

A41-WP/613
EX/286
4/10/22



الجمعية العمومية - الدورة الحادية والأربعون اللجنة التنفيذية

مشروع نص التقرير
عن
البند ١٤ من جدول الأعمال

ترد فيما يلي المواد المرفقة المتعلقة بالبند ١٤ من جدول الأعمال لكي تنظر فيها
اللجنة التنفيذية.

البند ١٤ من جدول الأعمال: أمن الطيران — السياسة العامة

١-١٤ نظرت اللجنة التنفيذية، في جلستها السابعة والثامنة، في موضوع السياسة العامة المتعلقة بأمن الطيران (AVSEC) مستندة في ذلك إلى تقرير المجلس بشأن تنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران (GASep) (WP/4) وعام ثقافة الأمن في الإيكاو لعام ٢٠٢١ (WP/23). ونظرت اللجنة أيضاً في اقتراح المجلس بتحديث القرارين التاليين: البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران (WP/5) والأمن الإلكتروني في مجال الطيران المدني (WP/22). وبالإضافة إلى ذلك، قدمت الدول والمراقبون ٣٩ ورقة: WPs/137، و 331، و 75، و 333، و 189، و 387، و 222، و 282، والتتقيح الأول لكل من 152، و 349، و 293، و 422، و 347 والتتقيح الأول لكل من 130 و 154، و 156، و 388، و 267، و 480، و 518، و 524، و 517 و 330، و 25، و 271، و 238، والتتقيح الأول لكل من 302، و 243، و 539، و 74، و 158، و 281، و 231، و 241، و 151، و 416، و 374، و 64، و 423.

٢-١٤ تقترح بنغلاديش في الورقة WP/137 بعض العناصر التي يجب النظر فيها في المراجعة القادمة للخطة العالمية لأمن الطيران (GASep) لتصدر الإيكاو نسخة أكثر واقعية ووضوحاً وقابلية للتنفيذ من الخطة مرفقة بالتوجيهات اللازمة.

٣-١٤ وتعرض شيلي والبرازيل وكولومبيا في الورقة WP/331 بدعم من الأرجنتين وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وبنما وأوروغواي، بالإضافة إلى الدول في إقليم أميركا الجنوبية التابع للإيكاو (SAM) والدول في لجنة أميركا اللاتينية للطيران المدني (LACAC)، تجارب دول أميركا الشمالية والكاريبي وأميركا الجنوبية في تنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران (GASep) بالاستعانة بخريطة الطريق الإقليمية الخاصة بتلك الأقاليم. كما تُشير الورقة إلى أثر الجائحة على آليات التعاون وعلى حركة الأشخاص، ومن ثم ظهرت الحاجة إلى تتقيح خريطة الطريق والمؤشرات الخاصة بـ"الخطة العالمية لأمن الطيران".

٤-١٤ وتدعو الجمهورية التشيكية، نيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC) والدول الأعضاء في اللجنة الأفريقية للطيران المدني (AFCAC) والصين، في الورقة WP/75 التي قُدمت برعاية كل من البرازيل والولايات المتحدة الأمريكية، إلى وضع عمليات واضحة للرصد والإبلاغ وفقاً للخطة العالمية لأمن الطيران (GASep) كوسيلة لتعزيز أمن الطيران على الصعيد العالمي من دون أن يؤدي ذلك إلى الحيد عن الامتثال لما ورد في الملحق السابع عشر - أمن الطيران من قواعد قياسية وتوصيات دولية، وتدعو أيضاً إلى الاستفادة من البيانات والموارد الموجودة، فضلاً عن الآليات التي تستهدف تنمية القدرات. كما تسلط الورقة الضوء على أهمية مواصلة الزخم الناتج عن "عام ثقافة الأمن" والمحافظة على ذلك الزخم. وتدعو الإيكاو أيضاً إلى اتخاذ ما يتلو ذلك من خطوات لدعم تحقيق أهداف الخطة العالمية لأمن الطيران.

٥-١٤ وتقدم الجمهورية الدومينيكية في الورقة WP/333 إعادة صياغة الجداول الزمنية المحددة لتنفيذ المهام في إطار الخطة العالمية لأمن الطيران، فضلاً عن النسب المئوية للعدد الإجمالي للبلدان التي شملها التدقيق والتي يجب أن تصل إلى النسب المئوية لتنفيذ العناصر الحاسمة في نظام مراقبة أمن الطيران لديها، كما هو موثَّق في البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران - نهج الرصد المستمر (USAP-CMA). وتتوخى الورقة أيضاً إلى إنشاء منهجية لترجمة نتائج مؤشرات مهام الخطة العالمية لأمن الطيران إلى نسب مئوية، بحيث تتماشى مع الأهداف العالمية الطموحة.

٦-١٤ أما الورقة WP/189 المقدمة من الولايات المتحدة الأمريكية، برعاية مشتركة من الإمارات العربية المتحدة وتايلند والجمهورية الدومينيكية وسنغافورة وماليزيا والمجلس الدولي للمطارات واتحاد النقل الجوي الدولي، فتدعو الجمعية العمومية في دورتها الحادية والأربعين إلى استعراض نجاح الجهود المبذولة من أجل التوعية بشأن الأمن وتقتصر عليها اتخاذ إجراء لضمان إتاحة الفرص لاستعراض خطط وبرامج الإيكاو في مجال أمن الطيران، وتقييمها والابتكار فيها.

٧-١٤ وتقتصر فنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية)، بدعم من بوليفيا (دولة بوليفيا متعددة القوميات) وكولومبيا وكوستاريكا والجمهورية الدومينيكية وإكوادور وبنما وأوروغواي، في الورقة WP/387 تصميم آليات قياس في إطار الخطة العالمية لأمن الطيران، بحيث تكون قادرة على تحديد المساهمات التي تقدمها مختلف العناصر وهي "الإيكاو" و"الدول" و"قطاع الطيران" (أو مجموعة منها) في تنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران، مع الإشارة إلى أن مثل هذا التنفيذ يجب ألا يقتصر فقط على التنفيذ الفعّال من جانب الدول كما يتضح من نتائج البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران. كما تقتصر الورقة أنه يجب تحليل مدى استصواب تصميم بارامترات جديدة لقياس الأهداف الطموحة العالمية في الخطة العالمية لأمن الطيران، علماً بأن خريطة طريق الخطة العالمية لأمن الطيران هي وثيقة "حية" وأن ثمة إمكانية لمراجعتها وتعديلها دورياً عند الاقتضاء.

٨-١٤ وفي الورقة WP/222، تعرض البرازيل، بدعم من الدول العشرين الأعضاء في لجنة أمريكا اللاتينية للطيران (LACAC)، تجربتها مع ارتفاع عدد الركاب المشاغبين بسبب جائحة فيروس كورونا حيث يرفض العديد من الركاب الامتثال لقواعد أمن الطيران أو اللوائح الصحية المحلية.

٩-١٤ وتقتصر جمهورية كوريا في الورقة WP/282 التفتيح الأول، إعداد قواعد قياسية دولية لنظام الإبلاغ الطوعي في مجال أمن الطيران (ASVR) من أجل تحسين أمن الطيران العالمي على أساس ثقافة الأمن وتطلب من الجمعية العمومية النظر في استحداث نظام استباقي للوقاية من الحوادث الأمنية من خلال استخدام قاعدة بيانات المعتمدة على الإبلاغ عن الحوادث الأمنية وتحديد أهداف ومؤشرات للأداء الأمني.

١٠-١٤ وتذكر الإمارات العربية المتحدة في الورقة WP/152، المقدمة برعاية مشتركة من أستراليا وسنغافورة وكندا ونيوزيلندا وهولندا والولايات المتحدة الأمريكية، بأن منهجية مراقبة الجودة أثناء جائحة فيروس كورونا تضمنت بعض التقنيات عن بُعد من أجل التباعد المادي والامتثال للقيود والتدابير المفروضة للتصدي لفيروس كورونا. وتدعو الورقة إلى النظر في الفوائد المحتملة من مواصلة تطوير التقنيات عن بُعد كوسيلة تكميلية لإجراء المراقبة الفعالة لأمن الطيران.

١١-١٤ وتدعو فنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية)، بدعم من الأرجنتين وبوليفيا (دولة - متعددة القوميات) وكولومبيا وكوستاريكا وإكوادور وبنما وأوروغواي، بالإضافة إلى الدول في إقليم أمريكا اللاتينية والدول الأعضاء في لجنة أمريكا اللاتينية للطيران، في الورقة WP/349 الدول إلى أن تدرج في ممارساتها وإجراءاتها الخاصة بأمن الطيران أنشطة ترمي إلى الكشف عن السلوك المريب الذي قد يهدد أمن الطيران المدني، وذلك امتثالاً لأحكام الملحق السابع عشر - "أمن الطيران" الصادر عن الإيكاو. وتقرّ الورقة بأن "دليل أمن الطيران" (DOC 8973 - مقيد التوزيع) الصادر عن الإيكاو يتضمن إرشادات فنية بخصوص هذه المسألة، فضلاً عن تجارب إقليمية ومحلية أخرى. ولكن من الجيد أن تستفيد الدول إلى حد كبير من توافر خيارات أخرى تساعدها في إعداد وتنفيذ برامجها الخاصة بالكشف عن السلوك الشاذ.

١٢-١٤ أما الورقة WP/130، التي قدمتها الجمهورية التشيكية بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني والأرجنتين والبرازيل والمملكة العربية السعودية ونيوزلندا وسنغافورة وجنوب أفريقيا والولايات المتحدة الأمريكية واتحاد النقل الجوي الدولي والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية، فتدعو إلى بذل جهود متضافرة لرصد "الواقع الجديد" الناجم عن جائحة فيروس كورونا وإيجاد الحلول التي تدعم القوى العاملة وتجعل الوظائف في مجال أمن الطيران من بين الفرص المهنية الجذابة. وينبغي أن تشكل العوامل البشرية، وما يترتب عنها من آثار على أداء القوى العاملة في مجال أمن الطيران، حجر الزاوية الذي يدفع إلى اتخاذ إجراءات واقعية، على مستوى الدولة وقطاع الطيران، بما في ذلك اتباع أساليب أكثر جرأة لاستبقاء المهنيين الحاليين وجذب آخرين جدد إلى مجال أمن الطيران.

١٣-١٤ وتذكر سنغافورة والولايات المتحدة الأمريكية في الورقة WP/154 بأن الجمعية العمومية نظرت في الأهمية المتواصلة لتقافة الأمن مع تعافي السفر الجوي العالمي من جائحة فيروس كورونا. وقد تعاونت سنغافورة والولايات المتحدة الأمريكية على إعداد ورقة معلومات بشأن ثقافة الأمن (انظر المرفق بالورقة WP/154) يمكن أن تستخدمها كل الجهات المعنية من أجل تعزيز أهمية ثقافة الأمن كإضافة إلى المصادر المعدة من قبل الإيكاو بشأن ثقافة الأمن.

١٤-١٤ وتشدّد الإمارات العربية المتحدة في الورقة WP/156، التي قدمتها بمشاركة المملكة المتحدة، على أهمية وفوائد التعاون والشراكة بشأن الحاجة المستمرة إلى تعزيز تحسين الوعي الأمني وإرساء ثقافة أمن قوية وفعالة في مجال الطيران المدني، من قبل الإيكاو والدول والمنظمات ذات الصلة وقطاع الطيران والجهات المعنية الأخرى. كما تقدم الورقة نهج وإنجازات دولة الإمارات العربية المتحدة المرتبطة بأهداف عام ثقافة الأمن في الإيكاو على الصعيد الوطني والإقليمي والدولي.

١٥-١٤ كما تشدّد فنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية) في الورقة WP/388، المقدمة بدعم من بوليفيا (دولة بوليفيا متعددة القوميات) وكولومبيا وكوستاريكا والجمهورية الدومينيكية وإكوادور وبنما وأوروغواي، على المخاطر الناشئة عن التهديدات الداخلية التي يجب أخذها على محمل من الجد بشكل أكبر، نظراً إلى أن العناصر الداخلية تستطيع الوصول إلى نظم الأمن ولديها فرص أكبر من فرص الركاب لاختراق هذه الأنظمة بنجاح. وتقتصر الورقة أنه، بالإضافة إلى الإرشادات الفنية التي تقدمها الإيكاو في هذا المجال، قد يكون من المفيد للغاية بالنسبة للدول أن تتوفر لديها وسائل مختلفة للمساعدة تحت تصرفها، مما يمكنها من وضع وتنفيذ سياسات وآليات وقائية بغية التصدي للتهديدات الداخلية.

١٦-١٤ وتسلّط البحرين الضوء من خلال الورقة WP/330 على أهمية اعتماد الدول لمنهجية واضحة لتقييم التهديدات والمخاطر في أمن الطيران، بما في ذلك تحديد مسؤوليات الهيئات المسؤولة عن تقييم المخاطر والتهديدات، كي يتسنى للدول وضع إجراءات أمنية مرنة ومناسبة للتصدي لهذه التهديدات. كما تشجع الورقة الدول الأعضاء على الإبلاغ عن أفعال التدخل غير المشروع وتبادل الخبرات وأفضل الممارسات، مما سيُمكن الإيكاو من توفير ما يلزم من مواد لمساعدة الدول. وتدعو الورقة الإيكاو، من خلال مجموعة عمل التهديدات والمخاطر (WGTR)، إلى تحديث وثيقة "بيان الإيكاو بشأن سياق المخاطر العالمية في مجال أمن الطيران" (DOC 10108 - مقيد التوزيع) بما يضمن إدراج التقييمات القائمة على المخاطر والأخذ في الاعتبار تدابير أمن الطيران الجديدة أو المعدلة.

١٧-١٤ وتذكر بيرو وشيلي وكولومبيا في الورقة WP/25، المقدمة بدعم من بوليفيا والبرازيل وإكوادور وبنما وأوروغواي، بأن كولومبيا وبيرو وقّعتا على اتفاق نقطة التفتيش الأمني الواحدة في عام ٢٠٢١ وتسلّط الضوء على المنافع العديدة الناتجة عن

مثل هذه الترتيبات، على غرار تعزيز التعاون في ما بين الدول وتحسين استخدام الموارد المتوقّرة وتقادي ازدواجية الضوابط. كما تدعو الورقة الدول إلى مواصلة التعاون في ما بينها على الصعيد الإقليمي من أجل تعزيز استدامة أمن الطيران والتسهيلات وتحسين تجربة الركاب.

١٨-١٤ وتعرض الهند في الورقة WP/271 أحدث المستجدات بشأن عملها على إعداد إطار تنظيمي لإنشاء آلية استجابة متدرجة وسياسة لمكافحة الدرونات المارقة لمواجهة التحديات المعاصرة التي تفرضها الطائرات غير المأهولة، وسط الانتشار المتزايد لأنشطة التجارة باستخدام الدرون في الهند.

١٩-١٤ وفي الورقة WP/238 REV. 1، تقترح جمهورية كوريا إنشاء نظام مشترك لترخيص أداء معدات أمن الطيران وما يرتبط بذلك من تكنولوجيا. كما تدعو إلى وضع شروط فنية لمعدات الأمن المتقدمة وإعداد إجراءات ومنهجيات موحّدة الاختبار. وسعيًا للتصدي لتهديدات الإرهاب الدولي، تقترح الورقة أن ترسي الإيكاو بيئة تُعزز التعاون الدولي وتسمح للدول المتعاقدة باستخدام نُظم لترخيص الأداء.

٢٠-١٤ وتستعرض المملكة العربية السعودية في الورقة WP/302، نيابةً عن دول المنظمة العربية للطيران المدني (أكاو) بجهود المملكة في تعزيز الدعم والتعاون في مجتمع أمن الطيران المدني الدولي، مع الأخذ في الاعتبار أن التهديدات والمخاطر التي يواجهها مجتمع الطيران المدني في أي دولة قد تؤثر على أمن الطيران المدني في كافة الدول الأعضاء. وأثنت الورقة على مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" التي أطلقتها الإيكاو والتي كان لها دور كبير في تعزيز التعاون الدولي بما يحقق أهداف أمن الطيران المدني.

٢١-١٤ وتسلّط اللجنة الأفريقية للطيران المدني ("لجنة أفكاك") في الورقة WP/243 الضوء على أهمية التعاون والتآزر بين الإيكاو والمنظمات الإقليمية والهيئات الإقليمية للطيران المدني في المسائل المتعلقة بأمن الطيران وتسهيلاته، بهدف ضمان التنسيق بين الدول الأعضاء بشأن التنفيذ الفعال للسياسات والممارسات المتعلقة بأمن الطيران المدني في سبيل ضمان الأمن والفعالية والاستدامة لمنظومة النقل الجوي على الصعيد الإقليمي.

٢٢-١٤ وفي الورقة WP/74، تدعو الجمهورية التشيكية، بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني والدول الأعضاء في اللجنة الأفريقية للطيران المدني ويوروكنترول، بمشاركة البرازيل والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء، الجمعية العمومية إلى الطلب من الإيكاو إعداد مواد إرشادية بشأن تقييم مخاطر الأمن الإلكتروني في مجال الطيران والانتهااء من تجميع القواعد القياسية والتوصيات الدولية القائمة ذات الصلة بهذا الموضوع والمواثيق القانونية التي يمكن للدول والجهات المعنية الاعتماد عليها من أجل إدراج المخاطر الإلكترونية ضمن أطر الطيران الخاصة بها والنظر في تنظيم تمارين في مجال الأمن الإلكتروني على المستويين العالمي والإقليمي. كما تدعو إلى الطلب من الإيكاو والدول المتعاقدة لديها تكثيف الجهود من أجل تعزيز ثقافة منفصلة مكرسة للأمن الإلكتروني وتنظيم أنشطة بناء القدرات.

٢٣-١٤ وفي الورقة WP/158، تطلب غيانا، بدعم من الأرجنتين وبوليفيا والبرازيل وكولومبيا والجمهورية الدومينيكية وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وبنما وبيرو وأوروغواي وفنزويلا (جمهورية - البوليفارية)، من الإيكاو تخصيص الموارد لبناء قدرات الدول

الصغيرة في مجال الأمن الإلكتروني، كما تدعو الإيكاو إلى تعزيز وإنشاء آلية تعاون لدعم برامج الإرشاد والتبادل الفني في مجال الطيران بين الدول.

٢٤-١٤ وتعرض عُمان في الورقة WP/281 أهمية توحيد نُظم إدارة الأمن الإلكتروني في قطاع الطيران بالدول مع إعطاء السلطة الكاملة إلى الهيئة الوطنية للطيران المدني المختصة.

٢٥-١٤ وتدعو المملكة العربية السعودية، نيابة عن الدول الأعضاء في المنظمة العربية للطيران المدني (أكاو)، في الورقة WP/231 الدول إلى اعتماد ثقافة الأمن الإلكتروني في مجال الطيران المدني، وتدعو الإيكاو إلى إنشاء برنامج توعية في مجال الأمن الإلكتروني خاص بالعاملين في مجال الطيران المدني مماثل لبرنامج ثقافة أمن الطيران.

٢٦-١٤ وفي الورقة WP/241، توصي جنوب أفريقيا الدول الأعضاء بإدراج مبادئ نموذج إطار "الثقة الصفيرية" في نُظم إدارة أمن المعلومات (ISMS) الخاصة بها وتطلب من فريق خبراء الأمن الإلكتروني إعداد المواد الإرشادية الفنية اللازمة من أجل إدراج إطار "الثقة الصفيرية" في نُظم إدارة أمن المعلومات.

٢٧-١٤ وتوصي الإمارات العربية المتحدة في الورقة WP/151 بالإقرار بالحاجة إلى التنسيق بين كافة الجهات المعنية من أجل معالجة مشاكل الأمن الإلكتروني في مجال الطيران وتدعو الجهات المعنية إلى إعداد استراتيجيات لبناء القدرات من أجل تعزيز كفاءات الموارد البشرية.

٢٨-١٤ وتطلب فنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية)، بدعم من بوليفيا وكولومبيا وكوستاريكا وإكوادور وبنما وأوروغواي، من الإيكاو في الورقة WP/416 إعداد مجموعة من أدوات التنفيذ (IPACK) تهدف إلى مساعدة الدول على تسريع تنفيذ استراتيجية الإيكاو للأمن الإلكتروني في مجال الطيران.

٢٩-١٤ وتوصي اللجنة الأفريقية للطيران المدني (أفكاك) في الورقة WP/374، بالنيابة عن ٥٤ دولة أفريقية، بأن يتولى فريق خبراء الأمن الإلكتروني إعداد مبادرات بناء القدرات والتدريب وثقافة الأمن الإلكتروني أثناء الأزمات للعاملين في مجال خدمات الملاحة الجوية.

٣٠-١٤ وفي الورقة WP/64، يدعو اتحاد النقل الجوي الدولي الجمعية العمومية إلى مطالبة المجلس بضمان قيام جميع هيئات الإيكاو المعنية بإنشاء نهج منسق ومتعدد التخصصات ومتعدد الخطوات في تكامل أحكام الأمن الإلكتروني والمتطلبات الأخرى، بناءً على الأمن حسب التصميم. كما يدعو الجمعية العمومية إلى مطالبة المجلس بالاعتراف بالأثر المحتمل لإدخال جيل جديد من التكنولوجيات المترابطة والمبتكرة وسلاسل التوريد المرتبطة بها والتي لا تلتزم بلوائح الطيران المدني والقواعد القياسية والتوصيات الدولية.

٣١-١٤ وقد أُحيط علماً بورقات المعلومات (WP/267 و WP/293 و WP/422 و WP/423) المُقدّمة من الجمهورية الدومينيكية، وورقة المعلومات (WP/518) المُقدّمة من باراغواي، وورقة المعلومات (WP/424) المُقدّمة من جمهورية كوريا، وورقة المعلومات (WP/480) المُقدّمة من جنوب أفريقيا، وورقتي المعلومات (WP/347) التنقيح الأول، و (WP/539) المُقدّمتين من الولايات المتحدة وورقة المعلومات (WP/517) المُقدّمة من منظمة الجمارك العالمية.

المناقشة

الخطة العالمية لأمن الطيران

٣٢-١٤ في الورقة WP/4، قدم المجلس لمحة عامة عن الأنشطة المضطلع بها لتنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران، وهي تتضمن نظرة عامة عالمية وإقليمية على المستوى الحالي للتنفيذ الفعّال، وذلك على النحو المُوثَّق من خلال البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر.

٣٣-١٤ أقرّت اللجنة بالجهود المكثّفة التي بذلتها حتى الآن، وتبذلها حالياً، الدول والمجموعات الإقليمية وأوساط الصناعة لإنجاز مهام وأولويات الخطة العالمية لأمن الطيران. بيد أن اللجنة، إذ لاحظت أن مستوى التنفيذ الفعّال لا يرقى إلى مستوى الأهداف الطموحة المنشودة، ناشدت الدول أن تتخذ مزيداً من الخطوات لمواصلة تحسين أمن الطيران وفقاً لأحكام الملحق السابع عشر.

٣٤-١٤ في إطار مواصلة النظر في الورقات WP/75 و WP/137 و WP/189 و WP/333 و WP/387، جرى الإعراب عن التأييد لفريقي خبراء الإيكاو ذوي الصلة، وهما تحديداً فرقة العمل الخاصة المعنية بالخطة العالمية لأمن الطيران وفريق خبراء أمن الطيران، وذلك من أجل إعطاء الأولوية لعمليات تنقيح الخطة العالمية لأمن الطيران وخريطة الطريق الخاصة بها، استرشاداً بعملية تقييم للدروس المستفادة من تجربة تنفيذ وإدارة أمن الطيران خلال فترة جائحة فيروس كورونا. وثمة أهمية لإنشاء عملية يقوم من خلالها أفرقة خبراء الإيكاو المختصة بالمشاركة في الاستعراض المنهجي والمنظم لهذه الخطة وخريطة الطريق الخاصة بها، فضلاً عن إنشاء عمليات واضحة للرصد والإبلاغ، والاستفادة من البيانات والموارد الموجودة. وإبلاغ مجلس الإيكاو بنتائج هذا الاستعراض للنظر فيها.

٣٥-١٤ وتعرب اللجنة عن تقديرها للمقترحات والأفكار العديدة الموضّحة في ورقات العمل، والرامية إلى تنقيح وتحديث الخطة العالمية لأمن الطيران. وسلّمت اللجنة بأنه بالنظر في فترة الثلاث سنوات المقبلة وما بعدها، يتحتم تقييم خطط الإيكاو وبرامجها المتعلقة بأمن الطيران تقييماً شاملاً لضمان بقائها ذات صلة وأنها لا تزال تفي بالغرض المقصود منها. ومن شأن ذلك أن يكفل عدم ترك المسائل الحاسمة دون بحث، مثل: ما إذا كانت الهياكل والمُعَلِّمات والمنهجيات القائمة لهذه الخطط والبرامج تُسهم في ضعف أداء الدول الأعضاء فيما يتعلّق بالتنفيذ الفعّال للقواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق السابع عشر، وما إذا كانت تكاليفات الإيكاو الحالية في مجال أمن الطيران تخلق حواجز أمام النظر في نهج أكثر ابتكاراً واعتماده، حسب الاقتضاء. وبناءً على ذلك، فقد أعرب عن تأييد واسع النطاق لضرورة مواصلة استخدام الآليات التشاورية ومشاركة الدول الأعضاء وأوساط الصناعة لضمان أن تظل خطط وبرامج الإيكاو المتعلقة بأمن الطيران تفي بالغرض المقصود منها، فضلاً عن التكيّف مع التحدّيات الجديدة والناشئة في مجال أمن الطيران، مع النظر في الوقت ذاته في تحليل الأسباب الجذرية والنهوج المبتكرة لمواصلة تحسين فعاليتها أو تعزيزها.

٣٦-١٤ كما سلّمت اللجنة بأن جميع المقترحات الأخرى المتصلة بالخطة العالمية لأمن الطيران تتضمن مدخلات قيّمة من أجل عمليات التفتيش المقبلة للخطة، ووافقت على أن تواصل فرقة العمل الخاصة المعنية بالخطة العالمية لأمن الطيران دراسة هذه المقترحات. وستأخذ فرقة العمل هذه جميع الاقتراحات في الاعتبار بينما تواصل استعراضها للخطة.

السياسة التنظيمية

٣٧-١٤ أقرّت اللجنة بالمشكلة المستمرة المتعلّقة بالركاب غير المنضبطين في وسائل النقل الجوي، وأحاطت علماً ببعض الممارسات السليمة التي اعتمدها البرازيل للتخفيف من حدة هذه المسألة على النحو المبين في الورقة WP/222. وشجّعت اللجنة الدول الأعضاء على العمل على التخفيف من حدة الزيادة المفاجئة في حالات الركاب غير المنضبطين، لا سيما عن طريق القيام، بطريقة منسقة، باعتماد استراتيجيات واتخاذ إجراءات ملموسة تهدف إلى الحد من حوادث الركاب غير المنضبطين. وبناء على ذلك، توصي اللجنة بأن تواصل الإيكاو تقديم التوجيه، حسب الاقتضاء، إلى الدول الأعضاء فيما يتعلّق بالحملات الرامية إلى توجيه الركاب إلى الالتزام بحد أدنى من قواعد السلوك في الطائرات.

٣٨-١٤ وفيما يتعلّق بالاقتراح الوارد في الورقة WP/282 - التفتيح رقم ١، بشأن وضع قواعد قياسية دولية للإبلاغ الطوعي عند تنفيذ نظام للإبلاغ السري في مجال أمن الطيران، مع مراعاة تجربة جمهورية كوريا في تنفيذ الإبلاغ الطوعي في مجال أمن الطيران من أجل تعزيز أمن الطيران العالمي الذي يركز على ثقافة الأمن، وأوصت اللجنة بتقاسم تجربة جمهورية كوريا في تنفيذ هذا النظام مع أفرقة خبراء الإيكاو ذات الصلة. وفي غضون ذلك، شدّدت اللجنة على أنه ينبغي للإيكاو والدول الأعضاء مواصلة التركيز على تسهيل الإبلاغ عن أفعال التدخل غير المشروع على النحو الذي تقتضيه أحكام الملحق السابع عشر.

٣٩-١٤ ونظرت اللجنة في الورقة WP/152 في فوائد تنفيذ التقنيات عن بُعد المتطورة تكنولوجياً كوسيلة تكميلية لأداء رقابة فعّالة على أمن الطيران، لا سيما عندما لا تسمح القيود أو الظروف الأخرى بإجراء أنشطة المراقبة في الموقع. وشجّعت أفرقة خبراء الإيكاو ذات الصلة والدول الأعضاء والمنظمات وقطاع الصناعة وأصحاب المصلحة على النظر في وضع أطر ومعايير مناسبة لدعم استخدام التقنيات المتقدمة عن بُعد عند الاقتضاء.

٤٠-١٤ وأحاطت اللجنة علماً بالجهود الإقليمية الموصوفة في الورقة WP/349 لتجربة نهج مختلفة للكشف عن السلوك الشاذ ضد الطيران المدني، مثل الدورة التدريبية بشأن "الفحص الأمني للركاب ذوي السلوك المريب"، التي صممها الفريق الإقليمي لأمن الطيران والتسهيلات الذي شكلته دول إقليمي أمريكا الشمالية وأمريكا الجنوبية والكاريبّي لدى الإيكاو ولجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية. وشجّعت اللجنة الإيكاو على مواصلة تعزيز الأنشطة الرامية إلى مساعدة الدول الأعضاء (بما في ذلك من خلال حلقات العمل أو الدورات التدريبية أو الحلقات الدراسية أو مجموعات أدوات التنفيذ أو أي آليات مساعدة أخرى) لتمكينها من وضع وتنفيذ برامجها للكشف عن السلوك الشاذ ضد الطيران المدني.

العوامل البشرية والثقافة الأمنية والتهديد الداخلي

٤١-١٤ سلط المجلس الضوء في الورقة WP/23 على إنجازات "عام ثقافة الأمن في الإيكاو" لعام ٢٠٢١، وتطوير مختلف أدوات وموارد ثقافة الأمن لدى الإيكاو. واعترف بالمبادرات والأنشطة في شتى أنحاء العالم التي اضطلع بها قطاع الطيران فيما يتعلّق بثقافة الأمن.

٤٢-١٤ وشجعت اللجنة الدول والمنظمات الدولية والإقليمية وقطاع الصناعة على مواصلة البناء على إنجازات ثقافة الأمن التي تحققت طيلة عام ثقافة الأمن، بما في ذلك عن طريق الاستفادة من أدوات وموارد ثقافة الأمن المتاحة لدى الإيكاو. وطلبت اللجنة إلى الإيكاو أن تواصل تعزيز تنفيذ وصون ثقافة أمن قوية وفعّالة في مجال الطيران وترسيخ مبادئ التنوع والشمول في هذا العمل الهام.

٤٣-١٤ وفيما يتعلّق بالورقة WP/130، أحاطت اللجنة علماً بأنه لا يمكن لأي شبكة طيران أن تعمل بشكل جيد وآمن دون موظفين متقنين ومهرة ومتحمسين. واتفق على أن أدوار أمن الطيران جديرة بالاعتراف بما تتطلبه من مهارات وكفاءات، وينبغي الترويج لها كمهنة في ضوء أهمية هذه الأدوار. وفي هذا الصدد، ينبغي لفريق الإيكاو لخبراء أمن الطيران أن ينظر في إدراج تركيز قوي على العوامل البشرية وأداء القوة العاملة في مجال أمن الطيران وإضفاء الطابع المهني عليها عند تحديث الخطة العالمية لأمن الطيران، وذلك استناداً إلى إنجازات الثقافة الأمنية التي تحققت على مدى عام ثقافة الأمن، والاستفادة من حزمة الإرشادات التي تقوم الإيكاو بإعدادها تحت عنوان "HUMAN FACTORS STARTER PACK" ("حزمة الأساسيات عن العوامل البشرية"). وأوصي أيضاً باتباع نهج استراتيجي لمراعاة العوامل البشرية يعكس التطور بعيد الأمد للقوى العاملة في مجال الطيران بأكملها، إلى جانب تعزيز النظم المتكاملة لإدارة الأمن. وفي إطار برنامج الإيكاو للجبل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران، يجب على الدول وقطاع الصناعة العمل معا لضمان إتاحة عدد كاف من المهنيين المؤهلين والأكفاء في مجال أمن الطيران لتشغيل نظام أمن الطيران وإدارته وصونه بفعالية وكفاءة.

٤٤-١٤ وأقرت اللجنة بالأهمية المستمرة لوجود ثقافة أمن إيجابية، لا سيما مع تعافي قطاع السفر الجوي من آثار جائحة فيروس كورونا. ورحبت بورقة المعلومات بشأن ثقافة الأمن الواردة في الورقة WP/154، التي اشتركت في إعدادها سنغافورة والولايات المتحدة كأداة مفيدة يمكن استخدامها للمساعدة على تعزيز ثقافة أمن قوية وفعّالة على نطاق الطيران المدني.

٤٥-١٤ وأيدت اللجنة الاقتراح الوارد في الورقة WP/156 الداعي إلى تشجيع الإيكاو والدول والمنظمات ذات الصلة وقطاع الصناعة وأصحاب المصلحة على مواصلة الاضطلاع بإجراءات عملية بغية تعزيز ثقافة الأمن في مجال الطيران المدني. كما أقرت بأهمية وفوائد التعاون والشراكة فيما بين جميع أصحاب المصلحة بشأن الحاجة المستمرة إلى مواصلة تعزيز ودعم إنكفاء الوعي الأمني وثقافة الأمن القوية والفعّالة في مجال الطيران المدني.

٤٦-١٤ واعترفا بأهمية وضع تدابير لتحديد التهديدات المحتملة من الداخل، وتقييمها والتخفيف من حدتها على نحو فعّال، فقد أحاطت اللجنة علماً بالورقة WP/388 التي رحبت بأي نوع من المساعدة الفنية (مثل حلقات العمل أو الدورات التدريبية أو الحلقات الدراسية أو مجموعات أدوات التنفيذ،... الخ) من أجل مساعدة الدول على تنفيذ مثل هذه التدابير بفعالية.

٤٧-١٤ وفي معرض الرد على تعليقات أبدتها عدة دول بشأن الحاجة إلى تعاريف واضحة للتهديد والمخاطرة، وافقت الأمانة العامة على تقديم توضيح في التقرير، نظراً لأن المصطلحين غير قابلين للاستخدام بالتبادل فيما بينهما. وبناءً على ذلك، تود الأمانة العامة أن تشير إلى أنه عند استخدام مفهوم التهديد في مجال أمن الطيران، فإن المقصود به الإشارة إلى احتمال محاولة الإتيان بفعل قابل للتصديق من أفعال التدخل غير المشروع، استناداً إلى نوايا الجناة وقدراتهم، ولكن دون أخذ الإجراءات الأمنية الزاهنة في الاعتبار؛ في حين يُقصد بالمخاطرة تحديد مستوى التعرّض لهجوم ناجح يجري تنفيذه بشأن تحقيق هدف محدد، مع أخذ تقييم التهديد والعواقب في الاعتبار، فضلاً عن تقييم مواطن الضعف المتبقية بعد تقييم فعالية إجراءات أمن الطيران المطبّقة حالياً. ويمكن الاطلاع على إرشادات إضافية في وثيقة "بيان الإيكاو بشأن سياق المخاطر العالمية في مجال أمن الطيران" (DOC 10108-Restricted، الطبعة الثالثة، ٢٠٢٢)، لا سيما المرفق (أ) - "طريقة تقييم المخاطر وخريطة الإجراءات ومعلومات إرشادية للدول الأعضاء".

التعاون الدولي

٤٨-١٤ في معرض النظر في الورقة WP/330، ذكّرت اللجنة بالدور الحاسم الذي تؤديه الإيكاو في تنفيذ منهجية فعّالة لتقييم التهديدات والمخاطر المتعلّقة بأمن الطيران. وبناءً على ذلك، حنّت اللجنة الدول على الإبلاغ عن أفعال التدخل غير المشروع، وتبادل المعلومات وأفضل الممارسات، وتقاسم تجاربها فيما يتعلّق بعمليات تقييم التهديدات والمخاطر لتمكين الإيكاو من تطوير وتوفير الأدوات والإرشادات والمواد التدريبية بشأن تقييم التهديدات وإدارة المخاطر.

٤٩-١٤ وأقرّت اللجنة بالفوائد المبيّنة في الورقة WP/25، التي تعود على الدول نتيجة للأخذ بترتيبات نقطة التفتيش الأمني الواحدة، التي تهدف إلى تعزيز استدامة أمن الطيران وتحسين تجربة الركاب، وذكّرت بإرشادات الإيكاو الموجودة بشأن نقطة التفتيش الأمني الواحدة، فضلاً عن أي مساعدة فنية متاحة للمساعدة على وضع مثل هذه الترتيبات. كما شدّدت اللجنة على الحاجة الملحة إلى عملية تحقّق صارمة والتشاور المتبادل بين الدول ومُشغلي المطارات المعنيين ضماناً لفعالية التنفيذ، مع مراعاة البروتوكولات الوطنية المطبّقة.

٥٠-١٤ وفي سياق الإحاطة بالجهود التي تبذلها الهند في إطار الورقة WP/271 لتنفيذ سياسة مكافحة الطائرات المسيّرة المارقة، أيّدت اللجنة أن يجري تبادل المعلومات من خلال أفرقة خبراء الإيكاو ذات الصلة، بما في ذلك فريق خبراء أمن الطيران وفريق خبراء نُظّم الطائرات الموجهة عن بُعد، وذلك بغية وضع أطر معقولة للسياسات تهدف إلى التخفيف من التهديد الذي تشكله نُظّم الطائرات غير المأهولة.

٥١-١٤ ونظرت اللجنة في الاقتراح الوارد في الورقة WP/238 للتفتيح رقم ١، الداعي إلى إنشاء إطار لإصدار شهادات أداء معدات أمن الطيران، من شأنه أن يتضمّن متطلبات فنية وإجراءات ومنهجيات اختبار عامة للمعدات الأمنية المتقدّمة. وفي ضوء التطوّر السريع لمعدات أمن الطيران المتقدّمة واستخداماتها، اتفقت اللجنة التنفيذية على أن هذا الإطار يقتضي إجراء فحص أكثر دقة من جانب فريق خبراء أمن الطيران وخبراء الأمن الإلكتروني.

٥٢-١٤ وفي معرض الإحاطة بالمساهمات التي قدمتها الدول إلى مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"، فضلاً عن إنجازها في مساعدة ودعم الدول في مجال أمن الطيران، فقد أحاطت اللجنة علماً باقتراح تضمّنته الورقة WP/302 بأن تقوم الإيكاو بزيادة

دعمها للبرامج 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. ونظراً لاعتماد زيادة المساعدة المباشرة اعتماداً كبيراً على موارد الإيكاو المتاحة، فقد شجعت اللجنة الدول التي تملك الموارد والقدرات والخبرات على تقديم الدعم والمساعدة إلى الدول الأخرى التي بحاجة إلى التنفيذ، على سبيل المثال، مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"، مما يأخذ بيد صناعة الطيران المدني العالمية. وأخيراً، شددت اللجنة على أهمية بناء شبكات إقليمية ودولية وتفعيل التعاون للمساعدة على ضمان التنفيذ الفعال للقواعد القياسية الواردة في الملحق السابع عشر - "أمن الطيران".

١٤-٥٣ واعترفت اللجنة بأن أحد التحديات الهامة التي تواجه أمن الطيران على مستوى الدول يتمثل في امتلاك القدرة على ضمان التنفيذ الفعال لتدابير أمن الطيران، وذلك على النحو المبين في الورقة WP/243. وأقرت اللجنة بأنه لا يمكن تحقيق ذلك إلا من خلال مراقبة فعّالة تهدف إلى جعل شبكة الطيران العالمية آمنة لحماية عمليات الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروع. وفي هذا الصدد، شددت اللجنة على الدور الداعم الهام الذي يمكن أن تؤديه منظمات الطيران المدني الإقليمية من أجل الدول الأعضاء بشأن إنشاء نظام قوي وفعال لمراقبة أمن الطيران.

قرار أمن الطيران الذي ستعتمده الجمعية العمومية

١٤-٥٤ قدّم المجلس الورقة WP/5 مذكراً بأن الدورة الأربعون للجمعية العمومية في عام ٢٠١٩ قد اعتمدت القرار رقم ٤٠-١١ بعنوان "البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران"، وبأنه وفقاً للفقرة ٢ من منطوق هذا القرار، يجب عرض هذا البيان الموحد على نظر الجمعية العمومية في كل دورة من دوراتها العادية.

١٤-٥٥ وافقت اللجنة، استكمالاً لعملها بشأن هذا البند من جدول الأعمال، على أن تقدّم بياناً موحداً مُنقّحاً بسياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران إلى الجلسة العامة لاعتماده، مع مراعاة التعليقات الواردة التي وافقت عليها اللجنة.

قرار الجمعية العمومية ٤١-١٤/١: 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 ٤١-١١ 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 (ز) بالقرار ٤٠-١١، وعدّلت ذلك البيان ليشمل القرارات الصادرة عن الدورة الحادية 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 والأربعين للجمعية العمومية؛
- ٢- تقرّر 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 ٤٠-١١.

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 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، 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 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 تذكّر بأنّ القرارين ٢٧-١٢ و ٢٩-١٦ يطلان ساريين؛

وتسلّم 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؛

وتشير إلى البيانات المشتركة الصادرة عن المؤتمرات المشتركة 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 ٢١٧٨ (٢٠١٤) ورقم ٢٣٠٩ (٢٠١٦) ورقم ٢٣٤١ (٢٠١٣) ورقم ٢٣٩٥ (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؛

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 وتقيح عناصر الخطة العالمية لأمن الطيران قد تكملت بالنجاح باعتماد المجلس لهذه الخطة في نوفمبر ٢٠١٧؛

وتسلم بالجهود المتزايدة التي يتعين أن تبذلها الدول الأعضاء لتحقيق الأهداف العالمية الطموحة للخطة العالمية لأمن الطيران الموضوعة لعامي ٢٠٢٣ و ٢٠٣٠، بالدعم الجماعي للدول 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؛

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

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 الثاني بشأن أمن الطيران الذي عُقد في مونتريال في نوفمبر ٢٠١٨، وما انبثق عنه من استنتاجات وتوصيات؛

وتذكّر بأهمية أن تقوم الدول الأعضاء ببلورة رؤية شاملة لأمن الطيران ومجالات الطيرات 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 القيود وتدابير الصحة العامة التي فرضتها جائحة فيروس كورونا كان لها تأثير خطير على صناعة الطيران وأنه يجب أن تراعي الإيكاو والدول الأعضاء هذا التأثير عند اتخاذ قرارات بشأن سياسات وتدابير أمن الطيران؛

وتؤكد مجدداً على الالتزامات المبينة في الإعلان الوزاري للمؤتمر الرفيع المستوى بشأن فيروس كورونا (HLCC 2021)، التي تشمل عدة أمور من بينها ضرورة ضمان التدفق الآمن والمأمون والمنظم للحركة الجوية مع الاستعداد التشغيلي للطيران، وضمان مرونة الطيران الدولي على المدى الطويل واستيعاب الدروس المستفادة من الجائحة 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، والهجمات باستخدام الطائرات الغير مأهولة وغيرها من الهجمات التي تُشن عن بُعد، واستغلال 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- **تتناشد جميع الدول الأعضاء أن تؤكد تأييدها الحازم لسياسة الإيكاو 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 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 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؛

٨- **تُعزِّز** بالدور القيادي الذي تضطلع به الإيكاو في مجال أمن الطيران وتطلب إلى الأمين العام إعلاء شأن أمن الطيران داخل الإيكاو ومكاتبها الإقليمية وضمن 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 تتجاوز تلك المدرجة في الميزانية في إطار البرنامج العادي؛

١٠ **تكثف** المجلس بضمن 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- **تكثف** المجلس بالنظر في الدروس المستفادة من تنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران 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 تفي 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.

١٣-١٤ **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؛

١٤-١٣ **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 تُرتكب على متن الطائرات" (طوكيو، ١٩٦٣) و"اتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات" (لاهاي، ١٩٧٠) و"اتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة التي تُرتكب 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) تحثها على الانضمام إليها؛

٢- تتأشد الدول الأعضاء التي لم تصبح بعد أطرافاً في موثيق قانون الجو المذكورة أعلاه، أن تتفد المبادئ التي تتضمنها هذه الموثيق، حتى قبل التصديق عليها أو قبولها أو الموافقة عليها أو الانضمام إليها، وتتأشد الدول الأعضاء التي تصنع المتفجرات البلاستيكية أن تتفد 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

^١ ويمكن الاطلاع على قوائم الدول الأطراف في موثيق أمن الطيران القانونية على موقع الإيكاو www.icao.int تحت عنوان:

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 المواثيق؛

(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- **تتأشد** 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- **تتأشد** 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، 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 تتطلب نهجا عالميا في إعداد وتنفيذ متطلبات الأمن وأفضل الممارسات، بما في ذلك التعاون المستمر 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 والهيئات الأخرى بتطبيق إجراءات الأمن؛

ولما كان التنفيذ الفعال لإجراءات الأمن التي تتادي بها الإيكاو 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؛

ولما كانت الإجراءات المضادة اللازمة لحماية الطيران المدني لا نفيذ 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 عاملي 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، وفي تعريف مستقبل نظم التفتيش الأمني؛

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- **تذكّر مجدداً** بمسؤولية جميع الدول الأعضاء عن تنفيذ تدابير فعّالة تتعلق بأمن الطيران داخل أراضيها، مع الأخذ بعين الاعتبار للتهديدات المتطورة.

٤- **تحث** الدول الأعضاء على أن تتفّذ 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) والمواد الإرشادية الأخرى المتصلة بالأمن والمتاحة في موقع الإيكاو الإلكتروني المقيّد الدخول؛

٥- **تشجع** الدول الأعضاء أن تولي أهمية كبيرة للقواعد القياسية التي اعتمدت مؤخرا 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 عنصرا رئيسيا 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؛

٨- **تشجع** الدول الأعضاء والصناعة على تنسيق جهودها لتطوير عملية الكشف الأمني في مجال الطيران لتصبح أكثر مرونة في التصدي للتهديدات الجديدة، وأكثر سلاسة وتركيزا 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 الحفاظ على قوى عاملة كفوءة ومتحمسة ومدربة 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، 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) استخدام التكنولوجيات الحديثة 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 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 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 لسوء الاستخدام المحتمل لنظم الطائرات غير المأهولة 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 وامتيازات 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 المنسق للقواعد القياسية، وذلك من خلال إقامة التعاون وتنسيق التدابير المتخذة لتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية والإرشادات على نحو ينسجم 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، 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؛

(د) أن يعزز تطوير عمليات الاعتراف المتبادل بغرض مساعدة الدول الأعضاء على اتخاذ ترتيبات ذات نفع متبادل، بما في ذلك ترتيبات الأمن في موقع واحد، 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 ومستمر للمعلومات عن نظم أمن الطيران في كل منها؛

(هـ) أن يواصل 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 وفريق خبراء الأمن الإلكتروني؛

١٦- **توجّه الأمين العام إلى تحديث وتعديل "دليل أمن الطيران للإيكاو" (Doc 8973) 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؛**

١٧- **توجّه 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 وتنميته 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 ٤٠-١١؛

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 أثبت 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 بأن 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 تحقيق الدول الأعضاء للأهداف الطموحة المنصوص عليها في الخطة العالمية لأمن الطيران؛

وتسلم 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 يعد عنصراً أساسياً وحاسماً 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 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؛

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

وتسلم 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؛

وتسلم بأن تأثير جائحة فيروس كورونا والقيود المفروضة على الموارد قد حدثت من وتيرة إجراء عمليات التدقيق؛

وتذكر بأن الجمعية العمومية قد طلبت من المجلس في دورتها الأربعين 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 في تحسين أمن الطيران العالمي من خلال التدقيق والرصد المستمر لأداء الدول الأعضاء في مجال أمن الطيران؛

٢- توجه 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 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) وتحث الأمانة العامة على مواصلة تحسين فعالية البرنامج، بالتشاور مع "مجموعة الدراسة المعنية بالبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر" التابعة للأمانة العامة؛

- 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؛
- 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 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- 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؛
- 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 الفعّالة 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 فعّال 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 ويقمّ 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 الأمين العام تحديث وتحسين برنامج الإيكاو للتدريب على أمن الطيران، ومجموعات المواد التدريبية في مجال أمن الطيران، وحلقات عمل أمن الطيران، وتشجيع الوسائل الأخرى في التدريب على أمن الطيران كالتعلم بالوسائل الإلكترونية والتعلم الممزوج؛
- ١٢- **تحدث** 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 وتحقيق مستويات التعاون السليمة؛
- ١٤- **تحدث** الدول الأعضاء على استخدام مراكز الإيكاو 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 موثيق 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 المعروفة 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- **تحدث** 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- **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 المعرّفة 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 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 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.

وتقرُّ 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 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- توجّه المجلس بمواصلة تعاونه مع "لجنة الأمم المتحدة لمكافحة الإرهاب" في مجال 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.

الأمن الإلكتروني في مجال الطيران

٥٦-١٤ قدم المجلس، في الورقة WP/22، مستجدات الوضع المتعلق بعمل الإيكاو بشأن الأمن الإلكتروني في مجال الطيران خلال فترة الثلاث سنوات الماضية، واقترح أن تعتمد الجمعية العمومية قراراً منقحاً ليحل محل القرار ٤٠-١٠ - "معالجة الأمن الإلكتروني في مجال الطيران المدني".

٥٧-١٤ وحيث إن الإيكاو هي المنتدى المناسب لمعالجة الأمن الإلكتروني في مجال الطيران بطريقة عالمية ومنسقة وشاملة على النطاق القطاعي. وفي هذا الصدد، فقد لاحظت اللجنة بعين الرضا تطوُّر عمل الإيكاو بشأن الأمن الإلكتروني في مجال الطيران خلال فترة الثلاث سنوات الماضية، وأثنت على الإيكاو وعلى أفرقة خبرائها لما قاموا به من عمل. ورحبت للجنة، على وجه الخصوص، باعتماد وتنفيذ هيكل حوكمة داخلي معزز خاص بالأمن الإلكتروني في مجال الطيران في الإيكاو، فضلاً عن التطوير المستمر للسياسات والأحكام والتوجيهات وبناء القدرات ومبادرات إنكاء الوعي فيما يتعلق بالأمن الإلكتروني في مجال الطيران. وعلاوة على ذلك، وافقت اللجنة على أن توصي الجلسة العامة باعتماد القرار ١٤/٢ ليحل محل القرار ٤٠-١٠ - "معالجة الأمن الإلكتروني في مجال الطيران المدني".

٥٨-١٤ وسلّمت اللجنة بأهمية وضع إرشادات لتقييم المخاطر الإلكترونية، فضلاً عن التعزيز المستمر لإطار الإيكاو للأمن الإلكتروني في مجال الطيران، وتنفيذ ثقافة الأمن الإلكتروني، ووضع مبادرات لبناء القدرات، وإجراء تمارين في مجال الأمن الإلكتروني على النحو المبين في الورقة WP/74. وأحاطت اللجنة علماً كذلك بالعمل الذي قامت به الإيكاو لوضع تحليل للثغرات من خلال استعراض شامل لستة عشر ملحقاً من ملاحق اتفاقية شيكاغو من أجل تحديد الثغرات المحتملة في القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو التي تدعم تعزيز حماية قطاع الطيران المدني وقدرته على الصمود في وجه المخاطر الإلكترونية. وفي هذا الصدد، أوصت اللجنة بأن يحيل مجلس الإيكاو المقترحات الواردة في الورقة WP/74 إلى أفرقة خبراء الإيكاو ذات الصلة للنظر فيها.

٥٩-١٤ وأقرت اللجنة بأهمية وضع مبادرات لبناء القدرات وإدراج الأمن الإلكتروني في مجال الطيران في استراتيجيات الموارد البشرية للمنظمات لتعزيز كفاءة موظفي الطيران فيما يتعلق بالأمن الإلكتروني في مجال الطيران، وذلك على النحو المبين في الورقة WP/151. كما سلّمت بضرورة توفير الدعم والتوجيه في مجال بناء القدرات للدول الصغيرة على النحو المبين في الورقة WP/158 ضمناً لاتباع نهج شامل ومتسق عالمياً إزاء الأمن الإلكتروني في مجال الطيران. وفي هذا الصدد، أوصت اللجنة بأن يحيل مجلس الإيكاو المقترحات الواردة في الورقتين WP/151 و WP/158 إلى خبراء الإيكاو المعنيين للنظر فيها.

٦٠-١٤ وأقرت اللجنة بضرورة أن تعتمد الدول ثقافة للأمن الإلكتروني في مجال الطيران المدني وتقوم بتنفيذها، وذلك على النحو المبين في الورقة WP/231. وبناءً على ذلك، فقد أوصت اللجنة بأن يحيل مجلس الإيكاو المقترحات الواردة في الورقة WP/231 إلى أفرقة خبراء الإيكاو ذات الصلة للنظر فيه، وبأن تشجع الجمعية العمومية الدول على الاستفادة من إرشادات الإيكاو بشأن "ثقافة الأمن الإلكتروني في مجال الطيران المدني" لدعم جهودها الرامية إلى تنفيذ ثقافة فعّالة وراسخة للأمن الإلكتروني في مجال الطيران.

١٤-٦١ وناقشت اللجنة الاقتراح الوارد في الورقة WP/241 المتعلق بالتوصية الموجهة إلى الدول باستخدام مبدأ الثقة الصفرية في نُظُم إدارة أمن المعلومات لديها، وبأن تطلب إلى فريق خبراء الأمن الإلكتروني أن يضع إرشادات فنية بشأن استخدام هذا المبدأ في نُظُم إدارة أمن المعلومات. وفي هذا الصدد، سلّمت اللجنة بفوائد مبادئ الثقة الصفرية. ولاحظت اللجنة كذلك أن فريق خبراء الأمن الإلكتروني ينظر في وضع إرشادات بشأن تقييم المخاطر الإلكترونية وإدارتها تشمل إرشادات بشأن استخدام تقنيات ومبادئ مختلفة لدعم الحماية الإلكترونية والتحصين الإلكتروني للطيران المدني. وبناءً على ذلك، فقد أوصت اللجنة بأن يحيل المجلس المقترحات الواردة في الورقة WP/241 إلى أفرقة خبراء الإيكاو ذات الصلة للنظر فيها.

١٤-٦٢ وناقشت اللجنة المقترحات الواردة في الورقة WP/281 المتعلقة بضمان وجود هيكل حوكمة سليم للأمن الإلكتروني في مجال الطيران. وفي هذا الصدد، اتفقت اللجنة على ضرورة قيام الدول بوضع هيكل حوكمة ملائم من أجل تنسيق المهام التنظيمية والرقابية المتعلقة بالأمن الإلكتروني للطيران عبر مختلف مجالات الطيران، وضمان تنسيق الموضوع مع الوكالات من داخل قطاع الطيران وخارجه وأصحاب المصلحة على الصعيد الوطني. بيد أنه بالنظر إلى تباين هيكل الحوكمة فيما بين الدول لتنظيم ومراقبة سلامة الطيران وأمنه وكفاءته وأمنه الإلكتروني، فقد سلّمت اللجنة بضرورة إعطاء الدول المرونة لتحديد سلطة وطنية مناسبة لتكون مسؤولة عن الأمن الإلكتروني في مجال الطيران. كما أوصت اللجنة بأن يحيل المجلس المقترحات الواردة في الورقة WP/281 إلى أفرقة خبراء الإيكاو ذات الصلة للنظر فيها.

١٤-٦٣ وناقشت اللجنة الاقتراح الداعي إلى مطالبة فريق خبراء الأمن الإلكتروني بوضع مبادرات لبناء القدرات وثقافة الأمن الإلكتروني تستهدف موظفي خدمات الملاحة الجوية أثناء الأزمات، وذلك على النحو المبين في الورقة WP/374. وأقرت اللجنة بأهمية التطوير المستمر لمبادرات بناء القدرات وثقافة الأمن الإلكتروني في جميع مجالات الطيران المدني، بما في ذلك خدمات الملاحة الجوية. وقد سلّمت اللجنة أيضاً بأنه ينبغي الاضطلاع بمبادرات بناء القدرات وأنشطة تعزيز ثقافة الأمن الإلكتروني بشكل مستمر بغض النظر عن الأزمات. وبناءً على ذلك، فقد شجعت اللجنة الإيكاو على مواصلة قيامها بتطوير مبادراتها لبناء القدرات وثقافة الأمن الإلكتروني لدعم الدول وأصحاب المصلحة في معالجة الأمن الإلكتروني في مجال الطيران، وأوصت بأن يحيل المجلس المقترحات الواردة في الورقة WP/374 إلى أفرقة خبراء الإيكاو ذات الصلة للنظر فيها..

١٤-٦٤ وناقشت اللجنة الاقتراح الداعي إلى مطالبة الإيكاو بوضع مجموعة من أدوات التنفيذ بشأن الأمن الإلكتروني في مجال الطيران على النحو المبين في الورقة WP/416. ولاحظت اللجنة كذلك التحديات المتصلة بتطوير عنصر المساعدة في مثل مجموعة أدوات التنفيذ هذه، حيث سيكون من الصعب وضع مجموعة أدوات مساعدة عامة للدول نظراً لاختلاف هيكل الحوكمة فيما بين الدول فيما يتعلق بالطيران والأمن الإلكتروني من حيث المسؤوليات والتسلسل الإداري الرسمي. وعلى هذا النحو، فقد أوصت اللجنة بأن يحيل مجلس الإيكاو المقترحات الواردة في الورقة WP/416 إلى أفرقة خبراء الإيكاو ذات الصلة من أجل إمكانية النظر فيها وتوجيهها بشأن تطوير مثل مجموعة أدوات التنفيذ هذه.

١٤-٦٥ وأحاطت اللجنة علماً بالورقة WP/64، وأقرت بضرورة تنسيق عمل الإيكاو بشأن الأمن الإلكتروني في مجال الطيران بين مختلف أفرقة الخبراء، وهي مهمة يتوقع أن يضطلع بها هيكل الحوكمة الجديد الذي وافق عليه مجلس الإيكاو، لا سيما اللجنة الخاصة لتنسيق الأمن الإلكتروني. وأوصت اللجنة أيضاً بأن يحيل المجلس المقترحات الواردة في الورقة WP/64 إلى أفرقة خبراء الإيكاو ذات الصلة للنظر فيها.

القرار ٤١-٢/١٤: معالجة الأمن الإلكتروني في مجال الطيران المدني

لما كانت شبكة الطيران العالمية شبكة بالغة التعقيد والتكامل وتشتمل على نظم حيوية للغاية لسلامة وأمن عمليات الطيران المدني

وإذ تلاحظ أن قطاع الطيران يعتمد اعتماداً متزايداً على توفر المعلومات والبيانات والنظم، مع الحفاظ على موثوقيتها وسريتها؛

وتدرك أن التهديدات الإلكترونية ضد الطيران المدني تتطور بشكل سريع ومستمر، وأن الطيران المدني لا يزال هدفاً جذاباً لمرتكبي الجرائم في المجال الإلكتروني على غرار ما هو الحال في العالم الحقيقي، وأن التهديدات الإلكترونية يُمكن أن تتطور لكي تتال من منظومات الطيران المدني الحيوية بجميع أنحاء العالم؛

وتقر بأن الهجمات الإلكترونية التي تؤثر في سلامة الطيران المدني ليست جميعها غير مشروعة و/أو متعمدة؛

وتقر بالسمة المتعددة الوجوه والتخصصات للتحديات والحلول الخاصة بالأمن الإلكتروني وإذ تلاحظ بأن المخاطر الإلكترونية يمكن أن تؤثر بشكل متزامن في مجموعة واسعة من مجالات الطيران وتنتشر بسرعة؛

وإذ تؤكد 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) ستعزز الإطار القانوني العالمي للتصدي للهجمات الإلكترونية ضد الطيران المدني الدولي بوصفها جرائم وبالتالي من شأن مصادقة الدول على نطاق واسع على تلك المواثيق أن يضمن ردع هذه الهجمات ومعاقبة مُرتكبيها في أي مكان تحدث من أنحاء العالم؛

وإذ تُعيد التأكيد على الأهمية والطابع المُلح لمعالجة الأمن الإلكتروني وتحسين الشبكة الإلكترونية فيما يتعلق بالنظم والبيانات والمعلومات الهامة في مجال الطيران المدني من التهديدات والأخطار الإلكترونية، بما في ذلك واجهة التفاعل المشترك بين منظومتي الطيران المدني والعسكري؛

وتُرَاعِي ضرورة العمل بصورة تعاونية من أجل وضع إطار فعال ومنسق وعالمي من أجل معالجة الأمن الإلكتروني في مجال الطيران، ودعم الأمن الإلكتروني وتحسين الشبكة الإلكترونية لمنظومة الطيران العالمية ضد الهجمات الإلكترونية التي قد تقوض سلامة و/أو أمن الطيران المدني؛

وإذ تُقر بالدور القيادي للإيكاو وبأعمالها في مجالي الأمن الإلكتروني وتحسين الشبكة الإلكترونية على مستوى مختلف التخصصات في مجال الطيران؛

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

وإذ تُقر بأهمية وضع نُظْم إدارة ومساءلة وطنية واضحة للأمن 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، وتُقدر قيمة المبادرات وخطط العمل والمطبوعات وغيرها من الوسائل الإعلامية في هذا المجال والمصممة للتصدّي للمسائل الخاصة بالأمن الإلكتروني بطريقة تعاونية وشمولية.

فإن الجمعية العمومية تُقر ما يلي:

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

٢- مناقشة الدول والجهات المعنية بقطاع الطيران اتخاذ الإجراءات التالية للتصدي للهجمات الإلكترونية ضدّ 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) تعيين سلطة مخوّلة لإدارة الأمن الإلكتروني في مجال الطيران، وتحديد معالم التفاعل بين هذه السلطة والوكالات الوطنية المعنية؛

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

د) إعداد إطار عام قوي لإدارة مخاطر الأمن الإلكتروني يستند إلى الممارسات المتبعة لإدارة مخاطر السلامة والأمن، واعتماد نهج قائم على تحليل المخاطر لحماية النُظْم والمعلومات والبيانات الهامة في مجال الطيران المدني من التهديدات الإلكترونية؛

هـ) رسم السياسات وإعداد الأدوات وتخصيص الموارد من أجل نُظْم الطيران الهامة لضمان تأمين هياكل هذه النُظْم من حيث التصميم وحمايتها وتحسينها، وأن تكون البيانات مؤمّنة ومناحة أثناء تخزينها وأثناء نقلها، وتنفيذ أساليب رصد النُظْم واكتشاف الهجمات الإلكترونية والإبلاغ عنها، ووضع وممارسة خطط التعافي من الهجمات الإلكترونية وإجراء استعراض تحليلي للهجمات الإلكترونية؛

و) تشجيع التنسيق بين الحكومات وقطاع الطيران فيما يتعلّق باستراتيجيات الأمن الإلكتروني للطيران والسياسات والخطط في هذا الشأن، فضلاً عن تبادل المعلومات للمساعدة على تحديد أوجه الضعف الأساسية التي يتعيّن معالجتها؛

- (ز) تشجيع التعاون المدني والعسكري فيما يتعلق باكتشاف وحماية ورصد نقاط الضعف المشتركة وتدفق البيانات على مستوى واجهات التفاعل بين منظومتي الطيران المدني والعسكري، والتعاون في سبيل التصدي للتهديدات الإلكترونية المشتركة والتعافي من الهجمات الإلكترونية؛
- (ح) 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؛
- (ط) تشجيع تصميم وتعميم ثقافة قوية في مجال الأمن الإلكتروني وعبر قطاع الطيران المدني؛
- (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؛
- (ك) مواصلة التعاون في وضع إطار عام للأمن الإلكتروني في الإيكاو وفقاً لنهج شامل وجامع وعملي ينضمّن السلامة الجوية وأمن الطيران والتسهيلات والملاحة الجوية والاتصالات والمراقبة وإدارة الحركة الجوية وعمليات الطائرات وصلاحيات الطائرات للطيران وغيرها من التخصصات اللازمة.

٣- تكليف الإيكاو بالقيام بما يلي:

- (أ) مواصلة التشجيع على اعتماد "اتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة المتصلة بالطيران المدني الدولي" (اتفاقية بيجين) و"البروتوكول المكمل لاتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات" (بروتوكول بيجين)؛ والتصديق عليهما على المستوى العالمي؛
- (ب) مواصلة التأكد من مراعاة وتنسيق المسائل المرتبطة بالأمن الإلكتروني وتحسين الشبكة الإلكترونية بشكل شامل من خلال آلية جديدة لدى الإيكاو من أجل معالجة الأمن الإلكتروني في مجال الطيران.

— انتهى —