



المؤتمر الثاني عشر للملاحة الجوية

مونتريال، ١٩ إلى ٣٠ نوفمبر ٢٠١٢

البند رقم ٦ من جدول الأعمال: التوجه المستقبلي
خطط ومنهجيات التنفيذ ١-٦

منهج جديد في التعامل مع توجيهات الإيكاو المعنية بأولوية الخدمة

(ورقة مقدمة من منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية "CANSO")

الموجز التنفيذي

يجب أن يتمثل هدف أي مقدم من مقدمي خدمات الملاحة الجوية على الدوام في تعظيم كفاءة النظام ككل لأقصى درجة، وتحسين مستويات السلامة، دون فرض عقوبات مفرطة على الشركات المشغلة والحد من تأثير التأخير على النظام بأكمله. وبخلاف الأسباب المتعلقة بحالات الطوارئ أو الأمن، ظل التعامل مع الأولويات في الحركة الجوية لفترة طويلة مستنداً إلى مفهوم "من يأتي أولاً يُخدم أولاً". وبالنسبة لمنطقة المحطة النهائية، يتم دعم عملية تحديد الأولويات هذه لكفاءة النظام ككل بواسطة "إجراءات خدمات الملاحة الجوية-إدارة الحركة الجوية" (PANS-ATM) لمنظمة الإيكاو (وثيقة رقم Doc 4444). ومع ذلك، ليس من المفضل، أو الممكن، دائماً مراعاة هذا المفهوم الخاص بتحديد أولويات الخدمة مراعاة صارمة. ومع تطور الأساس التقني لتقديم خدمات "إدارة الحركة الجوية"، سوف يواجه مقدمو خدمات الملاحة الجوية تحدياً يتمثل في التحكم بشكل آمن في الطائرات ذات قدرات التقنيات المتباينة. إن خدمات "إدارة الحركة الجوية" المستقبلية الفعالة والأمنة قد تتطلب نماذج تشغيلية تقوم بتطبيق معايير أخرى بخلاف مبدأ "من يأتي أولاً يُخدم أولاً". وقد ينطوي ذلك على بعض الآثار الهامة. وعلى ذلك، توصي منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية بالبدء في إجراء الدراسات لإيجاد توجيهات بديلة من شأنها تشجيع تحديث المعدات والتجهيزات وتعزيز السلامة وتحسين مستويات الخدمة، مع القيام في الوقت ذاته بتعظيم كفاءة النظام ككل لأقصى درجة.

الإجراء: ينعقد المؤتمر من أجل الموافقة على التوصية الواردة في الفقرة ٤-٢.

١- لمحة تاريخية

١-١ لاستيعاب الزيادة التي يشهدها الطلب على الحركة الجوية بشكل آمن وفعال، وكذلك للاستجابة إلى الاحتياجات العالمية المتنوعة للشركات المشغلة والمطالب البيئية والاقتصادية والمطالب الاجتماعية الأخرى، من الضروري تحديث نظم "إدارة الحركة الجوية" لتحقيق أقصى فوائد في التشغيل والأداء.

٢-١ مع تقدم برامج تحديث "إدارة الحركة الجوية"، سوف يصبح مستخدمو المجال الجوي حتماً في مراحل مختلفة من برامج تحديث المعدات الخاصة بهم وقيامهم باستخدام النظم الجديدة. وسوف يطلب البعض أن يتم تحقيق فوائد من التقنية الموجودة على متن الطائرة التي تأتي مع الطائرات الحديثة، تلك الفوائد التي لا يمكن أن تتحقق إلا بعد وضع الإجراءات الضرورية وتوفير المعدات الأرضية اللازمة. أما بعض المستخدمين الآخرين، فسوف يسعدون كونهم آخر من يقوم بالتجهيز وتزويد المعدات، لأنهم سوف يستفيدون من تحسينات التقنية وتكاليف الوحدات الأقل - "ميزة المستخدم الأخير".

٣-١ يُعتبر تحقيق الفوائد للطائرات المجهزة بالمعدات أمراً ذا أهمية قصوى لكل من مقدم خدمات الملاحة الجوية ومستخدم المجال الجوي، غير أن ذلك سوف يسبب مشكلات تحديد أولويات الخدمة بالنسبة للمراقبين. كما أن التعامل مع

^١ وفرت منظمة خدمات الملاحة الجوية الحديثة (كانسو) النسخ العربية والصينية والإنجليزية والفرنسية والإسبانية والروسية.

أسطول مختلط، ولا سيما في منطقة المحطة النهائية حيث سيتعين إعادة ترتيب الطائرات بحيث يكون للطائرة التي تنسم بقدرات وتجهيزات أفضل أولوية في الهبوط، يفرض الكثير من الصعوبات العملية.

٤-١ على الرغم من ذلك، ومع تقدم صناعة "إدارة الحركة الجوية" العالمية ومضيها قُدماً في عملية التحديث، يجب إعادة النظر في مبدأ "من يأتي أولاً، يُخدم أولاً" لأنه يمكن أن يسفر عن نتائج غير آمنة وغير فعالة، عن طريق إبطاء فهم واستيعاب الإجراءات والتقنيات الجديدة والمحسنة والأكثر فاعلية وكفاءة. كما أن تطبيق مبدأ بديل مثل "الأفضل تجهيزاً يحصل على أفضل خدمة" يمكن أن يسفر بالمثل عن نتائج غير آمنة وغير فعالة، حيث يتطلب هذا المبدأ تدخلاً كبيراً من جانب المراقبين، كما يتطلب استخدام إجراءات مزدوجة من جانب الشركات المشغلة والمراقبين على حد سواء.

٢- المنهج الحالي

١-٢ إن تحديد أولويات الحركة الجوية استناداً إلى مبدأ "من يأتي أولاً، يُخدم أولاً" له أساسه في إجراءات خدمات الملاحة الجوية - إدارة الحركة الجوية (PANS-ATM، وثيقة رقم 4444 Doc) الخاصة بمنظمة الإيكاو. غير أن عيوبه قد أقرها عدد من مواد التوجيه الخاصة بالإيكاو، بما فيها دليل متطلبات نظام إدارة الحركة الجوية (وثيقة رقم 9882 Doc) ودليل الأداء العالمي لنظام الملاحة الجوية (وثيقة رقم 9883 Doc)، واللذين تقدمان فهماً شاملاً لنظام "إدارة الحركة الجوية" المتصور في المفهوم التشغيلي لنظام إدارة الحركة الجوية العالمي (وثيقة رقم 9854 Doc)، وذلك حسبما تم التصديق عليه في مؤتمر الملاحة الجوية الحادي عشر (AN-Conf/11) في عام ٢٠٠٣. وبالإضافة إلى ذلك، فإن العمل الذي يجري في كل من "التعهد المشترك لمشروع SESAR" في أوروبا و"مكتب التخطيط والتطوير المشترك لـ NextGen" في الولايات المتحدة يستند إلى افتراض مفاده أن مبدأ "من يأتي أولاً، يُخدم أولاً" سوف يخضع للمراجعة.

٢-٢ يسفر التطبيق الصارم للقاعدة الحالية عن نتائج غير فعالة. فعلى سبيل المثال، رغم أن بعض الطائرات يتم تجهيزها لمناهج RNP (أداء الملاحة المطلوب) في مطارات معينة داخل الولايات المتحدة، فإن مراقبي الحركة الجوية لا يمكنهم تسليمها لأنه يستحيل من الناحية التشغيلية القيام بذلك في بيئة يجب عليها أن تسمح بمناهج غير خاصة ببرنامج RNP أثناء نفس الفترة الزمنية. ويُعتبر ذلك حائلاً كبيراً يمنع شركات الطيران من تجهيز طائراتها. ويوضح هذا المثال أن ذلك الأمر غير فعال وضار بالبيئة أيضاً، حيث إنه يزيد من ساعات الطيران والانبعاثات. إن تقديم أولوية الخدمة في موقف ينطوي على أسطول مختلط يتطلب مستويات إضافية من التعقيد، بما في ذلك تقييم المعدات التي يتم نقلها بواسطة مستخدمين معينين للمجال الجوي، الأمر الذي يؤدي إلى زيادة المخاطر.

٣-٢ رغم ذلك، فإن الطائرات المؤهلة والمجهزة، على سبيل المثال، بكل من RNP وADS-B ووصلة بيانات يمكن تحديدها على أنها كذلك في خطط الرحلات الخاصة بها، ومن ثم يتم التعرف عليها بسهولة بواسطة المراقبين، ليتم بعد ذلك السماح لها بالطيران على ارتفاع التحليق المفضل لها أو السماح لها بالانتقال إلى مقدمة صف المغادرة في أحد المطارات، وبالتالي يتم توفير ميزة تنافسية للغاية لتلك الطائرات المجهزة. غير أن هذا المنهج قد يعترض عليه الشركات المشغلة للطائرات غير المجهزة.

٤-٢ قد يتمثل أحد الخيارات الأخرى أيضاً في عرض حوافز مالية لتجهيز الطائرات. وتسمح سياسات الإيكاو المتعلقة بفرض رسوم على المطارات وخدمات الملاحة الجوية (وثيقة رقم 9082 Doc) بفرض رسوم تفاضلية مثل الرسوم التمييزية أو التنزيلات أو خصومات الحجم أو أشكال التخفيضات الأخرى في الرسوم المستحقة بطبيعة الحال نظير استخدام خدمات الملاحة الجوية والتسهيلات، طالما أن هذه الرسوم تستند إلى التكلفة، ويتم تقديمها بطريقة شفافة وغير قائمة على التمييز، ويتم عرضها بشكل مؤقت. ومع ذلك، ليس من المؤكد دوماً ما إذا كانت هذه الرسوم التفاضلية سوف توفر حافزاً كافياً للشركات المشغلة بما يقنعها بتجهيز طائراتها أم لا، ومن ثم تحتاج هذه الرسوم المزيد من الاهتمام والدراسة.

٣- نحو منهج جديد

١-٣ مع استمرار تحديث "إدارة الحركة الجوية"، سوف تتفاقم مشكلة التعامل مع معدات وتجهيزات الطائرات المختلطة. وتُعتبر الطريقة الوحيدة لتعظيم الفوائد بالنسبة للنظام ككل هي تشجيع عمل التجهيزات والاستخدام بأسرع ما يمكن،

مع تلبية الاحتياجات المختلفة في نفس الوقت. وفي هذا السياق، من المناسب إعادة النظر في المبدأ الحالي الذي يقول "من يأتي أولاً، يُخدم أولاً" وذلك لتقييم ما إذا كان هذا المبدأ لا يزال مناسباً أم لا.

٢-٣ وسوف يستوجب ذلك دراسة خيارات عديدة. وإنه لمن المبكر للغاية اقتراح ما ينبغي أن يحل محل مبدأ "من يأتي أولاً، يُخدم أولاً"، هذا إن وُجد ما يحل محله أصلاً. ورغم ذلك، ينبغي ملاحظة أن كلا من SESAR و NextGen يفترضان وجود مقدار معين من المرونة في تطبيق التوجيهات الحالية. وعلاوة على ذلك، قام مؤتمر AN-Conf/11 المنعقد في عام ٢٠٠٣ كذلك بمناقشة وإقرار الحاجة لإجراء مزيد من الدراسة لمبدأ "من يأتي أولاً، يُخدم أولاً" (راجع وثيقة رقم 9828 Doc).

٣-٣ وسوف يتعين أن تناقش الدراسات عدداً من المشكلات المرتبطة بمختلف مراحل تخطيط الحركة الجوية:

(أ) التخطيط الإستراتيجي

(ب) التخطيط التكتيكي المسبق

(ج) العمليات التكتيكية

٤-٣ وفي كل الحالات، سوف يتعين على هذه الدراسات أن تركز على أفضل حل ممكن والآثار والخطوات المطلوبة لوضع أية تغييرات موضع التنفيذ.

٤-٤ الختام

١-٤ ينعقد المؤتمر للاهتمام بعملية تكليف مجموعة دراسة على مستوى الصناعة تحت رعاية الإيكاو بفحص الآثار المترتبة على الاستمرار في استخدام مبدأ "من يأتي أولاً، يُخدم أولاً" ودراسة المناهج البديلة الممكنة. ويجب على مجموعة الدراسة هذه أن تقدم تقريراً عن المبادئ والسياسات الممكنة التي يجب دراستها والنظر بعين الاعتبار إليها أثناء "مؤتمر النقل الجوي السادس" المزمع انعقاده في مارس ٢٠١٣، وأن تسلم إلى منظمة الإيكاو مواد التوجيه المناسبة المعنية بالخطوات العملية التي يمكن اتخاذها لتعديل التوجيهات الحالية.

التوصية ٦/.....- مراجعة ودراسة مبدأ "من يأتي أولاً، يُخدم أولاً"

أن تقوم منظمة الإيكاو بالآتي:

(أ) دعم مجموعة دراسة على مستوى الصناعة لدراسة والنظر في الآثار والنتائج المترتبة على الاستمرار في استخدام مبدأ "من يأتي أولاً، يُخدم أولاً"؛

(ب) مطالبة مجموعة الدراسة المذكورة بإعداد مواد التوجيه التي تقترح الأشكال البديلة إذا كانت تراها مناسبة، مع الأخذ في الاعتبار المشكلات التي أثارها الفقرتان ٢ و ٣؛ و

(ج) مطالبة مجموعة الدراسة بفحص والتحقيق في الجوانب التي تحتاج لمزيد من الاهتمام والدراسة حسبما قد تحدد.

- انتهى -