



المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية

مونتريال، كندا، من ٩ إلى ١٩ أكتوبر ٢٠١٨

اللجنة (أ)

البند ٢ من جدول الأعمال : تمكين النظام العالمي للملاحة الجوية

البند الفرعي ١-٢ : عمليات وسعة المطارات

الحدود الدنيا المخفضة للفصل على المدرج - خدمة متواصلة على مدار الساعة

(ورقة مُقدّمة من الإمارات العربية المتحدة)

الموجز التنفيذي

تقدم ورقة العمل هذه اقتراحاً لتعديل الفقرة ٧-١١ - "الحدود الدنيا المخفضة للفصل بين الطائرات التي تستخدم المدرج ذاته" من الفصل السابع من وثيقة "إجراءات خدمات الملاحة الجوية - إدارة الحركة الجوية" (PANS-ATM، الوثيقة 4444 Doc)، لإضافة أحكام الحدود الدنيا المخفضة للفصل على المدرج خارج ساعات ضوء النهار (٣٠ دقيقة بعد شروق الشمس بالتوقيت المحلي إلى ٣٠ دقيقة قبل غروب الشمس بالتوقيت المحلي).

الإجراء المطلوب: المؤتمر مدعو إلى الموافقة على التوصية الواردة في الفقرة ١-٣.

١- المقدمة

١-١ لا تشمل "إجراءات خدمات الملاحة الجوية - إدارة الحركة الجوية" (PANS-ATM، الوثيقة 4444 Doc) على أي إجراءات أو إرشادات فيما يخص توفير خدمات الحدود الدنيا المخفضة للفصل بين الطائرات التي تستخدم المدرج ذاته خارج ساعات ضوء النهار.

٢-١ وتتمثل طبيعة أنماط الحركة الجوية في الشرق الأوسط في أن نسبة ٤٧ في المائة من تحركات الطائرات تجري خلال ساعات الليل. ويوصفها مبادرة لزيادة القدرات، نظرت دولة الإمارات العربية المتحدة في توسيع نطاق الحدود الدنيا المخفضة للفصل على المدرج في خدمة متواصلة على مدار الساعة رهناء بإجراء عمليات سليمة لتقييم مستويات السلامة. وتم منح مطار أبو ظبي الدولي ومطار دبي الدولي الموافقة على قيام الهيئة العامة للطيران المدني في دولة الإمارات العربية المتحدة بإجراء تجربة تشغيلية بعد الانتهاء من تقييم شامل للسلامة يشمل تحديد الأخطار وتقييم المخاطر والتخفيف من حدتها، وكذلك التشاور مع الجهات المعنية.

٣-١ وفي أعقاب فترة تجريبية مدتها تسعة أشهر خالية من أي شواغل ذات شأن مرتبطة بالسلامة أو بالأمور التشغيلية، تم منح كلا المطارين موافقة تشغيلية بشأن الحدود الدنيا المخفضة للفصل على المدرج في خدمة متواصلة على مدار السعة.

٤-١ واستند قرار الهيئة العامة للطيران المدني المتمثل في منح الموافقة الدائمة فيما يخص الحدود الدنيا المخفضة للفصل على المدرج في خدمة متواصلة على مدار السعة لمطار أبو ظبي الدولي ومطار دبي الدولي إلى نجاح التطبيق خلال الفترة التجريبية واجتماعات المتابعة التي تعقدها الجهات المعنية شهرياً والبيانات المحصلة وتحليل المعلومات الإحصائية بشأن العمليات في ضوء النهار الطبيعي ومدى تطور نظام إدارة السلامة لمقدمي خدمات الملاحة الجوية.

٢ - المناقشة

١-٢ تم إدراج أحكام الحدود الدنيا المخفضة للفصل على المدرج في وثيقة "إجراءات خدمات الملاحة الجوية - إدارة الحركة الجوية" مع إدخال التعديل رقم ١ على الطبعة التاسعة في عام ١٩٦٩. ووافق المجلس على التعديل في ١٩٦٨/١/٢٣، وحصر استخدام هذه الإجراءات في ساعات ضوء النهار - من شروق الشمس حتى غروبها. وأنت غالبية التغييرات التي أجريت داخل التعديل من نتائج المؤتمر الخامس للملاحة الجوية (AN-Conf/5) "الصادرة بصورة رئيسية عن توصيات المؤتمر الخامس للملاحة الجوية (١٩٦٧) التي تناولت كيفية تحسين سلامة العمليات الجوية الدولية وكفاءتها في مراحل الاقتراب والهبوط والإقلاع..."^١

٢-٢ وارتبط تقديم الفصل المخفض على المدرج بطلب قُدم خلال المؤتمر الخامس للملاحة الجوية (AN-Conf/5). ويبدو أن العديد من الدول كانت تضطلع بالفعل بإجراءات التخفيض هذه، ولكن كان هناك نقص واضح في التنسيق على الصعيد العالمي. وألحق بالطبعة التاسعة من "إجراءات خدمات الملاحة الجوية - قواعد الجو وخدمات الحركة الجوية" (١٩٦٨/٦/٢٨) (قبل إدخال التعديل الأول) الإضافة رقم ١ التي تحتوي على أوجه الاختلاف المعلنة للدول التي يشتمل العديد منها على صيغ مخصصة أو ما كان يعرف لاحقاً بالحدود الدنيا المخفضة للفصل على المدرج.^٢

٣-٢ وبعد انقضاء حوالي ٣٥ عاماً، اقترح في كتاب المنظمة إلى الدول 2004/73 إدخال تغييرات شاملة على إجراءات الحدود الدنيا المخفضة للفصل على المدرج الناتجة عن استعراض معمق أجرته الأمانة العامة. وأشار إلى أن هذا الاستعراض "ينبثق عن اقتراح سابق مقدم إلى إقليم أوروبا [إجراءات تكميلية] يبرز العديد من القضايا التي تتطلب حلولاً".^٣ وتوخى اقتراح التعديل على وجه التحديد التعليق على تخفيض العمليات الليلية، مشيراً إلى أن أعضاء لجنة الملاحة الجوية كان لديهم وجهات نظر متنوعة بشأن هذا الموضوع.

٤-٢ وأشارت الردود على كتاب المنظمة إلى أن العديد من الدول أيدت العمليات الليلية، وإن كان ذلك مرفقاً بتقييم السلامة بدرجة مقبول. وكانت هناك أيضاً بعض المعارضات، لا سيما من الاتحاد الدولي لرابطات مراقبي الحركة الجوية والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية، يرافقها دعم عام للوضع الراهن. وتجدر الإشارة إلى أن بعض الدول كانت تستخدم بالفعل الفصل المخفض على المدرج أثناء الليل، وكانت راضية عن عمليات تقييم السلامة الخاصة بها.^٤

^١ التعديل رقم ١ على "إجراءات خدمات الملاحة الجوية - قواعد الجو وخدمات الحركة الجوية"، الطبعة التاسعة، ١٩٦٩/٩/١٨، الفقرة ٣-٢.

^٢ الإضافة إلى "إجراءات خدمات الملاحة الجوية - قواعد الجو وخدمات الحركة الجوية"، الطبعة التاسعة، ١٩٦٨/٦/٢٨.

^٣ كتاب المنظمة إلى الدول 2004/73، ٢٠٠٤/٧/٣٠، الفقرة ٤.

^٤ المرفق (ب) بورقة عمل لجنة الملاحة الجوية AN-WP/7993، ديسمبر ٢٠٠٤.

٥-٢ وأشارت الأمانة العامة، أثناء المراجعة، إلى الملاحظات والتعليقات التي تفيد بأن الاتصال البصري هو "جزء لا يتجزأ من مفهوم الفصل المخفض على المدرج"^٥، وينبغي أن يبقى الحكم الحالي (الحظر) قائماً. ووافقت لجنة الملاحة الجوية وأرسل التعديل إلى الدول من خلال كتاب المنظمة 2005/51 (التعديل رقم ٤ على "إجراءات خدمات الملاحة الجوية - إدارة الحركة الجوية")، وبقي النص الحالي في الطبعة ١٦ من "إجراءات خدمات الملاحة الجوية - إدارة الحركة الجوية".

٦-٢ وأشارت لجنة الملاحة الجوية^٦، وكذلك العديد من الدول في الملاحظات التي أوردتها على كتاب المنظمة 2004/73، أن الحد من العمليات الليلية يخفض إلى حد كبير المنافع التي توفرها إجراءات الحدود الدنيا المخفضة للفصل على المدرج^٧. ومن المسلم به أن المطارات تواجه مشكلات تتعلق بالسعة على الصعيد العالمي، وتسعى "الخطة العالمية للملاحة الجوية" (الوثيقة Doc 9750) إلى رفع قدرة المدرج على الإنتاج قدر الإمكان. وتتأثر المطارات عند خطوط العرض بالتغيرات الموسمية لضوء النهار ويمكن أن يقتصر ذلك يومياً على الفترة التي تلي غروب الشمس على الرغم من عدم تغيير الجداول الزمنية لرحلات الطيران، ويتسبب ذلك في تدفق الآثار المترتبة على هذه الظاهرة عبر شبكة إدارة الحركة الجوية. وعلى غرار ذلك، غالباً ما تنسم المطارات في المناخات الدافئة بمداخل طويلة جداً، بيد أن ذلك يمكن بدوره الحد من السعة عندما يقتصر اعتماد القواعد القياسية للفصل على طول المدرج.

٧-٢ أما تنفيذ الحدود الدنيا المخفضة للفصل على المدرج وإلغاء قيود التطبيق الإضافية التي تقتصر على ساعات ضوء النهار الممتدة من ثلاثين دقيقة بعد شروق الشمس بالتوقيت المحلي إلى ثلاثين دقيقة بعد غروبها بالتوقيت المحلي فمن شأنه التخفيف من بعض القيود المؤثرة على سعة المطار. ومع زيادة الحركة الجوية سيرتفع الضغط للاستفادة من أي قدرات غير مستغلة في نظام الطيران القائم، وفي هذه الحالة لدينا إجراء تبين أنه آمن في ظروف معينة؛ وينبغي عدم التخلي عن هذه الفرصة المتمثلة في زيادة السعة بدلاً من اللجوء إلى الخيارات الأكثر تعقيداً، والمكلفة، وغير الضرورية.

٨-٢ وفي حين يتم التسليم بقدرة الدول على التخلي عن إجراءات خدمات الملاحة الجوية، فمن المستصوب تنسيق هذه القدرات قدر الإمكان. ويقدم النهج المشترك مزيداً من الاتساق لطاخم الطائرة، ويتيح هذا النهج إرشادات أكبر للدول التي هي بحاجة إلى المساعدة لإعداد تقييم السلامة واستعراضه. كما ينبغي توفير المزيد من الاتساق من خلال إجراءات مراقبة الحركة الجوية الواضحة والموجزة على الصعيد المحلي، مما سينتج اكتساب المزيد من المرونة التشغيلية.

٩-٢ وتفرض التدابير المتخذة حالياً بشأن إجراءات خدمات الملاحة الجوية - إدارة الحركة الجوية تقييم السلامة بغية تنفيذ العمليات النهارية للحدود الدنيا المخفضة للفصل على المدرج، ومع ذلك فإن العمليات الليلية مستثناة صراحة في أي ظرف كان.

١٠-٢ ويبدو أن هناك فرصة لتحويل القيود القائمة على العمليات الليلية إلى مطلب معزز لعملية تقييم السلامة. وهذا ما من شأنه توفير المرونة، بيد أن ذلك لا يخفض من الإجراءات القائمة بأي شكل من الأشكال. وفي الحالات التي يراعي فيها تقييم السلامة جميع العوامل ذات الصلة، ويوفر فيها الأدوات والتدابير وعمليات التخفيف الملائمة، لا يتعين أن يكون هناك أي سبب يجعل من هذا الإجراء إجراء غير ملائم.

١١-٢ وقامت المطارات ومقدمو خدمات الملاحة الجوية في دولة الإمارات العربية المتحدة بالتسليم بالمنافع الكبيرة الناجمة عن اعتماد الحدود الدنيا المخفضة للفصل على المدرج خلال الليل، كل ذلك دون التعرض لأي شواغل يشار إليها تتعلق بالسلامة. وتتلخص هذه المنافع على النحو التالي:

^٥ المرفق (ب) بورقة عمل لجنة الملاحة الجوية AN-WP/7993، ديسمبر ٢٠٠٤.

^٦ محاضر الاجتماع الثالث عشر للجنة الملاحة الجوية في دورتها ١٦٦، ١٥/٦/٢٠٠٤.

^٧ المرفق (ب) بورقة عمل لجنة الملاحة الجوية AN-WP/7993، ديسمبر ٢٠٠٤.

- أ) تبسيط وتقليص الإجراءات بين النهار والليل؛
- ب) زيادة معدل عمليات الوصول (خفض المباشرة في المرحلة النهائية)؛
- ج) زيادة معدل عمليات المغادرة (خفض وقت الانتظار)؛
- د) خفض عدد حالات إلغاء الهبوط ثم الدوران؛
- هـ) خفض عدد حالات فقدان مسافة الفصل على المدرج

٣- الاستنتاج

١-٣ في ضوء ما تقدم، فإن المؤتمر مدعو إلى الموافقة على التوصية التالية:

التوصية ١-٢/.. -

أن يقوم المؤتمر بما يلي:

- أ) يحيط علماً بمحتويات ورقة العمل؛
- ب) يطلب من الإيكاو النظر في تعديل أحكام الحدود الدنيا المخفضة للفصل على المدرج الواردة في الفقرة ١١-٧ من "إجراءات خدمات الملاحة الجوية - إدارة الحركة الجوية" (PANS-ATM، الوثيقة Doc 4444)، للسماح بإجراء العمليات خلال ساعات الليل رهناً بإجراء عمليات تقييم السلامة المعتمدة من السلطات المختصة.

— انتهى —