



المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية

مونتريال، كندا، من ٩ إلى ١٩/١٠/٢٠١٨

اللجنة (أ)

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

إنشاء المتطلبات العسكرية والقيود المفروضة على الطيران المدني الدولي

(مقدمة من اتحاد النقل الجوي (IATA) والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA))

الموجز التنفيذي

تعرض ورقة العمل هذه القضايا التي تواجهها شركات الطيران والطيران المدني الدولي، فيما يتعلق بالإعلان مؤخراً عن المتطلبات والقيود المفروضة على المجالات الجوية من قبل السلطات العسكرية. وقد تسببت المتطلبات في حدوث ارتباك وزيادة في عبء العمل وزيادة خطر التدخل العسكري للرحلات الجوية المدنية التي تعمل في المجال الجوي حيث يتم إنشاء متطلبات وإجراءات أمنية عسكرية غير تابعة للإيكاو.

الإجراء: يُدعى المؤتمر إلى:

أ) ملاحظة المعلومات الواردة في ورقة العمل هذه؛

ب) النظر في اعتماد التوصيات الواردة في الفقرة ٣-١؛

ج) مناقشة أي مسائل ذات صلة حسب الاقتضاء.

١- المقدمة

١-١ يحدد الملحق الرابع -خرائط الطيران والملحق الخامس عشر - خدمات معلومات الطيران منطقة تمييز للدفاع الجوي (ADIZ) بأنها "منطقة جوية معينة خاصة ذات أبعاد محددة يطلب من الطائرات فيها الامتثال لإجراءات خاصة لتحديد الهوية و/أو الإبلاغ إضافة إلى تلك المتعلقة بتوفير خدمات الحركة الجوية". كما يتضمن الملحقان الرابع والخامس عشر متطلبات لنشر معلومات عن منطقة تمييز للدفاع الجوي، إذا تم وضعها، في دليل الطيران والخرائط، ويتضمن الملحق الثاني، "قواعد الجو"، المعايير القياسية وأساليب العمل الموصى بها المتعلقة باعتراض الطائرات. ومع ذلك، على الرغم من أن مصطلح منطقة تمييز للدفاع الجوي مدرج ومعرّف في وثائق الإيكاو، لا توجد معايير قياسية وأساليب عمل موصى بها أو إجراءات مكتوبة لإنشاء وتشغيل منطقة تمييز للدفاع الجوي.

¹ الإصدارات الإنجليزية والعربية والصينية والفرنسية والروسية والإسبانية مقدمة من اتحاد النقل الجوي (IATA).

٢-١ وعلى الرغم من اعتراف الإيالات بحق كل دولة في ضمان سلامة أمنها القومي، إلا أنه يجب تنسيق تنفيذ منطقة تمييز للدفاع الجوي بشكل ملائم، وتضمين رسومات خرائط دقيقة وتعليمات محددة، يتم إصدارها بوضوح لضمان إبلاغ شركات الطيران والجهات المعنية بالطيران المدني الدولي بالمتطلبات.

٣-١ وتذكر الإيالات أيضاً أنه، في كثير من الأحيان، يكون إنشاء منطقة تمييز للدفاع الجوي مدفوعاً بالحساسيات العسكرية أو السياسية المنسوبة إلى الأمن القومي. ومع ذلك، في مثل هذه الحالات، نحث سلطات الطيران المدني المنطبقة على الدعوة بقوة للتقليل إلى الحد الأدنى من التأثير على الطيران المدني الدولي خلال كل من مرحلة التخطيط والتنفيذ لمنطقة تمييز وطنية للدفاع الجوي أو أي متطلبات عسكرية أو قيود أخرى غير تابعة للإيكاو على النحو الموصى به في وثائق الإيكاو بشأن التعاون المدني - العسكري في إدارة الحركة الجوية، التي هي قيد المراجعة.

٢- المناقشة

١-٢ يقدم أحد الأمثلة الحديثة جداً لتنفيذ منطقة تمييز للدفاع الجوي بعض "الدروس المستفادة" من وجهة نظر شركات الطيران.

٢-٢ تم تطوير وإقامة منطقة تمييز للدفاع الجوي ومن ثم إصدارها من خلال دليل الطيران الإضافي دون إشعار مسبق وبدون أبعاد مناسبة وضعت على خرائط الطيران لمساعدة أصحاب الشأن في تقييم مدى وتأثير منطقة تمييز للدفاع الجوي. وتم ذلك بما يتناقض مع الملحق ٤ من الإيكاو الذي ينص على أنه، حيثما تم تأسيسها، ينبغي أن يتم عرض منطقة تمييز للدفاع الجوي في خرائط الطريق، والخرائط العالمية للطيران. ويُنصح أيضاً بعرض منطقة تمييز للدفاع الجوي على خرائط الملاحة الجوية (مقياس الإيكاو الصغير).

٣-٢ اخترقت حدود منطقة تمييز للدفاع الجوي المنشأة المجال الجوي لاثنتين من أقاليم معلومات الطيران المتاخمة، وبالتالي أثرت على الطائرات الواقعة تحت سيطرة وحدات مراقبة الحركة الجوية في دول أخرى. ونفهم أن التشاور مع مرافق مراقبة الحركة الجوية "الدولة المضيفة" لم يؤكد، مما أدى إلى عدم اليقين فيما يتعلق بتطبيق قواعد وإجراءات منطقة تمييز للدفاع الجوي الواجب اتباعها.

٤-٢ وبالإضافة إلى ذلك، كان من الواضح أيضاً أنه لم تجرى مشاورات مع الدول المتاخمة (على الرغم من أن حدود منطقة تمييز للدفاع الجوي اخترقت أقاليم معلومات الطيران التي تديرها هذه الدول)، أو الإيكاو أو مستخدمي المجال الجوي أثناء تخطيط منطقة تمييز للدفاع الجوي هذه.

٥-٢ وتم نشر دليل الطيران الإضافي من قبل الدولة المضيفة، ولكنه لم يكن واضحاً، وبعض الأجزاء كانت متناقضة مع إجراءات الطيران/الطيار المطلوبة لضمان الامتثال لقواعد منطقة تمييز للدفاع الجوي. وعلى وجه الخصوص، لم يتم إصدار تعليمات حول كيفية الحصول على رقم تخلص الدفاع الجوي (ADC) لتجنب إجراءات الاعتراض المحتملة من قبل القوات الجوية للدولة المعنية.

٦-٢ وخلال الفترة ما بين نشر دليل الطيران الإضافي وتاريخه الفعلي، كان من الضروري إجراء تنسيقات متعددة ومتكررة (المكالمات الهاتفية ورسائل البريد الإلكتروني والرسائل والاجتماعات وجهاً لوجه) مع السلطات في محاولة لتوضيح عدد من هذه الشواغل.

٧-٢ قبل تسعة (٩) أيام عمل من تاريخ السريان، تمّ نشر إخطار للطيارين حاول معالجة المخاوف والقضايا التي أثارها مختلف أصحاب الشأن، بما في ذلك الإيكاو. وقام إخطار الطيارين بما يلي:

- تغيير المتطلبات الأصلية وتوفير إعفاء من الحصول على تخليص الدفاع الجوي لعدد من الطرق فوق أعالي البحار، المدرجة في المنشور الأصلي.
- السعي لتوضيح تعليمات لشركات الطيران حول كيفية الحصول على تخليص الدفاع الجوي.
- الحفاظ على متطلبات التراخيص المسبقة لكل رحلة فردية، مما فرض عبئاً غير معقول على وكالات تشغيل الطائرات وطيارها، وعلى الدول المجاورة/مقدمي خدمات الملاحة الجوية.

٨-٢ وللأسف، في تاريخ السريان، بقيت إجراءات الحصول على تخليص الدفاع الجوي غير واضحة مع تعليمات متضاربة من السلطات. وكانت النتيجة النهائية زيادة ملحوظة في عبء العمل لموظفي التوزيع في الخطوط الجوية والارتباك في جميع المجالات بسبب:

- عدم الإجابة على أرقام الهاتف، أو في حالة الإجابة عليها، لم يتمّ إبلاغ الموظفين بالعمليات المطلوبة.
- رسائل شبكة الاتصالات السلكية واللاسلكية الثابتة للطيران إما لم ترسل/لم يتمّ استلامها.
- صدرت تعليمات متضاربة.
- تمّ إجراء عدة محاولات عبر وسائط متعددة لمحاولة إصدار تخليص الدفاع الجوي لكل رحلة.

٩-٢ ورداً على ذلك، تمّت إعادة تخطيط عدد من الرحلات الجوية عبر طرق لا تتطلب وجود تخليص الدفاع الجوي. وكانت النتيجة زيادة في أوقات الرحلات، حيث كانت شركات الطيران قلقة بشأن المخاطر المرتبطة بأفعال الاعتراض المحتملة التي يمكن أن تتخذها الطائرات المقاتلة العسكرية.

١٠-٢ وتستمر المشاكل للحصول على تصريحات تخليص الدفاع الجوي. وتشير التقارير إلى أن إحدى شركات الطيران التي تُظهر ٦٥ في المائة من رحلاتها تطلبت عدة محاولات للحصول على رقم تصريح لتخليص الدفاع الجوي.

١١-٢ يُدعى الأعضاء إلى ملاحظة أن هناك عدداً من الدول التي سبق لها أن أنشأت منطقة تمييز للدفاع الجوي أو أي مجال جوي أو إجراء عسكري آخر غير متوافق مع الإيكاو، والذين لا يتطلبوا تصريحاً مسبقاً لكل رحلة مدنية معنية. وينبغي للدول أن تتظر في أفضل ممارسات الدول الأخرى وتجنب الحاجة إلى إذن مسبق للرحلات الجوية المدنية. بعض من أفضل هذه الممارسات المذكورة في وثيقة الإيكاو حول التعاون المدني - العسكري:

- يتمّ إرسال خطة الطيران ومعلومات الحركة إلى المنظمات العسكرية التي تطلب هذه البيانات، أو يتلقوا خطة الطيران غير المرسلة ورسائل خدمة الحركة الجوية الأخرى؛
- يتمّ تقاسم بيانات الرادار والمراقبة التابعة للتلقائية - البث (ADS-B) وغيرها من بيانات مراقبة الحركة الجوية المدنية بسهولة بين مزودي خدمة الملاحة الجوية (ANSPs) والمنظمات العسكرية؛
- تنفيذ مرافق الاتصالات المباشرة بين المنظمات العسكرية ومزودي خدمات الملاحة الجوية، من أجل تيسير طلبات الحصول على معلومات عن أي طائرة غير معروفة؛ و
- إنشاء وظائف التنسيق المدني - العسكري داخل مرافق مراقبة الحركة الجوية المدنية.

- إذا كانت هناك ضرورة مطلقة لتصريحات الدفاع الجوي العسكري أو عمليات ترخيص أخرى، ينبغي أن تنتظر السلطات العسكرية والمدنية التابعة للدولة في إنشاء أنظمة موافقة مؤتمتة يمكن أن تصدر تصريح الدفاع الجوي عند استلام خطة الطيران، وينبغي اختبار هذه الأنظمة وتنفيذها قبل تاريخ نفاذ منطقة تمييز الدفاع الجوي أو قاعدة أخرى في المجال الجوي.
- ينبغي إجراء مشاورات مع الدول المجاورة ومستخدمي الفضاء الجوي والإيكاو قبل النشر لضمان اتباع العمليات السليمة ووضع الإجراءات اللازمة لدعم التنفيذ.

٣- الخلاصة

٣-١ في ضوء ما سبق، تدعو الإيكاو المؤتمر على حث الإيكاو على القيام بما يلي:

- أ) التأكد من أن سلطات الطيران المدني تأخذ في الحسبان التأثير الذي قد تحدثه تدابير الأمن العسكري الخاصة بها على الطيران المدني خلال مرحلة التخطيط لأي مطلب أو إجراء للوصول إلى المجال الجوي.
- ب) تذكير الدول بأن الخرائط المناسبة والإجراءات المرتبطة بمتطلبات الوصول إلى الفضاء الجوي ينبغي أن يتم إصدارها وفقاً للقواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها الواردة في الملحقين الرابع والخامس عشر من الاتفاقية.
- ج) تعزيز إرشاد الإيكاو بشأن التعاون العسكري المدني ليشمل التوصيات المتعلقة بإجراء اختبارات صارمة لأي مناطق تمييز للدفاع الجوي/مناطق أمن جديدة، قبل تاريخ نفاذها، للتأكد من أن الإجراءات المرتبطة بها تعمل بالفعل.

- انتهى -