

A40-WP/596  
EX/256  
29/9/19



## الجمعية العمومية - الدورة الأربعون اللجنة التنفيذية

مشروع نص التقرير  
عن  
البند ١٢ من جدول الأعمال

المواد المرفقة بشأن البند ١٢ من جدول الأعمال مُقدّمة لكي تنظر فيها اللجنة التنفيذية.



## البند ١٢ من جدول الأعمال: أمن الطيران — السياسة العامة

١-١٢ نظرت اللجنة التنفيذية، في جلستها الثالثة والرابعة، في موضوع السياسة العامة المتعلقة بأمن الطيران (AVSEC) مستندة في ذلك إلى تقرير المجلس بشأن تنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران (GASep) (WP/25)، وبشأن نتائج المؤتمر الرفيع المستوى الثاني لأمن الطيران (HLCAS/2) (WP/26). واستناداً إلى هذه المعلومات، نظرت اللجنة أيضاً في اقتراح المجلس بتحديث البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران (WP/27)، وفي اقتراح تحديث قرار معالجة الأمن الإلكتروني في مجال الطيران وكذلك استراتيجية الإيكاو في مجال الأمن الإلكتروني (WP/28). وبالإضافة إلى ذلك، قدّمت الدول والمراقبون ٤٤ ورقة: WPs/112، و141، و148، و165، و171، و172، و178، و219، و221، و243، و248، و250، و251، و253، و254، و283، و285، و286، و315، و328، و344، و348، و355، و357، و373، و386، و394، و395، و400، و405، و427، و466، و473، و489، و490، و491، و494، و495، و517، و528، و532، و543، و567، و569.

٢-١٢ تتناول قطر في الوثيقة WP/141 موضوع النهج التفاضلي المتّبع في إجراء الكشف الأمني على الركاب والأشخاص غير الركاب، ودعت إلى ضرورة القيام بمزيد من العمل من قبل فريق خبراء أمن الطيران (AVSECP) لزيادة فعالية نظام الكشف الأمني وكفاءته.

٣-١٢ وتناقش الإمارات العربية المتحدة في الوثيقة WP/148 الحاجة إلى تعزيز التعاون والتآزر بين الدول وأهميتهما فيما يتعلق بتبادل المعلومات الهامة في مجال أمن الطيران.

٤-١٢ وفي الوثيقة WP/165، تسلّط اللجنة الإفريقية للطيران المدني (AFCAC) باسم الدول الأعضاء الأربعة والخمسين فيها الضوء على التحديات العالمية أمام الوفاء بالالتزامات المتصلة بمراقبة الجودة في مجال أمن الطيران، وتقدّم تحسين برنامج مراقبة الجودة في مجال أمن الطيران وتنفيذه على نحو فعال.

٥-١٢ وتوفر الوثيقتان WP/171 و WP/355 المُقدّمتان من كازاخستان والاتحاد الروسي، على التوالي، معلومات بشأن الأعمال التي قام بها مكتب الإيكاو لأوروبا وشمال الأطلنطي والحاجة إلى تعزيز القوى العاملة في مجال أمن الطيران في مكتب الإيكاو لأوروبا وشمال الأطلنطي.

٦-١٢ تقترح منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO) في الوثيقة WP/172 ترقية مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة والمعنية بالأمن الإلكتروني (SSGC) إلى فريق خبراء تابع للإيكاو يخضع لسلطة مجلس الإيكاو، كما ينبغي وضع "مجموعة دراسة إطار الثقة" المُشكّلة حديثاً بوصفها مجموعة عمل تابعة لفريق الخبراء الجديد هذا. وينبغي لفريق الخبراء المعني بتحسين الشبكة الإلكترونية والسلامة والأمن الإلكترونيين الذي أنشئ حديثاً أن يقوم بمناقشة واقتراح أي إرشادات وقواعد وتوصيات دولية جديدة لضمان اتساق وترابط جميع الأنشطة الإلكترونية في مجال الطيران التي تضطلع بها أفرقة خبراء الإيكاو وكذلك مختلف مجموعات الخبراء التابعة للإيكاو.

٧-١٢ أوضح اتحاد النقل الجوي الدولي (الأياتا) في الوثيقة WP/178 الحاجة إلى اتخاذ إجراءات ملموسة على وجه السرعة لوضع تصنيفات أمنية واضحة ومتناسقة وشاملة، وأدوات عملية في الوقت المناسب للإبلاغ بفعالية عن الحوادث في مجال أمن الطيران.

٨-١٢ ويدعو المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء في الوثيقة WP/219 إلى إنشاء كيان تابع للإيكاو وتحكمه الدول الأعضاء بدعم من قطاع الصناعة، بحيث لا يكون مُقيداً بالهيكل التنظيمي الحالي للإيكاو. وينبغي أن تكون لدى هذا الكيان القدرة على ضمان التنسيق الفعّال لجميع أنشطة الأمن الإلكتروني على نطاق الإيكاو، وعلى الإدارة البينية للأمن الإلكتروني مع التخصصات الأخرى بشكل مناسب، فضلاً عن تنسيق الأعمال التي تقوم بها أفرقة الخبراء ومجموعات الدراسة القائمة.

٩-١٢ وتدعو دولة الإمارات العربية المتحدة في الوثيقة WP/221 مجتمع الطيران إلى العمل بدأ في يد لمعالجة الأمن الإلكتروني. وتوصي بأن تعالج الإيكاو هذا الجانب متعدد الأبعاد من الأمن الإلكتروني، من خلال استحداث هيكل مناسب للأمن الإلكتروني، بما يتماشى وتعليمات المجلس لإجراء دراسة جدوى وتحليل للثغرات لأغراض الهيكل المقبل لبرنامج عمل الإيكاو في مجال الأمن الإلكتروني.

١٠-١٢ ويرى المجلس الدولي للمطارات (ACI) في الوثيقة WP/243 أن فريق الخبراء المعني بالأمن الإلكتروني، إذا أُتيحت له الموارد المطلوبة، قد يستطيع معالجة بعض المسائل من خلال نطاق أوسع من الخبرة والتجربة بين أعضاء الفريق، خاصةً فيما يتعلق بالأمن الإلكتروني؛ واتباع نهج شامل لتقييم المخاطر، مع تطبيق منهجيات متفق عليها ومفهومة من قبل كل أصحاب الشأن، والاستفادة من التجربة الإقليمية والوطنية؛ والقدرة على تشكيل مجموعات عمل من أجل تكريس مزيد من الوقت والموارد لإعداد مواد إرشادية وبرامج، وبناء القدرات والمساعدة والتدريب، حسبما يكون ذلك ضرورياً؛ والنظر في مسائل الملاحة الجوية والسلامة والأمن معاً من خلال جهة واحدة.

١١-١٢ وتقر كندا، بالنيابة عن أستراليا وجامايكا واليابان ونيوزيلندا وسنغافورة والولايات المتحدة ورابطة البريد السريع العالمية واتحاد النقل الجوي الدولي والاتحاد الدولي لربطات طياري الخطوط الجوية، في الوثيقة WP/248 بأن دمج مبدئي التركيز على النتائج والاستناد إلى المخاطر في نسيج المنظمة وبرامجها الخاصة بأمن الطيران عملية معقدة ودائمة التغيير. ومن أجل دعم الأهداف ذات الأولوية الواردة في الخطة العالمية لأمن الطيران، فإن تبادل هذه التجارب مع المجتمع العالمي ووضع أساليب ملموسة من أجل مزيد من الاعتراف بهذه الممارسات والمبادئ والسياسات وإدماجها أمر أساسي لتهيئة منظومة أمن طيران عالمية أكثر استدامة وابتكاراً.

١٢-١٢ أفاد المجلس الدولي للمطارات في الوثيقة WP/250 بأن قطاع الصناعة يعمل على إجراء ابتكارات عاجلة في مجال أمن الطيران تتراوح بين التحسينات التراكمية والابتكارات "الاخترافية"، مثل إعادة التفكير كلياً في طريقة الكشف الأمني للركاب من خلال برنامج الأمن الذكي. ومع إقرار المجلس الدولي للمطارات بأن الحلول سواء كانت تراكمية أم اختراقية تتطلب مناخاً مشجعاً على الابتكار، فإنه يقترح خطوات محددة يمكن أن تتخذها الدول الأعضاء والإيكاو لمساعدة قطاع الصناعة على معالجة التحديات المستقبلية الكبرى.

١٣-١٢ تشجع أستراليا والإمارات العربية المتحدة والمملكة المتحدة في الوثيقة WP/251 الدول على الدخول في ترتيبات تعاونية وتنفيذ ترتيبات أمنية شاملة من أجل زيادة استدامة نظام أمن الطيران من خلال تجنب الازدواج غير الضروري للضوابط الأمنية حيثما تقرر أن تكون متعادلة بحيث تكون متسقة مع إرشادات الإيكاو.

١٤-١٢ تؤيد الأرجنتين وأستراليا وبلجيكا والبرازيل وكندا والصين وفرنسا وغامبيا وألمانيا وغانا وإيرلندا وإيطاليا واليابان والأردن وكينيا وهولندا ونيوزيلندا ونيجيريا وشمال مقدونيا والبرتغال وقطر ورومانيا والمملكة العربية السعودية وسيراليون وسنغافورة وسويسرا وتركيا والإمارات العربية المتحدة والمملكة المتحدة والولايات المتحدة ومجلس المطارات الدولي

واتحاد النقل الجوي الدولي في الوثيقة WP/253 إرساء ثقافة أمنية شاملة التي تشكل أمراً حتمياً لأمن الطيران الفعّال على المدى الطويل، وتوصي الوثيقة بأن تسعى الدول وقطاع الطيران والإيكاو إلى اتخاذ خطوات لدمج ثقافة الأمن في بيئة الطيران بما يتماشى مع النتائج ذات الأولوية للخطة العالمية لأمن الطيران.

١٥-١٢ وعرضت جنوب أفريقيا في الوثيقة WP/254 تجربة جنوب أفريقيا في معالجة عدد من الجرائم التي تؤثر في المسافرين جواً من خلال إنشاء هيكل تعاوني، وترى أن وكالة واحدة أو إدارة واحدة لا يمكن أن تتكبد مسؤولية حماية الطيران المدني من التهديدات.

١٦-١٢ وتتقاسم فرنسا من خلال الوثيقة WP/283 تجربتها في ضمان وجود آلية تنسيق فعّالة في مجال الأمن الإلكتروني من خلال إنشاء مجلس أمن إلكتروني للنقل الجوي يقدم فعلاً نتائج رئيسية لحماية الطيران المدني ضد الهجمات الإلكترونية. وترى أن استراتيجية الإيكاو بخصوص هذه المسألة ستكون محل ترحيب وتشجيع، فضلاً عن إنشاء هيئة تعاونية عابرة للقطاعات ومكرسة لهذا الموضوع.

١٧-١٢ وتتقاسم الأرجنتين والبرازيل بدعم من الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية من خلال الوثيقة WP/285 تجارب بشأن تنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران، وتقرّر هذه الوثيقة إنشاء منصة لمتابعة إنجازات خريطة طريق الخطة العالمية لأمن الطيران. كما تقترح تحديداً أن إنشاء منصة مشاركة عالمية يجري فيها إدراج كتالوج خريطة الطريق يمكن أن يكون مفيداً من أجل مساعدة الدول على إيجاد حلول لمشكلة الامتثال للقواعد القياسية المتعلقة بأمن الطيران.

١٨-١٢ تقر الولايات المتحدة في الوثيقة WP/286 بالتقدم الإيجابي المُحرز بشأن النظام العالمي لأمن الطيران منذ انعقاد الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية، غير أنها اقترحت أن تضع الدورة الأربعين للجمعية العمومية خطة لأمن الطيران لفترة الثلاث سنوات القادمة تكون أكثر طموحاً. وعلى وجه التحديد، فبينما حددت فترة الثلاث سنوات الماضية إطار العمل من خلال تطوير الخطة العالمية لأمن الطيران والأدوات ذات الصلة، فإنه يجب التركيز الآن على مجالات العمل والتنفيذ الفعّال والمراقبة والتحسين.

١٩-١٢ وفي الوثيقة WP/315، تسترعي فنلندا نيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء والأعضاء الآخرين في اللجنة الأوروبية للطيران المدني الانتباه إلى تجربة تنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران في منطقة أوروبا، وتحت الإيكاو والدول وهيئات الطيران على الحفاظ على الزخم حتى يمكن لأهداف الخطة العالمية لأمن الطيران أن تتحول، دون تأخير، إلى نتائج عالمية حقيقية، ورفع المستوى العالمي لتنفيذ أمن الطيران.

٢٠-١٢ تتناقش سنغافورة بالاشتراك مع الأرجنتين وأرمينيا وبلجيكا والبرازيل وكمبوديا وكندا والصين وفرنسا وإيطاليا واليابان والأردن وجمهورية لاو الديمقراطية الشعبية وناورو ونيوزيلندا ونيجييريا وبالاو والفلبين والبرتغال والاتحاد الروسي والسنغال وتايلاند والإمارات العربية المتحدة والمملكة المتحدة في الوثيقة WP/328 أهمية إدكاء الوعي بأمن الطيران لدى الوكالات والمنظمات الأخرى.

٢١-١٢ يقدّم الاتحاد الروسي في الوثيقة WP/344 معلومات تتعلق بنهج متكامل لمواصلة تعزيز تحسين أنشطة المراقبة التي تضطلع بها الدول، باستخدام طرق جديدة تهدف إلى منع الأفراد من انتهاك متطلبات أمن الطيران وتعزيز ثقافة أمن الركاب.

٢٢-١٢ تقترح فنزويلا في الوثيقة WP/348 أن تقوم الإيكاو بتصميم وتنفيذ شبكة من نقاط الاتصال المعنية بالأمن الإلكتروني، وذلك لتشجيع تطوير فهم مشترك في ما بين الدول الأعضاء للتهديدات والمخاطر الإلكترونية وللمعايير المشتركة من أجل تحديد مدى أهمية الأصول والنظم التي يجب حمايتها.

٢٣-١٢ وتشير فنزويلا في الوثيقة WP/357 إلى خريطة طريق إقليمية لأقاليم أمريكا الشمالية وأمريكا الوسطى ومنطقة الكاريبي، وأيضاً لأمريكا الجنوبية لمعالجة التحديات التي تعترض سبيل تنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران، وتستعري الانتباه إلى القيام إقليمياً بتطوير نظام تقييم لتحديد مستوى تنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران.

٢٤-١٢ تتقاسم الصين في الوثيقة WP/373 تجربتها في تنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران وفي تنفيذ خريطة الطريق الإقليمية لآسيا والمحيط الهادئ، كما تقترح نشر نموذج لخطة وطنية لأمن الطيران.

٢٥-١٢ وتدعو فنزويلا في الوثيقة WP/394 الجمعية العمومية إلى الاعتراف بأن الدول بحاجة إلى المزيد من المعلومات والمواد الإرشادية لمساعدتها على تنفيذ القواعد القياسية الدولية وتصميم الاستراتيجيات فضلاً عن تطبيق أفضل الممارسات في سبيل حماية نُظم تكنولوجيا المعلومات والاتصالات الحرجة من أفعال التدخل غير المشروع التي قد تهدد سلامة الطيران المدني.

٢٦-١٢ وتشدد الجمهورية الدومينيكية في الوثيقة WP/405 على الحاجة إلى استحداث نموذج للمصفوفات من أجل تحديد الأولويات والتواتر فيما يتعلق بالأنشطة الوطنية لمراقبة أمن الطيران. ويمكن استخدام هذه المصفوفات لتحديد الآليات والمنهجيات الخاصة بمراقبة الامتثال بشكل سليم ومنظم، وضمان تنفيذ البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني تنفيذاً فعالاً.

٢٧-١٢ وتوصي الولايات المتحدة في الوثيقة WP/427 بأن تقوم الإيكاو بتشكيل لجنة فنية للمجلس تُعنى بمسائل الأمن الإلكتروني والمناعة الإلكترونية، وذلك حرصاً على إدارة هذه المسائل والتصدي لها بصورة مركزية وبنهج شمولي. وستولى هذه اللجنة إدارة السياسة العامة وإدماج القواعد القياسية التي يطبقها قطاع الطيران في هذا المجال، مع العمل في الوقت ذاته على تقييم إمكان إعداد قواعد وتوصيات دولية فنية.

٢٨-١٢ وفي ورقة المعلومات WP/112، تصف فنلندا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه نظام الرقابة الأمنية لدى الاتحاد الأوروبي الذي يتسق مع أهداف الخطة العالمية لأمن الطيران. كما توجز الورقة الكيفية التي تطلب بها تشريعات الاتحاد الأوروبي المتعلقة بأمن الطيران، من خلال اللائحة التنظيمية (EC) رقم ٢٠٠٨/٣٠٠ بشأن القواعد المشتركة في مجال أمن الطيران المدني، وتشريعاتها التنفيذية، من الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي أن ترصد بانتظام جميع المطارات والمُشغّلين وغيرهم من الكيانات التي تطبق القواعد القياسية المتعلقة بأمن الطيران.

٢٩-١٢ وفي ورقة المعلومات WP/386، تعرض لجنة الطيران المشتركة بين الحكومات مسار تنفيذ أحكام الخطة العالمية لأمن الطيران وخريطة طريق أمن الطيران لمنطقة أوروبا وشمال الأطلسي.

٣٠-١٢ وفي ورقة المعلومات WP/395، يعرض اتحاد النقل الجوي الدولي وجهات نظره بشأن الحاجة إلى إحراز تقدّم منسق، استباقي وملمس في الحصول على رؤية لمخاطر الأمن الإلكتروني في مجال الطيران وإدارة هذه المخاطر. ويدعم الإيكاو باعتبارها المنظمة الأكثر ملاءمة لدفع الحوار والعمل المتسق بشأن الأمن الإلكتروني في مجال الطيران على الصعيد العالمي.

- ٣١-١٢ وفي ورقة المعلومات WP/400، تقدم الجمهورية الدومينيكية موجزاً للتقدم المُحرز في ما يتعلق بالتنظيم والتكنولوجيا ومراقبة الجودة والتدريب في مجال أمن الطيران والتعاون المُقدم إلى النظام العالمي لأمن الطيران المدني، فضلاً عن اعتزام دعم مبادرة الإيكاو 'عدم ترك أي بلد وراء الركب'.
- ٣٢-١٢ وفي ورقة المعلومات WP/466، تشدد جمهورية إيران الإسلامية على أهمية أن تتضمن التعديلات المقبلة المزمع إدخالها على الملحق السابع عشر العناصر الحاسمة في النظام الوطني لمراقبة أمن الطيران.
- ٣٣-١٢ وفي ورقة المعلومات WP/473، تُثقي جمهورية إيران الإسلامية الضوء على ضرورة أن تعتمد الإيكاو قواعد شاملة ومُلزمة تنفذها الدول الأعضاء، بما في ذلك التصدي للتهديدات الأمنية التي تشكلها المركبات الجوية غير المأهولة على النحو الوارد في الملحق السابع عشر.
- ٣٤-١٢ وفي ورقة المعلومات WP/489، تعرض فنزويلا (جمهورية - البوليفارية) التقدم المُحرز بشأن تنفيذ خطة تحديث نظام أمن الطيران التي ينفذها مطار "سيمون بوليفار" الدولي.
- ٣٥-١٢ وفي ورقة المعلومات WP/490، تتقاسم فنزويلا (جمهورية - البوليفارية) تجربتها في وضع خطة عمل تسعى إلى تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق السابع عشر، لا سيما تلك المتعلقة بالأمن الإلكتروني.
- ٣٦-١٢ وفي ورقة المعلومات WP/491، تعرض الكاميرون التقدم المُحرز بشأن وضع وتنفيذ أدوات لتعزيز ثقافة الأمن في المطارات.
- ٣٧-١٢ وفي ورقة المعلومات WP/494، تعرض الجمهورية الدومينيكية التدابير التي اعتمدها الدول في ما يتعلق بتحديد سمات موظفي أمن الطيران المعتمدين.
- ٣٨-١٢ وفي ورقة المعلومات WP/495، تصف الجمهورية الدومينيكية القانون رقم ١٨٨-١١ الذي ينص على إطار تنظيمي لمقاضاة مرتكبي الجرائم ضد الطيران المدني الدومينيكي.
- ٣٩-١٢ وفي ورقة المعلومات WP/517، تُبرز إندونيسيا الأهمية التي توليها إندونيسيا لأمن الطيران، وتتقاسم تجاربها في مجال تنفيذ برنامجها الوطني لأمن الطيران المدني.
- ٤٠-١٢ وفي ورقة المعلومات WP/528، تقدم لبنان والمكسيك ونيجيرو وقطر والمملكة العربية السعودية وسنغافورة والإمارات العربية المتحدة، وفنلندا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني، في المرفق بورقة المعلومات نصاً يمكن أن يشكل الأساس لإعلان جديد بشأن أمن الطيران.
- ٤١-١٢ وفي ورقة المعلومات WP/532، تصف قطر نهجها بشأن إدخال إرشادات وسياسة بشأن الأمن الإلكتروني في مجال الطيران في إطار البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني.
- ٤٢-١٢ وفي ورقة المعلومات WP/543، توضح عُمان تجربتها في تحديث وتعديل التشريعات الوطنية وفقاً للقواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق السابع عشر وللأحكام الأمنية الواردة في الملحق التاسع. وهي تشجع الدول الأعضاء على إنشاء آلية داخلية لضمان الامتثال للالتزامات الدولية المتعلقة بأمن الطيران والتسهيلات.
- ٤٣-١٢ وفي ورقة المعلومات WP/567، تعرض الهند التقدم المُحرز بشأن تنفيذ نظام تسجيل ورصد الطائرات المُوجّهة عن بُعد وبرنامجها الأمني في عام ٢٠١٨.

٤٤-١٢ وفي ورقة المعلومات WP/569، تعرض الهند معلومات بشأن تنفيذ نظام التحريات الشخصية ذي المستويين الذي يستند إلى التحقق الدقيق من بيانات الاستدلال البيولوجي.

## المناقشة

### الأولويات الاستراتيجية لفترة الثلاث سنوات القادمة

٤٥-١٢ أفادت الأمانة العامة، في الوثيقة WP/26، عن الإجراءات المتخذة نتيجة للتوصيات الصادرة عن المؤتمر الرفيع المستوى الثاني لأمن الطيران (HLCAS/2) الذي عُقد في مونتريال في شهر نوفمبر ٢٠١٨. ولاحظت اللجنة مع الارتياح ارتفاع مستوى مشاركة الدول/قطاع الطيران في هذا المؤتمر وفي تنفيذ توصياته. كما أعرب المندوبون عن تقديرهم للأمانة العامة للإيكافو لنجاحها في عقد هذا الحدث. وفي معرض استعراض نتائج هذا المؤتمر ومتابعة تنفيذ توصياته، فقد أيدت اللجنة جميع التوصيات الصادرة عنه، وأيدت الإجراءات التي اتخذها مجلس الإيكافو وأمانتها العامة. كما شجعت على مواصلة الاهتمام بالبند التي لا تزال قيد التنفيذ، مثل: ضرورة استعراض الآلية الحالية للتنسيق في مجال الأمن الإلكتروني، وتحديد أولويات الإيكافو في مجال أمن الطيران، والتشكيل المحتمل لإدارة أمن الطيران والتسهيلات.

٤٦-١٢ وبعد أن لاحظت اللجنة مع الارتياح أن الأمانة العامة قد أنجزت الكثير من الأعمال بشأن البنود الرئيسية من قرار مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة ٢٣٠٩، أكدت أهمية أن يكفل المجلس أن تواصل الكيانات المعنية (مثل فريق خبراء أمن الطيران) الاضطلاع بالعمل الذي يركز على أسس قرار المجلس ٢٣٠٩. ويشمل ذلك مجالات مثل: إدارة المخاطر والتوجيهات ذات الصلة بشأن الاستناد على تحديد المخاطر في وضع السياسات واتخاذ القرارات التشغيلية؛ والتكنولوجيا والتقنيات المبتكرة؛ ومراقبة الجودة والإشراف. وعلاوة على ذلك، فقد أعرب المندوبون عن ضرورة دراسة العملية التي يجري بموجبها وضع واعتماد القواعد القياسية الأمنية وأدوات الدعم ذات الصلة، بما في ذلك كيفية تمحيص السياسات، وتحديد تفاصيل النتائج الأمنية المرجوة، وتقييم الآثار.

### الخطة العالمية لأمن الطيران

٤٧-١٢ وقدمت الأمانة العامة، في الوثيقة WP/25، لمحة عامة عن الأنشطة الواسعة النطاق المضطلع بها لوضع وتنفيذ الإجراءات والمهام ذات الأولوية في ما يتعلق بالخطة العالمية لأمن الطيران.

٤٨-١٢ وأشيد بالجهود الرامية إلى التعجيل بتطوير الخطة العالمية لأمن الطيران وفقاً لطلب الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية. وأحيط علماً بتباين درجات التنفيذ في مختلف الأقاليم، وفي هذا السياق، حثت اللجنة الدول على مواصلة اتخاذ الإجراءات الرامية إلى التحسين، بما في ذلك تحقيق الأهداف العالمية، مع التسليم بأهمية البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران، والتحسينات الجارية فيه من أجل القياس الفعّال لمدى تنفيذ الخطة.

٤٩-١٢ وفي ما يتعلق بالتنفيذ، فقد رحب المندوبون بالتجارب التي تقاسمتها الدول بشأن تنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران. وكان هناك العديد من المقترحات التي تدعو الإيكافو إلى النظر في إنشاء منصة للإبلاغ وتبادل المعلومات بشأن الإنجازات المتعلقة بخريطة طريق تنفيذ الخطة، ومنها على سبيل المثال إعداد موقع إلكتروني آمن لقاعدة بيانات الخطة العالمية لأمن الطيران يجري من خلاله تحديث المعلومات الواردة فيه كلما أُتيحت بيانات ومواد جديدة. كما أبرزت اللجنة أهمية وضع بيان تحديدي للأنشطة الحالية في مجال بناء القدرات في مجال أمن الطيران بما ينطبق مع القواعد والتوصيات الدولية

الواردة في الملحق السابع عشر — الأمن وأساليب الهجوم المحددة في وثيقة الإيكاو Doc 10108 — بيان الإيكاو بشأن سياق المخاطر العالمية في مجال أمن الطيران. وأبرز المندوبون أيضاً الدور الهام الذي تؤديه المكاتب الإقليمية وأشادوا بما تقدمه هذه المكاتب من دعم استباقي إلى الدول الأعضاء في تسهيل تحقيق الأهداف العالمية والإقليمية من خلال تنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران تنفيذاً فعالاً.

٥٠-١٢ وفيما يتعلق بالتطور المستقبلي للخطة العالمية لأمن الطيران، أقرت اللجنة بأنه سيجري تنقيح الخطة باعتبارها "وثيقة متجددة" حسب الضرورة والملاءمة، وأيدت تحديد إطار زمني لهذا التنقيح كل ثلاث سنوات. وقد تناولت هذه التنقيحات كيفية تحسين الربط، حسب الاقتضاء، بين هذه الخطة وبين القواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق السابع عشر — الأمن. ومع ذلك، فقد رأت اللجنة أنه يلزم إجراء مزيد من المناقشة للاقتراح الداعي إلى تضمين الطبعة القادمة من خريطة طريق الخطة العالمية لأمن الطيران بعض عناصر من الملحق التاسع — التسهيلات، التي تدعم كلاً من أمن الطيران وإدارة الحدود.

### السياسة التنظيمية

٥١-١٢ وفي معرض الإشارة إلى توصيات المؤتمر الرفيع المستوى الثاني لأمن الطيران (HLCAS/2)، وتماشياً مع النتائج ذات الأولوية للخطة العالمية لأمن الطيران والقرارات ذات الصلة الصادرة عن الجمعية العمومية للإيكاو وكذلك قرار مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة ٢٣٠٩، فقد وافقت اللجنة على أنه يمكن الاسترشاد بالمبادئ التي تركز على تحقيق النتائج والقائمة على تحديد المخاطر في تطوير التعديلات المقترحة إدخالها على أحكام الملحق السابع عشر — الأمن وعلى أفضل الممارسات المرتبطة بها. وتحقيقاً لهذه الغاية، فقد طلبت اللجنة أن ينظر فريق خبراء أمن الطيران في وضع أساليب واضحة للاعتراف بهذه المبادئ وإدماجها في عمليات صنع القرار، حسب الاقتضاء، بغية زيادة تعزيز فعالية برامج أمن الطيران وكفاءتها واستدامتها.

٥٢-١٢ وعلاوة على ذلك، فقد أعربت اللجنة عن تأييدها الواسع لتعزيز الابتكار في مجال أمن الطيران، ودعت الدول الأعضاء إلى التنسيق مع الشركاء من قطاع الطيران من أجل تسهيل التجارب التشغيلية للتكنولوجيات الجديدة والأساليب المبتكرة. وقد أُثير بشكل خاص موضوع تمايز المسافرين في تطبيق تدابير الكشف الأمني باعتباره تطوراً ممكناً لأنشطة الكشف الأمني عند النظر في اتباع نهج قائم على المخاطر ويركز على تحقيق النتائج في مجال أمن الطيران. بيد أن اللجنة أكدت أنه على الرغم من وجود وسائل امتثال بديلة، يمكن الاطلاع على بعضها في وثيقة الإيكاو Doc 8973 — دليل أمن الطيران، فإن تنفيذ التدابير الأمنية الأساسية يظل أمراً بالغ الأهمية لقوة نظام أمن الطيران.

### الأمن الإلكتروني

٥٣-١٢ في سبيل مواصلة تعزيز اتباع نهج متسق ومتربط إزاء إدارة التهديدات والمخاطر الإلكترونية، فقد اقترح المجلس، في الوثيقة WP/28، مشروع قرار بشأن أفضل السبل لمعالجة الأمن الإلكتروني في مجال الطيران المدني. ويهدف القرار إلى معالجة الأمن الإلكتروني من خلال اتباع نهج شامل وجامع وعملي يؤكد مجدداً الأهمية والطابع الملح لحماية نظم البنى التحتية الهامة للطيران المدني وبياناتها ضد الهجمات الإلكترونية. كما يهدف إلى الحصول على التزام عالمي باتخاذ إجراءات من جانب الإيكاو والدول الأعضاء فيها والجهات المعنية في قطاع الطيران، وذلك بهدف العمل بشكل تعاوني

ومنهجي على معالجة المسائل المتعلقة بالأمن الإلكتروني في مجال الطيران المدني والتخفيف من حدة ما يترتب على ذلك من تهديدات ومخاطر.

١٢-٥٤ وأثنى المندوبون على جهود الإيكاو وعلى عمل مجموعة الدراسات التابعة للأمانة العامة والمعنية بالأمن الإلكتروني (SSGC) في ما يتعلق بمعالجة الأمن الإلكتروني في مجال الطيران المدني. وعلى وجه الخصوص، فقد رحبت الجمعية العمومية باستراتيجية الإيكاو للأمن الإلكتروني وأقرتها، وشددت على أهمية وضع خطة عمل مستدامة وشاملة لتنفيذ هذه الاستراتيجية، فضلاً عن مواصلة العمل على وضع إطار قوي للأمن الإلكتروني. وفي محاولة لمواصلة تعزيز اتباع نهج متسق ومتناسك من أجل إدارة التهديدات والمخاطر الإلكترونية، فقد وافقت اللجنة على اعتماد قرار الجمعية العمومية بصيغته الواردة في المرفق (أ) بالوثيقة A40-WP/28 ليحل محل قرار الجمعية العمومية ٣٩-١٩ بشأن معالجة الأمن الإلكتروني في مجال الطيران المدني. ووافقت اللجنة على تقديم القرار لكي تعتمد الجلسة العامة.

### القرار ٤٠-١٢/١: معالجة الأمن الإلكتروني في مجال الطيران المدني

لما كانت شبكة الطيران العالمية شبكة بالغة التعقيد والتكامل وتشتمل على تكنولوجيا المعلومات والاتصالات الحيوية للغاية لسلامة وأمن عمليات الطيران المدني؛

وإذ تلاحظ أنّ قطاع الطيران يعتمد اعتماداً متزايداً على توفّر منظومات تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، فضلاً عن سلامة البيانات وسريتها؛

وتدرك أنّ التهديد الذي تشكّله الهجمات الإلكترونية على الطيران المدني يتطور بشكل سريع ومستمر، وأنّ الجهات القائمة على التهديد تُركّز على النوايا السيئة وعرقلة استمرارية الأعمال التجارية وسرقة المعلومات لدوافع سياسية أو مالية أو غيرها من الدوافع، وأنّ التهديد يُمكن أن يتطور بسهولة لكي ينال من منظومات الطيران المدني الحيوية بجميع أنحاء العالم؛

وتقرّ بأنّ مسائل الأمن الإلكتروني التي تؤثر على سلامة الطيران المدني ليست جميعها غير مشروعة و/أو متعمدة، ولذا ينبغي معالجتها من خلال تطبيق نظم إدارة السلامة؛

وتقرّ بالسمة المتعدّدة الوجوه والتخصّصات للتحديات والحلول الخاصة بالأمن الإلكتروني وإذ تلاحظ بأنّ المخاطر الإلكترونية يمكن أن تؤثر بشكل متزامن على مجموعة واسعة من المجالات وتنتشر بسرعة؛

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

وبالنظر إلى أنّ "اتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة المتعلقة بالطيران المدني الدولي" (اتفاقية بيجين) و"البروتوكول المكمل لاتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات" (بروتوكول بيجين) ستعزّز الإطار القانوني العالمي للتصدّي للهجمات الإلكترونية ضد الطيران المدني الدولي بوصفها جرائم وبالتالي من شأن مصادقة الدول على نطاق واسع على تلك المواثيق أن يضمن ردع هذه الهجمات ومعاينة مُرتكبيها في أي مكان تحدّث من أنحاء العالم؛

وإذ تُعيد التأكيد على الأهميّة والطابع المُلح لحماية نُظم البنى التحتية الهامة للطيران المدني وبياناتها من الهجمات الإلكترونية؛

و**تُرَاعَى** ضرورة العمل بصورة تعاونية من أجل وضع إطار فعّال ومنسّق وعالمي للجهات المعنية بالطيران المدني من أجل التصديّ للتحديات الخاصة بالأمن الإلكتروني، إلى جانب إجراءاتٍ قصيرة الأجل لزيادة مقاومة شبكة الطيران العالمية للهجمات الإلكترونية التي قد تتهدّد سلامة الطيران المدني؛

وإذ تُقرّ بعمل مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة والمعنية بالأمن الإلكتروني، والتي قدمت مساهمة كبيرة إلى شكل استراتيجية الأمن الإلكتروني من خلال الربط بين خصائص الأمن والسلامة للأمن الإلكتروني؛

وإذ تُقرّ بأن الأمن الإلكتروني في مجال الطيران يحتاج إلى التنسيق على المستويات العالمي والإقليمي والوطني من أجل تعزيز الاتساق العالمي وضمان قابلية التشغيل البيئي الكامل لتدابير الحماية ونُظُم إدارة المخاطر؛

وتُقدّر قيمة المبادرات وخطط العمل والمطبوعات وغيرها من الوسائل الإعلامية في هذا المجال والمصمّمة للتصديّ للمسائل الخاصة بالأمن الإلكتروني بطريقة تعاونية وشاملة؛

إن الجمعية العمومية تُقرّر ما يلي:

١- **حث** الدول الأعضاء والإيكاو على التشجيع على الاعتماد والتنفيذ على المستوى العالمي "لاتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة المتعلقة بالطيران المدني الدولي" (اتفاقية بيجين) و"البروتوكول المكمل لاتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات" (بروتوكول بيجين) كوسيلة للتصدي للهجمات الإلكترونية ضد الطيران المدني؛

٢- **مناشدة** الدول والجهات المعنية بقطاع الطيران اتخاذ الإجراءات التالية لمكافحة الهجمات الإلكترونية ضدّ الطيران المدني:

- أ) تنفيذ استراتيجية الأمن الإلكتروني الواردة في المرفق؛
- ب) تحديد التهديدات والمخاطر من الهجمات الإلكترونية المحتملة على عمليات الطيران المدني والمنظومات الحيوية، والعواقب الوخيمة التي يُمكن أن تتجم عن هذه الهجمات؛
- ج) تحديد مسؤوليات الوكالات الوطنية والجهات المعنية بقطاع الطيران فيما يتصل بالأمن الإلكتروني في الطيران المدني؛
- د) تشجيع التوصل إلى تفاهم مشترك فيما بين الدول الأعضاء بشأن تهديدات ومخاطر الأمن الإلكتروني، وإلى معايير مشتركة لتحديد مدى أهمية الأصول والمنظومات التي يتعيّن حمايتها؛
- هـ) تشجيع التنسيق بين الحكومات وقطاع الطيران فيما يتعلّق باستراتيجيات الأمن الإلكتروني للطيران والسياسات والخطط في هذا الشأن، فضلاً عن تبادل المعلومات للمساعدة في تحديد أوجه الضعف الأساسية التي يتعيّن معالجتها؛
- و) استحداث شراكات وآليات بين الحكومات وقطاع الطيران والمشاركة فيها على الصعيد الوطني والدولي، من أجل تبادل المعلومات بصورة منتظمة بشأن التهديدات والأحداث والاتجاهات الإلكترونية وجهود التخفيف من حدتها؛

- (ز) بناءً على التفاهم المشترك بشأن التهديدات والمخاطر في مجال الأمن الإلكتروني، اعتماد نهج مرن وقائم على المخاطر من أجل حماية منظومات الطيران الحيوية من خلال تطبيق نُظْم إدارة الأمن الإلكتروني؛
- (ح) تشجيع ثقافة قوية وشاملة في مجال الأمن الإلكتروني ضمن الوكالات الوطنية وعبر قطاع الطيران؛
- (ط) تشجيع اعتماد قواعد قياسية واستراتيجيات وأفضل الممارسات على الصعيد الدولي بشأن حماية المنظومات الهامة لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات المستخدمة لأغراض الطيران المدني من أعمال التدخل التي قد تتال من سلامة الطيران المدني؛
- (ي) رسم السياسات وتخصيص الموارد عند الاقتضاء لضمان تأمين هياكل المنظومات من حيث التصميم، بالنسبة لنُظْم الطيران الهامة، وتعزيز هذه النُظْم وتأمين أساليب نقل البيانات وضمان نزاهة وسرية البيانات وأساليب رصد النُظْم واكتشاف الهجمات وإجراء تحليل جنائي للهجمات الإلكترونية؛
- (ك) التعاون في وضع إطارٍ عام للأمن الإلكتروني في الإيكاو وفقاً لنهجٍ شاملٍ وجامعٍ وعملي يتضمّن الملاحظة الجوية والاتصالات والمراقبة وعمليات الطائرات وصلاحيات الطائرات للطيران وغيرها من التخصصات اللازمة.

٣- تكليف الأمانة العامة بالقيام بما يلي:

- (أ) وضع خطة عمل لدعم الدول وقطاع الطيران فيما يخص اعتماد استراتيجية الأمن الإلكتروني؛
- (ب) مواصلة التأكد من مراعاة وتنسيق المسائل المرتبطة بالأمن الإلكتروني بشكل شامل من خلال الآليات المناسبة وفقاً لروح الاستراتيجية.

٥٥-١٢ واعترافاً بضرورة مواصلة عمل مجموعة الدراسات التابعة للأمانة العامة والمعنية بالأمن الإلكتروني (SSGC) بطريقة أكثر اتساقاً بالطابع الرسمي بما يتيح التنسيق المنظم مع أفرقة خبراء الإيكاو الأخرى، فقد رحبت اللجنة بمختلف المقترحات المتعلقة بهياكل الإدارة في مجال الأمن الإلكتروني التي تهدف إلى التنسيق الفعّال من أجل أنشطة الأمن الإلكتروني على نطاق الإيكاو، وضمان اتباع نهج متعدد التخصصات لإزاء الأمن الإلكتروني، وتعزيز تبادل المعلومات. وبناءً على ذلك، فقد كلفت اللجنة الإيكاو بإجراء دراسة جدوى وتحليل للثغرات من أجل تحديد أنسب هيكل لإدارة الأمن الإلكتروني وآلية تنسيق من أجله، مع أخذ المعايير المناسبة في الاعتبار.

٥٦-١٢ ورحبت اللجنة بتجارب التنفيذ التي تتقاسمها الدول وقطاع الطيران، وأقرت بأهمية تبادل المعلومات والإرشادات من أجل جميع الأطراف المعنية. ولذلك ينبغي للإيكاو أن تكفل استمرار التطوير الجاري حالياً لشبكة جهات الاتصال المعنية بالأمن الإلكتروني، فضلاً عن مواصلة صيانة وتحديث قاعدة بيانات الأمن الإلكتروني.

## التعاون والعمل المشترك

٥٧-١٢ في معرض النظر في الحاجة إلى زيادة التعاون والعمل المشترك بين الدول على النحو الذي دعت إليه بعض الدول الأعضاء، فقد أيدت اللجنة توصية المؤتمر الرفيع المستوى الثاني لأمن الطيران (HLCAS/2) المتعلقة بالترتيبات الأمنية الشاملة بين الدول المتشابهة في الأوضاع استناداً إلى الاعتراف بأن نظام أمن الطيران يحتاج إلى تكافؤ التدابير الأمنية من خلال زيادة الكفاءة واستخدام الموارد على نحو أكثر فعالية. ولذلك، فقد شجعت اللجنة الدول على إبرام ترتيبات تعاونية وتنفيذ ترتيبات أمنية شاملة من أجل تعزيز استدامة نظام أمن الطيران عبر تقادي الازدواج غير الضروري للضوابط الأمنية بما يتسق مع الإرشادات الواردة وثيقة الإيكاو Doc 8973 — دليل أمن الطيران، وتقييم المخاطر ذات الصلة.

٥٨-١٢ وفي حين أن الترتيبات الأمنية الشاملة قد تشكل تحدياً أمام انخراط بعض الدول فيها، فإن اللجنة اعترفت بوجود نهج أخرى لتحقيق مزيد من الكفاءة في أمن الطيران. وتشمل هذه النهج تعزيز العمل التعاوني بين الدول وفيما بين الوكالات الحكومية والجهات المعنية بالطيران عن طريق ترتيبات تتعلق بتقاسم المعلومات، والاتفاقات المتعددة الأطراف (مثل مذكرات التفاهم)، وآليات التعاون. وفي هذا الصدد، رحبت اللجنة بالمبادرة التي اتخذتها إحدى الدول الأعضاء، وشجعت الدول الأخرى على مواصلة استكشاف نهج وترتيبات تعاونية مماثلة.

٥٩-١٢ انطلاقاً من مراعاة الهدف الثاني ذي الأولوية من الخطة العالمية لأمن الطيران (GASep)، وهو ترسيخ ثقافة الأمن وتطوير القدرات البشرية، اتفقت اللجنة على أن إنشاء ثقافة أمن قوية وشاملة أمر ضروري لضمان الفعالية في تنفيذ تدابير أمن الطيران وتحقيق استدامتها على المدى الطويل. وللعوامل البشرية دور حاسم في تخفيف التهديدات التي تواجه الطيران المدني. ويؤدي نشر ثقافة أمن إيجابية إلى تثقيف الموظفين بشأن تهديدات أمن الطيران وتأثيرها ويساعد على تخفيف التهديدات الداخلية والتهديدات الخارجية على حد سواء، إذ يصبح الموظفون قادرين على التفكير والتصرف على نحو يتسم بمزيد من الوعي إزاء الأمن وعلى تحديد أوجه السلوك أو الأنشطة التي تثير القلق والإبلاغ عنها. وهذا بدوره يؤدي إلى شعور جميع الموظفين في أوساط الطيران المدني بأنهم يضطلعون بدور حاسم في نظام الأمن. وأقرت اللجنة بأن النجاح في إقامة ثقافة أمن يوجب على الجهات المعنية تعزيز أمن الطيران لدى جميع الوكالات المشاركة في الطيران المدني، ومن ثم دعم المبادرات التي طرحتها عدة دول أعضاء، والتي تشجع الدول ومنظمات قطاع الطيران على تطوير ثقافة الأمن وبرامج التوعية لدى جميع الجهات المعنية بالطيران المدني. بالإضافة إلى ذلك، يتطلب تطوير ثقافة الأمن أيضاً دعماً وتوجيهاً من القيادة العليا لإدراج مبادئ أمن الطيران في جميع جوانب عمليات المطارات.

٦٠-١٢ وأقرت اللجنة أيضاً بأنه يجب تحويل الدعم السياسي لثقافة الأمن إلى إجراءات عملية ورحبت بالمبادرات المختلفة التي عرضتها الدول الأعضاء لإعداد وتنفيذ حملات عملية للتوعية في مجال الأمن. وبناءً على توصية المؤتمر الرفيع المستوى لأمن الطيران التي دعيت فيها الدول وقطاع الطيران إلى اتخاذ خطوات عملية لوضع برامج لثقافة الأمن، مثل الحملات الرفيعة المستوى، أيدت اللجنة إعداد المنشورات الإعلانية والملصقات وحلقات العمل والإحاطات والنشرات، وغيرها من آليات التواصل ذات الأهداف المحددة بغية إدراج الوعي بشأن أمن الطيران في جميع عمليات الطيران المدني. وإضافة إلى ذلك، أشارت اللجنة إلى أهمية ما قدمته الدول وقطاع الطيران من أدوات عملية للإبلاغ عن حوادث الأمن وتدريب متكرر للتوعية في مجال الأمن على حد سواء. وطلبت اللجنة من الإيكاو أن تواصل العمل على وضع أدوات لتعزيز الوعي الأمني وثقافة الأمن، وأن تجعل من هذا المسعى أولوية وأن تعلن عام ٢٠٢٠ "سنة لثقافة الأمن".

### أنشطة المراقبة الوطنية

٦١-١٢ أكدت اللجنة الأهمية البالغة لمراقبة الجودة بغية تحقيق الاستدامة في أمن الطيران. ونظراً إلى التحسينات الضرورية في مجال مراقبة الجودة، طبقاً لما ذكر في برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر (USAP-CMA)، كان هناك إجماع واسع بين المندوبين على أنه ينبغي تشجيع الدول على إعطاء الأولوية لتخصيص الموارد الكافية ووضع ترتيبات تنظيمية مناسبة لضمان التنفيذ الفعال لأنشطة مراقبة الجودة.

٦٢-١٢ فضلاً عن ذلك، أحاطت اللجنة علماً بضرورة مساعدة الدول في تحديد أولويات أنشطة المراقبة وتواترها وأوصت بأن ينظر فريق خبراء أمن الطيران في تضمين برنامج عمله مسألة وضع مواد إرشادية في هذا الشأن.

### تعزيز التنفيذ الإقليمي

٦٣-١٢ أقرت الجمعية العمومية بالدور الهام الذي تضطلع به مكاتب الإيكاو الإقليمية في مساعدة الدول الأعضاء على معالجة القضايا والتحديات المشتركة فيما يخص تنفيذ الملحق التاسع - التسهيلات والملحق السابع عشر - الأمن، والخطة العالمية لأمن الطيران (GASep)، وخطط العمل التصحيحية، وتيسير بعثات المساعدة، ودعم اجتماعات المجموعات الإقليمية، والمساعدة في معالجة القضايا الأخرى الخاصة بكل إقليم من أقاليم الإيكاو. وفيما يتعلق بمستوى التوظيف في مكاتب الإيكاو الإقليمية هذه، قررت الجمعية العمومية أنه ينبغي أن يستند إلى الاحتياجات وأن يُترك البت فيه لتقدير الأمانة العامة التي ستأخذ في الاعتبار مستويات التنفيذ في الإقليم.

### قرارات الجمعية العمومية وإعلانها بشأن أمن الطيران

٦٤-١٢ في ورقة العمل WP/27، يقترح المجلس إدخال تنقيحات على القرار A39-18 ليعكس التطورات التي طرأت في مجال أمن الطيران منذ الدورة الماضية للجمعية العمومية ول يوفر التوجيه في مجال سياسة أمن الطيران للدول الأعضاء ولإيكاو فيما يخص الفترة الثلاثية القادمة. وحظي نص القرار المنقح بتأييد واسع النطاق واعتبر ملائماً لاعتماده، ومن المزمع أن يستعرضه بعد ذلك فريق خبراء أمن الطيران مرة أخرى قبل الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية.

٦٥-١٢ ونظرت اللجنة في مشروع الإعلان بشأن أمن الطيران، الذي اقترحت بعض الدول الأعضاء، بما فيها الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي، والدول الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني، كوسيلة لإظهار الإرادة السياسية للدول فيما يخص تعزيز أمن الطيران في جميع أنحاء العالم. ورأى المندوبون أن من المهم أن يعكس مشروع الإعلان التطورات المهمة التي حدثت في مجال أمن الطيران خلال السنوات الثلاث الماضية، وأن يراعي الدور الحاسم الذي تضطلع به الإيكاو في الجهد المبذول على الصعيد العالمي من أجل حث مجتمع الطيران المدني الدولي على مواصلة تعزيز أمن الطيران.

٦٦-١٢ ولدى إكمال اللجنة عملها بشأن هذا البند من جدول الأعمال، اتفقت على أن تقدم بياناً موحداً منقحاً بسياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران، مع مراعاة التعليقات الواردة. كما أعربت اللجنة عن تقديرها لجنوب أفريقيا على قيادتها فريق الصياغة المسمى "أصدقاء الرئيس" الذي كلفته اللجنة بتتقيق نص الإعلان العالمي بشأن أمن الطيران، الذي سيحل، في حال إقراره، محل الإعلان السابق المعتمد في الدورة السابعة والثلاثين للجمعية العمومية للإيكاو (٢٠١٠).

### قرار الجمعية العمومية ٤٠-١٢/٢: 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 فهما وأفضل تنظيماً من الناحية المنطقية؛

ولما كانت الجمعية العمومية قد قررت في قرارها ٣٩-١٨ أن تصدر في كل دورة من دوراتها بياناً موحداً 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 (ح) بالقرار ٣٩-١٨، وعدّلت ذلك البيان ليشمل القرارات الصادرة عن الدورة الأربعين للجمعية العمومية:

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تقرر أن مرفقات هذا القرار تشكل البيان الموحد بشأن سياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران، حسبما كانت عليه هذه السياسات عند ختام الدورة الأربعين للجمعية العمومية؛
- ٢- تقرر أن تطلب إلى المجلس أن يعرض على نظر كل دورة من دوراتها العادية بياناً موحداً بشأن سياسات الإيكاو المستمرة في مجال أمن الطيران؛
- ٣- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٩-١٨.

### المرفق (أ)

#### السياسة العامة

لما كان تطور الطيران المدني الدولي يمكن أن يساعد كثيراً على إيجاد الصداقة وحسن النقاها 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 تشكل التهديد الرئيسي لتطوره الآمن والمنظم؛

ولما كان الطابع المتغير لتهديد الأعمال الإرهابية، بما فيها تلك التي تشكلها الأجهزة المتفجرة المخبأة والهجمات في المنطقة المفتوحة للجمهور، وأسلحة الدفاع الجوي المحمولة (المانباز) وغيرها من نظم الصواريخ أرض-جو والتهديدات الكيميائية وشن الهجمات باستخدام نظم الطائرات الموجهة عن بعد واستغلال استخدام نظام الشحن الجوي لأغراض إرهابية والهجمات الإلكترونية وغيرها من من أفعال التدخل غير المشروع ضد الطيران المدني، بما فيها بشكل خاص تطوير التهديدات من الداخل، تؤثر تأثيراً ضاراً وخطيراً على سلامة الطيران المدني الدولي وكفاءته وانتظامه، مما يعرض للخطر أرواح الأشخاص على متن الطائرات وعلى الأرض ويقوّض ثقة شعوب العالم في سلامة الطيران المدني الدولي؛

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

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

وتسلّم باستغلال قطاع الطيران في تنفيذ طائفة متنوعة من الأنشطة الإجرامية كالنقل الجوي غير المشروع للمخدرات والمؤثرات العقلية؛

وتشير إلى الإعلان بشأن أمن الطيران الذي اعتمده الدورة السابعة والثلاثون للجمعية العمومية؛

وتشير إلى البيانات المشتركة الصادرة عن المؤتمرات بين الإيكاو ومنظمة الجمارك العالمية بشأن تعزيز أمن الشحن الجوي والتسهيلات التي عقدت في سنغافورة في يوليو ٢٠١٢، وفي المنامة بالبحرين في أبريل ٢٠١٤، وفي كوالالمبور بماليزيا في يوليو ٢٠١٦؛

وتضع في اعتبارها قرارات مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة رقم ٢٣٠٩ (٢٠١٦) ورقم ٢٣٩٥ (٢٠١٧) ورقم ٢٣٩٦ (٢٠١٧) فيما يتعلق بالأخطار التي تهدد السلام والأمن الدوليين من جراء الأعمال الإرهابية؛

وتسلّم بأن المشاورات العالمية وجهود التواصل مع الدول الأعضاء لإعداد وتنقيح عناصر الخطة العالمية لأمن الطيران قد تكثرت بالنجاح باعتماد المجلس لهذه الخطة في نوفمبر ٢٠١٧؛

وتسلّم بالدعم القوي الذي تحظى به الخطة العالمية لأمن الطيران والجهود المستمرة التي تبذلها الدول لتنفيذ الخطة منذ تمّ اعتمادها من أجل تنفيذها؛

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

وتضع في اعتبارها خطط الطريق الإقليمية التي اعتمدها المؤتمرات الإقليمية لأمن الطيران المعقودة في مصر وبنما والبرتغال وتايلند في الفترة بين عامي ٢٠١٧ و ٢٠١٨؛

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

وتذكّر بأهمية أن تقوم الدول ببلورة رؤية شاملة لأمن الطيران ومجالات الطيريات 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، لاسيما بشأن سلامة الطيران.

فإن الجمعية العمومية:

١- تدّين 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 طيرانها، بما في ذلك أي هجوم على المطارات المدنية باستخدام الصواريخ البالستية أو الطائرات المسيّرة، وإساءة استخدام الطائرات المدنية كأسلحة للدمار وقتل الأشخاص على متنها وعلى الأرض؛

- ٣- تؤكد مجدداً أنه يجب على منظمة الطيران المدني الدولي ودولها الأعضاء الاستمرار في معاملة أمن الطيران باعتباره أمراً يحظى بأعلى درجات الأولوية وينبغي توفير الموارد المناسبة له؛
- ٤- تتأشد جميع الدول الأعضاء أن تؤكد تأييدها الحازم لسياسة الإيكاو الثابتة وذلك بتطبيق أكثر إجراءات الأمن فعالية سواء بشكل فردي أو بالتعاون فيما بينها للوقاية من أفعال التدخل غير المشروع ومعاينة المرتكبين والمخططين والراعين والممولين والمتأمرين في أي فعل من هذه الأفعال؛
- ٥- تؤكد مجدداً مسؤولية الإيكاو في تسهيل الحل المنسق والموحد للمسائل التي قد تنشأ بين الدول الأعضاء في الأمور التي تؤثر في التشغيل الآمن والمنظم للطيران المدني الدولي في العالم أجمع؛
- ٦- تكلف 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 الاعضاء فيها إلى تنفيذ قرارا مجلس الأمن للأمم المتحدة رقم ٢٣٠٩ ورقم ٢٣٩٥ ورقم ٢٣٩٦ 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؛
- ٨- تُقرّ بالدور القيادي الذي تضطلع به الإيكاو في مجال أمن الطيران وتطلب إلى المجلس ضمان الاستدامة طويلة الأجل لبرنامج أمن الطيران في المنظمة في سياق ميزانية البرنامج العادي؛
- ٩- تحث جميع الدول الأعضاء على مواصلة دعم تمويل أنشطة المنظمة في مجال أمن الطيران من خلال التبرعات في شكل موارد بشرية ومالية خارج الأنشطة الممولة في إطار البرنامج العادي؛
- ١٠- تعرب عن تقديرها لفريق خبراء أمن الطيران لإسراعه في إعداد الخطة العالمية لأمن الطيران وعرضها على المجلس للموافقة عليها بالتشاور مع الدول الأعضاء والجهات المعنية؛ بحلول النصف الثاني من عام ٢٠١٧؛
- ١١- تكلف المجلس بالنظر في الدروس المستفادة من تنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران عند إدخال تنقيحات على الخطة بما يضمن أن تعكس الأهداف والغايات الواضحة والجماعية لأمن الطيران، أن تستند إلى المؤشرات الملموسة والقابلة للقياس لتوجيه الإيكاو والدول والجهات المعنية في ضمان التحسين المستمر في مجال أمن الطيران؛
- ١٢- تحث جميع الدول الأعضاء على المشاركة بفعالية في الجهود العالمية والإقليمية لتحقيق مقاصد وأهداف وغايات وأولويات الخطة العالمية لأمن الطيران على المستويين الوطني والإقليمي.

### المرفق (ب)

#### المواثيق القانونية الدولية وسن التشريعات الوطنية وعقد الاتفاقات المناسبة لقمع أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني

#### أ) مواثيق 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)<sup>١</sup>، و"بروتوكول تعديل الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات" (مونتريال، ٢٠١٤)، والاتفاقات الثنائية لقمع تلك الأفعال؛

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) واتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات (لاهاي، ١٩٧٠) واتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة الطيران المدني (مونتريال، ١٩٧١)، وبروتوكول عام ١٩٨٨ المكمل لاتفاقية مونتريال واتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها (مونتريال، ١٩٩١)، واتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة المتعلقة بالطيران المدني الدولي (بيجين، ٢٠١٠)، والبروتوكول المكمل لاتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات (بيجين، ٢٠١٠)، وبروتوكول تعديل الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات (مونتريال، ٢٠١٤)<sup>٢</sup> تحثها على الانضمام إليها؛

٢- تناشد الدول التي لم تصبح بعد أطرافا في ميثاق قانون الجو المذكورة أعلاه، أن تنفذ المبادئ التي تتضمنها هذه الميثاق، حتى قبل التصديق عليها أو قبولها أو الموافقة عليها أو الانضمام إليها، وتناشد الدول التي تصنع المتفجرات البلاستيكية أن تنفذ تدابير تمييز هذه المتفجرات بأسرع ما يمكنها؛

٣- تطلب من المجلس أن يوجه الأمانة العامة بالاستمرار في تذكير الدول بأهمية انضمامها أطرافا في اتفاقيات طوكيو ولاهاي ومونتريال وبيجين وبروتوكول عام ١٩٨٨ المكمل لاتفاقية مونتريال، والبروتوكول المكمل لاتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، وبروتوكول عام ٢٠١٤ لتعديل "الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات"، و"اتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها"، وأن يقدم المساعدة التي تطلبها الدول 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 كثيرا ردع تلك الأفعال؛

<sup>١</sup> أصبحت "اتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة المتعلقة بالطيران المدني الدولي" (بيجين، ٢٠١٠) سارية المفعول في عام ٢٠١٨.

<sup>٢</sup> يمكن الاطلاع على قوائم الدول الأطراف في ميثاق أمن الطيران القانونية على موقع الايكاو www.icao.int تحت عنوان ICAO Treaty Collection.

### فإن الجمعية العمومية:

- ١- تناشد الدول الأعضاء أن تولي اهتماماً خاصاً لاعتماد إجراءات وافية ضد الأشخاص الذين يقومون بارتكاب أو تخطيط أو رعاية أو تمويل أو تسهيل محاولات أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني، وأن تدرج على وجه الخصوص في تشريعاتها قواعد تقضي بإنزال عقوبات مشددة على هؤلاء الأشخاص؛
- ٢- تناشد الدول الأعضاء أن تتخذ إجراءات وافية لتسليم أو محاكمة الأشخاص الذين يرتكبون أفعال التدخل غير المشروع ضد الطيران المدني، وذلك بسن أحكام قانونية 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 المنظمة ومن دولها الأعضاء ممارسة اليقظة المستمرة ووضع وتنفيذ إجراءات إيجابية للحماية؛

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

ولما كانت وثائق السفر المقروءة آلياً تسمح بتعزيز الأمن من خلال تحسين الوثائق التي تثبت هوية المسافرين وأطقم الطيارين؛ ولما كانت وثائق السفر المقروءة آلياً تسمح أيضاً بإقامة تعاون رفيع المستوى بين الدول من أجل تعزيز مكافحة غش الجوازات، بما في ذلك تزييف أو تزوير الجوازات ومنع المحتالين من استخدام جوازات صالحة، واستخدام الجوازات منتهية الصلاحية أو الملعاة، واستخدام الجوازات التي تم الحصول عليها بالغش؛

ولما كان استعمال وثائق السفر المقروءة آلياً والوسائل الأخرى لمعلومات الركاب يمكن استخدامه أيضاً لأغراض أمنية، مما يضيف مستوى هاماً إلى نظام الطيران المدني الدولي، من أجل كشف الإرهابيين ومنع أفعال التدخل غير المشروع قبل عملية الصعود على متن الطائرة بوقت طويل؛

ولما كانت التهديدات لنظم الشحن الجوي والبريد ككل تتطلب نهجاً عالمياً في إعداد وتنفيذ متطلبات الأمن وأفضل الممارسات، بما في ذلك التعاون مع المنظمات الدولية المعنية مثل منظمة الجمارك العالمية واتحاد البريد العالمي والمنظمة البحرية الدولية؛

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

ولما كان التنفيذ الفعال لإجراءات الأمن التي تتبادى بها المنظمة 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؛

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

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

ولما كانت التكنولوجيا والابتكارات في العمليات والتدريب المناسب مطلوبة لتحقيق أمن الطيران الفعال والكفؤ وتدابير التسهيلات، وفي تعريف مستقبل نظم التفتيش الأمني؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تحت المجلس على أن يستمر في إعطاء أعلى أولوية لاعتماد تدابير فعالة وقائمة على المخاطر وقابلة للاستمرار من الناحية التشغيلية لمنع أفعال التدخل غير المشروع بما يتناسب مع التهديد الحالي لأمن الطيران المدني الدولي وعلى أن يواظب على تحديث أحكام الملحق السابع عشر باتفاقية شيكاغو؛

٢- تحت المجلس على أن يقوم دون إبطاء باعتماد القواعد القياسية من أجل تعزيز التصدي للتهديدات من الداخل؛

٣- تحت جميع الدول على أساس فردي وبالتعاون مع الدول 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؛

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

٥- تحت الدول الأعضاء على أن تتفقد بالكامل وبشكل مستدام أحكام الملحق السابع عشر "الأمن" والأحكام المتعلقة بأمن الحدود وإدارة الحدود في الملحق التاسع "التسهيلات"، التي تنطوي على منافع في مجال أمن الطيران، من أجل تعزيز جهودها الرامية إلى تنفيذ القواعد والتوصيات والإجراءات الدولية الراهنة المتعلقة بأمن الطيران، وأن ترصد هذا التنفيذ، وأن تتخذ كل الخطوات الضرورية لمنع وقوع أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني الدولي، وأن تراعي المواد الإرشادية الواردة في دليل أمن الطيران الصادر عن الإيكاو (Doc 8973 - مقيد التوزيع) والمواد الإرشادية الأخرى المتصلة بالأمن والمتاحة في موقع الإيكاو الإلكتروني المقيد الدخول؛

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 الاختبارات التشغيلية للتدابير الأمنية وتنفيذها بفعالية؛

٨- تشجع الدول الأعضاء على اتخاذ خطوات لإعداد وتطبيق برامج للثقافة الأمنية والوعي الأمني وتنفيذ هذه البرامج في جميع الأوساط المعنية ضمن بيئة الطيران؛

٩- تشجع الدول الأعضاء ومنظمات القطاع التي تستثمر في وضع استراتيجيات للأمن الإلكتروني على مواصلة العمل على إعداد استراتيجية شاملة للأمن الإلكتروني ووضع آليات لتحديد المخاطر وإدارتها، بما يشمل تبادل ما يناسب من معلومات تتعلق بالأمن الإلكتروني؛

١٠- تشجع الدول الأعضاء على تطبيق رقابة فعالة على جميع جوانب نُظُمها الخاصة بأمن الطيران لضمان تنفيذ الإجراءات الأمنية بصورة فعالة ومستدامة؛

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

أ) توسيع نطاق الآليات القائمة للتعاون بين الدول والصناعة، على النحو الملائم، لتبادل المعلومات والكشف المبكر عن التهديدات الأمنية لعمليات الطيران المدني؛

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

ج) الانتفاع استخدام التكنولوجيات الحديثة لكشف المواد الممنوعة ولمنع حمل مثل هذه المواد على متن الطائرات مع احترام خصوصية الأفراد وسلامتهم؛

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

هـ) تعزيز الجهود في تأمين نظام أمن الشحن الجوي والبريد بواسطة ما يلي:

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

٢) تنفيذ قواعد الأمن القوية بشكل فعال ومستدام؛

٣) اعتماد نهج كامل لسلسلة الإمداد 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 الإمداد العالمية للشحن الجوي؛

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

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

و) إيلاء الاهتمام لسوء الاستخدام المحتمل لنظم الطائرات الموجهة عن بُعد وتطبيق التدابير الأمنية لمنع استخدامها في أفعال التدخل غير المشروع؛

(ز) ضمان إجراء عمليات تقييم التهديدات والمخاطر التي تواجه الطيران المدني ضمن أراضيها ومجالها الجوي، وضمان أن تقدم الدول المعلومات إلى الجهات المعنية في الوقت المناسب بشأن جميع المخاطر المحتملة بالنسبة إلى الطيران المدني.

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

- (١) الحفاظ على توازن عملي بين احتياجات التدابير الأمنية الفعالة والمستدامة وتسهيلات الركاب؛
- (٢) تنفيذ مجموعة من التدابير المرنة والعملية، القائمة على تحديد المخاطر، مع تحديد المسؤوليات بشكل واضح بين الجهات الفاعلة ذات الصلة؛
- (٣) تقادي قدر الإمكان خلق مواطن ضعف من 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، مع مراعاة الحاجة إلى ما يلي:

(ط) ضمان حماية الطيران المدني ضد الهجمات والتهديدات الإلكترونية؛

(ي) معالجة الهخطر الذي تشكله الجهات من الداخل من خلال استغلال الموظفين وامتيازات حق الوصول إلى المناطق المأمونة والمعلومات الأمنية الحساسة.

١٢- تتناشد الدول الأعضاء أن تحسّن استخدامها لآليات تبادل المعلومات، ولا سيما بيانات آلية المعلومات المسبقة عن الركاب (API) وسجل أسماء الركاب (PNR) التي يقدمها الناقلون الجويون، لتعزيز أمن الطيران والتقليل من الخطر على الركاب، مع ضمان حماية الخصوصية والحريات المدنية؛

١٣- تدعو الدول الأعضاء إلى دعم أعمال الإيكاو بشأن إعداد وتنفيذ قاعدة قياسية خاصة بسجل أسماء الركاب (PNR) والمساهمة في تلك الأعمال وفقاً لقرار مجلس أمن الأمم المتحدة رقم ٢٣٩٦؛

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

١٥- تتناشد 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، بالاعتراف بتلك التدابير كتدابير مساوية؛

١٦- تطلب إلى المجلس أن يوجّه الأمانة العامة إلى ما يلي:

(أ) أن تتأكد من أن أحكام الملحق السابع عشر - الأمن والملحق التاسع - التسهيلات متوافقة ومكملة لبعضها؛

(ب) أن تستمر في تحقيق عمليات ومفاهيم الأمن الفعالة والابتكارية، من خلال الإدراك بأن رفع وقائع أمن الطيران الإقليمي ودون الإقليمي بناء على طلب الدول المعنية، بما في ذلك التعاون مع أصحاب

المصلحة في الصناعة والشركات المصنعة للمعدات لتطوير الجيل القادم من عمليات الكشف على الركاب والبضائع؛

(ج) أن تواصل دعم تعاون فريق خبراء أمن الطيران لمعالجة التهديدات الجديدة والقائمة ضد الطيران المدني وأن يضع الإجراءات الوقائية الملائمة؛

(د) أن تعزز تطوير عمليات الاعتراف المتبادل بغرض مساعدة الدول على اتخاذ ترتيبات ذات نفع متبادل، بما في ذلك ترتيبات الأمن الشاملة، التي تعترف بتبادل إجراءات أمن الطيران فيها، حيث تحقق هذه نفس النتائج، وذلك وفقا للشروط المنصوص عليها في الملحق السابع عشر، والتي تستند إلى عملية تحقيق شاملة ومستمرة وتبادل فعال للمعلومات عن نظم أمن الطيران في كل منها؛

(هـ) أن تواصل معالجة التهديدات والأخطار، بما في ذلك التهديدات الإلكترونية ضد الطيران المدني والأخطار التي تتعرض لها المناطق المتاحة للركاب في المطارات وأمن إدارة الحركة الجوية، بالتشاور مع فريق خبراء أمن الطيران؛

١٧- تطلب من المجلس أن يوجه الأمانة العامة بتحديث وتعديل دليل أمن الطيران للإيكاو (Doc 8973) على فترات ملائمة وإعداد مواد إرشادية جديدة لمساعدة الدول الأعضاء على معالجة التهديدات الجديدة والقائمة ضد الطيران المدني وعلى تنفيذ المواصفات والإجراءات المتعلقة بأمن الطيران المدني؛

١٨- تطلب من المجلس أن يبلغ الأمانة العامة وفريق خبراء أمن الطيران أن يضمنا الاستعراض الدوري والتحديث لبيان الإيكاو العالمي الخاص بسياق المخاطر (Doc 10108)، الذي ينص على منهجية تقدير المخاطر لأمن الطيران التي يمكن أن تنتظر فيها الدول الأعضاء لاستخدامها في تطوير تقييماتها الوطنية للأخطار وإدراج التقييمات القائمة على الأخطار مع أي توصيات لاعتماد تدابير أمن الطيران الجديدة أو المعدلة في الملحق السابع عشر أو في أي وثيقة أخرى من وثائق الإيكاو.

١٩- تطلب من المجلس أن يبلغ الأمانة العامة وفريق خبراء أمن الطيران ليضمنا 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 فرق الخبراء الأخرى؛

٢٠- تطلب من المجلس أن يكلف فريق خبراء أمن الطيران باستعراض صلاحياته وإجراءاته الإدارية في تاريخ مبكر بهدف إزالة القيود التي تحد من قدرة الفريق على النظر في النطاق الكامل لقضايا أمن الطيران.

#### المرفق (د)

#### برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق أمن الطيران

لما كان برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق أمن الطيران قد نجح في الوفاء بالتكليف الوارد في المرفق (هـ) من قرار الجمعية العمومية ٣٩-١٨؛

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 "الأمن" والقواعد القياسية المنصوص عليها في الملحق التاسع "التسهيلات" والتي تدعم الأهداف المرتبطة بالطيران وأمن إدارة الحدود وأمن الطيران؛

ولما كان إنشاء نظام فعال لمراقبة أمن الطيران من قبل الدول 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 قد أثبت فاعليته في تحديد المخاوف الأمنية في مجال الطيران وفي تقديم توصيات لتبديدها وأن البرنامج يواصل التمتع بدعم الدول والعمل كعامل مساعد لمجهوداتها المستمرة الرامية إلى الوفاء بالتزاماتها الدولية في مجال أمن الطيران؛

وتضع في اعتبارها بأن نتائج التدقيق في إطار "البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقا لنهج الرصد المستمر" (USAP-CMA) تساهم كثيرا في فهم وضعية أمن الطيران على المستويين العالمي والإقليمي وعلى مستوى فرادى الدول؛ واعتماد "الخطة العالمية لأمن الطيران" على البيانات المجمعة بخصوص "البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقا لنهج الرصد المستمر" (USAP-CMA) وذلك للتأكد من تلبية الدول للمستويات المستهدفة للأمن؛

وتسلم بأن التنفيذ الفعال من جانب الدول لخطط الإجراءات التصحيحية لمعالجة الثغرات التي كشفتها عمليات تدقيق البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران تنفيذا فعالا يعد عنصرا أساسيا وحاسما من عملية الرصد من أجل تحقيق الهدف العام وهو تعزيز أمن الطيران العالمي؛

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

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

وتسلم بأهمية وضع استراتيجية منسقة تيسيرا للمساعدة المقدمة إلى الدول اعتمادا على مجلس استعراض الرصد والمساعدة الرفيع المستوى التابع للأمانة العامة؛

وتسلم بأن استمرار البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران أساسي لتوفير الثقة المتبادلة في مستوى أمن الطيران بين الدول الأعضاء والتشجيع على التنفيذ الملائم لقواعد الأمن؛

وتضع في اعتبارها أن التنفيذ الكامل للبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران - نهج الرصد المستمر قد بدأ في ٢٠١٥/١/١؛

وتذكر بأن الجمعية العمومية قد طلبت من المجلس في دورتها التاسعة والثلاثين أن يقدم تقريرا بشأن التنفيذ الشامل للبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران - نهج الرصد المستمر؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تلاحظ بارتياح أن البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران قد ثبتت فاعليته في تحديد المخاوف الأمنية في مجال الطيران وتقديم توصيات لحلها؛

- ٢- تعرب عن تقديرها للدول الأعضاء على تعاونها في عملية التدقيق وتوفير خبراء الأمن الذين ينبغي ترخيصهم كمدققي البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران ليعملوا كخبراء لفترات قصيرة الأجل للقيام بعمليات التدقيق، وكذلك خبراء لفترات طويلة للعمل كرؤساء أفرقة تدقيق البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران؛
- ٣- تطلب من المجلس أن يضمن استمرار البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر في الإشراف على أنشطة البرنامج لدى رصده قدرة الدول على تنفيذ نُظُمها لأمن الطيران بشكل مستدام على نحو يمثل للقواعد والتوصيات الدولية للإيكاو المتعلقة بالأمن وتنفيذ خطط الإجراءات التصحيحية التي تضعها الدول؛
- ٤- تحيط علماً بما اضطلعت به الأمانة العامة للإيكاو من عمل، بالتشاور مع الدول الأعضاء، من أجل باستعراض نطاق ومنهجية "البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر" (USAP-CMA)،
- ٥- تطلب إلى المجلس أن يكلف الأمانة العامة بتنفيذ التحسينات التي تهدف إلى ضمان التفسير المتسق للقواعد القياسية الواردة في الملحق السابع عشر، وهو تركيز تشغيلي أكبر على "البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر" (USAP-CMA)، والعمل في الوقت المناسب على معالجة أوجه القصور الخطيرة؛ وتطبيق نهج قائم على المخاطر في تحديد أولويات التدقيق، وبالتالي ضمان الإبلاغ الفعال عن امتثال الدول الأعضاء الذي يقوم على المخاطر ويركز على النتائج للأهداف الأمنية ذات الصلة بالموضوع؛ ولتقييم تنفيذ هذه التحسينات؛
- ٦- تعتمد سياسة مستوى محدود من الكشف عن نتائج التدقيق الأمني لنهج الرصد المستمر في البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران، ولا سيما تلك المتصلة بالإبلاغ 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) قبول بعثات الرصد المستمر في البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران في المواعيد التي تحددها المنظمة، بالتنسيق مع الدول المعنية؛
- ج) تسهيل عمل أفرقة الرصد المستمر في البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران؛
- د) إعداد وتقديم جميع الوثائق المطلوبة؛
- هـ) إعداد وتقديم خطة إجراءات تصحيحية ملائمة إلى الإيكاو لسد الثغرات المكتشفة من خلال التدقيق أنشطة نهج الرصد المستمر في البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران؛
- ٨- تطلب إلى المجلس أن يكلف الأمانة العامة بلضمان الاستدامة المالية طويلة الأجل للبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران (USAP) من خلال اتخاذ تدابير لإدماج متطلبات التمويل لأنشطتها في ميزانية البرنامج العادي في أقرب وقت ممكن وبقدر ما يمكن ذلك.
- ٩- تحث جميع الدول الأعضاء على أن تتبادل، حسب الاقتضاء، وبما يتسق مع سيادتها، نتائج عمليات التدقيق وغيرها من أنشطة نهج الرصد المستمر في البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران، وهي الأنشطة التي تجريها الإيكاو والإجراءات التصحيحية التي تتخذها الدولة التي خضعت للتدقيق؛

١٠- تطلب من المجلس أن يقدم إلى الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية تقريراً عن التنفيذ العام للرصد المستمر للبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران.

### المرفق (هـ)

#### دعم التنفيذ والتنمية من جانب الإيكاو — برنامج أمن 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؛ فإن الجمعية العمومية:

- ١- تكلف المجلس بأن يطلب إلى الأمانة العامة استخدام تأثير المنظمة كي تعزز الدول على المستوى العالمي وغيرها من هيئات الطيران جهودها من أجل المساعدة والدعم الفنيين والمنسقين للدول التي تحتاج إلى تحسين أمن الطيران، بما في ذلك من خلال إعداد إطار لبناء القدرات في نظام منسق وموجه وفعال لأمن الطيران الدولي؛
- ٢- تحث الدول الأعضاء على أن تسهم طوعاً بالموارد المالية والعينية لزيادة نطاق وتأثير أنشطة الإيكاو لتعزيز أمن الطيران؛
- ٣- تكلف المجلس بأن يطلب إلى الأمانة العامة بالتأكد من أن المساهمات المتلقاة من أجل "برنامج دعم التنفيذ والتطوير الخاص بالأمن" (ISD-SEC) قد تم تخصيصها بالكامل لأنشطة هذا البرنامج؛
- ٤- تحث الدول القادرة على تقديم المساعدة على تنفيذ الأنشطة الفعالة والموجهة في مجالات بناء القدرة، والتدريب والموارد الضرورية الأخرى، والمساعدة الفنية، ونقل التكنولوجيا والبرامج، 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 تنظر أيضاً في طلب المساعدة من الإيكاو والمنظمات الدولية والإقليمية الأخرى لتلبية احتياجاتها إلى المساعدة الفنية الناشئة عن الحاجة لحماية الطيران المدني الدولي؛
- ٧- تحث الدول الأعضاء والمنظمات على أن تشارك في معلومات الإيكاو عن برامج المساعدة وأنشطتها من أجل النهوض بالموارد والاستخدام الكفؤ والفعال لها؛
- ٨- تكلف المجلس بأن يطلب من الأمانة العامة تسهيل تنسيق برامج المساعدة وأنشطتها بجمع المعلومات عن هذه المبادرات؛

- ٩- تكلف المجلس بأن يطلب من الأمانة العامة أن ترصد وتقيّم نوعية وفعالية مشاريع الإيكاو للمساعدة وتقديم التقارير الدورية بشأن استخدام الموارد المالية والعينية وبشأن الآثار المقاسة لهذه المساهمات؛
- ١٠- تحث الدول الأعضاء وأصحاب المصلحة المعنيين على التشارك لتنظيم وتوصيل أنشطة بناء القدرات، التي توثق الالتزامات التي أبدتها كل طرف؛
- ١١- تطلب من المجلس أن يكلف الأمانة العامة بتحديث وتحسين برنامج الإيكاو للتدريب على الطيران المدني، والبرامج القياسية للتدريب في مجال الطيران المدني وورش أمن الطيران، وإلى تشجيع الوسائل الأخرى في التدريب على أمن الطيران كالتعلم بالوسائل الإلكترونية والتعلم الممزوج؛
- ١٢- تحث الدول الأعضاء على المساهمة في أنشطة الإيكاو للتدريب في مجال الأمن؛
- ١٣- تطلب من المجلس أن يكلف الأمانة العامة بأن تقوم بالإشراف على إعادة تقييم شبكة مراكز التدريب على الطيران المدني التابعة للإيكاو وتطويرها وتعزيزها ودعمها والمواظبة على التأكد من مراعاة معايير التدريب وتحقيق مستويات التعاون السليمة؛
- ١٤- تحث الدول الأعضاء على استخدام مراكز الإيكاو للتدريب على أمن الطيران لغرض التدريب الأمني؛

## المرفق (و)

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

لما كان التعاون الثنائي بين الدول يكمل ويعزز حقوق والتزامات الدول المنصوص عليها في المواثيق القانونية الدولية بشأن أمن الطيران وفي القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن المجلس بشأن أمن الطيران؛

ولما كانت اتفاقات الخدمات الجوية الثنائية تشكل الأساس القانوني الرئيسي للنقل الدولي التجاري للركاب والأمتعة والبضائع والبريد عن طريق الجو؛

ولما كانت أحكام أمن الطيران ينبغي أن تشكل جزءاً لا يتجزأ من اتفاقات الخدمات الجوية الثنائية؛

ولما كان التركيز على نتائج الأمن والاعتراف بالتعادل وبالأمن الشامل واحتراماً لروح التعاون المعرّفة في الاتفاقات متعددة الأطراف و/أو الثنائية الخاصة بخدمات النقل الجوي، تعد مبادئ سياسية يمكن لتنفيذها أن يسهم كثيراً 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- تحث جميع الدول الأعضاء على إدراج بند يتعلق بأمن الطيران في اتفاقات الخدمات الجوية الثنائية، مع مراعاة البند النموذجي الذي اعتمده المجلس في ١٩٨٦/٦/٢٥، وعلى أن تأخذ في الحسبان نص الاتفاق النموذجي الذي اعتمده المجلس في ١٩٨٩/٦/٣٠؛

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

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

(ب) الاعتراف بتدابير الأمن المكافئة؛

(ج) التركيز على نتائج الأمن؛

٤- تحث 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- تحث المجلس على أن يطلب من الأمانة العامة النهوض بالمبادرات التي تسهل إنشاء منابر تكنولوجية لتبادل معلومات أمن الطيران بين الدول الأعضاء؛

٦- توصي المجلس بأن يواصل ما يلي:

(أ) جمع نتائج الخبرة التي اكتسبتها الدول من التعاون فيما بينها على منع أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني الدولي؛

(ب) تحليل الظروف والاتجاهات المتباينة 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، والتشجيع على قيام الدول بإعلام جمهور المسافرين بشكل واضح بتلك الأمور.

## المرفق (ز)

### التعاون الدولي والإقليمي في مجال أمن الطيران

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

فإن الجمعية العمومية:

١- تدعو منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO)، والوكالة الدولية للطاقة الذرية (IAEA)، ومنظمة الشرطة الجنائية الدولية (الإنترپول)، والمنظمة البحرية الدولية (IMO) ومنظمة الأمن والتعاون في أوروبا (OSCE)، والمديرية

التفذية للجنة مكافحة الإرهاب التابعة للأمم المتحدة (UNCTED)، وفرقة العمل المعنية بمكافحة الإرهاب التابعة للأمم المتحدة (UNCTITF)، 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)، والهيئة العربية للطيران المدني (ACAC)، واللجنة الأفريقية للطيران المدني (لجنة أفكاك)، واللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC)، ولجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني (LACAC)، والاتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA)، والمجلس الدولي للمطارات (ACI)، والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA)، والمجلس الدولي لطيران الأعمال (IBAC)، والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الجو والفضاء (ICCAIA)، واتحاد الأكسبريس العالمي (GEA)، والاتحاد الدولي لرابطات 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- توجه المجلس إلى أن يأخذ في الحسبان مبادرة مجموعة البلدان الثمانية (G8) الخاصة بالسفر الدولي الآمن والميسر، وأن يواصل تعاونه مع تلك المجموعة ومجموعات الدول الأخرى المعنية مثل مبادرة التجارة الأمنية في منطقة رابطة التعاون الاقتصادي لآسيا والمحيط الهادئ (STAR) فيما تقوم به من عمل يتصل بإعداد التدابير المضادة للتهديد الذي تمثله الصواريخ الجوية المحمولة (المانبادز) وتشجع على تنفيذ جميع الدول الأعضاء لتلك التدابير؛

٣- توجه المجلس إلى أن يواصل تعاونه مع "لجنة الأمم المتحدة لمكافحة الإرهاب" في إطار الجهد العالمي لمكافحة الإرهاب.

## إعلان أمن الطيران

(على النحو الذي اعتمده الجمعية العمومية في دورتها السابعة والثلاثين)

إن الجمعية، إذ تقر بالحاجة إلى تعزيز مستوى أمن الطيران في العالم في ضوء محاولة التخريب التي تعرضت لها الرحلة رقم ٢٥٣ لشركة الطيران نورث ويست في ٢٥/١٢/٢٠٠٩، والتهديدات الأخرى التي تطال الطيران المدني؛ وإذ تدرك قيمة الإعلانات المشتركة بشأن أمن الطيران المدني المنبثقة عن المؤتمرات الإقليمية التي انعقدت بهدف توثيق عرى التعاون الدولي، تحث الدول الأعضاء على اتخاذ الإجراءات التالية لتعزيز التعاون الدولي للتصدي للتهديدات التي تواجه الطيران المدني:

(١) تعزيز التطبيق الفعال للقواعد القياسية والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو والترويج لها، مع التركيز بوجه خاص على الملحق السابع عشر — "الأمن" وإعداد استراتيجيات لمواجهة التهديدات الحالية والناشئة؛

(٢) تعزيز إجراءات الكشف الأمني واستخدام التكنولوجيات العصرية للكشف عن المواد المحظورة ودعم البحث وتطوير تكنولوجيا الكشف عن المتفجرات والأسلحة والمواد المحظورة بهدف منع وقوع أفعال التدخل غير المشروع؛

(٣) وضع تدابير أمنية جديدة لحماية مرافق المطارات وتحسين الأمن في أثناء الرحلات الجوية، إلى جانب التحسينات المناسبة في مجال التكنولوجيا والتدريب؛

- (٤) وضع وتنفيذ التدابير وأفضل الممارسات المعززة والمتسقة من أجل أمن الشحن الجوي، مع مراعاة الحاجة إلى حماية كامل سلسلة إمداد الشحن الجوي؛
- (٥) الترويج لوثائق السفر ذات المعالم الأمنية المعززة والتحقق من صحتها باستخدام سجل الإيكاو للمفاتيح العامة (PKD) مع الاستعانة بالمعلومات البيومترية، والالتزام بالإبلاغ، بصورة منتظمة، عن جوازات السفر المفقودة والمسروقة إلى قاعدة بيانات الإنترنت الخاصة بوثائق السفر المفقودة والمسروقة؛
- (٦) تحسين قدرة الدول الأعضاء على تصحيح أوجه القصور التي حددها البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران (USAP) من خلال تعزيز مستوى الشفافية المقترنة بنتائج عمليات تدقيق البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران، والتصدي لأوجه القصور تلك من خلال تعميم نتائج عمليات التدقيق وزيادة استخدامها لتناول مسألة بناء القدرات وجهود المساعدة الفنية؛
- (٧) تقديم المساعدة الفنية إلى الدول التي تحتاج إليها، بما في ذلك التمويل وبناء القدرات ونقل التكنولوجيا من أجل التصدي بفاعلية لتهديدات أمن الطيران المدني، بالتعاون مع الدول الأخرى والمنظمات الدولية والشركاء في الصناعة؛
- (٨) الترويج للاستخدام المتزايد لآليات التعاون بين الدول الأعضاء وأيضا مع قطاع الطيران المدني، من أجل تبادل ونشر المعلومات للكشف المبكر عن التهديدات الأمنية المحدقة بالطيران المدني، بما في ذلك، تجميع المعلومات المسبقة عن الركاب وبيانات سجل أسماء الركاب وإرسالها كعنصر للكشف الأمني مع ضمان حماية خصوصية الركاب والحريات المدنية؛
- (٩) تبادل أفضل الممارسات والمعلومات في طائفة من المجالات الأساسية مثل تقنيات الكشف الأمني والتفتيش، بما في ذلك تقييم تكنولوجيا الكشف الأمني المتقدمة للكشف عن الأسلحة والمتفجرات، وأمن الوثائق والكشف عن الوثائق المزورة ورصد التصرفات المشبوهة وتحاليل مركزة للركاب والكشف الأمني على العاملين في المطارات وإجراء دراسة شاملة للأوراق الثبوتية الخاصة بهم والأمن على متن الطائرة.