



الجمعية العمومية - الدورة الأربعون

اللجنة التنفيذية

البند رقم ١٢ من جدول الأعمال: أمن الطيران - السياسة العامة

الخطة العالمية لأمن الطيران (GASep) - الفوائد من جدول

أعمال عالمي وضرورة استمرار رصد إنجازاته

(مقدمة من البرازيل والأرجنتين بدعم من الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية (LACAC) ¹)

الموجز التنفيذي

يمثل إعداد الخطة العالمية لأمن الطيران (GASep) خطوة مهمة إلى الأمام في مجال الأمن والتسهيلات. وأضفت خريطة طريق الخطة العالمية لأمن الطيران المزيد من الموضوعية على وثيقة استراتيجية عالمية كونها تطورا ملحوظا من استراتيجية الإيكاو الشاملة لأمن الطيران (ICASS). وبعد إنشائها، دخلت خريطة الطريق للخطة العالمية لأمن الطيران مرحلة التنفيذ وتم بالفعل الانتهاء من بعض المهام. ولتعزيز تنفيذها أُقترح إعداد منهجية لإبلاغ الجهات المعنية بالإنجازات الجديدة وتعزيز تبادل المعرفة والخبرة فيما بينها.

وبالإضافة إلى ذلك ثمة مسألة أخرى مهمة حول تعزيز المتابعة في الخطة العالمية لأمن الطيران تتضمن أساليب للاطلاع على حالة التنفيذ الفعال (EI) بطريقة ديناميكية. فالتنفيذ الفعال يستخدم نتائج البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران - نهج الرصد المستمر (USAP-CMA) لتقدير مدى تقدم الخطة العالمية لأمن الطيران. وبالنظر إلى أن التدقيق في إطار البرنامج العالمي قد يحتوي على فجوة زمنية بين الأنشطة، فمن المقترح أن تنظر الإيكاو في الأدلة التي في حوزة الدول كما هو منصوص عليه في خطة الإجراءات التصحيحية، وذلك لتحديث مستوى التنفيذ الفعال بصورة مستمرة.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى القيام بما يلي:

- أ) الإحاطة علما بتجربة البرازيل مع الخطة العالمية لأمن الطيران والمتمثلة في إنشاء مجموعة تعاونية فنية لتنسيق تنفيذ الخطة ووضع إجراءات ومشاريع مشتركة مع قطاع الطيران وجميع الجهات المعنية في مجال الطيران؛
- ب) الاعتراف بأهمية الخطة العالمية لأمن الطيران في تعزيز أمن الطيران في جميع أنحاء العالم باعتبارها جدول أعمال عالمي لقطاع الطيران؛
- ج) اقتراح مناقشة المكاسب المحتملة وجدوى إنشاء منصة لمتابعة إنجازات خريطة طريق الخطة العالمية لأمن الطيران، من طرف الإيكاو؛
- د) تطلب إلى الإيكاو تقييم إمكانية تحديث بعض نتائج البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران - نهج الرصد المستمر (التنفيذ الفعال) بعد تقديم الدول أدلة موثقة في إطار خطة الإجراءات التصحيحية.

¹ بليرز وبوليفيا وكولومبيا وكوستاريكا والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس ونيكاراغوا وباراغواي وبيرو وفنزويلا.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي لأمن الطيران والتسهيلات.
الآثار المالية:	لا تتطلب تمويلا إضافيا.
المراجع:	"الخطة العالمية لأمن الطيران" (GASep) (الوثيقة 10118 Doc) البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران - نهج الرصد المستمر (USAP-CMA)

١- المقدمة

١-١ بعد موافقة مجلس الإيكاو على الخطة العالمية لأمن الطيران في نوفمبر ٢٠١٧ رُوّجت الإيكاو للعديد من الأحداث الإقليمية في جميع أنحاء العالم لتشجيع التنفيذ العالمي للخطة. ومنذ ذلك الحين، قام عدد من السلطات المختصة وممثلي قطاع الطيران بإعداد مشاريع تمثل لبعض مهام خريطة طريق الخطة العالمية لأمن الطيران.

٢-١ كانت خريطة الطريق بمثابة ابتكار هام ضمن إطار الخطة العالمية لأمن الطيران مقارنة مع استراتيجية أمن الطيران الشاملة للإيكاو. وأضفت خريطة الطريق المزيد من الموضوعية على وثيقة استراتيجية عالمية وسارت في الاتجاه الصحيح كونها تطورا ملحوظا مقارنة مع استراتيجية الإيكاو الشاملة لأمن الطيران.

٣-١ ومع ذلك فقد واجه إعداد الخطة العالمية لأمن الطيران بعض التحديات في هذه السنوات الأولى من التنفيذ. ويتضمن استحداث أحد الجوانب وتعزيز تبادل الخبرات بين الجهات المعنية والدول التي لها ذات المسؤوليات في خريطة طريق الخطة العالمية لتدقيق أمن الطيران. وأما الجانب الآخر فيتعلق بالاتصال بخصوص نواتج الخطة.

٤-١ وثمة فرصة لتعزيز الخطة العالمية لأمن الطيران وتكمن في طريقة تغطية تقييم كل مهمة. فرصد ما إذا كانت أهداف التنفيذ الفعال قد تم تحقيقها بطريقة سهلة وذكية سيتيح للدول وقطاع الطيران وضع أنظمة أمن طيران عالمية.

٢- التجربة البرازيلية في تنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران والحاجة إلى تقاسم المعرفة والخبرة لتحقيق مهام الخطة

١-٢ أدى استحداث الخطة العالمية لأمن الطيران والموافقة عليها إلى قيام هيئة الطيران المدني الوطنية في البرازيل بإنشاء مجموعة مؤلفة من ممثلي السلطات المختصة والقطاع بهدف تنفيذ الخطة الوطنية مع مراعاة الخطة العالمية.

٢-٢ والغرض من المجموعة التي أنشأتها هيئة الطيران المدني الوطنية في البرازيل هو تحديد الإجراءات ذات الأولوية وتعيين إحدى المؤسسات لتكون مسؤولة عن كل مهمة ومتابعة الجدول الزمني للأنشطة. وبالإضافة إلى ذلك يمكن لهذه المجموعة إنشاء مجموعات فرعية للعمل على إعداد مشاريع محددة. وقد أنشأت بالفعل مجموعتين فرعيتين كلفتها بالأهداف التالية:

- إعداد مواد إرشادية وطنية بخصوص المسافرين المشاغبيين في المطارات والطائرات؛
- وضع دليل حول العوامل البشرية لموظفي أمن الطيران.

٣-٢ وهذان أول مشروعين تقوم مجموعة الخطة العالمية لتدقيق أمن الطيران بتنفيذهما بالإضافة إلى ذلك حققت المشاريع الأخرى التي نفذتها الجهات المعنية الأخرى نتائج فعلية وتبذل البرازيل جهوداً لتقديم هذه النتائج إلى المجموعة الإقليمية لأمن الطيران والتسهيلات التابعة لكل من لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية والإيكاو، وأمريكا الشمالية وإقليم الكاريبي وأمريكا الجنوبية بهدف تعزيز تنفيذ إجراءات مماثلة في الدول الأخرى.

٤-٢ ولتحقيق هذه الغاية نرى أن إنشاء منصة مشاركة عالمية يتم فيها إدراج كتالوج خريطة الطريق يمكن أن يكون مفيداً وقد يساعد جميع الدول على إيجاد حلول لمشكلة الامتثال لتوصيات فريق خبراء أمن الطيران. ويمكن القيام بذلك عن طريق إعداد موقع إلكتروني مأمون يتيح للدول والجهات المعنية التي ترغب في مشاركة مشاريعها في إطار مهام الخطة العالمية لأمن الطيران وضع الوثائق الخاصة بذلك على الموقع.

٣- منصة لتقييم التقدم المحرز في الخطة العالمية لأمن الطيران

١-٣ تعرض الخطة العالمية لأمن الطيران على خريطة الطريق الخاصة بها عموداً يحتوي على مؤشرات لكل مهمة ويهدف إلى قياس حالة الامتثال. وتشمل بعض هذه المهام تسليم بعض المواد الفنية مثل "نشر المواد الإرشادية" و"مراجعة المواد" و"المواد الإرشادية التي نشرت" و"النماذج التي أعدت". وللترويج لاستخدام هذه المواد يمكن إنشاء نظام أساسي يتيح إدراج هذه المنتجات بما يضمن أن مستخدمي كل منتج على دراية بوجود هذه المواد بما ييسر وضع الخطط بطريقة أكثر فعالية.

٢-٣ تتطلب بعض المؤشرات الخاصة بمهام الدولة معلومات عن الدولة مثل "الاستبيان والاستطلاع المعدّ من الإيكاو" و"زيادة تبادل المعلومات بشأن معلومات ومتطلبات ومواصفات المعدات الخاصة بالدول" و"وضع وتنفيذ خطط الإجراءات التصحيحية". ولأجل ذلك، يمكن توفير مواد إرشادية في هذه المنصة لتزويد الدول بالمعلومات اللازمة بما يمكن كل دولة من فهم المهمة بشكل أفضل وكيفية الامتثال لها. بهذه الطريقة فإن الخطة العالمية لأمن الطيران لن تكون فقط طريقاً شفافاً وواسعاً للنهوض بأمن الطيران بل أيضاً منبراً لتبادل المعرفة والخبرات وأفضل الممارسات بطريقة منظمة وموضوعية للغاية.

٣-٣ للخطة العالمية لأمن الطيران أهدافٌ تتعلق بالتنفيذ الفعال (EI) وذلك باستخدام بيانات البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران - نهج الرصد المستمر (USAP-CMA) كمدخلات. وأهدافها كالتالي: أن تصل ٨٠% من الدول إلى ٦٥ ٪ من التنفيذ الفعال حتى عام ٢٠٢٠، ٩٠ ٪ إلى ٨٠ ٪ من التنفيذ الفعال في عام ٢٠٢٣، و ١٠٠ ٪ إلى ٩٠ ٪ من التنفيذ الفعال بحلول عام ٢٠٣٠.

٤-٣ إن عمليات التدقيق في إطار البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران - نهج الرصد المستمر (USAP-CMA) (الوثائق أو في الميدان) تتكرر لسنوات مما يعكس صورة غير محدثة بشأن التنفيذ الفعال الحقيقي في البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران - نهج الرصد المستمر حيث تقوم الدول بتحديث البيانات فقط عقب انتهاء عملية التدقيق. وبالتالي يمكن لمنهجية البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران - نهج الرصد المستمر (USAP-CMA) أن تتضمن إدلاء الدول بالأدلة حسبما وردت في خطة الإجراءات التصحيحية الخاصة بها من أجل تحديث أفضل للتنفيذ الفعال وتحفيز الدول بصورة أكبر للامتثال الكامل. سيكون تحليل خطة الإجراءات التصحيحية مشابهاً جداً لعملية التدقيق المستندة إلى الوثائق والتي سيتم دعمها بتصريح من الدول وتقديم الأدلة المناسبة (الوثائق الوطنية وعلى مستوى المطار والصور وغيرها).

٥-٣ وفيما يتعلق بسؤال البروتوكول (PQ) المتعلق بالعنصر الحاسم (CE) الذي قد يتطلب التقييم في الموقع (العنصر ٨ على سبيل المثال) فهذا لا ينطبق. ومع ذلك، فإننا نتصور أن أسئلة البروتوكول التي يمكن تقييمها من خلال أدلة مستتديّة كما يحدث مع العناصر الحاسمة ١ و ٢ و ٣ و ٥ و ٦ يمكن أن تستفيد من العملية الموصوفة أعلاه.

٦-٣ أخيراً نود الإقرار بأن الخطة العالمية لأمن الطيران أداة مهمة جداً لنظام أمن الطيران العالمي ولتحقيق جميع المكاسب المحتملة من الخطة ثمة حاجة إلى خطوة ثانية. كما أن إنشاء منصة تتيح لجميع الكيانات المسؤولة عن الخطة متابعة إنجازاتها بطريقة شفافة ومحدثة مما يجعل من الممكن تبادل الخبرات والممارسات الفضلى هو الطريقة التي نتصورها لتحقيق هذا الهدف.