منظمة الطيران المدني الدولي

ورقة عمل

A39-WP/282[1]
TE/116
19/8/16

الجمعية العمومية – الدورة التاسعة والثلاثون

اللجنة الفنية

البند رقم ٣٥: توحيد قواعد سلامة الطيران والملاحة الجوية

استخدام بيانات السلامة في تصميم المطارات

(مقدمة من المجلس العالمي للمطارات ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية ولمجلس الدولي لتنسيق جمعيات صناعات الفضاء)

الموجز التنفيذي

حث المجلس العالمي للمطارات ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO) والمجلس الدولي لتنسيق جمعيات صناعات الفضاء (ICCAIA) باستمرار على استخدام بيانات السلامة لتحديد مواصفات تصميم المطار التي تتماشى مع متطلبات السلامة.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى:

أ) دعم العمل الذي تم القيام به تحت إشراف لجنة الملاحة الجوية، في مراجعة مواصفات تصميم المطار، مع تركيز قوي على استخدام بيانات ومعلومات السلامة

ب) دعم تبادل معلومات السلامة بين الدول والمطارات والمنظمات المحلية الشريكة والمنظمات الدولية التي يمكن أن تساهم في تحقيق هذه الأهداف

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالأهداف الاستراتيجية السلامة وسعة وكفاءة الملاحة الجوية والتطور الاقتصادي للنقل الجوية
الآثار المالية:	لا توجد
المراجع:	

[1] قُدمت هذه الورقة من المجلس العالمي للمطارات باللغة العربية والإنجليزية والصينية والفرنسية والروسية والإسبانية

١- المقدمة

١-١ البحث التي تم القيام به من قبل الصناعيين قدم بالفعل أدلة مقنعة لمنظمة الطيران المدني الدولي أن مسافة الفصل بين الممرات يمكن خفضها دون أي مس من مستوى السلامة، بما أن انحرافات الطائرة عن المحاور التي تم العثور عليها أصغر مما كان يفترض عند تحديد هامش السلامة. تعديل الملحق ١٤ الذي تم نشره للتو وفقا لذلك يتضمن تخفيضات في الحد الأدنى للفصل بين الممرات وبين ممر وعائق.

١-٢ ومن المتوقع أن يكون هذا التخفيض ذا فائدة كبيرة لمشغلي المطارات، ويسمح بمزيد من المرونة في تصميم المحطات الجوية والمنشآت المجاورة للممرات، مثل السماح باستخدام الممرات القائمة من قبل طائرات ذات أطوال أجنحة أكبر، والسماح لإيواء طائرات أطول في المرابض الموجودة فضلا عن الاستفادة الأنجع من البنية التحتية الموجودة. ومن المتوقع أيضا أن يقلل هذا التخفيض من تكلفة استيعاب أنواع الطائرات الأكبر حجما في المطارات القائمة، وفي بناء مرافق جديدة.

١-٣ يتحول التركيز الآن إلى مواصفات التصميم الأخرى، كما هو موضح أدناه. الطائرات الحديثة لديها أنظمة توفر التوجيه الدقيق جدا عند الهبوط والإقلاع وكذلك سير الطائرة على الممرات، وهذا يجعل من المناسب استعراض جميع مواصفات التصميم في الملحق ١٤، استنادا إلى بيانات السلامة المتاحة. واستنادا إلى هذه البيانات التي تغطي سنوات عديدة من العمليات الجوية، يبدو أن بعض أحكام الملحق ١٤ تتجاوز ما هو ضروري للسلامة.

٢- النقاش

٢-١ وافقت لجنة الملاحة الجوية على بطاقة عمل لإعادة النظر في طريقة تصميم المطارات وفق الرمز المرجعي وتنظيم العوامل لتوفير التدابير المناسبة لتصميم وتطوير البنية التحتية والمرافق في المطار، وتعديل مواصفات التصميم التفصيلي المتعلقة بها كما هو مطلوب باستخدام منهج يقوم على العمليات، للقضاء على أي إفراط في التدابير بدون فائدة للسلامة.

٢-٢ تشمل هذه المهمة استعراض مواصفات التصميم مثل عرض المدرج، عرض الممر، عرض أكتاف المدرج والممر، عرض شريط المدرج والممر، المسافة الفاصلة بين المدرج والممر، وأسطح الحد من العوائق. يقوم فريق عمل بإجراء فحص لبيانات السلامة ذات الصلة بهذه المواصفات، مع الأخذ بعين الاعتبار التكنولوجيات المتاحة في المطارات وعلى متن الطائرات، كما يتجلى في الأداء العملياتي الفعلي.

٢-٣ يحظى هذا العمل بدعم قوي من المجلس العالمي للمطارات ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO) والمجلس الدولي لتنسيق جمعيات صناعات الفضاء (ICCAIA)، على غرار ما حدث عند مراجعة مسافة الفصل بين الممرات، السلامة العملياتية وبيانات أداء الطائرات بالإضافة إلى بيانات الحوادث التي ينبغي أن تستخدم لتحديد مستوى السلامة المرتبطة بمعايير تصميم مطار مع تبادل معلومات السلامة مثل هذه بين جميع الأطراف والتي يمكن أن تساهم في هذه الأهداف.

٢-٤ يطلب المجلس العالمي للمطارات ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO) والمجلس الدولي لتنسيق جمعيات صناعات الفضاء (ICCAIA) دعم الدول في المتابعة المستمرة للأهداف المذكورة أعلاه، والتي سبق دعمها من عدد من الدول التي تشارك في فريق تصميم وتشغيل المطارات وفي لجنة الملاحة الجوية.

– انتهى –