



الجمعية العمومية — الدورة السابعة والثلاثون اللجنة التنفيذية

البند رقم ١٣ من جدول الأعمال: سياسة الأمن

الاتفاقيات ومذكرات التفاهم للدول الأعضاء في مجال الأمن والتسهيل
(ورقة مقدمة من كولومبيا)

الموجز التنفيذي	
<p>ترمي ورقة العمل هذه إلى إبراز الأهمية المتزايدة لتطوير مطارات التجميع مثل مايكيتيا، وبوغوتا، وبنما، وليما، وساو باولو، وسان خوسي دي كوستكا ريكا، وسان سلفادور وأخرى بغرض تحقيق التسهيل، والكفاءة واقتصاد النقل الجوي.</p> <p>الإجراء: يرجى من الجمعية العمومية الأخذ علماً بأهمية رصد إعداد وتنفيذ لجان التسهيل الوطني وأمن الطيران ومناقشة كيفية تحقيق التنسيق الإقليمي وتبسيط النظام عن طريق الإجراءات الموحدة التي تنظمها اتفاقيات تعاون في الدول.</p>	
الأهداف الاستراتيجية:	ورقة العمل هذه مرتبطة بالهدف الاستراتيجي B – الأمن – تعزيز أمن الطيران العالمي والهدف الاستراتيجي D – الكفاءة – تعزيز كفاءة عمليات الطيران.
الآثار المالية:	لا يوجد.
المراجع:	Annex 17 – Security, Standard 4.4.2 Doc 8973, <i>Security Manual for Safeguarding Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference</i> , Volume 4 – Preventive Security Measures Doc 9902, <i>Assembly Resolutions in Force (as of 28 September 2007)</i> 7th Meeting of GESPAA on 3 to 5 December 2007 in Panama City, Panama (Aviation Security and Facilitation Initiative, Green Light Program – Programa Luz Verde)

١- المقدمة

١-١ طرأت تغييرات هامة على قطاع النقل الجوي مثل عولمة الأسواق، والمنافسة من أنواع النقل الأخرى، وتحرير النقل الجوي واندلاع حرب الأسعار بين شركات الطيران.

٢-١ وقد حملت هذه التغييرات الجهات الفاعلة في نظام الطيران المدني على بلورة مهارات وكفاءات جديدة. وبالمثل، من الواضح أنه يجب أن تتأكد الدول من أن مطاراتها تقع في أماكن آمنة في القطع الأرضية الجديدة وتعتمد النماذج اللازمة لإدارة الطلب الجديد نتيجة التزايد الكبير لعدد الركاب في الإقليم.

٣-١ إن معضلة أمن الطيران مقابل التسهيل تدعو إلى اتباع نهج ابتكاري وإبداعي مما يضمن الوفاء بالقواعد القياسية عند زيادة الكفاءة. وفي نصف الكرة الغربي، تتطور مطارات التجميع مثل مايكيتيا، وبوغوتا، وبنما، وليما، وساو باولو، وسان خوسي دي كوستكا ريكا، وسان سلفادور وأخرى، حيث يرمي التسهيل إلى تعزيز الكفاءة واقتصاد النقل الجوي. ولتحقيق هذا الغرض، لابد من وضع آلية جديدة، استنادا إلى القاعدة القياسية ٤-٤-٢ من الملحق ١٧، حيث قد يُمنح الركاب القادمين من بعض المطارات أو مطارات التجميع "الضوء الأخضر" لتيسير الكشف الأمني عندما يكونون في مرحلة العبور أو التحويل متجهين نحو رحلة جوية مختلفة.

٤-١ غير أن وثيقة الإيكاو (Doc 8973) "لليل الأمن لحماية الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروع" لا تحدد القواعد القياسية الإجرائية الدنيا لإثبات صحة الكشف الأمني على الركاب المحولين، وهو ما يقتضي موافقة الدول الأعضاء التي أبرمت هذا الاتفاق المتعلق بالتسهيل.

٢- التحليلات

١-٢ من المهم أن تنظر الدول في أفضل الممارسات والتكنولوجيات اللازمة لتنسيق، وتبسيط وإقرار الإجراءات المتعلقة بالأمن، والجمارك والهجرة. وتشمل أفضل الممارسات جميع عوامل سلسلة النقل الجوي.

٢-٢ وفي هذا الصدد، من الضروري الأخذ في الحسبان أنه ينبغي أن يشمل التسهيل كل وسيلة ممكنة لتبسيط الإجراءات وتسريع وتيرة التخليص الخاصة بدخول الطائرة، وتحويل ومغادرة الطائرة، والطاقم، والركاب، والأمتعة، والبريد، والإمدادات، مع إزالة العوائق غير اللازمة وحالات التأخير في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي.

٣-٢ وبناء عليه، تتمثل الاعتبارات الرئيسية فيما يلي:

- مراقبة الحدود: الجمارك والهجرة
- الضوابط الأمنية
- تخليص الركاب وصعودهم إلى الطائرة - شركات الطيران
- دفع رسوم المطارات
- المعلومات عن الركاب

٤-٢ ويرمي التسهيل إلى خفض الاضطرابات وحالات التأخير التي تشوب المراقبة الأمنية والإجراءات المتعلقة بعمليات الطيران المدني إلى الحد الأدنى، لكن دون تقليص مستوى فعالية المراقبة الأمنية والإجراءات. وقد حملت الإيكاو كل دولة الالتزام، في القاعدة القياسية ٤-٤-٢ من الملحق ١٧، للتأكد من إجراء الكشف الأمني على الركاب المحولين وأمتعتهم اليدوية قبل صعودهم إلى الطائرة، ما لم تضع عملية تحقق وتنفذ باستمرار الإجراءات، بالتعاون مع الدولة العضو الأخرى عند الضرورة، للتأكد من الكشف الأمني على أمتعة الركاب اليدوية على مستوى ملائم في نقطة المنشأ وحمايتها في وقت لاحق من التدخل غير المرخص له في المطار الأصلي إلى الطائرة المغادرة في مطار التحويل. وتكتسي القاعدتان القياسيتان ٤-٤-٣ و ٤-٤-٤ أيضا أهمية في هذا الصدد.

٥-٢ وكثيرة هي البلدان التي لديها مزيج من الركاب أو يجب عليها أن تجري كشفاً أمنياً على الركاب نظراً لعدم تنفيذ القاعدة القياسية ٤-٤-٢. وحتى في حالة تطبيق هذه القاعدة، يمكن تطبيق عمليات التفتيش في نقاط المنشأ لتعزيز الكفاءة. وفي ظل هذه الظروف، سيكون من المناسب وضع بعض أنواع الإجراءات الموحدة للجميع. ومن شأن ذلك أن يدعم القواعد القياسية، ويحسن مستوى الكفاءة ويعزز مستوى الأمن عموماً.

٦-٢ ويقضي اقتراحنا بصياغة آلية تفتيش أمني للدول التي تصبح بشكل طوعي أطرافاً في مذكرة تفاهم متعددة الأطراف تحدد الشروط العامة لبرنامج الضوء الأخضر. ويمكن عقد اجتماع لإعداد بروتوكول مقبول على حد أدنى فيما يخص مستوى أمن الطيران الذي تلتزم به الدول الموقعة على مذكرة التفاهم فيما يخص برنامج الكشف الأمني المتعلق بالضوء الأخضر.

٧-٢ وفي إطار هذا البرنامج، سينفذ البروتوكول في الدول من طرف فريق خبراء سيتحقق من امتثال القواعد القياسية الأمنية الدنيا ويعطي "الضوء الأخضر" إلى الركاب القادمين من دولة تقع في الإقليم الذي تشملته القاعدة القياسية ٤-٤-٢ من الملحق ١٧ عند السفر إلى الدول الأخرى الأطراف في مذكرة التفاهم في ذلك الإقليم. ومن شأن ذلك أن يبسر تدفقات العبور بواسطة مطارات التجميع. وسيكون من الضروري تحديد تواتر عمليات التفتيش الميدانية في ضوء التهديدات المحددة في إقليم أو بلد ما، ومستوى المخاطر، والطلبات من الدول أو متطلبات المراقبة.

٣- الإجراءات المقترحة

١-٣ يرجى من الجمعية العمومية القيام بما يلي:

- أ) تقييم هذا المقترح، بحيث يمكن تنفيذه وتمكين كل بلد من تنسيق استجابته للتغييرات المستمرة في إدارة وأمن الطيران المدني، ودعم القواعد القياسية الأمنية مع الإبقاء على روح الكفاءة والمنافسة؛
- ب) الموافقة على المبادرة المتعلقة بإنشاء فريق عامل من خبراء الدول لصياغة مذكرة تفاهم، والقواعد القياسية الأمنية الدنيا المقبولة وإجراءات التحقق لإعطاء "الضوء الأخضر".

- انتهى -