



الاجتماع الثالث للمدراء العاميين لهيئات الطيران المدني في منطقة الشرق الأوسط  
(DGCA-MID/3)

(الدوحة، قطر، 27-29 ابريل 2015)

البند السادس: أمن الطيران والتسهيلات

(مقدمة من الاتحاد العربي للنقل الجوي)

الموجز

يلخص هذا المستند الجهود التي بذلتها الخطوط الجوية الأعضاء في الاتحاد العربي للنقل الجوي لمشاركة تقييمات التهديدات/المخاطر الناشئة عن مناطق الصراع من أجل مساعدة بعضهما البعض في التحقق من سلامة رحلاتهم. الأكثر من ذلك، ينادي هذا المستند إلى دعم دول المنطقة ويدعو إلى التعاون بين دول المنطقة للتحقق من سلامة وأمن قطاع النقل الجوي

1. مقدمة

1.1. في 17 من يوليو 2014، كانت طائرة الخطوط الجوية الماليزية على المحلقة على الرحلة رقم إم إتش 17 تعمل وفقاً للرحلة المقررة في الجدول من أمستردام إلى كوالالمبور، وحلقت على FL330 في المنطقة المحظورة. سقطت الطائرة فوق أوكرانيا ليلقى جميع الركاب البالغ عددهم 298 راكبًا حتفهم.

1.2. كشف الحادث عن القصور في نظام NOTAM المستخدم، من بين مشكلات أخرى تتضمن حظر الطيران فوق أماكن غير آمنة.

1.3. وفي ذروة الحادث، أدان جميع أصحاب المصالح سقوط طائرة تجارية ودعوا لإجراءات للتأكد من عدم تكرار الحادث مرة أخرى.

1.4. أسست ايكاو فرقة العمل المنية بمخاطر الطيران المدني والناشئة عن مناطق النزاعات والتي عرض عملها على مؤتمر السلامة رفيع المستوى الثاني في فبراير 2015م.

## 2. المناقشة

2.1. تعمل الخطوط الجوية على مدار 24 ساعة في اليوم مما يعني وجود طائرة تعمل في كل منطقة طيران في أي وقت.

2.2. على الرغم من ترحيب الاتحاد العربي للنقل الجوي بجهود ايكاو في تأسيس مخزن معلومات مركزي على شبكة الانترنت للمعلومات المتعلقة بمخاطر الطيران المدني الناشئة عن مناطق النزاعات، إلا أن الخطوط الجوية بحاجة إلى معلومات فورية بشأن المخاطر والتهديدات للتصرف بناءً عليها بالنسبة للرحلات المعنية. بناءً عليه، يحتاج المجال لمشاركة المعلومات الخاصة بالمخاطر/التهديدات وتداولها مما سيكمل من جهود الدول.

2.3. ومن ثم، انعقد الاجتماع العام السنوي للاتحاد العربي للنقل الجوي في دورته السابعة والأربعون بتاريخ 19 من نوفمبر 2014م ووافق على قرار ينص على الاجتماع العام السنوي يؤمن أنه من واجب العاملين في مجال صناعة الطيران إيجاد آلية متبادلة لمشاركة التقييمات الخاصة بالخطوط الجوية فيما يتعلق بالتهديدات المؤثرة على المسار الجوي حتى تأخذها الخطوط الجوية التي تتخذ المسارات ذاتها بعين الاعتبار في تقييمها للسلامة التشغيلية في هذه المسارات.

2.4. ونتيجة لذلك، أصدرت اللجنة التنفيذية للاتحاد العربي للنقل الجوي توجيهاتها إلى أمانة الاتحاد العربي للنقل الجوي بتشكيل مجموعة أمنية للطيران للتخطيط لآلية مشاركة للمخاطر وتنفيذها. تتضمن المجموعة رؤساء الأمن من الناقلات المعنية وتعتمد مشاركة المعلومات على ثلاثة معايير أساسية:

- عدم تحمل الخطوط الجوية أو الطرف المقدم للمعلومات لأية مسؤولية.
- أي فعل قائم على المعلومات المتسلمة عبر التبادل تصبح مسؤولية خطوط الطيران المتخذة للفعل منفردة.
- لن يتم الزام الأعضاء بتوفير مصدر المعلومات المشترك إذا كان المصدر غير متاح للعامة.

2.5. وهذه الآلية التي تنفذ بوصفها نموذج مع توقع التوسع المستقبلي لهذا النموذج على المستوى العالمي، تعمل على مستويين:

- مخزن معلومات على موقع آمن على الإنترنت حيث يمكن للأعضاء رفع نموذج إقرار موحد.
- اتصالات مغلقة بالبريد الإلكتروني بين رؤساء الأمن بشأن الأمور الحرجة لتضاف بعدها إلى المخزن.

### 3. الإجراء المطلوب من الاجتماع

#### 3.1. الاجتماع مدعو إلى:

- أ- ملاحظة جهود الخطوط الجوية العربية في هذا المجال.
- ب- دعوة الدول إلى دعم عمل إيكافو عن طريق استخدام مخزن معلومات المتوفر على شبكة الإنترنت الخاص بإيكافو وبيان إيكافو لسياق المخاطر العالمية لتطوير تقييمهم للمخاطر المحلية.
- ج- دعوة الدول في المنطقة لتقوية اتصالاتهم الفردية مع الهيئات المعنية ومشاركة المعلومات مع الخطوط الجوية في الوقت المناسب.
- د- الدعوة للتعاون بين دول المنطقة في المجال الأمني عن طريق مشاركة المعلومات وأفضل الممارسات والخبرات التي ترتقي بمستوى استعداد الدول من جانب وتساعد الخطوط الجوية على إدارة عملياتهم بشكل أفضل وعلى نحو آمن ومستدام من جنب آخر.

- أنتهى -