



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

عمليات خدمات الحركة الجوية العابرة للحدود

(ورقة مقدمة من الاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF))

الموجز التنفيذي

تعرض ورقة العمل هذه معلومات تتعلق بعمليات خدمات الحركة الجوية العابرة للحدود، وتطلب من منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) ضمان أن أي توسيع للمفهوم الحالي يحافظ على السلامة.
الإجراءات: يُرجى من المؤتمر القيام بما يلي:

- أ) الإحاطة علماً بالمعلومات المتعلقة باستخدام وتوسيع مفهوم عمليات خدمات الحركة الجوية العابرة للحدود؛
- ب) الطلب من أمانة الإيكاو التعاون مع جميع أصحاب المصلحة لضمان أن أي توسع في عمليات خدمات الحركة الجوية العابرة للحدود يحافظ على المستويات الحالية لسلامة الطيران التشغيلية أو يحسنها؛
- ج) الطلب من أمانة الإيكاو تحديث الملحق رقم ١١ - خدمات الحركة الجوية، وغيره من الوثائق ذات الصلة لضمان أن أي توسع في عمليات خدمات الحركة الجوية العابرة للحدود يحافظ على المستويات الحالية لسلامة التشغيلية أو يحسنها؛
- د) الطلب من أمانة الإيكاو تحديث الملحق رقم ١١ مشفوعاً بتوصيات للدول لتعزيز المواءمة في أساليب التشغيل، وتصميم المجال الجوي والتصنيفات على الحدود المتاخمة، بالإضافة إلى تبادل البيانات لتحسين السلامة والفوائد البيئية؛
- هـ) الطلب من أمانة الإيكاو ضمان أن أي إطار قد يُطلب منها تطويره للمساعدة في توسيع عمليات خدمات الحركة الجوية العابرة للحدود في أي وقت في المستقبل، يأخذ في الاعتبار القضايا المتعلقة بالتداعيات القانونية والقضائية، وعوامل الترخيص والكفاءة الجارية، وجهود وكالات الأمم المتحدة المتخصصة الأخرى مثل منظمة العمل الدولية (ILO).

^١ قدم الاتحاد الدولي لعمال النقل هذه النسخة باللغات العربية والصينية والإنجليزية والفرنسية والروسية والإسبانية.

١- المقدمة

- ١-١ لقد كان مفهوم العمليات العابرة للحدود قيد الممارسة لسنوات عديدة.
- ٢-١ تتدرج المفاهيم الأكثر شيوعاً للعمليات العابرة للحدود تحت فئتين متميزتين: خدمات الحركة الجوية التي تقدمها دولة أو أكثر في المجال الجوي فوق المياه الدولية الممتدة مثل المحيطات، وخدمات الحركة الجوية التي تقدمها دولة أو أكثر في المجال الجوي فوق دول ذات سيادة لا تنتمي إلى الدولة التي تقدم الخدمة.
- ٣-١ هناك أمثلة لا تحصى على الفئة الأخيرة في جميع أنحاء العالم، خاصة عند الحدود الدولية حيث يتم تفويض أجزاء من المجال الجوي بين دولتين أو أكثر، وهناك أمثلة أخرى تشمل تقديم خدمات الحركة الجوية من قبل دولة أو أكثر، لدولة أخرى أو أكثر على أساس أوسع وأكثر تعقيداً، كما هو الحال في مركز ماستريخت لمراقبة المجال الجوي العلوي (يتم تقديم خدمات الحركة الجوية (ATS) لأكثر من أربع دول سيادية).

٢- المناقشة

- ١-٢ بناءً على ما سبق، فإن عمليات إدارة الحركة الجوية العابرة للحدود ليست جديدة ولها دور في مستقبل الطيران لفتح آفاق وفرص جديدة.
- ٢-٢ تمثل إحدى طرق الاستفادة من الفرص المتاحة من العمليات العابرة للحدود، فضلاً عن الطرق المذكورة سابقاً، في تبسيط ومواءمة المجال الجوي خاصة عند نقاط التقاء الحدود، ويشمل ذلك إجراءات التعامل مع الطائرات، فضلاً عن تصميم وتصنيف المجال الجوي عند نقاط التقاء الحدود.
- ٣-٢ تكمن الفرص الأخرى في مشاركة البيانات بين مقدمي خدمات الملاحة الجوية (ANSPs) والدول لتحسين معدلات الوصول والمغادرة ومنع التكدس، وأي تحسين في هذا المجال من شأنه أن يؤدي إلى تحقيق فوائد السلامة، وكذلك الأهداف البيئية.
- ٤-٢ الطريقة الأكثر تحدياً لتطوير عمليات خدمات الحركة الجوية العابرة للحدود هي من خلال فكرة الإدارة اللامركزية للمجال الجوي السيادي، وقد يشمل ذلك نهجاً أكثر انتشاراً وشمولاً للعمليات عبر الحدود حيث تقدم دولة ذات سيادة خدمات الحركة الجوية جزئياً أو كلياً إلى دولة أخرى ذات سيادة قد تكون أو لا تكون مجاورة لها. قد يكون تقديم هذه الخدمات مؤقتاً أو طويل الأجل، وقد يتم أيضاً "تشغيل وإيقاف" تقديم هذه الخدمات بين الدول أو مقدمي الخدمة على أساس منتظم أو غير منتظم، وقد تواجه الإيكاف تحدياً من جانب الدول الأعضاء لتوفير إطار عمل لهذه الطريقة.
- ٥-٢ يتعين على أي إطار من هذا القبيل أن يكون على دراية بمجموعة واسعة من العوامل والتداعيات، بما في ذلك الجوانب القانونية بين الدول ذات السيادة والآثار القانونية المترتبة على العمليات العابرة للحدود، والتأثير على العمليات العسكرية والوضع السيادي، ووضع النظام القضائي ككل.
- ٦-٢ يتعين على أي إطار من هذا القبيل أن يكون على دراية بعناصر الترخيص والكفاءة للموظفين الذين يقدمون الخدمات في إطار العمليات العابرة للحدود، وخاصة في الحالات التي يتم فيها "إيقاف" تقديم خدمات المجال الجوي أو إعادتها بين اثنين أو أكثر من مقدمي الخدمة على أساس منتظم أو غير منتظم.
- ٧-٢ يتعين على أي إطار من هذا القبيل أن يأخذ بعين الاعتبار الآثار المترتبة على التمويل الخاص بتقديم خدمات الملاحة الجوية وكيفية تقسيمه بين مختلف الجهات الفاعلة.

٨-٢ يتعين على أي إطار من هذا القبيل أن يأخذ بعين الاعتبار عوامل أخرى من بينها النقيذ باتفاقيات وتوصيات منظمة العمل الدولية، ويقع على عاتق منظمة الإيكاف، بوصفها وكالة متخصصة تابعة للأمم المتحدة إلى جانب منظمة العمل الدولية واجب التأكد من أن أي إطار قد تضعه أمانتها العامة يتوافق مع اتفاقيات وتوصيات منظمة العمل الدولية حتى لا يتسبب عن غير قصد في خلق مشاكل للدول الأعضاء التي تحاول توسيع نطاق عمليات خدمات الحركة الجوية العابرة للحدود على المستوى الإقليمي أو الوطني.

٣- الخلاصة

١-٣ بشكل عام، هناك أسلوبان رئيسيان لتحسين تقديم خدمات الحركة الجوية على الحدود الدولية وحدود المجال الجوي السيادي، وهما مواءمة الإجراءات والمجال الجوي عند الحدود، والتوسع الشامل في تقديم الخدمات من قبل دولة أو أكثر في المجال الجوي الذي يعود تقليدياً إلى دولة أخرى ذات سيادة.

٢-٣ هناك مجموعة كبيرة من التحديات في كلا الأسلوبين، إلا أن التحديات هي أكبر في الأسلوب الثاني المذكور في النقطة ١-٣، ويمكن أن تكون هناك عواقب غير متوقعة نتيجة سوء تنفيذ العمليات الموسعة العابرة للحدود، مما قد يؤثر في نهاية المطاف على مستويات السلامة التشغيلية الحالية.

— انتهى —