

## المؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية

مونتريال، ٩/٢٢ - ٣/١٠/٢٠٠٣

البند ٤ : تدابير تعزيز الطاقة الاستيعابية

### موقف شركات الطيران من تعزيز السعة

(من إعداد الأياتا)

#### ملخص

تدعم شركات الطيران العضو في الأياتا اعتماد نهج تخطيط قائم على الأداء لتدابير تعزيز السعة واستحداث الإيكو أحكاماً داعمة لهذه التدابير.

يجب أن تحظى إدارة السعة بأولى الأولويات في التخطيط لنظام إدارة الحركة الجوية وتشغيلها على المديين القصير والطويل، بدلاً من تحقيق معادلة الطلب والسعة. تدعم شركات الطيران تنفيذاً أوسع لتحسينات السعة المتاحة حالياً في إدارة الحركة الجوية بهدف تفادي الحاجة إلى تحقيق معادلة الطلب والسعة.

يجب أن تستند أهداف الأداء إلى تحسينات تشغيلية جليّة ومنافع واضحة للمستخدم بدلاً من اعتمادها على السبل التكنولوجية.

تدعم شركات الطيران العضو في الأياتا الممارسات العالمية والمتسقة الخاصة بالتعاون على صنع القرار، بغية توفير مزيد من الخيارات تسمح للمستخدمين باتخاذ القرارات المرتبطة بأعمالهم بالشكل الأكثر منفعة من حيث التكلفة.

أحد العوامل الرئيسية في زيادة السعة هي زيادة استقلالية الطائرات عن طريق نقل إجراءات ومسؤوليات محدّدة من ضمان الفصل بين الطائرات من الأرض إلى الجو.

<sup>1</sup> أعدت الأياتا النصوص العربية والفرنسية والإسبانية.

## ١ - مقدمة

١-١ سوف تستلزم الزيادات المقبلة في الطلب على الحركة الجوية اعتماد مزيد من التدابير لتعزيز السعة في إدارة الحركة الجوية ومن التحسينات العالمية على مستوى البنية التحتية. وسوف يشكل صنع القرار الإستراتيجي والتخطيط لسعة شبكة إدارة الحركة الجوية القائمة على الأداء أساساً للتوصل الى حلول فعالة، ومجدية إقتصادياً ومتسقة عالمياً.

٢-١ يتعين على الإيكاو أن تتسق المفهوم التشغيلي لإدارة الحركة الجوية مع خطة الملاحة الجوية العالمية وتضمن تلازمهما وخطط التنفيذ الإقليمية. ينبغي أن تعتمد الدول الى تنفيذ خطط التنفيذ الإقليمية آخذة بعين الاعتبار الرؤية الطويلة الأمد للمفهوم التشغيلي لإدارة الحركة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية لكي تضمن المضي قدماً باتجاه نظام موحد من البوابة الى البوابة لإدارة الحركة الجوية. يجب أن تشمل الخطط مستخدمى الفضاء الجوي، وأن تضع الدول تخطيطاً قائماً على الأداء، يضم الأهداف والإستراتيجية والأغراض.

## ٢ - التخطيط للسعة

١-٢ يدعم التعريف بأهداف الأداء في التخطيط للسعة صنع القرار القائم على التحسينات التشغيلية الجلية ومنافع واضحة للمستخدم بدلاً من اعتمادها على التكنولوجيا.

٢-٢ على الدول ان تعمل مع المنظّمات الدولية لبلوغ الأهداف المشتركة المتفق عليها على أساس التيارات الأساسية للحركة الجوية وتوقعات السوق. يجب أن تحظى النقاط الحساسة في تيار الحركة الجوية بالأولوية لضمان سعة موحدة وفعالية قصوى للنظام ككل.

٣-٢ ينبغي أن تستند الخطط العالمية والإقليمية لإدارة الحركة الجوية/الاتصالات والملاحة والإستطلاع الى أحكام تكون الإيكاو قد سبق أن استحدثتها فتجيز بذلك تنفيذ تدابير تعزيز السعة تنفيذاً سليماً وفي حينه.

٤-٢ لا تستلزم جميع أجزاء النظام أو كافة المناطق تنفيذ تدابير تعزيز السعة نفسها في الوقت نفسه. مع ذلك، من المهم وضع التخطيط للتدابير التي تعود بالفائدة على الشبكة ككل، الأمر الذي يقتضي مزيداً من التعاون الدولي والتشاور عن كثب مع مستخدمي الفضاء الجوي.

٥-٢ في إطار عملية قائمة على الأداء، يجب أن تسمح الخطط العالمية والإقليمية لإدارة الحركة الجوية/الاتصالات والملاحة والإستطلاع الخاصة بالإيكاو بتحديد الإجراءات والمسؤوليات، على أساس التزام واضح بالتنفيذ. يجب ان تنتج تلك الخطط عن التعاون بين الدول، ومستخدمى الفضاء الجوي، والمنظّمات الدولية ذات الصلة واعتمادها، من دون تأخير غير مبرر، بموجب إجراءات الإيكاو.

٦-٢ إزاء تنفيذ هذا النهج الجديد باتجاه تطوير خطط إدارة الحركة الجوية/الاتصالات والملاحة والإستطلاع، سوف يتوافر لجميع المعنيين مصدر واحد للمعلومات حول التخطيط والالتزام المتعلقين بتعزيز السعة في إدارة الحركة الجوية.

## ٣ - إدارة السعة

١-٣ تستحقّ عمليات إدارة السعة أن تحظى بأولى الأولويات في تشغيل نظام إدارة الحركة الجوية، بدلاً من معادلة الطلب والسعة. والهدف منها تأمين السعة الكافية في الحركة الجوية أكانت عادية أم في ذروتها، بهدف الحد من القيود المفروضة على النظام وتلبية ما يفضلّه المستخدمون.

٣-٢ تؤيّد الأيانات مفاهيم الإيكافو في إدارة السّعة، وتعزيز القدرة على مراقبة الحركة الجوّية والإستخدام المرن للفضاء الجوّي.

٣-٣ يجب زيادة التركيز على إدارة الرّحلات التعاونيّة والإستراتيجية وما قبل التكتيكيّة لخفض الحاجة الى التّدخل التكتيكي. وحيثما دعت الحاجة الى هذا الأخير بغية وضع ترتيب منظمّ للهبوط و/أو الإقلاع، يجب أن تعبّر عمليّات مزامنة الحركة الأرضيّة و/أو في الطائرة عمّا يفضّله المستخدم والمسارات وأن تؤدي الى استخدامها على النحو الأمثل.

#### ٤ - التنفيذ

٤-١ تدعو الحاجة الى تقييم فوريّ لتدابير تعزيز السّعة تلك، التي يمكن تطبيقها بطريقة متّسقة، وسليمة ومجدية إقتصاديّاً.

٤-١ في إطار مناقشة البند الأول من جدول أعمال هذا المؤتمر، شجّعت الأيانات الإيكافو والمعنيين بإدارة الحركة الجوّية على الأخذ بخطة التنفيذ العالميّة لإدارة الحركة الجوّية وسيلة لتوضيح المفهوم التشغيلي لإدارة الحركة الجوّية. وأوصت الأيانات بمراجعاتها لدى وضع الخطط العالميّة والإقليمية لإدارة الحركة الجوّية/الإتصالات والملاحة والإستطلاع.

٤-٢ بعض عناصر الخطة متاحة الآن وهي توفّر التحسينات في السّعة والفعاليّة في بعض المناطق. تشجّع الأيانات اعتماد هذه العناصر بشكل أوسع نطاقاً وأكثر اتّساقاً، الأمر الذي قد يحول دون الحاجة الى تحقيق معادلة الطلب والسّعة ويساعد على الحدّ من قيود النظام.

٤-٣ يجب تحقيق اتّساق عالمي لممارسات التعاون على صنع القرار بغية تحقيق استخدام أفضل للسّعة المتاحة في الفضاء الجوّي والمطارات في سياق مفهوم من البوابة الى البوابة. يجب أن يقوم المشروع على عنصر التعاون الحقّ وأن يوفّر للمستخدمين خيارات تسمح لهم باتّخاذ القرارات المرتبطة بأعمالهم بالشكل الأكثر منفعة من حيث التّكلفة. يجب توخّي الحذر للحؤول دون تحوّل التعاون على صنع القرار الى وسيلة لضمان القابليّة للتوقّع على حساب السّعة.

٤-٤ يجب أن يتنبّه موردو خدمات الملاحة الجوّية الى حاجات التوظيف والتدريب وفقاً للقواعد القياسية العالميّة، على أساس تنبؤات السوق وبالتشاور عن كُتب مع مستخدمي الفضاء الجوّي. كذلك، يجب أن يحظى تخطيط الموارد البشريّة وتدريبها بالإهتمام اللازم وذلك لضمان تطوير التحسينات التشغيليّة والسبل التّقنيّة وتنفيذها التشغيلي على حدّ سواء.

٤-٥ ترى الأيانات أنّ الإستخدام المتزايد للفصل الذاتي بين الطائرات أو الفصل التّعاوني من شأنه أن يزيد من السّعة والمرونة.

#### ٥ - الإجراء المطلوب من المؤتمر

٥-١ المؤتمر مدعوّ الى:

(أ) توصية الدول بأن تستند أهداف الأداء الى تحسينات تشغيليّة جليّة ومنافع واضحة للمستخدم بدلاً من اعتمادها على السبل التكنولوجيّة؛

(ب) والتوصية باستحداث الإيكافو أحكاماً لدعم تنفيذ تدابير تعزيز السّعة في حينها؛

ج) والتوصية بأن تحظى عمليات إدارة السّعة بأولى الأولويات، في التخطيط لنظام إدارة الحركة الجويّة وتشغيلها على المديين القصير والطويل، بدلاً من تحقيق معادلة الطلب والسّعة، وذلك بهدف الحدّ من قيود النظام؛

د) ودعم تنفيذ تحسينات السّعة المتاحة حالياً في إدارة الحركة الجويّة تنفيذاً واسع الإنتشار، ومتلازماً ومُنجزاً في حينه، بما في ذلك سياسات التوظيف والتدريب المتينة، في مجال مراقبة الحركة الجويّة، وفقاً للمعايير العالميّة لتجنّب معادلة الطلب والسّعة؛

هـ) وحثّ الدول على تحقيق اتّساق عالمي لممارسات التعاون على صنع القرار كعملية قائمة على التعاون الحقّ، بهدف توفير مزيد من الخيارات التشغيليّة للمستخدمين والسّماح لهم باتّخاذ القرارات التشغيليّة الأكثر مردوديّة؛

و) وأخذ العلم بأنّ أحد العناصر الأساسيّة لتحقيق المنافع الناجمة عن السّعة يتمثّل بزيادة استقلاليّة الطائرات عن طريق نقل إجراءات ومسؤوليات محدّدة من ضمان الفصل بين الطائرات من الأرض الى الجوّ.

— انتهى —