AN-Conf/14-WP/40
27/6/24

منظمة الطيران المدني الدولي

ورقة عمل

المؤتمر الرابع عشر للملاحة الجوية

مونتريال، كندا، من ٢٠٢٤/٨/٢٦ إلى ٢٠٢٤/٩/٦

البند ٣ من جدول الأعمال: تحسين أداء شبكة الملاحة الجوية

٣-١: المقترحات من أجل تحسين كفاءة خدمات الملاحة الجوية المساهمة في بلوغ الهدف العالمي الطموح الطويل الأجل

الحد الأدنى من متطلبات مستوى الخدمة في أعالي البحار

(مقدّمة من الإمارات العربية المتحدة)

الموجز التنفيذي

تقترح هذه الورقة إنشاء إطار للحد الأدنى من متطلبات مستوى الخدمة (MSLR) لأقاليم معلومات الطيران (FIR) فوق أعالي البحار لتعزيز خدمات الملاحة الجوية (ANS). واستناداً إلى اتفاقية الطيران المدني الدولي، تتناول الورقة الحاجة إلى توحيد الحدود الدُنيا للفصل بين الطائرات وتحسين خدمات الحركة الجوية في المجال الجوي المحيطي فوق أعالي البحار للقضاء على اختناقات الحركة الجوية العالمية والحد من الآثار البيئية. وتدعو الورقة إلى التعاون العالمي وإيجاد حلول حديثة لإدارة الحركة الجوية (ATM). ويهدف الإطار المقترح للحد الأدنى من متطلبات مستوى الخدمة، والذي ستُشرف عليه الإيكاو، إلى توحيد الحدود الدنيا للفصل بين الطائرات، وتعزيز التعاون بين مقدمي خدمات الملاحة الجوية، وضمان مراعاة المساواة في الوصول إلى المجال الجوي المحيطي. وتوصي الورقة باعتماد إطار للحد الأدنى من متطلبات مستوى الخدمة لتحسين إدارة الحركة الجوية وتعزيز كفاءة الملاحة الجوية العالمية.

الإجراءات: يُرجى من المؤتمر الموافقة على التوصية المذكورة في الفقرة ٣.

١- المقدمة

١-١ استناداً إلى ديباجة "اتفاقية الطيران المدني الدولي" (Doc 7300) فإنّ "تطور الطيران المدني الدولي مستقبلا يمكن أن يساعد كثيراً على إيجاد وإبقاء الصداقة والتفاهم بين أمم العالم وشعوبه." وحيث أنه كان "من المرغوب فيه تجنب الخلافات بين الأمم والشعوب والنهوض فيما بينها بالتعاون الذي يعتمد عليه سلام العالم" ولما كانت الحكومات الموقعة "اتفقت على مبادئ وترتيبات معينة تضمن للطيران المدني الدولي التطور على نحو آمن ومنظم، وتحقق إنشاء خطوط دولية للنقل الجوي على أساس تكافؤ الفرص واستثمارها بطريقة اقتصادية وسليمة"، تقترح الورقة التالية إنشاء إطار لتوفير الحد الأدنى من متطلبات مستوى الخدمة (MSLR) عبر أقاليم معلومات الطيران (FIRs) فوق أعالي البحار (المجال الجوي المحيطي).

١-٢ ومع الحرص على عدم المساس بحقوق الدول المتعاقدة، أو الحد من نطاق ممارستها لحقوقها السيادية، تُعنى هذه الورقة بالمجال الجوي المتاح للبشرية جمعاء فوق أعالي البحار والمجال الجوي المحيطي بغرض تيسير خدمات الحركة الجوية بما يحقق السلامة والكفاءة والسرعة.

١-٣ ووفقاً للمادة ٢٢ من الاتفاقية توافق "كل دولة متعاقدة أن تتخذ، عن طريق إصدار أنظمة خاصة أو بأي وسيلة أخرى، كل التدابير العملية لتسهيل ملاحة الطائرات بين أقاليم الدول المتعاقدة وتسريعها، وتجنّب أي تأخير لا داعٍ له للطائرات والطواقم والركاب والبضائع، خصوصاً فيما يتعلق بتطبيق قوانين الهجرة والحجر الصحي والجمارك وإجراءات التصريح".

٢- المناقشة

٢-١ نظراً لعدم وجود أي اتفاق على توحيد الحدود الدنيا للفصل بين الطائرات فيما بين أقاليم معلومات الطيران وأقاليم الملاحة الجوية، هناك مساحات من المجال الجوي، وخاصةً عبر أقاليم الإيكاو للملاحة الجوية، تشكل اختناقات عالمية وتتطلب اهتماماً فورياً من أجل تسهيل حركة المرور العالمية، وتوفير خدمات الحركة الجوية الفعالة، والحد من الآثار البيئية الضارة لأنشطة الطيران.

٢-٢ ولابد من التعاون العالمي لبلورة المبادرات تأكيداً على الاهتمام بهذا الأمر، ولكي يُستعان بهذه المبادرات في مواصلة إدخال التحسينات على معالجة خدمات الحركة الجوية من إقليم إلى آخر في أعالي البحار باعتماد حلول حديثة لإدارة الحركة الجوية، والإدارة الفعالة لانسياب الحركة الجوية، والاستخدام المرن للمجال الجوي، وتحسين التنسيق بين القطاعين المدني والعسكري عبر جزء كبير من المجال الجوي.

٢-٣ ومن شأن تجاهل هذه المشكلة المستمرة في أجزاء كبيرة من المجال الجوي فوق أعالي البحار أن يؤدي إلى انتشار الاختناقات الحالية بأنماط عشوائية وتتردى بسببه كفاءة خدمات الحركة الجوية، كما سيؤدي إلى عدم تلبية احتياجات التطوير المستقبلي لمساعي إدارة الحركة الجوية والتطورات التكنولوجية المتسارعة الخطى وتوسيع أساطيل مستخدمي المجال الجوي. وبالإضافة إلى ذلك، ينبغي أن يكون هناك فهم عالمي لأهمية الموازنة بين الطلب المتوقع على الحركة الجوية والتقييمات الواقعية للسعة الحالية للمجال الجوي وقدرات كل دولة متعاقدة على الاضطلاع بدورها تجاه مجتمع الطيران.

٢-٤ لذلك، تقترح هذه الورقة وضع برنامج إشرافي على الحد الأدنى من متطلبات مستوى الخدمة عبر المجال الجوي فوق أعالي البحار تحت رعاية الإيكاو ومكاتبها الإقليمية من خلال إجراء تقييم واضح لتدابير خدمات الحركة الجوية الحالية والحدود الدنيا عن طريق سياسات بيانات مفتوحة، واتخاذ قرارات تعاونية، والتشاور مع مستخدمي المجال الجوي وإشراكهم، وأدوات عرض البيانات، والمقاييس الموحدة لإعداد التقارير والأداء.

٢-٥ وتتمثل أهداف الحد الأدنى من متطلبات مستوى الخدمة في مجال الطيران فيما يلي:

أ) توحيد الحدود الدنيا للفصل بين الطائرات في الفضاء الجوي فوق أعالي البحار لتحسين كفاءة الملاحة الجوية؛

ب) تعزيز التعاون بين مقدمي خدمات الملاحة الجوية ومستخدمي الفضاء الجوي لضمان التوافق والاتساق في تطبيق الحدود الدنيا للفصل؛

ج) إتاحة الوصول العادل والمنصف إلى الفضاء الجوي، بهدف عدم الإفراط في وضع الحدود الدنيا للفصل فوق المحيطات والمجال الجوي فوق أعالي البحار؛

د) إنشاء منصة للتقييم والإشراف لحل أوجه القصور الحالية في الملاحة الجوية، وتزويد مستخدمي المجال الجوي بمستوى الخدمة الممتازة الذي تضعه الإيكاو.

٣- الخلاصة

٣-١ يُعد وضع الحد الأدنى من متطلبات مستوى الخدمة فوق أعالي البحار أمراً ضرورياً لتحسين كفاءة الملاحة الجوية وسلامتها. ومن خلال الجهود التعاونية وتنفيذ هذه المبادرة بإشراف منظم تضطلع به الإيكاو، يمكن إحراز تقدم كبير في تحسين إدارة الحركة الجوية في أقاليم معلومات الطيران التي تمتد فوق أعالي البحار.

٣-٢ ومن خلال إعطاء الأولوية لتوحيد الحدود الدنيا للفصل والحلول التكنولوجية، يمكن لمجتمع الطيران التخفيف من التحديات التي يواجهها وتعزيز الكفاءة العامة في منظومة الملاحة الجوية العالمية.

٣-٣ في ضوء ما تقدم، فإن المؤتمر مدعوٌ إلى الموافقة على التوصيات التالية:

أ) إنشاء برنامج خاص بالحد الأدنى من متطلبات مستوى الخدمة لتقييم معالجة الحركة الجوية عبر الأقاليم بغرض تعزيز كيفية تقديم خدمات الملاحة الجوية لمستخدمي المجال الجوي؛

ب) يشمل توفير إطار الإشراف على الحد الأدنى من متطلبات مستوى الخدمة عبر أقاليم معلومات الطيران الأجزاءَ الواقعة فوق أعالي البحار؛

ج) دعم الجهود المبذولة فيما بين الأقاليم والرامية إلى تبسيط تنفيذ الحد الأدنى من متطلبات مستوى الخدمة من خلال المكاتب الإقليمية للإيكاو.

— انتهى —