



الجمعية العمومية - الدورة السادسة والثلاثون

اللجنة التنفيذية

البند رقم ١٥: برنامج أمن الطيران

الحاجة إلى نهج قائم على المخاطر في مجال أمن الطيران

(وثيقة مقدمة من اتحاد النقل الجوي الدولي - الإياتا)

الملخص التنفيذي	
يُعتبر نظام أمن الطيران اليوم على مستوى عال ولكن يمكن أن يكون غير فعال وله ردة فعل قوية على الأحداث. تقدّم ورقة العمل هذه بعض المبادئ الرئيسية لنهج الأمن القائم على المخاطر الذي يهدف إلى بناء القوة والكفاءة من خلال التركيز على المخاطر الرئيسية. الإجراء: إن الجمعية العمومية مدعوة إلى: أ) إنشاء منهجية مشتركة لتقييم المخاطر بمساعدة الإيكاو؛ ب) إدخال نهج قائم على المخاطر على نظامها الوطني لأمن الطيران.	
الأهداف الإستراتيجية:	لا ينطبق
الآثار المالية:	لا ينطبق
المراجع:	لا ينطبق

١ - المقدمة

١-١ تؤيد الإيادات المستوى العالي من التحسينات التي أدخلت على أمن الطيران منذ عام ٢٠٠١. وتُعتبر أحدث التعديلات التي جرت على المرفق ١٧، والنهج المسؤول الذي اتخذته الحكومات لتنفيذ معاييرها المحسنة، دليلاً على أن أمن الطيران أصبح جزءاً كبيراً من الإطار التنظيمي الدولي. كما بدأت تتخذ خطوات نحو مزيد من المواءمة، على سبيل المثال مع نظام منسق لكيس بسعة لتر واحد الذي ينطبق على الركاب الذين يحملون السوائل، والأيروسول والمواد الهلامية (الجل). لقد حان الوقت لمناقشة ليس فقط ما يمكن أن نقوم به لمنع أفعال التدخل غير المشروع، ولكن كيف يمكننا أن نقوم بما نفعله على نحو أفضل وأكثر كفاءة، وبالطبع دون تدهور مستوى الأمن.

٢-١ تُعتبر الاستخبارات واحتمال حصول هجوم عنصرين أساسيين في إدارة المخاطر. والحاجة إلى إدخال المزيد من تقييم المخاطر نابع جزئياً من عامل إزعاج الركاب. ويُخفض عامل الإزعاج من شعبية السفر الجوي ويناقض الهدف الأساسي للمادة ٢٢ من اتفاقية شيكاغو، الذي يهدف إلى الحفاظ على سرعة وسهولة السفر جواً ("لمنع التأخير غير الضروري للطائرات والأطقم والركاب، والبضائع"). وهو نابع أيضاً من زيادة تكاليف التدابير الأمنية والمعدات والتكنولوجيا ذات الصلة. وفي هذا السياق، لجميع أصحاب المصالح في النظام، أي الحكومات وشركات الطيران والمطارات والمسافرين، مصلحة في التفكير في أفضل السبل ليقروا ما هي التدابير الممكنة التي يمكن إدخالها، وما هي آثارها المرجحة الإيجابية والسلبية على السواء عبر المجلس.

٢ - القضايا الرئيسية

١-٢ إن المبدأ الأساسي نحو المزيد من الأمن القائم على المخاطر هو الفكرة بأن معالجة جميع المخاطر على المستوى نفسه، بغض النظر عن خطورتها، هو بالفعل أقل كفاءة من تركيز الجزء الأكبر من الموارد على أشد المخاطر. وعلى غرار الأشياء الأخرى، يعمل النقل الجوي في سياق الموارد المحدودة، سواء كانت مالية أو هيكلية أو غيرها (توافر موظفين مدربين، الخ). وفي هذا السياق، وحرصاً على الأمن الأفضل، يجب على الحكومات أن تزن بدقة الخيارات التي تُقدم إليها، واتخاذ القرارات الصحيحة.

٢-٢ يجب أن يكون الدور الرئيسي للسلطات هو مركزة الاستخبارات والمعلومات المتعلقة بالتهديدات. فشركات الطيران هي الأطراف الرئيسية المهتمة بذلك وتحتاج إلى إبلاغها في الوقت المناسب. وإن تقييم ووضع الأولويات لمختلف المخاطر هو واجب الحكومة المثالي. ويمكن معالجة بعض المخاطر أو تخفيفها عن طريق عدد من التدابير الممكنة. وينبغي أن يكون دور الحكومات هنا تقييم ما هي الخيارات التي سيكون لها أقل تأثير على الصناعة والركاب. ويمكن أن يكون هذا الأثر تشغيلياً (الإزعاج والتأخير)، ولكن أيضاً مادياً.

٣-٢ أدخلت الإيادات نفسها مع شركات الطيران الأعضاء فيها مفهوم نظام إدارة الأمن، (يرجى الإطلاع على ورقة عمل الإيادات حول هذا الموضوع). ويحدد نظام إدارة الأمن سياسات الشركة الأمنية وعزمها على إدارة الأمن كجزء لا يتجزأ من مجمل أعمالها. وكما هو الحال مع أي خطة عمل، تُحدد الأهداف، وتؤسس مستويات السلطة وما إلى ذلك. وفي النهاية، ينبغي أن يتغلغل نظام إدارة الأمن في نسيج المنظمة، وأن يصبح جزءاً من ثقافتها.

٤-٢ ينبغي تطبيق المنهج نفسه على السلطات العامة ووظائفها الأمنية. فنظام إدارة الأمن القائم على المخاطر لا يعتبر فقط القرار الصحيح من وجهة النظر التجارية، لكنه القرار الصحيح أيضاً فيما يتعلق بجعل الأمن أكثر صلابة واستدامة. ووجدت الإيادات أنه عندما تعامل الكيانات الأمن باعتباره مجموعة من العناصر الفردية، فإنها تواجه أوضاعاً يقوم فيها تدبير أمني جديد بتكرار التدابير السابقة بينما تتراجع خدمة الزبائن، أو أسوأ من ذلك، يؤدي تدبير أمني جديد إلى انخفاض في إجمالي الأمن. وكمثال على ذلك الحجم الكبير لقائمة المواد المحظورة التي يمكن أن تجعل من الصعب على

الفاحص التركيز على ما تعتبره الحكومات أكثر المواد تهديداً (على سبيل المثال المتفجرات). وباختيارها العملية القائمة على المخاطر، تستطيع الحكومات وضع خطة عمل دقيقة لمنع أفعال التدخل غير المشروع، عن طريق الجمع بين نهج نشط للأمن ورد فعل متواصل على معلومات وأحداث التهديد. يهدف النهج القائم على المخاطر إلى تجنب الصراعات بين مختلف التدابير ومساعدة الحكومات على أن تكون أكثر ثقة عند تحديث تشريعاتها.

٥-٢ تلعب المسألة أيضاً دوراً متزايداً في مجتمعات اليوم.

٦-٢ بشكل ملموس، ينبغي أن يتضمن نظام إدارة المخاطر السليم في أمن الطيران العناصر التالية:

١-٦-٢ تقييمات للمسافرين الفرديين محددة بدقة، على أساس المعايير المقبولة دولياً كما أُدرجت في التشريعات الوطنية، كعنصر من عناصر تحليل المخاطر، لتسهيل التعرف على الأشخاص الذين قد يشكلون تهديداً لسلامة وأمن الطيران المدني.

٢-٦-٢ وضع برامج تهدف إلى تسهيل حركة المسافرين والذين لا يشكلون خطراً على السلامة والأمن، من خلال تقييم مناسب للمخاطر، وبالتالي يسمح باستهداف الموارد بشكل أكثر فعالية. وينبغي أن تُصمم هذه البرامج بطريقة لا تتطلب اختيار أكثر من خمسة في المائة من الركاب لكي يخضعوا لفحص أمن معزّز إضافي في الظروف العادية.

٣-٦-٢ الأنظمة التي صُممت بشكل فعال من أجل تجنب الحاجة إلى المزيد من عمليات التفتيش العشوائية الإضافية للركاب.

٤-٦-٢ تقييمات للشحن محددة بدقة، باستخدام برامج الوكيل النظامي/ الشاحن المعروف، على أساس المعايير المقبولة دولياً كما أُدرجت في التشريعات الوطنية، كعنصر من عناصر تحليل المخاطر، لتسهيل حركة نقل البضائع التي لا تشكل تهديداً لسلامة وأمن الطيران المدني.

٥-٦-٢ تبادل المعلومات ذات الصلة بين المنظمات المناسبة للمساعدة في أداء تقييمات المخاطر على المسافرين والبضائع لتسهيل حركة المسافرين المعروفين والشحن على الصعيد العالمي.

٣- النتيجة

١-٣ تدعو الإيادات الجمعية العمومية إلى النظر في الإجراءات التالية بشأن القضايا المثارة في ورقة العمل هذه:

(أ) أن تحيط علماً بالمبادئ الواردة في ورقة العمل هذه؛

(ب) إقامة منهجية مشتركة لتقييم المخاطر بمساعدة الإيكاو؛

(ج) إدخال نهج قائم على المخاطر على نظامها الوطني لأمن الطيران.

- انتهى -