

المؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية

مونتريال، ٢٢/٩-٣/١٠/٢٠٠٣

البند رقم ٢: سلامة وأمن ادارة الحركة الجوية

٢-٥: سلامة وأمن البنية الأساسية لادارة الحركة الجوية

الجوانب الأمنية في ادارة الحركة الجوية

(وثيقة مقدمة من الهند)

ملخص

يقدم في هذه الوثيقة الأبعاد الأمنية الجديدة في ادارة الحركة الجوية التي تسببت بها الأحداث غير المتوقعة لأفعال التدخل غير المشروع ويتم دعم الاجراءات المقترحة التي ستقوم بها الايكاو كما وردت في الوثيقة AN-Conf/11-WP/25 المقدمة من الأمانة العامة للايكاو. وترد في الوثيقة أيضا بعض المسائل الجديدة التي تستلزم تدابير طارئة ويتم التوصية باعداد مواد ارشادية لمعالجة مثل هذه المسائل لتطبيقها على الصعيد الوطني في مجال الطيران المدني. يرد الاجراء المعروض على المؤتمر في الفقرة ٣.

١- مقدمة

١-١ أعدت الايكاو والدول نظم واجراءات ادارة الحركة الجوية لضمان أساسا نمو الأمن المنتظم والفعال للحركة الجوية. وقد وضعت الدورات التدريبية لمراقبي الحركة الجوية وتطورت لتحسين كفاءة المراقبين الجويين لتحقيق هذا الهدف. ويتم تركيز مراقبي الحركة الجوية على توفير الفصل القياسي بين الطائرات.

٢-١ أضافت أحداث ٢٠٠١/٩/١١ اطارا جديدا لأمن الطيران في مجال ادارة الحركة الجوية. وللتحليل والاستجابة في الوقت المناسب للمعالجة الفعالة في الفئة الأكثر خطورة لأفعال التدخل غير المشروع، يحتاج مراقبو الحركة الجوية أن يتدربوا بشكل مؤا وتوفر لهم التسهيلات اللازمة مع دعم ارشادات محددة بصورة جيدة واجراءات للتصدي لهذه الطوارئ التشغيلية عمليا. وان أي تأخير في ردة الفعل أو سوء تقدير يؤدي الى ردة فعل غير مناسبة أو خاطئة يفضيان بالتساوي الى التعامل مع طائرة مخطوفة لحماية الأهداف الاستراتيجية من الاعتداء من هذه الطائرة قد يزيد من تعقيد مهمة مراقبة الحركة الجوية.

٣-١ تطورت اجراءات مراقبة الحركة الجوية على ممر السنين ولكنها لا تشمل حالات معالجة الطبيعة الأسوأ لأفعال التدخل غير المشروع ضد الطيران المدني. وان حساسية سلامة الطيران والحاجة الملحة في الجوانب الأمنية لادارة الحركة الجوية كما أملتتها الحوادث الأخيرة تستدعي تعديلا مؤاتيا لاجراءات مراقبة الحركة الجوية واعتاد مواد ارشادية للمراقبين الجويين وأطقم القيادة لمعالجة حالات الطوارئ على متن الطائرة أثناء رحلتها والتي تسببت بها حالات أمنية عصبية.

٢- مناقشة

١-٢ كانت لأحداث ٩/١١ آثار رهيبة على قطاع صناعة النقل الجوي العالمي والاقتصادي أيضا لدرجة أن هذين القطاعين لم يتمكنوا من أن يتعافيا. وفي حين أن الايكاف قد شرعت الى تعزيز القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها المرتبطة بالأمن فان العديد من الدول قد استعرضت تدابيرها الأمنية في عمليات النقل الجوي وأدخلت تدابير جديدة لتفادي هذه الحالات ومعالجتها. وتتمثل الجوانب الأساسية التي تم التسليط بالانتباه عليها هي العملية أو الاجراءات التي يمكن أن تساعد على تحديد الطائرة التي يمكن أن تستخدم وهي في أثناء تحليقها كصاروخ ضد أهداف مختارة لمراقبة مثل هذه الطائرة المزعومة وحل المشكلة. وبما أنه لا تتوافر الارشادات الدولية لمعالجة مثل هذه الحالات فقد أعدت الدول اجراءاتها الخاصة بها لحماية الأهداف الاستراتيجية من الاعتداءات التي قد تسبب بها الطائرات المخطوفة.

٢-٢ وان الهند وقد أدركت حساسية مثل هذه التطورات والتهديدات المحتملة التي تتسبب أفعال التدخل غير المشروع قد وضعت نظاما يؤدي الى تنفيذ تدابير مراقبة اضافية لتحديد الطائرة المزعومة واجراءات معالجتها والتنسيق بين مراقبة الحركة الجوية والوكالات الأخرى اللازم لتطبيق الحالات المرتبطة بالأمن أثناء الرحلة وحددت المهام والمسؤوليات لوكالات متعددة في حالات مختلفة وأقامت سلسلة للقيادة لاتخاذ القرارات وتنفيذها.

٣-٢ وقد تكون طبيعة الحالة القائمة وصلت الى درجة تعجز فيها مراقبة الحركة الجوية المدنية أن تعالجها وتحل المسألة الأمنية أثناء الطيران وسيستلزم ذلك تدخلا من الوحدات العسكرية لمعالجة الوضع. وان مثل هذه الطوارئ قد تظهر فيها حالة تكون فيها الحركة الجوية الاعتيادية مستمرة تحت مراقبة الحركة الجوية المدنية في حين أن مراقبة الطائرة المزعومة ينقل الى هيئة المراقبة العسكرية في ضمن المجال الجوي عينه.

٤-٢ وفي مثل هذه الظروف ضمان السلامة الحركة الجوية الاعتيادية تحت مراقبة الحركة الجوية المدنية في حين تعالج مسألة مراقبة الطائرة المزعومة بشكل متوازن في نفس المجال الجوي تحت اشراف عسكري فهذه المهمة تصبح حساسة جدا بالنسبة لمراقبي الحركة الجوية المدنيين. وتقتضي هذه الظروف أن تعالج من خلال وضع ارشادات دولية.

٥-٢ أعدت الأمانة العامة للايكاف وثيقة العمل AN-Conf/11-WP/25 بعنوان "اجراءات التصدي لحالات الطوارئ أثناء الرحلة خاصة بمراقبي الحركة الجوية" تشدد على الحاجة الى وضع اجراءات وارشادات مؤاتية حتى يتمكن مراقبو الحركة الجوية الذين يواجهون الطلبات للتصدي للطوارئ عمليا ونفسيا لكي يكونوا في موقف يسمح لهم بالتصرف بشكل مؤات. وان الوثيقة التي قدمتها الأمانة العامة للايكاف AN-Conf/11-WP/23 تطالب بانشاء آليات دفاع لحماية الطيران المدني ولاعداد الوسائل اللازمة لضمان أن نظام الملاحة الجوية جاهز للتكيف مع انعكاسات ومترتبات أفعال التدخل غير المشروع.

٦-٢ مع دعم مبادرات واقتراحات الايكاف في هذا الصدد من الضروري أن تدرس امكانية اعداد اجراءات أثناء الرحلة تستخدمها أطقم القيادة بالاضافة الى اجراءات التصدي لحالات الطوارئ أثناء الرحلة ليستخدمها مراقبو الحركة الجوية بالاضافة الى دراسة اعداد التكنولوجيات المؤاتية في الطائرة وعلى الأرض لدعم التحليل وردة الفعل المناسبين

لحالات الطوارئ أثناء الرحلة. ومع مراعاة ذلك يقترح في هذه الوثيقة اتخاذ تدابير اضافية لاستكمال الاجراءات التي اقترحتها الايكاو في الوثيقتين AN-Conf/11-WP/23 و AN-Conf/11-WP/25.

٣- الاجراء المعروض على المؤتمر

٣-١ يرجى من المؤتمر أن يأخذ علماً بمحتوى هذه الوثيقة ويدعم جهود الايكاو في معالجة المسائل الجديدة المتعلقة بالأمن في مجال ادارة الحركة الجوية.

٣-٢ يرجى من المؤتمر أن يناقش الموضوع ويقرر أن يطلب من الايكاو أن تنشئ مجموعة خبراء لاعداد مواد ارشادية بشأن المواضيع التالية:

(أ) وضع تدابير مراقبة اضافية لتحديد الطائرة المزعومة التي يمكن تستخدم كصاروخ ضد أهداف مختارة.

(ب) وضع اجراءات لضمان سلامة الحركة الجوية الاعتيادية في حين معالجة الطائرة المزعومة.

(ج) وضع اجراءات تنسيق بين الهيئات المدنية والعسكرية لمعالجة الأمن في حالات الطوارئ أثناء الرحلة.

(د) وضع شروط تدريب اضافية لمراقبي الحركة الجوية لا سيما بشأن مسائل العناصر البشرية وذلك بهدف تطوير ردة فعل مؤاتية لعمليات التدخل غير المشروع التي تصيب الطائرة أثناء رحلتها وذلك في اطار حالات متعددة.

(هـ) ادخال تعديلات أو وضع شروط لاستحداث أجهزة جديدة على متن الطائرة وعلى الأرض لتسهيل تبادل البيانات بصورة غير متقطعة أرض-جو وتوفير الارسال المستقل من الطائرة الى الأرض عند اللزوم.

— انتهى —