



الجمعية العمومية - الدورة السابعة والثلاثون

اللجنة الفنية

البند رقم ٣٥ من جدول الأعمال: نظام عالمي لإدارة الحركة الجوية (ATM)

اقترح لاتساق الارتفاعات الدنيا لمرحلة أثناء الطريق على الطرق
الإقليمية لملاحة المنطقة بهدف توسيع حدودها الرأسية لتتخطى الحدود
المعينة لعمليات الحدود الدنيا المخفضة للفصل الرأسي (RVSM)

(ورقة مقدمة من جمهورية فنزويلا البوليفارية)

الموجز التنفيذي

يقدم اقتراح باتساق الارتفاعات الدنيا لمرحلة أثناء الطريق (MEA) على الطرق الإقليمية لملاحة المنطقة (RNAV) في إقليمي الكاريبي وأمريكا الجنوبية، وذلك بهدف التنفيذ الناجح للملاحة القائمة على الأداء (PBN) ولتوفير فرصة تشغيل العمليات في تلك الأقاليم للمتقنين بالمجال الجوي، إما باستخدام التراخيص للملاحة القائمة على الأداء وإما التراخيص للحدود الدنيا المخفضة للفصل الرأسي والملاحة القائمة على الأداء. ويقدم الاقتراح أيضا تدابير بديلة في حالات الطوارئ للطائرات التي تعمل على طرق ملاحة المنطقة وفي المجال الجوي الذي تنفذ فيه بشكل حصري عمليات الحدود الدنيا المخفضة للفصل الرأسي، عندما تفقد القدرات على تنفيذ الحدود الدنيا المخفضة للفصل الرأسي.

الإجراء المطلوب: يرجى من الجمعية العمومية أن تقوم بما يلي:

أ) أن تشجع المجلس على النظر في الاقتراح باعتباره وسيلة موصى بها لتطبيقها في الدول والأقاليم حيث تطبق بشكل حصري الحدود الدنيا المخفضة للفصل الرأسي في المجال الجوي ضمن طرق ملاحة المنطقة، للطائرات التي لديها ما يلزم من قدرات للملاحة القائمة على الأداء، لكنها تفتقر إلى الترخيص لإجراء عمليات الحدود الدنيا المخفضة للفصل الرأسي.

ب) أن تشجع المجلس على النظر في هذا الاقتراح على أساس أنه من تدابير الطوارئ للطائرات التي تعمل على طول طرق ملاحة المنطقة في مجال جوي تطبق فيه بشكل حصري الحدود الدنيا المخفضة للفصل الرأسي، عندما لا تكون لهذه الطرق الجوية طرق ملاحة المنطقة موازية لها تحت مستوى الطيران FL290 وفوق مستوى الطيران FL410.

ج) أن تشير إلى حالات مشابهة موجودة في مناطق أخرى، والتي يمكن أن تؤيد هذا الاقتراح.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة المعلومات هذه بالهدف الاستراتيجي D: الكفاءة — تعزيز كفاءة عمليات الطيران.
الأثار المالية	غير منطبقة
المراجع:	Regional Air Navigation Plan, Doc 8733 Meeting Report on AP/ATM10 meeting related to Regional Project RLA 98/003 Meeting Report on SAM/IG meetings 1 to 5 related to Regional Project RLA 06/901

١- مقدمة

١-١ إن متزايد الطلب على استخدام المجال الجوي الناتج عن نمو قطاع صناعة الطيران قد حث الايكاو والدول الأعضاء لديها إلى اعتماد تدابير تسمح بزيادة عدد الطائرات التي تستخدم نفس المجال الجوي بدون الانتقاص من تدابير السلامة التشغيلية.

٢-١ إن تنفيذ الحدود الدنيا المخفضة للفصل الرأسى (RVSM) وملاحة المنطقة على الطرق الجوية هي من التدابير التي اعتمدها إقليما الكاريبي وأمريكا الجنوبية، نتيجة للأعمال التي أنجزها هذان الإقليمان والذان. وهذه التدابير تم تسهيلها بواسطة المشاريع الإقليمية للتعاون الفني مثل مشروع RLA/98/003 الذي أتاح إنشاء ٧٧ طريقا جويا لملاحة المنطقة، وتعديل ٥٢ طريقا جويا وإزالة سبع طرق جوية غير مستخدمة أو يندر استخدامها، مما أدى إلى منافع تمثلت في تقليص انبعاثات الكربون بحوالي ٤٦٠ ١٣٤ طنا سنويا، وإلى تحقيق وفورات في التكلفة تقدر بأكثر من ٨٠ مليون دولار أمريكي سنويا. وبالإضافة إلى ذلك، يجري حاليا إعداد برنامج تنفيذ لإقليم أمريكا الجنوبية (RLA/06/901)، بواسطة مجموعة التنفيذ لإقليم أمريكا الجنوبية، يهدف هذا البرنامج إلى تنفيذ إجراءات مكملة للإجراءات التي اتخذت في أثناء المشروع السابق RLA/98/003، بما في ذلك تطبيق الملاحة القائمة على الأداء وتنفيذ إدارة انسياب الحركة الجوية (ATFM) وتحسين نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع (CNS) والربط التشغيلي ما بين النظم التلقائية.

٢- التحليل

١-٢ كجزء من المشروع الإقليمي للكاريبي وأمريكا الجنوبية RLA/98/003، وتبعا لتنفيذ طرق ملاحة المنطقة والحدود الدنيا المخفضة للفصل الرأسى، حل الاجتماع العاشر للمسؤولين عن التخطيط لإدارة الحركة الجوية آثار هذه الإجراءات على المنتفعين بالمجال الجوي، ولاحظ أن حصر ملاحة المنطقة ما بين مستوى الطيران FL290 ومستوى الطيران FL410، مع تنفيذ الحدود الدنيا المخفضة للفصل الرأسى (RVSM)، يؤثر سلبا على عمليات الطائرات باستثناء تلك التي تنفذها الطائرات التي لديها تراخيص بإجراء عمليات ملاحة المنطقة فقط بدون السماح لها بتطبيق الحدود الدنيا المخفضة للفصل الرأسى، خروجاً من ذلك المجال الجوي.

٢-٢ وفي هذا الإطار، توصل الاجتماع إلى الاستنتاج التالي:

الاستنتاج السابع للاجتماع العاشر للمسؤولين عن التخطيط لإدارة الحركة الجوية AP/ATM/10/7

الحدود الدنيا والعليا لطرق ملاحة المنطقة

"يمكن لهذه الدول والأقاليم والمنظمات الدولية التابعة لإقليمي الكاريبي وأمريكا الجنوبية أن تتنظر بحلول ٢٠٠٥/٩/٢٧ في إقامة ونشر الحدود الدنيا لطرق ملاحة المنطقة بحيث تتطابق مع الحدود الدنيا للمجال الجوي الأعلى، الذي تم تحديده لإقليم معلومات الطيران والذي يمتد إلى ما فوق مستوى الطيران FL410."

٣-٢ في عام ١٩٩١ تم الاتفاق على تعديل الحد الأدنى للمجال الجوي الأعلى في إقليم أمريكا الجنوبية ليصبح مستوى الطيران FL245، بسبب المعالم الطبيعية الخاصة بهذا الإقليم مثل سلسلة جبال الأنديز. ولهذا السبب، اعتمدت دولة فنزويلا الإجراء الذي تم بموجبه تحديد مستوى الطيران FL250 على أنه أدنى مستوى طيران يستخدم للمجال الجوي الأعلى.

٤-٢ أظهرت البحوث المرتبطة بهيكل المجال الجوي لإقليم الكاريبي أن بعض دول الكاريبي وأمريكا الوسطى، مثل كوبا والجمهورية الدومينيكية ودول أمريكا الوسطى عيّنت مستوى الطيران FL195 على أنه الحد الأدنى للمجال الجوي الأعلى.

٥-٢ بعد موافقة فنزويلا على الإجراء المقترح بموجب الاستنتاج AP/ATM/10/7، باشرت هذه الدول في نشر تعديل طرق ملاحية المنطقة، لكي تعتمد، بحلول التاريخ المتوقع عليه، مستوى الطيران FL250 على أنه الارتفاع الأدنى لمرحلة أثناء الطريق (MEA)، وذلك في خرائط الطيران وأدلة الطيران. وإن كان المشروع RLA/98/003 هو مشروع للكاريبي وأمريكا الجنوبية، إلا أن دول الكاريبي لم تعتمد ذلك الإجراء.

٦-٢ أدى اعتماد الإقليمين للاستنتاج المذكور أعلاه بصيغته الحرفية، إلى تباين في التنفيذ إذ أنه تم تحديد مستوى الطيران FL250 على أنه الارتفاع الأدنى لمرحلة أثناء الطريق (MEA) على طرق ملاحية المنطقة في إقليم أمريكا الجنوبية، في حين أنه تم تحديد مستوى الطيران FL200 على أنه الارتفاع الأدنى لمرحلة أثناء الطريق (MEA) على طرق ملاحية المنطقة في إقليم الكاريبي. ولكن إقليم الكاريبي لم يعتمد هذا التغيير، لذلك ظهر هذا التباين: إن الطريق الجوي نفسه لملاحية المنطقة عيّنت مستوى الطيران FL250 الارتفاع الأدنى لمرحلة أثناء الطريق في إقليم أمريكا الجنوبية، في حين عيّنت مستوى الطيران FL290 الارتفاع الأدنى لمرحلة أثناء الطريق في إقليم الكاريبي.

٧-٢ إن تنفيذ إجراءات الحدود الدنيا المخفضة للفصل الرأسى (RVSM) في الوقت المناسب، قد سمح للدول الأعضاء بأن تعتمد الإجراءات بطريقتين: **التطبيق غير الحصري للحدود الدنيا المخفضة للفصل الرأسى والتطبيق الحصري للحدود الدنيا المخفضة للفصل الرأسى**. بالنسبة للطريقة الأولى، تسمح إجراءات خدمات الملاحة الجوية بتشغيل الطائرات غير المرخص لها بتطبيق الحدود الدنيا المخفضة للفصل الرأسى مع اعتماد مسافة فصل تبلغ ٢٠٠٠ قدم من للطائرات الأخرى التي قد تكون مشغلة ضمن المجال الجوي نفسه. أما فيما يتعلق بالطريقة الثانية، فلا تسمح إجراءات خدمات الملاحة الجوية للطائرات غير المرخص لها بتطبيق إجراءات الحدود الدنيا المخفضة للفصل الرأسى، فيضطر مشغلو الطيران العام والمنقوعون به أن يختاروا مستويات غير تلك التي توجد بين مستوى الطيران FL290 و مستوى الطيران FL410. وبالنسبة لكلتا الطريقتين، يتم تطبيق مسافة فصل تبلغ ٢٠٠٠ قدم على طائرات الدولة المشغلة ضمن المجال الجوي المنطبقة فيه إجراءات الحدود الدنيا المخفضة للفصل الرأسى (RVSM)، وذلك عند تسليم الطائرة للمرة الأولى أو للمساعدات الانسانية.

٨-٢ إن الدول المتاخمة لكلا الإقليمين، مثل كولومبيا وفنزويلا (الدولتان اعتمدتا الحدود الدنيا المخفضة للفصل الرأسى (RVSM) بطرق مختلفة، تواجه حالة صعبة عندما تنتقل طائرتهم إلى إقليم معلومات طيران متاخم في ذلك الإقليم، نظرا لأن إجراءات التنسيق الحالية لا تأخذ في الحسبان الطائرات التي تطير من إقليم أمريكا الجنوبية إلى إقليم الكاريبي على طريق جوي تنفذ فيه ملاحية المنطقة/ بترخيص لتنفيذ تلك الإجراءات ولكن بدون ترخيص لإجراءات الحدود الدنيا المخفضة للفصل الرأسى (RVSM)، وهي تطير بين مستوى الطيران FL250 ومستوى الطيران FL280 أو فوق مستوى الطيران FL410.

٩-٢ لا بد من التذكير بأنه، في هذين الإقليمين، بالإضافة إلى أساطيل الطائرات التي تنتمي إلى الإقليمين، هناك رحلات تنطلق من هذا الإقليم قاصدة أمريكا الشمالية أو وافدة منها، وكذلك رحلات إلى أوروبا والقارات الأخرى، مما يتطلب تناسق الارتفاعات الدنيا لمرحلة أثناء الطريق (MEA) للسماح للمنتفعين بالمجال الجوي بالملاحية الجوية على طرق ملاحية المنطقة مع حيازتهم لترخيص بالملاحية القائمة على الأداء، بدون أن يكون لديهم ترخيص صالح لتطبيق الحدود الدنيا المخفضة للفصل الرأسى (RVSM).

٣- الاستنتاجات

١-٣ إن اعتماد الحدود الرأسية المقترحة فوق مستوى الطيران FL410 وتحت مستوى طيران FL290 للطرق الإقليمية المنطبقة فيها اجراءات ملاحه المنطقة سيسمح للمنتفعين بهذه الطرق بالعمل بشرط حيازة ترخيص للملاحه القائمة على الأداء يفي بشروط الأداء حسب المواصفات، حتى إذا لم تكن بحوزتهم تراخيص بتطبيق اجراءات الحدود الدنيا المخفضة للفصل الرأسى (RVSM) عندما يكون هذا الإجراء منطبقاً بشكل حصري.

٢-٣ إن توافر الارتفاع الأدنى لمرحلة أثناء الطريق (MEA) ما بين مستويي الطيران FL250 و FL280 وفوق مستوى الطيران FL410 على الطرق الجوية الإقليمية لملاحه المنطقة سيمثل ميزة تشغيلية للطائرات التي يمكن أن تفقد قدرتها على تطبيق اجراءات الحدود الدنيا المخفضة للفصل الرأسى (RVSM) عندما تطير على طول الطرق الجوية وفي مجال جوي يطبق فيه بشكل حصري الحدود الدنيا المخفضة للفصل الرأسى (RVSM) مما يمكنها من استخدام مستويات الطيران سالفة الذكر كإجراء تتخذه في حالات الطوارئ بدون أن يطلب منها تغيير مسارها أو زيادة مدة الرحلة وتكبد تكاليف وقود إضافية.

- انتهى -