



## الجمعية العمومية - الدورة الثامنة والثلاثون

### اللجنة الفنية

البند ٣٤: الملاحة الجوية — الرصد والتحليل

### سعة وكفاءة الملاحة الجوية

(ورقة مقدمة من منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية "CANSO")

#### الموجز التنفيذي

تقدم الطبعة الرابعة من خطة الملاحة الجوية العالمية (GANP، وثيقة رقم 9750 Doc، راجع A38-WP/39) توجيهات للدول والمجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ (PIRGs) ومقدمي خدمات الملاحة الجوية (ANSPs) والمطارات ومستخدمي المجال الجوي وأصحاب المصالح في الصناعة حول تخطيط وتنفيذ التحسينات التشغيلية، التي يجب إنجازها من خلال منهجية حزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBUs) وخرائط طريق التكنولوجيا. وتتمثل الأهداف الشاملة في تحسين سلامة وسعة وكفاءة منظومة الطيران العالمية.

مع ذلك، لا يُعتبر كل من زيادة سعة منظومة الطيران العالمية وتحسين كفاءتها مسألة تكنولوجية فحسب. إذ تؤثر طريقة هيكلة المجال الجوي وتصميمه وكيفية تنظيم خدمات الحركة الجوية وتقديمها تأثيراً مباشراً على السعة والكفاءة. وفي هذا الصدد، يقع على قدر كبير من الأهمية الملحق (ز) - تحديد المجالات الجوية لخدمات الحركة الجوية (ATS) بالقرار المعني بالبيان المتكامل لسياسات الإيكاو المستمرة والممارسات المصاحبة لها والمرتبطة على وجه الخصوص بالملاحة الجوية (القرار رقم A38-xx، راجع A38-WP/86). كما تدعم منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية أيضاً الرأي القائل بأن وضوح تحديات السعة والكفاءة التي تواجه الملاحة الجوية في أقاليم ومناطق معينة يمكن أن يمثل خطوة إيجابية على طريق حل هذه التحديات، ومن ثم يُقترح بأن يتم تناول هذا الموضوع في تقرير الملاحة الجوية العالمية السنوي المقترح لمنظمة الإيكاو (راجع A38-WP/87).

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى:

(أ) الإقرار بأن طريقة هيكلة المجال الجوي وتصميمه وكيفية تنظيم خدمات الحركة الجوية يمكن أن تفرض تحديات السعة والكفاءة في أقاليم معينة؛ و

(ب) التوصية بتحديد تحديات السعة والكفاءة تلك بوضوح في تقرير الملاحة الجوية العالمية السنوي المقترح لمنظمة الإيكاو من أجل مساعدة الدول في فهم الجوانب التي قد تتطلب اهتماماً خاصاً وتحديد ترتيبات التعاون المحتملة بين الدول، مما قد يؤدي إلى تحسين أداء الملاحة الجوية.

## ١- المقدمة

١-١ تم الدعوة لانعقاد الدورة الثامنة والثلاثين للجمعية العمومية في A/38-WP/86 لمراجعة التعديلات المقترحة على القرار رقم A37-15 وتبني قرار مقترح حول بيان متكامل لسياسات الإيكاو المستمرة والممارسات المصاحبة لها والمرتبطة على وجه الخصوص بالملاحة الجوية. وترغب منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية في التنويه عن أهمية هذا القرار، وبخاصة الملحق (ز) - تحديد المجالات الجوية لخدمات الحركة الجوية (ATS)، لزيادة السعة وتحسين الكفاءة لمنظمة الملاحة الجوية العالمية.

٢-١ وبالنظر إلى أهمية هذا القرار، تدعم منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية كذلك الرأي القائل بابتكار خطط عمل على المستويين العالمي والإقليمي لمعالجة تحديات السعة والكفاءة المحددة التي تتم مواجهتها في مجالات جوية معينة. وينبغي تحديد هذه التحديات بوضوح في تقرير الملاحة الجوية العالمية السنوي لمنظمة الإيكاو من أجل مساعدة الدول في فهم الجوانب التي قد تتطلب اهتماماً خاصاً من حيث السياسات و/أو التشريعات بهدف تحسين أداء الملاحة الجوية بكفاءة وفاعلية في الدولة المعنية وفي الإقليم المعني، والمساعدة في نشر المعلومات المتعلقة بحالات التنفيذ الناجحة وأفضل الممارسات المرتبطة بذلك.

## ٢- المناقشة

١-٢ يتمثل الهدف من وراء خطة الملاحة الجوية العالمية في زيادة السعة وتحسين الكفاءة في منظومة الطيران المدني العالمية مع القيام في الوقت نفسه بتحسين درجة السلامة أو الحفاظ عليها على أقل تقدير. وتقدم الطبعة الرابعة من خطة الملاحة الجوية المدنية توجيهات بشأن تخطيط وتنفيذ التحسينات التشغيلية ودعم التكنولوجيات والإلكترونيات الطيران والإجراءات والمعايير والموافقات التنظيمية المطلوبة لتحقيق هذه التحسينات. وسوف يتم إنجاز ذلك من خلال منهجية حزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBUs)، التي تشكل الأساس الذي تركز عليه خطة الملاحة الجوية العالمية المنقحة.

٢-٢ مع ذلك، لا يُعتبر كل من زيادة سعة منظومة الطيران العالمية وتحسين كفاءتها مسألة تكنولوجية فحسب. إذ تؤثر طريقة هيكلة المجال الجوي وتصميمه وكيفية تنظيم خدمات الحركة الجوية وتقديمها تأثيراً مباشراً على السعة والكفاءة. وفي بعض الأقاليم والأقاليم الفرعية، يشكل المجال الجوي عقبة شديدة أمام زيادة الحركة الجوية كما يشكل تنظيم خدمات الحركة الجوية عائقاً أمام الكفاءة.

٣-٢ ويتم التنبيه هنا على أن المادة ٢٨ من اتفاقية الطيران المدني الدولي تقضي بأن تتعهد كل دولة متعاقدة بأن توفر في أراضيها المطارات وخدمات اللاسلكي وخدمات الأرصاد الجوية ومنشآت الملاحة الجوية الأخرى بهدف تسهيل الملاحة الجوية الدولية، وفقاً للمعايير والممارسات الدولية الموصى بها (SARPs). وينص الملحق الحادي عشر بالاتفاقية أيضاً على أنه يجوز لكل دولة متعاقدة أن تفوض مسؤوليتها عن تقديم خدمات الحركة الجوية فوق أراضيها إلى دولة أخرى بمقتضى اتفاقية ثنائية بينهما. وعلى ذلك، يتم تشجيع ترتيبات التعاون بين الدول المتعاقدة حيث إن هذا الأمر قد يؤدي إلى إدارة أكثر كفاءة وفاعلية للحركة الجوية.

٤-٢ عندما يتعلق الأمر بتخطيط الملاحة الجوية الإقليمية وهيكلية المجالات الجوية وتصميمها، فقد حدد القرار رقم A37-15، الملحق (م)، الآتي: "إن حدود المجالات الجوية التي تُقدّم إليها خدمات الحركة الجوية، سواء كانت فوق أراضي الدول أو فوق أعالي البحار، تُقرّر على أساس الاعتبارات الفنية والتشغيلية بهدف ضمان السلامة وتحسين الكفاءة والتوفير لمقدمي تلك الخدمات ومستخدميها". وأن "المجالات الجوية المخصصة لخدمات الحركة الجوية ينبغي عدم تقسيمها لأسباب غير الأسباب الفنية أو التشغيلية أو الأسباب المتعلقة بالسلامة والكفاءة". يتم تشجيع الدول كذلك على التفكير في القيام بشكل مشترك بإنشاء هيئة موحدة لخدمات الحركة الجوية تكون مسؤولة عن تقديم خدمات الحركة الجوية داخل المجال الجوي لخدمات الحركة الجوية الذي يمتد فوق أراضي دولتين أو أكثر أو فوق أعالي البحار.

٥-٢ الأهم من ذلك أن الدورة السابعة والثلاثين للجمعية العمومية قد أقرت وأعلنت أيضاً عن أن "أي دولة تفوض إلى دولة أخرى مسؤوليتها عن تقديم خدمات الحركة الجوية داخل المجال الجوي الممتد فوق أراضيها إنما تفعل ذلك بدون الانتقاص من سيادتها." وهناك إقرار واضح في المادة ١ من الاتفاقية بأن كل دولة تتمتع بسيادة كاملة وحصرية على المجال الجوي الممتد فوق أراضيها. والسيادة هي السلطة العليا والمستقلة التي تتمتع بها الدولة لاتخاذ القرارات والأفعال. ولذلك فإن القرار بتفويض مسؤولية تقديم خدمات الحركة الجوية إلى دولة أخرى وتحديد هيئة لخدمات الحركة الجوية هو في الواقع من أفعال السيادة، وليس تخلياً عن السيادة.

٦-٢ يتضح كذلك من المادة ٢٨ من الاتفاقية أنه عند تفويض المسؤولية الوظيفية لتقديم الخدمات إلى دولة أخرى، فإن الدولة المفوضة تحتفظ بمسؤولية متبقية - ألا وهي الالتزام بضمان تنظيم عملية تقديم الخدمات والإشراف عليها بشكل سليم. وتحدد الدولة المفوضة المتطلبات التي تقوم بموجبها الدولة المقدمّة للخدمات بإنشاء وصيانة المرافق والخدمات، وتحتفظ كل من الدولة المفوضة والدولة المقدمّة للخدمات بالحق في إلغاء أي ترتيب بهذا التفويض في أي وقت.

٧-٢ هناك الكثير من الأمثلة على الدول التي نجحت في تفويض مسؤولية تقديم خدمات الحركة الجوية إلى دولة أخرى، حيث كان لذلك أهمية لأسباب فنية وتشغيلية وأسباب تتعلق بالسلامة والكفاءة. فهناك تفويض متبادل بين الولايات المتحدة وكندا؛ وتقوم تونغوا وساموا بالتفويض إلى نيوزيلندا؛ كما أن هناك تفويضات عديدة في أوروبا بين كل من فنلندا والسويد والنرويج وفرنسا وسويسرا. ويجب تشجيع ذلك بدرجة أكبر، وبخاصة في الأقاليم والأقاليم الفرعية التي تواجه تحديات السعة والكفاءة.

### ٣- الختام

١-٣ في حين أن خطة الملاحة الجوية العالمية تقدم إطاراً استراتيجياً لتخطيط وتنفيذ التحسينات التشغيلية، فإنها لا تتناول طريقة هيكلية المجال الجوي وتصميمه وكيفية تنظيم خدمات الحركة الجوية وتقديمها، وهو ما يمكن أن يؤثر تأثيراً مباشراً على السعة والكفاءة في منظومة الملاحة الجوية العالمية. ويقدم الملحق (ز) - تحديد المجالات الجوية لخدمات الحركة الجوية (ATS) بالقرار المعني بالبيان المتكامل لسياسات الإيكاو المستمرة والممارسات المصاحبة لها والمرتبطة على وجه الخصوص بالملاحة الجوية (القرار رقم A38-xx) أساساً للإجراء المنسق الذي تتخذه الدول والمجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ (PIRGs) في معالجة تحديات السعة والكفاءة في الأقاليم الخاصة بها.

- انتهى -