



## الجمعية العمومية - الدورة التاسعة والثلاثون اللجنة التنفيذية

البند رقم ١٦ من جدول الأعمال: سياسة أمن الطيران

### إعداد خطة عالمية لأمن الطيران (GASeP)

(ورقة مقدّمة من مجلس الإيكاو)

#### الموجز التنفيذي

ستنتهي خلال هذه السنة المدة المعتمدة لاستراتيجية الإيكاو الشاملة لأمن الطيران (ICASS)، بينما ركّزت المناقشات الخاصة بوضع سياسة محددة وإطار عام للبرامج في المستقبل لتحل محل استراتيجية الإيكاو الشاملة لأمن الطيران على وضع خطة "عالمية" تتمحور حول الطموحات في مجال أمن الطيران والتي يتعين أن يحققها بشكل متضافر المجتمع الدولي.

وتقدّم ورقة العمل هذه اقتراحاً بإعداد الخطة العالمية لأمن الطيران (GASeP)، والتي تلبي احتياجات الدول والأقاليم للمساعدة على توجيه جهود جميع الدول والجهات المعنية الأخرى في مجال أمن الطيران، وذلك من خلال مجموعة من الأهداف والآجال المتفق عليها دولياً. وتتضمن ورقة العمل هذه اقتراحاً يقضي بإجراء مشاورات منهجية وشاملة مع الدول الأعضاء ومسؤولي قطاع الطيران للتوصل إلى توافق في الآراء بشأن الخطوط العريضة للخطة العالمية لأمن الطيران وكامل مضمونها، بما في ذلك ما يلائم من أهداف وآجال بما يعكس بدقة احتياجات الدول والأقاليم.

الإجراءات: الجمعية العمومية مدعوة إلى القيام بما يلي:

- تكليف المجلس بمواصلة إعداد الخطة العالمية لأمن الطيران على أساس أهداف وآجال عالمية وواضحة وجماعية في مجال أمن الطيران، استناداً إلى مؤشرات ملموسة وقابلة للقياس؛
- تكليف الأمانة العامة بالتشاور مع الدول الأعضاء لتحديد عناصر الخطة العالمية لأمن الطيران وتقيحها استناداً إلى المرفقات (أ) و(ب) و(ج)؛
- الموافقة على خريطة الطريق والجدول الزمني المقترحين، على النحو الوارد في المرفق (د).

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي (ج) - الأمن والتسهيلات.
الآثار المالية:	سيجري تنفيذ استراتيجية الإيكاو الشاملة لأمن الطيران والخطة العالمية لأمن الطيران وذلك رهناً بالموارد المتاحة في ميزانية البرامج العادي للسنوات ٢٠١٧-٢٠١٩ و/أو من خلال التبرعات.
المراجع:	الورقة A39-WP/20 - تنفيذ البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر الورقة A39-WP/28 - تقرير عن برنامج الإيكاو للتعاون الفني في مجالات السلامة والأمن والتسهيلات والبيئة الورقة A39-WP/14 - استراتيجية الإيكاو الشاملة لأمن الطيران الورقات A38-WP/13 و A37-WP/18 و A37-WP/75 الوثيقة Doc 10022 - قرارات الجمعية العمومية السارية المفعول (في ٤/١٠/٢٠١٣)

## ١ - المقدمة

١-١ ستنتهي المدة المعتمدة لاستراتيجية الإيكاو الشاملة لأمن الطيران (ICASS) عند نهاية الفترة الثلاثية الحالية، والتي شكلت إطار العمل الرئيسي للمنظمة في مجال أمن الطيران لفترتين ثلاثيتين. وبالنظر إلى الاتجاهات والتحديات والفرص المتاحة التي ينبغي أن يستجيب لها الإطار العام المقبل، أخذ المجلس في الاعتبار الدروس المستفادة من "استراتيجية الإيكاو الشاملة لأمن الطيران" ويرى أنه أن الأوان لبلورة رؤية محددة ووضع خريطة طريق للانتقال من "استراتيجية الإيكاو الشاملة لأمن الطيران" إلى الخطة الجديدة التطلعية والشاملة والمتمثلة في "الخطة العالمية لأمن الطيران".

٢-١ واستناداً إلى ما حققته من نجاح الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP) والخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP)، ستستفيد الدول ومسؤولو قطاع الطيران من خطة أمن الطيران التي تتسم بطابع "عالمي" فعلي. وستقدم هذه الخطة الإرشادات من أجل تحديد الأولويات على المستوى الدولي والإقليمي والوطني، مما يتيح إطاراً عاماً يمكن الدول من التعاون فيما بينها ومع الجهات المعنية لتحقيق الأهداف المشتركة وإيجاد حلول عالمية للتحديات المشتركة وتوجيه الجهود من أجل زيادة تعزيز أمن الطيران. ويمكن الاستفادة من الخطين العالميتين المذكوريتين، مع الحرص في الوقت ذاته على الإقرار بالاختلاف الكبير بين أمن الطيران من جهة وبين السلامة الجوية والملاحة الجوية من جهة أخرى.

## ٢ - استعراض الوضع الحالي

١-٢ ساعدت عناصر السياسة العامة التالية على صياغة توجهات برنامج أمن الطيران وعلى التركيز على تحديد أولويات المنظمة:

أ) إعلان أمن الطيران، الذي تم اعتماده بموجب قرار الجمعية العمومية ٣٧-١٧ والذي أكد مجدداً التزام الدول الأعضاء بتعزيز أمن الطيران على المستوى العالمي؛

ب) استراتيجية الإيكاو الشاملة لأمن الطيران، التي تركز على مجالات التركيز الاستراتيجي السبعة للمنظمة خلال فترتين ثلاثيتين (٢٠١١-٢٠١٦) والتي اعتمدها الدورة السابعة والثلاثون للجمعية العمومية؛

ج) استنتاجات وتوصيات المؤتمر الرفيع المستوى لأمن الطيران لعام ٢٠١٢ والتي ترمي إلى تعزيز إطار أمن الطيران على المستوى العالمي، لا سيما من خلال التخفيف من حدة المخاطر التي تستهدف أمن الشحن والبريد الجويين ومعالجة التهديدات الداخلية؛

د) القرارات التي اعتمدها الجمعية العمومية للإيكاو بشأن البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال أمن الطيران.

٢-٢ وبناء على الأدوات الواردة أعلاه، فقد قطعت المنظمة شوطاً فيما يخص تنفيذ مهامها في مجال أمن الطيران، واشتمل ذلك على ما يلي: تعزيز التدابير الأمنية الفعالة على المستوى الدولي؛ وتعزيز تنفيذ وتنسيق المبادرات المتعلقة بالمساعدة وبناء القدرات وإقامة الشراكات؛ وتعزيز القدرة على الاستجابة للتهديدات الجديدة والناشئة؛ وضمان الكفاءة فيما يخص أنشطة التدقيق والمتابعة.

٣-٢ ومع ذلك، يبقى أن مسألة تعزيز أمن الطيران على المستوى العالمي تشكل مهمة جسيمة ذات طابع معقد ومتغيرة باستمرار مع عدم وجود إمكانية حقيقية لاحتواء المخاطر بشكل كامل. فعلى سبيل المثال، لا بد أن تبذل الدول ومسؤولو قطاع الطيران المزيد من الجهود المتضافرة من أجل تعزيز التكنولوجيا والابتكار في الإجراءات اللازمة لمواجهة التحديات الراهنة والمقبلة المقترنة بأمن الطيران. ويتعين اتباع نهج أكثر تكاملاً بين سلامة وأمن الطيران، كما تدلّ على ذلك قضايا مثل الأمن الإلكتروني ونظم الطائرات الموجهة عن بعد؛ ويتطلب أمن الطيران اتباع نهج متعدد التخصصات يضمن التنسيق الملائم مع مجالات التسهيلات وأمن الطيران

والملاحة الجوية وغيرها من المجالات. وينبغي التشجيع على زيادة تبادل المعلومات الحيوية في الوقت المناسب بين الدول ومسؤولي قطاع الطيران، وبين المهنيين العاملين في مجال أمن الطيران والشركاء الذين لديهم حاجة إلى المعرفة، كما تنكّل على ذلك الأحداث الأخيرة المرتبطة بعمليات الطيران المدني بالقرب من مناطق النزاعات.

### ٣- الاعتبارات الرئيسية

١-٣ ينبغي أن ينتقل التركيز فيما يخص وضع إطار عام في مجال أمن الطيران في المستقبل من تركيز يتمحور حول الإيكاو إلى نهج يحدد الطموحات والمسؤوليات المشتركة بين جميع الدول، وذلك من أجل المساعدة على توجيه جهود الدول فيما يخص تعزيز أمن الطيران بشكل تدريجي. وفي إطار مواصلة إعداد الخطة العالمية لأمن الطيران، تُقترح الاعتبارات الرئيسية التالية، والتي تأخذ في الاعتبار التوصيات الصادرة عن فريق خبراء أمن الطيران (الاجتماع السابع والعشرون لفريق خبراء أمن الطيران، مارس ٢٠١٦):

(أ) ينبغي أن تظلّ مجالات التركيز الاستراتيجي السبعة المحددة في "استراتيجية الإيكاو الشاملة لأمن الطيران" بوصفها أساساً متيناً لمعالجة التحديات الأمنية الراهنة والمُقبلة، وبالتالي ينبغي استخدامها للمساعدة على صياغة الخطة العالمية لأمن الطيران. ومن المتوخى أن تنتقل استراتيجية الإيكاو الشاملة لأمن الطيران بشكل سلس إلى الخطة العالمية لأمن الطيران عند اعتماد هذه الأخيرة، مما يمكن من تجديد التركيز على المجالات الاستراتيجية في استراتيجية الإيكاو الشاملة لأمن الطيران ضمن إطار عالمي أكثر شمولاً. ويمكن أن يُدرج ضمن ذلك أيضاً استراتيجيات مساندة أخرى (مثلاً استراتيجية المساعدة وبناء القدرات)؛

(ب) ينبغي أن يستند العنصر الأساسي إلى مفهوم تعزيز أمن الطيران بشكل تدريجي كهدف رئيسي، بما يتمشى مع هدف الإيكاو الاستراتيجي في هذا المجال. ولأغراض عملية، يُعرّف تعزيز أمن الطيران بأنه تعزيز كفاءة وفعالية أمن الطيران للتخفيف من حدّة الأفعال ومحاولات التدخل غير المشروع والتخفيف من حدّة آثارها؛ ويتعلق الأمر بتحقيق واكتساب تحسينات نوعية مع الحرص في الوقت نفسه على احتواء التكاليف الأمنية؛

(ج) ينبغي أن تتمحور أهم العناصر اللازمة لتحديد معالم الخطة العالمية لأمن الطيران، على النحو المبين في المرفق (أ)، حول ستة مواضيع رئيسية، يمكن أن تتحقّق في إطارها أهداف وأجال محدّدة. ويشمل ذلك أيضاً أربعة مجالات واسعة تتعلق بـ "العناصر التمكينية"، والتي تساهم في تحقيق الأهداف التي لا ترتبط بموضوع أساسي ما فحسب بل بجميع المواضيع. وبالرغم من أنه ينبغي تحديد مزيد من التفاصيل في الخطة العالمية لأمن الطيران وتوضيحها، يمكن استخدام المواضيع الرئيسية الستة للخطة العالمية بما يساعد على توجيه المداولات؛

(د) جدول محتويات إرشادي يعرض الشكل المقترح للخطة، على النحو المبين في المرفق (ب)؛

(هـ) تحديد أهداف وأجال قصيرة ومتوسطة وربطها بأهداف طويلة المدى لتحقيق تحسينات كبرى، استناداً إلى القائمة الإرشادية التي ترد في المرفق (ج). وفي حين تم ترشيح الأهداف والآجال فيما يخص السلامة الجوية والملاحة الجوية، فإن الأمر لا يسري بعد على أمن الطيران ويلزم إجراء مزيد من المناقشة في هذا الشأن. ومن السابق لأوانه اقتراح ما قد تتطوي عليه الأهداف والآجال المحدّدة للخطة العالمية لأمن الطيران؛

(و) اختيار مؤشرات الأداء، بحيث يمكن رصد مدى تحقيق الأهداف من خلال مؤشر واحد على الأقل فيما يخص أي سنة محددة متفق عليها. وينبغي أن تكون المؤشرات مبسطة نسبياً، وسهلة التطبيق وفعالة من

حيث التكاليف، بما يمكن جميع الدول الأعضاء من استخدامها، حسب الاقتضاء، مع مراعاة ظروفها وأولوياتها الخاصة. ويمكن أن يكون أحد المؤشرات محدد مستوى التنفيذ الفعال الذي يتم تقييمه بواسطة البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر؛

(ز) الحاجة إلى إجراء مشاورات على نطاق أوسع بما يمكن جميع الدول الأعضاء والمنظمات وقطاع الطيران من المساهمة في هذه الخطة و"الانضمام إليها".

٢-٣ وبناءً على ما تقدم، يتوخى المجلس إعداد "الخطة العالمية لأمن الطيران" بطريقة مُحكمة ومنسقة بالاستناد إلى آراء الدول الأعضاء والمنظمات الدولية والمنظمات الإقليمية وأوساط الطيران المدني ككل. وستشكل المشاورات المنهجية والشاملة عاملاً حاسماً من عوامل النجاح للتأكد من أن عملية توافق الآراء التي ميزت التقدم المحرز إلى حد الآن في مجال أمن الطيران على المستوى العالمي تبقى هي الأساس؛ وأن الأهداف والآجال تناسب الدول والأقاليم المعنية.

#### ٤ - سُبُل المضي قُدماً

١-٤ يتضمّن المرفق (د) اقتراحاً محدداً بشأن خريطة الطريق والإطار الزمني للموافقة النهائية على الخطة العالمية لأمن الطيران وتنفيذها. وقد تنطوي سُبُل المضي قُدماً على نهج ذي مرحلتين. في إطار المرحلة الأولى، التي تبدأ من الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية إلى أواخر عام ٢٠١٨، تُجري الإيكاو مشاورات منتظمة وتدعو إلى إقامة حوار مفتوح وتشجع على الحصول على آراء الدول الأعضاء والجهات المعنية من خلال عقد مجموعة من المؤتمرات الإقليمية و/أو من خلال أشكال أخرى من عمليات التشاور الإقليمية. وسيشمل ذلك أيضاً عقد مؤتمر رفيع المستوى في منتصف عام ٢٠١٨ من أجل التوصل إلى توافق آراء عالمي بشأن الخطة العالمية لأمن الطيران والتزام الدول بالأهداف والآجال الواردة فيها. ويتوقع أن تؤدي المرحلة الثانية إلى قيام المجلس بإقرار الخطة العالمية لأمن الطيران لتنفيذها في أواخر عام ٢٠١٨.

٢-٤ وأحاط المجلس علماً بأن إعداد الخطة العالمية لأمن الطيران سينتطلب من الأمانة العامة للإيكاو عملاً متواصلًا، وأشار أيضاً مع التقدير إلى الموارد والخبرات المقدمة من فريق خبراء أمن الطيران للمساعدة على إجراء ما يلزم من مراجعة دورية للخطة المقترحة.

#### ٥ - الترتيبات الانتقالية

١-٥ من المزمع إدراج مجالات التركيز الاستراتيجي المحددة في "استراتيجية الإيكاو الشاملة لأمن الطيران" في "الخطة العالمية لأمن الطيران"، بقدر ما تظل سارية وصالحة. وكما جاء في الورقة A39-WP/14 بشأن استراتيجية الإيكاو هذه، فإلى حين اعتماد الخطة العالمية لأمن الطيران من أجل تنفيذها في عام ٢٠١٩، يُقترح أن تواصل المنظمة الاسترشاد باستراتيجية الإيكاو المذكورة بما يضمن مواصلة العمل بسياسة محددة وإطار برنامجي عام في الإيكاو.

## المرفق (أ) المواضيع الرئيسية





## المرفق (ب)

## جدول المحتويات الإرشادي

	الموجز التنفيذي
المقدمة	الفصل الأول
تقييم الوضع <ul style="list-style-type: none"> <li>• التقدم المحرز حتى الآن لتعزيز أمن الطيران العالمي</li> <li>• آفاق التهديدات والمخاطر</li> <li>• نقاط الضعف في شبكة النقل الجوي</li> <li>• التوجهات في مجال النقل الجوي ذات الصلة بأمن الطيران</li> </ul>	الفصل الثاني
الحاجة إلى خطة عالمية لأمن الطيران المبادئ الرئيسية والأساسية لأمن الطيران شركاء أمن الطيران	الفصل الثالث
أولويات أمن الطيران	الفصل الرابع
الأهداف والآجال	الفصل الخامس
العناصر التمكينية	الفصل السادس
الاستراتيجيات المساندة	الفصل السابع
خطة العمل لأغراض التنفيذ	الفصل الثامن
رصد التقدم المحرز والإبلاغ عنه	الفصل التاسع
نظام الإدارة	الفصل العاشر
حسب الاقتضاء	المرفقات



## المرفق (ج)

### قائمة إرشادية بالأهداف والآجال

<b>الهدف الأول:</b>	<b>تحسين الكفاءة لمواجهة جميع التهديدات ضد أمن الطيران</b>
الأجل رقم ١:	بحلول عام ٢٠٠٠، تكون الدول قد طبقت مناهج فعالة لتقييم التهديدات والمخاطر؛
الأجل رقم ٢:	بحلول عام ٢٠٠٠، تكون الدول قد بذلت جهوداً كبيرة للترويج للتدابير والمناهج القائمة على المخاطر؛
الأجل رقم ٣:	بحلول عام ٢٠٠٠، تكون الدول قد نفذت آليات لضمان تبادل المعلومات عن التهديدات على نحو أكبر؛
<b>الهدف الثاني:</b>	<b>تحقيق أعلى مستويات التنفيذ الفعال لأحكام الملحق السابع عشر للإيكاو</b>
الأجل رقم ٤:	بحلول عام ٢٠٠٠، التزام الدول والأقاليم بتحسين مستويات أمن الطيران إلى حد كبير؛
الأجل رقم ٥:	بحلول عام ٢٠٠٠، تعبئة موارد مالية إضافية من أجل تطبيق إجراءات أمن الطيران بفعالية؛
الأجل رقم ٦:	بحلول عام ٢٠٠٠، التقليل على نحو كبير من عدد الدول التي لديها شواغل بارزة في مجال الأمن؛
<b>الهدف الثالث:</b>	<b>تعزيز تنمية الموارد البشرية في مجال أمن الطيران</b>
الأجل رقم ٧:	بحلول عام ٢٠٠٠، تكون الدول قد اتخذت خطوات فعلية لتشجيع ثقافة الأمن في جميع المنظمات؛
الأجل رقم ٨:	بحلول عام ٢٠٠٠، تكون الدول قد بذلت جهوداً كبيرة لتطوير قدرات المهنيين العاملين في مجال الأمن؛
<b>الهدف الرابع:</b>	<b>التدابير الأمنية التي تتسم بالكفاءة والفعالية من خلال الابتكار في العمليات والتكنولوجيات الجديدة</b>
الأجل رقم ٩:	بحلول عام ٢٠٠٠، تكون الدول قد عملت على تعزيز القدرات التكنولوجية لمواجهة الخطر الذي تشكله السوائل والأيروسولات والهلاميات (LAGs)؛
الأجل رقم ١٠:	بحلول عام ٢٠٠٠، تكون الدول قد بذلت جهوداً كبيرة لتعزيز البحوث والتشجيع على الابتكار؛
الأجل رقم ١١:	بحلول عام ٢٠٠٠، تكون جميع الدول قد استخدمت أدوات الإيكاو لتبادل أفضل الممارسات فيما يخص الكشف الأمني؛
الأجل رقم ١٢:	بحلول عام ٢٠٠٠، تكون الدول قد بذلت جهوداً أكبر للاعتراف بإجراءات الدول الأخرى حيثما تعتبر معادلة لإجراءاتها؛
<b>الهدف الخامس:</b>	<b>تعزيز التنفيذ من خلال بناء القدرات</b>
الأجل رقم ١٣:	بحلول عام ٢٠٠٠، تعزيز الشراكات الإقليمية من أجل تنفيذ أنشطة بناء القدرات الفعالة والموجهة للاستفادة منها في المبادرات والخطط الإقليمية؛
<b>الهدف السادس:</b>	<b>اتباع نهج متكامل فيما يخص سلامة وأمن الطيران وغيرها من المجالات</b>
الأجل رقم ١٤:	بحلول عام ٢٠٠٠، تكون جميع الدول قد بذلت مزيداً من الجهود لاتباع نهج متعدد التخصصات في مجال أمن الطيران.



المرفق (د)  
خريطة الطريق والجدول الزمنية المقترحة

المرحلة	الإجراء	الجدول الزمني
١	إقرار مفهوم وخطة عمل الخطة العالمية لأمن الطيران (GASeP)	الفصل الأخير من عام ٢٠١٦
٢	إكمال المشروع الأول للخطة العالمية لأمن الطيران للتشاور بشأنه	الفصل الثاني من عام ٢٠١٧ (بعد الاجتماع الثامن والعشرين لفريق خبراء أمن الطيران (AVSECP/28))
٣	التشاور مع الدول الأعضاء وجميع الجهات المعنية من خلال عقد مجموعة من عمليات التشاور الإقليمية	الفصل الثالث من عام ٢٠١٧ إلى الفصل الثاني من عام ٢٠١٨
٤	عقد مؤتمر رفيع المستوى لضمان الاتفاق على الخطة العالمية لأمن الطيران (GASeP) والالتزام بأهدافها	الفصل الثاني من عام ٢٠١٨
٥	إقرار المجلس الكامل للخطة العالمية لأمن الطيران لأغراض تنفيذها	الفصل الأخير من عام ٢٠١٨ (الدورة ٢١٥)
٦	تقديم تقرير مرحلي إلى الدورة الأربعين للجمعية العمومية للايكاو	الفصل الأخير من عام ٢٠١٩

- انتهى -