



## الجمعية العمومية - الدورة الحادية والأربعون

### اللجنة التنفيذية

البند رقم ٢٤: برنامج المساعدة الفنية

دعم ومساعدة الدول الجزرية الصغيرة النامية في منطقة المحيط الهادي لكي تتمكن من استيفاء مراحل أداء العناصر الحاسمة للخطة العالمية لأمن الطيران والتحضير لنهج الرصد المستمر للبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وغير ذلك من المتطلبات

(مقدمة من نيوزيلندا)

#### الموجز التنفيذي

تواجه الدول الجزرية الصغيرة النامية في منطقة المحيط الهادي (PSIDS) تحديات عديدة في تنفيذ قواعد الايكاو وتوصياتها الدولية في مجال الأمن. وتشمل العوامل المساهمة القيود الأساسية على الموارد المالية والبشرية ومكان العمل والتواصل بين هذه الدول والايكاو.

ومن المهم للغاية أن تتفهم الايكاو هذه التحديات وتستجيب لها، لتمكين الدول الجزرية الصغيرة النامية في منطقة المحيط الهادي من تلبية متطلبات مراحل أداء الخطة العالمية لأمن الطيران والبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران - نهج الرصد المستمر. وستركز هذه الورقة على اقتراح إجراءات ملموسة وقابلة للتحقيق لكي تنفذها الايكاو.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى:

- أخذ العلم بالتحديات الأساسية التي تواجهها الدول الجزرية الصغيرة النامية في منطقة المحيط الهادي في تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية المتعلقة بالأمن؛
- مواصلة العمل بشكل وثيق مع منظمة سلامة الطيران في المحيط الهادي (PASO) والشركاء وفرادى الدول الجزرية الصغيرة النامية في منطقة المحيط الهادي للمساعدة في زيادة القدرات والإمكانيات الإقليمية؛
- تشجيع الدول/ الإدارات ذات الصلة على المشاركة في مراجعة الخطة العالمية لأمن الطيران والأهداف الطموحة المرتبطة بها؛
- تشجيع الدول/ الإدارات ذات الصلة على الاستمرار في المشاركة في مجموعة الدراسة التابعة للأمانة المعنية بنهج الرصد المستمر للبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران لتقديم الاقتراحات والمدخلات فيما يتعلق بتطور البرنامج؛
- النظر في الإجراءات العملية المقترحة في المرفق والدعوة إلى إثارة مقترحات أخرى لدى فرقة العمل المعنية بمراجعة الخطة العالمية لأمن الطيران و/ أو مجموعة الدراسة التابعة للأمانة المعنية بنهج الرصد المستمر من قبل الدول المشاركة.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي للأمن والتسهيلات.
الأثار المالية:	لا توجد.
المراجع:	لا توجد.

## ١ - المقدمة

١-١ تسعى الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ إلى الحفاظ على نظام طيران مدني إقليمي يتسم بالسلامة، والأمن، والمرونة، والاستدامة<sup>١</sup>. وتواجه تلك الدول، مثل جميع الدول الأعضاء في الايكاو، صعوبات في مساعيها من أجل تعافي قطاع الطيران بعد الوباء. بيد أنها لا تزال تواجه تحديات إضافية وفريدة من نوعها في تنفيذ قواعد الايكاو وتوصياتها الدولية للسلامة والأمن.

٢-١ وقد سبق أن أبرزت نيوزيلندا للجمعية العمومية أن الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ مقيدة بشكل كبير في قدرتها على التنفيذ الكامل للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الايكاو وإدارة متطلبات الايكاو لرصد سلامة الطيران. وتؤثر هذه القيود بنفس القدر على الدول فيما يتعلق بأمن الطيران، وتحديدًا في تلبية متطلبات نهج المراقبة المستمرة للبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران والعناصر الحرجة للخطة العالمية لأمن الطيران.

٣-١ في منطقة المحيط الهادئ، واصلت الدول الجزرية الصغيرة النامية بذل جهود كبيرة لتعزيز سلامة الطيران والتوافق مع المعايير الدولية. إلا أن هذه الدول تعتمد، بالنسبة لأمن الطيران، على دعم الدول الأكبر والهيئات الإقليمية والشركاء في الدعم الفني والتدريبي والسياساتي. وتشمل التحديات الأساسية محدودية الربط بشبكة الانترنت وقلة الموارد من حيث الموظفين (بما في ذلك الخبرة الفنية) لأداء مسؤوليات الرقابة التنظيمية للدولة.

٤-١ وي طرح تنفيذ القواعد القياسية والأطر التفصيلية للايكاو تحديات أمام الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ، بالنظر إلى أن أنظمة الطيران لديها أقل تعقيدًا بكثير مما لدى العديد من الدول الأعضاء الأخرى. وفي حين أن الايكاو لا تتوانى في تقديم توجيهات و/ أو مساعدة إضافية للدول في جهودها للامتثال للقواعد والتوصيات الدولية الأمنية، فإن الدعم العملي للتغلب على التحديات الأساسية - مثل التدريب المخصص والرعاية والبنية التحتية المحسنة - من المرجح أن يكون له أكبر الأثر في مساعدة هذه الدول على الامتثال مع القواعد والتوصيات الدولية المتعلقة بالأمن.

٥-١ وتؤيد نيوزيلندا مبادرة الايكاو "عدم ترك أي بلد وراء الركب" وترحب بدعم المنظمة المستمر للدول الجزرية الصغيرة على المستوى الإقليمي. ولا جدال في التزام الايكاو المستمر بتعزيز قدرة منطقة المحيط الهادئ على تلبية متطلبات السلامة والأمن الصادرة عن المنظمة. ولكننا نعتقد أن المنظمة ستجني المزيد من ثقة ورأس المال السياسي من خلال تعزيز المشاركة الثنائية مع الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ حتى تتمكن جميع البلدان من المشاركة بفعالية في نظام الطيران الدولي.

## ٢ - التركيز بشكل أكبر على مساعدة دول المحيط الهادئ

## منذ الدورة الماضية للجمعية العمومية

١-٢ أوصت دراسة تحليل احتياجات الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ التي أجرتها الايكاو لعام ٢٠١٩ باتخاذ أهداف قصيرة الأجل قابلة للتحقيق وأهداف طموحة طويلة الأجل لتحسين سلامة الطيران وأمنه في منطقة المحيط الهادئ. وحثت دراسة تحليل الاحتياجات على دعم وإجراءات قوية من قبل منتدى جزر المحيط الهادئ (PIF)، والالتزام من جانب الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ، وتعزيز التنسيق والتعاون بين الايكاو وجميع أصحاب المصلحة المعنيين.

٢-٢ وفي أعقاب ذلك، أعلن المكتب الإقليمي التابع للايكاو في آسيا والمحيط الهادئ (APAC-RO) في يناير ٢٠٢٢ أن التركيز الرئيسي لهذا العام سيكون على التعاون مع الكيانات المعنية، ولا سيما منظمة سلامة الطيران للمحيط

<sup>١</sup> إعلان ميناء موريسبي بشأن سلامة وأمن الطيران (RAMM 2021).

الهادئ، للدفع قداما بتوصيات دراسة تحليل الاحتياجات. كما دعم المكتب الإقليمي للايكاف في آسيا والمحيط الهادي تعافي القطاع الإقليمي من خلال تنسيق الفريق المشترك بين الايكاف والمكتب الإقليمي للتخطيط للطوارئ والتعافي المعني بجائحة كوفيد-19. وعملا بتوصية دراسة تحليل الاحتياجات، سعت الإيكاف إلى إنشاء وظيفة "مسؤول اتصال للدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادي" لتيسير دعم هذه الدول ولتحسين الاتصال والتنسيق مع الايكاف.

٣-٢ وواصلت الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادي نفسها الجهود التعاونية لتنفيذ توصيات دراسة تحليل الاتجاهات منذ عام ٢٠١٩ ، على الرغم من تأثير الوباء. وفي عام ٢٠٢١، وافق اجتماع وزراء الطيران الإقليميين في المحيط الهادي (RAMM) على إعلان ميناء موريسبي بشأن سلامة الطيران وأمنه. ووجهت أمانة الاجتماع منتدى جزر المحيط الهادي ومكتب سلامة الطيران في المحيط الهادي بتنفيذ توصية أخرى من توصيات الدراسة تقضي بإعداد استراتيجية طيران إقليمية لمنطقة المحيط الهادي. وعند اكتمالها، ستدعم الاستراتيجية العشرية الطموحة الدول في تعزيز الامتثال لقواعد الإيكاف وتوصياتها الدولية وغيرها من الالتزامات المنبثقة عن اتفاقية شيكاغو.

٤-٢ ويظهر دعم اجتماع وزراء الطيران الإقليميين للاستراتيجية الالتزام السياسي المتزايد الذي تسعى إليه الايكاف من دول المحيط الهادي لتنفيذ برامج فعالة لسلامة وأمن الطيران. ومع ذلك، استدعو الضرورة إلى الحرص على ضمان ألا يغفل التركيز على تعزيز الآليات الإقليمية والرصد الإقليمي احتياجات فرادى الدول التي لديها نتائج منخفضة في التنفيذ الفعال لتلبية أهداف السلامة والأمن.

٥-٢ وبالنظر إلى الجدول الزمني لتطوير الاستراتيجية والتركيز على سلامة الطيران بدلاً من الأمن، ستظل فرادى الدول الجزرية الصغيرة النامية في حاجة إلى دعم مؤقت وموجه لتلبية متطلبات العناصر الحاسمة للخطة العالمية لأمن الطيران والبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر. وفي سبتمبر ٢٠٢١، أعلنت نيوزيلندا عن تمويل قدره ٩,١ مليون دولار نيوزيلندي لمكتب سلامة الطيران في المحيط الهادي على مدى خمس سنوات، لتزويد الدول الأعضاء في المكتب بدعم لبناء قدراتها الإستراتيجية بغية تحسين امتثالها لسلامة وأمن الطيران الدولي. وتدعو نيوزيلندا الايكاف والشركاء الإقليميين الآخرين إلى تقديم المساعدة المباشرة للدول، وكذلك من خلال المكتب الإقليمي لسلامة الطيران ومنظمة الطيران الإقليمية المقترحة في إطار الاستراتيجية، طوال استمرار فترة إعداد الاستراتيجية.

### ٣- تحليل الأسباب العميقة لضعف الامتثال لأهداف البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر والخطة العالمية لأمن الطيران

١-٣ في مايو ٢٠٢٢، استمع اجتماع فريق خبراء أمن الطيران الثالث والثلاثين (AVSECP/33) إلى العديد من الأوراق<sup>٢</sup> التي تناولت الخيارات المتاحة لتعزيز التنفيذ الفعال العالمي لكل من أهداف البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر والخطة العالمية لأمن الطيران. وأقرت الأوراق بالحاجة إلى تحليل وفهم الأسباب العميقة الأخرى لمستويات الامتثال المنخفضة، مثل موارد فرادى الدول، وما لديها من معارف، و/أو إرادة سياسية لتطوير وتنفيذ ورعاية برامج تدابير فعالة.

٢-٣ وتتيح منهجية التحسين المستمر للبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر للايكاف المرونة المطلوبة لتطبيق نهج قائم على المخاطر في تقييم التنفيذ الفعال في جميع الدول الأعضاء. فالعديد من أسئلة بروتوكول البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران لا تهم سلطات المحيط الهادي، لا سيما بالنظر إلى موجز ملامح التهديدات الإقليمية لأمن الطيران. ونؤكد أنه بالنسبة للدول الجزرية الصغيرة النامية، سيكون من العدل اتباع نهج متناسب ومركّز على النتائج لرصد تقدمهم نحو التنفيذ الفعال ومعالجة أوجه القصور.

<sup>٢</sup> USAP-CMA Secretariat Study Group progress report (AVSECP/33-WP/4); Working Group on Annex 17 report (AVSECP/33-WP/7); Task Force on Assessing the Enhancement of Compliance with Annex 17 report (AVSECP/33-WP/11); ICAO Office of Internal Oversight GAsEP evaluation report (AVSECP/33-WP/2)

٣-٣ وبالمثل، في حين أن الخطة العالمية لأمن الطيران مهمة لتشجيع جميع الدول الأعضاء على التركيز على تدابير أمن الطيران والحصول على التزام سياسي، فإن العديد من الدول الأعضاء تعتبر أهدافها طموحة للغاية وغير واقعية. ومن المسلم به الآن أن هدف الخطة المتمثل في وصول ٩٠٪ من جميع الدول الأعضاء إلى أكثر من ٨٠٪ من التنفيذ الفعال للعناصر الحاسمة بحلول عام ٢٠٢٣ لن يتحقق. ونيوزيلندا، إذ تلاحظ حجم نظام الطيران والتحديات الأساسية الأخرى، تؤكد أن توقع قيام الدول الجزرية الصغيرة النامية بالمحيط الهادئ بالتنفيذ الفعال للعناصر الحاسمة بنفس مستوى الدول الأعضاء الأخرى هو أمر غير عملي وغير عادل.

٤-٣ وقد بذلت العديد من الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ جهوداً كبيرة لتعزيز أنظمة أمن الطيران لديها استجابة لعمليات التدقيق التي أجرتها الإيكاو. ومع ذلك، فإن عبء العمل المطلوب من هذه الدول للتخصيص لعمليات التدقيق التي تقوم بها الإيكاو وإدارة عمليات الإبلاغ المستمرة إلى الإيكاو لا يتناسب مع صغر حجم ونطاق أنشطة الطيران لديها. وهذا العبء، إلى جانب القيود الأساسية على الموارد، يعرض دول المنطقة للعجز عن تحسين معدلات التنفيذ الفعال لديها.

٥-٣ وتؤكد نيوزيلندا أن تحديد توقعات متناسبة وقابلة للتحقيق لفرادى دول المنطقة سيكون أكثر عدلاً وأقل جنوحاً نحو الإجراءات العقابية. ومن شأن هذا أن يعزز قدراتها على تنفيذ عناصر الملحق السابع عشر والملحق التاسع الأكثر صلة بسياقها التشغيلي. وبناءً على ذلك، فإننا نحث الإيكاو على النظر في تعديل أهداف التنفيذ الفعال لأمن الطيران وفقاً لمدى تعقيد نظام الطيران في الدولة. ومن شأن ذلك أن يعزز نتائج أمن الطيران في المحيط الهادئ، ولا سيما بالاقتران مع مبادرات بناء القدرات المباشرة وغير المكلفة التي تستهدف دول المحيط الهادئ والهيئات التنظيمية وموظفي أمن الطيران.

٦-٣ وتشجع نيوزيلندا في الوقت نفسه الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ على المشاركة في استعراض الإيكاو للخطة العالمية لأمن الطيران والإدلاء بملاحظاتها بشأن إمكانية تحقيق الأهداف الطموحة المرتبطة بها. وتشجع نيوزيلندا كذلك دول المحيط الهادئ على العمل مع منتدى جزر المحيط الهادئ والمساهمة في أنشطة مجموعة دراسة الأمانة المعنية بالبرنامج العالمي لأمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر، لتعزيز صوت المحيط الهادئ في هذا المنتدى. وكجزء من هذا العمل، نحث هذه الدول على استكمال المسح الحالي الذي تجريه الإيكاو بشأن الأسباب العميقة لتحديات الامتثال للملحق السابع عشر، الأمر الذي يتيح للدول فرصة فريدة لتحديد العوامل المساهمة في مستويات الامتثال المنخفضة.

#### ٤- الإجراءات العملية اللازمة للتصدي للتحديات الأساسية

١-٤ من الأهمية بمكان أن تفهم الإيكاو طبيعة التحديات الإضافية التي تواجهها الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ في تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية المتعلقة بالأمن. وتتقاسم هذه الدول بعض هذه التحديات أحياناً مع دول أخرى في منطقة آسيا والمحيط الهادئ، ولكن العديد منها فريد من نوعه بالنظر إلى الحجم الجغرافي للدول الجزرية، والمسافة، والاستقرار الاقتصادي والبنية التحتية.

٢-٤ وتؤثر محدودية الاتصال بالإنترنت داخل جزر المحيط الهادئ وخارجها وضعف بنيتها التحتية التقنية بشكل متكرر على الفعالية التشغيلية لأمن الطيران. فهذا الضعف يعوق أو يمنع المشاركة في التدريبات الحيوية عبر الإنترنت التي تقدمها الإيكاو أو الشركاء. كما يحول دون الإبلاغ الإلكتروني عن الاختلافات وتحميل التقدم المحرز على صعيد الإجراءات التصحيحية لأنظمة الإيكاو المعقدة. وبناءً على ذلك، قد لا تعكس الدرجة التي تحرزها فرادى بلدان المنطقة فيما يتعلق بالبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر دائماً بصورة دقيقة واقع الحال في نظام الرقابة الأمنية للدول.

٣-٤ وثمة حاجة لتمويل محدد الهدف وتدريب مخصص بغرض سد ثغرات محدودية الموارد البشرية والخبرة الفنية لأداء مسؤوليات الرقابة التنظيمية للدولة. وغالباً ما يكون عدد الموظفين في السلطات الوطنية قليلاً جداً، مما يعني أن الوقت المخصص لتدريبات الإيكاو أو عملياتها الإدارية يمكن أن يؤثر على العمليات العادية في مجال سلامة وأمن الطيران. وتعتبر

التكلفة وأوقات السفر أيضًا بمثابة عوائق كبيرة أمام وصول الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ إلى اجتماعات الايكاو ودوراتها التدريبية (سواء حضورياً أو عبر الإنترنت).

٤-٤ وقد أدى ضعف التواصل المباشر بين الايكاو وهذه الدول، كما لوحظ في دراسة تقييم الاحتياجات، إلى توتر العلاقة بينهما. وإذا كان تواصل الايكاو مع هذه الدول يجري في المقام الأول من خلال منظمة سلامة الطيران في المحيط الهادئ، أو من خلال تعيين مسؤول اتصال جديد للعلاقة بين الطرفين، تخاطر الايكاو بتجاهل شرطها الدائم بالتواصل مع فرادى هذه الدول بشكل ثنائي على مستوى الدول ذات السيادة. وإلى أن تقوم إستراتيجية الطيران الإقليمية للمحيط الهادئ بتوفير إطار تنظيمي إقليمي جديد، تظل السلطة التنظيمية في الدول الجزرية الصغيرة النامية في منطقة المحيط الهادئ مع الجهة التنظيمية الوطنية للطيران المدني في كل دولة.

٥-٤ واعترافاً بهذه التحديات الأساسية التي تواجهها هذه الدول، تقترح نيوزيلندا مجموعة من الإجراءات العملية، التي ترد في شكل مرفق بهذه الورقة، لكي تنظر فيها الايكاو أو الدول الأكبر أو الشركاء الإنمائيون لدعم بناء قدرات بلدان المنطقة في مجال أمن الطيران.

— — — — —



## APPENDIX

### INITIATIVES TO TACKLE FUNDAMENTAL CHALLENGES

ICAO, larger States and development partners are invited to consider supporting PSIDS capacity-building in aviation security through the cost-effective, pragmatic actions proposed below.

#### Connectivity and Infrastructure

- a) encourage donors to partner with international or Pacific-based power and telecommunications companies to sponsor or subsidise the cost of consistent electrical supply, office IT equipment and high-capacity reliable communication technologies between islands and out over the international backbone

#### Capacity building

- a) enhance PASO's aviation security expertise with trained Pacific personnel
- b) invite larger States to sponsor Pacific trainees on their domestic security training courses, and to second trained Pacific personnel into their workforces
- c) increase the number and frequency of APAC-RO Combined Action Team (CAT) assistance programmes for PSIDS for aviation security
- d) invest in joint security initiatives developing between PASO, New Zealand and other partners
- e) subsidise the cost of Pacific participants on ICAO courses and workshops
- f) invite Pacific technical experts to join or observe ICAO security audit panels to bring back knowledge for application in national and regional environments
- g) offer ICAO virtual training courses at a reasonable hour for Pacific timezones

#### Engagement

- a) communicate more frequently and more directly with individual PSIDS
- b) recognise out-of-audit improvements and progress as it occurs
- c) prioritise delivery of the NAS recommendations through direct collaboration with States as well as through regional bodies
- d) leverage existing Pacific regional mechanisms for funding and capacity building (such as PACER Plus, PRIF, PILON) to allow the Pacific to help the Pacific
- e) sponsor or subsidise Pacific States and PASO representatives to attend ICAO regional and international meetings in person