



الجمعية العمومية - الدورة التاسعة والثلاثون اللجنة الفنية

البند رقم ٣٣ من جدول الأعمال: سلامة الطيران ومراقبة وتحليل الملاحة الجوية

التحليق فوق مناطق النزاع وتعزيز مشاركة المعلومات التكتيكية

(مقدمة من منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (كانزو))

الموجز التنفيذي

يبقى التحليق فوق مناطق النزاع موضوعاً حساساً بحاجة إلى الجمع والنشر الإلزامي للمعلومات في الوقت المناسب ضمن سيناريوهات تخضع لتغيرات سريعة. ويمكن تحسين آلية تبادل المعلومات الحالية من خلال منظومة تكتيكية مكملة، تشمل بشكل مباشر مقدمي خدمات الملاحة الجوية، بهدف إتاحة هذه المعلومات من خلال وسائل الاتصال القائمة.

الإجراء: أن تقوم الجمعية العمومية بالآتي:

(أ) الموافقة على النهج المقترح؛

(ب) حث منظمة الطيران المدني الدولي على تطوير مواد إرشادية في المجال المحدد، التي تؤيد دعم كانزو؛

(ج) تأييد الدول لكي تسعى جاهدة وباستمرار في تحسين تقاسم المعلومات حول المناطق النشطة بالنزاع؛

(د) وتأييد الاستعجال في الجمع والإبلاغ عن التغييرات في سيناريو الأخطار لمقدمي خدمات الملاحة الجوية ومشغلي الطائرات للإبلاغ عنها في الوقت المناسب.

الأهداف الإستراتيجية:	ورقة العمل هذه ترتبط بالهدف الإستراتيجي السلامة
الأثار المالية:	تخفيض تكاليف التأمين؛ تعزيز تقليل تكاليف الوقاية من المخاطر ضمن التكاليف المتعلقة بإدارة الأزمة وآثارها الاجتماعية.
المراجع:	الملحق السابع عشر - الأمن - حماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع الوثيقة Doc 8973، دليل أمن الطيران

¹ النسخ العربية والإنجليزية والصينية والفرنسية والروسية والإسبانية من هذه الورقة مقدمة من منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية

١- المقدمة

١-١ في ١٧ يوليو عام ٢٠١٤، كما هو مقرر؛ كانت هناك رحلة ركاب على خطوط الطيران الماليزية، الرحلة ١٧ (أم أتش ١٧)، والتي كانت في طريقها من أمستردام إلى كوالا لامبور. وكانت الطائرة تعمل على مستوى طيران ٣٣٠ (إف إل ٣٣٠) داخل منطقة دنيبروبيتروفسك لمعلومات الطيران، فوق مناطق محظورة مؤقتاً. اختفت الطائرة من على شاشات الرادار في نقطة غرب تاماك وتم فقد التواصل مع أفراد الطاقم.

٢-١ أدى فقدان ٢٩٨ شخص خلال الحادث الرهيب للرحلة أم أتش ١٧، إلى تسليط الضوء على الخطر الذي يشكله التحليق فوق مناطق النزاع. وجذب انتباه مجتمع الطيران إلى ضرورة اعتماد آليات ملائمة لنشر المعلومات في الوقت المناسب، لا سيما من أجل السماح لشركات الطيران ومشغلي الطائرات بالتخطيط بأمان لرحلاتهم عبر مناطق النزاع المحتملة.

٣-١ يمكن لطبيعة النزاعات أن تكون مختلفة وتشمل في جملة أمور؛ تصاعد الحرب غير المتكافئة، الإجراءات التكتيكية للمتمردين، آثار المناوشات بين القوات المسلحة للبلدان التي بينها توتر سياسي، وحتى الإطلاق الغير متعمد للأسلحة في المناطق التي تقع خارج السيطرة السياسية للدول الشرعية. يمكن للنزاعات أيضاً أن تؤثر سلباً على سلامة الرحلات الجوية في أعالي البحار، عند توسع الاستخدام الخطير للأسلحة خارج أراضي السيادة.

٤-١ تم تأييد عدة مبادرات لزيادة تحديد الإطار القانوني لتبادل المعلومات، بما في ذلك اقتراح لتعديل الملحق ١٧ القياسي ٢،٤ -والذي أيدته كانزو- والذي يعكس مخاوف بشأن الأخطار التي يشكلها هذا الموضوع ومدى الحاجة إلى الاستجابة وفقاً لذلك.

٥-١ وعلى نفس المنوال، ترى كانزو إن الإجراءات التي تفرضها بعض الدول المتعاقدة والمنظمات على المستوى الإقليمي (مثل مجموعة العمل بالمفوضية الأوروبية حول "المخاطر على الطيران من مناطق النزاع" وإيسا (وكالة سلامة الطيران الأوروبية)، فرق عمل معنية بمناطق النزاع) تهدف إلى تنفيذ عمليات تقييم فعالة وتبادل للمعلومات.

٦-١ ومع ذلك، فإن مستوى الخطر من التحليق فوق مناطق النزاع هو أحد العناصر التي يمكن أن تخضع لتغيرات سريعة. ويعتمد ذلك على عدة متغيرات، على سبيل المثال على نوع النزاع، وطبيعة المتنازعين، والتغيرات في اتساق الأسلحة والحركة الديناميكية لجبهة القتال. هذه التغيرات، في كثير من الأحيان مفاجئة وغير متوقعة، ولا يمكن أن تكون متوافقة مع الوقت المطلوب للتحليل الرسمي لآليات الاستجابة الحالية ويمكن أن تؤدي إلى انعدام وجود التغطية المناسبة للمعلومات، الأمر الذي قد يؤدي إلى مخاطر كبيرة على أمن الطيران المدني.

٢- النهج المقترح

١-٢ ترى كانزو أنه ينبغي التنسيق بين الجهد الكبير في توفير المعلومات الكاملة والسليمة لجميع أصحاب المصالح في الطيران المدني، والنظر في قدرة منظومة إدارة حركة الطيران، لكي يتم توفير معلومات فورية لمستخدمي المجال الجوي، في حالة حدوث تغيير مفاجئ للسفنارو.

٢-٢ وبروح التعاون بين الدول المتعاقدة وبالإشارة إلى معيار ٢-٤ في الملحق السابع عشر، فإن كانزو تعتقد بأن هناك مجالاً لتحسين رد فعل المنظومة. وينبغي أن يتم ذلك من خلال معلومات فورية تتقاسم من خلالها خدمات إدارة

حركة الطيران، وخاصة إذا نشأت أصلاً في نفس الدولة المعنية بالنزاع و/ أو الدول المجاورة، عن طريق الإفراج الفوري عن الملاحظات الموضوعية للطيارين (نوتامس) أو بث الرسائل، سواء من خلال شبكة الاتصالات الثابتة الخاصة بالطيران (أفتن) أو الاتصالات المباشرة للطائرات والتي من شأنها الاهتمام بالمخاطر الناجمة عن النزاعات.

٣-٢ هذا النهج له ميزة لشركات الطيران والطيارين لكي يكونوا قادرين على الاستجابة عند حدوث أي تغيير سريع في السيناريوهات مباشرة. وهذا سيكون صالحاً للطائرات في الجو، عند الانتهاء من خطة الطيران بصيغتها النهائية أو عندما يستطيع مشغل الطائرة استخدام هذه المعلومات في تقييم المخاطر.

٤-٢ وأخيراً فإن كانزو قادرة على لعب دور عالمي رئيسي في تحديد أفضل الممارسات لإدارة حركة الطيران من أجل تنفيذ "حس سليم" إضافي يستند إلى الإجراءات. سوف تدعم كانزو منظمة الطيران المدني الدولي في تعزيز سلامة الطيران المدني من خلال المساهمة في تحديث مواد إرشادية وفقاً لذلك.

٣- الخلاصة

١-٣ تقاسم المعلومات والوعي بالمخاطر المتعلقة بالتحليق فوق مناطق النزاع؛ ذو حساسية بعنصر الوقت.

٢-٣ بسبب التغيرات المحتملة وغير المتوقعة في سيناريوهات النزاع فإن تقاسم المعلومات في المنظومة الحالية غير كافية.

٣-٣ تشجع كانزو مقدمي خدمات الملاحة الجوية (أنسب) لكي تلعب دوراً حاسماً من خلال الحصول على معلومات كافية وفي الوقت المناسب للدول المعنية أو المجاورة. ينبغي تقاسم هذه المعلومات مع الطائرة أثناء الرحلة من خلال التواصل مباشرة وعن طريق الشبكة الثابتة لاتصالات الطيران (أفتن) لتصل إلى مشغلي الطائرات.