



## الجمعية العمومية - الدورة السادسة والثلاثون اللجنة الفنية

بند جدول الأعمال ٣٢: تطوير بيان متكامل حديث من سياسات وممارسات الإيكاو المستمرة والمرتبطة بنظام "مراقبة الحركة الجوية" (ATM) العالمي وأنظمة الاتصالات والملاحة والمراقبة/إدارة الحركة الجوية" (CNS/ATM)

العقبات المؤسسية أمام تنفيذ المفهوم التشغيلي لنظام "إدارة الحركة الجوية" (ATM)  
العالمي الخاص بالإيكاو

(مقدمة من منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية "CANSO")<sup>٢</sup>

### ملخص تنفيذي

حث قرار الجمعية العمومية رقم A35-15 على اتخاذ خطوات لضمان استناد نظام "إدارة الحركة الجوية" (ATM) العالمي المستقبلي على الأداء ودعت الدول "لإستخدام مفهوم نظام "إدارة الحركة الجوية" (ATM) العالمي التابع لمنظمة الإيكاو باعتباره الإطار العام لتوجيه تخطيط وتنفيذ أنظمة CNS/ATM". وانتهى اجتماع الجمعية العمومية الأخير إلى قرار يقضي بأن "سلطة الدول وحدودها ينبغي ألا تتأثر بعملية تنفيذ أنظمة CNS/ATM" وأشارت إلى أن "المشكلات الاقتصادية والمؤسسية،...، تحتاج إلى التعامل معها من جانب الدول بشكل فردي و/ أو جماعي".

الإجراء: يرجى من الجمعية العمومية القيام بما يلي:

(أ) الانتباه إلى أن الصعوبات التي تعترض تحقيق رؤية نظام ملاحة جوية يتسم بالتكامل والتناسق والعمل فيما بينه على المستوى العالمي هي في المقام الأول صعوبات ذات طبيعة مؤسسية أكثر منها ذات طبيعة تشغيلية/ فنية.

(ب) ويجب التفكير في اللغة المقترحة المضمنة في الفقرة ٣،٣ بهذه الورقة، من أجل التضمنين في بيان متكامل جديد.

الأهداف الإستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالأهداف الإستراتيجية (أ) و(ج) و(د).
الأثار المالية:	لا تنطبق
المراجع:	وثيقة رقم ٩٨٤٨، قرارات الجمعية العمومية سارية التطبيق (بتاريخ ٨ أكتوبر ٢٠٠٤) وثيقة رقم ٩٨٥٤، المفهوم التشغيلي لنظام إدارة الحركة الجوية العالمي وثيقة رقم ٩٧٥٠، خطة الملاحة الجوية العالمية لأنظمة CNS/ATM الملحق رقم ١١ - خدمات الحركة الجوية وثيقة رقم ٩٤٢٦، كتيب تخطيط خدمات الحركة الجوية وثيقة رقم ٩١٦١/٣، دليل الاقتصاديات الخاصة بخدمات الملاحة الجوية

<sup>١</sup> وفرت CANSO نسخ هذه الورقة باللغات العربية والصينية والإنجليزية والفرنسية والإسبانية والروسية.

<sup>٢</sup> تعتبر CANSO الصوت العالمي لنظام ATM. في عام ٢٠٠٦، كانت ANSPs الأعضاء في CANSO تخدم ٦١% من المجال الجوي في العالم، وتتحكم في ٨٤% من حركة المرور العالمي وتشرف على ٤٤ مليون رحلة. ويشمل الأعضاء الكاملون ما يلي: Aena - إسبانيا | AEROTHAI - تايلاند | هيئة المطارات الهندية | Airservices أستراليا | الخطوط الجوية النيوزيلندية | ANS في جمهورية التشيك | ATNS - جنوب أفريقيا | ATSA - بلغاريا | Austro Control - النمسا | Avinor - النرويج | AZANS - أندريجان | Belgocontrol - بلجيكا | CAA أوغندا | DFS - ألمانيا | DHMI - تركيا | DSNA - فرنسا | EANS - استونيا | ENAV SpA - إيطاليا | دائرة الطيران الفيدرالي - الولايات المتحدة الأمريكية | HungaroControl - هيئة الطيران الأيرلندي | Kazaeronavigatsia - كازاخستان | LFV - السويد | LGS - لاتفيا | LPS جمهورية السلوفاك | LVNL - هولندا | MATS - مالطة | MoldATSA - مولدوفا | NAMA | NANSO - مصر | NATS - المملكة المتحدة | NAV - كندا | NAV - البرتغال | Naviair - الدنمارك | OACA - تونس | Oro Navigacija - ليتوانيا | PANSO - بولندا | ROMATSA - رومانيا | Sakaeronavigatsia - جورجيا | Serco | skyguide - سويسرا | Control سلوفينيا | SMATSA - صربيا | UkSATSE - أوكرانيا

## ١ - مقدمة

١-١ حدث قرار الجمعية العمومية رقم A35-15 على اتخاذ خطوات لضمان استناد نظام "إدارة الحركة الجوية" (ATM) العالمي المستقبلي على الأداء ودعت الدول "لاستخدام المفهوم التشغيلي لنظام "إدارة الحركة الجوية" (ATM) العالمي التابع لمنظمة الإيكاو باعتباره الإطار العام لتوجيه تخطيط وتنفيذ أنظمة CNS/ATM". وانتهى اجتماع الجمعية العمومية الأخير إلى قرار يقضي بأن "سلطة الدول وحدودها ينبغي ألا تتأثر بعملية تنفيذ أنظمة CNS/ATM" وأشارت إلى أن "المشكلات الاقتصادية والمؤسسية،...، تحتاج إلى التعامل معها من جانب الدول بشكلٍ فردي و/ أو جماعي".

٢-١ تحتوي خطة الملاحة الجوية العالمية الحالية، التي وُضعت على أساس خريطة طريق للصناعة في متابعة مؤتمر الملاحة الجوية الحادي عشر، على التوجيه الذي يضم العناصر الفنية والتشغيلية والاقتصادية والبيئية والمالية والقانونية والمؤسسية اللازمة للتحويل من نظام "إدارة الحركة الجوية" (ATM) إلى المفهوم التشغيلي لنظام "إدارة الحركة الجوية" (ATM) العالمي.

٣-١ وأدرجت الدورة ٣٥ للجمعية العمومية أن "الدور الرئيسي الذي ستلعبه منظمة الإيكاو... هو تسهيل توفير المساعدة للدول فيما يتعلق بجوانب التنفيذ الفنية والمالية والإدارية والقانونية والتعاونية". مع ذلك، فإن التقدم نحو تحقيق رؤية نظام ملاحة جوية يتسم بالتكامل والتناسق والعمل فيما بينه على المستوى العالمي كان بطيئاً نظراً للعقبات المؤسسية التي تمت مواجهتها.

## ٢ - مناقشة

١-٢ لقد تم التنبيه على أنه بموجب المادة ٢٨ من اتفاقية الطيران المدني الدولي يجب على كل دولة متعاقدة مع منظمة الإيكاو التعهد بتوفير خدمات ومنشآت الملاحة الجوية والمطارات وفقاً للمعايير والممارسات الموصى بها (SARPs) والمبينة في الملاحق المرفقة بالاتفاقية. وقطعاً، لا تفرض الاتفاقية الكيفية التي ينبغي على الدول بها توفير خدمات الملاحة الجوية والمطارات. وللدول مطلق الحرية في اختيار الهيكل التنظيمي والشكل القانوني للكيان الذي سيقوم بتوفير الخدمات؛ كما يجب عليها أن تحدد السلطة المسؤولة عن توفير الخدمات، سواء كانت الدولة نفسها أو أية وكالة مناسبة. ورغم أنه من الممكن التفويض بالمهام التشغيلية، إلا أن مسؤولية الاستجابة للاتفاقية نظل على عاتق الدولة.

٢-٢ وبالرغم من الحرية التي تمنحها الاتفاقية للدول في تحديد الترتيبات التنظيمية والتشغيلية اللازمة لتوفير خدمات الملاحة الجوية، تظل خدمات الملاحة الجوية في جزء كبير منها هي الرابط الوحيد في السلسلة المولدة للقيمة في مجال الطيران الذي لا يزال يتم تنظيمه وتشغيله وامتلاكه على المستوى الوطني. لقد أدى تحرير النقل الجوي إلى إجبار شركات الطيران على إعادة الهيكلة وإعادة التنظيم، وسمح لها، في دول ومناطق معينة، بالاندماج. كما تم السماح للمطارات أيضاً بالتحويل إلى الأسلوب التجاري والخصخصة وأصبحت، في بعض الحالات، جزءاً من مطار عالمي أو شركات بنية تحتية عالمية. وبالنسبة للوظائف التي تعتبر عالمية في طبيعتها بالفعل، تحتاج خدمات الملاحة الجوية إلى القدرة على إعادة الهيكلة والتنظيم لكي تصبح متكاملة ومتناسقة وقابلة للعمل فيما بينها عالمياً.

٣-٢ وتتواجد حالياً قواعد ومتطلبات تشغيلية مختلفة لكل من "مقدمي خدمات الملاحة الجوية" (ANSPs)، كما أمرت به السلطة التنظيمية الوطنية التابعة له. تؤثر هذه التجزئة في "إدارة الحركة الجوية" (ATM) على السلامة والكفاءة والقدرة كما أن لها آثاراً عكسية على البيئة. يخضع أداء "خدمات الملاحة الجوية" (ANS) للتسوية. تحتاج "إدارة الحركة الجوية" (ATM) إلى أن يتم تنظيمها وظيفياً على نحو أكثر، في حين يحتاج المجال الجوي إلى تنظيمه وفقاً للمتطلبات التشغيلية وتحديدده فيما يتعلق بطبيعة شكل المسار المروري، وليس الحدود الوطنية.

٤-٢ توصي منظمة الإيكاو (ICAO) بهذا المطلب المتمثل في تنظيم المجال الجوي وفقاً لللتدقيقات المرورية، بغض النظر عن الحدود الوطنية<sup>3</sup>. وتتواجد حالياً ترتيبات عديدة حيث يتم تفويض أحد مقدمي خدمات الملاحة الجوية لتوفير خدمات الحركة الجوية في مناطق معلومات الطيران أو مناطق المراقبة التي تتواجد فوق أراضي دولة أخرى. تُعتبر هذه الترتيبات مقبولة لأسباب تحسينات السلامة والكفاءة والقدرة ومع ذلك يتم تطبيقها رسمياً في الغالب من خلال الاتفاقيات بين وحدات "مراقبة الحركة الجوية" (ATC) وليس من خلال الترتيبات بين الدول وبعضها، رغم كل الإشكالات المؤسسية والقانونية التي من الممكن أن تنشأ عن هذه الاتفاقيات غير الرسمية.

٥-٢ إن تنظيم المجال الجوي داخل "مجموعات المجال الجوي الوظيفية" (FABs) كجزء من "مبادرة السماء الأوروبية الواحدة" يمكن اعتباره امتداداً لمفهوم تنظيم المجال الجوي وفقاً لللتدقيقات المرورية، ولكن على نطاق أوسع. ومن الممكن أن تمتد "مجموعات المجال الجوي الوظيفية" (FABs) عبر المجال الجوي تحت مسؤولية أكثر من دولة عضو في الاتحاد الأوروبي، وتقوم الدول الأعضاء المعنية بتحديد مقدم (مقدمي) خدمات الملاحة الجوية داخل "مجموعات المجال الجوي الوظيفية" (FABs). ومن الممكن أن يؤدي هذا إلى التكامل النهائي لـ"مقدمي خدمات الملاحة الجوية" (ANSPs). ومن الممكن تحقيق تحسينات القدرة والكفاءة، مع الحفاظ على مستوى عالٍ من السلامة. من المتوقع أيضاً تحقيق فوائد بيئية.

٦-٢ ومع ذلك، تتطلب هذه المبادرة الأوروبية "لتقليل تجزئة" المجال الجوي وتحسين أداء "إدارة الحركة الجوية" (ATM) أولاً إلى اتفاق دولي لإقامة "مجموعة مجال جوي وظيفية" (FAB) ثم يجب وضع اتفاق حول "مقدم (مقدمي) خدمات الملاحة الجوية" (ANSPs) باعتباره مقدم (مقدمي) الخدمة داخل "مجموعة مجال جوي وظيفية" (FAB). ومن المُعترف به وجود عقبات كبيرة في الجوانب التشريعية والتنظيمية والإشرافية والمالية والاجتماعية والأمنية والدفاعية والقانونية والمسؤولية، التي تتطلب قيادة سياسية قوية والتزام من جانب الدول لتذليل هذه العقبات.

### ٣- الختام

١-٣ تحتاج "إدارة الحركة الجوية" (ATM) إلى أن يتم تنظيمها وظيفياً على نحوٍ أكثر، في حين يحتاج المجال الجوي إلى تنظيمه وفقاً للمتطلبات التشغيلية وتحديدده فيما يتعلق بطبيعة شكل المسار المروري وليس الحدود الوطنية. وأدرك اجتماع الجمعية العمومية السابق إلى أنه ينبغي ألا تتأثر سلطة الدول وحدودها بعملية تنفيذ أنظمة CNS/ATM وأشارت إلى أن المشكلات الاقتصادية والمؤسسية تحتاج إلى التعامل معها من جانب الدول بشكلٍ فردي و/ أو جماعي. ومن المسلم به أيضاً الدور الذي يجب أن تلعبه المناطق في تخطيط وتنفيذ مثل هذه الأنظمة من أجل ضمان التناسق وقابلية العمل البيئي.

٢-٣ تؤكد الخبرة الأوروبية إلى أن الصعوبات التي تعترض تحقيق رؤية نظام ملاحه جوية يتسم بالتكامل والتناسق والعمل فيما بينه على المستوى العالمي هي في المقام الأول صعوبات ذات طبيعة مؤسسية أكثر منها ذات طبيعة تشغيلية/ فنية. ومن المؤكد بشكلٍ أكبر أن هذه الصعوبات تتطلب قيادة سياسية قوية والتزام من جانب الدول من أجل تذليل هذه الصعوبات.

٣-٣ يُشار إلى أن البيان المتكامل المنقح الخاص بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة والمرتبطة بتنفيذ CNS/ATM يحتوي على النصوص التالية:

<sup>٣</sup> الإيكاو، الملحق ١١ - خدمات الحركة الجوية، فقرة 2.9.1

إدراك أن نظام "إدارة الحركة الجوية" (ATM) العالمي المستقبلي يجب أن تدفعه المتطلبات ويقوم على الأداء.

إدراك أن التجزئة الحالية لنظام "إدارة الحركة الجوية" (ATM) تؤثر على السلامة والكفاءة والقدرة كما أن لها آثاراً عكسية على البيئة، وأن المجال الجوي يحتاج إلى تنظيمه وفقاً للمتطلبات التشغيلية وتحديده فيما يتعلق بطبيعة شكل المسار المروري وليس الحدود الوطنية.

إدراك أنه ينبغي ألا تتأثر سلطة الدول وحدودها بعملية تنفيذ أنظمة CNS/ATM؛

ملاحظة أن التقدم نحو تحقيق رؤية نظام ملاحه جوية يتسم بالتكامل والتناسق والعمل فيما بينه على المستوى العالمي كان بطيئاً، كما أن العقبات المؤسسية التي تمت مواجهتها تتطلب قيادة سياسية قوية والتزام من جانب الدول من أجل تذليل هذه العقبات؛

إدراك الدور الذي يجب أن تلعبه المناطق في تخطيط وتنفيذ أنظمة CNS/ATM لضمان التناسق وقابلية العمل البيئي.

الجمعية العمومية:

تحت المجلس على ضمان قيام منظمة الإيكاو بالعمل عن كثب مع الدول وشركاء الصناعة من أجل إرساء فهم أفضل للمفهوم التشغيلي لنظام "إدارة الحركة الجوية" (ATM) العالمي وتطبيقاته من أجل الترتيبات التنظيمية والتشغيلية اللازمة لتوفير خدمات الملاحة الجوية؛

تقرر أن تتعامل الدول بشكل جماعي، وعلى أساس إقليمي، مع الصعوبات المؤسسية التي تعترض طريق تحقيق نظام ملاحه جوية يتسم بالتكامل والتناسق والعمل فيما بينه على المستوى العالمي.