

اىكاو



Doc 10118

الخطة العالمية لأمن الطيران

الطبعة الثانية – ٢٠٢٤



اعتمدها الأمين العام ونشرت بموجب سلطته

منظمة الطيران المدني الدولي

اىكاو



Doc 10118

الخطة العالمية لأمن الطيران

الطبعة الثانية – ٢٠٢٤

اعتمدها الأمين العام ونشرت بموجب سلطته

منظمة الطيران المدني الدولي

تتشر هذه الوثيقة في طبعات مستقلة

منظمة الطيران المدني الدولي

باللغات العربية والإسبانية والإنجليزية والروسية والصينية والفرنسية
999 Robert-Bourassa Boulevard, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7

للحصول على المعلومات المتعلقة بتقديم طلبات الشراء، والاطلاع على قائمة بأسماء
جميع وكلاء البيع وبائعي الكتب، يرجى زيارة الموقع الإلكتروني للإيكاو على الرابط www.icao.int.

الطبعة الأولى، ٢٠١٧

الطبعة الثانية، ٢٠٢٤

الوثيقة Doc 10118 – الخطة العالمية لأمن الطيران

رقم طلب الشراء 10118 (Order Number)

ISBN 978-92-9275-457-0

© ICAO 2024

جميع الحقوق محفوظة. لا يجوز استتساخ أي جزء من هذا المنشور أو تخزينه في نظام
لاسترجاع الوثائق أو تداوله في أي شكل أو بأي وسيلة، دون الحصول على إذن كتابي
مسبق من منظمة الطيران المدني الدولي.

رسالة الأمين العام للإيكاو

أثبتت الخطة العالمية لأمن الطيران (GASep) كونها أداة قيمة تسترشد بها الدول الأعضاء والجهات المعنية في القطاع لتحديد أولويات أمن الطيران. وقد نجحت الخطة في المساعدة على إرساء وتعديل السياسات والأولويات الوطنية لأمن الطيران، واستُوحيت منها خرائط الطريق والأطر العامة على المستوى الإقليمي، فضلاً عن كونها أداة فعالة للتوعية بأهمية الموضوع.

اعتُمدت الخطة في عام ٢٠١٧ على اعتبار أنها ستكون وثيقة حيةً سيجري تنقيحها بصفة دورية، ومع نشر الطبعة الثانية، لا تزال الخطة مواكبةً للواقع الحالي من حيث الاحتياجات والقدرات والموارد المتاحة للدول. وتراعي هذه الطبعة أيضاً التحديات التي فرضتها جائحة فيروس كورونا على الدول الأعضاء وعلى الإيكاو، فضلاً عن التطورات الأخيرة في مجال أمن الطيران.

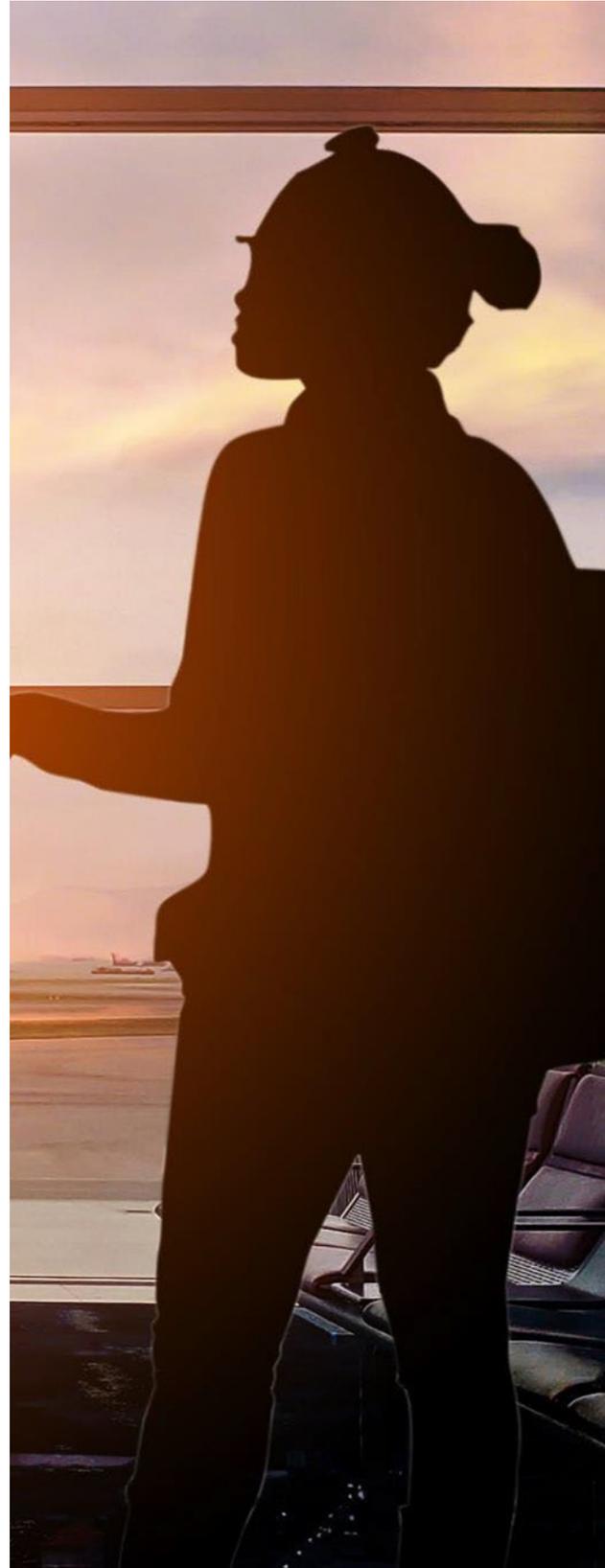
وتعتبر الطبعة الجديدة من الخطة عن تصميم جماعي لا يتزعزع على تعزيز أمن الطيران في جميع أنحاء العالم. كما تحثّ الدول والصناعة على التعبير وبقوة عن إرادة سياسية قاطعة لمواصلة التعاون من خلال الإيكاو، وتحقيق النتائج المنشودة على المستويات الوطنية والإقليمية والعالمية ضمناً لاستمرار التحسن المتواصل في مجال أمن الطيران.

خوان كارلوس سالاسار، الأمين العام للإيكاو



المحتويات

| | |
|-----|--|
| 9 | الموجز التنفيذي |
| 10 | لمحة عامة |
| 10 | المقدمة |
| 10 | استعمال هذه الوثيقة |
| 10 | مدى تنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران |
| 11 | سياق التهديدات والمخاطر |
| 11 | المبادئ التوجيهية |
| 12 | دور الإيكاو |
| 12 | دور الدول والصناعة |
| 13 | الهدف الطموح |
| 14 | المجالات ذات الأولوية العالمية |
| 16 | الأولوية العالمية الأولى: زيادة الوعي بالمخاطر والتصدي لها |
| 18 | الأولوية العالمية الثانية: إقامة وتقوية ثقافة أمنية فعالة |
| 20 | الأولوية العالمية الثالثة: تطوير وتعزيز دور العوامل البشرية |
| 22 | الأولوية العالمية الرابعة: تحسين الموارد التكنولوجية وتشجيع الابتكار |
| 24 | الأولوية العالمية الخامسة: تحسين الرقابة وضمان الجودة |
| 26 | الأولوية العالمية السادسة: زيادة التعاون والدعم |
| 28 | تبادل التجارب واستعراضها |
| A-1 | الملحق: النموذج المعد لتبادل التجارب وأفضل الممارسات |



الموجز التنفيذي



أعدت الطبعة الثانية من الخطة العالمية لأمن الطيران (GAScP) كوثيقة استراتيجية لتوجيه الدول والصناعة والإيكاو في جهودها الرامية إلى تعزيز أمن الطيران، وهي تُعيد التأكيد على الهدف الطموح المتمثل في إرساء واستدامة نظام عالمي قوي لأمن الطيران يركز على التنفيذ الكامل والفعال للقواعد القياسية للإيكاو في مجال أمن الطيران في جميع الدول الأعضاء. وسيجري تتبع التقدم المُحرز نحو تحقيق هذا الهدف من خلال الإبلاغ الذاتي الطوعي، من جهة، ونتائج البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر (USAP-CMA)، من جهة أخرى، اعتماداً على محطات رئيسية لتقييم التقدم المحرز عالمياً. والدول والصناعة مدعوة للاستفادة من هذه النتائج عند تحديد الأهداف الوطنية ووضع أي خارطة طريق تحقيقاً للهدف الطموح المشترك.

وسعيًا لتحقيق الهدف الطموح، تُسلط الخطة العالمية الضوء على مجالات الأولوية العالمية الستة التالية التي يمكن للدول والصناعة والجهات المعنية الأخرى تركيز جهودها عليها، والتي لها القدر نفسه من الأهمية: (١) زيادة الوعي بالمخاطر والتصدي لها؛ (٢) إقامة وتقوية ثقافة أمنية فعالة؛ (٣) تطوير وتعزيز دور العوامل البشرية؛ (٤) تحسين الموارد التكنولوجية وتشجيع الابتكار؛ (٥) تحسين الرقابة وضمان الجودة؛ (٦) زيادة التعاون والدعم.

وتجدر الإشارة إلى أن الطبعة الأولى من الخطة العالمية لأمن الطيران قد أُعدت لتحل مكان استراتيجية الإيكاو الشاملة لأمن الطيران (ICASS)، التي ظلت سارية على مدى فترتين ثلاثيتين منذ عام ٢٠١١. وفي سبتمبر ٢٠١٦ وعقب اعتماد مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة القرار رقم ٢٣٠٩ - الأخطار التي تهدد السلام والأمن الدوليين من جراء الأعمال الإرهابية: أمن الطيران، قرّرت الجمعية العمومية للإيكاو، في دورتها التاسعة والثلاثين، أنه ثمة حاجة إلى التسريع بإعداد الخطة العالمية لأمن الطيران بوصفها إطاراً عاماً لسياسات وبرامج أمن الطيران في المستقبل. فخرجت الطبعة الأولى من هذه الخطة في نوفمبر ٢٠١٧.

وبعد مرور خمس سنوات على نشر الطبعة الأولى، دعت الجمعية العمومية للإيكاو، في دورتها الحادية والأربعين في عام ٢٠٢٢، إلى مراجعة هذه الخطة مع مراعاة الدروس المستفادة في التنفيذ حتى الآن والتغييرات التي طرأت على صناعة الطيران منذ عام ٢٠١٧، بما في ذلك الخبرات المستقاة من جائحة فيروس كورونا.

الخطة وستقوم الأمانة العامة للإيكاو، بالتنسيق مع فريق خبراء أمن الطيران (AVSECP)، بمراجعة الخطة مرة كل ثلاث سنوات، مع مراعاة التطورات والتغييرات في بيئة أمن الطيران.

لمحة عامة

المقدمة

يؤدي النقل الجوي دوراً هاماً في الاقتصاد العالمي. ويساهم النقل الجوي الآمن في تعزيز القدرة على الربط في مجالات التجارة والسياحة وتوطيد الروابط السياسية والثقافية بين الدول. وبحسب إحصاءات الإيكاو، تعافى الطلب على السفر الجوي في عام ٢٠٢٣ وعاد إلى مستويات ما قبل الجائحة على معظم الطرق الرئيسية. ولا يزال نمو الشحن الجوي يتماشى مع الاتجاهات المُقدَّرة سابقاً والتي تُشير إلى نمو قوي على المدى الطويل. ومع زيادة الحركة الجوية المتوقعة، ثمة حاجة إلى بذل جهود متواصلة على الصعيد الدولي والإقليمي والوطني لتنظيم النمو بطريقة تتسم بالسلامة والأمن والكفاءة. ومن المعروف أن الطيران يشجع النمو الاقتصادي العالمي، وهو عامل حاسم الأهمية في التقدم الاقتصادي والتنمية في العديد من الدول. وللوقائع الأمنية آثارٌ متعدّدة على المسافرين، ولا سيما عندما تؤدي هذه الوقائع إلى إصاباتٍ وخسائرٍ في الأرواح. وهي تؤثر أيضاً على ثقة الركاب في السفر الجوي وتُعطل حركة السفر والتجارة. لذا فإن إرساء منظومة عالمية متينة لأمن الطيران يشكل قاعدةً حيويةً للتجارة والسياحة على الصعيد العالمي.

الخطة العالمية لأمن الطيران (GASep)

- وثيقة استراتيجية في متناول الدول الأعضاء والصناعة والإيكاو لتوجيه جهودها الرامية إلى تعزيز أمن الطيران؛
- تُعيد التأكيد على الهدف الطموح الشامل والمشارك لأمن الطيران؛
- تُسلط الضوء على ستة مجالات ذات أولوية عالمية قد تركز الدول والصناعة وجهات معنوية أخرى جهودها عليها، سعياً إلى تحقيق الهدف الطموح؛
- تُعطي أمثلة للإجراءات في كل مجال من مجالات الأولوية العالمية الستة لكافة الجهات المنتفعة المعنية للنظر فيها.

مدى تنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران

لمزيد من المعلومات حول حالة الخطة العالمية خلال الفترة ٢٠١٧-٢٠٢٢، وفقاً للمعلومات المقدمة عنها إلى الجمعية العمومية للإيكاو في دورتها الحادية والأربعين في عام ٢٠٢٢، يُرجى الرجوع إلى ورقة العمل A41-WP/4.

استعمال هذه الوثيقة

توفّر الخطة العالمية لأمن الطيران إطاراً لتوجيه عمل كافة الجهات المعنية في تعزيز أمن الطيران، كما توجّه المجتمع العالمي لأمن الطيران من خلال هدفها الطموح ومجالات الأولوية العالمية.

وتجدر الإشارة إلى أن الخطة ليست عبارة عن مجموعة من المتطلبات. وهي لا تتضمن تدابير مُحدّدة لأمن الطيران، سواءً كانت إلزاميةً أو غير ذلك، على غرار تلك الواردة في الملحق السابع عشر - أمن الطيران والمواد الإرشادية المرتبطة بهذا الموضوع

لمحة عامة

سياق التهديدات والمخاطر

يُعطى "بيان الإيكاو بشأن سياق المخاطر العالمية لأمن الطيران" (الوثيقة Doc 10108 - مقيّدة التوزيع) لمحةً عامةً عن المشهد الحالي للتهديدات التي يواجهها أمن الطيران العالمي، إلى جانب تقييمات عالمية للمخاطر عالية المستوى. وتشير الوثيقة Doc 10108 إلى أن الطيران المدني ظل لسنواتٍ عديدةً هدفاً جذاباً للمجرمين والإرهابيين لعدّة أسباب، ولا يزال هذا الوضع قائماً حتى اليوم، لا سيما في حالة الإرهابيين الذين يواصلون السعي إلى استغلال أوجه الضعف الحقيقية أو المتصورة في منظومة الطيران المدني الدولي. وقد أثبت الإرهابيون أنهم مبتكرون ومجددون، وقد يسعون إلى الاستفادة من مجموعةٍ واسعةٍ من أساليب العمل والأهداف، في ضوء توافر هذه الأهداف ونقاط ضعفها، واعتماداً على القدرات المتاحة والفرصة المتوقعة للنجاح. وفي حين أن التهديدات والمخاطر الفردية ستختلف من وقتٍ لآخر، ينبغي أن يبقى أمن الطيران من بين أولى أولويات الدول والمجتمع الدولي العالمي.

المبادئ التوجيهية

ضمان الاستخدام الشامل للخطة يشجع الإيكاو وجميع الدول الأعضاء فيها على التمسك بالمبادئ التالية:

- **عدم ترك أي بلد وراء الركب (NCLB):** دعم بناء القدرات الفعال (بما في ذلك التدريب والمساعدة) لضمان تنفيذ القواعد القياسية والتوصيات الدولية (SARPs) الخاصة بأمن الطيران على الصعيد العالمي بحيث تجني جميع الدول الفوائد الاجتماعية والاقتصادية الهامة للنقل الجوي المأمون والأمن والموثوق به؛
- **التنفيذ الفعال والامتثال للملحق السابع عشر.** تطبيق التدابير المناسبة لضمان نتائج مُتسقة، ووضع نظام قوي لضمان الجودة ومراقبة الأمن؛
- **الاستدامة.** استخدام تدابير متناسبة وواقعية على المدى الطويل ومُتسقة على النحو الواجب مع الهيئات في القطاعات الأخرى (مثل سلامة الطيران والملاحة الجوية والتسهيلات)؛
- **التعاون وتبادل المعلومات.** تعزيز التعاون وتبادل المعلومات بين الكيانات الوطنية وفيما بين الدول والجهات المعنية؛
- **ثقافة الأمن.** الحفاظ على ثقافة أمن قوية وفعالة في مجال الطيران، بحيث يشارك جميع الموظفين في قضايا الأمن ويتحملون مسؤوليتها ويظهرون مستوى عالٍ من الامتثال للتدابير الأمنية الوقائية؛
- **رأس المال البشري.** الاستثمار في موظفي أمن الطيران وإدراج مبادئ العوامل البشرية في السياسات على المستوى الوطني وفي الواقع التشغيلي. الحرص على توفير مهنيين مؤهلين وكفاء في مجال أمن الطيران لتشغيل فعالية وكفاءة نظام أمن الطيران وإدارة هذه النواحي واستدامتها؛
- **الابتكار.** تشجيع الدول على تيسير البحث والتطوير وتبادل السبل الجديدة والمبتكرة لتنفيذ السياسات والتدابير والتكنولوجيات الأمنية والدعوة إلى ذلك؛
- **تحديد المخاطر وفهمها وإدارتها.** تعزيز فهم مخاطر أمن الطيران واتخاذ الإجراءات المناسبة والفعالة للتخفيف من المخاطر المُحدّدة.

لمحة عامة



دور الإيكاو

تواصل الإيكاو إنكاء الوعي بالخطة وأهميتها كإطار استراتيجي لتعزيز أمن الطيران في جميع أنحاء العالم.

وستشمل هذه الجهود تحديد المجالات التي قد تحتاج فيها الدول إلى المساعدة لتحقيق الهدف الطموح للخطة من خلال التدريب على أمن الطيران والمساعدة في مجال بناء القدرات، وغير ذلك من الجهود ذات الصلة.

وتقوم الإيكاو أيضاً في الوقت الحاضر بتطوير أدوات وموارد للدول والجهات المعنية لدعم تنفيذ الملحق السابع عشر وتحسين أنظمتها الأمنية.

دور الدول والصناعة

للدول والصناعة على حدٍ سواء أدوارٌ هامةٌ تؤدّيها لتعزيز أمن الطيران من خلال إطار الخطة العالمية لأمن الطيران.

الدول

تقع على عاتق الدول المسؤولية الرئيسية لضمان تنفيذ القواعد القياسية والتوصيات الدولية الواردة في الملحق السابع عشر تنفيذاً كاملاً وفعالاً، والعمل على أن تعالج برامجها الوطنية لأمن الطيران المدني المخاطر المحتملة في منظومة الطيران بأكملها. وقد ترغب الدول في وضع خطط عمل وطنية أو تكييف الخطط القائمة للمساهمة في تحقيق الهدف الطموح للخطة العالمية لأمن الطيران.

الصناعة

تلعب الصناعة والجهات المعنية الأخرى دوراً حاسماً في إدخال التحسينات على أمن الطيران من خلال إطار الخطة العالمية، ويُمكنها التحلّي بقدرة هائلة للمساهمة في تحقيق الهدف الطموح من خلال أنشطة الأعمال الأساسية.

الهدف الطموح

يتطلّع الهدف الطموح إلى توحيد الإيكاو والدول والصناعة وتحفيزها وإلهامها في جهودها الرامية إلى زيادة تعزيز نظم أمن الطيران لديها. كما يهدف إلى تحديد وجهة ينصب عليها اهتمام عمل الإيكاو والدول والصناعة في مجال أمن الطيران. ويجري السعي إلى تحقيق هذا الهدف على المستوى العالمي، وهو هدف مشترك بين كافة الجهات المعنية، ويُعد هدفاً طموحاً ولكنه قابل للتّحقيق.

الهدف الطموح للخطة العالمية لأمن الطيران:

إنشاء وصون نظام عالمي قوي ومستدام لأمن الطيران يركز على التنفيذ الكامل والفعال لقواعد الإيكاو لأمن الطيران في جميع الدول الأعضاء.

ولجميع الدول والجهات المعنية دور تّؤدّيه لمعالجة مواطن الضعف داخل شبكة الطيران وتحقيق الهدف الطموح في أقرب وقتٍ ممكن. وسيتمّ تتبع التقدم المحرز نحو الهدف الطموح بشكل متواصل بهدف تحقيق تحسّن إيجابي في التنفيذ الفعال للقواعد القياسية للإيكاو في مجال أمن الطيران كل عام. وتُعتبر المحطات الرئيسية العالمية المُحددة¹ للأعوام ٢٠٢٧ و ٢٠٣٠ و ٢٠٣٣ نقاطاً مرجعية يقوم المجتمع العالمي على أساسها بتقييم التقدم المحرز واتخاذ الإجراءات اللازمة لضمان أن يكون تحقيق الهدف الطموح على مساره الصحيح.

المحطات الرئيسية في الخطة العالمية لأمن الطيران

بحلول عام ٢٠٢٧، ٦٥٪ من الدول تصل إلى نسبة ٧٥٪ من التنفيذ الفعّال أو تتجاوزها

بحلول عام ٢٠٣٠، ٨٠٪ من الدول تصل إلى نسبة ٧٥٪ من التنفيذ الفعّال أو تتجاوزها

بحلول عام ٢٠٣٣، ١٠٠٪ من الدول تصل إلى نسبة ٧٥٪ من التنفيذ الفعّال أو تتجاوزها

¹ تُشير المحطات الرئيسية العالمية إلى تواريخ أساسية مُحددة تُساعد الدول على قياس التقدم المحرز نحو تحقيق الهدف الطموح العالمي. ولا تفرض هذه المحطات أي واجبات أو التزامات مُحددة و/أو إضافية على الدول الأعضاء.

المجالات ذات الأولوية العالمية

تُسلط الخطة العالمية لأمن الطيران الضوء على ستة مجالات ذات أولوية عالمية يمكن للدول والصناعة والجهات المعنية الأخرى أن تركز جهودها عليها سعياً إلى تحقيق الهدف الطموح. خمسة مجالات منها مستنبطة من النتائج الأساسية للخطة (راجع الطبعة الأولى من الخطة العالمية)، حيث اعتبرت هذه المجالات لا تزال ذات مواكبة للواقع ومهمة، مع إضافة بندٍ جديدٍ - وهو المجال الثالث ذو الأولوية: تطوير وتعزيز دور العوامل البشرية - لتلبية الطلب الذي تقدمت به الجمعية العمومية للإيكاو في دورتها الحادية والأربعين للتشديد بشكل أكبر على العوامل البشرية في الخطة العالمية. ومن شأن الاستثمار في هذه المجالات ذات الأولوية أن يساعد الدول في تنفيذها للقواعد القياسية للإيكاو في مجال أمن الطيران.



المجالات ذات الأولوية العالمية



الأولوية العالمية الأولى: زيادة الوعي بالمخاطر والتصدي لها. إعداد سياسات واتخاذ تدابير تكون فعالة ومتناسبة ومستدامة من خلال تحديد المخاطر وفهمها وإدارتها كعنصر أساسي. ويساهم استخدام تقييمات المخاطر في ضمان توجيه الجهود إلى المجالات الصحيحة، حيث يمكن أن يكون لها الأثر الأكبر وحيث يُمكن استباق المخاطر الناشئة.



الأولوية العالمية الثانية: إقامة وتقوية ثقافة أمنية فعالة. الإعراب عن التقدير للسلوكيات الأمنية الإيجابية في صفوف الموظفين. إنَّ الأمن مسؤولية الجميع. ويُنظر إلى الأمن على أنه قيمة أساسية، حيث يفكر جميع الموظفين ويتصرفون بطرق أكثر وعياً بالأمن.



الأولوية العالمية الثالثة: تطوير وتعزيز دور العوامل البشرية. الاستثمار في البشر. استيعاب مبادئ العوامل البشرية في سياسات أمن الطيران والتدابير التشغيلية. تحديد أدوار أمن الطيران، بما في ذلك المهارات والكفاءات المطلوبة واللازمة، باعتبارها مهن تخصصية، وهو أمر ضروري لضمان الأداء الفعال واستدامة الطيران المدني.



الأولوية العالمية الرابعة: تحسين الموارد التكنولوجية وتشجيع الابتكار. تعزيز وتطبيق الحلول التكنولوجية والتقنيات المبتكرة التي يمكن أن توفر الأدوات اللازمة لتعزيز فعالية أمن الطيران مع ضمان الكفاءة التشغيلية واستيعاب مبادئ العوامل البشرية



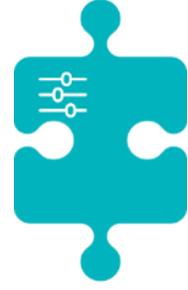
الأولوية العالمية الخامسة: تحسين الرقابة وضمان الجودة. وضع عمليات فعالة لضمان الجودة والمراقبة على الصعيد العالمي والوطني والمحلي، وهي عمليات حاسمة لضمان إرساء أمن الطيران على نحو مُستدام وفعال.



الأولوية العالمية السادسة: زيادة التعاون والدعم. الحرص على التكامل بين آليات التعاون الفعال وبناء القدرات بين الدول وداخلها، بما في ذلك الجهات المعنية والصناعة، للسماح بتحقيق النتائج الأمنية الرئيسية بشكل أكثر فعالية وكفاءة.

الأولوية العالمية الأولى

زيادة الوعي بالمخاطر والتصدي لها



إعداد سياسات واتخاذ تدابير تكون فعالة ومتناسبة ومستدامة من خلال تحديد المخاطر وفهمها وإدارتها كعنصر أساسي. ويساهم استخدام تقييمات المخاطر في ضمان توجيه الجهود إلى المجالات الصحيحة، حيث يمكن أن يكون لها الأثر الأكبر وحيث يُمكن استباق المخاطر الناشئة.

السياق:

ظل الطيران المدني لسنواتٍ عديدةٍ هدفاً جذاباً للمجرمين والإرهابيين، ولا يزال الوضع قائماً حتى اليوم، لا سيما في حالة الإرهابيين الذين يواصلون السعي إلى استغلال أوجه الضعف الحقيقية أو المتصورة في منظومة الطيران المدني الدولي. وإثر وقوع اعتداءات إرهابية ناجحة ومجرد الشروع في ارتكابها، تُوضع تدابير أمنية وتُعزّز لمنع تكرار وقوع هجمات مماثلة. وبالإضافة إلى تدابير أمن الطيران التفاعلية، وُضعت أيضاً تدابير أمنية استباقية قائمة على المخاطر وأدرجت في الملحق السابع عشر.

ما يُمكن للدول فعله

- ١- الحرص على وجود إطار عمل مُحدّث ومنهجية واضحة لإدارة المخاطر. وعلى وجه الخصوص، التأكيد على إجراء تقييمات وطنية للمخاطر وتقييمات خاصة بالمواقع وإرسال النتائج والمعلومات ذات الصلة إلى من يحتاجون إليها.
- ٢- ضمان إبلاغ الإيكاو في الوقت المناسب عن أفعال التدخل غير المشروع لتسهيل الجهود المبذولة لجمع المعلومات وتحليل الاتجاهات التي تؤثر على أمن الطيران.
- ٣- التأكد من أن أولئك الذين يجرون تقييمات المخاطر مدربون بشكل مناسب ومزوّدون بالأدوات اللازمة لإجراء التقييمات.
- ٤- عند إجراء تقييمات وطنية للمخاطر، ينبغي للدول أن تأخذ في الاعتبار الوثيقة Doc 10108 - مُعيّدة التوزيع وأن تضمن منظوراً شاملاً للطيران وتقييمات مناسبة للأثر.
- ٥- مواءمة العناصر المعنية في برامجها الوطنية لسلامة أمن الطيران، حسب الضرورة والاقتضاء، استناداً إلى تقييمات المخاطر الوطنية.
- ٦- مراجعة ترتيبات الكشف الأمني والضوابط الأمنية في ضوء تقييمات المخاطر وتعديلها، مع مراعاة الإرشادات المتاحة وحسب الضرورة، بناءً على الاحتياجات التشغيلية، والحرص على أن يكون لدى المسؤولين عن تنفيذ ضوابط أمنية مُحدّدة، مثل الكشف الأمني، مستوى عالٍ من الوعي بالتهديدات والمخاطر التي تواجه الطيران، ولا سيما فيما يتعلق بالتهديدات الداخلية.
- ٧- إنشاء وتنفيذ إطار شامل لإدارة المخاطر الإلكترونية للتصدي للتهديدات والمخاطر الإلكترونية بشكل وافٍ في كافة مجالات الطيران المدني.
- ٨- تطوير سُبُل الاتصال والتعاون مع الوكالات المسؤولة عن تحديد التهديدات والمواظبة على تحديثها وتعزيزها لضمان إتاحة أحدث المعلومات عن التهديدات لأولئك الذين يقومون بتقييمات المخاطر.

التحديات

- ١- التهديدات الناشئة والمتطورة بما في ذلك على سبيل المثال لا الحصر تلك المرتبطة بالأمن الإلكتروني ونظم الطائرات غير المأهولة (UAS) والمخاطر الناشئة عن مناطق النزاع.
- ٢- عدم إبلاغ الدول الأعضاء الإيكاو بمعلومات كافية عن أعمال التدخل غير المشروع و/أو عدم الإبلاغ عنها كلياً و/أو التأخير في الإبلاغ عنها، مما يُعَوّض جهود الإيكاو في جمع المعلومات وتحليل الاتجاهات التي تؤثر على أمن الطيران.
- ٣- القدرة المحدودة لإجراء تقييمات للتهديدات والمخاطر.
- ٤- عدم وجود آليات للتعاون بين أوساط مكافحة الإرهاب وأمن الطيران أو وجود قصور في مثل هذه الآليات.



الأولوية العالمية الأولى

زيادة الوعي بالمخاطر والتصدي لها

موارد الإيكاو*

- بيان الإيكاو بشأن سياق المخاطر العالمية في مجال أمن الطيران (الوثيقة Doc 10108 – مُعيّدة التوزيع)
 - اعتبارات الإيكاو العالمية بشأن المخاطر الإلكترونية (مرتقبة في عام ٢٠٢٤)
 - دليل تقييم المخاطر لعمليات الطائرات المدنية فوق مناطق النزاع أو بالقرب منها (الوثيقة Doc 10084)
 - حلقة عمل الإيكاو بشأن إدارة المخاطر
 - مشروع نماذج تقييم التهديدات المشترك بين مكتب الأمم المتحدة لمكافحة الإرهاب (UNOCT) والإيكاو
 - دليل الإيكاو لأمن الطيران (الوثيقة Doc 8973 – مُعيّدة التوزيع)
 - دليل الإيكاو لمراقبة أمن الطيران – إنشاء وإدارة جهاز الدولة لمراقبة أمن الطيران (الوثيقة Doc 10047)
- * لا تقتصر على موارد الإيكاو حيث يُمكن استخدام مواد أخرى أيضاً

كيف يُمكن للإيكاو المساعدة؟

- تعريف الدول بالوثيقة Doc 10108 – مُعيّدة التوزيع وبسبل الاطلاع عليها.
- التشجيع على استخدام شبكة جهات الاتصال في مجال أمن الطيران التي أنشأتها الإيكاو لتبادل المعلومات.
- مواصلة عقد حلقات عمل لإدارة المخاطر.
- الاحتفاظ ببيانات مُحدّثة عن أفعال التدخل غير المشروع وإجراء تحليل للاتجاهات، إلى جانب تشجيع الدول الأعضاء على الإبلاغ بشكل روتيني عن أفعال التدخل غير المشروع.
- إنكاء الوعي إزاء الحاجة إلى إقامة تعاون مُتسق بين الأوساط المعنية بالاستخبارات وأمن الطيران.
- اعتماد نهج أفضل قائم على المخاطر لتحديد الأولويات وتنسيق برنامج عمل الإيكاو في مجال أمن الطيران.

الأولوية العالمية الثانية

إقامة وتقوية ثقافة أمنية فعالة



الإعراب عن التقدير للسلوكيات الأمنية الإيجابية في صفوف الموظفين. إنَّ الأمن مسؤولية الجميع. ويُنظر إلى الأمن على أنه قيمة أساسية، حيث يفكر جميع الموظفين ويتصرفون بطرق أكثر وعياً بالأمن.

السياق:

لا يزال تعزيز ثقافة الأمن والقدرات البشرية أمراً هاماً نظراً للتهديدات السريعة التطور التي يتعرّض قطاع الطيران لها. ويمثل العنصر البشري حط الدفاع الأول والأفضل عندما يتعلق الأمر بالتصرّف بطريقة واعية أمنياً وتعزيز السلوكيات الأمنية الفعّالة. كذلك فإن إرساء ثقافة أمنية إيجابية من شأنه أن يساعد الموظفين على القيام بدور أمني حاسم في حماية قطاع الطيران المدني. كما أنه يساعد على اكتشاف التهديدات الداخلية والخارجية التي يمكن أن تؤدي إلى وفيات وإصابات، بالإضافة إلى الأضرار التشغيلية أو المالية أو تلك المتعلقة بالسمعة، وردع مثل هذه التهديدات وتحسين طرق الإبلاغ عنها.

ما يُمكن للدول فعله؟

- ١- الحصول على تأييد رفيع المستوى (مثلاً على مستوى المدير العام/الرئيس التنفيذي) للسياسات والإجراءات التي تُحدّد ثقافة الأمن ومواصفات الأمن الفعال.
- ٢- تطوير استراتيجيات التواصل لإنكاء وعي الجمهور إزاء أمن الطيران وأهمية الامتثال للتدابير الأمنية.
- ٣- إدراج ثقافة الأمن والوعي بالتهديدات في برامج التدريب المحلية والوطنية.
- ٤- تضمين عمليات مراقبة الجودة وضمانها أحكاماً لرصد التنفيذ الفعال لثقافة أمنية قوية.
- ٥- تشجيع الموظفين والجمهور العام على الإبلاغ عن الشواغل والقضايا المتعلقة بأمن الطيران من دون التخوّف من التداعيات السلبية.
- ٦- تنظيم وتنفيذ برامج وحملات توعية إزاء أمن الطيران والأمن الإلكتروني في مجال الطيران التي تُعزّز بشكلٍ فعّال ثقافة الأمن التعاونية والإيجابية فيما بين الجهات المعنية.

التحديات

- ١- مشاركة الموظفين، على جميع المستويات، من الإدارة إلى الخطوط الأمامية التشغيلية.
- ٢- إنشاء بنية تحتية تنظيمية ترسّخ الممارسات الأمنية ونُعطّيها الأولوية في العمليات اليومية، مع اعتبار الأمن "مسؤولية الجميع" وقيمة عمل أساسية.
- ٣- القدرة على خلق الإرادة السياسية أو التنظيمية و/أو تلقّي الالتزامات المالية.



الأولوية العالميّة الثانية

إقامة وتقوية ثقافة أمنية فعالة

موارد الإيكاو*

موارد الإيكاو وموادها الإرشادية حول ثقافة الأمن والمتاحة على [الموقع الإلكتروني لثقافة الأمن](#):

- مجموعة أدوات الإيكاو بشأن تعزيز ثقافة الأمن
- الحزمة التمهيدية لحملة الإيكاو بشأن ثقافة الأمن
- حلقة عمل الإيكاو بشأن ثقافة الأمن
- مجموعة أدوات الإيكاو للتهديدات الداخلية
- كتيب الإيكاو: إدارة المخاطر الداخلية
- حلقة عمل الإيكاو بشأن المخاطر الداخلية
- دليل الإيكاو للتدريب على أمن الطيران (الوثيقة Doc 10207) (المتوقع إصداره عام ٢٠٢٤)
- ثقافة الأمن في الإيكاو: بطاقات المناقشة وموارد يمكن تطويعها حسب الحاجة وأفلام ومجموعة أدوات تدريبية إلكترونية
- ثقافة الأمن الإلكتروني في الطيران المدني

* لا تقتصر على موارد الإيكاو حيث يُمكن استخدام مواد أخرى أيضاً

كيف يُمكن للإيكاو المساعدة؟

- تحديث موقع الإيكاو لثقافة الأمن بإضافة أحدث الأدوات والمواد وإتاحتها لجميع الجهات المعنية.
- توفير التدريب وأنشطة المساعدة وورش العمل حول ثقافة الأمن.
- عقد اجتماعات وحلقات دراسية ومؤتمرات عن هذا الموضوع في الأقاليم وفي مقر المنظمة.
- مواصلة تعزيز أهمية ثقافة الأمن في جميع اجتماعات الإيكاو الرفيعة المستوى.

الأولوية العالمية الثالثة

تطوير وتعزيز دور العوامل البشرية

الاستثمار في البشر. استيعاب مبادئ العوامل البشرية في سياسات أمن الطيران والتدابير التشغيلية. تحديد أدوار أمن الطيران، بما في ذلك المهارات والكفاءات المطلوبة واللازمة، باعتبارها مهن تخصصية، وهو أمر ضروري لضمان الأداء الفعال واستدامة الطيران المدني.



السياق:

العنصر البشري أمر بالغ الأهمية لضمان السلامة والأمن لمنظومة الطيران. وينبغي فهم العوامل البشرية وأثرها على أداء القوى العاملة في مجال أمن الطيران فهماً أفضل، مع وضع سياسات أمنية مُحَدَّدة ومُوثَّقة، تُحَدِّد تَوَقَّعات الهيئة ومتطلباتها فيما يخص الموظفين وأداءهم (الذي قد يتأثر بقدراتهم والمعدات التي يستخدمونها والبيئات التي يعملون فيها). وثمة حاجة إلى بذل جهود متضافرة للتعرف إلى متطلبات القوى العاملة الناشئة والعقبات التي تعترضهم وإيجاد حلول تدعم الموظفين، مع جعل الوظائف في مجال أمن الطيران خياراً مهنيّاً جذاباً، وهو أمر ضروري لضمان استدامة الطيران المدني.

ما يُمكن للدول فعله؟

- ١- تقييم أثر العوامل البشرية في مكان العمل وقياس مستوى نضوج بيانات العمل لتحديد المجالات التي تتطلب إحراز التقدّم فيها.
- ٢- دعم حماس وأداء الموظفين وتسهيل الأمر عليهم "للقيام بالتصرف الصحيح" من منظور أمن الطيران، مثل الإبلاغ عن شواغل الأمن وإظهار سلوكيات أمنية إيجابية.
- ٣- إعداد وتطوير واستيعاب مبادئ العوامل البشرية في السياسات على المستوى الوطني وفي الواقع التشغيلي حرصاً على أن يكون لدى كبار المديرين إلمام مناسب بالعوامل البشرية لاتخاذ القرارات.
- ٤- تقييم الدور الذي تلعبه العوامل البشرية في وظائف أمن الطيران من أجل إضفاء الطابع المهني على القوى العاملة والحفاظ على الأداء الأمثل.
- ٥- ضمان توظيف واستبقاء عدد كاف من المهنيين المؤهلين والأكفاء في مجال أمن الطيران لتشغيل منظومة أمن الطيران وإدارتها وتحديثها وتحسين فعاليتها وكفاءتها.

التحديات

- ١- ممارسات العمل الحالية، مثل الأجور المتدنية وظروف العمل الصعبة والعقود غير الآمنة، التي تؤدي إلى ثقافة أمنية واهية وافتقار الموظفين إلى الحماسة في العمل.
- ٢- قدرات الموظفين وحدود إمكانياتهم فيما يخص الاستخدام المتزايد لمعدات الأمن والتكنولوجيات الجديدة، مما يتطلب الاستثمار المستمر في الأفراد وهو ما يتأخر كثيراً في معظم الأحيان.
- ٣- تعيين موظفين يتمتعون بالكفاءة المطلوبة ووضع الحد الأدنى لمعايير الكفاءة بالنسبة لوظائف أمن الطيران في المستقبل.
- ٤- التصورات العامة السلبية عن أمن الطيران في أوساط صناعة النقل الجوي التي تؤثر على الإقبال على أمن الطيران كخيار مهني.



الأولوية العالميّة الثالثة

تطوير وتعزيز دور العوامل البشرية

كيف يُمكن للإيكاو المساعدة؟

- تعزيز التركيز القوي على العوامل البشرية والأداء البشري وإضفاء الطابع المهني على القوى العاملة في مجال أمن الطيران.
- تعزيز أهمية وجود ثقافة أمنية قوية وفعالة (انظر الأولوية العالمية الثانية).
- تعزيز الأدوار في مجال أمن الطيران كمهنة تخصصية تستحق الاعتراف بالمهارات والكفاءات المطلوبة فيها.
- تضمين برنامج الإيكاو للجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران إجراءات ومبادرات مُحدّدة تكفل توافر عددٍ كافٍ من المهنيين المؤهلين والأكفاء في مجال أمن الطيران لتشغيل منظومة أمن الطيران وإدارتها وتحديثها وتحسين فعاليتها وكفاءتها.
- فعاليات وأنشطة التوعية.
- النظر في كيفية تكييف المواد الإرشادية والأدبيات الخاصة بالعوامل البشرية الحالية للإيكاو أو استخدامها في مجال أمن الطيران.

موارد الإيكاو*

- موارد الإيكاو بشأن العوامل البشرية متوفّرة على [موقع ثقافة الأمن](#)، بما في ذلك:
 - مجموعة الإيكاو التمهيدية بشأن العوامل البشرية والأداء البشري - تعزيز ثقافة الأمن في مجال أمن الطيران
 - دليل الجهات التنظيمية في مجال الأداء البشري (الوثيقة Doc 10151)
 - فيديو حول الأداء البشري على [تلفزيون الإيكاو](#)
 - ورشة عمل الإيكاو بشأن العوامل البشرية (من المتوقع عقدها عام ٢٠٢٥)
 - دليل الإيكاو للتدريب على أمن الطيران (الوثيقة Doc 10207) (المتوقع إصداره عام ٢٠٢٤)
- * لا تقتصر على موارد الإيكاو حيث يُمكن استخدام مواد أخرى أيضاً

الأولوية العالمية الرابعة

تحسين الموارد التكنولوجية وتشجيع الابتكار

تعزيز وتطبيق الحلول التكنولوجية والتقنيات المبتكرة الأفضل التي يمكن أن توفر الأدوات اللازمة لتعزيز فعالية أمن الطيران مع ضمان الكفاءة التشغيلية واستيعاب مبادئ العوامل البشرية.



السياق:

يُعتبر الابتكار أساسياً لتلبية توقعات المستقبل فيما يخص أمن الطيران والسفر الجوي ككل، ويمكن أن يأتي على شكل تكنولوجيات جديدة أو تحسين جميع عناصر أنظمة أمن الطيران الحالية، بما في ذلك دمج التكنولوجيا والعمليات والعوامل البشرية والسياسات والتنظيم والرقابة. وينبغي للدول أن تتبنى هذا النهج إزاء الابتكار كاستراتيجية مشتركة لتحقيق قدر أكبر من الفعالية والكفاءة والاستدامة استجابة للتهديدات الجديدة والمتطورة لأمن الطيران.

ويجب مراعاة الأمن الإلكتروني على النحو الواجب عند إدخال تكنولوجيات جديدة حتى لا تؤدي هذه الممارسات إلى مواطن ضعف جديدة في منظومة أمن الطيران المدني.

ما يُمكن للدول فعله؟

- ١- تشجيع ودعم أنشطة البحث والتطوير من خلال التجارب والاختبارات للعمليات والمعدات الجديدة.
- ٢- تعزيز ثقافة الابتكار وطرق التفكير الجديدة.
- ٣- تنظيم ودعم فعاليات ومسابقات الابتكار وتشجيع الشركات الناشئة والشركات ذات الريادة في الأعمال على المشاركة.
- ٤- القيام بأنشطة التوعية بالتعاون مع الصناعة لتعزيز استخدام التكنولوجيات المناسبة، بما في ذلك اعتبارات العوامل البشرية.
- ٥- ربط أنشطة البحث والتطوير بمخاطر مُحَدَّدة وخاصة بمجال الطيران.
- ٦- تشجيع تطبيق التعلم الآلي والذكاء الاصطناعي لتسريع عملية تطوير الخوارزميات من جانب مصنعي المعدات الأصلية (OEM).
- ٧- التشجيع على الموازنة بين العناصر الأساسية في البنى التحتية المفتوحة المصدر لتعزيز النهج الابتكارية وضمان التوحيد القياسي وقابلية التشغيل البيئي لتسريع توفير الحلول المُحسَّنة من جانب الأطراف الخارجية.

التحديات

- ١- عدم كفاية الموارد التكنولوجية و/أو المعدات المتطورة.
- ٢- عدم وجود إجراءات لوضع القواعد القياسية للمعدات الأمنية وصعوبة اختبار المعدات واعتمادها.
- ٣- العجز في أطر العمل بما يحول دون تطوير التقنيات والتكنولوجيات المبتكرة واختبارها وتجربتها في بيئة تشغيلية واقعية.
- ٤- استحداث الأمن الإلكتروني للطيران كجزء أساسي من عملية تحديث الأنظمة أو إدخال تكنولوجيات جديدة عبر استخدام إطار قوي وشامل لإدارة المخاطر الإلكترونية.



الأولوية العالمية الرابعة

تحسين الموارد التكنولوجية وتشجيع الابتكار

موارد الإيكاو*

- موسوعة أمن الطيران
- دليل الإيكاو لأمن الطيران (الوثيقة 8973 Doc –
مُقيِّدة التوزيع)
- دورات الإيكاو التدريبية في مجال الأمن
الإلكتروني للطيران
- تدريب الإيكاو على التكنولوجيا: موجز الدورات
التدريبية ونبذة عن أجزائها وهيكلها التنظيمي
- دليل الإيكاو للتدريب على أمن الطيران (الوثيقة
10207 Doc) (المتوقع إصداره في عام ٢٠٢٤)
- * لا تقتصر على موارد الإيكاو حيث يُمكن استخدام مواد
أخرى أيضاً

كيف يُمكن للإيكاو المساعدة؟

- تحديث موسوعة أمن الطيران (AVSECPaedia) من خلال:
 - تشجيع الدول على الاشتراك في المنصة والمشاركة بنشاط في
تحديث محتواها؛
 - ضمان توافر الإرشادات التشغيلية بشأن التقنيات المبتكرة على
موسوعة أمن الطيران؛
 - ضمان التحسين المستمر لموسوعة أمن الطيران؛
 - التشجيع على استخدام موسوعة أمن الطيران؛
- النشر المنتظم للإرشادات التشغيلية بشأن استخدام التكنولوجيا
والتقنيات المبتكرة؛
- تيسير وتعزيز تبادل المعلومات بين الدول والصناعة بشأن التقنيات
والتكنولوجيا المبتكرة؛
- المواظبة على تنظيم فعاليات للتكنولوجيا والابتكار.

الأولوية العالمية الخامسة

تحسين الرقابة وضمان الجودة

وضع عمليات فعّالة لضمان الجودة والمراقبة على الصعيد العالمي والوطني والمحلي، وهي عمليات حاسمة لإرساء أمن طيران على نحو مُستدام وفعّال.



السياق:

ومن أوجه القصور الشائعة أن العديد من الدول لا توفر رقابة فعّالة على جميع أنشطة أمن الطيران لديها لضمان التنفيذ الفعّال لما يلي:

- القواعد القياسية الواردة في الملحق السابع عشر - أمن الطيران؛
- القواعد القياسية المتعلقة بالأمن الواردة في الملحق التاسع - التسهيلات؛
- المتطلبات الوطنية لأمن الطيران.

وهذه مسؤولية أساسية تقع على عاتق جميع الدول الأعضاء في الإيكاو، وهي بالغة الأهمية لتحقيق الهدف المشترك المتمثل في إقامة شبكة طيران عالمية آمنة.

ما يُمكن للدول فعله؟

- 1- تزويد السلطة المختصة بأمن الطيران بما يكفي من سلطات الإنفاذ والموارد المالية والبشرية لتمكينها من اجتذاب وتوظيف واستبقاء الكوادر الفنية المؤهلة والمدربة وذات الخبرة من موظفي أمن الطيران والمنسقين الوطنيين والمفتشين الوطنيين للقيام بالرقابة وضمان الامتثال.
- 2- تطوير العمليات والإجراءات اللازمة للقيام بأنشطة مراقبة جودة أمن الطيران وتنسيق الجهود بين الجهات المعنية داخل الدولة.
- 3- إعداد أفضل الممارسات بشأن القيام بأنشطة مراقبة الجودة وتنسيق الجهود بين الدول والجهات المعنية بشأن أنشطة التدقيق واستعراض النظراء حسب الاقتضاء.
- 4- وضع إطار للعمل مع الدول والصناعات الأخرى لسد الثغرات وتنفيذ تدابير الاستجابة المستدامة.
- 5- تحليل البيانات الوطنية لمراقبة الجودة لتحديد المشكلات المتكررة في التنفيذ والتي تتطلب الانتباه، بما في ذلك تحديد أسباب وأنماط عدم الامتثال والتحقّق من تنفيذ الإجراءات التصحيحية واستدامتها.
- 6- وضع وتنفيذ خطط عمل تصحيحية لضمان تصحيح أوجه القصور والثغرات ونقاط الضعف المحددة في الوقت المناسب.
- 7- تعزيز مستوى التدريب والتوجيه بشأن ضمان الجودة.
- 8- إشراك كبار واضعي السياسات وصانعي القرار وإطلاعهم على مخاطر أمن الطيران وتزويدهم بالمعلومات عن دورهم ومسؤوليتهم في إنشاء وتنفيذ نظم قوية للرقابة وضمان الجودة.

التحديات

- 1- عدم كفاية الموارد والتدريب ومراقبة الجودة وسلطات الإنفاذ التي تؤدي إلى مشكلات في التنفيذ على مستوى كل دولة على حدة.
- 2- عمليات وإجراءات الرقابة غير الفعّالة.
- 3- عدم حرص الدول دائماً على الاستعانة بالمواد التدريبية المتاحة أو التعريف بها أو تكيفها أو تحديثها حسب الحاجة.
- 4- الافتقار إلى الإرادة السياسية و/أو الالتزام المالي إزاء أمن الطيران.
- 5- عدم إيلاء الأولوية أو الأهمية لأمن الطيران.



الأولوية العالمية الخامسة

تحسين الرقابة وضمان الجودة

موارد الإيكاو*

- دليل الإيكاو للبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر (الوثيقة 9807 Doc)
 - دليل الإيكاو لمراقبة أمن الطيران - إنشاء وإدارة جهاز الدولة لمراقبة أمن الطيران (الوثيقة 10047 Doc)
 - دورة الإيكاو لمدققي أمن الطيران
 - دليل الإيكاو لأمن الطيران (الوثيقة 8973 Doc - مقيدة التوزيع)
 - مجموعات التدريب وحلقات العمل التي نظمتها الإيكاو بشأن أمن الطيران (مثل المفتشين الوطنيين لأمن الطيران وورشات عمل البرنامج الوطني لمراقبة جودة الطيران المدني، إلخ.)
 - دورة الإيكاو لمراقبة الأمن الإلكتروني للطيران
- * لا تقتصر على موارد الإيكاو حيث يُمكن استخدام مواد أخرى أيضاً

كيف يُمكن للإيكاو المساعدة؟

- مراجعة المواد الإرشادية وتحديثها بانتظام لمساعدة الدول على تقييم فعالية نظمها الرقابية.
- استعراض تقرير البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر (USAP-CMA) مع السلطة المختصة في الدولة بعد انتهاء أعمال التدقيق لتحديد الثغرات في مراقبة الجودة حيث تُظهر نتائج التدقيق الحاجة إلى المساعدة.
- مساعدة الدول على إعداد برامجها الوطنية لمراقبة الجودة، حسب الاقتضاء.
- رصد واستعراض خطط العمل التصحيحية للدول وتنفيذها.
- عقد حلقات عمل منتظمة بشأن الكفاءة والمواثمة لضمان أن يصل جميع المدققين في إطار البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران إلى المستوى المطلوب من الكفاءات وأن يكونوا على دراية تامة بالقواعد القياسية والتوصيات الدولية والمواد الإرشادية.
- إشراك كبار واضعي السياسات وصانعي القرار في الدول الأعضاء لتيسير إنشاء نظام قوي للرقابة وضمان الجودة في كل دولة.

الأولوية العالمية السادسة

زيادة التعاون والدعم



الحرص على التكامل بين آليات التعاون الفعال وبناء القدرات بين الدول وداخلها، بما في ذلك الجهات المعنية والصناعة، للسماح بتحقيق النتائج الأمنية الرئيسية بشكل أكثر فعالية وكفاءة.

السياق:

التعاون الدولي ضروري وحاسم لتعزيز أمن الطيران، لا سيما بالنظر إلى الطبيعة المعقدة والعبارة للحدود للتهديدات التي يتعرّض لها الطيران المدني الدولي. كما أن بناء القدرات على نحو فعال (بما في ذلك تبادل المعلومات عن البرامج الوطنية لأمن الطيران المدني وبرامج التدريب وبرنامج مراقبة الجودة وتوفير التدريب والمساعدة في مجال أمن الطيران المدني، وما إلى ذلك) يُمكن أن يدعم أيضاً وجود شبكة طيران آمنة وأن يُزوّد الدول بالمعارف والقدرات والمهارات والكفاءات الدائمة للتخفيف من حدة التهديدات والحوادث دون أن يفقد موظفوها المختصون بأمن الطيران حماسهم في العمل.

| التحديات | ما يُمكن للدول فعله؟ |
|---|--|
| ١- قد تكون بعض الهيئات عازفة عن المشاركة في التدريب وتبادل المعلومات ونقل المعرفة. | ١- تبادل المعرفة بشأن متطلبات أمن الطيران وتدبيره وعملياته وإجراءاته وتكنولوجيات أمن الطيران، حسب الاقتضاء. |
| ٢- الحرص على أن تكون الهيئات المختصة على دراية بالمواد الإرشادية ومواد المساعدة المُتاحة لها عن طريق الدول والمجموعات الإقليمية والإيكاو. | ٢- الحرص على أن يتم توفير المساعدة من خلال تطبيق عملية قوية وراسخة لضمان فعاليتها. |
| ٣- قد يتعذر تبادل المعلومات الأمنية نظراً لحساسيتها.. | ٣- توفير الدعم الفعال لعمل مجموعات الإيكاو العالمية والإقليمية المعنية بأمن الطيران، بما في ذلك تنفيذ خرائط الطريق الإقليمية. |
| ٤- الافتقار إلى الالتزام السياسي ومحدودية الموارد اللازمة لتحسين أمن الطيران وضمان استدامته بشكل مستمر. | ٤- تقديم المساعدة إلى الدول الأخرى، حسب الاقتضاء، مع مراعاة الموارد والخبرات الداخلية المتاحة من أجل: (أ) دعم الدول الأخرى؛ (ب) تبادل الخبرات والمعارف مع الدول الأخرى؛ (ج) استخدام بيانات وتصنيفات المخاطر الأمنية ونتائج التدقيق عند التخطيط لأنشطة المساعدة. |
| ٥- قد يكون من الصعب ضمان التنفيذ الفعال للتدابير الأمنية بسبب نوعية المساعدة المتلقاة أو وكميتها. | ٥- إشراك كبار واضعي السياسات وصانعي القرار وإطلاعهم على مخاطر أمن الطيران وتزويدهم بالمعلومات عن دورهم ومسؤوليتهم في زيادة التعاون وتبادل المعلومات. |



الأولوية العالمية السادسة

زيادة التعاون والدعم

كيف يُمكن للإيكاو المساعدة؟

- إنكفاء الوعي بموارد الإيكاو وموادها الإرشادية للإيكاو وتسهيل الوصول إليها.
- مواصلة تنفيذ استراتيجيات الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات في مجال أمن الطيران.
- دعم الدول في معالجة أوجه القصور ذات الأولوية في نظمها لمراقبة أمن الطيران.
- تحديث جميع الدورات التدريبية الحالية في مجال أمن الطيران بانتظام لتعكس أحدث إصدارات لالملحق السابع عشر والتعديلات عليه.
- توفير التدريب والمساعدة، بما في ذلك من خلال شبكة التدريب العالمي على الطيران التابعة للإيكاو، بجميع لغات الإيكاو وقياس فعاليتها.
- تقديم المساعدة المستمرة للدول والأقاليم، حسب الاقتضاء.
- دعم البرامج والشراكات العالمية والإقليمية.
- دعم الأنشطة في إطار اتفاق الأمم المتحدة العالمي لتنسيق مكافحة الإرهاب.
- توفير المحافل المناسبة التي تجمع في ما بين الدول الأعضاء من أجل إقامة الحوار ومد جسور التعاون.
- إشراك كبار واضعي السياسات وصانعي القرار لتشجيع زيادة التعاون وتبادل المعلومات، مما سيساعد على تحسين المنظومة العالمية لأمن الطيران.

موارد الإيكاو**

- برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال أمن الطيران
- مجموعات التدريب وحلقات العمل التي تنظمها الإيكاو بشأن أمن الطيران
- تدريب الإيكاو على الطيران
- المدربون والمدققون والخبراء المعتمدون من الإيكاو في مجال أمن الطيران
- قياس فعالية التدريب على أمن الطيران: وثيقة موجزة لأفضل الممارسات والإرشادات ومؤشرات الأداء والأدوات
- نماذج التوجيه والتقييم الصادرة عن الإيكاو لضمان جودة المواد التدريبية
- دليل الإيكاو للتدريب على أمن الطيران (الوثيقة Doc 10207) (المتوقع إصداره في عام ٢٠٢٤)

* لا تقتصر على موارد الإيكاو حيث يُمكن استخدام مواد أخرى أيضاً

تبادل التجارب واستعراضها



سيتم رصد مدى تنفيذ الخطة العالمية لأمن الطيران من خلال مجموعة من آليات التبادل الطوعي للخبرات ومؤشر استدامة التنفيذ الفعال (EI) للبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر (USAP-CMA)، باستخدام الهدف الطموح والمحطات الرئيسية المقررة لعام ٢٠٢٧ و ٢٠٣٠ و ٢٠٣٣ لتقييم التقدّم العالمي. وستقدم الدول الأعضاء المعلومات التي يتم الإبلاغ عنها ذاتياً إلى الإيكاو باستخدام الأدوات والنماذج التي توفرها الإيكاو.

وويُستحب أن تقوم الدول بإنشاء آلياتها الخاصة لرصد مدى فعالية ترتيباتها المتعلقة بأمن الطيران والتقدّم الذي تُحرزه في المجالات ذات الأولوية العالمية الواردة في الخطة وعلى أساس الإجراءات المبينة في الملحق بهذه الوثيقة.

الاستعراض

ستجري الأمانة العامة للإيكاو استعراضاً للخطة العالمية لأمن الطيران مرة كل ثلاث سنوات، يشمل استعراض المحطات الرئيسية العالمية، بالتنسيق مع فريق خبراء أمن الطيران، من خلال النظر في التقدم الذي أحرزته الإيكاو والدول الأعضاء وفي التطورات التي طرأت في مجال أمن الطيران. وستقدّم تقارير الحالة الرفيعة المستوى المتعلقة بالتقدم المحرز إلى الجمعية العمومية للإيكاو.

تبادل الخبرات

يُستحب بشدة أن تحرص الدول والصناعة على تبادل الخبرات سنوياً، بما في ذلك النجاحات والتحديات والدروس المستفادة، من أجل تسريع وتيرة تحقيق الهدف الطموح للخطة العالمية لأمن الطيران. كما يُحبذ أن تقوم الدول والصناعة بتنظيم تقاريرها المرئية من خلال اتباع النموذج الوارد في الملحق، وينبغي أن تُدرج في التقرير معلوماتٍ موجزةً عن التقدم المحرز في المجالات ذات الأولوية العالمية.

الملحق

النموذج المعد لتبادل التجارب وأفضل الممارسات

لمحة عامة

أعدّ هذا النموذج للمساهمة في تنظيم عملية التبادل الطوعي للتجارب والخبرات بين الدول فيما يتعلق بجهودها الرامية إلى تحقيق المجالات ذات الأولوية العالمية الواردة في الخطة العالمية لأمن الطيران، أي تبادل المعلومات بخلاف المعلومات الأمنية الحساسة بشأن الإجراءات المحددة التي اتخذت للوفاء بمجال (مجالات) الأولوية وأي آليات مستخدمة للرصد والتقييم. والهدف من ذلك هو أن يفهم فريق خبراء أمن الطيران بشكل أفضل النجاحات التي حققتها الدول والتحديات التي واجهتها في التعامل مع الخطة العالمية لأمن الطيران وأن يتم إجراء أي تعديلات على الخطة العالمية حسب الضرورة. والدول مدعوة إلى تقديم المعلومات بحلول ٣١ ديسمبر من كل عام إلى الأمانة العامة للإيكاو حتى يتسنى لفريق خبراء أمن الطيران استعراض المعلومات. كذلك فإن الجهات المعنية، بما في ذلك الصناعة، التي ترغب في تقديم معلومات عن تجاربها ومساهماتها في أهداف الخطة العالمية مدعوة أيضاً لملاء النموذج أدناه. وبعد أن تملأ الدول النموذج، ستستعرض الأمانة العامة للإيكاو البيانات الواردة وستعدّ ملخصاً رفيع المستوى عن التقدّم الذي أحرزته الدول، على غرار ما قامت به الإيكاو فيما يتعلق بثقافة الأمن². ويمكن استخدام النموذج الوارد أدناه لكل مجال من مجالات الأولوية العالمية، حسب الاقتضاء.

مجال الأولوية العالمية

مجال الأولوية العالمية: يُرجى اختيار أحد مجالات الأولوية العالمية الستة]

السياق الوطني: يُرجى إعطاء وصف موجز للسياق التاريخي والحالي للمشكلة التي سيعالجها مجال الأولوية العالمية، مع الإشارة إلى أي ظروف يمكن أن تُيسّر تنفيذ مجال الأولوية العالمية وأي صعوبات تعترض إنجازه.]

| الوضع | الهدف/الغاية | المحطات الرئيسية |
|--|--|---|
| يُرجى وصف الوضع الحالي فيما يخص المجال العالمي ذي الأولوية.] | يُرجى وصف النتيجة النهائية والتاريخ الذي سَحَقَق فيه.] | يُرجى وصف النتيجة (النتائج) المرحلية التي تدعم تحقيق مجال الأولوية العالمية وتاريخ تحقيق كل محطة من المحطات الرئيسية.]. |
| الأنشطة | الهيئات المسؤولة | الدعم من الإيكاو/جهات معنّية أخرى |
| يُرجى وصف الأنشطة التي تم الاضطلاع بها لتحقيق المحطات الرئيسية (نشاط واحد في كل صف).]. | يُرجى وصف الهيئات المسؤولة عن تنفيذ الأنشطة.]. | يُرجى وصف نوع الدعم الذي تقدمه الإيكاو والجهات المعنّية الأخرى لكل نشاط.]. |

- انتهى -

ISBN 978-92-9275-457-0



9 789292 754570