



الجمعية العمومية — الدورة السابعة والثلاثون

اللجنة الفنية

البند ٣٦ من جدول الأعمال: برنامجا الجيل الجديد (NextGen) والبحوث لإدارة الحركة الجوية في اطار المجال الأوروبي الواحد (SESAR) كجزء من النظام العالمي لإدارة الحركة الجوية

الملاحة القائمة على الأداء - تحديات التنفيذ

(ورقة مقدمة من أستراليا)

الموجز التنفيذي

حدد قرار الجمعية العمومية للايكاو رقم ٣٦-٢٣ برنامجا لاعتماد وتنفيذ الملاحة القائمة على الأداء وإجراءات الاقتراب بالإرشاد الرأسي (APV) ذات الصلة. ولقد بُذلت جهود كبيرة لتنفيذ هذا القرار، بما في ذلك في منطقة آسيا والمحيط الهادئ، وتشكيل فرقة عمل للملاحة القائمة على الأداء وإكمال خطة التنفيذ الإقليمية للملاحة القائمة على الأداء.

ولقد أُثيرت في اجتماعات المجموعة الإقليمية لتخطيط وتنفيذ الملاحة الجوية في آسيا والمحيط الهادئ شواغل بشأن قدرة الدول على تنفيذ إجراءات الاقتراب بالإرشاد الرأسي لتلبية متطلبات النطاق والتوقيت الواردة في القرار ٣٦-٢٣. وعلاوة على ذلك، لا يبدو أن هناك تطبيق واسع النطاق لإجراءات الاقتراب المتسقة مع المدارج (مثل إجراءات الاقتراب المباشرة)، والتي توفر مستوى من التخفيف إزاء ارتطام الطائرات بالأرض وهي تحت السيطرة عند مقارنته بإجراءات الاقتراب غير المباشرة.

الإجراء: يرجى من الجمعية العمومية استعراض التعديلات المقترحة في الفقرة ٢-٥ فيما يتعلق بورقة العمل A37-WP/13, TE/4 التي تتضمن القرار ٣٦-٢٣ واعتماد التعديلات المقترحة في هذه الورقة.

ورقة العمل هذه مرتبطة بالأهداف الإستراتيجية A و D و E المتعلقة بجميع مراحل الطيران.	الأهداف الإستراتيجية:
غير ذات أهمية.	الأثار المالية:
Doc 9902, <i>Assembly Resolutions in Force</i> (as of 28 September 2007) A37-WP/13, TE/4	المراجع:

١- مقدمة

١-١ يعرض قرار الجمعية العمومية الحالي رقم ٣٦-٢٣ الأهداف وغايات التنفيذ لإعمال الملاحة القائمة على الأداء، بما في ذلك تنفيذ إجراءات الاقتراب بالإرشاد الرأسي (الملاحة الرأسية البارومترية و/أو النظام العالمي المعزز للملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS)) بالنسبة لجميع نهايات مدارج الهبوط الآلية إما بوصفها الاقتراب الأساسي أو الإجراءات الاحتياطية لعمليات الاقتراب الدقيق بحلول سنة ٢٠١٦ على أن تكون مواعيد التنفيذ على الشكل التالي: بنسبة ٣٠ في المائة بحلول سنة ٢٠١٠، وبنسبة ٧٠ في المائة بحلول سنة ٢٠١٤.

٢-١ وتُقر ورقة عمل الجمعية العمومية رقم A37-WP/13 ومشروع القرار المرفق بها رقم ١/٣٦ بأنه ليس بمقدور كل الطائرات، في الوقت الراهن، أن تقوم بعمليات الاقتراب بالإرشاد الرأسي وتوصي بأن يتضمن أي تنفيذ للاقتراب بالإرشاد الرأسي إجراءات استخدام الحد الأدنى من الملاحة الجانبية.

٢- المناقشة

١-٢ لقد بيّنت الدراسات التي أجرتها الايكاو بشأن ارتطام الطائرات بالأرض وهي تحت السيطرة أن حالات الاقتراب المتسقة مع المدارج (الملاحة الجانبية فقط) هي أمان بحوالي ٢٥ مرة من حالات الاقتراب غير المباشر، وأنه عند إضافة قدر من الإرشاد الرأسي إلى حالات الاقتراب هذه سيزداد هامش السلامة مرة أخرى ثماني مرات.

٢-٢ ويؤثر عدد من العوامل في تنفيذ إجراءات الاقتراب بالإرشاد الرأسي التي تحد من قدرة الدول على الامتثال للقرار ٣٦-٢٣. والكثير من الطائرات غير مجهزة للطيران إما بواسطة الملاحة الرأسية البارومترية أو إجراءات الاقتراب بالإرشاد الرأسي القائمة على نظام تقويم الإشارات بالأقمار الصناعية وليس لدى الكثير من الدول نظام لتقويم الإشارات بالأقمار الصناعية أو هيكل أساسي للمطارات من أجل دعم عمليات الاقتراب بالإرشاد الرأسي. وستؤثر حالات النقص في الموارد والخبرات أيضا على قدرة هيئات الطيران على تطبيق التدابير التنظيمية اللازمة لهذه العمليات. ونتيجة لذلك، فمن غير المرجح أن تتمكن أغلبية دول آسيا والمحيط الهادئ من الوفاء بنطاق أو توقيت المتطلبات اللازمة لتنفيذ إجراءات الاقتراب بالإرشاد الرأسي اللازمة بموجب القرار ٣٦-٢٣.

٣-٢ ولقد أقرت الورقات والمناقشات ضمن إقليم آسيا والمحيط الهادئ أن دولا كثيرة لم تنفذ أي شكل من أشكال الاقتراب المتسق مع المدارج وأن هناك أمثلة كثيرة على حالات الاقتراب غير المباشر. وعلاوة على ذلك، لا يتضمن القرار ٣٦-٢٣ بشكل صريح أي شروط لوضع إجراءات اقتراب باستخدام الملاحة الجانبية في حالة عدم التمكن من تحقيق الاقتراب بالإرشاد الرأسي أو كخطوة وسيطة نحو تنفيذ الاقتراب بالإرشاد الرأسي. ووفقا لذلك، وبدون توجيه محدد من الايكاو للقيام بذلك، فإن الكثير من الدول لا تستفيد من الموارد والتكنولوجيات القائمة والمتوفرة بسهولة لتصميم وإعمال الاقتراب حسب الإرشاد الجانبي المتسق مع المدارج فقط (الاقتراب حسب الملاحة الجانبية ووفقا لأداء الملاحة المطلوب (RNP APCH-LNAV)).

٤-٢ وتُقر ورقة عمل الجمعية رقم A37-WP/13 قرارا مستكملا يدرك (في الفقرة السابعة من الديباجة) بأنه ليس بمقدور كل الطائرات أن تقوم بعملية الاقتراب بالإرشاد الرأسي وأنه ينبغي أن تتضمن استخدام الحد الأدنى فقط من الملاحة الجانبية مع إجراءات الاقتراب بالإرشاد الرأسي (الفقرة ٢ أ) -٢ من منطوق القرار). ومع ذلك فقد أبقى القرار المستكمل على المتطلبات الصريحة لتنفيذ الاقتراب بالإرشاد الرأسي بدون تناول عدم قدرة الدول على تلبية الشرط القائل بأن الطائرات أو معدات المطارات أو الثغرات المتعلقة بالبنى التحتية ستؤخر الامتثال لهذه المتطلبات. وبالإضافة إلى ذلك، فإن القرار المستكمل لا ينظر في أي إجراء اقتراب بديل (مثل إجراء استخدام إجراءات الملاحة الجانبية المتسقة مع المدارج فقط) إما كخطوة وسيطة أو عند عدم التمكن من تنفيذ الاقتراب بالإرشاد الرأسي.

٥-٢ وفيما يلي نص بديل للقرار المستكمل الوارد في الوثيقة A37-WP/13:

الديباجة:

احذف:

"وإذ تدرك أنه ليس بمقدور كل الطائرات، في الوقت الراهن، أن تقوم بعملية الاقتراب بالإرشاد الرأسي ولكن بوسعها أن تقوم بعملية الاقتراب بالإرشاد الجانبي فقط استنادا إلى مواصفات الأداء الملاحي المطلوب"

يرجى إدراج ما يلي:

"وإذ تدرك بأن القدرة على تقويم النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية ليست في متناول جميع الدول، وأن بعض المطارات لا تملك البنى الأساسية لدعم الاقتراب بالإرشاد الرأسي وأنه ليس بمقدور كل الطائرات في الوقت الراهن أن تقوم بعمليات الاقتراب بالإرشاد الرأسي."

وإذ تدرك أن الكثير من الدول تملك بالفعل البنى الأساسية اللازمة والطائرات القادرة على أداء عمليات الاقتراب بالإرشاد الرأسي القائمة على مواصفات الأداء الملاحي المطلوب."

منطوق القرار:

تقرر ما يلي:

- (أ) يجب على الدول أن تكمل على وجه السرعة خططها لتنفيذ الملاحة القائمة على الأداء لتحقيق ما يلي:
- (١) تنفيذ عمليات ملاحة المنطقة والأداء الملاحي المطلوب (عند الاقتضاء) أثناء الطريق والمناطق النهائية وفقا للجدول الزمني ومراحل التنفيذ الوسيطة؛
 - (٢) تنفيذ إجراءات الاقتراب بالإرشاد الرأسي (APV) (الملاحة الرأسية البارومترية و/أو النظام العالمي المعزز للملاحة بالأقمار الصناعية)، بما في ذلك إجراءات استخدام الحد الأدنى من الملاحة الجانبية، بالنسبة لجميع نهايات مدارج الهبوط الآلية، على أن تكون هذه الفئة من إجراءات الاقتراب هي الإجراءات الأساسية أو تكون هي الإجراءات الاحتياطية لعمليات الاقتراب الدقيق بحلول سنة ٢٠١٦، على أن تكون مواعيد التنفيذ على الشكل التالي: بنسبة ٣٠ في المائة بحلول سنة ٢٠١٠، ونسبة ٧٠ في المائة بحلول سنة ٢٠١٤؛
 - (٣) تنفيذ إجراءات الملاحة الجانبية المتسقة مع المدارج فقط في حالة عدم القدرة على تنفيذ الاقتراب بالإرشاد الرأسي بسبب الافتقار إلى البنى التحتية أو الطائرات المجهزة تجهيزا مناسباً.

٦-٢ ينبغي أن تنتظر الوفود المشاركة بالجمعية العمومية في استعراض الجدول الزمني لتنفيذ الاقتراب بالإرشاد الرأسي الوارد في مشروع القرار نظرا لأنه من غير المرجح أن تتمكن أغلبية الدول بإقليم آسيا والمحيط الهادئ من تنفيذ المرحلة الأولى بنسبة ٣٠ في المائة بحلول نهاية عام ٢٠١٠.

— انتهى —