



## الجمعية العمومية - الدورة الأربعون

### اللجنة الفنية

البند رقم ٣٠ من جدول الأعمال : من جدول الأعمال: المسائل الأخرى المعروضة على نظر اللجنة الفنية

### المجال الجوي العلوي

(ورقة مقدّمة من المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA)، والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA))

#### الموجز التنفيذي

تعرض هذه الورقة آراء المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA) بشأن الخطوات المقبلة التي ستأخذها منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) بما يتعلق باستخدام المجال الجوي العلوي. وكما بيّنت ورقتنا التي قدمناها في المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية فإن المجال الجوي العلوي يتيح استخدامات جديدة للطيران وهناك حالياً لوائح قليلة، إن وجدت، تحيط باستخدامه. ومن الاعتبارات الرئيسية للتقدم في هذا الاستخدام هو تحديد مستوى ارتفاع مشترك عالمي

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى ما يلي:

- (أ) الطلب من منظمة الطيران المدني الدولي وضع حدود ارتفاع مشتركة للمجال الجوي العلوي في جميع أنحاء العالم.
- (ب) الطلب من منظمة الطيران المدني الدولي وضع إجراءات تشغيلية لاستراتيجية دولية للمجال الجوي العلوي تُنفذ في جميع أنحاء العالم تتعامل بينياً مع جميع عمليات الطائرات بما في ذلك عمليات الفضاء التجارية.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بسلامة الملاحة الجوية وقدرتها وكفاءتها والأهداف الاستراتيجية لتنمية النقل الجوي.
الآثار المالية:	تخضع الأنشطة المشار إليها في هذه الورقة للموارد المتاحة في الميزانية البرنامجية العادية للفترة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ و/أو من المساهمات خارج إطار الميزانية.
المراجع:	الوثيقة (Doc 10115)، تقرير المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية (AN-Conf/13)، التصويبات رقم ١ و٢، والملحق رقم ١. الوثيقة (Doc 10075)، القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (في ٦ أكتوبر ٢٠١٦).

<sup>1</sup> النسخ الإنجليزية والعربية والصينية والفرنسية والروسية والإسبانية مقدمة من المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA)

## ١ - المقدمة

١-١ تبدو صناعة الطيران اليوم مختلفة جداً عما كانت عليه حتى سنوات قليلة. ومن شأن التقنيات الجديدة والمبتكرة أن تُحدث ثورة في الصناعة وتطرح فرصاً جديدة أمام الطيران كانت حتى وقت قريب مجرد مفاهيم نظرية. ومن المجالات الأكثر إثارة للتحديات ما يسمى "المجال الجوي العلوي".

٢-١ وفي حين إن الكثافة الحالية للعمليات في هذا المجال الجوي منخفضة نسبياً، إلا أن عدد العمليات من المتوقع أن يرتفع. ويعتقد المجلس أنه أصبح من المناسب الآن أن تعمل منظمة الطيران المدني الدولي مع الدول الأعضاء فيها لمواصلة عملها في المجال الجوي والارتفاع به.

٣-١ إن الصناعة والهيئات الرقابية في جميع أنحاء العالم مع أنها لا تزال في المراحل الأولى من عملها المعني بالتشغيل الكامل للنشاط في هذا المجال الجوي، فمن المناسب أن تبدأ الإيكاو بالشراكة مع دوائر الصناعة والدول الأعضاء فيها في وضع إطار لاستخدام هذا المجال الجوي في جميع أنحاء العالم. وتتمثل الخطوة الأولى في أن تبدأ منظمة الطيران المدني الدولي بالعمل على وضع تعريف مشترك لحدود ارتفاع المجال الجوي العلوي في جميع أنحاء العالم.

## ٢ - المناقشة

١-٢ تشهد سلطات الطيران المدني العالمية (CAA) ومقدمو خدمات الملاحة الجوية (ANSP) زيادة في طلبات الحصول على منفذ تجاري روتيني من جانب تقنيات الفضاء الجوي الناشئة في الارتفاعات العليا للمجال الجوي المدار مدياً. ومن شأن الاقتراح الوارد في هذه الوثيقة أن يفيد الطيران المدني لأن أنحاء مختلفة من العالم تعرف المجال الجوي تعريفاً مختلفاً، ولأن المستخدمين المدنيين يتطلعون إلى استخدام المجال الجوي في المستقبل، لذلك فسيكون من المهم إيجاد معيار متسق عالمياً لذلك المجال الجوي.

٢-٢ من مصلحة الإيكاو أن تضطلع بدور قيادي في وضع تصنيف عالمي للمجال الجوي ولوائح تنظيمية بشأن استخدامه في العمليات، وآلية لإدارة المجال الجوي (حركة المرور) مخصصة للتطبيقات التجارية في المجال الجوي العلوي.

١-٢-٢ من المتوقع أن يزيد عدد العمليات الفضائية الجوية التجارية في المجال الجوي العلوي زيادة كبيرة على مدى العقدين المقبلين. وتشمل التطبيقات الناشئة ما يلي: الطائرات الشمسية العالية التحمل والارتفاع (HALE) التي تعمل في المجال الجوي العلوي في أحجام أسطوانية من المجال الجوي (تبعاً للوقت خلال النهار)، وغيرها من عمليات الطائرات الشمسية العالية التحمل والارتفاع، وعمليات مناطيد الطائرات الشمسية العالية التحمل والارتفاع بدون طيار، والطائرات التجارية دون المدارية، والعمليات الفضائية التجارية في المجال الجوي غير المنفصل، والزيادة في العمليات الفضائية الجوية الحكومية "الأخرى" في المجال الجوي العلوي (العسكرية، وغير ذلك).

٢-٢-٢ لا تزال هناك عقلية في أوساط صناعة الطيران والفضاء مؤداها أن المجال الجوي العلوي العالمي ينبغي أن تستخدمه الدول كملاحة عشوائية ولا يتطلب معايير مقبولة من الإيكاو بشأن التشغيل أو التنظيم أو إدارة حركة المرور.

٣-٢-٢ تقوم بعض الدول بوضع مبادرات لإدارة الفضاء وحركة المرور تتطلب إدراجاً أوسع لعمليات المجال الجوي العلوي تتعلق بعمليات الإطلاق والعودة الفضائية التجارية وكذلك العمليات دون المدارية (خصوصاً بما يتعلق بأحجام ثابتة من المجال الجوي للطائرات الشمسية العالية التحمل والارتفاع في المجال الجوي العلوي).

### ٣- الخلاصة

١-٣ تبدو صناعة الطيران اليوم مختلفة جداً عما كانت عليه حتى سنوات قليلة. ويتعامل أحد المجالات الأكثر ابتكاراً مع ما يسمى "المجال الجوي العلوي". وقد آن الأوان لكي تنتظر الإيكاو في اتخاذ موقف قيادي عن طريق وضع استراتيجية موحدة لتصنيف المجال الجوي العلوي واستخدامه وإدارته (حركة المرور) من خلال وضع إجراءات مشتركة لارتفاع المجال الجوي العلوي في جميع أنحاء العالم وإجراءات تشغيلية تتداخل بينياً مع جميع عمليات الطائرات، بما في ذلك العمليات الفضائية التجارية.

- انتهى -