية على حد سواء. وتشمل إرشادات السياسات التي وضعتها الايكاو ما يلي: دراسة بشأن الآثار التنظيمية لتخصيص خانات لمغادرة الطائرات ووصولها في المطارات الدولية (الكتاب الدوري رقم ٢٨٣ المنشور في عام ٢٠٠١)، ونتائج مؤتمر النقل الجوي الخامس بشأن هذه المسألة (الوثيقة رقم ٩٨١٩، تقرير مؤتمر النقل الجوي الخامس)، والبنود النموذجية لاتفاقات الخدمات الجوية الثنائية (الذي يرد في مرفق هذه الورقة).

٣-٢ ويتمثل المحتوى الرئيسي لإرشادات الايكاو فيما يلي "عند تحرير دخول الأسواق، ينبغي النظر في القيود المتعلقة بسعة المطارات واحتياجات البنى التحتية في الأجل الطويل". وينبغي أن يكون أي نظام لتخصيص الخانات الزمنية نظاماً منصفاً، وغير تمييزي وواضح، ويتعين أن يراعي مصالح جميع أصحاب المصلحة. وينبغي أن يكون متسقاً على الصعيد العالمي أيضاً، وأن يهدف إلى تحقيق أقصى قدر من الاستخدام لسعة المطارات، وأن يكون بسيطاً وعملياً ومستداماً من الناحية الاقتصادية". وإذ تتناول الدول هذه المسألة، يتعين عليها مراعاة الإطار القانوني الذي توفره اتفاقية شيكاغو، والتزاماتها بموجب اتفاقات الخدمات الجوية، واللوائح الوطنية والإقليمية المنطبقة، والآليات الطوعية القائمة لإدارة السعة غير الكافية بالمطارات.

٣-٣ ومنذ انعقاد مؤتمر النقل الجوي الخامس، ازدادت القيود على سعة المطارات، حتى وإن شيدت مطارات كثيرة مدارج جديدة ووسعت نطاق استخدام المطارات. ولا يزال الكثير من الدول يواجه مشكلات في الحصول على خانات زمنية لناقليها الجويين. وفي مؤتمر اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية الذي عقد في سبتمبر ٢٠٠٨، حثت الدول

^١ المطارات من المستوى ٣ هي المطارات التي يتجاوز فيها الطلب على المدرج والبوابات سعة المطار، ما يؤدي إلى الحاجة لتخصيص خانات زمنية لشركات الطيران من خلال نظام الاياتا لتنسيق الجداول الزمنية.

الإفريقية الايكاو على اتخاذ إجراءات أخرى لتناول مسألة تخصيص الخانات الزمنية، بما في ذلك الافتقار إلى تنفيذ إرشادات الايكاو ذات الصلة. واستجابة لذلك، فقد طلب مجلس الايكاو من الأمانة العامة النظر في وضع بنود ثنائية نموذجية بشأن تخصيص الخانات الزمنية.

٤-٣ ووفقاً لذلك، وضعت الأمانة العامة، بالتشاور مع فريق خبراء تنظيم النقل الجوي، ثلاثة خيارات للبنود الثنائية النموذجية تقوم على ممارسات الدول وإرشادات الايكاو حسب ما وردت في مرفق ورقة العمل هذه. ولقد استعرضت لجنة النقل الجوي هذه الخيارات في يناير ٢٠١١، واعتمدت الخيار الأول كبند نموذجي من أجل إدراجه في اتفاق الخدمات الجوية النموذجي الثنائي التابع للايكاو ولتعميمه على الدول من أجل استعمالها الاختياري. وكذلك وافقت اللجنة على أنه ينبغي إخطار الدول بتوفر الخيارين الآخرين، فضلاً عن أن الدول تملك صلاحية تحديد ما إذا كانت ستستخدم أي من البنود المقترحة. وطلب من الأمانة العامة مواصلة رصد التطورات وتنفيذ المزيد من الأعمال من أجل توفير خيارات أخرى قد تحقق قبولاً أوسع. ومن الجدير بالذكر أن مؤتمر قمة الإتحاد الإفريقي لرؤساء الدول والحكومات الذي انعقد في أديس أبابا بأثيوبيا في يناير ٢٠١٢، قد اعتمد "سياسة الطيران المدني الإفريقية" التي تطلب من الدول الأفريقية، في جملة أمور، استخدام الخيار الثاني من بند الايكاو النموذجي بشأن تخصيص الخانات الزمنية في اتفاقات الخدمات الجوية.

٥-٣ وأخيراً، قامت الايكاو، في سياق رسوم المطارات، بإعداد إرشادات مفصلة عن التسعيرة الاقتصادية للمطارات المكتظة، ترد في الوثيقة Doc 9562 المعنونة "دليل اقتصاديات المطارات".

٤- النقاش

١-٤ منذ المؤتمر الدولي الخامس للنقل الجوي، لا تزال مسألة القيود التي تواجه سعة المطارات والبحث عن حلول مناسبة لمشكلة تخصيص الخانات الزمنية تشكل تحدياً للحكومات ومشغلي المطارات وقطاع الطيران. وتتفاوت كذلك سياسات الدول وممارساتها في التعاطي مع مسألة تخصيص الخانات الزمنية. وتطبق معظم البلدان نظام الاياتا المدرج في إرشاداتها العالمية بشأن تخصيص الخانات الزمنية (WSG). وتتضمن هذه المبادئ التوجيهية مجموعة قواعد متفق عليها بين شركات الطيران ومنسقي تخصيص الخانات الزمنية. وقد اعتمدت بعض الدول أنظمتها الخاصة في هذا المجال، مستندة في أغلب الأحيان إلى المبادئ الواردة في نظام الاياتا المذكور. فالإتحاد الأوروبي والولايات المتحدة، على سبيل المثال، سنت أنظمتها الخاصة بشأن تخصيص الخانات الزمنية، وتم تنقيحها أو تعديلها خلال السنوات القليلة الماضية. وفي بعض الحالات، تصدت بعض الدول للمسألة من خلال اتفاقات الخدمات الجوية الثنائية. وهناك حالات طُبّق فيها نهج "تبادل الخانات الزمنية" في المطارات الشديدة الاكتظاظ. وقد أثار هذا النهج التنظيمي المجزأ بعض الانتقادات في السنوات الأخيرة.

٢-٤ إضافة إلى ذلك، أشير إلى أن الإجراءات الحالية لتخصيص الخانات الزمنية تفتقر إلى آليات جزاء مناسبة، مما يثني بعض مشغلي الخدمات الجوية عن اعتماد ممارسات تحد من كفاءة عملية تخصيص الخانات الزمنية، مثل المبالغة في تسعيرها والتأخر في تفريغ الخانات الزمنية وقلة استخدامها. ويتعين التصدي لجميع أوجه القصور هذه.

٣-٤ ومن الواضح أن عدم كفاية سعة المطارات والخانات الزمنية المخصصة للطائرات يؤثر سلباً على قدرة شركات الطيران على ممارسة حقوقها في دخول الأسواق، لكنه يشكل أيضاً عقبة مادية لا يمكن تسويتها بواسطة حلول قصيرة الأمد. ونظراً لطابع هذه المشكلة فمن الصعب تشخيص حل عالمي لها، فنقص القدرات يتفاوت من مطار إلى المطار. غير أن الدول وشركات النقل ومشغلي المطارات بحاجة إلى التصدي لهذه المسألة من منظور أوسع نطاقاً وأطول أمداً، بإيلاء الاعتبار الواجب لمتطلبات القدرات وقبورها في التخطيط لتطوير البنى التحتية. وقد أجرت الأمانة في هذا السياق، بتوصية من فريق خبراء تنظيم خدمات النقل الجوي (ATRP)، دراسة استقصائية ثانية عن القيود الحالية والمستقبلية التي تواجه قدرات المطارات وترد معلومات عن نتائج هذه الدراسة الاستقصائية في المرفق "ب" لهذه الورقة. وينبغي ملاحظة أن النتائج ليست قاطعة بما يكفي لتوفير أي معلومات مجددة للمؤتمر.

٤-٤ وفيما يتعلق بالصعوبات أو المنازعات المتعلقة بتخصيص الخانات الزمنية، فإن أفضل نهج عملي بالنسبة للدول للتصدي للصعوبات أو الخلافات هو، حسبما أوصت به إرشادات الايكاو، عن طريق التشاور وآليات حل الخلافات بموجب اتفاقات الخدمات الجوية أو غيرها من المحافل المتوفرة. وفي الوقت ذاته، يتعين على الدول، بالتنسيق مع قطاع

الطيران والايكاو، أن تواصل استعراض استعراض تنفيذ القواعد والإجراءات الحالية لتخصيص الخانات الزمنية مثل مقايضة الخانات الزمنية وبيعها وشراؤها والقواعد المحلية التي تختلف عن نظام الاياتا (WGS)، وأن تنظر فيما إذا كانت التغييرات مناسبة مع مراعاة الحاجة إلى تطابق القواعد على نطاق عالمي. ويمكن أن تواصل الايكاو في هذا السياق الاضطلاع بدور هام في وضع الإرشادات واستكشاف السبل الملائمة لتناول هذه المسائل، مع مراعاة مصالح الدول والقطاع وأصحاب المصلحة الآخرين.

٥- الاستنتاجات

- ١-٥ في ضوء النقاش أعلاه، يمكن استخلاص الاستنتاجات التالية:
- أ) ترتبط مسائل تخصيص الخانات الزمنية بأوضاع محلية محددة، لكنها تؤثر على فرص دخول الأسواق وتشغيل الخدمات الجوية الدولية. وإذ يستمر نمو الحركة الجوية وعمليات ترابط المطارات، فإن هذه المسائل ستظل قائمة وقد تتفاقم. وبما أن الوضع يتفاوت من دولة إلى أخرى ومن مطار إلى آخر، فإن من الصعب تشخيص حل عالمي لهذه المسألة. بيد أنه يتعين أن تعمل مجموعة الطيران الدولية على تنسيق قواعد وإجراءات تخصيص الخانات الزمنية المطبقة حالياً واستكشاف السبل الكفيلة بجعل الدول وأصحاب المصلحة في قطاع الطيران تعمل معاً للتوصل إلى نهج سياساتية محسنة في هذا المجال؛
- ب) إن أفضل أسلوب عملي لحل صعوبات معينة هي من خلال التشاور بين الأطراف المعنية، ومراعاة التزاماتها بموجب الاتفاقات الدولية ذات الصلة، والقواعد الوطنية والإقليمية المنطبقة، ومصالح جميع الأطراف المعنية؛
- ج) تناولت الايكاو مسألة تخصيص الخانات الزمنية بشكل مستفيض ووضعت الإرشادات ذات الصلة كي تستخدمها الدول، ولا تزال هذه الإرشادات صالحة للتطبيق؛
- د) استناداً إلى نتائج الدراسات الاستقصائية ويغض النظر عن التعاون الوثيق مع الصناعة، يبدو أن من الصعب جداً إتاحة بيانات وتوقعات مفيدة عن القيود الحالية والمقبلة التي تواجهها المطارات نظراً لنقص المعلومات المتاحة في هذا الصدد.

٦- التوصيات

- ١-٦ يُقترح على المؤتمر النظر في التوصيات التالية:
- أ) ينبغي أن تولي الدول الاعتبار الواجب لشواغل الدول الأخرى بشأن المسائل المتعلقة بتخصيص الخانات الزمنية وأثرها السلبي على الخدمات الجوية الدولية، وأن تبذل كل جهد ممكن لتسوية هذه المشاكل. كما ينبغي أن تولي الدول الاعتبار الواجب لمتطلبات السعة في تخطيط البنى التحتية للطيران وتطويرها؛
- ب) ينبغي أن تواصل الايكاو رصد الوضع وممارسات الدول في تناول مسائل تخصيص الخانات الزمنية، وأن تعمل على إنكفاء وعي الدول بإرشادات الايكاو السياساتية في هذا المجال وتشجيعها على استخدامها؛
- ج) ينبغي أن تواصل الايكاو القيام بدور ريادي في وضع الإرشادات السياساتية وأن تعمل بتعاون وثيق مع الدول وأصحاب المصلحة في قطاع الطيران لاستكشاف أنسب السبل للتصدي لمسائل تخصيص الخانات الزمنية ودخول الأسواق، مراعيةً مصالح الدول والقطاع وأصحاب المصلحة الآخرين في هذا السياق؛
- د) ينبغي أن تحيط الايكاو الدول علماً بأي تطورات هامة وبأعمال الايكاو المقبلة في هذا المجال، بما في ذلك المعلومات المتعلقة بالمطارات ومتطلبات قدرات إدارة الحركة الجوية وما تواجهه من قيود.

المرفق (أ)

البند النموذجي الثاني بشأن تخصيص الخانات

١- لقد أُبلغت الدول بشأن الخيارات الثلاثة التالية عن طريق النشرة الالكترونية رقم 2011/14، المؤرخة ١١ مارس ٢٠١١:

٢- هذا البند النموذجي (الخيار ١) اعتمده لجنة النقل الجوي لإدماجه في اتفاق الخدمات الجوية النموذجي (TASA) للايكاو ولكي تستعمله الدول استعمالاً اختيارياً.

نص البند	الشروح
الخيار ١	
[تخصيص الخانات الزمنية المادة س]	يمكن إدراج الأحكام بشأن تخصيص الخانات في الاتفاق إما كمادة بذاتها وإما داخل مادة مناسبة (على سبيل المثال، داخل مادة تتناول الفرص التجارية)
١- يضمن كل طرف تنفيذ إجراءاته ومبادئه التوجيهية وتنظيماته لإدارة الخانات المطبقة في المطارات على أراضيها بطريقة منصفة، وشفافة، وكفئة، وغير تمييزية.	يحدد هذا البند المبادئ العامة التي ينبغي أن تطبقها الأطراف في المسائل المتصلة بالخانات الزمنية.

٣- في ما يلي خياران إضافيان لبنود ثنائية (الخياران ٢ و ٣) وضعتهما الأمانة العامة للايكاو وهما متوفران للاستخدام المحتمل من طرف الدول إذا ما رغبت في ذلك.

نص البنود	الشروح
الخيار ٢	
١- يسهل كل طرف تشغيل الخدمات المتفق عليها من طرف شركات الطيران المعينة من الطرف الآخر، بما في ذلك منح الخانات الضرورية للهبوط والإقلاع، رهنا بالقواعد والتنظيمات الوطنية والدولية المطبقة، وطبقاً لمبدأ الإنصاف، وتساوي الفرص، والمعاملة بالمثل، وعدم التمييز، والشفافية.	تقر الفقرة (١) أنه من واجب الأطراف تسهيل ممارسة الحقوق المخولة طبقاً للاتفاق، والمبادئ العامة التي ينبغي أن تتبع. وفي نفس الوقت، تحدد بوضوح أن تخصيص الخانات ومنحها يخضع للقوانين والتنظيمات الوطنية المطبقة. وتستخدم كلمة "دولي" بالمعنى الذي يغطي الحالات التي يمكن أن تطبق فيها القواعد أو المبادئ التوجيهية الإقليمية أو الدولية، كقواعد الاتحاد الأوروبي والمبادئ التوجيهية لاتحاد النقل الجوي الدولي.
٢- يبذل كل طرف قصارى جهده لتسوية أي نزاع بشأن الخانات يؤثر على تشغيل الخدمات المتفق عليها، عن طريق الاستشارة والتفاوض طبقاً لأحكام المادة س (الاستشارة)، أو من خلال أحكام المادة ص الخاصة بتسوية النزاعات (تسوية النزاعات).	

تكلف الفقرة ٢ الأطراف باستخدام الاستشارة وآليات تسوية النزاعات لمعالجة أي نزاعات.	
	الخيار ٣
تؤكد الفقرة (١) على مبادئ الفرص المنصفة والمتساوية، والمعاملة غير التمييزية التي ينبغي أن تطبق في إدارة الخانات الزمنية، مع الإقرار بسرمان القواعد والإجراءات الداخلية، والإقليمية، والدولية. الفقرة (٢) تكلف الأطراف باستخدام المشاورة وآليات تسوية النزاعات لمعالجة أي نزاعات.	<p>١- فيما يتعلق بتخصيص ومنح الخانات في المطارات والإقليم التابع لها، وطبقا للإجراءات والممارسات الجارية أو المسموح بها بطرق أخرى، سيضمن كل طرف لشركات الطيران من الطرف الآخر ما يلي:</p> <p>أ) منحها فرصا منصفة ومتساوية حتى تتوفر لها الخانات لتشغيل الخدمات المتفق عليها؛</p> <p>ب) ألا تعامل معاملة أقل حظوة من معاملة شركات الطيران الوطنية أو الدولية الأخرى المشغلة لخدمات مشابهة في اتجاه من/إلى نفس المطار.</p> <p>أحكام هذه الفقرة رهن بالقوانين والتنظيمات السارية لتخصيص ومنح الخانات في المطارات.</p> <p>٢- في حالة حدوث أي نزاع بشأن مسألة تخصيص الخانات يؤثر على ممارسة الحقوق الممنوحة بناء على هذا الاتفاق، يبذل كلا الطرفين جهدهما لتسوية النزاع عن طريق المشاورة والتفاوض طبقا لأحكام المادة (س) (الاستشارة)، أو عن طريق أحكام تسوية النزاعات من المادة (ص) (تسوية النزاعات).</p>

المرفق (ب)

القيود الحالية والمقبلة على سعة المطارات

١- لا يزال وضع القيود التي تواجهها سعة المطارات مستمراً منذ المؤتمر الدولي الخامس للنقل الجوي. وفي سياق التحضيرات للمؤتمر الدولي السادس للنقل الجوي لتناول مسائل من بينها المشاكل المرتبطة بتخصيص الخانات الزمنية، أوصى فريق الخبراء المعني بتنظيم النقل الجوي في اجتماعه الحادي عشر بأن توفر أمانة الايكاو معلومات عن الوضع الحالي والمقبل للقيود التي تواجهها سعة المطارات بحيث يتسنى للدول أخذ هذه القيود بالاعتبار، سواء القائمة منها أو المتوقعة في الأمد البعيد.

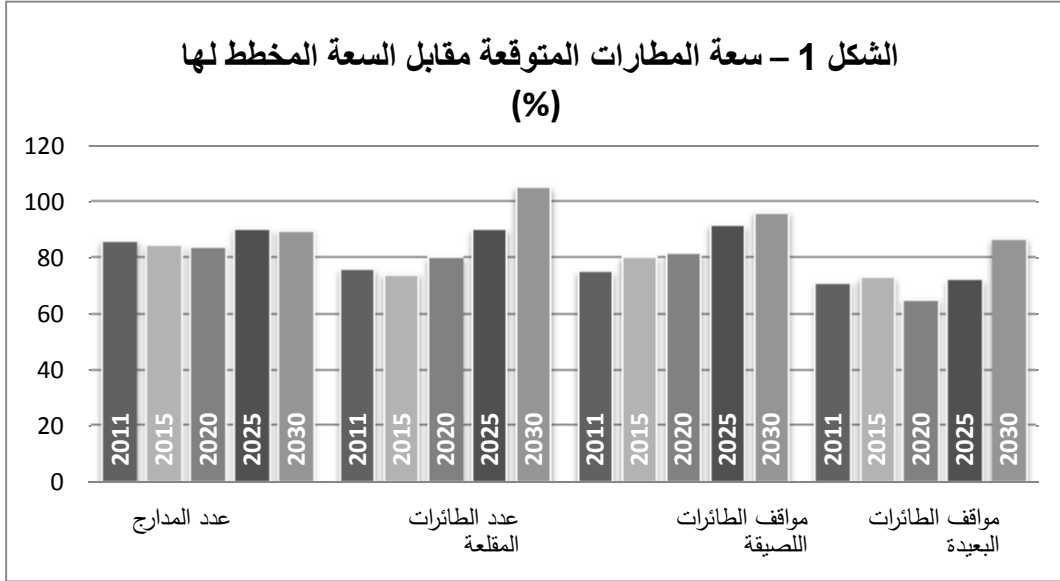
٢- وقد أعدت الأمانة، بالتعاون مع مجلس المطارات الدولي، استبياناً استقصائياً ثانياً حول الموضوع تم توزيعه على المطارات التابعة للمجلس وعددها ١٧٠ مطاراً، في فبراير ٢٠١٠. وبما أن عدداً قليلاً جداً من المطارات قد رد على الاستبيان فقد صُمم استبيان جديد تم توزيعه على أعلى ٥٠٠ على قائمة المطارات التابعة للمجلس، في مستهل أكتوبر ٢٠١٢ (يرد الاستبيان أسفل هذا المرفق). بيد أنه رغم المشاركة الاستباقية للمجلس، فإن ١٣٥ مطاراً فقط أجابوا عن الاستبيان ومنها ٤٥ مطاراً فقط قدمت بيانات تهم الاستقصاء. ويمكن الاطلاع على المزيد من التفاصيل حول تغطية الدراسة الاستقصائية في الجدول ١.

الجدول ١- تغطية الدراسة الاستقصائية بشأن القيود على سعة المطارات

المنطقة	عدد المطارات المبلغية	% نسبة مغادرة الطائرات (١)
أفريقيا	7	3%
آسيا والمحيط الهادئ	5	7%
أوروبا	11	5%
الشرق الأوسط	2	8%
أمريكا الشمالية والكاريبي	20	35%
أمريكا الجنوبية	1	0%
العالم	45	16%

(١) الحركة الجوية المجدولة فقط

٣- واستناداً إلى البيانات الواردة من المطارات المجيبة، من الصعب جداً استخلاص صورة شاملة عن الوضع العالمي المتعلق بالقيود التي تواجهها سعة المطارات. بيد أن من الممكن استخلاص اتجاه واحد مثير للاهتمام من الدراسة الاستقصائية وهو أنه بالرغم من بعض القدرات الإضافية الجديدة، فإن القيود التي تواجهها المطارات ستفانقم ابتداءً من عام ٢٠١٥ فصاعداً، سواء من ناحية إقلاع الطائرات أو هبوطها. ويقتضي هذا الاتجاه بوضوح إيلاء الاهتمام الواجب من الدول في التخطيط للبنى التحتية للطيران وتطويرها إلى أوضاع سعة المطارات، بما في ذلك القيود والمتطلبات المستقبلية. ويظهر هذا الاتجاه في الشكل ١، مع تسليط الضوء على العلاقات المتغيرة بين سعة المطارات المخطط لها وتلك المتوقعة.



- انتهى -