



المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية

مونترéal، كندا، من ٩ إلى ١٩/١٠/٢٠١٨

اللجنة (أ)

البند ٥ من جدول الأعمال: القضايا الناشئة

العمليات فوق مستوى الطيران ٦٠٠ (FL 600) البند ٥-١:

العمليات فوق مستوى الطيران ٦٠٠

(ورقة عمل مقدمة من الأمانة العامة)

الموجز التنفيذي

تعرض هذه الورقة لمحة عن العمليات التي تتم عادة فوق مستوى الطيران ٦٠٠. وتتضمن معلومات عن حالة العمليات وتفاصيل تتعلق بسلامة تلك العمليات وتناميها المنتظم. وبينما يمكن استيعاب العمليات متدنية الكثافة، الحالية وعلى المدى القريب ضمن القواعد القياسية المطبقة، فهناك حاجة إلى إعداد موارد إرشادية أولية لمعالجة الجوانب التنظيمية. وإذا ما تجاوزنا المدى القريب، ينبغي لأسرة الطيران في العالم أن تستعرض مدى الحاجة إلى حل القضايا التشغيلية والفنية من أجل استيعاب هذه العمليات على مستويات كبيرة من الحركة ذات الكثافة العالمية، وذلك على نحو مأمون. ويُقترح في هذه الورقة أيضاً استخدام عبارة "عمليات المجال الجوي العلوي" للإشارة إلى هذا المفهوم.

الإجراءات: يدعى المؤتمر إلى الموافقة على التوصية ٥-١/١ - عمليات المجال الجوي العلوي في الفقرة ٣-١.

الأهداف الاستراتيجية:	تتصل ورقة العمل هذه بالأهداف الاستراتيجية الخاصة بالسلامة وبسعة وكفاءة الملاحة الجوية.
الآثار المالية:	الأثر بالنسبة لأسرة الطيران: سوف يتعين على الدول التي سُنِّسِر عمليات في المجال الجوي العلوي أن تستثمر في إعداد برامج تنظيمية لضمان سلامة وتكامل تلك العمليات. وعلى قطاع الطيران أن يشارك (ويستثمر) في عمليات اتخاذ القرار بشكل تعاوني والراسخة في قطاع الطيران المدني لضمان العدالة في الوصول إلى ذلك المجال الجوي لجميع المستخدمين. الأثر بالنسبة للإيكاو (نسبة إلى مستوى الموارد في ميزانية البرنامج العادي الحالية): بما أن تطوير وتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الحالية سيتواصل خلال الفترة الثلاثية المقبلة، فهناك حاجة إلى موارد بشرية ومالية إضافية لدعم جهود الإيكاو في المجالات فائقة التخصص المقترنة بعمليات العلو الشاهق.
المراجع:	A39-WP/504, P/39

١ - المقدمة

١-١ على مدى السنوات القليلة الماضية تحول "مستوى الطيران ٦٠٠" إلى وسم غير رسمي لتلك الأصناف الجديدة من العمليات التي تُسيّر ضمن مجال جوي يتراوح نطاقه بين ٦٠ ٠٠٠ و ٩٠ ٠٠٠ قدم. وحيث إن مستوى الطيران المحدد هذا قد يؤدي إلى اللبس، فإن عبارة "عمليات المجال الجوي العلوي" هي التي ستستخدم في هذه الورقة. ويشمل ذلك المناطق التي تطير على ارتفاعات عالية والأجنحة التي تعمل بالطاقة الكهربائية والمركبات الهوائية، التي يوفر معظمها، أو من المحتمل أن يوفر خدمات الاتصالات لمناطق لا تصل الخدمات بها إلى المستوى المطلوب أو لأشخاص تضرروا من الكوارث الطبيعية أو يعملون على التصدي لها. وتقوم طائرات كثيرة برحلات طويلة، حيث شهدت السنوات القليلة الماضية زيادة كبيرة في حركة هذا الطراز من الطائرات من وإلى وفوق عدد متزايد من الدول. علاوة على الطائرات قيد الخدمة، هناك طائرات أخرى قيد التصنيع تتراوح بين الطائرات المدنية فوق الصوتية ومناطق تحلق فوق ارتفاعات تتجاوز ١٤٠ ٠٠٠ قدم.

٢ - المناقشة

١-٢ خلال الندوة العالمية الثانية لصناعة الملاحة الجوية (GANIS) (المنعقدة بمونتريال من ١١ إلى ٢٠١٧/١٢/١٣) تم إطلاع أسرة الطيران على الحالة الراهنة للعمليات في المجال الجوي العلوي. ويشمل ذلك العمليات الحديثة والجارية التي توفر خدمات الانترنت للمناطق النائية أو في أعقاب الكوارث الطبيعية. وهي خدمات من المتوقع أن يتزايد عليها الطلب لكونها أساسية في الجهود المبذولة لبلوغ أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة.

٢-٢ وتبين كذلك خلال هذه الندوة أنه وإن كان العدد الحالي لتلك العمليات متدنياً نسبياً، فمن المتوقع أن يرتفع بشكل كبير خلال السنوات المقبلة. وستسجل هذه الزيادة في العدد الفعلي للعمليات المدنية الدولية، وفي عدد الدول المعنية وفي تنوع طرازات الطائرات. وحسب المعلومات المقدمة في الندوة، من المحتمل أن تشمل تلك الطرازات عدداً كبيراً من الطائرات غير المأهولة، والطائرات فوق الصوتية، والعمليات طويلة الأمد والمركبات الهجينة (أي كبسولة تتفصل عن المنطاد وتتزلق نحو الأرض).

٣-٢ وخلال الندوة الأولى بشأن تنفيذ أنشطة السلامة والملاحة الجوية (SANIS) (المنعقدة في مونتريال من ١٣ إلى ٢٠١٨/١٢/١٥)، قدّم ممثلو الجهات التنظيمية ومقدمو خدمات الملاحة الجوية ممن لديهم خبرة في هذا النوع من العمليات معلومات عن كيفية انفاذ تلك العمليات في مناطق عادة ما تقتصر إلى الهياكل الأساسية. وبينما يتعين على هؤلاء المستخدمين الجدد للمجال الجوي والجهات التي تتولى تنظيم أنشطتهم أن يستحدثوا سياسات وممارسات ابتكارية، فإنهم يعنون أيضاً بالمصلحة العامة (خلال تلك العمليات) ضمن إطار القواعد القياسية والسياسات العامة القائمة. بيد أن ذلك لن يكون كافياً عند حدوث نمو كبير في هذا النوع من الحركة.

٤-٢ وكانت الجمعية العمومية قد لاحظت أيضاً في دورتها التاسعة والثلاثين أن بعضاً من المبادرات الخاصة بعمليات المجال الجوي العلوي تساهم بطريقة مباشرة في تحقيق الهدفين ٩ و ١٧ من أهداف التنمية المستدامة. وبناء عليه، فإن الجمعية العمومية تشجع على استخدام الحلول التي يوفرها الطيران والتي تقي بالقواعد والتوصيات الدولية وتساعد في بلوغ أهداف التنمية المستدامة (انظر A39-WP/504, P/39)

٥-٢ وبالرغم من عدم وجود حاجة إلى قواعد قياسية جديدة على المدى القريب، ينبغي للمجتمع الدولي أن يعمد إلى تحليل القضايا المحتملة التي قد يطرحها العدد الكبير من هذه العمليات، إذا ما أريد لعمليات المجال الجوي العلوي أن تتنامى بشكل مأمون ومنظم على المدى المتوسط. وتشمل تلك القضايا ما يلي:

أ) إدماج تلك العمليات في النظام العالمي للملاحة الجوية لأن الصعود والهبوط يتم عبر المجال الجوي المشترك مع عمليات الطيران التقليدية، وذلك وفقاً لجميع قواعد الجو؛

ب) إدارة المجال الجوي العلوي مع مراعاة قدرات الطائرات الحديثة وعلى أساس أنه لن تبلغ أي من الطائرات

المدنية القديمة تلك الارتفاعات التي يعمل فيها هؤلاء الوافدون الجدد؛

ج) سمات الطيران غير العادية لبعض الطائرات الحديثة (مثل "التحليق بدون هدف" فوق منطقة جغرافية ضيقة لفترة طويلة أو تواجد "أسراب" المناطيد).

٦-٢ وهناك حاجة، خلال هذه المراحل المبكرة إلى التعاون بين مستخدمي المجال الجوي الجدد للحدّ من احتمالات أوجه القصور في المستقبل. وعليه، فإنه من دواعي التشجيع أن ممثلي قطاع الطيران أشاروا خلال ندوة GANIS الثانية أنهم يعملون كأُسرة للنظر في المخاطر المحتملة وغير ذلك من المسائل واقتراح حلول لها. ومن ذلك إعداد مجموعة من المبادئ (داخل دولة عضو واحدة) لضمان الوصول والمساواة مع الحفاظ على مستوى مقبول من السلامة.

٧-٢ وبالرغم من ذلك، ينبغي للأوساط العالمية أن ترصد التطورات لتحديد الفرص الممكنة تحقيقاً للتناغم والتصرف إزاءها في الوقت المناسب.

٨-٢ واستناداً إلى تجربة المنظمين (بما في ذلك التجارب التي جرى تشاطرها في ندوة SANIS الأولى) في إتاحة عمليات المجال الجوي العلوي، وبالنظر إلى أن نطاق تلك العمليات سيُتسع إلى دول أخرى، ستكون هناك حاجة إلى مواد إرشادية تصدر من الإيكاو للمنظمين بشأن كيفية إخضاع الطائرات الحديثة للقواعد القياسية والسياسات العالمية المنطبقة. علاوة على ذلك، من المتوقع أن تتقدم الدول التي لم تألف هذا النوع من العمليات بطلبات المساعدة إلى الإيكاو وأوساط الطيران.

٩-٢ وتجدر الإشارة إلى أنه مع تطور عمليات المجال الجوي العلوي، فإن الإيكاو ستعالج جميع جوانب هذه العمليات ضمن الخطة العالمية للملاحة الجوية والخطة العالمية ١٠ للسلامة الجوية عبر الإجراءات الراسخة المتمثلة في إسناد العمل الفني إلى أفرقة الخبراء ذات الصلة.

٣- الخلاصة

١-٣ شهدت عمليات المجال الجوي العلوي، على النحو المبين أعلاه، تقدماً كبيراً على مدى السنوات القليلة الماضية. ومن المتوقع أن يتواصل هذا الاتجاه مستقبلاً. ولضمان سلامة وكفاءة وتناغم هذه العملية، فإن المؤتمر مدعو إلى الموافقة على التوصية التالية:

التوصية ٥-١/خ- عمليات المجال الجوي العلوي

إن المؤتمر:

أ) يحيط علماً بالتطورات التي شهدتها عمليات المجال الجوي العلوي وبتزايد عدد الطائرات وتوسع المناطق الجغرافية لتلك العمليات؛

ب) يطلب إلى الإيكاو أن تصدر مواد إرشادية، وما يلزم من الأحكام الأخرى بشأن الجوانب التنظيمية لعمليات المجال الجوي العلوي؛

ج) يطلب إلى الإيكاو أن تعمل مع الدول وقطاع الطيران لتحديد القضايا التي تمسّ النظام العالمي للملاحة الجوية ومعالجة مسألة التناغم على نحو استباقي؛

د) يطلب إلى الدول التي لديها لوائح تنظيمية لعمليات المجال الجوي العلوي أن تُطلع الدول الأخرى، حسب الاقتضاء، على تجاربها وخبرتها عن طريق الإيكاو؛

هـ) يطلب إلى الدول أن تقدم، عن طريق الإيكاو وبناء على الطلب، المساعدة إلى الدول الأخرى بشأن الجوانب التنظيمية لعمليات المجال الجوي العلوي.

-انتهى-