



الجمعية العمومية - الدورة الحادية والأربعون

اللجنة التنفيذية

البند رقم ٢٨: المسائل الأخرى الرفيعة المستوى المتعلقة بالسياسة العامة والمعروضة على نظر اللجنة التنفيذية

التفاصيل المتعلقة بتقييم المخاطر والتهديدات لأمن الطيران المدني وسلامة عمليات الطائرات المدنية في مناطق النزاع المسلح أو بالقرب منها وفي سياق إعلان الأحكام العرفية في إحدى الدول

(مقدمة من أوكرانيا)

الموجز التنفيذي

تطرح النزاعات المسلحة عددا من المخاطر على عمليات الطائرات المدنية، وهو أمر لا يمكن التنبؤ به بشكل مؤكد. ومع مراعاة ذلك، لعل من المناسب افتراض أنه يجب إجراء تحليل عميق للحالات الناشئة عن عدم قدرة الدولة على السيطرة على أراضيها السيادية والمجال الجوي فوق أراضيها. وبالتالي، فإن توافر ونوع الأسلحة التي يتم تداولها في مناطق النزاع، وكذلك الأطراف أو الجهات التي تستخدم أسلحة معينة، يمكن تحديدها على أنها معلومات سرية أو معالجتها على أنها معلومات لا يجب إفشاؤها بأي طريقة أخرى. وينطوي هذا الزعم على عوامل محددة يجب أخذها في الاعتبار عند تقييم المخاطر والتهديدات التي يتعرض لها أمن الطيران المدني وسلامة عمليات الطائرات المدنية.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى:

- الإحاطة علما بالمعلومات الواردة في هذه الورقة؛
- مطالبة مجلس الإيكاو بوضع آليات فعالة لتقييم المخاطر والتهديدات لأمن الطيران المدني وسلامة عمليات الطائرات المدنية فوق مناطق النزاع المسلح أو بالقرب منها وفي سياق الأحكام العرفية التي تعلنها الدول؛
- دعوة الأمين العام إلى النظر في تدابير المساعدة الممكنة اتخاذها تحت مظلة الإيكاو بهدف استعادة الأداء الكامل لصناعة الطيران المدني في ظل ظروف مواجهة العدوان المسلح للاتحاد الروسي على أوكرانيا؛ و
- دعوة مجلس الإيكاو إلى إبقاء هذه المسألة قيد نظره.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالأهداف الاستراتيجية للسلامة والأمن والتسهيلات
الآثار المالية:	لا يتطلب تنفيذ ورقة العمل هذه موارد مالية
المراجع:	C-DEC 225/4 Doc 10084، دليل تقييم مخاطر عمليات الطيران المدني فوق مناطق النزاع أو بالقرب منها يوروكونترول - استراتيجية التعاون المدني - العسكري

١- المقدمة

١-١ في أعقاب إسقاط رحلة الخطوط الجوية الماليزية (MH 17) في ١٧ يوليو ٢٠١٤، اتخذت الايكاو عدة مبادرات، كان أولها استضافة اجتماع خاص رفيع المستوى في ٢٩ يوليو ٢٠١٤، بمشاركة من المجلس الدولي للمطارات (ACI)، ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO)، والاتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA). واعتمد الاجتماع بياناً مشتركاً أعرب فيه عن إدانته القوية لاستخدام السلاح ضد الطائرات المدنية. وفي هذا الصدد، بدأت الايكاو في إيلاء اهتمام كبير للقضايا المتعلقة بأمن الطيران المدني وسلامة عمليات الطائرات المدنية في المجال الجوي فوق مناطق النزاع أو بالقرب منها.

٢-١ وعند النظر في المخاطر المرتبطة بالتحليق فوق مناطق النزاع المسلح أو بالقرب منها، وكذلك في سياق إعلان الأحكام العرفية في دولة ما، يعتبر العامل الأكثر أهمية هو التهديد المباشر لصناعة الطيران المدني. إن احتمالية وجود تهديد ناشئ عن النية في شن هجوم ضد طائرة مدنية فوق منطقة نزاع أو بالقرب منها وإمكانية شن هذا الهجوم هو عامل رئيسي لتقييم المخاطر وشرط مسبق لتحديد تدابير التخفيف التي يجب تطبيقها. ويجب اتخاذ تدابير التخفيف قبل وصول الطائرة إلى منطقة النزاع للحد من الأخطار التي تتعرض لها، لذا فإن الوعي بوجود تهديد معين في المراحل الأولى من الرحلة هو أحد العوامل الرئيسية. وبالتالي، من الضروري التركيز، كأولوية، على التقييم الأولي للتهديد، مما يعني جمع المعلومات ذات الصلة من جميع المصادر المتاحة، بما في ذلك وكالات إنفاذ القانون والوكالات الحكومية الأخرى التي تتحمل مسؤوليات أمنية. وهذا النوع من المعلومات الذي يعكس قدرات عسكرية محددة هو المصدر الرئيسي لتحديد المخاطر التي تشكل خطراً على الطيران المدني. وتعد المعلومات التي يتم الحصول عليها فيما يتعلق بالتهديدات والمخاطر الحالية مساهمة قيمة في عملية تقييم المخاطر التي تبين أنها تشكل أساساً قوياً لاتخاذ القرار فيما يتعلق باحتمال استمرار عمليات الطائرات المدنية فوق مناطق النزاع المسلح أو بالقرب منها، وكذلك في سياق إعلان الأحكام العرفية.

٣-١ وتعتبر معلومات تقييم المخاطر ذات الصلة جانباً مهماً يسمح بتحديد مدى تحمل المخاطر. وعلى الرغم من وجود شرط في الملحق ١٧ لاتفاقية الطيران المدني الدولي يلزم أي دولة عضو في الايكاو باستعراض مستوى وطبيعة التهديدات التي يتعرض لها الطيران المدني داخل أراضيها، بما في ذلك المجال الجوي فوقها، وكذلك شرط يقضي باستحداث عملية تتيح هذه المعلومات لمشغلي الطائرات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية، لا تزال هناك اختلافات في كيفية تنفيذ كل دولة لهذه المتطلبات.

٤-١ مشاركة الدولة في تقييم المخاطر وعملية صنع القرار لتحديد مستوى مقبول من المخاطر يمكن أن تستمر مع اختلافات محددة. فعلى سبيل المثال، قد لا تشارك إحدى الدول في مثل هذه العملية على الإطلاق. في حين إن دولة أخرى، على العكس من ذلك، قد تسن لوائح تحد أو تحظر عمليات معينة. وعلاوة على ذلك، هناك اختلافات في كيفية إفصاح الدول عن المعلومات ذات الصلة بتقييم المخاطر. حيث يعتمد مدى المعلومات وطرق النشر إلى حد كبير على قدرة الدولة على جمع ومعالجة وتحليل المعلومات ذات الصلة، وكذلك على سلطاتها وواجباتها القانونية لإصدار اللوائح المحظورة والمقيدة.

٢- تجربة أوكرانيا في تقييم المخاطر والتهديدات لأمن الطيران المدني

١-٢ في أوكرانيا، تم اعتماد إرشادات بشأن تقييم المخاطر والتهديدات لأمن الطيران المدني (يشار إليها فيما يلي بـ "الإرشادات") على مستوى الدولة. وتطبق متطلبات الإرشادات على هيئة الطيران المدني الوطنية، وكذلك على مشغلي المطارات/المهابط، ومشغلي الطائرات، ومقدمي خدمات الملاحة الجوية. واستناداً إلى الإرشادات، يقوم مشغلو المطارات ومشغلو الطائرات ومقدمو خدمات الملاحة الجوية بإعداد أدلتهم الخاصة وإجراء تقييمات للمخاطر والتهديدات. ويحتوي الدليل على منهجية

لتقييم المخاطر والتهديدات لأمن الطيران المدني. وهذه المنهجية متسقة تماما مع منهجية الايكاو ذات الصلة المحددة في وثيقة الايكاو Doc 8973 ، دليل أمن الطيران .

٢-٢ وتعرض "الإرشادات" أسلوباً منهجياً لإدارة المخاطر في مجال أمن الطيران المدني من أجل ضمان حماية الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروع، فضلاً عن تنفيذ تدابير أمن الطيران ذات الصلة بطبيعة ومستوى التهديد.

٣-٢ وتحدد الإرشادات طرق توفير الموارد البشرية والمادية من أجل التقييم الفعال للمخاطر والتهديدات، وتطوير وتنفيذ تدابير أمن الطيران الوقائية المناسبة لتقليل مخاطر التدخل غير المشروع إلى المستويات المقبولة؛ والتنسيق والتعاون (على مستوى الدولة) بين الهيئات التنفيذية ووكالات إنفاذ القانون المشاركة في تنفيذ برنامج الدولة لأمن الطيران المدني من أجل تلقي المعلومات في الوقت المناسب من هيئة الطيران المدني وكيانات الطيران فيما يتعلق بأنشطة. الجماعات الإرهابية الدولية والمحلية من أجل تقييم مستوى المخاطر والتهديدات وفقاً للمعايير ذات الصلة (احتمالية وعواقب الإصابات البشرية وفقدان الموارد المادية نتيجة لارتكاب أعمال التدخل غير المشروع)؛ وتطبيق منهجية موحدة لتقييم المخاطر والتهديدات؛ وإدخال الثقافة الأمنية وتعزيزها من قبل هيئات الطيران.

٤-٢ وتتولى مجموعة العمل التابعة لسلطة الطيران تقييم المخاطر والتهديدات التي يتعرض لها أمن الطيران المدني على أساس منظم. ولكي يكون أعضاء مجموعة العمل هذه مؤهلين للمشاركة في هذه الهيئة، يجب أن يتمتعوا بخبرة عملية في مجال أمن الطيران لمدة ثلاث سنوات على الأقل، وأن يجتازوا تدريباً في إدارة المخاطر، ويكتسبوا المعرفة المتعلقة بأساليب ووسائل ارتكاب أفعال التدخل غير المشروع

٥-٢ وتقوم مجموعة العمل التابعة لهيئة الطيران بتقييم المخاطر والتهديدات التي تواجه مشغلي المطارات ومشغلي الطائرات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية. ويجب أن يرأس مجموعة العمل هذه نائب مدير أمن الطيران.

٦-٢ ويقوم مشغلو المطارات ومشغلو الطائرات ومقدمو خدمات الملاحة الجوية بتقييم مستوى المخاطر والتهديدات على أساس ربع سنوي. وبالإضافة إلى ذلك، يقوم مشغلو الطائرات بتقييم مستوى المخاطر والتهديدات قبل القيام بكل رحلة. بناءً على نتائج التقييمات الخاصة بهم، وكذلك على نتائج التقييمات ذات الصلة التي أجرتها هيئة الطيران المدني، يقوم مشغلو المطارات / المطارات ومشغلو الطائرات ومقدمو خدمات الملاحة الجوية باستخدام وتنفيذ تدابير أمن الطيران المناسبة لحماية الطيران المدني ضد أعمال التدخل غير المشروع. ويجب أن تكون هذه التدابير متناسبة مع طبيعة ومستوى التهديد.

٧-٢ ويجري تقديم النتائج التي يتم الحصول عليها من تقييم المخاطر والتهديدات إلى هيئة الطيران المدني. وفي حالة تلقي معلومات عن تهديد من أي مصدر، يجب على مشغلي المطارات ومشغلي الطائرات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية إجراء تقييم إضافي للمخاطر والتهديدات.

٣- المخاطر والتهديدات التي يتعرض لها أمن الطيران المدني في أوكرانيا والدول المجاورة بسبب العدوان المسلح للاتحاد الروسي

١-٣ بسبب المخاطر الجسيمة التي يتعرض لها أمن الطيران المدني من جراء العدوان المسلح واسع النطاق للاتحاد الروسي ضد أوكرانيا، في ٢٤ فبراير ٢٠٢٢، منذ الساعة ٢:٤٥ بتوقيت كييف، اتخذت تدابير عاجلة لإغلاق المجال الجوي لأوكرانيا أمام مستخدمي المجال الجوي المدنيين. وفي نفس اليوم، تم إعلان الأحكام العرفية في أوكرانيا، وتم تعليق تقديم خدمات الحركة الجوية للمستخدمين المدنيين في المجال الجوي الأوكراني.

٢-٣ وفي ٢٥ فبراير ٢٠٢٢، ناقش مجلس الإيكاو الوضع الجاري في أوكرانيا خلال الاجتماع الثاني لدورته رقم ٢٢٥. كما شارك ممثل لأوكرانيا في اجتماع المجلس على أساس اهتمام الدولة بالحالة. ونظر المجلس في الموضوع على أساس تقرير شفهي قدمه رئيس المجلس، إلى جانب عرض قدمه الأمين العام للإيكاو، الذي أطلع الممثلين على آخر المستجدات بشأن سياق الطيران التشغيلي.

٣-٣ وأدان المجلس انتهاك السلامة الإقليمية والسيادة لدولة عضو في الأمم المتحدة، بما في ذلك مجالها الجوي، باعتباره مخالفاً لمبادئ ميثاق الأمم المتحدة والمادة ١ من اتفاقية الطيران المدني الدولي.

٤-٣ وشدد المجلس على الأهمية القصوى للحفاظ على سلامة وأمن الطيران المدني الدولي والالتزامات ذات الصلة للدول الأعضاء، وفي هذا السياق، حث الاتحاد الروسي على وقف أنشطته غير المشروعة لضمان سلامة وأمن الطيران المدني في جميع المناطق المتضررة، واحترام التزاماتها بموجب اتفاقية شيكاغو وكذلك معاهدات قانون الجو الدولي الأخرى ذات الصلة. ودعا المجلس كافة الأطراف المعنية إلى السعي لحل الأزمة عبر الحوار السلمي والقنوات الدبلوماسية.

٥-٣ كما أشار المجلس ببالغ الأسى إلى المعاناة الإنسانية التي نتجت عن إسقاط الطائرة MH17 في شرق أوكرانيا في ١٧ يوليو ٢٠١٤ وأكد أن مثل هذه المأساة لا ينبغي أن تحدث مرة أخرى. وفي نفس السياق، أكد المجلس مجدداً دعمه لمبادرة "أجواء أكثر أمناً" التي تقودها كندا فيما يتعلق بتحسين الجهود الدولية لحماية عمليات الطيران المدني فوق مناطق النزاع أو بالقرب منها.

٤- تقييم المخاطر والتهديدات التي يتعرض لها أمن الطيران المدني وسلامة عمليات الطائرات المدنية أثناء القيام برحلات فوق مناطق النزاع المسلح أو بالقرب منها وفي سياق إعلان القانون العرفي في البلد

١-٤ عند تخطيط وتنفيذ رحلات جوية فوق مناطق النزاع المسلح أو بالقرب منها، وكذلك في حالة الأحكام العرفية، يجب على مشغل الطائرة مراعاة المعلومات المتعلقة بقيود المجال الجوي أو عمليات الإغلاق من قبل سلطات مراقبة الحركة الجوية وأسباب هذه القيود و/أو المحظورات.

٢-٤ وعند القيام برحلات فوق مناطق النزاع المسلح أو بالقرب منها، وكذلك في حالة الأحكام العرفية، يجب على مشغلي الطائرات تقييم المخاطر والتهديدات فيما يتعلق بكل من الهجمات المتعمدة (المخطط لها) والجرائم غير المقصودة ضد الطائرات المدنية.

٥- التعاون بين قطاعي الطيران العسكري والمدني من أجل ضمان أمن الطيران المدني وسلامة عمليات الطائرات المدنية

١-٥ لطالما كان أمن الطيران عنصراً أساسياً في التعاون بين قطاعي الطيران العسكري والمدني. وفي هذا الصدد، أطلقت المنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكونترول) استراتيجيتها الجديدة للتعاون العسكري - المدني، والتي تعبر بوضوح عن دعم الوكالة للتعاون المدني العسكري في وقت أصبح فيه مهماً وملئاً بشكل خاص فيما يتعلق بالغزو العسكري الروسي غير المبرر لأوكرانيا.

٢-٥ يمثل أمن الطيران إحدى متطلبات التعاون المدني العسكري كما يشكل عامل تمكين للتشغيل البيئي المدني العسكري. ويعد رصد تطور التهديدات ومراقبتها، وتقييمات التهديدات والمخاطر واستراتيجيات التخفيف من صميم الأنشطة

الأمنية. وستستمر بيئة الطيران المستقبلية في الاعتماد على تبادل البيانات بين قطاعي الطيران العسكري والمدني. كما سيزداد استخدام الهياكل الأساسية المشتركة حيث يحتاج الجيش إلى نظام إدارة حركة جوية آمن ومرن وقوي لضمان التنفيذ الفعال لمهام الأمن والدفاع.

٣-٥ وثمة جانب هام آخر هو تنسيق تبادل البيانات بين قطاعي الطيران العسكري والمدني. بيد إن التحدي الحقيقي يكمن في تطوير سياسة تبين نوعية البيانات التي يمكن تقاسمها وتحت أي شروط إلى جانب المتطلبات والحوكمة التي تحكم ذلك. وعليه، هناك حاجة إلى سياسة مدنية - عسكرية مشتركة بشأن أمن وسلامة الطيران، فضلاً عن الحاجة إلى إجراءات تنفيذها لضمان تبادل البيانات الضرورية.

٦- الاستنتاجات

١-٦ في ضوء مبادرات الإيكاو وسعيها لمعالجة أمن وسلامة عمليات الطائرات المدنية فوق مناطق النزاع المسلح أو بالقرب منها، وكذلك في سياق الأحكام العرفية المعلنة في الدولة، فإن الأمين العام مدعو للنظر في إمكانية تقديم تدابير داعمة تحت مظلة الإيكاو بغرض استعادة الأداء الكامل لصناعة الطيران المدني في ظل ظروف مواجهة العدوان المسلح الذي يشنه الاتحاد الروسي ضد أوكرانيا.

٢-٦ مع الأخذ في الاعتبار تجربة أوكرانيا في تقييم المخاطر والتهديدات لأمن الطيران المدني وسلامة عمليات الطائرات المدنية، من الضروري أيضاً أن يطور مجلس الإيكاو نهجاً مشتركاً وآليات فعالة لتقييم المخاطر والتهديدات لأمن الطيران المدني وسلامة الطيران المدني وسلامة عمليات الطائرات المدنية فوق مناطق النزاع المسلح أو بالقرب منها وفي سياق إعلان الأحكام العرفية في إحدى الدول.

٣-٦ وتدعو أوكرانيا الدول الأعضاء في الإيكاو وصناعة الطيران إلى دعم مبادرات منتدى "أجواء أكثر أمناً والمشاركة فيها للجمع بين الخبراء الوطنيين والدوليين وخبراء الصناعة لتبادل أفضل الممارسات والتجارب في إدارة مخاطر الطيران المدني فوق مناطق النزاع المسلح أو بالقرب منها.

- انتهى -