A40-WP/254
EX/102
5/8/19

منظمة الطيران المدني الدولي

ورقة عمل

الجمعية العمومية – الدورة الأربعون

اللجنة التنفيذية

البند رقم ١٢ من جدول الأعمال: أمن الطيران – السياسة العامة

التعاون بين وكالات الأمن

(ورقة مقدمة من جنوب أفريقيا)

الموجز التنفيذي

لا تنفكّ التهديدات المتربصة بالطيران تزداد تعقيدا لمعالجتها وصعوبة لتخفيفها. ولهذا السبب، إن وكالة واحدة أو ادارة واحدة لا يمكن أن تتكبد مسؤولية حماية الطيران المدني من هذه التهديدات. لذلك، يتمثل العامل الرئيسي لتحقيق الهدف في تنفيذ تدابير الأمن للطيران، في التعاون فيما بين الوكالات الحكومية والجهات المعنية في الطيران بحيث يكون التركيز الأساسي هو حماية الأشخاص والممتلكات.

ولتسليط الضوء على هذه المعضلة، سيتمسرد الخبرة التي اكتسبتها جنوب أفريقيا في معالجة عدد من الجرائم التي تؤثر على المسافرين جوا من خلال إنشاء هيكلية تعاونية في مطار أوليفر ريجنالد تامبو الدولي (ORTIA).

الإجراء: يرجى من الجمعية العمومية أن تقوم بما يلي:

أ) أن تأخذ علما بفحوى هذه الورقة؛

ب) أن تشجع الدول الأخرى، التي لم تقم بعد بذلك، على إنشاء استراتيجيات للتعاون والتنسيق وبناء الشراكات من أجل تحسين كفاءة تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي "الأمن والتسهيلات"
الآثار المالية:	ما من آثار مالية
المراجع:	الملحق السابع عشر – الأمن الخطة العالمية لأمن الطيران (Doc 10118) قرار مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة ٢٣٠٩ (٢٠١٦)

١ – المقدمة

١–١ لا تنفكّ التهديدات المتربصة بالطيران تزداد تعقيدا لمعالجتها وصعوبة لتخفيفها. ولهذا السبب، إن وكالة واحدة أو إدارة واحدة لا يمكن أن تتكبد مسؤولية حماية الطيران المدني من هذه التهديدات. لذلك، يتمثل العامل الرئيسي لتحقيق الهدف في تنفيذ تدابير الأمن للطيران في التعاون فيما بين الوكالات الحكومية والجهات المعنية في الطيران بحيث يكون التركيز الأساسي هو حماية الأشخاص والممتلكات.

١–٢ يقرّ الملحق السابع عشر بما سلف ذكره في اطار القاعدة القياسية التي تنص على ما يلي: "يجب على كل دولة متعاقدة أن تُلزم السلطة المختصة بأن تحدد وتوزع المهام وتنسّق الأنشطة بين إدارات ووكالات ومنظمات الدولة، ومشغلي المطارات ومشغلي الطائرات ومقدمي خدمات الحركة الجوية والكيانات الأخرى المعني بتنفيذ مختلف جوانب البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني أو المسؤول عن تنفيذها". أما القاعدة القياسية ٤–٨–٣ فتواصل النصّ على ما يلي: "يجب على كل دولة متعاقدة أن تكفل تنسيق التدابير الأمنية في المناطق المفتوحة للجمهور وفقا للقواعد القياسية ٣–١–٦، و٣–٢–٢، و٣–٢–٣ بين الإدارات والوكالات المختصة وغيرها من مؤسسات الدولة وسائر الجهات، وأن تحدد المسؤوليات الملائمة فيما يتعلق بأمن المنطقة المفتوحة للجمهور في البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني لديها".

١–٣ ويتم الإقرار أيضا في الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASeP) بأن أحد المبادئ الرئيسية الشاملة تستند إلى "التعاون وتبادل المعلومات"، وتنصّ هذه الخطة أيضا في الأولوية الرئيسية رقم ٥ على ما يلي: "**تعزيز التعاون والدعم.** ستؤدي زيادة التعاون بين الدول وفي إطار عمله تمكين الأهداف الأمنية الرئيسية من أن تتحقق بصورة أكبر وكفاءة أوفر." وفي إطار هذه الاولوية، يتم تحديد التدبير التالي: "ضمان أن جميع الهيئات الوطنية المعنية تشارك مشاركة ناشطة في تنفيذ التدابير."

١–٤ إن قرار الأمم المتحدة ٢٣٠٩ "**يحثّ** جميع الدول على ضمان قيام جميع إداراتها المحلية ووكالاتها وسائر كياناتها المعنية بالعمل معاً عن كثب بفاعلية فيما يتعلق بمسائل أمن الطيران؛"

٢ – المناقشة

٢–١ تلقي المسائل المذكورة أعلاه المسؤولية على كتف جميع أصحاب الجهات المعنية في مجال أمن الطيران للتعاون والتنسيق من أجل تحقيق بيئة لأمن الطيران أكثر أماناً وسلامة.

٢–٢ في السنوات القليلة الأخيرة، شهدت جنوب أفريقيا تصاعداً في حدّة الجرائم ضدّ المسافرين الدوليين والمحليين (بما في ذلك المنتفعين من خدمات المطارات) وسرقة البضائع القيمة إلى جانب تسهيل الدخول غير المشروع للمهاجرين والتهريب. يقتضي ذلك تنفيذ التدابير الآيلة إلى الحؤول دون ارتكاب هذه الجرائم والتحقيق بها ومكافحتها.

٢–٣ لقد بيّن التحقيق في العوامل، التي تحول دون مكافحة فعالة لهذه الجرائم، أن غياب التنسيق فيما بين الوكالات الحكومية لإنفاذ القانون المتعددة التي تعمل داخل المطار وحوله.

٢–٤ لقد قامت جميع الجهات المعنية في الطيران بإعداد خطة أمنية متكاملة تكتيكية متعددة الاختصاصات (IMDTSP) للمطار وجواره وتطويرها واعتمادها وتنفيذها. وتمثل المعيار الرئيسي لإنجاح هذه الخطة في الدعم الفعال والريادة المتميزة لقيادة، وزير الشرطة، آنذاك.

٢-٥ اعتمدت الخطة (IMDTSP) على الركائز الخمس التالية:

٢-٥-١ الركيزة الأولى: الاستخبارات التي كانت تقدَّم من خلال لجنة تنسيق الاستخبارات، بما في ذلك استراتيجية مكافحة الفساد بالاستناد الى التحريات التي تطال الموظفين في المطارات والمشاريع السرية لاقتحام شبكة الجريمة المنظمة التي تعمل في المطار وحوله.

٢-٥-٢ الركيزة الثانية: تعزيز أمن المنطقة المفتوحة للجمهور التي توفر الإدارة الحركة للطرق البرية المتصلة مباشرة بالمطار وإنفاذ القوانين ضمن هذه المنطقة المفتوحة للجمهور.

٢-٥-٣ الركيزة الثالثة: التدابير الاستباقية التي تتخذها وكالات إنفاذ القانون لمنع القتال أو التصدي للجرائم المندرجة ضمن مجال مسؤوليتها، مع اعتماد التدابير المتكاملة، قدر الإمكان، لتعزيز قدرات تلك الوكالات.

٢-٥-٤ الركيزة الرابعة: التدابير المتخذة ما بعد الحادث للمساهمة في التوصل الى محاكمة ناجحة للجناة من خلال التحقيق وتجميع الادلة وتحليلها.

٢-٥-٥ الركيزة الخامسة: تواجد المجموعات الأمنية حول المطار وعلى الطرق المؤدية إلى المطار لضمان وتأمين سلامة الطرق السريعة المؤدية إلى المطار ومكافحة الجريمة، وتتخطى الولاية القضائية هذه المجموعات منطقة المطار فتطال المناطق المجاورة من أجل مكافحة عصابات الجريمة المنظمة. وتشارك قوات الشرطة وقوى التدخل في حالات الطوارئ في مكافحة جميع الجرائم عن طريق توفير خدمات التصدي بصورة استباقية، مما يخفض من مستوى الجرائم الخطيرة في المناطق المحيطة بالمطار.

٢-٥-٦ وتعمل غرفة العمليات في مركز العمليات المشتركة (JOC) على مدار الساعة طوال ٧ أيام في الأسبوع، وهي تمثل منصة التنسيق لجميع الوقائع التي تحتاج إلى اعتماد نهج تكتيكي متعدد الاختصاصات لمكافحة الجرائم والوقائع الأخرى المرتبطة بالأمن.

٢-٦ ويقوم المشرف على هذا المركز المشترك بعقد الاجتماعات يوميا لضمان تنسيق الموارد على مستوى المطار لمكافحة الجرائم. ويتم استعراض الوقائع والجرائم التي جرت في اليوم السابق للتمكن من التخطيط والوزع الفوري في غضون الأربع وعشرين ساعة التي تلي الحادث. وتنفذ استراتيجيات وزع القوى الأمية لمكافحة الجرائم بالتنسيق مع القسم المعني بتحليل أنماط الجريمة، كما تستعرض في جلسة الإحاطة المقدمة من لجنة تنسيق الاستخبارات (ICC) التابعة للجنة المشتركة لتنسيق العمليات (JOCCOM).

٢-٧ وتقوم هذه اللجنة المشتركة لتنسيق العمليات بالإشراف على كيفية معالجة مواطن الهشاشة في شبكة الأمن والتصدي للمخاطر والتهديدات في المطار. وتجتمع هذه اللجنة يوميا خلال فترة إرساء الاستقرار. وبعد ذلك، يخف تواتر الاجتماعات فتُعقد أسبوعيا مع المحافظة على استقرار الوضع الأمني في مطار (ORTIA). ويشارك كبار المسؤولين الإداريين على مستوى المطار في هذه الاجتماعات لمعالجة المسائل التي تتطلب اتخاذ القرارات الاستراتيجية، وذلك لتوفير ما يلزم من التوجيهات لتنفيذ العمليات وللحصول على رأي لجنة (JOC)، ويبلغ كبار المسؤولين عن الركائز الخمس للخطة (IMDTSP).

٢-٨ تجتمع الصيغة الموسعة للجنة (JOCCOM) مرة كل شهر (سابقا، كانت تجتمع مرة أسبوعيا في فترة ارساء الاستقرار) حيث ينضم إلى ممثلي اللجنة (JOCCOM) كبار الإداريين والجهات الخارجية التي تشارك في عمليات الشرطة وقطارات المترو والسلطات المختصة وإدارات الدعم. وتسمح هذه الاجتماعات بالحصول على ردة فعل أوسع نطاقا من الجهات خارج المطار والتي لا تعمل في المطار. ومن خلال تلك الاجتماعات، تقدم المعلومات بشأن المشاكل التي يتم معالجتها من جانب الجهات الخارجية التي تشارك بصورة غير مباشرة في دعم العمليات داخل المطار – سلطة الادعاء الوطنية والفروع والوكالات الأخرى ذات الصلة. وتسمح هذه الهيكلية بإعداد الاستراتيجيات وتوفر التوجه الاستراتيجي اللازم لتسهيل تنفيذ برنامج الأمن في المطار وتوفير الدعم له.

٢-٩ توفر اللجنة المحلية لأمن المطار التي يترأسها مشغل معين لخدمات المطار منصة للتفاعل على المستوى الاستراتيجي بين لجنة مشغلي المطار (AOC) ولجنة مشغلي بضائع الشحن الجوي (ACOC) ولجنة مشغلي خدمات البيع بالمفرق.

٣- الخلاصة

٣-١ خلاصة، يسلط النموذج المذكور أعلاه والمطبق في مطار أوليفر ريجنالد تامبو الدولي الضوء على امكانية تطبيق تدابير الأمن في مجال الطيران على نحو فعال من خلال العمليات القائمة على الاستخبارات وتبادل المعلومات والتعاون الذي لا يقتصر فقط على التعاون فيما بين الوكالات الحكومية والجهات المعنية في مجال الطيران.

– انتهى –