مجلس الأمن

السنة الثانية والسبعون

مؤقت

الجلسة ٨٠٥٧

الأربعاء، ٢٧ أيلول/سبتمبر ٢٠١٧، الساعة ١٠/٠٠

نيويورك

الرئيس	السيد أليمو	إثيوبيا
الأعضاء:	الاتحاد الروسي	السيد نيبينزيا
	أوروغواي	السيد روسيلي
	أوكرانيا	السيد يلتشينكو
	إيطاليا	السيد بيادجيني
	بوليفيا (دولة – المتعددة القوميات)	السيد إنتشاوستي جوردان
	السنغال	السيد سيك
	السويد	السيدة شولغين – نفوني
	الصين	السيد وو هايتو
	فرنسا	السيد دولاتر
	كازاخستان	السيد عمروف
	مصر	السيد أبو العطا
	المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وأيرلندا الشمالية	السيد ألين
	الولايات المتحدة الأمريكية	السيدة سيسن
	اليابان	السيد كاوامورا

جدول الأعمال

الأخطار التي تهدد السلام والأمن الدوليين من جراء الأعمال الإرهابية
أمن الطيران

يتضمن هذا المحضر نص الخطب والبيانات الملقاة بالعربية وترجمة الخطب والبيانات الملقاة باللغات الأخرى. وسيطبع النص النهائي في **الوثائق الرسمية لمجلس الأمن**. وينبغي ألا تُقدم التصويبات إلا للنص باللغات الأصلية. وينبغي إدخالها على نسخة من المحضر وإرسالها بتوقيع أحد أعضاء الوفد المعني إلى: Chief of the Verbatim Reporting Service, Room U-0506, (verbatimrecords@un.org). وسيعاد إصدار المحاضر المصوَّبة إلكترونيا في نظام الوثائق الرسمية للأمم المتحدة (http://documents.un.org).

افتتحت الجلسة الساعة ١٠/٠٥.

إقرار جدول الأعمال

أقر جدول الأعمال.

الأخطار التي تهدد السلام والأمن الدوليين من جراء الأعمال الإرهابية

أمن الطيران

الرئيس (تكلم بالإنكليزية): وفقا للمادة ٣٩ من النظام الداخلي المؤقت للمجلس، أدعو السيدة فانغ ليو، الأمينة العامة لمنظمة الطيران المدني الدولي، إلى الاشتراك في هذه الجلسة.

يبدأ مجلس الأمن الآن نظره في البند المدرج في جدول أعماله.

في هذه الجلسة، يستمع مجلس الأمن إلى إحاطتين إعلاميتين من السيدة فانغ ليو، والسفير عمرو عبد اللطيف أبو العطا، الممثل الدائم لمصر، الذي سيتكلم بصفته رئيس لجنة مجلس الأمن المنشأة عملا بالقرار ١٣٧٣ (٢٠٠١) بشأن مكافحة الإرهاب.

أعطي الكلمة الآن للسيدة فانغ ليو.

السيدة فانغ ليو (تكلمت بالإنكليزية): باسم منظمة الطيران المدني الدولي، يسرني أن أشارك سعادة السفير أبو العطا، رئيس لجنة مكافحة الإرهاب، في تقديم إحاطة إعلامية إلى مجلس الأمن اليوم.

ومنذ إنشاء منظمة الطيران المدني الدولي في عام ١٩٤٤، وهي تؤدي دورها المحوري في تعزيز الطيران، على النحو المنصوص عليه في اتفاقية الطيران المدني الدولي، المعروفة باتفاقية شيكاغو. إن منظمة الطيران المدني الدولي توفر القيادة والدعم إلى الدول الأعضاء لدينا ومجموعات صناعة الطيران، وهي تعمل معنا على وضع معايير الطيران المدني الدولي والممارسات الموصى بها والسياسات العامة ذات الصلة. وقد قمنا بكل امتنان بهذا الدور طيلة أكثر من ٧٠ سنة حتى الآن، مع تحقيق تقدم هام في جميع جوانب النقل الجوي الدولي.

والقرار ٢٣٠٩ (٢٠١٦) هو أول قرار من نوعه يركز على أمن الطيران المدني، ويبرز أيضا الدور الذي تضطلع به منظمة الطيران المدني الدولي. وبتوجيه من منظمة الطيران المدني الدولي وتحت قيادتها، تم إحراز تقدم كبير منذ ذلك الحين في تعزيز أمن الطيران. وفي هذا الصدد، أود أن أشير بصفة خاصة إلى النقاط التالية. لقد استُكمل بيان سياق المخاطر لمنظمة الطيران المدني الدولي على الصعيد العالمي استنادا إلى آخر المعلومات عن التهديدات. وازداد التركيز على الأمن في البر، والكشف عن المتفجرات، وأمن الفضاء الإلكتروني من خلال اعتماد التعديلات من ١٥ إلى ١٧ على مرفق اتفاقية شيكاغو، وسيتواصل تعزيز الأمن من خلال مشروع التعديل ١٦. ووضعت مواد حلقة عمل بشأن إدارة المخاطر لمساعدة الدول الأعضاء على القيام بتقييمات المخاطر المتميزة الخاصة بها. ونُقحت المواد الإرشادية لتجسد آخر الممارسات الفضلى. ونُفذت مشاريع لبناء القدرات في المواقع المعينة من خلال مبادرتنا ”عدم ترك أي بلد وراء الركب“، بمساعدة من التمويل الطوعي من الدول الأعضاء.

وبالإضافة إلى هذه التطورات، فإن قيامنا هذا العام باعتماد معيار المعلومات المسبقة عن المسافرين، الذي سيصبح نافذا في ٢٣ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٧، سيزيد من صعوبة تنقل المقاتلين الإرهابيين الأجانب بين الدول. وتعاوننا مع المديرية التنفيذية لمكافحة الإرهاب، مع المشاركة الإضافية لكيانات فرقة العمل المعنية بالتنفيذ في مجال مكافحة الإرهاب، سيكفل وضع هذا البرنامج الهام على رأس أولويات الدول.

والنتيجة الطبيعية الناجمة عن اضطلاعنا بدور قيادي في أمن الطيران تتمثل في وضع منظمة الطيران المدني الدولي خطة

جديدة لأمن الطيران العالمي. وهذه الوثيقة البالغة الأهمية، التي تركّز تركيزاً مكثفاً على التهديد الذي يشكله الإرهاب على الطيران المدني، قد استفادت من المساهمات الواسعة النطاق التي قامت بها الحكومات وقطاع الصناعة على حد سواء. ومن المتوقع حالياً أن يقرّها مجلس منظمة الطيران أثناء دورته المقبلة في تشرين الثاني/نوفمبر.

والحماسة والدعم اللذان أبدتهما الدول الأعضاء لخطة أمن الطيران العالمي ظهرا بوضوح خلال المؤتمر الوزاري الإقليمي الأخير لأمن الطيران بشأن أفريقيا والشرق الأوسط، الذي انعقد في شرم الشيخ بمصر. ومع نهاية ذلك الاجتماع الذي دام ثلاثة أيام، كان المشاركون قد وضعوا خارطة طريق ذات اهتمامات إقليمية تتماشى تماماً مع أهداف خطة أمن الطيران العالمي، وهي تشمل أهدافاً تتعلق بالرصد بغية التأكد من أن يظل هذا التقدم المحرز ثابتاً وقابلاً للمساءلة.

ويتمثل الهدف الرئيسي من خطة أمن الطيران العالمي في تعزيز فعالية واستدامة الأحكام العالمية، وتنفيذ التدابير الوقائية تنفيذاً مستداماً. وبغية المساعدة على تحقيق ذلك، فهي تحدد خمس أولويات رئيسية تهدف إلى تعزيز الوعي بالمخاطر والتصدي لها؛ وإنشاء ثقافة أمنية محددة بشكل أفضل؛ وتحسين الموارد التكنولوجية وتعزيز الروح الابتكارية؛ وتحسين عملية الإشراف وضمان الجودة؛ وأخيراً، زيادة التعاون والدعم.

وإن أهداف خطة أمن الطيران العالمي هي انعكاس للأهداف الواردة في القرار ٢٣٠٩ (٢٠١٦). وبمجرد الانتهاء من وضع اللمسات الأخيرة على خطة أمن الطيران العالمي، سوف تكون الأداة الرئيسية لدى مجتمع أمن الطيران للوفاء بالأدوار المنوطة به، على النحو المحدد في القرار. وسوف تعمد منظمة الطيران المدني الدولي بعناية إلى تحليل المؤشرات ورصد التقدم المحرز في تحقيق هذه المعالم الهامة، ولكن النتائج النهائية سوف تتوقف إلى حد كبير، بطبيعة الحال، على تفاني الدول ومشغّلي قطاع الصناعة والأعمال التي يقومون بها. ولن تحرز خطة أمن الطيران العالمي النجاح إلاّ بفضل الإرادة السياسية المتواصلة، ولا سيما على أعلى مستويات الحكومة وقطاع الصناعة. وسأعود إلى ذلك التحدي بعد بضع دقائق.

وهناك العديد من التحديات الأخرى ماثلة أمامنا. وبغية تلبية الأهداف الأمنية المحددة في خطة أمن الطيران العالمي وخرائط الطريق الإقليمية، يجب على برامج تطوير القدرات والمساعدة التقنية أن تتوسع بشكل كبير. كما يجب على الدول أن تكون مستعدة لقبول المساعدة في تعزيز قدرتها على مكافحة الإرهاب، وفي تسوية أوضاع الضعف التي تصيبها، وبمجرد تلقّي المساعدة، يجب على الدول أن تكرس نفسها لتنفيذ ما تعلمته ومتابعة ما تلقّته، سواء كان ذلك يتعلق بالمعدات والأمور التكنولوجية، أو بالتدريب والتوجيه.

إن خطة أمن الطيران العالمي تنشئ آلية لتمكين الدول الأعضاء من طلب المساعدة بشكل سري نتيجة عملية المراجعة التي نقوم بها، أو من خلال تقييم المخاطر الذي تجريه بنفسها. وستكون منظمة الطيران المدني الدولي استباقية في مقارنة جميع هذه الطلبات مع كفاءات الدول الأخرى، ومن ثم التوصية بالشراكات عند الاقتضاء.

والتحدي الآخر الذي لا يزال ماثلاً أمامنا يتعلق بتشاطر المعلومات الأساسية. فعلى سبيل المثال، إن العديد من التفاصيل الهامة عن الأحداث المتعلقة بأمن الطيران لا تزال غير متاحة لمنظمة الطيران والدول الأعضاء. ويجب علينا أن نجد سبيلا للتعرف على عناصر المعلومات الأساسية وأن نتشاطرها بتروٍّ، وهي العناصر الضرورية لتنفيذ التدابير الملائمة على المستوى المناسب. والقرار ٢٣٠٩ (٢٠١٦) يعزز تلك النقطة، وقد أقرّت الدول بذلك، ويحدونا الأمل أن يكون بمقدور منظمة الطيران المدني الدولي، والدول، وقطاع الصناعة، من خلال خطة أمن الطيران العالمي، تحسين تبادل المعلومات في ما بينها.

وإذ نتطلع الآن إلى أساليب الهجوم التي نوقشت في الاجتماع الخاص للجنة مكافحة الإرهاب، الذي انعقد في تموز/يوليه الماضي، وإن كان بعضها ليس جديداً، فقد أحرز الارهابيون تقدماً في استغلال أوجه الضعف والالتفاف حول التدابير المضادة المعمول بها. والثغرات الأمنية الأرضية، على سبيل المثال، قد تمّ استغلالها إلى حد ما طوال عقود وحتى الآن، ولكن مع التعديلات التي أدخلت مؤخرا على المرفق ١٧ من اتفاقية الطيران المدني الدولي، بشأن الأمن، بتنا الآن نستحوذ على الاهتمام والمشاركة من جانب جميع أصحاب المصلحة المعنيين بالتخفيف من حدة هذه المخاطر على نحو فعال. والتعديل ١٥ الذي أدخل على المرفق ١٧ من اتفاقية شيكاغو، التي أصبحت قابلة للتطبيق في آب/أغسطس، يشدد على تحديد المناطق الأرضية، ووضع التدابير الأمنية التي تتناسب مع تقييم المخاطر، والتنسيق في ما بين الجهات الفاعلة ذات الصلة. وهذا التركيز الجديد يساعد الآن على الجمع بين وكالات إنفاذ القانون، وقوات الأمن، وسلطات المطارات، وحتى البائعين.

وبالمثل، فإن الخطر الذي تشكله الأجهزة المتفجرة المرتجلة الموضوعة في الأجهزة الإلكترونية المحمولة ليس جديداً في النقل الجوي، وقد ظهر لأول مرة عندما كان جهاز من هذا القبيل مخبأ في حقيبة سفر غير مصحوبة، وأسقط طائرة بان آم التي كانت تقوم بالرحلة ١٠٣ فوق لوكربي باسكتلندا في عام ١٩٨٨. ونوقشت التدابير المضادة الفعالة والميسورة التكلفة المتعلقة بأساليب الإخفاء المتطورة والمتزايدة، وذلك في العديد من أفرقة العمل، وفرق العمل، والمؤتمرات التي عقدتها منظمة الطيران المدني الدولي. وثمة متطلبات جديدة وأكثر تفصيلا تخص الأجهزة المتفجرة المرتجلة قد أدرجت في مشروع التعديل ١٦ للمرفق ١٧ من اتفاقية شيكاغو.

ومن بين التهديدات التي ناقشناها في تموز/يوليه، فإن النمو السريع للاتصال السيبراني هو الأحدث بالتأكيد. وكلما اعتمدنا على الحواسيب وتكنولوجيا المعلومات، أصبحنا أكثر عرضة لتهديدات الفضاء الإلكتروني. ومرة أخرى، اعترفت منظمة الطيران المدني الدولي بذلك التحدي، وهي تتعاون بالفعل مع الدول الأعضاء وقطاع الصناعة من أجل تحديد مدى جوانب الضعف، وأنجع التدابير المضادة. وسيظل هذا الموضوع يشغل بالتأكيد مرتبة عالية في قائمة شواغلنا.

وبالمثل، فإن استخدام المقذوفات الموجهة ضد الطائرات، مثل منظومات الدفاع الجوي المحمولة، أثبت أنها تشكل مصدر قلق متزايد، ولا سيما في مناطق النزاع. وثمة أساليب مضادة وفعالة لدى منظومات الدفاع الجوي المحمولة متوفرة لقطاع الصناعة والدول الأعضاء عن طريق البوابة الالكترونية المأمونة التابعة لمنظمة الطيران. وكل تهديد من هذه التهديدات يُحتمل أن يولّد شريحة جديدة من المتطلبات الالكترونية التي تصبح باهظة التكلفة ليس من حيث شراء المعدات فحسب، بل أيضا من حيث تحديد الأبنية، والتدريب، ومتطلبات الصيانة، والتباطؤ في الإجراءات الأمنية، والآثار الأخرى المتعلقة بالعمليات وتيسير العمل.

ولقد نوقش الابتكار التكنولوجي باستفاضة خلال الندوة الأخيرة التي عقدتها منظمة الطيران المدني الدولي حول أمن الطيران العالمي، التي قمنا بتنظيمها في وقت سابق من هذا الشهر، بالتعاون مع المجلس الدولي للمطارات، وبمشاركة نشطة من المديرية التنفيذية للجنة مكافحة الإرهاب وبعض الجهات الفاعلة في الأمم المتحدة لمكافحة الإرهاب.

وأقر المشاركون بذلك، واستكشفوا بالتفصيل، الحاجة إلى الابتكار والتآزر في جميع مجالات النظام الأمني. وهذا، عمل ذو أولوية في الخطة العالمية لأمن الطيران المدني.

إننا إذ نتطلع الآن معا للسير على الطريق المفضي قدما، أود أن أقدم بعض الأفكار بشأن التوقعات الحالية لأمن الطيران المدني.

لا تزال الجماعات الإرهابية تعتبر الطيران المدني هدفا جذابا، بغية إلحاق خسارة كبيرة في الأرواح، والتسبب بأضرار اقتصادية، وتعطيل الترابط بين الدول؛ وقد يؤثر خطر الهجمات الإرهابية ضد الطيران المدني بجميع المناطق والدول الأعضاء.

لذلك، فإن العنصر الرئيسي في تنفيذ القرار ٢٣٠٩ (٢٠١٦) وخطة أمن الطيران المدني الدولي يتمثل في التزام الدول بضمان تنفيذ التدابير الفعالة والقائمة على المخاطر التي تعكس صورة التهديد الدائم التطور، وضمان أن تكون تلك التدابير وفقا للمعايير والممارسات التي أوصت باتخاذها منظمة الطيران المدني الدولي.

توفر خطة أمن الطيران العالمي الأساس لتعزيز أمن الطيران المدني في جميع أنحاء العالم، بما يتسق مع أهداف القرار ٢٣٠٩ (٢٠١٦). وفي هذا السياق، ينبغي أن تواصل الدول ومنظمة الطيران المدني الدولي العمل والتعاون معا، جنبا إلى جنب مع قطاع الطيران المدني الدولي والجهات المعنية الأخرى، للتصدي بفعالية للأخطار التي تهتدد الطيران المدني الدولي.

لذلك، تشجع منظمة الطيران المدني الدولي جميع الدول على تعزيز دعمها لعمل المنظمة في ميدان أمن الطيران المدني، وضمان تنفيذ خطة أمن الطيران الدولي، بوصفها مسألة ذات أولوية عالية، والتعاون على الصُعد العالمية والإقليمية والوطنية كافة، للارتقاء بمستوى التنفيذ الفعلي لأمن الطيران المدني الدولي.

هذا هو أحد المجالات التي يمكن من خلالها أن يقوم مجلس الأمن، جنبا إلى جنب مع كيانات الأمم المتحدة ذات الصلة، بتقديم المساعدة لمنظمة الطيران المدني الدولي. يدرك خبراء الأمن وسلطات الطيران المدني أهمية خطة أمن الطيران المدني الدولي وإجراءاتها التنفيذية، غير أنهم، للوفاء بمسؤولياتهم، بحاجة إلى الدعم الحازم، بما في ذلك السلطة التشريعية والتشغيلية والدعم المالي، والموارد المناسبة وبيانات الالتزام.

لذلك ينبغي لنا، من خلال الآليات الرئيسية مثل القرار ٢٣٠٩ (٢٠١٦) والتعهدات التكميلية، أن نواصل العمل معا من أجل تشجيع صناع القرار على دعم هذه المساعي.

إنّ الحصول على الدعم المالي بالذات مجال رئيسي آخر تستطيع من خلاله كيانات الأمم المتحدة أن تساعد منظمة الطيران المدني الدولي. وعلى الدول الأعضاء القادرة على القيام بذلك أن تكون على استعداد للمشاركة في مبادرات منظمة الطيران المدني الدولي من أجل تعزيز الأمن في جميع أنحاء العالم، سواء من خلال القروض أو التبرع بالتكنولوجيا، وتوفير التدريب في مجال الإجراءات الأساسية، أو توفير أفضل الموجهين، أو عن طريق الدعم المالي المباشر من أجل بناء قدرات برامج منظمة الطيران المدني الدولي. ومن شأن زيادة المساهمات المقدمة من الدول الأعضاء أن يتيح في وقت مبكّرٍ تنفيذ نظام المساعدة القوي المتوخى في خريطة الطريق لخطة أمن الطيران المدني الدولي.

عندئذ، ستسعى منظمة الطيران المدني الدولي، والدول الأعضاء وأصحاب المصلحة الآخرون إلى المزيد من الفرص لتعزيز قدرات مكافحة الإرهاب في الأماكن التي بأمس الحاجة إليها. وسيشمل ذلك تعزيز الوعي بالمخاطر والتصدي لها، وفهم أعمق للتهديدات والمخاطر التي يواجهها الطيران المدني، ورصد التهديدات الجديدة والناشئة للطيران المدني الدولي، والاستمرار في استكمال بيان سياق المخاطر العالمية لمنظمة الطيران المدني الدولي واستعراض التدابير المبينة في المرفق ١٧ المتعلق باتفاقية شيكاغو وما يتصل بها من مواد إرشادية لمنظمة الطيران المدني الدولي.

من شأن استخدام نظام الإبلاغ المسبق عن المعلومات المتعلقة بالمسافرين، إلى جانب المعلومات الواردة في بيانات سجلات أسماء المسافرين أن يساعد إلى حد كبير في التعرف على المسافرين الذين يشكلون خطرا على الملاحة المدنية. ومع ذلك، يتعين علينا أن نتحلى باليقظة للمحافظة على التوازن

المناسب بين المستوى اللازم للأمن وتجربة المسافرين، وأهداف تيسير السفر.

لا يمكن المغالاة في أهمية الدقة في تقييم المخاطر، إذا كانت مستندة إلى تقييم دقيق يضارع التهديدات. ومن ثمّ ينبغي لجميع جوانب الأنشطة الوطنية والمحلية أن تركز على فهم المخاطر المحدقة. وعلى الرغم من أن أحكام ”تقييم المخاطر الأمنية“ و ”تقييم التهديد“، ترد في المرفق ١٧ بشأن الأمن، من اتفاقية شيكاغو لسنوات عديدة، لا تزال توجد مستويات متباينة فيما بين الدول الأعضاء من حيث فهم، وتطوير وتنفيذ تقييمات مجدية للمخاطر.

إنّ منظمة الطيران المدني الدولي إذ تواصل إيلاء الاهتمام للمخاطر المتعلقة ببيان سياق المخاطر على الصعيد العالمي، إلى جانب سياق بيان حلقة العمل الجديدة لإدارة المخاطر، تعتزم معالجة هذا الشاغل.

لقد أبرزت ندوة منظمة الطيران المدني الدولي لعام ٢٠١٧ بشأن أمن الطيران المدني الالتزامات القوية من جانب جميع الدول الأعضاء في جمعية النقل الجوي، المبادئ والأهداف الواردة في القرار ٢٣٠٩ (٢٠١٦). وما زلت واثقا بأننا، من خلال استمرار تعاوننا والتزامنا، سنظل مثابرين ونحقق النجاح في الحد من إمكانية ارتكاب عمل من أعمال التدخل غير المشروع ضد الطيران المدني. ولسوف يكون مكتب الأمم المتحدة المنشأ حديثا لمكافحة الإرهاب حليفا مهما لنا، وأتطلع إلى العمل معه.

أود بصورة خاصة أن أبرز التعاون القائم بين منظمة الطيران المدني الدولي وفرقة العمل المعنية بالتنفيذ في مجال مكافحة الإرهاب من أجل تيسير تقديم المساعدة التقنية وبناء القدرات في مجال أمن الطيران المدني. إن الموظفين التابعين لمنظمة الطيران المدني الدولي مدربون على نطاق واسع ولديهم الخبرة في فهم الطرق العديدة التي يمكن من خلالها تحقيق الامتثال لنظام الطيران المدني. ومن شأن مشاركتنا في هذه التقييمات أن تسهم أيضا في فهمنا لأفضل الممارسات.

نعكف حاليا على استكشاف وضع ترتيبات مع المديرية التنفيذية للجنة مكافحة الإرهاب من أجل تعزيز التعاون فيما بيننا. ويمكن أيضا أن تكون وكالات الأمم المتحدة الأخرى شريكا قيما لنا.

ربما يرغب مجلس الأمن في أن ينظر في إفراد حصة من الأموال المخصصة لمكافحة الإرهاب، وتشجيع الدول الأعضاء على زيادة مساهماتها في المشاريع المتصلة بأمن الطيران المدني، لا سيما في مجال بناء القدرات والتدريب، بغية تعزيز التنفيذ الفعال لمعايير منظمة الطيران المدني الدولي من جانب جميع الدول الأعضاء.

إن خطة أمن الطيران المدني الدولي معلم رئيسي في أمن الطيران المدني، وبذلك تسهم في استراتيجية الأمم المتحدة العالمية لمكافحة الإرهاب. ولذلك، أهيب بمجلس الأمن أن يقوم بدعم وتعزيز خطة أمن الطيران المدني الدولي بغية تيسير تنفيذها من جانب جميع الدول الأعضاء.

وخلاصة القول، أعتقد أن القرار ٢٣٠٩ (٢٠١٦) وخطة أمن الطيران المدني الدولي من شأنهما أن يوفرا أساسا مقبولا على صعيد العالم يمكن أن تُبنى عليه دعائم أمن الطيران المدني على نحو أقوى.

كما يعلم المجلس، يسهم الطيران المدني، الذي يمثل ٥٠ في المائة من السياحة الدولية، بنسبة ٣٥ في المائة من التجارة الدولية من حيث القيمة، ويسهم إسهاما كبيرا في التنمية المستدامة في جميع الدول الأعضاء في الأمم المتحدة وفي تنفيذ أهداف التنمية المستدامة. هذا الاعتراف بأهمية الطيران المدني فيما يتعلق بالتهديدات التي يشكلها الإرهاب يمكّن منظمة الطيران المدني الدولي والكيانات الأخرى المكلفة بالحد من الأعمال الإرهابية

من المضي بخطى حثيثة في إدخال التحسينات اللازمة على جميع مجالات استراتيجياتنا وعملياتنا.

وأشكر أعضاء مجلس الأمن على إتاحة هذه الفرصة لي لإطلاعهم على آخر التطورات في مجال أمن الطيران، وسأبقى رهن إشارتهم لتزويدهم بأي تحديثات مستقبلا بشأن هذه المسألة أو أي مسألة أخرى تتعلق بأمن الطيران المدني الدولي.

الرئيس (تكلم بالإنكليزية): أشكر السيدة فانغ ليو على إحاطتها الإعلامية.

أعطي الكلمة الآن للممثل الدائم لمصر بصفته رئيس اللجنة المنشأة عملا بالقرار ١٣٧٣ (٢٠٠١) بشأن مكافحة الإرهاب.

السيد أبو العطا (مصر) (تكلم بالإنكليزية): بصفتي رئيس اللجنة المنشأة عملا بالقرار ١٣٧٣ (٢٠٠١) بشأن مكافحة الإرهاب، يشرفني أن أقدم إحاطة إعلامية إلى المجلس، جنبا إلى جنب مع السيدة فانغ ليو، الأمينة العامة لمنظمة الطيران المدني الدولي، بشأن نتائج الاجتماع الخاص للجنة بشأن التهديدات الإرهابية التي يتعرض لها الطيران المدني.

لقد عقد الاجتماع الخاص في المقر يوم ٧ تموز/يوليه، على نحو ما طلب المجلس في القرار ٢٣٠٩ (٢٠١٦). من الواضح أن الطابع العالمي والمترابط لصناعة الطيران المدني الدولي يعرِّض الدول الأعضاء في جميع المناطق لهجمات إرهابية محتملة. تُلحق الهجمات ضد الطيران المدني الدولي خسائر كبيرة في الأرواح وأضرارا اقتصادية وتتسبب في تعطيلات. وثمة وعي متزايد بالتهديد الإرهابي العالمي الذي يتعرض له الطيران المدني. غير أنه يجب علينا العمل معا بصفة عاجلة لزيادة تعزيز تنفيذ الدول الأعضاء للالتزامات والتعهدات الرامية إلى التصدي للتهديد. ولدى القيام بذلك، يجب أن نعمل معا من أجل مساعدة الدول التي تفتقر إلى القدرة على القيام بذلك على نحو فعال.

إن القرار ٢٣٠٩ (٢٠١٦)، الذي اعتمد في أيلول/سبتمبر من العام الماضي، يحدد عددا من الخطوات ذات الأولوية التي يتعين على الدول الأعضاء اتخاذها لتعزيز تنفيذها للمعايير المتعلقة بالأمن والممارسات الموصي بها من جانب منظمة الطيران المدني الدولي. وعلى غرار القرار، فإن خطة أمن الطيران العالمي الجديدة لمنظمة الطيران المدني الدولي، تدعو الدول أيضا إلى تعزيز التنسيق والتعاون فيما بين الإدارات والوكالات الوطنية ذات الصلة. وأنا أرحب بالخطة الأمنية. كما أرحب بالمبادرة الحالية للمديرية التنفيذية للجنة مكافحة الإرهاب ومنظمة الطيران المدني الدولي لإبرام اتفاق رسمي للتعاون يهدف إلى زيادة مواءمة وتعزيز شراكتهما الطويلة الأمد.

وتضطلع منظمة الطيران المدني الدولي بطبيعة الحال بدور مركزي في وضع المعايير المتعلقة بأمن الطيران الدولي. وتضطلع المديرية التنفيذية بدور محوري في دعم وتنفيذ قرارات لجنة مكافحة الإرهاب ومجلس الأمن المتعلقة بالسياسات من خلال مساعدتها على تحديد جدول الأعمال الدولي لمكافحة الإرهاب، وتقييم الجهود التي تبذلها الدول لمنع الإرهاب ومكافحته، بما في ذلك ما يتعلق بالطيران المدني. وهي تقوم بذلك بشكل خاص من خلال زيارات التقييم التي تجرى إلى الدول الأعضاء بالنيابة عن اللجنة، ومن خلال التحليلات ومن خلال تحديد الثغرات والتحديات والاتجاهات والممارسات الجيدة. وتشارك منظمة الطيران المدني الدولي، كلما كان ذلك ممكنا، في الزيارات القطرية للجنة، بينما تقوم بدور حيوي في تقييم تدابير أمن الطيران. ومن ثم، فإن الزيارات والتوصيات المقدمة إلى اللجنة تمثل امتثالا تاما لأعمال المنظمة الطيران المدني الدولي وعمليات تدقيقها.

وكما توضح تقييمات اللجنة وتحليلاتها، فإن العديد من الدول تفتقر إلى القدرات والموارد اللازمة لتنفيذ تدابير فعالة لتعزيز أمن الطيران المدني. وفي خضم بيئة عالمية يسودها العديد من التهديدات الإرهابية الجديدة والناشئة والتغير التكنولوجي

السريع، يجب علينا دعم جميع الدول الأعضاء وتشجيعها على مواصلة تعزيز تنفيذ الممارسات الجيدة للطيران، ولا سيما تلك المنصوص عليها في الفقرة ٦ من القرار ٢٣٠٩ (٢٠١٦). وتشمل هذه الممارسات تعزيز عمليات التفتيش والفحوص الأمنية وكفالة الموارد المناسبة والضوابط الفعالة للجودة وتعزيز ثقافة أمنية فعالة.

ولا يمكن التأكيد بالقدر الكافي على أن الثغرات في التدابير الأساسية المتعلقة بأمن الطيران تؤدي إلى نقاط ضعف يمكن استغلالها بسهولة والالتفاف عليها من جانب الإرهابيين. وينبغي استخدام المواد الإرشادية الجديدة والمحدثة والمنقحة التي وضعتها منظمة الطيران المدني الدولي بشكل كامل، كما ينبغي تحديث منهجيات تقييم االتهديدات والمخاطر وتحديثها وتعديلها بشكل منتظم. وفي كثير من الأحيان، لا تشارك الدول الأعضاء بشكل كاف في الحوار مع جميع الجهات الفاعلة المعنية بتنفيذ تدابير أمن الطيران. والعديد منها يفشل في إدراك الحاجة إلى اعتماد نهج قائم على المخاطر وتطبيق منهجية موحدة لتقييم المخاطر. وفي هذا الصدد، يمكن للدول الأعضاء أن تستفيد من بيان سياق المخاطر الذي تقدمه منظمة الطيران المدني الدولي.

غير أنه لا تزال هناك حاجة إلى تعزيز آليات تبادل المعلومات المتعلقة بالتهديدات على الصعيدين الدولي والوطني، بما في ذلك من جانب موظفي أمن الطيران في الخطوط الأمامية، الذين غالبا ما يفتقرون إلى إمكانية الحصول على المعلومات الحيوية أو المعارف والخبرات اللازمة للتعامل مع هذه المعلومات واتخاذ إجراء بشأنها. كما أن الكثير من الدول تفتقر إلى قواعد البيانات ذات الصلة، بما في ذلك قواعد بيانات الإنتربول وقوائم الجزاءات لفريق الرصد التابع للجنة، عملا بالقرارات ١٢٦٧ (١٩٩٩) و ١٩٨٩ (٢٠١١) و ٢٢٥٣ (٢٠١٥)، المتعلقة بتنظيمي داعش والقاعدة، ومن يرتبط بهما من أفراد وجماعات ومؤسسات وكيانات.

علاوة على ذلك، وكما يكشف تقييم وتحليل المديرية التنفيذية لمكافحة الإرهاب، فإن ٥٧ دولة فقط بدأت العمل بنظام المعلومات المسبقة عن المسافرين. ويمثل انخفاض مستوى تنفيذ نظام المعلومات المسبقة عن المسافرين ثغرة أمنية كبيرة. إن القرار ٢١٧٨ (٢٠١٤) الذي تم اتخاذه في عام ٢٠١٤، يطلب إلى الدول الأعضاء كفالة أن تقدم شركات الطيران العاملة في أراضيها معلومات مسبقة عن المسافرين بغرض الكشف عن خروج أي أفراد مدرجة أسماؤهم على قوائم لجنتي الجزاءات المفروضة على تنظيمي داعش والقاعدة من أراضيها أو محاولتهم دخولها أو عبور أراضيها. وأود أن أشير إلى أن المديرية التنفيذية تشارك في مشروع مركز الأمم المتحدة لمكافحة الإرهاب لمساعدة الدول الأعضاء على إنشاء نظم للمعلومات المسبقة عن المسافرين. ويتضمن المشروع حلقات عمل إقليمية ومشاورات لبناء القدرات ووضع خريطة طريق وطنية لتنفيذ نظام للمعلومات المسبقة عن المسافرين.

ومن دواعي القلق الرئيسية الأخرى عدم توفر الحماية في مناطق الخدمات الأرضية في المطارات. وخلافا للمناطق المحظورة أمنيا، فإن مناطق الخدمات الأرضية في المطارات يمكن وصول الجمهور إليها وفي كثير من الأحيان تديرها طائفة واسعة من الجهات. وتتمثل التحديات الخاصة في هذا الصدد في الأعمال التي يرتكبها مسلحون وحيدون على غرار ما حدث في هجوم فورت لودرديل الذي وقع في كانون الثاني/يناير ٢٠١٧؛ والأجهزة المتفجرة التي توقع خسائر كبيرة، كما كان الحال في الهجمتين اللتين تم تنفيذهما في بروكسل وإسطنبول في عام ٢٠١٦؛ والهجمات التي تنطوي على الأجهزة المتفجرة المرتجلة التي يحملها ركاب. كما أن استخدام تكنولوجيات المعلومات والاتصالات لأغراض كيدية واحتمال تعرض نظم تكنولوجيا المعلومات في الطائرات والمطارات يتطلبان منا اهتماما عاجلا.

أود أن أدلي ببعض المقترحات ليتخذ المجلس واللجنة مزيدا من الإجراءات الرامية إلى التصدي للتهديد الإرهابي الذي يتعرض له الطيران المدني.

ينبغي للمجلس ولجنة مكافحة الإرهاب تكثيف جهودهما لإذكاء الوعي والترويج للمعايير المتعلقة بالأمن والممارسات الموصي بها والمواد التوجيهية التي تضعها منظمة الطيران المدني الدولي. وينبغي لهما حث الدول على توعية الهيئات الوطنية المعنية بهذه الأدوات، بما في ذلك عن طريق كفالة توفير التدريب المناسب لجميع الجهات الفاعلة المعنية، ولا سيما الموظفين المسؤولين عن تنفيذ الضوابط الأمنية على الخطوط الأمامية. وأود أن أشير في هذا الصدد إلى أن لجنة مكافحة الإرهاب قد استعرضت مؤخرا الدليل التقني المستكمل لتنفيذ قرار مجلس الأمن ١٣٧٣ (٢٠٠١) والقرارات الأخرى ذات الصلة بحيث يجسد أحكام القرارات التي تم اتخاذها مؤخرا، بما في ذلك القرار ٢٣٠٩ (٢٠١٦)، فضلا عن الأدوات والصكوك التي وضعتها منظمة الطيران المدني الدولي. والغرض من الدليل هو أن يغدو أداة مرجعية شاملة لمساعدة الدول على تقييم التقدم المحرز في جهودها للتنفيذ.

وينبغي أن يُدرج المجلس ولجنة مكافحة الإرهاب قرارات المجلس ذات الصلة في إطار أمن الطيران المدني. وعلى سبيل المثال، ينبغي تشجيع الدول على أن تأخذ في الاعتبار أحكام قرار المجلس ٢٣٤١ (٢٠١٧) بشأن حماية الهياكل الأساسية الحيوية من الهجمات الإرهابية، وإدراجها في برامجها الوطنية لأمن الطيران المدني. وهناك أيضا حاجة إلى زيادة فهم ذلك التهديد المتزايد.

وينبغي للمجلس ولجنة مكافحة الإرهاب أن يشجعا على إنشاء عمليات لإدارة المخاطر في جميع المطارات، بما في ذلك تقييم المخاطر، وتنفيذ تدابير التخفيف ذات الصلة، والجهود الرامية إلى كفالة تنفيذ أفراد الأمن لهذه التدابير تنفيذا فعالا. ويتعين على المجلس ولجنة مكافحة الإرهاب أن يحثا الدول على تعزيز حماية مناطق الخدمات الأرضية في المطارات. وتنبغي مراعاة المعايير والمواد الإرشادية الجديدة لمنظمة الطيران المدني الدولي، التي تشمل حماية مناطق الخدمات الأرضية.

وينبغي حث الدول على التصدي لاستخدام تكنولوجيات المعلومات والاتصالات لأغراض كيدية، وكذلك استخدام الأجهزة المتفجرة المرتجلة المتطورة.

وينبغي لمجلس ولجنة مكافحة الإرهاب مناشدة الدول والجهات الصناعية الفاعلة اعتبار عمليات مراجعة أمن الطيران فرصة لتحديد أفضل الممارسات، فضلا عن بناء القدرات وتحديد احتياجات المساعدة التقنية. وينبغي حث الدول على تعزيز قدرتها لتحديد الركاب ذوي الخطورة المنخفضة وذوي الخطورة العالية، مع الأخذ بعين الاعتبار ضرورة تيسير السفر.

ومن الأمور الملحة بوجه خاص، في ذلك الصدد، إدخال نظم المعلومات المسبقة عن الركاب ونظم سجل أسماء الركاب على السواء والتنفيذ الفعال لهذه النظم، باعتبارها وسيلة للتعرف على الإرهابيين والمقاتلين الإرهابيين الأجانب. وعلى المجلس ولجنة مكافحة الإرهاب تشجيع الدول على زيادة جهودهما لتغذية قواعد بيانات المنظمة الدولية للشرطة الجنائية (الإنتربول)، بما في ذلك عن طريق كفالة الربط الإلكتروني بمنظومة I-24/7 العالمية للاتصالات الشرطية المأمونة والاستخدام الفعال للمنظومة، وتوسيع نطاق الوصول إليها.

وفي الختام، أناشد المجلس ولجنة مكافحة الإرهاب مواصلة معالجة المسائل المتصلة بأمن الطيران، بما في ذلك بتشجيع الدول الأعضاء على تنفيذ القرار ٢٣٠٩ (٢٠١٦). وستواصل اللجنة النظر هذا الموضوع، بما في ذلك من خلال الإحاطات الإعلامية المنتظمة التي تقدمها المديرية التنفيذية لمكافحة الإرهاب ومنظمة الطيران المدني الدولي. كما أناشد المجلس ولجنة مكافحة الإرهاب الاستمرار في دعم التعاون الوثيق بين منظمة الطيران المدني الدولي واللجنة. وستواصل لجنة مكافحة الإرهاب والمديرية التنفيذية لمكافحة الإرهاب النهوض بالتعاون في ذلك المجال مع مكتب مكافحة الإرهاب. ويحدوني الأمل في أن يستفيد مكتب مكافحة الإرهاب استفادة كاملة من تقييم لجنة مكافحة

الإرهاب والمديرية التنفيذية لمكافحة الإرهاب وتحليلهما وخبرتهما في هذا المجال، بما في ذلك في إطار تيسير المساعدة التقنية.

الرئيس (تكلم بالإنكليزية): أشكر السفير أبو العطا على إحاطته الإعلامية.

أعطي الكلمة الآن لأعضاء المجلس الذين يرغبون في الإدلاء ببيانات.

السيد آلن (المملكة المتحدة) (تكلم بالإنكليزية): أود أن أشكر الأمين العام ليو والسفير أبو العطا على إحاطاتيهما الإعلاميتين، اللتين كانتا زاخرتين بالمعلومات. واعتقد أنها تضمنتا بعض التوصيات الهامة التي يمكننا جميعا أن نحيط علما بها.

وقبل عام، اجتمع مجلس الأمن ليتخذ قراره الأول من نوعه بشأن التهديدات الإرهابية التي تواجه الطيران المدني (أنظر S/PV.7775). وباتخاذ ذلك القرار بالإجماع، فإننا أبدينا عزمنا المشترك على حماية مواطنينا من تهديد مشترك ومتصاعد، وبدأنا مناقشة عالمية بشأن كيفية عملنا معا لتحسين معايير أمن الطيران. ولذلك نشيد بالأعمال الجيدة التي تتابعت على مدى الأشهر الـ ١٢ الماضية. وما يبين إلى حد كبير الزخم الذي أنشأه القرار ٢٣٠٩ (٢٠١٦) أن خطة أمن الطيران العالمي اكتملت قبل عامين من جدولها الزمني الأصلي. ونحن نتطلع إلى الخطة التي سيعتمدها في وقت لاحق هذا العام مجلس منظمة الطيران المدني الدولي. ونعتقد أن على مجلس الأمن حينئذ أن يضيف تأييده ودعوته إلى العمل.

بيد أنه، وبعد مرور عام على القرار ٢٣٠٩ (٢٠١٦)، من الواضح أن التهديد الذي يواجه الطيران المدني لم يتقلص؛ وبدلا من ذلك، فإنه تطور. ولعل الأعضاء يذكرون مؤامرة تهريب القنابل داخل الحواسيب المحمولة، التي أدت إلى أن تحظر المملكة المتحدة والولايات المتحدة لعدة أشهر هذا العام حمل الأجهزة الإلكترونية الكبيرة داخل مقصورات الطائرات، أو الهجوم الفاشل في مطار سيدني الدولي قبل فترة قصيرة لا تتجاوز شهرين – وهو مسعى متطور كان من شأنه أن يودي بحياة المئات من الأبرياء. وهذان مجرد مثالين على رغبة الإرهابيين المحمومة في نقل الموت والدمار إلى أجوائنا. وينبغي لتلك المؤامرات أن تذكرنا جميعا بأننا لا يمكن أن نتهاون في جهودنا للمحافظة على سلامة مواطنينا.

وبدلا من ذلك، علينا أن نواصل العزم الذي عقدناه قبل عام. وذلك يعني تحويل جميع الدول الأعضاء في منظمة الطيران المدني الدولي التزامها بخطة أمن الطيران العالمي إلى عمل حقيقي. إن الكلام الأجوف ببساطة ليس رادعا. أما من يعتقدون أن مطاراتهم وناقلاتهم نوعا ما بمنأى عن استهداف الإرهابيين، فإنهم ليسوا مخطئين فحسب؛ بل هم أيضا غير مسؤولين، ويتنصلون عن التزاماتهم وعن المسؤولية المشتركة على السواء. فعلينا أن نحمي الصناعة العالمية وشعوبنا التي تستخدمها.

إن الطيران جزء من شريان حياة اقتصاداتنا. وندرك أن تنفيذ المعايير المتفق عليها لمنظمة الطيران المدني الدولي والقيام بذلك على أساس الممارسات الموصى بها التي أقرها التحقق القوي يشكل تحديا للبعض، بغض النظر عن مدى حسن نواياهم. ولذلك ليدعم بعضنا بعضا من خلال التعاون التقني وتنمية القدرات، على النحو الوارد في القرار ٢٣٠٩ (٢٠١٦). وضاعفت المملكة المتحدة مؤخرا ميزانيتها ثلاث مرات من أجل تقديم تلك المساعدة ووضعت برنامجا نشطا، يعمل إلى جانب العشرات من الدول الأعضاء الزميلة. وأدعو أعضاء مجلس الأمن الآخرين إلى أن يحذوا حذونا.

وليس أعضاء منظمة الطيران المدني الدولي وحدهم هم الذين يمكنهم القيام بالمزيد من العمل. وأرى أن هناك ثلاث طرق للأمم المتحدة، بالتعاون مع منظمة الطيران المدني الدولي، للعمل بشكل أفضل على كفالة أن يظل أمن الطيران على رأس جدول الأعمال، وأن يحصل على الاهتمام الذي يتطلبه. أولا، ينبغي أن تكون التهديدات التي يتعرض لها أمن الطيران مدرجة

بشكل روتيني في تقارير الأمم المتحدة ذات الصلة بالإرهاب. ونناشد فريق الرصد التابع للجنة المنشأة عملا بالقرارات ١٢٦٧ (١٩٩٩)، ١٩٨٩ (٢٠١١) و ٢٢٥٣ (٢٠١٥) بشأن تنظيم الدولة الإسلامية في العراق والشام (داعش) وتنظيم القاعدة ومن يرتبط بهما من أفراد وجماعات ومؤسسات وكيانات التأكد من أن يستفسر الدول عن الأخطار التي يتعرض لها أمن الطيران وعن تقييم تلك التهديدات على نحو سليم في تقارير الفريق المنتظمة.

ثانيا، نشيد بالتعاون الوثيق الذي نشأ بين المديرية التنفيذية للجنة مكافحة الإرهاب ومنظمة الطيران المدني الدولي. فهاتان الوكالتان بالفعل يعملان معا بشكل وثيق وهما يضعان اتفاقا للتعاون. ونشجع على مواصلة التعاون بشأن التقييمات القطرية للمديرية التنفيذية لمكافحة الإرهاب، بل أيضا بشأن تبادل المعلومات وإجراء البحوث والتحليلات المتعلقة بالاتجاهات الناشئة في التهديدات الإرهابية للطيران المدني، وبشأن أحدث السبل التي يمكن بها التخفيف من حدة هذه التهديدات.

ثالثا، إننا نشجع الأمم المتحدة الجديدة على العمل على نحو وثيق مع منظمة الطيران المدني الدولي وجعل بناء القدرات في مجال أمن الطيران من الأولويات. ونناشدهما معا تحديد مشاريع بناء القدرات المناسبة وتنفيذها، تمشيا مع الإجراءات والمهام الواردة في خطة أمن الطيران العالمي.

وفي الختام، فإن الذكرى السنوية الأولى للقرار ٢٣٠٩ (٢٠١٦) تشكل، جزئيا، لحظة للتفكير في ما تم إنجازه من أعمال خلال العام الماضي؛ ولكنها يلزم أن تكون أكثر من ذلك بكثير. كما ينبغي أن تكون لحظة نتساءل فيها عن كيفية المحافظة على الزخم الناشئ عن القرار ٢٣٠٩ (٢٠١٦)، ووضع ما التزمنا به على الورق موضع التنفيذ العملي.

السيدة سيسون (الولايات المتحدة الأمريكية) (تكلمت بالإنكليزية): أشكر الأمين العام ليو والسفير أبو العطا، على إحاطتيهما الإعلاميتين.

”إن لدينا بعض الطائرات.“ ذلك كان البث الإذاعي الذي سمعه مراقبو الحركة الجوية في ١١ أيلول/سبتمبر ٢٠٠١. وبعد أكثر من ١٦ عاما يظل باقيا الألم الناجم عن ذلك العمل الإرهابي الهمجي. ولا نزال نحزن على الضحايا ونحيي ذكراهم. وفي جميع أنحاء الولايات المتحدة، يتذكر الأمريكيون بوضوح وبالتحديد أين كانوا وما كانوا يفعلون حينما أبلغوا بأن طائرة أصابت مركز التجارة العالمي. ولن ينسى أي أحد منا.

وتماما مثلما لن ننسى إطلاقا ما عانى منه ضحايا حوادث ٩ أيلول/سبتمبر في ذلك اليوم، فإن علينا ألا ننسى أبدا الدروس التي تعلمناها. ونحن نعلم أن الإرهابيين مصممون على استهداف الطيران المدني. فهم يريدون الهجوم على الروابط التي تصل بين بلداننا وإسقاط الهياكل الأساسية التي تشكل العمود الفقري للمجتمع العصري. وبالرغم من التحسينات العديدة التي أدخلت على الطيران بعد حوادث ٩ أيلول/سبتمبر، فإن التهديد لا يزال واقعا ملموسا.

ولا يزال التهديد للطيران المدني يتطور بمعدل يتحدى حتى أفضل جهودنا لتأمين نظام الطيران العالمي وتوضح ذلك الهجمات الإرهابية الأخيرة على الطائرات في مصر والصومال. وفي الوقت نفسه، لا يزال يزداد الاعتماد على الطائرات في تيسير نقل الأشخاص والسلع. وفيما تستمر زيادة اعتماد الاقتصاد العالمي على الطيران، فإن المحافظة على أمن ذلك النظام أصبحت أكثر أهمية.

وفي العام الماضي، ومن خلال القرار ٢٣٠٩ (٢٠١٦)، أقر مجلس الأمن بأهمية أمن الطيران في جهودنا العالمية لمكافحة الإرهاب. واستند القرار إلى الأعمال السابقة لتعزيز المعايير العالمية للتصدي للتهديد الإرهابي. وأبرز القرار ٢٣٠٩ (٢٠١٦) أهمية حشد المزيد من الموارد وتعميق تعاوننا في التصدي للتهديدات المتغيرة. ونشيد بالأعمال التي اضطلع به مجتمع الطيران العالمي استجابة للقرار ٢٣٠٩ (٢٠١٦)، بما في ذلك من خلال منظمة الطيران المدني الدولي.

ووضعت منظمة الطيران المدني الدولي خطة أمن الطيران العالمي، وتناشد الولايات المتحدة مجلس المنظمة اعتماد تلك الخطة في أسرع وقت ممكن.

وهذه خطوة حيوية نحو زيادة التعاون الدولي في مجال أمن الطيران. وبعد الموافقة على الخطة العالمية لأمن الطيران، سيكون على الدول الأعضاء أن تعمل مع المنظمة للتأكد من تنفيذ توصياتها ورصد التقدم المحرز.

وينبغي لمكاتب الأمم المتحدة لمكافحة الإرهاب التركيز على مساعدة الدول الأعضاء على متابعة خطط المنظمة. غير أن الحفاظ على سلامة الرحلات الجوية في نهاية المطاف يتطلب من كل دولة عضو أن تضطلع بدورها. فحلقة ضعيفة واحدة في المنظومة الدولية المترامية الأطراف يمكن أن تصيح نقطة ضعف كارثية. واتساقاً مع القرار ٢٣٤١ (٢٠١٧)، تدعو الولايات المتحدة كل الدول الأعضاء إلى تعزيز حماية الهياكل الأساسية الحيوية، مثل المطارات. وعلى الدول الأعضاء أيضا أن تتوخي الحذر في منع المقاتلين الإرهابيين الأجانب من السفر عبر الحدود.

وقد ساعدت الولايات المتحدة على قيادة الجهود الرامية إلى توسيع نطاق تبادل المعلومات بشأن الإرهابيين المعروفين والمشتبه بهم وتحسين أمن الحدود من خلال تحسين فحص المسافرين. ومع ذلك، لا يزال أمامنا عمل كثير لمواجهة التهديد الذي يمثله المقاتلون الأجانب. ويصدق ذلك بشكل خاص عندما يحاول المقاتلون في ساحات القتال في سوريا والعراق العودة إلى ديارهم أو الانتقال إلى مناطق حرب أخرى.

وعلى الرغم من التقدم الذي أحرزناه، لا يزال الخطر الإرهابي على الطيران والمطارات والمسافرين جواً قائماً. كما أن بلداناً كثيرة ما زالت تكافح من أجل التنفيذ المستمر للمعايير والممارسات الأمنية الدولية والتقيد بها. وكدول أعضاء، يجب أن يضع كل منا الآخر موضع المساءلة عن كفالة تنفيذ معايير الأمن الدولي تنفيذاً صارماً وكافياً لمواجهة التهديدات الجديدة. وينبغي ألا يتخلف بلد عن الركب. وعلينا أن نواصل توسيع تبادل المعلومات الاستخباراتية وإنفاذ القوانين، وأن نسرع الجهود لتنفيذ نظام المعلومات المسبقة عن الركاب وتحليل وتبادل سجل أسماء المسافرين للتعرف على الإرهابيين والمجرمين.

وعلينا جميعاً أن نتعرف على مواطن ضعفنا الفريدة. ويجب أن نتفحص التهديدات الحالية والمتوقعة مستقبلاً. والولايات المتحدة ستواصل المراجعة الفاحصة لنظام السفر الجوي لدينا بغية تعزيزه. ونتطلع إلى متابعة عملنا مع الدول الأعضاء وكيانات الأمم المتحدة لضمان أمن المنظومة العالمية للطيران.

وقبل كل شيء، لا يمكن أن يغيب عن بالنا الدور الأساسي للسفر الجوي في حياتنا اليوم. واجتماع القادة من كل أنحاء العالم هنا في الأمم المتحدة في الأسبوع الماضي هو تذكرة بذلك في الوقت المناسب. فمن المستحيل ببساطة أن نتخيل العالم الحديث بدون الطيران. وجميعنا يعتمد على معرفته عند صعوده على متن الطائرة أنه سيصل إلى وجهته في أمان. ولو أننا فكرنا للحظة في أهمية الحفاظ على سلامة الطيران، فإننا نتفق جميعا على أنه ليس هناك وقت نضيعه في تعزيز هذه المنظومة الحيوية. وهذا ينبغي أن يدفعنا إلى تعميق تعاوننا. والولايات المتحدة مستعدة لتقديم المساعدة.

السيد بياغيني (إيطاليا) (تكلم بالإنكليزية): بادئ ذي بدء، أود أن أشكر الرئاسة الإثيوبية على عقد هذه الجلسة، والسفير أبو العطا، رئيس لجنة مجلس الأمن المنشأة عملاً بالقرار ١٣٧٣ (٢٠٠١) بشأن مكافحة الإرهاب، وأتوجه بالشكر خصوصاً للسيدة فانغ ليو، الأمين العام لمنظمة الطيران المدني الدولي، على ما تبديه المنظمة في عملها من دقة واهتمام كبيرين من أجل رفع مستوى السلامة في الطيران المدني. وإيطاليا تقدم لها كامل الدعم والتأييد.

قبل عام مضى، اتخذ مجلس الأمن القرار ٢٣٠٩ (٢٠١٦) (أنظر S/PV.7775). وفي غضون ذلك، كما سمعنا، تطور

التهديد الإرهابي. وبرغم معالجته، فإنه لا يزال قائماً. وخطر الإرهابيين الذين يتسللون بين تدفقات ركاب الطيران المدني كان يرتبط في السابق بالمقاتلين الإرهابيين الأجانب، على نحو ما أشار إليه القرار ٢١٧٨ (٢٠١٤). ويتركز الكشف عن الإرهابيين حالياً على العائدين وأشكال التهديد الجديدة. ومع ذلك، يجب ألا يغيب عن بالنا أن الطيران المدني لا يزال عرضة للنوع السابق من التهديد. ولذلك، ندعو المجتمع الدولي إلى تعزيز التعاون وتبادل المعلومات والتدابير الأمنية في المطارات وداخلها، وفقاً للمعايير المستكملة والمشتركة.

وفي ٢٦ أيار/مايو، أكد زعماء مجموعة السبعة التزامهم بتعزيز التعاون بين وكالات مراقبة الحدود ودعم توسيع استخدام المعلومات المسبقة عن المسافرين وسجلات أسماء المسافرين في فرز الركاب في البيان الصادر في تاورمينا بشأن مكافحة الإرهاب والتطرف العنيف.

ونحن نقر بأن كثيراً من البلدان في عدة مناطق تحتاج إلى مشاريع لبناء القدرات لتعزيز فعالية مكافحتها للإرهاب. وفيما يتعلق بأمن الطيران تحديداً، هناك قيود موضوعية للانتقال التكنولوجي من نظم المعلومات الموجودة سابقا إلى النظام الحالي للمعلومات المسبقة. وهذا التحول يستغرق وقتاً طويلاً ويعني إدارة نظم مختلفة لفترة معينة من الوقت، ولكن الأهمية البالغة لنظام المعلومات المسبقة كأداة فعالة في مكافحة الإرهاب أمر لا يمكن إنكاره.

والأهداف الأساسية للقرار ٢٣٠٩ (٢٠١٦) هي ضمان سلامة الرحلات الجوية الدولية والركاب، والمساعدة على منع الهجمات الإرهابية وتعزيز فعالية إنفاذ القانون والإجراءات القضائية. وتنفيذ ذلك القرار أصبح أساسياً الآن. فنحن نتعامل مع تهديد عالمي، وبالتالي من الضروري ألا نكتفي بتشاطر المعايير الدولية فحسب، وأن يشمل ذلك الخبرات وأفضل الممارسات في مجال التنفيذ أيضاً. وفي هذا الصدد، فإن المساعدة والدعم التقني اللذين توفرهما منظمة الطيران المدني الدولي والمديرية التنفيذية للجنة مكافحة الإرهاب أمران أساسيان.

أخيراً، فإننا نتطلع للتوصل إلى توافق في الآراء بين الدول الأعضاء بشأن الموافقة على الخطة العالمية لأمن الطيران باعتبارها خطوة هامة أخرى نحو أمن الطيران المدني. وستواصل إيطاليا دعم التنفيذ الأمثل لجميع المتطلبات الضرورية لتعزيز فعالية منع الهجمات الإرهابية، مع مراعاة أن أمن المطارات والرحلات الجوية هو حق مدني وإعادة تأكيد أساسية لحريتنا الجماعية.

السيد إنكوستي جوردان (دولة بوليفيا المتعددة القوميات) (تكلم بالإسبانية): أولاً، نشكر السفير أبو العطا، رئيس لجنة مجلس الأمن المنشأة عملاً بالقرار ١٣٧٣ (٢٠٠١) بشأن مكافحة الإرهاب، والسيدة ليو، الأمين العام لمنظمة الطيران المدني الدولي، على إحاطتيهما الإعلاميتين.

مرة أخرى، تؤكد بوليفيا مجدداً إدانتها القاطعة لكل الأعمال الإرهابية بجميع أشكالها ومظاهرها، فتلك أعمال إجرامية لا يمكن تبريرها، بغض النظر عن دوافعها، أينما وحيثما كانت، وأياً كان مرتكبها. والإرهاب يشكل أحد أخطر التهديدات للسلام والتعايش الاجتماعي والأمن الدولي. والأعمال الإرهابية ذات الصلة بأمن الطيران المدني لا تشكل خطراً على سلامة الناس وثقتهم فحسب، بل وعلى الاقتصاد والتجارة بين الدول أيضاً.

والحاجة إلى التعاون بين الدول واضحة تماماً، بغية تجنب أي محاولة من جانب الجماعات الإرهابية للاستفادة من أوجه القصور المحتملة في مجال السلامة في المطارات. ولذلك، نؤكد مرة أخرى ضرورة تقييم ما إذا كانت المعايير الدولية الحالية فعالة عند تنفيذها من عدمه. وفي الوقت نفسه، يجب تطوير هذه المعايير لمواكبة الأوضاع الراهنة، بالنظر إلى طبيعة تلك الأعمال.

ونثني على التقدم المحرز حتى الآن، منذ اعتماد اتفاقية الطيران المدني الدولي في شيكاغو، من خلال الصكوك الدولية

المختلفة، مثل البروتوكول الإضافي لعام ١٩٨٨ الملحق باتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني المبرم في مونتريال، والذي يوسع أحكام الاتفاقية لتشمل الأعمال الإرهابية المرتكبة في المطارات التي تقدم الخدمات للطيران المدني الدولي، أو البروتوكول الإضافي لعام ٢٠١٠ الملحق باتفاقية بيجين لقمع الأعمال غير المشروعة المتصلة بالطيران المدني الدولي، إلى جانب القرار ٢٣٠٩ (٢٠١٦)، الذي يشجع على زيادة التنسيق مع منظمة الطيران المدني الدولي.

وكما هو مبين في القرار ٢٣٠٩ (٢٠١٦)، تقوم بوليفيا، بالتنسيق مع منظمة الطيران المدني الدولي، بتنفيذ آليات وطنية فعالة لتنفيذ تدابير سلامة الطيران على نحو ملائم لمواجهة هذه التهديدات. ويصنف القانون الجنائي الوطني الإرهاب بوصفه أي عمل يرمي إلى إثارة حالة من الإنذار أو الذعر الجماعي بين السكان. وينص أيضاً على أن الاستيلاء على طائرة أو سفينة عن طريق العنف أو التهديد أو أي شكل آخر من أشكال الترهيب هو عمل إرهابي.

وفي هذا السياق، عملنا على تنفيذ البرنامج الوطني لسلامة الطيران المدني، الذي يهدف إلى تحديد المسؤوليات ومستويات التنسيق بين مختلف المؤسسات والشركات العامة أو الخاصة وأجهزة أمن الدولة فيما يتعلق بأي شيء يتصل بالسلامة الدائمة للطيران المدني، بغية منع أعمال التدخل غير المشروع والجرائم والانتهاكات التي تنتهك التطور الطبيعي لأنشطة الطيران.

إن السياقات التي ينشأ فيها الإرهاب، على الصعيدين المحلي والعالمي، هي التحدي الذي يواجه المجتمع الدولي. ومن أجل التغلب على هذا التحدي، ندعو مجلس الأمن إلى التكاتف في مكافحة آفة الإرهاب من خلال زيادة التنسيق الدولي، مع احترام ميثاق الأمم المتحدة وسيادة الدول واستقلالها وسلامتها الإقليمية في إطار القانون الدولي.

ونعرب عن تأييدنا للجهود المتواصلة التي تبذلها لجنة مكافحة الإرهاب والمديرية التنفيذية للجنة مكافحة الإرهاب على حدّ سواء، وكذلك منظمة الطيران المدني الدولي.

والواقع أنه لا تزال هناك تحديات أمام الدول، ولكننا متأكدون من أنه إلى جانب إجراء حوار بشأن أمن الطيران والتعاون فيما يتعلق بتبادل المعلومات، فلن نتمكن إلا من خلال بناء القدرات من ضمان رفاه السكان فيما يتعلق باستخدام خدمات الطيران المدني.

السيد عمروف (كازاخستان) (تكلم بالإنكليزية): نشكر إثيوبيا على قيادتها المقتدرة خلال هذا الشهر وعلى تسليط الضوء على أهمية أمن الطيران. وأود أيضاً أن أعرب عن تقديري للأمينة العامة لمنظمة الطيران المدني الدولي، السيدة فانغ ليو، ورئيس لجنة مكافحة الإرهاب، السفير عمرو عبد اللطيف أبو العطا، على إحاطتيهما الإعلاميتين الزاخرتين بالمعلومات. وأود بصفة خاصة أن أعرب عن امتناني للسيدة فانغ ليو على زيارتها الرسمية إلى كازاخستان في الشهر الماضي. فاجتماعاتها مع المسؤولين في بلدي تبشر بالخير فيما يتعلق بتعاوننا الوثيق في المستقبل.

إن كازاخستان ملتزمة بأمن الطيران وحماية مرافق الطيران المدني وهياكله الأساسية الحيوية لمكافحة الإرهاب الدولي من الهجمات الإرهابية، في ضوء الأساليب المعقدة والمبتكرة التي تستخدمها المنظمات الإرهابية. وقد كثفت السلطات المختصة المعنية في بلدي تفاعلها مع المنظمات الإقليمية والدولية المعنية، واتخذت تدابير حازمة وعاجلة للقضاء على الأخطار التي تهدد الرحلات الدولية، وفقاً للقرار ٢٣٠٩ (٢٠١٦)، الذي يدعو الدول الأعضاء لاتخاذ تدابير فورية من أجل إزالة أي ثغرات أو فجوات.

وفي عام ٢٠١٦، أجرت المديرية التنفيذية للجنة مكافحة الإرهاب تقييماً لتنفيذ كازاخستان للقرارات الأساسية لمكافحة الإرهاب الصادرة عن مجلس الأمن ووجدته فعالاً للغاية. وأجرت

المفوضية الأوروبية أيضاً تقييماً تقنياً للأمان في كازاخستان وأكدت أن البلد ينفّذ تنفيذاً فعالاً معايير منظمة الطيران المدني الدولي.

وإضافة إلى ذلك، ووفقاً للقانون الوطني للنقل في جمهورية كازاخستان، فإن لجنة الطيران المدني لدينا هي بصدد النظر في تركيب وصيانة نظام معلومات لجمع وتجهيز بيانات المسافرين جواً. وإننا نعمل على إدخال نظام المعلومات المسبقة عن الركاب وإجراء دراسة لقدرات النظام التفاعلي للمعلومات المسبقة عن الركاب، الذي أصبح هو المعيار الجديد. إننا نقوم بتلك العملية بمساعدة خبراء من المديرية التنفيذية لمكافحة الإرهاب ومركز الأمم المتحدة لمكافحة الإرهاب ومكتب الأمم المتحدة لمكافحة الإرهاب. ونعتزم في المستقبل القريب التصديق على اتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة المتعلقة بالطيران المدني الدولي.

ولأن طبيعة الهجمات على الهياكل الأساسية للطيران المدني تتغير باستمرار، تعتقد كازاخستان أن من الضروري أن نستعرض ونوائم ونوحّد باستمرار التشريعات والإجراءات مع البلدان المجاورة والإقليمية التي تشاطرنا التدفق المستمر للحركة الجوية. وينطبق هذا على الصعيد الدولي أيضاً.

وندعو إلى تطوير تبادل فعال للمعلومات بين الدول الأعضاء والمنظمات الدولية بشأن الأساليب والممارسات الجديدة في مجال أمن الطيران. ويستدعي الأمر يقظة خاصة فيما يتعلق بمنع الهجمات المباشرة، وتهريب المتفجرات على متن الطائرات، واستخدام طائرات مسيّرة بلا طيار لحمل مواد فتاكة أو مركبات محملة بالمتفجرات، واختطاف الطائرات والهجمات بقذائف الهاون أو القذائف المضادة للدبابات القصيرة والطويلة المدى. ويتطلب كل ذلك فحصاً دقيقاً، وإنشاء مناطق أمنية بعيدة عن المواجهة، ووضوح الأدوار التنفيذية بين القوات المسلحة وقوات الأمن الخاصة والشرطة وتدريب السكان المدنيين على أوضاع الأزمات. ومن أجل مساعدة البلدان على مكافحة تلك التحديات والتقيد بالمعايير ووضع إجراءات موحدة، سيكون من الضروري بناء القدرات عن طريق أفراد مؤهلين تأهيلاً جيداً والتدريب وتوفير المعدات من أجل الكشف والتدمير والإنذار المبكر.

وفي الختام، نؤكد من جديد التزام كازاخستان بتنفيذ تدابير فعالة للتصدي للهجمات الإرهابية ضد الطيران المدني والتخفيف من آثارها من خلال تعزيز العلاقات مع الشركاء وتطبيق القواعد والمعايير التي وضعتها منظمة الطيران المدني الدولي.

السيد كاواموراً (اليابان) (تكلم بالإنكليزية): أود في البداية أن أشكر السيدة فانغ ليو، الأمينة العامة لمنظمة الطيران المدني الدولي، والسفير عمرو عبد اللطيف أبو العطا، رئيس لجنة مكافحة الإرهاب، على إحاطتيهما الإعلاميتين الشاملتين والزاخرتين بالمعلومات.

لقد شاركت اليابان في تقديم القرار ٢٣٠٩ (٢٠١٦) بهدف تعزيز أمن الطيران بالتعاون مع المجتمع الدولي. لقد كان الطيران المدني هدفاً جذاباً للإرهابيين على مدى العقود الماضية، كما شهدنا في الهجمات التي وقعت في الولايات المتحدة يوم ١١ أيلول/سبتمبر ٢٠١١، ومؤخراً في بروكسل واسطنبول في العام الماضي. وسوف يستخدم الإرهابيون جميع الأساليب المتاحة للهجوم على الطيران المدني. ولذلك فإننا بحاجة إلى استخدام جميع الأدوات المتاحة لمنعهم من القيام بذلك. وفي حين أن أمن الطيران يغطي طائفة واسعة من المجالات، فإن تبادل المعلومات هو من بين أبسطها وأكثرها فعالية.

وكما أشار مقدمو الإحاطات الإعلامية، فالمعلومات المسبقة عن الركاب وأنظمة سجلات أسماء الرّكاب ينبغي أن تُستحدث للكشف عن المقاتلين الإرهابيين الأجانب، وفقاً للقرارين ٢١٧٨ (٢٠١٤) و ٢٣٦٨ (٢٠١٧). إن المبادئ التوجيهية للمعلومات المسبقة المتعلقة بالمسافرين ومعايير الإبلاغ عن سجلّات أسماء الرّكاب لدى منظمة الطيران المدني الدولي تبيّن مدى فائدة هذه النظم. تتضمن المعلومات المسبقة عن

المسافرين معلومات عن جوازات السفر ورحلات الطيران، بينما تتضمن سجلات أسماء الركاب معلومات الحجز الخاصة بالمسافر، بما في ذلك مسار الرحلات وأسماء المسافرين المرافقين وجنسياتهم وأساليب الدفع. تساعد هذه المعلومات السلطات على إجراء تحليل بشأن المقاتلين الإرهابيين الأجانب المحتملين والكشف عنهم قبل وصولهم إلى المطارات.

ومع ذلك، وكما أشار إلى ذلك السفير أبو العطا، ووفقاً للتقرير الصادر في آذار/مارس عن المديرية التنفيذية للجنة مكافحة الإرهاب، أدخلت ٥٧ دولة فقط من بين الدول الأعضاء الـ ١٩٣ نظام المعلومات المسبقة عن المسافرين ويستخدم ١٥ منها فقط نظام سجلات أسماء الرّكاب. وتدعو اليابان جميع الدول الأعضاء إلى استخدام تلك النظم في أقرب وقت ممكن، على النحو الذي شجعت عليه القرارات ذات الصلة. ومن أجل دعم هذه الجهود، قدمت اليابان مساعدة بقيمة ٢,٢٤ مليون دولار إلى منطقة آسيا والمحيط الهادئ من أجل تعزيز نظام المعلومات المسبقة عن المسافرين وسجل أسماء الركاب لأجل أمن الطيران. ويحدونا الأمل في أن تعزز الدول الأعضاء الأخرى أيضاً إلى الدعم المقدم للتوسع في استخدام تلك النظم.

وعلاوة على ذلك، فإن نظم المعلومات المسبقة المتعلقة بالمسافرين وسجلات أسماء الركاب لن تكون كافية. ويجب أن نجمع المعلومات المتعلقة بالإرهابيين لكي نكون قادرين على مواكبة المعلومات المكتسبة عن طريق نظام المعلومات المسبقة عن المسافرين وسجلات أسماء الركاب. ولذلك فمن المهم تحديث قوائم الجزاءات بشأن تنظيمي الدولة الإسلامية في العراق والشام والقاعدة ونشر قواعد بيانات المنظمة الدولية للشرطة الجنائية، بما في ذلك قواعد البيانات لوثائق السفر المسروقة والمفقودة. ينبغي توسيع قواعد البيانات تلك لتشمل المطارات ونقاط التفتيش الحدودية. وإذا لم يكن في تلك المناطق إمكانية الوصول إلى قواعد البيانات، سيمكن للإرهابيين التسلل عبر الحدود دون لفت الانتباه بسبب فقدان الإشعار في الوقت المناسب. غير أن أكثر من ١٠٠ من بين ١٩٠ من الدول الأعضاء في المنظمة الدولية للشرطة الجنائية لا تستخدم قواعد البيانات القوية تلك لفرز المسافرين في المطارات ونقاط التفتيش الحدودية. ولذلك فإنني أحث الدول الأعضاء على توسيع نطاق الوصول إلى قواعد بيانات المنظمة الدولية للشرطة الجنائية ليشمل المطارات وغيرها من نقاط التفتيش في الخطوط الأمامية وفقاً للقرار ٢٣٢٢ (٢٠١٦).

وفيما يتعلق بأمن الطيران، أود أن أغتنم هذه الفرصة لكي أدين بقوة سلسلة عمليات إطلاق القذائف التسيارية التي أجرتها كوريا الشمالية في انتهاك صارخ لقرارات مجلس الأمن. ونطالب كوريا الشمالية بالوقف الفوري لجميع هذه الأعمال. أطلقت تلك القذائف التسيارية دون إخطار مسبق. ويمكن أن تخلف عواقب كارثية وتشكل تهديداً لأمن الطيران.

في الختام، أود أن أؤكد على أهمية الانتقال نحو التنفيذ. واليابان مستعدة دائماً للتعاون الوثيق مع البلدان الأخرى من أجل تعزيز قدراتها في مجال مكافحة الإرهاب، بما في ذلك أمن الطيران. ويجب علينا أن نتحد في مواجهة الإرهابيين عن طريق تنفيذ القرار ٢٣٠٩ (٢٠١٦) والقرارات ذات الصلة، ومواصلة تعزيز جهودنا لمكافحة الإرهاب.

السيد وو هايتاو (الصين) (تكلم بالصينية): تشكركم الصين، السيد الرئيس، على عقد هذه المناقشة المفتوحة بشأن أمن الطيران المدني ومكافحة الإرهاب. كما نتوجه بالشكر إلى مقدمي الإحاطتين الإعلاميتين – السيدة فانغ ليو، الأمينة العامة لمنظمة الطيران المدني الدولي، والسفير أبو العطا، رئيس لجنة مكافحة الإرهاب.

إن الطيران المدني مهم للاتصال والتبادل السياسي والثقافي والتعاون التجاري والاقتصادي بين الدول. وقد دأبت المنظمات الإرهابية على استهداف الطيران المدني في السنوات الأخيرة في

هجمات إرهابية، مُعرضة سلامة وأمن الأشخاص والممتلكات للخطر، ومُقوضة استقرار البلدان المتضررة وتنميتها الاجتماعية والاقتصادية. وينبغي للمجتمع الدولي أن يكثف التعاون الدولي في مجال الطيران المدني وأن يتخذ تدابير عملية وفعالة لحماية نظام الطيران المدني العالمي من خطر الهجمات الإرهابية، مسترشدا في ذلك بفكرة أن الجنس البشري مجتمع يربطه مستقبل مشترك. وفي ذلك السياق، أود أن أسلط الضوء على النقاط الثلاث التالية:

أولا، ينبغي التقيد بمجموعة متناسقة من المعايير لمنع ومكافحة الأعمال الإرهابية ضد الطيران المدني. وينبغي لجميع البلدان أن تكون متسقة في اتباع نهج يقوم على عدم التسامح إطلاقا وعدم التمييز تجاه الإرهاب – وذلك لقمع الأنشطة الإرهابية بلا هوادة بغض النظر عن البلدان المستهدفة أو الوسائل المستخدمة. ويجب أن تستفيد العمليات الدولية لمكافحة الإرهاب استفادة تامة من قيادة الأمم المتحدة بوجه عام، وقيادة مجلس الأمن بوجه خاص، وأن تلتزم بمقاصد ومبادئ ميثاق الأمم المتحدة وأن تعزز التنسيق الفعال وتشكل جبهة موحدة ضد الإرهاب على الصعيد الدولي وتواصل الضغط على الإرهابيين، بالضرب عليهم بيد من حديد.

ثانيا، بما أن هذه عملية تقودها الدول الأعضاء، يجب إيلاء الأولوية لتعزيز بناء قدرات البلدان النامية. فالبلدان النامية تواجه تحديات أكبر في بناء القدرات لضمان أمن الطيران المدني. وتشمل أولويات المجتمع الدولي، في ذلك الصدد، إجراءات المراقبة الأمنية في المطارات وتقييم المخاطر على السلام والأمن والاستجابة في الموقع. ويتعين أن تتلقى البلدان النامية المساعدة لتعزيز قدرتها على حماية الطيران المدني. ومن الضروري، في الوقت نفسه، احترام سيادة البلدان المتلقية ومساعدتها على التصدي للتحديات العملية من خلال تدابير ملموسة.

ثالثا، ينبغي تنفيذ قرارات مجلس الأمن ذات الصلة بحسن نية من أجل تكثيف التعاون الدولي في مجال حماية الطيران المدني من الهجمات الإرهابية. وقد اتخذ المجلس القرار ٢٣٠٩ (٢٠١٦) بالإجماع في أيلول/سبتمبر ٢٠١٦. وعملا بهذا القرار، ينبغي لجميع الأطراف أن تعزز تبادل الاستخبارات بشأن أمن الطيران المدني وأن تكثف التعاون في مراقبة الحدود وإنفاذ القوانين. وينبغي لمنظمة الطيران المدني الدولي تشجيع الدول على تحسين وصقل تدابيرها بشأن أمن الطيران المدني، وتشجيع المجتمع الدولي على زيادة الاستثمار في أمن الطيران المدني، ومواصلة العمل في تعاون وثيق مع لجنة مكافحة الإرهاب والمديرية التنفيذية لمكافحة الإرهاب في إطار مجلس الأمن ومكتب مكافحة الإرهاب التابع للأمم المتحدة، ومساعدة الدول الأعضاء في تعزيز بناء القدرات في المجالات ذات الصلة.

إن الصين عضو مهم في دوائر مكافحة الإرهاب على الصعيد الدولي. وستواصل الصين تعزيز التعاون في مجال مكافحة الإرهاب في الطيران المدني وفي الارتقاء بمعايير أمن الطيران المدني، وفقا لقانوننا لمكافحة الإرهاب والتشريع الوطني لأمن الطيران المدني والاتفاقيات الدولية. وقد وقعت الإدارة الصينية للطيران المدني ومنظمة الطيران المدني الدولي مذكرة تفاهم بشأن التعاون خلال منتدى الحزام والطريق للتعاون الدولي الذي نُظم في بيجين في أيار/مايو. والصين على استعداد للعمل مع منظمة الطيران المدني الدولي لتوسيع نطاق التعاون الدولي في مجالات من قبيل إدارة سلامة وأمن الطيران.

السيد سيك (السنغال) (تكلم بالفرنسية): يرحب وفد السنغال بتنظيم هذه الإحاطة الإعلامية بعد مرور عام على اتخاذ مجلس الأمن للقرار التاريخي ٢٣٠٩ (٢٠١٦)، المؤرخ ٢٢ أيلول/سبتمبر ٢٠١٦. إنها تتيح لنا الفرصة لمواصلة مناقشة الحلول الممكنة لمواجهة الأخطار التي تهدد السلام والأمن الدوليين والمتمثلة في تزايد عدد الهجمات الإرهابية ضد الطيران المدني. وقد أرسى الاجتماع الاستثنائي بشأن الموضوع نفسه الذي عقد في تموز/يوليه الأساس لمناقشتنا اليوم. ويقودني ذلك

إلى أن أهنئ السيدة فانغ ليو، الأمينة العامة لمنظمة الطيران المدني الدولي، وزميلنا السفير أبو العطا، رئيس لجنة مكافحة الإرهاب، على إحاطتيهما الإعلاميتين الممتازتين.

من المشجع أن نلاحظ، على وجه الخصوص في ضوء الإحاطة الإعلامية الممتازة التي قدمتها الأمينة العامة لمنظمة الطيران المدني الدولي، أن الأساس الذي تستند إليه التشريعات الدولية الخاصة بأمن الطيران والمنصوص عليها في اتفاقية شيكاغو الموقعة في ٧ كانون الأول/ديسمبر لعام ١٩٤٤ يخضع لتحديثات دورية من قبل المنظمة للتكيف مع السياق الأمني الجديد الذي يتسم بتهديدات إرهابية متغيرة باستمرار. ويجب تعزيز الدور الحاسم الذي تقوم به منظمة الطيران المدني الدولي في وضع معايير سلامة الطيران المدني الدولي وفي السعي إلى تنفيذها الفعال، وذلك من خلال الجهود المشتركة للدول الأعضاء والوكالات المتخصصة وقطاع الملاحة الجوية حيث أنه عندما يتعلق خطر الإرهاب بقطاع حساس كالنقل الجوي، فإنه يكون ملتويا ويصعب جدا منعه. ولذلك، فإن اليقظة والرصد المستمرين، على أساس إدراك السياق الخاص لكل بلد ومنطقة وبيئتهما الجغرافية السياسية الداخلية، يصبحان في غاية الأهمية.

ولكي يكون أي إجراء يُتخذ في ذلك الصدد فعالا في مكافحة هذه الظاهرة، فإنه يجب أن يُستكمل بتعزيز التعاون الإقليمي والدولي في مجالي تبادل المعلومات ومراقبة الحدود، فضلا عن التكنولوجيات المتصلة بالتسجيل والمراقبة الأمنية والصعود إلى الطائرات.

فمرافق المطارات، من قبيل محطات المطارات ومناطق الشحن ومناطق نقل وتحريك الأمتعة ومواقف السيارات ومناطق الإقلاع والهبوط، جميعها تمثل أهدافا للهجمات الإرهابية وهي معرضة لخطرها. ولذلك، فإن حماية هذه المناطق تشكل تحديا كبيرا. وبالمثل، فإن إجراءات مراقبة الركاب والمستخدمين الآخرين لهذه المرافق تمثل مجالا آخر على نفس القدر من الحساسية، حيث يمكن أن يتيح أي تقصير فرصة للجماعات الإرهابية لتخطيط وتنفيذ أعمال خطرة.

والسنغال تلتزم التزاما ثابتا، على الصُعد الوطني والإقليمي والدولي، بتنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران المدني وخريطة طريقها، اللتين تطرقت إليهما الأمينة العامة، وذلك لأن السنغال هي مركز إقليمي للطيران المدني ولمكافحة الإرهاب على حد سواء. ويستضيف بلدي مقر وكالة أمن الملاحة الجوية في أفريقيا، والتي تتيح لنا تعاونا ناجحا في إدارة المجال الجوي، وذلك بولاية قضائية تغطي مجالا جويا تبلغ مساحته ١٦ ٠٠٥ ٠٠٠ كيلومتر مربع – ما يعادل مرة ونصف مساحة أوروبا. والسنغال مسؤولة كذلك عن إدارة واحدة من مناطق معلومات الطيران الأفريقية الست، هي، منطقة جنوب المحيط الأطلسي. كما يستضيف بلدي مقر اللجنة الأفريقية للطيران المدني، وهي وكالة متخصصة تابعة للاتحاد الأفريقي، فضلا عن المكتب الإقليمي لمنظمة الطيران المدني الدولي.

وترمي مهمة لجنة الطيران المدني الأفريقية إلى تعزيز الطيران المدني، والتأكد من أنه آمن، ومأمون، ومربح، ومستدام، ويحترم البيئة في أفريقيا. وهي تعمل على تنفيذ نظام النقل الجوي المتكامل لمنظمة الطيران المدني الدولي، ووضع القواعد والأنظمة التي تتماشى مع التشريعات الحالية للطيران المدني الدولي.

وتمشياً مع أحكام منظمة الطيران المدني الدولي، التي تؤكد على أن كل دولة مسؤولة عن كفالة التنفيذ الفعال لجميع التدابير الأمنية الرامية إلى حماية الطيران من التدخل غير القانوني، فإن دولة السنغال ما فتئت تعمل منذ عدة سنوات على وضع برنامج رئيسي لتعزيز أمن الطيران المدني على أراضيها وفي مجالها الجوي. وقد أدت هذه السياسة بالمجلس الوطني إلى اعتماد مدونة جديدة للطيران المدني من خلال سنّ القانون ٢٠١٥-١٠ في ٤ أيار/مايو، ووضع أنظمة للطيران كأساس للتنفيذ العملي للتدابير والاجراءات الأمنية. وعلى الصعيد الوطني،

فإن هذا الاطار التنظيمي قد تعزز إلى حد كبير بسبب تنفيذ أحكام المرفق ١٧ من اتفاقية شيكاغو المعنية بالطيران المدني الدولي، والبرنامج العالمي لتدقيق الأمن التابع لمنظمة الطيران المدني الدولي.

علاوة على ذلك، إن اعتماد السنغال لقانون الطيران رقم ٢٠١٦/٩، بشأن المعلومات المسبقة عن المسافرين، جعلها ثاني أكثر البلدان الأفريقية تقدماً بشأن هذه المسألة. لذلك، فقد أنشأنا منصة لتبادل وتشاطر المعلومات الحساسة مع الدول الأخرى بغية التمكن من تشكيل جبهة قوية ومتحدة في مواجهة ظهور تهديدات جديدة ومحاولات الهجمات غير المشروعة التي تستخدم الطائرات أو المطارات. وفي هذا الصدد، وعملا بمرسومها ١٩٦٩/٢٠١٥ المؤرخ ٢١ أيلول/سبتمبر ٢٠١٥، أنشأت السنغال نظاماً لرصد أمن الطيران المدني استناداً لأحكام منظمة الطيران المدني الدولي. وهو يجري إنفاذه بفعالية، وسوف يكفل أمن النقل الجوي في إقليمنا من خلال إنشاء برامج وطنية لأمن الطيران المدني. وفي عام ٢٠١٦، اعتمدت السنغال أيضاً استراتيجية وطنية للأمن البحري.

وعلى الصعيد دون الاقليمي، صدّقت دولة السنغال على أحكام الاتحاد الاقتصادي والنقدي لغرب أفريقيا ذات الصلة بالنقل الجوي، بما في ذلك القانون رقم ١٠ بشأن أمن الطيران المدني، والقرار ١١ بشأن تنفيذ ممارسات وإجراءات السلامة داخل الدول الأعضاء في الاتحاد الاقتصادي والنقدي لغرب أفريقيا. وتحتفظ كل دولة عضو بحقها في تطبيق تدابير أكثر صرامة لتتماشى مع متطلبات خاصة نابعة من نتائج تحليل التهديدات على الصعيد الوطني.

وتشهد منطقة غرب أفريقيا والساحل زيادة في أعمال الإرهاب والهجمات الإلكترونية، إلى جانب كمية هائلة من الأسلحة والذخيرة المتداولة، بما في ذلك القنابل الصاروخية، الأمر الذي يشكل خطراً رهيباً ومصدر قلق للمنطقة دون الإقليمية. وإلى جانب عمليات تهريب الأسلحة، فهو يشكل أيضاً تهديداً لاستقرار منطقة الساحل والصحراء برمتها. وإذا أردنا الحؤول دون أن تصبح أفريقيا هدفاً سهلاً في مجال الأمن الجوي، فينبغي أن نكفل توفير المساعدة التقنية الكبيرة المتعددة الأبعاد بشأن تدريب الموارد البشرية، فضلا عن المعدات والتكنولوجيا – حسبما تنص عليه الفقرة ٧ من القرار ٢٣٠٩ (٢٠١٦)، وحسبما دعت إليه الأمينة العامة ليو صباح هذا اليوم. وفي هذا الصدد، تكرر السنغال دعمها لقيام تعاون أفضل بين منظمة الطيران المدني الدولي، وفرقة العمل المعنية بالتنفيذ في مجال مكافحة الإرهاب، ولجنة مكافحة الإرهاب، بما في ذلك مديريتها التنفيذية التي ينبغي تعزيز مواردها البشرية والمالية، كما قال السيد أبو العطا، رئيس لجنة مكافحة الإرهاب، عن حق.

وفي الختام، في الوقت الذي ستفتتح السنغال أحدث مطار لها في بليز دياغني بعد بضعة أشهر، يود وفدي أن يشجع على زيادة النظر في القرار ٢٣٠٩ (٢٠١٦)، وبالأخص في تنفيذه، تمشياً بالكامل مع قرارات مجلس الأمن الأخرى ذات الصلة بمكافحة الإرهاب.

السيد نيبتزيا (الاتحاد الروسي) (تكلم بالروسية): يود الوفد الروسي أن يشكر السيدة فانغ ليو، الأمينة العامة لمنظمة الطيران المدني الدولي، والسيد عمرو أبو العطا، رئيس لجنة مكافحة الإرهاب، على تقييماتهما واسهاماتهما المفيدة لمناقشتنا.

إن وفدنا اضطلع بدور فعال في الحوار حول مسألة التهديدات التي يتعرض لها أمن الطيران المدني، وهو الحوار الذي جرى في منتدى لجنة مكافحة الإرهاب خلال تموز/يوليه. وفي سياق ذلك الاجتماع، قدّم نائب وزير النقل في الاتحاد الروسي عرضاً يتعلق بأفضل ممارسات بلدي لتنفيذ المعايير الدولية لأمن الطيران المدني. ونحن نرى أن الاجتماع الخاص الذي عقدته لجنة مكافحة الإرهاب في تموز/يوليه قد وفّر لنا مادة للتفكير، ولا سيما بخصوص الثغرات المتبقية من أجل استيفاء الدول

لمتطلبات منع أعمال الإرهاب، وتعزيز التعاون بين الدول في هذا المجال. والواقع أن جميع هذه العناصر ترد في قرارات المجلس حول مكافحة الإرهاب، بدءاً بالقرار التأسيسي ١٣٧٣ (٢٠٠١).

ومن بين التحديات الجديدة في هذا المجال، نشهد مرة أخرى مسألة المقاتلين الإرهابيين الأجانب، ووقوع حوادث في المطارات بسبب أفعال يرتكبها عاملون داخليون وموظفون في المطار، واستخدام الأجهزة المتفجرة المرتجلة التي تتزايد تطوراً، والخطر الناجم عن الهجمات الإلكترونية. ولقد أكد الترتيب السابق أنه عند القيام عملياً بصوغ وتنفيذ القواعد والأساليب التي تكفل أمن الطيران، ينبغي للدول أن تعتمد أولاً وقبل كل شيء على العمل المضطلع به في إطار منظمة الطيران المدني الدولي، وهي المنظمة الدولية المختصة بهذه المسائل. وفي هذا السياق، سيكون من المفيد التمكّن من الاعتماد على خطة أمن الطيران العالمي التابعة للمنظمة الدولية، التي يجري النظر فيها حالياً، إلى جانب خارطة الطريق لتنفيذها وما يرافقها من برامج ومشاريع.

ونحن نرى أن مهمتنا في مناقشة هذا الموضوع في المجلس، والأعمال ذات الصلة في لجنة مكافحة الإرهاب ترميان، مع تجنب ازدواجية أية جهود، إلى كفالة مساعدة الدول على تنفيذ المعايير والتوصيات ذات الصلة تنفيذاً شاملاً، مع مراعاة الثغرات التي تم تحديدها في إطار ترتيباتها الوطنية لمكافحة الإرهاب. ونتطلع إلى مواصلة التعاون المثمر بين هيئات مجلس الأمن المعنية بمكافحة الإرهاب ومنظمة الطيران المدني الدولي. وسوف نتفاعل أيضاً حول هذه المسألة مع فريق الرصد التابع للجنة المنشأة عملا بالقرارات ١٢٦٧ (١٩٩٩) و ١٩٨٩ (٢٠١١) و ٢٢٥٣ (٢٠١٥) بشأن تنظيم الدولة الاسلامية في العراق والشام (تنظيم داعش)، والقاعدة، ومن يرتبط بهما من أفراد، وجماعات، ومنشآت، وكيانات. ولا شك في أن هذه العملية سوف تنطوي كذلك على مركز الأمم المتحدة المنشأ حديثاً لمكافحة الإرهاب، الذي أنيطت به مهمة تعزيز تنسيق المساعدة التقنية داخل الأمم المتحدة وخارجها. وينبغي أن يتمثل هدفنا النهائي في إنشاء نظام مستدام لحماية الطيران المدني الدولي من أعمال التدخل غير المشروعة، وأكثر الوسائل فعالية لتحقيق هذا الهدف هو اتخاذ إجراءات منسقة من جانب الدول والهيئات الدولية، كل في إطار ولايتها.

السيد أبو العطا (مصر): أود في البداية أن أتقدم بالشكر إلى الرئاسة الإثيوبية لمجلس الأمن على عقد هذه الاحاطة الاعلامية الهامة استجابة للفقرة ١١ من منطوق القرار ٢٣٠٩ (٢٠١٦).

كذلك أتقدم بالشكر إلى الدكتورة فانغ، الأمينة العامة لمنظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) على الإحاطة الإعلامية القيمة التي قدمتها اليوم.

تعتبر الجلسة الخاصة للجنة مكافحة الإرهاب الذي انعقد في ٧ تموز/يوليه ٢٠١٧ بشأن تهديدات الإرهاب على الطيران المدني، أحد أهم الفعاليات التي عقدتها لجنة مكافحة الإرهاب خلال عام ٢٠١٧. وذلك في ضوء أهمية الموضوع، كما عرض على سيادتكم. فقد خلص الاجتماع إلى نتائج من المهم احترامها وتنفيذها بشكل كامل.

أود في ذلك الخصوص الإشارة إلى أهمية قرار مجلس الأمن ٢٣٠٩ (٢٠١٦) الذي يؤكد الدور الهام والرئيسي الذي تقوم به الإيكاو في تنفيذ القرار، وفي كافة المجالات المرتبطة بالطيران المدني، وفي تنفيذ اتفاقية شيكاغوا، وحماية قطاع الطيران المدني من تهديدات ومخاطر الإرهاب. كذلك يرحب القرار بالعمل الذي تقوم به الإيكاو لحماية الطيران المدني، ويدعو المنظمة إلى العمل في حدود ولايتها على مواصلة وتعزيز جهودها للتحقق من الامتثال لمعايير أمن الطيران الدولي من خلال التنفيذ الفعّال على أرض الواقع وإلى تقديم المساعدة إلى الدول الأعضاء في هذا الصدد.

نؤكد في ذلك على ضرورة امتثال الدول لتنفيذ القرار ٢٣٠٩ (٢٠١٦) بكل ما تضمنه من أحكام، من قبيل منع استخدام الطيران المدني كوسيلة لنقل المقاتلين الإرهابيين الأجانب، والتأكيد على خيار جميع الدول لحماية أمن مواطنها ورعاياها من الهجمات الإرهابية التي تستهدف الطيران المدني الدولي وفقا للقانون الدولي. نؤكد أيضا أهمية قيام دولة بما يلزم، وفقا لزما يقتضيه القانون الدولي وقرارات مجلس الأمن ذات الصلة لتجنب ومكافحة الإرهاب، بما في ذلك الإرهاب الذي قد يوجه ضد الطيران المدني، أو يستخدم الطيران المدني.

في هذا السياق، أود الإشارة إلى أن مصر تتخذ داخليا كل الإجراءات اللازمة لحماية شعبها وأرضها من أي تهديدات إرهابية قد تستهدف الطيران المدني. في ذلك الصدد، تواصل مصر تعاونها الوثيق مع الدول الصديقة ومع (الإيكاو)، حيث جرت مؤخرا عملية مراجعة شاملة للممارسات في المطارات المصرية لضمان تطبيق القواعد المعيارية للأمن، وفقا لاتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤.

هذا وتطبق مصر عددا من التدابير الفعالة لتقييم المخاطر في المطارات المصرية، بهدف تعزيز التفتيش والفحوص الأمنية وأمن المرافق، ومن أجل كشف وردع الهجمات الإرهابية ضد الطيران المدني. وتقوم السلطات المصرية بمراجعة وتقييم دوريين بصورة منتظمة وشاملة لتلك التدابير للتأكد من أنها تعكس الأخطار المتطورة باستمرار وتتفق مع معايير منظمة الطيران المدني الدولي وممارساتها الموصي بها.

في ذلك الصدد، أود الإشارة إلى أن فريق تدقيق أمن الطيران التابع لمنظمة الطيران المدني الدولي قد أعطى مصر تقييما إيجابيا لمستوى الامتثال في تطبيق القواعد القياسية للأمن الواردة باتفاقية شيكاغو. إن السلطات المصرية المعنية تلقت خطابا رسميا في ١٧ آب/اغطس ٢٠١٦ من رئيس قسم تدقيق أمن الطيران التابع للإيكاو يشير إلى التقدم الذي أحرزته مصر في سبيل تحقيق أعلى معدلات أمن الطيران.

في الختام، يؤكد وفد مصر ضرورة توفير الموارد المالية اللازمة للإيكاو لتعزيز قدراتها في القيام بمهامها وفي مساعدة الدول على تنفيذ اتفاقية شيكاغوا وخطة أمن الطيران العالمي، ونشير في ذلك الصدد إلى إمكانية النظر في قيام صندوق الأمم المتحدة لمكافحة الإرهاب بتمويل مشروعات تقوم بها الإيكاو في الدول المختلفة في إطار حماية والطيران المدني من مخاطر وتهديدات الإرهاب.

السيد يلشينكو (أوكرانيا) (تكلم بالإنكليزية): أشكر الأمينة العامة لمنظمة الطيران المدني الدولي السيدة فانغ ليو والسفير أبو العطا على إحاطتيهما الإعلاميتين النيرتين.

في ضوء تطور التهديدات الإرهابية في جميع أنحاء العالم، أصبح النهوض بأمن الطيران في جميع أنحاء العالم أمرا مهما جدا في الإبقاء على أمن وسلامة الطائرات والمسافرين. إن الهجوم بالقذائف اليوم على مطار كابل الدولي ما من شأنه إلا يبرز الحاجة إلى النهوض بالمعايير الجديدة لأمن الطيران، وليس في الوقت المناسب فحسب، بل من الحتمي ذلك. ومع ذلك، لا يمكن أن تتم جميع التحسينات اللازمة لأمن الطيران بين عشية وضحاها، لا سيما بالنظر إلى أن تنفيذها يتطلب نهجا تدريجيا ومشاركة نشطة من لدن جميع الدول.

من بين المهام العاجلة: تعزيز الأمن الشامل مع نظام الفرز المسافرين سلفا؛ زيادة تفحص الأمتعة الشخصية، لا سيما الأجهزة الإلكترونية، من أجل منع نقل الأجهزة المتفجرة المرتجلة جوا؛ زيادة البروتوكولات الأمنية حول الطائرات؛ وإنشاء مواقع إضافية للحصول على موافقة ما قبل التخليص الجمركي.

إن القرار ٢٣٠٩ (٢٠١٦) الذي شاركت أوكرانيا في تقديمه، بعث برسالة قوية إلى منظمة الطيران المدني الدولي لزيادة

تطوير تعاونها مع مجلس الأمن، ولا سيما مع لجنة مكافحة الإرهاب والمديرية التنفيذية لمكافحة الإرهاب. وينطوي ذلك التبادل المنتظم للمعلومات بشأن التهديدات الإرهابية والحوادث والاتجاهات وجهود التخفيف، فضلا عن تقديم المساعدة في بناء القدرات حيثما تمس الحاجة إليها.

وفي هذا الصدد، نحيط علما على نحو إيجابي بالاجتماع الاستثنائي للجنة مكافحة الإرهاب الذي عقد في تموز/يوليه ٢٠١٧ وأحدث ندوة عقدتها منظمة الطيران المدني الدولي عن أمن الطيران العالمي خلال هذا الشهر. كلا الحدثين يسرا لاستراتيجية التعاون الدولي التصدي للتهديد الذي يشكله الإرهابيون على الطيران المدني، من خلال ترسيخ وتعزيز الإطار الدولي لمعايير أمن الطيران. إن النتائج التي توصل إليها هذا الحدثان ينبغي أن تتجسد في استراتيجيات منع الإرهاب على الصعيدين الوطني والدولي. لذلك، نشجع منظمة الطيران المدني الدولي والمديرية التنفيذية على الاستمرار في هذا التعاون، بمشاركة نشطة من جانب مكتب الأمم المتحدة الجديد لمكافحة الإرهاب.

إن أوكرانيا إذ تحفزها متطلبات القرارين ٢٣٠٩ (٢٠١٦) و ٢٣٤١ (٢٠١٧)، قامت في آذار/مارس بتحديث برنامج الدولة لديها بشأن أمن الطيران المدني، وفقا للتعديلات التي أدخلت مؤخرا على المعايير والممارسات التي أوصت بها منظمة الطيران المدني الدولي. وتعمل على إنشاء آلية لتقييم المخاطر على المستوى الوطني وعلى مستوى المطار، وتتخذ تدابير واسعة النطاق تتعلق بحماية الطيران المدني من أعمال التدخل غير المشروعة، وتعمل في هذا الصدد، على توفير التدريب المتخصص لموظفي الأمن على نحو سريع وفعال لتحديد وإزالة التهديدات التي يتعرض إليها الطيران المدني.

حيث أن هجوما إلكترونيا واحدا، يمكن أن يلحق قدرا من الضرر بنظام الطيران المدني أكثر من أي هجوم إرهابي، يجري بموجب برنامج الدولة لدينا التركيز على نحو خاص على حماية الهياكل الأساسية الحيوية من تهديدات الفضاء الإلكتروني في المطارات، وذلك على النحو المتوخى في قرار الجمعية الإيكاو ٣٩-١٩. وقد أنشئت شعبة مخصصة داخل مديرية الطيران التابعة للدولة الأوكرانية لتنسيق، الاستراتيجيات والسياسات، والخطط اللازمة لأمن الفضاء الإلكتروني مع شركات الخطوط الجوية، وتبادل المعلومات ذات الصلة للمساعدة في تحديد نقاط الضعف الحرجة التي تحتاج إلى معالجة.

بغية التدقيق في المعلومات عن المسافرين في القوائم التي تضم الإرهابيين الخاضعين للجزاءات، أصبحت أوكرانيا مشاركة في نظام المعلومات المسبقة عن المسافرين، وتؤيد التنفيذ العالمي لذلك النظام. وفي ذلك الصدد، نطبق أيضا معايير منظمة الطيران المدني الدولي بشأن وثائق السفر البيومترية، وأصبحت مطاراتنا مجهزة بالنظم الآلية لتدقيقها.

إن خطورة الأفعال التي تهدد سلامة الطيران المدني الدولي، لا سيما الهجمات الإرهابية، تجعلها مدعاة للقلق لدى المجتمع الدولي بأسره.

ولذلك، ينبغي للدول ألا تدخر أي جهد للتعاون الحثيث بهدف إجراء تحقيق شامل في تلك الجرائم ومحاسبة مرتكبيها.

ومن الأمثلة على ذلك التي يجب علي أن أذكرها هو إسقاط طائرة الخطوط الماليزية في رحلتها MH-17 في دونباس المحتلة التي تنتمي لأوكرانيا. وتعمل خمسة بلدان – أستراليا وبلجيكا وماليزيا وهولندا وأوكرانيا – معا بالفعل في إطار فريق التحقيق المشترك بشأن التحقيق الجنائي في تلك الجريمة البشعة. ولا يزال التحقيق جاريا. وحاولت أوكرانيا وشركاؤها، وقد عقدوا العزم على محاكمة المسؤولين عن هذه الجريمة البشعة في إطار الهيئة الأكثر حجية، إنشاء محكمة دولية من خلال مجلس الأمن. ومع ذلك، أجهض الاتحاد الروسي جميع محاولاتنا.

وفي هذا الصيف، قررت البلدان الأعضاء في فريق التحقيق المشترك أن تتم مقاضاة ومحاكمة الأشخاص المشتبه فيهم في هولندا. وفي ٧ تموز/يوليه، وقعت أوكرانيا وهولندا معاهدة ثنائية بشأن التعاون القانوني الدولي في ما يتعلق بإسقاط طائرة الرحلة MH-17. وتشكل المعاهدة الأساس القانوني لإحالة الإجراءات الجنائية من أوكرانيا إلى هولندا.

وفي الأسبوع الماضي، وعلى هامش الدورة الثانية والسبعين للجمعية العامة، وقع وزراء البلدان الأعضاء في فريق التحقيق المشترك على مذكرة تفاهم بشأن الدعم السياسي لمقاضاة ومحاكمة مرتكبي إسقاط طائرة الرحلة MH-17. من خلال التوقيع على الاتفاق، فإننا تعهدنا بمواصلة العمل في شراكة من أجل تنفيذ طلب القرار ٢١٦٦ (٢٠١٤) المتمثل في محاسبة المسؤولين عن هذا الحادث.

وسنواصل مع البلدان الأعضاء في فريق التحقيق المشترك، بدعم واسع النطاق من المجتمع الدولي، العمل بلا كلل من أجل ضمان العدالة للضحايا ومساءلة جميع المسؤولين عن هذه الجريمة – مَن وفروا نظام القذائف الذي أسقط طائرة الرحلة MH-17، ومَن أصدروا الأمر الجنائي، ومَن ضغط على زر الإطلاق، ومَن دعم وموّل الإرهابيين آنذاك ولا يزال يقوم بذلك حتى الآن. نحن نعول على دعم جميع الدول في هذه القضية العادلة.

السيد روسيلي (أوروغواي) (تكلم بالإسبانية): أود أن أشكركم، سيدي الرئيس، على عقد هذه الجلسة، بعد سنة واحدة من اتخاذ مجلس الأمن القرار ٢٣٠٩ (٢٠١٦). كما أرحب بحضور ومشاركة الأمينة العامة لمنظمة الطيران المدني الدولي، السيدة فانغ ليو، وأشكر زميلنا السفير أبو العطا على إحاطته الإعلامية بالنيابة عن لجنة مكافحة الإرهاب.

تعتمد حياة الآلاف من الناس في جميع أنحاء العالم بصورة يومية على تنفيذ التدابير الأمنية الفعالة في جميع الجوانب المتعلقة بالطيران المدني. ويمكن أن يكون للهجمات الإرهابية ضد النقل الجوي وهياكله الأساسية عواقب مدمرة، وقد تسفر عن آثار جانبية خطيرة على مختلف جوانب الحياة بالنسبة للدول وشعوبها.

إن الطابع العالمي للنقل الجوي يعني أن الدول تعتمد على بعضها البعض بشكل متزايد من أجل التنفيذ الفعال للتدابير الأمنية. يمثل التعاون والعمل المتضافر في نهاية المطاف عنصرين لا غنى عنهما من أجل تحقيق بيئة آمنة وموثوقة للطيران المدني. ويجب على الدول قصارى جهدهم لتنفيذ المعايير والممارسات التي أوصت بها منظمة الطيران المدني الدولي، الأمر الذي يتطلب إرادة سياسية.

ومع ذلك، تجدر الإشارة إلى أن الإرادة السياسية لن تكون كافية في العديد من المناسبات. فالعديد من البلدان لا تملك الهياكل الأساسية والقدرات التقنية والدراية الفنية أو الموارد المالية والبشرية كي تمتثل للمعايير. ولذلك يصبح التعاون ضروريا في تنفيذها. إننا نقدر كثيرا المساعدة التي تقدمها منظمة الطيران المدني الدولي وحملة عدم ترك أي بلد وراء الركب. نحن ندرك أهمية الدعم الذي بوسع بعض البلدان تقديمه من خلال المساعدة التقنية، وبرامج التدريب ونقل التكنولوجيا.

نلاحظ أن أمن الطيران المدني الدولي ينطوي على سلسلة طويلة من الجهات الفاعلة والمؤسسات والدول التي تتعاون فيما بينها – وتتوقف قوة السلسلة على قوة حلقتها الأضعف. أنشأت أوروغواي، انطلاقا من الامتثال الصادق للالتزامات الدولية التي تعهدنا بها، اللجنة الوطنية لأمن الطيران المدني ولديها برنامج وطني للغرض نفسه.

وفيما يتعلق بتنفيذ القرار ٢٣٠٩ (٢٠١٦)، تسلط الهيئة الوطنية للطيران المدني والهياكل الأساسية للطيران في أوروغواي الضوء على أهمية التدريب على المسألة الأمنية، بما في ذلك ممارسات الرصد والفحوص الأمنية، ومراقبة الجودة، وتعزيز تبادل المعلومات بشأن التهديدات الدولية، وعلى وجه الخصوص

موظفو أمن الطيران في الخطوط الأمامية، الذين لا تتوفر لديهم دائما إمكانية الحصول على المعلومات الحيوية أو المعرفة والتدريب اللازمين لإدارتها. ونعتقد أن عمليات الرقابة لأغراض السلامة أداة مفيدة لتحديد أفضل الممارسات، فضلا عن الحاجة إلى المساعدة التقنية والتدريب. وعلاوة على ذلك، فإن التكنولوجيات الجديدة المستخدمة في مراقبة المسافرين والتحقق من وثائق السفر، ولا سيما ما يعرف باسم نظام المعلومات المسبقة عن الركاب، هي عناصر هامة في مكافحة الأعمال المحتملة للإرهاب الجوي.

وخلال الزيارة التي قامت بها السيدة فانغ ليو، الأمينة العامة لمنظمة الطيران المدني الدولي، إلى بلدنا في نيسان/أبريل، قدّرت الجهود التي تبذلها أوروغواي من أجل تنفيذ معايير منظمة الطيران المدني الدولي وممارساتها الموصى بها. وقد اغتنمت السيدة ليو هذه الفرصة للإشارة إلى أن أوروغواي قد رفعت درجتها في برنامج منظمة الطيران المدني العالمي لمراجعة الرقابة على السلامة، بما يزيد على ٣٠ في المائة فيما يتعلق بالسنة السابقة، بما في ذلك حل جميع الشواغل الهامة التي جرى تسليط الضوء عليها سابقا.

وستواصل أوروغواي العمل، في ظل احترام ميثاق الأمم المتحدة والقانون الدولي، التصدي للتهديدات الإرهابية التي يتعرض لها الطيران المدني، لأننا ندرك أن الجهد الجماعي وحده هو الذي سيجعل من الممكن التغلب على هذه التحديات الجديدة والمتزايدة.

السيدة شولجين – نيوبي (السويد) (تكلمت بالإنكليزية): أود أن أنضم إلى الآخرين في الترحيب في مجلس الأمن بالسيدة فانغ ليو، الأمينة العامة لمنظمة الطيران المدني الدولي. وأشكرها على إحاطتها الإعلامية الزاخرة بالمعلومات. أود أيضا أن أشكر السفير أبو العطا على إحاطته الإعلامية التي قدمها بصفته رئيس لجنة مكافحة الإرهاب.

إننا نجلس في مدينة ستبقى شاهدة إلى الأبد على هشاشة الطيران المدني أمام الإرهاب وعواقبه المأساوية. ومنذ بداية الطيران المدني، وجده الإرهابيون هدفا جذابا. وفي القرن الماضي، كان اختطاف الطائرات وأخذ الركاب الأبرياء رهائن للحصول على فدية أو لتحقيق مكاسب سياسية، هو أحد أكثر مظاهر الإرهاب شهرة. بيد أن الهجوم الذي وقع في ١١ أيلول/سبتمبر ٢٠٠١ أدى إلى إحداث مظاهر جديدة لا يمكن تصورها – وهي استخدام شركات الطيران التجارية في ارتكاب أعمال القتل الجماعي للمدنيين، سواء في الجو أو على الأرض. ومنذ ذلك الحين، شهدنا هجمات متزايدة على صناعة الطيران، تسعى إلى نشر الخوف والإرباك.

وفي الوقت نفسه، فإن الطيران المدني الدولي لا غنى عنه. والترابط يسهم في العولمة التي نشرت الازدهار والمزيد من التفاهم بين مختلف الأمم والثقافات. ولكن مع هذا الترابط الكبير يأتي الترابط المتبادل. وهذا صحيح بصفة خاصة عندما يتعلق الأمر بأمن الطيران. إن ضمان أن يصبح الطيران آمنا ومأمونا للجميع هو بحق مهمة مشتركة فيما بين الأمم: فنحن آمنون بقدر الأمان الذي تتسم به حلقتنا الأضعف.

وأمن الطيران هو أحد المجالات التي يجري فيه بالفعل تعاون دولي هام. ونشيد بالدور الذي تضطلع به منظمة الطيران المدني الدولي في هذا العمل، ولا سيما في تزويد الدول بالمساعدة على بناء القدرات والمساعدة التقنية.

ونشيد بالتحسينات التي أدخلت على تنفيذ المعايير والممارسات الموصى بها لمنظمة الطيران المدني الدولي. ونشيد أيضا بالأعمال الجارية بشأن وضع خطة جديدة لأمن الطيران العالمي ستدعم العمل الجماعي لدعم أمن الطيران.

ونقدر الجهود التي تبذلها منظمة الطيران المدني الدولي، ولجنة مكافحة الإرهاب والمديرية التنفيذية لمكافحة الإرهاب للعمل معا على إيجاد أوجه تآزر فيما بين مجالات الخبرة الخاصة

بكل واحدة منها. ويلزم أن يدعم بعضنا بعضا في تعزيز أمن طيراننا على نحو فعال. ويشمل ذلك التعاون العملياتي وتبادل المعلومات، وليس أقله التعاون بشأن المعلومات المتصلة تحديدا بالتهديدات الإرهابية للطيران المدني. إن زيادة بناء القدرات في هذا المجال أمر جوهري.

وبالنسبة للاتحاد الأوروبي، كما هو الحال لآخرين عديدين، شكلت هجمات ١١ أيلول/سبتمبر ٢٠٠١ لحظة فاصلة. وقد أدى الواقع الجديد إلى النهوض بالجهود المشتركة المتعلقة بأمن الطيران في إطار الاتحاد الأوروبي. ويوجد حاليا إطار تشريعي مشترك في جميع أنحاء الاتحاد الأوروبي، وهو يدمج معايير منظمة الطيران المدني الدولي فضلا عن المرفق ١٧ لاتفاقية شيكاغو بشأن الطيران المدني الدولي. وذلك الإطار التشريعي يغطي، في جملة أمور، فحص الركاب، وأمن المطارات وعمليات الفحص الأمني للطائرات، فضلا عن أنواع الفحص الأخرى. كما أن الاتحاد الأوروبي يقدم الدعم لبناء القدرات كجزء من سياسته للتعاون الإنمائي. وتضطلع الشراكات مع السلطات الوطنية والإقليمية بدور مهم في جهودنا لبناء القدرات في هذا المجال.

وأظهرت الهجمات التي وقعت في الأعوام الأخيرة، بما فيها الهجمات على المطارات في بروكسل وإسطنبول، أنه لا مجال للتهاون. فنحن بحاجة إلى مضاعفة جهودنا والعمل باستمرار على تحسين مستوى أمن الطيران. ويجب أن تترافق أعمالنا بشأن أمن الطيران مع جهودنا الرامية إلى ضمان مراقبة الحدود الفعالة والآمنة وأمن المطارات وأمن البضائع. وبالإضافة إلى ذلك، هناك حاجة إلى مزيد من العمل لمعالجة المجالات الناشئة للضعف المحتمل، بما في ذلك أمن المطارات الأرضي وكيفية التصدي للتهديدات الجديدة لأمن الفضاء الإلكتروني. إن السويد ملتزمة بالعمل داخل البلد، وبالترافق مع شركائنا في الاتحاد الأوروبي لكفالة أن يكون إسهامنا قويا في السلسلة العالمية لأمن الطيران.

إن هدف أمن الطيران هدف وقائي، في المقام الأول. وتشكل مناقشة اليوم بشأن أمن الطيران إسهاما هاما في جهودنا الجماعية لمواجهة التهديدات المباشرة التي يمكن أن يمثلها الإرهاب للطيران المدني وللتخفيف من حدة هذه التهديدات. وفي السياق الواسع، نحن بحاجة أيضا إلى كفالة استمرار العمل، امتثالا للقانون الدولي، لمنع تغذية نزعة التطرف المصحوب بالعنف والإرهاب في المقام الأول، تمشيا مع هدفنا المشترك لاستراتيجية الأمم المتحدة العالمية لمكافحة الإرهاب، فضلا عن خطة العمل لمنع التطرف العنيف. وسيكون مكتب الأمم المتحدة لمكافحة الإرهاب المنشأ حديثا مفيدا في تنفيذ الاستراتيجية وخطة العمل.

وينبغي ألا ننسى أنه، على مدى أجيال، أوجد الطيران شعورا بالمغامرة وفرصة للملايين. وتسعى الهجمات والتهديدات الإرهابية إلى تقويض ذلك الشعور بالدهشة، واستبداله بالخوف وعدم الثقة. وبالعمل معا، يمكننا ضمان ألا يكتب لها النجاح.

السيد دولاتر (فرنسا) (تكلم بالفرنسية): أود، أولا وقبل كل شيء، أن أعرب عن خالص شكري للأمينة العامة لمنظمة الطيران المدني الدولي، السيدة فانغ ليو، على إحاطتها الإعلامية الشاملة. ويسرني أن أراها مرة أخرى على طاولة مجلس الأمن، بعد عام من اتخاذ القرار الموضوعي ٢٣٠٩ (٢٠١٦). وأود أيضا أن أشكر زميلي السفير أبو العطا، الممثل الدائم لمصر، على إحاطته الإعلامية بالنيابة عن لجنة مكافحة الإرهاب.

ولا يزال الطيران المدني الدولي هدفا رئيسيا للجماعات الإرهابية بسبب إمكانية إلحاقه الأضرار البشرية والاقتصادية والآثار التي يحدثها في وسائط الإعلام. وبدون تكرار أمثلة الماضي الملفتة للنظر، فإن عدة حوادث وقعت هذا العام بينت مرة أخرى خطورة التهديد. وحدث أحدتلك الأمثلة الأخيرة في نهاية تموز/يوليه، حينما أحبطت الحكومة الأسترالية هجوما إرهابيا كان من المتوقع أن يستهدف إحدى الطائرات.

وفي مواجهة مثل ذلك التهديد الخطير، واصلت فرنسا العمل على مدى العام الماضي على تعزيز النظم القائمة

واستجابتها. فعلى الصعيد الوطني، تشمل التدابير التي اتخذناها للنهوض بأمن النقل الجوي تعزيز القدرات على كشف المتفجرات الجديدة؛ وتعزيز قدرات الرد على الهجمات على المطارات وزيادة سرعتها؛ وإنشاء خلايا استخباراتية مخصصة للمطارات؛ ووضع نظام إدارة جديدة للتحقق من المعلومات الأساسية والتحري عن السوابق؛ واعتماد برنامج لتقييم المخاطر فيما يتعلق بالرحلات الجوية التي تمر عبر البلدان الثالثة. وفي إطار الاتحاد الأوروبي، قامت فرنسا مؤخرا بتعزيز تعاونها مع الوكالة الأوروبية لسلامة الطيران بالتوصل إلى اتفاق للتعاون قبل بضعة أيام. ويتمثل أحد مجالات التعاون المنصوص عليها في أمن النقل الجوي.

وعلى الصعيد الدولي، تشارك فرنسا بفعالية خاصة في منظمة الطيران المدني الدولي، حيث تعمل على أساس يومي بقيادة زميلي، فيليب بيرتو، الموجود هنا اليوم، من أجل تحسين المعايير والممارسات الموصى بها، وتعزيز عمليات المراجعة الدولية وتزويد الدول حسب طلبها بالمساعدة التقنية المحددة الهدف. كما تولت فرنسا رئاسة مجلس منظمة الطيران المدني الدولي ولجنة التدخل غير المشروع، حيث ستسهم بصورة فعالة في أعمال تعزيز أمن الطيران. إن بلدي ملتزم أيضا بدعم عمل منظمة الطيران المدني الدولي وأبدى التزامه بتوفير خبيرين من الإدارة الفرنسية لمنظمة الطيران المدني الدولي — أحدهما في مونتريال لدعم الفريق المسؤول عن عمليات المراجعة والآخر في المكتب الإقليمي في داكار لدعم أمن الطيران الأفريقي وخطة التسهيلات.

وإزاء تلك الخلفية، يضطلع مجلس الأمن بدور هام في دعوة جميع الدول إلى الوفاء بالتزاماتها في هذا المجال والى تعزيز تنفيذ المعايير المحددة في اتفاقية شيكاغو. وكان اتخاذ القرار ٢٣٠٩ (٢٠١٦) العام الماضي لحظة هامة لمنح زخم جديد لجهود المجتمع الدولي من أجل تقييم الخطر الذي يشكله الإرهاب على الطيران المدني الدولي. ونشيد بما أحرز من تقدم، ولكن لا يزال علينا، وبإمكاننا، أن نفعل أفضل من ذلك.

ولذلك أود أن أغتنم هذه الفرصة لإبراز أهمية التعاون الوثيق والفعال بين منظمة الطيران المدني الدولي وهيئات الأمم المتحدة لمكافحة الإرهاب، لا سيما لجنة مكافحة الإرهاب. وكان الاجتماع الاستثنائي الذي نظمته بصورة مشتركة لجنة مكافحة الإرهاب ومنظمة الطيران المدني الدولي في تموز/يوليه فرصة ممتازة لتعزيز الحوار بين الدول الأعضاء والمنظمات الدولية والإقليمية ذات الصلة ولتحديد السبل الكفيلة بتشجيع تنفيذ المعايير الدولية في مجال أمن الطيران. وتأمل فرنسا أن يستمر هذا التعاون، وتأمل أن ترى المديرة التنفيذية للمديرية التنفيذية للجنة مكافحة الإرهاب وهي تشارك في أعمال منظمة الطيران المدني الدولي في مونتريال، حالما تتسلم مهام منصبها.

وأود أن أختتم بياني بالتأكيد مجددا على الأهمية التي توليها فرنسا لهذه المسألة وبإبراز اتساع نطاق مشاركة فرنسا في ما ترى أنه يشكل أولوية عليا. ومن الضروري أن يواصل المجتمع الدولي ككل التعبئة لضمان سلامة النقل الجوي. وتشكل جلسة اليوم معلما بارزا جديدا في ذلك الصدد.

الرئيس (تكلم بالإنكليزية): سأدلي الآن ببيان بصفتي ممثل إثيوبيا.

وأود أن أعرب عن تقديري للسيدة فانغ ليو على حضورها هنا اليوم وعلى إحاطتها الإعلامية الشاملة بشأن أمن الطيران. كما أود أن أشكر السفير أبو العطا على قيادته الممتازة للجنة مكافحة الإرهاب، وعلى بيانه الذي أبرز ما ظلت تضطلع به لجنة مكافحة الإرهاب من أعمال فيما يتعلق بأمن الطيران. ونشكر المملكة المتحدة على المبادرة بعقد هذه الجلسة، التي تصادف الذكرى السنوية الأولى لاتخاذ القرار التاريخي ٢٣٠٩ (٢٠١٦) بشأن أمن الطيران.

وكثيراً ما كانت صناعة الطيران هدفاً رئيسياً للإرهابيين، وقد اعتمدت بالفعل مجموعة من التدابير لتعزيز أمن الطيران. غير أنه لا يزال عرضة للهجمات، فلا يزال الإرهابيون يرون في الطيران

المدني هدفاً جذاباً ويسعون إلى استغلال مواطن الضعف الحقيقية أو المفترضة في هذا النظام. ولذلك، ينبغي أن يظل أمن الطيران أولوية عليا بالنسبة للدول الأعضاء وللمجتمع الدولي. وبالتالي، نحتاج إلى تعاون دولي أكبر لسد أي ثغرات يمكن أن يستغلها الإرهابيون. وهذا هو ما يدعو إليه القرار ٢٣٠٩ (٢٠١٦).

وفي هذا الإطار، نقدر الإحاطة الإعلامية التي استمعنا إليها اليوم بشأن تنفيذ هذا القرار المهم الذي يتناول التهديدات الإرهابية للطيران المدني. تحديداً. ويؤكد القرار على مسؤولية الدول عن ضمان سلامة الخدمات الجوية العاملة داخل أراضيها، ويدعو جميع الدول إلى العمل في إطار منظمة الطيران المدني الدولي لضمان استعراض معايير الأمن الدولي وتحديثها وتكييفها وتطويرها على أساس المخاطر الحالية، عملاً باتفاقية شيكاغو بشأن الطيران المدني الدولي.

مع ذلك، وكما ذكر كل الزملاء في وقت سابق، من الواضح تماماً أن جميع الدول الأعضاء لا تتمتع بالقدرات نفسها لتنفيذ أحكام القرار التي تترتب عليها آثار في الموارد وتتطلب معرفة تقنية أكثر تعقيداً. ولذلك، لا بد من تقديم المساعدة من أجل التطوير الفعال والمحدد الهدف للقدرات والتدريب وغير ذلك من الموارد الضرورية والمساعدة الفنية ونقل التكنولوجيا والبرامج لتمكين جميع الدول من تحقيق الأهداف الواردة في هذا القرار.

وما من شك في أنه لا يمكن لدولة عضو وحدها، كبيرة كانت أم صغيرة، أن تضطلع بالمسؤوليات الواردة في القرار، نظراً لطابع الترابط العالمي للطيران وحجم التهديد الماثل. وبالتالي، فإن تعزيز التعاون والتنسيق وتبادل الخبرات في مجال تطوير تكنولوجيا الفحص الأمني والتعاون الإقليمي والدولي بشأن مراقبة الحدود وإنفاذ القانون والعدالة الجنائية لا يزال بالغ الأهمية.

وفي هذا السياق، فإن التعاون الوثيق بين منظمة الطيران المدني الدولي وكل من لجنة مكافحة الإرهاب والمديرية التنفيذية للجنة مكافحة الإرهاب مهم للغاية. ومن المشجع أن نشير إلى أن المسائل المتعلقة بأمن الطيران تعالج باستمرار في التقييمات والتقارير القطرية للجنة مكافحة الإرهاب/المديرية التنفيذية للجنة مكافحة الإرهاب. ونثني أيضاً على الاجتماع الخاص للجنة مكافحة الإرهاب بشأن التهديدات الإرهابية للطيران المدني، المعقود في تموز/يوليه، والذي أتاح الفرصة للنظر في الممارسات الجيدة القائمة، وتحديد الثغرات ومواطن الضعف المتصلة بأمن الطيران، والنظر في مسؤوليات منظمة الطيران المدني الدولي والدول الأعضاء والمنظمات الدولية والإقليمية في تعزيز التنفيذ الفعال للقرار ٢٣٠٩ (٢٠١٦).

ونحن نرى أن اجتماع اليوم سيتيح لنا استعراض التقدم المحرز في تنفيذ القرار ومعايير منظمة الطيران المدني الدولي المعمول بها، والتحديات والفرص فيما يتعلق بأمن الطيران، والتعرف على إمكانيات التنسيق والتعاون الملموس على الصعيدين الإقليمي والدولي. ويحدونا وطيد الأمل في أن تواصل الدول إقامة شراكات تهدف إلى بناء القدرات وتيسير تقديم المساعدة الفنية، وأن تواصل منظمة الطيران المدني الدولي ولجنة مكافحة الإرهاب والمديرية التنفيذية لمكافحة الإرهاب وفرقة العمل المعنية بالتنفيذ في مجال مكافحة الإرهاب تعزيز تعاونهما في هذا المضمار.

وبما أن إثيوبيا تعيش في وسط جوار مضطرب يواجه تهديدات الإرهاب والتطرف العنيف، فإن الهجمات التي يشنها الإرهابيون على الطيران المدني ليست عنا ببعيدة، فهي تهديدات حقيقية وقد حدثت في منطقتنا بالفعل. وباعتبار أن إثيوبيا تملك واحدة من أكبر مجموعات الطيران في المنطقة، فإنها تولي أهمية كبيرة لأمن الطيران. وأود أن أعرب عن التزامنا الثابت بالتعاون مع الدول الأخرى والعمل مع كل أصحاب المصلحة المعنيين في سياق أطر التعاون الإقليمي والدولي.

أستأنف الآن مهامي كرئيس لمجلس الأمن.

أعطي الكلمة للسيدة فانغ ليو للرد على الملاحظات.

السيدة فانغ ليو (تكلمت بالصينية): مرة أخرى أشكر مجلس الأمن على دعوته منظمتنا لإطلاع الأعضاء بشأن أمن الطيران الدولي. وأشكر جميع الممثلين على ملاحظاتهم واهتمامهم بشأن الطيران المدني والتدابير الأمنية وتقديرهم لعملنا ودعمهم لنا.

وإنني أتفق مع الملاحظات التي أُدلي بها اليوم بشأن أهمية أمن الطيران المدني والحاجة للتعاون الدولي في هذا المجال. نحتاج أيضاً إلى تنفيذ فعال للقرار ٢٣٠٩ (٢٠١٦). ونحن بحاجة أيضاً إلى المزيد من الاستثمار في أمن الطيران، ولا سيما في مجال الدعم الفني والتدريب للبلدان النامية، حتى يتسنى لجميع البلدان أن تنفذ معايير الطيران المدني لمنظمة الطيران المدني الدولي بشكل فعال من أجل تحسين حماية أمن الطيران.

ونقر أيضاً بالحاجة إلى دعم الخطة العالمية لمنظمة الطيران المدني الدولي بشأن أمن الطيران وتنفيذها. وستواصل المنظمة الاضطلاع بدور ريادي في أمن الطيران المدني الدولي وزيادة تحسين تعاونها مع الأمم المتحدة ومجلس الأمن والمديرية التنفيذية للجنة مكافحة الإرهاب واللجنة المنشأة عملاً بالقرار ١٣٧٣ (٢٠٠١) بشأن مكافحة الإرهاب، ومكتب الأمم المتحدة المعني بمكافحة الإرهاب – الجديد – حتى تكون الدول الأعضاء أفضل تجهيزاً واستعداداً لمكافحة الإرهاب وتنفيذ معايير منظمة الطيران المدني الدولي المتعلقة بأمن الطيران المدني. وإنني على استعداد لمواصلة العمل مع مجلس الأمن بشأن أمن الطيران وإطلاع الأعضاء على التطورات الجديدة.

رفعت الجلسة الساعة ١٢/١٠.