



الجمعية العمومية - الدورة الأربعون

اللجنة التنفيذية

البند رقم ٢٦ من جدول الأعمال: المسائل الأخرى الرفيعة المستوى المتعلقة بالسياسة العامة والمعروضة على نظر اللجنة التنفيذية

تكامل عمليات الفضاء التجارية

(ورقة مقدّمة من الاتحاد الدولي لرابطات مراقبي الحركة الجوية (IFATCA) والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA)، واتحاد النقل الجوي الدولي (IATA))

الموجز التنفيذي

مع استمرار أنشطة الفضاء التجارية في التطور، هناك مخاوف بشأن التأثير المستمر على الوصول إلى المجال الجوي والاقتراح بضرورة إبقاء هذه العمليات خالية من الأحكام. وعلى الرغم من أننا نتفهم الرغبة في الحد من تطور الأحكام العالمية، إلا أنه في الوقت الذي تزيد فيه الصناعة عدد الرحلات بينما تحصل على معلومات قيمة، فإن هذه الحالات ليست خالية من المخاطر. ولدى النظر في الحالة، نعتقد أن العمليات المستقبلية يجب أن تتم من خلال عملية متفق عليها، تشمل التعاون مع أصحاب المصلحة، وتضمن إكمال تقييم مناسب لمخاطر السلامة.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى القيام بما يلي:

- (أ) دعوة الدول إلى الإحاطة علماً بالتطور في أنشطة الفضاء التجارية، والاعتراف بأن هذه الأنشطة تحتاج إلى أن تدمج بأمان وكفاءة داخل المجال الجوي الحالي؛
- (ب) الطلب من الإيكاو إضفاء الطابع الرسمي على وضع أحكام لإدماج عمليات الفضاء التجارية في المجال الجوي الخاضع للرقابة.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالأهداف الاستراتيجية الخاصة بالسلامة، والسعة والكفاءة.
الآثار المالية:	بالنسبة إلى الإيكاو، التكلفة المتعلقة بوضع الأحكام، على الرغم من أن الصناعة ستدعم العملية. بالنسبة للدول إنتاج اللوائح ذات الصلة.
المراجع:	

¹ النسخ العربية، والإنجليزية، والصينية، والفرنسية، والروسية، والإسبانية مقدمة من اتحاد النقل الجوي الدولي (IATA)، والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA)، والاتحاد الدولي لرابطات مراقبي الحركة الجوية (IFATCA).

١- المقدمة

١-١ أثارت التطورات في مجال السفر إلى الفضاء التجاري، وتوقعات النمو لكل من الحركة الجوية وعمليات الفضاء التجارية، مخاوف كبيرة داخل مجتمع الطيران. ستؤثر هذه الأنواع الجديدة من العمليات بشكل متزايد على قدرة الطيران التجاري على التخطيط للرحلات الجوية والحفاظ على عمليات تتسم بالكفاءة. ونظراً لطبيعة إطلاق المركبات الفضائية التجارية واستردادها، فإن نسبة القيود المفروضة على المجال الجوي والإطار الزمني، إن لم يعاد تقييمهما، سيصبحان غير متناسبين في الطريقة التي يؤثران بها على الطيران التجاري ومستخدمي المجال الجوي الآخرين.

٢-١ مع وضع مقترحات جديدة تمكّن من زيادة عمليات الفضاء التجاري، فإننا نشعر بالقلق لأن المقترحات قد لا تأخذ في الاعتبار بشكل كافٍ التأثير الذي ستحدثه هذه الأنشطة على عمليات النقل الجوي التجارية، ولا أن تتم مراجعتها لضمان امتثالها لأحكام الإيكاو ومستويات مقبولة من السلامة لعمليات الطائرات التجارية.

٢- المناقشة

١-٢ على الرغم من وجود مفاهيم ومقترحات لتقليل حجم المجال الجوي الذي تستخدمه هذه العمليات قيد التطوير، فقد تركت المقترحات عدداً من المخاوف التي تحتاج إلى معالجة. على وجه الخصوص أثناء محاولة تطوير مفاهيم وإجراءات جديدة، هناك عدد من البنود التي تدخل ضمن اختصاص الإيكاو، بالنظر إلى أن هذه العمليات تعبر المجال الجوي الدولي.

٢-٢ ومع ارتفاع وتيرة عمليات الإطلاق الفضائية التجارية، ومقدار حقول الحطام المرتبطة بالفضاء الجوي، ومواقع هبوط المركبات الفضائية ذات الصلة، ومتطلبات الفصل، وانخفاض سعة المجال الجوي، جميعها تستدعي الحاجة إلى معايير وإجراءات السلامة المحددة بوضوح. ينبغي أن يتحكم المشغلون ومديرو المجال الجوي في عدم إمكانية التنبؤ بهذه العمليات للتأكد من أنها توفر مستوى عالٍ من كفاءة الطيران لجميع مستخدمي المجال الجوي. بالإضافة إلى ذلك، أدت الطريقة التي استخدمت بها قيود المجال الجوي إلى خلق اختلال في التوازن حيث يتم تقييد المجال الجوي بطريقة تعزز صناعة واحدة على أخرى. سواء كانت صناعة ناشئة أو راسخة، ينبغي أن تلتزم جميعها بتطوير عمليات التخفيف من مخاطر السلامة التي تحد من التأثير على جميع المستخدمين. وينبغي الحفاظ على حرية الملاحة والمساواة في الاستخدام.

٣-٢ يعتبر تحديد المجال الجوي الذي يتم توفير خدمات الحركة الجوية له متميزاً، وهو منفصل عن تسمية المجال الجوي السيادي. لا تحدد مرفقات الإيكاو الطريقة التي ينبغي أن توفر بها الدولة خدمات الحركة الجوية داخل المجال الجوي الوطني، ولكنها تحدد المتطلبات والتوقعات لتوفير الخدمات داخل المجال الجوي الدولي المفوض لها. يتيح ذلك للدول تحديد مستوى الخدمة والخدمات الإضافية المطلوبة بناءً على النشاط.

٤-٢ تمّ احتواء النهج الحالية تجاه عمليات الفضاء التجارية داخل مناطق الخطر أو أنها تطلبت مساحات كبيرة من الفصل. وقد تمّ احتواء هذه المناطق في الغالب في أعالي البحار، مع مزيج من الإجراءات والمسؤوليات. إن حجم المناطق، ومقدار الوقت الذي تقيد فيه هذه المناطق، والعمليات المستخدمة لإخطار المشغلين المدنيين غير متناسقة. بالإضافة إلى ذلك، هناك شاغلان مهمان بالنسبة للنهج الحالي: تتمّ العمليات فوق المياه الدولية ولكنها لا تستند دائماً إلى معايير الإيكاو، ويشكل عدم وجود إجراءات منسقة لمراقبة الحركة الجوية والإخطار لشركات الطيران مصدر قلق بشأن السلامة والعمليات الفعالة.

٥-٢ من أجل حل المخاوف المذكورة أعلاه، نعتقد أن زيادة التعاون مع جميع أصحاب المصلحة أمر ضروري. ونعترف بوجود مستوى من التنسيق، لكننا لا نعتقد أن المنظور العالمي قد أخذ في الاعتبار. وتزيد أنواع المستخدمين المختلفة

من مستوى التعقيد في المجال الجوي المشترك. وقد أبرز هذا الموقف الحاجة إلى تطوير مواد إرشادية تنظيمية مناسبة، ومعايير، وممارسات موصى بها فيما يتعلق بإدارة المجال الجوي حيث تحدث هذه الأنشطة.

٦-٢ ومن أجل ضمان دمج هذه الأنشطة بأمان وكفاءة في المجال الجوي الحالي، ينبغي للإيكاو، بدعم من الصناعة، أن تضع معايير وإرشادات تتناول قضايا مثل الفصل أو قيود المجال الجوي.

٣- الخلاصة

١-٣ بما أنه من المتوقع أن تزداد عمليات الفضاء التجارية في المجال الجوي الدولي، ينبغي على الإيكاو أن تشرع في اتخاذ خطوات لمعالجة هذه الأنشطة، مما يؤدي إلى رفع هؤلاء الشركاء في الصناعة من مستوى المشتركين الناشئين إلى مستوى يؤدي إلى إمكانية تكاملهم.

٢-٣ يُطلب من الجمعية النظر في التوصيات الواردة في الملخص التنفيذي.

- انتهى -