



## الاجتماع الثالث للمدراء العاميين لهيئات الطيران المدني في منطقة الشرق الأوسط (DGCA-MID/3)

(الدوحة، قطر، 27-29 ابريل 2015)

### البند السادس: أمن الطيران والتسهيلات

#### الطلبات المقدمة من الدول لتشديد التدابير الأمنية

(مقدمة من دولة قطر)

#### الموجز

تنظر ورقة العمل هذه المتعلقة بأمن الطيران في مسائل ذات صلة بالبند السادس من جدول الأعمال: الطلبات المقدمة من قبل بعض الدول بشأن تشديد التدابير الأمنية لتطبيقها في دول أخرى و الطرق التي تم من خلالها تقديم الطلبات.

يرد الإجراء المعروض على المؤتمر في الفقرة 2.

### 1. مقدمة

1.1. لوحظ في الفترة الأخيرة توجه بعض الدول الأعضاء في منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) صوب تقديم طلبات لدول أخرى أعضاء داخل منظمة الإيكاو بشأن تطبيق تدابير أمنية إضافية علاوة على التدابير المطبقة و ذلك مراعاة لتطبيق المعايير و الممارسات الموصى بها (SARPs) المتضمنة في الملحق 17. و قد يأتي تقديم هاته الطلبات نتيجة لتقييم التهديدات و المخاطر الذي تجريه الدولة المقدمة للطلب و عادة ما يتم تقييم رحلات معينة تشغل خدماتها الجوية مباشرة داخل حدود الدولة المقدمة للطلب

1.2. يسمح (المعيار رقم 2.4.1)- أمن الطيران المتضمن في الملحق 17 بتقديم هذه الطلبات شريطة توفر الدولة المستقبلية للطلب على إمكانية تطبيق التدابير الأمنية الإضافية "بشرط أن تكون قابلة للتطبيق و التنفيذ". و يقضي المعيار كذلك "بأن تأخذ الدولة المقدمة للطلب التدابير البديلة التي تقدمها الدولة المستقبلية للطلب بعين الاعتبار ما دامت البدائل معادلة للتدابير المطلوبة".

## 2. الوضع الحالي و نتائجه

2.1. ما يحدث للأسف في أرض الواقع يتمثل في أن الدولة المقدمة للطلب لا تقوم في أغلب الأحيان بمشاركة المعلومات التي توصلت إليها بشأن التهديدات التي دفعتها لإجراء تقييم المخاطر مع الدولة المستقبلية للطلب و بالتالي قد لا تتفق هذه الأخيرة مع نتائج تقييم التهديدات و المخاطر عند التوصل بها. في حالة الاختلاف على تقييم المخاطر، قد تعترض الدولة المستقبلية للطلب على تطبيق أية إجراءات أمنية إضافية، لا سيما إذا لم تفضي تدقيقات البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران المدني (USAP) إلى أية مؤشرات واضحة لنقص في مستوى التطبيق الفعال (LEI) من جانب الدولة المستقبلية للطلب. كما أن هناك عامل آخر قد يزيد الموضوع تعقيدا و هو احتمال أن تتسبب التدابير الأمنية الإضافية في خلل تشغيلي و بالتالي تحمل الدولة المستقبلية للطلب أعباء مادية كبيرة جراء ذلك. قد تقوم الدولة المقدمة للطلب بتحمل التكاليف الناجمة عن تطبيق التدابير الأمنية داخل حدود الدولة المستقبلية للطلب، كواحدة من الحلول المقترحة للحد من الاعتراض على التنفيذ.

2.2. تم وضع (المعيار رقم 2.4.1)- أمن الطيران المتضمن في الملحق 17 في الأصل لتطبيق التدابير الإضافية على رحلة أو رحلات محددة بناءً على تصاعد التهديدات على تلك الرحلات، على أساس الرجوع إلى تطبيق التدابير الأمنية كما كان عليه الوضع سابقا و ذلك فور انقضاء فترة تصاعد التهديدات. بعبارة أخرى، يتم تعيين فترة محددة لتطبيق التدابير الأمنية الإضافية، إلا أن التجربة العملية كشفت في حالات عديدة على أنه فور تطبيق التدابير الأمنية الإضافية، تصر الدول المقدمة للطلب على مواصلة تطبيقها بصفة مستمرة و بالتالي تغدو تدابير أمنية دائمة. في هذه الحالة، تكون الدول المقدمة للطلب قد أحدثت فعليا معايير و ممارسات موصى بها إضافية مما يعتبر بمثابة التلاعب بالإجراء المعمول به داخل المنظمة لتعديل ملاحق الإيكاو.

2.3. في حالة عدم التوصل إلى اتفاق بين الدول بشأن طبيعة التدابير الأمنية المطلوبة، تضطر الدولة المقدمة للطلب إلى الضغط على كل الناقلات الجوية المشغلة للرحلات المنطلقة من الدولة المستقبلية للطلب نحوها لتطبيق تدابير أمنية إضافية على تلك الرحلات. بالمثل، تضطر الناقلات الجوية إلى تطبيق التدابير الأمنية الإضافية لضمان الاستمرار في تشغيل الرحلات المتوجهة صوب الدول المقدمة للطلب. و بالتالي، قد تعتبر بعض الدول أن إلزام ناقلاتها الجوية هو إجراء أحادي الجانب، خارج حدود الدولة، تمييزي بطبيعته، و مخالف لروح اتفاقية شيكاغو (Chicago Convention).

2.4. يتضمن القرار رقم 15-38 للجمعية العمومية للإيكاو بيانا موحدًا يقضي بالاستمرار في سياسات الإيكاو المتعلقة بأمن الطيران. و يعتبر الاستمرار في هذه السياسات تأكيدا لمسؤولية الإيكاو تجاه تسهيل الاستدامة في تطبيق الحلول الموحدة للقضايا التي قد تنشأ بين الدول الأعضاء و التي تمس تشغيل الطيران المدني الدولي، وثيقة (A38-15، الملحق أ، الفقرة 5). و يشير البيان الموحد للسياسات المستمرة إلى أن الجمعية العمومية للإيكاو دعت الدول الأعضاء، مع احترام سيادتها، إلى الحد من تعطيل حركة النقل الجوي الناجم عن الالتباس أو التأويل الخاطئ للمعايير و ذلك عن طريق تنسيق الإجراءات لغرض التطبيق الفعال للمعايير و الممارسات الموصى بها (SARPs) و الإرشادات. كما دعت الجمعية العمومية للإيكاو في دورتها الثامنة و الثلاثون الدول الأعضاء، عند تقديم طلب لدولة أخرى يقضي بتطبيق التدابير الأمنية لحماية طائراتها المحلقة داخل حدود تلك الدولة، إلى أن تأخذ بعين الاعتبار كافة التدابير الأمنية المعمول بها في الدولة المستقبلية للطلب و الاعتراف بتكافؤ تلك التدابير، عند الاقتضاء.

2.5. يتعلق مجال التركيز الاستراتيجي السادس لاستراتيجية الإيكاو الشاملة لأمن الطيران (ICASS)، التي تم تطويرها في سنة 2013، بموضوع " تعزيز الاعتراف المتبادل بنظم أمن الطيران". و تدعو استراتيجية الإيكاو (ICASS) إلى تولي زمام المبادرة بإنشاء أنظمة للاعتراف المتبادل بهدف مساعدة الدول على التوصل إلى ترتيبات تعود بالنفع على جميع الأطراف بما في ذلك إجراء المحطة الوحيدة للكشف الأمني. يعتبر هذا الإجراء من بين الأهداف الاستراتيجية التي تسعى منظمة الإيكاو إلى تحقيقها منذ عدة سنوات حيث يرجى منه الحد من ازدواجية التدابير. تم ضم المسائل الحديثة المتعلقة بمواضيع "الاعتراف بالتبادل" و

"تلافي الازدواجية غير الضرورية"ضمن الملحق 17(التعديل 14، الممارسة الموصى بها 2.4.9، و بالتالي يعتبر السماح بتفاهم الحالات التي تقدم فيها بعض الدول تطبيق تدابير أمنية خارج مناطق اختصاصها منافيا لمضامين هذه الاستراتيجيات.

### 3. الإجراء المطلوب من الاجتماع

3.1 يدعى الاجتماع إلى القيام بما يلي:

(أ) الإحاطة علما بالمعلومات الواردة في هذه الورقة؛

(ب) تضمين استنتاجات الاجتماع لتوجيه للإيكاو يقضي بأدائها لمهامها التنسيقية و التسهيلية لحل القضايا بين الدول الأعضاء وفقا للوثيقة A-38-15 واستراتيجية الإيكاو الشاملة لأمن الطيران (ICASS)، بالإضافة إلى حث الدول الأعضاء على تجنب ازدواجية تدابير أمن الطيران، الاعتراف بتكافؤ التدابير الأمنية في دول أخرى، و الابتعاد عن اتخاذ الإجراءات الأحادية الجانب، خارج حدود الدولة، و الإجراءات ذات الطابع التمييزي.

-أنتهى-