



الجمعية العمومية – الدورة السادسة والثلاثون

اللجنة التنفيذية

البند رقم ١٥ : برنامج أمن الطيران

أنظمة إدارة الأمن

(وثيقة مقدمة من اتحاد النقل الجوي الدولي – الإياتا)

الملخص التنفيذي

توضح ورقة العمل هذه النهج الذي اتخذته اتحاد النقل الجوي الدولي لضمان اعتماد كافة شركات الطيران الأعضاء فيه منهج أنظمة إدارة الأمن في عملياتها. وتعتبر أنظمة إدارة الأمن الآن شرطاً إلزامياً لأعضاء الإياتا عبر تدقيق السلامة التشغيلية التابع للإياتا. ثم تدرس ورقة العمل دور أنظمة الإدارة في بيئة أمن الطيران وتحدد فوائد النهج القائم على أنظمة إدارة الأمن الذي أيده جميع أصحاب الشأن فيما يتعلق بتنظيم الأمن والتسليم التشغيلي للضوابط الأمنية. ثم تسلط الضوء على الفوائد التي يمكن لهذا النهج أن يوفرها في دعم التنمية المتواصلة والحفاظ على نظام نقل جوي آمن وفعال وفي الاستجابة لمتطلبات منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) الواردة في المرفق ١٧ - الأمن، إلى الاتفاقية الدولية للطيران المدني.

الإجراء: أن الجمعية العمومية مدعوة إلى:

- (أ) دعم الإياتا والتزام فريق أمن الطيران في تطوير وتنفيذ أنظمة إدارة الأمن؛
- (ب) النظر في اعتماد نهج أنظمة الإدارة لضمان استجابة الدول المتعاقدة لمتطلبات مراقبة الجودة بموجب التعديل ١١ للمرفق ١٧.

الأهداف الإستراتيجية:	تتعلق ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي (B) (تعزيز أمن الطيران المدني العالمي).
الآثار المالية:	لا ينطبق
المراجع:	لا ينطبق

١ - المقدمة

١-١ تستخدم أنظمة إدارة الأمن بصورة جوهرية مبادئ ومفاهيم أساسية في أنظمة إدارة السلامة. ويقترح التحسين العالمي لأداء السلامة الذي تلا الإقرار العالمي لأنظمة إدارة السلامة إمكانية توقع تحسن مماثل في مجال الأمن إذا قبل أصحاب الشأن والمنظمون مبادئ أنظمة إدارة الأمن بشكل عالمي.

٢-١ بما أن أنظمة إدارة الأمن تُعتبر نهجاً على نطاق المنظومة لأمن الطيران، فإن نجاحها يتوقف على موافقة كافة أصحاب الشأن بما فيهم المنظمين. واعترف فريق أمن الطيران التابع للإيكاو بهذا واستنتج أن السعي إلى مفهوم أنظمة إدارة الأمن كإطار لتنظيم وإدارة موارد أمن الطيران ينبغي إدراجه كهدف إستراتيجي للأمن (التقرير النهائي للجنة أمن الطيران/ ١٨، الملحق ألف، الهدف الإستراتيجي للأمن رقم ١٥).

٣-١ تعتقد الإيكاو أنه نظراً للحالة الراهنة للبيئة التشغيلية، فإن تنفيذ أنظمة إدارة الأمن في هذه اللحظة أمر معقول. فالأمن هو أولوية للمنظمين وجمهور المسافرين. وبالتالي، ينبغي الترحيب بأي مبادرة لتحسين تدابير أمن الطيران. وعلاوة على ذلك، فإن معدل تبديل الموظفين العالي، فضلاً عن تزايد عدد شركات الطيران الجديدة يجعل الحاجة إلى وجود عمليات أمن متسقة وموحدة وتدريب الموظفين أكثر إلحاحاً.

٢ - أنظمة إدارة الأمن التابعة للإيكاو

١-٢ يحتاج الناقلون الجويون إلى تنفيذ عدد كبير من عمليات الأمن من أجل الامتثال لمتطلبات الأمن. ومن أجل تحسين نوعية الامتثال، من المهم وضع أدوات لتسهيل تنسيق وتوحيد العمليات لتلبية متطلبات الأمن.

٢-٢ من أجل تحقيق هذا الهدف، تجعل الإيكاو الآن أنظمة إدارة الأمن مطلباً إلزامياً لكافة أعضائها. ويُنفذ الامتثال عبر تدقيق السلامة التشغيلية التابعة للإيكاو، حيث تضمن كافة أحكام الأمن تنفيذ جميع العناصر الأساسية لأنظمة إدارة الأمن من قبل شركات الطيران الأعضاء في الإيكاو.

٣-٢ يرى الناقلون الجويون الذين طبقوا أنظمة إدارة الأمن على عملياتهم منافع ذلك بشكل سريع إذ يصبح نهجاً نشطاً لإدارة الأمن نظراً إلى الترابط مع آلية تقييم التهديدات. ويعني تنفيذ أنظمة إدارة الأمن أن عمليات النقل الجوي ستحدد إلى حد كبير بجدول أعمال يعتمد على البيانات استناداً إلى المعلومات الواردة من آليات تقييم التهديدات.

٤-٢ تساعد أنظمة إدارة الأمن على ضمان كون الشروط التنظيمية المكلفة عبر برنامج أمن الناقل الجوي لا تُستوفى فقط لكن يتم تجاوزها بما أن أنظمة إدارة الأمن تهدف إلى تنفيذ أفضل ممارسات صناعة الطيران.

٥-٢ لم تُصمم أنظمة إدارة الأمن لاستبدال برنامج أمن الناقل الجوي النموذجي بل كتكملة له. وتتوي أنظمة إدارة الأمن توفير الإرشاد حول كيفية تنفيذ العمليات للامتثال بالمتطلبات المكلفة في برنامج أمن الناقل الجوي بل وتجاوزها في النهاية.

٦-٢ تُسهّل أنظمة إدارة الأمن مراجعة التدابير الأمنية. وبما أنه ينبغي وضع كافة الإجراءات بشكل مكتوب وينبغي شرح تنفيذها ضمن أنظمة إدارة الأمن، فإنها تزيل أي احتمال للغموض فيما يتعلق بكيفية استيفاء متطلبات معينة.

٧-٢ ويمكن أن تكون أنظمة إدارة الأمن أيضاً مفيدة جداً لناقل جوي وكذلك لكافة أصحاب الشأن المعنيين. وإن تنفيذ أنظمة إدارة الأمن سيحدد بسرعة مواطن ضعف الناقل الجوي ولكنه في نفس الوقت يوفر أدوات لتخفيف هذه القيود بشكل فعال.

٨-٢ تصبح أنظمة إدارة الأمن النقطة المركزية لكافة وثائق وأدوات الأمن التي ينبغي تحديدها. ومع أنه من الواضح أنه لا يمكن احتواء كافة عمليات أمن الناقلين الجويين في وثيقة واحدة، يمكن أن تكون أنظمة إدارة الأمن الموقع المشترك الذي يشمل كافة المواد المتصلة بالأمن. وقد يشمل الهيكل مرفقات لمتطلبات الأمن الخاصة ببعض الدول أو المواضيع (على سبيل المثال: احتيال الشركات، وأمن تكنولوجيا المعلومات، الخ). ويمكن أن يسهل موقع مركزي لكافة أدوات الأمن عملية المراجعة والرقابة.

٩-٢ لا شك أن أنظمة إدارة الأمن تضع معايير أعلى لتدابير الأمن ضمن الناقل الجوي. وتساعد أنظمة إدارة الأمن على ترسيخ الأمن باعتباره قيمة أساسية للشركات، الأمر الذي يساهم لاحقاً في تحسين الأمن الشامل ضمن الناقل الجوي وبالنهاية ضمن كامل نظام الطيران.

١٠-٢ توفر أنظمة إدارة الأمن نهجاً أكثر تنظيماً بشأن كيفية توصل الناقلين الجويين إلى أهداف الأمن. ويصبح تنفيذ إجراءات الأمن رسمياً وموضوعياً أكثر أو مستنداً على النتيجة.

١١-٢ يشجع الناقلون الجويون على اعتماد مبادئ أنظمة إدارة الأمن وإدراجها كجزء من برنامج أمن الناقل الجوي الخاص بهم لأنها ستكون مفيدة أيضاً لرفاههم الاقتصادي. وسيساعد ذلك الناقلين الجويين على تنفيذ تدابير وإجراءات أمن أكثر فعالية وأكثر جدوى من ناحية التكلفة.

١٢-٢ تُظهر تنفيذ أنظمة إدارة الأمن أيضاً رغبة نشطة من قبل صناعة النقل الجوي للتحرك نحو تنسيق عالمي لتدابير وإجراءات الأمن.

٣- العناصر الرئيسية لأنظمة الإدارة في بيئة آمنة

١-٣ ضمن بيئة إدارة مخاطر الأمن، تُعطى أهمية للتهديدات التي غالباً ما تكون غير محددة المعالم، وتتطور باستمرار وتكون نتيجة أعمال متعمدة ومقصودة. وبالإضافة إلى ذلك، يجب اعتبار تهديدات الأمن المحددة على أنها لا يمكن التنبؤ بها ويحتمل أن تكون عشوائية بطبيعتها. فمثلاً عندما تشترك وكالات الاستخبارات وإنفاذ القانون لمنع الأنشطة الإرهابية، قد تكشف عن معلومات تفيد بهجمات منتظرة، فمن الضروري والحكمة الافتراض أنها قد لا تكون قادرة على تحديد ووقف كافة التهديدات المحتملة في جميع الاوقات.

٢-٣ وينبغي أن تكون إجراءات الأمن قادرة أيضاً على أن يجرى تعزيزها بسرعة في أي وقت نتيجة لزيادة مستويات مخاطر الأمن. وبالإضافة إلى ذلك، وبحكم طبيعتها، كثيراً ما تكون شديدة الوضوح وتطفلية وغالباً ما تتضارب مع متطلبات تيسير الركاب والشحن الجوي التي تتطلب سهولة الوصول إلى المرافق والخدمات للإسراع في عملية النقل الجوي. وليس هذا هو الحال مع الغالبية العظمى من الضوابط في بيئة السلامة.

٣-٣ تتطلب هذه العوامل اعترافاً وتقييماً عندما تجري دراسة ووضع ضوابط أمن وقائي محددة ومعايير تنظيمية مرتبطة بها.

٤-٣ اعترافاً بهذه العوامل، هناك حاجة إلى نهج موجه للأنظمة المتكاملة ضمن مختلف المنظمات على المستوى التنظيمي ومستوى الصناعة، تكون لديه مسؤوليات تتعلق بتسليم نتائج الأمن والسلامة. ولدى هذا النهج القدرة على تقديم مجموعة من الفوائد من ضمنها ما يلي:

٣-٤-١ إدماج نظم إدارة الجودة التنظيمية القائمة حالياً ضمن هيكل وثقافة تنظيمية شاملة ومتسقة تضمن نهجاً متماسكاً وموحداً أكثر لكيفية تنفيذ عمليات الأمن بمعايير أفضل وأكثر تجانساً لتقديم الخدمات؛

٣-٤-٢ إدخال أنشطة فعالة لتقييم المخاطر إلى العمليات القائمة، على المستوى التنظيمي ومستوى الصناعة، يمكن أن تساهم في جعل عمليات الأمن ناشطة وموجهة وبالتالي يمكن أن تكون أكثر كفاءة وفعالية بدون أن تؤثر على تجارة الصادرات وحركة الركاب بدون مبرر.

٣-٥ يمكن إيجاد المزيد من المعلومات بشأن العناصر الأساسية اللازمة لنجاح تنفيذ منهج نظام الإدارة على أمن الطيران في الملخص التنفيذي لأنظمة إدارة الأمن التابعة للإيآتا لمشغلي النقل الجوي الوارد في الملحق ١.

٣-٦ تهدف الإيآتا إلى رؤية أعضائها يعتمدون نهجاً متكاملاً لكافة أنظمة الإدارة داخل عملياتها التي تشمل كحد أدنى الأمن والسلامة والجودة وإدارة المخاطر في المؤسسات. وتقوم الإيآتا بتعزيز هذا النهج من خلال مبادراتها المتعلقة بأنظمة إدارة شركات الطيران المتكاملة.

٣-٧ بالإضافة إلى ذلك، ولكي يقوم الناقلون الجويون بالتطبيق الناجح لأنظمة إدارة الأمن في عملياتهم، فإنه من الأهمية بمكان أن تصادق الدول على هذا النهج بما أنه يمثل لمتطلبات الأمن التابعة للإيكاو الواردة في المرفق ١٧ - الأمن وكذلك مع المنظمين الفرديين.

٣-٨ تشجع الدول أيضاً على إعداد تنظيمات تستند إلى النتيجة المرجوة أو المعيار المرجو بدلاً من وصف الإجراءات الحالية اللازمة لكي تكون ممثلة. وإن توفير المرونة لتلك الهيئات المسؤولة عن تنفيذ تدابير الأمن لتلبية المعايير المعلنة في أفضل صورة ممكنة سيؤدي إلى استخدام شامل أكثر فعالية وكفاءة للموارد.

٣-٩ تسهل التنظيمات المرتكزة على النتيجة أو الأداء عملية الإشراف على مراقبة الجودة التي تحتاجها الدولة لكي تمارسها على مختلف أصحاب الشأن عن طريق الحد من مسؤولية الإشراف لضمان تلبية معايير الأمن، دون التركيز على تفاصيل الإجراءات.

٣-١٠ أخيراً، ومن أجل ضمان تعاون أفضل، من الأهمية بمكان أن تعترف الدول المتعاقدة بالأساليب المختلفة لتلبية معايير الأمن إذا ما أريد التوصل إلى بيئة أمن محسنة شاملة. إن القبول المتبادل لإجراءات الأمن تمنع تكليف إجراءات الأمن خارج إقليمها مع ضمان تحقيق المستوى نفسه من الأمن على الصعيد العالمي.

٤ - العلاقة مع التعديل ١١ من المرفق ١٧ التابع للإيكاو شروط مراقبة الجودة

٤-١ يتضمن التعديل ١١ من المرفق ١٧ التابع للإيكاو - الأمن تدابير لضمان أن يبقى المرفق منسجماً مع مستوى التهديد العالمي. وهي تشمل:

٤-١-١ أحكام تعزيز مراقبة الجودة؛

٤-١-٢ مفاهيم تقييم المخاطر التي تعزز ضرورة استخدام عمليات تقييم المخاطر من قبل الدول المتعاقدة في الحالات المناسبة عند تحديد المتطلبات التنظيمية.

٤-٢ تعتبر الإيآتا أن نهجاً شاملاً للأنظمة المتكاملة لتنظيمات الأمن، كما توفرها أنظمة إدارة الأمن، سيمكن الدول من الحفاظ على الامتثال بأحكام المرفق ١٧ سواء في الوقت الحاضر أو في المستقبل بشكل أكثر فعالية. ويعترف ذلك

بالمنافع الكامنة في دمج تقييم المخاطر والبرامج التنظيمية لمراقبة الجودة ضمن هيكل وثقافة تنظيمية شاملة ومتسقة تضمن نهجاً موحداً وأكثر تماسكاً.

٣-٤ عن طريق مثال محدد، يمكن أن يقوم نظام فعال لمراقبة الجودة بضمن التصحيح المستمر وتحسين إجراءات التقييم بمساندة التصرف الحالي لنشاط تقييم المخاطر المناسب والدقيق. وهذا ما يسهم في التطوير المستمر للمتطلبات التنظيمية القوية لمعالجة التهديدات ومواطن ضعف محددة وربما تكون ناشئة.

٤-٤ وبالإضافة إلى ذلك، ومع الاعتراف بأن الموارد التنظيمية ليست غير محدودة، توفر عمليات تقييم المخاطر الفعالة الإمكانية للسماح للدول بتركيز أنشطة الإشراف التي تقوم بها بطريقة مناسبة في تلك المناطق التي هي بأمرس الحاجة إليها.

٤-٥ ومن المهم جداً أن نهج أنظمة إدارة الأمن لا ينتقص من قيمة أو يقلل الحاجة إلى وجود أنظمة فعالة لمراقبة الجودة - وهي حاجة جرى تعزيزها في التعديل ١١ مع ترقيتها إلى المستوى القياسي لمواد الإرشاد السابقة المتعلقة بهذا الموضوع الواردة في وثيقة الإيكاو ٨٩٧٣ - دليل الأمن. بل توفر أنظمة إدارة الأمن إطاراً لهذه الأنظمة بحيث تكون متسقة ومتناسقة مع عملية تنظيمية أوسع لضمان منهج متماسك وموحد لأمن الطيران داخل وعبر الدول المتعاقدة في الإيكاو. ويوفر ذلك فرصاً لمعايير شاملة أفضل وأكثر توحيداً لتقديم الخدمات وإنجاز القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها الواردة في المرفق ١٧.

٥ - الخاتمة

الجمعية العمومية مدعوة إلى:

- (أ) الإحاطة علماً بأن أنظمة إدارة الأمن تُعتبر الآن شرطاً إلزامياً بالنسبة لأعضاء الإيكاو من خلال تدقيق السلامة التشغيلية التابعة للإيكاو؛
- (ب) دعم الإيكاو والتزام فريق أمن الطيران بتطوير وتنفيذ أنظمة إدارة الأمن؛
- (ج) النظر في اعتماد نهج أنظمة الإدارة لضمان استجابة كافة الدول المتعاقدة لمتطلبات مراقبة الجودة الواردة بمقتضى التعديل ١١ من المرفق ١٧.

APPENDIX

1. Introduction

- Security Management Systems (SEMS) is a more structured and standardized approach to how Security processes should be implemented and will provide overall better and more uniform standards throughout the aviation industry.
- Implementing SEMS as well as an effective and focused threat assessment process should contribute to making Security processes pro-active.
- Essentially, an SEMS is an element of corporate management's responsibility which sets out a company's Security policy to manage Security as an integral part of its overall business making Security one of the company's core values by developing a Security culture
- SEMS is a business-like approach to Security; goals are set, levels of authority are established, etc. much the same as with Quality Management Systems (QMS) and Safety Management Systems (SMS).
- When viewed in this context it becomes obvious that the three programs (SEMS, QMS, SMS) must be harmonized to ensure consistency and an equivalent level of attention.
- Further, SEMS is based on ICAO Annex 17 standards and the IATA Operational Safety Audit (IOSA) Security Standards. Through IOSA, SEMS already has a Quality Management segment in place. QMS becomes a complimentary system
- Each airline must implement the system that works best in their specific situation – there is no “one-size-fits-all” system.
- The SEMS template should serve as a guide of what should be achieved after full implementation of SEMS.
- In order to have an effective Security Management System, it should include the methods and procedures to achieve:
 - Senior management commitment to Security
 - Appointment of a Head of Security
 - Creation of a Security department organisational structure
 - Promotion of a Security culture
 - Training of Security personnel
 - Security awareness training for all employees
 - Regular evaluation of Security personnel
 - Effective day to day Security operations
 - Incident and accident investigative reporting
 - Continuous correction from the outcome of incident accident investigation report.
 - Threat assessment
 - Risk Management
 - Emergency response procedures
 - Regular audits and protocols for correction of deficiencies
- The following points should be made when a Security Management System is implemented:
 - Companies should build on existing procedures and practices rather than start all over. SEMS should be seen as an evolutionary tool rather than a revolutionary device.
 - Adoption of “best practice” standards must be the goal. The Air Carrier Security Programme requirements mandate the minimum requirement for an air carrier to be

compliant. SEMS will help air carriers achieve “best practice” standards which would be in compliance with requirements of all States where the air carrier operates.

- A SEMS must be a company-wide system. Established at the corporate level, the SEMS should then devolve to individual departments. Flight Operations, In-flight, Baggage Services, Passenger Services, Airport Services, Telephone Sales and all other departments whose activities contribute to Security need to develop their own procedures under the umbrella of the SEMS.
- Each air carrier is responsible for the development of security procedures and operational bulletins based on the concepts of this template taking into account their own operational environment resources available and regulatory framework of their State of registry and State(s) of operations
- If some Security operations are outsourced, contracts should identify the need for equivalent, auditable SEMS in the supplier.
- In order for SEMS to be successful, it needs endorsement from the concerned regulators and all stakeholders involved in aviation.

2. **Organization and Management**

- There is a need for senior management to formally endorse, in a written document, their commitment to Security as a central component of the air carrier’s core values.
- A Head of Security with a direct reporting line to senior management should be appointed
- A clear organizational chart of the Security department should be drafted where all necessary responsibilities have a dedicated point of contact. The organizational chart should be proportionate to the size of the company.
- Security should be every employee’s responsibility and should be an integral part of the management plan.
- Communication of Security information, as appropriate, is a very important part of the development of a Security culture.
- When employing contractors the following information should be provided by the contractor to the air carrier before agreeing to use their services:
 - Security arrangement and procedures
 - Previous Security record
 - Hiring and staff training policies
 - A routine audit should be performed
- Further to that the air carrier should submit appropriate sections of the SEMS to the contractor and ensure that they are willing to be in line with the air carrier’s Security culture commitment.
- Security documentation and manuals should be centralised and readily accessible to all employees affected by the document or appropriate sections.

3. **Human Resources Management**

- Procedures should be put in place to hire competent staff and ensure that they have been cleared by background checks as outlined in National legislation, and the air carrier security programme.
- An efficient training programme should be developed for staff involved in implementation of security measures. Effective and measurable initial & recurrent training and testing/evaluation modalities should be developed.
- Security awareness training sessions should be attended by all employees, periodically, in order to promote a Security culture.

- Performance appraisals should be conducted on a regular basis to ensure that all employees perform their functions adequately in a co-operative and constructive manner benefiting both the employer and employee
- Human factors need to be taken into consideration when developing effective Security procedures.
- Human factors should be considered essential in maintaining staff motivation at acceptable levels.
- Staff rotation and work variety contribute in maintaining staff motivation and productivity.

4. **Quality Assurance**

- In order to ensure that Security measures are in compliance with mandated requirements, quality controls should be put in place.
- Many options exist for quality control measures, both internally and externally, each with their advantages and disadvantages.
- The best approach to ensure quality assurance is most likely a combination of both internal and external quality control measures.
- Further to that, international audit mechanisms such as IOSA and the ICAO Universal Security Audit Programme (USAP) are in place to guarantee acceptable global Security standards. SEMS can help air carriers meet IOSA Security Standards and Recommended Practices. SEMS can also help States, who have endorsed these principles, successfully meet USAP audit requirements.

5. **Security Operations**

- SEMS should provide details into how to achieve “best practice” Standards for the necessary Security processes to ensure protection of all air carrier assets. Care must be exercised to ensure consistency with National legislation regarding aviation security.
- The topics to be covered in SEMS should include but are not limited to the following:
 - Access Control
 - Perimeter Security
 - Airside Security
 - Protection of parked aircraft
 - Airport personnel identification
 - Aircraft security
 - Pre-flight aircraft searches
 - Reinforced cockpit doors
 - Carriage of weapons
 - Authorise carriage of weapons
 - Carriage of weapons as baggage
 - Passenger, supernumeraries and cabin baggage Security
 - Passenger identity verification
 - Passenger and carry-on baggage screening
 - Transit and transfer passengers
 - Special screening procedures
 - Diplomats
 - Persons exempted from screening
 - Persons in custody and under administrative control
 - Airline crew, airport staff and other non-passenger

- Monitoring performance of Security equipment
- Hold baggage Security
- Cargo, mail and express parcels Security controls
- Catering and stores Security
- Risk and Threat assessment
- Security Audits
- Accountable Document Security

It is very useful to clearly assign responsibilities between the airlines, airport authorities and other entities involved in maintaining security.

6. Contingencies

- Air carriers should have risk and threat assessment as well as risk and threat management mechanisms developed. Some States offer assistance in the threat assessment process. State mandates should have priority when they are in place.
- Air carriers should have an emergency response plan in place for incidents of all types, including Security incidents. The appropriate infrastructure and staffing should be put in place.
- Emergency measures should exist in the eventuality of at least the following security related incidents which are the most common:
 - Bomb threat
 - Bomb threat against buildings (including provisions for terminal evacuation)
 - Hijacking
- Air carriers can learn a significant amount of information about flaws in their operations when incidents take place. However, it is best to discover flaws through security exercises. In order for incidents to be learning experiences, there needs to be a thorough investigation process that can identify where procedures were lacking in order to remedy and implement corrective action.

7. Additional Security Accountabilities

- Security issues that are important to air carriers, but not necessarily directly related to compliance of the Air Security Programme, may also be included as part of SEMS. This further reiterates that SEMS is designed to be an all encompassing Security document that promotes Security awareness.
- Issues to be addressed as part of organizational extensions can be but are not limited to:
 - Aviation Security related issues:
 - Disruptive passengers
 - Inadmissible passengers
 - Stowaways
 - Passenger risk assessment
 - Protection of layover crew and ex-pat staff
 - Theft
 - Fraud and insider crime
 - Building and infrastructure security

- International Security Standards and Recommended Practices (Legal framework)
- Co-operation with airport security and other AVSEC/regulatory agencies
- Mutual recognition and harmonization of Security requirements and procedures
- AVSEC roles of station managers

— END —