



الجمعية العمومية - الدورة السابعة والثلاثون

اللجنة الفنية

البند رقم ٣٧ من جدول الأعمال: إعداد بيان موحد ومنقح بسياسات الايكاو وممارساتها المستمرة المتعلقة بنظام عالمي لإدارة الحركة الجوية ونظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM)
البند رقم ٤٤ من جدول الأعمال: إعداد بيان موحد ومنقح بسياسات الايكاو المستمرة وممارساتها التي تخص الملاحة الجوية على وجه التحديد

العقبات المؤسسية أمام تنفيذ المفهوم التشغيلي لنظام "إدارة

الحركة الجوية" (ATM) العالمي الخاص بالايكاو

(ورقة مقدمة من منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO))

الموجز التنفيذي

حث قرار الجمعية العمومية رقم A35-15 على اتخاذ خطوات لضمان استناد نظام "إدارة الحركة الجوية" (ATM) العالمي المستقبلي على الأداء ودعت الدول "[...] لاستخدام مفهوم نظام "إدارة الحركة الجوية" (ATM) العالمي التابع لمنظمة الإيكاو باعتباره الإطار العام لتوجيه تخطيط وتنفيذ أنظمة CNS/ATM. وانتهى اجتماع الجمعية العمومية الأخير إلى قرار يقضي بأن "سلطة الدول وحدودها ينبغي ألا تتأثر بعملية تنفيذ أنظمة CNS/ATM" وأشارت إلى أن "المشكلات الاقتصادية والمؤسسية، [...]، تحتاج إلى التعامل معها من جانب الدول بشكل فردي و/ أو جماعي". وبينما لا تقترح ورقة العمل A37/29 أي تعديلات على القرار A35-15، فإن هذه الورقة تعمل على إظهار النقاط الرئيسية المحتواة هنا، بمعنى أنه حتى يتسنى ضمان أن نظام إدارة الحركة الجوية (ATM) سوف يكون في المستقبل معتمداً على الأداء، فيتعين على الدول - سواء بصفة مستقلة أو جماعية - أن تتعامل مع النواحي الاقتصادية والمؤسسية والقانونية والاستراتيجية المتعلقة بتنفيذ أنظمة "الاتصالات والملاحة والمراقبة/إدارة الحركة الجوية" (CNS/ATM).

الإجراء: يرجى من الجمعية العمومية القيام بما يلي:

أ) الانتباه إلى أن الصعوبات التي تعترض تحقيق رؤية نظام ملاحة جوية يتسم بالتكامل والتناسق والعمل فيما بينه على المستوى العالمي هي في المقام الأول صعوبات ذات طبيعة مؤسسية أكثر منها ذات طبيعة تشغيلية/ فنية.
ب) حث الدول للاعتراف بأن تلك التحديات المؤسسية تتطلب قيادة سياسية قوية والتزام من أجل التوصل إلى حل.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط هذه الورقة بالأهداف الاستراتيجية A و D و E.
الآثار المالية:	لا تنطبق
المراجع:	الوثيقة رقم Doc 7300/9، اتفاقية بشأن الطيران المدني الدولي الوثيقة رقم Doc 9750، خطة الملاحة الجوية العالمية لأنظمة CNS/ATM الوثيقة رقم Doc 9828، تقرير المؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية (٢٠٠٣) الوثيقة رقم Doc 9854، المفهوم التشغيلي لنظام إدارة الحركة الجوية العالمي الوثيقة رقم Doc 9902، قرارات الجمعية العمومية سارية التطبيق (بتاريخ ٢٨ سبتمبر/أيلول ٢٠٠٧) الملحق ١١ - خدمات الحركة الجوية

١- المقدمة

١-١ حث قرار الجمعية العمومية رقم A١٥-٣٥ على اتخاذ خطوات لضمان استناد نظام "إدارة الحركة الجوية" (ATM) العالمي المستقبلي على الأداء ودعت الدول "للاستخدام المفهوم التشغيلي لنظام "إدارة الحركة الجوية" (ATM) العالمي التابع لمنظمة الإيكاو باعتباره الإطار العام لتوجيه تخطيط وتنفيذ أنظمة ATM/CNS". وانتهت الجلسة الخامسة والثلاثون للجمعية العمومية إلى قرار يقضي بأن "سلطة الدول وحدودها ينبغي ألا تتأثر بعملية تنفيذ أنظمة ATM/CNS" وأشارت إلى أن "المشكلات الاقتصادية والمؤسسية،...، تحتاج إلى التعامل معها من جانب الدول بشكل فردي و/ أو جماعي".

٢-١ تحتوي خطة الملاحة الجوية العالمية الحالية، التي وضعت على أساس خريطة طريق للصناعة في متابعة مؤتمر الملاحة الجوية الحادي عشر، على التوجيه الذي يضم العناصر الفنية والتشغيلية والاقتصادية والبيئية والمالية والقانونية والمؤسسية اللازمة للتحويل من نظام "إدارة الحركة الجوية" (ATM) إلى المفهوم التشغيلي لنظام "إدارة الحركة الجوية" (ATM) العالمي.

٣-١ وأدرجت الدورة ٣٥ للجمعية العمومية أن "الدور الرئيسي الذي ستلعبه منظمة الإيكاو... هو تسهيل توفير المساعدة للدول فيما يتعلق بجوانب التنفيذ الفنية والمالية والإدارية والقانونية والتعاونية". مع ذلك، فإن التقدم نحو تحقيق رؤية نظام ملاحة جوية يتسم بالتكامل والتناسق والعمل فيما بينه على المستوى العالمي كان بطيئاً نظراً للعقبات المؤسسية التي تمت مواجهتها.

٢- مناقشة

١-٢ لقد تم التنبيه على أنه بموجب المادة ٢٨ من اتفاقية الطيران المدني الدولي يجب على كل دولة متعاقدة مع منظمة الإيكاو التعهد بتوفير خدمات ومنشآت الملاحة الجوية والمطارات وفقاً للمعايير والممارسات الموصى بها (SARPs) والمبينة في الملاحق المرفقة بالاتفاقية. وقطعاً، لا تفرض الاتفاقية الكيفية التي ينبغي على الدول بها توفير خدمات الملاحة الجوية والمطارات. وللدول مطلق الحرية في اختيار الهيكل التنظيمي والشكل القانوني للكيان الذي سيقوم بتوفير الخدمات؛ كما يجب عليها أن تحدد السلطة المسؤولة عن توفير الخدمات، سواء كانت الدولة نفسها أو أية وكالة مناسبة. ورغم أنه من الممكن التفويض بالمهام التشغيلية، إلا أن مسؤولية الاستجابة للاتفاقية تظل على عاتق الدولة.

٢-٢ وبالرغم من الحرية التي تمنحها الاتفاقية للدول في تحديد الترتيبات التنظيمية والتشغيلية اللازمة لتوفير خدمات الملاحة الجوية، تظل خدمات الملاحة الجوية في جزء كبير منها هي الرابط الوحيد في السلسلة المولدة للقيمة في مجال الطيران الذي لا يزال يتم تنظيمه وتشغيله وامتلاكه على المستوى الوطني. لقد أدى تحرير النقل الجوي إلى إجبار شركات الطيران على إعادة الهيكلة وإعادة التنظيم، وسمح لها، في دول ومناطق معينة، بالاندماج. كما تم السماح للمطارات أيضاً بالتحويل إلى الأسلوب التجاري والخصخصة وأصبحت، في بعض الحالات، جزءاً من مطار عالمي أو شركات بنية تحتية عالمية. وبالنسبة للوظائف التي تعتبر عالمية في طبيعتها بالفعل، تحتاج خدمات الملاحة الجوية إلى القدرة على إعادة الهيكلة والتنظيم لكي تصبح متكاملة ومتناسقة وقابلة للعمل فيما بينها عالمياً.

٣-٢ وتتواجد حالياً قواعد ومتطلبات تشغيلية مختلفة لكل من "مقدمي خدمات الملاحة الجوية" (ANSPs)، كما أمرت به السلطة التنظيمية الوطنية التابعة له. تؤثر هذه التجزئة في "إدارة الحركة الجوية" (ATM) على السلامة والكفاءة والقدرة كما أن لها آثاراً عكسية على البيئة. يخضع أداء "خدمات الملاحة الجوية" (ANS) للتسوية. تحتاج "إدارة الحركة الجوية" (ATM) إلى أن يتم تنظيمها وظيفياً على نحو أكثر، في حين يحتاج المجال الجوي إلى تنظيمه وفقاً للمتطلبات التشغيلية وتحديدده فيما يتعلق بطبيعة شكل المسار المروري، وليس الحدود الوطنية.

٤-٢ توصي منظمة الإيكاو (ICAO) بهذا المطلب المتمثل في تنظيم المجال الجوي وفقاً للتدفقات المرورية، بغض النظر عن الحدود الوطنية^٢. وتتواجد حالياً ترتيبات عديدة حيث يتم تفويض أحد مقدمي خدمات الملاحة الجوية لتوفير خدمات الحركة الجوية في مناطق معلومات الطيران أو مناطق المراقبة التي تتواجد فوق أراضي دولة أخرى. تُعتبر هذه الترتيبات مقبولة لأسباب تحسينات السلامة والكفاءة والقدرة ومع ذلك يتم تطبيقها رسمياً في الغالب من خلال الاتفاقيات بين وحدات "مراقبة الحركة الجوية" (ATC) وليس من خلال الترتيبات بين الدول وبعضها، رغم كل الإشكالات المؤسسية والقانونية التي من الممكن أن تنشأ عن هذه الاتفاقيات غير الرسمية.

٥-٢ إن تنظيم المجال الجوي داخل "مجموعات المجال الجوي الوظيفية" (FABs) كجزء من "مبادرة السماء الأوروبية الواحدة" يمكن اعتباره امتداداً لمفهوم تنظيم المجال الجوي وفقاً للتدفقات المرورية، ولكن على نطاق أوسع. ومن الممكن أن تمتد "مجموعات المجال الجوي الوظيفية" (FABs) عبر المجال الجوي تحت مسؤولية أكثر من دولة عضو في الاتحاد الأوروبي، وتقوم الدول الأعضاء المعنية بتحديد مقدم (مقدمي) خدمات الملاحة الجوية داخل "مجموعات المجال الجوي الوظيفية" (FABs). ومن الممكن أن يؤدي هذا إلى التكامل النهائي لـ "مقدمي خدمات الملاحة الجوية" (ANSPs). ومن الممكن تحقيق تحسينات القدرة والكفاءة، مع الحفاظ على مستوى عالٍ من السلامة. من المتوقع أيضاً تحقيق فوائد بيئية.

٦-٢ ومع ذلك، تتطلب هذه المبادرة الأوروبية "لتقليل تجزئة" المجال الجوي وتحسين أداء "إدارة الحركة الجوية" (ATM) أولاً إلى اتفاق دولي لإقامة "مجموعة مجال جوي وظيفية" (FAB) ثم يجب وضع اتفاق حول "مقدم (مقدمي) خدمات الملاحة الجوية" (ANSPs) باعتباره مقدم (مقدمي) الخدمة داخل "مجموعة مجال جوي وظيفية" (FAB). ومن المُعترف به وجود عقبات كبيرة في الجوانب التشريعية والتنظيمية والإشرافية والمالية والاجتماعية والأمنية والدفاعية والقانونية والمسؤولية، التي تتطلب قيادة سياسية قوية والتزام من جانب الدول لتذليل هذه العقبات.

٣- الختام

١-٣ تحتاج "إدارة الحركة الجوية" (ATM) إلى أن يتم تنظيمها وظيفياً على نحو أكثر، في حين يحتاج المجال الجوي إلى تنظيمه وفقاً للمتطلبات التشغيلية وتحديده فيما يتعلق بطبيعة شكل المسار المروري وليس الحدود الوطنية. وأدرك اجتماع الجمعية العمومية السابق إلى أنه ينبغي ألا تتأثر سلطة الدول وحدودها بعملية تنفيذ أنظمة ATM/CNS وأشارت إلى أن المشكلات الاقتصادية والمؤسسية تحتاج إلى التعامل معها من جانب الدول بشكل فردي و/ أو جماعي. ومن المسلم به أيضاً الدور الذي يجب أن تلعبه المناطق في تخطيط وتنفيذ مثل هذه الأنظمة من أجل ضمان التناسق وقابلية العمل البيئي.

٢-٣ تؤكد الخبرة الأوروبية إلى أن الصعوبات التي تعترض تحقيق رؤية نظام ملاحه جوية يتسم بالتكامل والتناسق والعمل فيما بينه على المستوى العالمي هي في المقام الأول صعوبات ذات طبيعة مؤسسية أكثر منها ذات طبيعة تشغيلية/ فنية. ومن المؤكد بشكل أكبر أن هذه الصعوبات تتطلب قيادة سياسية قوية والتزام من جانب الدول من أجل تذليل هذه الصعوبات.

— انتهى —

^٢ الإيكاو، الملحق ١١ - خدمات الحركة الجوية، فقرة ٢-٩-١.