



الجمعية العمومية - الدورة الحادية والأربعون

اللجنة التنفيذية

البند رقم ١٤ من جدول الأعمال: أمن الطيران - السياسة العامة

تعزيز الدعم والتعاون الدولي والإقليمي في مجال أمن الطيران المدني

(ورقة مقدّمة من المملكة العربية السعودية نيابة عن دول المنظمة العربية للطيران المدني (أكاو) ^٢)

الموجز التنفيذي

تهدف "الخطة العالمية لأمن الطيران" (GASep) إلى تعزيز الدعم والتعاون وتشجيع العمل المشترك في مجتمع أمن الطيران المدني الدولي مع الأخذ في الاعتبار أن التهديدات والمخاطر التي يواجهها مجتمع الطيران المدني في أي دولة يؤثر على أمن الطيران المدني في كافة الدول الأعضاء، كما أن المبادرة التي أطلقتها المنظمة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" كان لها دور كبير في تعزيز التعاون الدولي بما يحقق أهداف أمن الطيران المدني. وتسلط هذه الورقة الضوء على أهمية التعاون وبذل الجهود والدعم المطلوب للوصول إلى تحقيق مبادئ وأهداف الخطة العالمية لأمن الطيران المدني.

الإجراء: يرجى من الجمعية العمومية القيام بما يلي:

- دعوة الأمانة العامة إلى زيادة دعم البرامج التعاونية التي تساهم في تحقيق أولويات الخطة العالمية لأمن الطيران وأهدافها الطموحة، وخاصة بعد مرحلة التعافي من أزمة فيروس كورونا والصعوبات التي عانت منها الدول؛
- تشجيع الدول التي تملك الإمكانيات والقدرات والخبرات لتقديم الدعم والمساعدة للدول الأكثر حاجة كنموذج لتفعيل مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" والتي بدورها ستعزز صناعة الطيران المدني العالمي؛
- التأكيد على أهمية بناء العلاقات الإقليمية والدولية وتفعيل معايير التعاون الدولي بالملحق السابع عشر - أمن الطيران؛
- الإحاطة بمجهودات المملكة العربية السعودية التي تحقق أهداف مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" والإنجازات التي حققتها المملكة لمساعدة ودعم الدول لتعزيز أمن الطيران وبناء القدرات.

ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الإستراتيجي "الأمن والتسهيلات".

الأهداف

الإستراتيجية:

^١ قدّمت المملكة العربية السعودية هذه الورقة باللغة العربية.

^٢ الدول الأعضاء في المنظمة العربية للطيران المدني (أكاو): الجزائر والبحرين وجزر القمر وجيبوتي ومصر والعراق والأردن والكويت ولبنان وليبيا وموريتانيا والمغرب وعمان وفلسطين وقطر والمملكة العربية السعودية والصومال والسودان والجمهورية العربية السورية وتونس والإمارات العربية المتحدة واليمن.

| | |
|---|-----------------|
| لا يوجد أي التزامات مالية مترتبة على هذه الورقة . | الآثار المالية: |
| الملحق السابع عشر — "أمن الطيران" "بيان الإيكاو بشأن سياق المخاطر العالمية في مجال أمن الطيران" (Doc 10108) "الخطة العالمية لأمن الطيران" (GASep) (Doc 10118) | المراجع: |

١- المقدمة

١-١ في عام ٢٠١٤، نظمت الإيكاو أول جلسة استراتيجية لمجلس الإيكاو وكان الغرض من ذلك هو تحديد الكيفية التي يمكن من خلالها للإيكاو التواصل بشكل أفضل مع الدول الأعضاء ومساعدتها، ومن النقاط الرئيسية التي تم تناولها خلال هذه الاجتماعات حقيقة أنه لا تزال هناك اختلافات كبيرة وتباين فيما يتعلق بكيفية تنفيذ بعض الدول للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو.

٢-١ خلصت هذه الاجتماعات إلى أن الإيكاو ينبغي أن تركز أنشطتها على الدول التي ترتفع فيها معدلات الحوادث أو التهديدات الأمنية وأن تستعرض ما يمكن أن تفعله المنظمة لتشجيع البلدان المتقدمة بشكل أفضل على تقديم مساعدة أشمل للبلدان النامية.

٣-١ وقررت أيضاً أنه ينبغي للإيكاو تقديم المزيد من المساعدة المباشرة إلى البلدان النامية من خلال القيام بدور تنسيقي أكثر نشاطاً بين الدول وبالمساعدة في توليد الإرادة السياسية اللازمة للدول لتجميع الموارد والمشاركة في الجهود الإقليمية وتخصيص الأموال الطوعية وبناء القدرات.

٤-١ استهدفت "رؤية المملكة ٢٠٣٠" تطوير استراتيجية طموحة بقطاع الطيران المدني الذي يعد أمن الطيران أحد ركائزها الأساسية، حيث أنجزت المملكة العديد من المشاريع في مجال صناعة الطيران المدني وأمن الطيران تحديداً.

٥-١ اتخذت المملكة العربية السعودية خطوات ثابتة في دعم دول الشرق الأوسط لتعزيز أمن الطيران من خلال أنشطة بناء القدرات للحد من تأثير التهديدات الإقليمية المشتركة في الشرق الأوسط.

٢- المناقشة

١-٢ في سبتمبر ٢٠١٦، اتفق المفوضون بالدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي على أن هناك حاجة إلى تسريع وضع خطة عالمية لأمن الطيران (GASep) كسياسة أمن طيران مستقبلية وإطار برمجة، تناولت الخطة العالمية لأمن الطيران التي تحل محل الاستراتيجية الشاملة لأمن الطيران التابعة لمنظمة الطيران المدني الدولي (ICASS) احتياجات الدول والصناعة في توجيه جميع جهود تعزيز أمن الطيران من خلال مجموعة من الإجراءات والمهام والأهداف ذات الأولوية المتفق عليها دولياً.

٢-٢ أظهرت نتائج "البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر"، أن المستويات الحالية للتنفيذ الفعال بالنسبة للعناصر الحرجة على المستوى الدولي والإقليمي (باستثناء إقليم واحد)، لا تزال بعيدة عن تحقيق الأهداف الطموحة للخطة العالمية لأمن الطيران (إلى إبريل ٢٠٢٢).

٣-٢ مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" تلقي الضوء على مجهودات المنظمة الدولية للطيران المدني والدول الداعمة في دعم ومساعدة الدول الأعضاء لتنفيذ القواعد القياسية والتوصيات بفاعلية.

٤-٢ يعتمد نجاح مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" على دعم الشركاء والجهات المانحة والتعاون معهم فهو يتطلب التزاماً راسخاً من الدول فضلاً عن استثمارات كبيرة تشمل قطاعي الطيران وغير الطيران.

٥-٢ لقد دعمت المملكة العربية السعودية مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" والذي يتماشى مع رؤية المملكة ٢٠٣٠ في النهوض بجميع المجالات واستثماراً لمكان القوة التي حبا الله بها المملكة من موقع استراتيجي متميز وقوة استثمارية رائدة وعمق عربي فقد أولت المملكة اهتماماً كبيراً لمساعدة دول منطقة الشرق الأوسط في تعزيز أمن الطيران بهذه البلدان وبناء القدرات بها.

٦-٢ تستضيف المملكة العربية السعودية "البرنامج التعاوني لأمن الطيران التعاوني - الشرق الأوسط" (CASP-MID) منذ عام ٢٠١٨، وقد قامت المملكة العربية السعودية بتمويل نفقات السفر والإقامة لعشرات المشاركين لحضور فعاليات البرنامج (دورات وورش عمل، إلخ).

٧-٢ دعمت المملكة العربية السعودية تمويل بعض دول الشرق الأوسط للانضمام إلى البرنامج التعاوني لأمن الطيران بالشرق الأوسط (CASP-MID) من خلال تغطية مساهمتها السنوية، والتي تقدر بنحو ٥٥ ٠٠٠ دولار أمريكي سنوياً لكل دولة.

٨-٢ شاركت المملكة العربية السعودية في بناء "البرنامج الوطني للتدريب على أمن الطيران المدني" (NCASTP) ونظام التراخيص الأمنية مع بعض الدول في المنطقة من خلال البرنامج التعاوني لأمن الطيران المدني بالشرق الأوسط كأفضل الممارسات الدولية للوفاء بشكل أفضل بالقواعد القياسية والتوصيات الخاصة بالملحق السابع عشر لمعالجة التحديات التي واجهتها تلك الدول في إنشاء البرنامج وتنفيذه.

٩-٢ الإشادة بمساهمة الدول الصديقة (الولايات المتحدة - المملكة المتحدة) من خارج الإقليم في دعم البرنامج التعاوني لأمن الطيران بالشرق الأوسط (CASP-MID) بما يحقق نموذجاً يحتذى به في تنفيذ مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب".