



الجمعية العمومية - الدورة الحادية والأربعون

اللجنة التنفيذية

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

تأييد المبادرات العالمية والإقليمية والقطاعية الرامية إلى تخفيف المخاطر في مناطق النزاعات على الطيران المدني

(مقدمة من كندا، بدعم من أستراليا والأردن وكينيا ونيوزيلندا وجمهورية كوريا والولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء^١ والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني^٢ ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية واتحاد النقل الجوي الدولي والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية)

الموجز التنفيذي

إثر إسقاط رحلة الخطوط الماليزية رقم ١٧ (MH 17) عام ٢٠١٤، اتخذت الإيكاو خطوات لتعبئة الأسرة الدولية من أجل مواجهة المخاطر التي تمثلها مناطق النزاعات على الطيران المدني. وفي إطار هذا العمل، أعدت المنظمة "دليل تقييم المخاطر لعمليات الطيران المدنية فوق مناطق النزاعات أو بالقرب منها" (الوثيقة Doc 10084) الذي صدر عام ٢٠١٨. وإثر إسقاط رحلة الخطوط الأوكرانية الدولية رقم ٧٥٢ (PS752) عام ٢٠٢٠، أيد مجلس الإيكاو "مبادرة الأجواء الآمنة"، ووضع برنامج عمل محدثاً بشأن مخاطر مناطق النزاعات.

وبالتوازي مع تلك الجهود، طُرِحت عدة مبادرات عالمية وإقليمية بهدف تعزيز الإدارة الفعالة لمخاطر المجال الجوي. وتضم المجموعات والمنظمات الدولية التي عكفت على دفع هذا العمل الهام إلى الأمام عدداً من المؤسسات الأوروبية مثل: الاتحاد الأوروبي، ووكالة السلامة الجوية الأوروبية (EASA)، وفريق الخبراء المعني بمعلومات المخاطر عند التحليق فوق مناطق النزاعات (EGRICZ)، واللجنة الاستشارية المعنية بالأجواء الآمنة (SSCC)، واتحاد النقل الجوي الدولي (IATA). وفي حين أُحرز تقدم كبير منذ عام ٢٠١٤، إلا أن ثمة حاجة إلى مزيد من العمل من أجل تحسين سلامة وأمن عمليات الطيران المدني فوق مناطق النزاعات أو بالقرب منها.

الإجراءات: يُرجى من الجمعية العمومية القيام بما يلي:

^١ النمسا، بلجيكا، بلغاريا، كرواتيا، قبرص، الجمهورية التشيكية، الدانمارك، إستونيا، فنلندا، فرنسا، ألمانيا، اليونان، المجر، أيرلندا، إيطاليا، لاتفيا، ليتوانيا، لوكسمبورغ، مالطا، هولندا، بولندا، البرتغال، رومانيا، سلوفاكيا، سلوفينيا، إسبانيا، السويد.

^٢ ألبانيا، أرمينيا، أذربيجان، البوسنة والهرسك، جورجيا، أيسلندا، جمهورية مولدوفا، موناكو، الجبل الأسود، مقدونيا الشمالية، النرويج، سان مارينو، صربيا، سويسرا، تركيا، أوكرانيا، المملكة المتحدة.

(أ) الإحاطة علماً بالتقدم المحرز في النهوض بالعمل الرامي إلى تخفيف حدة المخاطر في مناطق النزاعات المنفذ من قبل اللجنة الاستشارية المعنية بالأجواء الآمنة (SSCC) وفريق الخبراء المعني بمعلومات المخاطر عند التحليق فوق مناطق النزاعات (EGRICZ) والاتحاد الأوروبي بهدف تمكين الدول والمشغلين، أينما يكون ذلك ملائماً، من توحيد التدابير المتخذة لتقييم المخاطر وتخفيفها، وخاصةً:

- ١- قائمة تدابير تخفيف المخاطر الخاصة باللجنة الاستشارية المعنية بالأجواء الآمنة؛
- ٢- المواد الإرشادية الخاصة باللجنة الاستشارية المعنية بالأجواء الآمنة لتطبيق المبدأ الوقائي؛
- ٣- المبادئ الإرشادية للجنة الاستشارية المعنية بالأجواء الآمنة بشأن إغلاق المجال الجوي؛
- ٤- المبادئ الإرشادية للجنة الاستشارية المعنية بالأجواء الآمنة وفريق الخبراء المعني بمعلومات المخاطر عند التحليق فوق مناطق النزاعات بشأن إعادة تقييم المجال الجوي بعد انتهاء النزاعات؛
- ٥- المبادئ التوجيهية الخاصة باللجنة الاستشارية المعنية بالأجواء الآمنة وفريق الخبراء المعني بمعلومات المخاطر عند التحليق فوق مناطق النزاعات بشأن خط الأساس والتبادل السريع للمعلومات؛
- ٦- المبادئ التوجيهية الخاصة بفريق الخبراء المعني بمعلومات المخاطر عند التحليق فوق مناطق النزاعات بشأن مواءمة الاتصالات المتعلقة بالمخاطر؛
- ٧- النهج المتكامل للاتحاد الأوروبي لتقييم مخاطر أمن الطيران.

(ب) الطلب إلى الأمين العام للإيكاو إعطاء الأولوية لاستعراض الوثيقة (Doc 10084)، "دليل تقييم المخاطر لعمليات الطيران المدنية فوق مناطق النزاعات أو بالقرب منها"، والبناء على النتائج المحرزة من خلال المبادرات المذكورة أعلاه.

(ج) تشجيع الدول والمنظمات على:

- ١- الإحاطة علماً بمبادرات تبادل المعلومات باعتبارها أدوات فعالة متاحة لدى أسرة الطيران المدني للتبادل السريع للمعلومات بشأن أي تهديد ناشئ في منطقة نزاع ما؛
- ٢- عند القيام بالمراقبة، الاطلاع على المنصات العالمية لتبادل المعلومات أو المبادرات الإقليمية المشابهة، في حالة تنفيذها.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالأهداف الاستراتيجية الخاصة بالسلامة والأمن والتسهيلات.
الأثار المالية:	لا توجد بالنسبة للدول المتعاقدة.
المراجع:	الوثيقة (Doc 10088)، "دليل التعاون بين القطاعين المدني والعسكري في مجال إدارة الحركة الجوية" الوثيقة (Doc 10084)، "دليل تقييم المخاطر لعمليات الطيران المدنية فوق مناطق النزاعات أو بالقرب منها" الملحق التاسع عشر، الأمن الجزء الأول - "النقل الجوي التجاري الدولي - الطائرات" من الملحق السادس - "تشغيل الطائرات"

١- المقدمة

١-١ في ٢٠٢٠/١/٨، أسقطت الرحلة رقم ٧٥٢ (PS752) فوق إيران بعد ست سنوات من إسقاط الرحلة رقم ١٧ (MH 17) فوق أوكرانيا، لتذكّر المأساتان الأسيرة الدولية بضرورة مواصلة العمل من أجل تخفيف المخاطر في مناطق النزاعات على الطيران المدني.

٢-١ وقد سلط الحادثان الضوء على القصور في:

(أ) توفر المعلومات بشأن مناطق النزاعات؛

(ب) تنفيذ إجراءات تخفيف المخاطر؛

(ج) ضرورة قيام مشغلي النقل الجوي بتقييم المخاطر وتنفيذ إجراءات تخفيفها، حيثما يكون ذلك ضرورياً.^٣

٣-١ هناك عدد من المبادرات الرئيسية التي تتصدى إلى أوجه القصور المذكورة أعلاه على الصعيدين الدولي والإقليمي. وورقة العمل هذه تسلط الضوء على تلك الجهود، وتدعو الجمعية العمومية إلى الطلب إلى الأمين العام للإيكاو إعطاء الأولوية لاستعراض الطبعة الثانية للوثيقة (Doc 10084)، مع مراعاة إمكانية تسهيل العمل من خلال البناء على النتائج المحرزة من خلال تلك المبادرات لتحسين مستوى تخفيف المخاطر في مناطق النزاعات.

٢- المناقشة

١-٢ تماشياً مع أحكام الملحق السابع عشر - "الأمن"، تُطالب الدول بالاستعراض المتواصل لمستوى وطبيعة التهديدات المحدقة بالطيران المدني في حدود أراضيها والمجال الجوي فوقها، وصقل برامج الأمن فيها بناءً على تقييم المخاطر على أمنها.^٤

٢-٢ وبناءً على السيادة الحصرية لأي دولة على المجال الجوي فوق أراضيها، يُسمح بالتخليق فوق أراضيها فقط بموجب تصريح تصدره الدولة المعنية. وإضافةً إلى ذلك، يجوز للدول تقييد استخدام المجال الجوي فوق أراضيها السيادية لأسباب تتعلق بالضرورة العسكرية أو السلامة العامة. إلا أن الدراسة التي أجرتها "مؤسسة سلامة رحلات الطيران" والتي غطت السنوات من ١٩٨٥ إلى ٢٠٢٠ أوضحت أنه لم تكون هناك سوى واقعة واحدة من أصل ٥٧ واقعة مؤثرة على سلامة الطيران المدني قد حدثت في مجال جوي تم إغلاقه مسبقاً.^٥

٣-٢ وبموجب أحكام الملحق السادس - "تشغيل الطائرات"، ينبغي للمشغل أن يضمن عدم بدء رحلة ما إلا بعد التأكد من سلامة استخدام خط سير الطيران.^٦ وتؤكد هذه القاعدة القياسية أيضاً على ضرورة الشروع في تقييم المخاطر عندما ينوي مشغلو النقل الجوي تشغيل رحلة ما فوق منطقة نزاعات أو بالقرب منها، وضرورة اتخاذ التدابير الملائمة لتخفيف المخاطر.

٤-٢ ويجدر بمشغلي النقل الجوي، عند إجرائهم التقييم الشامل للمخاطر، أن يبحثوا في مصادر المعلومات المفتوحة والمعلومات ذات الصلة بالطيران المدني التي يحصلون عليها من مصادر متنوعة تم فحصها بعناية، بما في ذلك معلومات عن القيود والإخطارات الصادرة عن السلطات الوطنية لبلدانهم والدول الواقعة على خط سير الرحلات الجوية.

^٣ بموجب الملحق السادس - تشغيل الطائرات، الجزء الأول.

^٤ الملحق السابع عشر، الأمن، القواعد القياسية ٢-٤-٤، ٣-١-٣، و٣-١-٥.

^٥ دراسة الأحداث العدائية وممارسات الدول فيما يتعلق باستخدام الطيران المدني للمجال الجوي فوق مناطق النزاعات، مؤسسة سلامة رحلات الطيران (٢٠٢٠).

^٦ الملحق السادس، تشغيل الطائرات، الجزء الأول، تشغيل رحلات الطيران، القاعدة القياسية ٤-١-٢، المطبقة منذ ٢٠٢٠/١/٥.

٥-٢ ومن شأن تحسين التعاون بين الدول وقطاع الطيران والمنظمات الدولية أن يوفر تبادل المعلومات بين طرفي الاتصال وبأسلوب أكثر اتساقاً، وأن يسمح لأصحاب الشأن بإجراء تقييم للمخاطر قائم على الإلمام بالمعلومات، وبالتالي اتخاذ قرارات قائمة على العلم المسبق بخصوص التحليق فوق مناطق النزاعات أو بالقرب منها. وتُعتبر قائمة المبادرات العالمية والإقليمية المدرجة أدناه من العناصر الرئيسية في إطار تلك الجهود.

المبادرات العالمية والقطاعية

٦-٢ قامت كندا، بعد إسقاط الرحلة رقم ٧٥٢ (PS752) بفترة قصيرة، بطرح "مبادرة الأجواء الآمنة" بهدف تعزيز مستوى السلامة والأمن للرحلات التجارية التي تحلق فوق مناطق النزاعات أو بالقرب منها. واللجنة الاستشارية المعنية بالأجواء الآمنة هي جزء من تلك المبادرة، فهي تضم عدداً من الخبراء المتخصصين في هذا المجال من دول ومنظمات دولية ومن القطاع، لتتسنى بذلك منصة دولية رسمية لتجميع ما تقول إليه المناقشات بشأن مناطق النزاعات وعلاقتها بالطيران المدني.

٧-٢ وقد ركزت اللجنة الاستشارية المعنية بالأجواء الآمنة عملها في الآونة الأخيرة على تقوية خط الأساس وممارسات التبادل السريع للمعلومات فيما بين أسرة الطيران المدني، لكي تعد قائمة لاستراتيجيات تخفيف المخاطر، ومبادئ توجيهية متعلقة بإغلاق المجال الجوي، واستكشاف المبادئ الوقائية.^٧ كما تعاونت اللجنة الاستشارية المعنية بالأجواء الآمنة بصورة وثيقة مع فريق الخبراء المعني بمعلومات المخاطر عند التحليق فوق مناطق النزاعات لدفع العمل إلى الأمام بشأن تبادل المعلومات ومواءمة صياغات إخطارات المجال الجوي.

٨-٢ لقد أسست اللجنة الاستشارية المعنية بالأجواء الآمنة "منتدى الأجواء الآمنة"، وهو منتدى عالمي سنوي يجمع بين الخبراء الشركاء من مختلف الدول والمنظمات الدولية وقطاع الطيران المدني من أجل:

(أ) تبادل أفضل الممارسات فيما يخص تخفيف المخاطر في مناطق النزاعات؛

(ب) التمكين من تبادل المعلومات وفتح حوار أوسع نطاقاً بين الأطراف بشأن المسائل الراهنة والطريق إلى الأمام؛

(ج) الدعوة إلى تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية للإيكاو المتعلقة بتخفيف مخاطر التحليق فوق مناطق النزاعات. وقد عُقدت الدورة الثانية لمنتدى الأجواء الآمنة باستضافة كل من كندا واللجنة الاستشارية المعنية بالأجواء الآمنة في ٢٩-٣٠/٣/٢٠٢٢.

٩-٢ وقد أحاطت اللجنة الاستشارية المعنية بالأجواء الآمنة علماً بـ "بوابة العمليات التكتيكية التابعة لاتحاد النقل الجوي الدولي" (ITOP)، وهي منصة إلكترونية تزود المشتركين فيها بالمعلومات الأمنية والتنبيه السريعين، وأداة قائمة على شبكة الإنترنت تقدم خدماتها لما يزيد عن ١٩٠٠ مشترك، ويديرها موظفو مكتب الاتصال باتحاد النقل الجوي الدولي (IATA) وخبراء إقليميون. وتوفر هذه المنصة التنبيه الآني فيما يتعلق بالمطارات وأقاليم معلومات الطيران ومخاطر الأمن والتهديدات، كما توفر إمكانية التعاون من خلال وظيفة "الدرشة" بشأن الأمور ذات التأثير على تشغيل الخطوط الجوية على الصعيد العالمي. وكانت بوابة العمليات التكتيكية التابعة لاتحاد النقل الجوي الدولي تقدم في البداية معلومات في نفس اليوم عما قد يقيد أو يعطل الحركة الجوية لإقليم أمريكا في المقام الأول، إلا أنه اتضح أن توسيع نطاق خدمات المنصة خارج الإقليم سيكون في مصلحة المشتركين.

^٧ يستهدف المبدأ الوقائي إعطاء مزيد من الثقل للسياسات غير المؤكدة لكنها كارثية، وذلك لضمان سلامة الطائرات وطواقم الطيران والركاب في سياق تقييم مخاطر مناطق النزاعات، وتحديد التدابير الملائمة لتخفيف المخاطر. فبدلاً من التفكير في احتمال الحدوث، لابد من اعتبار تأثير المخاطر سبباً رئيسياً في ضمان التوصل إلى مستوى أعلى من الوقاية من خلال عملية لاتخاذ القرارات قائمة على الوقاية.

المبادرات الإقليمية

١٠-٢ تجري "المجموعة الموحدة لتقييم مخاطر أمن الطيران التابعة للاتحاد الأوروبي" عملية منتظمة لتقييم المخاطر، مما يسمح بتبادل المعلومات بين الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي والدوائر والوكالات المعنية، إضافةً إلى المشغلين الجويين الأوروبيين ورابطات الخطوط الجوية. وفي بداية عام ٢٠١٦، أعد الاتحاد الأوروبي "نظام الاتحاد الأوروبي للتبنيه بصدد مناطق النزاعات" (النظام) بغرض تحقيق مزيد من الاتساق في النصيحة الموجهة للخطوط الجوية. ويجمع هذا النظام بين المعلومات والبيانات المتوفرة وإمكانات تقييم مخاطر مناطق النزاعات بما يسمح بنشر المعلومات والتوصيات بشأن مخاطر مناطق النزاعات في الوقت المناسب. وهذا النظام الذي يرسم صورة مشتركة للمخاطر ويقدم التوصيات ذات الصلة على الصعيد الأوروبي، يُذكر في الوثيقة (Doc 10084) باعتباره واحدة من مجموعة أفضل الممارسات. وتُستخدم نواتج هذا النظام في دعم عملية اتخاذ القرار بشأن تدابير تخفيف المخاطر وإصدار وكالة السلامة الجوية الأوروبية لنشرة معلومات مناطق النزاعات والمذكرات الإعلامية الأخرى.

١١-٢ علاوةً على ما سلف، فقد أطلقت وكالة السلامة الجوية الأوروبية "المنصة الأوروبية لتبادل المعلومات والتعاون" (المنصة) لدعم نظام التبنيه بصدد مناطق النزاعات. وتساعد هذه المنصة - كلما أمكن - المؤسسات والمشغلين الجويين على تبادل المعلومات وإجراء عمليات تقييم المخاطر والتنفيذ السريع لتدابير تخفيف المخاطر المناسبة لضمان سلامة وأمن الرحلات الجوية. عضوية هذه المنصة مفتوحة لمؤسسات الاتحاد الأوروبي المؤهلة، والدول الأعضاء في وكالة السلامة الجوية الأوروبية والناقلين الجويين التجاريين.

١٢-٢ وتُتخذ تدابير تخفيف المخاطر على صعيد الاتحاد الأوروبي من خلال الأعمال التالية:

(أ) نشر المذكرات الإعلامية على "المنصة الأوروبية لتبادل المعلومات والتعاون" بشأن النزاعات، والمعلومات عن مناطق النزاعات وأحداث العصيان المسلح، والإعلام بالمخاطر وتوجيه التوصيات لممثلي الدول الأعضاء؛

(ب) إصدار "نشرات معلومات مناطق النزاعات" (CZIBs) التي قد تتضمن توصيات تشغيلية للبلدان التي اعتُبرت ذات مستوى مخاطرة "عالٍ" نتيجة لتقييم المخاطر من قبل الاتحاد الأوروبي، أو في أي حالات أخرى اعتُبر من الضروري فيها الكشف علناً عن المعلومات الأخرى المتوفرة؛

(ج) نشر قائمة بمناطق النزاعات، بما في ذلك مزيد من المعلومات المفصلة عن مناطق المخاطر المحددة وتوجيه التوصيات بشأن ما يجب أن تعرفه الدول الأعضاء وأعضاء المنصة.

١٣-٢ ويوجد مثال آخر لتبادل المعلومات في ممارسات هيئة الطيران الفيدرالية بالولايات المتحدة الأمريكية التي وسعت نطاق مشاركتها الدولية من خلال إتاحة المعرفة المشتركة بين الدول وخطوط الطيران، وذلك عبر توزيع المذكرات الإعلامية غير السرية بين كل أصحاب الشأن المعنيين بالطيران. وتوفر هذه المذكرات الإعلامية الفهم المشترك للشواغل المتعلقة بالمخاطر، كما توفر المعلومات والدعم لإعداد التدابير المناسبة لتخفيف المخاطر.

٣- الخلاصة

١-٣ ثمة حاجة إلى التعاون على الصعيد العالمي من أجل إنجاز المساعي لتخفيف المخاطر في مناطق النزاعات المحدقة بالطيران المدني وجعل أجوائنا أكثر أماناً. وبالرغم من أن المبادرات المعروضة في ورقة العمل هذه تساهم مباشرة في تحقيق هذا الهدف، إلا أنها تحتاج إلى الالتزام العالمي لكي تصبح فعالة. وبإعطاء الأولوية لاستعراض الوثيقة (Doc 10084) "دليل تقييم المخاطر لعمليات الطيران المدنية فوق مناطق النزاعات أو بالقرب منها" التي تشجع الدول والمنظمات على المشاركة في المبادرات الإقليمية والعالمية لتبادل المعلومات، يمكن للإيكاو أن تضطلع بالدور القيادي الضروري لضمان قيام أسرة الطيران المدني العالمية على نحو استباقي بالبناء على التقدم المحرز في مجال تخفيف المخاطر في مناطق النزاعات. وهكذا، تُدعى الجمعية العمومية إلى تأييد الإجراءات المبينة في الموجز التنفيذي لهذه الورقة.

- انتهى -