



## مؤتمر الايكاو الرفيع المستوى بشأن أمن الطيران

مونتريال، ١٢-١٤ سبتمبر ٢٠١٢

البند ٦ من جدول الأعمال: ضمان استدامة تدابير أمن الطيران - التكافؤ

إعادة توجيه سياسات الأمن للتركيز على الراكب

(ورقة مقدمة من فرنسا)

### الملخص

تعتبر فرنسا أن أي سياسة عامة خاصة بالطيران المدني، ولا سيما أمن الطيران، يجب أن تعتمد على إرضاء الراكب. وإن هذه الأولوية التي لا تنتافي مع الضرورات الأمنية تنقسم إلى هدفين متكاملين، ألا وهما تقديم التسهيلات اللازمة وضمان جودة الخدمة من جهة، وضبط التكاليف من جهة أخرى. ويشكل معيار إرضاء الراكب إذا الركيزة القوية لضمان استدامة نظم الأمن، والتي تتطلب اعتماد نهج شامل يركز على الفعالية.

الإجراء: المؤتمر مدعو إلى دعم الإجراءات المقترحة في الفقرة ٢.

### ١- المقدمة

١-١ يبقى أمن الطيران المدني - أي أمن ركابه والعاملين الذين يشاركون في توطيده - الهدف الرئيسي. وتعتبر فرنسا أن الأمن نابع من أحد الحقوق الأساسية والمرسخة في الإعلان الدولي لحقوق الإنسان، ولا سيما في البند الثالث منه الذي ينص على ما يلي "لكل فرد الحق في الحياة والحرية وسلامة شخصه".

### ٢- المناقشة

١-٢ بعد أن حققت التدابير الطارئة التي اعتمدت بعد عام ٢٠٠١ أهدافها، يبدو من الآن فصاعدا مشروعا، وحتى ملحا، أن نضع - أو أن نعيد وضع - مصلحة الراكب في صلب تدابير الأمن وفي عمليات تنفيذها وتقييمها. فمازال يتمثل اهتمام الراكب الأول في تحقيق أمن شخصه وممتلكاته، لذا ما من تضارب ظاهر في السعي إلى وضع إرضاء الراكب في صلب السياسات العامة لأمن الطيران المدني.

٢-٢ ويعتمد رفاه الراكب الذي يمكن قياسه اقتصاديا على عاملين منفصلين. فيعتمد الأول على تسهيل تنفيذ ضوابط الأمن، أي راحة الراكب الشخصية فيما يخص الإجراءات الأمنية، مع الحرص على التمييز بين العامل الأمني الصرف للرحلة والجوانب الأخرى، مثل التفتيش على الحدود أو إجراءات التسجيل. أما العامل الثاني فيرتبط بتكلفة السفر التي يتكبدها في نهاية المطاف الراكب في مقابل الضوابط الأمنية.

٣-٢ أولا، إن إعادة وضع الراكب في صلب سياسات الأمن يعني السعي إلى تحقيق رؤية جديدة لنظام الأمن أو حتى تغييره بشكل عام، لأن هذا الأخير يتم بناؤه بإضافة طبقات متتالية، وتشكل كل طبقة بحد ذاتها قيودا محددة وتفرض

تكاليف معينة على الراكب، وتركيبه هذا النظام جعلته غير مرن وحالت دون مواصلة تطبيق المعيار الجامع الآيل إلى ضمان راحة الراكب.

٤-٢ وتم هذه الحاجة إلى اعتماد النهج العام عن اعتبارات أمنية صرف. ففي الواقع، يعزى ذلك إلى السعي إلى تحقيق التجانس في الشبكة الأمنية التي تعد نتاج مجمل الأنشطة المنفذة للتصدي لمحاولات اعتداءات إرهابية متتالية. وقد يؤدي تراكم التدابير، التي قد تكون في بعض الأحيان غير متسقة، إلى تفويض تماسك هذا النظام ككل، وذلك في حين أن كفاءته تعتمد على مفهوم الدفاع في العمق.

٥-٢ وإن إعادة وضع الراكب في صلب سياسات الأمن يعني التمييز بين التدابير المطبقة على الراكب، مع الأخذ بالاعتبار بأن تطلعاتهم - ودرجة معرفتهم بهذه التدابير - غير متماثلة. وبهدف المحافظة على مستوى الأمن، ينبغي أن يكون تطبيق الضوابط الأمنية على فئة من الراكب مصحوبا بتحليل مفصل للمخاطر، مع مراعاة العوامل المحلية وتنفيذ ضوابط عشوائية مشددة بهدف تفادي أن تندس أي ثغرة في النظام.

٦-٢ وينبغي أن يؤدي وضع الراكب في صلب سياسات الأمن إلى الدفع بوضعي السياسات لإقامة الاعتبار الخاص للتقنيات الأمنية التي تراعي راحة الراكب، مثل تكنولوجيا أجهزة التصوير بالمسح الضوئي (سكانر)، وقد يشكل تحليل السلوك أيضا إحدى التقنيات التي تبقى غير مرئية، أو على الأقل متحفظة وفقا لطريقة تطبيقها. كما تتدرج في هذه الفئة عملية استخدام بيانات الراكب. ولكن تشدد فرنسا على أنه عند تطبيق جميع هذه التقنيات، التي تعتبر مقبولة إلى حد كبير، يجب أن توفر التشريعات جميع الضمانات لصون الحقوق الأساسية الأخرى لكي تكون في نفس مستوى الحق في الأمن، وبشكل محدد الحق في الكرامة والخصوصية.

٧-٢ كما أنه يُفترض فيه عملية إعادة وضع الراكب في صلب سياسات الأمن مراعاة رحلة السفر بشكل عام، بما في ذلك الاعتبارات الأمنية وبالتالي إمكانية توسيع نطاق تطبيق المقننات الأمنية في المنطقة المفتوحة للجمهور في المطارات.

٨-٢ وأخيرا ومن ناحية التقييم العام، فإن إعادة وضع الراكب في صلب سياسات الأمن تقتضي تقييم كل تدبير من التدابير وتقييم النظام الناتج بأسره، وليس مجرد فعاليته. وإن الشرط المنطقي للنهج الجديد الذي تعتمده السلطات العامة يتمثل بالنسبة للمنفذين العمليين للنظام الأمني (مديرو المطارات والناقلون الجويون ووكالات الأمن) في إدخال تغيير موازي له نفس الأهمية وهو الانتقال من الأهداف القائمة على الموارد المتاحة إلى الأهداف القائمة على النتائج المنشودة.

٩-٢ ويمكن للسعي المنتظم لتحقيق الكفاءة، مع وجود رؤية شاملة للتدابير، أن يشجع على السيطرة على تكاليف النظام حتى يتم ضمان استدامته على المدى الطويل، وكل ذلك من أجل إرضاء الراكب. ولن تنتج السيطرة على التكاليف عن نهج حسابي - ومن المحتمل أن يكون جزافيا - بل سينتج عن تقييم مفصل للتكاليف والمنافع المترتبة على كل تدبير وعلى النظام المنسق لكل هذه التدابير.

١٠-٢ وعلى ضوء مستوى وهدف هذا المؤتمر الذي تسعى استنتاجاته إلى توجيه التطورات في سياسات أمن الطيران المدني للعقد المقبل، تعتبر فرنسا أن هذه اللحظة حاسمة ومناسبة جدا للتذكير بضرورة توجيه هذه السياسات بهدف إرضاء الراكب مع الارتكاز على نوعية الخدمة التي يستحقها الراكب كأحد زبائن مديري المطارات والناقلين الجويين وبطريقة غير مباشرة كأحد زبائن السلطات المختصة عيناها.

## -٣- الخلاصة

١-٣ يُرجى من المؤتمر أن يقوم بما يلي:

- (أ) أن يأخذ علما بالرسالة الرئيسية التي ينقلها الوفد الفرنسي بشأن أولويات السياسات العامة في مجال الأمن، ألا وهي تحقيق الكفاءة العالمية للنظام برمته وإرضاء الراكب؛
- (ب) أن يذكر بأن تشكل هذه المبادئ ركيزة السياسات العامة لأمن الطيران المدني وخطا أحمر لتعريف أهداف الايكاو في هذا المجال؛
- (ج) أن يعتمد مبادئ الكفاءة العامة وإرضاء الراكب كأحد المعايير الرئيسة لتقييم نتائج السياسات العامة لأمن الطيران المدني؛
- (د) أن يرسخ هذا المبدأ في توصيات المؤتمر وفي أي إعلان تعتمده الأسرة الدولية برعاية الايكاو في المستقبل.

— انتهى —