



الجمعية العمومية - الدورة التاسعة والثلاثون

اللجنة الفنية

البند رقم ٣٦ من جدول الأعمال: سلامة الطيران ودعم تنفيذ الملاحة الجوية

إعادة تنظيم المجال الجوي السوداني (إقليم معلومات طيران الخرطوم)

(مقدمة من جمهورية السودان)

(تنقيح رقم ١)

الموجز التنفيذي	
تصف ورقة المعلومات هذه الجهود التي ما برحت سلطة الطيران المدني السوداني تبذلها لإعادة تنظيم المجال الجوي السوداني في إقليم معلومات طيران الخرطوم من أجل الامتثال بفعالية وكفاءة لمتطلبات الخطة العالمية للملاحة الجوية، واعتماد المتطلبات الرامية إلى الحد من انبعاثات الغازات وكفالة حماية البيئة.	
الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالأهداف الاستراتيجية المتعلقة بتحقيق السلامة والقدرة الاستيعابية وكفاءة الملاحة الجوية.
الآثار المالية:	لا ينطبق
المراجع:	الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP)

١- المقدمة

١-١ يتضمن المشروع الذي بدأت سلطة الطيران المدني السوداني في الاجتماع الاستهلاكي الذي انعقد في فبراير ٢٠١٦ بشأن تصميم جديد للمجال الجوي السوداني تغييرات كبيرة على صعيد إدارة الحركة الجوية في المجال الجوي تشمل شبكة الطيران بأكملها انطلاقاً من الأرض إلى ارتفاعات غير محدودة. ويتناول المشروع أيضاً طرق وأساليب العمل وتنظيم المجال الجوي داخل حدود السودان، وأيضاً على نطاق إقليم معلومات طيران الخرطوم بأسره الذي يشمل حالياً المجال الجوي لجنوب السودان وذلك بالتشاور والتعاون مع دولة جنوب السودان. وستشمل عملية التصميم وإعادة التنظيم طريقة التنسيق وتحويل الحركة الجوية على نطاق أقاليم معلومات الطيران المتاخمة عن طريق وصلات شبكية وطرق جوية جديدة عابرة للحدود.

٢-١ علاوة على ذلك، ستنطوي الجهود الرامية إلى إعادة التصميم في المستقبل القريب على مفهوم جديد لإدارة الحركة الجوية على نحو يتيح حرية استخدام الطرق الجوية في المجال الجوي.

¹ قدمت جمهورية السودان هذه الورقة باللغة الإنجليزية والعربية.

٢- الاستخدام المرن للمجال الجوي

١-٢ الهدف الرئيسي للجهود الرامية إلى إعادة تصميم المجال الجوي وإعادة تنظيمه هو الامتثال للخطة العالمية للملاحة الجوية والخطة الإقليمية للملاحة الجوية، فضلاً عن تطبيق مفهوم خارطة طريق الملاحة القائمة على الإجراءات، وخطة السودان الوطنية للملاحة الجوية. وبصوة عامة، ترمي العمليات والإجراءات المستخدمة، وبصفة خاصة الهدف من العملية برمتها، إلى الامتثال التام لوثائق الإيكاو ذات الصلة.

٢-٢ وبفضل إعادة تصميم المجال الجوي السوداني، يسعى السودان أيضاً إلى الاستجابة لطلبات مستخدمي المجال الجوي السوداني على ضوء المعلومات المستقاة التي يقدمونها، وهي طلبات تتعلق بصورة رئيسية بالطلبات لاستخدام طرق جوية مباشرة عبر المجال الجوي، وهي طلبات متكررة تقدمها شركات النقل الجوي المستخدمة للأجواء السودانية.

٣-٢ وبناء على ذلك، فإن عملية إعادة تصميم المجال الجوي وإعادة تنظيمه ستتم بالتعاون مع اتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا)، كما سيتم إبلاغ مستخدمي المجال الجوي مباشرة بهذه العملية لضمان تلبية الطلب على الاستخدام الأفضل للمجال الجوي السوداني، وتوفير خدمات ملاحة جوية على نحو فعال لدعم شركات الطيران من أجل تشغيل عملياتها الجوية على نحو يتسم بالسلامة والجودة الاقتصادية، ومن ثم، تحقيق ما نصبو إليه بفضل سيناريو تنظيم المجال الجوي.

٤-٢ وكجزء من خطة إعادة التصميم والتنظيم، ستنظر سلطة الطيران المدني السوداني أيضاً في استراتيجية المدن التي تشكل الخط الجوي أو القطاع لعمليات شركات الطيران، كما ستقترح السلطة هذه الاستراتيجية لأقاليم معلومات الطيران المتاخمة من أجل توسيع نطاق طرق الملاحة المباشرة المقترحة على الصعيد الإقليمي بغية المساعدة في تحقيق التكامل التلقائي بين الخطة العالمية لسلامة الملاحة الجوية والخطة الإقليمية لسلامة الملاحة الجوية.

٥-٢ وبفضل تنفيذ هذا المنظور لسيناريو المجال الجوي، من المُقدر أن يبلغ عدد الأميال من الطيران التي سيتم توفيرها ٥٠٤٩٤٠ ميلاً بحرياً في السنة نتيجة لتنفيذ ٥٠ طريقاً جويًا جديداً من طرق ملاحة المنطقة، بما في ذلك ٣٠ طريقاً مباشراً وأحادي الاتجاه على نطاق المجال الجوي.

٦-٢ والسودان مقتنع بأن عملية إعادة تصميم وتنظيم مجاله الجوي ستتمكن من أن يصبح من بين الدول المتعاقدة الأولى في المنطقة التي تنفذ مفهوم حرية استخدام الطرق الجوية في مجالها الجوي.

٧-٢ وبالإضافة إلى الفوائد المتوقعة بالنسبة لشركات الطيران التي تقدر بحوالي مائة مليون دولار من الدولارات الأمريكية في السنة، هناك أيضاً فوائد بيئية يضعها السودان في مقدمة أولوياته، وهي فوائد ناجمة عن الحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون بفضل إعادة تصميم وتنظيم المجال الجوي بحيث يُقدر توفير ما لا يقل عن ٥٠٠ ٠٠٠ طن من الوقود في السنة نتيجة للاقتصاد في الاستهلاك.

٨-٢ وأخيراً فإن المجال الجوي السوداني يتسم بموقع جغرافي - استراتيجي في المنطقة، وهذه ميزة تتطلب التعاضد والتعاون على نحو وثيق مع أقاليم معلومات الطيران المتاخمة التابعة لمختلف أقاليم الإيكاو التي قد تتباين متطلبات خطتها الإقليمية للملاحة الجوية، كما قد تختلف التحديات التي تواجه كل منها. ومع ذلك، فإن السودان على أهبة الاستعداد للعمل بالتعاون مع كل أقاليم معلومات الطيران المتاخمة من أجل إدارة ومواءمة نظام ملاحة جوية إقليمي لضمان السلامة والكفاءة في إطار الخطة العالمية للملاحة الجوية.

٣- ملخص الأداء

١-٣ الجدول في الصفحة التالية يوضح بالأرقام ملخص الاداء المتحقق جراء إعادة تصميم وتنظيم المجال الجوي.

Proposal Route	Current Route(NM)	Proposed Route(NM)	Gain per aircraft(NM)	Number of flights/year	Global saved miles (NM/year)	Comments
ORNAT - WPTDD - DEKUM	1019	958	61		0	
ORNAT - WPTGG - JUB	1018	981	37		0	
ORNAT - WPTJJ - EPLAS	1104	1097	7		0	West side of P10B
ORNAT - ALPOX - KUVTI	1063	1038	25		0	Arrivals and departures HSSS
ATMUL - ASKOL	720	469	251	1053	264303	
ATMUL - ILBIB	1057	681	376		0	
ATMUL - KISAL	1072	771	301		0	
ATMUL - KAFIA	1072	771	301		0	
ATMUL - NE002 - DEKUM	1147	1043	104		0	East side of P10B
ATMUL - NE002 - JUB	1083	1038	45	3	135	
ATMUL - WPT00 - AVONO					0	Creation
ATMUL - KUVTI - TIKAT	700	687	13	68	884	Overflying traffic
ATMUL - ERBUK	700	671	29		0	Only traffic to and from HAAB
NUBAR - ASKOL	664	570	94	495	46530	
NUBAR - NW009 - KISAL	1022	844	178		0	
NUBAR - SE004 - ASKON	1158	986	172		0	
NUBAR - DEKUM	1099	1048	51	82	4182	
NUBAR - MLK - JUB	1031	1022	9		0	
NUBAR - MRW - IMDUR - EPLAS	1117	857	260		0	
NUBAR - KUVTI - AVONO	772	768	4	5862	23448	HSSS to and from EGYPT
NUBAR - TIKAT	650	620	30	1956	58680	Overflying traffic
NUBAR - ALRAP	503	503	0		0	Only traffic to and from HAAB
KAROX - GNA	970	922	48	459	22032	Unidirectional and delimits North side of P10B
KAROX - DELAM - FSR - ILBIB	1081	1053	28	243	6804	KAROX DELAM is unidirectional and delimits South side of P10B
KAROX - DELAM - KISAL	1100	1069	31	559	17329	KAROX DELAM is unidirectional
KAROX - MAHDI - KAFIA	1139	1126	13	444	5772	Unidirectional route
KAROX - MAHDI - PASIL	464	457	7	539	3773	Unidirectional route to HSSS
KAROX - MAHDI - WPTEE - ASKON	1220	1068	152		0	Unidirectional route
KAROX - MAHDI - PSD - WPTNN - IMDUR - JUB	1108	1040	68	751	51068	PSD IMDUR is unidirectional
TOKAR - MIPOL					0	Unidirectional route
AXOTI - WPTLL - KURAM					0	Separation with AVONO MONAN
AVONO - MONAN					0	Separation with AXOTI KURAM
JUB - IMDUR - WPTPP - MIPOL	1089	1017	72		0	IMDUR JUB is unidirectional
SAGBU - JUB					0	
ASKON - BOGUM - MIPOL	1220	1068	152		0	Unidirectional route
KISAL - KTM - PSD - BOGUM - MIPOL	1080	1067	13		0	KTM PSD BOGUM MIPOL is unidirectional
KTM - PSD - BOGUM - MIPOL	446	445	1		0	KTM PSD BOGUM MIPOL is now unidirectional
KTM - DELAM - GNA	600	596	4		0	
KTM - NLY					0	
NLY GNA		166			0	
NLY FSR		94			0	
NLY OBD		314			0	
NLY MLK		422			0	