



الجمعية العمومية - الدورة الثانية والأربعون

اللجنة الفنية

البند رقم ٢٤: المبادرات ذات الأولوية في مجالي السلامة الجوية والملاحة الجوية

اقتراح لإحراز تقدم في دمج العمليات الفضائية في منظومة الطيران المدني الدولي

(ورقة مقدمة من شيلي بدعم من ١٨ دولة من الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا
اللاتينية (LACAC))^٢

الموجز التنفيذي

تتعايش العمليات الفضائية مع الطيران منذ عام ١٩٤٩. وعلى الرغم من إجراء محاولات للتنسيق بين المجالين - باعتبارهما مستخدمين لنفس المورد، ألا وهو المجال الجوي - فإن زخم هذه المبادرات قد ضعف بمرور الوقت. تخضع الدول المتعاقدة في اتفاقية شيكاغو والتي تتأثر بالعمليات الفضائية لأحكام المرفق الخامس عشر - "خدمات معلومات الطيران"، فيما يتعلق بالإخطار بالأنشطة الخطرة في مناطق معلومات الطيران (FIR) الخاصة بكل منها. بيد أن هذه الدول ليس لديها أدوات فعالة للتعاون في إدارة استخدام المجال الجوي في هذه السياقات. وبالنظر إلى الوتيرة المتزايدة لعمليات إطلاق المركبات الفضائية وعودتها، والزيادة المطردة في عمليات الطيران المدني الدولي، وظهور جهات فاعلة جديدة في منظومة الطيران، فمن المستحسن تماماً تعزيز التنسيق بين الوكالات المتخصصة التابعة لمنظومة الأمم المتحدة المختصة في هذه المجالات.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى تكليف المجلس باتخاذ الخطوات اللازمة لاستئناف المناقشات مع الوكالات المتخصصة المختصة في منظومة الأمم المتحدة، ودعم هذه المناقشات، من أجل تعزيز دمج العمليات الفضائية في منظومة الطيران المدني، مع الحفاظ على تطوير كلا النشاطين بشكل متناسق وآمن وفعال.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل بالهدفين الاستراتيجيين: "ضمان السلامة والأمن لكل رحلة جوية"، و"التنمية الاقتصادية للنقل الجوي تضمن تحقيق الازدهار الاقتصادي والرفاه المجتمعي للجميع".
-----------------------	--

^١ النسخة الإسبانية قَدِّمَتْها شيلي.

^٢ الأرجنتين وبلير وبوليفيا (دولة - متعددة القوميات) وكولومبيا وكوستاريكا وكوبا والجمهورية الدومينيكية وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجامايكا والمكسيك ونيكاراغوا وباراغواي وبيرو وأوروغواي وفنزويلا (جمهورية - البوليفارية).

- لا تترتب أي آثار مالية على الإيكاو. - من المتوقع أن تحافظ استثمارات مقدمي خدمات الملاحة الجوية (ANSP) على ربحيتها. - من المتوقع تحقيق وفورات في التكاليف التشغيلية للمشغلين.	الآثار المالية:
الوثيقة Doc 10184، "القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية" (في ٢٠٢٢/١٠/٧) الوثيقة Doc 10209، "التقرير الصادر عن المؤتمر الرابع عشر للملاحة الجوية، تقرير اللجنة عن البند ٣ من جدول الأعمال ١٠٠ عام من الطيران التجاري (100 Years of Commercial Aviation, Hermes)، هيرميس - منظمة النقل الجوي "الفهرس العام للأجسام الفضائية الاصطناعية"، د. جوناثان سي ماكديويل، <i>General Catalog of Artificial Space Objects</i>, Dr. Jonathan C. McDowell.	المراجع:

١- المقدمة

- ١-١ وفقاً لقاعدة بيانات "الفهرس العام للأجسام الفضائية الاصطناعية" لعالم الفيزياء الفلكية الدكتور جوناثان ماكديويل، فإن أول رحلة غير حربية مسجلة خارج الغلاف الجوي كانت رحلة فايكنغ ١، وهو صاروخ سبر علمي صنّعه مختبر الأبحاث البحرية/ مختبر جونز هوبكنز للفيزياء التطبيقية، أطلق في ١٩٤٩/٥/٣، ووصل إلى ارتفاع ١٠٦ كم. ويشير المطبوع "١٠٠ عام من الطيران التجاري" (100 Years of Commercial Aviation)^٣ إلى أنه بعد ١٣ عاماً فقط من هذا الإنجاز، وتحديداً في عام ١٩٦٢، نقل الطيران التجاري ١٥٦ مليون مسافر في جميع أنحاء العالم، وسُجلت ٤٣ عملية إطلاق دون مدارية.
- ٢-١ في عام ٢٠٢٤، أُطلقت ٨٧ رحلة دون مدارية، و٢٦٣ رحلة مدارية، و٢٧٥ عملية عودة إلى الغلاف الجوي، في حين بلغت أعداد الركاب في النقل الجوي التجاري ٧٧٩ ٠٠٠ ٠٠٠ راكب. ويتضح من إلقاء مجرد نظرة سريعة أن السيناريو قد تغير بشكل واضح وجذري.

٢- المناقشة

- ١-٢ قدمت جمعية الإيكاو منذ دورتها التاسعة والعشرين في عام ١٩٩٢ نظرة استشرافية عندما طلبت من الأمانة ضمان إبلاغ كافة وكالات الفضاء المعنية، بمواقف الطيران المدني الدولي واحتياجاته. كما كلفت الجمعية المنظمة بضمان استمرار تمثيلها في المؤتمرات والاجتماعات المناسبة المتعلقة بالطيران أو التي تؤثر على مصالحها في هذا الصدد.
- ٢-٢ في مارس ٢٠١٥، عُقدت الندوة الأولى للإيكاو ومكتب الأمم المتحدة لشؤون الفضاء الخارجي (UNOOSA) بشأن الفضاء الخارجي في مونتريال. وتناول اللقاء الأنشطة الفضائية الناشئة وعلاقتها بالطيران المدني، إدراكاً أن دخول عدد كبير من الجهات الفاعلة إلى ساحة الفضاء سيؤثر على تطبيق وثائق قانون الفضاء وقانون الجو. وتأكدت في ذلك الاجتماع ضرورة إنشاء مساحات مشتركة بين دوائر الطيران والفضاء.
- ٣-٢ في عام ٢٠١٦، عُقدت الندوة الثانية في أبو ظبي، وكان من بين أهدافها عرض أحدث الاتجاهات في مجال النقل الفضائي التجاري والعمليات دون المدارية، ودراسة الأطر التنظيمية والقانونية للعمليات الفضائية، والتعاون مع الجهات المعنية بالفضاء.

^٣ كوستاس إيأترو، هيرميس - منظمة النقل الجوي، ٢٠١٤، ص ١٢٧.

٤-٢ عقدت آخر ندوة من هذه الندوات في فيينا في عام ٢٠١٧، وتناولت مواضيع مهمة مثل العناصر التي يمكن أن تشكل في المستقبل إدارة حركة المرور الفضائية، وكيف يمكن أن تؤثر العمليات دون المدارية على الأنشطة في المجال الجوي والفضاء الخارجي، وما قد يكون هناك من ثغرات في قانون الجو وقانون الفضاء فيما يتعلق بضمان استدامة الأنشطة الفضائية الجوية.

٥-٢ في الدورة الأربعين لجمعية الإيكاو في عام ٢٠١٩، تم الاعتراف بضرورة العمل بشكل وثيق مع العديد من كيانات الأمم المتحدة، لا سيما مكتب الأمم المتحدة لشؤون الفضاء الخارجي ولجنة استخدام الفضاء الخارجي في الأغراض السلمية (COPUOS). وفي تلك المناسبة، أُعيد التأكيد على دور الإيكاو في إعداد توجيهات سياساتية، بالتنسيق مع مكتب الأمم المتحدة لشؤون الفضاء الخارجي، في المجالات التي تتقاطع فيها عمليات النقل الفضائي التجاري الدولي مع الطيران المدني الدولي.

٦-٢ أقر المؤتمر الرابع عشر للملاحة الجوية، الذي عُقد في مونتريال في عام ٢٠٢٤، بضرورة مواصلة تعزيز التعاون، بما في ذلك إمكانية تنظيم فعاليات مشتركة، حسب الاقتضاء، مع لجنة استخدام الفضاء الخارجي في الأغراض السلمية ومكتب الأمم المتحدة لشؤون الفضاء الخارجي ووكالات الأمم المتحدة الأخرى. كما أشار المؤتمر إلى أن قانون الطيران وقانون الفضاء نظامان قانونيان مختلفان، وشدد على أن عمليات النقل الفضائي تختلف عن عمليات المجال الجوي العلوي. وخلص إلى توصية الإيكاو بالعمل مع الدول الأعضاء والمنظمات الدولية على تحديد وتجميع ونشر، حسب الاقتضاء، أفضل الممارسات المتعلقة بأمان وجدوى الملاحة الجوية للطائرات في عمليات النقل الفضائي.

٧-٢ أقرت منظمنا في مناسبات متعددة أهمية الحفاظ على قنوات اتصال مفتوحة بين جميع الأطراف المعنية باستخدام موردنا المحدود وهو المجال الجوي. ودُرست بالفعل ضرورة إنشاء نهج شامل لعمليات المجال الجوي العلوي (HAO)، وقد حان الوقت لتبني نهج موحد إزاء العمليات التي تتم خارج هذا الحد، سواء كانت مختلفة في طبيعتها أم لا، وسواء كانت محكومة بنظم قانونية مختلفة أم لا.

٨-٢ في الختام، تشير سلسلة اللقاءات والإعلانات المذكورة أعلاه إلى مسار واضح وثابت، تم الحفاظ عليه دون تغيير يُذكر لأكثر من ٣٠ عاماً. والخطوة المنطقية التالية هي استئناف إجراء مناقشات حاسمة وملزمة مع الوكالات المتخصصة المختصة في منظومة الأمم المتحدة، ودعم هذه المناقشات من أجل تعزيز دمج العمليات الفضائية في منظومة الطيران المدني، مع الحفاظ على تطوير كلا النشاطين بشكل متناسق وآمن وفعال.