

المؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية

مونتريل، ٩/٢٢ - ٣/١٠/٢٠٠٣

البند ٦: المسائل المرتبطة بالملاحة الجوية

موقف الأياتا من المساعدة غير البصريّة للاقتراب والهبوط من الفئة III/II

(من إعداد الأياتا)

ملخص

تشجّع شركات الطيران العضو في الأياتا تنفيذ النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعيّة بشكل متنسق عالمياً، ومتلائم، وقابل للتشغيل خلال كافة مراحل الطيران؛ مع ذلك، وفي ما يتعلّق بحلول النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعيّة من الفئة III/II، فإنّ شركات الطيران قلقة إزاء التأخير في الجدول الزمني والزيادة المتوقعة في الكلفة الإجمالية.

تستوجب شركات الطيران العضو في الأياتا تأكيداً على فعالية حلول الفئة III/II من النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعيّة وجدواه الإقتصادية قبل الالتزام باستثمارات وقبل القبول بالتخلّي عن خدمات جهاز الهبوط الآلي.

بهدف تمديد دورة حياة عمليات الفئة III/II لخدمات جهاز الهبوط الآلي، ترى شركات الطيران العضو في الأياتا أنّ الحاجة طارئة الى تحليل التدخّل في محازاة المطارات.

يجب تنفيذ خدمات الهبوط الميكرووفي فقط حيث تدعو إليها حاجات مستخدمي الفضاء الجوي وفي حالات محدّدة لا يمكن فيها الإبقاء على الفئة III/II من خدمات الهبوط الآلي أو حيث يثبت نظام الهبوط الميكرووفي جدواه التشغيليّة و/أو منفعة الإقتصادية. يجب ألاّ يشكّل تنفيذ خدمات الهبوط الآلي تبريراً لأيّ خفضٍ في خدمات الطائرة غير المزوّدة بخدمات الهبوط الآلي

¹ أعدت الاياتا النصوص العربية والفرنسية والاسبانية.

١- مقدمة

١-١ لقد عمل اجتماع شعبة الإتصالات والعمليات التابعة للإيكاو في عام 1995 على وضع استراتيجية لإدخال المساعدة غير البصرية وتطبيقها في الإقتراب والهبوط، كانت تفترض أن النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية من الفئة III/II يتوافر بحلول العام 2005. في حين أن خدمات الفئة I متوقعة في العام 2006 ، يبدو الآن أن الفئة III/II من النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية لن تكون على الأرجح متاحة قبل العام 2015.

٢-١ تدعم شركات الطيران العضو في الأياتا استراتيجية الحد الأدنى من الخطر لاستمرار عمليات الفئة III/II لضمان عدم خفض سعة المطار والفعالية التشغيلية.

٢- الإستراتيجية الطويلة الأمد

١-٢ تشجع الأياتا تنفيذ النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية، بشكل متسق عالمياً، ومتلائم، وقابل للتشغيل خلال كافة مراحل الطيران، بما في ذلك عمليات الفئة III/II ، شرط أن تثبت فعالية هذه الأخيرة وجدواها الاقتصادية.

٢-٢ يتعين على الدول والمنظمات المؤثرة مثل المنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية وهيئة الطيران الاتحادية التي تعمل حالياً على حلول الفئة III/II من النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية أن تتقاسم موارد البحث والتطوير بغية توفير إشارة دقيقة الى جدوى وموعد توافر حل من حلول الفئة III/II من النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية يرضي مستخدمي الفضاء الجوي.

٣-٢ ينبغي أن تتعاون الدول مع مستخدمي الفضاء الجوي قبل النظر في الفئة III/II ، للتأكد من أن الحل الكامل يوفر تحسينات واضحة وقابلة للإثبات من حيث الفعالية والجدوى الاقتصادية. يجب ألا يؤدي التخلي عن خدمات الهبوط الآلي الى خفض خدمات الفئة III/II المقدمة الى شركات الطيران.

٣- الإستراتيجية المؤقتة

١-٣ تدعم شركات الطيران العضو في الأياتا استراتيجية الخطر الأدنى لاستمرارية عمليات الفئة III/II من خدمات الهبوط الآلي لضمان عدم الحد من سعة المطار والفعالية التشغيلية.

٢-٣ يجب أن يبدأ التخلي عن خدمات الهبوط الآلي فقط بعد إثبات فعالية الحلول الجديدة وجدواها الاقتصادية وبعد أن يكون أصحاب المصالح قد استحدثوا خطة إنتقالية متينة مع التزامات ملزمة. يجب ألا ينتهي التخلي عن خدمات الهبوط الآلي الى تراجع في الخدمات ذات الصلة بالمساعدة غير البصرية للإقتراب والهبوط أثناء المرحلة الإنتقالية.

٣-٣ بهدف تمديد دورة حياة عمليات الفئة III/II لخدمات جهاز الهبوط الآلي، ينبغي اتخاذ تدابير ملحة إزاء التدخل الناتج عن مصادر البناء والمصادر الإشعاعية على مقربة شديدة من المطارات.

يجب النظر في خدمات الهبوط الميكرووي في بالتشاور مع مستخدمي الفضاء الجوي المعنيين فقط في مطارات محددة لا يمكن فيها الإبقاء على الفئة III/II من خدمات الهبوط الآلي وحيث يثبت نظام الهبوط الميكرووي في جدواها التشغيلية و/أو منفعتها الاقتصادية. يجب ألا يكون لتنفيذ خدمات الهبوط الآلي أي وقع على الطائرة غير المزودة بخدمات الهبوط الآلي. فإذا تم وضع خدمات الهبوط الميكرووي في، يجب المضي في توفير خدمات الهبوط الآلي خلال الفترة الإنتقالية نحو نظم الهبوط باستخدام الملاحة بالأقمار الصناعية، حيث تثبت جدواها من الناحية التقنية ومتى كان طلب المستخدمين كافياً.

٤- الإجراءات المطلوب من المؤتمر

١-٤ المؤتمر مدعو إلى:

- (أ) أخذ العلم بأنّ الهدف الطويل الأمد لشركات الطيران العضو في الأليات يقضي بتنفيذ إجراءات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعيّة بشكل متنسق عالمياً، ومتلائم، وقابل للتشغيل خلال كافة مراحل الطيران، بما في ذلك عمليات الفئة III/II، شرط أن تثبت هذه الأخيرة فعاليتها وجدواها الإقتصادية؛
- (ب) وتوصية الدول بأن تتعاون مع مستخدمي الفضاء الجوي على تحديد ما إذا كان الحلّ المقترح يحسّن الفعاليّة والجدوى الإقتصادية، قبل التخلّي عن مرافق خدمات الهبوط الآلي من الفئة III/II؛
- (ج) وتوصية الدول التأكّد من عدم تراجع الخدمات المرتبطة بالمساعدة غير البصريّة للإقتراب والهبوط خلال المرحلة الإنتقاليّة؛
- (د) وتوصية الدول بأن تتخذ التدابير إزاء التداخل الناجم عن مصادر البناء والمصادر الإشعاعيّة على مقربة شديدة من المطارات، بهدف تمديد دورة حياة عمليات الفئة III/II لخدمات جهاز الهبوط الآلي؛
- (هـ) وتوصية الدول بالآلّا تنتظر في تنفيذ خدمات الهبوط الميكروويفي إلاّ في حالات محدّدة لا يمكن فيها الإبقاء على الفئة III/II من خدمات الهبوط الآلي أو حيث يثبت نظام الهبوط الميكروويفي جدواه التشغيليّة و/أو منفعتة الإقتصادية. يجب ألاّ يشكّل تنفيذ خدمات الهبوط الآلي تبريراً لأيّ خفضٍ في خدمات الطائرة غير المزوّدة بخدمات الهبوط الآلي.

- انتهى -