



## منظمة الطيران المدني الدولي

### الجمعية العمومية – الدورة الخامسة والثلاثون

#### اللجنة الفنية

البند رقم ٢٢ : اعداد بيان موحد محدث لسياسات الايكاو المستمرة المرتبطة بالملاحة الجوية

#### تعيين حدود المجالات الجوية لخدمة الحركة الجوية

(وثيقة مقدمة من الولايات المتحدة الأمريكية)

ملخص	
تؤيد هذه الوثيقة أقدم سياسة تتبعها الايكاو وهي أنه ينبغي تحديد أقاليم معلومات الطيران استنادا الى الاعتبارات الفنية والتشغيلية، وتوصي بأنه لا ينبغي تقسيم المجال الجوي لأغراض لا تساهم في سلامة ادارة الحركة الجوية أو كفاءته التشغيلية.	
يرد الاجراء المعروض على الجمعية العمومية في الفقرة ٤ .	
المراجع	
A35-WP/8	Doc 9082، سياسات الايكاو بشأن
الملحق الثاني – قواعد الجو	رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية
الملحق الحادي عشر – خدمات الحركة الجوية	القرارات سارية المفعول
Doc 7300، اتفاقية الطيران المدني الدولي	الصادرة عن الجمعية العمومية
	(في ٢٠٠١/١٠/٥)

#### ١ - مقدمة

١-١ يرد في المادة ١ من اتفاقية الطيران المدني الدولي (الوثيقة Doc 7300) (اتفاقية شيكاغو) "أن لكل دولة السيادة الكاملة والمطلقة على الفضاء الجوي الذي يحيط اقليمها". وتوصلت الايكاو والدول المتعاقدة لديها منذ زمن بعيد الى أن أفضل وسيلة للحفاظ على سيادته هي التوكيل بالمسؤولية عن خدمات الملاحة الجوية من خلال انشاء أقاليم معلومات طيران. والسياسة التي تتبعها الايكاو هي تعزيز أقاليم معلومات الطيران وتوسيع نطاقها لتحقيق المزيد من الكفاءة عندما يتيسر ذلك.

٢-١ اقترحت عدة دول متعاقدة مؤخرًا تقسيم أقاليم معلومات الطيران إلى أجزاء أصغر لأغراض أخرى غير الكفاءة في إدارة الحركة الجوية. وغالبًا ما كان وراء هذه الاقتراحات شواغل سياسية وشواغل أخرى غير مرتبطة بالسلامة. لكن في بعض الأحيان، كان الهدف من وراءها هو الاهتمام بتقاسم رسوم الانتفاع وإنما وجدت. ووفقًا للمبادئ الإرشادية الصادرة عن الأيكاو، ينبغي أن تكون رسوم الانتفاع مرتبطة بشكل معقول بتكاليف تقديم الخدمات.

٣-١ من الواضح في اتفاقية شيكاغو والقرارات الصادرة عن الجمعية العمومية والملحق الحادي عشر والمواد الإرشادية الأخرى الصادرة عن الأيكاو أن أقاليم معلومات الطيران ينبغي أن تكون منشأة ومصممة حسب كفاءة تدفق الحركة، وأنه لا ينبغي فرض رسوم انتفاع إلا لتسديد تسهيلات وخدمات الملاحة الجوية اللازمة، وحسبما يرد في خطط الملاحة الجوية الإقليمية.

## ٢ - مناقشة

١-٢ تقسيم أقاليم معلومات الطيران المحددة لأغراض غير ما يلي: (١) زيادة كفاءة التشغيل و (٢) الحفاظ على المستويات الحالية للسلامة الذي يتعارض مع القرارات والإرشادات الصادرة عن الأيكاو.

٢-٢ يؤكد في الملحق الحادي عشر (الفقرة ١-٢-١ والملاحظة المرافقة) أن سياسة إنشاء أقاليم معلومات الطيران ليس لها علاقة مباشرة بالسيادة:

"ملاحظة — إذا أنابت دولة ما إلى دولة أخرى مسؤولية تقديم خدمات الحركة الجوية فوق أقاليمها، فإنها تفعل ذلك دون انتقاص من سيادتها الوطنية. وبالمثل، تكون مسؤولية الدولة التي تقدم تلك الخدمات مقصورة على الاعتبارات الفنية والتشغيلية ولا تمتد إلى أبعد من الاعتبارات المتعلقة بسلامة الطائرات التي تستعمل الفضاء الجوي المعني والأسراع في عملياتها".

يؤكد الملحق الحادي عشر في الفقرة رقم ١-٢-١ أن المسؤولية عن خدمات الحركة الجوية في المجال الجوي عبر أعالي البحار يتحدد وفقًا لاتفاقات الملاحة الجوية الإقليمية.

٣-٢ ينص قرار الجمعية العمومية A33-14، المرفق (ن)، الفقرة ١ على ما يلي:

"تقرر حدود المجالات الجوية التي تقدم إليها خدمات الحركة الجوية، سواء كانت فوق أراضي الدول أو فوق أعالي البحار، على أساس الاعتبارات الفنية والتشغيلية لتأمين أقصى درجة من الكفاءة والاقتصاد لمقدمي تلك الخدمات وللمنتفعين بها".

٤-٢ إضافة إلى ذلك، يرد في أسلوب العمل رقم ١ لنفس القرار:

"عند تحديد المجالات الجوية التي تقدم إليها خدمات الحركة الجوية، ينبغي للدول المتعاقدة أن تتوخى رسم الحدود التي تحقق أكبر قدر من الكفاءة والاقتصاد، وأن تختار المواقع المثلى لإقامة نقاط تحويل المسؤولية وإنجاز إجراءات التنسيق الأكثر فاعلية، وذلك بالتعاون مع الدول المعنية الأخرى ومع المنظمة".

٥-٢ أيد المؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية في شهر أكتوبر ٢٠٠٣ المفهوم التشغيلي لإدارة الحركة الجوية الذي يحث على ما يلي:

"أن تقوم الايكاو والدول والمجموعات الاقليمية للتخطيط والتنفيذ باستعراض المفهوم التشغيلي العالمي لادارة الحركة الجوية على أنه الاطار العالمي المشترك لارشاد التخطيط بغية تنفيذ نظم ادارة الحركة الجوية والتركيز على جميع أعمال تطوير ادارة الحركة الجوية."

٦-٢ يرد في مضمون المفهوم التشغيلي ما يلي:

"٢-٢-٢ ومع التسليم بالسيادة، فان تنظيم المجال الجوي سيكون عالميا. وسيتم الحفاظ على المناطق المتجانسة لادارة الحركة الجوية أو مناطق الطرق المخصصة في أدنى الحدود، وسيجرى النظر في تجميع المناطق المتجاورة. وسيتعين على الأعضاء الذين يهتمهم الأمر في مجتمع ادارة الحركة الجوية ان يقوموا بالتخطيط الاستراتيجي بالنسبة لأية منطقة محددة، ويتولى مقدم الخدمة في ادارة الحركة الجوية المسئول عن ادارة ذلك المجال الجوي باجراء تغييرات تكتيكية في المجال الجوي المحدد.

٢-٢-٣ سوف يتم التخطيط المنسق بين المناطق المتجاورة بهدف تحقيق مجال جوى واحد متواصل، وسيكون المجال الجوي في إطار هذا التواصل خاليا من أي انقطاع أو تضارب. وسوف يتم تنظيم المجال الجوي بحيث يستوعب احتياجات مختلف المستخدمين على أساس التوقيت المناسب. وسيكون الانتقال بين المناطق شفافا بالنسبة لجميع المستخدمين في جميع الأوقات."

٧-٢ تتبغى الاحاطة كذلك بأن المادة ١٥ من اتفاقية شيكاغو تنص، من ضمن جملة أمور أخرى، على ما يلي:

"لا يجوز لأي دولة متعاقدة أن تفرض رسوما أو ضرائب أو فرائض أخرى تتعلق بحق عبور أي طائرة تابعة لدولة متعاقدة فوق اقليمها أو دخولها فيه أو خروجها منه، أو تتعلق بأشخاص أو أموال على متنها."

٨-٢ حددت الايكاو بوضوح أنه لا يمكن فرض رسوم الا لتوفير تسهيلات وخدمات تفيد النقل الجوي الدولي. وتشتمل وثيقة سياسات الايكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية (Doc 9082) على ما يلي:

### مجال تطبيق الرسوم وانتشارها

٨- يوصي المجلس الدول بما يلي:

(١) ألا تسمح بفرض الرسوم الا على الخدمات والمهام التي تقدم لعمليات الطيران المدني، أو التي تتعلق بها مباشرة، أو التي تعود في النهاية بالفائدة على تلك العمليات.

(٢) أن تمتنع عن فرض رسوم تمييزية ضد الطيران المدني الدولي بالعلاقة الى وسائط النقل الدولي الأخرى.

٩-٢ كما يرد في نفس الوثيقة (Doc 9082) الفقرة ٣٨ (٢) ما يلي:

"التكاليف التي تؤخذ في الاعتبار ينبغي أن تكون تلك المقدره بالعلاقة الى التجهيزات والخدمات، بما في ذلك خدمات الأقمار الصناعية، المنصوص عليها في خطط الايكاو الاقليمية للملاحة الجوية والمنفذة في اطارها، مع ادخال أي اضافات ضرورية وفقا للتوصيات التي تصدر عن اجتماعات الايكاو الاقليمية للملاحة الجوية

المعنية حسبما يعتمدها المجلس. وينبغي استبعاد أي تجهيزات وخدمات أخرى، إلا إذا تم النص عليها بناء على طلب من المستثمرين، كما ينبغي استبعاد تكاليف التجهيزات والخدمات المقدمة بناء على عقود أو المقدمة من الناقلين أنفسهم، وأي مصروفات باهظة خاصة بالإنشاء أو التشغيل أو الصيانة."

١٠-٢ يرد في قرار الجمعية العمومية A33-19، بيان موحد بسياسات الايكاو المستمرة في مجال النقل الجوي، المرفق (و)، الجزء ٢ ما يلي: "...من الضروري إقامة التوازن بين المصالح المالية لمقدمي خدمات المطارات وخدمات الملاحة الجوية وشركات الطيران." ينبغي أن توضح الخطط الإقليمية للملاحة الجوية تعيين حدود المجال الجوي استناداً إلى الكفاءة والتكلفة بالنسبة للمنتفعين ومقدمي الخدمات والحفاظ على هذا التوازن.

### ٣- خلاصة الموضوع

١-٣ لا يؤدي تقسيم المجال الجوي لأسباب سياسية أو بغية الحصول على المزيد من رسوم الانتفاع إلى التخفيض غير الضروري في الكفاءة وزيادة التكلفة بالنسبة للمنتفع وحسب، بل أنه يتعارض مع سياسات الايكاو المتبعة منذ زمن.

٢-٣ يزيد تقسيم أقاليم معلومات الطيران إلى أجزاء أصغر من المجال الجوي مقتضيات التنسيق ويزيد عبء العمل على مراقب الحركة الجوية دون تقديم مزايا للمنتفع. إضافة إلى ذلك، قد يؤدي هذا التقسيم الإضافي للمجال الجوي إلى تخفيض في مستوى السلامة نتيجة زيادة تغير الترددات المترتبة على تقسيم المجال الجوي.

### ٤- الاجراء المعروض على الجمعية العمومية

١-٤ الجمعية العمومية مدعوة لاعتماد التعديل على القرار A33-14، المرفق (ن)، الوارد في الوثيقة A35-WP/8 مع التغييرات حسبما اقترح في مرفق هذه الوثيقة.

-----

## المرفق

مشروع القرار A35-X (للاستعاضة به عن القرار A33-14)

### المرفق (ن)³

**ترسيم** - تعيين حدود المجالات الجوية لخدمات الحركة الجوية

في الخطط الإقليمية للملاحة الجوية

...

فان الجمعية العمومية تقرر ما يلي فيما يتعلق بالخطط الإقليمية للملاحة الجوية:

١ - **تقرر يقرر رسم** تعيين حدود المجالات الجوية التي تقدم إليها خدمات الحركة الجوية، سواء كانت فوق أراضي الدول أو فوق أعالي البحار، على أساس الاعتبارات الفنية والتشغيلية لتأمين السلامة وأقصى درجة من الكفاءة والاقتصاد لمقدمي تلك الخدمات وللمنتفعين بها.

٢ - لا ينبغي تقسيم المجال الجوي المخصص لخدمات الحركة الجوية لأغراض غير الأغراض الفنية أو التشغيلية أو لاعتبارات مرتبطة بالسلامة.

— انتهى —