



## الجمعية العمومية - الدورة الحادية والأربعون اللجنة التنفيذية

البند ١٤: أمن الطيران - السياسة العامة

### تصميم آلية لتقييم تنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران (GASep)

ورقة مقدّمة من جانب جمهورية فنزويلا البوليفارية، بدعم من دولة بوليفيا متعددة القوميات وكولومبيا وكوستاريكا والجمهورية الدومينيكية وإكوادور وبنما وأوروغواي<sup>٢</sup>

#### الموجز التنفيذي

تزوّد الخطة العالمية لأمن الطيران (GASep) الدول وقطاع الطيران والجهات المعنية والإيكاو نفسها بأساس للعمل بشكل متضافر من أجل تعزيز أمن الطيران على المستويات العالمية والإقليمية والوطنية. وتشير الخطة العالمية لأمن الطيران، بغية قياس ورصد الأداء في تنفيذها، إلى استخدام مصادر مختلفة لتحديد مستوى تنفيذ مبادئ الأولوية، والتي تشمل نتائج عمليات تدقيق ومهام التحقق في إطار البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران (USAP) وتقارير المكاتب الإقليمية، بما في ذلك تقارير مجموعات أمن الطيران الإقليمية القائمة. ولقد حُدّدت الأهداف العالمية للخطة العالمية لأمن الطيران في خارطة الطريق، بما في ذلك النسب المئوية للتنفيذ الفعال (EI) التي جرى بلوغها، كما هو مسجّل في عمليات تدقيق الدول وفق البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران. ومع ذلك، فإن مستويات التنفيذ الفعال هذه ليست مصممة لتأخذ في الحسبان تنفيذ التدابير/المهام التي كُفّلت الإيكاو بها أو قطاع الطيران في خارطة الطريق، أو المهام التي تعتبر ذات مسؤولية عالمية وتشارك فيها الإيكاو والدول وقطاع الطيران.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى:

- أ) أن تطلب من المجلس تصميم واستحداث آليات قياس قادرة على تحديد المساهمات التي تقدمها الإيكاو والدول وقطاع الطيران على مستوى تنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران؛ وألا يقوم مستوى التنفيذ حصرياً على النسب المئوية للتنفيذ الفعال من جانب الدول والمسجلة في نتائج التدقيق وفق البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر؛
- ب) وبالنظر إلى أن خارطة طريق الخطة العالمية لأمن الطيران هي وثيقة "حيّة" وأن ثمة إمكانية لمراجعتها وتعديلها دورياً عند الاقتضاء، فإنه من الضروري تحليل استحسان تصميم معايير جديدة لقياس الأهداف العالمية الطموحة الواردة في الخطة العالمية لأمن الطيران.

<sup>١</sup> قدمت جمهورية فنزويلا البوليفارية النسخة الإسبانية.

<sup>٢</sup> الدول الأعضاء في إقليم أمريكا الجنوبية ولجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية (LACAC) (الأرجنتين وأروبا (مملكة هولندا) وبليز ودولة بوليفيا متعددة القوميات والبرازيل وشيلي وكولومبيا وكوستاريكا وكوبا والجمهورية الدومينيكية وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجامايكا والمكسيك ونيكاراغوا وبنما وباراغواي وبيرو وأوروغواي وجمهورية فنزويلا البوليفارية.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي المتصل بالأمن والتسهيلات.
الأثار المالية:	
المراجع:	الملحق السابع عشر — "الأمن" الوثيقة Doc 10118، "الخطة العالمية لأمن الطيران" (GASep) الوثيقة Doc 9807، "دليل البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر"

## ١ - المقدمة

- ١-١ وافقت الجمعية العمومية للإيكاو في دورتها التاسعة والثلاثين (٢٠١٦) على تسريع وتيرة إعداد الخطة العالمية لأمن الطيران (GASep) كإطار لسياسات وبرامج أمن الطيران في المستقبل.
- ٢-١ وصُممت الخطة العالمية لأمن الطيران من أجل توفير الأساس للدول وقطاع الطيران والجهات المعنية والإيكاو للعمل معاً لتعزيز أمن الطيران، مع اتخاذ تدابير على المستويات العالمية والإقليمية والوطنية بغية رفع مستوى تنفيذ الملحق السابع عشر — "الأمن" لحماية الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروع.
- ٣-١ ومن مبادئ قياس ورصد تنفيذ الدول للخطة العالمية لأمن الطيران، يذكر الفصل الخامس (التنفيذ والرصد والمراجعة) أن مصادر بيانات مختلفة ستستخدم لتحديد مستوى تنفيذ مبادئ الأولوية المنصوص عليها في الخطة العالمية لأمن الطيران؛ وتشمل هذه المصادر بيانات من بعثات التحقق وعمليات التدقيق وفق البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران، وتقارير المكاتب الإقليمية، وتقارير مجموعات أمن الطيران الإقليمية الحالية.

## ٢ - التحليل

- ١-٢ قُدمت ورقة العمل A40-WP/25، أثناء الدورة الأربعون للجمعية العمومية للإيكاو (٢٠١٩)، بشأن تنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران، والتي توضح مستويات التنفيذ الفعال (EI) مقارنة بالأهداف الطموحة المحددة في ٢٠١٩/٥/٣١، فضلاً عن الاتجاهات العالمية والإقليمية. واستند مستوى التنفيذ على بيانات من الدول التي خضعت للتدقيق حتى الآن (١٨١ دولة) وتجاوز هدف نسبة ٦٥ في المائة من التنفيذ الفعال (EI).
- ٢-٢ ولقد حُددت الأهداف العالمية الطموحة للخطة العالمية لأمن الطيران في خارطة الطريق للخطة العالمية لأمن الطيران (المرفق (أ))، والتي تشير فيها التقديرات إلى أنه بحلول عام ٢٠٢٠ ستتجاوز ٨٠ في المائة من الدول نسبة ٦٥ في المائة من التنفيذ الفعال وبحلول عام ٢٠٢٣ ستتجاوز ٩٠ في المائة من الدول نسبة ٨٠ في المائة من التنفيذ الفعال وبحلول عام ٢٠٣٠ ستحقق ١٠٠ في المائة من الدول أكثر من ٩٠ في المائة من التنفيذ الفعال.
- ٣-٢ وبغية تحقيق هذه الأهداف العالمية للخطة العالمية لأمن الطيران، جرى وصف خمس (٥) نتائج ذات أولوية، مع اثنين وثلاثين (٣٢) إجراءً مصاحباً مدعوماً بأربع وتسعين (٩٤) مهمة، والتي ستُنَفَّذُ أساساً من خلال ثلاثة (٣) مكونات رئيسية، والتي جرى تحديدها على أنها "الإيكاو" و"الدول" و"قطاع الطيران".
- ٤-٢ وفي بعض الحالات ستُنَفَّذُ المهام المحددة المذكورة في خارطة الطريق من قبل عنصرين (٢) من هذه المكونات (على سبيل المثال، "الإيكاو" و"الدول" أو "الدول" و"قطاع الطيران")، وفي حالة اتصال المكونات الثلاثة بنفس المهمة، فمن المفهوم أنه يجب اعتبارها مسؤولية "عالمية".

٥-٢ ويجب استخدام نتائج تدقيق البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران المطبقة على الدول كأحدى طرق رصد واستعراض التنفيذ، كما هو مشار إليه إشارة واضحة في الفصل الخامس من الخطة العالمية لأمن الطيران، ومن ثم فمن المفهوم أن الأهداف العالمية المقدره المنصوص عليها في خارطة طريق الخطة العالمية لأمن الطيران (GASep) تستند على النسب المئوية للتنفيذ الفعال (EI). وهذا الأمر يعترف بأن التنفيذ الفعال هو المقياس (المعبر عنه كنسبة مئوية) لقدرات الرصد والامتثال في مجال أمن الطيران في الدولة، المحسوبة لكل عنصر حاسم، وكل قاعدة من قواعد الملحق السابع عشر وقواعد الملحق التاسع عشر المتعلقة بالأمن، وفقاً لدليل البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر (Doc 9807).

٦-٢ ومع ذلك، فعندما تحدد عمليات التدقيق وفق البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران (USAP) مستويات التنفيذ الفعال للدول، فإنها ليست مصممة لتأخذ في الاعتبار تنفيذ التدابير المحددة أو المهام المسندة والواردة في خارطة طريق الخطة العالمية لأمن الطيران لمكونات "الإيكاو" و"قطاع الطيران" أو المهام المسندة إلى المكون "العالمي"، والذي يشمل "الإيكاو" و"الدول" و"قطاع الطيران".

### ٣-٣ الخلاصة

١-٣ وفي ضوء التحليل الوارد أعلاه، نرى أنه من المناسب تصميم آليات القياس التي تجعل من الممكن تحديد النسبة المئوية للمساهمات التي تقدمها مكونات "الإيكاو" و"الدول" و"قطاع الطيران" (أو مزيج منها) إلى مستوى تنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران (GASep)، وأن هذا التنفيذ لا ينبغي أن يعتمد حصرياً على التنفيذ الفعال للدول الوارد في نتائج التدقيق وفق البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران (USAP).

٢-٣ وبالمثل، من المهم توفّر القدرة على تحليل استحسان تصميم بارامترات جديدة لقياس الأهداف العالمية الطموحة في الخطة العالمية لأمن الطيران، مع مراعاة أن خارطة الطريق مُعرّفة على أنها وثيقة "حية" وأن ثمة إمكانية لاستعراضها وتعديلها دورياً عند الاقتضاء.

- انتهى -