



## الجمعية العمومية — الدورة التاسعة والثلاثون اللجنة الفنية

بند جدول الأعمال ٣٣: سلامة الطيران ومراقبة وتحليل الملاحة الجوية

### مناطق النزاعات

(ورقة مقدمة من سلوفاكيا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء<sup>١</sup>، والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني<sup>٢</sup>؛ ومن المنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية "يوروكنترول"؛ ومن أستراليا وماليزيا)

### الموجز التنفيذي

يواجه الطيران المدني الدولي تحديات عديدة في إطار سعيه الطموح لكي يظل أكثر وسائل العالم أماناً في مجال النقل الجماعي. ومن أحد هذه التحديات حماية الطيران المدني من المخاطر في مناطق النزاعات. وتقترح هذه الورقة أن تدعم الجمعية العمومية أنشطة الايكاو المعنية بالمسألة المتصلة بمناطق النزاعات، وأن تواصل إيلائها أولوية. وبالإضافة إلى ذلك، فإنها تقترح إجراءات إضافية لاستكمال برنامج عمل الايكاو المعني بمناطق النزاعات.

**الإجراء:** الجمعية العمومية مدعوة إلى القيام بما يلي:

- الإقرار ببرنامج عمل الايكاو المعني بمناطق النزاعات وتوفير الدعم من أجله؛
- أن تطلب من الايكاو استكمال تنفيذ بنود برنامج العمل المعني بمناطق النزاعات بحلول عام ٢٠١٨؛
- أن تستكمل برنامج عمل الايكاو المعني بمناطق النزاعات بإدراج الإجراءات الموصوفة في الفقرتين ٢-٢ و ٢-٣ من ورقة العمل هذه؛
- أن تطلب من الايكاو استكشاف الخيارات المتاحة لضمان إمداد الدول والمشغلين، في الوقت المناسب، بالمعلومات المتعلقة بمناطق النزاعات على النحو الموضح في الفقرتين ٢-٤ و ٢-٥ من هذه الورقة؛
- أن تدعو الايكاو إلى توفير الدعم من أجل إعداد تقييم للمخاطر على المستوى الإقليمي؛
- أن تطلب من الايكاو توفير الدعم من أجل تطوير إدارة انسياب الحركة الجوية على المستوى الإقليمي بغرض تسهيل التحليق بأمان عن طريق نقادي مناطق النزاعات.

ترتبط ورقة العمل هذه بالأهداف الاستراتيجية التالية: السلامة؛ وسعة وكفاءة شبكة الملاحة الجوية؛ وأمن الطيران والتسهيلات.

الأهداف  
الاستراتيجية:

<sup>١</sup> النمسا، بلجيكا، بلغاريا، كرواتيا، قبرص، جمهورية التشيك، الدانمرك، إستونيا، فنلندا، فرنسا، ألمانيا، اليونان، هنغاريا، أيرلندا، إيطاليا، لاتفيا، ليتوانيا، لوكسمبورغ، مالطا، هولندا، بولندا، البرتغال، رومانيا، سلوفاكيا، سلوفينيا، إسبانيا، السويد، المملكة المتحدة.  
<sup>٢</sup> ألبانيا، أرمينيا، أذربيجان، البوسنة والهرسك، جورجيا، آيسلندا، جمهورية مولدوفا، موناكو، الجبل الأسود، النرويج، سان مارينو، صربيا، سويسرا، جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة، تركيا، أوكرانيا.

<p>سنتقدّ الأنشطة المشار إليها في هذه الورقة رهنًا بتوافر التمويل من موارد ميزانية البرنامج العادي للفترة ٢٠١٧-٢٠١٩ و/أو من مساهمات من خارج الميزانية. وعلاوة على ذلك، فيهدف استيعاب بعض التكاليف التي ربما تتجم عن الإجراءات المطلوبة، فقد أبدت هولندا استعدادها لوضع موارد إضافية تحت تصرف الأمانة العامة للايكاو (أعير خبير وطني).</p>	<p>الآثار المالية:</p>
<p>الوثيقة Doc 7300، "اتفاقية الطيران المدني الدولي" ورقة العمل A39-WP/297-TE/126، التقرير النهائي عن التحقيق في حادث طائرة الرحلة MH17، ومعلومات أساسية عن أنشطة وفعاليات مناطق النزاعات؛ ورقة عمل المجلس C-WP/14220 في دورته رقم ٢٠٣، تقرير من فرقة العمل الرفيعة المستوى المعنية بالمخاطر التي يواجهها الطيران المدني في مناطق النزاعات ورقة عمل المجلس C-WP/14378 في دورته رقم ٢٠٧، تقرير مرحلي عن برنامج العمل المنسق الذي أوصت به فرقة عمل المخاطر التي يواجهها الطيران المدني في مناطق النزاعات (TF RCZ)</p>	<p>المراجع:</p>

## ١- المقدمة

١-١ أنشأ الأمين العام للمنظمة الدولية للايكاو فرقة عمل المخاطر التي يواجهها الطيران المدني في مناطق النزاعات (TF-RCZ)، تلك الفرقة التي أعدت برنامج عمل تضمن ١٢ إجراءً، حيث ناقشه المجلس في دورته ٢٠٣ ووافق عليه من حيث المبدأ (محضر قرارات المجلس C-DEC 203/1). وقد اتخذ المجلس قراراً في تاريخ ١٧ يوليو ٢٠١٤، أبرز فيه تحديداً أهمية عملية التحقيق في حادث طائرة الرحلة MH17. وقد أقر المؤتمر الرفيع المستوى بشأن السلامة الذي عُقد في عام ٢٠١٥ (HLSC/2015) بضرورة توفير المعلومات الدقيقة في الوقت المناسب من أجل الدول وشركات الطيران بشأن المخاطر التي يواجهها الطيران المدني في مناطق النزاعات باعتبارها مسألة عاجلة وملحة، وبالتالي، فقد تأسست قاعدة البيانات الخاصة بمناطق النزاعات (CZIR) في شهر أبريل عام ٢٠١٥.

٢-١ حظيت الإجراءات التي اتخذتها الايكاو فيما يتعلق بمناطق النزاعات بشكل شامل بالترحيب والدعم. ويجري منذ ذلك الحين توفير المزيد من المعلومات في هذا الصدد كنتيجة للتحقيق في الحادث المتعلق بإسقاط الطائرة الماليزية في رحلتها MH17 (١٧ يوليو ٢٠١٤). وتولت هولندا تنسيق التحقيق بمشاركة من فريق دولي ضم خبراء من عدة دول - أستراليا وماليزيا وهولندا وأوكرانيا والولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد الروسي. وتم نشر التقرير النهائي عن التحقيق في هذا الحادث يوم ١٣ أكتوبر عام ٢٠١٥<sup>٣</sup>. وقد صاغ هذا التقرير توصيات في مجال السلامة، بمقتضى أحكام الملحق الثالث عشر - "التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات"، وذلك بهدف منع تكرار وقوع مأساة مماثلة فوق مناطق نزاعات أو بالقرب منها في المستقبل.

٣-١ تضمن التقرير النهائي عن التحقيق في هذا الحادث توصيات في مجال السلامة معنية بالتحقيق فوق مناطق النزاعات، ويقترح تنفيذ إجراءات على ثلاثة مستويات: إدارة المجال الجوي في مناطق النزاعات، وتقييم المخاطر، ومسؤولية المشغل. وهي توصيات موجهة إلى الدول والايكاو والمشغلين على التوالي.

٤-١ يعكس العمل الذي اضطلعت به الايكاو واتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا)، وكذلك الإجراءات المتخذة على أساس التقرير النهائي عن التحقيق النهائي، لا سيما من جانب الايكاو وأياتا، الجهود الهامة المبذولة من قبل أوساط الطيران الدولي بقيادة الايكاو من أجل الحد من المخاطر في مناطق النزاعات.

<sup>٣</sup> يرد مزيد من المعلومات عن التقرير النهائي عن التحقيق في هذا الحادث في ورقة عمل الجمعية العمومية A39-WP/297-TE/126

## ٢- المناقشة

١-٢ تحظى جهود فرقة عمل المخاطر التي يواجهها الطيران المدني في مناطق النزاعات (TF RCZ) بالتقدير والدعم. ويجب إيلاء أولوية لتنفيذ نتائج عملها بهدف استكمال الإجراءات اللازمة بحلول عام ٢٠١٨، ونشر ما يجري إعداده في أقرب وقت ممكن.

٢-٢ وبالإضافة إلى ذلك، يجب استكمال برنامج عمل الايكاو، المعني بمناطق النزاعات، بالبنود التالية:

أ) يجب توضيح مسؤوليات الدول وآلياتها لإغلاق مجالها الجوي (جزئياً أو كلياً) متى تعذر صونه، مع نشر المعلومات المتعلقة بالمخاطر التي يواجهها الطيران في مناطق النزاعات؛ وينبغي النظر في اتخاذ التدابير الضرورية، بما في ذلك القواعد والتوصيات الدولية عند الاقتضاء، وذلك ضماناً لاتباع النحو الأمثل في تحديد هذه المسؤوليات وتنفيذها من خلال الآليات المناسبة. كما أكد كل من التقرير النهائي عن التحقيق وكتاب الايكاو الموجه إلى الدول AN 13/4.214/59 المؤرخ في ٢٤ يوليو عام ٢٠١٤ على أهمية التنسيق بين السلطات المدنية والعسكرية داخل الدول. ونحن نقدر للايكاو أن أدرجت ذلك في برنامج عملها؛

ب) وفقاً لمبادئ إدارة السلامة والأمن، ينبغي لشركات الطيران والدول إجراء تقييم مناسب للمخاطر المتعلقة بمجالتي السلامة والأمن، وذلك ضماناً لسلامة وأمن عمليات الطيران المدني، مع الأخذ بعين الاعتبار للمخاطر في مناطق النزاعات؛ ويجب تحديد هذا الشرط في القواعد والتوصيات الدولية أو في الإرشادات والمواد التوجيهية حسب الاقتضاء؛

ج) يجب على الدول المتعاقدة لدى الايكاو الاحتفاظ بجميع المعلومات الوثيقة الصلة بالتحقيق في حادث ما أو التي يمكن أن تكون وثيقة الصلة بالتحقيق في حادث ما، وذلك لكي تظل متاحة للتحقيق، حتى وإن لم تكن هي دولة وقوع الحادث، وذلك بمقتضى الملحق الثالث عشر؛

د) مع مراعاة تجربة أوكرانيا وهولندا بشأن تفويض التحقيق في الحادث، فإننا نرحب بقيام فريق خبراء التحقيق في الحوادث التابع للايكاو باستعراض أحكام الملحق الثالث عشر لتحديد أفضل السبل الكفيلة بتوضيح مسؤوليات دولة قوع حادث والدولة التي تُفوض بإجراء التحقيق؛

هـ) ينبغي نشر المعلومات المعنية بمناطق النزاعات لمستخدمي المجال الجوي للدول على النحو المبين في الفقرتين ٢-٤ و ٢-٥، ويجب إدراج المبادئ ذات الصلة في القواعد والتوصيات الدولية لدى الايكاو.

٣-٢ تمارس الدول، بمقتضى اتفاقية شيكاغو، سلطة السيادة على مجالها الجوي. وبالتصديق على الاتفاقية، يصبح للدولة الحق في فرض حظر موحد على طائرات الدول الأخرى من التحليق فوق مناطق معينة من أراضيها بحسب ما تقتضيه الضرورة لأسباب عسكرية أو تحقيقاً للسلامة العامة. وكما هو مبين في الفقرة ٢-٢، فإنه يجب توضيح مسؤوليات الدول عن إغلاق مجالها الجوي لأغراض السلامة، بما في ذلك ما يتعين توضيحه من خلال إجراء تغييرات في الإطار القانوني للايكاو متى كان ذلك مناسباً. وبشكل خاص، يجب التوضيح بشأن تحديد الحالات التي يجب فيها إغلاق المجال الجوي. وقد نال هذا الاقتراح تأييد فرقة عمل المخاطر التي يواجهها الطيران المدني في مناطق النزاعات (TF-RCZ)، واللجنة القانونية للمجلس. وينبغي مراعاة تحديث القواعد والتوصيات الدولية في هذا الصدد في أقرب وقت ممكن. وفيما يتعلق بمسألة تطبيق معاهدات الايكاو بشأن مناطق النزاعات، فقد لاحظ المجلس (في محضر قراراته C-DEC 207/7) أن اللجنة القانونية تنتظر في هذا المسألة، غير أنها لم تكن مدرجة في برنامج عمله العام في هذه المرحلة. إذ أنه كان من المفهوم، في هذا الصدد، أنه إذا ما استجبت تطورات ناجمة عن الأعمال الجارية التي تضطلع بها الأمانة العامة في هذا المجال، فسوف يعاد النظر في هذه القضية. وعند الانتهاء في المستقبل من خطوات برنامج العمل المعني بمناطق النزاعات، يجب دعوة الايكاو إلى إعادة النظر في إضافة هذه المسألة إلى برنامج عمل اللجنة القانونية.

٤-٢ يشكل تقييم المخاطر أمراً أساسياً لشركات الطيران عند وضع خطط رحلاتها. وأياً ما والايكاو مدعوتان إلى

مواصلة التعاون، لا سيما فيما يتعلق بمسألة إدراج تقييم المخاطر لمناطق النزاعات ضمن برنامج الأياتا لتدقيق السلامة التشغيلية (IOSA). إذ أنه يمكن لأياتا أن تؤدي دوراً هاماً في تنسيق الأعمال المعنية بصياغة احتياجات شركات الطيران من المعلومات الوافية والتباحث مع الدول ومع الايكاو حول مدى وكيفية الاستفادة من توضيح أحكام الايكاو في هذا الصدد.

٥-٢ تفقر شركات طيران عديدة إلى القدرات الكافية لجمع كل المعلومات اللازمة لعمل تقييم مستدير للمخاطر، ولذلك، فإنها تعتمد بشكل أساسي على المعلومات التي توفرها الدول وأوساط شركات الطيران بشكل عام. ويظل نشر المعلومات في الوقت المناسب أمراً حيوياً. وقد أوضح المجلس، خلال قيامه يوم ١٧ يوليو عام ٢٠١٦ باستعراض قاعدة بيانات الايكاو الخاصة بمناطق النزاعات، أن هناك حاجة إلى إجراء مزيد من النقاش بشأن إتاحة المعلومات المتعلقة بمناطق النزاعات، وتحديد المسؤوليات عن نشر هذه المعلومات. وينبغي استكشاف مجموعة واسعة من الخيارات متضمنة حلولاً ممكنة مستقلة عن الايكاو، وعرضها على المجلس للنظر فيها مرة أخرى في أقرب وقت ممكن. ويجب أن توضح هذه الخيارات، ضمن جملة أمور، نقاط الخلاف العالقة بين الدول، بما في ذلك ما يتعلق منها بالأدوار والمسؤوليات من أجل تطوير وتوزيع المعلومات المعنية بالمخاطر؛ ونطاق معلومات المخاطر التي يتعين تبادلها على المستوى العالمي؛ والجمهور المستهدف بهذه المعلومات؛ والاحتياجات التشغيلية التي تسمح لشركات الطيران بإجراء تقييم مستدير للمخاطر بسهولة عند التحليق في مناطق النزاعات أو بالقرب منها.

٦-٢ وعلاوة على ذلك، يجب على الدول أن تبادر بشكل مباشر إلى إخطار الدول الأخرى متى كان لديها معلومات ذات صلة بالمخاطر داخل مجال جوي أجنبي. وقد أطلقت في أوروبا مبادرة تدعم تبادل المعلومات في هذا الصدد بغرض تسهيل جمع المعلومات وتبادلها على المستوى الإقليمي. والدول والأقاليم الأخرى مدعوة إلى التصرف بطريقة مماثلة وإلى تبادل المعلومات مع الايكاو.

٧-٢ إن نقادي مناطق النزاعات باستخدام مجالات جوية بديلة يقع في صلب مهام مقدمي خدمات الملاحة الجوية ووحدات إدارة انسياب الحركة الجوية. ويجب بذل مزيد من الجهد من أجل إتاحة المعلومات والتشجيع على عقد ترتيبات تشغيلية من أجل التحليق بأمان عن طريق نقادي مناطق النزاعات. والايكاو مدعوة إلى تشجيع ذلك وتسهيله من خلال تحقيق التقارب بين الدول وأوساط الصناعة على المستوى الجغرافي المناسب لمعالجة المشاكل المتصلة بإدارة انسياب الحركة الجوية في مناطق النزاعات.

٨-٢ يجب أن تتطور، على مدى السنوات القادمة، الطريقة التي تتعامل بها الدول وأوساط الطيران مع مناطق النزاعات، مع التركيز باستمرار على الحد من المخاطر ذات الصلة. ويجب على الايكاو أن تأخذ ذلك في الحسبان عند اضطلاعها بأنشطة رقابية ونهج الرصد المستمر وقيامها بتسهيل تبادل أفضل الممارسات.