



المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية

مونتريال، كندا، من ٩ إلى ١٩/١٠/٢٠١٨

اللجنة (أ)

البند ٥ من جدول الأعمال: القضايا الناشئة

البند الفرعي ٥-٥ : القضايا الناشئة الأخرى التي تؤثر على المنظومة العالمية للملاحة الجوية بما في ذلك نظم الطائرات غير المأهولة والعمليات الأسرع من الصوت والعمليات الفضائية التجارية.

تأثير العمليات الفضائية التجارية على الطيران المدني

(ورقة مقدمة من اتحاد النقل الجوي (IATA) والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA)

والاتحاد الدولي لرابطات مراقبي الحركة الجوية (IFATCA))

الموجز التنفيذي

تقدم ورقة العمل هذه القضايا المتعلقة بتأثير ظهور الفضاء التجاري على الطيران المدني، وتحدد الحاجة إلى أن تبدأ الإيكاو في وضع مواد إرشادية تتعلق بالتشغيل الآمن والمنظم للمركبات الفضائية العابرة للمجال الجوي المدني. وتعترف ورقة العمل بأن أي تغييرات في تصاميم الفضاء الجوي لا ينبغي أن تؤدي إلى تغيير تفويض المجال الجوي الممنوح للدول، ولا تحديد مستوى الخدمات المقدمة.

الإجراء: يُدعى المؤتمر إلى الموافقة على التوصية الواردة في الفقرة ٣-١.

١- المقدمة

١-١ أدت التطورات في أنشطة الفضاء التجارية وغيرها من الأنشطة الطارئة الجديدة إلى خلق فئة جديدة لمشغلي الطيران، وغيّرت مفهوم العمليات المدنية التقليدية. وقد أثرت هذه العمليات على المحادثات والتفاعلات بين الفضاء التجاري ومشغلي الطيران. وقد ركز دور الإيكاو في المناقشات المتعلقة بالفضاء التجاري بشكل عام على الجوانب المتعلقة بتلك العمليات في المجال الجوي المدني، والأثر الذي قد يكون لذلك على العمليات بين مستوى الطيران FL410 و FL600. ومع ذلك، فإن السؤال الناشئ الذي يجب معالجته هو الحاجة إلى أن تناقش الإيكاو قضايا تتعلق بعمليات إطلاق المركبات الفضائية المدنية، وحقول الحطام المطبقة، ولوائح المجال الجوي المرتبطة بها.

٢-١ ومع تكثيف المحادثات المتعلقة بأنواع المستخدمين المتنوعة في المجال الجوي المشترك والحاجة إلى استيعابها بأمان، تنمو محادثة مماثلة بخصوص عبور هذه المركبات الفضائية. وقد تمّ تسليط الضوء فقط على الحاجة إلى البدء بتطوير مواد توجيهية تنظيمية مناسبة ومعايير قياسية وممارسات موصى بها ذات صلة بإدارة الفضاء الجوي حيث تحدث هذه الأنشطة. ومع زيادة معدل العمليات الفضائية التجارية، لم يعد مجتمع الطيران قادراً على الانتظار لمعالجة هذه المخاوف.

^١ الإصدارات الإنكليزية والعربية والصينية والفرنسية والروسية والإسبانية مقدمة من الأيانات.

٢- المناقشة

١-٢ يعتبر تعيين المجال الجوي الذي تُقدم خدمات الحركة الجوية فيه متميزاً، ومفصلاً عن تحديد المجال الجوي السيادي. ينص الملحق ١١- "خدمات الحركة الجوية"، الفصل ٢ على ما يلي: "تحدد الدول المتعاقدة، وفقاً لأحكام هذا الملحق والأقاليم التي تخضع لولايتها القضائية، تلك الأجزاء من المجال الجوي والمطارات التي سيتم توفير خدمات الحركة الجوية فيها". ولا يتطلب الملحق من الدولة توفير خدمات الحركة الجوية ضمن حجم مجالها الجوي السيادي.

٢-٢ يقدم الملحق ١١، الفصل ٢ أيضاً قائمة بالعناصر التي ينبغي أخذها بعين الاعتبار عند تحديد احتياجات خدمات الحركة الجوية، والتي تشمل أنواع الطائرات والكثافة. ويسمح ذلك للدول بتحديد متى يمكن أن تؤدي الزيادة في الأنشطة إلى الحاجة إلى خدمات إضافية. وقد تحدد الدول أيضاً فئات الفضاء الجوي المناسبة لحجم معين من الفضاء الجوي استناداً إلى نوع العمليات، بما في ذلك الحدود الرأسية. ولا يُشترط وجود الحد الأعلى المشترك للمجال الجوي الخاضع للمراقبة بموجب الملحق.

٣-٢ أدى تزايد تواتر عمليات الإطلاق التجاري في الفضاء، واستعادة المراحل المستغلة ومركبات الإطلاق القابلة لإعادة الاستخدام، وحقول الحطام المرتبطة بها إلى الحاجة إلى معايير سلامة محددة بوضوح. وقد وضعت هذه الأنشطة والقيود المرتبطة بها عبئاً لا لزوم له على المجال الجوي الدولي. وينبغي على مزودي خدمات الإطلاق ومدراء المجال الجوي التحكم في عدم القدرة على التنبؤ بكفاءة الرحلات والطريقة التي يتم بها تنظيم القيود المفروضة على المجال الجوي. وقد خلقت هذه المشكلات خللاً في المجال الجوي الذي يتم تقييده بطريقة تشجع صناعة ما حساب صناعة أخرى. وسواء كانت هناك صناعة ناشئة أو راسخة، ينبغي أن تلتزم جميعها بتطوير التخفيف من حدة مخاطر السلامة التي من شأنها أن تحد من التأثير على المستخدمين. وينبغي الحفاظ على حرية الملاحة والمساواة في الاستخدام.

٤-٢ للعبور فوق كل من أعالي البحار، ومن وإلى المجال الجوي الأعلى آثار على كافة مستخدمي الفضاء الجوي. ولذلك، ينبغي أن يشترك مجتمع الطيران بأكمله بتطوير الإرشاد والمعايير القياسية والممارسات الموصى بها لهذه العمليات.

٥-٢ تضمنت النهج الحالية المتعلقة بعمليات الإطلاق الفضائية التجارية تخصيص مناطق محظورة تشمل منطقة الإطلاق، وحقل الحطام، وحسب نوع المركبة منطقة إعادة الدخول. وقد تم احتواء هذه المناطق في الغالب في أعالي البحار، مع حماية مناطق مختلفة. ويعتبر حجم المناطق، ومقدار الوقت الذي يتم فيه حظر هذه المناطق والعمليات المستخدمة لإخطار المشغلين المدنيين أمر غير قياسي.

٦-٢ هناك شاغلان رئيسيان مع النهج الحالي. تجري العمليات فوق المياه الدولية ولكنها ليس مرتكزة على إجراءات دولية، وعدم وجود إجراءات ومعايير متناسقة لا يضمن التشغيل الآمن والفعال.

٧-٢ وكوسيلة ممكنة لبدء المناقشات المتعلقة بإنشاء عملية أكثر فعالية وكفاءة، يمكن استخدام الأحكام القائمة الواردة في اتفاقات الملاحة الجوية الإقليمية كوسيلة لمعالجة كل من عمليات الإطلاق عالية الارتفاع وعمليات الإطلاق التجارية. وعلى وجه الخصوص، ينبغي النظر في أشكال المجال الجوي الحالية ومتطلبات المجال الجوي المتوقعة. وسيساعد ذلك في ضمان فصل فقط المناطق التي تتطلب حماية من المخاطر المحتملة من عمليات الطيران المدني.

٣- الخلاصة

٣-١ مع توقع زيادة العمليات التجارية في المجال الجوي الدولي، ستحتاج الإيكاو إلى تقديم المساعدة في ضمان استيعاب هذا النمو بطريقة آمنة ومنظمة. ولاستيعاب هذه التطورات، يدعى المؤتمر للموافقة على التوصية التالية:

التوصية ٥-١ / x - بشأن تأثير القضايا الناشئة على الطيران المدني

أن يقوم المؤتمر بما يلي:

(أ) دعوة الدول إلى ملاحظة تطور الأنشطة الفضائية التجارية والاعتراف بأن هذا الوافد الجديد ينبغي أن يكون موضع اهتمام كافة مستخدمي المجال الجوي؛

(ب) باستخدام المواد الإرشادية وأفضل الممارسات، الطلب من الإيكاو الشروع في وضع أحكام لإدماج العمليات الفضائية التجارية في المجال الجوي الخاضع للمراقبة، ووضع نموذج محدد للمخاطر بما في ذلك إنشاء حقل محمي محسّن للحطام لمعالجة المخاطر الفريدة الناجمة عن هذه العمليات الجديدة.

- انتهى -