AN-Conf/13-WP/157[1]
21/9/18

منظمة الطيران المدني الدولي

ورقة عمل

المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية

مونتريال، كندا، من ٩ إلى ٢٠١٨/١٠/١٩

اللجنة (أ)

البند ٤ من جدول الأعمال: تنفيذ النظام العالمي للملاحة الجوية ودور مجموعات التخطيط والتنفيذ الإقليمية (PIRGs)
البند الفرعي ٤-٣: تنفيذ حزم التحسينات في منظومة الطيران لتحسين الأداء

المساهمة بمؤشرات لقياس أداء منظومة الطيران على الأصعدة الوطنية والإقليمية والعالمية

(ورقة مُقدَّمة من كولومبيا)

الموجز التنفيذي

حددت *خطة الملاحة الجوية لكولومبيا* (ANP COL) مجموعة من المؤشرات لرصد وقياس المزايا التشغيلية المتوخاة من تنفيذ الحزمة (٠) من حزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBU-B0) في إطار *الخطة العالمية للملاحة الجوية* (GANP, Doc 9750).

وتقدم كولومبيا هذه المجموعة من المؤشرات لكي ينظر فيها المؤتمر ويدرسها بغرض المضي قدماً صوب خلق إطار مشترك موحَّد للمؤشرات على الأصعدة الوطنية والإقليمية والعالمية، مما يمكننا من التعبير بشكل تصويري عن التقدم المُحرز بشأن تنفيذ الخطة العالمية للملاحة الجوية.

الإجراء المطلوب: المؤتمر مدعوٌ إلى الموافقة على التوصية الواردة في الفقرة رقم ٣.

١- المقدمة

١-١ لقد وضعت كولومبيا النسخة الرسمية الأولى من *خطة الملاحة الجوية لكولومبيا* (ANP COL) في عام ٢٠٠٨، ودأبت منذ ذلك الحين على تحديث هذه الوثيقة الاستراتيجية بصورة دورية. وفي عام ٢٠١٣ اعتمدت كولومبيا إطار حزمة التحسينات في منظومة الطيران (ASBU) الذي أعدته الإيكاو، ما أسفر عن إصدار المجلدين الأول والثاني من *خطة الملاحة الجوية لكولومبيا* (ANP COL).

١-٢ تتألف *خطة الملاحة الجوية لكولومبيا* (ANP COL) من ثلاثة مجلدات. يحدد أولها الاحتياجات التشغيلية اللازمة لتلبية الطلب المتوقع على الخدمة في إطار منظومة طيران مدني مستدامة تتسم بالكفاءة وتراعي السلامة والجوانب البيئة. كما يقترح هذا المجلد خريطة الطريق للشؤون المتعلقة بإدارة الحركة الجوية (ATM) وإدارة معلومات الطيران (AIM) وخدمات الأرصاد الجوية للملاحة الجوية (MET) وخدمات البحث والإنقاذ (SAR). ويركز المجلد الثاني على عرض البنية الأساسية للاتصالات والملاحة والاستطلاع (CNS) وخدمات المطارات (خدمات الإنقاذ وإطفاء الحرائق (RFF) وأمن الطيران (AVSEC) والخدمات الطبية وشؤون البيئة والعمليات والتسهيلات والمساعدات البصرية والبنية التحتية المادية) المطلوبة لتلبية متطلبات المجلد الأول. أما المجلد الثالث فيحدد التعديلات التي يلزم إدخالها على اللوائح الفنية الوطنية من أجل التمكين من

[1] قدمت كولومبيا النسخة الإسبانية.

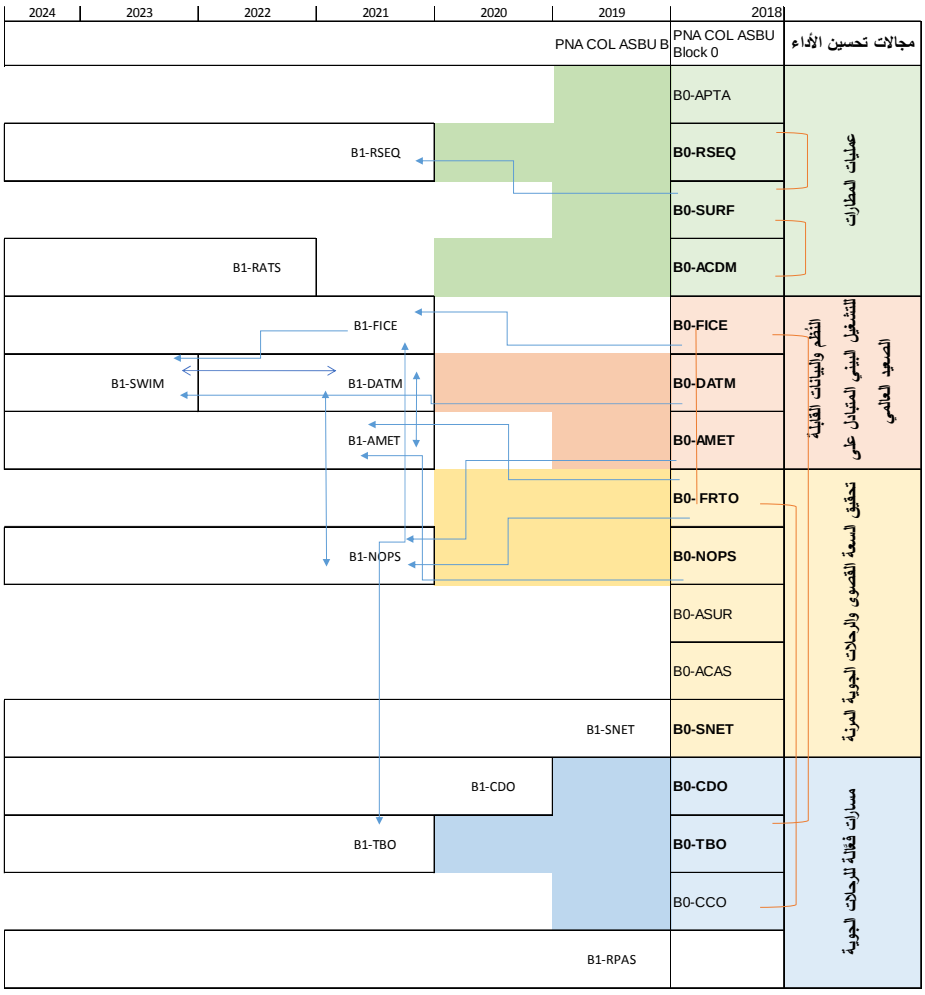
إجراء الترقيات التشغيلية المتوخاة من الوحدات الخمس عشرة المكونة للحزمة (٠) من حزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBU-B0). ويتضمن الموقع الإلكتروني http://www.aerocivil.gov.co/servicios-a-la-navegacion/planes-de-navegacion-aerea-para-colombia المجلدات التي تتألف منها *خطة الملاحة الجوية لكولومبيا* (ANP COL).

١-٣ تُعد *خطة الملاحة الجوية لكولومبيا* (ANP COL) وثيقة على المستوى الاستراتيجي، تحدد أولويات تنفيذ الترقيات التشغيلية في المدى القصير (الحزمة (٠) من حزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBU Block 0))، وفي المدى المتوسط (الحزمة (١) من حزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBU Block 1))، وفي المدى الطويل (الحزمتان (٢) و(٣) من حزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBU Blocks 2 & 3))، مما يمكننا من تلبية الاحتياجات التشغيلية للطيران المحلي والدولي، بينما نسعى أيضاً إلى تحقيق المزايا المتوقعة من حيث الكفاءة والسعة والأثر البيئي والمرونة والوصول والإنصاف.

٢- المناقشة

٢-١ لقد أحرزت كولومبيا تقدماً صوب تحقيق الأهداف المحددة دولياً. كما أحرزت تقدماً في إطار سعيها نحو تحقيق المزايا التشغيلية على الصعيد المحلي من خلال تنفيذ إطار حزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBU).

٢-٢ ووفقاً للنتائج الجزئية التي أسفر عنها تنفيذ الحزمة (٠) من حزم التحسينات في منظومة الطيران والمواجهة المتزامنة لبعض المواضيع والعناصر الرئيسية التي لا تزال مفتقدة ولكنها ضرورية للانتقال إلى الحزمة (١)، فإننا نتوقع ما يلي:



٢-٣ يجب التحقق من المزايا التشغيلية من أجل التأكد مما إذا كانت توقعات مستخدمي المجال الجوي قد استوفيت أم لا. ولذلك، فإن كولومبيا تقترح أن ينظر المؤتمر في مجموعة من المؤشرات الخاصة بالوحدات الخمس عشرة المكونة للحزمة (٠) من حزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBU) التي نشرتها *خطة الملاحة الجوية لكولومبيا* (ANP COL) كمساهمة في بناء إطار مشترك للمؤشرات. (يرجى الاطلاع على المرفق).

٣- الاستنتاج

في ضوء ما تقدم، فإن المؤتمر مدعوُ إلى الموافقة على التوصية التالية:

التوصية ١-٢/x – تحسين أداء الملاحة الجوية وقياسه من خلال حزم التحسينات في منظومة الطيران(ASBUs)

أن يدعو المؤتمر الإيكاو والدول إلى الاتفاق على إطار مشترك للمؤشرات، الأمر الذي سيمكن الدول من الإبلاغ عن مزاياها التشغيلية، ومن ثم يمكن استخدام هذه القياسات كأساس لرصد تنفيذ *الخطة العالمية للملاحة الجوية* (GANP) على الصعيدين الإقليمي والعالمي.

APPENDIX

PNA COL ASBU B0	1- Access and Equality	2 - Capacity	4 - Efficiency	5 - Environment	10 - Operational Safety
B0-APTA	APV Baro VNAV procedures published for instrument runways	Increase runway capacity = operations / hour offered with procedure - operations / hour offered without procedure	Airport fuel savings = (estimated IFSET with procedure - estimated IFSET without procedure) aircraft, period / (estimated IFSET without procedure) <0	Lower airport CO2 emission = (estimated IFSET CO2 with procedure- estimated IFSET CO2 without procedure) / (estimated IFSET C02 without procedure) <0	Increase of stabilized approaches using APV airport = Number of APV operations (current period-previous period) / (previous period)> 0
B0-RSEQ		Increase airport arrival rate = arrivals average period (after implementation- before implementation) / (before implementation)> 0	Increase airport departure rate = departures average period (after implementation- before implementation) / (before implementation)> 0		
B0-SURF		Constant capacity with Low Visibility -LV- airport = capacity normal condition - capacity in condition LV = 0			Lower runway incursion airport = Number of incursions (after implantation - before implantation) / before implantation <0
B0-ACDM		Actual capacity offered / declared capacity Actual time parking positions occupied / authorized time in parking position	Reduction hour landing = (estimated hours (ELDT) - actual hours (ALDT)) Compliance with ETOT estimated take-off time = estimated take off time regular flights ETOT - ATOT actual time Compliance with calculated off-block time (COBT) - actual off-block time (AOBT)	Reduction engine start time on the ground = taxi time in IAP (AXOT) - actual taxi time (EXOT)	

[2] قدمت كولومبيا النسختين الإنجليزية والإسبانية

			Adherence to the arrival SLOT = (Time SLOT assigned (RIBT) - actual time of arrival (AIBT) Adherence to the departure SLOT = (Time SLOT assigned (RIBT) - actual time of departure (AIBT)		
B0-FICE		NM separation reduction between ACC xxx and ACC yyy	Reduced transfer time per operation between ACC xxx and ACC yyy		
B0-DATM					Reduction in information inconsistencies <> eAIP delivery to feed devices on board (EFB)
B0-AMET					Compliance with the event = 80% success in TAF due to aviation adverse events (period, aerodrome)
B0-NOPS		Compliance with CTOT = Calculated takeoff time (CTOT) - Actual takeoff time (ATOT)	Decrease departure taxi time = (Estimated taxi time (EXOT) - Actual taxi time (AXOT) Compare between several periods, seasonality. Decrease taxi time arrival = (Estimated taxi time (EXIT) - Actual taxi time (AXIT) Compare between several periods, seasonality. Flight time reduction = estimated flight time (EET) - actual flight time (AEET)		
B0-ASUR		Upper airspace capacity increase = (capacity with ADS / MLAT operation - capacity without ADS / MLAT operation) / operation capacity without ADS /			

		MLAT> 0			
B0-ACAS					Decrease RA alerts
B0-SNET					Decrease of major incidents due to ground proximity = (Incidents current period - incidents previous period) / incidents previous period <= 0
B0- FRTO		Increase of civil operations in restricted airspaces = civil operations current period - civil operations previous period / civil operations previous period> 0		Lower CO2 emission ROUTE = (estimated IFSET CO2 conventional route - estimated IFSET CO2 route PBN) / estimated IFSET C02 without PBN	
B0-CDO				Lower CO2 emission airport = (estimated IFSET CO2 without procedure - estimated IFSET CO2 with procedure) / estimated IFSET C02 without procedure	
B0-CCO				Lower CO2 emission airport = (estimated IFSET CO2 without procedure - estimated IFSET CO2 with procedure) / estimated IFSET C02 without procedure	
B0-TBO		Upper airspace capacity increase = (operations with CPDLC - operations without CPDLC operation) / operations without CPDLC> 0			Reduction of misinterpretations = Number of reported incidents due to misinterpretation (period with CDPDLC - period without CPDLC) / (period without CPDLC) <0

– انتهى –