



## الجمعية العمومية - الدورة الحادية والأربعون

### اللجنة التنفيذية

البند رقم ١٤ : أمن الطيران - السياسة العامة.

### تقييم التهديدات والمخاطر في مجال أمن الطيران

(ورقة مقدّمة من البحرين)

#### الموجز التنفيذي

تستعرض هذه الورقة أهمية اعتماد الدول لمنهجية واضحة لتقييم التهديدات والمخاطر في أمن الطيران تمكّنها من وضع إجراءات وتدابير أمنية مرنة ومناسبة للتصدي لهذه التهديدات. وتؤكد هذه الورقة على أهمية دور الإيكاو في مساعدة الدول الأعضاء، من خلال مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" من خلال توفير الدعم المادي والفني للدول الأعضاء والتي تحتاج مساعدة. بالإضافة إلى تشجيع الدول الأعضاء على الإبلاغ عن أفعال التدخل غير المشروع وتبادل الخبرات وأفضل الممارسات مما يمكن الإيكاو من توفير ما يلزم من الأدوات والمواد الإرشادية والتدريبية في هذا المجال.

وتؤكد على أهمية أن تواصل الإيكاو، من خلال "مجموعة عمل التهديدات والمخاطر" (WGTR)، تحديث الوثيقة (Doc 10108) "بيان الإيكاو بشأن سياق المخاطر العالمية في مجال أمن الطيران" بما يضمن إدراج التقييمات القائمة على المخاطر والأخذ في الاعتبار تدابير أمن الطيران الجديدة أو المعدلة.

#### الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى:

أ) تشجيع الدول على الإبلاغ عن أفعال التدخل غير المشروع وتبادل المعلومات وأفضل الممارسات وتقاسم الخبرات في مجال تقييم التهديدات والمخاطر بما يساعد الإيكاو في إعداد وتوفير ما يلزم من الأدوات والمواد الإرشادية والتدريبية المتعلقة بتقييم التهديدات وإدارة المخاطر.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي "الأمن والتسهيلات".
الآثار المالية:	
المراجع:	قرار الجمعية العمومية رقم ٤٠-١١: "البيان الموحد لسياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران" قرار الجمعية العمومية رقم ٣٩-١٨: "البيان الموحد لسياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران" "دليل الإيكاو لأمن الطيران" (Doc 8973) "بيان الإيكاو بشأن سياق المخاطر العالمية في مجال أمن الطيران" (Doc 10108) "خطة أمن الطيران" (GASep) (Doc 10118)

<sup>١</sup> قدّمت البحرين هذه الورقة باللغة العربية.

## ١- المقدمة

١-١ كان الطيران المدني ولا يزال هدفاً جذاباً للغاية لدى الإرهابيين لأسباب مختلفة حيث يسعى الإرهابيون بشكل مستمر إلى استغلال مواطن الضعف الفعلية أو المفترضة في منظومة الطيران المدني لتنفيذ هجماتهم. ورغم تطور التشريعات والتحسينات والتي ساهمت في تطوير وتعزيز أمن الطيران، فإن الإرهابيين يواصلون تطوير تقنيات وأسلحة جديدة بهدف التحايل على هذه الإجراءات والتحسينات أو التغلب عليها. وقد أدى نجاحهم الكلي أو الجزئي، من خلال العمليات التي قاموا بها في السنوات الأخيرة، إلى تشجيعهم على البحث والتخطيط لشن المزيد من الهجمات المباشرة والنوعية.

٢-١ ويمكن للدول الأعضاء التصدي للتهديدات الإرهابية المستمرة بأكثر قدر من الفاعلية عن طريق تحديد وفهم ومعالجة المخاطر المحتملة المحدقة بالطيران المدني أو الناجمة عنه ومن خلال مواصلة استعراض طبيعة التهديد لعمليات الطيران المدني داخل إقليمها وتكييف العناصر ذات الصلة في برامجها الوطنية لأمن الطيران المدني.

٣-١ كما أن أفضل طريقة للتعامل، بأقصى قدر من الفاعلية، مع التهديد المستمر، تكمن في تحديد مخاطره الكامنة والتصدي له. ومن المهم التأكيد أنه لا يمكن حصر أنواع كافة المخاطر، نظراً لأن هذه المخاطر ليست قوالب جاهزة تستخدم من الإرهابيين عند الحاجة أو تنفذ بطريقة واحدة ومعلومة.

٤-١ ومن أهم مقومات نظام تقييم التهديدات والمخاطر في أمن الطيران هو توفر معلومة صحيحة وموثوق من مصدرها وأن تكون عملية جمع المعلومات حول التهديدات التي يمكن أن تستهدف الطيران المدني عملية متواصلة تحرص على تنفيذها الجهات الأمنية المختصة والتي بدورها تتولى تقديم المعلومة الصحيحة حول أي تهديد لسلطات الطيران المدني في الوقت المناسب وبالطريقة المثلى التي تضمن السرية والفعالية.

## ٢- المناقشة

١-٢ لا أحد يمكنه إنكار ما توفره الإيكاو للدول الأعضاء من إرشادات حول التهديدات والمخاطر على مستوى العالم من خلال إصدارها الدوري لـ"بيان الإيكاو بشأن سياق المخاطر العالمية في مجال أمن الطيران" (الوثيقة Doc 10108) وما تحتويه من معلومات مهمة حول المشهد العام للتهديدات العالمية بالإضافة لتقييم المخاطر التي يواجهها أمن الطيران على الصعيد الدولي.

٢-٢ غير أن النتائج والتقييمات التي تتضمنها هذه الوثيقة تظل غير كافية حيث تبقى رهينة المعلومات والبلاغات التي تتلقاها الإيكاو من الدول الأعضاء ومن مختلف المصادر الأخرى، وبالرغم من أن موضوع تبادل المعلومات لا يزال موضوعاً حساساً وسيادياً بالنسبة للدول، حيث إن أغلب المعلومات تكون مصنفة سرية من الجهات الأمنية المختصة داخل الدولة، فإن دور الدول يبقى مهماً وأساسياً في تزويد الإيكاو بالمعلومات حول الأخطار المحدقة بعمليات النقل الجوي المدني ومن خلال الانخراط في شبكة نقاط الاتصال في مجال أمن الطيران والتي أنشأتها الإيكاو وطالبت من الدول أن تبادر في المشاركة في هذه الشبكة طبقاً لقرار الجمعية العمومية رقم ٣٩-١٨.

٣-٢ كما أن مستوى التهديدات والمخاطر يختلف من دولة إلى أخرى ومن منطقة جغرافية إلى أخرى وكذلك الشأن بالنسبة للموارد والإمكانات التي توفرها الدول للتصدي ومواجهة هذه التهديدات ليست متكافئة من دولة إلى أخرى. وفي هذا الخصوص يمكن للإيكاو أن تلعب دوراً في تقليص هذه الفوارق من خلال محاولات توفير الدعم المادي والفني للدول النامية والتي تحتاج مساعدة من خلال مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب".

٤-٢ بالإضافة لما توفره الإيكاو من مواد إرشادية ولوائح تنظيمية ونخص بالذكر الملحق السابع عشر — "أمن الطيران"، والوثيقة (Doc 8973) "دليل أمن الطيران"، والوثيقة (Doc 10108) "بيان الإيكاو بشأن سياق المخاطر العالمية في مجال أمن الطيران" فيما يتعلق بتقييم مخاطر أمن الطيران، تبقى على الدولة المسؤولية الكاملة في حماية طيرانها المدني من أفعال التدخل غير المشروع عبر وضع نظام فعال لتحديد التهديدات وتقييم المخاطر وإنشاء آليات واضحة وأمنة للتعامل مع معلومات التهديد وآليات توزيع هذه المعلومات لمستحقيها وفق مبدأ التوزيع لمن يستحق أن يعلم (On a need-to-know basis).

٥-٢ ومن المهم أن نقر بأن داخل الدولة نفسها يوجد ليس وعدم إدراك صحيح لمفاهيم تقييم المخاطر في مجال أمن الطيران مقارنة بتقييم المخاطر الوطنية أو ما يعرف بالأمن القومي للدولة، خاصة إذا كان هناك عدم الوضوح في تحديد المسؤوليات والمهام لكل جهة معنية بتقييم التهديدات والمخاطر وعدم الإلمام بدور سلطة الطيران المدني، داخل الدولة، في الاشراف والمراقبة على جميع عمليات أمن الطيران المدني داخل إقليمها. وإن هذا الدور لا يمكن بأي حال من الأحوال أن يؤثر أو يتداخل مع أدوار بقية الجهات المتداخلة في منظومة أمن الطيران. ولرفع هذا اللبس وتوضيحاً للمفاهيم، يتعين على الدولة أن تحدد هذه الأدوار والمسؤوليات في برنامجها الوطني لأمن الطيران المدني والحرص على عدم وجود تداخل بين مهام مختلف الجهات وذلك عبر الفصل بين الأهداف المشتركة لجميع المتداخلين والأهداف الخاصة بكل جهة معنية بأمن الطيران والمتعلقة بأنشطتها الأمنية الأخرى.

٦-٢ وهنا، يظل التدريب والتوعية والتأهيل وبناء القدرات البشرية أساس نجاح سلطات الطيران المدني في ترسيخ هذه المفاهيم لدى جميع الجهات المعنية بتقييم التهديدات والمخاطر والإقرار بأن أمن الطيران هو مسؤولية جماعية يساهم فيها جميع الهيئات والمؤسسات الوطنية وأصحاب المصلحة المعنيين بأمن الطيران وفق المسؤوليات والمهام التي حددها "البرنامج الوطني لأمن الطيران" (NASP).

### ٣- الخلاصة

١-٣ يساهم تقييم المخاطر وتحليل الأخطار الفعلية في الحصول على أفضل النتائج من خلال اعتماد منهجية مستمرة لجمع المعلومات الاستخباراتية وتقييم ما يتصل بها من معلومات. حيث ستمكن هذه المنهجية من وضع تدابير وإجراءات أمنية مرنة ومناسبة مع كل تهديد يستهدف الطيران المدني.

٢-٣ ويمكن للإيكاو ان تلعب دوراً محورياً وحاسماً في المساعدة على تنفيذ منهجية فعالة في تقييم التهديدات والمخاطر في أمن الطيران من خلال مواصلة تشجيع الدول الأعضاء على الإبلاغ عن أفعال التدخل غير المشروع داخل إقليمها وتبادل المعلومات حول التهديدات وتقاسم أفضل الممارسات والنهوض بالتعاون الشامل في هذا المجال والذي من شأنه أن يساعدها في إعداد وتوفير ما يلزم للدول الأعضاء من الأدوات والمواد الإرشادية اللازمة والمواد التدريبية المتعلقة بإدارة المخاطر وعمليات تقييم التهديدات وإجراءات التصدي لها.

— انتهى —