



## الجمعية العمومية - الدورة السابعة والثلاثون اللجنة التنفيذية

البند رقم ١٣ من جدول الأعمال: سياسة الأمن

الجهود التي بُذلت مؤخراً في إقليم آسيا والمحيط الهادئ إثر المؤتمر الوزاري  
لآسيا والمحيط الهادئ بشأن أمن الطيران (APAM-AVSEC)

(ورقة مقدّمة من اليابان)

### الموجز التنفيذي

استضافت اليابان المؤتمر الوزاري لآسيا والمحيط الهادئ بشأن أمن الطيران (APAM-AVSEC) الذي انعقد في طوكيو، اليابان، في ١٣ مارس ٢٠١٠. وشارك في هذا المؤتمر وزراء ومسؤولون رفيعو المستوى من ١٨ دولة وإدارة في إقليم آسيا والمحيط الهادئ والأمين العام للايكاو واعتمدوا الإعلان المشترك لآسيا والمحيط الهادئ عن أمن الطيران. وتعرض هذه الورقة الجهود التي بُذلت مؤخراً من قبل الدول والإدارات المشاركة في أعقاب المؤتمر الوزاري لآسيا والمحيط الهادئ بشأن أمن الطيران لتحسين أمن الطيران في إقليم آسيا والمحيط الهادئ.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى:

(أ) أن تحيط علماً بالجهود التي بذلتها مؤخراً الدول والإدارات في إقليم آسيا والمحيط الهادئ؛  
(ب) أن تنتظر في إبراز المبادئ الواردة في الإعلان المشترك لآسيا والمحيط الهادئ عن أمن الطيران الذي ينبغي اعتماده خلال الدورة السابعة والثلاثين.

الأهداف الاستراتيجية:	ورقة العمل هذه مرتبطة بالهدف الاستراتيجي B: الأمن - تعزيز أمن الطيران المدني العالمي.
الآثار المالية:	لا توجد آثار مالية.
المراجع:	لا توجد مراجع.

## ١- الخلفية

١-١ جرت محاولة هجوم إرهابي حاد ضد طائرة متجهة إلى الولايات المتحدة الأمريكية في ٢٥ ديسمبر ٢٠٠٩. وقد ذكرنا هذا العمل الشنيع بأن الطيران المدني لا يزال هدفاً للإرهاب وبأنه يجب على المجتمع الدولي العمل معاً لاتخاذ إجراءات فعالة لمكافحة الإرهاب، لا سيما من خلال معالجة التهديد المحتمل لوقوع هجمات إرهابية ضد طائرات مدنية. عقب محاولة الهجوم الإرهابي، عُقدت سلسلة من المؤتمرات الوزارية بشأن أمن الطيران في أقاليم عديدة. وكان الهدف من خلال تلك المؤتمرات الإقليمية إعادة تأكيد أهمية أمن الطيران وتعزيز الشراكة والتعاون الدوليين في هذا المجال. تقرر اليابان بأن إقليم آسيا والمحيط الهادئ لا يخلو من احتمال التهديد الإرهابي إذ تكثر فيه الرحلات الجوية الداخلية والإقليمية وعبر المحيط الهادئ والدولية. ولذلك فقد رأت أنه من الضروري عقد مؤتمر على المستوى الوزاري في إقليم آسيا والمحيط الهادئ وقررت استضافة المؤتمر الوزاري لآسيا والمحيط الهادئ بشأن أمن الطيران.

٢-١ كان الهدف الرئيسي للمؤتمر الوزاري بشأن أمن الطيران إعطاء الفرصة للوزراء والمسؤولين الرفيعة المستوى عن أمن الطيران في إقليم آسيا والمحيط الهادئ لمناقشة مسائل الأمن ذات الصلة بالطيران المدني بغية ضمان أمن الطيران في الإقليم. وقد شاركت في المؤتمر الدول والإدارات الثماني عشرة التالية بالإضافة إلى أمين عام الإيكاو: أستراليا وكمبوديا وكندا ومنطقة هونغ كونغ الإدارية الخاصة التابعة للصين والهند وأندونيسيا واليابان وماليزيا وميانمار ونيبال ونيوزيلندا وباكستان والفلبين وجمهورية كوريا وسنغافورة وتايلند والولايات المتحدة الأمريكية وفيتنام. وقد ترأس المؤتمر معالي السيد سيجي مايهارا، وزير الأراضي والهيكل الأساسية والنقل والسياحة الياباني.

٣-١ اعتمد المؤتمر كنتيجة له الإعلان المشترك لآسيا والمحيط الهادئ عن أمن الطيران (فيما يلي "الإعلان المشترك لآسيا والمحيط الهادئ"). وقد أوردت الدول والإدارات المشاركة كافة أسماءها في الإعلان المشترك لآسيا والمحيط الهادئ (وانضمت تايلند إلى تلك اللائحة إثر قرار اتخذته الحكومة التايلندية خلال اجتماع عقد في ٢٢ يونيو ٢٠١٠). وتشاطرت الدول والإدارات الاستعداد للسعي لاتخاذ الإجراءات الوارد ذكرها في الإعلان المشترك لآسيا والمحيط الهادئ.

٤-١ بعد المؤتمر الوزاري بشأن أمن الطيران، استضافت سنغافورة اجتماع رؤساء الهيئات المعنية بتنظيم أمن الطيران في آسيا والمحيط الهادئ (فيما يلي "اجتماع الهيئات المعنية بالتنظيم") في ١٢ و١٣ أبريل ٢٠١٠. وقد جرى خلال اجتماع الهيئات المعنية بالتنظيم التوسع أكثر في المبادرات المنبثقة عن الإعلان المشترك لآسيا والمحيط الهادئ.

## ٢- الجهود التي بذلت مؤخراً في إقليم آسيا والمحيط الهادئ بعد المؤتمر الوزاري لآسيا والمحيط الهادئ بشأن أمن الطيران

١-٢ خلال الصيف الحالي، أجرت اليابان دراسة استقصائية ضمن إطار متابعة الجهود التي بذلتها مؤخراً الدول والإدارات المشاركة في المؤتمر الوزاري لأمن الطيران وذلك لتحسين أمن الطيران. وقد تكرم معظمهم بالإجابة على الدراسة الاستقصائية التي قمنا بها.

٢-٢ وفق الدراسة الاستقصائية التي أجريناها، أعرب عدد غير قليل من الدول عن اهتمامه في نشر تكنولوجيا التصوير المتقدم (AIT) (المساحات الضوئية الجسدية) في المطارات للرد على التهديدات الأخيرة كمحاولة الهجوم الأنفة الذكر التي جرت يوم عيد الميلاد. وقد بات بعض البلدان حالياً في مرحلة اختبار تكنولوجيا التصوير المتقدم فيما البعض الآخر ينوي زيادة عدد أجهزة التصوير المتقدم أو قرر استخدام تلك التكنولوجيا في مطاراته في وقت لاحق من هذا العام أو في بداية العام المقبل. ولكن بعض الدول أشارت إلى أنه رغم استعدادها لمباشرة استخدام تكنولوجيا التصوير المتقدم في المطارات، إلا أنها تعتبر أن القيام بذلك صعب نظراً لعدم امتلاكها المعلومات التقنية الكافية عن هذه التكنولوجيا أو لغياب الموارد المالية.

٣-٢ وتظهر الدراسة الاستقصائية التي أجريناها أنّ العديد من الدول تبدي اهتماماً في المساعدة على بناء القدرات، بغضّ النظر عن موقفها (مانح أو متلقّي). وقد أعربت بعض الدول المانحة عن استعدادها للتعاون مع مانحين آخرين لتفادي الازدواجية وتحقيق أكفأ النتائج. وتتوقّع بعض الدول المتلقّية الحصول على معونة بشكل تجهيزات من قبيل هبات مكوّنة من أجهزة مسح وأجهزة ذات صلة، فيما أعربت دول متلقّية أخرى عن أملها أن توفر الأيكاو أو الدول المانحة المزيد من التدريب لموظّفي أمن الطيران لديها، بما في ذلك مدقّقو/مفتّشو أمن الطيران.

٤-٢ من الجدير ذكره أنّ بعض الدول تجري مراجعة لتنظيماتها المحليّة الخاصّة بأمن الطيران، بما في ذلك البرامج الوطنيّة لأمن الطيران المدني (NCASPs). ويختلف محتوى تلك المراجعة من دولة إلى أخرى. فعلى سبيل المثال، تتوق بعض الدول لتعزيز برامج مراقبة الجودة لديها لتتمكّن من إلزام بعض الأطراف المعنيّة بالامتثال لتنظيماتها. وتتوي إحدى الدول مطالبة مشغلي المطارات بتصميم برامج أمن المطارات لديها على أساس مرافقها الخاصّة وحاجاتها في مجال الأمن وعملياتها. وتقوم دولة أخرى بإعادة النظر في نظام ترخيص وتدريب موظّفي أمن الطيران، أخذاً في الحسبان مفهوم نظم إدارة الأمن (SeMS).

٥-٢ وأشار بعض الدول إلى أهميّة تبادل المزيد من المعلومات المتعلّقة بأمن الطيران على المستوى الثنائي أو المتعدّد الأطراف. فعلى سبيل المثال، حين تستضيف إحدى الدول حدث سياسيّ دوليّ ضخم من قبيل اجتماع مجموعة العشرين (G20) ومجلس التعاون الاقتصادي لآسيا والمحيط الهادئ (APEC)، تحتاج تلك الدولة إلى جمع الكثير من المعلومات الخاصّة بالأمن وتبادلها وتشاطرها مع الدول الشريكة. وقد أشارت إحدى الدول إلى أهميّة المشاركة في الأيكاو وفي الشبكات الإقليميّة لنقاط الاتصال الخاصّة بأمن الطيران (مثلاً مجلس التعاون الاقتصادي لآسيا والمحيط الهادئ) في مجال النشر المبكر لمعلومات الطوارئ المتعلّقة بأمن الطيران.

### ٣- خطة المستقبل

١-٣ تواصل اليابان نشر الإعلان المشترك لآسيا والمحيط الهادئ بالتعاون مع الدول والإدارات الشريكة في إقليم آسيا والمحيط الهادئ.

٢-٣ تشجّع اليابان الدول والإدارات في إقليم آسيا والمحيط الهادئ على المشاركة في الاجتماع المقبل للهيئات المعنيّة بالتنظيم المزمع عقده في العام القادم.

-----

## APPENDIX

### **Asia-Pacific Joint Declaration on Aviation Security Tokyo, Japan 13 March 2010**

1. We, the Ministers responsible for aviation security, or their designated Representatives, from the governments of Australia, Cambodia, Canada, Hong Kong China, India, Indonesia, Japan, Malaysia, Myanmar, Nepal, New Zealand, Pakistan, Philippines, Republic of Korea, Singapore, Thailand<sup>1</sup>, United States of America, and Viet Nam, and jointly with the Secretary General of the International Civil Aviation Organization (ICAO), met in Tokyo, Japan on 13 March 2010 and affirmed our commitment to fight terrorism in all its forms, with particular attention to countering threats against civil aviation. We reaffirmed the need to enhance international aviation security standards and measures in order to respond more effectively to new and emerging threats, such as the attempted terrorist attack on a US-bound aircraft on 25 December 2009.

2. We consider terrorism a serious threat against all societies and condemn every form of terrorism, including the exploitation of civil aviation, without regard to where or when it is committed, by whom, or the ideologies supporting it. As such, we share the responsibility to act against terrorism as a whole, using all the resources available in accordance with both domestic and international law.

3. The attempted attack on 25 December 2009 has, once again, reminded us that civil aviation remains a key target for terrorism and that international cooperation is essential to counter such transnational threats. As a geographically and culturally diverse region, the Asia-Pacific depends on the international civil aviation network to connect its societies and facilitate its economic growth. For these reasons and recognizing the significant number of domestic, regional, trans-Pacific, and international flights that are potentially subject to terrorist attack, it is incumbent on us to work together, and with the aviation industry to enhance aviation security throughout the region.

4. In this joint declaration, we endorse our mutual determination to address such threats together in our region.

We hereby express our intent to:

1. Encourage governments represented at this conference, pursuant to their domestic laws, regulations and programs on civil aviation security, and in accordance with applicable Standards and Recommended Practices (SARPs) of ICAO and the capacity of each State/administration, to promote the implementation of aviation security measures in a practical manner to:

- broaden existing cooperation mechanisms among our countries/administrations and with other parties to the Chicago Convention, and the civil aviation industry, as appropriate, for information exchange and early detection of security threats to passenger security and the industry's well-being;
- share expertise, best practices and information in a range of areas related to civil aviation, such as screening and inspection techniques, detection of weapons, explosives and hazardous materials, airport security, behavioural detection, screening and credentialing of airport employees, human resource development, and research and development of relevant technologies; and

---

<sup>1</sup> Thailand joined this Joint Declaration pursuant to the resolution of the Thai Cabinet meeting on 22 June 2010.

- utilize modern technologies to detect prohibited materials and to prevent the carriage of such materials on board aircraft while respecting the privacy and safety of individuals.
2. Consider necessary changes to relevant security provisions of ICAO SARPs, including in Annex 17 and the sharing of passenger information, in order to address new and emerging threats to civil aviation;
  3. Examine information exchange mechanisms, including the use of liaison officers, and further use of Advance Passenger Information (API) provided by air carriers, to reduce the risk to air travellers and others, while ensuring effective protection for our citizens' privacy and civil liberties;
  4. Examine enhancing measures for onboard flight protection;
  5. Seek to achieve both a high level of security and the facilitation of passenger travel by various methods including the use of biometrics;
  6. Strengthen and promote travel document security and reporting, on a regular basis, lost and stolen passports, to the extent possible, to the INTERPOL Lost and Stolen Travel Document Database;
  7. Develop and implement, in accordance with ICAO policies and in coordination with other appropriate international partners, internationally strengthened and harmonized measures and best practices for air cargo security, taking into account the need to protect the entire air cargo supply chain;
  8. Promote capacity-building activities in the Asia-Pacific region to enhance aviation security of the region as a whole, recognizing the need to develop capacity to also correct deficiencies identified under the Universal Security Audit Program of ICAO. To this end, the assistance and development mechanisms should be strengthened;
  9. Continue working together, with other international partners and with the aviation industry toward greater travel security; and
  10. Urge the ICAO Assembly at its meeting 28 September – 8 October 2010 to adopt a resolution that reflects the principles contained in this declaration and that confirms civil aviation security will be accorded one of the highest priorities during the forthcoming ICAO triennium.