



الجمعية العمومية – الدورة السابعة والثلاثون اللجنة التنفيذية

البند ١٣ من جدول الأعمال: سياسة الأمن
البند ١٤ من جدول الأعمال: البرنامج العالمي لتدقيق الأمن

سياسات أمن الطيران

(ورقة مقدمة من بلجيكا نيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء^١
والدول الأعضاء الأخرى للمؤتمر الأوروبي للطيران المدني^٢)

الموجز التنفيذي	
<p>تقدم هذه الورقة اقتراحات لتحسين مستوى السياسات المتعلقة بالأمن لضمان عدم تأثر فعالية هذه السياسات بالطابع المتطور للتهديدات الإرهابية، وتعرض اقتراحات لتتقيح قرار الجمعية العمومية ٣٦-٢٠: البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة لحماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع. ويشكل الإرهاب تهديدا مطردا ومتطورا للطيران المدني. وهكذا، تبقى التدابير الأمنية المتعلقة بحماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع كلاً لا يتجزأ وضروريا لنظام النقل الجوي على المستوى العالمي. وينبغي أن تحفز المخاطر والتهديدات على تحديد سياسات أمنية فعالة.</p>	
<p>الإجراء: يرجى من الجمعية العمومية، في سياق تعديل القرار ٣٦-٢٠، إدراج الإشارة إلى المسائل الواردة في الفقرة ٣-١. كما يرجى من الجمعية العمومية تكليف المجلس بتوجيه تعليمات إلى فريق خبراء أمن الطيران بشأن المسائل الواردة في الفقرة ٣-٢. وأخيرا، يرجى من الجمعية العمومية أن تكلف المجلس بالقيام بدور قيادي فيما يخص توجيهه وتيسير وتنسيق الإجراءات المتعلقة بالسياسات المحددة أعلاه، بما في ذلك، ما يخص فريق خبراء أمن الطيران، وتنظيم مؤتمر رفيع المستوى (رؤساء الطيران المدني أو ما يعادلهم) بشأن أمن الطيران المدني خلال فترة الثلاث سنوات المقبلة لتحقيق الإجراءات في مجال السياسات المحددة أعلاه.</p>	
الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي B - الأمن - تعزيز أمن الطيران المدني على المستوى العالمي.
الأثار المالية:	لا توجد.
المراجع:	A37-WP/32 – Universal Security Audit Programme C-WP/13496 – Security Risk Indicators and Significant Security Concerns C-DEC 189/3 Doc 9902, Assembly Resolutions in Force (as of 28 September 2007)

^١ النمسا، وبلجيكا، وبلغاريا، وقبرص، والجمهورية التشيكية، والدانمرك، وإستونيا، وفنلندا، وفرنسا، وألمانيا، واليونان، وهنغاريا، وأيرلندا، وإيطاليا، ولاتفيا، وليتوانيا، ولكسمبرغ، ومالطة، وهولندا، وبولندا، والبرتغال، ورومانيا، وسلوفاكيا، وسلوفينيا، وإسبانيا، والسويد، والمملكة المتحدة.

^٢ ألبانيا، وأرمينيا، وأذربيجان، والبوسنة والهرسك، وكرواتيا، وجورجيا، وآيسلندا، ومولدوفا، وموناكو، والجبل الأسود، والنرويج، وسان مارينو، و صربيا، وسويسرا، وجمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة، وتركيا، وأوكرانيا.

١- مقدمة

١-١ ما فتئ الطيران المدني يشكل وسيلة رئيسية يستخدمها الإرهابيون للتسبب في أعداد ضخمة من الضحايا، وذلك باعتبارها أهدافا وأدوات لشن هجمات. أما التدابير الأمنية للحماية من تهديدات الإرهاب فيجب ألا تكون ثابتة. وما برحت التهديدات الإرهابية تتجدد وتتطور، وبالتالي لا بد أن تكون استجابة السياسات الأمنية بدورها فعالة.

٢- المسائل المتعلقة بالسياسات

١٧- تقييم الملحق ١٧ - الأمن من منظور التهديدات والمخاطر

٢-٢ يراعي الاستعراض الراهن للملحق ١٧ بشكل مفيد جميع التعديلات التي تعتبر ضرورية بالنسبة للقواعد والتوصيات الدولية فيما يخص الحالة الراهنة للتهديدات. ويتبع هذا الاستعراض مفهوم التدابير الأساسية التي ينبغي أن تطبقها جميع الدول الأعضاء في الإيكاو بالطريقة نفسها. وفي حين قد يشكل هذا النظام الإلزامي باستمرار أداة مفيدة إلى حد ما، هناك تحد متزايد واضح يستهدف الملحق ١٧ يتمثل في ضرورة أن يكون هيكله مرنا وابتكاريا بما يكفي لمواجهة التهديدات الجديدة والناشئة (مثلا التهديدات السيبرية، والتهديدات الداخلية)، وينبغي أن تكون تدابير الأمن محددة بما يكفي للوقاية من المخاطر الجسيمة وملائمة لتقليص حجم المخاطر الممكنة الأخرى. ويمكن لاستعراض مفهوم الملحق ١٧ من منظور المخاطر والتهديدات أن يقيّم إلى أي مدى يتم مواجهة هذا التحدي. ومن شأن هذا التقييم أن يتيح للدول الأعضاء في الإيكاو إطارا كي تكيف تدابيرها بحيث تستهدف أكثر المجالات خطورة.

٣-٢ وينبغي لاستعراض الملحق ١٧ أن يقيم أيضا دور عدم التنبؤ ومراقبة السلوك كأدوات لتقديم مزيد من الحلول الأمنية الفعالة. وتعتبر هذه المفاهيم جديدة تقريبا بالنسبة لمعظم الدول وبالتالي يمكن الترحيب بتقدير الإيكاو للقيمة المضافة لهذه التدابير بغرض توسيع نطاق فهم الدول لأهدافها وتمكينها من الاستفادة من اكتساب المعرفة المتعلقة بالممارسة والخبرة الحالية.

٤-٢ شفافية نتائج تدقيق برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق أمن الطيران

٥-٢ يعتبر برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق أمن الطيران أداة لازمة للإشراف على تنفيذ التدابير الأمنية المنصوص عليها في الملحق ١٧. ولتعزيز فعالية هذا البرنامج، ينبغي استخدام نتائج التدقيق لتحديد الحالات التي تمكّن من ترتيب أولويات التعاون الفني وبناء القدرات وتنسيقها مما يتيح نظاما قويا عالميا لحماية الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروع.

٦-٢ ويتم تبادل نتائج عمليات التدقيق التي تجريها الإيكاو مع جميع الدول الأعضاء في الإيكاو. غير أن البعض ذهب إلى أنه لا يمكن تبادل نتائج عمليات تدقيق الأمن نظرا لما تتسم به المعلومات الأمنية الواردة في نتائج التدقيق هذه من حساسية وسرية. وهناك الآن تغيير في البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران بالنسبة للدورة الثانية لعمليات التدقيق التي تركز على قدرات الدول الأعضاء في الإيكاو من حيث مراقبة الأمن. ويتيح هذا التغيير فرصة سانحة لتقديم قدر أكبر من الشفافية بشأن نتائج التدقيق دون الاضطرار إلى تبادل المعلومات الأمنية المفصلة لمستوى تنفيذ الملحق ١٧ في كل مطار على حدة.

٧-٢ وتمشيا مع النهج الوارد أعلاه، اعتمد المجلس، في دورته ١٨٩، تعريف "الشواغل الأمني الخطرة" ووافق على وضع آلية لمعالجة هذه الشواغل في الوقت المناسب. وتحظى هذه المبادرة بترحيب حار. وينبغي لتحديد الشواغل الأمنية الخطرة بواسطة نتائج البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران أن يتبعه إجراء تصحيحي عاجل تتخذه الدولة المعنية والإبلاغ عنه فورا إلى جميع الدول الأعضاء الأخرى في الإيكاو مما يمكن الدول التي لديها عمليات إلى/ من الدول المعنية من تحديد مدى ضرورة التدابير الأمنية التعويضية.

٨-٢ تمويل أنشطة الإيكاو لأمن الطيران

٩-٢ يعتبر الأمن هدفا من الأهداف الاستراتيجية للإيكاو. وينبغي تعزيز تحقيق ذلك الهدف الاستراتيجي بواسطة خطة عمل أمن الطيران الممولة من الميزانية العادية للإيكاو، وخفض حجم الاعتماد على الاشتراكات الطوعية. غير أنه يمكن تمويل مشاريع الإيكاو المحددة للمساعدة بواسطة الاشتراكات الطوعية المقدمة من الدول الأعضاء في الإيكاو.

١٠-٢ المعادلة والاعتراف المتبادل بالتدابير الأمنية

١١-٢ من الضروري، في الحالة التي تطلب فيها أي دولة أن تطبق دولة أخرى التدابير الأمنية لحماية الطائرات التي تحلق على أراضي الدولة الأولى، ولكنها انطلقت من أراضي هذه الدولة الأخيرة، أن تتعاون هاتان الدولتان بالكامل قبل وخلال عملية تنفيذ التدابير المطلوبة. ولا بد من إجراء المشاورات المسبقة من أجل فهم ما إذا كانت توجد معادلة المعايير، وبالتالي ما إذا كانت التدابير المطلوبة ستعمل لتعزيز مستوى الأمن. ولا ينبغي تنفيذ التدابير المطلوبة هذه إلا في الأوقات التي تكون فيها ذات صلة، وموضوعية وتناسبية لاحتواء التهديدات المحددة. وينبغي تقادي فرض التدابير الأمنية بصورة انفرادية من جانب دولة معينة على دولة أخرى ويجب أن يثني عن استخدام سبل أخرى لمعالجة أوجه الضعف الأمنية.

١٢-٢ من المهم تبادل المعلومات عن تكنولوجيات الكشف الأمني التي وافقت عليها الدول لاستخدامها في اختصاصاتها وبشأن خبرة الدول في مجال استعمال تكنولوجيات الكشف الأمني في بيئة المطارات. ويمكن أن تقدم هذه المعلومات ضمانات إلى الدول الأعضاء في الإيكاو فيما يخص أداء هذه التكنولوجيات من المنظورين الفني والتشغيلي، ويمكن لضمان تنفيذ هذه التكنولوجيات أن يساعد على الإقرار بمعادلة المعايير الأمنية أو فيما يخص تحقيق الإقرار المتبادل بين الدول.

١٣-٢ نقاط التفتيش الأمنية للركاب في المستقبل

١٤-٢ ركزت الهجمات والمؤامرات الإرهابية على مدى العقد الأخير على التدابير الأمنية المقبلة المنفذة في نقاط التفتيش الأمنية للركاب. وقد انطوت هذه التدابير الأمنية المعمول بها لمواجهة التهديدات على أثر سلبي على تسهيل الركاب. وينبغي الحد من هذه الآثار السلبية من خلال فهم نقاط التفتيش الأمنية للركاب مستقبلا التي تحقق الأهداف الأمنية وملاءمة الأسفار في آن واحد. وينبغي استكشاف مجالات من أجل تحقيق هذا الهدف وتشمل ما يلي:

(أ) الانتقال من القيود المفروضة على نقل السوائل والأيروسولات والهلاميات الموجودة في الأمتعة اليدوية إلى استخدام تكنولوجيا الكشف الأمني على المتفجرات السائلة. وقد وضعت أوروبا من جانبها خريطة لإزالة جميع القيود المفروضة على نقل السوائل والأيروسولات والهلاميات لإجراء الكشف الأمني على هذه المواد بحلول شهر أبريل ٢٠١٣؛

(ب) النظر في استخدام أساليب و/أو تكنولوجيا جديدة من أجل تعزيز العثور على متفجرات لا تحتوي على معادن أو تحتوي على نسبة منخفضة منها؛ مثلا أجهزة الكشف الأمني مع مراعاة معالجة نطاق المسائل التي تتعلق باستخدامها، لاسيما الصحة، والخصوصية، وحماية البيانات، وبشكل هام المعلومات عن الركاب.

١٥-٢ الكشف الأمني للأشخاص من غير الركاب

١٦-٢ يرمي التفتيش الأمني لجميع الأشخاص من غير الركاب إلى منع نقل الأشياء المحظورة إلى مناطق يوجد بها ركاب خضعوا للكشف الأمني، وأمتعة محمولة خضعت للكشف الأمني، و/أو طائرات مأمونة. ويعتبر هذا الإجراء الأمني مهما لمكافحة التهديدات الداخلية، حيث يمكن نقل الأشياء المحظورة إلى هذه المناطق، سواء عن قصد أو بإكراه من قبل

شخص مهدهد. وفيما يخص نطاق النهج المتبعة في الدول الأعضاء في الإيكاو لإجراء الكشف الأمني على الأشخاص من غير الركاب، لابد من الإقرار الموحد بأهمية إجراء الكشف الأمني على جميع الأشخاص من غير الركاب ويجب أن يكون مصحوبا بزيادة إعداد القواعد القياسية ذات الصلة الواردة في الملحق ١٧.

١٧-٢ العوامل البشرية

١٨-٢ لإضفاء الطابع المهني على موظفي الأمن، من الضروري التأكد من أن يجري تعيين وتدريب (في البداية وبشكل متكرر) الأشخاص الذين سيتولون المسؤولية لاتخاذ و/أو تنفيذ التدابير الأمنية بشكل ملائم. وينبغي أن تطبق الدول الأعضاء في الإيكاو عمليات الموافقة/الترخيص على موظفي الأمن بغية إثبات امتلاكهم و/أو حيازتهم للمهارات اللازمة فيما يخص عملية التعيين والتدريب.

٣- الاستنتاجات

١-٣ يرجى من الجمعية العمومية، في سياق تعديل القرار ٣٦-٢٠ بشأن البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة لحماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع، أن تُدرج الإشارة إلى ما يلي:

(أ) تأييد سياسات تعزيز شفافية نتائج تدقيق الأمن بالنسبة للدورة الثانية للبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران تيسيرا للتعاون الفني الفعال وبناء القدرات بين الدول الأعضاء في الإيكاو، لا سيما فيما يتعلق بالإبلاغ فورا عن الشواغل الأمنية الخطرة؛

(ب) تأييد سياسات استبدال القيود المفروضة على نقل السوائل، والأيروسولات والهلاميات في الأمتعة اليدوية من خلال الكشف الأمني على هذه المواد في نقاط التفتيش الأمنية في المستقبل؛

(ج) تخصيص تمويل خطة عمل أمن الطيران من الميزانية العادية للإيكاو؛

(د) الاعتراف بأهمية إجراء الكشف الأمني على جميع الأشخاص من غير الركاب لمنع نقل الأشياء المحظورة من قبل الأشخاص الذين لم يخضعوا للكشف الأمني إلى المناطق التي يوجد بها الأشخاص الذين خضعوا للكشف الأمني، والأمتعة المسجلة التي خضعت للكشف الأمني و/أو الطائرات المأمونة؛

(هـ) الإقرار بأهمية العوامل البشرية لتنفيذ نظام فعال لأمن الطيران، مع إيلاء المراعاة الواجبة لضمان التدريب الملائم وعملية الترخيص/الموافقة بالنسبة للأشخاص المسؤولين عن اتخاذ و/أو تنفيذ التدابير الأمنية.

٢-٣ ويرجى من الجمعية العمومية تكليف المجلس بتوجيه تعليمات إلى فريق خبراء أمن الطيران للقيام بما يلي:

(أ) تقييم فعالية الملحق ١٧ بشأن الأمن من منظور التهديدات والمخاطر؛

(ب) إجراء تقييم للدور الممكن الذي تقوم به التكنولوجيات الجديدة (مثلا أجهزة الكشف الأمني) والمفاهيم الجديدة (مثلا عدم التنبؤ ومراقبة السلوك) بالنسبة لنقاط التفتيش الأمنية للركاب في المستقبل ومواجهة التهديدات الداخلية؛

(ج) ضمان تبادل المعلومات عن تكنولوجيات الكشف الأمني، لا سيما بشأن الكشف الأمني على المتفجرات السائلة، التي وافقت الدول على استخدامها والمعلومات عن الخبرة العملية للدول في مجال استخدام تكنولوجيات الكشف الأمني؛

(د) تقديم اقتراحات لزيادة تطوير وتعزيز نطاق القواعد القياسية ذات الصلة الواردة في الملحق ١٧ بشأن: (١) إجراء الكشف الأمني على الأشخاص من غير الركاب؛ (٢) التدريب على عملية الترخيص/الموافقة بالنسبة للأشخاص المسؤولين عن اتخاذ و/أو تنفيذ التدابير الأمنية.

٣-٣ ويرجى من الجمعية العمومية تكليف المجلس بالقيام بدور قيادي فيما يخص توجيهه وتسيير وتنسيق الإجراءات المتعلقة بالسياسات المحددة أعلاه، بما في ذلك، ما يخص فريق خبراء أمن الطيران، وتنظيم مؤتمر رفيع المستوى (رؤساء الطيران المدني أو ما يعادلهم) بشأن أمن الطيران المدني خلال فترة الثلاث سنوات المقبلة لتحقيق الإجراءات في مجال السياسات المحددة أعلاه.

- انتهى -