



الجمعية العمومية – الدورة الحادية والأربعون

اللجنة الفنية

البند ٣١ من جدول الأعمال: السلامة الجوية والتوحيد القياسي للملاحة الجوية

إرساء شرط يتعلق بالخلوص من التضاريس
من خلال هامش المأمون على طول الطريق البديل

(ورقة مقدّمة من الإمارات العربية المتحدة)

الموجز التنفيذي

تسبب الفصل الخامس من الأجزاء الأول والثاني والثالث من الملحق السادس الصادر عن الإيكاو – "قيود أداء الطائرات"، في إثارة النقاش حول مسألة تتعلق بشرط الخلوص من التضاريس على طول الطريق البديل نحو المقصد أو المعروف باسم النقطة B إلى النقطة C أو المقصد البديل.

وتقترح ورقة العمل هذه تعديل القواعد القياسية والتوصيات الدولية (SARPs) المنطبقة بعد إجراء مزيد من الدراسة وإعادة التقييم.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى:

- (أ) الإحاطة علماً بمضمون ورقة العمل هذه؛
- (ب) تقديم توصيات لتعديل الفقرات ٩-٢-٥ و ١٠-٢-٥ و ١١-٢-٥ من الملحق السادس؛
- (ج) مراعاة ما يلي:
- (١) تحديد الطريق إلى المقصد البديل كجزء من الطريق أو التحويلات المقررة عن الطريق، على النحو الوارد في الفقرتين ٩-٢-٥ و ١٠-٢-٥ من الملحق السادس؛
- (٢) تمديد متطلبات الفقرة ١١-٢-٥ من الملحق السادس، بشأن الخلوص من التضاريس، لتشمل ما بعد مسار الاقتراب، من أجل تغطية جميع أجزاء الطريق البديل التحويلي المتجه إلى المقصد.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الإستراتيجي الخاص بالسلامة.
الآثار المالية:	لا تترتب عن هذه الورقة أي آثار مالية.
المراجع:	المرفق السادس – "تشغيل الطائرات"، الجزء الأول – "النقل الجوي التجاري الدولي"، والجزء الثاني – "الطيران العام الدولي- الطائرات"، والجزء الثالث – "العمليات الدولية – طائرات هليكوبتر"، الفقرات ٩-٢-٥ و ١٠-٢-٥ و ١١-٢-٥.

١- المقدمة

١-١ أثارت الفقرات ٩-٢-٥ و ١٠-٢-٥ و ١١-٢-٥ من الملحق السادس - تشغيل الطائرات، الجزء الأول - "النقل الجوي التجاري الدولي"، والجزء الثاني - "الطيران العام الدولي- الطائرات"، والجزء الثالث - "العمليات الدولية - طائرات الهليكوبتر" العديد من الانشغالات المتعلقة بالسلامة والوضوح والعقلانية. ويجد المشغلون صعوبات في التمييز بين الآثار المتعلقة بالسلامة بين الطريق البديل أثناء الطريق والطريق البديل إلى المقصد، فيما يتعلق بالخلوص من التضاريس بهامش مأمون. وبدأ قائدو الطائرات أيضاً لا يتقيدون بضرورة اتباع هذا الطريق حين لا يكون هناك ضمان للخلوص من التضاريس بهامش مأمون.

٢- المناقشة

١-٢ تنص الفقرات ٩-٢-٥ و ١٠-٢-٥ و ١١-٢-٥ من الأجزاء الأول والثاني والثالث من الملحق السادس على ما يلي:

(أ) الفقرة ٩-٢-٥ من الملحق السادس - تعطل محرك واحد. يجب أن تكون الطائرة قادرة، في حالة تعطل محرك حرج في أي نقطة على طول الطريق، أو على التحويلات المقررة عن الطريق الأصل، على الاستمرار في الرحلة إلى مطار يمكن فيه الالتزام بأحكام القاعدة القياسية الواردة في الفقرة ١١-٢-٥، بدون الطيران تحت الحد الأدنى لارتفاع الطيران عند أي نقطة؛

(ب) الفقرة ١٠-٢-٥ من الملحق السادس - تعطل محركين. في حالة الطائرات المزودة بثلاثة محركات أو أكثر، وعلى أي جزء من طريقٍ تتطلب فيه مواقع المطارات البديلة أثناء الطريق والمدّة الإجمالية للطيران أن يؤخذ في الحسبان احتمال تعطل محرك آخر إذا أُريد الحفاظ على المستوى العام للسلامة الذي تقضي به القواعد القياسية في هذا الفصل، فإنه يجب أن تكون الطائرة قادرة، في حالة تعطل أي محركين، على أن تستمر في الطيران إلى مطار بديل في أثناء الطريق وأن تهبط فيه؛

(ج) الفقرة ١١-٢-٥ من الملحق السادس - يجب على الطائرة، عند مطار الهبوط المقصود وعند أي مطار بديل، بعد خلوصها من جميع العوائق بهامش مأمون على مسار الاقتراب، أن تكون قادرة على الهبوط مع ضمان تمكنها من التوقف أو، بالنسبة للطائرات المائية، على تخفيض سرعتها إلى حد مقبول، في حدود المسافة المتاحة للهبوط. ويجب أن تؤخذ في الحسبان التغيرات المتوقعة في تقنيات الاقتراب والهبوط، إذا لم يكن قد جرى أخذها في الحسبان في تحديد بيانات الأداء.

٢-٢ لقد أدى نطاق انطباق الفقرتين ٩-٢-٥ و ١٠-٢-٥ من الملحق السادس، المرتبطتين بالخلوص من العوائق بهامش مأمون، إلى عدة تفسيرات. يرى كثيرون أن عبارة "أثناء الطريق" تعني مجرد الطريق من مطار المغادرة إلى مطار المقصد (أي من النقطة A إلى النقطة B) بينما يرى آخرون أن الطريق إلى المقصد البديل (من النقطة B إلى C) يُعتبر جزءاً من عبارة "أثناء الطريق". وتحتاج هذه المسألة إلى مزيد من التوضيح، حتى يتسنى تحقيق الاتساق في تنفيذها.

٣-٢ بالإضافة إلى المسألة المتعلقة بالوضوح، أشار العديد من المعنيين في صناعة الطيران إلى تأثيرها من حيث السلامة، وتساءلوا عن الحكمة من وراء هذا الحكم. فإذا كانت متطلبات الفقرتين ٥-٢-٩ و ٥-٢-١٠ من الملحق السادس، تتعلق حصرياً بالبدائل أثناء الطريق على طول الطريق من مطار المغادرة إلى المقصد، فمن الصعب تبرير الأساس المنطقي المتعلق بالسلامة لهذه القاعدة. ويجب التعامل مع جميع الطرق التحويلية، بما في ذلك الطريق البديل إلى المقصد، بالشكل نفسه من التعامل كما هو الحال في أي تقييم للمخاطر، فالخطورة المرتبطة بالتضاريس كارثية بنفس القدر.

٤-٢ ويبدو أن المتطلب المرتبط بالفقرة ٥-٢-١١ من الملحق السادس يستلزم فقط الخلو من العوائق في مسار الاقتراب بهامش مأمون. ويجب أن تخلص الرحلة من كل التضاريس بهامش مأمون على طول طريقها، من أجل الوصول إلى مسار الاقتراب. وعلى أساس هذا الاعتبار، يجب تطبيق الخلو من التضاريس بهامش مأمون خارج مسار الاقتراب ليكون مبرراً منطقياً.

٥-٢ وكشف استبيان 2A على المشغلين في الإمارات العربية المتحدة أن الجميع ينفذون الخلو من التضاريس بهامش مأمون للطريق إلى المقصد البديل باعتباره جزءاً من إجراءات السلامة الإلزامية. بيد أن هناك حالات لا يُحتسب فيها الخلو من التضاريس في سيناريو تعطل المحرك. ويعتبر عدم وضوح القاعدة، المصحوب بضعف الاحتمال في تقييم المخاطر، من الأسباب المحتملة وراء عدم تنفيذها.

— انتهى —