



الجمعية العمومية - الدورة الأربعون اللجنة التنفيذية

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

تعزيز تنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران

(ورقة مقدّمة من فنلندا نيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء^١ والأعضاء
الآخرين في اللجنة الأوروبية للطيران المدني^٢)

الموجز التنفيذي	
عقب صدور قراري مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة رقمي ٢٣٠٩ (٢٠١٦) و ٢٣٩٦ (٢٠١٧)، فإن الموافقة على الخطة العالمية لأمن الطيران (GASeP) من جانب مجلس الايكاو تمثل خطوة رئيسية نحو تعزيز جهود الايكاو في الاستجابة العالمية للتهديدات ضد أمن الطيران وتحسينها. وتحت الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي/اللجنة الأوروبية للطيران المدني، الايكاو والدول وهيئات الطيران على الحفاظ على الزخم، حتى يمكن لأهداف الخطة العالمية لأمن الطيران أن تتحول، بدون تأخير، إلى نتائج عالمية حقيقية، ورفع المستوى العالمي لتنفيذ أمن الطيران.	
الإجراء: الإجراء المقدم إلى الجمعية العمومية يرد في الفقرة ٥.	
الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي (ج) - أمن الطيران والتسهيلات
الآثار المالية:	سيتم القيام بالأنشطة المشار إليها في ورقة العمل هذه في ضوء الموارد المتاحة في ميزانية البرنامج العادية عن الفترة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ و/أو من الاشتراكات الخارجة عن نطاق الميزانية.

^١ أستراليا، وبلجيكا، وبلغاريا، وكرواتيا، وقبرص، والجمهورية التشيكية، والدانمرك، وإستونيا، وفنلندا، وفرنسا، وألمانيا، واليونان، وهنغاريا، وأيرلندا، وإيطاليا، ولاتفيا، وليتوانيا، وكسمبورغ، ومالطة، وهولندا، وبولندا، والبرتغال، ورومانيا، وسلوفاكيا، وسلوفينيا، وإسبانيا، والسويد، والمملكة المتحدة.

^٢ ألبانيا، وأرمينيا، وأذربيجان، والبوسنة والهرسك، وجورجيا، وآيسلندا، وملدوفا، وموناكو، ومونتينيغرو، وجمهورية ماسيدونيا الشمالية، والنرويج، وسان مارينو، وصربيا، وسويسرا، وتركيا، وأوكرانيا.

المراجع:	<p>الخطة العالمية لأمن الطيران (GASeP)</p> <p>قرار الجمعية العمومية A39-18 - "بيان موحد بشأن سياسات الايكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران"</p> <p>ورقة العمل A40-WP/23 - "تنفيذ برنامجي التدقيق وفقا لنهج الرصد المستمر (CMA) - برنامجي التدقيق"</p> <p>ورقة العمل A40-WP/25 - "تنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران (GASeP)"</p> <p>ورقة العمل A40-WP/26 - "نتائج المؤتمر الرفيع المستوى الثاني لأمن الطيران (HLCAS/2)"</p> <p>ورقة العمل A40-WP/27 - "البيان الموحد بسياسات الايكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران"</p> <p>ورقة العمل A40-WP/32 - "تقرير عن استعراض نطاق ومنهجية البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقا لنهج الرصد المستمر (USAP CMA)"</p>
----------	--

١- المقدمة

- ١-١ في أكتوبر ٢٠١٦، وافق مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة (UNSCR) على القرار ٢٣٠٩. وهذا القرار - وهو أول قرار يخص حصرا لأمن الطيران - دعا الايكاو والدول المتعاقدة فيها أن تتخذ خطوات تتعلق بإنشاء وتحديث القواعد القياسية وجهود بناء القدرات، لهدف مواجهة التهديد العالمي المستمر للطيران المدني من الإرهاب.
- ٢-١ وفي ١٠ نوفمبر ٢٠١٧، اتخذت خطوة رئيسية إلى الأمام بالموافقة على الخطة العالمية لأمن الطيران من جانب مجلس الايكاو. ويشهد إعداد الخطة العالمية في سنة واحدة فقط - وهي أقصر من فترة الإعداد العادي للخطط العالمية المثيلة - يشهد على مدى إلحاح وأهمية مواجهة التحديات التي حددها قرار مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة رقم ٢٣٠٩، بالإضافة إلى بناء الاستجابة العالمية لمواجهة تهديدات أمن الطيران بشكل أعم وتحسينها.

٢- الحفاظ على تقدم الخطة العالمية لأمن الطيران

- ١-٢ وكجزء من قرارها الخاص بالموافقة على الخطة العالمية لأمن الطيران، حدد مجلس الايكاو أهدافا ترمي إلى التنفيذ الفعال لقواعد الأمن القياسية، بحيث تتحقق بحلول عام ٢٠٢٠ و ٢٠٢٣ و ٢٠٣٠. وتفيد هذه الأهداف في المساعدة للحفاظ على الزخم في تنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران. كما أن تحقيق هذه الأهداف سيعتمد ليس فحسب على الأداء المحسن للدول فرادى، وذلك في التنفيذ الفعال لهذه القواعد القياسية، بل أيضا على قدرة الايكاو الرامية للاستمرار في رصد التقدم وبشكل منسق بهدف تقييم التنفيذ الفعال من جانب جميع الدول الأعضاء. وتحقيقا لهذا الهدف، فإن الاقتراح الخاص بإصلاح البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقا لنهج الرصد المستمر الوارد في ورقة العمل A40-WP/32 هو أمر يلقي قدرا كبيرا من الترحيب.

- ٢-٢ ومن المهم أن تقوم الدول ليس فحسب بدعم الواحدة الأخرى، بل أيضا دعم جهود الايكاو في تحقيق أهداف الخطة العالمية لأمن الطيران والعناصر الأخرى في خارطة الطريق الخاصة بهذه الخطة، وهذا يعني الاستخدام الفعال للموارد المتاحة في ميزانية المنظمة للفترة الثلاثية ٢٠٢٠-٢٠٢٢، فضلا عن المشاركة النشطة للدول وهيئات الطيران، مثل المنظمات الإقليمية وشبه الإقليمية وجهات الصناعة، في تقديم الخبرة والمواد والدعم غير المادي. وبذلك، سنقوم معا وبشكل جماعي بضمان أن تقدم الخطة العالمية لأمن الطيران إنجازات عالمية حقا.

٣- تنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران في الإقليم الأوروبي

١-٣ كجزء من جهودها لتنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران وتمشيا مع قراري مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة وهما القرارين ٢٣٠٩ (٢٠١٦) و ٢٣٩٦ (٢٠١٧)، وكمساهمة في أولويات الإقليم الأوروبي وشمال الأطلسي (EU/NAT)، فإن الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي/اللجنة الأوروبية للطيران المدني (EU/ECAC) قد اتخذت خطوات ومبادرات عدة لتعزيز نظم أمن الطيران فيها والقيام بالاتصال مع الدول الأخرى غير الأوروبية في دعم تنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران.

٢-٣ عمل الدور النشط الذي تضطلع به المنظمات الإقليمية مثل الاتحاد الأوروبي واللجنة الأوروبية للطيران المدني في مجال أمن الطيران، على تسهيل تنسيق تدابير أمن الطيران على المستوى الأوروبي، فضلا عن تعزيز تنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران. ونتيجة لذلك، ارتفع مستوى التنفيذ الفعال لعناصر الطيران الحاسمة، وفي حالة الاتحاد الأوروبي واللجنة الأوروبية للطيران المدني وصل إلى المستوى المحدد كهدف الايكاو لعام ٢٠٣٠.

٣-٣ وتشمل أمثلة تنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران في الإقليم الأوروبي ما يلي:

أ) التعديل الأخير لتشريع أمن الطيران في الاتحاد الأوروبي وهو التعديل الذي اعتمد في ٢٣/١/٢٠١٩. ويشمل هذا التعديل إجراءات الأولوية في الخطة العالمية لأمن الطيران في مجالات تعزيز الإدراك بالمخاطر والاستجابة لها، وإعداد ثقافة الأمن والقدرة البشرية. وبوجه خاص، يعزز التشريع الجديد نظام الكشف عن المراجع الذي يعتبر ضروريا لمواجهة التهديد الداخلي بفعالية، كجزء من نهج متعدد الطبقات لتخفيف التهديد بما في ذلك تفتيش الأشخاص والبند المحمولة. ويشمل التشريع ذو الأولوية أيضا عناصر مهمة تتعلق بالإجراءات ذات الأولوية في الخطة العالمية لأمن الطيران، مثل الإجراءات الخاصة بتحسين الموارد التكنولوجية وتعزيز عمليات الابتكار؛

ب) كما أن برنامج العمل للجنة الأوروبية للطيران المدني للفترة ٢٠١٩-٢٠٢١ في مجال أمن الطيران، وهو البرنامج الذي وضعه المديرين العموميون للدول الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني يتمشى تماما مع أولويات الخطة العالمية لأمن الطيران لأن هذا أيضا ما حدث في الفترة الثلاثية الماضية (٢٠١٦-٢٠١٨). ويتضمن ذلك دعم دوله في إعداد المواد الإرشادية على أساس نهج قائم على المخاطر لأمن الطيران، وثقافة الأمن، ومعدات الأمن والإبلاغ عن الوقائع.

٤-٣ تتعاون بنشاط الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي/اللجنة الأوروبية للطيران المدني، والمنظمات الأوروبية مع جميع دول الايكاو، والشركاء الدوليين وأمانة الايكاو، في الجهود والمبادرات لتعزيز التنفيذ الفعال لقواعد الايكاو القياسية لأمن الطيران، وفي دعم مبادرة الايكاو الخاصة بعدم ترك أي بلد وراء الركب. وبوجه خاص، فإن مبادرات ملموسة لبناء القدرات مثل مشروع أمن الطيران المدني في أفريقيا وشبه الجزيرة العربية (CASE I)^١ وقريبا مشروع CASE II^٢، فضلا عن برنامج بناء القدرات للجنة الأوروبية للطيران المدني^٣ تقوم بدعم تنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران. وهذه الجهود هي بالإضافة

^١ قاعدة التنفيذ للمفوضية الأوروبية ١٠٣/٢٠١٩ بتاريخ ٢٠١٩/١/٢٣ التي عدلت قاعدة التنفيذ للمفوضية الأوروبية ١٩٩٨/٢٠١٥ فيما يتعلق بالتوضيح والتنسيق والتبسيط فضلا عن تعزيز بعض إجراءات أمن الطيران (النص يتعلق بالمنطقة الأوروبية الاقتصادية)، OJ L 21, 24.1.2019، الصفحات ١٣ إلى ٢٢.

^٢ مؤل الاتحاد الأوروبي ونفذت اللجنة الأوروبية للطيران المدني مشروع CASE في ٢٠١٦، لفترة أربع سنوات، وغرض المشروع هو دعم الجهود من جانب الدول الشريكة في أفريقيا وشبه الجزيرة العربية، لتخفيف التهديدات ضد الطيران المدني، ولتحسين مستوى الالتزام لمتطلبات الايكاو، مع التركيز بقوة على إجراءات مراقبة النوعية.

^٣ مؤل الاتحاد الأوروبي ونفذت اللجنة الأوروبية للطيران المدني مشروع CASE II المقرر أن يبدأ في صيف عام ٢٠٢٠.

^٤ بدأ في عام ٢٠٠١ تنفيذ برامج التدقيق وبناء القدرات في اللجنة الأوروبية للطيران المدني، وذلك لمنفعة دول اللجنة البالغ عددها ٤٤ دولة عضو وفتح باب الدخول لدول أخرى في الاتحاد الأوروبي وشمال الأطلسي في عام ٢٠١٨.

إلى أنشطة واسعة النطاق لبناء القدرات من جانب الدول الأوروبية والمنظمات كل على حدة التي تتخذ من الإقليم مقرا لها، وذلك على أساس ثنائي وأساس متعدد الأطراف.

٤- تعظيم الآثار الناتجة عن أنشطة بناء القدرات

١-٤ أوصى المؤتمر الرفيع المستوى الثاني لأمن الطيران في نوفمبر ٢٠١٨ أن تضع الايكاو خريطة للموارد الحالية لبناء القدرات ومقدمي هذه الموارد، للحصول على فهم شامل للقدرات المتاحة، ووضع خريطة لأنشطة بناء القدرات المقدمة والمستمرة والمخططة، حتى يتم الحصول على نظرة عامة شاملة للموقف. ولاحظ المؤتمر الرفيع المستوى الثاني لأمن الطيران أيضا أهمية جهود الايكاو بشأن التدابير رفيعة المستوى لإحداث التزام سياسي من الدول المنتفعة وفوائد مستمرة للمساعدة المقدمة.

٢-٤ ودعما لدعوة الخطة العالمية لأمن الطيران إلى زيادة المساعدة، والجهود المذكورة في الفقرة ٣-٣ من ورقة العمل هذه، فإن الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي/اللجنة الأوروبية للطيران المدني والمنظمات الإقليمية تحت الايكاو على تنفيذ توصيات المؤتمر الرفيع المستوى الثاني لأمن الطيران المذكورة أعلاه، وذلك لتسهيل هذه الجهود.

٥- الخلاصة

١-٥ تُدعى الجمعية العمومية إلى ما يلي:

- أ) أن ترحب بالبدء السريع للخطة العالمية لأمن الطيران بعد قرار الدورة ٣٩ للجمعية العمومية للايكاو؛
- ب) أن تعيد تأكيد التزامها بتحقيق الأهداف العالمية للتنفيذ الفعال كما وردت في خارطة الطريق للخطة العالمية لأمن الطيران؛
- ج) أن تطلب من أمانة الايكاو إنشاء آلية للإبلاغ عن التقدم تشجع فيها الدول على الحفاظ على الزخم في تنفيذ التدابير ذات الأولوية المتفق عليها والإجراءات والمهام المذكورة في الخطة العالمية لأمن الطيران وإظهار التقدم المحرز نحو تحقيق أهداف الخطة؛
- د) الإدراك بالعمل الذي أجرته أمانة الايكاو بالتشاور مع الدول المتعاقدة لاستعراض مجال ومنهجية البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقا لنهج الرصد المستمر الواردة في ورقة العمل A40-WP/32 وذلك كموضوع من مواضيع الأولوية؛
- هـ) تحت أمانة الايكاو على القيام بتوفير الموارد المتاحة لتنفيذ جميع عمليات التدقيق اللازمة للقياس الفعال لتنفيذ الأهداف المتفق عليها عالميا في خارطة الطريق الخاصة بالخطة العالمية لأمن الطيران وأن تشجع الدول الايكاو في عملياتها لتدقيق أمن الطيران من خلال توفير الموارد الإضافية؛
- و) تحت أمانة الايكاو على تنفيذ توصيات المؤتمر الرفيع المستوى الثاني لأمن الطيران وبوجه خاص في بناء رأى شامل عن أنشطة بناء القدرات وفي إجراء تدابير رفيعة المستوى لبدء تنفيذ الالتزام السياسي من الدول المنتفعة، كما لوحظ في الفقرة ٤-١ من ورقة العمل هذه؛
- ز) تشجع الدول على دعم بعضها البعض على تنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران؛
- ح) والاعتراف بجهود الإقليم الأوروبي في تنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران وباستجابته للأقاليم والدول الأخرى في التنفيذ الفعال للخطة العالمية.