

منظمة الطيران المدني الدولي

الجمعية العمومية – الدورة الخامسة والثلاثون

اللجنة التنفيذية واللجنة القانونية

البند ١٤ من جدول الأعمال: أمن الطيران

البند ٣٧ من جدول الأعمال: برنامج عمل المنظمة في المجال القانوني

قضايا أمن الطيران

(وثيقة مقدمة من اتحاد النقل الجوي الدولي – الإياتا)

ملخص

تقدّم ورقة العمل هذه وجهة نظر صناعة شركات الطيران بشأن الخطوات التالية الهامة في ثلاثة مجالات رئيسية لأمن الطيران: (١) المسؤولية عن سلامة الطيران وتمويلها، (٢) التعامل مع المسافرين غير المنضبطين/ المشاغبين، (٣) قيود بشأن البيع غير المشروع للأنظمة الدفاعية الجوية المحمولة على الكتف ونقلها. يرد الإجراء الذي أوصت به الجمعية العمومية في الفقرة ١-٣.

١- مقدمة

١-١ على الرغم من أن هنالك العديد من القضايا المتعلقة بالأمن التي تمسّ صناعة النقل الجوي، وخاصة منذ الأحداث المأساوية في ١١ أيلول/ سبتمبر ٢٠٠١، (١١/٩)، ستركّز ورقة العمل هذه على ثلاث قضايا:

- (أ) المسؤولية عن سلامة الطيران وتمويلها،
 - (ب) التعامل مع المسافرين غير المنضبطين/ المشاغبين،
 - (ج) قيود بشأن البيع غير المشروع للأنظمة الدفاعية الجوية المحمولة على الكتف ونقلها.
- ففي هذه القضايا الثلاث تشعر الإياتا بالحاجة إلى الإنتباه العاجل للإيكاو على أعلى المستويات بسبب طبيعتها المتعددة الجوانب.

٢-١ رحّبت الإياتا بالمبادرات التي اتخذتها الإيكاو، وكانت بالفعل نشطة جداً بالنسبة لها، وخاصة منذ أحداث ١١/٩، بما فيها التتبع السريع لتعديلات المرفق ١٧ للتعامل مع القضايا العديدة التي تواجه عالم أمن الطيران. وكانت الإيكاو نشطة في كل مجال من مجالات أمن الطيران الثلاثة التي تغطيها ورقة العمل هذه وقد تمّ تحقيق تقدم هام في هذه

¹ هذا النص مقدم من الإياتا نفسها بكل اللغات.

المجالات. وحين الوقت الآن لتعزيز هذا التقدم والتطلع إلى "الخطوات القادمة" التي يجب أن تؤخذ في كل مجال من هذه المجالات الثلاثة.

٣-١ ومن جهتها، شكلت الصناعة في أيلول/سبتمبر ٢٠٠١ تحالفاً من أصحاب الشأن لتنسيق مدخلات صناعة الطيران العالمية لتحقيق نظام أمن عالمي فعال وتأمين ثقة الجمهور في الطيران المدني. وقد عمل الشركاء في هذا التحالف، والمعروفين بمجموعة عمل أمن الطيران العالمي، سوياً وبشكل فردي في مجموعة كبيرة في القضايا بما فيها القضايا الثلاث التي تمّ التعامل معها في ورقة العمل هذه. ويمكن إعتبار المواقف التي وضعت في ورقة العمل هذه كوجهة نظر موحدة لصناعة الطيران بشأن هذه القضايا.

٢- القضايا الرئيسية

المسؤولية عن سلامة الطيران وتمويلها

٢-١ تعتقد الإياتا أن للحكومات مسؤولية مباشرة عن أمن الطيران وتمويله. وتتضمن هذه المسؤولية حماية المواطنين في الجو وفي الأرض. والتهديد الأمني ضد شركات الطيران هو تعبير عن التهديد ضد الدولة وبذلك فإن أحكام وتكاليف أمن الطيران يجب أن تتحملها الدولة من العائدات العامة وليس من الضرائب أو من أجور المستخدمين المطبقة بشكل خاص على الطيران.

٢-٢ ترى الإياتا أن فرض رسوم الأمن، لا تطبق بشكل عادل في أغلب الأحيان، ولا تتسم بالقدر الكافي من الشفافية ومن الإرتكاز على التكلفة، ويمكن أن تكون تمييزية في طبيعتها حيال طرق أخرى من طرق النقل. ونظراً للحالة الهشة لصناعة النقل الجوي، لا تستطيع شركات الطيران تحمل إرهاقها بالتكاليف المضافة للتدابير الأمنية الجديدة، والمتعلقة بالأعمال ضد الدولة، سواء كانت حسنة النية أم لا.

٢-٣ حيث أن استعادة تكاليف تدابير الأمن من المستخدمين تتابع على الرغم من ذلك، تميّز الإياتا بين تمويل التدابير الأمنية المرتبطة بالطيران المدني بشكل مباشر وتلك المرتبطة بالأمن الوطني العام وبالإستخبارات. وتكاليف الأمن التي لا تُنسب بشكل مباشر إلى الطيران المدني يجب ألا تُعطى لموردي ومستخدمي خدمات النقل الجوي. وتحثّ الإياتا الدول على الإطلاع على سياسات الإيكاو بشأن الرسوم على خدمات المطارات والملاحة الجوية (الوثيقة 9082/6) الفقرة ٢٩ بشأن استعادة تكاليف التدابير الأمنية.

التعامل مع المسافرين غير المنضبطين/المشاغبين

٢-٤ يستمر المسافر غير المنضبطين/المشاغب بأن يكون تهديداً لسلامة وأمن الطيران على أساس عالمي. ويستمر وقوع الحوادث في مختلف أنحاء العالم وتتراوح بين حوادث ثانوية (المسافر الغاضب) إلى المسافرين شديد الشغب الذي يهدّد سلامة الآخرين في مباني المحطات في المطارات بل أسوأ من ذلك على متن طائرة أثناء الرحلة.

٢-٥ وتكمن إحدى المشاكل الأساسية عند تنفيذ استراتيجية فعّالة وثابتة بشأن المسافرين غير المنضبطين/المشاغبين في الصعوبة في اتخاذ إجراء قضائي ضد أولئك الذين ارتكبوا جنح جديّة على متن طائرة. ويعود ذلك بدرجة كبيرة إلى مشكلة الاختصاص القضائي. فالعديد من الأنظمة القانونية للدول لا تتضمن اختصاصاً قضائياً لإتهام شخص بجنحة لم تقع ضمن أرضها. وهذا يعني أنه غالباً ما يكون من المستحيل إتهام الجانح، إذا ارتكبت الجنحة في دولة ليست دولة الوصول وفي طائرة ليست مسجلة في دولة الوصول.

٦-٢ ولمعالجة هذه القضية، أنشأت الإيكاو، عام ١٩٩٧، تحت مسؤولية المكتب القانوني، مجموعة دراسة الأمانة بشأن المسافرين غير المنضبطين/ المشاغبيين. وخلال السنوات الثلاث التالية، وضعت مجموعة الدراسة نموذجاً للتشريع الوطني بشأن الجرح التي يرتكبها مسافرون غير منضبطين/ مشاغبون على متن طائرة مدنية. وبعد القرار ٣٣-٤ الذي اعتمد في الدورة الثالثة والثلاثين، صدر التعميم **288 LE/1**: مواد إرشادية بشأن الجوانب القانونية للمسافرين غير المنضبطين/ المشاغبيين للدول المتعاقدة في حزيران/ يونيو ٢٠٠٢.

٧-٢ في حين طُبق العديد من الدول نموذج التشريع الوطني، ما زال التطبيق العالمي بعيداً عن الاكتمال. ولذلك، ففي حين سيكون لنموذج التشريع بعض التأثير، غير أنه ليس له الأثر الواسع الذي سيحدث في حال أدمجه عدد كبير من الدول في تشريعاتهم الوطنية.

٨-٢ بالإضافة إلى الأنشطة التشريعية على مستوى الدولة، تعتقد الإيكاو أن هنالك حاجة إلى أن تستأنف مجموعة دراسة الإيكاو عملها وأن تدرس التعديلات الضرورية للصوصك الدولية الحالية (الإتفاقيات والبروتوكولات) أو ربما تضع إتفاقية أو بروتوكولاً جديداً تماماً مرتبطاً بصورة خاصة بقضية المسافرين غير المنضبطين/ المشاغبيين. ومن الواضح أنه لا يزال هنالك العديد من "الثغرات" في الصوصك الدولية الحالية والتي غالباً ما ينتج عنها تشريع وطني غير ملائم في العديد من الدول للتعامل بشكل ملائم مع المسافرين غير المنضبطين/ المشاغبيين.

الأنظمة الدفاعية الجوية المحمولة على الكتف

٩-٢ تعتبر الإيكاو أن الدول مسؤولة عن حماية الطائرات المدنية التي تعمل داخل أو عبر المجال الجوي فوق أرض تلك الدولة. ويشمل ذلك الحماية من الهجوم بالأنظمة الدفاعية الجوية المحمولة على الكتف ضد الطائرات المدنية التي تعمل في ارتفاعات حساسة، وخصوصاً أثناء مرحلتي الإقلاع والهبوط في المطارات في هذه الدولة والتمويل الكامل لأي تدابير مضادة تُطبق لمواجهة هذا التهديد.

١٠-٢ على الرغم من أن أغلب الإنتباه الذي أُعير إلى هذه القضية يتعلّق بالتدابير المضادة التقنية على متن الطائرة، تعتقد الإيكاو أنه من الضروري القيام بالمزيد من الدراسة بشأن إمكانية تنفيذ وفعالية مثل هذه الأنظمة في بيئة الطيران التجاري. فمعظم المعلومات والبيانات المتوفرة بشأن هذه الأنظمة تتعلّق بإستعمالها مع القوات الجوية. إن البيئة التشغيلية العسكرية مختلفة وفي العديد من الحالات أقل طلباً للأنظمة مقارنة ببيئة الطيران التجاري، خصوصاً بشأن ساعات التشغيل السنوية لطائرة نموذجية.

١١-٢ وبحد ذاتها، تدعم الإيكاو بشكل كامل الجهود الجارية مع المنظمات الدولية من أمثال الإيكاو والاتحاد الأوروبي ومع الدول الفردية مثل الولايات المتحدة للحصول على تفهم كامل عن إمكانية تنفيذ مثل هذه الأنظمة في بيئة الطيران التجاري.

١٢-٢ وتشعر الإيكاو أيضاً أنه يجب إيلاء المزيد من الإنتباه إلى ما يسمى بالتدابير المضادة التكتيكية (المرتكزة على الأرض والخاصة بالطيران) كبدايل حيوية للأنظمة الموجودة على متن الطائرات لمجابهة التهديد ليس فقط من الأنظمة الدفاعية الجوية المحمولة على الكتف ولكن من أنظمة أخرى مرتكزة على الأرض مثل القنابل الصاروخية التي لا تواجهها الأنظمة الموجودة على الطائرات. ولقد اشتركنا بشكل كبير بعمل لجنة خبراء أمن الطيران **AVSEC** التابعة للإيكاو بشأن هذه القضية.

١٣-٢ ومع ذلك، تشعر الإيكاو أن أكثر التدابير المضادة فعالية لهذا التهديد تتضمن منع تلك الأنظمة من أن تُستعمل أو أن تصبح تهديداً من البداية.

١٤-٢ إن جهود تحقيق هدف إزالة الخطر المتأني من الأنظمة الدفاعية الجوية المحمولة على الكتف على الطيران المدني أو على الأقل تقليصه للحد الأدنى يجب أن يبدأ بمشاركة أفضل للمعلومات الاستخباراتية بين الدول. وهناك حاجة ماسة لوضع إطار دولي أكثر فعالية وقساوة للحد من توافر مثل هذه الأسلحة لمجموعات وأفراد غير مرخص لهم وللحد من البيع غير المشروع لهذه الأنظمة ونقلها عبر الحدود الدولية.

٣- تدابير الجمعية العمومية

١-٣ تدعو الإيانات الجمعية العمومية إلى دراسة الأعمال التالية باعتبارها الخطوات القادمة الرئيسية بشأن القضايا التي وردت في ورقة العمل هذه:

(أ) الطلب من الدول إعادة تقييم آليات التمويل الحالية لأمن الطيران ضمن اختصاصها القضائي. إذ أن مسؤولية وتمويل أمن الطيران ينبغي أن تعتبر من وظائف الدولة. وينبغي أن تكون آلية التمويل هي نفسها الآلية الموجودة لقضايا أمن وطني أخرى وينبغي أن تكون غير تمييزية بالنسبة إلى أنماط النقل الأخرى. وفي حال تمّ تقييم رسوم أمن الطيران، ينبغي أن تكون متمشية مع سياسات الإيكاو الخاصة برسوم خدمات المطارات والملاحة الجوية (الوثيقة 9082/6) الفقرة ٢٩.

(ب) الطلب إلى الدول إنشاء تشريع دولي منسق للتمكن من اعتقال ومحاكمة المسافرين غير المنضبطين/ المشاغبيين كما أشير في وثيقة الإكاو: "مواد إرشادية بشأن الجوانب القانونية للمسافرين غير المنضبطين/ المشاغبيين". ويُطلب إلى الجمعية العمومية أيضاً أن توجّه مجموعة الدراسة الخاصة بأمانة الإيكاو بشأن المسافرين غير المنضبطين/ المشاغبيين لكي تستأنف عملها وأن تدرس التعديلات الضرورية للصوصك الدولية الحالية (الاتفاقيات والبروتوكولات) أو ربما أن تضع اتفاقية أو بروتوكولاً جديداً تماماً مرتبطاً بصورة خاصة بقضية المسافرين غير المنضبطين/ المشاغبيين.

(ج) توجيه الإيانات لكي تقوم بالمزيد من التحقيق في كيفية تسهيل الجهد العالمي المضاد للأنظمة الدفاعية الجوية المحمولة على الكتف عن طريق:

١- العمل مع أو من خلال هيئات دولية أخرى، لتعزيز آلية تبادل المعلومات الاستخباراتية الحالية بين الدول ووضع إطار عالمي أكثر فعالية (احتمال تعديل إتفاقية أو بروتوكول موجود أو وضع صك دولي جديد) للحد من توفّر الأنظمة الدفاعية الجوية المحمولة على الكتف وبيعها ونقلها غير المشروع عبر الحدود الدولية.

٢- أن تستمر بالعمل مع لجنة خبراء أمن الطيران AVSEC ومجموعات ملائمة أخرى لتعزيز الجهد العالمي لوضع تدابير مضادة تكتيكية فعّالة (المرتكزة على الأرض والخاصة بالطيران) لمواجهة التهديد المتأني ليس فقط من الأنظمة الدفاعية الجوية المحمولة على الكتف بل من أنظمة أسلحة أخرى مرتكزة على الأرض من أمثال القنابل الصاروخية.

٣- العمل لضمان أن تكون أي جهود يبذلها العديد من الدول لوضع تدابير تقنية على متن الطائرات منسقة وبصورة خاصة تلك المتعلقة بمعايير منح التراخيص وقضايا تقنية أخرى. وفي الحالات التي تحدّد فيها الدول أن هذه الأنظمة ضرورية، يجب أن يرتكز هذا القرار على تقييم كامل لفعالية هذه الأنظمة وإمكانية تنفيذها وأن تتحمل الدول أي تكاليف، سواء المباشرة منها أو غير المباشرة.

— انتهى —