



الجمعية العمومية — الدورة الثانية والأربعون

تقرير اللجنة التنفيذية عن البند ١٣ من جدول الأعمال

(مقدم من رئيس اللجنة التنفيذية)

أقرّت اللجنة التنفيذية التقرير المرفق بشأن البند ١٣ من جدول الأعمال.
ويُوصى بأن تعتمد الجلسة العامة القرارات ١/١٣ و ٣/١٣ و ٢/١٣.

ملاحظة — بعد إزالة هذا الغلاف، ينبغي إدراج ورقة العمل هذه في المكان المناسب في ملف التقارير

البند ١٣ من جدول الأعمال: أمن الطيران – السياسة العامة

١٣-١ نظرت اللجنة التنفيذية في جلستها الثامنة في موضوع السياسة العامة لأمن الطيران استناداً إلى تقارير المجلس عن نتائج الشق الوزاري الرفيع المستوى من أسبوع الأمن للإيكاو لعام ٢٠٢٤ الذي انعقد في مسقط بسلطنة عمان (ورقة العمل WP/13)، والأعمال الجارية المتعلقة بمناطق النزاع والتزامات الدول الأعضاء (ورقة العمل WP/35). ونظرت اللجنة أيضاً في اقتراح المجلس بتحديث القرارات التالية: البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران (ورقة العمل WP/11 Revision No.1) والأمن الإلكتروني في مجال الطيران المدني (ورقة العمل WP/12 Revision No.1). بالإضافة إلى ذلك، قدمت الدول والمراقبون ٣٥ ورقة عمل بالأرقام التالية: ٧٨ (التنقيح رقم ١) و ٧٩ و ٨٦ و ١٠٠ و ١٠١ و ١٠٢ و ١١١ و ١١٧ و ١١٨ و ١١٩ و ١٢٠ و ١٢٤ و ١٦٥ و ١٩٩ و ٢٠٠ و ٢٠١ و ٢٣٣ (التنقيح رقم ١) و ٢٣٩ (التنقيح رقم ١) و ٢٤٠ و ٢٤١ و ٣٢٤ و ٣٦٩ و ٣٧٠ و ٣٧١ و ٣٩٨ و ٤١٩ و ٤٣٨ (التنقيح رقم ١) و ٤٥٣ و ٤٥٤ و ٤٧٠ و ٤٨٢.

١٣-٢ وأُحيطَ علماً بورقات المعلومات التالية: WP/498 و WP/513 و WP/515 و WP/516 من بنغلاديش، و WP/562 من الكاميرون، و WP/586 من الدانمرك، و WP/116 و WP/198 من الجمهورية الدومينيكية، و WP/551 من إندونيسيا، و WP/580 من كازاخستان، و WP/561 من جمهورية كوريا، و WP/80 من المملكة العربية السعودية، و WP/584 من الاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF)، و WP/667 من اتحاد النقل الجوي الدولي (الآياتا).

إعلان مسقط وقرار الجمعية العمومية لاعتماده

١٣-٣ في ورقة العمل WP/13، يوجز المجلس نتائج الشق الوزاري الرفيع المستوى الذي عُقد خلال أسبوع الأمن للإيكاو لعام ٢٠٢٤ في مسقط، والذي يهدف إلى ضمان أن يظل الطيران قوة آمنة ومرنة للتقدم العالمي. وتدعو الورقة إلى إعادة تأكيد الالتزامات الواردة في إعلان مسقط بشأن أمن الطيران والأمن الإلكتروني للطيران.

١٣-٤ ويقترح المجلس، في ورقة العمل WP/11 Revision No. 1، إدخال تحديثات على القرار ٤١-١٨ بشأن مواصلة سياسات أمن الطيران التي تتبعها الإيكاو بحيث تُدرج فيه التطورات التي طرأت منذ الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية للإيكاو.

المناقشة

١٣-٥ وأحاطت اللجنة علماً بنتائج الشق الوزاري الرفيع المستوى الذي عُقد خلال أسبوع الأمن للإيكاو لعام ٢٠٢٤ في عُمان، على النحو المبين في ورقة العمل WP/13، وأعادت تأكيد الالتزامات الواردة في "إعلان مسقط بشأن أمن الطيران والأمن الإلكتروني للطيران". وأشارت اللجنة أيضاً إلى أن العناصر الرئيسية للإعلان قد أُدرجت في تحديثات القرارين ٤١-١٨ و ٤١-١٩، على النحو المقترح في ورقتي العمل WP/11 Revision No. 1 و WP/12 Revision No.1، على التوالي.

١٣-٦ وعند تقديم ورقة العمل WP/11 Revision No. 1، أشار المجلس إلى أن الجمعية العمومية للإيكاو قد اعتمدت في دورتها الحادية والأربعين القرار ٤١-١٨: "البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران". ووفقاً للفقرة ٢ من منطوق القرار، يجب استعراض البيان الموحد في كل دورة عادية للجمعية.

١٣-٧ وفي الختام، تلقت اللجنة تأييداً واسعاً بشأن تقديم القرار ٤١-١٨ المنقح بشأن "البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران" إلى الجلسة العامة لاعتماده، مع إدراج العناصر الرئيسية التي جرى الاتفاق عليها خلال المناقشات في هذا الموضوع.

١٣-٨ واقترحت إحدى الدول الأعضاء تعديل الفقرة ٤ الجديدة من منطوق القرار في المرفق (ز) (التعاون الدولي والإقليمي في مجال أمن الطيران) بالقرار ٤١-١٨ بحيث يصبح نصه كما يلي: "يدعو الدول الأعضاء إلى المبادرة إلى تقديم الدعم للمجموعات الإقليمية التابعة للإيكاو والمعنية بأمن الطيران والأمن الإلكتروني، بالإضافة إلى البرامج التعاونية والمجموعات التعاونية في مجال أمن الطيران حيثما وجدت في مختلف الأقاليم، . . .". إلا أن اللجنة لم تؤيد هذا التعديل المقترح.

القرار ٤١-١٨/١٣: البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران

لما كان من المستصوب توحيد قرارات الجمعية العمومية بشأن سياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران، وذلك تيسيراً لتنفيذ هذه السياسات وتطبيقها العملي من خلال جعل نصوصها أقرب إلى متناول اليد وأسهل فهماً وأفضل تنظيمًا من الناحية المنطقية؛

ولما كانت الجمعية العمومية قد قرّرت في قرارها ٤١-٤١-١٨ أن تصدر في كل دورة من دوراتها بياناً موحدًا بشأن سياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران؛

ولما كانت الجمعية العمومية قد استعرضت اقتراحات المجلس بتعديل هذا البيان الموحد بشأن سياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران، الوارد في المرفقات (أ) إلى (ز) بالقرار ٤١-٤١-١٨، وعدّلت ذلك البيان ليشمل القرارات الصادرة عن الدورة الحادية الثانية والأربعين للجمعية العمومية؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تقرّر أن مرفقات هذا القرار تشكّل البيان الموحد بشأن سياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران، حسبما كانت عليه هذه السياسات عند ختام الدورة الحادية الثانية والأربعين للجمعية العمومية؛

٢- تقرّر أن تطلب إلى المجلس أن يعرض على نظر كل دورة من دوراتها العادية بياناً موحدًا بشأن سياسات الإيكاو المستمرة في مجال أمن الطيران؛

٣- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٤١-٤١-١٨.

المرفق (أ)

السياسة العامة

لما كان تطور الطيران المدني الدولي يمكن أن يساعد كثيراً على إيجاد الصداقة وحسن التفاهم والحفاظ عليهما بين أمم العالم وشعوبه، بينما يمكن لسوء استعماله أن يصبح تهديداً للأمن العام؛

ولما كانت أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني الدولي قد أصبحت لا تزال تشكل التهديد الرئيسي لتهديد أمنه وتنظيمه وبالتالي يجب حماية الطيران المدني بشكل فعال؛

ولما كان الطابع المتغير للتهديد لأعمال الذي تشكله الأفعال الضارة الإرهابية، بما في ذلك فيها تلك التي تـ أيشكلها الأجهزة المتفجرة-التهديد الجديد الذي تشكله الأجهزة الحارقة المرتجلة التي توضع في الشحن الجوي وغير ذلك من استغلال شبكة الشحن الجوي لأغراض شائنة، والأجهزة المتفجرة المخبأة والهجمات في المنطقة المفتوحة للجمهور، والتهديدات التي تشكلها الصواريخ أرض-جو بما في ذلك أسلحة الدفاع الجوي المحمولة (المانبادز) وغيرها والتهديدات الكيميائية وشن الهجمات باستخدام نظم الطائرات غير المأهولة واستغلال شبكة الشحن الجوي لأغراض إرهابية، واستخدام الطائرات كسلاح والهجمات الإلكترونية وغيرها من أفعال التدخل غير المشروع ضد الطيران المدني، بما فيها بشكل خاص التهديدات من الداخل، التي تؤثر تأثيراً ضاراً وخطيراً على سلامة الطيران المدني الدولي وكفاءته وانتظامه، مما يعرض للخطر أرواح الأشخاص على متن الطائرات وعلى الأرض ويقوض ثقة شعوب العالم للناس في سلامة الطيران المدني الدولي؛

ولما كان مستوى تعقيد بعض التهديدات وسيناريوهات الهجوم والأجهزة المرتجلة التي تستهدف النقل الجوي يزداد الآن،

ولما كانت جميع أعمال أفعال التدخل غير المشروع ضد الطيران المدني الدولي تشكل جريمة خطيرة تخالف القانون الدولي؛

وإذ تذكر بأنّ القرارين ٢٧-١٢ و ٢٩-١٦ يظان ساريين؛

وتسليم بأن استغلال قطاع الطيران في تنفيذ طائفة متنوعة من الأنشطة الإجرامية كالنقل الجوي غير المشروع للمخدرات والمؤثرات العقلية، وكذلك الاتجار بالبشر والأحياء البرية والسلع غير المشروعة الأخرى يمكن أن يكشف أو يؤدي إلى تفاقم نقاط الضعف التي يمكن أن يستغلها الأشخاص الذين يهدفون إلى تنفيذ أفعال التدخل غير المشروع؛

وتشير إلى القرار ٤٠-١٢ بشأن إعلان أمن الطيران؛

وتذكر بالبيانات المشتركة الصادرة عن المؤتمرات المشتركة بين الإيكو ومنظمة الجمارك العالمية بشأن تحسين أمن الشحن الجوي والتسهيلات، والتي عُقدت في سنغافورة في يوليو ٢٠١٢، وفي المنامة بالبحرين في أبريل ٢٠١٤، وفي كوالالمبور بماليزيا في يوليو ٢٠١٦؛

وتضع في اعتبارها أهمية اتباع نهج مشترك للأمم المتحدة ينطوي على التعاون والتنسيق بين جميع هيئات الأمم المتحدة والوكالات المتخصصة ذات الصلة في الاعتراف بقطاع الطيران باعتباره بنية تحتية حيوية يعتمد عليها الأمن القومي والازدهار والتنمية، فضلاً عن الاقتصاد العالمي؛

وتضع في اعتبارها قرارات مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة رقم ٢١٧٨ (٢٠١٤) ورقم ٢٣٠٩ (٢٠١٦)، ورقم ٥ (٢٠١٧) ورقم ٢٣٩٦ (٢٠١٧) ورقم ٢٤٨٢ (٢٠١٩) ورقم ٢٦١٧ (٢٠٢١) فيما يتعلق بالأخطار التي تهدد السلام والأمن الدوليين من جراء الأعمال الإرهابية؛

وتضع في اعتبارها استراتيجية الأمم المتحدة العالمية لمكافحة الإرهاب (٢٠٠٦) كأداة عالمية لتعزيز الجهود الوطنية والإقليمية والدولية لمكافحة الإرهاب، التي تم اعتماد المراجعة الثامنة لها في عام ٢٠٢٣ بموجب قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة (A/RES/77/298)؛

وتضع في اعتبارها إعلان دلهي الصادر عن اللجنة التابعة لمجلس الأمن والمعنية بمكافحة الإرهاب (٢٠٢٢) بشأن مكافحة استخدام التكنولوجيات الجديدة والناشئة لأغراض إرهابية؛

وتضع في اعتبارها الجهود التي تبذلها الإيكاو ودولها الأعضاء لتنفيذ "استراتيجية الأمم المتحدة العالمية لمكافحة الإرهاب" من أجل تعزيز الجهود الدولية والإقليمية والوطنية لمكافحة الإرهاب، بما يشمل اتخاذ الخطوات العملية لتعزيز قدرات الدول الأعضاء على مكافحة التهديدات الإرهابية وزيادة التنسيق في أنشطة مكافحة الإرهاب التي تتخذها منظومة الأمم المتحدة؛

وتسلم بأن المشاورات العالمية وجهود التواصل مع الدول الأعضاء لإعداد وتنقيح عناصر الخطة العالمية لأمن الطيران قد تكللت بالنجاح باعتماد المجلس في البداية لهذه الخطة في نوفمبر ٢٠١٧، واعتماد الطبعة الثانية للخطة في يونيو ٢٠٢٤؛

وتسلم بالجهود المتزايدة التي يتعين أن تبذلها الدول الأعضاء لتحقيق الأهداف العالمية الهدف الطموح للخطة العالمية لأمن الطيران المتمثل في إرساء منظومة عالمية قوية لأمن الطيران والحفاظ عليها، وهو هدف يركز على التنفيذ الكامل والفعال للقواعد القياسية للإيكاو في مجال أمن الطيران في جميع الدول الأعضاء، الموضوعة لعامي ٢٠٢٣ و٢٠٣٠، بدعم جماعي للدول من الدول الأعضاء الأخرى والإيكاو والمنظمات الإقليمية وقطاع الطيران وجميع الجهات المعنية الأخرى؛

وتسلم بأهمية تنفيذ وتعزيز ممارسات الأمن على المستوى العالمي، من جانب الإيكاو والدول الأعضاء فيها، والقائمة على المخاطر، والملائمة والمتناسبة مع مستوى التهديدات؛

وتؤكد على الحاجة إلى توخي اليقظة لأن الانعدام الملحوظ لحوادث أمن الطيران الكبرى لا يعني أن الخطر أقل، وتظل التدابير الاستباقية ضرورية؛

وتسلم بالحاجة المستمرة لإنشاء الوعي الأمني والثقافة الأمنية القوية والفعالة في مجال الطيران، من قبل الدول الأعضاء والصناعة والجهات المعنية الأخرى؛

وتضع في اعتبارها خطط الطريق الإقليمية التي اعتمدتها المؤتمرات الإقليمية لأمن الطيران المعقودة في مصر وبنما والبرتغال وتايلند في الفترة بين عامي ٢٠١٧ و٢٠١٨؛

وتشير إلى البيان الختامي للمؤتمر الرفيع المستوى الثاني بشأن أمن الطيران الذي عُقد في مونتريال في نوفمبر ٢٠١٨، وما انبثق عنه من استنتاجات وتوصيات؛

وتضع في اعتبارها إعلان مسقط الوزاري بشأن أمن الطيران والأمن الإلكتروني في مجال الطيران المعتمد في أسبوع الإيكاو الأمني ٢٠٢٤ في مسقط بعمان في ١/١٢/٢٠٢٤؛

وتؤكد بأهمية أن تقوم الدول الأعضاء ببلورة رؤية شاملة لأمن الطيران ومجالات الطائرات-الطيران الأخرى، مع الحفاظ على التنسيق الفعال بين مختلف هيئاتها بما يضمن مراعاة جميع المعلومات ذات الصلة بالموضوع، وتقييم عواقب أي تدابير يتم اتخاذها بشأن أنشطة الطيران المدني، لا سيما بشأن سلامة الطيران.

وتسلم بأن الشحن الجوي يؤدي دوراً حاسماً في نقل البضائع الأساسية، بما في ذلك الإمدادات الطبية واللقاحات، كما شهود خلال القيود وتدابير الصحة العامة التي فرضتها جائحة فيروس كورونا كان لها تأثير خطير على صناعة الطيران وأنه يجب أن تراعي الإيكو والدول الأعضاء هذا التأثير عند اتخاذ قرارات بشأن سياسات وتدابير أمن الطيران؛

وتذكر بالبيانات المشتركة الصادرة عن المؤتمرات المشتركة بين الإيكو ومنظمة الجمارك العالمية بشأن تحسين أمن الشحن الجوي والتسهيلات، والتي عُقدت في سنغافورة في يوليو ٢٠١٢، وفي المنامة بالبحرين في أبريل ٢٠١٤، وفي كوالالمبور بماليزيا في يوليو ٢٠١٦؛

ولما كانت أعمال التخريب أو محاولات التخريب في شكل أجهزة حارقة توضع في الشحن الجوي و/أو البريد تطرح مخاطر جديدة على أمن وسلامة سلاسل التوريد العالمية وتسفر عن عواقب وخيمة على الاقتصادات الوطنية المرتبطة ببعضها البعض والتجارة العالمية؛

وتؤكد مجدداً على الالتزامات المبينة في الإعلان الوزاري للمؤتمر الرفيع المستوى بشأن فيروس كورونا (HLCC-2021)، التي تشمل عدة أمور من بينها ضرورة أهمية ضمان التدفق الآمن والمأمون والمنظم للحركة الجوية مع الاستعداد التشغيلي للطيران، وضمان مرونة الطيران الدولي على المدى الطويل واستيعاب الدروس المستفادة من الجائحة-الأحداث العالمية الحالية والجوائح السابقة.

فإن الجمعية العمومية:

١- تدين بشدة جميع أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني بغض النظر عن مكان ارتكابها وهوية مرتكبيها وأسباب ارتكابها؛

٢- تلاحظ بشعور من المقت جميع أفعال ومحاولات أفعال التدخل غير المشروع التي تهدف إلى تدمير الطائرات المدنية في أثناء الطيران والمطارات المدنية من خلال تهديدات الصواريخ أرض-جو، وتهديدات الحرق للشحن الجوي والبريد وسلسلة التوريد، والهجمات باستخدام الطائرات غير المأهولة وغيرها من الهجمات التي تُشن عن بُعد، واستغلال الطائرات المدنية كأسلحة للدمار وقتل الأشخاص على متنها وعلى الأرض؛

٣- تؤكد مجدداً أن حماية الطيران من التهديدات المعقدة والمتطورة أمر حاسم الأهمية لاستدامة النقل الجوي وأنه ينبغي الاستمرار في معاملة أمن الطيران والأمن الإلكتروني كمسألة تكتسي أقصى درجات الأولوية وأنه ينبغي للإيكو ودولها الأعضاء أن توفر الموارد المناسبة كما هو مطبق بالنسبة لجوانب أمن الطيران الأخرى أنه يجب على منظمة الطيران المدني الدولي ودولها الأعضاء الاستمرار في معاملة أمن الطيران وينبغي توفير الموارد المناسبة له؛

٤- تتأشد جميع الدول الأعضاء أن تؤكد تأييدها الحازم لسياسة الإيكو الثابتة وذلك بتطبيق أكثر إجراءات الأمن فعالية على النحو المطلوب والموصى به في الملحق السابع عشر — "أمن الطيران" والأحكام المتعلقة بالأمن الواردة في الملحق التاسع

— "التسهيلات" سواء بشكل فردي أو بالتعاون فيما بينها للوقاية من أفعال التدخل غير المشروع ومعاقبة المرتكبين والمخططين والراعين والناشطين المتطوعين والممولين والمتأمرين في أي فعل من هذه الأفعال؛

٥- **تؤكد مجدداً** مسؤولية الإيكاو في تسهيل الحل المنسّق والموحّد للمسائل التي قد تنشأ بين الدول الأعضاء في الأمور التي تؤثر في التشغيل الآمن والمنظم للطيران المدني الدولي في العالم أجمع؛

٦- **تكثّف** المجلس بمواصلة عمله كأولوية عاجلة بالعلاقة إلى إجراءات منع أفعال التدخل غير المشروع، وتأمين أداء هذا العمل بأعلى درجة من الكفاءة والاستجابة؛

٧- **تدعو** الإيكاو والدول الأعضاء فيها إلى تنفيذ قرارات مجلس الأمن للأمم المتحدة رقم ٢١٧٨ ورقم ٢٣٠٩ ورقم ٢٣٤١ ورقم ٢٣٩٥ ورقم ٢٣٩٦ ورقم ٢٤٨٢ وفقاً لكفاءات كل منها والعمل بشكل جماعي على إبراز الدور القيادي الذي تقوم به الإيكاو على المستوى العالمي فيما يخص حماية الطيران المدني الدولي ضد أفعال التدخل غير المشروع؛

٧ مكرراً- **تدعو** الإيكاو والدول الأعضاء فيها إلى تنفيذ استراتيجية الأمم المتحدة العالمية لمكافحة الإرهاب وإعلان دلهي الصادر عن لجنة مكافحة الإرهاب التابعة لمجلس الأمن بشأن مكافحة استخدام التكنولوجيات الجديدة والناشئة في الأغراض الإرهابية، ولا سيما تلك المنصوص عليها في المبادئ التوجيهية غير الملزمة بشأن التهديدات التي يشكلها الاستخدام الإرهابي للطائرات غير المأهولة؛

٨- **تقرّر** بالدور القيادي الذي تضطلع به الإيكاو في مجال أمن الطيران **وتطلب إلى** **وتكثّف** الأمين العام بإعلاء شأن أمن الطيران داخل الإيكاو ومكاتبها الإقليمية وضمان الاستدامة طويلة الأجل لبرنامج أمن الطيران في المنظمة، في سياق الميزانية البرنامج العادية؛

٩- **تحثّ** جميع الدول الأعضاء على مواصلة دعم تمويل أنشطة المنظمة في مجال أمن الطيران من خلال التبرعات في شكل موارد بشرية ومالية تتجاوز تلك المدرجة في الميزانية في إطار البرنامج الميزانية العادية؛

٩ مكرراً- **تحثّ** جميع الدول الأعضاء على ضمان التنفيذ الفعال للقواعد القياسية للإيكاو والسعي معاً لتحقيق الهدف الطموح لخطة الإيكاو العالمية لأمن الطيران (GASep) ومجالاتها الستة ذات الأولوية، والمشاركة بنشاط في الجهود العالمية والإقليمية سعياً إلى تحقيق هذا الهدف الطموح؛

١٠- **تكثّف** المجلس بضمان قيام فريق خبراء أمن الطيران باستعراض للخطة العالمية للسلامة الجوية (GASep) بصفة منتظمة لكي تظل مجدية، وأن تعالج أولوياتها التهديدات الحالية والناشئة وتستمر كأداة مفيدة لدعم جهود الدول الأعضاء لتحقيق التنفيذ الكامل للملحق السابع عشر — "أمن الطيران"؛

١١- **تكثّف** المجلس بالنظر في الدروس المستفادة من تنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران مع مراعاة المعالم المحطات الرئيسية العالمية للأعوام ٢٠٢٧ و ٢٠٣٠ و ٢٠٣٣ كنقاط تفنيس باعتبارها مراحل رئيسية يقوم فيها المجتمع الدولي عندها بتقييم التقدم المحرز بما في ذلك التغييرات التي حدثت في صناعة الطيران نتيجة لجائحة فيروس كورونا عند إدخال تنقيحات على الخطة بما يضمن احتواءها على الغايات والأهداف الواضحة والجماعية لأمن الطيران، إلى جانب آلية لرصد التقدم باستخدام الإجراءات والأدوات القائمة لمساعدة الإيكاو والدول الأعضاء والجهات المعنية في ضمان التحسين المستمر في مجال أمن الطيران؛

١٢- **توجّه الأمين العام إلى مواصلة استعراض وتحسين خطط الإيكاو وبرامجها المتعلقة بأمن الطيران بشكل شامل، وذلك باستخدام آليات تشاورية مع الدول الأعضاء وأوساط الصناعة، وذلك لضمان أن هذه الخطط والبرامج لا تزال تقي بالغرض المقصود منها وقابلة للتكيف مع التحديات الجديدة والناشئة في مجال أمن الطيران، مع النظر في نهج مبتكرة لمواصلة تحسين فعاليتها أو تعزيزها. وينبغي إفادة المجلس بانتظام بنتائج هذه الاستعراضات، بما في ذلك أي توصيات تصدر عنها.**

~~١٣- تحث جميع الدول الأعضاء على اتخاذ المشاركة بفعالية في الجهود العالمية والإقليمية لتحقيق مقاصد وأهداف وغايات وأولويات الخطة العالمية لأمن الطيران على المستويين الوطني والإقليمي، مع مراعاة الأهداف العالمية الطموحة للخطة العالمية للسلامة الجوية المحددة لعامي ٢٠٢٣ و ٢٠٣٠؛~~

١٣- **تحث جميع الدول الأعضاء والصناعة والجهات المعنية الأخرى على مواصلة اتخاذ إجراءات عملية لتعزيز ثقافة الأمن في مجال الطيران من أجل العمل على تنفيذ التدابير الأمنية بشكل فعال وتعزيز الوعي الأمني والسلوك الأمني الأمثل من جانب جميع الهيئات والأفراد.**

المرفق (ب)

موثيق قانون الجو الدولية وسن التشريعات الوطنية وعقد الاتفاقات المناسبة لقمع أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني

أ) موثيق قانون الجو الدولية

لما كانت حماية الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروع قد عززتها "الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات" (طوكيو، ١٩٦٣) و"اتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات" (لاهاي، ١٩٧٠)، واتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة الطيران المدني (مونتريال، ١٩٧١)، و"البروتوكول بشأن قمع أفعال العنف غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي، المكمل للاتفاقية بشأن قمع أفعال التدخل غير المشروع ضد سلامة الطيران المدني" (مونتريال، ١٩٨٨)، فضلا عن "اتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها" (مونتريال، ١٩٩١)، و"اتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة المتعلقة بالطيران المدني الدولي" (بيجين، ٢٠١٠)، و"البروتوكول المكمل لاتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات" (بيجين، ٢٠١٠)، و"بروتوكول تعديل الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات" (مونتريال، ٢٠١٤) والاتفاقيات الثنائية لقمع مثل هذه الأعمال؛

فإن الجمعية العمومية:

١- **تحث الدول الأعضاء التي لم تنضم بعد إلى "الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات" (طوكيو، ١٩٦٣) و"اتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات" (لاهاي، ١٩٧٠) و"اتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة الطيران المدني" (مونتريال، ١٩٧١)، و"بروتوكول عام ١٩٨٨ المكمل لاتفاقية مونتريال" و"اتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها" (مونتريال، ١٩٩١)، و"اتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة المتعلقة بالطيران المدني الدولي" (بيجين، ٢٠١٠)، و"البروتوكول المكمل لاتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات" (بيجين، ٢٠١٠)،**

و"بروتوكول تعديل الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي تُرتكب على متن الطائرات" (مونتريال، ٢٠١٤)^١ تحثها على الانضمام إليها؛

٢- **تتشاهد** الدول الأعضاء التي لم تصبح بعد أطرافاً في ميثاق قانون الجو المذكورة أعلاه، أن تتخذ المبادئ التي تتضمنها هذه الميثاق، حتى قبل التصديق عليها أو قبولها أو الموافقة عليها أو الانضمام إليها، **وتتشاهد** الدول الأعضاء التي تصنع المتفجرات البلاستيكية أن تتخذ تدابير تمييز هذه المتفجرات بأسرع ما يمكنها؛

٣- **تطلب** إلى الأمين العام مواصلة تذكير الدول الأعضاء بأهمية انضمامها كأطراف في اتفاقيات طوكيو ولاهاي ومونتريال وبيجين و"بروتوكول عام ١٩٨٨ المكمل لاتفاقية مونتريال"، و"بروتوكول عام ٢٠١٠ المكمل لاتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات"، و"بروتوكول عام ٢٠١٤ لتعديل الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي تُرتكب على متن الطائرات"، و"اتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها"، وأن يقدم المساعدة التي تطلبها الدول الأعضاء التي تصادف أي صعوبات في سبيل انضمامها إلى هذه الميثاق؛

(ب) إصدار التشريعات الوطنية وعقد الاتفاقات المناسبة

لما كان قيام الدول الأعضاء بإصدار القوانين الجنائية الوطنية التي تقضي بإنزال عقوبات مشددة على مرتكبي أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني يسهل كثيراً ردع تلك الأفعال؛

فإن الجمعية العمومية:

١- **تتشاهد** الدول الأعضاء أن تولي اهتماماً خاصاً لاعتماد إجراءات وافية ضد الأشخاص الذين يقومون بارتكاب أو تخطيط أو رعاية أو تمويل أو تسهيل أفعال التدخل غير المشروع ضد الطيران المدني، وأن تدرج على وجه الخصوص في تشريعاتها قواعد تقضي بإنزال عقوبات مشددة على هؤلاء الأشخاص؛

٢- **تتشاهد** الدول الأعضاء أن تتخذ إجراءات وافية لتسليم أو محاكمة الأشخاص الذين يرتكبون أفعال التدخل غير المشروع ضد الطيران المدني، وذلك بسن أحكام قانونية أو وضع معاهدة لهذا الغرض وإبرام اتفاقات مناسبة حتى يتسنى ترحيل الأشخاص الذين يرتكبون الهجمات الإجرامية ضد الطيران المدني الدولي.

المرفق (ج)

تنفيذ تدابير الأمن الفنية

لما كانت حماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع تتطلب من الدول الأعضاء ممارسة اليقظة المستمرة ووضع وتنفيذ إجراءات للتخفيف من حدة التهديدات، بما في ذلك تلك الواردة في الملحق السابع عشر — "أمن الطيران" والأحكام المتعلقة بالأمن الواردة في الملحق التاسع — "التسهيلات"؛

ولما كانت هناك حاجة واضحة إلى تعزيز وتطبيق إجراءات الأمن في جميع مراحل وعمليات نقل الأشخاص وأمتعتهم اليدوية وأمتعتهم المسجلة والبضائع والبريد وطرود البريد الخاص والسريع وإلى حماية الطيران المدني من الهجمات والتهديدات الإلكترونية،

^١ يمكن الاطلاع على قوائم الدول الأطراف في ميثاق أمن الطيران القانونية على موقع الإيكاو www.icao.int تحت عنوان: ICAO Treaty Collection.

والتهديدات التي تتعرض لها المناطق المفتوحة للجمهور في المطارات، وكذلك الهجمات التي تضطلع بها أو تسهلها عناصر من الداخل؛

ولما كانت التهديدات لنظم الشحن الجوي والبريد ككل، بما في ذلك التهديدات الحارقة في الشحن الجوي والبريد وسلاسل التوريد العالمية الناتجة عن محاولات التخريب من خلال دس الأجهزة الحارقة المرتجلة (IIDs) على الطائرات تتطلب نهجاً عالمياً في إعداد وتنفيذ متطلبات الأمن وأفضل الممارسات، بما في ذلك التبادل المستمر للمعلومات والتعاون المستمر مع المنظمات الدولية المعنية مثل منظمة الجمارك العالمية واتحاد البريد العالمي والمنظمة البحرية الدولية ومكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة. وفي هذا الصدد، ينبغي للدول أن تتبادل أفضل الممارسات الجديدة التي نفذت للتخفيف من التهديد الذي تشكله الأجهزة الحارقة المرتجلة أو عندما يتم استحداث تكنولوجيا جديدة للمساعدة في الكشف عن الأجهزة الحارقة المرتجلة؛

ولما كانت الدول الأعضاء هي المسؤولة عن التحقق من قيام الجهات الحكومية وسلطات المطارات ومشغلي الطائرات والهيئات الأخرى بتطبيق إجراءات الأمن؛

ولما كان التنفيذ الفعال لإجراءات الأمن التي تتبادي بها الإيكاف يشكل وسيلة فعالة لمنع أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني؛

ولما كان يجب استخدام مجموعة واسعة من الاستراتيجيات والأدوات المتعلقة بإدارة المخاطر للمواءمة بين التدابير الأمنية والمخاطر الأمنية لضمان فعالية واستدامة التدابير المتعلقة بأمن الطيران، مع مراعاة أي تأثيرات غير مقصودة على سلامة الطيران المدني. في المقابل، سيستفيد التنسيق الفعال لسلامة الطيران وأمنه والأمن الإلكتروني من المعرفة المشتركة والجهود المعززة؛

ولما كانت الإجراءات المضادة اللازمة لحماية الطيران المدني لا تقيد إلا من خلال توظيف أفراد الأمن المدربين تدريباً عالياً والأكفاء وإجراء التحريات الشخصية وإصدار الإجازات ومراقبة الجودة؛

ولما كانت جائحة فيروس كورونا قد تكون قد تطلبت التصريح باعتماد إجراءات مؤقتة لتخفيف بعض الشروط الأمنية حسب الحالة. وإذ تدرك أهمية التقييم الدقيق ومعالجة المخاطر المرتبطة باستئناف عمليات الطيران، مع إيلاء اهتمام خاص للمخاطر الناجمة عن تأثير الجائحة على الموظفين؛

ولما كانت جائحة فيروس كورونا تتطلب التصدي للتهديدات والمخاطر الأمنية مع مراعاة المخاطر الجديدة المتعلقة بالصحة، مع ضمان التوازن مع عملي التسهيلات والاستدامة؛

ولما كان غرس ثقافة أمنية مُحكمة في أوساط جميع العاملين، في مجال الأمن وخارجه، وعلى جميع المستويات وعبر مجال الطيران بأكمله، شرطاً أساسياً لتهيئة بيئة أمنية فعالة ومستدامة؛

ولما كانت التكنولوجيا والابتكارات في العمليات والتدريب المناسب مطلوبة لتحقيق أمن الطيران الفعال والكفؤ وتدابير التسهيلات للركاب والبضائع، وفي تعريف مستقبل نظم التفتيش الأمني، مع الاعتراف بالمهارات المتخصصة اللازمة لتشغيل وإدارة التكنولوجيات الحالية والناشئة لأمن الطيران، وتعيين وتدريب الموظفين على استخدامها، مع مواصلة الجهود المبذولة لاجتذاب الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران؛

وإذ تدرك أن الاختبار والترخيص في الوقت المناسب وكفاءة لمعدات أمن الطيران سواء الحالية والسريعة التطور أمر بالغ الأهمية لتعزيز أمن الطيران العالمي وتلبية النمو في حركة الركاب.

فإن الجمعية العمومية:

١- تحث المجلس على أن يستمر في إعطاء أعلى أولوية لاعتماد تدابير فعالة وقائمة على الأدلة والمخاطر وقابلة للاستمرار من الناحية التشغيلية لمنع أفعال التدخل غير المشروع بما يتناسب مع التهديد الحالي لأمن الطيران المدني الدولي ومراعاة الطبيعة المبتكرة والمتطورة لذلك التهديد وعلى أن يواظب على تحديث أحكام الملحق السابع عشر باتفاقية شيكاغو والمتعلقة بالتهديدات والمخاطر؛

٢- تحث جميع الدول الأعضاء على أساس فردي وبالتعاون مع الدول الأعضاء الأخرى على اتخاذ كافة التدابير الممكنة للوقاية من أفعال التدخل غير المشروع، ولا سيما التدابير التي تقتضيها أو توصي بها أحكام الملحق السابع عشر، بالإضافة إلى التدابير التي يوصي بها المجلس؛

٣- تذكر مجدداً بمسؤولية جميع الدول الأعضاء عن تنفيذ تدابير فعالة تتعلق بأمن الطيران داخل أراضيها، مع الأخذ بعين الاعتبار للتهديدات المتطورة.

٤- تحث الدول الأعضاء على أن تتفقد بالكامل وبشكل مستدام أحكام الملحق السابع عشر — "الأمن" والأحكام المتعلقة بالأمن الواردة في الملحق التاسع — "التسهيلات" من أجل تعزيز جهودها الرامية إلى تنفيذ القواعد والتوصيات والإجراءات الدولية الراهنة المتعلقة بأمن الطيران، وأن ترصد هذا التنفيذ، وأن تسد أي فجوات أو تصحح أي أوجه قصور على وجه السرعة وأن تتخذ كل الخطوات الضرورية لمنع وقوع أفعال التدخل غير المشروع ضد الطيران المدني الدولي، وأن تراعي المواد الإرشادية الواردة في دليل أمن الطيران الصادر عن الإيكاو (Doc 8973 - مقيّد التوزيع)، ودليل الإيكاو للتدريب على أمن الطيران (Doc 10207)، والمواد الإرشادية الأخرى المتصلة بالأمن والمتاحة في موقع الإيكاو الإلكتروني العام المقيد الدخول؛

٥- تشجع الدول الأعضاء أن تولي أهمية كبيرة للقواعد القياسية التي أعدت مؤخراً والتي تتصدى للتهديدات من الداخل وأن تتأكد من تنفيذها بشكل فعال في نطاق ولاياتها القضائية، وأن تواصل صقل واعتماد التدابير للتصدي لهذا التهديد؛

٦- تشجع الدول الأعضاء على النهوض بأمن الطيران باعتباره عنصراً رئيسياً في الأولويات الوطنية والاجتماعية والاقتصادية وفي التخطيط والعمليات؛

٧- تشجع الدول الأعضاء على العمل بالتشارك مع قطاع الطيران لإعداد وتنفيذ اختبارات تشغيلية للتدابير الأمنية وتكنولوجيات وتقنيات وإجراءات مبتكرة وتنفيذها بفعالية؛

٧ مكرراً- تحث الدول الأعضاء والهيئات المختصة على التعاون وتحسين إجراءات ترخيص المعدات الأمنية، بهدف الحد من حالات التأخير والقضاء على الثغرات، وبالتالي تعزيز أمن الطيران العالمي.

٨- تشجع الدول الأعضاء والصناعة على تنسيق جهودها لتطوير عملية الكشف الأمني في مجال الطيران لتصبح أكثر مرونة في التصدي للتهديدات الجديدة، وأكثر سلاسة وتركيزاً على الركاب مع ضمان الاستمرار في تحقيق الأهداف الأمنية الواردة في الملحق السابع عشر — "أمن الطيران"؛

٩- **تشجع** الدول الأعضاء وجميع هيئات الطيران على إعلاء شأن ثقافة أمنية قوية وفعالة في مجال الطيران، بما في ذلك إعداد وبرامج وحملات التوعية الأمنية بين القوى العاملة والجمهور، والتي تشدد على أن الأمن مسؤولية الجميع؛

١٠- **تحث** الدول الأعضاء على تأمين الموارد اللازمة لضمان توافر مهنيين مؤهلين وكفاء لتنظيم التدابير المتعلقة بأمن الطيران وتشغيلها وصيانتها وتحديثها والإشراف على تنفيذها بفعالية الحفاظ على قوى عاملة كفوءة ومتخصصة ومدرّبة تدريباً جيداً واتخاذ الإجراءات لضمان وصون كفاءات الموظفين التي كانت موجودة قبل جائحة فيروس كورونا؛

١١- **تشجع** الدول الأعضاء على تطبيق رقابة فعالة، بما يشمل التقنيات عن بُعد عندما لا تسمح القيود أو الظروف الأخرى بإجراء أنشطة المراقبة في الموقع، على جميع جوانب نظمها الخاصة بأمن الطيران لضمان تنفيذ الإجراءات الأمنية بصورة فعالة ومستدامة؛

١٢- **تشجع** الدول الأعضاء، طبقاً لقوانينها وأنظمتها وبرامجها الداخلية لأمن الطيران ووفقاً للقواعد والتوصيات الدولية القابلة للتطبيق، على النهوض بتنفيذ تدابير أمن الطيران بطريقة عملية للقيام بما يلي:

(أ) توسيع نطاق الآليات القائمة للتعاون بين الدول الأعضاء والصناعة، على النحو الملائم، للتبادل الفوري للمعلومات والكشف المبكر عن التهديدات الأمنية لعمليات الطيران المدني، بما في ذلك التهديدات التي يتعرض لها الأمن الإلكتروني. وعلى الصعيد الفني، ينبغي أن يشمل هذا التبادل الفوري للمعلومات جميع الخبراء المعنيين؛

(ب) تقاسم الخبرات وأفضل الممارسات والمعلومات المتعلقة بالتدابير الأمنية الوقائية، بما في ذلك تقنيات الكشف الأمني والتفتيش وكشف المتفجرات والأجهزة الحارقة وكشف السلوك الأمني بالمطارات والكشف الأمني على العاملين بالمطارات واعتمادهم وتنمية الموارد البشرية والبحث والتطوير للتكنولوجيات ذات الصلة؛

(ج) استخدام التكنولوجيات الحديثة المتقدمة لكشف الأشياء والمواد الممنوعة ولمنع حمل مثل هذه الأشياء والمواد على متن الطائرات مع احترام خصوصية الأفراد وسلامتهم؛

(د) تعريف تدابير الأمن القائمة على الأدلة والمخاطر والمناسبة للتهديدات والمناسبة معها والفعالة والتي تتسم بالكفاءة وتعدد المستويات الممكنة تشغيلياً والمستدامة اقتصادياً وتشغيلياً، وتأخذ في الاعتبار التأثير على الركاب والطاقم والاتجار المشروع؛

(هـ) تعزيز الجهود في تأمين نظام أمن الشحن الجوي والبريد، ولا سيما في تخفيف التهديدات الحارقة التي توضع في الشحن الجوي والبريد بواسطة ما يلي:

(١) إعداد إطار لأمن الشحن الجوي والبريد يتسم بالقوة والاستدامة والمقاومة؛

(٢) تنفيذ قواعد الأمن القوية بشكل فعال ومستدام؛

(٣) اعتماد نهج كامل لسلسلة التوريد في أمن الشحن الجوي والبريد، إذا كان ذلك مناسباً؛

(٤) إنشاء وتعزيز الإشراف ومراقبة الجودة على أمن الشحن الجوي والبريد؛

٥) الاشتراك في جهود تعاونية ثنائية ومتعددة الأطراف لتنسيق التدابير الرامية إلى تعزيز وانسجام أمن الشحن الجوي والبريد وتأمين سلسلة التوريد العالمية الشحن الجوي؛

٦) المشاركة في أفضل الممارسات والدروس المكتسبة من الدول الأعضاء الأخرى لتعزيز المستوى الشامل لأمن الشحن الجوي والبريد؛

٧) تعزيز المبادرات لتكثيف بناء القدرات والابتكار في أمن الشحن الجوي والبريد؛

و) **إيلاء الاهتمام معالجة لسوء الاستخدام المحتمل لنظم الطائرات غير المأهولة والتقلّ الجوي المتقدم وتطبيق التدابير الأمنية لمنع استخدامها في أفعال التدخل غير المشروع؛**

ز) ضمان إجراء عمليات تقييم التهديدات والمخاطر الأمنية التي يواجهها الطيران المدني ضمن أراضيها ومجالها الجوي باستمرار، واستخدام عمليات التقييم هذه للاستفادة منها على النحو المناسب في إعداد التدابير المضادة وتعديل سياسات أمن الطيران، تقديم المعلومات إلى الجهات المعنية في الوقت المناسب بشأن جميع المخاطر المحتملة بالنسبة إلى الطيران المدني.

ح) معالجة مخاطر الهجمات في المناطق المفتوحة للجمهور، بما في ذلك مباني محطات الركاب، من خلال العمل مع جميع الجهات المعنية من أجل:

١) الحفاظ على توازن مناسب بين احتياجات التدابير الأمنية الفعالة والمستدامة وتسهيلات الركاب؛

٢) تنفيذ مجموعة من التدابير المرنة والعملية، القائمة على المخاطر، مع تحديد المسؤوليات بشكل واضح بين الجهات الفاعلة ذات الصلة؛

٣) تفادي قدر الإمكان إحداث مواطن ضعف تشكلها مناطق تجمع جمهور داخل المحطة أو في محيطها؛

٤) ترسيخ ثقافة تقوم على اليقظة المستمرة والردع والوقاية والاستجابة والقدرة على الصمود بشكل منسق في مواجهة التهديدات المتطورة؛

ط) ضمان حماية الطيران المدني ضد الهجمات والتهديدات الإلكترونية؛

ي) معالجة الخطر الذي تشكله الجهات من الداخل من خلال استغلال الموظفين وامتيارات حق الوصول إلى المناطق المأمونة والمعلومات الأمنية الحساسة، مع مراعاة تأثير جائحة فيروس كورونا واحتمال أن تكون الجائحة قد أدت إلى تفاقم نقاط ضعف داخلية أو تسببت في ظهور نقاط ضعف داخلية جديدة.

١٣- تتأشد الدول الأعضاء، مع احترام سيادتها، أن تقلل من حدوث اضطراب في السفر الجوي بسبب الخلط أو التفسير غير المتسق للقواعد القياسية، وذلك من خلال إقامة التعاون وتنسيق التدابير المتخذة لتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية والإرشادات على نحو يتسم بالاتساق والكفاءة والفعالية، ومن خلال تقديم المعلومات جيدة التوقيت والمتاحة بسهولة لجمهور المسافرين؛

١٤- تتأشد الدول الأعضاء أن تقوم، عند طلبها من دولة أخرى تطبيق تدابير أمنية لحماية طائرة تحلق فوق أراضيها، أن تراعي مراعاة تامة تدابير الأمن المطبقة بالفعل في الدول المطلوب منها الحماية؛ وأن تقوم، عند الاقتضاء والتحقق من صحتها باستمرار، بالاعتراف بتلك التدابير كتدابير مساوية للحد من الازدواجية؛

١٥ - **تطلب إلى الإيكاو القيام بما يلي:**

أ) أن يتأكد من أن أحكام الملحق السابع عشر — "أمن الطيران" والملحق التاسع — "التسهيلات" متوافقة ومكملة لبعضها البعض؛

ب) أن يستمر في تعزيز عمليات ومفاهيم الأمن الفعالة والابتكارية، من خلال من خلال زيادة الوعي بفعاليات أمن الطيران الإقليمية ودون الإقليمية بناء على طلب الدول الأعضاء المعنية، بما في ذلك التعاون مع أصحاب المصلحة في الصناعة والشركات المصنعة للمعدات لتطوير الجيل القادم من عمليات الكشف الأمني للركاب والبضائع؛

ج) أن يواصل دعم عمل فريق خبراء أمن الطيران لمعالجة التهديدات الجديدة والقائمة ضد الطيران المدني وأن يضع الإجراءات الوقائية الملائمة القائمة على الأدلة والمخاطر والمواد الإرشادية؛

د) تشجيع الدول والجهات المعنية على مواصلة تعزيز التعاون من خلال اتفاقات ثنائية أو متعددة الأطراف، حسب الاقتضاء، من أجل تحسين آليات تبادل المعلومات، والقدرة على اختبار وترخيص المعدات الأمنية، ومعالجة المشهد العالمي المتطور للتهديدات الأمنية في مجال الطيران.

هـ) أن يعزز تطوير عمليات الاعتراف بالتعادل المتبادل بغرض مساعدة الدول الأعضاء على اتخاذ ترتيبات ذات نفع متبادل، بما في ذلك ترتيبات الأمن في موقع واحد، التي تعترف بتعادل إجراءات أمن الطيران فيها، حيث تحقق هذه نفس النتائج، وذلك وفقاً للشروط المنصوص عليها في الملحق السابع عشر، والتي تستند إلى عملية تحقيق شاملة ومستمرة وتبادل فعال ومستمر للمعلومات عن نظم أمن الطيران في كل منها ولا تخلق نقاط ضعف وتدخل مخاطر جديدة في شبكة الطيران؛

و) أن يواصل معالجة التهديدات والأخطار الأخرى، بما في ذلك المعقدة والمتطورة منها والتهديدات الإلكترونية ضد الطيران المدني والأخطار التي تتعرض لها المناطق المتاحة للركاب في المطارات وأمن إدارة الحركة الجوية، بالتشاور مع فريق خبراء أمن الطيران وفريق خبراء الأمن الإلكتروني؛

١٦ - **توجه الأمين العام إلى تحديث وتعديل "دليل أمن الطيران للإيكاو" (Doc 8973 - مقيد التوزيع) على فترات ملائمة وإعداد مواد إرشادية جديدة مصممة لمساعدة الدول الأعضاء على معالجة التهديدات الجديدة والقائمة ضد الطيران المدني وعلى تنفيذ المواصفات والإجراءات المتعلقة بأمن الطيران المدني؛**

١٦ مكرراً - **توجه الأمين العام بتحديث وتعديل دليل الإيكاو للتدريب على أمن الطيران (Doc 10207) ووضع مواد إرشادية جديدة تهدف إلى مساعدة الدول الأعضاء في تعيين موظفيها واختيارهم وتدريبهم، بما في ذلك مراعاة ضمان الجودة والعوامل البشرية، أثناء تنفيذ المواصفات والإجراءات المتعلقة بأمن الطيران المدني؛**

١٧ - **توجه الأمين العام إلى ضمان العمل بصفة دورية على استعراض وتحديث "بيان الإيكاو العالمي الخاص بسياق المخاطر" (Doc 10108)، الذي ينص على منهجية تقدير المخاطر لأمن الطيران التي يمكن أن تنتظر فيها الدول الأعضاء لاستخدامها في إعداد تقييماتها الوطنية للأخطار وإدراج التقييمات القائمة على المخاطر، تمثيلاً مع الوثيقة Doc 10108، مع أي توصيات لاعتماد تدابير أمن الطيران الجديدة أو المعدلة في الملحق السابع عشر أو في أي وثيقة أخرى من وثائق الإيكاو.**

١٨- **توجّه الأمين العام إلى ضمان إشراك مجالات الخبرة الملائمة في تقييم مخاطر أمن الطيران وفي إعداد القواعد والتوصيات الدولية، والمواصفات، والمواد الإرشادية والوسائل الأخرى لمعالجة مسائل أمن الطيران، بما في ذلك التنسيق مع أفرقة الخبراء الأخرى؛**

١٩- **توجّه المجلس إلى تقييم اختصاصات فريق خبراء أمن الطيران بشكل مستمر ووضع النظم الإدارية لضمان عدم وجود أي قيود تحد من قدرة فريق الخبراء على النظر في النطاق الكامل لقضايا أمن الطيران.**

٢٠- **توجّه الأمين العام إلى مواصلة العمل على ضمان تمتع أمن الطيران بالمكانة المناسبة باعتبارها مبدأ أساسيا وعنصرا وظيفيا للأمانة العامة للإيكاو، بما يتناسب مع أهميته في تقدم الطيران المدني الدولي واستدامته وتتميمته بشكل آمن ومنظم.**

المرفق (د)

برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر

لما كان برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر قد نجح في الوفاء بالتكليف الوارد في المرفق (د) من قرار الجمعية العمومية ٤١-٤٤-١٨؛

ولما كان ضمان أمن الطيران المدني الدولي في جميع أنحاء العالم لا يزال أحد الأهداف الرئيسية للمنظمة؛

ولما كانت الدول الأعضاء ملتزمة بالامتثال للقواعد القياسية المنصوص عليها في الملحق السابع عشر "أمن الطيران" المتعلقة بالأمن والقواعد القياسية المنصوص عليها في الملحق التاسع — "التسهيلات"؛

ولما كان إنشاء نظام فعال لمراقبة أمن الطيران من قبل الدول الأعضاء يدعم تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية المتعلقة بأمن الطيران الدولي ويسهم في تحقيق هذا الهدف؛

وإذ تذكر بأن الدول الأعضاء هي التي تضطلع بالمسؤولية النهائية عن ضمان أمن الطيران المدني؛

وتضع في اعتبارها أن البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر قد يمكن أن يثبت فاعليته في تحديد المخاوف الأمنية في مجال الطيران وفي تقديم توصيات لتبديدها وأن البرنامج يواصل التمتع بدعم الدول الأعضاء والعمل كعامل مساعد لمجهوداتها المستمرة الرامية إلى الوفاء بالتزاماتها الدولية في مجال أمن الطيران؛

وتضع في اعتبارها أن نتائج التدقيق في إطار "البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر" (USAP-CMA) تساهم كثيراً في فهم وضعية أمن الطيران على المستويين العالمي والإقليمي وعلى مستوى فرادى الدول الأعضاء؛ ويمكن أيضاً استخدام البيانات المجمعة بخصوص "البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر" (USAP-CMA) للتأكد من وصول تحقيق الدول الأعضاء للأهداف الطموحة للمراحل الرئيسية المنصوص عليها في الخطة العالمية لأمن الطيران ويمكن أن تساعد في إبلاغ تروّد فريق خبراء أمن الطيران بالمعلومات اللازمة لتحديد أولويات مجالات العمل بما في ذلك إعداد وتحديث الملحق السابع عشر؛

وتسَلَّم بأن التنفيذ الفعال من جانب الدول لخطط الإجراءات التصحيحية لمعالجة الثغرات التي كشفتها عمليات تدقيق البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر تنفيذاً فعالاً يعدّ عنصراً أساسياً وحاسماً من عملية الرصد من أجل تحقيق الهدف العام وهو تعزيز أمن الطيران العالمي؛

وتسَلَّم بأهمية قدر محدود من الكشف عن نتائج تدقيق الإيكاو لأمن الطيران، مع إيجاد توازن بين حاجة الدول الأعضاء إلى أن تعي بالشواغل الأمنية العالقة والحاجة إلى الحفاظ على المعلومات الأمنية الحساسة بعيداً عن عامة الناس؛

وتراعي موافقة المجلس على آلية لمعالجة الشواغل الأمنية الكبيرة في الوقت المناسب؛

وتسَلَّم بأهمية وضع استراتيجية منسقة تيسيراً للمساعدة المقدمة إلى الدول الأعضاء اعتماداً على مجلس استعراض الرصد والمساعدة الرفيع المستوى التابع للأمانة العامة؛

وتسَلَّم بأن استمرار البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر والتطور المستمر لهذا البرنامج من الأمور الأساسية لتوفير الثقة المتبادلة في مستوى أمن الطيران بين الدول الأعضاء والتشجيع على التنفيذ الملائم لقواعد الأمن؛

وتسَلَّم بأن البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر قد تعافى من تأثير جائحة فيروس كورونا من خلال زيادة عدد القيود المفروضة على الموارد قد حدثت من وتيرة إجراء عمليات التدقيق التي أجريت خلال الفترة الثلاثية سنوات الماضية، والتي جرى تمويلها من المساهمات الطوعية إلى حد كبير؛

وتذكر بأن الجمعية العمومية قد طلبت من المجلس في دورتها الأربعين الحادية والأربعين أن يقدم تقريراً بشأن التنفيذ الشامل للبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تلاحظ أن البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر أساسي يسهم في تحسين أمن الطيران العالمي من خلال التدقيق والرصد المستمر لأداء الدول الأعضاء في مجال أمن الطيران؛

٢- توجّه الأمين العام إلى ضمان استمرار البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر في تقييم وقياس التنفيذ المستدام والفعال للقواعد القياسية الواردة في الملحق السابع عشر، بما في ذلك النهج القائمة على المخاطر والالتزام بها، والقواعد القياسية المتعلقة بالأمن الواردة في الملحق التاسع، والاستناد إلى المخاطر في تحديد أولويات عملية التدقيق، وأن البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر يعالج في الوقت المناسب أوجه القصور الخطيرة؛

٣- تعرب عن تقديرها للدول الأعضاء على تعاونها في عمليات تدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر وتوفير خبراء الأمن الذين يجري ترخيصهم كمدققين في البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر ليعملوا كخبراء لفترات قصيرة الأجل لإجراء عمليات تدقيق البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر، وكذلك كخبراء لفترات طويلة للعمل كرؤساء أفرقة تدقيق البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر؛

٤- تطلب إلى المجلس أن يضمن استمرار البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر وتزويده بالموارد الكافية والإشراف على أنشطته لدى رصده قدرة الدول الأعضاء على وضع أنظمة مستدامة لأمن الطيران والحفاظ عليها، وفقاً للقواعد القياسية للإيكاو المتعلقة بالأمن وتنفيذ خطط الإجراءات التصحيحية لكي تعالج في الوقت المناسب أوجه القصور التي يجري تحديدها أثناء عمليات التدقيق في إطار البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر؛

٥- **تحيط تحث** علماً بما اضطلعت به الأمانة العامة للإيكاو من عمل، بالتشاور مع الدول الأعضاء، من أجل استعراض نطاق ومنهجية "البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر" (USAP-CMA) وتحت الأمانة العامة على مواصلة تحسين فعالية وكفاءة البرنامج مع الحفاظ على جودته، بالتشاور مع "مجموعة الدراسة المعنية بالبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر" التابعة للأمانة العامة وبمساعدة أعضاء فريق خبراء أمن الطيران والمراقبين، حسب الاقتضاء؛

٦- **تعتمد** سياسة مستوى محدود من الكشف عن نتائج تدقيق البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر بما في ذلك الإبلاغ الفوري عن وجود شواغل أمنية هامة؛

٧- **تحث** جميع الدول الأعضاء على تقديم الدعم الكامل للإيكاو عن طريق:

- (أ) توقيع مذكرة التفاهم الخاصة بالبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر؛
- (ب) إعداد جميع الوثائق المطلوبة وتقديمها إلى الإيكاو حسب الجداول الزمنية المقررة قبل أنشطة البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر في المواعيد التي تحددها الإيكاو؛
- (ج) تسهيل عمل أفرقة البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر أثناء الاضطلاع بأنشطة البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر؛
- (د) إعداد وتقديم خطة إجراءات تصحيحية ملائمة لسد الثغرات المكتشفة من خلال أنشطة البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر؛
- (هـ) تنفيذ التدابير التصحيحية في الآجال الزمنية المتفق عليها بين الدول الأعضاء والإيكاو.

٨- **تطلب** إلى الأمين العام أن يضمن الاستدامة المالية الطويلة الأجل للبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر من خلال اتخاذ تدابير لإضافة التمويل اللازم للموظفين ولأنشطتها في ميزانية البرنامج العادي في أقرب وقت ممكن؛

٨ مكرراً- **تحث** جميع الدول الأعضاء على قبول عمليات التدقيق في المواعيد التي تحددها الإيكاو، ما لم تمنعها أسباب قاهرة من القيام بذلك، لضمان توفير المعلومات اللازمة في الوقت المناسب دعماً لبرامج وأنشطة الإيكاو الأخرى، والحيلولة دون تعريض برنامج التدقيق لتداعيات مالية وإدارية سلبية؛

٩- **تطلب** إلى المجلس أن يقدم تقريراً عن التقدم المحرز إلى الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية حول تنفيذ البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر.

المرفق (هـ)

دعم التنفيذ والتنمية من جانب الإيكاو — برنامج الأمن الطيران

لما كان تنفيذ التدابير الفنية لمنع أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني الدولي يتطلب موارد مالية وتدريباً للأفراد، ولما كانت بعض البلدان، وخصوصاً البلدان النامية، تفتقر للقدرة على مراقبة أمن الطيران، ولا تزال تواجه صعوبات في تنفيذ التدابير الوقائية تنفيذاً تاماً رغم المساعدة المقدمة لها لأن مواردها المالية والفنية والمادية غير كافية؛

ومع التأكيد من جديد على قيمة وأهمية مبادرة الإيكاو لـ "عدم ترك أي بلد وراء الركب" التي تهدف إلى مساعدة الدول التي لديها حاجة إلى ذلك من خلال دعم وتوفير التدريب والمساعدة وبناء القدرات بشكل موجه وفعال في مجال أمن الطيران والأمن الإلكتروني للدول، مع تعزيز الاستدامة الذاتية للدول على المدى الطويل.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **توجّه الأمين العام إلى تعزيز الجهود التي تبذلها الدول الأعضاء وغيرها من هيئات الطيران في جميع أنحاء العالم لتقديم المساعدة الفنية الفعالة ودعم الدول الأعضاء من خلال تشجيع الأنشطة المنسقة والموجهة وذات الأولوية لبناء القدرات في مجال أمن الطيران الدولي، التي تسترشد باستراتيجية الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات في مجال أمن الطيران؛**
- ٢- **تحث الدول الأعضاء على أن تسهم طوعاً بالموارد المالية والعينية لزيادة نطاق وتأثير أنشطة الإيكاو لتعزيز أمن الطيران؛**
- ٣- **توجّه الأمين العام إلى التأكد من أن المساهمات المتلقاة من أجل أنشطة دعم التنفيذ والتنمية في مجال أمن الطيران قد تم تخصيصها بالكامل لتلك الأنشطة دون غيرها؛**
- ٤- **تحث الدول الأعضاء القادرة على تقديم المساعدة في تنفيذ الأنشطة الفعالة والموجهة لبناء القدرات في مجال أمن الطيران. وينبغي أن تشمل هذه الأنشطة، والتدريب، والمساعدة الفنية ودعم التنفيذ والتنمية ونقل التكنولوجيا، وتوفير الموارد الضرورية الأخرى، حيثما كانت هناك حاجة إلى ذلك من أجل تمكين جميع الدول من تنفيذ نظام أمن طيران فعال ومُحسّن؛**
- ٥- **تدعو الدول الأعضاء إلى الاستفادة من قدرة الإيكاو على تقديم أو تسهيل أو تنسيق المساعدة العلاجية القصيرة الأجل والمساعدة الطويلة الأجل لسد الثغرات في تنفيذها للقواعد والتوصيات الدولية في الملحق السابع عشر، وقدرة الإيكاو على تحقيق الاستخدام الأفضل لنتائج تدقيق البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران لتعريف وتوجيه أنشطة بناء القدرات في أمن الطيران من أجل منفعة الدول الأعضاء المحتاجة؛**
- ٦- **تدعو الدول الأعضاء إلى أن تنتظر أيضاً في طلب المساعدة من الإيكاو والمنظمات الدولية والإقليمية الأخرى لتلبية احتياجاتها إلى المساعدة الفنية الناشئة عن الحاجة لحماية الطيران المدني الدولي؛**
- ٧- **تحث الإيكاو والدول الأعضاء والمنظمات على أن تشارك في معلومات الإيكاو عن برامج المساعدة لديها وأنشطتها من أجل تعزيز كفاءة وفعالية استخدام الموارد؛**
- ٨- **توجّه الأمين العام إلى تسهيل تنسيق برامج وأنشطة المساعدة بقدر المستطاع بما في ذلك من خلال جمع أي معلومات متاحة عن هذه المبادرات؛**

- ٩- **توجّه الأمين العام إلى أن يرصد ويقيّم نوعية وفعالية مشاريع الإيكاو للمساعدة وتقديم التقارير الدورية بشأن استخدام الموارد المالية والعينية وبشأن الآثار المقاسة لهذه المساهمات؛**
- ١٠- **تحثّ الدول الأعضاء وأصحاب المصلحة المعنيين على التشارك لتنظيم وتوصيل أنشطة بناء القدرات، التي توثق الالتزامات التي أبدوها كل طرف؛**
- ١١- **تطلب من الأمين العام تحديث وتحسين برنامج الإيكاو للتدريب على أمن الطيران، ومجموعاتها في ذلك الحفاظ على تحديث وتطوير الحزم المواد التدريبية في مجال أمن الطيران، وحلقات العمل أمن الطيران، وتشجيع وتعزيز الوسائل الأخرى في التدريب على أمن الطيران كالتعلم بالوسائل الإلكترونية والتعلم المختلط؛**
- ١٢- **تحثّ الدول الأعضاء على المساهمة في أنشطة برنامج الإيكاو للتدريب في مجال أمن الطيران؛**
- ١٣- **تطلب من الأمين العام الإشراف على إعادة تقييم شبكة الإيكاو لمراكز التدريب على أمن الطيران وتطويرها وتعزيزها ودعمها وصونها للتأكد من الوفاء بمتطلبات التدريب على أمن الطيران وتحقيق مستويات التعاون السليمة؛**
- ١٤- **تحثّ الدول الأعضاء على الاستفادة من استخدام مراكز الإيكاو مراكز التدريب على أمن الطيران الخاصة بالإيكاو للتدريب على أمن الطيران لغرض التدريب على أمن الطيران.**

المرفق (و)

إجراءات المجلس إزاء التعاون المتعدد الأطراف والتعاون الثنائي في مختلف مناطق العالم

لما كان التعاون المتعدد الأطراف والثنائي بين الدول الأعضاء يمكن أن يكمل ويعزز حقوق والتزامات الدول الأعضاء المنصوص عليها في ميثاق قانون الجو بشأن أمن الطيران وفي القواعد والتوصيات الدولية المعتمدة من المجلس بشأن أمن الطيران؛ ولما كانت اتفاقات الخدمات الجوية متعددة الأطراف والثنائية تشكل الأساس القانوني الرئيسي للنقل الدولي التجاري للركاب والأمتعة والبضائع والبريد عن طريق الجو؛

ولما كانت أحكام أمن الطيران ينبغي أن تشكل جزءا لا يتجزأ من الاتفاقات متعددة الأطراف والثنائية بشأن الخدمات الجوية؛ ولما كان التركيز على نتائج الأمن والاعتراف بالتعادل وبأمن المحطة الواحدة واحتراما لروح التعاون المعرفة في الاتفاقات متعددة الأطراف و/أو الثنائية الخاصة بخدمات النقل الجوي، تعد مبادئ سياسية يمكن لتنفيذها أن يسهم كثيرا في استدامة أمن الطيران.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تدرك أن النجاح في إزالة الأخطار التي تهدد الطيران المدني لن يتسنى إلا من خلال تضافر جهود جميع المعنيين ومن خلال إقامة علاقات عمل وثيقة بين الهيئات الوطنية ومنظمي أمن الطيران في جميع الدول الأعضاء؛**

٢- **تحت** جميع الدول الأعضاء على إدراج بند يتعلق بأمن الطيران في اتفاقات الخدمات الجوية الثنائية، مع مراعاة البند النموذجي الذي اعتمدته المجلس في ١٩٨٦/٦/٢٥، وعلى أن تأخذ في الحسبان نص الاتفاق النموذجي الذي اعتمدته المجلس في ١٩٨٩/٦/٣٠؛

٣- **تحت** جميع الدول الأعضاء على أن تعتمد المبادئ الرئيسية التالية باعتبارها أساسا للتعاون الدولي لأمن الطيران، ولضمان التعاون الفعال في مجال أمن الطيران بين الدول الأعضاء والإيكاو وغيرها من المنظمات الدولية الأخرى:

(أ) احترام روح التعاون المعروفة في الاتفاقات الثنائية و/أو متعددة الأطراف للخدمات الجوية؛

(ب) الاعتراف بتدابير الأمن المكافئة؛

(ج) التركيز على نتائج الأمن؛

٤- **تحت** جميع الدول الأعضاء على أن تشترك في شبكة ضباط الاتصال لشؤون أمن الطيران التي أنشأتها الإيكاو - إن لم تكن قد اشتركت فيها - والتي أنشئت للإبلاغ عن الأخطار المحدقة بعمليات النقل الجوي المدني بهدف توفير شبكة دولية لاتصالات أمن الطيران في داخل كل دولة، وأن تعزز من الاتساق والتعاون فيما بينها لضمان تبادل أفضل الممارسات من خلال وسائل AVSECPaedia.

٥- **تحت** الإيكاو على تعزيز المبادرات التي تُمكن من إنشاء منابر تكنولوجية لتبادل معلومات أمن الطيران بين الدول الأعضاء؛

٦- **تطلب** أن تواصل الإيكاو العمل على ما يلي:

(أ) تشجيع الدول الأعضاء على الإبلاغ عن تجربتها بصدد التعاون فيما بينها على منع أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني الدولي؛

(ب) تحليل الظروف والاتجاهات المتباعدة في منع التهديدات التي يتعرض لها الطيران المدني الدولي في مختلف مناطق العالم؛

(ج) إعداد توصيات لتعزيز التدابير الرامية إلى منع أفعال التدخل غير المشروع هذه؛

٧- **تطلب** من المجلس العمل على وجهي الاستعجال والسرعة اللازمين لمعالجة التهديدات الجديدة والقائمة ضد الطيران المدني والتخفيف من حدة أي اضطراب في السفر الجوي نتيجة للخلط أو التنفيذ أو التفسير غير المتسق للإجراءات الضرورية، وذلك بتسهيل الاستجابة المشتركة والمتسقة من الدول الأعضاء، والتشجيع على قيام الدول الأعضاء بإعلام جمهور المسافرين بشكل واضح بتلك الأمور.

المرفق (ز)

التعاون الدولي والإقليمي في مجال أمن الطيران

إذ تُقرُّ بأن التهديد الذي يتعرض له الطيران المدني يقتضي رد فعل عالمي وفعال من جانب الدول الأعضاء والمنظمات الدولية والإقليمية المعنية.

وتُقرُّ بوضع "اتفاق الأمم المتحدة العالمي لتنسيق مكافحة الإرهاب" لتعزيز نهج الأمم المتحدة المشترك من أجل دعم الدول الأعضاء في تنفيذ استراتيجية الأمم المتحدة العالمية لمكافحة الإرهاب وقرارات ومهام الأمم المتحدة ذات الصلة بذلك؛
فإن الجمعية العمومية:

١- تدعو منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO)، والوكالة الدولية للطاقة الذرية (IAEA)، ومنظمة الشرطة الجنائية الدولية (الإنتربول)، والمنظمة البحرية الدولية (IMO) ومنظمة الأمن والتعاون في أوروبا (OSCE)، والمديرية التنفيذية للجنة مكافحة الإرهاب التابعة للأمم المتحدة (UNCTED)، ومكتب الأمم المتحدة لمكافحة الإرهاب (UNOCT)، ومكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة (UNODC)، والاتحاد البريدي العالمي (UPU)، ومنظمة الجمارك العالمية (WCO)، والاتحاد الأفريقي (AU)، والاتحاد الأوروبي (EU)، والمنظمة العربية للطيران المدني (ACAO)، واللجنة الأفريقية للطيران المدني (لجنة أفكاك)، واللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC)، ولجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني (LACAC)، واتحاد النقل الجوي الدولي (IATA)، والمجلس الدولي للمطارات (ACI)، والاتحاد الدولي لربطيات طياري الخطوط الجوية (IFALPA)، والمجلس الدولي لطيران الأعمال (IBAC)، والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الجو والفضاء (ICCAIA)، واتحاد الأكسبريس العالمي (GEA)، والاتحاد الدولي لربطيات نقل البضائع (FIATA)، والاتحاد الدولي للشحن الجوي (TIACA)، وغير ذلك من الجهات المعنية إلى مواصلة التعاون مع الإيكاو إلى أقصى درجة ممكنة لحماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع؛

٢- توجّه المجلس بمواصلة تعاونه مع "لجنة الأمم المتحدة لمكافحة الإرهاب" في مجالي أمن الطيران وإدارة الحدود في إطار الجهود العالمية لمكافحة الإرهاب، وتطلب إلى الأمين العام استخدام خبرات المنظمة لمساعدة المديرية التنفيذية لمكافحة الإرهاب التابعة للأمم المتحدة في إجراء زيارات فُطرية لتقييم جهود مكافحة الإرهاب التي تبذلها الدول الأعضاء، بما في ذلك التقدم المحرز وأوجه القصور المتبقية والمجالات ذات الأولوية التي تكون بحاجة إلى المساعدة الفنية، وكذلك تحديد الاتجاهات والتحديات المتعلقة بالإرهاب وأفضل الممارسات المستخدمة في تنفيذ قرارات مجلس الأمن في هذا الشأن؛

٣- توجّه الأمين العام باستخدام خبرات المنظمة في مجال أمن الطيران وإدارة الحدود لدعم الأعمال الجارية في إطار "اتفاق الأمم المتحدة لتنسيق العالمي لمكافحة الإرهاب" لتعزيز نهج الأمم المتحدة المشترك لمنع الإرهاب ومكافحته، ومساعدة مكتب الأمم المتحدة لمكافحة الإرهاب (UNOCT) في جهوده لتقديم المساعدة الفنية ودعم بناء قدرات الدول الأعضاء مع ضمان تنسيق أنشطة المساعدة لتفادي ازدواجية الجهود وضمان استخدام الموارد بكفاءة؛

٤- يدعو الدول الأعضاء إلى المبادرة إلى تقديم الدعم للمجموعات الإقليمية التابعة للإيكاو والمعنية بأمن الطيران والأمن الإلكتروني، بالإضافة إلى البرامج التعاونية في مجال أمن الطيران حيثما وجدت في مختلف الأقاليم، والتي تعتبر حيوية لمساعدة الدول على تنفيذ القواعد القياسية للإيكاو، وتحسين الكفاءات التشغيلية، وتعزيز الاستدامة الذاتية لبرامج وعمليات الدول في مجال أمن الطيران على المدى الطويل.

مناطق النزاعات

١٣-٩ قدم المجلس في ورقة العمل WP/35 لمحة عامة عن الأنشطة التي تضطلع بها الإيكاو والدول الأعضاء من أجل حماية الطيران المدني من المخاطر الكامنة عند تسيير عمليات فوق مناطق النزاعات أو بالقرب منها.

١٣-١٠ وفي ورقة العمل WP/120، تعرض كندا، برعاية مشتركة من إسرائيل والاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه، وجمهورية كوريا وعمان وكازاخستان والمغرب وكينيا ونيوزيلندا والولايات المتحدة والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية واتحاد النقل الجوي الدولي والمجلس الدولي لطيران الأعمال والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية والاتحاد الدولي لرابطات مراقبي الحركة الجوية، التقدم المحرز والعمل المستقبلي في تعزيز التخفيف من المخاطر الناجمة عن مناطق النزاعات ومنع وقوع المزيد من المآسي، مع التأكيد على الحاجة إلى تحديث الوثيقة Doc 10084، وتعزيز التنسيق بين القطاعين المدني والعسكري، ومباشرة العمل على وضع إطار عام لفريق التنسيق للطوارئ (CCT). وتدعو الورقة أيضاً إلى جملة أمور من بينها زيادة الوعي بوثيقة "دليل التعاون بين القطاعين المدني والعسكري في مجال إدارة الحركة الجوية" الصادرة عن الإيكاو (Doc 10088)، ووضع مجموعة أدوات التنفيذ الصادرة عن الإيكاو بشأن مناطق النزاعات، والتي تشمل دعم التنفيذ وتوجيهات فريق التنسيق للطوارئ والتدريب.

١٣-١١ وفي ورقة العمل WP/201، تسلط مصر الضوء على دورها في مساعدة الدول المتأثرة بالنزاع على إعادة الانخراط في الطيران المدني العالمي من خلال التعاون الأمني وبناء القدرات والدعم العملي. وبالإضافة إلى الجهود التي تبذلها مصر، تدعو الورقة منظمة الطيران المدني الدولي إلى مساعدة الدول الأخرى التي تتعافى من النزاعات أو الأزمات، وتحث الدول الأعضاء على تبادل الخبرات الفنية والدعم العملي.

المناقشة

١٣-١٢ إن اللجنة تؤكد على الحاجة الملحة إلى مواصلة الجهود العالمية لتعزيز إدارة المخاطر في مناطق النزاعات في الطيران المدني الدولي. وفي حين وضعت الإيكاو توجيهات شاملة، على النحو الوارد في الطبعة الثالثة من "دليل تقييم المخاطر لعمليات الطائرات المدنية فوق مناطق النزاع أو بالقرب منها" (الوثيقة Doc 10084)، فإن تنفيذها لا يزال متفاوتاً بين الدول والمشرعين. ويلاحظ أيضاً أن الإرشادات الحالية يجب أن تتطور لكي تعبر عن المخاطر الناشئة، ومنها التداخل مع النظم العالمية للملاحة بالأقمار الصناعية والاستخدام المتزايد للنظم الأسلحة المتقدمة، بما في ذلك تلك المصممة للاستخدام العسكري، من جانب العديد من الجهات الفاعلة بما يعرض الطيران المدني للخطر، وكذلك الطائرات غير المأهولة المسلحة. ولذلك، توصي اللجنة بأن تستعرض الإيكاو الوثيقة Doc 10084 لمعالجة الثغرات المحددة ومواطن الضعف المتزايدة.

١٣-١٣ ولاحظت اللجنة أن عدم وجود بروتوكولات محددة لتبادل المعلومات المتعلقة بمناطق النزاعات يعوق التنسيق الفعال بين الجهات المعنية، بما في ذلك مشغلو الطائرات ومقدمو خدمات الملاحة الجوية. ولذلك فإن اللجنة تؤيد المبادرات العالمية، مثل مبادرة الأجواء الآمنة، باعتبارها وسيلة فعالة لتبادل أفضل الممارسات والمعلومات، وتدعو الدول الأعضاء والجهات المعنية إلى الانضمام إلى هذه المساعي.

١٣-١٤ وشددت اللجنة أيضاً على أهمية إنشاء أطر منظمة للتعاون بين القطاعين المدني والعسكري، مع الاعتراف بالتحديات الكامنة في التعامل مع الجهات المعنية العسكرية. وتحقيقاً لهذه الغاية، تم تحديد الوثيقة Doc 10084 الصادرة عن الإيكاو كمرجع رئيسي لتعزيز هذا التعاون، وضمان وفاء الدول بالمتطلبات والالتزامات الوطنية بموجب اتفاقية شيكاغو.

١٥-١٣ ورحبت اللجنة بمشاركة كندا ودعمها المالي لوضع مجموعة أدوات الإيكاو بشأن مناطق النزاعات، التي ينبغي أن توفر أدوات عملية لمساعدة الدول على التخفيف بكفاءة من المخاطر التي تتهدد سلامة وأمن الطيران المدني فوق مناطق النزاعات وبالقرب منها. وأشارت اللجنة بوجه خاص إلى ضرورة أن تقدم مجموعة أدوات الإيكاو التوجيهات والتوعية بشأن التنسيق في حالات الطوارئ، والتي تهدف إلى ضمان سلامة الطيران المدني مع بحيث تظل معدلات تعطل الحركة الجوية عند حدها الأدنى في حالة حدوث اضطراب في المجال الجوي بسبب مناطق النزاعات.

١٦-١٣ وأخيراً، نظرت اللجنة في الجهود الدولية والإقليمية التي تبذلها الدول المتضررة من النزاعات المسلحة لاستعادة خدمات الحركة الجوية لديها والتخفيف من مخاطرها. وفي هذا الصدد أشادت اللجنة بجهود مصر في دعم الدول المتضررة من النزاعات ومساعدتها على استعادة القدرة على الوصول في مجال النقل الجوي الدولي من خلال التعاون في مجال أمن الطيران، وأقرت بأن مثل هذه الجهود تُعد مثالا عمليا على الهدف الاستراتيجي المتمثل في "عدم ترك أي بلد وراء الركب". وشجعت الإيكاو الدول الأعضاء على الاستمرار في مساعدة الدول التي تتعافى من الأزمات من خلال آليات ثنائية ومنظمة للمساعدة من خلال إتاحة الدعم الفني والعملياتي، وفقاً لأحكام الإيكاو وموادها الإرشادية.

١٧-١٣ وفي الختام، شددت اللجنة على الدور القيادي والمحوري للإيكاو في توجيه مجتمع الطيران المدني العالمي لإعطاء الأولوية للمخاطر المرتبطة بالعمليات فوق مناطق النزاعات أو بالقرب منها وتحسين سبل التخفيف منها. وبينما أحاطت اللجنة علماً بالتعليقات التي أدلت بها بعض الدول، وافقت اللجنة على أن تقدم إلى الجلسة العامة قراراً بشأن "معالجة المخاطر التي تهدد الطيران المدني الناشئة عن مناطق النزاعات"، على النحو المقترح في المرفق بورقة العمل WP/35، وهو قرار يدعو، في جملة أمور، إلى قيام الإيكاو بوضع برنامج عمل مخصص لمناطق النزاعات يهدف إلى مساعدة الدول والمشغلين على التخفيف من المخاطر وإدارة عمليات إغلاق المجال الجوي وإعادة فتحه على نحو أفضل.

١٨-١٣ وأعربت بعض الدول عن تحفظها بشأن ما أورده ورقة العمل WP/35 من إشارات مرجعية إلى رحلة الخطوط الجوية الأذربيجانية رقم ٨٢٤٣ ورحلة الخطوط الجوية الماليزية MH17، والتي وردت أيضاً في مشروع القرار المرفق بالورقة.

القرار ٤٢=XX/٣: معالجة المخاطر التي تهدد الطيران المدني والناجمة عن مناطق النزاع

إن الجمعية العمومية

إذ تشير إلى التحطم المأساوي لطائرة الخطوط الجوية الأذربيجانية في الرحلة رقم ٨٢٤٣ في ٢٥/١٢/٢٠٢٤، وتلاحظ بقلق بالغ وقوع حوادث مماثلة لإسقاط طائرات مدنية فوق مناطق نزاع أو بالقرب منها، بما في ذلك طائرة الخطوط الجوية الدولية الأوكرانية في الرحلة رقم ٧٥٢ في عام ٢٠٢٠ وطائرة الرحلة رقم ١٧ للخطوط الجوية الماليزية في عام ٢٠١٤؛

وتشير إلى أن المادة ٣ مكرراً من "اتفاقية الطيران المدني الدولي"، تؤكد من جديد مبدأ عدم استخدام الأسلحة ضد الطائرات المدنية أثناء الطيران؛

وتشير إلى أنه وفقاً لـ "اتفاقية الطيران المدني الدولي" وملاحقها، ينبغي للدول الأعضاء اتخاذ تدابير احترازية في المجال الجوي الذي تسيطر عليه، بما في ذلك الإعلان في الوقت المناسب عن المناطق المحظورة أو المقيدة أو الخطرة، حسب الاقتضاء، عندما تشكل الأنشطة العسكرية أو النزاعات خطراً على الطيران المدني؛

وتُقرّ بتزايد تعقيد احتواء المخاطر في مناطق النزاع، بما في ذلك التهديدات التي يُشكّلها استخدام أنظمة الطائرات العسكرية أو المُسلّحة غير المأهولة والتداخل على الترددات اللاسلكية (RFI) للنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS) وأنظمة الحرب الإلكترونية وأنظمة الدفاع الجوي؛

وتُذكّر بقرار الجمعية ٤١-٨ الذي يقضي بأنه ينبغي أن يُسهل التنسيق المدني العسكري تبادل المعلومات المناسبة مع مُستخدمي المجال الجوي، وخاصة فيما يتعلق بعمليات الطائرات المدنية فوق مناطق النزاع أو بالقرب منها؛

وتُقرّ بضرورة زيادة التنسيق، ونشر المعلومات عن المخاطر واتخاذ القرارات في الوقت المناسب، وتحديث الإرشادات الموجهة للدول والمُشغلين؛

وتُذكّر بخطة الإيكاو الاستراتيجية للفترة ٢٠٢٦-٢٠٥٠ والتي يتمثل أحد أهدافها الأساسية في خفض معدل الوفيات في الطيران الدولي بسبب الحوادث وأعمال التدخل غير المشروع إلى الصفر.

فإنها تقرر ما يلي:

- ١- تدين بشدة استخدام الأسلحة ضد الطائرات المدنية أثناء الطيران، وتؤكد مجدداً على أنه في حالة اعتراض أي طائرة، يجب ألا تُعرض حياة الأشخاص على متنها ولا سلامتها للخطر؛
- ٢- تؤكد مجدداً على وجوب امتناع كل دولة عن اللجوء إلى استخدام الأسلحة ضد الطائرات المدنية أثناء الطيران، كما هو منصوص عليه في المادة ٣ مكرراً من "اتفاقية الطيران المدني الدولي"؛
- ٣- تحث الدول الأعضاء، التي لم تُصدّق بعد على البروتوكول الذي تُدرج بموجبه للمادة ٣ مكرراً في "اتفاقية الطيران المدني الدولي"، على القيام بذلك في أقرب وقت ممكن.
- ٤- تدعو الدول الأعضاء إلى تحديد التدابير الملزمة في المجال الجوي الذي تسيطر عليه والإخطار بشأنها وتنفيذها، وفقاً لـ "اتفاقية الطيران المدني الدولي" وملاحقها، بما في ذلك الإعلان في الوقت المناسب عن المناطق المحظورة أو المقيدة أو الخطرة، حسب الاقتضاء، عندما تُشكّل الأنشطة العسكرية أو النزاعات خطراً على الطيران المدني؛
- ٥- تحث الدول الأعضاء على تقديم المعلومات في هذا الشأن إلى مقدمي خدمات الملاحة الجوية ومشغلي الطائرات الخاضعين لسلطتها، وضمان قيامهم في الوقت المناسب بتقييم المخاطر التي تتعرض لها الطائرات المدنية فوق مناطق النزاع أو بالقرب منها والتخفيف من حدتها؛
- ٦- تحث الدول الأعضاء على دعوة مشغلي الطائرات إلى ضمان أن تستند قراراتهم بصدد تخطيط الرحلات الجوية إلى تقييم حديث للمخاطر والتدابير الاحترازية للتخفيف من حدتها، مع مراعاة المعلومات المتوفرة عن مناطق النزاع من خلال جميع الوسائل المعقولة؛
- ٧- تدعو الدول الأعضاء إلى تحسين وتكثيف التعاون المدني العسكري في مجال إدارة الحركة الجوية، والعمل على وضع وتنفيذ إطار إقليمي لإدارة حالات الطوارئ في مجال إدارة الحركة الجوية؛

- ٨- تدعو الدول الأعضاء إلى دعم المبادرات العالمية، مثل مبادرة "الأجواء الآمنة"، كوسيلة فعالة لتبادل أفضل الممارسات والمعلومات، بما في ذلك المبادرات الإقليمية القائمة وتعزيز التنفيذ الفعال للقواعد القياسية والإرشادات العالمية بشأن التخفيف من حدة المخاطر التي تهدد الطيران المدني في مناطق النزاع؛
- ٩- توجّه المجلس إلى مواصلة تحديث وثائق الإيكاو في هذا الشأن، ومنها وثيقة "دليل تقييم المخاطر لعمليات الطائرات المدنية فوق مناطق النزاعات أو بالقرب منها" (Doc 10084)، لتضمينها التهديدات التشغيلية والتكنولوجية الحالية، بما في ذلك الهجمات باستخدام أنظمة الطائرات غير المأهولة المسلحة والتداخل على الترددات اللاسلكية للنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية وأنظمة الحرب الإلكترونية؛
- ١٠- توجّه المجلس إلى ضمان إعداد الإيكاو لبرنامج عمل مخصص لمناطق النزاع، بهدف دعم الجهود الشاملة داخل الإيكاو؛
- ١١- توجّه المجلس إلى رصد تنفيذ هذا القرار وتقديم تقرير عن التقدم المُحرز فيه إلى الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية.

تجارب المشاركة في "الخطّة العالمية لأمن الطيران"

- ١٣-١٩ في ورقة العمل WP/370، المقدمة من بليز باسم الدول الأعضاء في هيئة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية (COCESNA)، التي تحت الدول على تعزيز السياسات والاستراتيجيات والتدابير الخاصة بأمن العمليات التجارية المحلية، من أجل منع التدخل غير المشروع والتخفيف من آثاره. وتشجع الدول على تعزيز الكشف عن التهديدات في المطارات المحلية، وتوحيد الإجراءات الأمنية بما يتماشى مع القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو، والتنوعية، وتدريب الموظفين، وتحسين التنسيق بين الوكالات.
- ١٣-٢٠ وفي ورقة العمل WP/470، تصف بوليفيا تنفيذ نظامها الجديد لإدارة أمن الطيران المدني الذي دعم استعداداتها للبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر (USAP-CMAO). ويشتمل نظامها أيضاً على أداة لجمع بيانات أمن الطيران المدني ومعالجتها وتحليلها. وتشجع بوليفيا الدول على استخدام الأدوات الرقمية لإدارة بيانات الأمن، كما تشجع على تبادل المعارف.
- ١٣-٢١ وفي ورقة العمل WP/118، المقدمة من البرازيل وبرعاية مشتركة من ١٦ من الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية، التي تسلط الضوء على عمل فريق أمن الطيران التابع لها باعتباره مثالاً ناجحاً على تحويل أولويات الخطّة العالمية لأمن الطيران إلى إجراءات عملية، وتقدم أفضل الممارسات التي تتبعها البرازيل في تعزيز أمن الطيران. وتشجع الدول على اعتماد تدابير مماثلة لتعزيز الأولويات العالمية للخطّة العالمية لأمن الطيران.
- ١٣-٢٢ وفي ورقة العمل WP/398، تؤكد عمان التزامها بأمن الطيران وتقدم دليلاً على ذلك، لا سيما من خلال التزامها بالتدريب على أمن الطيران وعمل وكالاتها المعنية بالأمن، وتشجّع التعاون الدولي لتبادل المعارف والخبرات والموارد.
- ١٣-٢٣ وفي ورقة العمل WP/239 Revision No. 1، المقدمة من بنما، برعاية مشتركة من ١٤ من الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية، التي تصف تجربة دولة بنما في التنفيذ المنفرد لنقطة التفقيش الأمني الواحدة مع دول

أخرى في الإقليم. وإدراكاً لأن نقطة التفتيش الأمني الواحدة تعتمد على برنامج تحقق متين، وبالنظر إلى التوجيهات الحالية وأولويات فريق خبراء أمن الطيران، يُطلب من اللجنة النظر في الحاجة إلى أن تضع أفرقة الخبراء المعنية إرشادات إضافية في هذا الصدد.

١٣-٢٤ وفي ورقة العمل WP/100، تشدد اللجنة الأفريقية للطيران المدني (AFCAC)، نيابةً عن ٥٤ دولةً أفريقيةً، على أن تحقيق الأهداف الطموحة يتطلب مراقبة أقوى لأمن الطيران وتعزيز التعاون بين الدول. وتشير الورقة إلى أن بلوغ الهدف المرحلي المتمثل في وصول ٦٥٪ من الدول إلى مستوى التنفيذ الفعال بنسبة ٧٥٪ أو أكثر في غضون عامين هو هدف طموح ولكنه قابل للتحقيق مع زيادة التركيز، والتشديد على أهمية تواتر عمليات التدقيق في إطار البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر (USAP-CMA) وأهمية المدققين المؤهلين في تتبع التقدم المحرز نحو تحقيق الأهداف المرحلية لعام ٢٠٢٧ وعام ٢٠٣٠ وعام ٢٠٣٣.

المناقشة

١٣-٢٥ أعربت اللجنة عن تقديرها لورقتي العمل WP/118 و WP/470، وللخبرات القيّمة التي تضمنتها بشأن مواعمة الأنشطة والنظم الوطنية لأمن الطيران دعماً للخطة العالمية لأمن الطيران. وطلبت اللجنة من الإيكافو العمل، بمساعدة من الأجهزة الفنية المختصة، على استكشاف سبل إضافية لمساعدة الدول على الاستفادة من "الخطة العالمية لأمن الطيران"، استناداً إلى آلية تبادل الخبرات والتجارب الواردة في الطبعة الثانية، وتعزيز تبادل أفضل الممارسات على المستوى العالمي. بالإضافة إلى ذلك، أحاطت اللجنة علماً بالتزام عُمان بأمن الطيران، على النحو المبين في ورقة العمل WP/398، وشجعت الدول والمجموعات الإقليمية والمنظمات الدولية على الاطلاع على الخبرات والتسهيلات المتاحة لتعزيز التعاون والتعاقد.

١٣-٢٦ وفي ورقة العمل WP/100، تساءلت عدة دول عما إذا كان "البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر" (USAP-CMA) يُعد الأداة المثلى لقياس التقدم الذي تحرزه دولة ما نحو بلوغ المحطات الرئيسية المنصوص عليها في "الخطة العالمية لأمن الطيران" والهدف الطموح. وقد أحاطت اللجنة بالتحديات التي تواجه ضمان تنسيق المساعدة الفنية وإتاحتها لتحقيق الأهداف المرحلية المحددة في "الخطة العالمية لأمن الطيران"، وبالاقتراح الداعي إلى زيادة تواتر عمليات التدقيق التي تُجرى في إطار "البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر". وحذرت اللجنة من الاعتماد فقط على عمليات التدقيق المتزايدة مشيرة إلى محدودية موارد ذلك البرنامج، وأوصت بمشاركة الورقة مع فرقة عمل البرنامج. وشجعت اللجنة الدول على الاعتراف بأهمية جميع المجالات ذات الأولوية في إطار الخطة العالمية لأمن الطيران، وشددت على قيمة التعاون والتعاقد على الصعيد العالمي، لا سيما من خلال مبادرات مثل تبادل المعلومات وعمليات الاستعراض التي يجريها الأقران، على النحو المبين في ورقة العمل.

١٣-٢٧ وفيما يتعلق بالاقتراح الوارد في ورقة العمل WP/239 Revision No. 1، بشأن وضع إرشادات إضافية وتقديم المساعدة الفنية لدعم الدول في تنفيذ نقطة التفتيش الأمني الواحدة (OSS)، أقرت اللجنة بالجهود الإقليمية الجارية لتنفيذ الاتفاقات المتعلقة بنقطة التفتيش الأمني الواحدة من خلال التعاون الوثيق وتبادل أفضل الممارسات والخبرات. وأحاطت اللجنة علماً بفوائد وجود نقطة واحدة للتفتيش الأمني من حيث عدم ازدواج الضوابط الأمنية، فقط إن كانت تلك الاتفاقات تضمن تحقيق أعلى مستويات الأمن وإعلاءها مع مرور الوقت، وتوضح التغييرات في التهديدات والمخاطر، وتبرز الابتكارات في ممارسات وإجراءات أمن الطيران، والتطورات التي تطرأ على تكنولوجيات الكشف الأمني. وأحاطت اللجنة علماً أيضاً بطلب إبلاغ جميع الدول والجهات المختصة على اتفاقات إقامة نقطة واحدة للتفتيش الأمني بين تلك الأطراف، حتى تتمكن من الاستجابة لها حسب

الاقتضاء، كما حثت الدول الأعضاء على ضرورة قياس أداؤها وتوخي الحيلة عند الدخول في اتفاق من هذا النوع وتنفيذه. وفضلاً عن ذلك، أعربت اللجنة عن تأييدها للرسالة التي وردت في ورقة العمل WP/370، والتي ذكرت جميع الدول بأهمية ضمان أن تتمتع عمليات أمن الطيران المحلية بما تتمتع به العمليات الدولية من قوة وقدرة على الصمود في وجه الصعاب، غير أنها لاحظت التعليقات التي مفادها أنه ينبغي أن يظل تركيز الإيكاف منصباً على مجال الطيران المدني الدولي.

٢٨-١٣ وأخيراً، أقرت اللجنة بالجهود والالتزام القوي من جانب الدول والجهات المعنية في القطاع لدفع الخطة العالمية لأمن الطيران إلى الأمام، مع مراعاة الهدف الطموح والأولويات العالمية، وطرح بعض الأفكار الجديدة للاستفادة منها عند إجراء التفتيحات والتحسينات المقبلة للبرنامج.

تعزيز الابتكار في مجال أمن الطيران

٢٩-١٣ تُبرز الصين، في ورقة العمل WP/86، التقدم الذي أحرزته في استخدام الذكاء الاصطناعي للكشف الآلي عن المواد المحظورة انطلاقاً من صور الكشف الأمني بأجهزة الأشعة السينية. وتشجع الورقة على استكشاف تطبيق تكنولوجيا التعرف على الصور المدعومة بالذكاء الاصطناعي لتعزيز كفاءة الكشف، بما في ذلك دمجها مع البنية المفتوحة لنظم الكشف الأمني.

٣٠-١٣ وفي ورقة العمل WP/199، تشير جمهورية كوريا، برعاية مشتركة من الصين، إلى الاستخدام المتزايد للذكاء الاصطناعي في معدات أمن الطيران، مثل نظم الكشف الآلي عن المواد المحظورة (APIDS) والأجهزة الذكية للكشف عن المعادن، التي تعزز الكشف عن التهديدات، وتسلب الضوء على الحاجة إلى إرشادات دولية بشأن ترخيص أداء النظم التي تعمل بالذكاء الاصطناعي.

٣١-١٣ وتشدد ورقة العمل WP/79، التي قدمتها المملكة العربية السعودية، على التعقيدات والمخاطر الأمنية المتزايدة في قطاع الشحن الجوي بسبب تزايد أحجام الشحنات وعدد الجهات المعنية، وتسلب الضوء على الحاجة إلى تحقيق التحول الرقمي بما يتماشى مع "الخطة العالمية لأمن الطيران" (GASep). ودُعيت اللجنة إلى النظر في اقتراح الإيكاف بتنظيم ندوة دولية بشأن التحول الرقمي في مجال أمن الطيران، تستضيفها المملكة العربية السعودية.

٣٢-١٣ وتشدد الإمارات العربية المتحدة، في ورقة العمل WP/419، على قدرة الذكاء الاصطناعي على إحداث تحولات جذرية في مجال أمن الطيران وفي مجال الطيران المدني عموماً، مع الإشارة إلى المخاطر المرتبطة بذلك. وشجعت الدول على تعزيز التعاون فيما بينها ومع قطاع الطيران لتبادل المعلومات عن التحديات المرتبطة بالاتجاهات الناشئة في مجال الذكاء الاصطناعي من أجل الاستفادة الكاملة من إمكانات الذكاء الاصطناعي في جعل السفر الجوي أكثر أمناً وكفاءة.

٣٣-١٣ وتؤكد ورقة العمل WP/233 Revision No. 1، التي قدمها المجلس الدولي للمطارات (ACI)، برعاية مشتركة من البرازيل واتحاد النقل الجوي الدولي (الأياتا) والأردن والإمارات العربية المتحدة، على الحاجة إلى نهج منسق ومتناسق على الصعيد العالمي لاختبار وترخيص المعدات المتطورة لأمن الطيران من خلال التعاون الثنائي والمتعدد الأطراف. وتُعترف الورقة بدور الإيكاف في مساعدة الدول الأعضاء على تعزيز التعاون وتشجيع الاعتراف المتبادل وتحديث أطر الترخيص.

المناقشة

١٣-٣٤ نظرت اللجنة في ورقات العمل WP/86 و WP/199 و WP/419 التي تتناول قدرة الذكاء الاصطناعي على إحداث تحولات جذرية في مجال أمن الطيران، ولا سيما في نظم الكشف الأمني في مجال الطيران، وإصدار التراخيص، والكفاءة التشغيلية، والوعي بالمخاطر، وتنمية القوى العاملة. وإذ أحاطت اللجنة علماً بالمبادرات المختلفة التي نفذتها الدول في هذا الشأن، مثل التجارب الميدانية الناجحة لاستخدام الذكاء الاصطناعي في الكشف الآلي عن المواد المحظورة (APIDS)، شددت على الحاجة إلى أطر ترخيص منسقة ومنهجيات لتقييم الأداء فيما يتعلق بالذكاء الاصطناعي على وجه الخصوص، مشيرة إلى تزايد طلبات الترخيص للمعدات المزودة بالذكاء الاصطناعي، مع التسليم بأن الترخيص هو مسؤولية تقع على عاتق الدول.

١٣-٣٥ وأقرت اللجنة بأهمية التعاون الدولي وتبادل المعلومات، مع الحرص على حماية المعلومات الحساسة، في الجهود الجارية لتطوير واعتماد نظم الذكاء الاصطناعي لأمن الطيران وفق نهج منسق، لا سيما في نظم الكشف الأمني. وبناءً على ذلك، رأت اللجنة أن تبادل المعلومات والتعاون بين الدول في اختبار نظم أمن الطيران التي تعتمد على الذكاء الاصطناعي يمكن أن يساعد في توحيد النهج وبناء الثقة بتكنولوجيات الذكاء الاصطناعي. ولاحظت اللجنة أيضاً الحاجة المتزايدة إلى إرشادات بشأن منهجيات تقييم الأداء ومعايير الترخيص الخاصة بالذكاء الاصطناعي.

١٣-٣٦ وبالنظر إلى ما سبق، رحبت اللجنة بإنشاء فرقة العمل المعنية بالذكاء الاصطناعي (TF-AI) التابعة لفريق خبراء أمن الطيران مؤخراً، لوضع استراتيجيات تنفيذ شاملة لجعل السفر الجوي أكثر أمناً وكفاءة. وأقرت بأن فرقة العمل الوليدة ستتيح منبراً ملائماً لمعالجة أبرز المسائل، وخصوصاً تبادل المعلومات والتنسيق وترخيص الوظائف المعتمدة على الذكاء الاصطناعي. ونظراً إلى الطبيعة المتشعبة لتكنولوجيا الذكاء الاصطناعي في مجال الطيران، قامت اللجنة أيضاً بتشجيع الإيكاو على تنسيق جهودها في هذا الشأن مع فريق خبراء أمن الطيران وغيره من الأفرقة الفنية وأفرقة الخبراء المعنية التابعة للإيكاو، حسب الاقتضاء. بالإضافة إلى ذلك، ولضمان الاستخدام المسؤول والأخلاقي وغير المتحيز لتكنولوجيا الذكاء الاصطناعي في مجال أمن الطيران، شددت اللجنة على أن جميع الجهات المعنية ينبغي أن تضع في اعتبارها المخاطر والقيود التي تنطوي عليها هذه التكنولوجيا، وأن من الأهمية بمكان توخي الحذر في هذا المجال وفهمه فهماً شاملاً.

١٣-٣٧ وعند تناول ورقة العمل WP/79، نظرت اللجنة في تنامي حجم الشحنات وتزايد تعقيد سلاسل توريد الشحن الجوي. وإذ أحاطت اللجنة علماً بالتحديات الأمنية المرتبطة بالنمو السريع لقطاع الشحن الجوي العالمي، واحتمال استغلال الثغرات ومواطن الضعف في مجال الأمن، أيدت المبادئ العامة للتحويل الرقمي في مجال أمن الشحن الجوي، وأوصت أفرقة الخبراء المختصة لدى الإيكاو بدراسة إمكانية تنظيم فعالية تهدف إلى تعزيز هذه المبادرة.

١٣-٣٨ وأقرت اللجنة بالتحديات الكامنة في اختبار معدات أمن الطيران وترخيصها، فضلاً عن عدم وجود نهج منسق ومتناسق على الصعيد العالمي في هذا الصدد، على النحو المفصّل في ورقة العمل WP/233 Revision No. 1. وإذ لاحظت اللجنة الحاجة إلى ضمان التنسيق الفعال للجهود المبذولة في عمليات اختبار المعدات الأمنية وترخيصها، أيدت بشدة أي إجراءات يكون من شأنها مساعدة الدول الأعضاء والجهات المعنية على تعزيز التعاون فيما بينها من خلال آليات التعاون القائمة أو وضع آليات تعاون جديدة.

١٣-٣٩ وعلاوة على ذلك، أيدت اللجنة اقتراحاً قدمه المجلس الدولي للمطارات بتعديل ديباجة البيان الموحد لمعالجة التحديات الملزمة للإطار الحالي لاختبار وترخيص معدات الكشف الأمني في مجال الطيران. وفي حين أن هذه الديباجة

المحدثة والتي تُلَبِّت في القاعة محل الديباجة المقترحة في ورقة العمل WP/233 Revision No. 1، فقد أيدت اللجنة أيضاً الإضافتين إلى فقرات منطوق البيان الموحد، على النحو الوارد في المرفق (أ) من تلك الورقة.

تحديد أولويات العمل في مجال أمن الطيران

٤٠-١٣ في ورقة العمل WP/102، المقدمة من أستراليا، برعاية مشتركة من كندا والولايات المتحدة، التي تشدد على أن قطاع الطيران يواجه مجموعة ديناميكية ومتزايدة التعقيد من التهديدات. وبالنظر إلى تزايد عدد الجهات الفاعلة غير التقليدية التي تشكل مصدر تهديد، تشجع أستراليا الإيكاو على ضمان إقامة روابط أقوى بين الأمن والأمن الإلكتروني والتسهيلات، وتدعو الدول الأعضاء ودوائر الصناعة إلى التعاون الوثيق من خلال الإيكاو، ولا سيما عن طريق أفرقة خبراء أمن الطيران والأمن الإلكتروني والتسهيلات.

٤١-١٣ وفي ورقة العمل WP/454، التي قدمتها كولومبيا، برعاية مشتركة من ١٦ دولة عضواً في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية ولجنة الطيران المشتركة بين حكومات كمنولث الدول المستقلة، دُعي مجلس الإيكاو ودُعيت الدول الأعضاء إلى إعطاء الأولوية لتنظيم ومراقبة أنظمة الطائرات غير المأهولة لحماية السلامة والأمن والبنية التحتية والأرواح، من خلال اعتماد أطر تنظيمية، ومعايير تشغيل مأمونة، واستراتيجيات للتوعية العامة لإشراك الجهات المعنية، وإنشاء نظام عالمي لتبادل بيانات التهديدات، والتنسيق بين الوكالات للتقليل إلى أدنى حد من مخاطر الإرهابيين أو الاستخدامات غير القانونية.

٤٢-١٣ وفي ورقة العمل WP/111، المقدمة من الدانمرك، باسم الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC) والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول)، برعاية مشتركة من البرازيل وكازاخستان وبيرو والمجلس الدولي لطيران الأعمال، التي تعرض الفرص التي يتيحها التقدم التكنولوجي وأهمية الأطر التنظيمية التي تسمح بالابتكار. وتشدد في هذا الصدد على أهمية المساعدة المحددة الهدف لتضييق الفجوة التكنولوجية بين الدول، فضلاً عن الدور الأساسي للقوى العاملة المهنية في صون أمن الطيران العالمي. وتدعو اللجنة إلى النظر في ضرورة عقد مؤتمر رفيع المستوى بشأن أمن الطيران خلال الفترة الثلاثية المقبلة من أجل إعادة التأكيد على التزام الدول بأمن الطيران ووضع استراتيجية الإيكاو للجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال أمن الطيران.

٤٣-١٣ وتسلط ورقة العمل WP/482، التي قدمتها عُمان، الضوء على أن الاستخدام المتزايد للطائرات غير المأهولة أدى إلى تزايد التحديات الأمنية على نطاق منظومة الطيران المدني، وتدعو الإيكاو إلى وضع قواعد منسقة للطائرات غير المأهولة للتصدي للتهديدات الناشئة عن الاستخدام غير القانوني للطائرات غير المأهولة، وإلى تعزيز التعاون الدولي وتبادل المعلومات لمواجهة المخاطر العابرة للحدود.

٤٤-١٣ وفي ورقة العمل WP/200، تسلط المملكة العربية السعودية الضوء على التحديات الأمنية التي يفرضها التنقل الجوي المتقدم (AAM) والتكنولوجيات المرتبطة به، مثل الطائرات غير المأهولة والتنقل الجوي في المناطق الحضرية (UAM)، بما في ذلك المخاطر الناجمة عن الوصول غير المصرح به، والهجمات الإلكترونية، وإساءة الاستخدام من جانب الإرهابيين.

٤٥-١٣ أما التنقيح رقم ١ لورقة العمل WP/78 التي قدمتها دولة الإمارات العربية المتحدة، برعاية مشتركة من الأردن والبرازيل وجمهورية كوريا وجنوب أفريقيا والسنغال وقطر والمملكة العربية السعودية ونيجيريا والولايات المتحدة، فيؤكد على أهمية التعاون الدولي والتنسيق والدعم في مجال أمن الطيران. ويحث الدول على تعزيز التعاون بما يتماشى مع المبادئ المعمول بها

ويشجع المساهمات الطوعية والموارد ودعم الخبراء لتعزيز أنشطة بناء القدرات، بما في ذلك البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر (USAP-CMA) وذلك من خلال توفير خبراء على المديين القصير والطويل.

٤٦-١٣ وفي ورقة العمل WP/119، تؤكد المملكة المتحدة على ضرورة إعطاء الأولوية لعمل الإيكاو في مجال أمن الطيران وسط التهديدات المستمرة والموارد المحدودة. وتدعو اللجنة إلى النظر في ضرورة وضع أهداف لأمن الطيران تمتد لعدة سنوات - على أن يتم تحديدها وتنسيقها بشكل أكبر من خلال فريق خبراء أمن الطيران (AVSECP)، وأيضاً مع الأمانة العامة للتركيز على القضايا عالية التأثير.

٤٧-١٣ وتسلط ورقة العمل WP/117، التي قدمتها اللجنة الأفريقية للطيران المدني، نيابة عن ٥٤ دولة أفريقية، الضوء على التهديد المتزايد لسلوك الركاب غير المنضبطين أو المشاغبين على السلامة الجوية والعمليات على متن الطائرة وفي المطارات. وتدعو الورقة الدول والمنظمات والإيكاو إلى تعزيز الأطر القانونية، وضمان الإنفاذ المتسق، وتعزيز التعاون الدولي، وإطلاق حملات توعية عالمية.

٤٨-١٣ وفي ورقة العمل WP/241، يحدد اتحاد النقل الجوي الدولي مجالات التحسين المحتملة في هيئات أمن الطيران التابعة للإيكاو وفي المواد التوجيهية. وفي هذا السياق، يدعو الاتحاد الجمعية العمومية إلى تشجيع جميع الدول الأعضاء، بما في ذلك الدول المشاركة في الهيئات الأمنية بالإيكاو، على استخدام المساهمات الفنية الواردة من أوساط الصناعة لزيادة تعزيز السلامة والأمن.

المناقشة

٤٩-١٣ بما أن التهديدات التي يتعرض لها الطيران المدني أصبحت أكثر تعقيداً، وتشمل جهات فاعلة غير تقليدية باتت مصدر تهديد، على النحو المشار إليه في ورقة العمل WP/102، تحت اللجنة الدول الأعضاء على ضمان أن تظل الاستجابة العالمية فاعلة ضد هذه التهديدات المتطورة. وتشدد اللجنة على أهمية التركيز المستمر على أمن الطيران، وتشجع على توثيق التعاون بين أفرقة أمن الطيران والتسهيلات والأمن الإلكتروني.

٥٠-١٣ وبناء على ذلك، وبالإشارة إلى ورقة العمل WP/111، تسلط اللجنة الضوء على أن التصدي لهذه التهديدات المتطورة يتطلب الاستثمار في التكنولوجيا المتقدمة والمهنيين المهرة على حد سواء، مشيرة إلى أن بعض الدول لا تزال بحاجة إلى الدعم في هذه المجالات. وبناء على ذلك، وافقت اللجنة على أن تنتظر الإيكاو في وضع استراتيجية للجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال أمن الطيران بهدف تعزيز قدرات القوى العاملة على الصعيد العالمي. وبالنظر إلى كل هذه الأولويات، كان هناك تأييد واسع النطاق لعقد مؤتمر رفيع المستوى بشأن أمن الطيران (HLCAS/3) في الفترة الثلاثية المقبلة في مونتريال، كندا، وأوصت اللجنة بأن تحيل الجمعية العمومية هذه المسألة إلى المجلس بشأن تنظيم هذا المؤتمر وجدول أعماله وطرائق عقده.

٥١-١٣ ويسلط العديد من ورقات العمل، بما في ذلك ورقات العمل WP/200 و WP/454 و WP/482، الضوء على المخاطر الناجمة عن إساءة الاستخدام المحتملة للتنقل الجوي المتقدم والطائرات المسيّرة، مع التأكيد على الحاجة إلى وضع لوائح منسقة. ودعت اللجنة الدول الأعضاء إلى تعزيز اللوائح الوطنية، حيثما أمكن، واستناداً إلى سياق التهديدات والمخاطر، من أجل المراقبة والتوعية بالطائرات غير المأهولة، وتعزيز التنسيق بين الوكالات، وتبادل بيانات التهديدات على مستوى العالم. وأعربت عن ترحيبها بمسودات المبادئ التوجيهية، وتأييد مواصلة دراسة هذه المسألة من جانب أفرقة الخبراء المختصة في الإيكاو.

١٣-٥٢ وأقرت اللجنة بأن تعزيز أمن الطيران يتطلب التعاون والتنسيق والدعم الدولي على النحو المشار إليه في التفتيح رقم ١ لورقة العمل WP/78. وبالتالي فإنها تشجع الدول على تقديم التبرعات والموارد، بما في ذلك خبراء أمن الطيران للمهام القصيرة والطويلة الأجل، بهدف دعم الأنشطة المحددة الهدف لبناء القدرات والبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر (USAP-CMA). وفي هذا السياق، ومع مراعاة ضيق الموارد كما جاء في ورقة العمل WP/119، تؤيد اللجنة بقوة الحاجة إلى اتباع أسلوب فعال في تحديد أولويات العمل في مجال أمن الطيران، ووضع أهداف متعددة السنوات ومنسقة عن طريق فريق خبراء أمن الطيران والأمانة العامة للإيكاو كجزء من عملية تحديد الأولويات هذه.

١٣-٥٣ ولدى معالجة القضية المتنامية المتعلقة بالركاب غير المنضبطين أو المشاغبين والواردة في ورقة العمل WP/117، نظرت اللجنة في الحاجة إلى إجراء عالمي منسق وفقاً لإرشادات الإيكاو المطبقة، وإلى تدابير تعاونية ودعم حملات توعية للركاب. وأعربت بعض الدول عن شواغل بشأن عدد الإجراءات المقترحة في الورقة، ورأت اللجنة أن مثل هذه المسائل تتطلب مزيداً من المراجعة، وأشارت إلى أن المسؤولية عن هذه القضية موزعة على العديد من هيئات الإيكاو، بما في ذلك اللجنة القانونية وأفرقة الخبراء الفنية. وفيما يتعلق بالاقترح الداعي إلى مراجعة الملحق التاسع — "التسهيلات" والملحق السابع عشر — "أمن الطيران" من أجل التعامل مع الركاب غير المنضبطين أو المشاغبين على وجه التحديد، أوصت اللجنة بأن تقوم أفرقة خبراء الإيكاو المختصة بدراسة سبيل المضي قدماً بشأن المقترحات المبينة في الورقة.

١٣-٥٤ وأخيراً، أثنت اللجنة على دور هيئات الصناعة في تقديم مساهمات إلى الإيكاو وهيئاتها الفنية مثل فريق خبراء أمن الطيران، على النحو المبين في ورقة العمل WP/241. ولا تزال هذه المساهمات ضرورية، وتشجع اللجنة الدول على مواصلة استخدام مساهمات هيئات الصناعة على نطاق واسع عند وضع الأحكام وتحسين التوجيهات، ولا سيما تلك التي تشارك بنشاط في أفرقة خبراء أمن الطيران التابعة للإيكاو.

الأمن الإلكتروني في مجال الطيران

١٣-٥٥ يقدم التفتيح رقم ١ لورقة العمل WP/12، التي قدمها المجلس، لمحة عامة عن أنشطة الإيكاو في مجال الأمن الإلكتروني في مجال الطيران خلال الفترة الثلاثية الماضية، ويقترح وضع تحديث للقرار ٤١-١٩ المتعلق بمعالجة الأمن الإلكتروني في مجال الطيران المدني من أجل تسليط الضوء على ضرورة تعزيز الحماية والقدرة على الصمود ضد التهديدات الإلكترونية، مما يبرز التطور المستمر لعمل الإيكاو في هذا المجال.

١٣-٥٦ وتحدد ورقة العمل WP/240، التي قدمتها البرازيل، مبادراتها لتعزيز أنشطة تحصين شبكاتها الإلكترونية، بما يتماشى مع استراتيجية الإيكاو للأمن الإلكتروني في مجال الطيران، ولا سيما الركيزتان ٦ (إدارة الحوادث والتخطيط لحالات الطوارئ) و ٧ (بناء القدرات والتدريب وثقافة الأمن الإلكتروني)، وتدعو الدول إلى تعزيز خطط إدارة الحوادث الإلكترونية وإجراء تدريبات إلكترونية منتظمة مع الجهات المعنية، استناداً إلى تجاربهم.

١٣-٥٧ وتدعو ورقة العمل WP/369، التي قدمتها كولومبيا برعاية مشتركة من ١٦ من الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية، الدول إلى تعزيز الأمن الإلكتروني من خلال تنفيذ استراتيجية الإيكاو للأمن الإلكتروني في مجال الطيران وخطة عمل الأمن الإلكتروني، المصممة خصيصاً للسياسات الوطنية، من خلال تعزيز الثقافة التنظيمية والبنية

التحتية التكنولوجية والأطر التنظيمية، وتُقدّم أن تضع الإيكاو أداة للتقييم الذاتي تمكن الدول من قياس نضج الأمن الإلكتروني في مجال الطيران.

٥٨-١٣ وتسلط ورقة العمل WP/371، التي قدمتها كوبا برعاية مشتركة من ١٧ من الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية، الضوء على تأثير العوامل البشرية على تنمية وأداء العاملين في أمن الطيران. ويجري التركيز على وضع استراتيجيات شاملة لتعزيز كل من العوامل البشرية وإدارة الأمن الإلكتروني، بما في ذلك المواءمة مع الملحق السابع عشر واستراتيجية الإيكاو للأمن الإلكتروني في مجال الطيران، مما يؤكد على أهمية التعاون الدولي وتقييم المخاطر والتدريب المستمر للعاملين وثقافة الأمن الإلكتروني القوية.

٥٩-١٣ وتؤكد ورقة العمل WP/124، التي قدمتها الدانمرك، باسم الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC) والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول)، وبرعاية مشتركة من البرازيل وكازاخستان وبيرو، على ضرورة وضع نهج شامل للأمن الإلكتروني في مجال الطيران للتغلب على جهود التخفيف من المخاطر المتفرقة. وتشمل المبادئ الرئيسية نُظم الإدارة القوية، وإدخال مبادئ الأمن كجزء من التصميم في الأنظمة، والإدارة الاستباقية للمخاطر الإلكترونية بما يتماشى مع بروتوكولات السلامة والأمن، والتدريب القائم على الكفاءة في جميع تخصصات الطيران.

٦٠-١٣ تعرض ورقة العمل WP/324، التي قدمتها السلفادور باسم الدول الأعضاء في هيئة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية، الممارسات الراهنة في مجال الأمن الإلكتروني الدولي في الدول الأعضاء في هيئة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية (COCESNA) وتحدد المجالات الرئيسية لإدخال التحسينات اللازمة من أجل تعزيز القدرة على الصمود في مواجهة التهديدات الإلكترونية الناشئة، وتطلب من الإيكاو دعم الدول في وضع الأطر التنظيمية وتعزيز كفاءات الموظفين وإنشاء خطط للمرونة الإلكترونية التي ترمي إلى إدراج الأمن الإلكتروني في البرامج الوطنية لأمن الطيران المدني (NCASPs).

٦١-١٣ وتسلط ورقة العمل WP/101، التي قدمتها المغرب، الضوء على أهمية تعزيز التنسيق بين سلطات الطيران المدني والأمن الإلكتروني على المستوى الوطني لضمان اتباع نهج متناسق. وتشير الورقة إلى أن البند الإجرائي ٢-٤ في خطة عمل الإيكاو للأمن الإلكتروني يهدف إلى تحسين أساليب الإدارة من خلال آليات التنسيق هذه، وتدعو الإيكاو إلى النظر في وضع المزيد من الإرشادات بشأن هذه المسألة.

٦٢-١٣ وتعرض ورقة العمل WP/438، التي قدمتها سلطنة عمان، تجربتها في تنظيم الأمن الإلكتروني في مجال الطيران ومشاركتها في البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر (USAP-CMA)، وتشجع الدول الأخرى على النظر في تجربتها في إنشاء هيكل موحد لإدارة الأمن الإلكتروني.

٦٣-١٣ وتسلط ورقة العمل WP/453، التي قدمتها فنزويلا برعاية مشتركة من ١٦ من الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية، الضوء على الطبيعة الدولية للأمن الإلكتروني في مجال الطيران والتي تتطلب نهجاً جماعياً ومنسقاً يراعي القدرات الفردية للدول، بالإضافة إلى السياق الإقليمي الذي يؤثر على وضع التهديدات الإلكترونية، وتُقدّم الورقة إنشاء مجموعات إقليمية للأمن الإلكتروني في مجال الطيران في أقاليم الإيكاو لتحسين تنفيذ أحكام الإيكاو وموادها الإرشادية.

٦٤-١٣ وتدعو ورقة العمل WP/165، التي قدمها المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA) والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA)، برعاية مشتركة من الاتحاد الدولي لرابطات مراقبي

الحركة الجوية (IFATCA)، الإيكاو إلى إنشاء إطار داخلي منسق لنُظُم الإدارة يتصدّى للتهديدات الرقمية في مجالات السلامة والأمن والعمليات، مع التركيز في البداية على التهديدات المقصودة والخبيثة. كما تحتّ الورقة الإيكاو على تسريع تطوير القواعد والمواد الإرشادية لتحقيق أداء متّسق وفَعَال للأمن الإلكتروني في أنحاء منظومة الطيران.

المناقشة

٦٥-١٣ وفي معرض مناقشة الورقة WP/12، أشارت اللجنة بارتياح إلى تطور عمل الإيكاو في مجال الأمن الإلكتروني في مجال الطيران خلال الفترة الثلاثية الماضية، وأثنت على عمل الإيكاو وأفرقة خبرائها. كما رحّبت اللجنة على وجه الخصوص بالتقدّم في العمل الرامي إلى تحديد الثغرات المحتملة في قواعد الإيكاو الخاصة بالأمن الإلكتروني في مجال الطيران، فضلاً عن التطوّر المستمر لسياسات الأمن الإلكتروني في مجال الطيران وإعداد المواد الإرشادية وأنشطة بناء القدرات ومبادرات التوعية.

٦٦-١٣ واستعرضت اللجنة القرار المقترح ٢/١٣ ووافقت على أن توصي الجمعية العمومية باعتماده، مع تعديّلين، ليحل محل القرار ١٩-١٤ - "معالجة الأمن الإلكتروني في مجال الطيران المدني".

القرار ١٩-١٤-XX-٢/١٣: معالجة الأمن الإلكتروني في مجال الطيران المدني

إن الجمعية العمومية،

لَمَّا كانت شبكة الطيران العالمية شبكة بالغة التعقيد والتكامل والترابط وتشتمل على بيانات ومعلومات ونُظُم حيوية للغاية لسلامة وأمن وكفاءة وسعة عمليات الطيران المدني؛

وتُلاحظ أن قطاع الطيران يعتمد اعتماداً متزايداً على توفّر وموثوقية البيانات والمعلومات والبيانات والنُظُم، مع الحفاظ على وفي أحيان بعينها على موثوقيتها وسريتها؛

وتسلّم بأن الأمن الإلكتروني للطيران أمر بالغ الأهمية للتطوير المستدام والفعال للنقل الجوي، وأنه ينبغي بالتالي أن يحظى بالأولوية وأن يزود بالموارد المناسبة؛

وتدرك أنّ التهديدات الإلكترونية ضد الطيران المدني تتطور وتتسع بشكل سريع ومستمر من حيث النطاق والتعقيد والتواتر، وأنّ الطيران المدني لا يزال هدفاً جذاباً لمرتكبي الجرائم الشريرة في المجالين الإلكتروني على غرار ما هو الحال في العالم الحقيقي على حد سواء، وأنّ التهديدات الإلكترونية يُمكن أن تتطور لكي تشكّل مخاطر كبيرة تُهدّد منظومات الهياكل الأساسية الحيوية للطيران المدني، ممّا قد يَنال من سلامة الطيران المدني أو أمنه أو كفاءته أو سعته الحيوية بجميع أنحاء العالم؛

وتقرّ بأنّ الوقائع الإلكترونية التي تؤثر في سلامة الطيران المدني أو أمنه أو كفاءته أو سعته ليست جميعها غير مشروعة و/أو متعمدة؛

وتقرّ بالسمة المتعددة الأوجه والتخصّصات للتحديات والحلول الخاصة بالأمن الإلكتروني وتلاحظ أن المخاطر الإلكترونية يمكن أن تؤثر وتنتشر بشكل متزامن في مجموعة واسعة من مجالات الطيران وتتشرّ بسرعة؛

وتقرر بأن الوقائع الإلكترونية وقائع الأمن الإلكتروني التي تؤثر في على سلامة الطيران المدني أو أمنه أو كفاءته أو سعته ليست كلها وقائع غير مشروعة و/أو تستهدف النيل من الطيران المدني عمداً متعمدة.

وتؤكد من جديد الالتزامات المنصوص عليها بموجب "اتفاقية الطيران المدني الدولي" (اتفاقية شيكاغو) لضمان سلامة وأمن واستمرارية الطيران المدني؛

وبالنظر إلى أن "اتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة المتعلقة بالطيران المدني الدولي" (اتفاقية بيجين) و"البروتوكول المكمل لاتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات" (بروتوكول بيجين) من شأنهما أن يعززا الإطار القانوني العالمي للتصدي لتجريم الهجمات الإلكترونية ضد الطيران المدني الدولي بوصفها جرائم وبالتالي فإن من شأن مصادقة الدول الأعضاء على نطاق واسع على تلك المواثيق وتنفيذها أن يضمن ردع هذه الهجمات ومعاينة مرتكبيها في أي مكان تحدثت من أنحاء العالم أينما حدثت؛

وإذ تُعِيد التأكيد على الأهمية والطابع الملح لمعالجة لتعزيز حماية الإلكتروني وتحصين البيانات والمعلومات والنظم الهامة ضد التهديدات والأخطار الإلكترونية، بما في ذلك واجهات التفاعل المشترك بين منظومة الطيران المدني والقطاعات الأخرى المتصلة بها والعسكري؛

وتراعي ضرورة العمل بصورة تعاونية من أجل وضع إطار فعال ومنسق وعالمي من أجل معالجة للأمن الإلكتروني في مجال الطيران، ودعم من أجل معالجة الأمن الإلكتروني حماية وتحصين القطاع الشبكة الإلكترونية لمنظومة الطيران العالمية ضد الهجمات التهديدات والمخاطر الإلكترونية على نحو منسق ومتناسك التي قد تقوض سلامة و/أو أمن الطيران المدني؛

وتقرر بالدور القيادي للإيكاو وأعمالها في مجالي مجال الأمن الإلكتروني وتحصين الشبكة الإلكترونية على مستوى مختلف التخصصات في مجال الطيران؛

وتقرر بأن الأمن الإلكتروني في مجال الطيران يحتاج إلى التنسيق على المستويات العالمية والإقليمية والوطني من أجل وضمان دعم الاتساق والقابلية للتشغيل البيئي الكامل لتدابير وإجراءات الحماية والتحصين ونظم إدارة المخاطر؛

وتقرر بأهمية قيام الدول بوضع وتنفيذ نظم إدارة ومعالجة وطنية خطط واضحة وشاملة للأمن الإلكتروني في مجال الطيران المدني، تعالج قوانين وتشريعات وسياسات وإجراءات وتدابير الأمن الإلكتروني في مجال الطيران المدني، بما في ذلك تعيين سلطة وطنية مختصة تكون مسؤولة عن الأمن الإلكتروني في مجال الطيران بالتنسيق مع السلطات والوكالات الوطنية المعنية،

وتقرر قيمة الأحكام والمواد الإرشادية والمبادرات وخطط العمل والمطبوعات وغيرها من الوسائل الإعلامية في هذا المجال و المصممة للتصدي للمساكن الخاصة بالأمن الإلكتروني بطريقة تعاونية وشاملة؛

وتضع في اعتبارها نتائج مؤتمر الملاحة الجوية الرابع عشر الذي عقد في مونتريال في الفترة من ٢٠٢٤/٨/٢٦ إلى ٢٠٢٤/٩/٦، وكذلك أحكام إعلان مسقط بشأن أمن الطيران والأمن الإلكتروني للطيران الذي اعتُمد في مسقط بعُمان في ٢٠٢٤/١٢/١١.

تقرر ما يلي:

١-حث الدول الأعضاء على اعتماد وتنفيذ "اتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة المتعلقة بالطيران المدني الدولي" (اتفاقية بيجين) لعام ٢٠١٠ و"البروتوكول المكمل لاتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات" (بروتوكول بيجين) لعام ٢٠١٠ والتصديق عليهما كوسيلة للتصدي للهجمات الإلكترونية ضد الطيران المدني؛

٢-مناشدة الدول والجهات المعنية بقطاع الطيران اتخاذ الإجراءات التالية للتصدي للهجمات الإلكترونية ضد الطيران المدني:

أ) تنفيذ استراتيجية الإيكاو للأمن الإلكتروني في مجال الطيران، والاستفادة من "خطة عمل الإيكاو للأمن الإلكتروني" بوصفها أداة لدعم تنفيذ "استراتيجية الأمن الإلكتروني في مجال الطيران"؛

ب) وضع وتنفيذ خطط وطنية للأمن الإلكتروني في مجال الطيران بحيث تتناول الأهداف الاستراتيجية للأمن الإلكتروني في مجال الطيران والنظم الإدارية والمسؤوليات والسياسات العامة والاتصالات وإدارة المخاطر الإلكترونية والاستجابة للحوادث والتعافي منها وبناء القدرات والتدريب والامتثال للوائح التنظيمية والتدقيق والمراقبة والتحسين المستمر والتوثيق وحفظ السجلات، وذلك بهدف معالجة التهديدات والمخاطر الإلكترونية المحيطة بالطيران المدني بطريقة شاملة في جميع مجالات الطيران؛

ج) وضع وتنفيذ إجراءات وأدوات تسمح بتنفيذ ومراقبة خطط الأمن الإلكتروني للطيران؛

د) تعيين سلطة مخولة لإدارة الأمن الإلكتروني في مجال الطيران كجزء من خطة الأمن الإلكتروني للطيران، وتحديد معالم التفاعل بين هذه السلطة والوكالات الوطنية المعنية، سواء في مجال الطيران أو في غيره؛

هـ) ج) تحديد مسؤوليات الوكالات الوطنية والجهات المعنية بقطاع الطيران فيما يتصل بالأمن الإلكتروني في مجال الطيران المدني؛

و) تأمين الموارد الكافية لضمان توافر واستمرارية التدريب للمتخصصين المؤهلين والأكفاء في مجال الطيران والأمن الإلكتروني القادرين على تنظيم وتشغيل وإدارة وصيانة ومراقبة التنفيذ الفعال لقوانين ولوائح وسياسات وإجراءات وتدابير الأمن الإلكتروني للطيران؛

ز) د) إعداد وتنفيذ إطار عام قوي لإدارة المخاطر الأمن الإلكترونية يدمج إدارة المخاطر الإلكترونية في ممارسات يستند إلى إدارة مخاطر السلامة والأمن والكفاءة والقدرات في هذا الشأن ذات الصلة بالممارسات المتبعة لإدارة مخاطر السلامة والأمن، واعتماد نهج قائم على تحليل المخاطر لتعزيز حماية وتحسين حماية بيانات ومعلومات النظم والمعلومات والبيانات الهامة في مجال الطيران المدني الحيوية ضد التهديدات والمخاطر الإلكترونية؛

ح) هـ) رسم وضع ما يلزم من قوانين ولوائح وسياسات وإجراءات وتدابير، وإعداد الأدوات وتخصيص الموارد الكافية من أجل على نحو يكفل، بالنسبة لنظم الطيران الهامة الحيوية، أن تكون هياكل لضمان تأمين هياكل هذه النظم مؤمنة من حيث التصميم وبما يكفل حمايتها وتحسينها، وأن تكون ويكفل تأمين وإتاحة البيانات مؤمنة ومتاحة

أثناء تخزينها وأثناء استخدامها أو نقلها، وتنفيذ أساليب رصد النظم واكتشاف الهجمات الإلكترونية والإبلاغ عنها، ووضع وممارسة خطط التعافي من الاستجابة للهجمات الإلكترونية والتعافي منها بما يتسق مع الخطط المتبعة للاستجابة للطوارئ وإدارة الأزمات؛ وإجراء استعراض تحليلي للهجمات الإلكترونية؛

(ط) تشجيع تصميم وتعميم إعداد وتنفيذ إجراءات عملية لتعزيز ثقافة قوية في مجال الأمن الإلكتروني في مختلف كيانات الطيران المدني وعبر قطاع الطيران المدني؛

(و) تشجيع التعاون المدني والعسكري فيما يتعلق باكتشاف وحماية ورصد نقاط الضعف المشتركة وتدفق البيانات على مستوى واجهات التفاعل بين منظمتي الطيران المدني والعسكري، والتعاون في سبيل التصدي للتهديدات الإلكترونية المشتركة والتعافي من الهجمات الإلكترونية؛

(ي) (ح) استحداث شراكات وآليات مشتركة فيما بين الحكومات وبين الحكومات وقطاع الطيران والمشاركة فيها على الصعيدين الوطني والدولي، من أجل تبادل المعلومات بصورة منتظمة بشأن التهديدات والأحداث ومواطن الضعف ومؤشرات وقوع الاختراق والاتجاهات الإلكترونية وعناصر التخفيف والإجراءات الاحترازية وأفضل الممارسات والدروس المستفادة في هذا المجال جهود التخفيف من حدتها؛

(ك) (ز) تشجيع إعداد آليات للتعاون مع الكيانات الهيئات الوطنية المعنية ذات الصلة، المدني والعسكري بما في ذلك، على سبيل المثال لا الحصر، السلطات العسكرية وسلطات إنفاذ القانون والأمن الإلكتروني، فيما يتعلق باكتشاف وحماية ورصد نقاط الضعف المشتركة وتدفقات البيانات المعلومات على مستوى واجهات التفاعل بين منظمتي الطيران المدني والعسكري، التي قد تؤثر على نظم الطيران المدني، والتعاون في سبيل الاحتراز من التصدي للتهديدات التهديدات الإلكترونية المشتركة والتأهب لها وفي التصدي للهجمات للوقائع الإلكترونية والتعافي منها الهجمات الإلكترونية؛

(ي) تشجيع الدول على مواصلة المساهمة في الإيكاو فيما يتعلق بوضع القواعد القياسية والاستراتيجيات وأفضل الممارسات الدولية من أجل دعم النهوض بالأمن الإلكتروني وتحسين الشبكة الإلكترونية في مجال الطيران؛

(ل) (ف) مواصلة التعاون والمساهمة في أعمال الإيكاو في لوضع إطار عام للأمن الإلكتروني في مجال الطيران بالإيكاو وفقاً لنهج شامل وجامع وعملي يتضمن السلامة الجوية وأمن الطيران والتسهيلات والملاحة الجوية والاتصالات والمراقبة وإدارة الحركة الجوية وعمليات الطائرات وصلاحيات الطائرات للطيران وغيرها من تشارك فيه كافة مجالات الطيران ذات الصلة تخصصات اللازمة، بغرض التصدي على نحو شامل للتهديدات والمخاطر الإلكترونية على سلامة الطيران وأمنه وكفاءته وسعته؛

٣- تكليف الإيكاو بالقيام بما يلي

(أ) مواصلة التشجيع على اعتماد التصديق على المستوى العالمي على "اتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة المتصلة بالطيران المدني الدولي" (اتفاقية بيجين) لعام ٢٠١٠ و"البروتوكول المكمل لاتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات" (بروتوكول بيجين) لعام ٢٠١٠، والتصديق عليهما على المستوى العالمي؛

ب) مواصلة التأكد من مراعاة وتنسيق المسائل المرتبطة بالأمن الإلكتروني للطيران وتحسين الشبكة الإلكترونية بشكل شامل وجامع من خلال التعاون فيما بين كافة هيئات الإيكاو المعنية آلية جديدة في الإيكاو لمعالجة الأمن الإلكتروني في الطيران

٤- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٤١-١٩

١٣-٦٧ وأقرت اللجنة بأهمية إعداد وتنفيذ خطط الاستجابة للوقائع الإلكترونية والتعافي منها، على النحو المبين في ورقة العمل WP/240، لمساعدة الدول والجهات المعنية على تعزيز وضعها في مجال الأمن الإلكتروني والاستجابة بفعالية للوقائع الإلكترونية، وأوصت بأن يُحيل مجلس الإيكاو الموضوع إلى أفرقة خبراء الإيكاو المعنية التابعة للإيكاو للنظر في تجربة البرازيل في إطار بنود عملها بشأن تلك المسألة.

١٣-٦٨ وأقرت اللجنة بأهمية تعديل استراتيجية الإيكاو للأمن الإلكتروني في مجال الطيران وخطة العمل في مجال الأمن الإلكتروني وفقاً للسياقات الوطنية للتصدي للتهديدات والمخاطر الإلكترونية التي تُهدد الطيران المدني بفعالية، على النحو المبين في ورقة العمل WP/369. ولدى مناقشة الاقتراح الذي قدمته الإيكاو باستحداث أداة للتقييم الذاتي بهدف مساعدة الدول في تقييم تقدّم الأمن الإلكتروني في مجال الطيران لديها، أقرت اللجنة بالفائدة المحتملة للاقتراح وأوصت مجلس الإيكاو بإحالة الاقتراح إلى أفرقة الخبراء المعنية التابعة للإيكاو للنظر فيه.

١٣-٦٩ وأقرت اللجنة بأهمية العوامل البشرية في التصدي للتهديدات والمخاطر الإلكترونية التي يتعرض الطيران المدني لها في مختلف تخصصات الطيران، بما في ذلك موظفو أمن الطيران، على النحو المبين في ورقة العمل WP/371. ووافقت على أهمية التعاون الدولي وتقييم المخاطر الإلكترونية وتوفير التدريب المستمر للموظفين وتبادل المعلومات وتعزيز ثقافة الأمن الإلكتروني، مع تسليط الضوء على أهمية تحقيق التوازن بين المبادرات الدولية والمتطلبات المحلية. ووافقت اللجنة على الإجراءات المقترحة في الورقة، مع توسيع نطاقها ليشمل جميع تخصصات الطيران.

١٣-٧٠ وأقرت اللجنة بأهمية اتباع نهج شامل للأمن الإلكتروني في مجال الطيران، بما في ذلك الأطر الإدارية القوية والأنظمة حيث يكون الأمن جزءاً من التصميم وإدارة المخاطر الإلكترونية، بما يتماشى مع ممارسات السلامة والأمن، والتدريب القائم على الكفاءة في جميع تخصصات الطيران، على النحو المبين في ورقة العمل WP/124. كما وافقت اللجنة على الحاجة إلى نهج تعاوني في التدريب على الأمن الإلكتروني في مجال الطيران للاستفادة من الموارد المتاحة. كما دعت اللجنة الإيكاو إلى مواصلة معالجة الأمن الإلكتروني في مجال الطيران بشكل شامل عبر تخصصات الطيران الهامة، مع دعم عملها بشأن القواعد والتوصيات الدولية وتعزيز اعتماد نهج تعاوني لمبادرات بناء القدرات.

١٣-٧١ وأحاطت اللجنة علماً بتجربة الدول الأعضاء في هيئة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية (COSECNA) في مجال تعزيز حماية الطيران المدني وقدرته على الصمود في وجه التهديدات والمخاطر الإلكترونية، على النحو المبين في ورقة العمل WP/324. وأقرت اللجنة بأهمية التعاون والأطر التنظيمية وتبادل المعلومات وبناء القدرات وخطط إدارة الوقائع الإلكترونية لتعزيز وضع الأمن الإلكتروني في المنظمات، مع الموافقة على توسيع نطاق الإجراءات المعروضة في الورقة لتشمل جميع تخصصات الطيران ذات الصلة دعماً لاتباع نهج شامل للأمن الإلكتروني في مجال الطيران. وأشارت اللجنة إلى أنه

ينبغي إيلاء النظر بعناية إلى مسألة تبادل المعلومات السرية والحساسة. وأوصت اللجنة بأن يحيل مجلس الإيكاو الاقتراح إلى أفرقة خبراء الإيكاو المعنية للنظر فيه.

٧٢-٣٠ وأقرت اللجنة بأهمية التنسيق بين سلطات الطيران المدني والأمن الإلكتروني على الصعيد الوطني لدعم اتباع نهج منسق ومنسق في مجال الأمن الإلكتروني للطيران، على النحو المبين في ورقة العمل WP/101، ودعت اللجنة الإيكاو إلى النظر في وضع مزيد من المواد الإرشادية بشأن هذه المسألة. ونتيجة لذلك، أوصت اللجنة بأن يحيل مجلس الإيكاو الاقتراح إلى أفرقة خبراء الإيكاو المعنية للنظر فيه.

٧٣-٣٠ وناقشت اللجنة المقترحات الواردة في ورقة العمل WP/281 المتعلقة بضمان وجود بنية إدارية ملائمة للأمن الإلكتروني في مجال الطيران. وفي هذا الصدد، وافقت اللجنة على ضرورة قيام الدول بوضع بنية إدارية ملائمة من أجل تنسيق المهام التنظيمية والرقابية للأمن الإلكتروني في مجال الطيران عبر مختلف تخصصات الطيران، وضمان تنسيق الموضوع مع الوكالات والجهات المعنية في مجال الطيران وتلك من خارج مجال الطيران على الصعيد الوطني. ومع ذلك، نظراً لاختلاف النظم الإدارية التي تعتمد عليها الدول لتنظيم السلامة والأمن والكفاءة والأمن الإلكتروني في مجال الطيران والإشراف عليها، أقرت اللجنة بحاجة الدول إلى المرونة في تحديد سلطة وطنية مناسبة للأمن الإلكتروني في مجال الطيران.

٧٤-٣٠ وأقرت اللجنة بأهمية التعاون الإقليمي لتعزيز حماية الطيران وقدرته على الصمود في وجه التهديدات والمخاطر الإلكترونية على النحو المبين في ورقة العمل WP/453. ولدى مناقشة الاقتراح المتعلق بمجموعات مُخصّصة تُعنى فقط بالأمن الإلكتروني في مجال الطيران في جميع أقاليم الإيكاو، ذكرت اللجنة بالتوصية ٤-١/٢ الصادرة عن المؤتمر الرابع عشر للملاحة الجوية، التي أوصت الدول بالتوفيق بين أنشطة الأمن الإلكتروني في مجال الطيران في الخطط الإقليمية للملاحة الجوية والسلامة والأمن والتسهيلات من خلال عمليات التنسيق التي تجريها المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ والمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية والمجموعات الإقليمية لأمن وتسهيلات الطيران. ووفقاً لما تقدم، أوصت اللجنة بأن يضع مجلس الإيكاو آلية ملائمة لتعزيز التعاون الإقليمي في مجال الأمن الإلكتروني للطيران ويُنفّذها، في ضوء الموارد المتاحة.

٧٥-٣٠ ولدى مناقشة ورقة العمل WP/165، وافقت اللجنة على أهمية التصدي للتهديدات والمخاطر الإلكترونية التي تهدد الطيران المدني بشكل شامل، بما في ذلك عمل الإيكاو، من خلال بنية إدارية متعددة التخصصات. وحذرت اللجنة من استخدام مصطلح "التهديد الرقمي" حيث إنه لا يمثل مصطلحاً محدداً في سياق الأمن الإلكتروني في مجال الطيران لدى الإيكاو، ولاحظت أن البنية الإدارية التي وضعتها الإيكاو للأمن الإلكتروني في مجال الطيران، فضلاً عن عمل واختصاصات اللجنة الخاصة لتنسيق الأمن الإلكتروني التابعة للمجلس (AHCCC) وفريق خبراء الأمن الإلكتروني، تلبي بالفعل الاقتراح الذي يدعو إلى اتباع نهج منسق وشامل إزاء التهديدات والمخاطر الإلكترونية في مختلف تخصصات الطيران. ووافقت اللجنة على الاقتراح الداعي إلى قيام الإيكاو بتسريع إعداد الأحكام والإرشادات المتعلقة بالأمن الإلكتروني في مجال الطيران، مع التذكير بالتوصية ٤-١/٢ الصادرة عن المؤتمر الرابع عشر للملاحة الجوية التي دعت إلى توفير ما يلزم من مواد إرشادية خاصة بالأمن الإلكتروني بشكل عاجل، على أن تكون هذه المواد مُجدية وقابلة للتنفيذ، وذلك لتلبية احتياجات الدول الأعضاء وسائر الجهات المعنية في مجال الطيران. ولم توافق اللجنة على اقتراح أن تقوم الإيكاو بتعزيز الوعي والتواصل بشأن معالجة التهديدات الإلكترونية بطريقة مُنسقة من خلال شبكاتها الإقليمية لأن ذلك يتطلب من المنظمة الاضطلاع بدور تشغيلي يتجاوز مهمتها.