



المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية

مونتريال - كندا، من ٩ إلى ١٩ أكتوبر ٢٠١٨

اللجنة (أ)

البند رقم ٣ من جدول الأعمال : تحسين النظام العالمي للملاحة الجوية
رقم البند الفرعي ٣-٤ : التعاون المدني/العسكري

التعاون المدني-العسكري

(ورقة مُقدّمة من الأمانة العامة)

الموجز التنفيذي

يؤدي الوصول المحدود إلى المجال الجوي المعزول (المخصّص) بالنسبة إلى الحركة الجوية المدنية والعسكرية في مناطق عديدة من العالم إلى إضافة أميال لا داعي لها إلى مسافة الطيران ويسفر من ثم عن قيود على السعة واستهلاك كبير للوقود. وهناك تحديات أخرى تتمثل في التغييرات الناتجة عن تحديث نظام الملاحة الجوية من حيث الإجراءات واللوائح والتكنولوجيات والتنظيم. والأمر يستوجب وجود تعاون على الصعيد العالمي بين السلطات المدنية والعسكرية منذ بداية أي أعمال تطوير تتعلق بهذا التحديث، وذلك لضمان مراعاة متطلبات مستخدمي المجال الجوي من الجانبين المدني والعسكري عند إدخال تحسينات على النظام الحالي وصياغة النظام المستقبلي. فهذا التعاون سيقفل من الحاجة إلى عزل (تخصيص) أجزاء من المجال الجوي، ويحسن السلامة، ويزود الدول بالوسائل الكفيلة لحماية أمنها القومي وقدراتها الدفاعية الوطنية، ويعزز جدوى العمليات من حيث التكلفة.

الإجراء المطلوب: المؤتمر مدعو إلى الموافقة على التوصية ٣-٤/xx — التعاون المدني-العسكري، على النحو الوارد في الفقرة رقم ٣.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدفين الاستراتيجيين الخاصين بالسلامة وبسعة وكفاءة الملاحة الجوية
الآثار المالية:	الأثر فيما يتعلق بقطاع الطيران: سيستفيد جميع مستخدمي نظام الطيران من التحسينات المرتبطة بالتنسيق والتعاون والتآزر بين الأطراف المعنية من الجانبين، المدني والعسكري. الأثر فيما يتعلق بالإيكاو (بالنسبة لمستويات موارد ميزانية البرنامج العادي الحالية): ستستمر أنشطة الإيكاو المشار إليها في ورقة العمل هذه على مدى السنوات الثلاث المقبلة، ولذلك يلزم توفير موارد مالية وبشرية إضافية لكي يتسنى دعم جهود الإيكاو في المجالات الشديدة التخصص المرتبطة بالتعاون والتآزر بين الجانبين المدني والعسكري.
المراجع:	الوثيقة Doc 9750، الخطة العالمية للملاحة الجوية الوثيقة Doc 9854، المفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية الوثيقة (Doc 10007)، تقرير المؤتمر الثاني عشر للملاحة الجوية (AN-Conf/12) الوثيقة (Doc 10075)، القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (في ٦ أكتوبر ٢٠١٦) الوثيقة (Doc 10088)، دليل التعاون المدني-العسكري في مجال إدارة الحركة الجوية

١- المقدمة

١-١ ترتبط أنشطة الطيران المدني والعسكري ارتباطاً وثيقاً نظراً لأنهما يتقاسمان باستمرار المجال الجوي ذاته. ولطالما ظل التنسيق على المستويين التكتيكي والتشغيلي كافياً لسنوات عديدة لم يتطلب خلالها سوى أدوات أساسية مثل جهاز اللاسلكي والهاتف الأرضي وجهاز الإرسال والاستقبال. غير أن السنوات العشرين الماضية قد شهدت زيادة في التعاون الرامي إلى إدارة المجال الجوي بمزيد من الكفاءة مع الحفاظ على مستوى مقبول من السلامة.

٢-١ وتقر الإيكاو بضرورة بلورة نهج استراتيجي لضمان السلامة والكفاءة والأداء فيما يتعلق بنظام الملاحة الجوية في المستقبل من حيث التفاعل المدني-العسكري. ويتطلب ذلك التعاون بين الأطراف المعنية من الجانبين المدني والعسكري على الأصعدة العالمية والإقليمية والوطنية عند تعريف برامج تحديث إدارة الحركة الجوية ووضع أحكام وإرشادات جديدة.

٢- من التعاون إلى العمل المشترك

١-٢ يبرز كل من وثيقة الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP) (Doc 9750) ووثيقة المفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية (Doc 9854) وبرنامج تحديث إدارة الحركة الجوية ضرورة التحول إلى نظام الملاحة الجوية القائم على التكنولوجيات الناشئة ونماذج الأعمال الجديدة التي من شأنها أن تحقق منافع أدائية كبيرة لجميع المستخدمين خلال جميع مراحل الرحلة. وسيؤدي هذا التطور إلى تغييرات على مستوى الإجراءات واللوائح والتكنولوجيات والتنظيم.

٢-٢ وستتأثر احتياجات المجال الجوي العسكري باستخدام الطائرات والتكنولوجيات الجديدة. كما أن الإدارة الدينامية للمجال الجوي والعمليات القائمة على المسار ستعود بالنفع في مجال السعة والكفاءة على جميع الأطراف المعنية، بما في ذلك الطائرات العسكرية. فالجانب العسكري لن يكون مجرد مستخدم، وإنما سيكون أيضاً شريكاً فنياً وتشغيلياً، لا سيما فيما يتعلق بإدارة المعلومات على صعيد المنظومة والحماية الإلكترونية ومرونة النظام. وينبغي أن تكون الطائرات العسكرية قادرة على استخدام المجال الجوي عموماً، بما في ذلك نظام الملاحة الجوية المدنية، بسلاسة لا تتقطع وبما يحقق جدوى التكلفة، بقدر ما يكون ذلك ممكناً من الناحية العملية. فعدم القدرة على ذلك قد تؤدي إلى إضعاف المدني-العسكري، ما يؤثر سلبياً على أداء نظام الملاحة الجوية. وبالتالي، فإن التآزر والتعاون والتنسيق بين الجانبين المدني والعسكري أمر حاسم لكل من الاقتصاد والأمن الوطنيين.

٣-٢ التشغيل المتبادل

١-٣-٢ يدعو المفهوم الذي يعتبر المجال الجوي مورداً مشتركاً يمكن إدارته جماعياً إلى اتباع نهج نظامي شامل. فالأمر يتجاوز مجرد إدارة الحركة الجوية وينطوي على اعتبارات القابلية للتشغيل المتبادل فيما يجري وضعه مستقبلاً من أحكام وإرشادات للسماح لكل من الطائرات المدنية والعسكرية باستخدام المجال الجوي بسلاسة لا تتقطع في أي وقت وبأقل ما يمكن من القيود. ونظراً لنقص الكفاءة عموماً فيما يتعلق بمتطلبات المعاملة الخاصة لطائرات الدولة ومتطلبات الأداء الفني المتوقع في المستقبل، ستقل إمكانية حصول طائرات الدولة على معاملة خاصة للعمل في شبكة الطرق الجوية المدنية.

٢-٣-٢ وفي عام ٢٠١٧، قُدِّر حجم الأسطول العسكري العالمي بنحو ٥٠٠ ٥٣ طائرة (بزيادة قدرها ٣,٥ في المائة منذ عام ٢٠١٥)، وهو ما يؤكد أن أي متطلبات جديدة تتعلق بالتشغيل المتبادل قد تكون لها انعكاسات كبيرة على الميزانيات العسكرية، وبالتالي على ميزانيات الدول. وتجدر الإشارة إلى أن ترخيص الطائرات العسكرية كان، وسيبقى، امتيازاً

^١ الطيران الدولي — تقرير خاص: القوات الجوية في العالم، طبعتا ٢٠١٨ و ٢٠١٦.

وحقاً وطنياً. وعند تعذر تحقيق الامتثال لشروط الطيران المدني، ينبغي توخي تحقيق التكافؤ في الأداء^٢. وستزايد القابلية للتشغيل المتبادل تدريجياً مع تطبيق السلطات العسكرية لمبدأ التكافؤ في الأداء، وكذلك مع تطوير الإيكافو المزيد من القواعد القياسية القائمة على الأداء. وتجدر الإشارة إلى أن الاستخدام المزدوج للنظم العسكرية، وإعادة استخدامها، من الطرق التي تتبعها السلطات العسكرية لتحقيق القابلية للتشغيل المتبادل و/أو أهداف التكافؤ في الأداء.

٤-٢ النهج الاستراتيجي

١-٤-٢ نظراً لتطور التحديات الأمنية (بما في ذلك التهديدات الإلكترونية) والتحديات التي تواجه الملاحة الجوية، وتوخياً لتحقيق الاستخدام السلس دون انقطاع للمجال الجوي من قبل جميع الأطراف المعنية، لا بد من أخذ البعد العسكري في الاعتبار عند وضع أحكام وإرشادات جديدة. فالأطراف المعنية من الجانبين المدني والعسكري تصوغ معاً تصوراً لنظام الغد الذي يضمن منذ البداية مراعاة جميع المتطلبات وزيادة القابلية للتشغيل المتبادل وتحقيق مزيد من السلامة والكفاءة في نظام الملاحة الجوية. وبينما يجب تحقيق كل ذلك على نحو يتفادى أي آثار ضارة على السلامة والأمن القومي والقدرات الدفاعية الوطنية، مع تعزيز فوائد وفورات الحجم والحلول التي تحقق جدوى التكلفة.

٢-٤-٢ وينبغي في إطار التعاون بين الجانبين المدني والعسكري على جميع المستويات — العالمية والإقليمية والوطنية — أن يعترف كل طرف باحتياجات الآخر، والسماح بالمشاركة العسكرية في إعداد الأحكام والإرشادات في المستقبل، وإتاحة المحافل المناسبة لتمكين السلطات العسكرية من التعبير عما تتفرد به من متطلبات. وعلى الصعيد العالمي، ينبغي للإيكافو أن تضطلع بدور رئيسي في هذا العمل التعاوني.

٣-٤-٢ ويمكن تعظيم مكاسب أداء نظام إدارة الحركة الجوية وتقليص المخاطر المرتبطة بأي تراجع في التعاون المدني-العسكري من خلال اتباع النهج الاستراتيجي الشامل التالي:

- (أ) التعاون مع السلطات العسكرية على الأصعدة العالمية والإقليمية والوطنية؛
- (ب) إدراج الجوانب المتعلقة بالطيران العسكري في الطبقات المقبلة من الخطة العالمية للملاحة الجوية (Doc 9750) وإشراك القطاع العسكري منذ البداية في وضع الأحكام والإرشادات الجديدة؛
- (ج) المشاركة المدنية-العسكرية في وضع حلول قابلة للتشغيل المتبادل وتعزيز العمل على إعداد القواعد القياسية القائمة على الأداء.

٥-٢ وضع التعاون المدني-العسكري موضع الممارسة

١-٥-٢ يتأثر أداء نظام الملاحة الجوية بأوجه عدم الكفاءة الناجمة عن الافتقار إلى التعاون المدني-العسكري. وتجدر الإشارة إلى أن التنسيق التكتيكي أمرٌ مطلوبٌ من أجل سلامة جميع مستخدمي المجال الجوي وكفاءة العمليات، بينما يمثل التعاون على المستوى الاستراتيجي المدعوم بالإرادة السياسية شرطاً مسبقاً لوضع الحلول التي تحقق منافع للأطراف المعنية من الجانبين المدني والعسكري على السواء. والدول مدعوة للعمل على تطوير التفاهم والاتصال والثقة المتبادلين لأنهما يشكلان أساس التعاون الناجح على جميع المستويات بين مستخدمي المجال الجوي من الجانبين.

٢-٥-٢ ولكي يتسنى تحقيق الأهداف التي أقرتها الدورة الثامنة والثلاثون للجمعية العمومية للإيكافو (القرار ٣٨-١٢)، تعكف الإيكافو على إعداد دليل التعاون المدني-العسكري في مجال إدارة الحركة الجوية (الوثيقة 10088 Doc)، الذي

^٢ فيما يتعلق بالطائرات العسكرية، يمكن تعريف التكافؤ في الأداء بأنه القدرة على تلبية السمات الوظيفية المطلوبة لإدارة الحركة الجوية/الاتصالات والملاحة والاستطلاع مقابل متطلبات الأداء والسلامة والأمن والقابلية للتشغيل المتبادل في المجال الجوي المنظم. ويشمل ذلك المتطلبات الوظيفية القابلة للقياس وغير القابلة للقياس التي تتجلى من خلال تقييم دقة وموثوقية واستمرارية الإتاحة والأداء الوظيفي.

يتضمن مجموعة من الإرشادات المُحسَّنة الهادفة إلى وضع التعاون المدني-العسكري موضع الممارسة. وتوصي الإيكاو الدول بالعمل مع سلطاتها العسكرية واستخدام المبادئ المنصوص عليها في هذه الوثيقة. وستواصل الإيكاو وضع الإرشادات في هذا الصدد ودعم الدول لتمكينها من تنفيذ هذا التعاون.

٣- الاستنتاجات

١-٣ سيؤدي تحديث نظام الملاحة الجوية إلى إحداث تحول في هذا النظام وتغيير جذري في مفهومه التشغيلي، وسيزيد من ضرورة القابلية للتشغيل المتبادل بين البنى التحتية الأرضية-الجوية، والجوية-الأرضية، لكلا الجانبين المدني والعسكري. وينبغي تشجيع التعاون ونشر القواعد القياسية القائمة على الأداء وتطبيق مفهوم التكافؤ في الأداء والعمل المشترك على إعداد المتطلبات ووضع مفاهيم النظم القابلة للتشغيل المتبادل، وذلك من أجل زيادة القابلية للتشغيل المتبادل بين الجانبين المدني والعسكري، وتعزيز أداء نظام الملاحة الجوية، وتحقيق الكفاءة من حيث التكلفة وضمان السلامة وتعزيز فعالية المهام العسكرية.

٢-٣ وقد أصبح التنسيق والتعاون والتآزر بين الجانبين المدني والعسكري أكثر أهمية من ذي قبل من أجل نمو الطيران المدني وتعزيز الأمن القومي والقدرات الدفاعية الوطنية. ولذلك، فإن المؤتمر مدعو إلى الموافقة على التوصية التالية:

التوصية ٣-٤/xx — التعاون المدني-العسكري

يوصى أن يقوم المؤتمر بما يلي:

- (أ) يطلب أن تتولى الإيكاو تحديد التهديدات المحتملة لأوجه التعاون المدني-العسكري، وأن تضع آلية للتعاون مع القطاع العسكري في مرحلة مبكرة من عملية وضع الأحكام والإرشادات؛
- (ب) يطلب أن تُدرج الإيكاو الجوانب المتعلقة بالطيران العسكري في الطبقات المقبلة من *الخطة العالمية للملاحة الجوية* (Doc 9750) وفي الأحكام والإرشادات الجديدة حسب الاقتضاء؛
- (ج) يطلب أن توفر الإيكاو المحافل والفرص الأخرى المناسبة لتمكين الدول من تبادل أفضل الممارسات؛
- (د) يحث الدول على ما يلي:

- (١) إرساء أسس التنسيق المدني-العسكري لضمان سلامة الطيران والتعجيل بتنفيذ أوجه التعاون المدني-العسكري؛
- (٢) التعاون بنشاط مع سلطاتها العسكرية وتشجيع المزيد من القابلية للتشغيل المتبادل بين الجانبين المدني والعسكري وتطبيق مبدأ التكافؤ في الأداء؛
- (٣) إحاطة السلطات العسكرية باستمرار بما تضطلع به الإيكاو من جهود لإدخال تحسينات في مجالات سعة وكفاءة الملاحة الجوية والسلامة والتصدي للتهديدات الإلكترونية وتعزيز مرونة النظام، ودعوتها إلى التعاون مع الإيكاو في هذا الصدد؛
- (٤) المشاركة بنشاط في محافل الإيكاو وتبادل أفضل الممارسات.

— انتهى —