



الجمعية العمومية - الدورة الثانية والأربعون

اللجنة التنفيذية

البند رقم ١٣: أمن الطيران — السياسة العامة

مناطق النزاعات: التقدم المُحرز والخطوات المقبلة

(ورقة مقدمة من كندا، وشارك في رعايتها كل من إسرائيل وجمهورية كوريا وعمان وكازاخستان وكينيا والمغرب ونيوزيلندا والولايات المتحدة والاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه^١ والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني^٢ ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية واتحاد النقل الجوي الدولي والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية والاتحاد الدولي لرابطات مراقبي الحركة)

الموجز التنفيذي

تستعرض ورقة العمل هذه التقدم المُحرز حتى الآن، وتحدد الأعمال المقبلة التي يتعين النظر فيها بشأن جميع المسائل المتعلقة بتعزيز سلامة وأمن عمليات الطيران المدني فوق مناطق النزاعات أو بالقرب منها. وتؤكد الورقة على أهمية مراجعة وثيقة الإيكاو Doc 10084 "دليل تقييم المخاطر لعمليات الطائرات المدنية فوق مناطق النزاعات أو بالقرب منها" (الطبعة الثالثة) لمواجهة التحديات الناشئة وتوضيحها بشكل أفضل وتوسيع نطاقها وتعزيز أهميتها. كما تسلط الضوء على الدعم اللازم لوضع إطار متناغم لفريق التنسيق للطوارئ التابع للإيكاو، وتدعو إلى ضرورة التنسيق الفعال بين القطاعين المدني والعسكري خلال أوقات التوترات المتزايدة.

الإجراءات: يُرجى من الجمعية العمومية القيام بما يلي:

أ) أن تطلب من الأمين العام إعطاء الأولوية لمراجعة وثيقة الإيكاو Doc 10084 "دليل تقييم المخاطر لعمليات الطائرات المدنية فوق مناطق النزاعات أو بالقرب منها"، وذلك لمواجهة التحديات الناجمة عن المخاطر الجيوسياسية الناشئة والابتكارات التكنولوجية، واستخلاص الدروس من تطبيق منهجية تقييم المخاطر وأنشطة التوعية الإقليمية مؤخرا ومن الأحداث المأساوية السابقة؛

^١ إسبانيا وإستونيا وألمانيا وأيرلندا وإيطاليا والبرتغال وبلجيكا وبلغاريا وبولندا والجمهورية التشيكية والدانمرك ورومانيا وسلوفاكيا وسلوفينيا والسويد وفرنسا وفنلندا وقبرص وكرواتيا ولاتفيا ولكسمبرغ وليتوانيا ومالطا والنمسا وهنغاريا وهولندا واليونان

^٢ أذربيجان وأرمينيا وألبانيا وأوكرانيا وآيسلندا والبوسنة والهرسك وتركيا والجبل الأسود وجمهورية مولدوفا وجورجيا وسان مارينو وسويسرا وصربيا ومقدونيا الشمالية وموناكو والنرويج والمملكة المتحدة

ب) أن تطلب من الأمين العام النظر في إنكاء الوعي بوثيقة الإيكاو Doc 10088 "دليل التعاون بين القطاعين المدني والعسكري في مجال إدارة الحركة الجوية"، وذلك ضمانا لنشر هذه الوثيقة التوجيهية الهامة وفهمها على نطاق أوسع؛ ج) أن تطلب من الأمين العام إعطاء الأولوية لوضع مجموعة أدوات التنفيذ (iPack) الخاصة بمناطق النزاعات، بما في ذلك على سبيل المثال لا الحصر: (أ) دعم تنفيذ الوثيقتين Doc 10084 و Doc 10088؛ (ب) التوجيه والتوعية بشأن أفرقة التنسيق للطوارئ؛ (ج) وضع أدوات ووحدات تدريبية لدعم التنسيق بين القطاعين المدني والعسكري في مجال إدارة الحركة الجوية. د) أن تشجّع الدول والمنظمات على القيام بما يلي: (أ) التقيد بالتزاماتها بموجب اتفاقية الطيران المدني الدولي (اتفاقية شيكاغو)، ولا سيما فيما يتعلق بإبلاغ أوساط الطيران المدني في الوقت المناسب بأي تهديد أو خطر داخل أراضيها ومجالها الجوي؛ (ب) الاعتراف بأهمية أفرقة التنسيق للطوارئ في قيادة التخطيط للطوارئ من أجل الأحداث المتعلقة بمناطق النزاعات؛ (ج) الاعتراف بأهمية تعزيز التعاون والتنسيق بين القطاعين المدني والعسكري للتخفيف بشكل أفضل من المخاطر التي تشكلها مناطق النزاعات على عمليات الطيران المدني.	الأهداف الاستراتيجية: ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي المتمثل في ضمان السلامة والأمن لكل رحلة جوية.
لا توجد آثار مالية تتعلق بالدول المتعاقدة.	الآثار المالية:
وثيقة الإيكاو Doc 10084 — "دليل تقييم المخاطر لعمليات الطائرات المدنية فوق مناطق النزاعات أو بالقرب منها" وثيقة الإيكاو Doc 10088 — "دليل التعاون بين القطاعين المدني والعسكري في مجال إدارة الحركة الجوية" الملحق السادس — "تشغيل الطائرات"، الجزء الأول — "النقل الجوي التجاري الدولي — الطائرات" (٢-١-٤) الملحق الحادي عشر — "خدمات الحركة الجوية" (الإضافة ج) — مادة تتعلق بالتخطيط للطوارئ) الملحق الخامس عشر — "خدمات معلومات الطيران" (٣-٣-٦) الملحق السابع عشر — "أمن الطيران" (٣-١-٣ و ٥-١-٣) الملحق التاسع عشر — "إدارة السلامة" (٢-٢)	المراجع:

١- المقدمة

١-١ أطلقت الحكومة الكندية في فبراير ٢٠٢٠ مبادرة "الأجواء الأكثر أماناً" رداً على إسقاط طائرة الخطوط الجوية الدولية الأوكرانية (الرحلة PS752). ومن خلال قيادة اللجنة الاستشارية الدولية المعنية بمبادرة "الأجواء الأكثر أماناً" وبدعم من الإيكاو، أسفرت المبادرة منذ ذلك الحين عن إحراز تقدم كبير بشأن تعزيز سلامة وأمن عمليات الطيران المدني فوق مناطق النزاعات أو بالقرب منها.

٢-١ وتشمل الأعمال التي أنجزتها اللجنة الاستشارية ما يلي:

أ) قيادة عملية مراجعة الطبعة الثالثة من وثيقة الإيكاو Doc 10084، بالتنسيق الوثيق مع الأمانة العامة للإيكاو، والتي جرى فيها تأسيس عمل اللجنة بشأن تبادل المعلومات واستراتيجيات التخفيف وتحديد معايير إغلاق المجال الجوي وتقييم المجال الجوي بعد النزاع؛

ب) إعداد وتنظيم أربعة منتديات ضمن مبادرة "الأجواء الأكثر أماناً"، وذلك هو الحدث العالمي الوحيد المخصص حصرياً لتحسين العمليات المشاركة في إدارة المخاطر المشتركة التي تشكلها مناطق النزاعات على عمليات الطيران المدني العالمية؛

ج) إعداد وتنظيم ندوات توعية إقليمية حول وثيقة الإيكاو Doc 10084 بالتعاون مع الإيكاو بغرض تزويد الجهات المعنية في مجال الطيران بفهم أفضل لأدوارهم ومسؤولياتهم وعمليات تقييم المخاطر وتدابير التخفيف؛

د) وضع إطار للتعاون وتبادل المعلومات بين الدول والقطاع، ضمن جملة أمور.

٣-١ يبرهن إسقاط طائرة الخطوط الجوية الماليزية (الرحلة MH17) في عام ٢٠١٤ وطائرة الخطوط الجوية الدولية الأوكرانية (الرحلة PS752) في عام ٢٠٢٠، وتحطم رحلة الخطوط الجوية الأذربيجانية (الرحلة J2-8243) في ديسمبر ٢٠٢٤ على ضرورة مواصلة الجهود العالمية لتعزيز القواعد التي تنفذها الدول والمشغلون لإدارة المخاطر فوق مناطق النزاعات. وفي مواجهة تزايد عدد النزاعات وتنامي درجة تعقيدها، ومراعاة بيئة التهديدات والمخاطر التي لا تقف أمام التطور، يجب على قطاع الطيران المدني مواصلة التكاتف من أجل تعزيز قدرتنا الجماعية على التخفيف من تلك المخاطر.

٢- المناقشة

١-٢ أكد منتدى "الأجواء الأكثر أماناً" في اجتماعه الرابع، الذي عقد في مراكش بالمغرب، في أبريل ٢٠٢٥، على عدة تحديات مستمرة تتعلق بالتخفيف من المخاطر فوق مناطق النزاعات. وعلى الرغم من وضوح القواعد والتوصيات الدولية وكفائتها للتخفيف من المخاطر، غير أن بعض الدول قد لا تفي بالتزاماتها المتعلقة بإدارة المجال الجوي. وبالإضافة إلى ذلك، فعلى الرغم من وجود إرشادات شاملة، إلا أن مستويات تنفيذها لا تزال متفاوتة في جميع أنحاء العالم. وهناك بعض الدول تجتهد في توجيه شركات الطيران لديها التي تعمل فوق مناطق النزاعات أو بالقرب منها، بينما تعتمد دول أخرى على المشغلين لإجراء التقييمات اللازمة لمخاطر المجال الجوي بما يتماشى مع القاعدة القياسية ٤-١-٢ من الملحق السادس للإيكاو.

٢-٢ وقد لوحظ أن تبادل المعلومات لا يسير بشكل متسق، وغالباً ما يعتمد على اتفاقات غير رسمية قصيرة الأجل، بدلاً من اتباع بروتوكولات نافذة. وبينما أنشأت بعض الأقاليم وبعض المبادرات الإقليمية آليات تعاون قوية، تواصل أقاليم أخرى التعاون على أساس مخصص. كما سلط المشاركون في المنتدى الضوء على عدم وجود تعاريف ومنهجيات موحدة لتقييم المخاطر

باعتبار أن ذلك يمثل ثغرة خطيرة. وقد يؤدي غياب التنسيق إلى سوء فهم بين الجهات المعنية ويعيق التنسيق الفعّال فيما بين أولئك الذين يعتمدون على أساليب مختلفة.

٢-٣ ومن أجل معالجة الثغرات القائمة في الإرشادات والممارسات المتعلقة بإدارة المخاطر فوق مناطق النزاعات، والعمل على منع وقوع المزيد من المآسي، ينبغي مواصلة عدد من المبادرات الموجهة التي يرد فيما يلي لمحة عن كل منها.

مراجعة الوثيقة Doc 10084

٢-٤ في أكتوبر ٢٠٢٣، نشرت الإيكاو الطبعة الثالثة من الوثيقة Doc 10084، التي تتضمن تحديثات عديدة، بما في ذلك الدروس المستفادة من إسقاط طائرة الرحلة PS752. بيد أن نطاقها لا يعالج المدى الكامل للطابع سريع التطور الذي تتسم به المخاطر فوق مناطق النزاعات. فعلى سبيل المثال، تسلط الوثيقة الضوء على التهديد الذي تشكله الصواريخ من فئة أرض-جو، ولكنها لا تقدم معالجة كافية لتحديات ناشئة، مثل التداخل على الترددات اللاسلكية للنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية المرتبط بمناطق النزاعات أو التطور المتزايد لمنظومات الأسلحة، ولا سيما أنظمة الطائرات العسكرية أو المسلحة المستخدمة على نطاق واسع في النزاعات الدائرة مؤخراً.

٢-٥ إن الوثيقة Doc 10084 بحاجة إلى مراجعة هيكلية لتحسين وضوح أدوار ومسؤوليات الجهات المعنية، ضماناً لتحديثها وفهمها جيداً. وبالإضافة إلى ذلك، ينبغي أن تقدم الوثيقة مزيداً من التوضيح للروابط بين إرشادات السلامة والأمن، مما يمكن الجهات المعنية من مراعاة النطاق الكامل للمخاطر في تقييماتهم وفيما يتخذونه من قرارات تشغيلية. وأخيراً، فإن عرض المنهجية بمزيد من الوضوح وتوفير السياق التشغيلي ذي الصلة من شأنه أن يسهل تطبيق المشغلين لأحكامها بشكل متسق وفعّال.

مجموعة أدوات التنفيذ التي وضعتها الإيكاو بشأن مناطق النزاعات

٢-٦ تعهدت كندا مؤخراً بتقديم تمويل من أجل دعم مبادرة الإيكاو لإعداد مجموعة أدوات التنفيذ بشأن أفضل السبل لإدارة عمليات الطيران المدني المتأثرة بمناطق النزاعات. وينبغي تصميم مجموعة الأدوات هذه من أجل دعم تنفيذ أحكام كل من الوثيقة Doc 10084 والوثيقة Doc 10088، وتوفير إرشادات من أجل أفرقة التنسيق للطوارئ، وكذلك أدوات التدريب اللازمة للدول من أجل دعم تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو، بما في ذلك التنسيق بين القطاعين المدني والعسكري في مجال إدارة الحركة الجوية.

٢-٧ لن تدعم مجموعة أدوات التنفيذ الدول من أجل تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو وغيرها من أفضل الممارسات المتعلقة بإدارة المخاطر فوق مناطق النزاعات فحسب، بل ستعزز أيضاً دور الإيكاو في بناء القدرات على المستوى الإقليمي وتساهم في التخفيف بشكل أفضل من المخاطر فوق مناطق النزاعات في أي مكان.

أفرقة التنسيق للطوارئ

٢-٨ لقد أثبت تفعيل فريق التنسيق للطوارئ أنه أداة مفيدة وفعّالة في ضمان سلامة الطيران المدني مع الحد الأدنى من انقطاع انسياب الحركة الجوية على الصعيدين الإقليمي والإقليمي الفرعي في حالة حدوث إرباك في المجال الجوي، مثلما هو الحال في سياق النزاعات المسلحة. وينبغي تشجيع تطوير هذا الفريق وتنفيذه وتفعيله، عند الضرورة، في جميع أقاليم الإيكاو، بما في ذلك من خلال إطار الطوارئ الإقليمي لإدارة الحركة الجوية.

٢-٩ عُقدت حلقة عمل حول التخطيط لطوارئ إدارة الحركة الجوية في بانكوك، تايلاند، في يونيو ٢٠٢٤، حيث سلطت الضوء بوضوح على أهمية وفوائد تعزيز التخطيط للطوارئ استجابة لحالات إرباك المجال الجوي. ونظراً لأن تأثير مثل

هذه الأحداث في انسياب الحركة الجوية الدولية غالباً ما يكون ذا طابع عابر للأقاليم، فإن زيادة التعاون والتنسيق على نطاق أقاليم الإيكاو أمر أساسي. ويشمل ذلك التقدم نحو وضع إطار عمل إقليمي جديد لطوارئ إدارة الحركة الجوية يشمل خدمات الحركة الجوية وإدارة انسياب الحركة الجوية وإدارة المجال الجوي.

١٠-٢ ويمكن لأفرقة التنسيق للطوارئ المتمكنة تحقيق الانسياب الأمثل للحركة الجوية الدولية أثناء حالات الأزمات، بما في ذلك حالات إرباك المجال الجوي الناشئة عن مناطق النزاعات. كما يهيئ التعاون الإقليمي القوي وعمليات المراجعة المنتظمة لخطط الطوارئ الفرصة لتفعيل خطط الطوارئ بسرعة وكفاءة، مما يقلل من المخاطر التي تهدد عمليات الطائرات المدنية فوق مناطق النزاعات أو بالقرب منها.

التنسيق المدني العسكري

١١-٢ في العقد الماضي، أصبح إسقاط الطائرات هو السبب الرئيسي لحالات الوفيات في مجال الطيران التجاري. وأشار الخبراء الفنيون والمشاركون في ندوات التوعية الإقليمية مؤخراً حول الوثيقة Doc 10084، ومندى "الأجواء الأكثر أماناً" في اجتماعه الرابع، وغير ذلك من المناقشات المتعلقة بالتخفيف من المخاطر فوق مناطق النزاعات، إلى ضرورة الإسراع بتحسين التعاون بين القطاعين المدني والعسكري بغرض إحراز تقدم جوهري فيما يتعلق بسلامة وأمن عمليات الطائرات المدنية فوق مناطق النزاعات أو بالقرب منها.

١٢-٢ وفي حين أن الإرشادات الواردة في الوثيقة Doc 10084 قد أضحت الآن أكثر ذيوعاً على نطاق أوسع من خلال جهود الإيكاو بالتعاون مع اللجنة الاستشارية الدولية المعنية بمبادرة "الأجواء الأكثر أماناً"، مما أسفر عن جذب اهتمام ومشاركة الدول وقطاع الطيران، إلا أن المآسي التي وقعت مؤخراً تشير إلى وجود ثغرات كبيرة فيما يتعلق باعتماد أو تنفيذ الإرشادات الواردة في الوثيقة Doc 10088: "دليل التعاون بين القطاعين المدني والعسكري في مجال إدارة الحركة الجوية".

١٣-٢ وتسليماً بأن الدخول في مناقشات مع النظراء العسكريين يمكن أن يطرح مجموعة من التحديات الخاصة، فإنه من مصلحة قطاع الطيران المدني بأسره العمل بشكل استباقي من أجل إنشاء إطار لضمان التعاون والتنسيق الكافيين بين الأطراف المعنية. وفي هذا الصدد، يمكن أن تكون الوثيقة Doc 10088 بمثابة منبراً لتوجيه المناقشات بين الجهات المعنية في قطاعي الطيران المدني والعسكري، وذلك بهدف دعم الدول على الوفاء بمتطلباتها الوطنية وبالالتزامات كالأطراف في اتفاقية شيكاغو.

٣- الخلاصة

١-٣ بناء على التقدم المحرز خلال العقد الماضي، يجب على قطاع الطيران المدني العالمي أن يواصل العمل معاً من أجل تعزيز التخفيف من المخاطر فوق مناطق النزاعات ومنع وقوع المزيد من المآسي. كما يجب العمل على الصعيدين الإقليمي والعابر للأقاليم لوضع خطط للطوارئ يمكن تفعيلها بسرعة في أوقات التوترات المتزايدة أو أثناء النزاعات. وأخيراً، يجب على الدول أن تعمل على ضمان فتح خطوط اتصال واضحة بين السلطات المدنية والعسكرية للسماح لكلا الطرفين بالاستخدام الأمثل للمجال الجوي بما يكفل السلامة والأمن.

٢-٣ تُعد التوصيات التي تقدمها هذه الورقة خطوات هامة في هذا المنحى. فإعطاء الأولوية لمراجعة الوثيقة Doc 10084 بصفتها جزءاً من عوامل التمكين عالية الأولوية "التطوير التنظيمي المستمر للإيكاو" سيسمح للإيكاو بتنفيذ هدفها الاستراتيجي المتمثل في "ضمان السلامة والأمن لكل رحلة جوية" من خلال جعل الإرشادات الواردة في الوثيقة أكثر اتساقاً ووضوحاً. كذلك فإن وضع وتقديم مجموعة أدوات التنفيذ المتعلقة بمناطق النزاعات سيعمل على سد فجوات التنفيذ التي لوحظت في جميع أنحاء العالم. أما أنشطة الاتصال والتوعية بشأن أفرقة التنسيق للطوارئ والتعاون بين القطاعين المدني والعسكري في مجال إدارة الحركة الجوية، فهي موضوعات ينبغي تضمينها في مجموعة أدوات التنفيذ ويجب اعتبارها داعمه لمسعانا الشامل.

وتعتبر قيادة الإيكاو أمراً رئيسياً لضمان استمرار قطاع الطيران المدني العالمي في إعطاء الأولوية للتخفيف من المخاطر التي تهدد عمليات الطائرات فوق مناطق النزاعات أو بالقرب منها. ويعد برنامج العمل الذي تقترحه الأمانة العامة للإيكاو على هذه الدورة للجمعية العمومية خطوة رئيسية في ذلك الاتجاه. وعلى هذا النحو، يُرجى من الجمعية العمومية تأييد الإجراءات المدرجة في الموجز التنفيذي لهذه الورقة.

— انتهى —