



## المؤتمر الثاني الرفيع المستوى لأمن الطيران

مونتريال، ٢٩ إلى ٣٠/١١/٢٠١٨

البند ٢ من جدول الأعمال: النهج المستقبلية لإدارة مخاطر أمن الطيران

### إذكاء الوعي بشأن أمن الطيران لدى الوكالات والمنظمات الأخرى

(مقدمة من الأرجنتين وأستراليا وبلجيكا والبرازيل وكندا ومصر وإثيوبيا وفرنسا وإيطاليا واليابان والأردن ونيوزيلندا ونيجيريا والبرتغال وقطر والاتحاد الروسي والسنغال وسنغافورة وجنوب أفريقيا وإسبانيا وسويسرا والإمارات العربية المتحدة والمملكة المتحدة والولايات المتحدة والمجلس الدولي للمطارات واتحاد النقل الجوي الدولي)

#### الملخص

تتناقش ورقة العمل هذه الحاجة إلى إذكاء الوعي بأمن الطيران لدى الوكالات والمنظمات الأخرى وما لذلك من أهمية، خصوصاً لدى الوكالات والمنظمات التي تضطلع بدور محدد أو تنفذ عمليات فعلية في منظومة الطيران المدني. وترد في الفقرة ٤ الإجراءات المعروضة على المؤتمر الرفيع المستوى لأمن الطيران.

#### ١- المقدمة

١-١ أصبح أمن الطيران أكثر تعقيداً وصعوبة خلال العقد الأخيرين، مثلما تدل على ذلك بوضوح أمثلة تشمل استخدام الطائرات كأسلحة دمار شامل، كما شاهدنا في الهجمات الإرهابية في ١١/٩/٢٠٠١ والهجمات ضد الطائرات المدنية أثناء الطيران باستخدام الأجهزة المتفجرة الارتجالية والهجمات الإرهابية ضد المناطق المفتوحة للجمهور في المطارات، مثلما حدث في جلاسجو (٢٠٠٧) وموسكو (٢٠١١) ولوس أنجلوس (٢٠١٣) وبروكسل (٢٠١٦) وإسطنبول (٢٠١٦) وغيرها من الهجمات ضد عمليات الطيران المدني. وفي إطار التصدي لهذه الهجمات وبحث الخطوات المتخذة لمنع وقوعها أو تفادي تكرارها، تعكف هيئات النقل والطيران المدني في الدول ومنظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) على إعداد قواعد وتوصيات دولية جديدة وإرشادات وبرامج للتدريب على أمن الطيران وتطبيق التكنولوجيات المناسبة واعتماد تدابير أمنية جديدة، بما فيها تلك المطبقة في مطارات دولية كثيرة. وتتضمن الخطة العالمية لأمن الطيران التي اعتمدها الإيكاو مؤخراً نتيجتين من نتائجها الخمس الأساسية تتعلقان بتعزيز الوعي الأمني وتؤكدان أهميته<sup>١</sup>.

<sup>١</sup> تتمثل النتيجتان الأساسيتان المشار إليهما ضمن الخطة العالمية لأمن الطيران في: (أ) تعزيز الوعي بالمخاطر والتصدي لها، و(ب) توفير الثقافة الأمنية والقدرات البشرية. وتتضمن الخطة العالمية لأمن الطيران أيضاً عدداً من الإجراءات الأساسية لدعم هذه الاقتراحات، ومنها: الإجراء الأساسي ١-٢ (ب) وضع برامج التوعية الأمنية التي تعزز على نحو فعال الثقافة الأمنية الإيجابية، والإجراء الأساسي ١-٢ (ج) الترويج المستمر لحملة التوعية الأمنية، والإجراء الأساسي ١-٢ (ح) تبادل أفضل الممارسات.

## ٢- التنسيق مع الوكالات غير المعنية بأمن الطيران

١-٢ من أجل إعداد سياسات محكمة وعملية لأمن الطيران وضمان التنفيذ الفعال لتدابير أمن الطيران، بما يشمل الامتثال للقواعد والتوصيات الدولية المنصوص عليها في الملحق السابع عشر - "الأمن" باتفاقية الطيران المدني الدولي، يلزم أن تتعاون معاً وكالات أمن الطيران المعنية في جميع الدول بشكل وثيق وأن تتسق مع الوكالات التي قد لا تضطلع بالمسؤولية الأساسية عن أمن الطيران، ولكنها تتقَدُّ أدواراً ومسؤوليات في مجال تنفيذ التدابير والسياسات التي تندرج ضمن إطار البرامج الوطنية لأمن الطيران (NCASP) وبرامج أمن المطارات (ASP) الخاصة بالدول، وكذلك الوكالات المسموح لها بدخول مناطق التحركات المراقبة بدون حراسة، أي "الوكالات غير المعنية بأمن الطيران". ويشمل ذلك العاملين من الجهات التنظيمية الأخرى والجهات المعنية في قطاع الطيران التي تعمل في مرافق الطيران المدني داخل الدولة. وتشمل بعض الأمثلة على ذلك ما يلي:

١-١-٢ العمل مع الوكالات المحلية المختصة بإنفاذ القانون والاستخبارات الوطنية وغيرها من الوكالات المعنية داخل الدول بشأن أمن المناطق المفتوحة للجمهور في المطارات؛

٢-١-٢ العمل مع مقدمي خدمات الملاحة الجوية بشأن أمن منشآت مراقبة الحركة الجوية؛

٣-١-٢ العمل مع سلطات الجمارك بشأن أمن شحنات البضائع الجوية؛

٤-١-٢ العمل مع سلطات الهجرة بشأن المسائل الأمنية ذات الصلة بحركة أطقم الطائرات والركاب من الطائرات المدنية التجارية وإليها في المطارات الدولية؛

٥-١-٢ العمل مع خدمات إطفاء الحرائق في المطارات والدول بشأن إدارة الأمن وأحداث الطوارئ في المطارات الدولية؛

٦-١-٢ العمل مع شركات الطيران ووكلاء المناولة الأرضية وشركات التمويل وشركات تنظيف الطائرات من الداخل وشركات تزويد المطار بالوقود والمتاجر بالمطارات وشركات النقل البري ووكلاء الشحن الجوي وغيرها، بشأن إجراءات الأمن والتسهيلات في المطارات، بما في ذلك الإبلاغ عن الوقائع الأمنية؛

٧-١-٢ العمل مع جميع مؤسسات المطارات للتصرف على وجه السرعة من أجل التخفيف من وقع الحوادث الأمنية بالمطارات والتقليل من الإصابات وإجلاء الركاب وأطقم الطائرات وعمال المطارات وأفراد الجمهور.

٢-٢ ويتضمن الفصل ٣ من الملحق السابع عشر - "الأمن" القواعد والتوصيات الدولية التالية التي تؤكد على الحاجة إلى التنسيق فيما بين مختلف الوكالات والمنظمات من أجل تنفيذ سياسات وتدابير أمن الطيران تنفيذاً فعالاً:

٣-١-٥ يجب على كل دولة متعاقدة أن تلتزم السلطة المختصة بأن تحدد وتوزع المهام وتتسق الأنشطة بين إدارات ووكالات ومنظمات الدولة، ومشغلي المطارات ومشغلي الطائرات ومقدمي خدمات الحركة الجوية والكيانات الأخرى المعنية بتنفيذ مختلف جوانب البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني أو المسؤولة عن تنفيذها.

٣-١-٦ يجب على كل دولة متعاقدة أن تنشئ لجنة وطنية لأمن الطيران أو ترتيبات مماثلة، بغرض تنسيق أنشطة الأمن بين إدارات ووكالات ومنظمات الدولة ومشغلي المطارات ومشغلي الطائرات ومقدمي خدمات الحركة الجوية والكيانات الأخرى المعنية بتنفيذ مختلف جوانب البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني أو المسؤولة عن تنفيذها.

٣-١-١١ توصية - ينبغي أن تكفل كل دولة متعاقدة أن موظفي جميع الهيئات المعنية بتنفيذ مختلف جوانب البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني أو المسؤولة عنه وكل من يُصرح له بالدخول بدون حراسة الى منطقة التحركات المراقبة يتلقى بانتظام التدريب على الوعي الأمني.

٣-٢ ويمكن كذلك الاطلاع في الملحق السابع عشر من اتفاقية الطيران المدني الدولي على قواعد وتوصيات دولية إضافية متصلة بالحاجة إلى التنسيق بين مختلف الوكالات والمنظمات من أجل تنفيذ سياسات وتدابير أمن الطيران تنفيذًا فعالاً. وتبين القواعد والتوصيات الدولية أهمية التنسيق فيما بين الجهات المعنية والتي قد تشمل تبادل المعلومات ذات الصلة.

### ٣- إنكاء الوعي بشأن أمن الطيران لدى الوكالات غير المعنية بأمن الطيران

١-٣ نظراً للتعقيد المتزايد لتحديات أمن الطيران التي تواجهها جميع الدول والجهات المعنية، فمن المهم للغاية أن يكون للعاملين من جميع المستويات لدى الوكالات غير المعنية بأمن الطيران فهم وتقدير أساسيان على الأقل لأهمية أمن الطيران والآثار الناجمة عن منع أعمال التدخل غير المشروع والتصدي لها بفعالية. وذلك مهم أيضاً في حالة حدوث واقعة أمنية في المطار أو حادث يتصل بعمليات الطيران المدني، التي يلزم فيها إشراك عاملين من وكالات غير معنية بأمن الطيران لمساعدة السلطات المعنية في التصدي للواقعة والتخفيف من تأثيرها. ويمكن للعاملين من الوكالات غير المعنية بأمن الطيران أن يضطلعوا بدور رئيسي في توفير البيانات اللازمة لوضع السياسات الخاصة بالإجراءات الاحترازية. فبإمكانهم القيام بدور "العيون الساهرة" و"الأذان الصاغية" لمراقبة المطارات والطائرات أو أي مرفق آخر من مرافق الطيران المدني بالبقاء على يقظة والتنبه عن وعي في بيئات عملهم للأوضاع غير الطبيعية المشبوهة التي قد تؤدي إلى ارتكاب أفعال تدخل غير مشروع. ونظراً للتغير المستمر في مشهد التهديدات والتحديات المرتبطة بأمن الطيران، فمن المفيد والضروري توفير دورات تدريبية دورية لتجديد المعلومات وعرض آخر المستجدات والتدريب لتوعية جميع العاملين المعنيين بأمن الطيران وغير المعنيين به، بما في ذلك لتحسين الوعي فيما يتعلق بالإبلاغ عن الوقائع الأمنية والمساعدة في الترويج لثقافة أمنية إيجابية.

٢-٣ وفي هذا المجال، فإن ضمان إجراء تدريب على الوعي الأمني لجميع العاملين التابعين للوكالات غير العاملة في مجال أمن الطيران هو أمر حاسم ولازم. وبالنسبة للمسؤولين عن المساهمة في إعداد سياسات أمن الطيران، فإنهم سيتمكنون من فهم التحديات والتعقيدات التي تتسم بها عمليات الطيران المدني وسيكون بوسعهم، نتيجة التدريب الدوري على الوعي بأمن الطيران، تقديم مساهمة عملية وموضوعية في وضع سياسات أمن الطيران على المستويين الوطني والمحلي وعلى مستوى المطارات. وبالإضافة إلى ذلك يلزم أيضاً توفير تدريب دوري للوعي بأمن الطيران للعاملين المسموح لهم بدخول مناطق التحركات المراقبة بدون حراسة، حيث ينتمي معظم هؤلاء العاملين إلى وكالات غير معنية بأمن الطيران. ومع ذلك فإن التدريب الدوري على الوعي بأمن الطيران سيمكنهم من مساعدة سلطات أمن الطيران على رفع مستوى اليقظة الأمنية والتخفيف من حدة المخاطر والتصدي لها في المطارات أو في مرافق الطيران. وسيساعد ذلك في رفع مستوى أمن عمليات الطيران المدني، بما يشمل المساعدة على التصدي لحالات التهديد من الداخل في مناطق التحركات المراقبة في المطارات.

٣-٣ ومن ثم يُوصى بأن تنظر الدول وقطاع الطيران في جدوى إعداد المزيد من برامج التوعية بأمن الطيران وتحديث هذه البرامج. ويمكن كذلك تكييف هذه البرامج لتناسب خصيصاً العاملين من الوكالات غير المعنية بأمن الطيران الذين يشاركون في تنفيذ مختلف جوانب البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني (NCASP) وبرنامج أمن المطار أو يضطلعون بالمسؤولية عن تنفيذها، وتحديد الوكالات التي يُسمح لعاملها بدخول مناطق التحركات المراقبة بدون حراسة. كذلك ينبغي التشجيع على الاستعانة بالحمالات الدعائية التي تعتمد على مواد تستهدف العاملين في المطارات، بغض النظر عن الوكالة التي يعملون لصالحها، ووضعها في أماكن تتيح لهم رؤيتها. ويمكن تضمين مثل هذه الجهود في البرامج الوطنية للتدريب على أمن الطيران بالدول تماشياً مع القاعدة القياسية ٣-١-٦ الواردة بالملحق السابع عشر.

٤-٣ وتُشجع الدول ومؤسسات قطاع الطيران كذلك على تبادل أفضل الممارسات والخبرات المفيدة في مجال إعداد وإجراء هذا التدريب إذكاء الوعي الأمني لجميع الكيانات ضمن منظومة الطيران المدني. وستؤدي هذه الجهود والبرامج التدريبية للوعي الأمني قطاعا إلى مساعدة الجهات التنظيمية والجهات المعنية في منظومة الطيران المدني في تحقيق نتائج أمنية محكمة وفعالة، وخاصة في ضوء التهديدات الصعبة والمشوبة بالتحديات، كالتحديات من الداخل.

٥-٣ ويُعد تعزيز الوعي بشأن أمن الطيران أحد المكونات الرئيسية أيضا لخطة الإيكاو العالمية لأمن الطيران، التي أقرها مجلس الإيكاو في عام ٢٠١٧. ومن ثم يتعين على جميع الدول والجهات المعنية إيلاء الاهتمام البالغ والضروري لجدوى هذه التوعية وأهميتها في تعزيز أمن الطيران العالمي.

#### ٤-٤ الإجراءات المعروضة على المؤتمر الرفيع المستوى لأمن الطيران

١-٤ يُرجى من المؤتمر الرفيع المستوى لأمن الطيران القيام بما يلي:

(أ) النظر في أهمية تشجيع الوعي بأمن الطيران لدى الوكالات، سواء على مستوى الإدارة العليا وفي مختلف الوكالات، التي لا تتمثل مسؤوليتها الأساسية في أمن الطيران ولكنها تشارك في تنفيذ جوانب مختلفة من البرنامج الوطني لأمن الطيران وبرنامج أمن المطار أو تضطلع بمسؤولية تنفيذها، والتي يُسمح لعاملها بدخول مناطق التحركات المراقبة بدون حراسة؛

(ب) تشجيع الدول ومؤسسات قطاع الطيران على تبادل أفضل الممارسات والخبرات المفيدة في إعداد وتنفيذ أنشطة التدريب على إذكاء الوعي بأمن الطيران لجميع الكيانات ضمن منظومة الطيران المدني لديها.

-----

## APPENDIX

### STANDARDS AND RECOMMENDED PRACTICES UNDER ANNEX 17 TO THE CONVENTION ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION WITH EMPHASIS ON COORDINATION AMONGST AGENCIES AND ORGANISATIONS ON IMPLEMENTING AVIATION SECURITY SARPS

#### *Chapter 3 - ORGANIZATION*

3.1.45 Each Contracting State shall require the appropriate authority to define and allocate tasks and coordinate activities between the departments, agencies and other organizations of the State, airport and aircraft operators, air traffic service providers and other entities concerned with or responsible for the implementation of various aspects of the national civil aviation security programme.

3.1.6 Each Contracting State shall establish a national aviation security committee or similar arrangements for the purpose of coordinating security activities between the departments, agencies and other organizations of the State, airport and aircraft operators, air traffic service providers and other entities concerned with or responsible for the implementation of various aspects of the national civil aviation security programme.

3.1.11 **Recommendation.**— *Each Contracting State should ensure that personnel of all entities involved with or responsible for the implementation of various aspects of the national civil aviation security programme and those authorized to have unescorted access to airside areas receive periodic security awareness training.*

#### *Chapter 4 – PREVENTIVE SECURITY MEASURES*

4.2.2 Each Contracting State shall ensure that security restricted areas are established at each airport serving civil aviation designated by the State based upon a security risk assessment carried out by the relevant national authorities.

4.3.6 Each Contracting State, in accordance with the risk assessment carried out by its relevant national or local authorities, shall ensure that appropriate measures on the ground or operational procedures are established to mitigate possible attacks against aircraft using Man-Portable Air Defence Systems (MANPADS) and other weapons representing a similar threat to aircraft at or near an airport.

4.7.4 Each Contracting State shall ensure that the carriage of weapons on board aircraft, by law enforcement officers and other authorized persons, acting in the performance of their duties, requires special authorization in accordance with the laws of the States involved.

4.8.2 Each Contracting State shall ensure that security measures are established for landside areas to mitigate the risk of and to prevent possible acts of unlawful interference in accordance with risk assessments carried out by the relevant authorities or entities.

4.8.3 Each Contracting State shall ensure coordination of landside security measures in accordance with Standards 3.1.6, 3.2.2 and 3.2.3 between relevant departments, agencies, other organizations of the State, and other entities, and identify appropriate responsibilities for landside security in its national civil aviation security programme.

4.9.1 Each Contracting State shall ensure that operators or entities as defined in the national civil aviation security programme or other relevant national documentation identify their critical information and communications technology systems and data used for civil aviation purposes and, in accordance with a risk assessment, develop and implement, as appropriate, measures to protect them from unlawful interference.

4.9.2 **Recommendation.**—*Each Contracting State should ensure that the measures implemented protect, as appropriate, the confidentiality, integrity and availability of the identified critical systems and/or data. The measures should include, inter alia, security by design, supply chain security, network separation, and the protection and/or limitation of any remote access capabilities, as appropriate and in accordance with the risk assessment carried out by its relevant national authorities.*

### **Examples of guidance material in ICAO Document 8973 – Aviation Security Manual which mentions the need for intra-government coordination**

#### ***Chapter 2 – General Principles***

2.1.4 To achieve a standardized level of aviation security, the security policy should be based on appropriate legal provisions implemented by the many entities involved in an aviation security structure, which normally includes:

- a) aircraft operators;
- b) airport operators;
- c) providers of air navigation services;
- d) police authority and other law enforcement authorities;
- e) providers of security services; and
- f) intelligence organizations.

#### ***Chapter 5 – Organization and Oversight***

5.2.4.1 One of the key responsibilities of the appropriate authority is to define and allocate tasks and coordinate activities between the various departments, agencies and other entities concerned with implementing various aspects of the NCASP. Functions that should be addressed by other departments and agencies in support of the appropriate authority and the NCASP include legal affairs, through the justice department, foreign or external affairs, law enforcement, postal services, border control, customs and immigration, national armed forces and intelligence activity.

5.3.1.3 The following recommendations concern the composition of an NCASC:

- a) ministries or agencies represented on the committee should include, but are not necessarily limited to, the appropriate authority, security forces and services, the authority responsible for police functions, immigration, customs and other border control, air traffic service providers, postal services and external relations. On those occasions when an NCASC discusses matters related to preventive measures and procedures and other associated actions, the chairperson should be a senior official of the State's department or agency responsible for aviation, while a senior official of the State's department or agency responsible for planning and actions should act as chairperson during discussions of contingency plans and associated actions in response to an occurrence;

#### ***Chapter 6 – National Civil Aviation Security Programme***

6.1.1.7 National regulations should clearly identify those organizations or entities responsible for the various prescribed security functions. Because of the inevitable division of responsibility for aviation security, an effective security programme reflects the clearly defined, unambiguous responsibilities assigned to each organization or entity. Among such organizations are the appropriate authority, airport authorities and tenants, aircraft operators, law enforcement authorities, national armed forces, border control authorities, and air traffic service providers. Specific responsibilities should cover, for example, the obligation of aircraft and airport operators to develop and obtain approval for security programmes and security training programmes

6.1.3.1 Measures to respond to acts of unlawful interference should also be defined in an NCASP. Specific responsibilities and/or duties should be allocated to government departments, law enforcement agencies, national armed forces, air traffic service providers, aircraft operators, airport management and tenants, and should include

preparing contingency plans, issuing staff instructions, installing communications systems, and undertaking training in how to respond to an act of unlawful interference.

### ***Chapter 10 – Airport organization and programmes***

10.4.1.1 Various law enforcement authorities, including immigration officers and national, local and airport police, should have responsibilities with respect to:

- a) prevention and detection of crimes at civil aviation facilities;
- b) surveillance and patrol of all or some airport terminal areas and perimeters;
- c) surveillance and screening of arriving and departing passengers, and their baggage, who may pose a threat to civil aviation;
- d) emergency and contingency planning with the appropriate aviation and airport security authorities;
- e) command and control of the response to a major security incident or emergency at an airport such as hostage negotiation and rapid armed intervention;
- f) disposal of an explosive device;
- g) reporting on incidents of criminal conduct, confiscation of restricted articles, threats such as attempted unauthorized access to security restricted areas, etc.; and
- h) initial and recurrent training of appropriate police personnel in pertinent aviation security practices and procedures.

10.4.1.2 Law enforcement personnel assigned to aviation duties should be prepared to work closely with the appropriate authority and airport management, in accordance with the applicable regulations, the NCASP and ASP.

10.4.2.1 In accordance with the NCASP, national armed forces should be responsible for the following security related tasks:

- a) bomb detection and disposal services, armed intervention, patrol and other police functions at a civil airport facility, and the training of specialists;
- b) access control and other related functions at a civil airport facility if the armed forces are a joint tenant of the facility or if there is an adjacent military area;
- c) aviation security threat assessment and the dissemination of threat information; and
- d) contingency planning, in collaboration with the appropriate authority and airport management, in order to be prepared to assume command and control in a major security incident or emergency.

10.4.3.2 Border control duties with regard to aviation security issues should be clearly established in the NCASP, and ASPs, and the pertinent portions of these programmes should be provided to border control officials to ensure the effective implementation of the security measures described therein.

10.4.3.3 Border control officials assigned to airport duties should receive appropriate security awareness training as outlined in the NCASP, and should also be aware of the significance of certain types of information which may come to their notice during the execution of their duties.

10.4.3.4 Such officials are also expected to exchange security-related information with the appropriate authority, airport security officer and chief security officer.

### ***Chapter 17 – Crisis Management and response to acts of unlawful interference***

17.1.8 A single entity, designated by the State, should be assigned primary responsibility and authority to determine

the course of action to be taken when an aircraft subjected to unlawful interference is in flight or on the ground. This entity should coordinate all actions with the appropriate authority, the airport authority, the affected aircraft operator, the State of the Operator and the State of Registry of the affected aircraft, and any other entities, on or off the airport property, as may be deemed appropriate.

17.1.9 If different government entities are assigned responsibility for managing acts of unlawful interference taking place in flight or on the ground, clear and precise procedures should be established prior to an occurrence, to avoid confusion as to when responsibility passes from one entity to another during an act of unlawful interference.

— END —