



الجمعية العمومية - الدورة الثانية والأربعون

اللجنة الفنية

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

التحديات التي تشكلها عمليات الأجواء العلوية

(ورقة مقدمة من كوبا، بتأييد من الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية "لجنة لاكاك"^٢)

الموجز التنفيذي	
تقدم ورقة العمل هذه تحليلاً عاماً وموجزاً للمسائل المتعلقة بعمليات المجال الجوي العلوي (HAO) والتدابير الواجب اتخاذها لضمان اتباع منهج نموذجي وموحد عالمياً بشأن الإجراءات والأنظمة من أجل استيعاب هذه العمليات في منظومة الطيران مع الحفاظ على مستويات عالية من السلامة. الإجراءات: يُرجى من الجمعية العمومية الطلب من الدول الأعضاء تحديث أو تعديل لوائحها وإجراءاتها بما يُسهل استيعاب هذه العمليات دون الإضرار بالسلامة، مع ضمان حماية البيئة وتنسيق العمليات بين الطيران المدني والعسكري.	
الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي: "ضمان سلامة وأمن كل رحلة جوية"
الآثار المالية:	غير مادية
المراجع:	الوثيقة (Doc10140) - "القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية" (في ٢٠١٩/١٠/٤) الوثيقة (Doc 10118) - "الخطة العالمية لأمن الطيران" الوثيقة (Doc 10004) - "الخطة العالمية للسلامة الجوية" الوثيقة (Doc 9750)، الطبعة السابعة - "الخطة العالمية للملاحة الجوية"

^١ قدمت كوبا النسخة باللغة الإسبانية

^٢ بلير وبوليفيا (جمهورية بوليفيا المتعددة القوميات) وشيلي وكولومبيا والجمهورية الدومينيكية والإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجامايكا والمكسيك ونيكاراغوا وباراغواي وبيرو وأوروغواي وفنزويلا (جمهورية - البوليفارية)

١- المقدمة

١-١ تسهّل التطورات التكنولوجية إجراء المزيد من العمليات في الأجواء على مستوى أعلى من عمليات الطائرات التقليدية الحالية. وتشمل العمليات الأجواء العلوية عمليات إطلاق المركبات الفضائية وإعادة دخولها والعمليات دون المدارية والعمليات فوق الصوتية والأسرع من الصوت والعمليات باستخدام أنظمة المنصات عالية الارتفاع (HAPS). وستؤدي هذه التطورات إلى زيادة الطلب على الخدمات من حيث الحجم والوتيرة وتنوع الخصائص التشغيلية.

٢-١ وسيكون للأنشطة الناشئة تأثير على منظومة الطيران الحالية، ولذلك يجب استيعابها ودمجها، وفي ذات الوقت، الحفاظ على مستوى عالٍ من السلامة وضمان استدامة العمليات المرتبطة بها.

٣-١ وقد أظهرت هذه الأنواع الجديدة من العمليات (مثل العمليات على ارتفاع عالٍ فوق مستوى الطيران ٦٠٠ والتقلّ الجوي في المناطق الحضرية والعمليات على مستوى منخفض جداً دون ٤٠٠ قدم) حدود النهج التقليدي في تقديم الخدمات.

٢- التحليل

١-٢ تمتد معظم عمليات الأجواء العلوية (الحالية والمتوقعة) عبر عدة أقاليم لمعلومات الطيران (FIR). لذلك، هناك حاجة إلى نهج موحد إقليمياً لإيجاد حلول يمكن تطبيقها ضمن نطاق أنشطة إدارة الحركة الجوية الحالية (ATM)، بحيث يغطي أيضاً المراحل في مستويات أدنى من الأجواء العلوية.

٢-٢ ويجري حالياً طرح مبادرات على صعيد إقليم أمريكا الشمالية وأمريكا الوسطى والكاربيبي (NACC) تهدف إلى وضع ترتيبات لإدارة الحركة في الفضاء، بما في ذلك الاستطلاع والتعقب الفضائي والوعي بالموقع الفضائي وإدارة عمليات الإطلاق والعودة. وإنّ تواتر العمليات الفضائية في ازدياد، وسيطلب ذلك إعداد نُظم عالمية متسقة في الإجراءات والقواعد لضمان السلامة والكفاءة في كل من العمليات الفضائية والجوية.

٣-٢ لا يوفر الإطار التنظيمي الدولي الحالي المرونة اللازمة لاستيعاب ونشر وتشغيل هذه التكنولوجيات الحديثة. وقد أعدت القواعد والتوصيات الدولية (SARPs) مع مرور الوقت من خلال عمليات تعلم تكرارية لتقديم الحد الأدنى من أفضل الشروط لتشغيل الطائرات المأهولة بسلامة وكفاءة، وعلى الرغم من ملاءمتها للتكنولوجيات الحالية إلا أنّ هذه القواعد لا يمكنها استيعاب أنواع العمليات الجديدة.

٤-٢ وينبغي تحديث كل من الخطة العالمية للملاحة الجوية والخطة العالمية للسلامة الجوية بهدف تيسير إعداد منهج عالمي موحد ومبتكر لعمليات الأجواء العلوية.

٣- الخلاصة

١-٣ إنّ التطورات الناشئة المتعلقة بالاستعداد لعمليات الأجواء العلوية تسمح وتتطلب وضع خطة عمل أكثر دقة وأكثر قدرة على استباق الأمور.