



الجمعية العمومية — الدورة الحادية والأربعون

اللجنة الفنية

البند ٣٣ من جدول الأعمال : المسائل الأخرى المعروضة على نظر اللجنة الفنية

عمليات طائرات الدولة في المجال الجوي الذي يُطبَّق فيه الحد الأدنى المُخفَّض للفصل الرأسى (RVSM)

مُقدَّمة من الجمهورية التشيكية بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه^١،
والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC)^٢، والمنظمة
الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول)

الموجز تنفيذي

توفر اتفاقية الطيران المدني الدولي (اتفاقية شيكاغو) وملاحقها الإطار القانوني والتشغيلي للدول الأعضاء، ضمن جملة أمور، لتشغيل الطائرات في المجال الجوي الذي يُطبَّق فيه الحد الأدنى المُخفَّض للفصل الرأسى (RVSM). ويجدر الإشارة إلى أن اتفاقية شيكاغو تُطبَّق على الطائرات المدنية فقط، ولا تُطبَّق على طائرات الدولة. وقد أفادت وكالات الرصد الإقليمية المُكلَّفة برصد ارتفاع تطبيق الحد الأدنى المُخفَّض للفصل الرأسى، عن وجود حالات عدم الامتثال فنيا لطائرات أذن لها بعمليات الحد الأدنى المُخفَّض للفصل الرأسى، ما يعني تخصيص مسافة فصل رأسى لها بمقدار ١٠٠٠ قدم. وقد ينطوي ذلك على تهديد كبير للسلامة نظرا لأن القيود الفنية على الأداء الذي يحافظ على الارتفاع تكون غير مرئية لطاقم القيادة أو أنظمة الطائرة أو مراقبة الحركة الجوية أو الطائرات الأخرى المُحلَّقة على مقربة، مما قد يُعرِّض للخطر مسافة الفصل الرأسى مع طائرة أخرى تحلِّق على مستوى مجاور. وترتكز التدابير التصحيحية التي تقدمها الإيكاو على الطائرات المدنية. والغرض من ورقة العمل هذه هو إثراء الوعي لدى الدول الأعضاء وتبادل الإرشادات التي تفيدها عند إصدار لوائح تنظيمية لطائرات الدولة لكي تعمل في المجال الجوي الذي يُطبَّق فيه الحد الأدنى المُخفَّض للفصل الرأسى مع إيلاء الاعتبار الواجب لسلامة ملاحه الطائرات المدنية. وتتناول الورقة التحقُّق من أداء الطائرة في عمليات الحد الأدنى المُخفَّض للفصل الرأسى، لا سيما التصميمات المشتقة للطائرات. كما أنها تشجع إلى أقصى حد ممكن على إدراج طائرات الدولة في البرامج الإقليمية لرصد الامتثال للحد الأدنى المُخفَّض للفصل الرأسى، وتدعو الإيكاو إلى توضيح المواد المتعلقة بتقديم خطط الطيران.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى اعتماد القرار المرفق.

^١ إسبانيا، إستونيا، ألمانيا، أيرلندا، إيطاليا، البرتغال، بلجيكا، بلغاريا، بولندا، الجمهورية التشيكية، الدانمرك، رومانيا، سلوفاكيا، سلوفينيا، السويد، فرنسا، فنلندا، قبرص، كرواتيا، لاتفيا، لكسمبرغ، ليتوانيا، مالطا، النمسا، هنغاريا، هولندا، اليونان.

^٢ أذربيجان، أرمينيا، ألبانيا، أوكرانيا، آيسلندا، البوسنة والهرسك، تركيا، الجبل الأسود، جمهورية مولدوفا، جورجيا، سان مارينو، سويسرا، صربيا، مقدونيا الشمالية، موناكو، النرويج، المملكة المتحدة.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي المتعلق بالسلامة وبسعة وكفاءة شبكة الملاحة الجوية.
الأثار المالية:	سيُطلَع بالأنشطة المُشار إليها في هذه الورقة رهنا بالموارد المتاحة في ميزانية البرنامج العادي للفترة ٢٠٢٣-٢٠٢٥ و/أو من المساهمات الخارجة عن الميزانية.
المراجع:	قرارات الجمعية العمومية ٣٧-١٥ و ٣٨-١٢ و ٤٠-٤ - البيان الموحد بسياسات الايكاو المستمرة وممارساتها التي تخص الملاحة الجوية

١ - المقدمة

١-١ يوفر التطبيق العالمي للحد الأدنى المُخفَّض للفصل الرأسي (RVSM) البالغ ١ ٠٠٠ قدم بين مستوى الطيران ٢٩٠ ومستوى الطيران ٤١٠ فوائد عديدة تتضمن ستة مستويات طيران إضافية توفر زيادة في سعة المجال الجوي أثناء الطريق، وتحسين من كفاءة استهلاك الوقود، وتوفير التكاليف، وتُحد من الأثار البيئية. وقد تم تطوير مستويات السلامة المستهدفة (TLS) لضمان التنفيذ الآمن والاستخدام المستمر للعمليات في المجال الجوي الذي يُطبَّق فيه الحد الأدنى المُخفَّض للفصل الرأسي، مع إنشاء برامج رصد إقليمية لتقييم الامتثال لأهداف السلامة ومستويات السلامة المستهدفة. ولفعالية هذه البرامج أهميتها من حيث توفير بيئة تشغيل آمنة والحفاظ على ثقة الجمهور والمسافرين.

٢-١ جميع الطائرات التي تُطبق الحد الأدنى المُخفَّض للفصل الرأسي في المجال الجوي بقيمة ١ ٠٠٠ قدم مُلزَمة بإظهار مستوى من الأداء الذي يحافظ على الارتفاع وفاءً بمستويات السلامة المستهدفة. وينطبق ذلك على جميع الطائرات المدنية وطائرات الدولة على حد سواء.

٣-١ كما أن مُشغلي الطائرات المدنية الذين يعترفون بالعمل في المجال الجوي الذي يُطبَّق فيه الحد الأدنى المُخفَّض للفصل الرأسي بمقتضى الملحق السادس لاتفاقية شيكاغو — تشغيل الطائرات مُلزمون بالحصول على موافقة خاصة بتطبيق عمليات الحد الأدنى المُخفَّض للفصل الرأسي، مما يشير إلى أنهم يستوفون جميع المُتطلبات الفنية والتشغيلية. ويجري التحقُّق من الامتثال الفني في مرحلة التصميم والتشييد من مراحل عملية ترخيص الطائرة. وبالإضافة إلى ذلك، فإن المُشغليين المدنيين مُلزمون برصد أداء الطائرة فيما يتعلَّق بالحفاظ على الارتفاع. وقد وضعت وكالات الرصد الإقليمية إجراءات لرصد الامتثال وإبلاغ السلطات المختصة مباشرة عن الانتهاكات.

٤-١ تخضع طائرات الدولة للأنظمة والإجراءات التي تضعها الدول الأعضاء. وتتص اتفاقية شيكاغو على أن "تتعهد الدول المتعاقدة، عند إصدار القواعد المتعلقة بطائرات الدولة التابعة لها بأن تأخذ بعين الاعتبار سلامة الملاحة الجوية للطائرات المدنية". كما يجب على طائرات الدولة التي تعمل في المجال الجوي الذي يُطبَّق فيه الحد الأدنى المُخفَّض للفصل الرأسي بقيمة ١ ٠٠٠ قدم أن تلتزم بالتدابير الكافية بطريقة مكافئة. أما طائرات الدولة غير المعتمدة لعمليات الحد الأدنى المُخفَّض للفصل الرأسي، فيجري استيعابها بمسافة فصل رأسي بقيمة ٢ ٠٠٠ قدم، ما يحتمل معه أن يؤثر في عبء عمل مراقبة الحركة الجوية (ATC) وسعة المجال الجوي.

٥-١ يمكن أن تمثل الطائرة غير المتوافقة فنيا مع عمليات الحد الأدنى المُخفَّض للفصل الرأسي، التي يخصص لها مسافة فصل رأسي بقيمة ١ ٠٠٠ قدم في المجال الجوي الذي يُطبَّق فيه الحد الأدنى المُخفَّض للفصل الرأسي، تهديدا كبيرا للسلامة نظرا لأن القيود على الأداء الذي يحافظ على الارتفاع تكون غير مرئية لطاقم القيادة، أو أنظمة الطائرة مثل نظام تقادي التصادم المحمول جوا (ACAS)، أو مراقبة الحركة الجوية أو الطائرات الأخرى المُحلَّقة على مقربة، مما قد يُعرِّض للخطر مسافة الفصل الرأسي مع طائرة أخرى تحلَّق على مستوى مجاور. ويركز برنامج الرصد الحالي على الطائرات المدنية. ويجب على المُشغليين تقديم دليل على الموافقة على عمليات الحد الأدنى المُخفَّض للفصل الرأسي، وتواظب وكالات الرصد الإقليمية على

رصد الامتثال لمُتطلّبات الأداء الذي يحافظ على الارتفاع. بيد أن تشغيل طائرة دولة غير ممثلة فنيا لعمليات الحد الأدنى المُخفّض للفصل الرأسي مع تخصيص مسافة فصل رأسي لها بقيمة ١٠٠٠ قدم داخل المجال الجوي الذي يُطبّق فيه الحد الأدنى المُخفّض للفصل الرأسي يزيد من مستوى المخاطر. وقد لوحظت أمثلة على طائرات دولة مُخصّص لها مسافة فصل رأسي بقيمة ١٠٠٠ قدم على الرغم من أنها غير متوافقة فنيا. وفي الإقليم الأوروبي، تُكَلّف وكالات الرصد الإقليمية بمتابعة مثل هذه الحالات وتقديم تقارير سنوية إلى فريق تخطيط منظومة الطيران في المنطقة الأوروبية^٣.

٦-١ توصي إرشادات الإيكاو^٤ بشأن إجراء تقييمات السلامة بإجراء تقييم كافٍ لجميع عوامل المجال الجوي ذات الصلة من أجل تقدير مخاطر التصادم والامتثال لمستويات السلامة المستهدفة (TLS). ومن ثم، فإن النظر في البيانات المتعلقة بطائرات الدولة سيُزيد من تحسين موثوقية تقييم السلامة.

٢- ترخيص الطائرة واعتمادها لتطبيق الحد الأدنى المُخفّض للفصل الرأسي

١-٢ بغية تحقيق مستويات السلامة المستهدفة المحددة مسبقاً، يجب أن تستوفي أي طائرة الحد الأدنى من الأداء الفني للحفاظ على الارتفاع إذا كان يُعتمزم تشغيلها في المجال الجوي الذي يُطبّق فيه الحد الأدنى المُخفّض للفصل الرأسي بقيمة ١٠٠٠ قدم. ويجب أن تحصل الطائرة المدنية على ترخيص بعمليات الحد الأدنى المُخفّض للفصل الرأسي، وهو ترخيص يتكون من ثلاثة أجزاء: الامتثال لمُتطلّبات الأداء الفني الذي يحافظ على الارتفاع في المجال الجوي الذي يُطبّق فيه الحد الأدنى المُخفّض للفصل الرأسي، وإجراءات استمرار الصلاحية للطيران لضمان الامتثال المستمر أثناء الخدمة، وإجراءات طاقم القيادة في المجال الجوي الذي يُطبّق فيه الحد الأدنى المُخفّض للفصل الرأسي. ولأول هذه العوامل أهمية حاسمة في هذه المناقشات، نظراً لأن الطائرة غير الممتثلة فنيا ستسهم في زيادة مستوى خطر التصادم في المجال الجوي الذي يُطبّق فيه الحد الأدنى المُخفّض للفصل الرأسي.

٢-٢ يتأثر الامتثال الفني لمُتطلّبات الأداء الذي يحافظ على الارتفاع في المجال الجوي الذي يُطبّق فيه الحد الأدنى المُخفّض للفصل الرأسي بخصائص الخطأ المتأصلة في التصميم المادي للطائرة وتكوينها الخارجي. ويجري نمذجة التصحيحات باستخدام البرامج الحاسوبية وتضمينها في إلكترونيات الطائرة للتخفيف من هذا الخطأ، أثناء عملية التصميم والاختبار، قبل الترخيص النهائي. ويجب أن يكون أي تغيير في التصميم المادي للطائرة، إما من خلال التعديل، وإما من خلال بناء نسخة مُعدّلة، مصحوباً بإعادة نمذجة خصائص الخطأ الجديدة والتحقّق من صحة التصحيحات الجديدة باستخدام البرامج الحاسوبية، وذلك قبل التحقّق النهائي من الامتثال لمُتطلّبات الأداء الذي يحافظ على الارتفاع في المجال الجوي الذي يُطبّق فيه الحد الأدنى المُخفّض للفصل الرأسي. وفي غياب هذه العملية الإضافية، قد يكون لدى الطائرة خطأ متأصل في الارتفاع يبلغ عدة مئات من الأقدام (الذي عادة ما يكون أقل من ١٠٠ قدم بالنسبة للطائرة المتوافقة بشكل كامل). ويمثل هذا الخطأ، المعروف باسم خطأ عدّاد الارتفاع (ASE)، خطراً على السلامة.

٣-٢ عادة ما يكون تأكيد الامتثال للأداء الفني الذي يحافظ على الارتفاع جزءاً لا يتجزأ من شهادة صلاحية الطيران الخاصة بتصميم الطائرة. ومن الضروري التشديد على أنه على الرغم من أن التصميم الأساسي (مثل شهادة الطراز (TC)) قد يكون متوافقاً مع الحد الأدنى المُخفّض للفصل الرأسي، فقد لا يفترض تلقائياً أن التصميم الجديد القائم على التصميم الأصلي (مثل شهادة الطراز الإضافية (STC)) سيظل متوافقاً مع الحد الأدنى المُخفّض للفصل الرأسي. ولضمان الامتثال، سيكون من الضروري وضع إجراءات إضافية للتحقّق من أداء التصميم المشتق، مع مراعاة العوامل التي قد تؤثر في خصائص أداء الحفاظ على ارتفاع

^٣ فريق تخطيط منظومة الطيران في المنطقة الأوروبية (EASPG) (<https://www.icao.int/EURNAT/Pages/EURNAT-Meetings-EASPG.aspx>) : تقدم وكالات الرصد الإقليمية الخاصة بمنطقة أوروبا (EUR) ومنطقة أوراسيا (EURASIA) تقارير مراقبة السلامة التي تعرض تفاصيل إلى فريق تخطيط منظومة الطيران في المنطقة الأوروبية بغرض استعراضها على أساس سنوي.

^٤ يُرجى الاطلاع على وثيقتي الإيكاو Doc 9574 و Doc 9937.

الطائرة، لا سيما خصائص الخطأ في التصميم المادي وتطوير تصحيحات جديدة باستخدام البرامج الحاسوبية. ويجب تطبيق العملية ذاتها في حالة تعديل الطائرة بطريقة قد تؤثر في خصائص أداء الحفاظ على ارتفاع الطائرة.

٤-٢ وعن طريق الصدفة، حدّد رصد ارتفاع تطبيق الحد الأدنى المُخفّض للفصل الرأسي عددا صغيرا من الطائرات التي بلغ خطأ القياس في عدّاد الارتفاع لديها قيمة كبيرة جدا (تصل إلى ٩٠٠ قدم). وكشفت عمليات المتابعة والتحقق أن هذه الرحلات الجوية كانت عائدة لطائرات دولة مشتقة تم تعديلها وبنائها وفقا لشهادة طراز إضافية لأغراض خاصة. وعلى الرغم من صغر عدد الطائرات غير المتوافقة فنيا، إلا أن حجم الخطأ ذا تأثير كبير في مستويات السلامة المستهدفة.

٥-٢ والدول الأعضاء والإيكو مدعوة إلى إنكفاء الوعي، لا سيما من أجل ضمان التحقّق بشكل سليم من صحة تصاميم الطائرات المشتقة والمعدّلة، التي قد لا يكون أداؤها معادلا لأداء التصميم الأصلي.

٦-٢ وبناء على ذلك، يوصى بدعوة الدول الأعضاء والإيكو إلى الشروع في مناقشة رفيعة المستوى مع السلطات المدنية والسلطات العسكرية من أجل معالجة مسائل السلامة وإعداد/تحديث إرشادات بشأن أفضل الممارسات لإنكفاء الوعي وتطبيق القواعد على أفضل وجه. وقد قُدمت إرشادات المنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول) بشأن ترخيص طائرات الدولة وتشغيلها في المجال الجوي الأوروبي الذي يُطبّق فيه الحد الأدنى المُخفّض للفصل الرأسي كنموذج للأنشطة اللاحقة^٥.

٣- التنسيق مع وكالات الرصد الإقليمية

١-٣ ستدعم المشاركة في برامج رصد الامتثال للحد الأدنى المُخفّض للفصل الرأسي من قبل المُشغّلين الحكوميين للطائرات التي تحلق وفقا لقواعد الحد الأدنى المُخفّض للفصل الرأسي - بما في ذلك تبادل المعلومات المتعلقة بحالة الطائرات من حيث التوافق مع عمليات الحد الأدنى المُخفّض للفصل الرأسي والمشاركة في البرامج الفنية لرصد الارتفاع - برامج رصد السلامة. وبالتنسيق مع وكالة الرصد الإقليمية المعتمدة التابعة لهم، سيستفيد مشغلو طائرات الدولة استفادة مباشرة من الرصد المستمر المستقل لأداء الطائرة فيما يتعلّق بالحفاظ على الارتفاع، فضلا عن اكتشاف اخطاء التخطيط لطيران طائرة غير معتمدة لعمليات الحد الأدنى المُخفّض للفصل الرأسي، مما يكفل سلامة الطاقم والركاب. ومن الواضح أن هناك اعتبارات سياسية وأمنية يمكن أن تؤثر في مستوى إدراج طائرات الدولة في قواعد بيانات التي تعتمد عليها وكالات الرصد الإقليمية، ومع ذلك، فعلى القدر ذاته، لا يمكن تجاهل تأثير السلامة في العمليات المدنية.

٢-٣ ومن الأهمية بمكان من أجل السلامة الجوية، أن تتمكن وكالات الرصد الإقليمية من التأكد بسرعة من حالة التوافق مع عمليات الحد الأدنى المُخفّض للفصل الرأسي لطائرة معينة تحلق في المجال الجوي الذي يُطبّق فيه الحد الأدنى المُخفّض للفصل الرأسي. ولذلك، فإن الدول الأعضاء وكذلك مُشغّلِي الطائرات المدنية وطائرات الدولة مدعوون إلى التعاون مع وكالات الرصد الإقليمية والاستجابة في الوقت المناسب للطلبات التي تقدمها هذه الوكالات للحصول على معلومات. ولجهات الاتصال المتاحة لدى وكالات الرصد الإقليمية دور ضروري للتنسيق السريع لتلقي التقارير عن الطائرات التي يُحتمل أن تكون غير معتمدة لعمليات الحد الأدنى المُخفّض للفصل الرأسي، والطائرات غير المتوافقة فنيا، كي يتسنى للسلطات المُختصة في الدول الأعضاء اتخاذ الإجراءات المناسبة.

٤- أداء طائرة الدولة فيما يتعلّق بالحفاظ على الارتفاع

١-٤ يوفر الرصد المستقل للارتفاع فرصة للكشف المبكر عن تدهور عدّاد الارتفاع بالإضافة إلى توفير الثقة في صحة عملية الترخيص. ولذلك، يوصى بتشجيع طائرات الدولة العاملة في المجال الجوي الذي يُطبّق فيه الحد الأدنى المُخفّض للفصل الرأسي بقيمة ١٠٠٠ قدم على المشاركة في البرامج الفنية لرصد الارتفاع لضمان استمرار الامتثال لمُتطلّبات الأداء الذي يحافظ على الارتفاع في المجال الجوي الذي يُطبّق فيه الحد الأدنى المُخفّض للفصل الرأسي. وفي حالة عدم دعم هذه المشاركة، فإنّ الدول مدعوّة إلى الاستفادة من العمليات الداخلية الكافية التي من شأنها أن تكفل الامتثال للأداء الذي يحافظ على الارتفاع في المجال الجوي الذي يُطبّق فيه الحد الأدنى المُخفّض للفصل الرأسي أو ما يعادله.

٥- تخطيط الطيران

١-٥ يعتمد التطبيق الصحيح للحد الأدنى للفصل الرأسي بواسطة مراقبة الحركة الجوية في المجال الجوي الذي يُطبّق فيه الحد الأدنى المُخفّض للفصل الرأسي على المعلومات المعبأة في خطط الطيران. ويشار إلى الموافقة على استخدام الحد الأدنى المُخفّض للفصل الرأسي بالتأشير بالحرف "W" في البند ١٠. ويمكن بعد ذلك تخصيص حد أدنى للفصل الرأسي بقيمة ١٠٠٠ قدم لهذه الطائرة. أما فيما يتعلق بطائرات الدولة التي لا تحظى بموافقة على استخدام الحد الأدنى المُخفّض للفصل الرأسي، فيُخصّص لها حد أدنى للفصل الرأسي بقيمة ٢٠٠٠ قدم، ولا يجوز التأشير لها بالحرف "W" في البند ١٠، وإنما يُؤشّر لها بدلا من ذلك بالرمز STS/NONRVSM في البند ١٨. ويتمثل الأمر الأكثر إشكالية في حالة الطائرة التي تشير خطة طيرانها إلى اعتمادها لعمليات الحد الأدنى المُخفّض للفصل الرأسي على الرغم من عدم توافق الطائرة مع الحد الأدنى للفصل الرأسي. ويقترح تقييم جميع المواد المرجعية، بما في ذلك إجراءات خدمات الملاحة الجوية - إدارة الحركة الجوية (PANS-ATM، Doc 4444)، والمواد الإرشادية الخاصة بخطة الطيران، والإجراءات التكميلية الإقليمية، وتفتيحها عند الاقتضاء، وعلى وجه الخصوص، من أجل توضيح التعاريف والإجراءات التي يتعيّن أن تستخدمها طائرة الدولة غير المتوافقة مع الحد الأدنى المُخفّض للفصل الرأسي بينما تعترم التحليق في المجال الجوي الذي يُطبّق فيه الحد الأدنى المُخفّض للفصل الرأسي.

المرفق

مقترح قرار الجمعية العمومية

القرار ٤٠-٤: البيان الموحد بسياسات وممارسات الايكاء المستمرة المتصلة تحديداً بالملاحة الجوية

لما كانت المادة ٣ (أ) من اتفاقية الطيران المدني الدولي تنص على أن "تطبق هذه الاتفاقية على الطائرات المدنية فقط ولا تطبق على طائرات الدولة"، بينما تنص المادة ٣ (د) على أن "تتعهد الدول المتعاقدة، عند إصدار القواعد المتعلقة بطائرات الدولة التابعة لها بأن تأخذ بعين الاعتبار سلامة الملاحة الجوية للطائرات المدنية"؛

وإذ تأخذ علماً بأن تطبيق الحد الأدنى المُخفَّض للفصل الرأسي يوفر العديد من الفوائد بما في ذلك السعة الإضافية للمجال الجوي وتوفير التكاليف والحد من الآثار البيئية، غير أنه يقتضي من الطائرات الامتثال لمتطلبات أداء صارمة من أجل الحفاظ على الارتفاع؛

وإذ تدرك استصواب تحسين التنسيق بين السلطات العسكرية والسلطات المدنية ووكالات مراقبة الحركة الجوية من أجل تعزيز سلامة الطائرات المدنية وطائرات الدولة في المجال الجوي الذي يُطبَّق فيه الحد الأدنى المُخفَّض للفصل الرأسي؛

ولما كان المجال الجوي يمثل مورداً مشتركاً لكل من الطائرات المدنية وطائرات الدولة على حد سواء؛ فإن العمل بأمان في ظروف تطبيق الحد الأدنى المُخفَّض للفصل الرأسي يقتضي أن تلتزم طائرات الدولة أيضاً بتدابير معينة بطريقة مكافئة؛

وإذ تسلَّم بأنه بالنسبة لجميع المجالات الجوية التي يُطبَّق فيها حد أدنى للفصل الرأسي لا يقل عن ٣٠٠ متر (١٠٠٠ قدم) بين مستوى الطيران ٢٩٠ ومستوى الطيران ٤١٠، يجري وضع برنامج، على أساس إقليمي، لرصد أداء الطائرات العاملة على هذه المستويات فيما يتعلَّق بالحفاظ على الارتفاع، بغية ضمان أن التطبيق المستمر لهذا الحد الأدنى للفصل الرأسي يفي بأهداف السلامة؛

ولما كانت وكالات الرصد الإقليمية مكلفة برصد حالة اعتماد الطائرات لعمليات الحد الأدنى المُخفَّض للفصل الرأسي وتقييم الامتثال لمتطلبات الأداء الفني الذي يحافظ على الارتفاع في المجال الجوي الذي يُطبَّق فيه الحد الأدنى المُخفَّض للفصل الرأسي، فإن النظر في البيانات المتعلقة بطائرات الدولة المعتمدة لعمليات الحد الأدنى المُخفَّض للفصل الرأسي سيُزيد من تحسين موثوقية تقييم السلامة؛

وإذ تُتكرَّر بأن الدول تستخدم معلومات خطة الطيران لإدارة استعمال مجالها الجوي الذي يُطبَّق فيه الحد الأدنى المُخفَّض للفصل الرأسي من أجل مراقبة الحركة الجوية لتطبيق الحد الأدنى المُخفَّض المطلوب للفصل الرأسي، فإن تقديم طلب دقيق لخطة الطيران فيما يتعلق بقدرات الطائرات على استخدام عمليات الحد الأدنى المُخفَّض للفصل الرأسي أمر ضروري.

إن الجمعية العمومية تقرُّ أنه:

١- ينبغي الترتيب للاستخدام المشترك من جانب الطائرات المدنية وطائرات الدولة للمجال الجوي وبعض المرافق والخدمات إلى أقصى قدر ممكن من أجل ضمان سلامة الطيران المدني فضلاً عن تلبية مُتطلبات طائرات الدولة؛

- ٢- تولي الدول الأعضاء الاعتبار الواجب لضرورة الحفاظ على سلامة الحركة الجوية المدنية الدولية فيما تكون مسؤولة عنه من أنظمة وإجراءات لتنظيم عمليات طائرات الدولة في المجال الدولي الذي يُطبَّق فيه الحد الأدنى المُخفَّض للفصل الرأسي؛
- ٣- تُقدِّم الإيكاو إرشادات بشأن أفضل الممارسات من أجل التنسيق والتعاون المدني/العسكري؛
- ٤- تعمل الإيكاو كمحفِّل دولي لتسهيل تحسين التعاون والعمل المشترك بين الطرفين المدني والعسكري، وكذلك تبادل أفضل الممارسات بين الطرفين، وتوفير أنشطة المتابعة اللازمة بدعم من الشركاء المدنيين والعسكريين.

الممارسات ذات الصلة

- ١- الدول الأعضاء مدعوَّة إلى تقييم احتياجاتها من أجل تحسين التنسيق والتعاون بين سلطاتها المدنية وسلطاتها العسكرية وخدمات الحركة الجوية من أجل تحقيق أهداف السياسة العامة الواردة في البندين ١ و ٢ من بنود القرار أعلاه.
- ٢- عند وضع الأنظمة والإجراءات المذكورة في البند ٢ من بنود القرار، فإن الدول الأعضاء مدعوة إلى ضمان أن تقي السلطات المُختصة بصلاحيات الطائرات للطيران، المسؤولة عن الموافقة على تشغيل طائرات الدولة في المجال الجوي الذي يُطبَّق فيه الحد الأدنى المُخفَّض للفصل الرأسي، بالامتثال لمتطلبات الأداء الذي يحافظ على الارتفاع في المجال الجوي الذي يُطبَّق فيه الحد الأدنى المُخفَّض للفصل الرأسي، أو ما يكافئ ذلك.
- ٣- الدول الأعضاء مدعوَّة، إلى أقصى قدر ممكن عملياً، ودون المساس بسرية وأمن بيانات طائرات الدولة، إلى النظر في مشاركة طائرات الدولة المُشغَّلة في المجال الجوي الذي يُطبَّق فيه الحد الأدنى المُخفَّض للفصل الرأسي بقيمة ١ ٠٠٠ قدم في البرامج الفنية لرصد الارتفاع من أجل ضمان استمرار الامتثال لمتطلبات الأداء الذي يحافظ على الارتفاع في المجال الجوي الذي يُطبَّق فيه الحد الأدنى المُخفَّض للفصل الرأسي، وبالتالي الحفاظ على مستوى مقبول في مجال السلامة.
- ٤- الدول الأعضاء مدعوَّة إلى التعاون مع وكالات الرصد الإقليمية، وتعين جهات اتصال، والالتزام بالرد في الوقت المناسب على ما تقدمه وكالات الرصد الإقليمية من طلبات للحصول على معلومات بشأن حالة اعتماد طائرة معينة لعمليات الحد الأدنى المُخفَّض للفصل الرأسي في المجال الجوي الذي يُطبَّق فيه الحد الأدنى المُخفَّض للفصل الرأسي.
- ٥- الدول الأعضاء مدعوَّة إلى أن تُذكِّر، حسب الاقتضاء، مُشغلي الطائرات المدنية ومُشغلي طائرات الدولة، بالتزامهم بتقديم معلومات دقيقة في خطة الطيران ذات الصلة عن حالة الاعتماد لعمليات الحد الأدنى المُخفَّض للفصل الرأسي.

- انتهى -