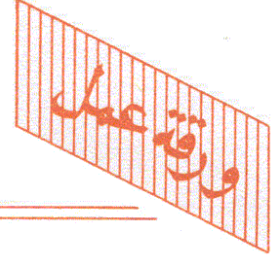




منظمة الطيران المدني الدولي



الجمعية العمومية – الدورة الخامسة والثلاثون

اللجنة التنفيذية واللجنة الاقتصادية

البند ١٤ : أمن الطيران

البند ٢٩ : التيسير

S.A.F.E.

استراتيجية منظمة السياحة العالمية

لتعزيز الأمن والتيسير

موجز

الجمعية مدعوة إلى:

الإطلاع على آراء منظمة السياحة العالمية بشأن ضرورة دمج التيسير مع الأمن، من أجل التخفيف من إزعاج المسافرين وضبط التكاليف الأمنية وتقديم المساعدة في التخفيف من عبء التكاليف الأمنية للبلدان النامية؛

الإطلاع على عمل منظمة السياحة العالمية في مجال السلامة والأمن والتيسير للسياح، وعلى التطور المتناسك لهذا العمل ضمن استراتيجية تعزيز الأمن والتيسير (S.A.F.E.)؛

الموافقة على أنه ينبغي للمنظمة الدولية للطيران المدني أن تستكشف مع منظمة السياحة العالمية سبل زيادة التعاون في ميدان الأمن والتيسير، كما يُبين في هذه الورقة.

إجراءات الجمعية ترد في الفقرة ٢٥.

¹ قدمت منظمة السياحة العالمية النسخ العربية والانجليزية والفرنسية والاسبانية والروسية.

مقدمة

١- لقد أصبحت السياحة^٢ إلى حد بعيد عرضة لأعمال الإرهاب، مع ما يتسبب به ذلك من آثار اقتصادية سلبية ضخمة ونتائج اجتماعية مدمرة. فخطر الإرهاب القائم هو سمة متعاظمة من سمات السياحة في العالم أجمع، بينما تتواصل أعمال إجرامية وجنائية أخرى ضد السياح. وفي الوقت نفسه، على الرغم من الانتكاسات المؤقتة، ثمة اعتراف واضح بتعاظم قطاع السياحة على المدى البعيد، مع تركيز خاص على الأسواق الناشئة والأقل نمواً. ويتمثل التحدي في إنشاء أنظمة مشددة للأمن العالمي، على أن يتم ذلك بطريقة تيسر تدفق السياح وتصورون كرامتهم وتكفل أنه يمكن لكافة البلدان، لاسيما أفقرها، المشاركة بنشاط في هذه الأنظمة بمهارة قدراتها البشرية والتكنولوجية والمالية.

٢- ثمة تضايف متين بين الطيران والسياحة. وهناك علاقة وثيقة بين الأنماط العالمية واتجاهات أعداد السياح الدوليين (وهم مسجلون لدى منظمة السياحة العالمية) وعدد المسافرين الدوليين (وهم مسجلون لدى المنظمة الدولية للطيران المدني)، على الرغم من أن نمو عدد السياح الوافدين في العقد الأخير قد فاق نمو عدد ركاب الطائرات. فقد بدأ تسيير الكثير من الطرق الجوية واستمر بفضل الطلب من سياحة الأعمال ونمو تنامي أسواق الترفيه. وفي المقابل، هناك طرق جوية أخرى، لاسيما ما يُسيّر برحلات تشارتر والطيران بأسعار متهاودة، أوجدت تيارات سياحية جديدة. وبالنسبة للبلدان الفقيرة، يعتبر توافر خدمات جوية جيدة بتكلفة منخفضة شرطاً أساسياً لنمو التصدير السياحي^٣.

٣- نتيجة لهذا التضايف، يمثل السفر والسياحة حالياً قطاعاً اقتصادياً عالمياً ضخماً. وأصبحت السياحة تولد، بشكل مباشر أو غير مباشر، مساهمة في الناتج المحلي الإجمالي وفي فرص العمل والاستثمار تفوق مساهمة معظم الأنشطة الاقتصادية الأخرى. ويصح ذلك على وجه الخصوص في البلدان النامية والناشئة حيث تعتبر السياحة النشاط الرئيس في قطاع الخدمات ومحفزاً فعالاً ملحوظاً للمساواة بين الجنسين، ولتشغيل الشباب، وانتعاش الأرياف، وصون الثقافة والطبيعة.

٤- وبالتالي فإن الانتهاكات الكبرى لأمن الطيران والسياحة ليست مبعث قلق مباشر كمأساة بشرية، إذ أن لها تفرعات أوسع نطاقاً في الاقتصاد العالمي، لاسيما في اقتصادات العديد من البلدان النامية.

٥- وتؤثر الأغلبية الساحقة لأعمال التدخل غير المشروع في الطيران المدني على السياح كمسافرين. كما أنه غالباً ما يكون المسافرون جواً هدفاً مباشراً للأعمال الإرهابية في المرافق والمواقع السياحية خارج محيط المطارات. وفي نفس الوقت، يعتبر التدفق السريع للمسافرين عبر الحدود والمطارات مسألة حاسمة تهم كلا من الطيران والسياحة. لذلك فإن منظمة السياحة العالمية تؤيد عموماً برامج (إيكاو) للأمن والتسيير. وفي هذا الصدد، تود منظمة السياحة العالمية، إذ تؤيد كلياً الإعلان الصادر عن المؤتمر الوزاري حول أمن الطيران الذي عقده إيكاو في شباط/فبراير ٢٠٠٢، أن تلتفت الانتباه بصورة خاصة إلى العناصر الآتية:

^١ السفر بداعي العمل أو الترفيه وما اتصل به من خدمات للمسافرين في المنشأ أو المقصد.

^٢ لهذا السبب، اقترحت منظمة السياحة العالمية على المؤتمر العالمي للنقل الجوي مفهوم "الطرق الأساسية للتنمية السياحية" كآلية لتوفير الدعم للخدمات الجوية من البلدان الفقيرة وإليها، من أجل تعزيز صادراتها السياحية. وهذا ما نتدارسه حالياً المنظمة الدولية للطيران المدني ومنظمة السياحة العالمية.

- الحرص على تنفيذ التدابير الأمنية بأكثر الطرق فعالية من حيث التكلفة، لتجنب الإلقاء بأعباء غير ضرورية على كاهل الطيران المدني؛
- الحرص، قدر الإمكان، على كون التدابير الأمنية لا تعرقل أو تحول دون تدفق المسافرين أو الشحن أو البريد أو الطيران؛
- الحرص على تنفيذ التدابير الأمنية بطريقة موضوعية لا تمييز فيها على أساس الجنس أو العرق أو الدين أو الجنسية؛
- استعادة ثقة الناس بالسفر جوا وإنعاش صناعة النقل الجوي.

٦- وتود منظمة السياحة العالمية أن تتوثق قدر الإمكان العلاقة بين الأمن والتيسير في استراتيجيات النقل الجوي والسياحة الوطنية والإقليمية. كما تعتقد المنظمة أن تعاوننا أوثق بينها وبين إيكاف في هذه المسائل من شأنه أن يحسن التدابير الأمنية ويعزز التيسير ويضبط التكاليف، لاسيما بالنسبة لأفقر بلدان العالم. وواقع الأمر هو أنه على الرغم من البيانات الرسمية والنوايا الطيبة، تتعاضد التكاليف على مزودي السياحة والسياح أنفسهم، ويتدهور التيسير، وباتت البلدان الفقيرة معرضة لخطر التخلف أكثر في قطاع اقتصادي يبعث فيها أكبر قدر من الأمل للخروج من فخ الفقر.

ضبط التكاليف والإزعاج

٧- بالنسبة لمسألة التكاليف، ترى منظمة السياحة العالمية أن الأمن في نهاية المطاف هو مسؤولية حكومية وأنه لا ينبغي للتكاليف الأمنية أن تلقي بعبء لا لزوم له على السياحة. وهذه الآراء تعكس نهج إيكاف إزاء النقل الجوي. فلقد اعتمد مجلس إيكاف في حزيران/يونيو ٢٠٠٤ إضافة إلى سياسات إيكاف بشأن الرسوم المفروضة بدل خدمات المطارات والملاحة الجوية (وثيقة إيكاف ٩٠٨٢)، وهي تنص على أنه "ينبغي ألا يتحمل الطيران المدني أي تكاليف تزيد عن تكاليف وظائف الأمن العامة التي تقوم بها الدول، مثل مهام الشرطة العامة وجمع المعلومات والأمن القومي"، الأمر الذي يشكل خطوة إيجابية إلى الأمام. وتؤيد منظمة السياحة العالمية أيضا المواد الإرشادية الموجودة بشأن الرسوم الأمنية في سياسات إيكاف (الفقرة ٢٩ من الوثيقة ٩٠٨٢)، وتقدر لإيكاف مواصلة العمل بالنسبة لإعطاء أولوية قصوى لتوزيع تكاليف تدابير أمن الطيران واسترجاعها (A35-WP/10,EC/2). ومن شأن التكاليف الإضافية المفروضة على السياح أن تحدث أثرا يعيق حركتهم، بل أنها قد تؤدي، في الكثير من الأسواق حيث تتوقف السياحة إلى حد بعيد على الأسعار، إلى تقلص فعلي لمجموع العائدات السياحية وما يقترن بذلك من ضرائب تجبي.

٨- ويساور منظمة السياحة العالمية قلق خاص بالنسبة لعبء التكاليف الملقى على البلدان النامية جراء التدابير الأمنية الجديدة. فالبلدان الفقيرة التي تزرع تحت ديون هائلة، وتكاليف الصحة الأساسية، والمرافق الصحية، والتغذية، والتعليم، ينبغي ألا تخضع لأعباء إضافية تتمثل بالتكاليف الأمنية من أجل التوصل إلى مقاييس النظام الدولي التي لا تتوخاها في ظروف عادية. وثمة جانبان لهذا الأمر: فمن جهة، هناك تكاليف التجهيز، وتدريب الموظفين، وتشغيل المعدات الأمنية وصيانتها؛ ومن جهة أخرى، هناك تكاليف إعداد ومعالجة وثائق السفر التي تقرأها الآلات، وهي بالتالي معززة للقياس الحيوي.

٩- أما بالنسبة للمعدات الأمنية، فثمة حاجة للحرص على الحفاظ على حد أدنى من المقاييس العالية، على أن تتناسب الآلية المستخدمة مع محيط وجودها، بما في ذلك مستوى الحركة والتكلفة النسبية للموارد البشرية. وثمة واقع آخر، وهو أن التكنولوجيا والتدريب يتطلبان عادة استخدام العملة الأجنبية، وهي ليست متوافرة. وفي نفس الوقت، قد يتسنى الاقتصاد في الإنفاق بسبب وفرة الحجم، وقد تتحسن ظروف الأمن والتيسير للسياح، إذا طبقت الآلية نفسها على المرافق السياحية وعلى المواقع بحد ذاتها كما في المطارات.

١٠- وبالنسبة لوثائق السفر، اعتمدت لجنة إيكاف للنقل الجوي في أيار/مايو ٢٠٠٣ "مسودة" لتعميم قابلية التبادل عالمياً لتكنولوجيا القياس الحيوي في جوازات السفر وغيرها من وثائق السفر، لأغراض الوثائق بمساعدة الآلات، الأمر الذي قد يمثل خطوة هامة إلى الأمام في تحقيق التوازن المناسب بين التعجيل في تدفق المسافرين والاحتياجات الأمنية الراهنة. ومتابعة لهذه "المسودة"، أوصت شعبة إيكاف للتيسير في نيسان/أبريل ٢٠٠٤ باعتماد مقاييس جديدة وممارسات موضع توصية تشمل مقياس أن تباشر كل الدول بإصدار فقط ما يمكن قراءته آلياً من جوازات السفر وتأثيرات الدخول ووثائق السفر الرسمية. وفي حزيران/يونيو ٢٠٠٤ اتخذ الاتحاد الدولي للنقل الجوي قراراً مماثلاً يقضي بفرض إصدار تذاكر إلكترونية دون غيرها للنقل الجوي قبل نهاية ٢٠٠٧.

١١- تؤيد منظمة السياحة العالمية هذه العملية عموماً، وتشعر أنه، كما هي الحال بالنسبة للمعدات الأمنية، قد تجد بعض الدول جدوى في تعميم مفهوم قابلية تبادل القدرة على القراءة الآلية وتكنولوجيا القياس الحيوي ذي الصلة لكي يشمل البواخر السياحية (حيث أصبح القياس الحيوي مستخدماً في ركوب الباخرة مجدداً في محطات المرور) والمرافق والمواقع السياحية التي تقع على أراضيها. ومن شأن ذلك أن يخفف من العبء على الإدارة وأن يسهل الزيارة للسائح. وفي هذا الصدد، ليس هناك في الدول المنفردة أي معلومات تقريبا عن قابلية العمل بتكنولوجيا القياس الحيوي أو تطبيقها على وثائق السفر التي تقرأ آلياً، لاسيما في البلدان النامية حيث تدفقات السياح منخفضة والموارد محدودة (وحيث سوف تتكبد شركات خطوطها الجوية تكاليف التحول بنسبة ١٠٠ في المئة إلى التذاكر الإلكترونية).

١٢- وتعتقد منظمة السياحة العالمية أنها كي تساعد في التنفيذ على نطاق واسع "ولكي تحرص على تنفيذ التدابير الأمنية بالطريقة الأكثر فعالية من حيث التكلفة"، قد يساعد كثيراً كلا من إدارة السياحة وإدارة الطيران أن تعمم بعض التوجيهات وأرقام التكاليف العامة بشأن تعزيز القياس الحيوي لوثائق السفر التي تقرأ آلياً. وإذا توافرت هذه المعلومات، يمكن اتخاذ خطوات لتوفير الموارد وتطوير قدرات الدول الفقيرة مع ترفيع الممارسة التي أوصت بها إيكاف والمقترحة حالياً بالنسبة لإدراج بيانات قياس حيوية ترقى إلى المقياس المطلوب، وبالتالي تعزيز مفهوم الحد الأدنى من الأمن في العالم أجمع.

١٣- وفي غياب تنفيذ عالمي متناسق، ثمة خطر نشوء معالجة حدودية متعددة الطبقات تمييزية تتوقف ليس بالضرورة على الخطر الملموس المقترن بالمسافر (غاية ترفيع الممارسة موضع التوصية إلى المقياس المطلوب كما اقترحت شعبة التيسير في إيكاف) وإنما على ما إذا كانت جوازات السفر تقرأ آلياً أم لا، وما إذا كانت جوازات السفر مجهزة للقياس الحيوي أم لا، وما إذا كانت تأشيرة الدخول مطلوبة أم لا.

١٤- وفي أحد طرفي هذا المقياس، يتلقى الأجانب الذين لا تطلب منهم تأشيرة دخول والذين يحملون وثائق سفر تقرأ آليا ومجهزة للقياس الحيوي "معالجة سريعة"؛ وفي الطرف الآخر، يواجه الأجانب الذين يحتاجون إلى تأشيرات دخول ولا يحملون وثائق سفر مجهزة للقراءة الآلية ليس فقط الإزعاج المتزايد حاليا والتأخر في الحصول على تأشيرة دخول من القنصلية أو السفارة في بلد المنشأ (أو غالبا من غيره)، بل يواجهون أيضا إزعاجا شديدا على الحدود وتأخرا في الوصول إلى بلد المقصد. إضافة إلى ذلك، لا تسهل القراءة الآلية وتعزيز القياس الحيوي عبور الحدود إلى البلدان التي لا توجد فيها القدرة على قراءة وتحليل البيانات المطلوبة.

١٥- وثمة جانبان أخيران لقضية تأشيرات الدخول وما اتصل بها من تدابير مراقبة السفر غالبا من يقلل من أهميتهما: سهولة الحصول على تأشيرات الدخول للمسافرين المشروعين، وأثر نوائح السفر. هذه العوامل يمكن أن تؤثر على جودة التجربة السياحية، وقد تشكل عائقا أمام نمو حركة السياح (والطيران)، وقد تكون سلبية بصورة خاصة للبلدان النامية. وكما يبين بمزيد من التفصيل أدناه، تعتقد منظمة السياحة العالمية أن تكثيف التدابير الأمنية، لاسيما استخدام التكنولوجيا، يجب أن يطبق من أجل تعزيز التيسير (كما يتم عن طريق التعليمات المتقدمة للمسافر والتأشيرات الإلكترونية) وتشجيع السفر إلى مقاصد آمنة. وهذا يعني تسهيل إصدار تأشيرات الدخول (أو التخلي عن فرض التأشيرة كحل أفضل) وإصدار نوائح سفر موجهة بعناية ودقة، تراجع باستمرار (بمساعدة الإنترنت في التوزيع). وهنا أيضا تحتاج البلدان النامية إلى دعم.

استراتيجية تعزيز الأمن والتيسير (S.A.F.E.)

١٦- تعتقد منظمة السياحة العالمية أنه، من منظور السائح والعناصر التي تتشكل منها صناعة السياحة والحكومات، ثمة حاجة للتشديد أكثر على دمج الأمن والتيسير للمسافرين عبر الحدود الوطنية وبينها وخارجها. وينبغي للتيسير أن يكون متكاملًا مع تصميم ومع تشغيل معدات الأمن وإجراءاته. واستنادًا إلى ذلك وإلى ما تجمع لديها من خبرة طويلة في السلامة والأمن والتيسير في مضممار السياحة، أعلنت المنظمة عن استراتيجيتها لتعزيز الأمن والتيسير بمختصر (S.A.F.E.).

١٧- ولدى منظمة السياحة العالمية شبكة وفرقة اهتمام بالسلامة والأمن في السياحة لمساعدة البلدان، والمقاصد السياحية، والعاملين في صناعة السياحة، والمستهلكين على التعاطي بسلامة وأمن مع مشاكل الأنشطة السياحية. ويوحى من عدة بيانات سابقة حول السياحة تعود إلى ١٩٨٠، اعتمدت الجمعية العامة للمنظمة في ١٩٩١ تدابير موضع توصية لسلامة السياحة، ودعت الدول لتطبيقها وفقا للإجراءات التي تنص عليها تشريعات ونظم كل بلد. وتجنبًا للتعريف الاصطناعي وحرصًا على نهج متكامل، فإن تدابير موضع توصية لسلامة السياحة تشمل عمليا الأمن والتيسير بالإضافة إلى مسائل تتعلق بالسلامة محددة بدقة (مثل الوقاية، وسلامة الأغذية، ومتطلبات المرافق الصحية والصحة، وتدابير السلامة البيئية). وأصدرت المنظمة بعد ١٩٩١ عدة وثائق إرشادية ذات صلة بما فيها دليل سلامة وأمن السائح عام ٢٠٠٣، وتوجيهات لصناعة السياحة أثناء الأزمات. وتعمل المنظمة حاليا على وضع نموذج لـ مقاصد سياحية آمنة في سياق التيسير وبعض توصيات من أجل نوائح سفر مسؤولة. وبالنسبة لنوائح السفر، تود منظمة السياحة العالمية أن تذكر بتقديرها لتعاون شعبة إيكافو للتيسير في نيسان/أبريل ٢٠٠٤، الأمر الذي أدى إلى التوصية (ب/٢) التي قرر مجلس إيكافو في حزيران/يونيو ٢٠٠٤ أن يدعو الدول المتعاقدة في إيكافو للإحاطة علما بها.

١٨- إثر أحداث ١١ أيلول/سبتمبر ٢٠٠١ وتزايد القلق بشأن الأعمال الإرهابية المحتملة وما يتصل بذلك من حاجة لتعزيز الأمن تقترن بالتيسير المناسب، تعاد صياغة الوثائق المذكورة أعلاه لتصبح حدودا مرجعية تنفذ على أساسها في العالم أجمع استراتيجية جارية على أمد أطول للأمن الميسر. وتبين استراتيجية (S.A.F.E.) في ضميمه ملحقة بهذه الورقة، وهي تتضمن أربعة عناصر أساسية:

١- **وضع الحدود المرجعية** حرصا على التناسق والمواكبة والتعميم في معايير وتوجيهات السلامة والأمن والتيسير.

٢- **بناء القدرات.** بغية إتاحة أفضل ممارسات السلامة والأمن والتيسير في العالم أجمع، سوف تقوم منظمة السياحة العالمية بما يلي: (أ) إنشاء وحدات تعليمية/تدريبية مكرسة لبلوغ الحدود المرجعية من قبل الدول والصناعة؛ (ب) بشراكة مع مؤسسات أخرى، التوصل إلى تمويل مشاريع ومعدات تمكن الدول والصناعة من بلوغ الحدود المرجعية.

٣- **تقويم الأداء وتحديد مشاريع المعالجة.** حرصا على تعميم أفضل ممارسات السلامة والأمن والتيسير في العالم أجمع، تعمل منظمة السياحة العالمية على جمع فريق من الخبراء للتدقيق في أداء الدول إزاء الحدود المرجعية، مع التركيز على أقل البلدان نموا.

٤- **بناء الثقة.** هناك عنصر هام هو جزء لا يتجزأ من (S.A.F.E.) يتمثل بحملة ترويجية جارية وباستخدام موقع منظمة السياحة العالمية على الإنترنت (www.world-tourism.org) بغية تعزيز ثقة الناس والكيانات السياحية والمستثمرين بالأمن الميسر للمقاصد السياحية.

١٩- وثمة أوجه تشابه معينة بين أنشطة منظمة السياحة العالمية في السياحة وأنشطة إيكافو في الطيران المدني. لاسيما وأن إيكافو قد ثبتت "الحدود المرجعية" على شكل مقاييس وممارسات موضع توصية في المرفق ٩ - التيسير والمرفق ١٧ - الأمن باتفاقية شيكاغو، ووثائق السفر التي تقرأ أليا. وفي حالة المرفق ١٧ (أجزاء منه)، تقوم إيكافو بالتدقيق بواسطة برنامج التدقيق الأمني العالمي وتلتزم التدابير لمعالجة أوجه العجز المحددة.

٢٠- وتعمل منظمة السياحة العالمية حاليا على تنظيم ثلاث ندوات حول الأمن والتيسير يزعم عقدها في غضون العام المقبل، لوزراء السياحة وكبار الموظفين، للقارة الأمريكية، ولأوروبا/الشرق الأوسط/ أفريقيا، وآسيا/المحيط الهادئ، تعاقبا. وربما أعقب هذه الندوات مؤتمر عالمي. وسوف يناقش في هذه الوقائع ما يتبلور بسرعة من تحديات وأجوبة، وأفضل الممارسات والتنفيذ، وتكامل معظم النظم الأقل تقدما (مع التشديد على العمليات المتفق عليها، وبناء القدرات، ونقل التكنولوجيا، والتمويل)، والخطوط العريضة للتحسين، ومراحل التنفيذ. وسوف يتم التشديد خصوصا على مبادرات مجموعة البلدان الصناعية الثمانية، ومجلس الأمن، وإيكافو، وغيرها من المبادرات ذات الصلة بالنقل، ومبادرة (S.A.F.E.) التي اتخذتها منظمة السياحة العالمية. وبطبيعة الحال، سوف تدعى إيكافو للمشاركة.

التنسيق بين الوكالات

٢١- إن الحرص على أمن عالي الجودة لا شائبة فيه يتطلب تعاوننا وثيقا بين مختلف فروع الحكومة والصناعة على الصعيد الوطني وبين مختلف الوكالات المعنية. وبالنسبة للسياحة، فإن منظمة السياحة العالمية، بصفتها وكالة متخصصة تابعة للأمم المتحدة، تنسق أنشطتها في الأساس مع منظمات أخرى تابعة للأمم المتحدة، برعاية لجنة الأمم المتحدة لمكافحة الإرهاب، ومع وكالات حكومية دولية أخرى، كما يرد في خانة التنسيق بين الوكالات في أسفل الضميمة.

٢٢- وثمة رابطان أوليان يتعلقان بالمسائل التقنية مع إيكاو والمنظمة البحرية الدولية. وفي حالة إيكاو، هناك ثلاث عقد تنتم بأهمية خاصة:

- ١- احتمال "توسيع نطاق" مقاييس أمن الطيران لتطبق على المرافق والمواقع السياحية؛
- ٢- تيسير الإجراءات الأمنية في المطارات؛
- ٣- تيسير التزود بوثائق السفر ومعالجتها.

٢٣- وفي هذا السياق، تعتقد منظمة السياحة العالمية باحتمال وجود فرص للتعاون والتضافر مع هاتين الوكالتين المتخصصتين، مثل:

- تعزيز فهم وتنفيذ المقاييس والممارسات موضع التوصية التي وضعتها إيكاو؛
- تيسير/تدقيق لتدابير الدخول (مثل متطلبات تأشيرة الدخول، ووسيلة النيل، والتكلفة، وفترة الانتظار؛ والأحكام المتعلقة بمعلومات المسافرين المتقدمة، بما في ذلك مسائل الخصوصية)؛
- التدقيق بالتيسير في المطارات؛ وهذا يشمل تقويم تنفيذ المقاييس والممارسات موضع التوصية (التي لا تدقق بها إيكاو حاليا بحد ذاتها)، مع تركيز مناسب على الأهداف موضع التوصية التي تتمثل بإنهاء إجراءات الوصول في غضون ٤٥ دقيقة لكل المسافرين وإنجاز كافة الإجراءات المطلوبة لكل المغادرين في غضون ٦٠ دقيقة، فضلا عن منظور أوسع للترويج لحصول المسافرين على تجربة ممتعة في المطار؛ ولمنظمة السياحة العالمية خبرة في هذا المضمار (وذلك يشمل، مثلا، تقويما معمقا على مستوى الأمن والسلامة في مطار ناغورا راج في بالي في شباط/فبراير ٢٠٠٣ بناء على طلب من حكومة إندونيسيا)؛
- التطور والمعاملة بالمثل في وثائق التدريب والدورات والندوات؛ والتماس الموارد لبناء القدرات.

٢٤- وتتعاون منظمة السياحة العالمية أيضا بشكل وثيق مع منظمات غير حكومية ومع القطاع الخاص. وفي مجال الطيران، تشمل الهيئات العالمية التي سوف تتعاون معها المنظمة في مسائل الأمن والتيسير: الاتحاد الدولي للنقل الجوي؛ برنامج تبسيط الأمور للمسافرين (بقيادة الاتحاد الدولي للنقل الجوي وقد انضمت إيكاو إلى مجلسه)؛ وفريق عمل النقل الجوي؛ والمجلس الدولي للمطارات؛ والاتحاد الدولي لمقاولي السياحة؛ والاتحاد الطلابي الدولي للسفر؛ والاتحاد العالمي لرابطات وكالات السفر؛ والمجلس العالمي للسفر والسياحة.

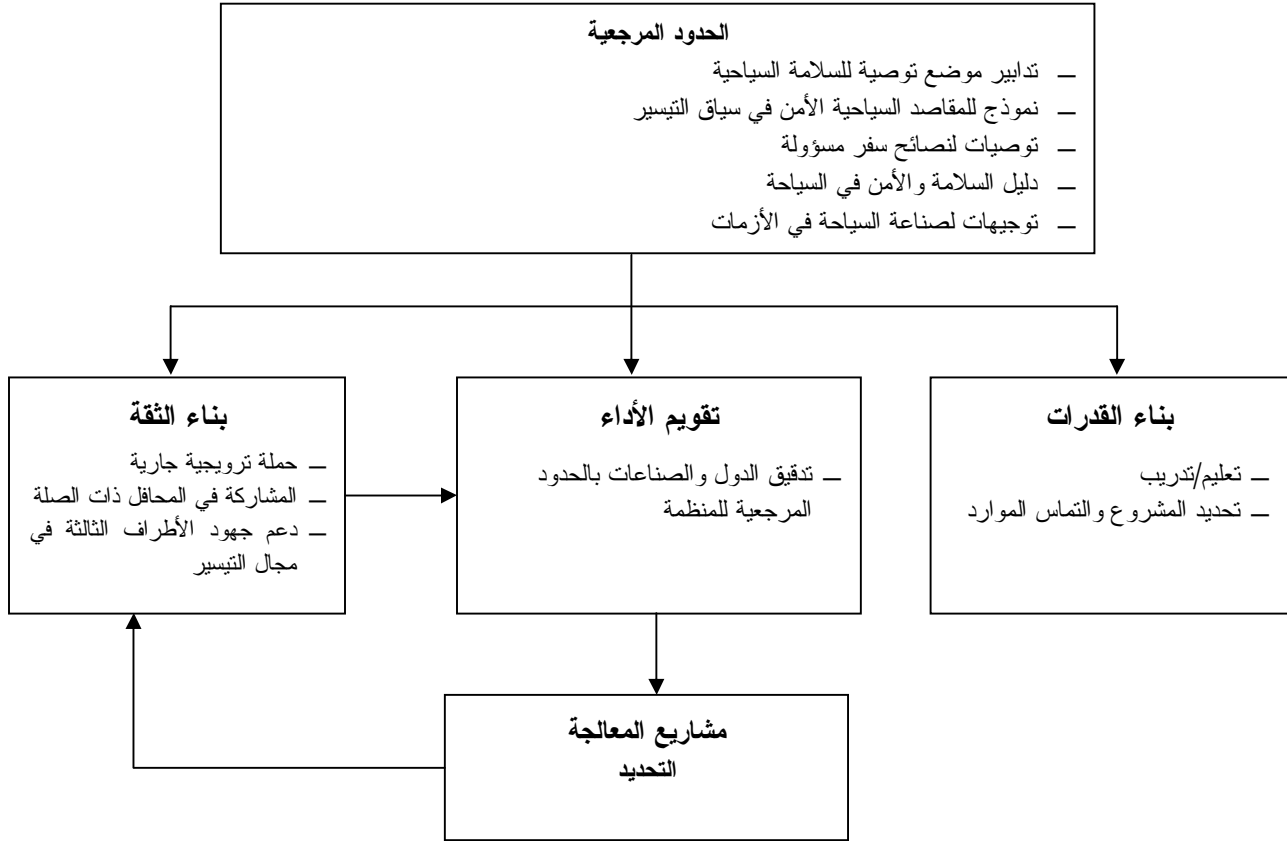
إجراءات الجمعية

٢٥- الجمعية مدعوة إلى:

- (أ) الإطلاع على عمل منظمة السياحة العالمية في مضمار السلامة والأمن والتهيير للسياح، وعلى التطور المتناسك لهذا العمل ضمن استراتيجفة الأمن والتهيير؛
- (ب) الإطلاع على آراء منظمة السياحة العالمية بشأن ضرورة دمج التهيير مع الأمن وتقديم المساعدة للتخفيف من أعباء التكاليف الأمنية على البلدان النامية؛
- (ج) الموافقة خصوصا على أنه ينبغي لإيكاو أن تستكشف مع منظمة السياحة العالمية سبل زيادة التعاون في مضمار الأمن والتهيير، استنادا إلى ما يرد في الفقرتين ٢٢ و ٢٣ أعلاه.
-

ضميمة

تعزيز الأمن والتيسير (S.A.F.E.)



الوكالة	التنسيق بين الوكالات
مركز الأمم المتحدة لشؤون الشركات عبر الوطنية المنظمة الدولية للطيران المدني	توفير منظور سياحي؛ وضع السياحة في سياقها؛ مسائل الخصوصية. تعزيز وثيقة السفر الميسر وأمن المطارات؛ فهم مقاييس وممارسات إيكاو موضع التوصية؛ النظر في تطبيقها على المرافق والمواقع السياحية. تنسيق/تعميم التحذيرات الأمنية.
المنظمة الدولية للشرطة الجنائية – إنتربول المنظمة البحرية الدولية الأمم المتحدة، لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا، منظمة النقل الدولي بالسكك الحديدية أونكتاد يونيسكو	تعزيز الأمن الميسر للموانئ البحرية، والتشاور بشأن البواخر السياحية تنفيذ الإتفاقيات بشأن حركة المرور على الطرق والنقل الدولي بسكك الحديدية. التخفيف إلى أقصى حد من الآثار السلبية على تخفيف حدة الفقر تعزيز الأمن الميسر في مواقع التراث الطبيعي والثقافي
منظمة الجمارك العالمية منظمة الصحة العالمية البنك الدولي، مركز التجارة الدولية، برنامج الأمم المتحدة الإنمائي؛ مجموعة الثمانية منظمة التجارة العالمية	تعزيز تيسير الإجراءات الجمركية، ونهج مشترك لمراقبة المخدرات إدارة نصائح السفر؛ تدبير الأزمات؛ تنفيذ النظم الصحية الدولية. التماس/التزود بالموارد لبناء القدرات. التحقق من عدم التمييز في البنود الأمنية؛ تطبيق المادة الرابعة عشرة والرابعة عشرة مكرر من الاتفاق العام للتجارة والخدمات؛ التزامات بشأن الاستهلاك في الخارج.