منظمة الطيران المدني الدولي

ورقة عمل

A41-WP/177
TE/58
2/8/22

الجمعية العمومية – الدورة الحادية والأربعون

اللجنة الفنية

البند رقم ٣١: سلامة الطيران والتوحيد القياسي للملاحة الجوية

مراجعة نظام تصنيف المجالات الجوية لمواءمة تصنيفاتها مع المتطلبات الحالية والمستقبلية

(مقدمة من الإمارات العربية المتحدة)

الموجز التنفيذي

تهدف ورقة العمل هذه إلى فتح باب المناقشة بشأن الحاجة إلى مراجعة تصنيفات المجالات الجوية الحالية لكي تتواءم مع المفاهيم الحالية وتعالج المتطلبات التكنولوجية المستقبلية. وتقر ورقة العمل بعدم توافق القواعد والتوصيات الدولية للملحق ١١ الحالي – *خدمات الحركة الجوية* مع المتطلبات الحالية والمستقبلية.

وتعرض الورقة مفاهيم متطلبات العمليات القائمة على الأداء، الخاصة بالأنظمة الجوية الموجهة عن بعد، وتشير بشكل خاص إلى تحديات التنقل الجوي في المناطق الحضرية، وإلى عمليات المجال التجاري المقترحة والعمليات فائقة السرعة فوق الصوتية، وفضلاً عن ذلك تقر بالحاجة إلى استحداث ما يلزم من الضوابط والقيود البيئية.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى:

أ) أن تطلب من الايكاو أن الإقرار بالحاجة إلى نظام تصنيف محدث للمجالات الجوية لتوفير المزيد من المرونة والمواءمة مع المبادئ الحديثة للمجال الجوي بما يلبي متطلبات التشغيل في المستقبل؛

ب) أن تطلب من الايكاو دعوة الدول والمنظمات الدولية إلى الإدلاء بما لديها من تعليقات فيما يتعلق بمتطلباتها الحالية والمستقبلية الخاصة بإعادة تنظيم نظام تصنيف المجالات الجوية الحالي؛ و

ج) أن تطلب من الايكاو إنشاء مجموعة عمل لمراجعة تصنيفات المجالات الجوية.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالأهداف الاستراتيجية الخاصة بالسلامة وسعة وكفاءة الملاحة الجوية.
الآثار المالية:	ورقة العمل هذه لا تترتب عنها آثار مالية كبيرة.
المراجع:	الملحق ١١ – خدمات الحركة الجوية، الفصل الثاني والمرفق ٤

١ – المقدمة

١–١ بالإشارة إلى الملحق ١١ باتفاقية الطيران المدني الدولي– *خدمات الحركة الجوية* (Doc 7300)، المستخدم في تنفيذ تصنيفات المجالات الجوية التي تؤثر بشكل مباشر على متطلبات الخدمات والتجهيزات للطائرات العاملة في قطاعات معينة من المجال الجوي، يجب الاعتراف بأن البيئة التكنولوجية والتجارية والتشغيلية التي تستخدم تصنيفات المجالات الجوية تلك ما برحت تتطور وتطرح تحديات جديدة يعجز تصنيف المجال الجوي الحالي عن التصدي لها.

٢ – المناقشة

٢–١ اعتمدت الايكاو، بموجب الملحق ١١، نظاما لتصنيف المجالات الجوية يرد بالتفصيل في الفصل ٢، الفقرة ٢–٦ كما يرد في شكل جدول في الملحق ٤. ويوفر نظام تصنيف المجالات الجوية هذا منهجية يمكن من خلالها تصنيف أي مجال جوي في إحدى الفئات من A إلى G وهو تصنيف يتضمن التفاصيل الخاصة بالفصل بين الطائرات، وطبيعة خدمة الحركة الجوية المقدمة، وقيود السرعة / الارتفاع، ومتطلبات الاتصالات اللاسلكية، والمتطلبات الخاصة بتصاريح مراقبة الحركة الجوية في كل فئة من فئات المجال الجوي. وقد تم إدخال فئات تصنيف المجالات الجوية هذه في التعديل ٣٩ في نوفمبر ١٩٩٩ ولم يتم تنقيحها لاحقًا.

٢–٢ شهدت فترة ما بعد عام ٢٠٠٠ تطورات تكنولوجية هاماً في طريقة استخدام الفضاء الجوي وتنظيمه، وعليه، يجب مراجعة تصنيفات المجال الجوي لتقييم مدى مواكبتها. وتتضمن بعض هذه التطورات إدخال العمليات القائمة على الأداء واستحداث قواعد قياسية لتحديد بعض المعايير القائمة على النتائج فيما يتعلق بالمعدات والخدمات. وتمخضت بعض التطورات التكنولوجية المستحدثة الأخرى عن إدخال العمليات التجارية لنظم الطائرات الموجهة عن بعد، والتي تصنف حاليًا بشكل عام ضمن الفئة G من فئات المجال الجوي، ولكنها ستخضع قريبًا للمزيد من التطور مع إدخال أنظمة إدارة حركة نظم الطائرات غير المأهولة (UTM) التي تستخدم المفاهيم القائمة على الأداء، الأمر الذي سيتطلب مجموعة جديدة من المعايير خاصة في قطاع عمليات النقل الجوي في المناطق الحضرية. ومن جانب آخر تستدعي التطورات التي حدثت في تكنولوجيا الطائرات التجارية الحاجة إلى استيعاب العمليات عالية السرعة والعمليات الفضائية حيث سيتعين معالجة مجموعة مختلفة من التحديات التي تواجه العمليات فوق مستوى الطيران FL600 فيما يتعلق بتصنيف هذا المجال الجوي. وأخيرًا، ثمة مجال آخر شهد تطورا وهو الضوابط البيئية التي تم استحداثها وتبنيها في دوائر عمليات الطيران التجاري، كما تتيح مراجعة نظم تصنيف المجالات الجوية معالجة الحاجة إلى قيود معينة في بعض المجالات الجوية من خلال إيجاد متطلبات للضوضاء والانبعاثات مثلا فيما يخص استخدام أي مجال جوي بعينه.

٣ – الخلاصة

٣–١ إن خيارات تصنيف المجالات الجوية المتاحة أمام الدول المتعاقدة في جميع أنحاء العالم في الوقت الحاضر محدودة، وبالتالي فإن تصنيف المجالات الجوية بشكل عام ينطوي على عدد من المتطلبات الإضافية التي يمكن إضافتها في شكل ضميمة مثلا، ومن ذلك المعايير اللازمة للاتصالات / الملاحة / المراقبة القائمة على الأداء للعمليات في كل مجال جوي. لذلك، فإن الحاجة إلى معالجة أوجه القصور هذه وتوفير نظام أكثر اتساقًا مع الاستخدام الحالي والمستقبلي للمجال الجوي من شأنه أن يتيح مواءمة متطلبات الخدمة والاستخدام للمجال الجوي مع تصنيف ذلك المجال. لذلك، يُطلب من الدول المتعاقدة أن تنظر في التوصية بالشروع في مراجعة نظام تصنيف المجالات الجوية الحالي من أجل مواءمته بشكل أفضل مع متطلبات التشغيل الحالية والمستقبلية.

– انتهى –