

مؤقت

مجلس الأمن

السنة الحادية والسبعون



الجلسة ٧٧٧٥

الخميس، ٢٢ أيلول/سبتمبر ٢٠١٦، الساعة ١٠/٠٠.

نيويورك

الرئيس	السيد ماكولي / السيد فان بوهيمن. (نيوزيلندا)
الأعضاء:	الاتحاد الروسي السيد تشوركين / السيد زاغينوف
	إسبانيا السيد إيبيث
	أنغولا السيد لوكاس
	أوروغواي السيد بيرموديث
	أوكرانيا السيد كليمن
	جمهورية فنزويلا البوليفارية السيد راميريث كارينيو
	السنغال السيد ندياي
	الصين السيد وو هاي تاو
	فرنسا السيدة رويال
	ماليزيا السيد أمان
	مصر السيد مصطفى
	المملكة المتحدة لبريطانيا لعظمى وأيرلندا الشمالية السيد جونسون
	الولايات المتحدة الأمريكية السيد جونسون
	اليابان السيد أوكامورا

جدول الأعمال

الأخطار التي يتعرض لها السلام والأمن الدوليان من جراء الأعمال الإرهابية

أمن الطيران

رسالة مؤرخة ١٦ أيلول/سبتمبر ٢٠١٦ موجهة إلى الأمين العام من الممثل الدائم
لنيوزيلندا لدى الأمم المتحدة (S/2016/791)

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 المصوّبة إلكترونياً في نظام الوثائق الرسمية للأمم المتحدة (<http://documents.un.org>).



وثيقة ميسرة

الرجاء إعادة التدوير



1629545 (A)



افتتحت الجلسة الساعة ١٠/١٠.

إقرار جدول الأعمال

أقر جدول الأعمال.

الأخطار التي يتعرض لها السلام والأمن الدوليان من جراء الأعمال الإرهابية

أمن الطيران

رسالة مؤرخة ١٦ أيلول/سبتمبر ٢٠١٦ موجهة إلى الأمين العام من الممثل الدائم لنيوزيلندا لدى الأمم المتحدة (S/2016/791)

الرئيس (تكلم بالإنكليزية): أود أن أرحب ترحيباً حاراً برؤساء الدول والحكومات، والوزراء وغيرهم من الممثلين الحاضرين في قاعة مجلس الأمن. إن حضورهم اليوم يؤكد أهمية الموضوع قيد المناقشة.

وفقاً للمادة ٣٧ من النظام الداخلي المؤقت للمجلس، أَدْعُو إلى المشاركة في هذه الجلسة ممثلي أستراليا، إستونيا، ألمانيا، أيرلندا، إيطاليا، البرتغال، بلجيكا، بلغاريا، بولندا، تركيا، الجمهورية التشيكية، جمهورية كوريا، الدانمرك، رومانيا سلوفاكيا، سلوفينيا، سنغافورة، السويد، سويسرا، فنلندا، كندا، لايتفيا، لكسمبرغ، ليتوانيا، النرويج، هنغاريا وهولندا.

ووفقاً للمادة ٣٩ من النظام الداخلي المؤقت للمجلس، أَدْعُو السيدة فانغ ليو، الأمانة العامة لمنظمة الطيران المدني الدولي، إلى المشاركة في هذه الجلسة.

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

وأود أن أوجه انتباه أعضاء المجلس إلى الوثيقة S/2016/791، التي تتضمن نص رسالة مؤرخة ١٦ أيلول/

سبتمبر ٢٠١٦، موجهة إلى الأمين العام من الممثل الدائم لنيوزيلندا لدى الأمم المتحدة، يحيل بها مذكرة مفاهيمية بشأن البند قيد النظر.

أعطي الكلمة الآن للسيدة فانغ ليو.

السيدة فانغ ليو (تكلمت بالصينية): يسرني ويشرفني دعوة رئيس مجلس الأمن لي للمشاركة في جلسة اليوم.

(تكلمت بالإنكليزية)

وأود أن أعرب عن خالص شكري لرئيس مجلس الأمن، السيد جيرارد فان بوهيمن ممثل نيوزيلندا، على دعوة منظمة الطيران المدني الدولي، لمخاطبة المجلس بشأن المسائل المتعلقة بأمن الطيران المدني الدولي، ووزير خارجية نيوزيلندا، الأونرابل موراي ماكولي، على ترؤس هذه الجلسة.

إن منظمة الطيران المدني الدولي تسهم في تنفيذ الاستراتيجية العالمية لمكافحة الإرهاب منذ عام ٢٠٠٦، فضلاً عن قرارات مجلس الأمن ذات الصلة. وأود على وجه الخصوص، تسليط الضوء على القرارات ١٣٧٣ (٢٠٠١) و ١٦٢٤ (٢٠٠٥) و ٢١٧٨ (٢٠١٤). وتعد منظمة الطيران المدني الدولي واحداً من ٣٨ كيانا تابعا لفرقة العمل المعنية بالتنفيذ في مجال مكافحة الإرهاب، مكلفا بتعزيز التنسيق والاتساق في جهود مكافحة الإرهاب في منظومة الأمم المتحدة. ونتمتع بالتعاون المثمر مع جميع هيئات مجلس الأمن، ولا سيما المديرية التنفيذية للجنة مكافحة الإرهاب.

أنشئت منظمة الطيران المدني الدولي في عام ١٩٤٤، بعد توقيع اتفاقية الطيران المدني الدولي في شيكاغو. ونحن نعمل مع الدول الأعضاء الـ ١٩١ والشركاء في الصناعة على اعتماد معايير للطيران المدني الدولي، وممارسات موصى بها وسياسات تدعم إقامة قطاع طيران مدني آمن وفعال ومأمون ومستدام اقتصادياً، ومسؤول بيئياً. ويرد ما يزيد عن ١٢ ٠٠٠ معيار

على تنفيذ المعايير الأمنية لمنظمة الطيران المدني الدولي لتحديد هوية المسافرين والاستراتيجية البرنامجية.

وقد وضعت المنظمة في عام ٢٠١٥ خطة لأمن الطيران الإقليمي وتيسيره في أفريقيا، والأهم من ذلك، ثمة حاجة للقيام بالمزيد من حيث الالتزامات، والتعاون من جانب الدول، وباقي المنظمات الدولية، إذا أريد لتلك الجهود وباقي أشكال المساعدة التقنية أن تحقق أهدافها. وتدرك منظمة الطيران المدني الدولي أيضا تمام الإدراك الصلات الحاسمة بين التنمية الاجتماعية والاقتصادية المستدامة للدول، وعمليات النقل الجوي الآمنة والمأمونة، حيث يسهم الطيران الدولي بما يناهز ٣,٥ في المائة من الناتج المحلي الإجمالي العالمي.

وبينما نسعى مع الدول الأعضاء من أجل تحقيق خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠، يصبح هذا الدور أكثر أهمية من أي وقت مضى.

إن أمن الطيران - أو بعبارة أدق، منع أعمال التدخل غير المشروع في حركة الطيران المدني - هو أحد الأولويات العليا لمنظمة الطيران المدني الدولي. لقد سبق أن ذكرت أن معايير منظمة الطيران المدني الدولي ترد في ١٩ مرفقا من مرفقات اتفاقية شيكاغو. ويركز المرفق ١٧ تحديدا على أمن الطيران. وهي تغطي مجموعة شاملة من التدابير، بدءا من الترتيبات التنظيمية الوطنية وتوزيع المسؤوليات، إلى تقييمات التهديدات والمخاطر، وأمن البضائع والأمتعة، والأمن المادي في المطارات والاستجابة للحوادث، إلى التعاون الدولي بين العديد من المسائل الأخرى.

والهجمتان البارزتان على مباني مطاري بروكسل واسطنبول في وقت سابق من هذا العام كانتا تذكرا مأساوية بالتحديات الهائلة التي تواجه تأمين المناطق العامة، وبعدم الفصل بين أمن الطيران والأمن القومي، وبالعواقب الاقتصادية والاجتماعية الكبيرة للإرهاب. ولكنها تذكرنا أيضا بمرونة

من المعايير والممارسات الموصى بها والسياسات الواردة في مرفقات الاتفاقية الـ ١٩ وتستخدمها الدول الأعضاء كمعايير لضمان مطابقة عمليات الطيران المدني، والقواعد التنظيمية للمعايير العالمية. وفي المقابل، تساعد نظم النقل الجوي الوطنية المنسقة، الدول وشركات الطيران والمطارات وغيرها على التعاون في إدارة أكثر من ١٠٠ ٠٠٠ رحلة طيران يومية. ويتيح ذلك حاليا لـ ٣,٥ بليون مسافر سنويا، يمثلون حوالي ١٠ ملايين مسافر كل يوم، وثلت التجارة العالمية من حيث القيمة، على بلوغ وجهاتها في العالم، بشكل آمن وفعال. ومن المهم التشديد على مضاعفة شبكة النقل الجوي العالمية عدد رحلاتها الجوية وركابها بحلول عام ٢٠٣٠.

وتحمي منظمة الطيران المدني الدولي أيضا الطيران المدني من خلال اعتماد المعاهدات. ومن بين ١٩ معاهدة لمكافحة الإرهاب وضعتها الأمم المتحدة، إتمدت منظمة الطيران المدني الدولي ثمان معاهدات منها، بما في ذلك اتفاقية بيجين لعام ٢٠١٠ وبروتوكول مونتريال لعام ٢٠١٤. وبالإضافة إلى دور المنظمة الذي تضطلع به في مجال وضع المعايير، فهي تقوم أيضا بعمليات التدقيق في قدرات الطيران المدني في مجال السلامة والأمن، وتنسق المساعدة المحددة الأهداف، وبناء القدرات، باستخدام نتائج الرقابة التي تجريها.

وتعد المساعدة التقنية عنصرا رئيسيا من عناصر مبادرة منظمة الطيران المدني الدولي لعدم تخلف أي بلد عن الركب، والتي تركز على مساعدة جميع الدول على تلبية الاحتياجات ذات الأولوية، لتحسين التنفيذ في إطار جميع الأهداف الاستراتيجية لمنظمة الطيران المدني الدولي. ويتمثل الهدف الرئيسي للمساعدة في مجال أمن الطيران في دعم الدول الأعضاء في حل الشواغل الأمنية الكبيرة التي تم تحديدها من خلال برنامج الرقابة على أمن الطيران الذي تقوم به منظمة الطيران المدني الدولي، ومساعدتها

ونظم الطائرات الموجهة عن بعد، والتهديدات الداخلية، تتطلب اهتماما عاجلا. وفي حين أن التنفيذ الفعال الشامل للمعايير العالمية لمنظمة الطيران المدني الدولي آخذ في التحسن، لا يزال هناك مجال كبير للتقدم. وهذا هو الحال بشكل خاص في الدول التي تفتقر إلى قدرات وطنية أو قد تتسم خلافا لذلك، بنظم وبرامج أمن وطيران مدني غير متطورة.

إن التزام كل دولة بتعيين سلطة مختصة داخل إدارتها وتحديد منظمة الطيران المدني الدولي، يشكل حجر الزاوية في معايير أمن الطيران لمنظمة الطيران المدني الدولي. وهذه السلطات هي المسؤولة عن وضع البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني وتنفيذه وإدامته. وتقوم جهات التنسيق الوطنية لأمن الطيران المدني، بتنسيق المشاركة المباشرة للشرطة الوطنية والاستخبارات والجمارك والهجرة والعدل والشؤون الخارجية والمالية والجهات العسكرية، والوكالات الأخرى، لكفالة وضع برنامج وطني متماسك لأمن الطيران المدني، على صعيد الحكومة بأكملها. ويجب عليها أن تقوم أيضا بتنسيق مشاركة مشغلي الخطوط الجوية والمطارات، ومقدمي خدمات الحركة الجوية، ضمن هذا الإطار الوطني واسع النطاق. وبعبارة أخرى، يجب أن يشمل أمن الطيران على الصعيد الوطني، عددا كبيرا من الكيانات، ويجب أن يسهم كل منها على نحو يتسق مع ولاياتها ومسؤولياتها. وينطبق الشيء نفسه على الصعيد الدولي. ولكن يمكن أن يكون التنسيق اللازم معقدا وصعبا في بعض الأحيان، ويعزى ذلك أساسا إلى التباين فيما بين آليات التنسيق التابعة للدولة وما يترتب على ذلك من آثار فيما يتعلق بالإطار العالمي.

ومن ثم فإن الدول مدعوة للمساعدة من أجل ضمان أن تعمل جميع الكيانات المحلية ذات الصلة بشكل وثيق وفعال. وللمساعدة في دفع التركيز الوطني اللازم بشأن التنسيق على الصعيد العالمي، تنسق منظمة الطيران المدني الدولي بالتالي

وسرعة استجابة الشبكة العالمية للطيران المدني. وفي أعقاب هاتين المحميتين، وضعت منظمة الطيران المدني الدولي بسرعة تعديلات جديدة على المرفق ١٧ تهدف إلى تعزيز الأمن الأرضي في مرافق المطارات. ومن المتوقع أن يعتمد مجلس منظمة الطيران المدني الدولي هذه التعديلات في تشرين الثاني/نوفمبر.

وفيما يتعلق بالآفاق التطوعية لأمن الطيران المدني الدولي، فنحن نعتبر أنها في الوقت الحاضر واعدة ومليئة بالتحديات على حد سواء. ويسرن أن أبلغ مجلس الأمن بأن البرنامج العالمي للتحقق من الأمن التابع لمنظمة الطيران المدني الدولي، لا زال يسجل بأن مستويات التنفيذ الفعال لمعايير أمن الطيران، تشهد تحسناً مطرداً على الصعيدين العالمي والإقليمي. إن التعاون المكثف من جانب الدول، تحت قيادة منظمة الطيران المدني الدولي، يسمح لنا بتنقيح جميع المعايير ذات الصلة، والإرشادات المتعلقة بأفضل الممارسات، والممارسات الموصى استنادا إلى إدارة المخاطر.

وثمة تطور إيجابي للغاية أحطنا به علما وهو المستوى غير المسبوق من التعاون المتعدد الأطراف من أجل دعم مبادرات تعزيز أمن الطيران. وبالإضافة إلى خطة الأمن الإقليمي الأفريقي لمنظمة الطيران المدني الدولي، اعتمدت دول منطقة الشرق الأوسط مؤخرا إعلان الرياض الذي يبين الحاجة إلى تحسين أمن الطيران في تلك المنطقة. ولكن في الوقت نفسه، فإن حالة التهديدات والمخاطر لا تزال معقدة وسريعة التطور، وكذلك يجب أن تكون التدابير الأمنية كي تعالجها.

ولا تزال التهديدات التي تشكلها الأسلحة الصغيرة التي يحملها الركاب، والأجهزة المتفجرة المرتجلة المخبأة في البضائع والأمتعة، ومنظومات الدفاع الجوي المحمولة، تتطلب إيلاءها اهتماما كافيا. وبالتالي، فإن مجالات الاهتمام الجديدة والمتجددة، مثل الأمن الأرضي، وأمن الفضاء الإلكتروني،

الأولويات، والأطر الزمنية لتحقيق النتائج والآثار المتوقعة في حالة عدم التقيد بالالتزامات. وسيوفر ذلك دعماً قيماً لمنظمة الطيران المدني الدولي في تحقيق أهداف الأمن الطيران لديها، وفي المساهمة بفعالية في قرارات مجلس الأمن وفي الاستراتيجية العالمية لمكافحة الإرهاب.

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

معروض على أعضاء المجلس الوثيقة A/2016/797، التي تتضمن نص مشروع قرار مقدم من أنغولا، أستراليا، بلجيكا، بلغاريا، كندا، الجمهورية التشيكية، الدانمرك، إستونيا، فنلندا، فرنسا، ألمانيا، هنغاريا، أيرلندا، إيطاليا، اليابان، لاتفيا، ليتوانيا، ليختنشتاين، ليتوانيا، لكسمبرغ، ماليزيا، هولندا، نيوزيلندا، النرويج، بولندا، البرتغال، جمهورية كوريا، رومانيا، السنغال، سنغافورة، سلوفاكيا، سلوفينيا، إسبانيا، السويد، سويسرا، تركيا، المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وأيرلندا الشمالية، الولايات المتحدة الأمريكية، اليابان، اليونان.

إن المجلس مستعد للشروع في التصويت على مشروع القرار المعروض عليه.

أعطي الكلمة الآن لأعضاء مجلس الأمن الذين يرغبون في الإدلاء ببيانات قبل التصويت.

السيد مصطفى (مصر) (تكلم بالإنكليزية): في البداية، أود أن أشكركم، سيدي، والرئاسة النيوزيلندية للمجلس على الطريقة الجديرة بالثناء التي أديرت بها الإجراءات خلال شهر أيلول/سبتمبر. وأود أيضاً أن أعرب عن تقديري للسيدة فانغ ليو، الأمانة العامة لمنظمة الطيران المدني الدولي، على إحاطتها الإعلامية القيمة.

إن توقيت تقديم مشروع القرار المعروض علينا مشكوك فيه، إذ يأتي قبل بضعة أيام فقط على انعقاد الدورة ٣٩ لجمعية منظمة الطيران المدني الدولي، التي تعقد في الأسبوع الأخير من

بشكل وثيق مع الدول الأعضاء فيها، والمديرية التنفيذية لمكافحة الإرهاب، ومنظمة الجمارك العالمية، والإنتربول، وسائر أعضاء فرقة العمل المعنية بالتنفيذ في مجال مكافحة الإرهاب، ومنظمات الطيران والأمن الإقليمية، وآخرين كثيرين، من أجل تعزيز أمن الطيران المدني. وطوال تلك الجهود، فإن أحد المواضيع المتكررة هو ضمان وتعبئة الإرادة السياسية للدول، فضلاً عن تعزيز القدرات الوطنية.

وسيساعد تركيز مجلس الأمن على زيادة الجهود التي يبذلها المجتمع العالمي بشأن أمن الطيران، وتشجيع المشاركة السياسية المكثفة من جانب الدول من أجل تنفيذ المعايير الأمنية لمنظمة الطيران المدني الدولي بفعالية، ودعم أنشطة المساعدة التقنية للمنظمة التي تقدم إلى الدول المحتاجة. وبالنسبة لفترة لسنوات الثلاث القادمة ٢٠١٧-٢٠١٩ من برنامج عمل منظمة الطيران المدني الدولي، سيكون المحور في مجال أمن الطيران هو وضع خطة أمن طيران عالمية جديدة. ومن بين الأهداف المتوخاة من الخطة، تقديم المزيد من المساعدة التقنية إلى الدول من أجل بناء قدراتها وتحقيق مستويات أعلى من التنفيذ الفعال لمعايير المرفق ١٧ بشأن أمن الطيران، والتعجيل في تنمية الموارد البشرية في أمن الطيران، والابتكار التكنولوجي والعمل على تعزيز فعالية وكفاءة التدابير الأمنية وزيادة استخدام العديد من أنظمة الطيران من أجل تحسين الأمن.

وسوف تقوم الخطة العالمية بوضع ومواءمة أهداف وغايات تناسب احتياجات الدول، جنباً إلى جنب مع آلية فعالة لرصد التقدم المحرز على الصعيد العالمي. وفي إطار هذه الخطة الجديدة لأمن الطيران العالمي التي وضعتها منظمة الطيران المدني الدولي، سيتم توحيد الدول والمناطق والشركات الصناعية وأصحاب المصلحة الآخرين، من خلال إطار استراتيجي يقدم صورة واضحة عن جميع أولويات تعزيز أمن الطيران. وسوف تحدد الوسائل الفردية والثنائية والمتعددة الأطراف لمعالجة هذه

وبالتصدي له بجميع أشكاله. وإذا كنا جادين، يجب علينا الانخراط في التعاون المكثف ووقف تمويل الإرهاب وتوفير الملاذ الآمن للإرهابيين. كما ينبغي أن نوقف جميع المحاولات الرامية إلى استخدام وسائل التواصل الاجتماعي لنشر رسائل الكراهية والدعاية الإرهابية.

ويجب تجهز البلدان ونساعدها في مكافحة الإرهاب بالطريقة المطلوبة. كما ينبغي أن تواكب سلوكيات الجماعات الإرهابية وموارد السرعة التغير، ونعتمد تدابير ومعايير موحدة للبلدان التي كانت ضحية للإرهاب، الذي يسعى إلى تدمير اقتصاداتها. وينبغي ألا نعامل الضحايا بصورة مختلفة تبعاً لأصولهم، ولكن يتعين علينا أن نتعاطف مع جميع ضحايا الإرهاب. ومن واجبنا الأخلاقي والسياسي أن نعامل الجميع على قدم المساواة.

وأخيراً، نؤكد من جديد التزام مصر بمكافحة آفة الإرهاب على أساس التعاون والانفتاح والشفافية. وسنعمل على توفير استجابات عملية للتهديد الذي يتعرض له ميدان أمن الطيران المدني.

الرئيس (تكلم بالإنكليزية): أ طرح مشروع القرار للتصويت عليه الآن.

أجري التصويت برفع الأيدي.

المؤيدون:

أنغولا، الصين، مصر، فرنسا، اليابان، ماليزيا، نيوزيلندا، الاتحاد الروسي، السنغال، إسبانيا، أوكرانيا، المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وأيرلندا الشمالية، الولايات المتحدة الأمريكية، أوروغواي وجمهورية فنزويلا البوليفارية.

هذا الشهر. وتجمع الجمعية جميع أعضاء منظمة الطيران المدني الدولي لمعالجة جميع الجوانب المتصلة بالطيران المدني وسلامة وأمن الطيران.

ويوحي عرض مشروع قرار اليوم بوجود رغبة في التدخل في شؤون منظمة الطيران المدني الدولي للدفع باعتماد مشروع القرار قبل تلك الدورة. بيد أن هدف مشروع القرار، كما اتفق عليه أعضاء المجلس، هو إذكاء الوعي داخل المجتمع الدولي إزاء خطورة الحالة والتهديدات التي يتعرض لها أمن الطيران المدني، والتذكير بالحوادث التي وقعت منذ عام ٢٠١١. إن التهديد يتزايد ويهدف إلى التأثير في الاقتصادات الوطنية والعلاقات فيما بين الدول. وعلينا أن نذكر خطورة التهديد من أجل تعزيز التعاون فيما بين البلدان، وتقديم المساعدة التقنية اللازمة، واحترام سيادة البلدان، والتشديد على دور منظمة الطيران المدني الدولي بوصفها الهيئة العالمية المسؤولة عن هذه المسائل.

ووعيا من مصر بأهمية التصدي لخطر الإرهاب وحماية مواطنيها والسياح لديها، فإنها تواصل التعاون بصورة وثيقة مع جميع البلدان ومع منظمة الطيران المدني الدولي. وقد أجري مؤخرا استعراض لممارسات وإجراءات الطيران في المطارات المصرية، تمشيا مع اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي، ويسرني أن أبلغ المجلس بأن فريق المراجعة التابع لمنظمة الطيران المدني الدولي منح مصر تقييماً إيجابياً لتطبيقها للإجراءات الأمنية الموحدة. وتلقت السلطات المصرية رسالة رسمية من منظمة الطيران المدني الدولي في آب/أغسطس، تشير إلى التقدم الذي أحرزته مصر في مجال أمن الطيران. ونأمل أن تكون البلدان الأخرى على نفس المستوى.

ونعتقد أن التهديد الذي يتعرض له الطيران المدني يتطلب بذل جهود جماعية لمكافحة الإرهاب بطريقة شاملة من خلال معالجة الأسباب الجذرية التي تؤدي إلى إرهاب داخل البلدان

لتوفير بيئة آمنة للطيران. لا يمكن لبلد بمفرده أن يصون ما هو بطبيعته نشاط عالمي. وهذا هو السبب الذي يجعل العمل هنا في مجلس الأمن على المستوى العالمي أمراً هاماً جداً.

وباتخاذ القرار اليوم، أطلق مجلس الأمن دعوة مدوية للعمل للمجتمع الدولي بأسره. وينص القرار على أن تُطبق ترتيبات محددة بشكل متسق. كما يوضح أنه ينبغي تكييف الاحتياطات استجابة لتغير أساليب الإرهابيين. ويشجع القرار جميع البلدان على أن تراعي المعايير الأمنية التي وضعتها منظمة الطيران المدني الدولي. ونذكر أن المساعدة كثيراً ما تكون مطلوبة إذا أردنا لجميع الدول أن تتصدى لهذا التحدي. وستكون هنالك حاجة إلى تنمية القدرات والتدريب وغيرهما من ضروب المساعدة التقنية. واعتقد أن هذه المساعدة ينبغي أن تُقدم مع معرفة تامة بأن حماية الطيران المدني تمثل هدفاً حيويًا بالنسبة لنا جميعاً.

وفي الختام، اتخذ مجلس الأمن خلال السنتين الماضيتين سلسلة من الخطوات لمواجهة التهديد الإرهابي. ومثلما تطور الخطر، تطورت استجابتنا له. وقد سعينا إلى مكافحة ظهور داعش. وقد اتخذنا خطوات لمكافحة ظاهرة المقاتلين الإرهابيين الأجانب. وقد حاولنا عرقلة أو تعطيل القنوات العديدة لتمويل الإرهاب. ويمثل القرار خطوة هامة أخرى نحو الأمام في ذلك الكفاح المشترك. وهو يوفر نهجاً شاملاً لحماية الطيران المدني من الإرهاب، كما يبين تصميم المجتمع الدولي بأسره على الحفاظ على أمن مواطنينا.

وتتطلع المملكة المتحدة إلى التنفيذ الكامل للقرار بعد ما أظهره هذا المجلس بالإجماع من دعم. ومن شأن القيام بذلك أن يشمل العمل على الصعيدين الوطني والدولي مع شركائنا. كما نرحب باعتزام المجلس أن يبقى هذه المسألة الحيوية قيد نظره. إن الإرهابيين لن يألوا جهداً للهجوم على الطيران المدني، ولذلك يجب ألا نتوقف قط عن المثابرة معاً لإحباط رغبتهم الشريرة. إن السفر الجوي هو أحد أعظم

الرئيس (تكلم بالإنكليزية): نال مشروع القرار ١٥ صوتاً مؤيداً. اعتمد مشروع القرار بالإجماع بوصفه القرار ٢٣٠٩ (٢٠١٦).

أعطي الكلمة الآن لأعضاء مجلس الأمن الآخرين.

أعطي الكلمة لمعالي السيد بريس جونسون، وزير الدولة للشؤون الخارجية وشؤون الكمنولث في المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وأيرلندا الشمالية.

السيد جونسون (المملكة المتحدة) (تكلم بالإنكليزية): إنني في غاية الامتنان للسيدة فانغ ليو على إحاطتها الإعلامية الشاملة بالنيابة عن منظمة الطيران المدني الدولي. ترحب المملكة المتحدة بإخلاص باعتماد القرار ٢٣٠٩ (٢٠١٦) بالإجماع بفضل الإجراءات القوية والموحدة للمجلس.

هذا هو أول قرار على الإطلاق يركز على التهديد الذي يشكله الإرهابيون على الطيران المدني، وهو يدل على عزمنا المشترك على حماية مواطنينا من الخطر المتصاعد. لقد قطعنا شوطاً طويلاً منذ أن أفلعت أولى الرحلات التجارية المنتظمة من فلوريدا قبل أكثر من ١٠٠ سنة خلت. واليوم، يصل ما يربو على ثلاثة بلايين من المسافرين إلى وجهاتهم جواً كل سنة، وتلك الأرواح هي التي نعمل لحمايتها اليوم.

وما علينا سوى أن نتذكر بعض المآسي الأخيرة لنرى إلحاح مهمتنا. إن الهجمات على مطاري بروكسل واسطنبول، وتدمير طائرة ميتروجيت الروسية فوق سيناء العام الماضي، والانفجار على متن رحلة خطوط دالو الجوية من مقديشو في شباط/فبراير، كلها تشكل تهديداً خطيراً للسلم والأمن الدوليين، وكانت كلها تذكرة صارخة للكيفية التي يواجه بها الطيران المدني خطراً متنامياً من الإرهابيين، الذين يستقصون بلا هوادة بحثاً عن ثغرة في حمايتنا الجماعية. وهناك حقيقة واحدة لا أحد منا هنا يمكن أن يتهرب منها - جميعنا نعتمد على بعضنا بعضاً

عوامل التحرر التي عرفها الجنس البشري على الإطلاق، وسيساعدنا القرار على الاستمرار في التمتع بهذه الحرية في أمان.

والخبر السار هو أن المجتمع الدولي اتخذ في السنوات الأخيرة خطوات هامة لتعزيز أمن الطيران واستعادة ثقة الجمهور في الطيران. ولا يزال هناك الكثير الذي ينبغي القيام به. وأعادت إدارة أمن النقل في الولايات المتحدة، بقيادة مديرها بيتر نيفينغر، تكريس نفسها لمهمتها في أمن الطيران. ودعمت خطوطنا الجوية هذا الجهد. وقبل عامين، قمنا بتعزيز تدابير أمن الطيران في المطارات الدولية للرحلات المتجهة إلى الولايات المتحدة. ويسرني أن الدول الأخرى قد اعتمدت تحسينات مماثلة.

ومنذ العام الماضي، وعقب سقوط الرحلة ٩٢٦٨ لخطوط متروحيث، ركزنا على تعزيز الأمن حول المسافرين والأمتعة والبضائع وغيرها من البنود الآتية على متن الرحلات الجوية المتجهة إلى الولايات المتحدة. وإننا نجري الأبحاث ونستثمر بنشاط في تكنولوجيا أمن الطيران الجديدة لتتبع التهديدات الراهنة. كما أذن لنا الكونغرس بالتبرع بمعدات أمن الطيران لبلدان أخرى.

وبعد سنوات كنا نخفض فيها عدد ضباط إدارة أمن النقل، عكسنا ذلك الاتجاه ونقوم بتعيين المزيد منهم. وحوّلنا عدداً كبيراً من موظفي الإدارة العاملين بدوام جزئي إلى عاملين بدوام كامل. ونحن نزيد عدد الكلاب الشمامة للقنابل في مهمة أمن الطيران. ولقد شرعنا في برنامج للإدارة يسمى الفحص المسبق للتشجيع على إخضاع الركاب إلى تحرر عن سوابقهم قبل وقت من رحلتهم.

وفي وقت سابق من هذا العام، وعلى الرغم من زيادة حجم السفر الجوي في الولايات المتحدة وزيادة طول الصفوف عند نقاط التفتيش في المطارات، رفضنا اختصار إجراءات أمن الطيران. وإننا نسعى إلى المزيد من الاتفاقات مع الدول الأخرى لقبول وجود عناصر أمن في الرحلات

الرئيس (تكلم بالإنكليزية): أعطي الكلمة الآن لمعالي السيد جيه جونسون، وزير الأمن الوطني للولايات المتحدة الأمريكية.

السيد جونسون (الولايات المتحدة الأمريكية) (تكلم بالإنكليزية): أولاً، نود أن نعرب عن تقديرنا للمملكة المتحدة والوزير جونسون من المملكة المتحدة على توجيه الانتباه إلى هذه المسألة الهامة بشأن أمن الطيران. وأشكر الوزير جونسون على دوره القيادي بشأن هذه المسألة. كما أود أن أثنى على عمل منظمة الطيران المدني الدولي وأمينتها العامة، السيدة ليو، بشأن مسائل أمن الطيران. ولذلك يسرني أن نعقد هذه الجلسة، ونرحب باتخاذ القرار ٢٣٠٩ (٢٠١٦) بالإجماع.

وأرى أن أمن الطيران اليوم هو مسألة ملحة. ويشير القرار الذي اتخذناه للتو إلى الهجمات الإرهابية الأخيرة على الطيران المدني باعتبارها مسألة تثير بالغ القلق. ونحن نتفق مع ذلك الوصف. وبالنسبة لنا في الولايات المتحدة، كانت اللحظة الحاسمة لأمن الطيران في ١١ أيلول/سبتمبر ٢٠٠١. وقد أنشئت وكالة حكومية جديدة كاملة مكرسة لأمن النقل، وهي إدارة أمن النقل، نتيجة لذلك. وإدارة أمن النقل في الولايات المتحدة هي اليوم وكالتنا الحكومية الأكثر تفاعلاً مع الجمهور على أساس يومي. والواقع أن هناك اليوم استمراراً للتهديد الدولي لأمن الطيران، بما في ذلك التهديد الإرهابي. وأظهرت الهجمات الأخيرة أن التهديد الإرهابي لأمن الطيران وأمن المطارات أكثر خطورة من أي وقت مضى. وكما أشير في القرار، تواصل المنظمات الإرهابية النظر إلى الطيران المدني باعتباره هدفاً جذاباً للهجمات. وهذا يتسق تماماً مع تقييم

تساعد الإرهابيين في تخطيط أو تنفيذ الهجمات“ (القرار ٢٣٠٩ (٢٠١٦)، الفقرة ٦ (ج)).

وسنواصل العمل مع الأمم المتحدة وشركائنا الدوليين ومنظمة الطيران المدني الدولي لتعزيز المعايير التي تبقي منظومة الطيران العالمية آمنة ومأمونة.

الرئيس (تكلم بالإنكليزية): أعطي الكلمة الآن لمعالي السيدة سيغولين روابال، وزير البيئة والطاقة والشؤون البحرية في فرنسا، والمسؤولة عن العلاقات الدولية الخاصة بالمناخ، ورئيسة الدورة الحادية والعشرين لمؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ.

السيدة روابال (فرنسا) (تكلمت بالفرنسية): كما يعلم مجلس الأمن، فقد ضربت فرنسا مرة أخرى هجمات إرهابية عنيفة وأكثر إبلاها. ولهذا السبب، أود أن أشكر رئاسة نيوزيلندا والمملكة المتحدة على تنظيم هذا الاجتماع الوزاري للمجلس المكرس لأمن الطيران. فمسؤولياتي الوزارية تشمل الرقابة على وسائل النقل البري والجوي والسكك الحديدية.

وأود أن أشكر الأمانة العامة لمنظمة الطيران المدني الدولي على بيائها التنويري للغاية بشأن ضعف الطيران المدني والسبل الممكنة للتحسين. وأود أن أثني على الجهود العديدة التي ذكرتها في إحاطتها الإعلامية التي تبذلها المنظمة في مجال أمن الطيران. وإنني أؤكد لها دعم فرنسا المتواصل في هذا العمل.

لقد بدأ استهداف الإرهابيين للطيران المدني في عنتيبي في عام ١٩٧٦، ووقع العديد من الهجمات المميتة الأخرى ضد الطيران المدني على مدى العقود القليلة الماضية، مما أودى بأرواح الآلاف. وعلى الرغم من تعزيز التدابير الأمنية بصورة كبيرة، لا يزال هذا التهديد قائما ومطروحا، على نحو ما ذكر السيد بورييس جونسون بحق، وكرر السيد جي جونسون، وزير الأمن الوطني. فقد تبنت داعش الهجوم الذي أسقط طائرة

التجارية من الولايات المتحدة وإليها. ونسعى بنشاط إلى عقد ترتيبات التصريح المسبق مع الحكومات في جميع أنحاء العالم، التي يتمركز بموجبه موظفو الجمارك لدينا في الخارج لفحص الركاب قبل صعودهم على متن الرحلات القادمة إلى الولايات المتحدة.

ونشجع الدول الأخرى على أن تعيد تكريس أنفسها لمسألة أمن الطيران. وكما أشار الوزير جونسون، فإننا جميعاً نعتمد على بعضنا بعضاً بشأن هذه المسألة. ونشجع زيادة تبادل المعلومات بشأن أفضل الممارسات لأمن الطيران فيما بين الدول ومواصلة الدول الأخرى الاستثمار في تكنولوجيا أمن الطيران. ومن خلال منظمة الطيران المدني الدولي، دعونا إلى مواصلة توحيد ممارسات أمن الطيران.

وتؤيد الولايات المتحدة بقوة التنفيذ الكامل للقرار الذي اتخذناه للتو، ونشجع الدول الأخرى على القيام بذلك أيضاً. ويوفر هذا القرار فرصة هامة لإعادة تأكيد التزامنا بأمن الطيران وتعزيز المعايير العالمية لمواجهة التهديد الإرهابي الآخذ في التطور.

ويبحث القرار ٢٣٠٩ (٢٠١٦) برسالة واضحة، هي أن أمن الرحلات الجوية الدولية مسألة تثير قلق مجلس الأمن. ويدعو القرار جميع الدول إلى العمل مع هيكل الأمم المتحدة المنشأة من أجل وضع معايير دولية أكثر فعالية لأمن الطيران. ويدعو القرار الدول إلى التعجيل بمعالجة أي ثغرات أو أوجه ضعف والعمل بنشاط وبسرعة لمعالجة شواغل الدول إزاء المخاطر التي تتعرض لها الرحلات الجوية الدولية. وألاحظ على وجه الخصوص الحكم الوارد في القرار، الذي يدعو الدول إلى ضمان

”التأكد من أن هذه التدابير تأخذ في الاعتبار الدور الذي يمكن أن تقوم به جهات لديها حقوق امتيازية تخولها الوصول إلى أماكن أو معارف أو معلومات قد

كما أود أن أذكر الأمن في المطارات، الذي أشارت إليه السيدة فانغ ليو أيضا، وعلى وجه التحديد الصلة بين الأمن الوطني والدولي. فقد وقع في فرنسا مؤخرا هجوم على قطار تاليس الأوروبي. ولحسن الحظ لم يسفر الهجوم عن وقوع أي ضحايا، بفضل شجاعة عدد من الأفراد الذين كانوا على متن القطار - وكان بعضهم أمريكيان - وتمكنوا من شل قدرات الإرهابيين. وفي أعقاب هذا الهجوم، قمنا بتركيب عدد من بوابات الكشف في عدد من المحطات، وفي السياق نفسه، نقوم حاليا بالنظر في إمكانية وضع نقاط تفتيش أمنية عند مداخل المطارات، ليس فقط عند رغبة شخص ما في الصعود للطائرة ولكن أيضا عند دخول المطار ذاته. كما تم نشر بوابات متنقلة، فضلا عن عدد من كلاب الدوريات، على نحو ما ذكر وزير الأمن الوطني للولايات المتحدة.

وعلىنا أن نضع في الاعتبار ضرورة تبادل أفضل الممارسات في مجال تكنولوجيا الأمن الجديدة، أي البوابات المتنقلة، التي من الصعوبة بمكان تحديدها وتتسم بالفعالية البالغة. والواقع أنه يجري إضفاء الطابع الديمقراطي على النقل الجوي، مع انخفاض تكاليف الطيران، مما يؤدي إلى تزايد عدد المسافرين. ولا سيما في أعقاب مأساة نيس، يمكن للمرء أن يتصور المأساة المروعة التي يمكن أن تحدث إذا وقع هجوم خلال فترة الأعياد، في حين تكتظ المطارات بالأسر التي لديها أطفال. ولذلك، فإن تعزيز وجود بوابات الكشف في المطارات يمثل شيئا أعتقد أنه أساسي. وبصفتي الوزيرة المسؤولة عن ضمان النقل الجوي، فإن هذا الأمر يعد أحد الشواغل التي تساورني عندما أفكر في الأضرار الممكنة التي يمكن أن يسببها وقوع هجمات على أماكن توجد فيها أعداد كبيرة من الناس. ومن أمثلة ذلك في المطارات خلال فترة الأعياد حيث يوجد عدد كبير من الأشخاص وعدد كبير من الأسر.

الرحلة ٩٢٦٨ لخطوط متروجيت في سيناء في ٣١ تشرين الأول/أكتوبر، مما أودى بحياة ٢٢٤ شخص. وفي الصومال، تبنت حركة الشباب الهجوم الذي ضرب خطوط طيران دالو في ٢ شباط/فبراير. والأمر الذي تغير في هذه الهجمات هو الكثافة والطابع العالمي للتهديد، وكذلك الأساليب التي يستخدمها الإرهابيون. ولهذا السبب من الأهمية بمكان أن يواصل المجتمع الدولي الاحتشاد ضد هذه الآفة وأن يظهر المزيد من التضامن. وأرحب بالتصويت الذي حدث بالإجماع حيث إننا جميعا - كما قال الأمين العام بحق - مرتبطين أحدا بالآخر؛ نغادر مكان واحد ونصل إلى آخر. وعلى هذا النحو، فهناك تضامن دولي واضح. ولهذا، فإنه من المهم للغاية بالنسبة لنا أن تتمكن من اكتشاف الحلقات الضعيفة، التي تضعف جهودنا الجماعية. وفي الماضي، احتشدت مجموعة الدول السبع من خلال منح الأولوية لهذا الموضوع في خطة العمل التي اعتمدت في مؤتمر قمة مجموعة الدول السبع في إيسبي - شيما في أيار/مايو وسيتعين علينا أن نكفل تنفيذ الالتزامات المتعهد بها في مؤتمر القمة تنفيذا فعالا.

وأود أن أختتم بالتأكيد على مسألتين هامتين.

أولا، كما ذكر الأمين العام، من المهم أن تنفذ الدول المعايير الواردة في المرفق ١٧ لاتفاقية الطيران المدني الدولي - التي انضمت إليها - بالتصديق على النص، والقيام بأكثر من ذلك - دون تردد - عند الاقتضاء.

ثانيا، من الأهمية بمكان أن تقدم المساعدة للدول التي تطلبها لضمان أن تكون قادرة على تحسين الهياكل الأساسية لمطاراتها وجعلها متماشية مع المعايير الدولية. ويجب أن تبذل الدول الجهود اللازمة لضمان أن تظل المسارات الجوية التي تربطها ببقية العالم موثوقة ومستدامة، وهو أيضا في مصلحة التنمية الاقتصادية. ولهذا يجب أن تستمر تعبئة جميع الخيرات من إدارة الدولة المسؤولة عن أمن الطيران.

الجديدة والهجمات والأعمال غير المشروعة باستعمال الطائرات والمطارات. وعملا بالمرسوم ٢٠١٥/١٩٦٩ المؤرخ ٢١ أيلول/سبتمبر ٢٠١٥، فقد أنشأت السنغال نظام رصد لتحقيق أمن الطيران المدني، استنادا إلى أحكام منظمة الطيران المدني الدولي. وهذا من شأنه أن يكفل أمن النقل الجوي في أراضينا لإنشاء برامج أمن وطنية للطيران المدني. ويغطي البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني ومرفقاته كل ما في إطار أمن الطيران المدني.

وهذا ينطبق على التدابير الأمنية للرحلات الداخلية وتقييم التهديدات وبرامج سلامة المطارات وبرامج سلامة المشغل واختيار الموظفين والتحري عن سوابق المرشحين والتدريب ومعايير الأداء وتأهيل ضباط الفحص وبرامج إدارة الجودة والتعاون فيما بين الدول.

كما صدقت السنغال على الأحكام ذات الصلة للاتحاد الاقتصادي والنقدي لغرب أفريقيا المتعلقة بالنقل الجوي وعلى وجه الخصوص الحكم ١٠ (٢٠١٣) بشأن أمن الطيران المدني والمقرر ١١ (٢٠١٣) المؤرخ ٢٦ أيلول/سبتمبر ٢٠١٣ بشأن تنفيذ ممارسات وإجراءات السلامة داخل الدول الأعضاء في الاتحاد الاقتصادي والنقدي لغرب أفريقيا. وهذه الأحكام تهدف إلى إيجاد مجموعة من القواعد من أجل الحفاظ على أمن الطيران المدني في فضاء دول الاتحاد الاقتصادي والنقدي لغرب أفريقيا، مع تقديم معلومات محدثة بصورة منتظمة استنادا إلى تطور المخاطر والتهديدات فضلا عن التقدم التكنولوجي. ويحتفظ كل عضو في الاتحاد الاقتصادي والنقدي لغرب أفريقيا بحق تطبيق تدابير أكثر صرامة لتتماشى مع متطلبات خاصة بعد ظهور نتائج تحليل تهديد ما. وتدعم السنغال فكرة تحسين التعاون فيما بين منظمة الطيران المدني الدولي وفرقة العمل المعنية بالتنفيذ في مجال مكافحة الإرهاب ومع لجنة مكافحة الإرهاب من خلال مديريتها التنفيذية.

الرئيس (تكلم بالإنكليزية): أعطي الكلمة الآن لمعالي السيد مانكيور ندياي، وزير خارجية السنغال وشؤون السنغاليين في الخارج.

السيد ندياي (السنغال) (تكلم بالفرنسية): يسرني أن نرى جميع أعضاء مجلس الأمن هنا في هذه المناقشة العامة بشأن موضوع مهم ووجيه بصورة واضحة. فما برحت الهجمات الإرهابية تُشن على الطيران المدني بتواتر مقلق في السنوات الأخيرة. وهي تفرض تهديدا آخر على السلم والأمن الدوليين.

كما يود الوفد السنغالي أن يعرب عن امتنانه للمملكة المتحدة، بين مقدمي هذه المبادرة، التي تتيح لنا فرصة لبدء النظر في سبل ووسائل للارتقاء بفعالية إلى مستوى التحديات الجديدة التي تواجه الطيران المدني. ولذا فقد صوتنا مؤيدين للقرار ٢٣٠٩ (٢٠١٦)، الذي اتخذته المجلس للتو، وشاركنا في تقديمه. وهذا يمثل خطوة هامة أخرى على الطريق الصحيح.

ووفقا لأحكام منظمة الطيران المدني الدولي، فإن على كل دولة مسؤولية ضمان التنفيذ الفعال لجميع التدابير المتصلة بالأمن لحماية الطيران المدني من الأعمال غير المشروعة. ولقد باشرت السنغال، لعدة سنوات، برنامجا واسع النطاق لتعزيز أمن الطيران المدني في كل من أراضيتها ومجالها الجوي. وقد مكنتنا هذه السياسة من اعتماد الجمعية الوطنية في بلدي لقانون جديد للطيران المدني من خلال قانونها ١٠/٢٠١٥ الذي اعتمدته في ٤ أيار/مايو ٢٠١٥.

كما وضعت السنغال عددا من قواعد وأنظمة الطيران من أجل تحسين تنفيذ التدابير والإجراءات الأمنية. وتم تحديث هذا الإطار التنظيمي بشكل كبير على الصعيد الوطني في إطار تنفيذ أحكام المرفق ١٧ من اتفاقية شيكاغو المعنية بالطيران المدني الدولي والبرنامج العالمي للتحقق من الأمن ذا الصلة بذلك. كما أنشأت السنغال منبرا لتبادل المعلومات الحساسة مع دول أخرى بغية تحقيق الفعالية في مواجهة الزيادة في التهديدات

ومطار أتاتورك في اسطنبول في وقت سابق من هذا العام. وعندما تكون هذه الهجمات ناجحة تكون العواقب مدمرة من حيث الأرواح المفقودة وتقويض ثقة الجمهور. وإن اجتمع العاملان يمكن أن يسفرا عن عواقب سلبية أوسع نطاقا. مع تعاقب مآسي الطيران، تدرك ماليزيا تماما التحديات المرتبطة بمعالجة التصورات السلبية للجمهور وفقدان ثقة الجماهير.

وفي هذا الصدد، يتفق وفد بلدي مع أن التهديدات التي يتعرض لها أمن الطيران من الإرهاب تشكل تهديدا للسلام والأمن الدوليين. ولذلك يصح أن يتناول المجلس هذه المسألة. وفي هذا الصدد، أود أن أشكر المملكة المتحدة على قيادة المجلس لاتخاذ القرار ٢٣٠٩ (٢٠١٦) صباح هذا اليوم. ويسر ماليزيا تأييد القرار والمشاركة في تقديمه لأنه يسعى إلى إنشاء علاقة أفضل وأقوى بين عمل المجلس الجاري لمكافحة الإرهاب وعمل منظمة الطيران المدني الدولي المتعلق بوضع القواعد والمعايير.

ومن خلال تمكين هذه العلاقة بين منظمة الطيران المدني الدولي ومجلس الأمن، ولا سيما هيئات المجلس الفرعية، بما في ذلك اللجنة المنشأة عملا بالقرار ١٣٧٣ (٢٠٠١) والمديرية التنفيذية لمكافحة الإرهاب، نأمل أن يسفر هذا التعاون. بمرور الوقت عن تحسينات ملموسة في أمن الطيران العالمي من جميع جوانبه. وفي الوقت نفسه، يعتقد وفد بلدي أن القرار ٢٣٠٩ (٢٠١٦) يمكن أيضا أن يثري المناقشات داخل الجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي المقرر أن تبدأ أعمالها في أوائل الأسبوع المقبل بشأن الاستكتمالات الممكنة للخطة العالمية لسلامة الطيران.

ففي غضون أربعة أشهر فقط، عانت ماليزيا من كارثتين للطيران المدني، هما مأساتا الرحلتين الجويتين التابعتين للخطوط الماليزية MH-370 و MH-17. ولا يزال الألم يعتصر قلوبنا وقلوب أسر الضحايا وأحبائهم جراء هاتين المأساتين.

وفي الختام، يرحب وفد بلدي ويتطلع إلى تنظيم الاجتماع الخاص المقبل بشأن التهديدات التي يتعرض لها الطيران المدني وينتظر باهتمام كبير الإحاطة بنتائج الاجتماع التي ستقدم إلى مجلس الأمن في غضون ١٢ شهرا.

الرئيس (تكلم بالإنكليزية): أعطي الكلمة الآن لمعالي السيد داتو سري حنيفة أمان وزير خارجية ماليزيا.

السيد أمان (ماليزيا) (تكلم بالإنكليزية): أولا وقبل كل شيء أود أن أهنيكم السيد الرئيس وكذلك وفد نيوزيلندا بأكمله على توجيه أعمال مجلس الأمن وإجراءاته باقتدار خلال هذا الشهر. ويسرني أن أشارك في هذه الجلسة الهامة والحسنة التوقيت للغاية. ونأمل أن تقدم مساهمة مفيدة نحو تحسين حالة أمن الطيران العالمي. وبناء عليه أشكر الأمانة العامة لمنظمة الطيران المدني الدولي السيدة فانغ ليو على إحاطتها الإعلامية المتبصرة.

تعتمد صناعة الطيران العالمية على شبكة واسعة تزدد أهميتها كل يوم أكثر من أي وقت مضى. ويقدر اتحاد النقل الجوي الدولي أن هناك أكثر من ٥ ٠٠٠ طائرة تحلق في أي وقت من الأوقات تحمل أكثر من ٨ ملايين شخص في حين تنقل ١٤٠ ٠٠٠ طن من البضائع يوميا. وعلاوة على ذلك تدعم صناعة الطيران أكثر من ٥٧ مليون وظيفة وتولد ٢,٢ تريليون دولار في النشاط الاقتصادي. إن المنافع الاقتصادية العالمية وأهميتها للأنشطة البشرية اليوم هائلة. وعلى هذا النحو يجب حماية صناعة الطيران العالمي بتدابير ترمي إلى توفير السلامة والأمن للمسافرين.

وتشاطر ماليزيا الرأي القائل بأن شبكة الطيران العالمي هدف جذاب للإرهاب الدولي. والزيادة الحادة في محاولات تعطيل وتهديد الطيران المدني في السنوات القليلة الماضية هي دليل على هذا الرأي. وكان منطق الإرهابيين البارد والمحسوب واضحا في الهجمات ضد مطار بروكسل الدولي

بشأن أمن الطيران التي اعتمدت في كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٥، مثال على زيادة التنسيق والتعاون في منطقتنا بشأن هذه المسألة.

وأود أيضا أن أغتنم هذه الفرصة لطمأنة جميع الأطراف المعنية أن ماليزيا، جنبا إلى جنب مع جميع شركائنا، لا تزال ملتزمة بإنهاء جميع المسائل المتعلقة بشأن الرحلتين MH-370 و MH-17. ونحن ممتنون أشد الامتنان للتشجيع والمساعدة التي تلقيناها من جميع شركائنا وأصدقائنا لبلوغ هذه الغاية. وفيما يتعلق تحديدا بالرحلة MH-17 أود أنؤكد مجددا التزام ماليزيا بتنفيذ أحكام القرار ٢١٦٦ (٢٠١٤) ونعول على دعم وتعاون جميع الشركاء المعنيين في هذا الصدد.

وفي الختام، أود أنؤكد مجددا التزام ماليزيا الثابت بمكافحة آفة الإرهاب والقضاء عليها كجزء من مسؤوليتنا الجماعية المشتركة، بما في ذلك من خلال الجهود المشتركة والمنسقة والمتضافرة على جميع المستويات. ويجب أن تستند هذه الجهود إلى الاحترام الكامل للقانون الدولي، بما في ذلك القانون الدولي لحقوق الإنسان والقانون الدولي الإنساني فضلا عن احترام سيادة الدول وسلامتها الإقليمية.

الرئيس (تكلم بالإنكليزية): أعطى الكلمة الآن لمعالي السيد بافلو كليمكن وزير الخارجية في أوكرانيا.

السيد كليمكن (أوكرانيا) (تكلم بالإنكليزية): السيد الرئيس، أود أن أشكركم على أخذ هذه المبادرة الجديرة بالثناء بعقد جلسة اليوم. وأود أيضا أن أشكر مقدمة الإحاطة الإعلامية اليوم، الأمانة العامة لمنظمة الطيران المدني الدولي، السيدة فانغ ليو على تقديم لمحة حقيقية ومستفيضة بشأن الموضوع والعمل الذي تقوم به الأمم المتحدة ووكالاتها المتخصصة في هذا المجال.

هاتان المأساتان للطيران المدني - بينما لا يبدو أنهما مرتبطتان بالإرهاب - تقدمان بعض الدروس المفيدة ذات الصلة بأهداف القرار ٢٣٠٩ (٢٠١٦) وغاياته. في ذلك الصدد، وبهدف تبادل خبرات ماليزيا، أود أن أدلي بالملاحظتين الرئيسيتين التاليتين.

أولاً، فيما يتعلق بأول رد فعل لسلطات الطيران المدني أو أول ما يتبادر إلى ذهنها في كلتا الحالتين للتحقيق وتحديد ما إن كانت الكارثتان الجويّتان نجمتا عن الإرهاب أو عوامل أخرى، والتوفير الفوري للخبرات والمساعدات من الدول والمنظمات الدولية على السواء. بما في ذلك منظمة الطيران المدني الدولي لتحديد الأسباب المحتملة، كان لها في رأينا أهمية حاسمة لتبديد فكرة أن أيا من الطائرتين MH-370 أو MH-17 سقط جراء أعمال الإرهاب. وساعد هذا الإجراء السريع على المحافظة على تصورات وثقة الجماهير.

ثانياً، وعملا بضرورة زيادة قدرات التأهب والوقاية، أدخلت ماليزيا تدابير أمنية جديدة بما في ذلك نشر نظم رصد عالية التقنية والمزيد من أفراد الأمن في جميع المطارات الدولية في ماليزيا. وقد اتخذنا خطوات لتحسين تبادل المعلومات والاستخبارات من خلال نشر نظام المعلومات المسبقة عن الركاب ونظام الفحص المسبق للمسافرين لتوفير إنذار مبكر وتقليل احتمال سفر المقاتلين الإرهابيين الأجانب تمشياً مع أحكام القرار ٢١٧٨ (٢٠١٤). وقمنا أيضا بتعزيز الإطار القانوني والتشغيلي لدينا من خلال تحديد مجلس الأمن القومي الماليزي، الذي، من بين وظائفه الأساسية، تقييم ورصد التهديدات والأنشطة الإرهابية في البلد.

ويسرني أيضا أن أشاطركم أن منطقة جنوب شرق آسيا من خلال رابطة أمم جنوب شرق آسيا تعطي أيضا الأولوية لأمن الطيران. إن اعتماد الخطة الاستراتيجية للنقل للرابطة ٢٠١٦-٢٠٢٥، وهي الوثيقة السياسية الإقليمية الرئيسية

الجمهور في السفر الجوي الآمن. ولطالما كانت المطارات أهدافا جذابة للجماعات الإرهابية التي تحاول إلحاق إصابات عديدة في صفوف المدنيين. ونظرا لأهمية نظام النقل الجوي في كفالة الأداء السليم للمجتمعات الحديثة، فمن شأن تدميره أو أي تعطيل لعمله اجتذاب مستوى كبير من اهتمام الجماهير.

ومع الأخذ في الاعتبار بالهجمات الإرهابية الأخيرة ضد المطارين في بلجيكا وتركيا، ينبغي للأحكام المتعلقة بحماية مرافق الهياكل الأساسية البالغة الأهمية أن تتجسد على النحو الواجب في برامج منع الإرهاب. وينبغي للدول أن تجري تقييمات متخصصة لأوجه الضعف، بالتعاون مع مشغلي المطارات والجهات صاحبة المصلحة، من أجل تحديد نقاط الضعف والترابط وسبل تحسين حماية المطارات من عدد متزايد من التهديدات المختلفة، سواء المادية أو المتصلة بالفضاء الإلكتروني. وينبغي أيضا الحفاظ على التعاون الوثيق بين السلطات الحكومية ذات الصلة في هذا المجال وجهات التشغيل من القطاع الخاص.

ونحن نعتقد بقوة أن هناك حاجة ماسة لأن تضع الأمم المتحدة وهيئاتها المتخصصة، بالتعاون مع منظمة الطيران المدني الدولي، تدابير وقائية ضد التهديدات المحتملة وكفالة الرقابة الصارمة والفعالة على الصعيدين الدولي والوطني على استيراد منظومات الدفاع الجوي المحمولة والقذائف الأخرى أو تصديرها أو نقلها أو تخزينها للتخفيف من المخاطر المحتملة.

وللأسف، واجهت أوكرانيا هذه المشكلة في التصدي للأنشطة الإرهابية التي يجري الاضطلاع بها في منطقة دونباس بأوكرانيا بدعم مباشر من الاتحاد الروسي منذ عام ٢٠١٤. في ١٧ تموز/يوليه ٢٠١٤، أسقط الإرهابيون طائرة الخطوط الجوية الماليزية في رحلتها MH-17 في أجواء الجزء الشرقي من أوكرانيا، مما أسفر عن مقتل ٢٩٨ شخصا. هذه الجريمة

سأكون مقصرا إن لم أشد بجهود المملكة المتحدة التي نقدرها حقاً في إعداد القرار الذي اتخذناه اليوم (القرار ٢٣٠٩ (٢٠١٦)).

وتذكرني الكلمات الرئيسية هنا - الطيران المدني والهجمات الإرهابية - فورا بالأحداث المأساوية التي وقعت في ١١ أيلول/سبتمبر على مسافة غير بعيدة عن هنا. وقبل خمسة عشر عاما، تحرك المجتمع الدولي لاتخاذ خطوات حاسمة في مكافحة الإرهاب وتعزيز لوائح الأمن في الطيران المدني من أجل الحد من المخاطر الإرهابية في هذا المجال.

لكن التهديد الإرهابي لأنظمة النقل الجوي ما زال يتزايد. وتتخذ هذه التهديدات أشكالا مختلفة، بما في ذلك عمليات إطلاق النيران الإرهابية بهدف إسقاط طائرة، وتهديد متفجرات على متن طائرة، واختطاف طائرة، واستخدام طائرة كقذيفة انسيابية موجهة مرتجلة، واستغلال الخطوط الجوية لنقل المقاتلين والموارد البشرية أو المادية إلى مناطق النزاع. وتشمل التحديات الأخرى المحاولات الرامية إلى تقويض الأمن في المطارات، بما في ذلك الهجمات الإلكترونية، فضلا عن الهجمات الإرهابية التقليدية في المطارات؛ والتهديدات الداخلية؛ والتهديدات باستخدام الأجهزة المتفجرة المرتجلة، ومنظومات الدفاع الجوي التي يحملها أفراد وغيرها من قذائف أرض - جو ضد الأهداف المدنية، بما في ذلك أثناء الإقلاع أو الهبوط.

وعلى الرغم من الأنشطة التي تضطلع بها منظمة الطيران المدني الدولي والمنظمات ذات الصلة الأخرى المعنية بقضايا الأمن الطيران، هناك حاجة مستمرة إلى تحسين آليات تعاون الدول في هذا المجال وزيادة قدرتها على مواجهة التهديدات الإرهابية.

إن عقد جلسة اليوم على هذا المستوى الرفيع إنما يدل على أهمية هذه المسألة والفهم المشترك لضرورة تحسين ثقة

فوق منطقة معلومات الطيران في سيمفيريوبول، التي تشمل القرم، إلى أوكرانيا عن طريق اتفاقات الملاحة الجوية الإقليمية التي أقرها قرار مجلس منظمة الطيران المدني الدولي الصادر في شباط/فبراير ١٩٩٧. وقد اضطلعت أوكرانيا بإخلاء مسؤولياتها وتوفر خدمات الحركة الجوية وفقا للمعايير والممارسات الموصى بها لمنظمة الطيران المدني الدولي.

وفي أعقاب الاحتلال غير الشرعي للقرم في نيسان/أبريل ٢٠١٤، بدأ الاتحاد الروسي التشويش على تردد الطوارئ العالمي في خدمات الحركة الجوية التي تقدمها أوكرانيا. هذه الأعمال تثير تهديدات خطيرة على الرحلات الجوية في المجال الجوي الدولي فوق أعالي البحار وتتعارض مع اتفاقية شيكاغو ومرفقيها ١٥ و ١١، فضلا عن لوائح منظمة الطيران المدني الدولي ذات الصلة في هذه المنطقة.

وانتهك الاتحاد الروسي أيضا، إذ لجأ أحاديا إلى توفير خدمات الملاحة الجوية داخل منطقة سيمفيريوبول، قرار الجمعية العامة ٢٦٢/٦٨ بشأن السلامة الإقليمية لأوكرانيا، الذي اعتمد في آذار/مارس ٢٠١٤. ومن الواضح أن نشر معلومات الطيران من جانب الاتحاد الروسي لا يمكن إلا أن يعتبر محاولة لإضفاء الشرعية على أنشطته غير المشروعة.

ونود أن نشدد على أهمية التقيد الصارم بالمعايير والممارسات الموصى بها لمنظمة الطيران المدني الدولي من جانب جميع الدول الأعضاء بدون استثناء، ولا سيما في المجال الجوي فوق أعالي البحار.

وفي الوقت الحاضر، يشكل استخدام الأجهزة المتفجرة تهديدا كبيرا للطيران المدني. ويؤكد على إلحاحية هذه المخاطر عدد الحوادث التي وقعت في عامي ٢٠١٥ و ٢٠١٦. وعلاوة على ذلك، فإن التكنولوجيا الحديثة التي تتيح إنتاج مكونات أسلحة لا يمكن تعقبها يرفع هذا التهديد إلى مستوى جديد. وهذا يتطلب إدخال تعزيزات أمنية إضافية في المطارات، بما في

الفضيحة تذكرة قوية بخطورة التهديد الذي تشكله الجماعات الإرهابية المسلحة بهذه الأسلحة المتطورة للطيران المدني.

وفي هذا الصدد، أود أن أشدد على الحاجة إلى التنفيذ الكامل للقرار ٢١٦٦ (٢٠١٤)، ولا سيما فيما يتعلق بمطالبة مجلس الأمن بمحاسبة المسؤولين عن هذا الحادث والتعاون التام مع الجهود الرامية إلى إرساء المساءلة.

وكما يذكر المجلس، فإن الجهود التي بذلت العام الماضي بهدف إنشاء محكمة دولية لمحاكمة المسؤولين فشلت في هذه القاعة بسبب استخدام الاتحاد الروسي لحق النقض. إنني واثق أن محكمة من هذا القبيل كانت ستكون أكثر أدواتنا فعالية للرد على هذه الجريمة البشعة. ومع ذلك، فإننا نواصل العمل مع الدول الشريكة الأخرى في إطار فريق التحقيق المشترك ومع الأمم المتحدة الأخرى لمعالجة الحالة وتقديم خيارات من أجل آلية لإرساء المسؤولية الكاملة. وينبغي أن يتم ذلك في الإطار الزمني المناسب، لأن تأخر العدالة حرمان منها.

لقد دفعت الجرائم المنكرة المذكورة منظمة الطيران المدني الدولي إلى الاضطلاع بالعديد من المبادرات المتعلقة بمناطق النزاع، بما في ذلك إنشاء فرقة عمل المخاطر التي يواجهها الطيران المدني في مناطق النزاعات، وإنشاء مستودع معلومات مناطق النزاعات، ونشر إرشادات مفصلة بشأن التهديدات التي تواجهها الرحلات الجوية التجارية جراء منظومات القذائف سطح - جو.

ونؤيد بقوة أنشطة منظمة الطيران هذه، وندعو إلى تعزيز النظام العالمي لتبادل المعلومات عن هذه التهديدات. ومن الحتمي أيضا إيلاء اهتمام خاص لمناطق النزاعات في عملية تقييم المخاطر أثناء تحديد مسارات الرحلات الجوية.

وهنا أود أن أسلط الضوء على مسألة هامة أخرى. جرى تفويض المسؤولية عن خدمات الحركة الجوية في أعالي البحار

الطيران من أجل مواجهة التهديدات الإرهابية التي يتعرض لها الطيران المدني. ولتحييد هذه التهديدات بفعالية، يجب علينا كفالة أن تكون خططنا العالمية والوطنية لمكافحة آفة الإرهاب، بما في ذلك تلك التي تطرح في إطار الأمم المتحدة، قادرة على التكيف والاستجابة للأخطار الناشئة.

ويجب على الأمم المتحدة ووكالاتها وهيئاتها المعنية بمكافحة الإرهاب - مثل المديرية التنفيذية للجنة مكافحة الإرهاب وفرقة العمل المعنية بالتنفيذ في مجال مكافحة الإرهاب - ومنظمة الطيران المدني الدولي، أن تقوم بدور استباقي تماماً في سبيل تعزيز قدرات الدول الأعضاء لتحقيق هذا الهدف.

الرئيس (تكلم بالإنكليزية): سأدلي الآن ببيان بصفتي وزير خارجية نيوزيلندا.

ترحب نيوزيلندا بالفرصة المتاحة اليوم لمناقشة التهديد الخطير للسلام والأمن الدوليين الذي يمثلته استهداف الإرهابيين للطيران المدني.

أشكر وزير خارجية المملكة المتحدة، السيد بوريس جونسون، على قيادته بشأن القرار ٢٣٠٩ (٢٠١٦)، الذي اتخذته المجلس من فوره. إن الوصلات الجوية بالغة الأهمية بالنسبة لنيوزيلندا. أكثر من ٩٩ في المائة من الزوار الدوليين يصلون جواً، وحوالي ١٥ في المائة من صادراتنا تنقل جواً. لذلك فإن أمن الطيران المدني الدولي يكتسي أهمية بالغة بالنسبة لبلدي.

وإذ نُحيي الذكرى السنوية الخامسة عشرة لهجمات ١١ أيلول/سبتمبر في نيويورك، لا نحتاج إلى التذكير بأن التهديدات الإرهابية التي يتعرض لها الطيران المدني ليست ظاهرة جديدة. وقد اتخذ المجلس بالفعل إجراءات للتصدي لسفر المقاتلين الإرهابيين الأجانب، بما في ذلك من خلال تقييد إمكانية وصولهم إلى الطائرات كوسيلة من وسائل النقل. ولكن الهجمات الأخيرة تدل على أن الطيران المدني يظل هدفاً جذاباً

ذلك بروتوكولات الفحص للحد من خطر قريب المتفجرات أو الأسلحة التي تدخل المبنى بمعرفة الركاب أو موظفي المرفق إلى الطائرة.

تبادل المعلومات فيما بين الشركاء الدوليين هو أداة أخرى للتصدي للتحديات التي يواجهها الطيران المدني الدولي. ولذلك، نشجع الدول الأعضاء على تعزيز اتفاقات التبادل مع الشركاء الأجانب ومواصلة العمل عن كثب مع هيئات إنفاذ القانون ومجتمعات الاستخبارات، فضلاً عن المنظمات الدولية المختصة مثل الإنتربول لرصد الإرهابيين المدرجة أسمائهم في القوائم.

وهذا يقودنا إلى مسألة وقف تدفق المقاتلين الإرهابيين الأجانب عن طريق مكافحة عبورهم، تماشياً مع قرارات مجلس الأمن ذات الصلة، وتنفيذاً للحظر المفروض من المجلس على الإرهابيين. ونعتقد أن المسؤولية الرئيسية عن منع تحركات المقاتلين الأجانب تقع أساساً على عاتق بلدان المنشأ، التي عليها كشفهم ووقف تدفقهم في المراحل المبكرة.

ونؤيد التنفيذ العالمي لنظم بيانات المعلومات المسبقة عن الركاب وسجلات أسماء الركاب في جميع أرجاء العالم والاستخدام الفعال لقاعدة بيانات الإنتربول لوثائق السفر المسروقة والمفقودة للتحقق من معلومات المسافرين بفحصها مقابل القوائم الحالية للجزاءات. وإذا نفذت هذه التدابير على النحو الواجب، فإنها يمكن أن تكون سيناريو تقليدي يفوز فيه الجميع للحكومات وشركات الطيران. وإننا ندعو منظمة الطيران المدني الدولي وغيرها من المنظمات الدولية ذات الصلة لمساعدة الدول الأعضاء المحتاجة إلى المساعدة، من أجل كفالة التنفيذ العالمي للمعايير المشار إليها أعلاه.

وفي الختام، أود الإشارة إلى أنه باتخاذ القرار ٢٣٠٩ (٢٠١٦) اليوم، وجهنا رسالة قوية إلى المجتمع الدولي بشأن الحاجة إلى تركيز جهوده في وضع معايير جديدة لأمن وسلامة

للإرهابيين، والتقدم المحرز في التكنولوجيا زاد من صعوبة الكشف عن التهديدات الإرهابية التي يتعرض لها الطيران.

ويجب على المجتمع الدولي أن يظل يقظا في ضمان أن المعايير الدولية تتكيف مع بيئة التهديد المتغيرة باستمرار. وإذا تجتمع الدول في وقت لاحق من هذا الشهر من أجل الدورة التي تعقد كل ثلاث سنوات لجمعية منظمة الطيران المدني الدولي، فإننا نشجعها على التفكير مليا في الآراء الجماعية لهذا المجلس في مداولاتها. وتظل منظمة الطيران المدني الدولي هي المنتدى الرئيسي لتحسين معايير أمن الطيران الدولي وتستحق دعم المجتمع الدولي ومجلس الأمن.

وتؤيد نيوزيلندا اتباع نهج تجاه أمن الطيران قائم على المخاطر ومصمم خصيصا بما يلائم الظروف المختلفة. ويكتسي هذا الأمر أهمية خاصة بالنسبة للدول ذات القدرات المحدودة وذات المخاطر المنخفضة، بما في ذلك العديد من الدول الجزرية الصغيرة النامية في منطقتنا. ولا يعقل أن نتوقع نفس النظم والنهج من توفالو كما نتوقعها من الولايات المتحدة.

ولكن الاتفاق على المعايير ليس سوى الخطوة الأولى. وتتمثل المهمة الأكثر صعوبة وأهمية في كفاءة تنفيذ تلك الإجراءات تنفيذا فعالا. لذلك ترحب نيوزيلندا بالتركيز على التعاون الدولي، بما في ذلك المساعدة التقنية، في القرار الذي اتخذ اليوم. ونحن نواصل تقديم الدعم التقني الكبير في جهود أمن الطيران، ولا سيما من أجل تحسين الأمن الجوي الإقليمي في منطقة المحيط الهادئ. ومع ذلك، فإن تعزيز أمن الطيران لا يمكن أن يوفر إلا حلا قصير الأجل. ويكمن التحدي الأكبر في معالجة الظروف التي تدفع وتمكن من يرتكبون هذه الأعمال الإرهابية.

وفي هذا الصدد، نحن بحاجة إلى التفكير مليا في فعالية هذا الجهاز المكلف بصون السلم والأمن الدوليين. إن سجل مجلس الأمن في تقديم حلول مستدامة للصراعات الكبرى ضعيف، وتركز موارد الأمم المتحدة بشكل كبير على توفير حفظ

السلام وتقديم المساعدة الإنسانية لضحايا الصراع بدلا من منع نشوبه في المقام الأول أو تسوية الصراعات قبل أن تصبح مستعصية. والتحسينات الرئيسية لآلية الأمم المتحدة، بما في ذلك هذا المجلس، متأخرة جدا في هذه المجالات. وهي مسائل تقع على عاتق جميع أعضاء هذا المجلس مسؤولية التصدي لها. أستأنف الآن مهامي بصفتي رئيس المجلس.

أعطي الكلمة الآن لمعالي السيد إغناسيو إيبانيث، نائب وزير خارجية إسبانيا.

السيد إيبانيث (إسبانيا) (تكلم بالإسبانية): أشكر رئاسة نيوزيلندا وأشكركم، الوزير ماکولي، على عقد هذه الجلسة. كما أهنئ وزير خارجية المملكة المتحدة، الوزير جونسون، وفريقه على عملهم الجيد في طرح وتيسير اعتماد القرار ٢٣٠٩ (٢٠١٦)، الذي اتخذناه للتو. وأشكر أيضا السيدة فانغ ليو، الأمينة العامة لمنظمة الطيران المدني الدولي، على إحاطتها الإعلامية الرائعة.

إسبانيا تدرك الخطر الذي يشكله الإرهاب على الطيران المدني، ولذلك أيدت واشتركت في تقديم قرار اليوم منذ البداية. من الواضح أن الطيران المدني هدف ذو أولوية للجماعات الإرهابية في جميع أنحاء العالم. إنه قطاع حيوي لاقتصاداتنا ولا توجد دولة بمنأى عن هذا التهديد. إن الطائرات معرضة بوجه خاص للخطر أثناء التحليق، وهي وركابها بعيدون عن قوات الأمن الوطنية الخاصة بها أثناء فترات طويلة. ويعرف الإرهابيون هذا ويحاولون استغلال الفرص التي تتيحها هذه الحلقة الأضعف في سلسلة الحماية. وفي كثير من الأحيان، لديها ميزة تفوق على الدول المناط بها حماية المدنيين.

فكل دولة تعلم أنه بغض النظر عن مدى فعالية تدابيرها الأمنية، فإن أمن مواطنيها يتوقف على فعالية التدابير في الدول التي تقلع منها الطائرات وتمر عبورها بها وتهدد فيها. ويمكن أن

بالتهديد الإرهابي للطيران التي تتفق مع أحكام القرار ٢٣٠٩ (٢٠١٦)، الذي اتخذناه للتو. ونحن نعمل في مجالات مثل أساليب التكنولوجيا واستخدامها للكشف عن المتفجرات. ونعمل أيضا على نظم الدفاع الجوي المحمولة والطائرات بلا طيار وطرق تحديد الإرهابيين في النقاط الحدودية. ونحن ننفذ أيضا نظم كشف هوية المسافرين. ونعتقد أنه كلما زدنا تبادل المعلومات، كلما كان الأثر أكبر وأسرع على تحسين أمن الطيران.

وأود أن أختتم بياني بالتأكيد على أنه بفضل الأعمال الجارية حاليا، إلى جانب قرار اليوم، من المرجح أن يكون الطيران المدني أكثر أمنا وأمانا، لكن يجب أن نضمن امتثال كل دولة من الدول بحسن نية لأحكام القرار.

السيد وو هايتاو (الصين) (تكلم بالصينية): تود الصين الترحيب بكم سيدي، وشكركم على ترؤسكم جلسة مجلس الأمن اليوم. كما أشكر السيدة فانغ ليو، الأمينة العامة لمنظمة الطيران المدني الدولي، على إحاطتها الإعلامية.

ومع تزايد وتيرة العوالة، يؤدي قطاع النقل الجوي دورا مهما متزايدا في التنمية الاقتصادية والاجتماعية، وإحراز التقدم على الصعيد الوطني. بيد أن الهجمات الإرهابية التي تستهدف نظام الطيران المدني الدولي هي بلاء يدمر الحياة والممتلكات. ويعد الحفاظ على سلامة وأمن الطيران المدني الدولي أمرا حيويا لتعزيز السفر الدولي والتفاعل والتعاون، والترابط داخل المنطقة وفيما بين المناطق، والانتعاش الاقتصادي والتنمية على الصعيد العالمي. وفي هذا الصدد، أود أن أعرض وجهة نظر الصين بشأن هذه المسائل، التي تركز على ثلاث نقاط.

أولا، ينبغي لنا تركيز جهودنا على تحسين نظام سلامة وأمن الطيران المدني، وتعزيز التدابير الأمنية، ووضع نهج متعدد الجوانب يشمل أمن المطارات، والتدقيق الأمني فيها، وتنظيم القطاع، والمراقبة الداخلية للتهديدات، التي تهدف كلها إلى تعزيز ضمانات أمن الطيران المدني. ويشير القرار ٢٣٠٩ (٢٠١٦)،

يكون المواطنون من جميع البلدان مهددين في أي مكان في العالم في المجالات الجوية الخاضعة لسيادة دولة واحدة أو عدة دول قد تكون ولا واحدة منها هي المصدرة لجوازات سفرهم. الإرهاب هو بالفعل تهديد عالمي، وبحكم التعريف، فإن خطره على الطيران المدني يجعله تهديدا عالميا. ولذلك فإن الاستجابات المشتركة من جميع الحكومات ونفس بروتوكولات الأمن ومعايير ومذونات قواعد السلوك تكتسي أهمية حاسمة.

إننا باتخاذ القرار ٢٣٠٩ (٢٠١٦)، إنما نأمل أنه عندما نستقل الطائرة فإن الإطار الأمني سيكون واحدا بالنسبة لجميع المواطنين، بغض النظر عن المكان الذي يقدمون منه أو يذهبون إليه. ويجب علينا السعي لتفادي أوجه الضعف التي قد تنشأ في أي منطقة، والقيام بذلك عملا بروح منظمة الطيران المدني الدولي وشعارها المتمثل في عدم تخلف أي بلد عن الركب. ولأسباب التضامن الواضح، وأيضا لأن مواطني أي بلد قد يتعرضون للخطر أينما كانوا، فمن مصلحتنا جميعا أن نكفل عدم افتقار أي حكومة إلى القدرات اللازمة للتصدي لهذا الخطر.

ونحن نثني على العمل الرائع الذي تقوم به منظمة الطيران المدني الدولي. إن هدفنا من تأييد قرار اليوم هو تقديم الدعم الكامل لعملها. والواقع أننا نرى هنا مثالا رائعا على الممارسات الجيدة والتعاون بين مختلف الجهات الفاعلة في منظومة الأمم المتحدة المسؤولة عن مكافحة الإرهاب. لذلك نعتقد أنه أمر هام واستراتيجي لمنظمة الطيران المدني الدولي والمديرية التنفيذية للجنة مكافحة الإرهاب، أن تحافظا وتعززا جهودهما التعاونية ضد الإرهاب الذي يستهدف الطيران المدني.

ويذكر مجلس الأمن البلدان بضرورة التقيد بتوصيات منظمة الطيران المدني الدولي، ويقدم لها الدعم الذي تحتاج إليه ليس فقط لمنع هذا الخطر الدائم التغير ولكن لاستباقه، ولكي تكون على أهبة الاستعداد لمواجهة التهديدات الجديدة للأمن. إن بلدي شريك نشط في مختلف المشاريع الوطنية والدولية المتصلة

المتحدة، وتعزيز التنسيق الفعال، وتشكيل جبهة موحدة على الصعيد الدولي، لمكافحة الإرهاب والاستمرار في مواجهته. وفي ضوء خصائص الأنشطة الإرهابية المتصلة بالطيران المدني، ومتطلبات القرار ٢٣٠٩ (٢٠١٦)، ينبغي لجميع الأطراف أن تعمل على تحسين تبادل المعلومات الاستخبارية على المستويات الدولية والإقليمية على السواء، وتعزيز تعاونها في مجال مراقبة الحدود وإنفاذ القانون، واتخاذ إجراءات فعالة لمكافحة تحركات الإرهابيين عبر الحدود، ولا سيما عندما يعودون إلى بلدانهم الأصلية.

إن الصين عضو مهم في المجتمع الدولي الذي يتصدى للإرهاب. وسنواصل تعزيز التعاون في مجال مكافحة الإرهاب على الصعيدين الثنائي والمتعدد الأطراف، وفقا لقوانيننا المتعلقة بمكافحة الإرهاب، وسلامة الطيران المدني وأمنه، والاتفاقيات الدولية. وسنواصل إثارة التزامنا بمعايير السلامة والأمن في مجال الطيران المدني، والعمل مع المجتمع الدولي لمكافحة الإرهاب بفعالية والحفاظ على سلامة وأمن الطيران.

السيد تشوركين (الاتحاد الروسي) (تكلم بالروسية):
لا يمكن أن يكون هناك أي شك في الضرورة الملحة لموضوع اليوم. إن الطيران المدني كان وسيظل هدفا شديدا للجاذبية للإرهابيين. في البداية، نود أن نعرب مرة أخرى عن تعازينا لأسر وأصدقاء كل الذين فقدوا حياتهم نتيجة لمآسي النقل الجوي. كما نود أن نشكر السيدة ليو فانغ، الأمينة العامة لمنظمة الطيران المدني الدولي، على إحاطتها الإعلامية التفصيلية بشأن دور المنظمة، والجهود التي تبذلها في مجال أمن الطيران.

لقد قام الوفد الروسي بدور نشط في وضع القرار ٢٣٠٩ (٢٠١٦)، الذي اتخذته المجلس اليوم، والذي يهدف إلى إضافة زخم إلى الجهود التي تبذلها الدول، لتنفيذ معايير المنظمة، وأحكام اتفاقيات مكافحة الإرهاب، فضلا عن قرارات مجلس الأمن ذات الصلة. وعند النظر في تفاصيل أمن

الذي اتخذناه للتو، بوضوح إلى التزام الدول ببذل المزيد من الجهود في مجالات المراقبة الأمنية في المطارات، وتبادل المعلومات بشأن المسافرين، وتبادل تكنولوجيا التدقيق الأمني والتعاون بشأنها. ويقع على عاتق جميع الدول تنفيذ أحكام القرار المتخذ اليوم، وإطلاق المزيد من المبادرات المهمة في المجالات ذات الصلة، ومواصلة تحسين معايير أمن الطيران المدني.

ثانيا، ينبغي أن نعزز التعاون الدولي في مجال أمن الطيران المدني. وينبغي للدول أن تلتزم بفكرة أن البشرية مجتمع لديه مستقبل مشترك، ويتعين عليه تعزيز هذا التعاون بشكل شامل. وينبغي للبلدان ذات قطاعات الطيران المدني الأكثر تقدما أن تأخذ بمجدية المصاعب الواقعية التي تواجهها البلدان النامية، ومساعدتها على تطوير قدراتها في مجالات بناء البنية التحتية والتدريب، وتقديم الخدمات اللوجستية. ويتعين على مجلس الأمن، بوصفه الهيئة الرئيسية المسؤولة عن صون السلام والأمن الدوليين، تقديم التوجيه السياسي، وضمان التزام جميع الأطراف بتعزيز التعاون الدولي وأمن الطيران المدني. وينبغي لمنظمة الطيران المدني الدولي، باعتبارها الوكالة التقنية المسؤولة عن وضع معايير سلامة وأمن الطيران، مساعدة الدول على التنفيذ الشامل للمعايير الدولية ذات الصلة. ويتعين على المجلس والمنظمة العمل على تحسين التأزر عن طريق تعزيز قدرتهما على تقسيم العمل والتعاون، وكلاهما يعمل في نطاق ولايته.

ثالثا، ينبغي أن نعمل بلا كلل على التصدي للأعمال الإرهابية، التي تقوض أمن وسلامة الطيران المدني. وينبغي لكل دولة المحافظة على معايير موحدة واتخاذ نهج عدم التسامح إطلاقا مع الإرهاب، من دون التمييز بين أعمال الإرهاب، التي ينبغي التصدي لها بقوة، بصرف النظر عن البلدان المستهدفة أو الوسائل التي تستخدمها. ويتعين على الإجراءات الدولية المتخذة ضد الإرهاب تعزيز أكبر نطاق ممكن لقيادة الأمم المتحدة ومجلس الأمن، والالتزام بمقاصد ومبادئ ميثاق الأمم

داعش والقاعدة، ومن يرتبط بهما من أفراد وجماعات وأنشطة وكيانات. ونلاحظ التدفق المنتظم للمعلومات من منظمة الطيران المدني الدولي إلى الأمم المتحدة بشأن الجهود الرامية إلى مكافحة الإرهاب، الواردة في تقارير الأمين العام ذات الصلة. إن قرار اليوم يهدف إلى تعزيز التعاون بين مجلس الأمن ومنظمة الطيران المدني الدولي، أساسا من خلال لجنة التعاون التقني، بغية تحديد الثغرات في أمن طيران الدول. ونحث اللجنة وفرقة العمل المعنية بالتنفيذ في مجال مكافحة الإرهاب، على استخدام هذا التحليل لتحسين برامج المساعدة التقنية المقدمة للدول.

ونحن نتطلع إلى عقد اجتماع استثنائي مقرر للجنة مكافحة الإرهاب في عام ٢٠١٧ بشأن التهديدات الإرهابية للطيران المدني. وسيواصل بلدنا اتخاذ خطوات حاسمة لمواجهة التهديدات الإرهابية. وهذا ينطبق تماما على التهديد الذي يواجه الطيران المدني. بيد أن الشر لن يهزم إلا من خلال التكاتف. فنحن مقتنعون بأن الكفاح ضد أي شكل من أشكال الإرهاب سيتطلب زيادة توحيد الجهود مع تنفيذ الالتزامات الدولية للدول بحسن نية.

وإنني مضطر الآن أن أقول بضع كلمات فيما يتعلق بالبيان الذي أدلى به الوفد الأوكراني للتو. إن الوفد الأوكراني لم يتقيد بالموضوع المقرر لمناقشتنا. بل حاول جعل هذه الجلسة رهينة لكي يتمكن من طرح استفزازات غير مقبولة. ونحن لن نرضخ لهذه الاستفزازات.

وسوف نكتفي بالإشارة إلى أنه حيث إن الجانب الأوكراني قد قرر إثارة موضوع الكارثة الخاصة برحلة الطائرة MH-17، فسيكون من الجيد الإقرار بذنب كييف في تلك المسألة ومسؤوليتها عن حقيقة أن السلطات الأوكرانية لم تغلق المجال الجوي فوق الجزء الشرقي من البلد الذي نشرت فيه كييف عمليات عسكرية رئيسية. ومرة أخرى، فإننا لم نسمع تسليما أو اعترافا بتلك المسؤولية.

الطيران، يتعين على المجتمع الدولي الاسترشاد في المقام الأول بأعمال منظمة الطيران المدني الدولي، بوصفها المنظمة الدولية المتخصصة في الميدان. ستجتمع جمعية منظمة الطيران المدني الدولي في مونتريال بعد بضعة أيام، ومن المتوقع أن تتخذ عددا من القرارات الهامة المتعلقة بأمن الطيران والتهديدات الإرهابية. وسوف تقدم تقريرا عن التقدم المحرز في تنفيذ الاستراتيجية الشاملة للمنظمة الخاصة بأمن الطيران، وستتناول مسألة وضع خطة أمن الطيران العالمي بحلول عام ٢٠١٨. ويسعدنا أخذ واضعي مشروع القرار في الاعتبار المقترحات الرامية إلى ضمان أنه بدون تقويض ولاية منظمة الطيران المدني الدولي، يتم إدراج المبادرة الجديدة لمجلس الأمن في جهوده وقراراته وخططه، المتعلقة بالوجهة التي يتعين أن تضي أنشطته في اتجاهها.

إن التهديدات الإرهابية للطيران المدني، آخذة في التطور. ويستفيد المجرمون باستمرار من التكنولوجيات الجديدة، لإيجاد سبل جديدة للتحايل على النظم الأمنية، بما في ذلك في المطارات. ولذلك، من المهم مواصلة تعزيز قدرتنا على مواجهة التحديات الجديدة بسرعة، ولا سيما تلك المتعلقة بأمن الفضاء الإلكتروني، والأمن البري ونظم الطائرات الموجهة عن بعد، والأجهزة المتفجرة المرتجلة. ويتمثل أحد الأهداف الرئيسية لقرار اليوم في حث الدول على الانضمام إلى الانتشار الواسع والفعال لزيادة اعتماد المعايير والتوصيات القائمة المتعلقة بأمن الطيران. وفي نهاية المطاف، يقع على عاتقنا مهمة توحيد جهودنا لتحقيق نظام متكامل ومستدام لحماية الطيران المدني الدولي ضد التدخلات غير المشروعة.

ونرحب بالتعاون المثمر بين مجلس الأمن وكيانات مكافحة الإرهاب ومنظمة الطيران المدني الدولي، على غرار الإحاطة الإعلامية التي قدمتها السيدة فانغ ليو أمام لجنة مكافحة الإرهاب، خلال شهر حزيران/يونيه. وبدأت المنظمة أيضا التعاون مع فريق الرصد التابع للجنة، عملا بالقرارات ١٢٦٧ (١٩٩٩) و ١٩٨٩ (٢٠١١) و ٢٢٥٣ (٢٠١٥)، المتعلقة بتنظيمي

وأمن الطيران المدني في مجالها الجوي. أعتقد أن الجميع يفهم سبب محاولته هذه.

وبالانتقال إلى المسألة المتعلقة بمراقبة الحركة الجوية فوق القرم والبحر الأسود، فلم تتمكن أوكرانيا أيضا من الامتناع عن تسييس هذا الموضوع، بما في ذلك في إطار منظمة الطيران المدني الدولي، وهو ما يمكن أن يترتب عليه تكاليف إضافية بالنسبة لشركات الطيران والإزعاج للركاب. وقبل كل شيء، أن يثير مخاطر لسلامة الرحلات الجوية. روسيا قادرة على توفير المعلومات اللازمة فيما يتعلق بالأمن الجوي في مجالها الجوي فوق القرم والبحر الأسود.

السيد أوكامورا (اليابان) (تكلم بالإنكليزية): أود الإعراب عن تقديري لكم، سيدي الرئيس، على عقد جلسة اليوم الهامة والحسنة التوقيت بشأن أمن الطيران. كما أشكر السيدة فانغ ليو، الأمانة العامة لمنظمة الطيران المدني الدولي، على إحاطتها الإعلامية. وقبل كل شيء، أود أن أشكر المملكة المتحدة والسيد يوريس جونسون على أخذ زمام المبادرة بعقد جلسة اليوم. إننا نرى أن الوقت قد حان لكي يهتم مجلس الأمن بهذه المسألة نظرا للخطر المتنامي الذي يهدد أمن الطائرات والمطارات في السنوات الأخيرة.

كان الطيران المدني هدفا جذابا للإرهابيين خلال العقود الماضية، على نحو ما تذكره هذه المدينة جيدا وبكل ما تحويه الكلمة من معنى من خلال ما شهدته قبل ١٥ عاما. وقد أحرز الكثير من التقدم في تحسين أمن الطيران في جميع أنحاء العالم منذ تلك المأساة، لكن هناك ما يكفي من الحالات تذكرنا بأن التهديد ضد أمن الطيران لا يزال كبيرا.

ويوفر القرار ٢٣٠٩ (٢٠١٦)، الذي اتخذ للتو بالإجماع، الزخم السياسي للتعجيل بالجهود العالمية الرامية إلى معالجة هذه المسألة. لذلك، كان من دواعي سرور اليابان أن تشارك

وفيما يتعلق بروسيا، فقد أصررنا على أن يتضمن القرار ٢١٦٦ (٢٠١٤) المتعلق بإسقاط طائرة الخطوط الجوية الماليزية أحكاما بشأن ضرورة إجراء تحقيق دولي مستقل وفقا للمبادئ التي تحكم الطيران المدني الدولي تضطلع فيه منظمة الطيران المدني الدولي بدور قيادي. ودعا وفدنا إلى الاستخدام الفعال لأحكام القرار ٢١٦٦ (٢٠١٤)، الذي ينص على تقديم مساعدة شاملة من جانب الأمم المتحدة في التحقيق. وللأسف، لم يقدم الأمين العام إلى مجلس الأمن مجموعة مقترحات لمساعدة الأمم المتحدة. وسيكون من المفيد في رأينا لمنظمة الطيران المدني الدولي أن تنضم أيضا إلى التحقيق.

وندعو إلى التعجيل باعتماد قرار آخر من شأنه أن يكفل لبعثة التحقيق الوصول إلى موقع تحطم الطائرة. ومن المؤسف أن الأطراف المهتمة فضلت إبرام اتفاقات ثنائية مع أوكرانيا، التي - للأسف - طال أمدها أكثر من اللازم ولم تسمح بالبدء الفوري في تحقيق. وأصررنا على إدراج حكم في نص القرار ٢١٦٦ (٢٠١٤) من أجل الوقف الفوري لجميع الأنشطة العسكرية في المنطقة المتاخمة لموقع تحطم الطائرة. وقد انتهكت كيف هذا الحكم في آب/أغسطس ٢٠١٤، عندما أعلنت السلطات الأوكرانية من جانب واحد التخلي عن وقف إطلاق النار، مما اضطر بعثة التحقيق أن تتوقف عن العمل لفترة طويلة. لقد مر قدر كبير من الوقت ولم ينته التحقيق الجنائي بعد. وأجري بشكل مغلق. فهل يمكن للمرء أن يعتبره تحقيقا مستقلا ومحايذا وغير منحاز؟ إنه أمر يدعو إلى التساؤل. سنعرف فحسب في المستقبل. ومع ذلك، من الصعب علينا لنا أن نقبل ذلك بعد التصريحات التي استمعنا إليها هنا اليوم.

وخلال العمل بشأن القرار ٢٣٠٩ (٢٠١٦)، الذي اعتمدناه للتو، حاول الوفد الأوكراني بشكل أحادي تميع المقترحات التي من شأنها أن تؤكد على مسؤولية الدول عن

في تقديم مشروع القرار. ونرى أنه يوجه رسالة سياسية قوية حول عزم المجتمع الدولي الموحد.

ووفقا لإحصاءات التي نشرتها منظمة الطيران المدني الدولي، فإن اليابان تحتل المركز السابع في العالم بين أكبر الدول في مجال النقل الجوي. هذا البيان الإحصائي بمفرده مؤشر على الأهمية الحاسمة التي يكتسبها أمن الطيران في مصالحنا الوطنية. وأود اليوم أن أسلط الضوء على ثلاثة سبل ما فتئت اليابان تعمل بها لتحسين أمن الطيران في جميع أنحاء العالم.

أولا، هناك جهود محلية نبذلها. فاليابان معروفة على نطاق واسع بما تتمتع به من سلامة عامة، غير أن السلطات اليابانية تعمل في الوقت نفسه بلا كلل للتخفيف من حدة التهديدات المحتملة للإرهاب على الطيران المدني. فعلى سبيل المثال، يجري تركيب ماسحات ضوئية للأشخاص في المطارات في جميع أنحاء البلد، وهو إجراء تقوده وزارة الأراضي والبنية التحتية والنقل والسياحة.

ثانيا، نقوم بتقديم المساعدة الدولية إلى الدول الشريكة. فقد مولت اليابان في العام الماضي وضع كاميرات مراقبة في مطارات دولية في أفريقيا لتعزيز أمنها. وفي جنوب آسيا، قدمت اليابان - خلال السنوات الثلاث الماضية - المساعدة التي يمكن أن تخفف من مخاطر الإرهاب على الطيران المدني إلى باكستان وبنغلاديش. كما استضيفنا حلقة دراسية عن أمن الطيران مع شركائنا من رابطة أمم جنوب شرق آسيا عن طريق صندوق التكامل المشترك بين اليابان والرابطة. وبالإضافة إلى هذه الجهود السابقة، أعلن رئيس الوزراء آبي في وقت سابق من هذا الشهر أن اليابان ستقدم ٤٥٠ مليون دولار تقريبا على مدى السنوات الثلاث القادمة إلى آسيا من أجل اتخاذ تدابير شاملة لمكافحة الإرهاب، بما في ذلك تحسين أمن المطارات. وستظل اليابان تشارك في مساعدة البلدان الأخرى على التصدي لهذا التهديد.

ثالثا، أود أن أتطرق إلى الدور الذي اضطلعت به اليابان في منظمة الطيران المدني الدولي. تؤيد اليابان بقوة الدور الهام الذي قامت به المنظمة في مجال أمن الطيران، وما برحت تعمل بنشاط في فريق الخبراء المعني بأمن الطيران ومختلف الأفرقة العاملة في إطار الفريق، بما في ذلك اجتماع الفريق العامل المعني بالمواد التوجيهية الذي استضافته اليابان في فوكوكا في كانون الثاني/يناير الماضي. وعلاوة على أنشطتنا في الفريق، ما فتئت اليابان تمثل ثاني أكبر مساهم في الميزانية العادية للمنظمة منذ عام ١٩٨٧، وتقدم مساهمات كبيرة إلى الأنشطة المتصلة بالأمن.

وثمة حاجة قوية إلى أن يواصل المجتمع الدولي اتخاذ خطوات لتحسين أمن الطيران. وفي هذا السياق، أود أن أشير إلى خطة عمل مجموعة الدول السبع بشأن مكافحة الإرهاب والتطرف العنيف، التي وُضعت في أيار/مايو في ظل الرئاسة اليابانية للمجموعة من أجل تعزيز القدرة الشاملة للمجتمع الدولي على مكافحة الإرهاب والتطرف العنيف، بما في ذلك في مجال أمن الطيران. وكما ورد في خطة العمل، تدعو اليابان جميع الدول إلى أن تنفذ على النحو الواجب المعايير الواردة في المرفق ١٧ من اتفاقية شيكاغو المعنية بالطيران المدني الدولي، وكذلك أن تدرك التهديد الذي يواجهه مراقبة الدخول وغيرها من التدابير المتصلة بالأمن على أرض المطار، ومعالجته.

نعتقد أيضا أن هناك مجالا للتحسين من حيث سد الفجوات بين نتائج المراجعات والتدابير الأمنية لمنظمة الطيران المدني الدولي على أرض الواقع. وتتطلع إلى تعزيز مناقشاتنا في الدورة المقبلة لجمعية منظمة الطيران المدني الدولي، التي ستبدأ الأسبوع المقبل وستسهم اليابان في المناقشة بشأن وضع خطة أمن الطيران العالمي.

إن كفاحنا ضد التهديدات الإرهابية للطيران المدني لم ينته بعد. واليابان بوصفها عضوا مسؤولا في المجتمع الدولي

ومجلس الأمن، ستواصل جهودها في التصدي للخطر المشترك الذي يتهددنا.

السيد راميريث كارينيو (جمهورية فنزويلا البوليفارية) (تكلم بالإسبانية): سيدي الرئيس، تعرب جمهورية فنزويلا البوليفارية عن امتنانها لكم على الدعوة إلى عقد هذه الجلسة الزاخرة بالمعلومات الهامة جدا للمجتمع الدولي ولبلدنا. ونقدر أيضا الإحاطة الإعلامية التي قدمتها السيدة فانغ ليو، الأمانة العامة لمنظمة الطيران المدني الدولي.

لقد صوت وفدي مؤيدا للقرار ٢٣٠٩ (٢٠١٦)، استنادا إلى التزامنا الراسخ بمكافحة الإرهاب ورفضنا القاطع لارتكاب الأعمال الإرهابية، مهما كانت دوافعها وأيا كان مرتكبها، لأن هذه الأعمال تقوض عمدا السلم والأمن الدوليين وتمثل انتهاكات صارخة للقانون الدولي.

وتُظهر آخر الهجمات الإرهابية، لا سيما تلك التي ارتكبتها تنظيم داعش، أن الضعف في مواجهة هذه الآفة الرهيبة وظاهرة المقاتلين الإرهابيين الأجانب أصبحت الآن مسألة عالمية. إذ يوجد حاليا أكثر من ٣٠.٠٠٠ شخص، بمن فيهم الشباب والنساء، ينتمون إلى أكثر من ١٠٠ بلد انضموا إلى الجماعات الإرهابية، كما ورد في آخر تقارير فريق الرصد التابع للجنة مجلس الأمن المنشأة عملا بالقرار ١٢٦٧ (١٩٩٩)، بشأن تنظيم القاعدة وحركة طالبان وما يرتبط بهما من أفراد وكيانات.

إن الطيران المدني دائما هدفا للأعمال الإرهابية. ولا يحتاج المرء إلا أن يتأمل في الهجمات التي شُنت على الطائرة التابعة لشركة الطيران الكويتية في عام ١٩٧٦ التي أودت بحياة ٧٣ من الرياضيين الكويتيين، وذلك من بين حوادث أخرى. ومع ذلك، منذ الهجوم المروع الذي وقع في نيويورك في ١١ أيلول/سبتمبر ٢٠٠١، شهدنا المزيد من الوعي بهذه الظاهرة والحاجة إلى تحسين وتعزيز أنظمة أمن الطيران المدني. بيد أن الهجوم الأخير

قبل عام تقريبا على رحلة الطيران الروسي ٩٢٦٨ ميروجيت يذكرنا بأنه لا يزال يتعين فعل الكثير في هذا المجال.

نود أن نحي جميع ضحايا هذه الأفعال العنيفة ونقف إجلالا لهم. ونلاحظ مع الأسف أنه، في بعض الحالات، استخدمت هذه الأحداث لإلهاب الخطاب السياسي ضد بلدان محددة. إن مكافحة الإرهاب في مجال الطيران المدني تتطلب التعاون والثقة فيما بيننا، لأن الجماعات الإرهابية تواصل ابتكار سبل ووسائل جديدة للانقضاض.

إن أمن الطيران المدني الدولي يؤدي دورا رئيسيا في الشبكة المعقدة لمنع وقوع الإرهاب ومكافحته. ومع أن هذا السؤال هو في نهاية المطاف يقع في مجال اختصاص مجلس الأمن بوصفه الجهاز المسؤول عن صون السلم والأمن الدوليين، يعتقد بلدي أن منظمة الطيران المدني الدولي هي الوكالة المتخصصة الوحيدة المخولة لبناء توافق الآراء في وضع ورصد المعايير والممارسات الموصى بها اللازمة للطيران المدني الدولي. وفي هذا الصدد، ترى فنزويلا أن من الضروري مواصلة تعزيز النظم الوطنية للطيران المدني، بما في ذلك آليات التقييم، من دون تقويض سلطة وسيادة الدول لكي تتمكن بفعالية وعلى أساس مستدام من التصدي للتهديد الإرهابي. وفي هذا الصدد، فإن بناء القدرات والمساعدة التقنية ونقل التكنولوجيا بشروط مواتية وتعبئة الموارد كلها بالغة الأهمية. وبالمثل، فإن تعزيز التعاون الدولي والإقليمي سيثبت أنه هام جدا في تلك المعركة.

ترى فنزويلا في الكفاح ضد الإرهاب والتطرف العنيف، أن النهج الوقائي هو دائما أفضل السبل للتصدي لهذه الآفة. ومن المهم أن نقوم باعتماد وتنفيذ مبادرات منسقة ومصممة خصيصا لكل حالة وواقع وطنيين تهدف إلى تقويض استراتيجية واضحة للمجموعات ذات الإيديولوجيات المتطرفة التي قررت تعضيد العنف والتعصب. ومن المهم أيضا معالجة الأسباب الجذرية التي تغذي هذه الممارسة البغيضة، ووضع استراتيجيات

لقد ركز مجلس الأمن اهتمامه على الجوانب الأخرى الناشئة للإرهاب الدولي، مثل التمويل وظاهرة المقاتلين الإرهابيين الأجانب، كما تم الإعراب عن ذلك بوضوح في المذكرة المفاهيمية (S/2016/791، المرفق)، واليوم، فإن توسيع نطاق الإرهاب الطيران وتطوره يتطلب منا أن نركز جهودنا على المنع والكبح.

أود أيضا أن أعرب عن تقديري للسيدة فانغ ليو، الأمينة العامة للمنظمة الدولية للطيران المدني، على إحاطتها الإعلامية، وأن أثنى على عمل المملكة المتحدة في قيادة المفاوضات التي مكنتنا اليوم من اتخاذ القرار الهام ٢٣٠٩ (٢٠١٦) الذي اشتركت أوروغواي أيضا في تقديمه.

في السنوات الأخيرة، اتخذت الأعمال الإرهابية ضد الطيران المدني أشكالا تتجاوز التعريف التقليدي للقرصنة الجوية. وبالإضافة إلى تحويل مسار الطائرات واختطافها وأخذ الرهائن، شهدنا أيضا أشكالا أخرى من الجرائم، مثل الهجمات التي تُشن على مرافق المطارات. إن اتفاقية بيجين بشأن قمع الأفعال غير المشروعة المتعلقة بالطيران المدني الدولي والبروتوكول الملحق بها لعام ٢٠١٠ تجرمان، في جملة أمور، استخدام الطائرات المدنية كأسلحة للتسبب بالوفيات، أو الإصابات أو الأضرار، واستخدام المواد الخطرة لمهاجمة الطائرات أو الأجسام الأخرى، فضلا عن الهجمات الإلكترونية ضد نظم مراقبة الحركة الجوية أو المحطات الجوية.

مما لا شك فيه أن الإرهابيين وجدوا الطيران المدني هدفا مفيدا، ليس فقط للأغراض التخريبية، بل أيضا من أجل الظهور على وسائل الإعلام المهدف الذي يسعون إليه بشغف. إن أفعالهم لها أثر دولي ضخم بسبب الآثار الجانبية الفتاكة والمتعددة الجوانب مع يرتبه ذلك من آثار نفسية واجتماعية على نطاق واسع. إن وقوع العدد الكبير من الضحايا من جنسيات مختلفة في الهجمات التي تشن على الطيران يمكن، من دون شك، أن يسفر عن آثار مدمرة للغاية، ولكنها ليست النوع الوحيد.

فعالة ومبتكرة لمواجهة الخطاب المتطرف والإرهابي، ومساعدة مجتمعاتنا على التفكير النقدي. والهدف من ذلك منع التطرف والتجنيد وتعبئة الموارد، بما في ذلك من خلال الاستخدام غير الملائم لتكنولوجيات الاتصالات والمعلومات.

من المهم جدا ألا يقدم أي بلد الحماية أو الملاذ لمرتكي الجرائم الإرهابية ضد الطيران المدني. ولا يمكن أن يكون هناك أي مبرر للهجمات الإرهابية. ويجب علينا جميعا أن نلتزم بمكافحة هذه الظاهرة.

وتعتقد فتزويلا أن مكافحة الإرهاب يجب أن تجري في إطار تكثيف التعاون الدولي، وفقا للصكوك الدولية والإقليمية القائمة، بما في ذلك مقاصد ومبادئ ميثاق الأمم المتحدة، وقواعد القانون الدولي، مع الاحترام الكامل لحقوق الإنسان والحريات الأساسية وسيادة القانون. وإذا ما ابتعدنا عن تلك الافتراضات لمنع الإرهاب ومكافحته والقضاء عليه، فسوف نسهم في التطرف.

في الختام، أود أن أبرز بأن الحاجة اليوم أكثر من أي وقت مضى، إلى ضرورة علينا أن نكون صريحين وحازمين في مكافحة الإرهاب، وألا نكون انتقائيين في الاستفادة من الأحكام المنصوص عليها في الصكوك الدولية ذات الصلة والقرارات الصادرة عن هذا المنتدى المتعدد الأطراف التي تحظر نقل الأسلحة الصغيرة والأسلحة الخفيفة، بما في ذلك نظم الدفاع الجوي المحمولة، وكذلك التمويل والتدريب وتوفير الملاذ للجماعات الإرهابية، والتنفيذ بطريقة شاملة ومتوازنة للركائز الأربع لاستراتيجية الأمم المتحدة العالمية لمكافحة الإرهاب.

السيد بيموديث (أوروغواي) (تكلم بالإسبانية): في البداية، أود أن أشكركم، سيدي الرئيس، على الدعوة إلى عقد هذه الجلسة الزاخرة بالمعلومات بشأن التهديد الإرهابي للطيران المدني.

الموقع في شباط/فبراير ١٩٨٨. كما وافقنا على الاتفاقية الدولية لمناهضة أخذ الرهائن، التي اعتمدها الجمعية العامة في ١٧ كانون الأول/ديسمبر ١٩٧٩، واتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها، الموقعة في ١ آذار/مارس ١٩٩١.

وعلى المستوى المؤسسي، فإن المديرية المدنية الوطنية للطيران والبنية التحتية للطيران هي الجهة المختصة المكلفة بتنفيذ السياسة العامة للطيران المدني في أوروغواي. ومن خلالها، نسعى إلى ضمان أمن وانتظام وكفاءة عمليات الطيران وتقديم الخدمات في مجالنا الجوي الوطني في جميع أنحاء أوروغواي، وفقاً للمعايير والمتطلبات الدولية ذات الصلة. لدينا أيضاً لوائح لحماية الطيران المدني ضد أعمال التدخل غير المشروعة، على أساس اللائحة ١٧ لتنظيم الطيران في أوروغواي، وتشمل أمن الطيران والمبادئ التوجيهية والتوجيهات ذات الصلة.

فيما يتعلق بالسياسات العامة، فإن المرسوم ٢٦٧/٠٠٣، المؤرخ ١ تموز/يوليه ٢٠٠٣، قد صادق على برنامج أمن الطيران الوطني، المعروف اختصاراً بـ "Avsec"، ويهدف إلى ضمان أمن وانتظام وكفاءة الطيران المدني الدولي في بلدنا. كما أنه يوفر الضمانات الضرورية ضد أعمال التدخل غير المشروعة من خلال اللوائح التنظيمية والأساليب والإجراءات. ويهدف البرنامج إلى الحفاظ على أمن شركات الطيران الوطنية والأجنبية وتقديم الخدمات من أوروغواي وأمن المطارات المدنية التي تخدم الرحلات الدولية. والغرض منه تلبية المعايير والتوصيات الدولية الواردة في المرفق ١٧ لاتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي، فضلاً عن الأحكام ذات الصلة بشأن أمن الطيران الواردة في المرفقات ٢ و ٦ و ٩ و ١٠ و ١١ و ١٣ و ١٤.

ومن خلال المرسوم ٢٦٧/٠٠٣، أنشأ بلدي أيضاً اللجنة الوطنية لأمن الطيران المدني، التي تقدم المشورة للسلطة الأمنية المختصة بشأن إجراءات السلامة الضرورية في مواجهة الأخطار التي تهدد الطيران المدني والمطارات والخدمات، في

وتتعدد الآثار الاقتصادية والتجارية والسياسية والثقافية والعواقب الأخرى أيضاً بلا حصر. فلنتذكر أن الملايين يستخدمون الطائرات لأغراض السياحة أو زيارة ذويهم، وأن الدول تقيم علاقاتها وتنهض بها على أساس العديد من التبادلات التي تيسرها وسائل النقل.

والهجمات ضد الطيران المدني هي أيضاً هجمات على توثيق العلاقات والحوار بين الحضارات، وعلى التكامل الإقليمي وتلك المجموعة الواسعة من التبادلات التي تتفرد بهذا الجانب من العولة. وفي عام ١٩٤٤، تضمنت اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي في ديباحتها:

"إن تطور الطيران المدني الدولي في المستقبل يمكن أن يساعد كثيراً على تعزيز أواصر الصداقة والتفاهم بين أمم وشعوب العالم والحفاظ عليها، لكن الاستعمال التعسفي للطيران المدني قد يشكل تهديداً للأمن العام".

والقرار ٢٣٠٩ (٢٠١٦)، الذي اتخذناه في وقت سابق اليوم، تعززه روح التعاون والتضامن بين الدول. وبالتالي سيساعدنا في التعامل مع الإرهاب الدولي.

وبلدي يلتزم بالصكوك القانونية الدولية التي يتألف منها الإطار العالمي للطيران المدني، ونولي أهمية خاصة للمعايير الدولية وأفضل الممارسات في معالجة أمن الطيران المدني. ونحن طرف في اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي الموقعة في شيكاغو في ٧ كانون الأول/ديسمبر ١٩٤٤، وأودعنا وثيقة التصديق عليها في ١٤ كانون الثاني/يناير ١٩٥٤. وبموجب القوانين الوطنية المختلفة، وافقت أوروغواي على اتفاقية طوكيو الخاصة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى المرتكبة على متن الطائرات، المؤرخة ١٤ أيلول/سبتمبر ١٩٦٣، واتفاقية لاهاي لقمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، المؤرخة ١٦ كانون الأول/ديسمبر ١٩٧٠، ووقعنا على البروتوكول الملحق بها لقمع أعمال العنف غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي،

يواجه المجتمع الدولي عدداً لا حصر له من التهديدات الجديدة للسلام والأمن، وهي سبب رئيسي لضعف نظام الأمن الجماعي القديم الذي اعتمد المجتمع الدولي عليه بعد الحرب العالمية الثانية. ومن بين تلك التهديدات يبرز الإرهاب الدولي الذي بلغ بعداً وجرأة لا مثيل لهما. لقد أصبح الإرهاب ظاهرة عالمية ذات طابع لا يمكن التنبؤ به. وبالتالي، بات التعامل مع مسألة أمن الطيران المدني والتهديدات التي يشكلها الإرهاب الدولي لهذا القطاع الحيوي أولوية قصوى يجب معالجتها.

والإرهاب الدولي يدفعنا إلى تغيير الطريقة التي يعمل بها الطيران الدولي تقليدياً، أي باعتباره رمزاً للحرية يعزز الألفة المتزايدة بين شعوب العالم. وهذا هو التطور الذي يسعى الإرهابيون إلى كبحه وتقويضه.

إن الهجمات الإرهابية ضد الطيران المدني، شأنها شأن أي نوع آخر من الأعمال الإرهابية الدولية، تشكل تهديداً للسلام والأمن الدوليين، وبالتالي فهي أعمال إجرامية وغير مبررة بغض النظر عن دوافعها أو أهداف مرتكبيها. وقد اقتضى التهديد الإرهابي للطيران المدني استجابة أفضل تنسيقاً من جانب المجتمع الدولي تمثلت أساساً في اتخاذ تدابير وقائية مناهضة للإرهاب بغرض إحباط الهجمات من هذا القبيل. بما يتفق مع المعاهدات والاتفاقيات الدولية في مجال الطيران المدني. وإننا نثني على عمل منظمة الطيران المدني الدولي، وإنفاذ اللوائح والممارسات والإجراءات لحماية الطيران المدني ضد التدخل غير المشروع وضمان ملائمة تلك التدابير للتصدي لموجة التهديدات الأمنية.

وأنغولا، كعضو في منظمة الطيران المدني الدولي، تعمل بشكل وثيق مع تلك الوكالة بغية موازنة ممارساتها وإجراءاتها المحلية مع توجيهات المنظمة، وخاصة فيما يتعلق بالبنية التحتية للنقل والخبرة الفنية. وقد اعتمدنا عدداً كبيراً من التدابير واللوائح للتحقق ومراقبة قطاع الطيران المدني من خلال دمج

جملة أمور. وفضلاً عن ذلك، فإن المرسوم ٢٢٥/٠١٠، المؤرخ ٢٦ تموز/يوليه ٢٠١٠، يحدد إطار السياسات العامة للتنسيق السليم بين أجهزة الاستخبارات في الدولة.

وبلدي يدرك أن مواجهة التهديد الإرهابي المتنامي والمتغير دائماً للطيران المدني تقتضي تنفيذ معايير السلامة المعتمدة من قبل منظمة الطيران المدني الدولي، وذلك لتحسين المعايير والنظم والأساليب المرتبطة بالجوانب التشغيلية المختلفة للطيران المدني. إلا أن من الواضح أن الكثير من البلدان لا تملك القدرة الفنية ولا المعارف أو الموارد المالية اللازمة لتطبيق تلك المعايير. ولذلك، من الأهمية أن تقدم البلدان التي لديها تلك القدرات المساعدة الفنية، بما في ذلك نقل التكنولوجيا والبرامج، فضلاً عن الموارد المالية، إلى البلدان التي تحتاج إليها.

وعليه، فقد تأكد أن التعاون هو العنصر الأساسي لتنفيذ ملموس وفعال لأفضل الممارسات وأعلى معايير أمن الطيران المدني. وأوروغواي تعتبر التعاون ضرورة يجب تحقيقها على المستويين الإقليمي والدولي، على أن يستكمل بالتنسيق الفعال تحت رعاية منظمة الطيران المدني الدولي.

وأود أن أختتم بياني بالتأكيد على اقتناعنا الراسخ بأن التحديات المتغيرة والمتنامية الناتجة عن التهديدات الإرهابية للطيران المدني لا يمكن معالجتها بنجاح إلا من خلال ذلك المنظور. ويتعين علينا التأكيد مجدداً على التزامنا الثابت باستثمار القدرات والموارد الوطنية بما يتناسب مع مقتضيات تحقيق ذلك الهدف.

السيد لوكاس (أنغولا) (تكلم بالإنكليزية): نشكر وفد نيوزيلندا على عقد هذه الجلسة بشأن التهديد الإرهابي للطيران المدني. ونحن ممتنون للسيدة فانغ ليو، الأمين العام لمنظمة الطيران المدني الدولي على إحاطتها الشاملة بخصوص الطيران المدني المهم للغاية في حياتنا المعاصرة.

ما كانت هناك حاجة لمناقشة إسقاط MH-17 (طائرة الخطوط الجوية الماليزية في رحلتها رقم ١٧).

ثانياً، لقد تعاونت أوكرانيا تعاوناً تاماً مع جميع الشركاء الدوليين بخصوص تلك المسألة. ولا أعتقد أن أي طرف لديه ما يقوله بشأن استعدادنا للتعاون. كانت هناك مشكلة فيما يتعلق بالوصول إلى موقع سقوط الطائرة MH-17؛ ومنع الوصول من خلال أشخاص لا يرتدون الزي العسكري الأوكراني، بل بزيات عسكرية أخرى. ورغم إصرارنا على الوصول الفوري وفي حينه، فلم يتسنى لنا ذلك لسبب ما.

ثالثاً، في العام الماضي، شهد العالم كله اعتراض روسيا على محاولة إنشاء محكمة دولية بشأن حادث الطائرة MH-17. وأوكرانيا ليس لديها ما تخفيه. نريد أن تُعرف الحقيقة، وأن يُقدم الجناة إلى العدالة؛ ولكن تعثرت تلك الجهود بشكل ما. لماذا؟ نحن جميعاً نعرف كيف حدث ذلك. وعدد غير قليل من الوفود هنا كانوا حاضرين في العام الماضي أيضاً.

أخيراً، وفي شأن آخر، فإننا نقدر للاتحاد الروسي حقاً إرساء ممارسة جديدة بالإفصاح أمام مجتمع الأمم المتحدة برمته، وعلانية في القاعة هذه عن تفاصيل النصوص التي يتفاوض عليها أعضاء المجلس. وهذه خطوة إيجابية نحو تطبيق الشفافية، ونتطلع إلى استمرار هذه الممارسة على الجانب الروسي.

الرئيس (تكلم بالإنكليزية): طلب ممثل الاتحاد الروسي الكلمة للإدلاء ببيان آخر.

السيد زاغايونوف (روسيا) (تكلم بالروسية): أود أن أرد بكل إيجاز على وفد أوكرانيا. نحن بصدد حدث هام. فمناقشتنا بشأن مكافحة الإرهاب - الإرهاب الحقيقي، وليس ذلك الذي يحاول أن يتهم به سكان الجزء الشرقي من بلده. وأنا أدعوه للانضمام إلى هذا العمل المهم جداً، عوضاً عن

المعايير التي تعتمدها منظمة الطيران المدني الدولي في الإطار القانوني الوطني. ويأتي ذلك في صدارة جهودنا للإسهام في حماية وأمن الطيران المدني. وكانت إعادة هيكلة المعهد الوطني للطيران المدني بغية جعله آلية تنظيمية فعالة جديرة بالثقة؛ وإصلاح الشركة الوطنية للمطارات والاستكشاف والملاحة الجوية من أجل إدارة البنية التحتية للمطارات بكفاءة؛ وإعادة هيكلة الخطوط الجوية الأنغولية TAAG، من بين التدابير التي اتخذت اتساقاً مع توصيات منظمة الطيران المدني الدولي.

ومجلس الأمن، باتخاذ القرار ٢٣٠٩ (٢٠١٦)، الذي يُسَرُّنا المشاركة في تقديمه، يوجه رسالة لا لبس فيها بشأن أهمية مكافحة التهديد الذي تشكله الجماعات الإرهابية للطيران المدني. كما أنه يسلط الضوء على أهمية اعتماد المعايير الأمنية الكافية للطيران المدني، وتعزيز التعاون الفني والحد من خطر الهجمات في إطار الحملة العالمية لمكافحة الإرهاب.

ختاماً، نود أن نكرر التزام أنغولا بالعمل من أجل تنفيذ تدابير فعالة لمواجهة ذلك الخطر والتخفيف من آثاره، لا سيما من خلال تعزيز الشراكات وتطبيق القواعد والمعايير التي وضعتها منظمة الطيران المدني الدولي بغية تعزيز الأمن في هذا القطاع الحيوي الأهمية في حياتنا المعاصرة.

الرئيس (تكلم بالإنكليزية): أعطي الكلمة الآن لوزير خارجية أوكرانيا للإدلاء ببيان آخر.

السيد كليمكن (أوكرانيا) (تكلم بالإنكليزية): أود توضيح نقطتين رداً على الوفد الروسي.

أولاً، اسمحوا لي أن أذكر جميع الحاضرين في هذه القاعة، وخاصة أولئك الذين لم يجدوا غضاضة في تناسي ما حدث قبل عامين. فلولا الأسلحة الروسية ووجود القوات الروسية والسعي المستمر لتأجيج نزاع عسكري في منطقة دونباس،

الاستمرار في التكهن بشأن ذلك الموضوع والمآسي الإنسانية التي تخللته.

الرئيس (تكلم بالإنكليزية): طلب وزير خارجية أوكرانيا الكلمة للإدلاء ببيان إضافي. وأود أن أحث على وضع نهاية مبكرة لهذا السجال.

السيد كليمكن (أوكرانيا) (تكلم بالإنكليزية): أعترض. لقد شهدنا للتو حالة نمطية من إلقاء اللائمة على الغير والتشويش

على الموقف. لم يسبق لي ذكر أو لوم أحدٍ أبداً، بما في ذلك أي مواطن، ممن يعيشون في الجزء الشرقي من بلادنا. ولو كنت مخطئاً، فإنني أقدر من يردني حق التقدير. أولاً، كنت أتكلم عن العدوان العسكري الروسي، ثانياً، تطرقت إلى الإرهاب. وهذا هو ما شهدناه - إرهاب ترعاه الدولة. قد تكون لدينا آراء مختلفة بهذا الشأن، ولكن أوكرانيا ترى الأمر على هذا النحو.

رفعت الجلسة الساعة ١٥/١٢.