



منظمة الطيران المدني الدولي

المؤتمر الرفيع المستوى الثاني لأمن الطيران

مونتريال، 29-30/11/2018

التقرير

كتاب إحالة

إلى: رئيس المجلس

من: رئيس المؤتمر الرفيع المستوى الثاني لأمن الطيران

أشرف بتقديم تقرير المؤتمر الرفيع المستوى الثاني لأمن الطيران، الذي عُقد في مونتريال في الفترة من 29 إلى 30/11/2018.



السيد آرخوم ترمبينايايبست

رئيس المؤتمر

مونتريال، 2018/11/30

الفهرس

الصفحة

تنظيم المؤتمر

ii-1	1- معلومات أساسية
ii-1	2- مكان الانعقاد والمدة
ii-1	3- التمثيل
ii-1	4- الافتتاح
ii-2	5- الوضع الراهن للجهود العالمية المبذولة في مجال أمن الطيران
ii-3	6- مكتب المؤتمر
ii-3	7- الأمانة العامة
ii-4	8- إقرار جدول الأعمال
ii-4	9- ترتيبات العمل
ii-4	10- الوثائق

تقرير المؤتمر

1-1	البند رقم 1: سياق التهديدات والمخاطر التي يتعرض لها أمن الطيران
2-1	البند رقم 2: المناهج المستقبلية لاحتواء مخاطر أمن الطيران
3-1	البند رقم 3: الخطة العالمية لأمن الطيران
4-1	البند رقم 4: تحسين أوجه التآزر مع المجالات الأخرى
5-1	البند رقم 5: ضمان استدامة الإجراءات الأمنية
A-1	المرفق (أ): قائمة الحضور
B-1	المرفق (ب): قائمة ورقات العمل وورقات المعلومات
C-1	المرفق (ج): بيان المؤتمر الرفيع المستوى الثاني لأمن الطيران

المؤتمر الرفيع المستوى الثاني لأمن الطيران

مونتريال، 29 إلى 2018/11/30

تنظيم المؤتمر

1- معلومات أساسية

1-1 أقرّ المجلس في جلسته الثانية من دورته 214 جدول الأعمال والتواريخ لعقد المؤتمر الرفيع المستوى الثاني لأمن الطيران (HLCAS/2) في مقر الإيكاو في الفترة من 29 إلى 2018/11/30. وتتوافق أهداف المؤتمر بشكل مباشر مع غايات وأهداف الخطة العالمية لأمن الطيران (GASep) ولا يمكن تحقيقها إلا إذا كان المجتمع الدولي لأمن الطيران على وعي كامل بالخطة وملتزم بها. و في هذا الصدد، يعتبر دور الإيكاو حاسماً في رفع الوعي العالمي وضمان الالتزام. وقد قدم هذا المؤتمر معلومات طالما اشتدت الحاجة إليها بشأن المقاييس المهمة، حيث يركز الاهتمام الآن على الأولويات الفنية العاجلة وتسخير مصادر البيانات المبتكرة من أجل وضع إطار عام لتنفيذ ورصد الخطة العالمية لأمن الطيران بشكل فعال.

2- مكان الانعقاد والمدة

1-2 انعقد المؤتمر الرفيع المستوى الثاني لأمن الطيران في مقر الإيكاو بمونتريال من 29 إلى 2018/11/30.

3- التمثيل

1-3 حضر المؤتمر الرفيع المستوى الثاني 540 مشاركاً، يمثلون 107 دول أعضاء و22 منظمة ورابطة صناعية دولية وإقليمية. وانعكس التمثيل الرفيع المستوى في مشاركة 11 وزيراً ونائب وزير وعدد من كبار المسؤولين. وترد القائمة الكاملة للمشاركين في المرفق (أ).

2-3 ووفقاً للمادة 2 من "النظام الداخلي الدائم للاجتماعات في مجال النقل الجوي" (Doc 8683)، قدم أعضاء الوفود أوراق اعتمادهم موقعة من الشخص المخول حسب الأصول باسم الدولة أو المنظمة المعنية.

4- الافتتاح

1-4 كلمة الافتتاح من الدكتور أولومويا بينارد أليو، رئيس مجلس الإيكاو

1-1-4 رحب رئيس المجلس بالمشاركين في الحدث وأحاط علماً بالأهمية التاريخية للمؤتمر الرفيع المستوى لأمن الطيران. وقدم لمحة عامة عن الإنجازات الهامة في مجال أمن الطيران منذ الاجتماع الوزاري المنعقد في عام 2002، عقب الأحداث المدمرة في 11 سبتمبر. وأشار الرئيس إلى الخطة العالمية لأمن الطيران بصفتها مبادرة محورية وأنتى على الجهود الدؤوبة التي يبذلها الخبراء في إعداد الخطة ثم تنفيذها. وأكد على الأهداف الطموحة للخطة ورحب بالتحديثات على خرائط الطريق الإقليمية والتوصيات بشأن تطور الخطة العالمية لأمن الطيران.

2-1-4 وألقى الرئيس الضوء على الأهداف الرئيسية للمؤتمر الرفيع المستوى الثاني لأمن الطيران وهي: تقييم الوضع الحالي للمخاطر، وفهم الطبيعة الدائمة التغير للتهديدات، والتأكد من استعداد مجتمع الطيران العالمي للاستجابة لتحديات الغد. وشدد على التهديدات الغادرة التي يشكلها الأشخاص من الداخل، وعلى الأهمية القصوى لإرساء ثقافة أمنية قوية والحفاظ عليها.

3-1-4 وإذ أقرّ الرئيس بأن التهديدات الأمنية تتجاوز الحدود الوطنية، طلب أن يضع المشاركون توصيات بشأن تحقيق التآزر في جميع عناصر قطاع الطيران من أجل دعم الجهود العالمية المبدولة لمكافحة الإرهاب. كما أشار إلى أهمية فهم أثر

التدابير الأمنية على الركاب والصناعة وغيرهم من أصحاب المصلحة وأهمية ضمان تكامل واستدامة نظام أمن الطيران بشكل شامل.

4-1-4 وأخيراً، شجع الرئيس المشاركين على الاستفادة إلى أقصى حد من هذه الفرصة لوضع مسار لأمن الطيران يستند إلى التجارب السابقة ويؤدي إلى توافق في الآراء ويحقق نتائج قابلة للقياس.

2-4 الكلمة الافتتاحية للسيد مايكل كينان، نائب وزير النقل في كندا

1-2-4 ألقى نائب وزير النقل، السيد مايكل كينان، كلمته الافتتاحية، مشيراً إلى التوسع والتقدم المحرز في مجال الطيران المدني في جميع أنحاء العالم، ومؤكداً من جديد على أن الإيكاو كانت في طليعة الجهود الرامية إلى مواجهة التهديدات والمخاطر الجديدة والناشئة. ولفت الانتباه أيضاً إلى الأهمية المتزايدة والملحة لاستجابة عالمية تعاونية ومنسقة للتصدي لمثل هذه التهديدات والمخاطر، يكون محوراً تبادل المعلومات.

2-2-4 وإذ أشار السيد كينان إلى قرار مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة رقم 2309، وأحاط علماً بالخطة العالمية لأمن الطيران، فإنه شدد وحث جميع الدول الأعضاء وأصحاب المصلحة في مجال الطيران على العمل من خلال الإيكاو لتنفيذ القواعد القياسية العالمية لأمن الطيران مع تحقيق الأهداف الرئيسية والمهام المحددة في الخطة العالمية لأمن الطيران في أسرع وقت ممكن.

3-2-4 وأخيراً، أقر نائب الوزير السيد كينان بأن الوفاء بأحكام القواعد القياسية الدولية قد يشكل تحدياً لبعض الدول الأعضاء التي تفتقر إلى الموارد أو الخبرات المناسبة. وأبرز أن الدول الأعضاء التي تلتزم بالتحسين يمكنها أن تعتمد على ما تقدمه الإيكاو والدول الأعضاء الأخرى في مجال بناء الشراكات القوية وتنمية القدرات. وفي الختام، أكد من جديد على أن كندا مستعدة لتقديم المساعدة، شأنها في ذلك شأن الدول الأعضاء الأخرى الممثلة في هذا المؤتمر، وأعرب عن دعم كندا الثابت للإيكاو.

5- الوضع الراهن بالنسبة للجهود العالمية في مجال أمن الطيران

1-5 الدكتورة فانغ ليو، الأمانة العامة للإيكاو

1-1-5 أشارت الأمانة العامة للإيكاو، الدكتورة فانغ ليو، إلى أن المؤتمر الرفيع المستوى قد اختتم أول أسبوع لأمن الطيران تنظمه الإيكاو على الإطلاق، شاملاً خمسة أيام كاملة كُرسَتْ لفهم الوضع الحالي واستكشاف الفرص المستقبلية. وتتويجا لأنشطة الأسبوع، شددت الأمانة العامة على أهمية العمل سوياً بشكل أكثر فاعلية وتحسين تبادل المعلومات والخبرات والموارد.

2-1-5 وتطرقت الدكتورة ليو إلى الشراكات الطويلة الأمد والمتطورة مع مجموعة متنوعة من منظمات الأمم المتحدة الأخرى. واستشهدت بسلسلة من الترتيبات الرسمية بين الإيكاو ومديرية الأمم المتحدة لمكافحة الإرهاب ومكتب الأمم المتحدة لمكافحة الإرهاب. وقد أدت هذه العلاقات بالفعل إلى تحسين الاستجابة العالمية للتهديدات الإرهابية، وتبادل المعلومات الهامة، وتنفيذ كل من النوايا العامة والأهداف المحددة لقرار مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة رقم 2309 (2016). وذكرت الدكتورة ليو أن الشراكات بين الوكالات الدولية لن تكون كافية دون دعم من الدول الأعضاء وأصحاب المصلحة في القطاع، لا سيما في تنفيذ برنامج الخطة العالمية لأمن الطيران. وبالمثل، فإن تعزيز أمن الطيران لا يمكن أن ينجح دون وجود شراكات قوية مع منظمات السلامة والملاحة الجوية وإنفاذ القانون ومكافحة الإرهاب، على سبيل المثال لا الحصر.

3-1-5 وكررت الدكتورة ليو تأكيدها على التزام الإيكاو بالريادة في جميع المسائل المتعلقة بالسياسات العامة والتنظيم ووضع القواعد القياسية وتقديم المساعدة والتدريب في مجال أمن الطيران على الصعيد العالمي. وأعربت عن تفاؤلها بأن المؤتمر الرفيع المستوى سيؤدي إلى تعزيز التعاون الدولي الذي يستفيد منه جميع المشاركين في مجال الطيران.

2-5 السيد فلاديمير فورونكوف، وكيل الأمين العام، مكتب الأمم المتحدة لمكافحة الإرهاب (UNOCT)

1-2-5 في سياق تقديم آخر المستجدات للمؤتمر بشأن الحالة الراهنة للجهود العالمية في مجال أمن الطيران، وصف وكيل الأمين العام، السيد فلاديمير فورونكوف، دور الأمم المتحدة في مكافحة الإرهاب. وذكر أيضا أن الإرهابيين ما زالوا يعتبرون قطاع الطيران هدفا رئيسيا لهم، وأكد على الأثر الخطير الذي يمكن أن يلحق بالطيران المدني الدولي جراء الهجمات على المطارات والطائرات. وذكر أنه بينما نواصل تعلم دروس جديدة ونكيّف جهودنا في مجال مكافحة الإرهاب، يقوم الإرهابيون أيضا بالتكيف من جهتهم. وشدد السيد فورونكوف على ضرورة الحفاظ على اليقظة المستمرة، وتعزيز الحلقات الضعيفة، واستخدام النهج المبتكرة في ضمان الأمن، داعياً إلى تعزيز التعاون الدولي.

2-2-5 وأشاد السيد فورونكوف بالتعاون بين مكتب الأمم المتحدة لمكافحة الإرهاب والإيكاو، من خلال أداة بناء القدرات المتمثلة في مركز الأمم المتحدة لمكافحة الإرهاب. وأشار على وجه الخصوص، إلى مشروع لأمن الطيران تم تنفيذه في نيجيريا وكان له دور أساسي في تعزيز قدرات الحكومة النيجيرية في مجال مكافحة الإرهاب من خلال تقديم التدريب على الكشف الأمني لأكثر من 180 مسؤولاً أمنياً في المطارات، تم نشرهم بعد ذلك في 26 مطارا في شتى أنحاء الدولة. وكان لهذا التدريب تأثير إيجابي على قدرات الكشف لدى القوى العاملة الأمنية في المطارات.

3-2-5 وألقى السيد فورونكوف الضوء، أثناء كلمته أمام المؤتمر، على مشروع عالمي رائد جديد يشارك فيه مكتب الأمم المتحدة لمكافحة الإرهاب والإيكاو وهيئات أخرى للأمم المتحدة، ويهدف إلى تعزيز قدرة الدول على استخدام بيانات المعلومات المسبقة عن الركاب (API) وسجلات أسماء الركاب (PNR) للكشف عن الإرهابيين ومنع سفرهم، ويضطلع بدور هام في منع الإرهاب. وذكر أن من المتوقع أن يكون لهذه المبادرة تأثير كبير على قدرات الدول والمجتمع الدولي الأوسع للحد من حركة المقاتلين الإرهابيين الأجانب.

6- مكتب المؤتمر

1-6 بترشيح من المملكة المتحدة وتأييد من الأرجنتين، تم انتخاب سعادة السيد أرخوم ترمبيتايابيسيث، وزير النقل في تايلند، رئيساً للمؤتمر. وبترشيح من نيجيريا، وتأييد من سنغافورة، تم انتخاب سعادة السيدة أنيت فيرغسون، وزيرة في وزارة البنى التحتية العامة في غيانا، نائبة للرئيس.

7- الأمانة العامة

1-7 عمل السيد بوبكار دجيبو، مدير إدارة النقل الجوي، أمينا للمؤتمر، وساعده في ذلك السيد سيلفان ليفوييه، نائب المدير لأمن وتسهيلات الطيران والسيد ستيفن بيرتي، رئيس قسم سياسات أمن الطيران.

2-7 وجرى توفير الخدمات الإدارية والترتيبات المادية للمؤتمر تحت إشراف السيد فنسنت ج. سميث، مدير إدارة الشؤون الإدارية والخدمات، والسيد ألفرد ت. دتسو، نائب رئيس فرع اللغات والمطبوعات.

8- إقرار جدول الأعمال

1-8 نظر المؤتمر في جدول الأعمال وبرنامج العمل المؤقت في المرفقين (أ) و(ب) لورقة العمل HLCAS/2-WP/1 وأقر جدول الأعمال الآتي:

البند 1 من جدول الأعمال:	سياق التهديدات والمخاطر التي يتعرض لها أمن الطيران
البند 2 من جدول الأعمال:	المناهج المستقبلية لاحتواء مخاطر أمن الطيران
البند 3 من جدول الأعمال:	الخطة العالمية لأمن الطيران
البند 4 من جدول الأعمال:	تحسين أوجه التآزر مع المجالات الأخرى
البند 5 من جدول الأعمال:	ضمان استدامة الإجراءات الأمنية

9- ترتيبات العمل

- 1-9 اجتمع المؤتمر في هيئة واحدة مستندا إلى برنامج العمل المؤقت الوارد في المرفق (ب) للوثيقة HLCAS/2-WP/1. وتمت الإشارة إلى النظام الداخلي الدائم للاجتماعات في مجال النقل الجوي (Doc 8683) المنطبق.

10- الوثائق

- 1-10 نظر المؤتمر في ورقات العمل من 1 إلى 32 و في ورقتي المعلومات 1 و 2 كما وردت في المرفق (ب) لهذا التقرير.
- 2-10 واعتمد المؤتمر في نهاية أعماله بيان المؤتمر الرفيع المستوى الثاني لأمن الطيران الوارد في المرفق (ج) لهذا التقرير.

تقرير المؤتمر

البند 1 من جدول الأعمال: سياق التهديدات والمخاطر التي يتعرض لها أمن الطيران

1-1 الوثائق

1-1-1 قدمت الأمانة العامة ورقة العمل HLCAS/2-WP/6 بعنوان "المستجدات بشأن التهديدات والمخاطر المتعلقة بأمن الطيران" وتم تناول هذا البند من جدول الأعمال أيضا في ورقة العمل HLCAS/2-WP/16 التي قدمتها النمسا نيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني؛ وورقة العمل HLCAS/2-WP/23 التي قدمتها مصر والأردن وعمان والمملكة العربية السعودية والسودان والإمارات العربية المتحدة.

2-1 المناقشة

1-2-1 افتتح المؤتمر مداولاته بتقييم آخر التطورات في بيئة التهديدات التي تواجهها شبكة الطيران المدني الدولية، مع إيلاء اهتمام خاص بالأجهزة المتفجرة المرتجلة (IED) والتهديدات من الداخل. وأحاط المؤتمر علما بالقيمة والأهمية المستمرة لبيان الإيكاو بشأن سياق المخاطر العالمية في مجال أمن الطيران (RCS) كأداة لمساعدة الدول على تقييم المخاطر التي قد يواجهها نظام الطيران المدني والمشغلون لديها، وتنفيذ تدابير تتناسب مع تلك المخاطر.

2-2-1 ولدى مناقشة موضوع التهديدات من الداخل، أكد المؤتمر أن هذا الأمر يشكل مصدر قلق كبير وينبغي أن تعالجه جميع الجهات المعنية على وجه الاستعجال. فالتواني عن تنفيذ إجراءات قوية ومستدامة تهدف إلى التخفيف من حدة المخاطر المرتبطة بالتهديدات من الداخل يقوّض نظام أمن الطيران بأكمله إذ يفسح المجال للالتفاف على تدابير أمن المطارات، كتلك المطبقة في نقاط التفتيش الأمني.

3-2-1 وتمت مناقشة عدد من النهج والتدابير بصفحتها طرقا ممكنة للتخفيف من حدة المخاطر التي يشكلها الأشخاص من الداخل. ورأى المؤتمر، مع مراعاة الأهمية الحاسمة لوضع خط أساس قوي يتمثل في إحكام القواعد القياسية للملحق السابع عشر، أن تنفيذ نظم الثقافة الأمنية من شأنه أن يساعد في معالجة التهديدات من الداخل كجزء من نهج متعدد الطبقات لمقاربة هذه المسألة. وفي حين أن التهديدات من الداخل غالبا ما تتجسد في استغلال الموظفين والاستفادة من امتيازات وصولهم إلى المناطق المؤمنة والمعلومات الأمنية الحساسة، فإن الموظفين يظلون خط الدفاع الأول ضد الأنشطة المشبوهة داخل مباني الطيران. وبما أنهم يؤدون دوراً رئيسياً في التخفيف من حدة التهديدات من خلال التزامهم بأمن الطيران ويقظتهم ووعيهم الأمني بشكل عام، فقد تم الاتفاق على ضرورة تطبيق النهج المتعدد الطبقات إزاء التهديدات من الداخل الذي تمت مناقشته خلال المؤتمر، بما في ذلك التدابير التنظيمية الواردة في ورقة العمل WP/16، مثل الكشف الأمني للموظفين، والتحريرات الشخصية المعززة وعنصري العشوائية وعدم القدرة على التنبؤ.

4-2-1 في حين أعرب المؤتمر على تأييده الواسع لتعزيز أحكام الملحق السابع عشر من أجل التخفيف بشكل أفضل من حدة المخاطر التي يثيرها أشخاص من الداخل، بما في ذلك تنفيذ الكشف الأمني بنسبة 100 في المائة على الأشخاص غير المسافرين، فقد حذر بعض المشاركين من اتباع نهج مفرط في طابعه الإلزامي وطالبوا باتخاذ تدابير تقوم بشكل أكبر على المخاطر وتركز أكثر على النتائج لمكافحة التهديدات. وبناء على ذلك، وافق المؤتمر على إحالة المسألة إلى فريق خبراء أمن الطيران ليقدم إلى الهيئات الرئاسية المعنية لدى للإيكاو، على سبيل الأولوية، التوصيات المناسبة وفي الوقت المناسب في هذا الصدد.

1-2-5 ولدى النظر في مسألة تبادل معلومات أمن الطيران، أشار المؤتمر إلى أن قرار الجمعية العامة 39-18 يحث الدول على اعتماد مبادئ التعاون الدولي، التي تشمل احترام روح التعاون التي تحكم اتفاقات الخدمات الجوية الثنائية و/أو متعددة الأطراف والاعتراف بالتدابير الأمنية المتكافئة. ولهذه الغاية، أيد المؤتمر ضرورة أن تبرم الدول ترتيبات تعاونية، مثل إبرام الاتفاقات الثنائية و/أو المتعددة الأطراف، مع مراعاة أحكام الملحق السابع عشر بشأن التعاون الدولي، من أجل المساعدة على اتخاذ قرارات مستنيرة للتصدي بفعالية وكفاءة للتهديدات الجديدة والناشئة، وتجنب التنفيذ الأحادي و/أو غير المنسق للتدابير الأمنية. كما تم التأكيد على أن تبادل معلومات أمن الطيران بين الدول يساعد على وضع وتنفيذ تدابير أمنية معقولة وفعالة من حيث التكلفة. ووافق المؤتمر كذلك على أن تتضمن هذه الترتيبات التعاونية لتبادل المعلومات، حسب الاقتضاء، عناصر تتعلق بنتائج عمليات التدقيق وخطط العمل التصحيحية المرتبطة بها.

1-2-6 وأخيراً، أشار المؤتمر إلى أنه ينبغي للدول أن تستفيد من الآليات القائمة لتبادل المعلومات ذات الطابع غير السري، مثل شبكة الإيكاو لنقاط الاتصال (يشار إليها أيضاً بـ AVSECTNET).

3-1 الاستنتاجات

1-3-1 استنتج المؤتمر ما يلي:

أ) إن التهديدات العالمية المتعلقة بالإرهاب والأمن التي تواجهها عمليات النقل الجوي الدولية لا تزال قائمة وينبغي التصدي لها؛

ب) إن التهديد الذي يشكله الأشخاص من الداخل من خلال استغلال الموظفين وامتيازات وصولهم إلى المناطق المؤمنة وإلى المعلومات الأمنية الحساسة لا يزال يمثل شاعلاً حقيقياً حيث تفيد التقارير بأن الجماعات الإرهابية تبحث بنشاط عن الأشخاص الداخليين لمساعدتهم في محاولاتهم لاستهداف الطيران المدني.

ج) إن تمكين الموظفين من تجاوز نقطة تفتيش دون إخضاعهم للكشف الأمني والضوابط الأمنية يقوّض سلامة نقاط التفتيش الأمنية وفعالية التدابير الأمنية المطبقة على الركاب. وقد يؤدي الفشل في معالجة التهديد الداخلي إلى تغيير موقع التهديدات مثل التهديد الذي تشكله الأجهزة المتفجرة المرتجلة (IED)، مما يضعف بشدة الجهود المبذولة للتخفيف من حدة التهديدات.

د) إن تبادل معلومات أمن الطيران المناسبة وذات الصلة بشأن التهديدات الجديدة، إلى جانب تنفيذ آليات فعالة لتبادل هذه المعلومات، هو أمر ضروري لتيسير وضع تدابير منسقة تهدف إلى تخفيف هذه التهديدات التي يتعرض لها الطيران المدني بطريقة عالمية ومتناسقة.

هـ) إن من شأن الاتفاقات الثنائية والمتعددة الأطراف المتعلقة بتبادل وحماية معلومات أمن الطيران الحساسة أن تشكل قاعدة قانونية مفيدة لتسهيل تبادل المعلومات بين الدول في الوقت المناسب عما يتعرض له أمن الطيران من تهديدات ومخاطر وما يعتريه من مواطن ضعف.

4-1 التوصيات

1-4-1 يوصي المؤتمر بما يلي:

- (أ) أن تتخذ الدول بيان الإيكاو بشأن سياق المخاطر العالمية في مجال أمن الطيران مرجعاً، بصفته أداة مفيدة تساعد الجهات المعنية في إعداد عمليات تقييم المخاطر القائمة على الأدلة وتحديد إجراءات التخفيف الممكنة؛
- (ب) أن يعجل مجلس الإيكاو، مراعيًا ما يقدمه فريق خبراء أمن الطيران من مشورة في هذا الصدد، بإحكام القواعد القياسية والتوصيات الدولية الواردة في الملحق السابع عشر للتصدي للتهديدات من الداخل، بما يعكس النهج المتعدد الطبقات الذي نوقش خلال المؤتمر؛
- (ج) أن تضمن الدول والقطاع التنفيذ الفعال للتدابير التنظيمية الرامية إلى التصدي للتهديدات من الداخل، حتى لا يتعرض النظام العالمي لأمن الطيران للخطر؛
- (د) أن تعمل الدول والقطاع على تشجيع الثقافة الأمنية الفعالة بين جميع العاملين لديها في مجال الطيران وزيادة الوعي العام للمساعدة على التصدي للتهديدات من الداخل.
- (هـ) أن تبرم الدول ترتيبات تعاونية لتبادل المعلومات الأمنية عن التهديدات والمخاطر ومواطن الضعف من أجل تعزيز فعالية تدابير أمن الطيران ومعالجة الثغرات الأمنية على المستوى الوطني والإقليمي والعالمي، وتجنب التنفيذ الأحادي الطرف و/أو غير المنسق للإجراءات الأمنية.
-

البند 2 من جدول الأعمال: المناهج المستقبلية لاحتواء مخاطر أمن الطيران

1-2 الوثائق

1-1-2 قدمت الأمانة ورقة العمل HLCAS/2-WP/2 بعنوان "تحسين إدارة مخاطر أمن الطيران". كما تم تناول هذا البند من جدول الأعمال في ورقة العمل HLCAS/2-WP/13 التي قدمتها الأرجنتين وأستراليا وبلجيكا والبرازيل وكندا ومصر وإثيوبيا وفرنسا وإيطاليا واليابان والأردن ونيوزيلندا ونيجيريا والبرتغال وقطر والاتحاد الروسي والسنغال وسنغافورة وجنوب أفريقيا وإسبانيا وسويسرا والإمارات العربية المتحدة والمملكة المتحدة والولايات المتحدة الأمريكية والمجلس الدولي للمطارات واتحاد النقل الجوي الدولي؛ وورقة العمل HLCAS/2-WP/14 التي قدمتها سنغافورة؛ وورقة العمل HLCAS/2-WP/18 التي قدمتها رومانيا؛ وورقة العمل HLCAS/2-WP/19 التي قدمتها بلجيكا وكندا وألمانيا وإيطاليا ونيوزيلندا والبرتغال وقطر ورومانيا وسنغافورة وسويسرا والمملكة المتحدة والولايات المتحدة والمجلس الدولي للمطارات؛ وورقة العمل HLCAS/2-WP/22 التي قدمها المجلس الدولي للمطارات واتحاد النقل الجوي الدولي؛ وورقتي العمل HLCAS/2-WP 27 و HLCAS/2-WP 28 اللتين قدمهما اتحاد النقل الجوي الدولي؛ وورقة العمل HLCAS/2 WP/30 التي قدمتها أيرلندا.

2-2 المناقشة

1-2-2 وافق المؤتمر على الحاجة إلى معالجة مسألة الأمن الإلكتروني، ليس فقط على المستوى الوطني ولكن أيضا على نطاق عالمي، مشيرا إلى أن الهجمات الإلكترونية المحتملة على إدارة الحركة الجوية والطائرات والمطارات لا تزال مصدر قلق في أوساط الطيران. إضافة إلى ذلك، أشار المندوبون إلى أن التعامل مع الأمن الإلكتروني ينطوي على عدد من الجهات المعنية، من بينتي السلامة والأمن على حد سواء، بما في ذلك على المستويات المحلية والوطنية والإقليمية والدولية، من كل من الدول والهيئات الصناعية.

2-2-2 وفي مسعى لتعزيز التعاون وتبادل المعلومات بين تلك الجهات المعنية، أيد المؤتمر وضع استراتيجية عالمية للايكاف في مجال الأمن الإلكتروني. وبالإضافة إلى ذلك، ناقش ممثلو الدول البنية الأساسية لمعالجة الأمن الإلكتروني لدى الإيكاف، وهي المسألة الذي تتكبد عليه حالياً مجموعة الدراسة التابعة للأمانة والمعنية بالأمن الإلكتروني (SSGC). وفي حين أيدت بعض الدول إنشاء فريق خبراء للأمن الإلكتروني، أعرب آخرون عن دعمهم لمواصلة وضع استراتيجية الأمن الإلكتروني في إطار مجموعة الدراسة المذكورة، على أن يُشكّل الفريق بعد وضع الاستراتيجية.

3-2-2 وفيما يتعلق بمستقبل أنظمة أمن الطيران، أيد المؤتمر الجهود الجارية التي يبذلها القطاع لوضع رؤية طويلة الأجل لأمن الطيران والمطارات. وعند تطوير النظم المستقبلية، أشارت الدول إلى أهمية التدابير الأمنية القائمة على النتائج، مع تركيز الابتكار على النواتج الأمنية. غير أنه أشير إلى أن حتى في النظام الأمني الذي يركز على النتائج، يجب أن تكون هناك قواعد قياسية ومؤشرات أداء أساسية واضحة لقياس التقدم المحرز في الامتثال لأحكام القواعد القياسية التي تركز على النتائج النهائية بدلاً من الممارسة الأمنية.

4-2-2 وتعتبر القدرات البشرية والتدريب دعائمين لبنية أساسية شاملة وفعالة لأمن الطيران، على النحو الذي أكد عليه الهدف الأساسي الثاني في الخطة العالمية لأمن الطيران (GASeP). ومع استمرار تطور التهديدات التي يواجهها أمن الطيران، فإن وجود قوى عاملة مدربة بشكل جيد هو أمر أساسي لحماية أهداف أمن الطيران من الهجمات. ويعتبر تنفيذ ثقافة أمنية قوية من الأمور الأساسية لبناء القدرة البشرية. وأعربت الدول عن دعمها القوي لإرساء ثقافة أمنية، مدركة أن استيعاب أهمية وجود نظام قوي لأمن الطيران على مستوى المنظمة هو إجراء مضاد رئيسي للتخفيف من حدة التهديدات.

5-2-2 وفيما يتعلق ببناء ثقافة أمنية، أشار المؤتمر إلى الجوانب الرئيسية للتنفيذ، بما في ذلك نظام الإبلاغ القائم على ثقافة العدل والتدريب في مجال الوعي الأمني. ووافق المؤتمر على ضرورة أن تتضمن كل هيئة في ميدان النقل الجوي نظاماً للإبلاغ يسمح للموظفين بالإبلاغ بسرية وأمان عن الثغرات المحتملة في النظام الأمني أو الأنشطة المشبوهة. وبالإضافة إلى ذلك، أيد المندوبون بشدة التطوير والتدريب المستمرين على الوعي الأمني لجميع موظفي الطيران، بغض النظر عن المسمى والتوصيف الوظيفي. ويشمل ذلك العاملين من أعلى مستويات الإدارة إلى الموظفين التشغيليين، والموظفين في مجال الأمن وخارجه.

3-2 الاستنتاجات

1-3-2 استنتج المؤتمر ما يلي:

- (أ) إن تحديد التهديدات الناشئة والتخفيف من حدتها، مثل تلك التي تطرحها الأسلحة الكيميائية والبيولوجية والإشعاعية ونظم الطائرات الموجهة عن بعد (RPAS)، تظل أولوية بالنسبة للمختصين بأمن الطيران. ويبقى تبادل المعلومات والتعاون بين الإيكاو والدول و القطاع بشأن أفضل السبل للتخفيف من حدة هذه التهديدات أمراً ضرورياً؛
- (ب) إن معالجة المخاطر في مجال الفضاء الإلكتروني والتخفيف من حدتها تظل أولوية بالنسبة للجهات المعنية في مجال الطيران، ويعد التعاون والتكاتف بين الجهات المعنية أمراً أساسياً لوضع نهج شامل لمعالجة الأمن الإلكتروني؛
- (ج) إن الجهود الجارية التي يبذلها القطاع لبلورة رؤية لمستقبل الطيران وأمن المطارات هي جهود هامة، ولكنها تقتضي أيضاً استعراضاً متزامناً للأطر التنظيمية الحالية، بما في ذلك الملحق السابع عشر للإيكاو - "الأمن"؛
- (د) إن تعميم الثقافة الأمنية القوية على جميع الموظفين، سواء في الوظائف الأمنية أو غير الأمنية، على جميع المستويات أمر ضروري لتنمية واستدامة البيئة الأمنية الفعالة؛
- (هـ) إن إجراء تدريب منتظم على الوعي الأمني لجميع العاملين في مجال الطيران ضروري لأن الثقافة الأمنية الراسخة هي قوام فعالية جميع التدابير المضادة الأخرى المتعلقة بأمن الطيران؛
- (و) إن التدريب والمساعدة على نحو موجه ودقيق وفعال في مجال أمن الطيران أمر أساسي لتعزيز أمن الطيران، ويبقى الغرض من بناء القدرات هو تزويد الدول الأعضاء بالمعرفة والقدرات اللازمة للتصدي للتهديدات القائمة والناشئة على حد سواء.

4-2 التوصيات

1-4-2 يوصي المؤتمر بما يلي:

- (أ) أن تستمر الإيكاو والدول الأعضاء في إجراء عمليات تقييم المخاطر لتحديد مواطن الضعف التي تعتري نظم أمن الطيران لديها وتنفيذ أكثر التدابير الأمنية فعالية للتخفيف من حدة التهديدات؛
- (ب) أن تستمر الإيكاو والدول الأعضاء ومؤسسات القطاع التي تعمل على إعداد استراتيجيات الأمن الإلكتروني في وضع استراتيجية شاملة للأمن الإلكتروني وآليات لتحديد وإدارة المخاطر، بما في ذلك تبادل المعلومات المناسبة المتعلقة بالأمن الإلكتروني؛

- (ج) أن تبدأ الإيكاو في إجراء دراسة جدوى لإنشاء فريق خبراء للأمن الإلكتروني وفقاً لإطار زمني واضح، واستناداً إلى تحليل للثغرات لتحديد المواضيع التي قد لا تغطيها أفرقة الخبراء الحالية، دون تأخير العمل الجاري الذي تضطلع به مجموعة الدراسة التابعة للأمانة والمعنية بالأمن الإلكتروني؛
- (د) أن تكفل الإيكاو والدول الأعضاء ومؤسسات القطاع بقاء التدريب الحالي مواكباً لأحدث ممارسات أمن الطيران والتقدم التكنولوجي، وينبغي إعداد تدريب جديد لمواجهة التهديدات الناشئة لأمن الطيران؛
- (هـ) أن تتخذ الدول والقطاع خطوات عملية لإعداد وتنفيذ برامج الثقافة والتوعية الأمنية، بما في ذلك تنظيم حملات توعية رفيعة المستوى باستخدام أفضل الممارسات والأدوات التي توفرها الإيكاو والمنظمات الإقليمية والدول الأخرى، والتي تعكس بيئاتها التشغيلية الفريدة، وأن تطبق هذه البرامج لدى جميع الجهات المعنية في بيئة الطيران.
-

البند 3 من جدول الأعمال: الخطة العالمية لأمن الطيران

1-3 الوثائق

1-1-3 قدمت الأمانة ورقة العمل HLCAS/2-WP/3 بعنوان "الوضع الراهن فيما يخص الخطة العالمية لأمن الطيران" وورقة العمل HLCAS/2-WP/7، بعنوان "استعراض البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران - نهج الرصد المستمر". كما تم تناول هذا البند من جدول الأعمال في ورقة العمل HLCAS/2-WP/8 التي قدمتها جورجيا والاتحاد الروسي وسويسرا؛ وورقة العمل HLCAS/2-WP/10 التي قدمتها كازاخستان، بالتنسيق مع الجزائر وأرمينيا وأذربيجان وبيلاروس وجورجيا وقيرغيزستان والمغرب وجمهورية مولدوفا والاتحاد الروسي وطاجيكستان وتونس وتركمانستان وأوكرانيا وأوزبكستان؛ وورقة العمل HLCAS/2-WP/12 التي قدمتها البرازيل؛ وورقتي العمل HLCAS/2-WP/15 و HLCAS/2-WP/17 اللتين قدمتهما النمسا باسم الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني؛ وورقة العمل HLCAS-WP/21 التي قدمها المجلس الدولي للمطارات؛ وورقات العمل HLCAS/2-WP/24 و HLCAS/2-WP/25 و HLCAS-WP/26 و HLCAS-WP/32 التي قدمها الاتحاد الروسي.

2-3 المناقشة

1-2-3 أعرب المؤتمر عن دعمه للخطة العالمية لأمن الطيران (GASeP) وأقر بامتنان بأن المؤتمرات الإقليمية لأمن الطيران التي استضافتها مصر وبنما والبرتغال وتايلند ساعدت الدول الأعضاء في التوصل إلى فهم أعمق لهذه الخطة العالمية.

2-2-3 وفيما يتعلق بالوضع الراهن لتنفيذ الخطة، رحب المندوبون بالمعلومات المحدثة والتجارب العديدة من الدول الأعضاء والقطاع، وشجعوا مواصلة الجهود المبذولة لإحراز تقدم في مجال أمن الطيران. وأحيط علماً بالمستوى الحالي للتنفيذ الذي أبلغت عنه الإيكاو، والذي يشير إلى الحاجة إلى أن تبذل الدول الأعضاء جهوداً أقوى بكثير لتحقيق الأهداف العالمية الطموحة الواردة في الخطة العالمية لأمن الطيران.

3-2-3 وناقش المؤتمر أيضاً تطور الخطة في المستقبل، مُقرّاً بأن عدداً من الأحكام في الملحق التاسع - "التسهيلات" والملحق السابع عشر - "الأمن" يكمل بعضها بعضاً. وبناءً على ذلك، فإن إدراج المكونات المتعلقة بالأمن في الملحق التاسع ضمن الخطة العالمية في المستقبل سيزيد الخطة تماسكاً، ليس للأمن العالمي فحسب، وإنما لضمان كفاءة الإجراءات أيضاً.

4-2-3 وكان هناك دعم للمبادرات الإقليمية والآليات المصممة لضمان التنفيذ الناجح لخراطم الطريق الخاصة بالأقاليم. كما شجع المندوبون الدول الأخرى على تقديم الدعم والمشاركة الفعالة في الجهود الإقليمية، حسب الاقتضاء، مع مراعاة الدور الهام للمكاتب الإقليمية التابعة للإيكاو في التشجيع على التنفيذ الفعال لأحكام الملحق السابع عشر .

5-2-3 وأحاط المندوبون علماً بالخبرات المشتركة المتعلقة بتنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران في الدول. ويشمل ذلك التنسيق بين السلطات والمشغلين، والابتكار في تكنولوجيا فحص السوائل، ونظم إدارة الأمن الإلكترونية، ونظم رصد أداء مشغلي نقاط التفتيش. كما رحب المؤتمر بما قدمه القطاع للخطة العالمية من مساهمات ومعلومات محدثة.

6-2-3 وأيد المؤتمر الجهود التي بذلتها الإيكاو لتنفيذ المساعدة الهادفة لمعالجة أوجه القصور الأمنية المحددة لدى الدول الأعضاء، وكذلك أنشطة بناء القدرات التي يجريها قطاع الطيران. وتلافياً لازدواج الجهود، وإتاحة فهم شامل للقدرات المتاحة، شدد العديد من المندوبين على أهمية أن تقوم الإيكاو بوضع خريطة لموارد بناء القدرات ومقدميها، تضم الأنشطة التي نفذتها المنظمة وأنشطتها الجارية والمقررة.

3-2-7 وأُعرب عن دعم الدور الأساسي الذي يضطلع به البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر (USAP-CMA) في تمكين التنفيذ الناجح للخطة العالمية لأمن الطيران وفي بناء الثقة في النظام العالمي لأمن الطيران والحفاظ عليها. ورغم أن المؤتمر أعرب عن تأييده للتعديلات المقترحة على المؤشرات التي يطبقها البرنامج العالمي حالياً، فقد وافق على أن المناقشات في هذا الصدد ينبغي أن تستمر في إطار مجموعة الدراسة التابعة للأمانة (SSG) والمعنية بالبرنامج العالمي المذكور خلال الاجتماع القادم لفريق خبراء أمن الطيران. وأيد المؤتمر بأغلبية ساحقة إجراء استعراض شامل وجذري لأهداف ومنهجية البرنامج العالمي لضمان قدرته على دعم الخطة العالمية لأمن الطيران بشكل فعال. وينبغي تقديم نتائج هذا الاستعراض الكامل إلى الدورة الأربعين القادمة للجمعية العمومية لإقرارها.

3-3 الاستنتاجات

1-3-3 استنتج المؤتمر ما يلي:

- أ) تشير التجارب في الدول إلى أن الخطة العالمية لأمن الطيران وخريطة الطريق قد قامتا بتقريب الجهات المعنية فيما بينها لتعزيز الأمن وتحديد نقاط الضعف وتبادل المعلومات والخبرات ذات الصلة وتعزيز حلول أمن الطيران المبتكرة؛
- ب) تعزز المبادرات والآليات الإقليمية/الإقليمية-الدولية المساءلة المشتركة فيما يتعلق بأهداف وأولويات الخطة العالمية لأمن الطيران، وتوفر منصة مفيدة لتنسيق الجهود ذات الصلة. وتؤدي المكاتب الإقليمية للإيكاو دوراً هاماً في مساعدة الدول الأعضاء على معالجة القضايا والتحديات المشتركة في تنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران؛
- ج) لا تزال هناك حاجة إلى بذل جهود كبيرة من قبل العديد من الدول من أجل تحقيق مستوى التعهد العالمي لاستيفاء 80 في المائة من الدول التي خضعت للتدقيق الهدف الطموح المتمثل في التنفيذ الفعال بنسبة 65 في المائة بحلول عام 2020؛
- د) تعتبر أنشطة بناء القدرات التي تقوم بها الإيكاو أو فرادى الدول أو الجهات المعنية الإقليمية أو مؤسسات القطاع حاسمة في دعم جهود الدول لتنفيذ التدابير الأمنية بفعالية، على النحو الذي يقتضيه الملحق السابع عشر - "الأمن"، وتضاهيها أهمية جهود الإيكاو بشأن الإجراءات رفيعة المستوى لتحقيق التزام سياسي من الدول المستفيدة وفوائد دائمة من المساعدة المقدمة؛
- هـ) يؤدي البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر دوراً مهماً في التطبيق الناجح للخطة العالمية لأمن الطيران. كما أن دعم الدول من خلال إمداد البرنامج العالمي بمدققين مؤهلين وذوي مهارات عالية له دور حاسم في هذا الصدد؛
- و) يتعين إجراء استعراض شامل لأهداف ومنهجية البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران، بما في ذلك المؤشرات المستخدمة للإبلاغ عن نتائج التدقيق، من أجل تعزيز الثقة في المنظومة الدولية لأمن الطيران والتأكد من قدرة البرنامج العالمي على دعم الخطة العالمية لأمن الطيران وأهدافها الطموحة بشكل فعال؛
- ز) ينبغي أن تراعي النسخ المقبلة من الخطة العالمية لأمن الطيران النمو المتزايد للحركة الجوية والازدحام في الطيران المدني، والحاجة إلى معالجة التهديدات الأمنية المتغيرة، والحاجة إلى حلول مبتكرة كاعتبارات أولية.

4-3 التوصيات

1-4-3 يوصي المؤتمر بما يلي:

- (أ) أن تبذل الدول جهوداً متواصلة لتنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران وخريطة الطريق المرتبطة بها، لتحقيق الهدف العالمي الطموح المتمثل في تحقيق 80 في المائة من الدول التي خضعت للتدقيق التنفيذ الفعال بنسبة 65 في المائة كحد أدنى بحلول عام 2020، وأن تتولى الإيكاو رصد التقدم المحرز؛
- (ب) أن تقوم الإيكاو برسم صورة كاملة لما هو متاح من موارد ومؤسسات بناء القدرات من أجل الحصول على فهم شامل للقدرات المتاحة. وستقوم الإيكاو أيضاً بمتابعة مختلف أنشطة بناء القدرات التي تم تنفيذها وتلك الجارية والمقررة بحيث يكون لديها نظرة شاملة على الوضع.
- (ج) أن تعزز النسخ اللاحقة للخطة العالمية لأمن الطيران رؤية أطول أجلاً لضمان تعزيز الأمن، وتبادل معلومات أمن الطيران في الوقت المناسب، وزيادة الكفاءة التشغيلية، بالاعتماد جزئياً على المكونات ذات الصلة بالأمن الواردة في الملحق التاسع - "التسهيلات"؛
- (د) أن تقوم الإيكاو، بالتعاون مع الدول الأعضاء والمنظمات الدولية، بإجراء استعراض شامل وجذري لأهداف ومنهجية البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران، بما في ذلك المؤشرات المستخدمة للإبلاغ عن نتائج التدقيق، لاتخاذ قرار بشأنها في الدورة الأربعين للجمعية العمومية. ويهدف ذلك إلى ضمان اضطلاع البرنامج العالمي بدور شامل في التنفيذ الناجح للخطة العالمية لأمن الطيران، وفي توفير الثقة في المنظومة الدولية لأمن الطيران.

البند 4 من جدول الأعمال: تحسين أوجه التآزر مع المجالات الأخرى

1-4 الوثائق

1-1-4 قدمت الأمانة ورقة العمل HLCAS/2-WP/4، بعنوان "ضمان المراعاة الشاملة والملائمة لعناصر الأمن والتسهيلات والسلامة في قطاع الطيران". كما تم تناول هذا البند من جدول الأعمال في ورقة العمل HLCAS/2-WP/20 التي قدمها المجلس الدولي للمطارات واتحاد النقل الجوي الدولي، وورقة العمل HLCAS/2-WP/29 التي قدمتها الولايات المتحدة.

2-4 المناقشة

1-2-4 ناقش المؤتمر أوجه التآزر بين الأمن والتسهيلات والسلامة، وشجّع بشدة على اتباع نهج مكمل في مجال الأمن والسلامة ومراقبة الحدود، سواء في الإيكاو أو على مستوى الدولة.

2-2-4 وسّم المؤتمر بأن التعاون بين مختلف سلطات الدولة أمر بالغ الأهمية وأنه قائم بالفعل في العديد من الدول، حتى وإن لم يتخذ طابعاً رسمياً. غير أنه اعترف أيضاً بأن القطاعات والسلطات مازالت تضطلع بمسؤولياتها المحددة.

3-2-4 ولهذا السبب، رأى المؤتمر أن دمج عناصر تسهيلات الحدود في أمن الطيران يتطلب المزيد من الدراسة والتحقيق، وأنه ينبغي النظر في القيود القانونية المحتملة المتعلقة بتبادل المعلومات بين مختلف سلطات الدولة.

4-2-4 وأحيط علماً بجهود الأمم المتحدة لمكافحة الإرهاب، وأقر المؤتمر بأهمية الجهود التي تبذلها الإيكاو والدول الأعضاء فيها لتنفيذ قرار مجلس الأمن رقم 2309 (2016).

5-2-4 وأحاط المؤتمر علماً بأن بيانات برنامج المعلومات المسبقة عن الركاب (API) وسجلات أسماء الركاب أثبتت أنها تؤدي دوراً مهماً في مكافحة الإرهاب، على النحو المعترف به في قرار مجلس الأمن رقم 2396 (2017). ولذلك، ينبغي إيلاء مزيد من النظر لمسألة وضع قاعدة قياسية بشأن استخدام بيانات سجلات أسماء الركاب. وورغم الدعم الواسع للتقدم بسرعة في هذه المسألة، فقد أشير إلى ضرورة عدم ترك أي بلد وراء الركاب.

6-2-4 ومع التسليم بأن هذه المسألة تتصل بأعمال فريق خبراء أمن الطيران، اقترح المؤتمر أن فريق التسهيلات هو الهيئة المناسبة حالياً لمناقشة التقدم فيما يتعلق باستخدام بيانات سجلات أسماء الركاب. وينبغي في هذا السياق إيلاء الاعتبار الواجب لحماية الحقوق الأساسية للركاب عند جمع هذه البيانات واستخدامها وتجهيزها وحمايتها.

3-4 الاستنتاجات

1-3-4 استنتج المؤتمر ما يلي:

(أ) إن النظر بشكل شامل ومنسق في مسائل الأمن والتسهيلات والسلامة في قطاع الطيران أمر ضروري للنجاح في مكافحة الإرهاب، سواء على الأرض أو في الجو؛

(ب) إن الأمن الحدودي ومنع الأعمال الإجرامية والجهود العامة لمكافحة الإرهاب ستستفيد من زيادة عدد الشراكات المتعددة الوكالات للتصدي بشكل مشترك لمجموعة التهديدات الحدودية وتهديدات أمن الطيران في المطارات وعلى متن الطائرات؛

(ج) إن من الضروري، لضمان التنفيذ الناجح لقرار مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة رقم 2309 (2016)، أن تظل الإيكاو والدول الأعضاء فيها ملتزمة بدعم جهود الأمم المتحدة لمكافحة الإرهاب؛

(د) إن بيانات المعلومات المسبقة عن الركاب وسجلات أسماء الركاب قد برهنت عن كونها أدوات مفيدة للكشف عن السفر غير المشروع وسفر الإرهابيين وردعهما، وإنها تؤدي دورا مهما في الحماية من الإرهاب.

4-4 التوصيات

1-4-4 يوصي المؤتمر بما يلي:

- (أ) أن تقوم الإيكاو باستكشاف الطرق التي يمكن من خلالها تعزيز العلاقة بين أمن الطيران والسلامة والتسهيلات، بما في ذلك العلاقة بين فريق خبراء أمن الطيران وفريق التسهيلات؛
- (ب) أن تواصل الإيكاو والدول الأعضاء التعاون مع وكالات الأمم المتحدة المعنية بمكافحة الإرهاب، بما في ذلك مكتب الأمم المتحدة لمكافحة الإرهاب والمديرية التنفيذية للجنة مكافحة الإرهاب التابعة للأمم المتحدة، بهدف تنفيذ قرار مجلس الأمن رقم 2309 (2016)؛
- (ج) أن تتخذ الإيكاو المزيد من الإجراءات ليتسنى استخدام المعلومات عن الركاب على نحو أفضل للاستفادة منها في تحقيق أهداف أمن الطيران ومساعدتها ودعمها، بما في ذلك إصدار القواعد القياسية التابعة للإيكاو المتعلقة بجمع واستخدام وتجهيز وحماية بيانات سجلات أسماء الركاب، تمشيا مع قرار مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة رقم 2396 (2017).

البند 5 من جدول الأعمال: ضمان استدامة الإجراءات الأمنية

1-5 الوثائق

1-1-5 قدمت الأمانة ورقة العمل HLCAS/2-WP/5 بعنوان "التدابير الفعالة والكفؤة لأمن الطيران". كما تم تناول هذا الموضوع في ورقة العمل HLCAS/2 WP/9 التي قدمتها الولايات المتحدة الأمريكية وأستراليا والبرازيل وكندا ونيوزيلندا وقطر وجنوب أفريقيا والإمارات العربية المتحدة واتحاد النقل الجوي الدولي، وورقة العمل HLCAS/2-WP/11 التي قدمتها أستراليا والبرازيل وكندا والأردن والكويت ونيوزيلندا وعمان والمملكة العربية السعودية وسنغافورة وتونس والإمارات العربية المتحدة واتحاد النقل الجوي الدولي؛ وورقة العمل HLCAS/2-WP/31 التي قدمتها أستراليا وكندا ونيوزيلندا.

2-5 المناقشة

1-2-5 كان هناك توافق واسع في الآراء بشأن اقتراح ضمان التكافؤ بين أمن الطيران وسلامة الطيران، ورفع مستوى أمن الطيران والتسهيلات داخل الإيكاو لتعزيز أنشطتها وقدراتها في هذين المجالين، بما يتماشى مع تخطيط ميزانية الإيكاو لفترة السنوات الثلاث القادمة.

2-2-5 وأيد العديد من المندوبين اقتراح إجراء دراسة جدوى لتحديد خيارات إنشاء إدارة لأمن الطيران والتسهيلات في إطار ميزانية قائمة على النمو الاسمي الصفري، ودعوا مجلس الإيكاو إلى تقديم توجيهات في هذا الصدد، بالتشاور مع الدول الأعضاء. كما لاحظ المؤتمر أنه لا ينبغي إبداء هذا المقترح بشكل منعزل، وإنما مراعاة الخيارات الأخرى أيضا التي يدرسها المجلس حاليا بطريقة شاملة. وأعرب بعض المندوبين عن رأيهم بأن مجرد تغيير الاسم لا يكفي لتحقيق القصد من رفع مستوى الأمن والتسهيلات.

3-2-5 وإدراكا لأهمية ضمان استدامة التدابير الأمنية للاستجابة على نحو أكثر فعالية وكفاءة للتهديدات الجديدة والناشئة، تم تشجيع الدول والإيكاو والجهات المعنية الأخرى على تعزيز التعاون على المستويات الوطنية والإقليمية والدولية. وسيساعد هذا التعاون على إيجاد طرق جديدة لتخفيف المخاطر الأمنية التي يتعرض لها الطيران المدني، وتسهيل تبادل المعلومات ذات الصلة، بما فيها المعلومات عن التهديدات التي يواجهها الطيران، كلما كان ذلك ممكنا.

4-2-5 ونظراً لما تحظى به أنشطة أمن الطيران من دعم، فقد أشار عدد من المندوبين إلى ضرورة اضطلاع الأمانة العامة بهذه الأنشطة في إطار ميزانية برنامجها العادي، مع التشديد، فيما يتعلق بتبادل المعلومات، على إيلاء المزيد من الاهتمام لحماية المعلومات التي سيتم تبادلها.

5-2-5 وفي سياق النظر في ورقة العمل WP/11، أشار المندوبون إلى فوائد تطبيق نظام "الشباك الأمني الواحد"، بما في ذلك زيادة الكفاءة واستخدام الموارد على نحو أكثر فعالية. ومع ذلك حذر المندوبون من أنه ينبغي للدول أن تضمن إنشاء نظام قوي للرصد والرقابة يضمن بشكل مناسب عنصرَي الفعالية والاستدامة. وأشار المؤتمر أيضا إلى المواد الإرشادية المتاحة في "دليل أمن الطيران" التابع للإيكاو (الوثيقة Doc 8973) بشأن هذا الموضوع.

6-2-5 وأقر المندوبون بفوائد التركيز على القواعد القياسية الأمنية القائمة على النتائج، على النحو المقترح في ورقة العمل WP/31. ومع ذلك، شددت بعض الدول على أنه لا ينبغي إغفال القواعد القياسية الأساسية التي تميل إلى أن تكون أكثر إلزامية بطبيعتها. ورغم الإشارة إلى أن وضع قواعد قياسية أقل إلزامية قد يعزز النهج الابتكارية والمتعددة الطبقات تجاه المسائل الأمنية، إلا أن بعض المندوبين أبدوا قلقهم من صعوبة قياس وإنفاذ القواعد القياسية القائمة على النتائج، وأعربوا عن رأيهم بأن ذلك قد يؤدي إلى ثغرات أمنية محتملة.

3-5 الاستنتاجات

1-3-5 استنتج المؤتمر ما يلي:

- (أ) إن بيئة التهديد المتغيرة التي يعمل فيها أمن الطيران المدني تثبت الحاجة إلى تحديد أولويات أمن الطيران والتسهيلات وتوفير الموارد اللازمة لهما على نحو ملائم. وسيكون من المفيد، في إطار الهيكل التنظيمي للإيكاو، تحقيق التكافؤ بين سلامة الطيران وأمن الطيران؛
- (ب) إن النهج التي تركز على النتائج في تنفيذ التدابير الأمنية هي أحد المبادئ العديدة الشاملة التي يسترشد بها وضع تدابير أمن الطيران المستدامة؛
- (ج) إن ترتيبات الشباك الأمني الواحد القائمة على الاعتراف بتكافؤ التدابير الأمنية بين الدول المتقاربة التفكير، يمكن أن تحقق فوائد معينة، مثل: تعزيز كفاءة العمليات، وتقصير الفترة اللازمة لتحويل الركاب وزيادة رضاهم.

4-5 التوصيات

1-4-5 يوصي المؤتمر بما يلي:

- (أ) أن يسعى مجلس الإيكاو إلى ضمان التكافؤ بين أمن الطيران وسلامة الطيران داخل الإيكاو، وأن يقدم التوجيهات بشأن إجراء دراسة جدوى، تراعى فيها المساهمات المقدمة من الدول، وتستخدم نهجاً شاملاً، من أجل تحديد الخيارات المتاحة لإنشاء إدارة لأمن الطيران والتسهيلات في إطار ميزانية النمو الاسمي الصفري. وينبغي أن تنظر دراسة الجدوى هذه في مدى مساهمة هذه الخطوة في تعزيز قدرة الإيكاو العملية في مجال أمن الطيران، كما ينبغي إنجاز هذه الدراسة في الوقت المناسب لِيُتاح للمجلس وقت كاف لاستعراضها واتخاذ قرار بشأنها قبل انعقاد الدورة الأربعين للجمعية العمومية؛
- (ب) أن تضمن الإيكاو استدامة تمويل أمن الطيران وفقاً لقرارات الجمعية العمومية السارية، مع الاعتراف بأن زيادة مساهمات الدول في الفترة الثلاثية القادمة، سواء في إطار الميزانية العادية أم الطوعية، وسواء كانت مساهمات مالية أو عينية، ستزيد من تعزيز قيادة المنظمة في المسائل المتصلة بأمن الطيران على الصعيد العالمي؛
- (ج) أن تواصل الإيكاو والدول والقطاع تقييم مدى ملاءمة النهج المرتكزة على النتائج، حسب الاقتضاء، ووفقاً للغة التنظيمية المحددة الواردة في الملحق السابع عشر - "الأمن" وفي "دليل أمن الطيران" للإيكاو (الوثيقة 8973 Doc)؛
- (د) أن تشجع الدول على إبرام ترتيبات تعاونية وتنفيذ ترتيبات الشباك الأمني الواحد من أجل زيادة استدامة نظام أمن الطيران، من خلال تجنب الازدواجية غير اللازمة في تنفيذ الضوابط الأمنية، حيثما يكون ذلك متسقاً مع المواد الإرشادية الواردة في دليل أمن الطيران للإيكاو (الوثيقة 8973 Doc) بصيغته المعدلة.

قائمة الحضور

الدولة	اسم العائلة	الاسم الأول
ألبانيا	كيري	كريسلن
الجزائر	مغار بعشا مسروا بن عنتر	حسين عمر أمين دباغين فاطمة
أنغولا	سيلفا كاهندا	ديوجينيس هنريكي
أنتيغوا وبربودا	أبراهام	بيتر
الأرجنتين	أينشل روبيو فرنانديس لوغوزو	غوستافو إدواردو أوسكار كارلوس ر. ماريا فابيانا
أستراليا	كيركوود لوكاس تييدي دراني	آنغوس سامويل أندرو ماريانا
النمسا	لاندرخت شويتزير	إليزابيث وولفغانغ
البحرين	زمان الدوسري	خليفة عبد العزيز
بلجيكا	دي لانج	آن
بوليفيا	سوروكو	خافيير غارسيا
البرازيل	بيزيرا ديتر لاريس فريتاس توفنر مونريال	ريكاردو إيفان فيتور دان داريو إيدسون

المرفق (أ)

بتقرير المؤتمر الرفيع المستوى الثاني لأمن الطيران

A-2

لويس غوستافو	سيلفا كافالاري	
ريكاردو فيليببي	بيكورارو	
روبيرتو	سانتوس	
ستانيمير	ليشيف	بلغاريا
آلبينا	بوفوفا	
نيكولاي	هرستوف	
كارلوس ألبيرتو	مونتيرو	كابو فيردي
علي هلاي	عيساتو	الكاميرون
كولينس ديفين	تشومي كواني	
إنغلبرت زوا	عيتوندي	
ميري ليفي	نانا	
بول أسومو	كوكي	
ريمي أوسونغ	أونانا	
مايكل	كينان	كندا
آرون	ماك كروري	
كريستوفر	فري	
فرانك	نويباور	
فريدريك	فاشينان	
مارسيال	باجيه	
بول	لانغلي	
ويندي	نيكسون	
كلود	هيرلي	
تيودور	جوسو	جمهورية أفريقيا الوسطى
فرانسوا	فولوت	
محمد	طاهر أوروذي	تشاد
محمد	أدجام	
جابر	محمد علي	
باتريسيو	أرانسبيا	شيلي
خوان لويس	رودريغيس	
ألبيرتو	مينا	
إدواردو	سيردا غوميز	
خوان كارلوس	غونتييريس ريكيلمي	
فينغ	غاو	الصين
رونغوو	كوا	

المرفق (أ)

بتقرير المؤتمر الرفيع المستوى الثاني لأمن الطيران

A-3

جيشنغ	تسو	
وينغي	تشين	
شي كوونغ	ريتشارد وو	
اينزي	لي	
فانغفانغ	لي	
غوليانغ	تزانغ	
هانغتينغ	تزانغ	
هاو	ليو	
بي	لي	
تشيسونغ	يانغ	
تشيسينغ	زاو	
كيكيانغ	وانغ	
جونبي	كو	
كوتشين	لي	
هانتشيا	ليو	
ران	يان	
شينكوتشين	شي	
شي	جون	
هونغوانغ	سون	
تات مينغ	لام	
وان سزي	سيونغ	
وانمنغ	لي	
كسينيو	سون	
لونغ	يان	
يانغ	غو	
يونغ	كسي	
وينكي	هنغ	
جيانكوشين	لي	
كينغ دوي ديفيد	وان	
شياو نينغ	وانغ	
كوشيان	لينغ	
زاي	ونليانغ	
جينغاو	سان	
موريسيو	راميريز	كولومبيا
سيزار	بيخارانو	
فيديل	ديمو	الكونغو
ميكسينت راوول	أوندزوتو	
ألبرت	ألبي ديمي	
سيرج فلورنت	دزوتا	

كلود إدغار	أوكانا	
مونتول	سيمفوريان	
روميو ماكايا	باتشي	
سيرا	كوليالي	
سينالي	سيلو	كوت ديفوار
شارل كواديو	كانغا	
دانييل	هيرمان ميلان	
أرماندو ل. دانييل	لوبيز	كوبا
مرسيديس	فاسكيس غونساليس	
ميرتا مارينا	كريسو فراسكيري	
خوان خوسيه	كروز أكوستا	
نيستار ماريا	روخاس ألفاريس	
أنطونيوس	ليميسيانوس	قبرص
ركس كوفولولا	ماكيلا	جمهورية الكونغو الديمقراطية
سيلين	ماسنغو كابويكا	
جان	ميونغا تشيومبا	
ليونارد	نسيي إيبان نسونداي	
ماريان	زونير	الدنمارك
وابيري	دجاما باهدون	جيبوتي
كارلوس	فيراس	الجمهورية الدومينيكية
خوسيه م.	ليوناردو	
ناتالي	تيانتن	
إيفان	أريانو	إكوادور
ألكساندرا	بانتراس	
سامح	الحفني	مصر
أحمد حسين	خضر	
وائل سمير	النشار	
لياندر	ميكو انغي	غينيا الاستوائية
لياندر	نغيما مبا إيانغ	
أناطوليو	إدجانغ أوندو نزانغ	
إستنسلياو	إسونو أنغسومو	

المرفق (أ)

بتقرير المؤتمر الرفيع المستوى الثاني لأمن الطيران

A-5

جوسيلين	نغ-شين يو	
جولي	نغ-شين يو	
غتاشيو	أليمايهو	إثيوبيا
ماتي	توباماكي	فنلندا
أنتي-جوسي	لانكينين	
جوكا	هيرفيرانتا	
باتريك	غنديل	فرنسا
فيليب	برتو	
إيريك	ريس	
إيزابل	مونييه	
ماغالي	ترواديك	
باسكال	ريفيل	
سونيا	حفظي	
فيرونيك	دبلاس	
فريد	زيزي	
جيل	لوكلير	
أميلي	إسكوبار	
جولبيت	إيبيرت	
أولريخ	شويرزينسكي	ألمانيا
نبيل	نعومي	
كريستوف	شايفر	
أوي	هوبزمان	
جوزيف	كوفي أدا	غانا
كوامي	مامفي	
عبد الله	الحسن	
تشارلز	هانسون أ دو	
كريستينا	إدموند	
ابنيزر	لاريا أدجي	
إيمانويل	أكوهين منساه	
إيريك	أجين-فريمبونج	
فرانكلين	أتشيري غياميرا	
غيسي	أنطوني	
جورج	ديكارد-تلسون	
جيدون	غروماه	
جون	ديكيم أتاڤواه	
كوفي	نيومان أوفوري	

ناتانيل	كوادزوديه	
ريكسفورد جورج	منساه أكواه	
إيكاتيريني	نسيكا	اليونان
إلبيدا	كوريفيدو	
جورجيوس	نيكو	
أولغا	ماليا	
فاسيليكي	لازاري	
مامادي	كابا	غينيا
سيكو عمر	ثيام	
أنيت	فيرغسون	غيانا
أبراهام	دوريس	
إيجبرت	فيلد	
بوشارد	ثيرامين	هايتي
هكتور	راميريس	هندوراس
غودجون	أتالسون	أيسلندا
ألوك	شيخار	الهند
أندي	أرون	إندونيسيا
دوي	افريانتو	
نور السنين	إستيارتونو	
أوكا	سيتياوان	
سوجيونو	سوجيونو	
تيوكو	فيزاسيا	
ويندو	أسرول روز	
فرهاد	برفارش	جمهورية إيران الإسلامية
برندان	رينغ	أيرلندا
جاد	ريجيف	إسرائيل
أليسيو	كوارنتا	إيطاليا
ماركو ريكاردو	روسكوني	
فابيو	نيكولاي	

المرفق (أ)

بتقرير المؤتمر الرفيع المستوى الثاني لأمن الطيران

A-7

لورا	داميروسيو	
رافاييلا	مارسياني	
ريكاردو	ريزي	
كيندا	كالباكيان	
ألتيا	بارتلي	جامايكا
كويشي	كويشي	اليابان
هيروفومي	واكاماتسو	
ماساهيتو	ناكاشيما	
ناوكي	نوجيما	
ريو	يوناها	
ساتوشي	أوشيما	
مونيكاتسو	أوسامي	
هيثم	ميسو	الأردن
عبد الله	النسور	
أبيك	ألزانوف	كازاخستان
درخان	كاتيشيف	
يرزان	ميرانباييف	
بيتر	ثوكو	كينيا
بياتريس	موثوغا	
جورج	كابوغي	
إيا	غابابو	
جون	كانديري	
توم	أوغنشي	
كرمانبك	أكيشيف	قيرغيزستان
أبيك	بيشبايف	
محمد	عزيز	لبنان
أحمد	عزت	
علي	الحركي	
جورج	نادر	
ابراهيم	أبو عليوي	
طلال	وهبي	
سهيل	حماد	
إمانويل	نكواي	ليبيريا
فيليسيا	سياتا غراي	

عبد الرحمن	بن يوسف	ليبيا
بييو بريشارد	روتوفوندراسانتسوا	مدغشقر
خير سيد فيصل زامري	الأعمال إسماعيل أبو بكر سليمان	ماليزيا
ألاسان	دولو	مالي
سيفيور ريبيكا	أكيلينا تانتني-دوغال	مالطا
ديونيسيو دولتشي ماريا أرماندو ريكاردو	مينديز مايبورا فايي ألفاريس سويبراتس بانيوس غارسيا	المكسيك
بيامباسورين توفشينبايار	لوتسانسامبو دانندن	منغوليا
خالد أنس حميد طارق أسماء	منجي الحكيم مقدم بن رشد عصفور	المغرب
بكرام راج بيرندرا	غوتام براساد شريستا	نيبال
روبيرت تايس ميراي تيون فكتور	مويرلند فان زانتن دور مولير كريس	هولندا
كريس أثول مارك موراي	فورد غلوفر ويلر بريز	نيوزيلندا

غبيرمو	غيدو يسكا	نيكاراغوا
محمود أحمد عبد القدري حليدو	كاريديو الحجي أياحا الحجي بوبي موسى	النيجر
هادي موسى أكوجا محمود مريم عثمان سليم بيتر زكري مختار دونوما	سيريك نوهو أكبلفو بن توكور اسماعيل أبو بكر صديق أماسا سابيو عثمان صالح	نيجيريا
أوفند لارس آن مرغريت بجورنار	إك كوبرستاد فيكن دافيدسن	النرويج
ناصر عبد الله عبد الله أحمد منيرة	الجباسي النعيمي البرشدي الرئيسي	عُمان
طارق عظيم	خان	باكستان
ألفريدو فرانسيسكو غرمينال تانيا	فونسيكا مورا ساراسكيتا أولير بوفجر الدين	بنما
مايكل جاك	تريم	بابوا غينيا الجديدة
إنيس	مارتينيز فالينوتي	باراغواي
دوراليزا مارسيللا والتر ريكاردو	لوبيس برافو ليناريس أريناسا	بيرو

روبن	غمبريني	
فرانسييسكو ألان جوزيليتو ميغيل	نويل فرنانديز سوريا ساليدو أورا	الفلبين
ميشال	ليبيودا	بولندا
كارلا ريكارديو	بينتو فرنانديس	البرتغال
أحمد فهد إيان	الماجد القحطاني غلكرست	قطر
ميونغ-سو دونغ يون جي دونغ-سو هاي رين هيوجين جاي-وان جيونغ كوانغ-هو مياي كوهي يونغون يونغ-سيك أيلا لي	سون شيول جانغ لي ها جيونغ هونغ بارك جو لي لي كيم كيم كيم جنغ كنغجون	جمهورية كوريا
نيكولاي ألكسندر دورين ماريان ألكسي	بوزو فيتي كوركا زناغوفانو روغوف	جمهورية مولدوفا
إيون سورين	غروسو إنكوتسكو	رومانيا

المرفق (أ)

A-11

بتقرير المؤتمر الرفيع المستوى الثاني لأمن الطيران

		الاتحاد الروسي
فكتور	باسارجين	
فلاديمير	شرتوك	
ألكسي	شابليا	
أندري	سازونوف	
دمتري	سازونوف	
دمتري	سوبوتين	
غنادي	سرجيف	
إيغور	إلقيموف	
إيغور	ميلاشفسكي	
إيرينا	بيكيفا	
كيريل	ميخالشينكو	
قنسطنطين ليونيد	أغافونوف	
ليونيد	كوليك	
نيكولاي	أوفشينكوف	
أوليغ	لافرننتيف	
فاديم	فيليبوف	
يوليا	دوماليفسكايا	
ألكسندر	بطلوف	
غالينا	كيريشنكو	
محمد سعد م .	الفوزان	المملكة العربية السعودية
إبراهيم علي	السقف	
أداما	نيانغ	السنغال
ألان	بريرا	
اسماعيل ماسيك	نديايي	
موسس تيفا	بايو	سيراليون
كوغباي	توكر	
برنارد	ليم	سنغافورة
شي منغ	شيونغ	
شن بنغ	أونغ	
الشيخ عبد الله	أبو سكر	
تي شيو	نغ	
إيفانا	ماركوكا	سلوفاكيا
ليفرس	ماباسو	جنوب أفريقيا
بوي	خوزا	
فيكيلي فنسنت	كغومو	

لوفويو	غكبيي	
ماخوسازانا	ماخوبا	
تشيبو	بيغي	
فكتور مانويل	أغوادو	إسبانيا
خوان دافيد	نييتو سيولفيدا	
خوسيه مانوال	بوينتي	
اسماعيل	باشيكو سيرانو	
محمود الحسن	محمد صالح	السودان
النور يوسف	عبد الكريم	
إنغريد	شرفيلس	السويد
أنیکا	رامستد	
هلن	جانسون ساكس	
جيسكا	هنركسون	
لينيا	لونستروم	
سامولي	فوكيلا	
أورس	هالديمان	سويسرا
كريستيان	شولتيس	
أوليفيه	مانيان	
أرخوم	ترمييتايابيسيث	تايلند
أمفوان	واناكو	
أتشيمابورن	جيارانوروس	
شاواني	تانغيونغيراسيرت	
جيتماتي	كومولوفانيتش	
كانوكبورن	غروبايسوان	
ماريس	سانغيانبونغسا	
نارونغ	أرونباكمونغول	
ناتابونغ	فانارات	
بيليلاك	ويشيرانون	
راويوان	بوراروك	
روسني	مصطفى	
سارون	بنجانيرات	
سوكسري	لوانغرام	
سورانشانا	باتاماكوبت	
أدونكو	كوملا	توغو
لانغباتيني	بوليدجا	

تد شهناز	مارتن محمد	ترينيداد وتوباغو
قيس محمد وليد أمين	مغربي براهام مجري	تونس
أيوب ج.و. كابيس	سوما تويجوكي	أوغندا
سيف محمد عائشة سهام عبد الله عبد الله أرحمة بوتي فهد فهد فريدريكو حمد حمد جاسم محمد محمد عبيد عمر سعيد شاهد سلطان طارق يونس عبد الله	السويدي الهالمي المهري الكتبي الهاشمي الشميسي قرواش الريس الرقباني فرنانديس المهيري الهاشمي الشميسي الطاير سالم النعيمي المطوع السويدي قدير أل نهيان مصبح الهاجري الظاهري	الإمارات العربية المتحدة
دان جيزيلا مارك ديفيد جيليان	ميكتوايت كار رودميل لويد سبنورا	المملكة المتحدة

كيفن	سوير	
بادرايك	كليهير	
راج	شانا	
فيكي	هنتشينسون	
رافايل	بوكانغو	الجمهورية تنزانيا المتحدة
برهان	ماجاليوا	
ريديمبتوس بيتر	بوغومولا	
ديفيد	بيكوسكي	الولايات المتحدة
ناتان	سيلس	
بول	فوجيمورا	
توماس	كارتر	
أندرو	كاراسك	
شارلي	أشلي	
كاتي	لوجيس	
بيتر	هيردنج	
إيمي	ماك. إيرلين	
بوني	ميس	
إستا م.	روسنبرغ	
فيليكس	ألفاريس	
جينيفير	غوردون	
كريستا	باورز	
لوتشي	هولمانس	
ماري	إيرنهارت	
مايكل	بيليلو	
فرناندو	دي مدينا	أوروغواي
غايتانو	باتاغليسي بايادينو	
مارسيلو باردو	دي إيرونو	
نانكاي	غرانا	
روديريك	إيسلاس	
أنيرا دينوريس	بادرون باريتو	فنزويلا
إدغار	شاكون	

المرفق (أ)

A-15

بتقرير المؤتمر الرفيع المستوى الثاني لأمن الطيران

الاسم الأول	اسم العائلة	المنظمة
جمال شילה	دريدي نغيدي	اللجنة الأفريقية للطيران المدني (أفكاك)
محمد أنيماتا جان فرانسواه لويس	موسى ديوب إب سال دسامسيريس باكينون	الوكالة المعنية بسلامة الملاحة الجوية في أفريقيا ومدغشقر
أنجيلا كريستوفر دايسوكي دوين جفري ناتالي ناتالي نيكولاس	جيتنس بيدول كوميني ماكينتوش بارو هريليس سامسون رانلديج	المجلس الدولي للمطارات
عديل	بولوتار	المنظمة العربية للطيران المدني
نيكو نيك فرانسكو روب	فورباخ كوهلي دي مايو إيغلس	منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية
فيلبرت	باكيلانا	وكالة مراقبة سلامة وأمن الطيران المدني في اتحاد أفريقيا الشرقية
سلفاتور باتريشيا أنطوان	سيكشيتانو ريفيردي زانوتي	اللجنة الأوروبية للطيران المدني
جون باتريك	هيرد مانا	المنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول)
بارتل كريستوفر هانا هنريك جان-بول	ميرسمان روس غويو بيشاكوف هولواي مورو	الاتحاد الأوروبي

ونكلر	كلاوس	
ديجاسي	ناتالي	
هوغارد	بير	
غرو تانير	كارلوس	رابطة شركات البريد السريع العالمية
كارين	نيك	اتحاد النقل الجوي الدولي
فوغان	ماتيو	
أنطونيني	دومينيك	
تروزينسكي	آدم	
مانديلاوي	إيلي	
بيبير	لورين	
إيران-تاسكر	مارتن	
وودال	مايكل	
كوبر	بيت	
بلاكستون	طوني	
كروملي	غبريل	المجلس الدولي لطيران الأعمال
تريشواي	نيل	
براون	ستيفن	
هيدغوشيوشي	كيشي	المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات
سوليفان	شان	صناعات الطيران والفضاء
آرم	هارالد	المنظمة الدولية للشرطة الجنائية (الإنتربول)
غوزمان رودريغيس	أغوستين	الاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط
كوشمان	كارول	الجوية
غراي	جانيس	لجنة حراس الأمن على متن الطائرة
ياتسوك	فيكتور	لجنة الطيران المشتركة بين حكومات كمنولث الدول المستقلة
فاسيليف	نيكولاي	الاتحاد الدولي للاتصالات
سيسما	آن ماريا	مركز الأمم المتحدة لمكافحة الإرهاب
شن	ويكسيونغ	
فورونكوف	فلاديمير	مكتب الأمم المتحدة لمكافحة الإرهاب

المرفق (أ)

A-17

بتقرير المؤتمر الرفيع المستوى الثاني لأمن الطيران

إيان	مونرو	
سفيل	أليرزابيفا	
روث	كيراجو	
عدن	نور	الاتحاد البريدي العالمي
بشار أ.	حسين	
نوربرت	ستيلن	منظمة الجمارك العالمية

قائمة ورقات العمل وورقات المعلومات

ورقة العمل	العنوان	أعدتها
1	جدول الأعمال والبرنامج المؤقت وترتيبات الاجتماع	الأمانة العامة
2	تحسين إدارة مخاطر أمن الطيران	الأمانة العامة
3	الوضع الراهن فيما يخص الخطة العالمية لأمن الطيران	الأمانة العامة
4	ضمان المراجعة الشاملة والملائمة لعناصر الأمن والتسهيلات والسلامة في قطاع الطيران	الأمانة العامة
5	تدابير فعّالة وكفاء في مجال أمن الطيران	الأمانة العامة
6	المستجدات بشأن التهديدات والمخاطر المتعلقة بأمن الطيران	الأمانة العامة
7	استعراض مؤشري البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر (USAP-CMA)	الأمانة العامة
8	مبادرة لمتابعة نتائج أعمال المؤتمر الإقليمي لأمن الطيران لأوروبا وشمال الأطلنطي (لشبونة، البرتغال 29-31/5/2018) من أجل التصدي للتحديات المشتركة من خلال تنفيذ خطة الإيكاو العالمية لأمن الطيران	جورجيا والاتحاد الروسي وسويسرا
9	رفع مستوى أمن وتسهيلات الطيران داخل الإيكاو	الولايات المتحدة وأستراليا والبرازيل وكندا ونيوزيلندا وقطر وجنوب أفريقيا والإمارات العربية المتحدة واتحاد النقل الجوي الدولي
10	دور مكتب الإيكاو الإقليمي لأوروبا وشمال الأطلنطي في تنسيق تنفيذ أحكام الملحق السابع عشر في إطار الخطة العالمية لأمن الطيران GASEP وخريطة الطريق الإقليمية	كازاخستان، بالتنسيق مع الجزائر وأذربيجان وأرمينيا وبيلاروس وجورجيا وقيرغيزستان والمغرب وجمهورية مولدوفا والاتحاد الروسي وطاجيكستان وتونس وتركمانستان وأوكرانيا وأوزبكستان
11	الاعتراف بتكافؤ تدابير أمن الطيران - نقطة التفتيش الأمني الواحدة	أستراليا والكويت ونيوزيلندا وعمان وسنغافورة والإمارات العربية المتحدة واتحاد النقل الجوي الدولي
12	الخطة العالمية لأمن الطيران - تعزيز التنسيق بين السلطات والمشغلين	البرازيل
13	إذكاء الوعي لأمن الطيران لدى الوكالات والمنظمات الأخرى	الأرجنتين وأستراليا وبلجيكا والبرازيل وكندا ومصر وإثيوبيا وفرنسا وإيطاليا واليابان والأردن ونيوزيلندا ونيجيريا والبرتغال وقطر والاتحاد الروسي والسنغال وسنغافورة وجنوب أفريقيا وإسبانيا وسويسرا والإمارات العربية المتحدة والمملكة المتحدة والولايات المتحدة والمجلس الدولي للمطارات واتحاد النقل الجوي الدولي
14	النهوض بالتدريب على أمن الطيران	سنغافورة
15	بناء القدرات: إحداث الأثر	النمسا نيابةً عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه، والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني
16	التهديدات من الداخل والثقافة الأمنية	النمسا نيابةً عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه، والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني
17	دور برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق أمن الطيران في ضمان استدامة الخطة العالمية لأمن الطيران	النمسا نيابةً عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه، والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني
18	وضع استراتيجية عالمية للأمن الإلكتروني	رومانيا
19	تعزيز الثقافة الأمنية	بلجيكا وكندا وألمانيا وإيطاليا ونيوزيلندا والبرتغال وقطر

أعدتها	العنوان	ورقة العمل
ورومانيا وسنغافورة وسويسرا والمملكة المتحدة والولايات المتحدة والمجلس الدولي للمطارات	النهج المشترك لمواجهة تهديدات أمن الطيران وأمن الحدود في المطارات	20
المجلس الدولي للمطارات	الإسهامات والتحديثات المتعلقة بالخطة العالمية لأمن الطيران	21
المجلس الدولي للمطارات	رؤية حول أمن الطيران في المطارات	22
المجلس الدولي للمطارات واتحاد النقل الجوي الدولي	تبادل المعلومات الأمنية بين الدول	23
مصر والاردن وعمان والسعودية والسودان والإمارات العربية المتحدة	عملية تنفيذ النتائج ذات الأولوية الرئيسية للخطة العالمية لأمن الطيران في الاتحاد الروسي	24
الاتحاد الروسي	التحديات والنجاحات	25
الاتحاد الروسي	الحلول المبتكرة المطبقة فيما يخص الوضع الراهن للتشغيل الآلي لأجهزة الأشعة السينية، ورصد أداؤها وتعزيز مهامها الوظيفية	26
الاتحاد الروسي	التكنولوجيا المبتكرة للتكامل والتحكم في تدفق المعلومات الأمنية في المطار لتحسين كفاءة نظام إدارة أمن الطيران	27
اتحاد النقل الجوي الدولي	الحماية الرقمية للطائرات - نهج متكامل	28
اتحاد النقل الجوي الدولي	الطريق إلى التعاون والشراكة وتحسين أمن الطيران	29
الولايات المتحدة الأمريكية	القواعد القياسية لسجلات أسماء الركاب	30
أيرلندا	التقارير الأمنية والثقافة الأمنية	31
أستراليا، وكندا، ونيوزيلندا	فوائد القواعد القياسية المستندة إلى النتائج في الملحق السابع عشر	32
الاتحاد الروسي	التكنولوجيات المبتكرة لكشف المواد الكيميائية أثناء عملية التفتيش قبل الطيران	
أعدتها	العنوان	ورقة المعلومات
الاتحاد الروسي	إجراء إعداد وترخيص موظفي أمن النقل (الطيران)	1
فرنسا	البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران - نهج الرصد المستمر والنهج الفرنسي لتقييم التدابير الأمنية	2

بيان صادر عن
مؤتمر الإيكاو الرفيع المستوى الثاني لأمن الطيران
(مونتريال، 29-30 نوفمبر 2018)

عقدت منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) في مقرها الرئيسي بمونتريال يومي 29 و 30/11/2018 المؤتمر الرفيع المستوى الثاني لأمن الطيران.

وقد حضر المؤتمر أكثر من 540 مشاركاً يمثلون 107 دول أعضاء و 22 منظمة ورابطة صناعية دولية وإقليمية.

وإذ أكد المؤتمر من جديد على الأهمية الحاسمة لأمن الطيران في النظام العالمي الشامل للطيران المدني واستمرار التهديدات الأمنية والتحديات التي يواجهها قطاع النقل الجوي الدولي، فقد أبرز ما يلي:

(أ) إن الإرهاب العالمي والتهديدات ضد عمليات النقل الجوي الدولية، مثل تهديدات الأشخاص من الداخل والتهديدات الإلكترونية، لا تزال قائمة ومتغيرة ويتعين التصدي لها على نحو يراعي نمو حركة المسافرين؛

(ب) إن من الضروري إذكاء الوعي بتلك التهديدات والمخاطر المرتبطة بها من خلال تبادل المعلومات بين الدول ومع الجهات المعنية، ومن خلال الاهتمام المستمر ببيان سياق المخاطر العالمية؛

(ج) إن تنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران، المعتمدة في نوفمبر 2017، يحظى بدعم قوي، مع التنويه في هذا السياق بالمؤتمرات الإقليمية لأمن الطيران التي استضافتها مصر وبنما والبرتغال وتايلند؛

(د) إن الخطة العالمية لأمن الطيران تتيح فرصة جديدة لمواصلة تعزيز أهداف ومنهجيات البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران.

(هـ) إن الملحق السابع عشر - "الأمن"، يتضمن تدابير تهدف في المقام الأول إلى التصدي بتهديدات أمن الطيران، ولكن بعض التدابير المطبقة في المطارات يمكن أن تساعد في تلبية احتياجات أمن الحدود وأمن الطيران على السواء؛

(و) إن للمكونات المتعلقة بالأمن في الملحق التاسع - "التسهيلات"، مثل استخدام بيانات المعلومات المسبقة عن الركاب (API) وسجلات أسماء الركاب (PNR)، دوراً فعالاً في منع الإرهابيين وغيرهم من المجرمين من ارتكاب أعمالهم أو تفادي المقاضاة؛

(ز) إن مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة أقر بأهمية تعزيز أمن الطيران لمكافحة التهديدات الإرهابية التي تواجه الطيران المدني الدولي ومعالجة الشواغل بشأن المقاتلين الإرهابيين الأجانب، باعتماد قرار مجلس الأمن رقم 2309 (2016) في سبتمبر 2016 والقرار 2396 (2017) في ديسمبر 2017؛

(ح) إن المزيد من التعاون والتنسيق بين الإيكاو والأمم المتحدة من شأنه أن يساهم في الجهود العالمية في هذا المجال وفي تجنب ازدواجية الأعمال؛

(ط) إن جميع الجهات المعنية بحاجة إلى مواصلة وضع نهج جديدة ومبتكرة لتعزيز أمن الطيران ومواجهة التهديدات المستمرة والناشئة؛

ي) إن جميع الجهات المعنية ستواصل بذل جهودها لاتخاذ تدابير فعالة في مجال أمن الطيران، والتسهيل الفعال لسفر الركاب وحركة البضائع؛

ك) إن لتعزيز التعاون والتأزر بين الدول والجهات المعنية في تقديم المساعدة الفنية وبناء القدرات لدى الدول التي تحتاج ذلك أهمية كبيرة في إطار مبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب.

ووافق المندوبون المشاركون في المؤتمر كذلك على مجموعة من الاستنتاجات والتوصيات الخاصة بالاجتماع الرفيع المستوى لتقديمها إلى مجلس الإيكاو لمواصلة النظر فيها والموافقة عليها قبل انعقاد الدورة الأربعين لجمعية الإيكاو العمومية في عام 2019 .

- انتهى -