



إرشادات الخانات الزمنية العالمية

نافذ اعتبارًا من الأول من كانون الثاني/يناير 2017



الطبعة الثامنة

النسخة العربية

إشعار

إخلاء المسؤولية. تخضع المعلومات الواردة في هذا المنشور إلى مراجعة مستمرة في ضوء التغييرات في التنظيمات والمتطلبات الحكومية. يجب ألا يتصرف أي مشترك أو قارئ آخر بناءً على معلومات من هذا القبيل دون الرجوع إلى التنظيمات والقوانين السارية و/أو دون الحصول على الاستشارة المهنية المناسبة. ورغم أنه تم بذل جميع الجهود لضمان تحري الدقة، لا يتحمل اتحاد النقل الجوي الدولي أي مسؤولية عن أي خسارة أو ضرر ينشأ نتيجة أي أخطاء أو سهو أو أخطاء مطبعية أو إساءة تفسير محتويات هذا المستند. إضافة إلى ذلك، يخلي اتحاد النقل الجوي الدولي طرفه من أي وكل مسؤولية قانونية تجاه أي شخص أو كيان سواء كان أحد المشتركين لهذا المنشور من عدمه فيما يتصل بأي شيء يتم القيام به أو السهو عنه وعواقب أي شيء تم القيام به أو السهو عنه من جانب هذا الشخص أو الكيان اعتماداً على محتويات هذا المنشور.

© اتحاد النقل الجوي الدولي. جميع الحقوق محفوظة. لا يجوز نسخ أي جزء من هذا المنشور أو إعادة صياغته أو إعادة تنسيقه أو نقله بأي صورة أو أي وسيلة إلكترونيًا أو ميكانيكيًا، بما في ذلك التصوير الضوئي أو التسجيل أو أي نظام استرجاع وتخزين معلومات دون الحصول على التصريح الخطي المسبق من:

Senior Vice President
Marketing and Commercial Services
International Air Transport Association
800 Place Victoria
P.O. Box 113
Montreal, Quebec
CANADA H4Z 1M1

تمهيد

ينشر اتحاد النقل الجوي الدولي إرشادات الخانات الزمنية العالمية لتزويد مجتمع النقل الجوي العالمي بمجموعة واحدة من المقاييس لإدارة الخانات الزمنية في المطارات المنسقة والعمليات المخطط لها في المطارات الميسرة. تُعد إدارة الخانات الزمنية في المطارات ضرورية في بعض المطارات عندما تكون البنية التحتية للمطار غير كافية لتلبية طلب شركات الطيران ومشغلي الطائرات الآخرين، في حين أن إدارة العمليات المخطط لها في المطارات الميسرة تسمح بدرجة من المرونة في الجدولة ضمن الطاقة الاستيعابية المتوفرة للبنية التحتية للمطار.

تمثل إرشادات الخانات الزمنية العالمية مقياس القطاع المعترف به لدى هيئات تنظيمية عديدة لإدارة وتخصيص الطاقة الاستيعابية في المطارات. وفي بعض الحالات، تم إدخال هذا النص في التنظيمات المحلية والقانون الوطني.

تشارك شركات الطيران الأعضاء في اتحاد النقل الجوي الدولي مع مجتمع منسقي المطارات في جميع أنحاء العالم في تطوير إرشادات الخانات الزمنية العالمية. وقد تم تطوير المقاييس الواردة في هذا المستند منذ عام 1974، وهي ثمرة التشاور بين شركات الطيران ومنسقي المطارات والميسرين. وهي تعكس أفضل الممارسات التي أثبتت جدارتها لتنسيق وإدارة الخانات الزمنية والعمليات المخطط لها في المطارات.

تستخدم هذه الإرشادات مصطلح "التنسيق" للإشارة إلى تخصيص الخانات الزمنية عن طريق المنسقين في المطارات المصنفة في المستوى الثالث أو المصادقة على العمليات المخطط لها من قبل الميسرين في المطارات المصنفة في المستوى الثاني.

تم تنظيم إرشادات الخانات الزمنية العالمية بحيث تضم أقساماً مميزة تتناول السياسة والمبادئ والعملية.

على الرغم من إعداد السياسات والمبادئ والعمليات الموضحة في هذا المستند بحيث تكون أفضل الممارسات لتطبيقها على المستوى العالمي، من المحتمل أن تكون بعض الدول أو المناطق قد أرست أيضاً تنظيمات تحكم بعض هذه المسائل. وفي هذه الحالات، تحظى هذه التنظيمات بالأسبقية على السياسات والمبادئ والعمليات التي تنص عليها هذه الإرشادات.

تُعد إرشادات الخانات الزمنية العالمية مستنداً قابلاً للتطوير، إذ تتم مراجعته وتعديله بصفة منتظمة بحيث يواكب التغييرات التنظيمية والتغييرات في القطاع. يُمكن الاطلاع على النسخة المحدثة من إرشادات الخانات الزمنية العالمية على www.iata.org/wsg.

نبذة عن إرشادات الخانات الزمنية العالمية (WSG)

تم تنظيم إرشادات الخانات الزمنية العالمية وعرضها بطريقة تسمح بسهولة الاطلاع على السياسات والمبادئ والعمليات التي تدعم تخصيص وإدارة الخانات الزمنية في المطارات، وذلك في المطارات المزدهمة في جميع أنحاء العالم.

تخضع إرشادات الخانات الزمنية العالمية إلى إشراف المجموعة الاستشارية المشتركة للخانات الزمنية (JSAG) التابعة لاتحاد النقل الجوي الدولي. وتتألف هذه المجموعة من عدد متساوٍ من شركات الطيران الأعضاء في اتحاد النقل الجوي الدولي ومنسقي المطارات. ويعكس تشكيل المجموعة الاستشارية المشتركة للخانات الزمنية ما يتميز به النقل الجوي الدولي من طبيعة عالمية. ويتحمل كل عضو مسؤولية التأكد من تمثيل المنطقة التي يتبعها في مناقشة السياسات والمقاييس والاتفاق عليها.

تعقد المجموعة الاستشارية المشتركة للخانات الزمنية اجتماعات منتظمة للاتفاق على اقتراحات إدخال تغييرات في إرشادات الخانات الزمنية العالمية والتشاور بشأن إدارة مؤتمر الخانات الزمنية التابع لاتحاد النقل الجوي الدولي والذي ينعقد مرتين سنويًا. ويجب أن توافق المجموعة الاستشارية المشتركة للخانات الزمنية على جميع التغييرات قبل التصديق عليها من قبل رؤساء وفد مؤتمر الخانات الزمنية. يكفل ذلك عدم إدخال أي تغييرات على أفضل الممارسات أو المقاييس أو طرح إصدارات جديدة منها من جانب واحد من قبل أي شركة طيران أو منسق أو اتحاد النقل الجوي الدولي. تُعد إرشادات الخانات الزمنية العالمية إحدى الممارسات الموصى بها من قبل اتحاد النقل الجوي الدولي (RP 1761a) وفقًا لما هو موثق ومُعترف به في دليل مؤتمر خدمات الركاب. يوصى بأن تستخدم شركات الطيران الأعضاء في اتحاد النقل الجوي الدولي إرشادات الخانات الزمنية العالمية باعتبارها الدليل لأفضل الممارسات المعترف بها عالميًا في تخصيص الخانات الزمنية.

يُمكن الاطلاع على التشكيل الحالي للمجموعة الاستشارية المشتركة للخانات الزمنية على www.iata.org/wsg/.

يبدأ سريان هذه الطبعة من إرشادات الخانات الزمنية العالمية اعتبارًا من 1 كانون الثاني (يناير) 2017.

تُوجه الاستفسارات المتصلة بهذه الإرشادات إلى:

Head of Worldwide Airport Slots
IATA
Route de l'Aéroport 33
P.O. Box 416
1215 Geneva 15 Airport
Switzerland
Tel: +41 22 770 2907
E-mail: slots@iata.org

تقويم أنشطة التنسيق

النشاط	التواريخ النمطية	موسم شتاء 2017/2016	موسم صيف 2017	موسم شتاء 2018/2017	موسم صيف 2018
الموعد النهائي للقائمة التاريخية للخانات الزمنية	مؤتمر الخانات الزمنية - 57 يوماً	18 أبريل 2016	12 سبتمبر 2016	17 أبريل 2017	11 سبتمبر 2017
الموعد النهائي المتفق عليه للخانات الزمنية التاريخية	مؤتمر الخانات الزمنية - 40 يوماً	5 مايو 2016	29 سبتمبر 2016	4 مايو 2017	28 سبتمبر 2017
التأكيد على معاملات التنسيق النهائية وتفصيل الطاقة الاستيعابية المتوفرة.	مؤتمر الخانات الزمنية - 40 يوماً	5 مايو 2016	29 سبتمبر 2016	4 مايو 2017	في موعد أقصاه 28 سبتمبر 2017
الموعد النهائي لتقديم الطلبات المبدئية	مؤتمر الخانات الزمنية - 33 يوماً	12 مايو 2016	6 أكتوبر 2016	11 مايو 2017	5 أكتوبر 2017
تقويم المواعيد مفتوح للمنسقين لتحديد مواعيد مع شركات الطيران	مؤتمر الخانات الزمنية - 14 يوماً	31 مايو 2016	25 أكتوبر 2016	30 مايو 2017	24 أكتوبر 2017
الموعد النهائي لقائمة التخصيص المبدئي للخانات الزمنية	مؤتمر الخانات الزمنية - 12 يوماً	2 يونيو 2016	27 أكتوبر 2016	1 يونيو 2017	في موعد أقصاه 26 أكتوبر 2017
تقويم المواعيد مفتوح لشركات الطيران لتحديد مواعيد مع المنسقين.	مؤتمر الخانات الزمنية - 8 أيام	6 يونيو 2016	31 أكتوبر 2016	5 يونيو 2017	30 أكتوبر 2017
مؤتمر الخانات الزمنية التابع لاتحاد النقل الجوي الدولي	يُفتتح في منتصف نوفمبر (للموسم الصيفي) ومنتصف يونيو (للموسم الشتوي)، وفقاً لإخطار إدارة اتحاد النقل الجوي الدولي	14 - 16 يونيو 2016	8 - 11 نوفمبر 2016	13 - 15 يونيو 2017	7 - 10 نوفمبر 2017
الموعد النهائي لإعادة الخانات الزمنية	15 أغسطس (الشتاء) و 15 يناير (الصيف)	15 أغسطس 2016	15 يناير 2017	15 أغسطس 2017	15 يناير 2018
التاريخ المعياري للخانات الزمنية التاريخية	31 يناير (الصيف) و 31 أغسطس (الشتاء)	31 أغسطس 2016	31 يناير 2017	31 أغسطس 2017	31 يناير 2018
بداية الموسم	يوم الأحد الأخير في مارس (الصيف) و يوم الأحد الأخير في أكتوبر (الشتاء)	30 أكتوبر 2016	26 مارس 2017	29 أكتوبر 2017	25 مارس 2018

تعديلات على الطبعة الثامنة من إرشادات الخانات الزمنية العالمية

القسم	نوع التغيير	التعديل	يسري اعتباراً من
2-5-1	التغيير في الصياغة	يجب عدم تصنيف المطار أو إبقائه في المستوى الثالث لأسباب بخلاف وجود قصور فعلي في البنية التحتية للمطار، وفقاً لما يوضحه تحليل شامل للطلب والطاقة الاستيعابية.	1 كانون الثاني (يناير) 2017
1-7-1 (ح)	التغيير في الصياغة	يجب على شركات الطيران والميسرين استخدام صيغ تبادل الرسائل المحددة في دليل معلومات الجداول الزمنية القياسي لاتحاد النقل الجوي الدولي (SSIM) لغايات التواصل في المطارات المصنفة في المستوى الثاني.	1 كانون الثاني (يناير) 2017
2-7-1 (ط)	التغيير في الصياغة	يجوز نقل ملكية الخانات الزمنية أو تبادلها <u>مبادلتها</u> بين شركات الطيران، أو استخدامها كجزء من عملية تشغيل مشترك، وذلك وفقاً لأحكام هذه الإرشادات والأنظمة السارية.	1 كانون الثاني (يناير) 2017
2-7-1 (د)	التغيير في الصياغة	يجب على شركات الطيران ومشغلي الطائرات الآخرين استخدام صيغ تبادل الرسائل المحددة في دليل معلومات الجداول الزمنية القياسي لغايات التواصل في المطارات المصنفة في المستوى الثاني.	1 كانون الثاني (يناير) 2017
5-2-2	التغيير في الصياغة	يحتفظ اتحاد النقل الجوي الدولي بدليل للشركات المشاركة في مؤتمر الخانات الزمنية والأفراد المعيّنين من قبل شركاتهم بصفتهم رؤساء الوفد. يسرد هذا الدليل أسماء وبيانات اتصال المنسقين والميسرين والأفراد المخول لهم نقل ملكية الخانات الزمنية، وتبادلها، ومبادلتها، وتغييرها، وحذفها، أو طلب خانات زمنية جديدة نيابة عن شركة الطيران المشاركة في مؤتمر الخانات الزمنية.	1 كانون الثاني (يناير) 2017
1-3-2	التغيير في الصياغة	يحتوي دليل معلومات الجداول الزمنية القياسي لاتحاد النقل الجوي الدولي (SSIM) على مقاييس القطاع لتبادل معلومات تنسيق المطارات باستخدام صيغ الرسائل القياسية صيغ الرسائل وفقاً لمعيار الصناعة لاستخدامها من قبل شركات الطيران، والجهات المنسقة، والجهات الميسرة عند نقل معلومات التنسيق الخاصة بالمطارات، مثل قائمة التخصيص المبدئي للخانات الزمنية (SAL)، والقائمة التاريخية للخانات الزمنية (SHL)، وطلب التصريح بخانات زمنية (SCR)، وغيرها. يُعد البريد الإلكتروني هو الطريقة المفضلة لتبادل البيانات، غير أنه يمكن تبادل نفس صيغ الرسائل عبر التلكس أو وسائل أخرى متفق عليها.	1 كانون الثاني (يناير) 2017
1-3-4	التغيير في الصياغة	يجب على جميع شركات الطيران التي تشغل أو تخطط للتشغيل رحلات طيران في مطار مصنّف في المستوى الثاني أن تقدّم إلى الميسر التفاصيل الخاصة بالعمليات التي تخطط لها، وأن تقوم بتحديث هذه التفاصيل قبل التشغيل في المطار. ولهذا الغرض، تُعرض تفاصيل الصيغة المستخدمة في تبادل البيانات مع الميسر موضحة الفصل السادس من دليل معلومات الجداول الزمنية القياسي (SSIM).	1 كانون الثاني (يناير) 2017
2-3-4	جديد	يجب أن تكون شركات الطيران مستعدة لقبول أوقات بديلة إذا عرضها الميسر عليها لتفادي تجاوز معاملات التنسيق، <u>وإلا فقد يتعين على المطار أن ينظر في تغيير التصنيف إلى المستوى 3.</u>	1 كانون الثاني (يناير) 2017

1 كانون الثاني (يناير) 2017	جمع البيانات حول العمليات المخطط لها لجميع شركات الطيران التي تشغل أو تخطط لتشغيل عمليات في المطار. التأكد من جدوى الخطط التي تقدمها شركة الطيران بحيث لا يجري تجاوز معاملات التنسيق الخاصة بالمطار؛ و	التغيير في الصياغة	1-5-4 (أ)
1 كانون الثاني (يناير) 2017	إبلاغ شركات الطيران إذا ما كانت العمليات المخطط لها ستتجاوز معاملات التنسيق وتفسير تعديلات في جدول المواعيد ضمن عملية تتفق عليها شركات الطيران على نحو مشترك لتجنب تجاوز معاملات التنسيق الخاصة بالمطار لتفادي تجاوز هذه المعاملات؛ و	التغيير في الصياغة	1-5-4 (ج)
1 كانون الثاني (يناير) 2017	يتعين على أجهزة إدارة المطارات أو جهة مسؤولة أخرى ضمان الاتفاق على معاملات التنسيق المناسبة مع المساهمين وتحديثها مرتين سنوياً. في حالة استمرار قيود المطار، يجب على جهاز إدارة المطار دراسة طاقته الاستيعابية وتنفيذ التعزيزات اللازمة للطاقة الاستيعابية للسماح بتغيير التصنيف إلى المستوى الثاني أو المستوى الأول في أقرب فرصة.	التغيير في الصياغة	1-4-5
1 كانون الثاني (يناير) 2017	يجب على لجنة التنسيق التأكد من توزيع جداول الأعمال ووثائق العمل على الأعضاء قبل الاجتماعات، ومن نشر المحاضر على الفور بعد كل اجتماع، وتوزيعها على أعضاء لجنة التنسيق بواسطة البريد الإلكتروني أو إتاحتها بوسائل أخرى. ويجب نشر تواريخ اجتماعات لجنة التنسيق على المواقع الإلكترونية لمجموعة منسقي المطارات العالمية واتحاد النقل الجوي الدولي (WWACG).	التغيير في الصياغة	4-6-5
1 كانون الثاني (يناير) 2017	يجب على شركات الطيران والميسرين استخدام صيغ تبادل الرسائل المحددة في دليل معلومات الجداول الزمنية القياسي (SSIM) لغايات التواصل في المطارات المصنفة في المستوى الثاني.	نص إضافي	1-1-7 (ح)
1 كانون الثاني (يناير) 2017	ينبغي عليّجب على الميسر تسجيل أي حالات ترفض فيها شركات الطيران طلباً لتعديل الجدول الزمني ينتج عنه فجوة في معاملات التنسيق الخاصة بالمطار.	جديد	1-4-7
1 كانون الثاني (يناير) 2017	إذا تم تحديد أي حالات من هذا النوع، ينبغي على الميسر الاتصال بشركة الطيران المعنية أو مشغل الطائرات لتسوية التعارض الحاصل. قد يتسبب يجب أن يؤدي سوء الاستخدام المستمر إلى خفض مستوى الأولوية بالنسبة لشركة الطيران أو أي من مشغلي الطائرات الآخرين عند إجراء تعديلات مستقبلية على الجدول الزمني.	التغيير في الصياغة	2-6-7
1 كانون الثاني (يناير) 2017	يجوز نقل ملكية الخانات الزمنية أو مبادلتها بحرية بين شركات الطيران، أو استخدامها كجزء من عملية تشغيل مشترك، وذلك وفقاً لأحكام هذه الإرشادات والأنظمة السارية.	التغيير في الصياغة	1-1-8 (ط)
1 كانون الثاني (يناير) 2017	يجب على شركات الطيران ومشغلي الطائرات الآخرين استخدام صيغ تبادل الرسائل المحددة في دليل معلومات الجداول الزمنية القياسي لغايات التواصل في المطارات المصنفة في المستوى الثاني.	التغيير في الصياغة	1-1-8 (ل)
1 كانون الثاني (يناير) 2017	لا يجوز لشركات الطيران أن تحوز إلا على الخانات الزمنية التي تعترزم تشغيلها أو نقل ملكيتها أو مبادلتها أو استخدامها في عملية تشغيل مشترك.	التغيير في الصياغة	1-5-8
1 كانون الثاني (يناير) 2017	حيازة خانات زمنية لا تعترزم شركة الطيران تشغيلها أو نقل ملكيتها أو مبادلتها أو استخدامها في عملية تشغيل مشترك؛	التغيير في الصياغة	5-9-8 (أ)

1 كانون الثاني (يناير) 2017	تبادل انتقالية الخانات الزمنية بين شركات الطيران	تغيير في العنوان	12-8
1 كانون الثاني (يناير) 2017	يُعد مبادلة الخانات الزمنية بين شركات الطيران من الأمور التي يتم التشجيع عليها. يجوز مبادلة الخانات الزمنية المخصصة على أساس مقايضة واحدة بأخرى في المطار المصنف في المستوى الثالث بواسطة أي عدد من شركات الطيران.	التغيير في الصياغة	1-12-8
1 كانون الثاني (يناير) 2017	إذا كانت المبادلة تشمل خانات زمنية مخصصة حديثاً - وهي خانات زمنية بخلاف الخانات الزمنية التاريخية أو الخانات الزمنية التاريخية التي تم تغييرها - يمكن للمنسق أن يرفض تأكيد المبادلة إذا لم يفتتح بأنها تحسن وضع التشغيل لشركة الطيران هذه. ويُعد الحوار بين المنسق وشركة الطيران أمراً ضرورياً في مثل هذه الظروف.	التغيير في الصياغة	2-12-8
1 كانون الثاني (يناير) 2017	يجب على شركات الطيران المشاركة في مبادلة الخانات الزمنية إبلاغ المنسق بكل مبادلة. وسوف يؤكد المنسق مدى جدوى كل مبادلة ويقوم بتعديل قاعدة بياناته. وإذا كانت المبادلة تنطوي على أجر أو تقدير مالي، يتم توفير التفاصيل التالية للأطراف المعنية حال طلبها، كما يتم نشرها على الموقع الإلكتروني للمنسقين بغرض الشفافية فقط:	التغيير في الصياغة	3-12-8
1 كانون الثاني (يناير) 2017	فترة المبادلة (على سبيل المثال، فترة التشغيل، أو المواسم، أو دائم/ مؤقت، وما إلى ذلك).	التغيير في الصياغة	3-12-8 (ج)
1 كانون الثاني (يناير) 2017	لا يجوز تنفيذ مبادلة الخانات الزمنية نظير أجر أو تقدير مالي إلا إذا لم يكن ذلك محظوراً بموجب قوانين الدولة ذات الصلة.	التغيير في الصياغة	5-12-8
1 كانون الثاني (يناير) 2017	بالنسبة إلى موسم الصيف، حيث تُمنح الخانات الزمنية التاريخية قبل انتهاء موسم الصيف، يجب اعتبار الخانات الزمنية التاريخية على أنها مؤقتة إلى أن يكتمل الموسم.	نقل السياسة إلى إرشادات الخانات الزمنية العالمية (WSG) من دليل معلومات الجداول الزمنية القياسي لاتحاد النقل الجوي الدولي (SSIM) - الفصل السادس	2-4-9
1 كانون الثاني (يناير) 2017	يجوز لشركات الطيران أن تطلب إدخال تحسينات على الجداول الزمنية، وأن تطلب خانات زمنية جديدة، وأن تجري تغييرات على الخانات المخصصة. يجوز مبادلة الخانات الزمنية أو نقلها بين شركات الطيران، وتخضع هذه التغييرات إلى أحكام البنود 12-8 و 13-8. على وجه التحديد، من المستحسن قبول العروض وإلغاء الخانات غير المرغوب بها وذلك لتحسين كفاءة مؤتمر الخانات الزمنية.	التغيير في الصياغة	3-10-9
1 كانون الثاني (يناير) 2017	مبادلة الخانات الزمنية: هي عملية يتم بموجبها مبادلة الخانات الزمنية المخصصة على أساس مقايضة واحدة بأخرى بين شركات الطيران في المطار الواحد.	التغيير في الصياغة	10

جدول المحتويات

- 1 - تمهيد
- 2 - نبذة عن إرشادات الخانات الزمنية العالمية (WSG)
- 3 - تقويم أنشطة التنسيق
- 4 - تعديلات على الطبعة الثامنة من إرشادات الخانات الزمنية العالمية
- 7 - جدول المحتويات
- 12 - الجزء الأول: السياسة
- 12 - 1 مقدمة لتنسيق المطارات
- 12 - 1-1 ما المقصود بتنسيق المطارات؟
- 12 - 2-1 ما الهدف من تنسيق المطارات؟
- 12 - 3-1 من المساهمون في تنسيق المطار؟
- 12 - 4-1 ما هي شروط تنسيق المطارات؟
- 13 - 5-1 كيف يتم تصنيف المطارات؟
- 13 - 6-1 ما المقصود بالخانة الزمنية في المطار؟
- 13 - 7-1 ما هي المبادئ الرئيسية لتنسيق المطار؟
- 17 - 2 دور اتحاد النقل الجوي الدولي (IATA) في تنسيق المطارات
- 17 - 1-2 إرشادات الخانات الزمنية العالمية (WSG)
- 17 - 2-2 مؤتمر الخانات الزمنية التابع لاتحاد النقل الجوي الدولي
- 18 - 3-2 دليل معلومات الجداول الزمنية القياسي
- 18 - 4-2 التعليم
- 19 - 3 المطارات المصنفة في المستوى الأول
- 19 - 1-3 تعريف المطار المصنف في المستوى الأول
- 19 - 2-3 دور شركات الطيران
- 19 - 3-3 دور المطارات
- 19 - 4-3 دور وكلاء المعالجة
- 21 - 4 المطارات المصنفة في المستوى الثاني
- 21 - 1-4 تعريف المطار المصنف في المستوى الثاني
- 21 - 2-4 تعيين ميسر
- 21 - 3-4 دور شركات الطيران
- 21 - 4-4 دور المطارات
- 21 - 5-4 دور الميسر
- 23 - 5 المطارات المصنفة في المستوى الثالث
- 23 - 1-5 تعريف المطار المصنف في المستوى الثالث

- 2-5 تعيين مُنَسَّق - 23 -
- 3-5 دور شركات الطيران - 23 -
- 4-5 دور المطارات - 24 -
- 5-5 دور المنسق - 24 -
- 6-5 دور لجنة التنسيق - 25 -
- 6 إدارة الطلب والطاقة الاستيعابية**
- 1-6 تحليل الطلب والطاقة الاستيعابية - 27 -
- 2-6 التغيير من المستوى الأول إلى المستوى الثاني - 27 -
- 3-6 التغيير من المستوى الثاني إلى المستوى الثالث - 27 -
- 4-6 إنشاء خانات زمنية تاريخية لأول مرة - 28 -
- 5-6 إزالة التنسيق - 28 -
- 6-6 تغيير المستوى بصورة مؤقتة - 28 -
- 7-6 الإخطار - 29 -
- 8-6 المراجعة الموسمية للطاقة الاستيعابية للمطار - 29 -
- 9-6 خفض الطاقة الاستيعابية للمطار - 29 -
- الجزء الثاني: المبادئ**
- 7 مبادئ تيسير الجدول الزمني**
- 1-7 المبادئ الرئيسية لتيسير الجدول الزمني - 30 -
- 2-7 الأولويات العامة لتيسير الجدول الزمني - 30 -
- 3-7 الحوار بخصوص تعديلات الجدول الزمني - 31 -
- 4-7 تعديلات الجدول الزمني المرفوضة - 31 -
- 5-7 العمليات التي لا تعترف شركة طيران استخدامها - 32 -
- 6-7 مراقبة العمليات - 32 -
- 8 مبادئ تخصيص الخانات الزمنية**
- 1-8 المبادئ الرئيسية لتخصيص الخانات الزمنية - 33 -
- 2-8 الأولويات العامة لتخصيص الخانات الزمنية - 34 -
- 3-8 المعايير الرئيسية لتخصيص المبدئي للخانات الزمنية - 34 -
- 2-3-8 الخانات الزمنية التاريخية - 34 -
- 3-3-8 التغييرات في الخانات الزمنية التاريخية - 34 -
- 4-3-8 مجموعة الخانات الزمنية - 34 -
- 5-3-8 المشتركون الجدد - 34 -
- 6-3-8 إدخال عمليات طوال العام - 35 -
- 4-8 المعايير الإضافية لتخصيص المبدئي للخانات الزمنية - 35 -
- 5-8 حيازة الخانات الزمنية وإعادتها - 35 -
- 6-8 قاعدة "ما لا تستخدمه تخسره" - 36 -

- 7-8 الأهلية للحصول على الأسبقية التاريخية - 36 -
- 2-7-8 حالات الإلغاء قبل التاريخ المعياري للخانات الزمنية التاريخية - 37 -
- 3-7-8 حالات الإلغاء بعد التاريخ المعياري للخانات الزمنية التاريخية - 37 -
- 8-8 عدم الاستغلال المبرر للخانات الزمنية - 37 -
- 9-8 سوء الاستخدام المتعمد للخانات الزمنية - 37 -
- 10-8 المرونة في تخصيص الخانات الزمنية - 38 -
- 11-8 تغيير استخدام الخانات الزمنية من قبل شركات الطيران - 39 -
- 12-8 انتقالية الخانات الزمنية بين شركات الطيران - 39 -
- 13-8 نقل ملكية الخانات الزمنية بين شركات الطيران - 40 -
- 14-8 عمليات التشغيل المشترك - 40 -
- 15-8 الخانات الزمنية لشركة الطيران التي توقف تشغيل العمليات في أحد المطارات - 41 -
- 16-8 الخانات الزمنية لشركة طيران فقدت رخصة التشغيل الخاصة بها - 41 -
- 17-8 الخانات الزمنية المخصصة قبل حقوق الملاحة أو ترخيص التشغيل - 41 -
- 18-8 الخانات الزمنية المخصصة بدون أسبقية تاريخية - 42 -
- الجزء الثالث: العملية** - 43 -
- 9 عملية التنسيق والتيسير العالمي** - 43 -
- 1-9 الممثلون المفوضون والتواصل - 43 -
- 2-9 تقويم أنشطة التنسيق - 43 -
- 3-9 توفر الطاقة الاستيعابية للمطار - 43 -
- 4-9 تحديد الخانات الزمنية التاريخية من قبل المنسقين - 43 -
- 5-9 مراجعة الخانات الزمنية التاريخية من قبل شركات الطيران - 44 -
- 6-9 الطلبات المبدئية من قبل شركات الطيران - 45 -
- 7-9 استخدام المعلومات التكميلية وأكواد الإجراءات الواردة في دليل معلومات الجداول الزمنية القياسي - 45 -
- 8-9 ضمان استلام الطلبات المبدئية - 46 -
- 9-9 التنسيق المبدئي - 46 -
- 10-9 النشاط بعد **SAL** (النشاط بعد توزيع قائمة التخصيص المبدئي للخانات الزمنية) - 47 -
- 11-9 النشاط في مؤتمر الخانات الزمنية - 48 -
- 12-9 الاجتماعات في مؤتمر الخانات الزمنية - 48 -
- 13-9 النشاط ما بعد مؤتمر الخانات الزمنية - 49 -
- 14-9 إدارة قائمة الانتظار - 49 -
- 15-9 إعادة الخانات الزمنية - 49 -
- 16-9 تخصيص الخانات الزمنية لعمليات مخصصة الغرض - 50 -
- 17-9 التغييرات في يوم التشغيل - 50 -
- 10 المصطلحات والاختصارات** - 51 -

11 المستندات المتوفرة على شبكة الإنترنت - 55 -

تركزت الصفحة فارغة عن عمد.

الجزء الأول: السياسة

1 مقدمة لتنسيق المطارات

1-1 ما المقصود بتنسيق المطارات؟

1-1-1 تنسيق المطارات هو عبارة عن وسيلة لإدارة الطاقة الاستيعابية للمطار من خلال تطبيق مجموعة قواعد موجودة ضمن إرشادات الخانات الزمنية العالمية التي بين يديك. يتضمن التنسيق تخصيص الطاقة الاستيعابية المحدودة أو المقيدة للمطار على شركات الطيران ومشغلي الطائرات الآخرين لضمان التشغيل الفعال للنقل الجوي والمطار. والتنسيق هو عبارة أيضاً عن عملية لزيادة الاستخدام الفعال للبنية التحتية للمطار بأقصى حد.

2-1-1 لا يُعد التنسيق حلاً للمشكلة الرئيسية المتمثلة في قصور الطاقة الاستيعابية للمطار. في جميع الحالات، يجب النظر إلى التنسيق باعتباره حلاً مؤقتاً لإدارة البنية التحتية المزدهمة حتى يتم تنفيذ حل طويل الأجل، وهو زيادة الطاقة الاستيعابية للمطار.

2-1 ما الهدف من تنسيق المطارات؟

1-2-1 الهدف الأساسي من تنسيق المطارات هو ضمان الاستخدام الأكثر فعالية للبنية التحتية للمطار لتحقيق أقصى قدر من الفوائد لأكبر عدد من مستخدمي المطار.

3-1 من المساهمون في تنسيق المطار؟

1-3-1 فيما يلي المساهمون في تنسيق المطار:

- (أ) شركات الطيران ومشغلو الطائرات الآخرون الذين يستخدمون أو يخططون لاستخدام المطار.
- (ب) جهاز إدارة المطار الذي يتولى الإشراف على مرافق المطار وإدارتها.
- (ج) هيئات الرقابة على الملاحة الجوية المسؤولة عن المطار والمجال الجوي.
- (د) المنسق أو الميسر المسؤول عن التنسيق في المطار.
- (هـ) الهيئات الحكومية المسؤولة عن المطار.

4-1 ما هي شروط تنسيق المطارات؟

1-4-1 لأغراض تنسيق المطارات، يتم تصنيف المطارات من قبل الهيئات المسؤولة وفقاً لمستويات الازدحام التالية:

- (أ) **المستوى الأول:** المطارات التي تتميز بنيتها التحتية بطاقة استيعابية كافية بصورة عامة لتلبية مطالب مستخدمي المطارات في جميع الأوقات.
- (ب) **المستوى الثاني:** المطارات التي يُحتمل فيها الازدحام خلال بعض فترات اليوم أو الأسبوع أو الموسم، والذي يُمكن التعامل معه عن طريق تعديلات الجدول الزمني والتي يتم الاتفاق عليها بين شركات الطيران والميسر. يتم تعيين ميسر لتيسير العمليات المخطط لها لشركات الطيران التي تستخدم أو تخطط لاستخدام المطار.
- (ج) **المستوى الثالث:** المطارات التي لم يطور موفرو الطاقة الاستيعابية بها بنية تحتية كافية أو التي فرضت عليها الحكومات شروطاً يستحيل معها تلبية الطلب. يتم تعيين منسق لتخصيص الخانات

الزمنية لشركات الطيران ومشغلي الطائرات الآخرين الذين يستخدمون أو يخططون لاستخدام المطار كوسيلة لإدارة الطاقة الاستيعابية المتاحة.

5-1 كيف يتم تصنيف المطارات؟

1-5-1 يجب على الهيئة المسؤولة التأكد من تصنيف المطار في المستوى الثالث فقط بعد إجراء تحليل شامل للطلب والطاقة الاستيعابية، والتشاور التام مع جميع المساهمين والأطراف المعنية. ويجب تصنيف المطار في المستوى الثالث فقط إذا خُص هذا التحليل والتشاور إلى أن الطلب على البنية التحتية للمطار يتجاوز بصورة كبيرة الطاقة الاستيعابية المتاحة وإلى أنه لا توجد طريقة عملية للتخفيف من حدة المشكلة على المدى القصير.

2-5-1 يجب عدم تصنيف المطار أو إبقائه في المستوى الثالث لأسباب بخلاف وجود قصور فعلي في البنية التحتية للمطار وفقاً لما يوضحه تحليل شامل للطلب والطاقة الاستيعابية.

6-1 ما المقصود بالخانة الزمنية في المطار؟

1-6-1 الخانة الزمنية في المطار (أو "الخانة الزمنية") هي تصريح يقدمه أحد المنسقين لعملية مخطط لها للسماح باستخدام النطاق الكامل للبنية التحتية للمطار اللازم للهبوط في أو الإقلاع من مطار مصنف في المستوى الثالث في تاريخ ووقت محددين.

7-1 ما هي المبادئ الرئيسية لتنسيق المطار؟

1-7-1 المبادئ الرئيسية لتيسير الجدول الزمني في المطار المصنف في المستوى الثاني هي¹:

- (أ) يستند تيسير الجداول الزمنية على عملية من تعديلات الجدول الزمني يتم الاتفاق عليها بين شركات الطيران والمنسق لتجنب تجاوز معاملات التنسيق الخاصة بالمطار.
- (ب) لا يتم تخصيص خانة زمنية في المطار المصنف في المستوى الثاني. لا تنطبق مفاهيم الأسبقية التاريخية وسلسلة الخانات الزمنية في المطارات المصنفة في المستوى الثاني.
- (ج) ينبغي على الميسر تعديل أقل عدد من العمليات في أقصر وقت يلزم لتجنب تجاوز معاملات التنسيق الخاصة بالمطار.
- (د) يجب أن يتمتع المنسقون بالاستقلالية كما يجب أن يتصرفوا بصورة حيادية وشفافة ودون تمييز.
- (هـ) يجب على كل شركة طيران أو أي مشغل طائرات آخر إبلاغ الميسر بكل العمليات المخطط لها قبل التشغيل في مطار مصنف في المستوى الثاني علاوة على كل التغييرات على العمليات المخطط لها. قد يتم إعفاء أنواع محددة من رحلات الطيران (على سبيل المثال رحلات الطيران الخيرية أو الحكومية وفي بعض الحالات الطيران التجاري والعام) أو قد تخضع إلى إجراءات محلية خاصة.
- (و) يجب على شركات الطيران ومشغلي الطائرات الآخرين عدم تشغيل الخدمات عن عمد في وقت مختلف بصورة كبيرة أو بطريقة مختلفة بصورة كبيرة عما تم الاتفاق عليه مع المنسق.

¹ تُرد هذه المبادئ الرئيسية أيضاً في البند 1-7-1.

- (ز) تعتمد أوقات التشغيل المخطط لها على أوقات الهبوط والإقلاع المخطط لها. قد تختلف الأوقات الفعلية للهبوط والإقلاع بسبب عوامل تشغيلية.
- (ح) يجب على شركات الطيران والميسرين استخدام صيغ الرسائل المحددة في دليل معلومات الجداول الزمنية القياسي لاتحاد النقل الجوي الدولي (SSIM) لغايات التواصل في المطارات المصنفة في المستوى الثاني.
- (ط) يحدد تقويم أنشطة التنسيق المواعيد النهائية لعملية التيسير والواجب اتباعها من قبل شركات الطيران والميسرين.
- (ي) يُستخدم التوقيت العالمي المنسق (UTC) لجميع الأنشطة التي تنطوي على عمليات ميسرة، ما لم يتم الاتفاق على خلاف ذلك.

2-7-1 المبادئ الرئيسية لتخصيص الخانات الزمنية في مطار مصنّف في المستوى الثالث هي²:

- (أ) يتم تخصيص الخانات الزمنية لأغراض التخطيط فقط من قبل منسق معين حسب الأصول في مطار مصنّف في المستوى الثالث.
- (ب) يتم تخصيص الخانات الزمنية لشركات الطيران ومشغلي الطائرات الآخرين فقط.
- (ج) يجب أن يخصّص لشركة الطيران أو أي مشغل طائرات آخر خانة زمنية قبل التشغيل في مطار مصنّف في المستوى الثالث. قد يتم إعفاء أنواع محددة من رحلات الطيران (على سبيل المثال رحلات الطيران الخيرية أو الحكومية) أو قد تخضع إلى إجراءات محلية خاصة.
- (د) يجب على شركات الطيران ومشغلي الطائرات الآخرين عدم تشغيل الخدمات عن عمد في وقت مختلف بصورة كبيرة أو بطريقة مختلفة بصورة كبيرة عما تم تخصيصه من قبل المنسق.
- (هـ) سلسلة الخانات الزمنية هي عبارة عن خمس خانات زمنية على الأقل يتم طلبها لنفس الوقت في نفس اليوم من الأسبوع، ويتم توزيعها بصورة منتظمة في نفس الموسم، ويتم تخصيصها بهذه الطريقة أو - إذا تعذر ذلك - يتم تخصيصها في نفس الوقت تقريباً.
- (و) يحق لشركة الطيران الاحتفاظ بسلسلة خانات زمنية على أساس الأسبقية التاريخية.
- (ز) تسري الأسبقية التاريخية على سلسلة الخانات الزمنية التي تم تشغيلها بنسبة 80% على الأقل من الوقت خلال الفترة المخصصة في الموسم المكافئ السابق.
- (ح) لا يجوز سحب الخانات الزمنية التاريخية من شركة طيران لاستيعاب مشتركين جدد أو أي فئة أخرى من مشغلي الطائرات. ولا يجوز مصادرة الخانات الزمنية لأي سبب بخلاف سوء الاستخدام المتعمد الذي تم إثباته للخانات الزمنية.
- (ط) يجوز نقل ملكية الخانات الزمنية أو مبادلتها بين شركات الطيران، أو استخدامها كجزء من عملية تشغيل مشترك، وذلك وفقاً لأحكام هذه الإرشادات والأنظمة السارية.
- (ي) يجب أن يتمتع المنسقون بالاستقلالية الوظيفية والمالية عن أي طرف معني فردي كما يجب أن يتصرفوا بصورة محايدة وشفافة ودون تمييز.

² تُرد هذه المبادئ الرئيسية أيضاً في البند 1-8-1.

- (ك) يتم تخصيص الخانات الزمنية بصورة مستقلة عن تعيين حقوق الملاحة بموجب اتفاقيات الخدمة الجوية الثنائية.
- (ل) يجب على شركات الطيران والمُنسّقين استخدام صيغ تبادل الرسائل المحددة في دليل معلومات الجداول الزمنية القياسي (SSIM) لغايات التواصل في المطارات المصنفة في المستوى الثالث.
- (م) تعتمد الخانات الزمنية على أوقات الهبوط (الوصول) والإقلاع (المغادرة) المخطط لها. قد تختلف الأوقات الفعلية للهبوط والإقلاع بسبب عوامل تشغيلية.
- يُستخدم التوقيت العالمي المنسق (UTC) لجميع الأنشطة التي تنطوي على خانات زمنية، بما في ذلك تحديد الخانات الزمنية التاريخية، ما لم يتم الاتفاق على خلاف ذلك.

تركّت الصفحة فارغة عن عمد.

2 دور اتحاد النقل الجوي الدولي (IATA) في تنسيق المطارات

1-2 إرشادات الخانات الزمنية العالمية (WSG)

1-1-2 إرشادات الخانات الزمنية العالمية هي عبارة عن مجموعة من المقاييس وأفضل الممارسات التي طورتها شركات الطيران الأعضاء في اتحاد النقل الجوي الدولي إلى جانب مجتمع منسقي ومسهلي المطارات. وهذه الإرشادات هي عبارة عن مجموعة شاملة من الإجراءات لتخصيص وإدارة الطاقة الاستيعابية للمطار. والمستخدمون الرئيسيون لهذه الإرشادات هم شركات الطيران ومنسقي المطارات ومسهلي المطارات.

2-1-2 يضع اتحاد النقل الجوي الدولي إرشادات الخانات الزمنية العالمية تحت الإشراف المستمر للمجموعة الاستشارية المشتركة للخانات الزمنية. ويجب أن توافق المجموعة الاستشارية المشتركة للخانات الزمنية على جميع التغييرات قبل عرضها على رؤساء وفد مؤتمر الخانات الزمنية لتصديق الأغلبية عليها. يكفل ذلك عدم إدخال أي تغييرات على أفضل الممارسات أو المقاييس أو طرح إصدارات جديدة منها في إرشادات الخانات الزمنية من جانب واحد من قبل أي شركة طيران أو منسق أو اتحاد النقل الجوي الدولي.

3-1-2 تُعد إرشادات الخانات الزمنية العالمية إرشادات معترف بها من قبل مجتمع النقل الجوي العالمي باعتبارها المنهجية القياسية للقطاع والمعنية بتخصيص الخانات الزمنية في المطارات المصنفة في المستوى الثالث وإدارة العمليات المخطط لها في المطارات المصنفة في المستوى الثاني. في حال رغبت دولة أو حكومة في تطوير أو تنفيذ القواعد أو الإجراءات الخاصة بها، يجب اتباع مبادئ هذه الإرشادات. يشجع اتحاد النقل الجوي الدولي على استخدام هذه الإرشادات كأساس لهذه التنظيمات.

4-1-2 تقدم إرشادات الخانات الزمنية العالمية طريقة منسقة وشفافة وعادلة لتخصيص وإدارة الطاقة الاستيعابية للمطار. يتميز النقل الجوي بطبيعة عالمية، ويتطلب تطبيق مقاييس منسجمة لتخصيص الخانات الزمنية في كل من مطارات الإقلاع والهبوط في كل مسار لتحقيق الاستخدام الأكثر فعالية للموارد من قبل شركات الطيران.

2-2 مؤتمر الخانات الزمنية التابع لاتحاد النقل الجوي الدولي

1-2-2 مؤتمر الخانات الزمنية التابع لاتحاد النقل الجوي الدولي هو المنتدى الذي ينعقد لتنسيق العمليات المخطط لها في المطارات المصنفة في المستويين الثاني والثالث، و ينعقد مرتين سنوياً لموسم الصيف والشتاء. يتناول مؤتمر الخانات الزمنية الذي ينعقد في حزيران/يونيو موسم الشتاء التالي، بينما يتناول مؤتمر الخانات الزمنية الذي ينعقد في تشرين الثاني/نوفمبر موسم الصيف التالي.

2-2-2 الهدف الوحيد من انعقاد مؤتمر الخانات الزمنية هو تخصيص وإدارة الخانات الزمنية في المطارات المصنفة في المستوى الثالث ومناقشة تعديلات الجدول الزمني في المطارات المصنفة في المستوى الثاني. ولا يُسمح بالمناقشات التي تدور حول تجميع رحلات الطيران أو تحديد الأسعار أو دخول السوق أو أي أنشطة أخرى ذات حساسية تنافسية تتجاوز نطاق مؤتمر الخانات الزمنية.

3-2-2 تتولى إدارة اتحاد النقل الجوي الدولي إبلاغ المعنيين بالقطاع بتواريخ مؤتمر الخانات الزمنية باستخدام تقويم أنشطة التنسيق الوارد في هذه الإرشادات والذي يُمكن الاطلاع عليه على www.iata.org/wsg. يُمكن أيضاً الاطلاع على تواريخ رئيسية أخرى في عملية التنسيق في التقويم.

4-2-2 يجب أن يكون المندوبون في مؤتمر الخانات الزمنية ممثلين معتمدين لشركة الطيران أو منظمة التنسيق التي يمثلونها. يُعد مؤتمر الخانات الزمنية أساسياً في المساعدة على ضمان نجاح التشغيل التجاري لشركة الطيران وكذلك أساسياً في تحقيق الإدارة الناجحة للطاقة الاستيعابية للمطار من قبل المنسقين والميسرين. يتولى اتحاد النقل الجوي الدولي مهمة التأكد من توفر المعلومات الضرورية للمشاركة في مؤتمر الخانات

الزمنية المنعقد مرتين سنويًا لجميع شركات الطيران والمنسقين والميسرين.

5-2-2 يحتفظ اتحاد النقل الجوي الدولي بدليل للشركات المشاركة في مؤتمر الخانات الزمنية والأفراد المعينين من قبل شركاتهم بصفتهم رؤساء الوفد. يسرد هذا الدليل أسماء وبيانات اتصال المنسقين والميسرين، والأفراد المخول لهم نقل ملكية الخانات الزمنية ومبادلتها وتغييرها وحذفها أو طلب خانات زمنية جديدة نيابةً عن شركة الطيران المشاركة في مؤتمر الخانات الزمنية.

3-2 دليل معلومات الجداول الزمنية القياسي

1-3-2 يحتوي دليل معلومات الجداول الزمنية القياسي لاتحاد النقل الجوي الدولي (SSIM) على صيغ الرسائل وفقاً لمعيار الصناعة لاستخدامها من قبل شركات الطيران، والجهات المنسقة، والجهات الميسرة عند نقل معلومات التنسيق الخاصة بالمطارات، مثل قائمة التخصيص المبدئي للخانات الزمنية (SAL)، والقائمة التاريخية للخانات الزمنية (SHL)، وطلب التصريح بخانات زمنية (SCR)، وغيرها. يُعد البريد الإلكتروني هو الطريقة المفضلة لتبادل البيانات، غير أنه يُمكن تبادل نفس صيغ الرسائل عبر وسائل أخرى متفق عليها.

2-3-2 لقد تم تطوير دليل معلومات الجداول الزمنية القياسي بواسطة لجنة مقاييس معلومات الجداول الزمنية، وهو يخضع لسلطة مؤتمر خدمات الركاب التابع لاتحاد النقل الجوي الدولي من خلال الممارسة الموصى بها رقم 1761b ، "نموذج التبادل لمعلومات الجدول الزمني".

3-3-2 يشجع اتحاد النقل الجوي الدولي بشدة جميع المشاركين في عملية تنسيق المطارات على اتباع المقاييس المنشورة في دليل معلومات الجداول الزمنية القياسي.

4-2 التعليم

1-4-2 يُقدم اتحاد النقل الجوي الدولي التدريب لتعريف المشاركين بعملية تنسيق المطارات. يتضمن هذا التدريب جلسات تمهيدية للحاضرين في مؤتمر الخانات الزمنية وتدريباً أكثر تقدماً لشركات الطيران والمنسقين والميسرين.

3 المطارات المصنفة في المستوى الأول

1-3 تعريف المطار المصنف في المستوى الأول

1-1-3 المطار المصنف في المستوى الأول هو المطار الذي تتميز بنيته التحتية بطاقة استيعابية كافية بصورة عامة لتلبية مطالب مستخدمي المطارات في كل الأوقات.

2-3 دور شركات الطيران

1-2-3 يجب على شركات الطيران التي تشغل أو تخطط لتشغيل عمليات في مطار مصنف في المستوى الأول أن تُرسل إخطارًا مدته كافية بالعمليات التي تخطط لها إلى وكيل المعالجة المعين لديها، وإما إلى جهاز إدارة المطار أو وكيل جمع البيانات في حالة تعيين أحدهما. لا يتم تناول العمليات في المطارات المصنفة في المستوى الأول في مؤتمر الخانات الزمنية.

3-3 دور المطارات

1-3-3 يجب على جهاز إدارة المطار المصنف في المستوى الأول أن يتولى مراقبة الطلب على البنية التحتية للمطار وتطوير طاقة استيعابية إضافية عند الطلب لتلبية ذلك الطلب. وهو مسؤول أيضًا عن العمل مع وكلاء المعالجة والوكالات الأخرى لتجنب القيود التي تؤثر على عمليات شركة الطيران. قد يطلب جهاز إدارة المطار معلومات من شركات الطيران بشأن العمليات المخطط لها باستخدام صيغ محددة. وفي بعض الحالات، قد يقوم بتعيين وكيل جمع بيانات لمباشرة هذه المهمة.

4-3 دور وكلاء المعالجة

1-4-3 يتحمل وكيل المعالجة مسؤولية إجراء الترتيبات الخاصة به مع جهاز إدارة المطار لمعالجة العمليات المخطط لها. ويتحمل وكلاء المعالجة مسؤولية كبرى لضمان عدم وضع قيود غير لازمة، سواء من خلال سوء التخطيط أو الموارد غير الكافية في العمليات الخاصة بهم.

تركبت الصفحة فارغة عن عمد

4 المطارات المصنفة في المستوى الثاني

1-4 تعريف المطار المصنف في المستوى الثاني

1-1-4 المطار المصنف في المستوى الثاني هو المطار الذي يُحتمل فيه حدوث الازدحام خلال بعض فترات اليوم أو الأسبوع أو الموسم، والذي يُمكن التعامل معه عن طريق تعديلات الجدول الزمني والتي يتم الاتفاق عليها بين شركات الطيران والميسر.

2-4 تعيين ميسر

1-2-4 يجب على الهيئة المسؤولة التأكد من تعيين ميسر بعد التشاور مع جهاز إدارة المطار وشركات الطيران التي تستخدم المطار والمنظمات الممثلة لها، مثل اتحاد النقل الجوي الدولي. تُعد المعرفة المسبقة بالجدول الزمنية لشركة الطيران و/أو خبرة التنسيق شرطاً أساسياً للتعيين.

2-2-4 يجب أن يتاح للميسرين ما يكفي من الوقت والموارد لتوفير خدمات التيسير وفقاً لهذه الإرشادات.

3-2-4 يجب أن يتمتع المنسق بالاستقلالية كما يجب أن يتصرف بصورة محايدة وشفافة ودون تمييز.

3-4 دور شركات الطيران

1-3-4 يجب على جميع شركات الطيران التي تشغل أو تخطط للتشغيل في مطار مصنف في المستوى الثاني أن تقدم إلى الميسر التفاصيل الخاصة بالعمليات التي تخطط لها قبل التشغيل في المطار. لهذا الغرض، تم توضيح تفاصيل الصيغ المقرر استخدامها في الفصل السادس من دليل معلومات الجداول الزمنية القياسي (SSIM).

2-3-4 يجب أن تكون شركات الطيران مستعدة لقبول أوقات بديلة إذا عرضها الميسر عليها لتفادي تجاوز معاملات التنسيق، وإلا فقد يتعين على المطار أن ينظر في تغيير التصنيف إلى المستوى 3.

3-3-4 يُمكن الاطلاع على المواعيد النهائية لتقديم البيانات في تقويم أنشطة التنسيق. يُمكن الاطلاع على تفاصيل معلومات الاتصال للميسرين على www.iata.org/wsg.

4-4 دور المطارات

1-4-4 يجب على جهاز إدارة المطار تقديم الدعم إلى الميسر في سعيه نحو تحقيق التعاون التام بين شركات الطيران في المطارات المصنفة في المستوى الثاني. ويجب عليه تقديم البنية التحتية الضرورية للتعامل مع عمليات شركات الطيران المخطط لها في حدود مستويات الخدمة المتفق عليها.

2-4-4 يجب على جهاز إدارة المطار إبلاغ الميسر وجميع الأطراف المعنية بالمستجدات فيما يتصل بأي قيود على الطاقة الاستيعابية، كما يجب عليه على وجه التحديد تقديم إنذار في الوقت المناسب إذا كان ثمة احتمال للوصول إلى أو تجاوز واحد أو أكثر من هذه القيود في المستقبل القريب.

3-4-4 بعد التشاور مع المساهمين، يجب على جهاز إدارة المطار أو أي جهاز مختص آخر إبلاغ الميسر بأي تغييرات في الطاقة الاستيعابية ومعاملات التنسيق. ويتولى الميسر بدوره إبلاغ شركات الطيران. يجب إكمال هذا الإعلان قبل الموعد النهائي لتقديم الطلبات المبدئية بسبعة أيام على الأقل، وذلك لكل مؤتمر خانات زمنية.

5-4 دور الميسر

1-5-4 يتولى الميسر المهام التالية:

- (أ) التأكد من جدوى الخطط التي تقدمها شركة الطيران بحيث لا يجري تجاوز معاملات التنسيق؛ و
- (ب) إمداد الأطراف المعنية بتفاصيل معاملات التنسيق واستغلال الطاقة الاستيعابية المعلنّة؛ و
- (ج) إبلاغ شركات الطيران إذا ما كانت العمليات المخطط لها ستتجاوز معاملات التنسيق وتيسير تعديلات في جدول المواعيد ضمن عملية مُنقّح عليها على نحو مشترك لتفادي تجاوز هذه المعاملات؛ و
- (د) حضور جميع مؤتمرات الخانات الزمنية والمشاركة فيها.

5 المطارات المصنفة في المستوى الثالث

1-5 تعريف المطار المصنف في المستوى الثالث

1-1-5 المطار المصنف في المستوى الثالث هو المطار الذي تنطبق عليه الشروط التالية:

(أ) يتجاوز الطلب على البنية التحتية للمطار الطاقة الاستيعابية للمطار بصورة كبيرة خلال الفترة ذات الصلة؛

(ب) لا يمكن على المدى القصير توسيع البنية التحتية للمطار لتلبية الطلب؛

(ج) فشلت محاولات حل المشكلة من خلال التعديلات الطوعية في الجدول الزمني أو لم تكن فعالة؛ و

(د) نتيجة لذلك، يجب إجراء عملية تخصيص خانات زمنية يكون بموجبها من الضروري على جميع شركات الطيران ومشغلي الطائرات الآخرين تدبير تخصيص خانة زمنية من قبل أحد المنسقين للوصول إلى أو الإقلاع من المطار خلال الفترات التي يتم فيها تخصيص الخانات الزمنية.

2-5 تعيين مُنسِّق

1-2-5 يجب على الهيئة المسؤولة التأكد من تعيين منسق بعد التشاور مع جهاز إدارة المطار وشركات الطيران التي تستخدم المطار والمنظمات الممثلة لها، مثل اتحاد النقل الجوي الدولي. تُعد المعرفة المسبقة بالجدول الزمنية لشركة الطيران و/أو خبرة التنسيق شرطاً أساسياً للتعيين.

2-2-5 يجب أن يتاح للمنسقين ما يكفي من الوقت والموارد والخبرة لتوفير خدمات التنسيق وفقاً لهذه الإرشادات. ويجب أن يتوفر لدى المنسقين أنظمة كمبيوتر قادرة على أداء الوظائف اللازمة للالتزام بإرشادات الخانات الزمنية العالمية وأي إرشادات وأنظمة محلية. تتوفر متطلبات الحد الأدنى للنظام الموصى بها للمنسقين على www.iata.org/wsg.

3-2-5 يجب أن يتمتع المنسقون بالاستقلالية الوظيفية والمالية عن أي طرف معني فردي كما يجب أن يتصرفوا بصورة محايدة وشفافة ودون تمييز.

4-2-5 إذا تم تحويل تنسيق العمليات اليومية في مطار ما إلى منظمة تنسيق مختلفة، يجب إرسال إخطار بتاريخ التحويل إلى المنظمة الجديدة في أقرب وقت ممكن إلى جميع شركات الطيران التي تقوم بتشغيل عمليات في ذلك المطار وإلى اتحاد النقل الجوي الدولي.

3-5 دور شركات الطيران

1-3-5 يجب أن يتم تخصيص خانة زمنية لجميع شركات الطيران التي تشغل أو تخطط لتشغيل عمليات في أحد المطارات المصنفة في المستوى الثالث، وذلك بواسطة المنسق قبل تشغيل العمليات في ذلك المطار. لهذا الغرض، تم توضيح تفاصيل الصيغ المقرر استخدامها في الفصل السادس من دليل معلومات الجداول الزمنية القياسي.

2-3-5 يجب أن يتوفر لشركات الطيران ما يكفي من الموارد والخبرة والأنظمة للمشاركة بصورة فعالة في عملية التنسيق.

3-3-5 يُمكن الاطلاع على المواعيد النهائية لتقديم البيانات في تقويم أنشطة التنسيق. يُمكن الاطلاع على تفاصيل معلومات الاتصال للمنسقين على www.iata.org/wsg.

4-3-5 نظراً لأنه قد لا تتوفر خانات زمنية في مطار ما مصنف في المستوى الثالث في أوقات الذروة، من الضروري أن تكون شركات الطيران التي تشغل أو تخطط لتشغيل عمليات في ذلك المطار مستعدة

لتطوير خطط بديلة إذا عجزت عن الحصول على الخانات الزمنية التي تطلبها. بعض المطارات لديها بضعة خانات زمنية قليلة أو ليس لديها أي خانات زمنية مناسبة أصلاً. في هذه الحالات، يجب أن تكون شركات الطيران على دراية بمطارات بديلة يمكنها استيعاب عملياتها المخطط لها.

4-5 دور المطارات

1-4-5 يتعين على أجهزة إدارة المطارات أو جهة مسؤولة أخرى ضمان الاتفاق على معاملات التنسيق المناسبة مع المساهمين وتحديثها مرتين سنوياً. في حالة استمرار قيود المطار، يجب على جهاز إدارة المطار دراسة طاقته الاستيعابية وتنفيذ التعزيزات اللازمة للطاقة الاستيعابية للسماح بتغيير التصنيف إلى المستوى الثاني أو المستوى الأول في أقرب فرصة.

2-4-5 بعد التشاور مع لجنة التنسيق، يجب على جهاز إدارة المطار أو أي جهاز مختص آخر إبلاغ المُنسق بأي تغييرات في الطاقة الاستيعابية ومعاملات التنسيق. ويتولى المُنسق بدوره إبلاغ شركات الطيران. يجب إكمال هذا الإعلان قبل الموعد النهائي لتقديم الطلبات المبدئية بسبعة أيام على الأقل، وذلك لكل مؤتمر خانات زمنية.

3-4-5 يجب على جهاز إدارة المطار أو أي هيئة مختصة أخرى تقديم معلومات ذات صلة إلى المنسق للمساعدة في تطبيق المعايير الإضافية لتخصيص الخانات الزمنية المنصوص عليها في 1-4-8 (ب، ج، هـ)، والمتعلقة بنوع الخدمة والسوق، والمنافسة، ومتطلبات الجمهور المسافر والمستخدمين الآخرين.

5-5 دور المُنسق

1-5-5 يتولى المُنسق المهام التالية:

(أ) تخصيص خانات زمنية لشركات الطيران ومشغلي الطائرات الآخرين بطريقة حيادية وشفافة ودون تمييز، على أساس معاملات التنسيق السارية ووفقاً لمعايير الأولوية في إرشادات الخانات الزمنية العالمية والإرشادات والأنظمة المحلية.

(ب) إمداد الأطراف المعنية بتفاصيل معاملات التنسيق السارية والأنظمة والإرشادات المحلية وأي معايير أخرى مستخدمة في تخصيص الخانات الزمنية، وذلك قبل الموعد النهائي لتقديم الطلبات المبدئية لكل مؤتمر خانات زمنية بسبعة أيام على الأقل، كلما أمكن.

(ج) إمداد شركات الطيران - بصورة نموذجية، بالصيغة الموضحة في الفصل السادس من دليل معلومات الجداول الزمنية القياسي وباستخدام وسائل إلكترونية - بقوائم الخانات الزمنية التي تم تخصيصها والخانات الزمنية المتبقية وسبب عدم تخصيص خانات زمنية حسب الطلب.

(د) حضور جميع مؤتمرات الخانات الزمنية والمشاركة فيها.

(هـ) مراقبة حالات الإلغاء التي تم إجراؤها بعد التاريخ المعياري للخانات الزمنية التاريخية وأي حالات عدم استغلال للخانات الزمنية، وذلك بهدف تطبيق قاعدة "ما لا تستخدمه تخسره".

(و) مراقبة الاستخدام المخطط له والفعلي للخانات الزمنية للوقوف على أي حالات ممكنة من سوء استخدام الخانات الزمنية المتعمد، وبدء حوار مع شركة الطيران أو مشغّل الطائرات المعني.

(ز) تقديم المشورة إلى شركات الطيران والهيئات ذات الصلة بشأن جميع الأمور المرجح لها أن تساعد على تحسين الطاقة الاستيعابية للمطار أو المرونة في تخصيص الخانات الزمنية، وعلى وجه التحديد بشأن أي مجال يساعد على إعادة المطار إلى المستوى الثاني أو الأول.

(ح) التعامل مع المشاكل الناشئة عن تضارب المتطلبات، وبهذه الطريقة نتفادى الحاجة إلى أي تدخل خارجي.

6-5 دور لجنة التنسيق

- 1-6-5 يتم إنشاء لجنة التنسيق في المطارات المصنفة في المستوى الثالث لتقديم المشورة للمنسق بشأن الأمور المتعلقة بالطاقة الاستيعابية وتخصيص الخانات الزمنية ومراقبة استخدام الخانات الزمنية في المطار.
- 2-6-5 عضوية لجنة التنسيق مفتوحة لجميع شركات الطيران التي تستخدم المطار بصورة منتظمة والمنظمات الممثلة لها وجهاز إدارة المطار وهيئات مراقبة الملاحة وممثلي الملاحة الجوية التجارية/العامة (حيثما كان ذلك ملائماً). ويحضر المنسق جميع الاجتماعات بصفة مراقب.
- 3-6-5 يجب عقد اجتماعات لجنة التنسيق لمراجعة معاملات التنسيق على أساس موسمي أو عند التخطيط لإجراء تغييرات في السياسة أو الطاقة الاستيعابية قد يكون لها أثر كبير في التنسيق.
- 4-6-5 يجب على لجنة التنسيق التأكد من توزيع جداول الأعمال ووثائق العمل على الأعضاء قبل الاجتماعات، ومن نشر المحاضر على الفور بعد كل اجتماع، وتوزيعها على أعضاء لجنة التنسيق بواسطة البريد الإلكتروني أو إتاحتها بوسائل أخرى. ويجب نشر تواريخ اجتماعات لجنة التنسيق على المواقع الإلكترونية لمجموعة منسقي المطارات العالمية واتحاد النقل الجوي الدولي (WWACG).
- 5-6-5 بصورة نموذجية، يجب إدارة اجتماعات لجنة التنسيق باللغة الإنجليزية.
- 6-6-5 يجب على لجنة التنسيق أن تتوسط للصلح في حالة وجود شكاوى بشأن تخصيص خانات زمنية أو مشاكل تتصل باستخدام الخانات الزمنية، مما يتعذر حلها بين شركة الطيران والمنسق بطريقة يرضيها الطرفان.

تركبت الصفحة فارغة عن عمد

6 إدارة الطلب والطاقة الاستيعابية

1-6 تحليل الطلب والطاقة الاستيعابية

- 1-1-6 يجب على جهاز إدارة المطار أو أي جهة مختصة أخرى إجراء تحليل شامل للطلب والطاقة الاستيعابية بصورة منتظمة باستخدام طرق معترف بها بصورة عامة. على وجه التحديد، يجب تقييم الطلب والطاقة الاستيعابية كلما حدثت تغييرات كبيرة في البنية التحتية للمطار أو الممارسات التشغيلية أو أنماط الطلب.
- 2-1-6 ينبغي أن يدرس التحليل بصورة موضوعية قدرة البنية التحتية للمطار على استيعاب الطلب وفقاً لمستويات الخدمة المطلوبة، مثل أوقات الانتظار أو مستويات الازدحام أو التأخر. ينبغي أن يفترض التحليل أن مرافق المطار تتم إدارتها بصورة فعالة وأنها كاملة العمالة.
- 3-1-6 يجب أن يُحدد التحليل أي قيود على البنية التحتية أو قيود تشغيلية أو بيئية تحول دون تلبية الطلب، كما يجب أن يُحدد الخيارات المتاحة للتغلب على هذا العجز من خلال إجراء تحسينات أو تغييرات في السياسة أو التشغيل أو البنية التحتية.
- 4-1-6 يجب توفير نتائج تحليل الطلب والطاقة الاستيعابية للأطراف المعنية لتشجيع التعاون والحد من أي قيود على الطلب ومعالجتها.
- 5-1-6 يجب أن يكون الهدف من هذا التحليل هو تحسين قدرة المطار على استيعاب الطلب وتجنب - كلما أمكن - الحاجة إلى تغيير المطار من المستوى الأول إلى المستوى الثاني أو من المستوى الثاني إلى المستوى الثالث.
- 6-1-6 ثمة هدف آخر لهذا التحليل، وهو تحديد طرق لتقليل أو إزالة الحاجة إلى التنسيق، مما قد يؤدي إلى تغيير المطار من المستوى الثالث إلى المستوى الثاني أو المستوى الأول، أو من المستوى الثاني إلى المستوى الأول.

2-6 التغيير من المستوى الأول إلى المستوى الثاني

- 1-2-6 إذا لم تعد البنية التحتية لأحد المطارات قادرة على استيعاب الطلب بالكامل، فإن وجود عملية لإجراء تعديلات متفق عليها على نحو مشترك في الجدول الزمني لشركات الطيران يُساعد في تنظيم الطلب بسلاسة بحيث يتلاءم مع هذه الحدود.
- 2-2-6 يمكن للهيئة المسؤولة أن تدعم تغيير المطار إلى المستوى الثاني بعد تقديم طلب إما من جهاز إدارة المطار وإما من شركات طيران تقوم بتشغيل عمليات في المطار وتمثل 50% على الأقل من حركة الملاحة، أو بمبادرة شخصية منها.
- 3-2-6 لا ينبغي إجراء تغيير في المستوى إلا بعد أن تتأكد الهيئة المسؤولة مما يلي:

(أ) تم إجراء تحليل كامل للطلب والطاقة الاستيعابية؛ و

(ب) تم التشاور التام مع جميع الأطراف المعنية بشأن التحليل والتغيير المقترح للمستوى، وتم وضع آرائهم في الاعتبار.

3-6 التغيير من المستوى الثاني إلى المستوى الثالث

1-3-6 قد يكون التغيير إلى المستوى الثالث ضرورياً في الحالات التالية:

(أ) يتجاوز الطلب على البنية التحتية للمطار الطاقة الاستيعابية للمطار بصورة كبيرة خلال الفترة ذات الصلة؛

- (ب) لا يمكن على المدى القصير توسيع البنية التحتية للمطار لتلبية الطلب؛ و
- (ج) فشلت محاولات حل المشكلة من خلال إجراء التعديلات المتفق عليها على الجدول الزمني أو لم تكن فعالة.
- 2-3-6 يمكن للهيئة المسؤولة أن تدعم تغيير المطار إلى المستوى الثالث بعد تقديم طلب إما من جهاز إدارة المطار وإما من شركات طيران تقوم بتشغيل عمليات في المطار وتمثل 50% على الأقل من حركة الملاحة، أو بمبادرة شخصية منها.
- 3-3-6 لا ينبغي إجراء تغيير في المستوى إلا بعد أن تتأكد الهيئة المسؤولة مما يلي:
- (أ) تم إجراء تحليل كامل وشامل للطلب والطاقة الاستيعابية لتقييم العوامل المحددة في 1-3-6؛ و
- (ب) تم التشاور التام مع جميع الأطراف المعنية بشأن التحليل والتغيير المقترح للمستوى، وتم وضع آرائهم في الاعتبار.
- 4-3-6 يجب اتباع العملية نفسها في حالة تغيير المطار من المستوى الأول إلى المستوى الثالث مباشرة.
- 4-6 إنشاء خانات زمنية تاريخية لأول مرة**
- 1-4-6 عند تغيير المطار إلى المستوى الثالث، يصبح من الضروري تحديد الخانات الزمنية التاريخية لكل شركة طيران قامت بتشغيل عمليات في المطار في الموسم المكافئ السابق.
- 2-4-6 يستند هذا التحديد إلى السجلات التي يحتفظ الميسر بها للجدول الزمنية لكل من العمليات المخطط لها والعمليات التي تم تشغيلها من الموسم المكافئ السابق. ويتولى منسق المطار المصنف حديثاً في المستوى الثالث مقارنة الجداول الزمنية لعمليات شركة الطيران المخطط لها بالخدمات التي تم تشغيلها فعلاً لتحديد أي العمليات تستحق أسبقية زمنية تاريخية. يسري هذا الإجراء أيضاً في حالة تغيير المطار من المستوى الأول إلى المستوى الثالث مباشرة.
- 5-6 إزالة التنسيق**
- 1-5-6 عندما يعتقد جهاز إدارة المطار أو شركات الطيران التي تمثل 50% على الأقل من حركة الملاحة أن هناك طاقة استيعابية كافية لتلبية الطلب وتسمح بعودة المطار إلى المستوى الثاني أو المستوى الأول (حسب ما هو مناسب)، يجب على الهيئة المسؤولة التأكد من تغيير المطار إلى المستوى الثاني أو المستوى الأول في الحالتين التاليتين:
- (أ) تم إجراء تحليل كامل للطلب والطاقة الاستيعابية؛ و
- (ب) تم التشاور التام مع جميع الأطراف المعنية بشأن التحليل والتغيير المقترح للمستوى، وتم وضع آرائهم في الاعتبار.
- 2-5-6 تُراقب إدارة اتحاد النقل الجوي الدولي جميع المطارات التي يتم تنسيقها للوقوف على فرص تقليل عدد المطارات التي يتم تنسيقها.
- 3-5-6 يجب على جميع شركات الطيران مراقبة التغييرات التشغيلية أو التغييرات التي تطرأ على الطاقة الاستيعابية في المطارات التي يقدمون خدماتهم فيها، وينبغي لها أن تشجع بصورة فعالة على إعادة تصنيف المطار لدى المنسق أو لجنة التنسيق أو إدارة اتحاد النقل الجوي الدولي.
- 6-6 تغيير المستوى بصورة مؤقتة**
- 1-6-6 يجوز للهيئة المسؤولة - في ظروف استثنائية - أن تدعم تصنيف المطار في المستوى الثالث لفترة مؤقتة لا تتجاوز موسماً واحداً. من أمثلة الظروف الاستثنائية الزيادة الكبيرة في الطلب نتيجة حدث خاص (مثل

الألعاب الأولمبية وكأس العالم وما إلى ذلك) أو الانخفاض المؤقت في الطاقة الاستيعابية الذي يؤدي إلى إخلال كبير في التوازن بين الطلب والطاقة الاستيعابية في المطار.

2-6-6 نظرًا لأن التصنيف في المستوى الثالث مؤقت ولا يتجاوز موسمًا واحدًا، لا تحصل شركات الطيران على حقوق تاريخية في الخانات الزمنية خلال التغيير المؤقت في المستوى.

7-6 الإخطار

1-7-6 عند اتخاذ قرار بإجراء تغيير في المستوى، يجب على الهيئة المسؤولة التأكد من إخطار جميع الأطراف المعنية (شركات الطيران وجهاز إدارة المطار والحكومات واتحاد النقل الجوي الدولي) بقرار تغيير مستوى المطار. وعلى أية حال، يجب إرسال إخطار بتغيير مستوى المطار في موعد غايته 1 نيسان/أبريل إذا كان من المقرر إجراء التغيير خلال موسم الشتاء التالي و1 أيلول/سبتمبر إذا كان خلال موسم الصيف التالي.

2-7-6 حتى يتسنى الاحتفاظ بقائمة محدثة بمستويات جميع المطارات، يجب إخطار اتحاد النقل الجوي الدولي بأي تغيير في المستوى، وذلك باستخدام نموذج إخطار تغيير مستوى المطار الموجود على www.iata.org/wsg.

8-6 المراجعة الموسمية للطاقة الاستيعابية للمطار

1-8-6 تتم مراجعة معاملات التنسيق مرتين سنويًا من قبل المساهمين، وعادةً ما يتم ذلك في اجتماعات لجنة التنسيق أو أي جهاز تمثيلي مكافئ. ويجب إجراء هذه المراجعة في وقت مناسب بحيث يمكن الإعلان عن معاملات التنسيق قبل الموعد النهائي لتقديم الطلبات المبدئية لكل مؤتمر خانات زمنية بسبعة أيام على الأقل.

2-8-6 يجب تجنب تأخير الإعلانات أو تغيير معاملات التنسيق بعد الموعد النهائي لتقديم الطلبات المبدئية.

9-6 خفض الطاقة الاستيعابية للمطار

1-9-6 يجب تجنب خفض الطاقة الاستيعابية عن الموسم المكافئ السابق كلما أمكن. ويجب التشاور مع لجنة التنسيق وشركات الطيران التي تقوم بتشغيل عمليات في المطار في أقرب فرصة ممكنة قبل حدوث أي خفض في الطاقة الاستيعابية. وعلى أية حال، يجب احترام الخانات الزمنية التاريخية لشركات الطيران. ويجب على المنسق أو الجهاز المختص الآخر إبلاغ جميع الأطراف المعنية بالتغيير الذي طرأ على الطاقة الاستيعابية، وذلك قبل الموعد النهائي لتقديم الطلبات المبدئية لمؤتمر الخانات الزمنية بسبعة أيام على الأقل.

2-9-6 يجب تجنب خفض الطاقة الاستيعابية بعد الموعد النهائي لتقديم الطلبات المبدئية أو التخفيض إلى مستوى لا يمكن عنده استيعاب الخانات الزمنية التاريخية التي تم إنشاؤها، وذلك في جميع الظروف ما عدا الظروف الاستثنائية في حدها الأقصى.

الجزء الثاني: المبادئ

7 مبادئ تيسير الجدول الزمني

1-7 المبادئ الرئيسية لتيسير الجدول الزمني

1-1-7 المبادئ الرئيسية لتيسير الجدول الزمني في مطار مصنّف في المستوى الثاني هي:

- (أ) يستند تيسير الجداول الزمنية على عملية من تعديلات الجدول الزمني يتم الاتفاق عليها بين شركات الطيران والمنسّق لتجنب تجاوز معاملات التنسيق الخاصة بالمطار.
- (ب) لا يتم تخصيص خانة زمنية في المطار المصنّف في المستوى الثاني. لا تنطبق مفاهيم الأسبقية التاريخية وسلسلة الخانات الزمنية في المطارات المصنّفة في المستوى الثاني.
- (ج) ينبغي على الميسّر تعديل أقل عدد من العمليات في أقصر وقت يلزم لتجنب تجاوز معاملات التنسيق الخاصة بالمطار.
- (د) يجب أن يتمتع المنسقون بالاستقلالية كما يجب أن يتصرفوا بصورة حيادية وشفافة ودون تمييز.
- (هـ) يجب على كل شركة طيران أو أي مشغل طائرات آخر إبلاغ الميسّر بكل العمليات المخطط لها قبل التشغيل في مطار مصنّف في المستوى الثاني علاوة على كل التغييرات على العمليات المخطط لها. قد يتم إعفاء أنواع محددة من رحلات الطيران (على سبيل المثال رحلات الطيران الخيرية أو الحكومية وفي بعض الحالات الطيران التجاري والعام) أو قد تخضع إلى إجراءات محلية خاصة.
- (و) يجب على شركات الطيران ومشغلي الطائرات الآخرين عدم تشغيل الخدمات عن عمد في وقت مختلف بصورة كبيرة أو بطريقة مختلفة بصورة كبيرة عما تم الاتفاق عليه مع المنسق.
- (ز) تعتمد أوقات التشغيل المخطط لها على أوقات الهبوط والإقلاع المخطط لها. قد تختلف الأوقات الفعلية للهبوط والإقلاع بسبب عوامل تشغيلية.
- (ح) يجب على شركات الطيران والميسّرين استخدام صيغ الرسائل المحددة في دليل معلومات الجداول الزمنية القياسي (SSIM) لغايات التواصل في المطارات المصنّفة في المستوى الثاني.
- (ط) يحدد تقويم أنشطة التنسيق المواعيد النهائية لعملية التيسير والواجب اتباعها من قبل شركات الطيران والميسّرين.
- (ي) يُستخدم التوقيت العالمي المنسق (UTC) لجميع الأنشطة التي تنطوي على عمليات ميسرة، ما لم يتم الاتفاق على خلاف ذلك بين الميسّر ومشغلي الطائرات الذين يستخدمون المطار بصفة دورية.

2-7 الأولويات العامة لتيسير الجدول الزمني

1-2-7 يجب على المنسقين وضع الأولويات التالية بعين الاعتبار وتطبيقها عند تحديد تعديلات الجدول الزمني التي من الضروري إجراؤها لتجنب تجاوز معاملات التنسيق الخاصة بالمطار:

- (أ) خدمات من الموسم المكافئ السابق: ينبغي أن تكون الأولوية للخدمات التي تم تشغيلها والموافقة عليها خلال الموسم المكافئ السابق على حساب أي طلبات جديدة لنفس التوقيت. ينبغي أن تكون الأولوية للخدمات التي من المخطط أن يستمر تشغيلها بدون تغيير عن الموسم المكافئ السابق مقابل الخدمات التي سيطرأ عليها تغيير من حيث الوقت أو من حيث معاملات لها علاقة بالطاقة

الاستيعابية، مثل العمليات التي تتضمن طائرات أضخم حجماً حيث تكون الطاقة الاستيعابية لصالات الوصول بمثابة معامل تنسيق في هذه الحالة.

(ب) إدخال عمليات طوال العام: ينبغي أن تحظى العمليات الجديدة التي تمتد عملية حالية إلى عملية على مدار العام بالأولوية على أي عمليات جديدة أخرى. عند تقييم ما إذا كانت أولوية عمليات طوال العام تنطبق أم لا، يجب على الميسرين السماح بالمرونة في التوقيتات لتلبية المتطلبات المختلفة لخدمات النقل للمسافات القصيرة والطويلة.

(ج) فترة التشغيل السارية: يجب أن تكون الأولوية للجدول الزمني الذي سيسري لفترة تشغيل أطول في الموسم نفسه.

(د) عمليات مخصصة الغرض: ينبغي أن تكون الأولوية للعمليات المخطط لها بصورة منتظمة على العمليات المخصصة الغرض.

(هـ) العوامل التشغيلية: ينبغي أن تكون الأولوية للعمليات التي تعوقها الخانات الزمنية أو حظر التجول في مكان آخر، أو أي عوامل تشغيلية أخرى ذات صلة، على الطلبات الأخرى من قبل ناقل جوي لديه مرونة من حيث التوقيت.

3-7 الحوار بخصوص تعديلات الجدول الزمني

1-3-7 ينبغي أن يتم الاتفاق بشكل متبادل حول أي تعديلات على الجدول الزمني بين الميسر وشركة الطيران المعنية على أساس الحوار الصريح والنقاش.

2-3-7 ينبغي على الميسرين مناقشة مجموع الطلب الإجمالي من قبل كل شركات الطيران مع جهاز إدارة المطار ومناقشة أي نواقص معروفة في الطاقة الاستيعابية. إذا كان من الممكن تعديل بعض عناصر البنية التحتية للمطار لاستيعاب الطلبات وتلبيتها، قد لا يكون هناك حاجة لتعديلات الجدول الزمني.

3-3-7 يجب على الميسرين توضيح الأسباب وراء أي طلب لتعديل الجدول الزمني. ينبغي استخدام أكواد الأسباب الواردة في دليل معلومات الجداول الزمنية القياسي ونصوص المعلومات التكميلية.

4-3-7 يجب على شركات الطيران التي تقوم بتشغيل عمليات في مطار مصنف في المستوى الثاني أن تكون على استعداد لإجراء تعديلات على الجدول الزمني لتجنب تجاوز معاملات التنسيق الخاصة بالمطار، وإلا فإنه قد يتم تصنيف المطار كمستوى ثالث، مما يتطلب تخصيص خانات زمنية إجبارية. من المفيد لشركات الطيران أن تناقش وتراجع الخطط التشغيلية المستقبلية مع الميسر وجهاز إدارة المطار (حيثما كان ذلك ملائماً).

5-3-7 قد تطلب شركات الطيران من الميسر أن يبقى على توقيتاتها المطلوبة على قائمة الانتظار عوضاً عن رفض تعديلات الجدول الزمني مباشرة. يجب على الميسر أن يحتفظ بسجل بجميع الطلبات المعلقة، وينبغي عليه أن يحاول تلبية الطلبات المعلقة في أقرب وقت ممكن باستخدام مخطط الأولويات 1-2-7.

4-7 تعديلات الجدول الزمني المرفوضة

1-4-7 يجب على الميسر تسجيل أي حالات ترفض فيها شركات الطيران طلب لتعديل الجدول الزمني ينتج عنه فجوة في معاملات التنسيق الخاصة بالمطار.

2-4-7 إذا تم تغيير مستوى مطار ما من المستوى الثاني إلى المستوى الثالث، فإنه لن يكون بوسع شركات الطيران، التي لم تلتزم بطلبات الميسر لتعديل جداولها الزمنية أو لم تقم بتقديم تفاصيل عن التغييرات في جداولها الزمنية، الحصول على الأسبقية التاريخية عن الأوقات التي شغلت فيها عمليات لتلك الخدمات.

5-7 العمليات التي لا تعتزم شركة طيران استخدامها

1-5-7 لضمان تصوّر دقيق لحجم الطلب في مطار ما، يجب على شركات الطيران إلغاء أي عمليات لن تستخدمها في أقرب فرصة. حتى مع قصر مدة الإشعار، ربما يكون بالإمكان تحسين الجداول الزمنية الخاصة بمشغلين آخرين.

2-5-7 على وجه التحديد، يجب إعادة العمليات التي لا تعتزم شركة الطيران تشغيلها، وفقاً لتقويم أنشطة التنسيق، وذلك قبل الموعد النهائي وهو 15 كانون الثاني/يناير (الصيف) و15 آب/أغسطس (الشتاء).

6-7 مراقبة العمليات

1-6-7 ينبغي على المُيسر مراقبة العمليات في المطار لتحديد أي حالات تقوم فيها شركات الطيران أو مشغلو الطائرات الآخرين بتشغيل الخدمات عن عمد في وقت مختلف بصورة كبيرة أو بطريقة مختلفة بصورة كبيرة عما تم الاتفاق عليه مع المُيسر.

2-6-7 إذا تم تحديد أي حالات من هذا النوع، ينبغي على المُيسر الاتصال بشركة الطيران المعنية أو مشغل الطائرات لتسوية التعارض الحاصل. يجب أن يؤدي سوء الاستخدام المستمر إلى خفض مستوى الأولوية بالنسبة لشركة الطيران أو أي من مشغلي الطائرات الآخرين عند إجراء أي تعديلات مستقبلية على الجدول الزمني.

3-6-7 ينبغي على المُيسر طلب النصح من جهاز إدارة المطار أو أي جهاز مختص آخر للمساعدة في تسوية أي تعارضات معلقة إذا اقتضت الضرورة.

8 مبادئ تخصيص الخانات الزمنية

1-8 المبادئ الرئيسية لتخصيص الخانات الزمنية

1-1-8 المبادئ الرئيسية لتخصيص الخانات الزمنية في مطار مصنّف في المستوى الثالث هي³:

- (أ) يتم تخصيص الخانات الزمنية لأغراض التخطيط فقط من قبل منسق معين حسب الأصول في مطار مصنّف في المستوى الثالث.
- (ب) يتم تخصيص الخانات الزمنية لشركات الطيران ومشغلي الطائرات الآخرين فقط.
- (ج) يجب أن يخصّص لشركة الطيران أو أي مشغل طائرات آخر خانة زمنية قبل التشغيل في مطار مصنّف في المستوى الثالث. قد يتم إعفاء أنواع محددة من رحلات الطيران (على سبيل المثال رحلات الطيران الخيرية أو الحكومية) أو قد تخضع إلى إجراءات محلية خاصة.
- (د) يجب على شركات الطيران ومشغلي الطائرات الآخرين عدم تشغيل الخدمات عن عمد في وقت مختلف بصورة كبيرة أو بطريقة مختلفة بصورة كبيرة عما تم تخصيصه من قبل المنسق.
- (هـ) سلسلة الخانات الزمنية هي عبارة عن خمس خانات زمنية على الأقل يتم طلبها لنفس الوقت في نفس اليوم من الأسبوع، ويتم توزيعها بصورة منتظمة في نفس الموسم، ويتم تخصيصها بهذه الطريقة أو - إذا تعذر ذلك - يتم تخصيصها في نفس الوقت تقريباً.
- (و) يحق لشركة الطيران الاحتفاظ بسلسلة خانات زمنية على أساس الأسبوعية التاريخية.
- (ز) تسري الأسبوعية التاريخية على سلسلة الخانات الزمنية التي تم تشغيلها بنسبة 80% على الأقل من الوقت خلال الفترة المخصصة في الموسم المكافئ السابق.
- (ح) لا يجوز سحب الخانات الزمنية التاريخية من شركة طيران لاستيعاب مشتركين جدد أو أي فئة أخرى من مشغلي الطائرات. ولا يجوز مصادرة الخانات الزمنية لأي سبب بخلاف سوء الاستخدام المتعمد الذي تم إثباته للخانات الزمنية.
- (ط) يجوز نقل ملكية الخانات الزمنية أو مبادلتها بين شركات الطيران، أو استخدامها كجزء من عملية تشغيل مشترك، وذلك وفقاً لأحكام هذه الإرشادات والأنظمة السارية.
- (ي) يجب أن يتمتع المنسقون بالاستقلالية الوظيفية والمالية عن أي طرف معني فردي كما يجب أن يتصرفوا بصورة محايدة وشفافة ودون تمييز.
- (ك) يتم تخصيص الخانات الزمنية بصورة مستقلة عن تعيين حقوق الملاحه بموجب اتفاقيات الخدمة الجوية الثنائية.
- (ل) يجب على شركات الطيران والمنسقين استخدام صيغ تبادل الرسائل المحددة في دليل معلومات الجداول الزمنية القياسي (SSIM) لغايات التواصل في المطارات المصنفة في المستوى الثالث.
- (م) تعتمد الخانات الزمنية على أوقات الهبوط (الوصول) والإقلاع (المغادرة) المخطط لها. قد تختلف الأوقات الفعلية للهبوط والإقلاع بسبب عوامل تشغيلية.

³ تُرد هذه المبادئ الرئيسية أيضاً في البند 1-7-1.

يُستخدم التوقيت العالمي المنسق (UTC) لجميع الأنشطة التي تنطوي على خانات زمنية، بما في ذلك تحديد الخانات الزمنية التاريخية، ما لم يتم الاتفاق على خلاف ذلك.

2-8 الأولويات العامة لتخصيص الخانات الزمنية

1-2-8 يجب على المنسقين تخصيص الطاقة الاستيعابية المعلنة استنادًا إلى ترتيب الأولويات العام التالي:

- (1) سلسلة خدمات مُجدولة؛
- (2) خدمات مخصصة الغرض؛
- (3) عمليات أخرى.

2-2-8 يجب على شركات الطيران ومشغلي الطائرات الآخرين استخدام صيغ الرسائل المحددة في الفصل السادس من دليل معلومات الجداول الزمنية القياسي لطلب الخانات الزمنية التي تنطبق عليها حالة الأولوية المناسبة.

3-8 المعايير الرئيسية للتخصيص المبدئي للخانات الزمنية

1-3-8 عند تطوير خطة تخصيص خانات زمنية لمؤتمر الخانات الزمنية استنادًا إلى الطلبات المبدئية من قبل شركات الطيران، يجب على المنسقين تطبيق الأولويات التالية:

2-3-8 الخانات الزمنية التاريخية

1-2-3-8 الأولوية الأولى لتخصيص الخانات الزمنية هي الخانات الزمنية التاريخية.

3-3-8 التغييرات في الخانات الزمنية التاريخية

1-3-3-8 يجب أن يكون للتغييرات في خانة زمنية ما الأولوية على الطلبات الجديدة للخانة الزمنية نفسها في حدود الطاقة الاستيعابية المتاحة.

4-3-8 مجموعة الخانات الزمنية

1-4-3-8 بمجرد تخصيص الخانات الزمنية التاريخية والتغييرات في الخانات الزمنية التاريخية، يتولى المنسق إنشاء مجموعة خانات زمنية، بما في ذلك أي خانات زمنية تم إنشاؤها حديثًا.

2-4-3-8 يتم تخصيص الخانات الزمنية المتوفرة في المجموعة لشركات الطيران التي تطلب خانة زمنية، وذلك باستخدام المعايير المحددة في 5-3-8 و6-3-8 و4-8 أدناه.

5-3-8 المشتركون الجدد

1-5-3-8 شركات الطيران هي فقط المؤهلة لحالة المشتركين الجدد.

2-5-3-8 يجب تخصيص 50% من الخانات الزمنية المتوفرة في المجموعة عند التخصيص المبدئي للخانات الزمنية للمشاركين الجدد، ما لم تقل الطلبات المقدمة من المشتركين الجدد عن 50%. ويتعامل المنسق مع طلبات المشتركين الجدد وشركات الطيران الأخرى بالعدل وفقًا لمعاملات التنسيق على مدار اليوم.

3-5-3-8 عند تخصيص الخانات الزمنية بين المشتركين الجدد، تسري أولوية عمليات طوال العام (6-3-8) والمعايير الإضافية لتخصيص الخانات الزمنية (4-8).

4-5-3-8 إذا تم عرض خانات زمنية على مشترك جديد في غضون ساعة واحدة قبل أو بعد الوقت المطلوب ولم يقبل هذا العرض حتى نهاية اليوم الأول من مؤتمر الخانات الزمنية، فإنه لن يحتفظ بحالة المشترك الجديد في خلال هذا الموسم.

5-5-3-8 إذا كان المشترك الجديد مستاءً من رد المنسق على طلب الخانات الزمنية الذي قدّمه، يجوز له أن يطلب عقد اجتماع للجنة التنسيق سعياً لتسوية الموقف.

6-3-8 إدخال عمليات طوال العام

1-6-3-8 في كل فئة (التغييرات في الخانات الزمنية والتخصيصات للمشاركين الجدد والتخصيصات الأخرى من مجموعة الخانات الزمنية)، يجب أن يكون لطلب التمديد لعملية قائمة لتشغيلها طوال العام الأولوية على طلب خانة زمنية جديدة.

2-6-3-8 عند تقييم ما إذا كانت أولوية عمليات طوال العام تنطبق أم لا، يجب على المنسقين السماح بالمرونة في التوقيات لتلبية المتطلبات المختلفة لخدمات النقل للمسافات القصيرة والطويلة.

4-8 المعايير الإضافية للتخصيص المبدئي للخانات الزمنية

1-4-8 عندما يتعذر تخصيص الخانات الزمنية باستخدام المعايير الرئيسية الموضحة في 3-8 أعلاه، يجب مراعاة العوامل التالية:

(أ) فترة التشغيل السارية: يجب أن تكون الأولوية للجدول الزمني الذي سيسري لفترة تشغيل أطول في الموسم نفسه.

(ب) نوع الخدمة والسوق: يجب مراعاة توازن الأنواع المختلفة من الخدمات (المنتظمة، والتأجير، والشحن) والأسواق (المحلية، والإقليمية، والنقل لمسافة طويلة) وتطوير شبكة مسارات المطار.

(ج) المنافسة: يجب على المنسقين أن يحاولوا التأكد من مراعاة العوامل التنافسية بالصورة الواجبة عند تخصيص الخانات الزمنية المتاحة.

(د) حظر التجول: إذا تسبب حظر التجول في أحد المطارات في إحداث مشكلة في الخانات الزمنية في مكان آخر، يجب أن تكون الأولوية لشركة الطيران التي تعسر جدولها الزمني من جراء حظر التجول.

(هـ) متطلبات الجمهور المسافر والمستخدمين الآخرين: يجب على المنسقين أن يحاولوا التأكد من تلبية احتياجات جمهور المسافرين والشاحنين بقدر الإمكان.

(و) تكرار التشغيل: إذا زاد تكرار التشغيل - كزيادة عدد رحلات الطيران أسبوعياً - يجب ألا يقتضي هذا ضمناً أولوية أكبر لتخصيص الخانات الزمنية.

(ز) الإرشادات المحلية: يجب على المنسق مراعاة الإرشادات المحلية إن وُجدت. ويجب المصادقة على هذه الإرشادات من قبل لجنة التنسيق أو ما يكافئها.

5-8 حيازة الخانات الزمنية وإعادتها

1-5-8 لا يجوز لشركات الطيران أن تحوز إلا على الخانات الزمنية التي تعتزم تشغيلها أو نقل ملكيتها أو مبادلتها أو استخدامها في عملية تشغيل مشترك.

2-5-8 لضمان عدم إهدار الطاقة الاستيعابية التي تتوفر بصعوبة، يجب على شركات الطيران أن تقوم فوراً بإعادة أي خانات زمنية تعلم أنها لن تستخدمها. حتى مع قصر مدة الإشعار، ربما يكون بالإمكان إعادة

تخصيص الخانات الزمنية المعادة إلى مشغلين آخرين.

3-5-8 على وجه التحديد، يجب إعادة سلاسل الخانات الزمنية التي لا تعترم شركة الطيران تشغيلها، وذلك في موعد غايته تاريخا الموعد النهائي لإعادة الخانات الزمنية وهما 15 كانون الثاني/يناير (الصيف) و15 آب/أغسطس (الشتاء).

4-5-8 سيعطي المنسق أولوية أقل لشركات الطيران التي تعتمد إعادة سلسلة الخانات الزمنية بعد الموعد النهائي لإعادة الخانات الزمنية، وذلك خلال التنسيق المبدئي للموسم المكافئ التالي.

5-5-8 يقوم المنسق بحفظ ونشر قائمة بشركات الطيران التي تُعيد سلاسل الخانات الزمنية بعد الموعد النهائي لإعادة الخانات الزمنية.

6-8 قاعدة "ما لا تستخدمه تخسره"

1-6-8 لا يتم منح الأسبقية التاريخية لسلسلة الخانات الزمنية إلا إذا استطاعت شركة الطيران أن تُثبت - إلى الحد الذي يرضي المنسق - أنه تم تشغيل السلسلة بنسبة 80% على الأقل من الوقت خلال الفترة المخصصة في الموسم المكافئ السابق.

2-6-8 يجب على المنسقين تقديم ملاحظاتهم في الوقت المناسب إلى شركات الطيران بشأن رحلات الطيران التي تواجه خطر العجز عن تلبية متطلب الحد الأدنى من نسبة الاستخدام 80% خلال الموسم للسماح لشركة الطيران باتخاذ الإجراء المناسب.

7-8 الأهلية للحصول على الأسبقية التاريخية

1-7-8 تُستخدم الإرشادات التالية لتحديد الخانات الزمنية المؤهلة للأسبقية التاريخية وعدد العمليات المطلوب لبلوغ نسبة الاستخدام 80%:

(أ) تُستخدم سلسلة الخانات الزمنية التي تمت حيازتها في التاريخ المعياري للخانات الزمنية التاريخية في الساعة 23:59 بالتوقيت العالمي المنسق (UTC) يوم 31 كانون الثاني/يناير (الصيف)، وفي الساعة 23:59 بالتوقيت العالمي المنسق (UTC) يوم 31 آب/أغسطس (الشتاء)، كأساس لتحديد الأهلية للأسبقية التاريخية.

(ب) إذا كانت سلسلة الخانات الزمنية قد تم تخصيصها حديثاً بعد التاريخ المعياري للخانات الزمنية التاريخية، فإن عدد الخانات الزمنية في السلسلة في تاريخ التخصيص الأول يشكل الأساس لحساب نسبة الاستخدام 80%.

(ج) إذا تم مد فترة تشغيل سلسلة الخانات الزمنية بعد التاريخ المعياري للخانات الزمنية التاريخية، تكون شركة الطيران مؤهلة للحصول على الأسبقية التاريخية لفترة تشغيل أطول، مع مراعاة نسبة الاستخدام 80% للسلسلة التي تم مدّها.

(د) لا تُعد الخانات الزمنية التي تم تخصيصها على أساس مخصص الغرض مؤهلة للأسبقية التاريخية. ورغم ذلك، قد تكون الخانات الزمنية مؤهلة للأسبقية التاريخية إذا تم طلبها في صورة سلسلة، لكن تم تخصيصها مبدئياً على أساس مخصص الغرض، وشكلت هذه الخانات الزمنية سلسلة بحلول نهاية الموسم.

(هـ) إذا حازت شركة طيران على أكثر من سلسلة خانات زمنية واحدة في وقت واحد مع وجود فترات تشغيل متماثلة أو متداخلة، يتم حساب استخدام كل سلسلة بصورة منفصلة.

(و) إذا كانت هناك رحلة طيران تشغل على مدار أكثر من يوم في الأسبوع، يُعد كل يوم في الأسبوع سلسلة خانات زمنية منفصلة.

(ز) لا تؤثر التغييرات الزمنية التي يُخصصها المنسق لجزء من سلسلة الخانات الزمنية (مثل التوقيت الصيفي) في الأهلية للأسبقية التاريخية، شريطة أن تتم تلبية متطلبات نسبة الاستخدام 80% طوال فترة التشغيل بالكامل.

(ح) تسري الأسبقية التاريخية على آخر مواعيد اعتمادها المنسقون لسلسلة الخانات الزمنية، ما لم يتم الاتفاق على غير ذلك بين المنسق وشركة الطيران.

(ط) لا تتأثر الأهلية للأسبقية التاريخية بالتغييرات التي أدخلت في سلسلة الخانات الزمنية إذا كانت هذه التغييرات مخصصة الغرض ولا تتعلق بالوقت (مثل نوع الطائرة أو رقم رحلة الطيران أو المسار أو نوع الخدمة). ويتم حساب نسبة الاستخدام 80% على مدار فترة تشغيل الخدمة بالكامل. وتسري الأسبقية التاريخية بشكل طبيعي على سلسلة الخانات الزمنية ما دام يتم تشغيلها في أغلبية الوقت، ما لم يتم الاتفاق على خلاف ذلك بين المنسق وشركة الطيران.

2-7-8 حالات الإلغاء قبل التاريخ المعياري للخانات الزمنية التاريخية

1-2-7-8 إذا تم الإلغاء لمدة 5 أسابيع متتالية أو أكثر، يؤدي ذلك إلى تقليل الفترة المؤهلة للأسبقية التاريخية أو يتسبب في تأهل فترات منفصلة للحصول على الأسبقية التاريخية. وإذا تبين أن الفترات المنفصلة جزء من خدمة واحدة (على سبيل المثال، نفس رقم رحلة الطيران أو نفس المسار أو ما إلى ذلك)، عندئذ يتم حساب نسبة الاستخدام 80% لإجمالي عدد عمليات التشغيل على مدى كل الفترات.

2-2-7-8 إذا كان الإلغاء لفترات أقل من 5 أسابيع متتالية، فلا يؤدي ذلك إلى تقليل أهلية الفترة للأسبقية التاريخية، شريطة أن يكون إجمالي عدد حالات الإلغاء 20% أو أقل من الفترة بين أول وآخر تاريخ لسلسلة الخانات الزمنية.

3-7-8 حالات الإلغاء بعد التاريخ المعياري للخانات الزمنية التاريخية

1-3-7-8 تُعد جميع حالات الإلغاء التي تم إجراؤها بعد التاريخ المعياري للخانات الزمنية التاريخية بمثابة عدم استغلال لسلسلة الخانات الزمنية عند حساب نسبة الاستخدام 80%، ما لم يتم تبرير عدم الاستغلال على أساس أحكام البند 8-8.

8-8 عدم الاستغلال المبرر للخانات الزمنية

1-8-8 عند حساب نسبة الاستخدام 80% لسلسلة خانات زمنية، تُعد الخانات الزمنية غير المستخدمة على أنها مشغلة إذا تم تبرير عدم الاستغلال بأي من السببين التاليين:

(أ) انقطاع الخدمات الجوية لشركة الطيران نتيجة أسباب لا يُمكن توقعها أو تجنبها وخارج نطاق سيطرة شركة الطيران، مثل إغلاق مطار أو مجال جوي أو حالات الطقس الصعبة؛ أو

(ب) إجراء يهدف إلى التأثير في هذه الخدمات ويعوق شركة الطيران دون تنفيذ العمليات وفقاً لما هو مخطط له، كإجراء صناعي أو إضرابات.

2-8-8 يجب على شركات الطيران الاتصال بالمنسق في أقرب فرصة ممكنة بعد إلغاء رحلة الطيران أو في حالة عدم التشغيل للتأكيد على التعامل مع رحلات الطيران هذه باعتبارها مشغلة.

9-8 سوء الاستخدام المتمم للخانات الزمنية

1-9-8 يجب أن يخصص لشركة الطيران خانة زمنية قبل التشغيل في مطار مصنّف في المستوى الثالث. سيطلب المنسق شركة الطيران التي تقوم بتشغيل العمليات بدون خانات زمنية بإيقاف أي عمليات غير مخصص لها خانات زمنية. وإذا واصلت شركة الطيران تشغيل العمليات بدون خانات زمنية، يتم إحالة الموضوع

إلى عناية لجنة التنسيق للمطار أو جهاز مختص آخر.

2-9-8 يجب على شركات الطيران عدم تشغيل الخدمات عن عمد في وقت مختلف بصورة كبيرة أو استخدام الخانات الزمنية عن عمد بطريقة مختلفة بصورة كبيرة عما خصصه المنسق. ولا يحق لشركات الطيران التي تفعل ذلك بصورة منتظمة الحصول على الأسبقية التاريخية سواء للأوقات التي قامت بالتشغيل فيها أو للأوقات المخصصة.

3-9-8 يجب على المنسق ألا يرفض الأسبقية التاريخية لشركة طيران ما قبل بدء حوار أولاً مع شركة الطيران هذه. وإذا لم تقم شركة الطيران بالرد على الحوار الذي بدأه المنسق قبل الموعد النهائي المتفق عليه للخانات الزمنية التاريخية، يُعد قرار المنسق نهائياً.

4-9-8 في جميع الأوقات، تتحمل شركة الطيران التي تقوم بالتشغيل مسؤولية التأكد من تخصيص الخانات الزمنية اللازمة من قبل المنسق، حتى إذا كانت تقوم بالتشغيل بموجب اتفاقية مع شركة طيران أخرى.

5-9-8 تمثل التصرفات التالية أيضاً سوء استخدام للخانات الزمنية:

(أ) حيازة خانات زمنية لا تعترف شركة الطيران بتشغيلها أو نقل ملكيتها أو مبادلتها أو استخدامها في عملية تشغيل مشترك؛

(ب) حيازة خانات زمنية لتشغيلها بصورة خلاف ما تم التخطيط له بغرض حرمان مشغل طائرة آخر من استغلال الطاقة الاستيعابية؛

(ج) طلب خانات زمنية جديدة لا تعترف شركة الطيران بتشغيلها؛ أو

(د) طلب خانات زمنية لتشغيلها بصورة خلاف ما تم تحديده بنىة اكتساب أولوية محسنة.

6-9-8 في بعض الحالات، قد تبدو تغييرات قانونية في الخطط كأنها سوء استخدام للخانات الزمنية. وهذا من شأنه أن يجعل من الصعب التأكد من سوء الاستخدام المتعمد للخانات الزمنية.

7-9-8 يجب على المنسق أن يطلب المشورة من لجنة التنسيق أو لجنة أداء الخانات الزمنية (إذا وجدت) لمراجعة نتائج المنسق في مراقبة أداء الخانات الزمنية. ويتحمل المنسق مسؤولية اتخاذ أي إجراء تأديبي ضد شركة الطيران التي تُسيء استخدام الخانات الزمنية المخصصة لها عن عمد.

8-9-8 قد يتسبب سوء الاستخدام المستمر للخانات الزمنية بخفض مستوى الأولوية بالنسبة لطلبات الخانات الزمنية المستقبلية. قد يتسبب استمرار سوء استخدام الخانات الزمنية في إعطاء مستوى أولوية أقل لطلبات الخانات الزمنية المستقبلية. إضافة إلى ذلك، يمكن للمنسق أن يسعى لتطبيق عقوبات بموجب الأنظمة المحلية و/أو القانون الوطني.

10-8 المرونة في تخصيص الخانات الزمنية

1-10-8 لتحقيق الاستغلال الأمثل للطاقة الاستيعابية المتاحة عند تخصيص الخانات الزمنية، قد يبدي المنسقون قدرًا من المرونة وفقاً لما هو موضح أدناه.

2-10-8 العوامل التشغيلية: لا تستطيع شركات الطيران دائماً أن تقوم بالتشغيل وفقاً لأوقات الخانات الزمنية المخصصة. وقد تتسبب ظروف الطقس أو الرياح أو مشاكل مراقبة الملاحة الجوية أو المشاكل الفنية في انحرافات في مواعيد رحلات الطيران.

3-10-8 تغيير المواسم: في حالات وصول رحلة طيران في بداية موسم ما وكانت قد أقلعت في الموسم السابق، يجب تخصيصها حسب الطلب في الموسم الجديد.

4-10-8 **التوقيت الصيفي:** إذا كانت ثمة فروق أقل من 5 أسابيع في تواريخ بدء أو انتهاء التوقيت الصيفي في بداية أو نهاية الموسم، يجب تطبيق الإرشادات التالية:

(أ) يجب على شركات الطيران والمنسقين المناقشة والاتفاق بشأن كيفية تقديم شركة الطيران لطلبها للحصول على خانات زمنية خلال فترات التوقيت الصيفي، وذلك قبل تاريخ الموعد النهائي لتقديم الطلبات المبدئية.

(ب) يجب أن تسري الأولوية التاريخية على مدار فترة تشغيل الخدمة بالكامل. الوقت التاريخي هو الوقت المستخدم في خلال أغلبية الموسم. ويجب التعامل مع تغييرات الوقت خلال فترة (أو فترات) التوقيت الصيفي باعتبارها تغييرات مخصصة الغرض، ويجب ألا تؤثر في الأهلية للأسبقية التاريخية.

(ج) يجب تطبيق حساب نسبة الاستخدام 80% على مدار فترة تشغيل الخدمة بالكامل، بما في ذلك العمليات المشغلة خلال فترات التوقيت الصيفي.

(د) عند حدوث تغييرات وقت مخصصة الغرض على مدار مدد من 7 أيام أو أقل خلال فترة التوقيت الصيفي، يجب تخصيصها حسب الطلب، إذا كان ذلك عملياً، ويجب تأكيدها من قبل المنسقين في أقرب فرصة ممكنة، والأفضل أن يكون ذلك مع بدء مؤتمر الخانات الزمنية.

(هـ) عند حدوث تغييرات وقت مخصصة الغرض على مدار مدد من 8 أيام أو أكثر خلال فترة التوقيت الصيفي، يجب أيضاً تخصيصها من قبل المنسقين في أقرب فرصة ممكنة وفي موعد أقصاه - على أية حال - 5 أيام عمل بعد التاريخ المعياري للخانات الزمنية التاريخية.

5-10-8 تعطل الجدول الزمني:

1-5-10-8 على المدى القصير، يجب اعتبار رحلات الطيران التي تأخرت بسبب أحداث خارج نطاق سيطرة شركة الطيران على أنها مشغلة وفقاً لما تم تخصيصه في الأصل. ولا تحتاج شركات الطيران إلى تقديم طلب للحصول على خانة زمنية أخرى نتيجة أحداث التعطلات في ذلك اليوم.

2-5-10-8 في حالة حدوث تغييرات تشغيلية كبيرة تؤثر في اليوم التالي (أو الأيام التالية)، قد يتطلب ذلك من شركة الطيران أن تطلب خانات زمنية جديدة لليوم التالي (أو الأيام التالية).

3-5-10-8 عندما تتسبب التعطلات طويلة الأمد ببداية عملية إعادة جدولة، فإنه ينبغي مناقشة معالجة الأهلية للأسبقية التاريخية والاتفاق عليها بين المنسق وشركة الطيران.

11-8 تغيير استخدام الخانات الزمنية من قبل شركات الطيران

1-11-8 لا تحدد الخانات الزمنية في المطار برقم رحلة طيران أو طائرة أو مسار، ويمكن لشركة الطيران أن تقوم بتغييرها من مسار أو نوع خدمة إلى آخر. وتخضع هذه التغييرات إلى التأكيد النهائي من قبل المنسق.

2-11-8 يجب على المنسق أن يسارع بالتأكيد على الفور ولا ينبغي له الامتناع عنه إلا إذا كان سيتم تجاوز معاملات التنسيق أو يتم انتهاك هذه الإرشادات أو الأنظمة المحلية.

12-8 انتقالية الخانات الزمنية بين شركات الطيران

1-12-8 تُعد مبادلة الخانات الزمنية بين شركات الطيران من الأمور التي يتم التشجيع عليها. يجوز مبادلة الخانات الزمنية المخصصة بحرية على أساس مقايضة واحدة بأخرى في المطار المصنف في المستوى الثالث بواسطة أي عدد من شركات الطيران.

2-12-8 إذا كانت المبادلة تشمل خانات زمنية مخصصة حديثاً - وهي خانات زمنية بخلاف الخانات الزمنية التاريخية أو الخانات الزمنية التاريخية التي تم تغييرها - يمكن للمنسق أن يرفض تأكيد المبادلة إذا لم يقتنع

بأنها تُحسّن وضع التشغيل لشركة الطيران هذه. ويُعد الحوار بين المنسّق وشركة الطيران أمرًا ضروريًا في مثل هذه الظروف.

3-12-8 يجب على شركات الطيران المشاركة في مبادلة الخانات الزمنية إبلاغ المنسّق بكل مبادلة. وسوف يؤكد المنسّق مدى جدوى كل مبادلة ويقوم بتعديل قاعدة بياناته. وإذا كانت المبادلة تنطوي على أجر أو تقدير مالي، يتم توفير التفاصيل التالية للأطراف المعنية حال طلبها، كما يتم نشرها على الموقع الإلكتروني للمنسّقين بغرض الشفافية فقط:

(أ) أسماء شركات الطيران المشاركة؛

(ب) أوقات الخانات الزمنية التي جرت مبادلتها و

(ج) فترة المبادلة (على سبيل المثال، فترة التشغيل، أو المواسم، أو دائم/ مؤقت، وما إلى ذلك).

4-12-8 باستثناء المعلومات الواردة أعلاه، ليس من الضروري توفير أي تفاصيل أخرى من الاتفاقية المبرمة بين شركات الطيران.

5-12-8 لا يجوز تنفيذ مبادلة الخانات الزمنية نظير أجر أو تقدير مالي إلا إذا لم يكن ذلك محظورًا بموجب قوانين الدولة ذات الصلة.

13-8 نقل ملكية الخانات الزمنية بين شركات الطيران

1-13-8 لا يجوز تنفيذ عمليات نقل ملكية الخانات الزمنية بين شركات الطيران - سواء نظير أجر أو تقدير مالي أم لا - إلا إذا لم يكن ذلك محظورًا بموجب قوانين الدولة ذات الصلة. ولا يجوز نقل ملكية الخانات الزمنية إلا إلى شركة طيران أخرى تقدم الخدمات أو تخطط لتقديم الخدمات في المطار نفسه.

2-13-8 لا يُسمح بنقل ملكية الخانات الزمنية المخصصة حديثًا - وهي خانات زمنية بخلاف الخانات الزمنية التاريخية أو الخانات الزمنية التاريخية التي تم تغييرها - حتى يتم تشغيل هذه الخانات الزمنية لمدة موسمين مكافئين. وهذا لمنع شركات الطيران من الاستفادة من أولوية محسّنة - مثل حالة المشترك الجديد - للحصول على خانات زمنية لنقل ملكيتها ببساطة إلى شركة طيران أخرى.

3-13-8 يجب على شركات الطيران المشاركة في عمليات نقل ملكية الخانات الزمنية إبلاغ المنسّق بكل عملية نقل ملكية. وسوف يؤكد المنسّق مدى جدوى نقل الملكية ويقوم بتعديل قاعدة بياناته. وإذا كان نقل الملكية ينطوي على أجر أو تقدير مالي، يتم توفير التفاصيل التالية للأطراف المعنية حال طلبها، كما يتم نشرها على الموقع الإلكتروني للمنسّقين بغرض الشفافية فقط:

(أ) أسماء شركات الطيران المشاركة؛

(ب) أوقات الخانات الزمنية التي تم نقل ملكيتها؛ و

(ج) فترة نقل الملكية (على سبيل المثال، فترة التشغيل، أو المواسم، أو دائم/ مؤقت، وما إلى ذلك).

4-13-8 باستثناء المعلومات الواردة أعلاه، ليس من الضروري توفير أي تفاصيل أخرى من الاتفاقية المبرمة بين شركات الطيران.

14-8 عمليات التشغيل المشترك

1-14-8 يشمل التشغيل المشترك الخانات الزمنية التي تحوزها شركة طيران ما وتستخدمها شركة طيران أخرى. ولا يجوز تنفيذ عمليات التشغيل المشترك إلا إذا لم يكن ذلك محظورًا بموجب قوانين الدولة ذات الصلة.

2-14-8 يجب على شركات الطيران المشاركة في عملية تشغيل مشترك إبلاغ المنسّق مسبقًا لتأكيد طبيعة التشغيل وجدواه. وفيما يلي المعلومات التي يتطلبها المنسّق لتأكيد مدى الجدوى وبغرض مراقبة الخانات الزمنية:

(أ) أسماء شركات الطيران المشاركة؛

(ب) تفاصيل الخانات الزمنية المتضمنة في العملية (مثل رقم رحلة الطيران التي يتم تشغيلها)؛ و

(ج) فترة التشغيل المشترك.

14-8-3 في ظل التشغيل المشترك، يحتفظ مالك الخانات الزمنية الأصلي بالأسبقية التاريخية، وليس مشغل الخانات الزمنية. ويتحمل مالك الخانات الزمنية مسؤولية الطلبات المبدئية ويحتفظ بصورة نمطية بالحق في مراقبة الخانات الزمنية حتى الموعد النهائي لإعادة الخانات الزمنية.

14-8-4 يجب الاتفاق على الإدارة اليومية للخانات الزمنية (سلطة تعديل وإلغاء الخانات الزمنية على أساس مخصص الغرض) بعد الموعد النهائي لإعادة الخانات الزمنية بين شركات الطيران المعنية والمنسق، لكنها ستتحول بصورة نمطية إلى شركة الطيران القائمة بالتشغيل.

14-8-5 تتحمل شركة الطيران القائمة بالتشغيل مسؤولية تلبية جميع متطلبات الاستخدام والأداء.

14-8-6 في نهاية عملية التشغيل المشترك أو إذا فقدت شركة الطيران القائمة بالتشغيل ترخيص التشغيل الخاص بها، تظل الخانات الزمنية المتضمنة في التشغيل المشترك مخصصة لمالك الخانات الزمنية

15-8 الخانات الزمنية لشركة الطيران التي توقف تشغيل العمليات في أحد المطارات

15-8-1 يجب على شركة الطيران التي توقف تشغيل العمليات في أحد المطارات أن تقوم فوراً بإعادة جميع الخانات الزمنية المخصصة لها خلال المدة المتبقية من الموسم والموسم التالي (إذا كان قد تم تخصيصها بالفعل)، وإبلاغ المنسق بما إذا كانت تنوي استخدام الخانات الزمنية أم لا في المستقبل.

15-8-2 إذا عجزت شركة الطيران عن تقديم المعلومات اللازمة قبل تاريخ الموعد النهائي المعقول الذي يحدده المنسق، يجوز للمنسق حينئذ سحب الخانات الزمنية وإعادة تخصيصها.

16-8 الخانات الزمنية لشركة طيران فقدت رخصة التشغيل الخاصة بها

16-8-1 لا يمكن حيازة الخانات الزمنية إلا من قبل شركة طيران حصلت على ترخيص تشغيل ساري المفعول. وإذا توقفت شركة الطيران عن حيازة ترخيص تشغيل ساري المفعول، تؤل الخانات الزمنية الخاصة بها إلى مجموعة الخانات الزمنية.

16-8-2 في حالة الإفلاس (أو أي إجراءات قضائية مشابهة)، يجب على ممثل شركة الطيران مباشرة حوار مع المنسقين لمناقشة نواياهم المستقبلية بالنسبة إلى الخانات الزمنية وتقديم تفاصيل معلومات الاتصال الخاصة بالمدير.

16-8-3 يجوز حجز الخانات الزمنية من قبل المنسق ريثما تتم إعادة إصدار ترخيص تشغيل شركة الطيران أو الاضطلاع الرسمي بأنشطة شركة الطيران. ويجب على شركة الطيران وممثليها القانونيين أو هيئة الترخيص المسؤولة إبلاغ المنسق أولاً بأول بحالة شركة الطيران.

16-8-4 إذا لم يتم بدء حوار في غضون موعد نهائي معقول يُحدده المنسق، وإذا لم تتوفر حماية قانونية فيما يتصل بالإفلاس بموجب القانون الوطني، يجب على المنسق إعادة تخصيص الخانات الزمنية.

17-8 الخانات الزمنية المخصصة قبل حقوق الملاحة أو ترخيص التشغيل

17-8-1 يجوز لشركة الطيران أن تطلب خانات زمنية لرحلات طيران لم تملك لها بعد حقوق الملاحة المطلوبة بالكامل. ويجب تخصيص الخانات الزمنية - إذا توفرت - من قبل المنسق وفقاً لإجراءات التخصيص العادية. وإذا لم تحصل شركة الطيران التي تملك هذه الخانات الزمنية المؤقتة حقوق الملاحة المطلوبة،

يجب حينئذ إبلاغ المنسق على الفور.

2-17-8 يجوز لشركة الطيران أيضاً أن تطلب خانات زمنية قبل أن تحصل على تراخيص التشغيل اللازمة. وفي هذه الحالة، يجوز للمنسق حجز الخانات الزمنية بصورة مؤقتة.

3-17-8 يجب مراجعة حالة ترخيص التشغيل و/أو حقوق الملاحة لشركة الطيران مع المنسق قبل الموعد النهائي لإعادة الخانات الزمنية وهو 15 كانون الثاني/يناير (الصيف) أو 15 آب/أغسطس (الشتاء)، أو في تاريخ لاحق متفق عليه مع المنسق.

18-8 الخانات الزمنية المخصصة بدون أسبقية تاريخية

1-18-8 إذا أصبحت سلسلة خانات زمنية متوفرة ولكن على أساس غير تاريخي، يجوز للمنسق إعادة تخصيص هذه الخانات الزمنية إلى شركة طيران أخرى على أساس مخصص الغرض.

2-18-8 لا يؤهل استخدام هذا النوع من سلسلة الخانات الزمنية شركة الطيران للمطالبة بالأسبقية التاريخية. وتظل الأسبقية التاريخية مع مالك الخانات الزمنية الأصلي شريطة أن تقدم شركة الطيران طلباً للحصول على خاناتها الزمنية التاريخية في الموسم المكافئ القادم.

الجزء الثالث: العملية

9 عملية التنسيق والتيسير العالمي

1-9 الممثلون المفوضون والتواصل

1-1-9 يجب أن يتأكد المنسقون والميسرون من أن جميع المراسلات المتعلقة بالخانات الزمنية والجداول الزمنية والأمور الأخرى يتم استلامها من وإرسالها إلى عنوان معتمد من قبل شركة الطيران التي قدمت الطلب، وفقاً لما تم إبلاغ المنسق والميسر به.

2-1-9 يُمكن الاطلاع على بيانات الاتصال المفصلة للتواصل مع المنسقين والميسرين على www.iata.org/wsg.

2-9 تفويم أنشطة التنسيق

1-2-9 تتم إدارة عملية التنسيق والتيسير وفقاً لتفويم أنشطة التنسيق الوارد في هذه الإرشادات والذي يُمكن الاطلاع عليه على www.iata.org/wsg. ويتم نشر تواريخ الأنشطة لكل موسم من قبل اتحاد النقل الجوي الدولي في مؤتمر الخانات الزمنية الذي يسبق هذا الموسم. يجب أن تكون جميع الأطراف المشتركة في عملية التنسيق على علم بهذه المواعيد النهائية والتواريخ الهامة، وأن يتصرفوا بناءً عليها.

3-9 توفر الطاقة الاستيعابية للمطار

1-3-9 يجب تقديم معاملات التنسيق من قبل جهاز إدارة المطار أو أي جهاز مختص آخر إلى المنسق أو الميسر قبل الموعد النهائي لتقديم الطلبات المبدئية لكل مؤتمر خانات زمنية بسبعة أيام على الأقل.

2-3-9 يتعين على المنسقين والميسرين توفير المعلومات التالية لجميع شركات الطيران التي تشغل أو تخطط لتشغيل عمليات في المطارات التي يُباشرون تنسيقها:

(أ) معاملات التنسيق للموسم التالي بالنسبة إلى جميع المكونات المقيدة للبنية التحتية للمطار، مثل المدرج والمعابر ومنصات إيقاف الطائرات والبوابات والطاقة الاستيعابية لصالات الوصول (التسجيل، الأمن، استلام الأمتعة، وما إلى ذلك) والقيود البيئية (مثل القيود الليلية)؛ و

(ب) الاستغلال الفعلي للطاقة الاستيعابية المعلنة ومدى امتلاء المطار أو اقترابه من الامتلاء في أسبوع مزدحم نمطي في آخر موسمي صيف وشتاء. يجب تقديم هذه البيانات بأكثر قدر ممكن من التفصيل لتوضيح قيود الجدول الزمني في المطار بشكل رسومي لكل مُعامل من معاملات التنسيق وتبيان الساعات التي يكون أو لا يكون فيها المطار مزدحماً أو في سعته القصوى.

3-3-9 يجب أن تعرض المواقع الإلكترونية الخاصة بالمنسقين والميسرين هذه المعلومات، مع إبراز أي تغييرات أُجريت حديثاً على السعة والطلب. تتوفر روابط لهذه المواقع الإلكترونية على www.iata.org/wsg وعلى www.wvacg.org.

4-3-9 إذا كانت إحدى شركات الطيران تخطط لإجراء زيادة كبيرة في العمليات في أحد المطارات المصنفة في المستوى الثاني أو المستوى الثالث، يجب عليها أولاً مناقشة خططها مع المنسق أو الميسر قبل تقديم طلبها المبدئي. تُشجع شركات الطيران على إخطار جهاز إدارة المطار حيثما كان ذلك ملائماً.

4-9 تحديد الخانات الزمنية التاريخية من قبل المنسقين

1-4-9 يجب على المنسقين تزويد كل شركة طيران بتفاصيل الخانات الزمنية التاريخية الخاصة بها في المطارات المصنفة في المستوى الثالث في صورة رسالة قائمة تاريخية للخانات الزمنية. ويجب توزيع الرسائل في كل مطار عندما يتم تحديد الخانات الزمنية التاريخية من قبل المنسق، ولكن قبل فوات الموعد النهائي

للقائمة التاريخية للخانات الزمنية.

2-4-9 بالنسبة إلى موسم الصيف، حيث تُمنح الخانات الزمنية التاريخية قبل انتهاء موسم الصيف، يجب اعتبار الخانات الزمنية التاريخية على أنها مؤقتة إلى أن يكتمل الموسم وقد جرى التحقق من 80% من الاستخدام.

3-4-9 يجب على المنسق نشر تاريخ إرسال رسائل القوائم التاريخية للخانات الزمنية في كل مطار قبل الموعد النهائي للقائمة التاريخية للخانات الزمنية على www.wwacg.org. وتقوم المجموعة الاستشارية المشتركة للخانات الزمنية بالاتصال بالمنسقين الذين يفشلون عادةً في توزيع القوائم التاريخية للخانات الزمنية قبل الموعد النهائي، لمناقشة مدى التزامهم بهذه الإجراءات.

4-4-9 يجب على المنسق "إعادة إنشاء" سجلات سلاسل الخانات الزمنية المؤهلة للحصول على الأسبقية التاريخية، لكن التي تم تقسيمها نتيجة تغييرات في الجدول الزمني خلال الموسم (مثل تغيير حالات الإلغاء مخصصة الغرض أو نوع الطائرة أو رقم رحلة الطيران). يجب إنشاء سجل تاريخي واحد لكل سلسلة خانات زمنية قبل توزيع القوائم التاريخية للخانات الزمنية على شركات الطيران، شريطة أن تتفق إعادة الإنشاء مع معاملات التنسيق الخاصة بالمطار.

5-4-9 يجب ذكر مواعيد التشغيل في القائمة التاريخية للخانات الزمنية وفقاً للمواعيد السارية في الموسم الجديد. في حالة عدم تشغيل رحلات طيران على مدار الموسم بالكامل، يجب أن يتم تحديد تواريخ البدء والانتهاء في الموسم الجديد بحيث تكون أقرب التواريخ (سابقاً أو لاحقاً) لنفس يوم (أيام) التشغيل.

6-4-9 يتعين على الميسرين للمطارات المصنفة في المستوى الثاني، عند الطلب أو وفقاً لاتفاق ثنائي، توفير قائمة بالرحلات التي يجري تشغيلها على أساس مُنظم في خلال الموسم المكافئ السابق لمساعدة شركات الطيران في تقديم طلباتها المبدئية. يمكن استخدام رسالة القوائم التاريخية للخانات الزمنية لهذه الغاية.

5-9 مراجعة الخانات الزمنية التاريخية من قبل شركات الطيران

1-5-9 يجب على شركات الطيران مراجعة رسالة القائمة التاريخية للخانات الزمنية والإقرار للمنسق باستلامها. وإذا اعترضت شركة طيران على تحديد الخانات الزمنية التاريخية، يجب عليها حينئذ الاتصال بالمنسق في أسرع وقت ممكن بما لا يتجاوز الموعد النهائي المتفق عليه للخانات الزمنية التاريخية. يسمح ذلك بحل الخلافات قبل الموعد النهائي لتقديم الطلبات المبدئية.

2-5-9 لن يأخذ المنسق في الاعتبار أي خلافات تتصل بالقوائم التاريخية للخانات الزمنية بعد الموعد النهائي المتفق عليه للخانات الزمنية التاريخية.

3-5-9 إذا كان هناك أي اعتراض بشأن الخانات الزمنية ولا يمكن تسويته قبل الموعد النهائي لتقديم الطلبات المبدئية، يجوز لشركات الطيران حينئذ التماس التوسط من قبل لجنة التنسيق. ويقرر المنسق ما إذا كانت الخانات الزمنية محل الخلاف ستتم إعادتها إلى المجموعة لإعادة تخصيصها أم لا.

4-5-9 يجب على شركات الطيران التي لم تستلم رسالة قائمة تاريخية للخانات الزمنية أن تطلب القائمة التاريخية للخانات الزمنية من المنسق. ويجب على شركات الطيران الرجوع إلى الموقع www.wwacg.org للتأكد مما إذا كان قد تم توزيع القوائم التاريخية للخانات الزمنية لذلك المطار أم لا. وإذا استمرت شركة الطيران في مواجهة صعوبة في الحصول على قائمة تاريخية للخانات الزمنية من المنسق، يجب عليها إحالة المسألة إلى إدارة اتحاد النقل الجوي الدولي.

6-9 الطلبات المبدئية من قبل شركات الطيران

- 1-6-9 يجب تقديم الطلبات المبدئية لجميع المطارات المصنفة في المستوى الثاني والثالث قبل الساعة 23:59 حسب التوقيت العالمي المنسق في تاريخ الموعد النهائي لتقديم الطلبات المبدئية المحدد في تقويم أنشطة التنسيق. ويجب على شركات الطيران إرسال الطلبات المبدئية في أقرب وقت ممكن لمساعدة المنسقين.
- 2-6-9 تُحدد أولوية أقل للطلبات المبدئية المرسلة بعد الساعة 23:59 حسب التوقيت العالمي المنسق في تاريخ الموعد النهائي، وقد يتم التعامل معها بعد الانتهاء من التنسيق المبدئي ولكن قبل توزيع قوائم التخصيص المبدئي للخانات الزمنية.
- 3-6-9 قبل أن تُرسل شركات الطيران طلب التقديم، يجب أن تكون على علم بمعاملات التنسيق وبيانات الاستخدام المقدمة من قبل المنسقين والميسرين. وإذا كانت شركات الطيران لا تملك أحدث بيانات الاستخدام ومعاملات التنسيق، يجب عليها الحصول عليها من المنسق أو الميسر قبل الموعد النهائي لتقديم الطلبات المبدئية.
- 4-6-9 نظرًا لأنه قد لا تتوفر خانات زمنية في مطار ما مصنّف في المستوى الثالث في أوقات الذروة، من الضروري أن تكون شركات الطيران التي تشغل أو تخطط لتشغيل عمليات في ذلك المطار مستعدة لتطوير خطط بديلة إذا عجزت عن الحصول على الخانات الزمنية التي تطلبها. بعض المطارات لديها بضعة خانات زمنية قليلة أو ليس لديها أي خانات زمنية مناسبة أصلاً. في هذه الحالات، يجب أن تكون شركات الطيران على دراية بمطارات بديلة يمكنها استيعاب عملياتها المخطط لها.
- 5-6-9 إذا كانت ثمة رغبة في إجراء تغيير ما على الخانات الزمنية التاريخية لرحلة طيران بين مطارين أو أكثر من المستوى الثالث، يجب على شركة الطيران حينئذ مناقشة التغيير مع المنسقين المعنيين قبل تقديم طلبها المبدئي. قد يساعد ذلك في الحد من مخاطر أن يتم تخصيص التغيير المطلوب في مطار دون الآخر.
- 6-6-9 بمجرد موافقة المنسق على طلب شركة الطيران لإجراء تغيير ما على أحد الخانات الزمنية التاريخية، لا تستطيع شركة الطيران فيما بعد المطالبة بخانتها الزمنية التاريخية الأصلية.
- 7-6-9 يجب أن تكون شركات الطيران جاهزة للإجابة عن أي أسئلة يطرحها المنسق أو الميسر حول طلبها المقدم بعد الموعد النهائي لتقديم الطلبات المبدئية.
- 8-6-9 يجب أن تتضمن الطلبات المبدئية طلبات لجميع الخانات الزمنية التي تعتزم شركة الطيران تشغيلها أثناء الموسم، بما في ذلك رحلات الطيران في بداية الموسم الناشئة في الموسم السابق.

7-9 استخدام المعلومات التكميلية وأكواد الإجراءات الواردة في دليل معلومات الجداول الزمنية القياسي

- 1-7-9 يجب على شركات الطيران استخدام أكواد الإجراءات المناسبة الواردة في الفصل السادس من دليل معلومات الجداول الزمنية القياسي في طلبها المبدئي، لكشف ما يعتزم القيام به للمنسقين والميسرين بوضوح.
- 2-7-9 بالنسبة إلى المطارات المصنفة في المستوى الثالث، يجب على شركات الطيران ما يلي:
- (أ) تحديد الخانات الزمنية حسب نوع الطلب (خانات زمنية تاريخية، تغييرات في الخانات الزمنية التاريخية، طلبات لخانات زمنية جديدة، وما إلى ذلك).
- (ب) إخطار المنسق عند طلب خانات زمنية جديدة كمشارك جديد (إذا كان ذلك ساريًا).

(ج) إخطار المنسق عند طلب خانات زمنية جديدة أو إجراء تغييرات زمنية لعملية يتم تشغيلها طوال العام.

3-7-9 بالنسبة إلى المطارات المصنفة في المستويين الثاني والثالث، يجب على شركات الطيران ما يلي:

(أ) توضيح ما إذا كان يمكنها أم لا يمكنها الموافقة على العروض أو رفضها في حالة عدم توفر الأوقات المطلوبة.

(ب) إظهار المرونة في الأوقات باستخدام محدد مرونة التوقيت.

(ج) توضيح الحد الأدنى والحد الأقصى لأوقات التبديل بين دورات الرحلة وأي قيود أخرى من هذا النوع.

(د) الإبلاغ حول ما إذا كانت مقيدة بسبب حظر تجول أو أي قيود تشغيلية أخرى.

8-9 ضمان استلام الطلبات المبدئية

1-8-9 من مسؤولية كل شركة طيران أن تتحقق من أن طلبها المبدئي تم استلامه من قبل المنسق أو الميسر. يجب على المنسقين والميسرين الإقرار فوراً باستلام الطلبات المبدئية. ويجب على شركات الطيران التحقق من استلام إقرار للتأكد من أنه قد تم استلام طلبها المقدم. في حال عدم استلام إقرار بالتأكيد، يجب على شركة الطيران الاتصال مباشرة بالمنسق أو الميسر المعني. قد يؤدي عدم قيام شركة الطيران بهذا الإجراء إلى عدم دراسة طلب الشركة خلال فترة التنسيق المبدئي وقد يؤدي ذلك أيضاً إلى تخصيص أي خانات زمنية تاريخية إلى شركات طيران أخرى.

2-8-9 إذا عجزت شركة طيران تمتلك خانات تاريخية عن تقديم الطلب المبدئي، أو عجزت عن التقدم للحصول على بعض من خاناتها التاريخية، فإنه ينبغي على المنسق عندها الطلب مباشرة من شركة الطيران توضيح طلبها المقدم. إذا لم تقم شركة الطيران بالرد خلال 24 ساعة، فإنه قد يتم تخصيص الخانة الزمنية لمصلحة شركة طيران أخرى.

9-9 التنسيق المبدئي

1-9-9 يجب على المنسقين والميسرين إبلاغ كل شركة طيران بنتائج التنسيق المبدئي عن طريق رسالة قائمة تخصيص مبدئي للخانات الزمنية بمجرد الانتهاء منه في موعد غايته الساعة 23:59 حسب التوقيت العالمي المنسق في تاريخ الموعد النهائي لقائمة التخصيص المبدئي للخانات الزمنية الوارد في تقويم أنشطة التنسيق. ويجب إرسال رسائل قوائم التخصيص المبدئي للخانات الزمنية في وقت واحد إلى جميع شركات الطيران التي طلبت خانات زمنية في المطار.

2-9-9 يجب أن توضح قائمة التخصيص المبدئي للخانات الزمنية أي تغييرات عن الطلب المبدئي لشركة الطيران واللازمة لعدم الخروج عن حدود معاملات التنسيق الخاصة بالمطار، وكذلك أسباب أي تغييرات.

3-9-9 وفي حالة عدم توفر الوقت المطلوب من قبل شركة الطيران، ينبغي عندها على المنسقين والميسرين مراعاة المبادئ الواردة أدناه عند تقديم العروض خلال فترة التنسيق المبدئي.

(أ) يجب ألا يتم تقديم عروض تضع شركة الطيران في موضع أقل تفضيلاً من الأوقات التي تحوزها حالياً.

(ب) يجب أن تكون العروض المقدمة في الفترة بين الوقت المطلوب والخانة الزمنية التاريخية، أو في حدود أي نطاق لمرونة التوقيت تشير إليه شركة الطيران.

(ج) إذا أشارت شركة طيران إلى أن ثمة عروض غير مقبولة، يجب ألا يتم عرض أي تحسينات إذا لم تكن الأوقات المطلوبة متوفرة.

- (د) يجب أن يأخذ المنسقون والميسرون في الاعتبار نطاق مرونة التوقيت المشار إليه من قبل شركة الطيران، لكن لا ينبغي وضع شركة الطيران في موقف سيئ بسبب تضمينها لهذه المعلومات.
- (هـ) يجب ألا يتم عرض أوقات مختلفة في أيام مختلفة من الأسبوع للطلبات المتعددة التكرار (على سبيل المثال، خدمة يومية) في وقت شائع، إلا إذا أشارت شركة الطيران إلى أن مثل هذه العروض مقبولة.
- (و) عند تقديم طلبات لدورتين في رحلة تتضمن تبديلاً بين دورات، يجب عرض أوقات متسقة لكل دورة، مع مراعاة الحد الأدنى لأوقات التبديل بين الدورات وتجنب أي زيادة في وقت التوقف على الأرض الذي لا يُعد في صالح شركة الطيران.
- 4-9-9 يجب على المنسقين والميسرين استخدام أكواد وصيغ الرسائل المعترف بها في رسالة قائمة التخصيص المبدئي للخانات الزمنية، وفقاً لما هو مبين في الفصل السادس من دليل معلومات الجداول الزمنية القياسي.
- 5-9-9 يجب على شركات الطيران التي لا تستلم رسالة قائمة تخصيص مبدئي للخانات الزمنية أن تطلبها من المنسق أو الميسر. ويجب على شركات الطيران الرجوع إلى الموقع www.wwacg.org للتأكد مما إذا كان قد تم توزيع قوائم التخصيص المبدئي للخانات الزمنية لذلك المطار أم لا. وإذا كانت شركة الطيران تواجه صعوبات مستمرة في الحصول على قائمة التخصيص المبدئي للخانات الزمنية من المنسق أو الميسر، يجب عليها إحالة المسألة إلى إدارة اتحاد النقل الجوي الدولي.
- 6-9-9 بمجرد الانتهاء من توزيع جميع قوائم التخصيص المبدئي للخانات الزمنية لمطار ما، يجب على المنسقين والميسرين توفير بيانات ذلك المطار لجميع شركات الطيران. ويجب أن تحتوي تلك البيانات على تفاصيل من قبل شركة الطيران لجميع الأوقات المخصصة والطلبات المعلقة. ويجب توفير البيانات على الموقع الإلكتروني الخاص بالميسر أو المنسق لتسهيل الاطلاع عليها. إذا تعذر الوصول إلى الموقع الإلكتروني، يجب على المنسق أو الميسر أن يجعل البيانات متاحة لجميع شركات الطيران عند الطلب.
- 7-9-9 يجب ألا يقوم المنسقون والميسرون بالكشف عن تفاصيل الطلبات المبدئية لأي طرف آخر قبل توزيع قوائم التخصيص المبدئي للخانات الزمنية للمطار.

10-9 النشاط بعد SAL (النشاط بعد توزيع قائمة التخصيص المبدئي للخانات الزمنية)

- 1-10-9 تبدأ فترة ما بعد قائمة التخصيص المبدئي للخانات الزمنية بمجرد توزيع كل قوائم التخصيص المبدئي للخانات الزمنية على جميع شركات الطيران العاملة في المطار، وتستمر إلى ما قبل بداية مؤتمر الخانات الزمنية بثلاثة أيام على الأقل.
- 2-10-9 خلال فترة ما بعد قائمة التخصيص المبدئي للخانات الزمنية، قد يدخل المنسقون والميسرون في حوار مع أي شركة طيران بخصوص متطلباتها بشرط أن يضمن المنسق أو الميسر التالي:
- (أ) تم توزيع كل قوائم التخصيص المبدئي للخانات الزمنية على جميع شركات الطيران العاملة في المطار؛
- (ب) أن تكون البيانات متاحة لجميع شركات الطيران كما هو منصوص عليه في 6-9-9؛
- (ج) أن يتم التعامل مع جميع شركات الطيران العاملة في المطار بصورة عادلة ومتساوية.
- (د) يتم تخصيص الخانات الزمنية وفقاً للأولويات الموضحة في 3-8 و 4-8 ووفقاً لقائمة الانتظار الموصوفة في 9-14 في جميع الأوقات.
- خلال فترة ما بعد قائمة التخصيص المبدئي للخانات الزمنية، لا يسمح بعقد اللقاءات المباشرة، وجها لوجه،

بين المنسقين والميسرين وشركات الطيران لمناقشة مسائل تخصيص الخانات الزمنية.

3-10-9 يجوز لشركات الطيران أن تطلب إدخال تحسينات على الجداول الزمنية، وأن تطلب خانات زمنية جديدة، وأن تجري تغييرات على الخانات المخصصة. يجوز تبادل الخانات الزمنية أو نقلها بين شركات الطيران، وتخضع هذه التغييرات أحكام البنود 8-12 و 8-13. على وجه التحديد، من المستحسن قبول العروض وإلغاء الخانات غير المرغوب بها وذلك لتحسين كفاءة مؤتمر الخانات الزمنية.

9-11 النشاط في مؤتمر الخانات الزمنية

1-11-9 يعد مؤتمر الخانات الزمنية التابع لاتحاد النقل الجوي الدولي الذي ينعقد مرتين سنويًا منتدى رئيسيًا للمناقشات الخاصة بالخانات الزمنية وتعديلات الجدول الزمني. ولا يعد مؤتمر الخانات الزمنية منتدى للمناقشات أو الاتفاقيات التي تتضمن تخصيص الطاقة الاستيعابية للطائرات أو تجميع العمليات أو تقسيم الأسواق أو أي ترتيبات تجارية أخرى تتعلق بتحديد الأسعار أو دخول السوق أو الطاقة الاستيعابية للطائرات. ولا ينبغي للمندوبين أن يشاركوا في مثل هذه المناقشات خلال التحضير لمؤتمر الخانات الزمنية، ويجب الامتناع عن بدء مثل هذه المناقشات أو المشاركة فيها أثناء مؤتمر الخانات الزمنية.

2-11-9 يجوز لجميع شركات الطيران (الأعضاء وغير الأعضاء في اتحاد النقل الجوي الدولي) التي لديها ترخيص تشغيل أو التي تقدمت بطلب للحصول على ترخيص تشغيل المشاركة في مؤتمر الخانات الزمنية.

3-11-9 يجب على المنسقين والميسرين المشاركة في مؤتمر الخانات الزمنية.

4-11-9 قد يحضر مؤتمر الخانات الزمنية أيضًا مراقبون مدعوون من أطراف معنية أخرى.

5-11-9 يجب أن يكون جميع المندوبين من شركات الطيران والمنسقين والميسرين الذين يحضرون مؤتمر الخانات الزمنية معتمدين ومسجلين مسبقًا لدى سكرتارية اتحاد النقل الجوي الدولي. يُمكن العثور على عملية الاعتماد الخاصة بمؤتمر الخانات الزمنية على www.iata.org/wsg.

6-11-9 يجب على الحاضرين لأول مرة (شركات الطيران والمنسقين والميسرين والمراقبين) الاتصال بسكرتارية اتحاد النقل الجوي الدولي قبل ثلاثين يومًا على الأقل حتى يتم اتخاذ الترتيبات الإدارية المسبقة وحتى يتم الإبلاغ بمشاركتهم.

7-11-9 يجب عدم استخدام المواعيد أثناء مؤتمر الخانات الزمنية للتعامل مع مشاكل الموسم الحالي. لكن يجب على المنسقين والميسرين الحفاظ على القدرة على التعامل مع مشاكل الموسم الحالي في أثناء التواريخ التي يكون مؤتمر الخانات الزمنية منعقدًا فيها.

9-12 الاجتماعات في مؤتمر الخانات الزمنية

1-12-9 يجب أن يتمتع مندوبو شركات الطيران بالتفويض الكامل من قبل إدارتهم للتصرف نيابة عن شركة الطيران التي يمثلونها في مؤتمر الخانات الزمنية. ويجب على المنسقين والميسرين التحقق من حالة اعتماد شركة الطيران التي تحضر مؤتمر الخانات الزمنية قبل الانخراط في أي مناقشات ملزمة.

2-12-9 يجب أن يجتمع المنسق أو الميسر بمندوب (مندوبي) شركة الطيران المعتمد لمناقشة أي تعديلات مطلوبة وللتأكد على أي تغييرات متفق عليها.

3-12-9 قد يُسمح بحضور المشاركين من غير شركات الطيران في مكاتب المنسقين أو الميسرين، ويمكنهم مراقبة المناقشات الثنائية بشرط الحصول على موافقة صريحة من كلٍّ من شركات الطيران والمنسقين أو الميسرين طرفي النقاش. ولا ينبغي لهم المشاركة بأي طريقة من الطرق في نشاط التنسيق الخاص بأي مطار.

9-12-4 يجب تحديد مواعيد الاجتماعات في مؤتمر الخانات الزمنية باستخدام تقويم المواعيد (AppCal) الخاص باتحاد النقل الجوي الدولي.

9-12-5 تُعد الخانات الزمنية المخصصة كعروض لا يمكن قبولها فوراً ساريةً حتى أول اجتماع لشركة الطيران مع المنسق في مؤتمر الخانات الزمنية.

9-13-13 النشاط ما بعد مؤتمر الخانات الزمنية

9-13-1 تستمر عملية التنسيق بعد انتهاء مؤتمر الخانات الزمنية. إعادة التخصيص عملية مستمرة. ويجب معالجة الطلبات من قبل المنسقين والميسرين في أقرب وقت ممكن، وبشكل فوري متى كان من الممكن تأكيد الطلبات بشكل تلقائي. ويجب معالجة كل الطلبات في غضون 3 أيام عمل، أو إذا تعذر ذلك، يجب تأكيد استلامها من خلال رد يبيّن حالة الانتظار. فإذا لم تحصل شركة الطيران على رد في غضون هذا الموعد النهائي، يجب عليها الاتصال بالمنسق أو الميسر للحصول على توضيح بشأن حالة الطلب.

9-13-2 إذا تعذر استيعاب طلب جديد أو معدل في حدود معاملات التنسيق، فسيعرض المنسق أو الميسر أقرب خانة زمنية متاحة للأوقات المطلوبة ويوضح السبب وراء عدم التمكن من منح الطلب الأصلي.

9-13-3 تُعد عروض الخانات الزمنية المقدمة من المنسق سارية لمدة 3 أيام عمل ما لم يرد خلاف ذلك. ويجب على شركات الطيران الرد على هذه العروض في أقرب وقت ممكن، وقبول أو رفض العرض في غضون هذا الحد الزمني، وإلا فستنتهي صلاحية العرض. ويجوز لشركة الطيران أن تطلب من المنسق مزيداً من الوقت.

9-14-14 إدارة قائمة الانتظار

9-14-1 يجب على المنسقين والميسرين حفظ سجل بجميع الطلبات المعلقة ومراجعتها بصفة منتظمة أثناء فترة مؤتمر الخانات الزمنية وبعدها، وبخاصة عند حلول الموعد النهائي لإعادة الخانات الزمنية. ويجب على المنسقين والميسرين أن يحاولوا تلبية الطلبات المعلقة في أقرب فرصة ممكنة باستخدام الأولويات المحددة في 8-3 و 8-4.

9-14-2 يجب على المنسقين والميسرين أن يطلبوا من شركات الطيران تأكيد رغبتهم في حفظ طلباتهم المعلقة في قائمة الانتظار، وبخاصة عند الاقتراب من الموعد النهائي لإعادة الخانات الزمنية وقبل بدء كل موسم. ويجب على المنسق أو الميسر أن يضع موعداً نهائياً معقولاً لشركات الطيران لتأكيد طلباتهم المعلقة. فإذا لم يتم الرد، تُعد الطلبات المعلقة غير سارية ويتم حذفها من قائمة الانتظار.

9-14-3 يجب حذف الطلبات التي لم يتم تخصيص خانة زمنية لها من قبل المنسق بعد الموعد النهائي لإعادة الخانات الزمنية، ما لم تطلب شركة الطيران من المنسق حفظ الطلبات المعلقة في قائمة الانتظار.

9-15-15 إعادة الخانات الزمنية

9-15-1 يجب على شركات الطيران إعادة جميع سلاسل الخانات الزمنية التي لا تعترّم تشغيلها في مطار مصنّف في المستوى الثالث، وذلك في موعد غايته تاريخاً الموعد النهائي لإعادة الخانات الزمنية وهما 15 كانون الثاني/يناير (الصيف) و 15 أيلول/أغسطس (الشتاء). يجب على شركات الطيران أيضاً إلغاء أية رحلات لا تنوي هذه الشركات تشغيلها في مطار مصنّف في المستوى الثاني بحلول هذه التواريخ.

9-15-2 يجب على شركات الطيران أن تُجري كلّ إلغاءات العطلات العامة والإلغاءات مخصصة الغرض في أو قبل التاريخ المعياري للخانات الزمنية التاريخية وهو بحلول الساعة 23:59 حسب التوقيت العالمي المنسق يوم 31 كانون الثاني/يناير (الصيف)، وبحلول الساعة 23:59 حسب التوقيت العالمي المنسق في 31 آب/أغسطس (الشتاء) بحيث لا يتم وضع هذه الإلغاءات في الاعتبار عند حساب قاعدة "ما لا تستخدمه

تخسره".

3-15-9 يجب على المنسقين حفظ قائمة بشركات الطيران التي تُعيد سلاسل الخانات الزمنية بعد الموعد النهائي لإعادة الخانات الزمنية. وتُحدد هذه القائمة إجمالي عدد الخانات الزمنية التي تحوزها كل شركة طيران في يوم الموعد النهائي لإعادة الخانات الزمنية، مقارنةً بإجمالي عدد الخانات الزمنية التي تحوزها كل شركة طيران في بداية الجلسة ونهايتها، وذلك لإظهار النسبة المئوية لحصص كل شركة طيران في المطار في هذه التواريخ.

4-15-9 يجب أن تحتوي كل قائمة على أرقام منفصلة لأحدث ثلاثة مواسم مكافئة.

5-15-9 يجب توخي العناية في تفسير هذه الأرقام، إذ قد تتضمن إلغاء الخانات الزمنية لأسباب تشغيلية (مثل إغلاق المطار أو المجال الجوي) أو أسباب تجارية (مثل العطلات العامة).

16-9 تخصيص الخانات الزمنية لعمليات مخصصة الغرض

1-16-9 يجب على المنسقين معالجة جميع طلبات الخانات الزمنية مخصصة الغرض المقدمة من شركات الطيران ومشغلي الملاحة الجوية العامة/ التجارية، غير أنه يجب عليهم منح الأولوية للطلبات المقدمة للحصول على سلاسل خانات زمنية. ولا ينبغي للمنسقين بصفة عامة تخصيص خانات زمنية لعمليات مخصصة الغرض قبل الموعد النهائي لإعادة الخانات الزمنية.

2-16-9 يجب معالجة طلبات الإلغاءات للعمليات المخصصة الغرض في المطارات المصنفة في المستوى الثاني وفي الفترات الخارجة عن وقت الذروة في المطارات المصنفة في المستوى الثالث في أقرب فرصة ممكنة بعد مؤتمر الخانات الزمنية.

3-16-9 في بعض الحالات، قد يحتاج المنسق إلى دراسة الطلبات المخصصة الغرض قبل الموعد النهائي لإعادة الخانات الزمنية لتقديم إخطار مدته كافية إلى المشغلين، على سبيل المثال عند تزامن عطلة رئيسية مع بداية الموسم.

17-9 التغييرات في يوم التشغيل

1-17-9 يجب على المنسقين وضع إجراءات لتخصيص الخانات الزمنية خارج ساعات العمل المعتادة.

2-17-9 يجب أن يتم تقديم طلبات للحصول على الخدمات الإضافية المخطط لها في يوم التشغيل (على سبيل المثال، رحلة طيران جديدة لأغراض لوجستية)، ويجب أن تحصل شركة الطيران أو مشغل الطائرات الآخر على تأكيد للخانة الزمنية المخصصة قبل التشغيل.

3-17-9 ينبغي لشركات الطيران عدم إخطار المنسقين والميسرين بتغييرات المعدات في يوم التشغيل أو التغييرات التشغيلية (مثل تأخر رحلات الطيران والتعطل بسبب سوء الأحوال الجوية وما إلى ذلك) في الخانات الزمنية المخصصة لها.

4-17-9 التغييرات التشغيلية الكبيرة فقط التي تؤثر في اليوم التالي (أو الأيام التالية) هي التي تتطلب من شركة الطيران أن تقدم طلبًا للحصول على خانة زمنية جديدة لليوم التالي (أو الأيام التالية).

5-17-9 يجب على شركات الطيران إخطار المنسق بحالات الإلغاء في يوم التشغيل بحيث يُمكن إعادة تخصيص الخانات الزمنية لشركات نقل أخرى.

10 المصطلحات والاختصارات

التغيير مخصص الغرض: هو تغيير في سلسلة خانات زمنية لا يؤثر في الأهلية للأسبقية التاريخية.

الخانة الزمنية مخصصة الغرض: هي خانة زمنية مخصصة وغير مؤهلة للأسبقية التاريخية.

الموعد النهائي المتفق عليه للخانات الزمنية التاريخية: هو تاريخ الموعد النهائي - وفقاً لما هو محدد في تقييم أنشطة التنسيق - الذي يجب قبل فواته أن تقوم شركات الطيران برفع أي اعتراضات لها على تحديد المنسق للخانات الزمنية التاريخية. وهو 7 أيام قبل الموعد النهائي لتقديم الطلبات المبدئية.

شركة الطيران: هي شركة تباشر مهام النقل الجوي وتحمل ترخيص تشغيل ساريًا أو تفويضًا مكافئًا من الهيئة الوطنية التي تتبعها.

البنية التحتية للمطار: هي النطاق الكامل لمرافق المطار وأي مكونات بيئية أو مكونات أخرى تُستخدم في تشغيل الخدمات في المطار.

جهاز إدارة المطار: هو الجهاز الذي يتولى الإشراف على مرافق المطار وإدارتها.

مستوى المطار: هو تصنيف المطار استنادًا إلى مستوى ازدحامه إلى المستوى الأول والمستوى الثاني والمستوى الثالث.

تقويم المواعيد AppCal: هو تقويم المواعيد الخاص باتحاد النقل الجوي الدولي.

اتفاقية الخدمات الجوية الثنائية: هي اتفاقية بين حكومتين تسمح بتشغيل الخدمات الجوية التجارية على مسارات محددة ومن خلال مطارات محددة.

تقويم أنشطة التنسيق (أو التقويم): هو الأحداث والمواعيد النهائية في القطاع التي تحكم عملية التنسيق في كل موسم.

التنسيق: هو المصطلح العام الذي يشمل إجراءات التبشير في المطار المصنف في المستوى الثاني وتخصيص الخانات الزمنية في المطار المصنف في المستوى الثالث.

لجنة التنسيق: هي لجنة يتم إنشاؤها في المطارات المصنفة في المستوى الثالث لتقديم المشورة للمنسق بشأن الأمور المتعلقة بالطاقة الاستيعابية وتخصيص الخانات الزمنية ومراقبة استخدام الخانات الزمنية في المطار.

معاملات التنسيق: هي الحدود التشغيلية لجميع العوامل الفنية والتشغيلية والبيئية في المطار.

المنسق: هو المنظمة أو الفرد المسؤول عن تخصيص الخانات الزمنية في المطار المصنف في المستوى الثالث.

تحليل الطلب والطاقة الاستيعابية: هو عملية تقييم طلب شركة الطيران وتحديد الحد الأقصى للطاقة الاستيعابية للمطار، مع الأخذ في الاعتبار جميع القيود المادية والتشغيلية والبيئية في المطار.

DST: التوقيت الصيفي

الموسمان المتكافئان: هما موسما صيف متعاقبان (كلاهما صيف) أو موسما شتاء متعاقبان (كلاهما شتاء)، بخلاف الموسمين المتعاقبين (موسم صيف وموسم شتاء).

الميسر: هو المنظمة أو الفرد المسؤول عن جمع البيانات بشأن العمليات المخطط لها في المطار المصنف في المستوى الثاني وتقديم التوصية بشأن التعديلات الطوعية في الجدول الزمني حسب اللازم.

رحلة الطيران: هي تشغيل دورة واحدة أو أكثر لها مميز رحلة طيران واحد.

وكيل المعالجة: هو شخص أو منظمة تُمثل شركة طيران في مطار في مجالات خدمات الركاب أو الشحن، أو إرسال الطائرات.

الأسبقية التاريخية: هي المبدأ الذي بموجبه يحق لشركات الطيران الحصول على سلسلة الخانات الزمنية التي تم تشغيلها بنسبة 80% على الأقل من الوقت خلال الفترة المخصصة في الموسم المكافئ السابق.

الخانات الزمنية التاريخية: هي الخانات الزمنية المخصصة على أساس الأسبقية التاريخية.

التاريخ المعياري للخانات الزمنية التاريخية: هو التاريخ المرجعي المستخدم لحساب نسبة الاستخدام 80% لتحديد الأسبقية التاريخية، والذي هو الساعة 23:59 حسب التوقيت العالمي المنسق في 31 كانون الثاني/يناير (الصيف)، والساعة 23:59 حسب التوقيت العالمي المنسق في 31 آب/أغسطس (الشتاء).

إياتا (IATA): الاتحاد الدولي للنقل الجوي (International Air Transport Association).

التنسيق المبني: هو العملية التي تحدث بين تاريخ الموعد النهائي لتقديم الطلبات المبدئية وتاريخ الموعد النهائي للتخصيص المبني للخانات الزمنية لكل موسم، والتي بموجبها يخصص المنسق الخانات الزمنية في المطار المصنف في المستوى الثالث ويوصي الميسر بالتعديلات الطوعية في الجدول الزمني في المطار المصنف في المستوى الثاني.

الموعد النهائي لتقديم الطلبات المبدئية: هو الموعد النهائي المحدد بالساعة 23:59 حسب التوقيت العالمي المنسق في هذا التاريخ وفقاً لما هو محدد في تقويم أنشطة التنسيق، والذي يجب قبل فواته أن تقوم شركات الطيران بتقديم العمليات التي تخطط لها إلى المنسقين والميسرين في المطارات المصنفة في المستويين الثالث والثاني.

المجموعة الاستشارية المشتركة للخانات الزمنية (JSAG): هي منتدى تابع لاتحاد النقل الجوي الدولي يلتقي فيه منسقو المطارات وشركات الطيران الأعضاء لمناقشة المسائل المتعلقة بالمصلحة العامة، وصياغة وتعزيز إرشادات القطاع فيما يتعلق بتنسيق المطارات على المستوى العالمي، والإفادة بشأن المبادئ الخاصة بإدارة مؤتمر الخانات الزمنية.

المطار المصنف في المستوى الأول: هو مطار تتميز بنيته التحتية الكلية بطاقة استيعابية كافية بصورة عامة لتلبية مطالب المستخدمين في جميع الأوقات.

المطار المصنف في المستوى الثاني: هو مطار يُحتمل فيه الازدحام خلال بعض فترات اليوم أو الأسبوع أو الموسم، والذي يُمكن التعامل معه عن طريق تعديلات الجدول الزمني والتي يتم الاتفاق عليها بين شركات الطيران والميسر.

المطار المصنف في المستوى الثالث: هو مطار يتعين فيه على جميع شركات الطيران ومشغلي الطائرات الآخرين تدبر تخصيص خانة زمنية من قبل أحد المنسقين للوصول إلى أو الإقلاع من المطار خلال الفترات التي يتم فيها تخصيص الخانات الزمنية.

المشترك الجديد: هو عبارة عن شركة طيران تطلب سلسلة خانات زمنية في مطار ما في أي يوم إذا كانت ستحوز – إذا تمت الموافقة على طلب شركة الطيران – أقل من 5 خانات زمنية في ذلك المطار في ذلك اليوم.

المجموعة: انظر مجموعة الخانات الزمنية.

الهيئة المسؤولة: هي الإدارة الحكومية أو المديرية أو الهيئة أو الوكالة المسؤولة عن الإشراف على المطار المعني وتنظيمه.

رسالة قائمة التخصيص المبني للخانات الزمنية (SAL): هي رسالة قياسية يستخدمها المنسقون والميسرون لإبلاغ شركات الطيران بنتائج التنسيق المبني في مطار مصنف في المستوى الثاني أو الثالث.

الموعد النهائي لقائمة التخصيص المبدئي للخانات الزمنية: هو تاريخ الموعد النهائي - وفقاً لما هو محدد في تقويم أنشطة التنسيق - الذي يجب قبله أن يقوم المنسقون والميسرون في المطارات المصنفة في المستوى الثالث والمستوى الثاني بتوزيع نتائج التنسيق المبدئي على جميع شركات الطيران.

الموسم: هو موسم الصيف الذي يبدأ يوم الأحد الأخير في آذار/مارس، أو موسم الشتاء الذي يبدأ يوم الأحد الأخير في تشرين الأول/أكتوبر.

سلسلة الخانات الزمنية: هي عبارة عن خمس خانات زمنية على الأقل يتم طلبها لنفس الوقت في نفس اليوم من الأسبوع، ويتم توزيعها بصورة منتظمة في نفس الموسم، ويتم تخصيصها بهذه الطريقة أو - إذا تعذر ذلك - يتم تخصيصها في نفس الوقت تقريباً.

التشغيل المشترك: هو عبارة عن مصطلح عام يُشير إلى أنواع متنوعة من الاتفاقيات التشغيلية أو التجارية بين شركتي طيران أو أكثر.

رسالة القائمة التاريخية للخانات الزمنية (SHL): هي رسالة قياسية يستخدمها المنسقون لإبلاغ شركات الطيران بحالة الخانات الزمنية التاريخية الخاصة بهم.

الموعد النهائي للقائمة التاريخية للخانات الزمنية: هو تاريخ الموعد النهائي - وفقاً لما هو محدد في تقويم أنشطة التنسيق - الذي يجب قبله أن يقوم المنسقون في المطارات المصنفة في المستوى الثالث بإمداد كل شركة طيران بالتفاصيل الخاصة بالخانات الزمنية التاريخية الخاصة بهم. وهو يوم الإثنين الثالث في أيلول/سبتمبر (الصيف) ويوم الإثنين الثالث في نيسان/أبريل (الشتاء).

SISC: لجنة مقاييس معلومات الجداول الزمنية

الخانة الزمنية: هي تصريح يقدمه أحد المنسقين لعملية مخطط لها للسماح باستخدام النطاق الكامل للبنية التحتية للمطار اللازم للهبوط في أو الإقلاع من مطار مصنّف في المستوى الثالث في تاريخ ووقت محددين.

مؤتمر الخانات الزمنية (SC): هو منتدى يُنظمه اتحاد النقل الجوي العالمي لتنسيق العمليات المخطط لها في المطارات المصنفة في المستويين الثاني والثالث، ويعقد مرتين سنوياً في موسمي الصيف والشتاء.

مبادلة الخانات الزمنية: هي عملية يتم بموجبها مبادلة الخانات الزمنية المخصصة على أساس مقايضة واحدة بأخرى بين شركات الطيران في المطار الواحد.

مراقبة الخانات الزمنية: هي عبارة عن تحليل يتم تنفيذه من قبل المنسقين لقياس الأداء التشغيلي لشركات الطيران مقارنة بالخانات الزمنية المخصصة لهم.

لجنة أداء الخانات الزمنية: هي لجنة فرعية تابعة للجنة التنسيق، تم تشكيلها لإفادة المنسق بشأن مشاكل مراقبة الخانات الزمنية، بهدف تحسين الالتزام بحفظ المواعيد والتصدي لسوء استخدام الخانات الزمنية.

مجموعة عمل سياسة الخانات الزمنية (SPWG): هي عبارة عن منتدى لشركات الطيران الأعضاء في اتحاد النقل الجوي الدولي، تم تأسيسه لتناول أمور مثل التطوير في إرشادات الخانات الزمنية العالمية والتعديلات التي تمت فيها، وتقديم إرشادات حول شؤون الخانات الزمنية في القطاع إلى مكتب المدير العام لاتحاد النقل الجوي العالمي.

مجموعة الخانات الزمنية (أو المجموعة): هي الخانات الزمنية المتاحة في مطار مصنّف في المستوى الثالث بعد تخصيص الخانات الزمنية التاريخية والتغييرات في الخانات الزمنية التاريخية، بما في ذلك أي خانات زمنية تم إنشاؤها حديثاً.

الموعد النهائي لإعادة الخانات الزمنية: هو التاريخ الذي يجب قبله أن تقوم شركات الطيران بإعادة سلسلة الخانات الزمنية التي لا تعتمز تشغيلها، وهو 15 كانون الثاني/يناير (الصيف) و15 آب/أغسطس (الشتاء).

دليل معلومات الجداول الزمنية القياسي (SSIM): هو دليل معلومات الجداول الزمنية القياسي لاتحاد النقل الجوي الدولي.

نقل ملكية الخانات الزمنية: هي عملية يتم بموجبها نقل ملكية الخانات الزمنية المخصصة من شركة طيران إلى شركة طيران أخرى.

ما لا تستخدمه تخسره: هو المبدأ الذي بموجبه لا يتم منح الأسبقية التاريخية لسلسلة الخانات الزمنية إلا إذا استطاعت شركة الطيران أن تثبت - إلى الحد الذي يرضي المنسق - أنه تم تشغيل السلسلة بنسبة 80% على الأقل من الوقت خلال الفترة المخصصة في الموسم المكافئ السابق.

UTC: التوقيت العالمي المنسق، ويشار إليه أيضاً باسم توقيت غرينيتش أو زولو.

قائمة الانتظار: هي قائمة غير محددة الأولوية للطلبات المعلقة، بما في ذلك كل من طلبات الخانات الزمنية المخصصة التي تنتظر إجراء تحسينات عليها والطلبات التي لم يتم تخصيص خانات زمنية لها.

WWACG: مجموعة منسقي المطارات العالمية.

كميأ ن لاطلاعى لء ا نئسما تادى لء تىلاتل www.iata.org/wsg

IATA Slot Conference – Standing Working Arrangements	1-11
IATA Appointments Calendar	2-11
IATA Standards for Airport Capacity Analysis	3-11
Recommended Minimum System Requirements for Airlines and Coordinators Slot	4-11
Policy Working Group (SPWG) – Terms of Reference	5-11
Joint Slot Advisory Group (JSAG) – Terms of Reference	6-11
Schedules Information Standards Committee (SISC) – Terms of Reference	7-11
Coordination Committee – Terms of Reference	8-11
Slot Performance Committee – Terms of Reference	9-11
(Membership of the Slot Policy Working Group (SPWG)	10-11
(Membership of the Joint Slot Advisory Group (JSAG)	11-11
Contact list for Level 2 and Level 3 Airports	12-11
Notification of Airport Level Change	13-11
Independence of the Coordinator	14-11