



المؤتمر الثاني الرفيع المستوى لأمن الطيران

مونتريال، من ٢٩ إلى ٣٠/١١/٢٠١٨

البند ٣ من جدول الأعمال: الخطة العالمية لأمن الطيران

بناء القدرات: إحداث الأثر

(مقدمة من النمسا نيابةً عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء^١ فيه،
والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني^٢)

الموجز

تنص الخطة العالمية لأمن الطيران (GASep) على أن أنشطة بناء القدرات التي تنفذها الإيكاو أو أفرادى الدول أو المنظمات الإقليمية أو الجهات المعنية على مستوى القطاع تؤدي دوراً حاسماً في دعم جهود الدول الأعضاء الرامية إلى تحقيق الامتثال لقواعد الإيكاو وتوصياتها الدولية. ويُعد التنفيذ السريع لأحكام الخطة العالمية لأمن الطيران التي تتعلق ببناء القدرات أمراً أساسياً لضمان اعتماد الإيكاو نهجاً يركز على بناء القدرات وتحقيق نتائج ملموسة ومستدامة. يرد الإجراء المعروض على المؤتمر الرفيع المستوى لأمن الطيران في الفقرة ٥.

١- المقدمة

١-١ بموجب اتفاقية شيكاغو، تتحمل الدول المتعاقدة في الإيكاو مسؤولية الامتثال لملاحق الإيكاو من أجل ضمان سلامة وأمن منظومة النقل الجوي. وفي مجال أمن الطيران، تضطلع كل دولة بمسؤولية التنفيذ الفعال والمستدام للقواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق السابع عشر، وتلك المتعلقة بأمن الطيران في الملحق التاسع.

٢-١ وهناك فهم عام يستند إلى نتائج البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران (USAP) والشواغل البارزة المحددة في مجال الأمن (SSeCs)، وهو أن التنفيذ الفعال والمستدام للقواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق السابع عشر قد ينطوي على صعوبات في العديد من الدول والأقاليم لأسباب عديدة.

^١ النمسا، بلجيكا، بلغاريا، كرواتيا، قبرص، الجمهورية التشيكية، الدنمارك، إستونيا، فنلندا، فرنسا، ألمانيا، اليونان، المجر، أيرلندا، إيطاليا، لاتفيا، ليتوانيا، لكسمبرج، مالطة، هولندا، بولندا، البرتغال، رومانيا، سلوفاكيا، سلوفينيا، إسبانيا، السويد، والمملكة المتحدة.

^٢ ألبانيا، أرمينيا، أذربيجان، البوسنة، الهرسك، جورجيا، آيسلندا، مولدوفا، موناكو، الجبل الأسود، النرويج، سان مارينو، صربيا، سويسرا، جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة، تركيا، وأوكرانيا.

٣-١ وتقرّ الخطة العالمية لأمن الطيران، لا سيما في إطار الإجراء ذي الأولوية رقم (٥) "زيادة التعاون والدعم"، بأن أنشطة بناء القدرات تؤدي دوراً هاماً في دعم الدول في الوفاء بالتزاماتها الدولية وتنفيذ تدابير أمن الطيران الأساسية بفعالية.

٢- القائمة الحالية للموارد المخصصة لبناء القدرات

١-٢ تدعم الدول الأعضاء والمنظمات الإقليمية والجهات المعنية في قطاع الطيران جهود الدول الأعضاء في سعيها لتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحقين السابع عشر والتاسع، وذلك في إطار الشراكة مع السلطات الوطنية المعنية. كما تدل المشاركة في أنشطة بناء القدرات على استعداد هذه الجهات لدعم مبادرة الإيكاو "عدم ترك أي بلد وراء الركب".

٢-٢ وتلتزم أوروبا التزاماً بالغاً بإعداد وتنفيذ أنشطة بناء القدرات كما يتبين من الإجراءات التي تتخذها فرادى الدول والمنظمات الأوروبية مثل الاتحاد الأوروبي (EU) واللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC). وتكرّس موارد كبيرة، بشرية ومالية، لأنشطة بناء القدرات هذه المصممة لتلبية الاحتياجات الفعلية والعملية للدول الشريكة.

٣-٢ وفي ظل وجود مجموعة متنوعة من مقدمي الخدمات، من القطاعين العام والخاص، في مجال أنشطة بناء القدرات، هناك حاجة إلى إدراك شامل للموارد البشرية والمالية المتاحة، والأنشطة التي تم إعدادها (كالدورات التدريبية والدعم التقني/التوجيه، وتوفير التدريب، وحلقات العمل)، والهيئات التي لديها القدرة على تصميم وتنفيذ أنشطة بناء القدرات. وكما ورد في الخطة العالمية لأمن الطيران (الفقرة ٥ ز))، ينبغي أن تحرص الإيكاو على رسم صورة متكاملة لجميع أنشطة بناء القدرات (الدول، والإيكاو، والمنظمات الأخرى، والقطاع، إلخ)، باعتبار ذلك أولوية، وبمساعدة من برنامج العمل من أجل سلامة الطيران (ASAP)، وجعل النتائج متاحة في أقرب وقت ممكن بحيث يتسنى تحديد طريقة مناسبة للمضي قدماً. ولن يفيد ذلك فقط في توضيح الأنشطة القائمة بالفعل، ولكن سيساعد أيضاً على تحديد ما إذا كانت هناك أي فجوات تحتاج إلى المعالجة فيما يخص بناء القدرات وتجنب الازدواجية والتكرار.

٣- رسم صورة لأنشطة بناء القدرات الحالية

١-٣ في ظل شح الموارد البشرية والمالية ومتى كانت الحاجة إلى بناء القدرات تتجاوز العرض في بعض الأحيان، يكون من الضروري إعطاء الأولوية لأنشطة بناء القدرات، وضمان تحقيق هذه الأنشطة للنتائج المتوقعة منها، لا سيما من خلال استخدام مؤشرات الأداء الرئيسية.

٢-٣ ويعتبر تبادل المعلومات بشأن أنشطة بناء القدرات سعياً لتحقيق أقصى قدر من الكفاءة وتجنب تكرار الأنشطة المتماثلة في الدول نفسها وضمان ترتيب أولويات الدول والإجراءات بشكل مناسب أمراً أساسياً لتحقيق كفاءة النظام بشكل عام.

٣-٣ ولتجنب الازدواجية في الجهود المبذولة وضمان تلقي الدول ذات الحاجة للنوع المطلوب من أنشطة بناء القدرات، ينبغي على الإيكاو، باعتبار ذلك أولوية وبمساعدة برنامج العمل من أجل سلامة الطيران (ASAP)، تحديد الأنشطة التي تم تنفيذها بالفعل أو التي يجري تنفيذها أو تلك المعتمز الاضطلاع بها من قبل الدول والمنظمات الإقليمية (مثل اللجنة الأفريقية للطيران المدني (لجنة أفكاك) واللجنة العربية للطيران المدني (ACAO) واللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC) والاتحاد الأوروبي (EU) ولجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية (LACAC) والجهات المعنية في القطاع (مثل المجلس الدولي للمطارات (ACI) واتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا))، كما يرد في الخطة العالمية لأمن الطيران. وينبغي الحفاظ على سرية بعض الأنشطة، عند الضرورة.

٤-٣ ولا بد من إتاحة الصورة العامة هذه في أقرب وقت ممكن كي يمكن تحديد الطريقة المناسبة للمضي قدماً. وذلك من شأنه أن يضمن عدم تنفيذ النوع نفسه من الأنشطة من قِبَل مختلف مقدمي الخدمات، كما يساعد على تحديد ما إذا كانت هناك أي ثغرات يلزم معالجتها، أي الدول التي تحتاج إلى المساعدة ولا تتلقاها. ومن شأن ذلك أن يمكن الإيكاو من

التدخل حيثما توجد ثغرات في أنشطة بناء القدرات لا تسدها بالفعل الجهات الأخرى.

٣-٥ وكما تفضي عملية رسم الصورة العامة هذه إلى تهيئة الظروف المواتية للتعاون من خلال الإقرار بالقيمة المضافة التي تتمخض عنها أنشطة بناء القدرات التي تضطلع بها فرادى الدول والمنظمات الإقليمية والقطاع، وإبراز التكامل القائم فيما بينها. وذلك لا يفيد الشركاء المعنيين فحسب، بل يخدم في نهاية المطاف جميع أهداف الإيكاو، ولا سيما ما يتعلق منها بتنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران.

٤- تركيز الجهود على الإجراءات ذات الأثر البالغ والتي تعزز استمرارية الأنشطة

٤-١ تُعتبر النتائج العملية لمبادرات بناء القدرات من حيث استدامة وفعالية أمن الطيران على أرض الواقع متباينة حتى الآن، حيث قامت بعض الدول بتحسين مستوى الامتثال الفعال لديها إلى حد كبير، في حين لم تحقق دول أخرى سوى تقدماً ضئيلاً إن حققته أصلاً. وينبغي على الإيكاو، بوصفها المنظمة التابعة للأمم المتحدة والرائدة في مجال الطيران، أن تستخدم سلطتها على أعلى مستوى، مستوى الأمانة العامة للإيكاو ورئيس المجلس، لتأمين الالتزام السياسي من قبل الدول الأعضاء التي تستفيد من أنشطة بناء القدرات لضمان استمرارية التدابير وتطبيقها وإنفاذها على نحو سليم على المستوى الوطني. ومن بين الإجراءات التي لها تأثير كبير في العادة الزيارات الخاصة من قبل الأمانة العامة للإيكاو و/أو رئيس مجلسها، إلى دولة ما لعقد اجتماعات مع رئيس الدولة أو مع الوزراء. ويتمشى ذلك مع الحاجة إلى إبداء "إرادة سياسية طويلة الأجل للتحسين" والالتزام الذي تتلقى/تحتاج إلى المساعدة "للاستفادة من المساعدة في تحسين التنفيذ الفعال" على النحو الوارد في الخطة العالمية لأمن الطيران.

٤-٢ وبالإضافة إلى ذلك، عندما يجري النظر في خطة التحسين الوطنية، ينبغي أن تدعو الإيكاو إلى المساهمة من جميع الدول والمنظمات التي لديها قدرة على تقديم المساعدة. ويتعين أن تعمل الإيكاو كمنسق، ومتى كانت هناك حاجة إلى الاستعانة بمقدمي خدمات - يعين على الإيكاو التعاون في إطار شراكة معهم لتلبية احتياجات دولة ما بصورة كلية. وهذا من شأنه أيضاً تيسير توجيه المساعدة استناداً إلى الصورة العامة للمخاطر في الدول، كما يرد في الخطة العامة لأمن الطيران (انظر ٥ د)). وعلاوة على ذلك، وفي مرحلة تصميم خطة التحسين الوطنية، ينبغي الاتفاق على مؤشرات الأداء أثناء مرحلة الإعداد، وتتبعها أثناء التنفيذ، واستخدامها كأدوات قياس لرصد النتائج.

٤-٣ كذلك فإن التدخل على المستوى السياسي والتنسيق الفعلي في إطار خطة تحسين الوطنية سيثمران توجيه موارد الإيكاو المحدودة إلى الإجراءات التي من شأنها دعم الدول في تحقيق الامتثال للتدابير الأمنية الأساسية المحددة في القواعد والتوصيات الدولية للإيكاو، بما يتمشى مع التزاماتها بموجب اتفاقية شيكاغو.

٥- الإجراء المطلوب من المؤتمر الرفيع المستوى.

- ٥-١ يُرجى من المؤتمر الرفيع المستوى لأمن الطيران القيام بما يلي:
- (أ) الطلب إلى الإيكاو رسم صورة عامة للموارد الحالية ومقدمي الخدمات في مجال بناء القدرات من أجل التوصل إلى إدراك شامل للقدرات المتاحة؛
- (ب) الطلب إلى الإيكاو رسم صورة عامة لأنشطة بناء القدرات الجارية منها أو المعترزم الاضطلاع بها من أجل بلورة نظرة شاملة على الوضع؛
- (ج) حث الإيكاو على تركيز جهودها على الإجراءات رفيعة المستوى لتأمين الالتزام السياسي من جانب الدول المستفيدة وتعزيز استدامة الفوائد التي تثمرها أنشطة بناء القدرات.

- انتهى -