



المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية

مونتريال - كندا، من ٩ إلى ١٩/١٠/٢٠١٨

اللجنة (أ)

البند رقم ٤ من جدول الأعمال : تنفيذ النظام العالمي للملاحة الجوية ودور المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ (PIRGs)

البند رقم ٤-٤ من جدول الأعمال : تنفيذ عمليات وإجراءات البحث والإنقاذ (SAR)

تنفيذ العمليات والإجراءات المرتبطة بالبحث والإنقاذ

(ورقة مقدمة من الولايات المتحدة)

الموجز التنفيذي

توضح ورقة العمل هذه ما يلزم من تحسينات في مجال البحث والإنقاذ (SAR) وما ينطوي عليه "النظام العالمي للاستغاثة والسلامة في الطيران" من آثار. **الإجراء المطلوب:** يُرجى من المؤتمر الموافقة على التوصية رقم ٤-٤/خ: البحث والإنقاذ (SAR) والنظام العالمي للاستغاثة والسلامة في مجال الطيران الواردة في الفقرة رقم ٣-١.

١- المقدمة

١-١ تُنفَّذ عمليات وإجراءات البحث والإنقاذ (SAR) على نحو أفضل من خلال التعاون والتأزر على المستوى الإقليمي حسبما هو منصوص عليه بشكل مفصل في الملحق الثاني عشر "البحث والإنقاذ". ومن شأن تنفيذ قواعد قياسية جديدة ترتبط بموقع الطائرة في حالة الاستغاثة في إطار النظام العالمي للاستغاثة والسلامة في مجال الطيران أن يؤدي إلى تعزيز سلامة الطيران سواء بالنسبة لطواقم أو ركاب الطائرات التجارية وموظفي خدمات البحث والإنقاذ. غير أن الاستجابة لبعض الوقائع على مستوى البحث والإنقاذ وعمليات التدقيق في إطار "البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية" تفيد بوجود ثغرات في قدرات البحث والإنقاذ وضرورة توطيد التعاون والتأزر فيما بين مختلف الجهات في مجال البحث والإنقاذ في دول وأقاليم شتى.

٢-١ ويعتمد أداء عمليات البحث والإنقاذ بشكل كبير على تنظيم خدمات البحث والإنقاذ والتحضيرات التي تسبق القيام بالعمليات، ويستند إلى التخطيط والنهج المنسقة. وتعرّز أطر التعاون على المستويات المحلي والإقليمي والعالمي هذه العمليات بناءً على السيناريوهات والمتطلبات التشغيلية في مجال البحث والإنقاذ. ويمكن للمجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ (PIRGs) أن تقدم التوجيهات للخطط الوطنية من أجل تنفيذ النظام العالمي للبحث والإنقاذ. وبالتالي، فإن إجراءات المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ لها صلة مباشرة بالبحث والإنقاذ.

٢- المناقشة

١-٢ قرّرت الجمعية العمومية للإيكاو خلال دورتها الثامنة والثلاثين (المرفق (ح) من القرار ٣٨-١٢) بأنه ينبغي للدول الأعضاء، بالتعاون مع الدول الأخرى والإيكاو، أن تسعى إلى العمل بفاعلية وكفاءة أكثر على تحديد أقاليم البحث والإنقاذ. وينبغي لها أن تتنظر كلما دعت الحاجة إلى ذلك في تخصيص الموارد المتاحة أو العمل معاً على إنشاء منظمة واحدة مسؤولة عن توفير خدمات البحث والإنقاذ في الأقاليم التي تمتد فوق أراضي دولتين أو أكثر أو فوق أعالي البحار.

٢-٢ وتوجد "المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ" (PIRGs) في وضع أنسب لاتخاذ الإجراء المنصوص عليه وفقاً لقرار الجمعية العمومية ٣٨-١٢. وقد اتضح من خلال حلقات العمل ومجموعات العمل في إطار مكاتب الإيكاو الإقليمية إلى أي مدى يمكن للأقاليم إقامة التعاون فيما بينها ومع الأقاليم المجاورة لها. وكان إبرام اتفاقات التعاون قاسماً مشتركاً بين العديد من هذه المبادرات.

٣-٢ ويمكن أن تطوي اتفاقات التعاون على مستويات مختلفة من المنظمات التي عادةً ما تشارك في مجال البحث والإنقاذ. وينبغي إبرام هذه الاتفاقات على مستوى الدول وكذلك على المستوى التشغيلي لضمان التعاون بين الوحدات التشغيلية، التي تشمل ما يلزم من سلطات عسكرية، التي غالباً ما تقوم بدور هام في عمليات البحث والإنقاذ. ويمكن أن تكون اتفاقات ثنائية شاملة تحدد الترتيبات التعاونية التي توطّد عموماً التعاون والتنسيق في مجال البحث والإنقاذ.

٤-٢ وللتنكير، فإن تنفيذ النظام العالمي للاستغاثة والسلامة في مجال الطيران فرصة أمام كافة المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ كي تُعيد تقييم الاتفاقيات الإقليمية وما يتصل بها من آليات التعاون في مجال البحث والإنقاذ في أقاليمها. ومن شأن ذلك أن يساعد على إجراء المناقشات والتغلب على أوجه القصور فيما يخص تنظيم البحث والإنقاذ، لاسيما غياب اتفاقات التعاون لتيسير تنظيم وتنفيذ عمليات البحث والإنقاذ. وستضمن هذه الاتفاقات تبادل المعلومات بكفاءة بين "وحدات خدمات الحركة الجوية" (ATSUs) و"مراكز تنسيق الإنقاذ" (RCCs)، وكذلك مع السلطات العسكرية.

٥-٢ النظام العالمي للاستغاثة والسلامة في مجال الطيران (GADSS)

١-٥-٢ يجري تنفيذ النظام العالمي للاستغاثة والسلامة في مجال الطيران في الآجال القصير والمتوسط والطويل. ويرمي إلى تحقيق أربعة أهداف رفيعة المستوى، ثلاثة منها ترتبط بالبحث والإنقاذ: (١) ضمان العثور في الوقت المناسب على الطائرة المستغيثة (الشروع في الوقت المناسب في إجراءات البحث والإنقاذ)؛ (٢) ضمان تتبع الطائرات المستغيثة وتحديد موقعها بدقة وفي الوقت المناسب بعد توقف الرحلة (التوجيه الدقيق لإجراءات البحث والإنقاذ)؛ (٣) القيام بعمليات البحث والإنقاذ التي تنسم بالفعالية والكفاءة؛ (٤) ضمان استرجاع بيانات مسجل الرحلة في الوقت المناسب.

٢-٥-٢ ولتحقيق الأهداف الرفيعة المستوى، يحدّد "النظام العالمي للاستغاثة والسلامة في الطيران" ثلاث وظائف معيّنة: (١) ضمان العثور في الوقت المناسب على الطائرات المستغيثة (الشروع في الوقت المناسب في إجراءات البحث والإنقاذ)؛ (٢) النظام التلقائي لتتبع حالات الاستغاثة (ADT)؛ (٣) تحديد موقع الطائرة بعد توقف الرحلة واسترجاع ما يتصل بها من بيانات.

٣-٥-٢ ولا تؤدي وظيفة "تتبع الطائرات" للعمليات العادية للطائرات إلى إدخال أي تغييرات على الإجراءات الحالية للتنبيه لمراقبة الحركة الجوية وستصبح واجبة التطبيق في ٨/١١/٢٠١٨.

٤-٥-٢ ويمكن للنظام التلقائي لتتبع حالات الاستغاثة أن يؤثر كثيراً بالإيجاب على البحث والإنقاذ. ولا تزال قدرة هذا النظام قيد التطوير، وستصبح واجبة التطبيق في ١/١/٢٠٢١.

٦-٢ وتطبق عدة وثائق للإيكاو على النظام العالمي للاستغاثة والسلامة في مجال الطيران وتنفيذ عمليات وإجراءات البحث والإنقاذ. ويرد بعض هذه الوثائق أدناه بما يؤكد أنه يوجد بالفعل بنية تحتية أرضية أساسية لتحقيق هدف النظام العالمي للاستغاثة والسلامة في مجال الطيران والمتمثل في تبادل المعلومات وإخطارات التنبيه بين مشغل الطائرات ووحدة خدمات الحركة الجوية ومركز تنسيق الإنقاذ. وتشمل وثائق الإيكاو الأساسية ما يلي:

١-٦-٢ **الملحق السادس "تشغيل الطائرات"، الجزء الأول** "النقل الجوي التجاري الدولي - الطائرات"، في الفقرة ٦-١٨ من الفصل السادس: تحديد موقع الطائرة المستغيثة؛ والمرفق ٩ والإضافة (ك) بالجزء الأول من الملحق السادس: التعديل الأخير على الملحق السادس يُلزم طائرة في حالة استغاثة بأن تُرسل المعلومات عن موقعها؛ وبأن يتيح المشغل هذه المعلومات للمنظمات المختصة. ويجب إتاحة هذه المعلومات لوحدة خدمات الحركة الجوية (ATSUs) ومراكز تنسيق الإنقاذ (RCCs). وتواصل مختلف أفرقة خبراء الإيكاء وضع المواد الإرشادية والإجراءات لتنفيذ هذه القواعد والتوصيات الدولية (SARPs).

٢-٦-٢ **الملحق الحادي عشر "خدمات الحركة الجوية"**، الفصل الخامس: خدمة التنبيه: تُلزم وحدات خدمات الحركة الجوية بأن يتم فوراً إخطار مراكز تنسيق الإنقاذ عندما تعتبر طائرة في حالة طوارئ. بالإضافة إلى ذلك، عندما يُقرّر مركز لمراقبة المنطقة أو مركز لمعلومات الطيران أن طائرة موجودة في مرحلة شك أو مرحلة التنبيه يجب عليه، إذا كان ذلك ميسوراً، إخطار المشغل قبل إخطار مركز تنسيق الإنقاذ؛ وإذا كانت طائرة في مرحلة الاستغاثة، يجب أن يتم فوراً إخطار مركز تنسيق الإنقاذ.

٣-٦-٢ **الملحق الثاني عشر "البحث والإنقاذ"**: تنشأ العمليات الحالية لمراكز تنسيق الإنقاذ بموجب أحكام الملحقين الحادي عشر والثاني عشر للإيكاء، وتطبق على مراكز تنسيق الإنقاذ في مجال الطيران. وكما هو محدد في الفصل الخامس من الملحق الحادي عشر، يجب على وحدة خدمات الحركة الجوية (ATSU) أن تخطر فوراً مركز تنسيق الإنقاذ (RCC) عندما تعتبر طائرة في حالة طوارئ. ويقوم مركز تنسيق الإنقاذ، بعد إخطاره بوجود حالة استغاثة، باتخاذ إجراءات استناداً إلى إجراءات التشغيل الواردة في الملحق الثاني عشر. ويُلزم مركز تنسيق الإنقاذ بأن يتيح في جميع الأوقات أحدث المعلومات عن إقليم البحث والإنقاذ، بما في ذلك عناوين وحدات خدمات الحركة الجوية (ATSUs) وأرقام هواتف جميع المشغلين، أو ممثليهم المُعينين المشاركين في العمليات في الإقليم. وتجدر الإشارة إلى أن مركز تنسيق الإنقاذ المسؤول وما يرتبط به من وحدة خدمات الحركة الجوية المكلفين بإقليم معلومات الطيران حيث يتم تشغيل الطائرة ينسقان أنشطتهما ويعملان بتعاون وثيق. وإذا واصلت الطائرة المستغيثة رحلتها ودخلت في إحدى أقاليم البحث والإنقاذ الأخرى، يمكن إسناد مهام التنسيق إلى مراكز تنسيق الإنقاذ الأخرى وما يتصل بها من وحدات خدمات الحركة الجوية.

٤-٦-٢ **مفهوم عمليات النظام العالمي للاستغاثة والسلامة في مجال الطيران**: يصف هذا المفهوم بأسلوب متدرج تنفيذ الإجراءات على الأجل القصير والمتوسط والطويل بالنسبة لأي إجراء من الإجراءات التي تنطوي على فوائد. وتحدد هذه الوثيقة الشروط والأهداف الرفيعة المستوى لهذا النظام والتي نوقشت أعلاه.

٥-٦-٢ **بطاقة المهام برنامج عمل الملاحة الجوية لتنفيذ النظام العالمي للاستغاثة والسلامة في مجال الطيران**: بطاقة المهام رقم ٧ 4.0 لبرنامج عمل الملاحة الجوية وافقت عليها لجنة الملاحة الجوية وتقدم لمحة عامة عن نواتج أعمال الفريق الاستشاري للنظام العالمي للاستغاثة والسلامة في مجال الطيران وخطة العمل الأساسية لهذا الفريق الاستشاري ولأفرقة خبراء الإيكاء الأخرى. وتتضمن بطاقة المهام ١٤ مهمة للعمل بشأن المواد الإرشادية والإجراءات، وما قد يطرأ من تعديلات على القواعد والتوصيات الدولية للإيكاء خلال عدة سنوات قادمة. وتطبق المهمة الأخيرة تحديداً على المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ (PIRGs).

٧-٢ **تنفيذ النظام العالمي للاستغاثة والسلامة في مجال الطيران دعماً للبحث والإنقاذ**

١-٧-٢ قد يؤكد تنفيذ النظام العالمي للاستغاثة والسلامة في مجال الطيران وجود ثغرات كبيرة في قدرات البحث والإنقاذ في أقاليم شتى ويحدد التأكيد على ضرورة توطيد التعاون والتآزر بين العديد من الجهات المعنية في دول وأقاليم عديدة. وينبغي تحسين فعالية الخدمات الحالية للتنبيه في مجال البحث والإنقاذ من خلال معالجة عدد من المجالات الرئيسية، مثل تنظيم خدمات البحث والإنقاذ عموماً أو الردّ في الوقت المناسب على التنبيه بحالة الاستغاثة. ومن شأن تنفيذ النظام العالمي للاستغاثة والسلامة في مجال الطيران أن يسهم في تحسين كفاءة البحث والإنقاذ عموماً لأعضاء الطاقم وركاب الطائرات التجارية وموظفي البحث والإنقاذ من خلال تقليص مساحة عمليات البحث والوقت المخصص لذلك.

٢-٧-٢ وتجدر الإشارة إلى أن لقدرة على تبادل المعلومات عن مواقع الطائرات بين مشغلي الطائرات ووحدات خدمات الحركة الجوية ومراكز تنسيق الإنقاذ، وكذلك السلطات العسكرية وغيرها ستعتمد على نظام لإدارة المعلومات للتأكد من أن البيانات تُتاح في الوقت المناسب للجهات المعنية. ويوجد بالفعل ما يلزم من بنية أساسية وسيجري العمل على زيادة تعزيزها من خلال تنفيذ

"برنامج إدارة المعلومات على صعيد المنظومة" (SWIM). وينبغي للدول أن تتأكد، على المستويين الوطني والإقليمي، من فعالية هذه البنية التحتية وتحسينها عند الضرورة. وغالباً ما تشكل عمليات البحث والإنقاذ، لا سيما فوق أعالي البحار، إجراءً متعدد الجنسيات، يستند إلى تحديد إجراءات التنسيق والتعاون على مستوى الدول ووحدات خدمات الحركة الجوية ومراكز تنسيق الإنقاذ.

٨-٢ ولدى الإيكاو عدد محدود من خبرات البحث والإنقاذ. فمن نواحٍ عديدة، يُعتبر الموظف المسؤول عن إدارة الحركة الجوية في مكاتب الإيكاو الإقليمية مُتقلاً بأعباء الأعمال. وإلى جانب وجود موظف فني واحد بالإيكاو في مونتريال مكلف بمهام البحث والإنقاذ ومهام أخرى، هناك مجموعة دائمة أساسية واحدة، وهي مجموعة العمل المشتركة بين الإيكاو والمنظمة البحرية الدولية المعنية بتنسيق خدمات البحث والإنقاذ (ICAO/IMO JWG SAR). وتُعقد مجموعة العمل هذه اجتماعها سنوياً. وقد أنشأت المنظمة البحرية الدولية مجموعة العمل المشتركة هذه بوصفها هيئة استشارية دائمة لاستعراض وتحديث النظام العالمي البحري للاستغاثة والسلامة. ويمكن أن تقوم مجموعة العمل المشتركة بدور مماثل لتنفيذ النظام العالمي للاستغاثة والسلامة في مجال الطيران. بالإضافة إلى ذلك، قد يتمكن بعض أعضاء مجموعة العمل المشتركة من تقديم أنواع أخرى من الدعم، مثل المشاركة في اجتماعات الإيكاو الإقليمية والمنتديات الإقليمية/الدولية الأخرى التي تتصل بهذا النظام وأعمال أفرقة خبراء الإيكاو وغيرها.

٩-٢ وتوجّه وثيقة "الخطة العالمية للملاحة الجوية" (Doc 9750) الدول والجهات المعنية نحو تطبيق قابلية التشغيل البيني على النظم ومواءمة الإجراءات. وينبغي إضافة مفهومي البحث والإنقاذ والنظام العالمي للاستغاثة والسلامة في مجال الطيران إلى "الخطة العالمية للملاحة الجوية". وفي إطار إعداد الطبعة السادسة من هذه الخطة، يحدّد إطار "حزمة التحسينات في منظومة الطيران" العناصر وعوامل التمكين التي تساعد على إدخال التحسينات التشغيلية. ومن شأن إدراج إجراءات البحث والإنقاذ كلبنة أساسية ووظائف النظام العالمي للاستغاثة والسلامة في مجال الطيران ضمن الخطة المذكورة أن تُساعد على بذل الجهود المنهجية ومتضافرة لتحسين خدمات البحث والإنقاذ وتنفيذ النظام العالمي للاستغاثة والسلامة في مجال الطيران بشكل جيد.

٣- الخلاصة

١-٣ يعتمد توفير خدمات البحث والإنقاذ التي تتسم بالكفاءة على إقامة وتطبيق التعاون والتآزر على المستوى الإقليمي. ويساعد تنفيذ القواعد القياسية الجديدة دعماً للنظام العالمي للاستغاثة والسلامة في مجال الطيران على زيادة تعزيز سلامة الطيران وإتاحة فرصة لاستعراض وتحسين العمليات والإجراءات الحالية للبحث والإنقاذ. ويُرجى من المؤتمر الموافقة على التوصية التالية:

التوصية ٤-٤/٤ - البحث والإنقاذ (SAR) والنظام العالمي للاستغاثة والسلامة في مجال الطيران (GADSS)

إن المؤتمر:

(أ) يطلب إلى الإيكاو أن تعزّز الدعم المقدم إلى مكاتبها الإقليمية، لا سيما من أجل تنظيم وتطبيق حلقات دراسية/حلقات عمل إقليمية في مجال البحث والإنقاذ للمساعدة على تنفيذ النظام العالمي للاستغاثة والسلامة في مجال الطيران وبذل جهود التعاون والتآزر في مجال البحث والإنقاذ على المستوى الإقليمي؛

(ب) يطلب إلى الإيكاو أن توسّع نطاق دور مجموعة العمل المشتركة بين الإيكاو والمنظمة البحرية الدولية المعنية بتنسيق خدمات البحث والإنقاذ (ICAO/IMO JWG) دعماً للنظام العالمي للاستغاثة والسلامة في مجال الطيران وغيره من مبادرات البحث والإنقاذ؛

(ج) يطلب إلى الإيكاو أن تضيف تنظيم البحث والإنقاذ ووصف جميع وظائف النظام العالمي للاستغاثة والسلامة في مجال الطيران إلى الطبعة السادسة من الخطة العالمية للملاحة الجوية.

— انتهى —