HLCAS/2-WP/4
14/9/18

**منظمة الطيران المدني الدولي**

**ورقة عمل**

# المؤتمر الثاني الرفيع المستوى بشأن أمن الطيران (HLCAS/2)

**مونتريال، ٢٩ إلى ٢٠١٨/١١/٣٠**

**البند ٤ من جدول الأعمال: تحسين أوجه التآزر مع المجالات الأخرى**

## ضمان المراعاة الشاملة والملائمة لعناصر الأمن والتسهيلات والسلامة في قطاع الطيران

(مُقدَّمة من الأمانة العامة)


**الملخص**

تُركز ورقة العمل هذه على أوجه التآزر بين الأمن والتسهيلات والسلامة، وسبل التعاون مع الجهات المعنية الأخرى العاملة في مجال أمن الطيران ومكافحة الإرهاب، من أجل تحقيق نهج منسق وشامل لمعالجة شؤون أمن الطيران.

**الإجراء:** يرد الإجراء المعروض على المؤتمر الرفيع المستوى بشأن أمن الطيران في الفقرة ٦.


### ١- المقدمة

١-١ يترتب على العديد من المجالات آثار هامة على أمن الطيران العالمي، بما في ذلك سلامة الملاحة الجوية، والتسهيلات، ومكافحة الإرهاب. وينبغي السعي إلى اتباع نهج منسق وشامل ليتسنى لجميع عناصر قطاع الطيران الاستفادة من المعارف المشتركة، والجهود المتضافرة، وتحسين أمن الطيران.

### ٢- الحاجة إلى نُهُج تكميلية في مجاليّ الأمن والسلامة

٢-١ يهدف أمن الطيران إلى حماية الطيران المدني من الأفعال الإجرامية المتعمَّدة التي تُرتكب لدوافع عديدة، مثل الإرهاب، أو السلوك الإجرامي، أو النشاط السياسي، أو الاضطراب النفسي الذي ينتاب الفرد.

٢-٢ وتهدف سلامة الطيران إلى خفض المخاطر التي ينطوي عليها تشغيل الطائرات إلى مستوى مقبول ومراقبة هذه المخاطر. وتشمل سلامة الطيران منع الحوادث والوقائع والحماية منها، سواء كانت ذات طابع فني أو بيئي أو ناتجة عن الأحوال الجوية، أو ناجمة عن أوجه خلل غير مقصود في النظام، بما في ذلك الأخطاء البشرية.

٢-٣ وفي حين أن هدف الحفاظ على الحياة والممتلكات لا اختلاف فيه، فإن لكل من مفهومَي الأمن والسلامة منطق منفصل فيما يتعلق بالأسباب والحلول. ومع ذلك، على مستوى التنفيذ هناك قواسم مشتركة، وأحياناً أوجه تداخل.

ولذا، يجب النظر في الأمن والسلامة معاً والتنسيق بينهما من أجل تحقيق الفعالية القصوى، لأنه بمجرد اتخاذ تدبير في أحد المجالين فقد يترتب على ذلك آثار في المجال الآخر.

٢-٤ وهناك حالات ظهرت في الماضي تبيَّن فيها أن تدابير الأمن والسلامة المتخذة كانت تترتب عليها آثار متبادلة – ومثال ذلك ما يتعلق بالتدابير المتخذة لمنع الأشخاص غير المرخص لهم من دخول مقصورة طاقم القيادة. ولا تزال تنشأ حالات مماثلة، وعلى سبيل المثال تلك التي قد يتعارض فيها حظر إدخال بعض المواد إلى مقصورة الركاب في الطائرة مع شروط البضائع الخطرة. ومن المؤكد أنه من المحتمل أن تنشأ مثل هذه الحالات مجدداً في المستقبل، عندما تُطبَّق تدابير جديدة، أو تُطوَّر أساليب نقل جديدة، مثل نُظم الطائرات الموجهة عن بعد.

٢-٥ وتلتزم الإيكاو بتعزيز التعاون بين سلطات الأمن والسلامة لضمان اتباع نُهُج تكميلية، يمكن مواصلة تعميقها على مستوى الدولة، عند وضع التدابير اللازمة أو تنفيذها.

## ٣- الأحكام المتعلقة بالأمن والواردة في الملحق التاسع – "التسهيلات"

٣-١ في حين يتضمن الملحق السابع عشر – "الأمن" القواعد والتوصيات الدولية الرامية إلى منع وقمع أفعال التدخل غير المشروع، فإن الملحق التاسع – "التسهيلات" يحدد القواعد والتوصيات الدولية المرتبطة على وجه التحديد بتسهيل الإجراءات في المنطقة المفتوحة للجمهور فيما يتعلق بتراخيص طاقم الطائرة، والركاب، والبضائع، والشحن، والبريد، وفيما يخص متطلبات الجمارك، وسلطات الهجرة والصحة العامة والزراعة.

٣-٢ ويرتبط عدد من هذه الإجراءات بالعمليات الأمنية. ولتعزيز فهم أعمق لهذه المسائل، أُرفقت الأحكام الواردة في الملحق التاسع المتعلقة بالأمن بالملحق السابع عشر.

٣-٣ وتتعلق الإجراءات الأساسية المتداخلة في المجالين بأمن الحدود. ونظراً إلى أن المجرمين والإرهابيين يستخدمون جميع وسائل النقل للتنقل عبر الحدود، بما في ذلك الطيران التجاري، فينبغي على أمن الحدود وأمن الطيران اتباع نهج متكامل فيما بينهما لمنع الإرهابيين وغيرهم من المجرمين من تنفيذ مهامهم أو الهروب من الملاحقة القضائية.

٣-٤ وقد ثبت أن استخدام المعلومات المسبقة عن الركاب (بيانات المعلومات المسبقة عن الركاب) وسجلات أسماء الركاب (بيانات سجل أسماء الركاب) مفيد في تحديد هوية كل من المجرمين المعروفين ومرتكبي الأفعال المحتملين من خلال عمليات تقييم المخاطر. ولكن حتى اليوم، فإن استخدام هذه المجموعات من البيانات لأغراض أمن الطيران محدود. وهناك حاجة إلى مزيد من الدراسة بشأن كيفية استخدام المعلومات عن الركاب على نحو أفضل لتغذية أهداف أمن الطيران بالمعلومات ودعمها وتأييدها، وإذا كان الأمر كذلك، ما هو الدور الذي يمكن أن تضطلع به الإيكاو في هذا الصدد (انظر الإجراء الأساسي ٣-٧ من الخطة العالمية لأمن الطيران).

٣-٥ وقد لا يُستخدم الطيران التجاري لأغراض النقل فحسب، بل قد يُستغل أيضاً في الأنشطة الإجرامية. ومن المحتمل جداً أن ترتبط هذه الأنشطة الإجرامية بالأنشطة الإرهابية لأنه من المعروف أن الجريمة تُستغل في تمويل الأنشطة الإرهابية. وبالإضافة إلى ذلك، يمكن أن يؤدي الكشف عن بعض الأنشطة الإجرامية، مثل الاتجار بالبضائع غير المشروعة، إلى تحديد أوجه الخلل في نظام أمن الطيران. ومن المهم إدراك الصلات التي تربط بين الأنشطة الإجرامية والأنشطة الإرهابية وضمان قيام جميع سلطات الدولة المعنية بالتعاون الوثيق بشأن هذه المسألة.

## ٤- الارتقاء بأوجه التآزر من خلال التعاون الدولي

٤-١ في إطار استراتيجية الأمم المتحدة العالمية لمكافحة الإرهاب، وقرارات مجلس الأمن ذات الصلة بشأن مكافحة الإرهاب، تواصل الأمانة العامة للإيكاو تعاونها مع وكالات الأمم المتحدة لتعزيز وتحسين التعاون وتبادل المعلومات المتعلقة بإدارة الحدود، وأمن الطيران، ومكافحة الإرهاب. كما تقدم الإيكاو الدعم اللازم لتنفيذ الاتفاق الأمم المتحدة العالمي لمكافحة الإرهاب من خلال المشاركة في مختلف فرق العمل التابعة للأمم المتحدة والمعنية بالتنفيذ في مجال مكافحة الإرهاب. ويشمل هذا التعاون تنفيذ الأنشطة المشتركة، والاستفادة من الخبرات، وتحسين الموارد إلى الحد الأقصى، وتجنب الازدواجية في الجهود المبذولة، وزيادة النتائج المقدمة إلى الدول الأعضاء إلى الحد الأقصى.

٤-٢ وتشارك العديد من المنظمات العالمية، بالاشتراك مع الإيكاو، في أمن الطيران. وهناك منظمتان أبرمتا اتفاقاً مع الإيكاو، هما: منظمة الجمارك العالمية (WCO) (في عام ٢٠١١) والاتحاد البريدي العالمي (UPU) (في عام ٢٠١٥)، وأدرجت هاتان المنظمتان تدابير أمنية في لوائحهما ومبادئهما التوجيهية. وتتواصل الجهود المبذولة لتعزيز التعاون وتنسيق تطوير التدابير الأمنية، بما في ذلك المعلومات المسبقة عن الشحن قبل التحميل، وكذلك المعلومات المسبقة عن الركاب وسجل أسماء الركاب المشار إليهما أعلاه.

٤-٣ وبُذلت جهود مماثلة مع اتحادات قطاع الطيران، بما فيها اتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا)، والمجلس الدولي للمطارات (ACI)، والرابطة الدولية للشحن الجوي (TIACA). ولا تزال مشاركة قطاع الطيران وغيرها من المنظمات الدولية في فريق خبراء أمن الطيران ومجموعات العمل المنبثقة عنه قيّمة للغاية لأنها توفر رؤى عملية لواضعي سياسات أمن الطيران.

٤-٤ أما مكاتب الإيكاو الإقليمية السبعة فهي على اتصال وثيق مع الدول في أقاليمها. وتستخدم الإيكاو نتائج عمليات التدقيق والمعلومات المرسلة من قبل مكاتبها الإقليمية لتحديد الاحتياجات من التدريب وغير ذلك من أشكال الدعم المُوجَّه، مما يسهم في التنفيذ الفعال للقواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق السابع عشر على الصعيد العالمي.

٤-٥ ويرد المزيد من الدعم من الخطة العالمية لأمن الطيران (GASeP)، ومؤتمرات الإيكاو الإقليمية بشأن أمن الطيران التي عقدت في عامي ٢٠١٧ و٢٠١٨ لمواءمة البرامج الوطنية والإقليمية مع الخطة العالمية لأمن الطيران.

٤-٦ وفي الوقت نفسه، تُبذل مساع مماثلة على المستوى الإقليمي وعلى مستوى الدول، حيث تعمل المنظمات الإقليمية و/أو الدول الفردية معاً لتعزيز أمن الطيران على الصعيد العالمي. ويمكن الاضطلاع بذلك من خلال تمويل مشروعات محددة، أو تبادل الخبرات وأفضل الممارسات، أو إبرام اتفاقات ثنائية أو متعددة الأطراف.

## ٥- تنفيذ قرارات الأمم المتحدة المتعلقة بأمن الطيران

٥-١ دعا مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة، في قراره رقم ٢٣٠٩ الصادر في عام ٢٠١٦، إلى تعاون أوثق لضمان سلامة الخدمات الجوية العالمية ومنع الهجمات الإرهابية.

٥-٢ ووفقاً لهذا القرار، تحرص الإيكاو على التأكد من أن تدابير أمن الطيران لديها تخضع دوماً للمراجعة والمواءمة للتصدي لمواكبة ساحة التهديدات المتغيرة باستمرار على الصعيد العالمي. كما عززت الإيكاو، في إطار ولايتها، جهودها الرامية إلى تحقيق الامتثال للقواعد القياسية الدولية لأمن الطيران من خلال التنفيذ الفعال على أرض الواقع، ولمساعدة الدول الأعضاء في هذا الصدد.

٥-٣ وستواصل الإيكاو مشاركتها في المبادرات الدولية والوطنية لدعم جهود الأمم المتحدة في مكافحة الإرهاب. وتم توقيع اتفاق بين الإيكاو والمديرية التنفيذية للجنة مكافحة الإرهاب التابعة للأمم المتحدة، في مايو ٢٠١٨، مما أدى إلى تعزيز التعاون بين الوكالات وتبادل المعلومات المتعلقة بعمليات المراقبة الحدودية، وأمن الطيران، ومكافحة الإرهاب.

## ٦- الإجراء المطلوب من المؤتمر الرفيع المستوى

٦-١ يُدعى المؤتمر الرفيع المستوى بشأن أمن الطيران إلى ما يلي:

أ) الاعتراف بالجهود التي تبذلها الإيكاو في تعزيز التنسيق الأفقي بشأن القضايا المشتركة بين أمن وسلامة الطيران وتشجيع الدول على بذل جهود مماثلة؛

ب) التشجيع على مواصلة النظر في كيفية استخدام المعلومات عن الركاب على نحو أفضل لإثراء أهداف أمن الطيران بالمعلومات ودعمها وتأييدها وذلك بالنسبة للدول التي لديها القدرة على القيام بذلك؛

ج) الطلب من الدول مواصلة استكشاف سُبُل مكافحة الأنشطة الإجرامية في بيئة الطيران وكيف يمكن لذلك أن يثمر عن تحديد مواطن الضعف في أمن الطيران؛ وكيف يمكن تبادل هذه المعلومات، حيثما كان ذلك ممكناً، بين الوكالات والولايات القضائية المعنية داخل الدولة، وكذلك بين الدول؛

د) الإحاطة علماً بدور الشراكات والمبادرات الإقليمية وأهميتها في أمن الطيران وتشجيع الإيكاو والدول على مواصلة إقامة مثل هذه الشراكات؛

هـ) الاعتراف بمشاركة الإيكاو المتزايدة في المبادرات الوطنية والدولية لدعم جهود الأمم المتحدة في مكافحة الإرهاب في مجال أمن الطيران، حيثما كان ذلك ممكناً.

**— انتهى —**