



المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية

مونترéal، كندا، من ٩ إلى ١٩/١٠/٢٠١٨

اللجنة (أ)

البند ٣ من جدول الأعمال: تحسين النظام العالمي للملاحة الجوية

البند ٣-٤ : التعاون المدني / العسكري

التعاون المدني / العسكري

(ورقة عمل مقدمة من النمسا باسم الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه^١، والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني^٢، والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكونترول))

الموجز التنفيذي

تبرز هذه الورقة المنافع المتبادلة التي ستنمخض عن انتقال الطيران المدني والعسكري من مرحلة التنسيق إلى مرحلة التعاون، ومن مرحلة البحث والتطوير في إدارة الحركة الجوية إلى مرحلة تنفيذ حزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBU)، وذلك من خلال إشراك الجهات العسكرية في عملية إعداد القواعد القائمة على الأداء. وسعيا إلى استحداث شبكة عالمية قائمة على الأداء، آمنة وأكثر قابلية للتشغيل المتبادل، لم يعد إشراك الجهات المعنية المدنية والعسكرية في عملية اتخاذ القرار بشكل تعاوني على الأصعدة الوطني والإقليمي والعالمي مجرد خيار بل مفتاحا للنجاح.

ويكمن الهدف على الصعيد العالمي في تعزيز التعاون المدني - العسكري في إدارة الحركة الجوية والاتصالات والملاحة والاستطلاع (CNS) ولا سيما عن طريق تبادل أفضل الممارسات ورفع التحديات واغتنام الفرص التي تتيحها الرقمنة والأمن والاستخدام المرن للمجالات الجوية واستيعاب الطائرات غير المأهولة (UAS). وتلعب الإيكار دورا حيويا في تحقيق هذا الهدف، وهي مدعوة، إلى جانب الدول الأعضاء، إلى أن تواصل تطوير آليات التعاون مع الأوساط العسكرية من أجل زيادة تقليص الفجوة بين حاجة الطيران المدني لقابلية التنبؤ وحاجة الطيران العسكري للمرونة.

الإجراء: يُرجى من المؤتمر الموافقة على التوصية الواردة في الفقرة ٤-٣.

١- المقدمة

١-١ سعيا إلى تيسير نمو سوق الطيران الدولي وتشغيلها كمنظومة آمنة ومتناغمة، اتفقت الدول على التعاون بشأن بنية تنظيمية مشتركة كما اتفقت، في جملة أمور، على خدمات الحركة الجوية المقدمة، بما في ذلك الوصول إلى المجال

^١ النمسا، بلجيكا، بلغاريا، كرواتيا، قبرص، الجمهورية التشيكية، الدنمارك، استونيا، فنلندا، فرنسا، ألمانيا، اليونان، هنغاريا، إيرلندا، إيطاليا، لاتفيا، ليتوانيا، لوكسمبورغ، مالطة، هولندا، بولندا، البرتغال، رومانيا، سلوفاكيا، سلوفينيا، اسبانيا، السويد، المملكة المتحدة.

^٢ ألبانيا، أرمينيا، أذربيجان، البوسنا والهرسك، جورجيا، أيسلندا، جمهورية مولدوفا، موناكو، الجبل الأسود، النرويج، سان مارينو، صيربيا، سويسرا، جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة، تركيا، أوكرانيا.

الجوي واستخدامه. أما بالنسبة للطيران العسكري، فإن الهدف يكمن في تسهيل العمليات والتدريب المتصلين بالأمن والدفاع، وبالتالي يعتبر الاستخدام المأمون والكفاء للمجال الجوي ممكنا من خلال التعاون الوثيق بين الجهات المعنية المدنية والعسكرية لما فيه مصلحة الطرفين.

٢-١ ينبغي أن تؤدي الإيكاد دورا مهما في تعزيز التعاون المدني - العسكري. علاوة على ذلك، ينبغي لها أيضا أن تعد مبادئ مشتركة تعكس رغبة الدول الأعضاء فيها على الترويج لأفضل الممارسات التي تمّ تحديدها، مما يفضي إلى بلورة مفاهيم موحدة في مجال الطيران.

٢- لدى الطيران المدني والعسكري مصالح مشتركة

١-٢ الطيران المدني والعسكري يستخدمان نفس المجال الجوي، وهو مورد مشترك

٢-٢ بالرغم من أن اللوائح التي تنظم الطيران المدني لا تنطبق على طائرات الدولة، فمن المسلمات أن أداء الطيران على الصعيد العالمي يتحسن عندما يتم الوفاء باحتياجات الطيران المدني والعسكري على السواء على الصعيد الإقليمي لكونهما يعملان في مجال جوي يعتبر حيّزا متواصلًا، من خلال قدر أكبر من الممارسات التعاونية.

٣-٢ إن مستوى الترابط اللازم بين النظم العسكرية والمدنية لإدارة الحركة الجوية سيظل يتوقف على مستوى ومدى تشابك الحركة الجوية المدنية والعسكرية التي تعمل في ذات البيئة.

٤-٢ من البحث والتطوير في مجال إدارة الحركة الجوية إلى الوزع

١-٤-٢ بالرغم من أن الأوساط العسكرية غير معنية مباشرة بأهداف برامج البحث والتطوير في مجال إدارة الحركة الجوية، فإن لهذه البرامج آثارا تشغيلية ومالية على تلك الأوساط وغيرها من المشغلين ممن يسيرون طائرات الدولة، وذلك لأن الأوساط العسكرية قد تضطر إلى تكثيف إجراءاتها والارتقاء بنظمها الأرضية بحيث تحدّد هوية جميع الطائرات التي تحلق فوق الإقليم المعني.

٢-٤-٢ إن الانتقال من التنسيق إلى التعاون أساسي في تمكين سلطات الطيران الوطنية من تخطيط تجديد أسطولها أو تجهيزاتها أو نظم المراقبة لديها بغية زيادة قابلية التشغيل البيئي وسعة المجال الجوي لأغراض الطيران المدني. علاوة على ذلك، هناك حاجة إلى اطلاع هيئات التخطيط العسكري على الاحتياجات المنبثقة عن حزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBU) وبرامج تحديث إدارة الحركة الجوية على صعيد الدولة / الإقليم، بغية الحفاظ على أعلى مستويات التشغيل المتبادل بين النظم. بالنسبة للأوساط العسكرية، فإن شعار "مدني حسب الامكان وعسكري حسب الضرورة" يعزز قابلية التشغيل البيئي بأقل تكلفة مع تأمين فوائد الأداء لدوائر الطيران ككل.

٥-٢ نحو تهيئة بيئة قائمة على الأداء

١-٥-٢ من المهم مواصلة المعايير المدنية والعسكرية إلى أقصى حدّ ممكن في إطار العمليات التي ترمي إلى تحديد مدى الامتثال/التوافق. فتوحيد القواعد يساعد القطاع في تصميم نظم تستجيب لمتطلبات السلامة/قابلية التشغيل المتبادل. ومن شأن ذلك أن يتمخض عن تخفيضات كبيرة في الكلفة ومستويات مُثلى من التأزر لدى وزع تلك النظم.

٢-٥-٢ ومن المهم أيضا، في بيئة طيران تقوم على الأداء، الإمام بطريقة عمل المشغلين المدنيين والعسكريين في هذا الحقل (المبادئ والإجراءات واتجاهات العمل وما إلى ذلك ...). ومن الأساسي، لدى تهيئة بيئة قائمة على الأداء، التذكّر دائما بأن السلامة هي المبدأ الرئيسي الذي يتعين التقيد به. ومع تنامي سوق الطيران، من المهم أيضا التوفيق بين التعاون المدني - العسكري وهدف مراعاة تطور هذا القطاع.

٢-٥-٣ وبهذا الخصوص، وعملاً بقرار الجمعية العمومية ٣٨-١٢، لدى الإيكاو دور مهم في الترويج للمفاهيم المشتركة لتعزيز التعاون المدني والعسكري مع هدف رئيسي يتمثل في سلاسة المجال الجوي وتناغم خدمات الملاحة الجوية/نظم إدارة الحركة الجوية على الصعيد العالمي.

٢-٥-٤ أما على الصعيد الإقليمي، فقد جرى تحديد الحلول التي من شأنها أن تتمخض عن أفضل الممارسات مثل الوثيقة المشتركة بين الإيكاو ويوروكونترول (ICAO EUR Doc 032). وقد تكون اللوائح التنظيمية الوطنية آثار مباشرة على الطيران العسكري. وبناء عليه، هناك حاجة إلى إيجاد حلول مناسبة، ولا سيما تيسير وصول طائرات الدولة المأمون إلى المجال الجوي، إقليمياً ودولياً.

٣- الانتقال التدريجي من التنسيق إلى التعاون المدني - العسكري

٣-١ يكمن الغرض من الانتقال تدريجياً من التنسيق إلى التعاون المدني - العسكري على الصعيد العالمي في إشراك الجهات العسكرية، منذ البداية، بغرض تمكين التعاون المدني - العسكري في إدارة الحركة الجوية والاتصالات والملاحة والاستطلاع (CNS) ولا سيما من خلال تبادل أفضل الممارسات ورفع التحديات التي تطرحها الرقمنة والأمن والاستخدام المرن للمجال الجوي وإدماج نظم الطائرات غير المأهولة في المناطق غير المعزولة. ومن شأن هذا التطور أن يعزز التآزر المدني - العسكري بفضل التعاون الفعال بدءاً بالبحث والتطوير وانتهاءً بنشر النظم القابلة للتشغيل المتبادل.

٣-٢ إشراك الجهات العسكرية منذ البداية وتطوير التضافر المدني - العسكري قد يخفض من التكاليف

٣-٢-١ يشترك الطيران المدني والطيران العسكري في هدف خفض التكاليف إلى الحد الأدنى مع تحسين كفاءة العمليات وزيادة السلامة في ذات الوقت. ومن شأن الاشتراك في برامج البحث والتطوير، فيما يخص نظم الطائرات غير المأهولة، على سبيل المثال، أن ينهض بالتآزر وبالتشغيل البيني المدني - العسكري، ويقلل من الازدواجية ويبني على الخبرات والتجارب الراهنة. علاوة على ذلك، سوف تستفيد الجهات المعنية كافة من وضع معايير مشتركة حيثما أمكن وانطبق.

٣-٢-٢ ويعني الانتقال إلى التعاون، في المقام الأول، زيادة إشراك الجهات العسكرية في تطوير الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP) وحزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBU)، من خلال مشاركة مناسبة في وضع الاستراتيجيات والرؤى في مجال الطيران، ومن ذلك على سبيل المثال الاعتراف بمشاريع البحث والتطوير العسكرية المتصلة بالطائرات المسيّرة بعيد المدى على ارتفاعات متوسطة. وقد تكون الخبرات والتجارب العسكرية مفيدة من حيث قيمتها المضافة لأنشطة الإيكاو مستقبلاً ولا سيما إدماج الطائرات غير المأهولة في المجال الجوي غير المخصص.

٣-٣ تشجيع الاستخدام الناجع للمجال الجوي بغرض بلوغ الأداء الأمثل للطيران على الصعيد العالمي

٣-٣-١ لا يمكن أن تتسم شبكة الطرق العالمية بجودة الأداء سوى في بيئة آمنة ومأمونة، بينما يواصل الطيران العسكري الاسهام في توفير وزيادة تحسين الأمن والدفاع على نحو فعال، في سياق الطيران المدني المتغير مع المراعاة الواجبة لسلامة الحركة الجوية المدنية.

٣-٣-٢ إن تطبيق مفهوم الاستخدام المرن المسبق للمجال الجوي (FUA) والعمليات القائمة على المسار (TBO) بما في ذلك المسارات الخاصة بالمهام وإدارة حركة الطائرات غير المأهولة (UTM) يعني ضمناً أن الدول تراعي، على نحو متوازن، الاحتياجات من حيث العمليات المدنية والعسكرية. والغرض من ذلك بلوغ أعلى مستويات الكفاءة، والاستخدام الأمثل للمجال الجوي والموارد المتاحة لأي دولة، والحفاظ على أقصى مستويات السلامة، بما في ذلك لمصلحة الطيران العام والمدني على ارتفاعات منخفضة.

٣-٣-٣ ومن وسائل تحقيق ذلك الغرض المشاركة الكاملة للجهات العسكرية في خلايا وطنية لإدارة المجال الجوي واستخدام النظم المؤتمتة للتفاعل بين المؤسسات التجارية بشكل ثنائي. وفي هذا السياق، فإن اسهامات الجهات العسكرية في

التخلي عن مناطق التدريب لأجل تحسين الشبكة، وكيفية استخدام هذا المجال الجوي المتخلى عنه من جانب الجهات المعنية المدنية سيقاس على أساس المؤشرات ذات الصلة ومنها على سبيل المثال مؤشر الاستخدام المدني للمجال الجوي المتخلى عنه (CURA) المنطبق في أوروبا.

٤-٣-٣ من الأساسي أيضا لقطاع الطيران تعزيز التعاون في جمع البيانات لتحقيق الأداء الأمثل للطيران على الصعيد العالمي فضلا عن الارتقاء بمستوى السلامة، مثلا لدى جمع المعلومات عن المخاطر المتأنية من مناطق النزاع^٣.

٤-٣ تشجيع تهيئة بيئة قائمة على الأداء مفيد للطيران المدني والطيران العسكري على السواء

١-٤-٣ قد تكون لقوانين الطيران المدني آثار غير مباشرة على ولوج الطائرات العسكرية المجال الجوي، كما هو الحال بالنسبة لبيئة الحد الأدنى غير المنخفض للفصل الرأسى (RVSM). ويمكن التخفيف من هذا الأمر من خلال إشراك الجهات العسكرية مشاركة كاملة منذ البداية على الأصعدة العالمي والإقليمي والوطني، وذلك بوسائل منها على سبيل المثال أعمال آليات يتم إعدادها مع الدول الأعضاء وأقحام ممثلين عسكريين في الأفرقة المعنية بإيجاد حلول قابلة للتطبيق المتبادل. ومن العوامل الرئيسية كذلك أن تنص التوصيات واللوائح التي تصدر على الصعيدين العالمي والإقليمي على أهداف تتعلق بالأداء وليس على المتطلبات من حيث التجهيزات.

٢-٤-٣ وأيضاً، من شأن التدابير الفنية المعدة خصيصاً، من قبيل الاعتراف بأنه بمقدور النظم العسكرية أن تتيح، في حالات معينة، مستوى من الأداء يعادل ما تقدمه النظم المدنية، أن تكفل وصولاً مأموناً إلى المجال الجوي لطائرات الدولة المأهولة منها وغير المأهولة وتضمن الحفاظ على الأداء في أعلى مستوياته وطنياً وإقليمياً ودولياً. كما يسهم التنسيق المدني - العسكري بشأن التراخيص وتوحيد المعايير في تحسين سلامة الرحلات وقابلية التشغيل البيئي.

٥-٣ تيسير تبادل المعلومات عبر شبكة مرنة ومتينة

١-٥-٣ إن استخدام شبكة عالمية لإدارة الحركة الجوية أي إدارة المعلومات على صعيد المنظومة (SWIM) سيتيح تبادل البيانات فيما بين الجهات المعنية المدنية والعسكرية بما يكفل مستويات مناسبة من قابلية التشغيل البيئي والمرونة الإلكترونية والحماية الإلكترونية والسرية وسلامة وتوافر معلومات حساسة عن المهمات تتوافق والاحتياجات المحلية.

٢-٥-٣ ومن الضروري ضمان مستوى ملائم من المرونة الإلكترونية والسرية للرحلات المدنية والمهمات العسكرية فضلا عن الحفاظ على سلامة النظم الحيوية والهياكل الأساسية الحيوية لأن الهجمات الإلكترونية يمكن أن تؤثر بشكل غير مباشر على السلامة.

٣-٥-٣ ويجب أن يتم تبادل البيانات بوسائل موثوقة لتشجيع ترسيخ مبادئ الثقة والشفافية الضرورية فضلا عن استحداث قواعد لتعميم المعلومات الحساسة واتخاذ التدابير المناسبة للحماية والمرونة الإلكترونية. ولتحقيق هذا الغرض فإن البناء على الخبرات والتجارب الراهنة من شأنه أن يمثل قيمة مضافة لشبكة الطيران برمتها.

٤ - الاستنتاج

١-٤ إن تطور إدارة الحركة الجوية على الصعيد العالمي على النحو الذي تنتبأ به الخطة العالمية للملاحة الجوية (Doc 9750) يستوجب تعاوناً بين سلطات الطيران المدنية والعسكرية الوطنية. والانتقال التدريجي من التنسيق إلى التعاون المدني - العسكري منذ البداية مفيد لقطاعي الطيران المدني والعسكري كليهما.

٢-٤ ومن أجل تشغيل شبكة عالمية أكثر أماناً وقابلية للتشغيل البيئي وقائمة على الأداء، لم تعد المشاركة التعاونية للجهات المعنية المدنية والعسكرية، على الأصعدة الوطني والإقليمي والعالمي تمثل خياراً بل أصبحت مفتاحاً للنجاح.

^٣ انظر الورقة الأوروبية بشأن مناطق النزاع

يُدعى المؤتمر إلى الموافقة على التوصيات التالية:

- (أ) حثّ الدول على الموافقة على المنهج الاستراتيجي المبين في الفقرة ٣ والمتمثل في التحول من التنسيق إلى التعاون المدني - العسكري؛
- (ب) يُطلب من الإيكاو توفير المواد الإرشادية الضرورية بشأن هذا المنهج الاستراتيجي؛
- (ج) تشجيع الإيكاو على أن تضع، مع الدول، آليات للتعاون مع الأوساط العسكرية على الصعيدين العالمي والإقليمي؛
- (د) يُطلب من الإيكاو تعزيز التضافر المدني - العسكري من خلال التعاون الفعال بدءاً بالبحث والتطوير وانتهاءً باستخدام نظم قابلة للتشغيل التبادل؛
- (هـ) تشجيع الإيكاو على أداء دور استباقي في الترويج لأفضل الممارسات المتعلقة بتعزيز التعاون المدني - العسكري.

-انتهى-