



الجمعية العمومية - الدورة السابعة والثلاثون اللجنة التنفيذية

البند رقم ١٣ من جدول الأعمال: سياسة الأمن

تعزيز أمن الطيران العالمي عن طريق رفع مستوى
القدرات التشغيلية لصناعة الطيران وخبرتها التقنية
(وثيقة مقدمة من اتحاد النقل الجوي الدولي (الإياتا)^١)

الموجز التنفيذي

في أعقاب الحادثة الأمنية التي جرت في ٢٥ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٩، استضافت الإياتا قمة أمن الطيران في كانون الثاني/يناير بحضور وزير الأمن الداخلي الأمريكي (وزارة الأمن الوطني)، والأمين العام للإيكاو وكبار المديرين التنفيذيين لشركات الطيران. وعُقدت سلسلة من المؤتمرات الإقليمية الرئيسية، بالتنسيق مع الإيكاو ووزارة الأمن الوطني، في عام ٢٠١٠، بنت توافقاً في الآراء في كافة أنحاء العالم بشأن الحاجة لتعزيز أمن الطيران العالمي. وينبغي متابعة هذا الالتزام المتجدد عن طريق اتخاذ إجراءات ملموسة تعترف بالإسهام الرئيسي لصناعة الطيران وبضرورة مشاورتها لدى اتخاذ القرارات بشأن أمن الطيران.

الإجراء: تُدعى الجمعية العمومية إلى ما يلي:

(أ) دعم جهود الإيكاو لضمان الامتثال العالمي للمعايير والممارسات الموصى بها الواردة في الملحق ١٧، مع إيلاء اهتمام خاص للمطارات والمناطق التي تتعرض لمخاطر أكبر؛

(ب) والاعتراف بأهمية التشاور مع صناعة الطيران من خلال حث كافة الدول الأعضاء على إنشاء هيئات استشارية لصناعة الطيران من أجل أمن الطيران؛

(ج) والاعتراف بالحاجة إلى وضع "نقاط مراقبة مستقبلية" منسقة عالمياً تدمج الاستخبارات والتحليل السلوكي وبيانات المسافرين؛

(د) وحث الدول الأعضاء التي تتطلب أو ستتطلب من شركات الطيران أن تقوم بنقل بيانات المسافرين إلى مختلف الإدارات الوطنية على إنشاء بوابة بيانات واحدة (أو "نافذة واحدة") تُقدم كافة البيانات من خلالها بشكل إلكتروني؛

(هـ) وحث الإيكاو على إنتاج مواد إرشادية بشأن معايير مستوى الخدمة للإجراءات الداخلية للدول الأعضاء المتعلقة بالتعامل مع المسافرين الدوليين ونقل البيانات.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي B - الأمن، تعزيز أمن الطيران المدني العالمي.
الآثار المالية:	لا توجد آثار مالية
المراجع:	بدون مراجع

^١ أعدت الأياتا النسخ اللغوية.

١- المقدمة

١-١ تعتقد الإياتا أن أكثر التدابير الأمنية فعالية تستند إلى الموظفين المدربين تدريباً مناسباً، والإجراءات والمعدات التي تعمل بالتنسيق مع بيانات التشغيل المعقدة لصناعة الطيران وتندمج بها. ويملك أصحاب المصلحة مثل شركات الطيران والمطارات تجربة تشغيلية فريدة من نوعها والخبرات الفنية المطلوبة للعب دور أساسي في إنجاح هذا الاندماج.

٢-١ إن الحادثة التي حصلت يوم ٢٥ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٩، عندما حاول إرهابي تفجير عبوة ناسفة على متن رحلة من أمستردام إلى ديترويت وفشل في ذلك، توضح نقطة عميقة. فالتهديدات التي يتعرض لها الطيران تتطور بشكل سريع وتوسع إلى استغلال أماكن الضعف في كافة النقاط من أنظمتنا الأمنية المترابطة عالمياً. ولهذا السبب، لا بد من استغلال كافة الموارد للعمل معاً بطريقة منسقة على الصعيد العالمي.

٣-١ استضافت الإياتا في ٢٢ كانون الثاني/يناير ٢٠١٠ قمة عالمية لأمن الطيران في جنيف بحضور الأمين العام للإيكاو ووزير الأمن الداخلي الأمريكي (وزارة الأمن الوطني) وكبار المديرين التنفيذيين لشركات الطيران.

٤-١ وفي الأشهر الأخيرة، نظمت الدول سلسلة من المؤتمرات رفيعة المستوى للأمن الإقليمي في مكسيكو العاصمة وطوكيو وأبوجا وأبو ظبي. كما أعدت الإياتا واستضافت منتديات للأمن الإقليمي في عمان في حزيران/يونيو وسنغافورة في أيلول/سبتمبر شاركت فيها شركات الطيران وسلطات الطيران المدني ووكلاء السفر ووكلاء الشحن.

٥-١ تشيد الإياتا بالإيكاو والحكومات في جميع أنحاء العالم لما بذلته من جهود لتبادل المعلومات حول التهديدات الإرهابية ولما قامت به من مناقشات بشأن سبل تحسين أمن الطيران. وتعكس الجهود التي بُذلت على مدى الأشهر القليلة الماضية اهتماماً غير مسبوق من جانب مجتمع أمن الطيران الدولي بشأن تعاون أفضل ووضع تدابير أمنية أكثر فعالية وكفاءة. ويجب أن تستمر هذه الجهود ولا يجب أن تضع.

٢- خمس توصيات لأمن الطيران

١-٢ خلال القمة العالمية التي عُقدت في كانون الثاني/يناير، قدمت الإياتا وشركات الطيران الأعضاء فيها خمس توصيات رئيسية لأمن الطيران:

- مشاورات رسمية مستمرة مع كافة شركات الطيران: من شأن ذلك أن يسمح بكتابة السياسات الأمنية مع الاستفادة من الخبرة التشغيلية لشركات الطيران.
- وجعل أوامر الطوارئ على خط واحد مع القدرات التنفيذية لصناعة الطيران: الاعتراف بأن التنظيمات التوجيهية الموحدة لكي تناسب كافة الأنظمة وذات الأهداف الرقمية لن توفر الأمن لصناعة عالمية معقدة. وينبغي أن تعمل الحكومات مع صناعة الطيران لتحديد تدابير التنفيذ العملية لأهدافها الأمنية.
- والقضاء على أوجه التقصير في جمع بيانات المسافرين: تحت الإياتا وزارة الأمن الوطني على كسر الصوامع الداخلية لإنشاء برنامج واحد لجمع وتبادل البيانات يمكن أن يكون نموذجاً للتنفيذ من قبل حكومات أخرى.
- وينبغي أن تتكلم الحكومات مع بعضها البعض لتنسيق المتطلبات: ينبغي أن تتكلم الحكومات مع بعضها البعض للتأكد من أن متطلبات دولة ما لا تتعارض مع قوانين دولة أخرى.
- تطوير الجيل القادم من نقاط المراقبة: بالإضافة إلى تحسين قدرات تكنولوجيا المسح الحالية، يجب علينا أن نبدأ البحث في نقاط مراقبة مستقبلية تجمع بين التكنولوجيا والمعلومات الاستخباراتية.

٣- التوفيق بين دور الصناعة ودور الحكومة بشأن أمن الطيران

١-٣ ينبغي أن تكون الفرضية الأساسية لنظام أمن الطيران العالمي امتثال كافة الدول الأعضاء بالمعايير والممارسات الموصى بها الواردة في الملحق ١٧ - الأمن. وفي هذا الصدد، تلاحظ الإياتا أن تعزيز الامتثال العالمي وإنشاء قدرة الدول المستدامة لمراقبة أمن الطيران يُعتبر مجالاً ذا تركيز استراتيجي ضمن استراتيجية الإيكاو الشاملة لأمن الطيران (ICASS). وينبغي تطبيق ومراجعة أحكام الملحق ١٧ بصرامة، مع إيلاء اهتمام خاص للمطارات والمناطق التي تتعرض لمخاطر أكبر.

٢-٣ يمكن مواجهة التهديدات الأمنية الجديدة على نحو أكثر فعالية من خلال جهد تعاوني عالمي يبدأ بالتشاور الرسمي والمستمر مع صناعة الطيران. وتلعب شركات الطيران والمطارات دوراً رئيسياً في تعزيز الأمن من خلال تقديم وجهة نظرهم الفريدة من نوعها وخبرتهم التقنية. وينبغي لكل دولة عضو إنشاء هيئة استشارية فعّالة لصناعة الطيران ستفسح المجال للحكومة وللمشاركين في صناعة الطيران لتبادل وجهات النظر حول القضايا ذات الصلة باستراتيجية أمن الطيران، والسياسات والتنظيمات المقترحة والحلول المحتملة.

٣-٣ تشير الأحداث التي حصلت خلال السنوات الأخيرة إلى أن بيئة تدقيق الأمن الحالية تناضل في بعض الأحيان لمواكبة مجموعة من التهديدات، ولا تزال تجربة مرهقة للأسر والمسافرين من رجال الأعمال والسياح والموظفين. وتؤدي الإياتا بشدة اعتماد "نقاط مراقبة مستقبلية" يتم وضعها بشكل تعاوني من قبل المنظمين وصناعة الطيران ويتم تنفيذها من خلال مبادئ توجيهية منسقة على مستوى العالم. وكبداية، سندمج "نقاط المراقبة المستقبلية" تكنولوجيا التدقيق مع المعلومات الاستخباراتية والتحليل السلوكي وبيانات المسافرين. وتلتزم الإياتا بالعمل الوثيق مع الإيكاو، والمجلس الدولي للمطارات ومع الدول الأعضاء لوضع إطار عمل مفاهيمي بحلول نهاية عام ٢٠١١.

٤-٣ ينبغي أن تلتزم الدول الأعضاء بمفهوم "النافذة الواحدة" لدى طلب بيانات المسافرين الإلكترونية مثل معلومات المسافر المسبقة (API)، أو سجلات أسماء المسافرين (PNR). ويتطلب ذلك إرسال بيانات الركاب إلى نقطة استقبال واحدة، أو مدخل، داخل نظام تكنولوجيا المعلومات للدولة التي تطلبها، ومن ثم يمكن المشاركة بها مع تلك الإدارات أو الوكالات (الهجرة، الجمارك، الأمن) التي سمح لها القانون الوطني باستلامها.

٥-٣ ينبغي وضع معايير مستوى الخدمة التي تقيس أداء التعامل مع الركاب (على سبيل المثال نقل البيانات وزمن الاستجابة، والتقاط معلومات البيولوجيا الإحصائية) على الصعيد الدولي وتقديمها على الصعيد الوطني. ومن شأن ذلك أن يوفر مستوى أعلى من الكفاءة والقدرة على التنبؤ في عمليات النقل الجوي الدولي. وتُشجع الإيكاو على إنتاج مواد إرشادية لدعم الدول الأعضاء على وضع وتنفيذ معايير مستوى الخدمة تشمل إجراءاتها الداخلية ذات الصلة بالتعامل مع شؤون المسافرين الدوليين ونقل البيانات. ويوفر التذييل مجالات مقترحة يجب النظر فيها.

٤- الخلاصة

١-٤ خلقت الحادثة التي جرت في ٢٥ كانون الأول/ ديسمبر شعوراً بالإلحاح. وزادت المؤتمرات الأمنية رفيعة مستوى التي عُقدت في مناطق مختلفة إدراكنا من أننا بحاجة إلى تعزيز جهودنا التعاونية وتبادل المعلومات.

٢-٤ تلتزم هذه الصناعة بالحفاظ على سلامة وأمن الأجواء العالمية. وتعتقد الإياتا أن هذا هو الوقت المناسب لتنفيذ عدد من الخطوات الملموسة، تحت قيادة الإيكاو.

التنزيل

معايير مستوى الخدمة المقترحة للتعامل مع المسافرين الدوليين

سيوفر وضع معايير شفافة لمستوى الخدمة للناقلين الجويين والدول المتعاقدة فهماً مشتركاً بشأن الخدمات والأولويات والمسؤوليات. وستسمح معايير مستوى الخدمة التي يتم تطبيقها على الخدمات التي يقدمها موظفو الدول لشركات الطيران أن تكون على علم بما يمكن توقعه، في الوقت الذي توفر فيه مقاييس للدول لكي تستخدمها في قياس مستويات أدائها الداخلي. ومن بين العمليات والمهام التي من أجلها ينبغي إنشاء معايير مستوى الخدمة العمليات التالية:

أنظمة آلية لزم الاستجابة

- متوسط زمن استجابة الدولة لاستعلام آلي أو طلب بيانات إلكتروني؛ بما في ذلك. أنظمة معلومات المسافرين المسبقة التفاعلية (iAPIS) وغيرها من البرامج الآلية لتبادل البيانات
- مثال: ينبغي توفير استجابة موحدة تصدرها الدولة للناقلين الجويين بعد تقديم البيانات الإلكترونية في غضون أربع (4) ثوانٍ بالنسبة إلى 98 في المائة من كافة العمليات.
- متوسط زمن استجابة الدولة للاتصالات الموجهة إلى مكاتب اتخاذ القرار
- مثال: ينبغي أن توفر الدولة ما يكفي من الموظفين لإيصال 95 في المائة من كافة المكالمات إلى مكاتب اتخاذ القرار تعمل 24 ساعة يومياً طيلة أيام الأسبوع.

توفر النظام وإجراءات الانقطاع

- انقطاعات الدول المتعاقدة
- مثال: ينبغي أن تعطي الدول إشعاراً لشركات النقل الجوي على الأقل 72 ساعة مسبقاً قبل الانقطاع المقرر، بما في ذلك المدة المتوقعة لهذا الانقطاع.
- انقطاعات نظام الناقل
- مثال: ينبغي أن تقوم شركات النقل الجوي التي تكتشف انقطاعاً في النظام الداخلي يؤثر على قدرتها على الامتثال لمتطلبات الدول في توفير البيانات بإخطار الجهة المناسبة في غضون خمس (5) دقائق من اكتشاف الانقطاع، بما في ذلك المدة المتوقعة للانقطاع (إذا كانت معروفة)، وما هي المواقع/الرحلات المتأثرة وما هي التدابير المؤقتة البديلة التي ستوضع موضع التنفيذ.

تبادل بيانات المسافرين

مثال: يجب أن يقتصر إرسال سجلات أسماء المسافرين على تبادل أولى خلال 72 ساعة قبل المغادرة (أو لدى إنشاء سجلات أسماء المسافرين إذا كان ذلك في غضون أقل من 72 ساعة)، ولدى المغادرة، وبحسب الضرورة لسبب معقول على أساس آلي.

التفتيش

مثال: ينبغي للدول المتعاقدة، كهدف لها، أن تسعى إلى التعامل مع وتمرير 95 في المائة من كافة الأشخاص الذين لا يتطلبون أكثر من التفتيش العادي في غضون 30 دقيقة من النزول من الطائرة.

التقاط بيانات البيولوجيا الإحصائية

مثال: ينبغي أن يستكمل التقاط بيانات البيولوجيا الإحصائية للركاب في المقصورة الرئيسية للتفتيش ضمن خمس عشرة (15) ثانية لـ 98 في المائة من كافة العمليات الفردية.

الرقابة واستعراض العملية

مثال: ينبغي أن تنشئ الدول فريق خبراء لرقابة صناعة الطيران يجتمع مرتين سنوياً ويتألف من عدد متساوٍ من ممثلي شركات الطيران (بما في ذلك رابطات تجارة شركات الطيران) وممثلي الدولة التنفيذيين الأكبر. ويمكن أن يتضمن تفويض فريق الخبراء وظائف مثل رصد التقدم المحرز، ومناقشة المبادرات القادمة، وتقييم فعالية متطلبات البرنامج القائم، وتلقي إشارات استخباراتية بشأن المسائل التي تؤثر على السفر الجوي الدولي، ومناقشة الأنظمة والقضايا التقنية والعمليات.

تقديم التقارير/الإبلاغ عن التناقضات

مثال: ينبغي أن تؤسس الدول طريقة يمكن من خلالها تقديم المشورة للناقلين الجويين الفرديين بشأن أدائهم بالنسبة لمتطلبات البرنامج على أساس منتظم.