منظمة الطيران المدني الدولي

ورقة عمل

A40-WP/359
TE/149
2/8/19

الجمعية العمومية – الدورة الأربعون

اللجنة الفنية

البند رقم ٣٠: المسائل الأخرى المعروضة على نظر اللجنة الفنية

ضرورة زيادة جهود التعاون والتنسيق بين الدول المتجاورة في إقليمي معلومات الطيران في الكاريبي وأمريكا الجنوبية

(مقدمة من جمهورية فنزويلا البوليفارية)

الموجز التنفيذي

تعرض ورقة العمل هذه الجوانب العملية التي يجب على الدول مراعاتها فيما يتعلق بالتنسيق والتعاون بين الحركة الجوية المدنية والعسكرية، ما يجعل من الممكن ضمان سلامة وانتظام وكفاءة الطيران المدني، وتلبية متطلبات الحركة الجوية العسكرية، من خلال إنشاء مجال جوي ديناميكي. بالإضافة إلى ذلك، تحث الورقة على ضرورة إجراء تحليل للمخاطر المترتبة عن عدم مراعاة معايير واضحة ومحددة بين الدول المتجاورة في توفير خدمات النقل الجوي.

ولا يمكن تحقيق ذلك إلا من خلال دمج إجراءات مراقبة الطيران وتخطيط الطيران، في مراكز مراقبة المنطقة داخل الوحدات المعنية.

الإجراء: يُطلب إلى الجمعية العمومية:

أ) أن تؤكد على ضرورة التنسيق الوثيق بين الدول المتجاورة في إقليمي الكاريبي وأمريكا الجنوبية بهدف تحقيق الاستخدام الأمثل للمجال الجوي العابر للقارات، مع المحافظة على قواعد السلامة والكفاءة المنصوص عليها في الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP) والخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP)؛

ب) أن تطلب من الإيكاو التسليم بالحاجة إلى قدر أكبر من التعاون بين الدول المتجاورة من أجل صون الملاحة الجوية الدولية وانتظامها وفقاً لمعايير السلامة من خلال الامتثال لاتفاقات التشغيل النافذة؛

ج) أن تحث الإيكاو على تشجيع المزيد من الاتصالات العملية بين الإقليمين بغية تحقيق الأهداف الاستراتيجية للمنظمة بما يعود بالنفع على مجتمع الطيران الدولي.

الأهداف الاستراتيجية:	تتعلق ورقة العمل هذه بالهدفين الاستراتيجيين المتعلقين بسلامة الطيران وبكفاءة وسعة الملاحة الجوية
الآثار المالية:	لا ينطبق

[1] النسخة الإسبانية مقدمة من جمهورية فنزويلا البوليفارية.

المراجع:	– الملحق الحادي عشر لاتفاقية الطيران المدني – خدمات الحركة الجوية – الخطة العالمية للسلامة الجوية (الوثيقة Doc 9750) – الخطة العالمية للملاحة الجوية ٢٠١٧–٢٠١٩ (الوثيقة Doc 10004) – إجراءات خدمات الملاحة الجوية – إدارة الحركة الجوية (الوثيقة Doc.4444) – الاتفاقات التشغيلية بين الدول بشأن تقديم خدمات الحركة الجوية

١– المقدمة

١–١ تحتاج الدول إلى إدارة مجالها الجوي بطريقة تلبي متطلبات الطيران المدني والعسكري. ولكي يعمل الطيران الدولي كنظام آمن ومتناسق، وافقت الدول على التعاون في تحديد إطار تنظيم رقابي مشترك، وفي أمور أخرى من بينها خدمات الحركة الجوية، التي تشمل الوصول إلى المجال الجوي واستخدامه.

١–٢ ونظرًا لأن المجال الجوي بات مورداً ما فتئ يزداد ندرة وقيمة، فإنه يجب على الدول أن تعتمد نهجاً متوازناً لإدارة الحركة الجوية، على نحو يتم فيه تنسيق متطلبات الحركة والأمن القومي والوفاء بها. ويتطلب هذا الأمر التواصل والتعاون والتعاضد.

١–٣ والقاعدة القياسية وصف للخصائص المادية، أو التشكيلة، أو المادة، أو الأداء، أو الموظفين أو الإجراءات، ويعتبر تطبيقها الموحد ضرورياً من أجل سلامة الملاحة الجوية الدولية وانتظامها. ويتعين على الدول المتعاقدة أن تتقيد بذلك وفقًا للاتفاقية؛ وفي حالة تعذر الامتثال، يتعين توجيه إخطار إلى المجلس بهذا الشأن، بموجب المادة الثامنة والثلاثين من اتفاقية شيكاغو.

١–٤ وتحدد الاتفاقية الصلاحيات والقيود التي تترتب على جميع الدول الأعضاء في الإيكاو، وتتوخى ضرورة اعتماد القواعد والتوصيات الدولية لتنظيم النقل الجوي الدولي. وتسلم الاتفاقية بمبدأ أن لكل دولة سيادة كاملة وحصرية على المجال الجوي فوق أراضيها، وتقبل به. وهنا لا بد من التأكيد على أن السيادة الكاملة إنما تقع على أراضي الدولة المعنية، وليس على أراضي أي دولة أخرى.

١–٥ وبفضل تنامي الحوار وتغيّر الواقع الثقافي، أصبح التعاون المدني/العسكري موضوعًا ذا أهمية في جميع أنحاء العالم، نظرًا للفوائد الجمة التي ينطوي عليها هذا التعاون لأنظمة إدارة الحركة الجوية وأنشطة الطيران الأخرى، المدنية منها والعسكرية على حد سواء.

٢– التحليل

٢–١ تنص المادة ٣ (د) من اتفاقية شيكاغو على أن "تتعهد الدول المتعاقدة عند إصدار القواعد المتعلقة بطائرات الدولة التابعة لها بأن تأخذ بعين الاعتبار سلامة الملاحة الجوية للطائرات المدنية".

٢–٢ وينص الفصل الأول من الكتاب الدوري Cir 330-AN/189 الصادر عن الإيكاو بعنوان "التعاون المدني/ العسكري في إدارة الحركة الجوية" في الفقرة ١–٢–٣، على "إلزام الدول بحماية ملاحة الطائرات المدنية عندما تضع قواعد لطائرات دولها". وهذا يعني أن الأمر متروك لفرادى الدول لتنظم هذه العمليات والخدمات، مما يؤدي إلى نشوء لوائح تنظيمية عسكرية متباينة تبايناً كبيراً. إلا إن اتساق اللوائح التنظيمية، لا سيما في الأجواء المزدحمة، شرط مسبق لأي نظام طيران لكي يكون مأموناً ويعمل بكفاءة وعلى نحو مستدام بيئياً". ويجب أن يقترن هذا التنسيق بالمتطلبات التشغيلية ومعايير السلامة الخاصة بالدول المتجاورة.

٢-٣ وكما هو مذكور في تمهيد الملحق الحادي عشر، يجوز للدولة أن تفوض دولة أخرى مسؤولية تقديم خدمات الحركة الجوية. ومع ذلك، فإن الدول تحتفظ بالسيادة على المجال الجوي الذي ينشأ بخصوصه هذا التفويض، على نحو ما تؤكده الاتفاقية التي تجمعها. وقد يتطلب هذا العامل – وهذا هو الحال بالفعل – تنسيقاً إضافياً في التعاون المدني/العسكري، مع المراعاة الواجبة للاتفاقات الثنائية أو متعددة الأطراف.

٢-٤ وبناءً على ذلك، يؤكد الكتاب الدوري Cir 330-AN/189، في الفقرة ١-٢-٦، على أن زيادة العمليات العسكرية المتعددة الجنسيات التي تعبر الحدود الدولية تتطلب عمليات تنسيق وتخطيط معقدة لتجنب الفصل أو فرض القيود على نحو غير ضروري ولتحقيق مستوى السلامة المطلوب. وفي ضوء المادة ٣ (د) من الاتفاقية، ينبغي أن توفر الإيكاو الدعم للدول في تنسيق عمليات طائراتها الحكومية والخدمات ذات الصلة في الإطار الإقليمي، بل في جميع أنحاء العالم، وذلك هو الأمثل.

٢-٥ وفي ضوء ما تقدم، تحدد اتفاقية الطيران المدني الدولي الحاجة إلى إطار رقابي ينشئ التزامات على الدول فيما يتعلق بالمسائل المدنية/العسكرية، مثل صياغة لوائح السلامة الجوية التي تمتثل للقواعد والتوصيات الصادرة عن الإيكاو والمنصوص عليها في ملاحق الاتفاقية (المادة ٣٧) واعتماد تدابير تتعلق، على سبيل المثال، بإدارة الحركة الجوية، مثل تصنيف المجال الجوي والتنسيق فيما يتعلق بالتنسيق المدني/العسكري.

٢-٦ ويجب أن يمتد ذلك إلى ما وراء حدود أراضي الدولة، أو حدود تقديم خدمات الحركة الجوية، أو إقليم معلومات الطيران لكل دولة، حتى عندما يتعلق الأمر بالمجال الجوي الدولي أو المجال الجوي فوق المياه الدولية، طالما أن بعض الدول تقدم الخدمات في هذه المجالات الجوية لأنها تقع في حدود إقليم معلومات الطيران.

٢-٧ ومن هنا تأتي أهمية تنسيق الأنشطة والعمليات المدنية/العسكرية التي تتجاوز حدود فرادى الدول ويمكن، في أي وقت، أن تؤثر على سلامة العمليات المدنية في المجال الجوي الواقع تحت مسؤولية دولة مجاورة.

٢-٨ ويحدد الملحق الثاني – قواعد الجو – القواعد المتعلقة برحلات الطائرات والمناورات في نطاق المادة الثانية عشرة من الاتفاقية. ويشمل أحكاما للتنسيق مع السلطات العسكرية بالنظر إلى سلامة أراضي الدولة وسيادتها عليها، أي لأسباب تتعلق بالدفاع الجوي. ومن أجل تيسير التنسيق مع الوحدات العسكرية المختصة، يجب تقديم خطة طيران لأي رحلة داخل المنطقة المحددة أو على امتداد الممرات الجوية المعينة. وفي مثل هذه الحالات تُقدَّم خطة الطيران ابتغاء تيسير التنسيق ومراقبة الطيران من خلال التبادل الشفاف للبيانات في الوقت الفعلي.

– انتهـى –