



الجمعية العمومية - الدورة الثانية والأربعون

اللجنة التنفيذية

البند ١٣ من جدول الأعمال : أمن الطيران - السياسة العامة

مبادرات الصناعة لتحسين الانتظام والكفاءة والفوائد الاقتصادية

عند تنفيذ المعايير الأمنية الواردة في الملحق السابع عشر

(ورقة مقدمة من الإياتا)

الموجز التنفيذي

تعمل الإياتا باستمرار على تحسين المتطلبات الإلزامية والمواد الإرشادية الخاصة بتدقيق السلامة التشغيلية للإياتا، بهدف عالمي يتمثل في تحقيق التنفيذ الفعال والمتناسق والمستدام لجميع معايير الأمن الواردة في الملحق السابع عشر في جميع الدول.

ولا يمكن تحقيق هذا الهدف العالمي لأمن الصناعة إلا من خلال المواءمة الوثيقة بين جميع الوثائق والبرامج المرجعية الأمنية ذات الصلة الصادرة عن الإيكاو. فالتعزيز المستمر لأحكام الملحق السابع عشر ضروري لتحسين فعالية التدابير الأمنية التي ينفذها أصحاب المصلحة في الصناعة واستدامتها الاقتصادية، ولتعزيز وظائف الرقابة التي تقوم بها الجهات التنظيمية.

تسلط ورقة العمل هذه الضوء على مجالات التحسين المحتملة في العمل الذي تقوم به هيئات الإيكاو المسؤولة عن أمن الطيران. كما تعرض المواد الإرشادية والمبادرات وأوراق الموقف ذات الصلة التي أعدتها الإياتا لدعم الدول وأصحاب المصلحة في الصناعة في الحفاظ على تنفيذ معايير الأمن بجودة عالية.

الإجراء: تُدعى الجمعية العمومية إلى القيام بما يلي:

تشجيع جميع الدول المتعاقدة، ولا سيما تلك التي تشارك بنشاط في هيئات الإيكاو ذات الصلة المسؤولة عن أمن الطيران، على الاستفادة على نطاق واسع من المدخلات الفنية من الصناعة لمواصلة تطوير الأحكام وتعزيز السلامة والأمن، وكذلك تعزيز عمليات النقل الجوي الدولي المنتظمة والفعالة والمستدامة اقتصادياً.

الأهداف الاستراتيجية:	تتعلق ورقة العمل هذه بالأهداف الاستراتيجية: "ضمان أن يوفر الطيران وسيلة تتقلّ سلسلة ومتاحة وموثوقة للجميع" و"التنمية الاقتصادية للنقل الجوي"
الآثار المالية	من غير المتوقع أن تترتب آثار مالية كبيرة على الإيكاو، نظراً لإمكانية تطوير هذا العمل من قِبل الهيئات العاملة القائمة. والإياتا مستعدة لدعم التطورات المطلوبة لمعالجة الإجراءات المقترحة.
المراجع:	

¹ قدمت الإياتا هذه الورقة باللغات العربية والإنجليزية والصينية والفرنسية والروسية والإسبانية.

١ - فعالية التدابير الأمنية واستدامتها الاقتصادية

١-١ منذ الانتقال من البرنامج الأصلي للتدقيق الأمني الشامل للإيكاو (USAP)، الذي تم إطلاقه في عام ٢٠٠٢، إلى نهج المراقبة المستمرة لبرنامج التدقيق الأمني الشامل (USAP-CMA) في عام ٢٠١٣، تذبذبت مؤشرات الاستدامة العالمية من ٧١,٢٧٪ إلى ٧٢,٧٧٪، بمتوسط ٧٢,٠٧٪ وانحراف معياري قدره ٠,٥٣٪. علاوةً على ذلك، يسلط أحدث تقرير صادر عن نهج المراقبة المستمرة لبرنامج التدقيق الأمني الشامل (٢٠٢٤)، في الفقرة ٣-٣-٢ الضوء على أن خمسة عشر (١٥) معياراً من الملحق السابع عشر لم تصل إلى خمسين (٥٠) في المائة من الامتثال الإرشادي العالمي. وتجدر الإشارة إلى أن اثني عشر (١٢) معياراً من هذه المعايير تنتمي إلى الفصل ٤ من الملحق السابع عشر - التدابير الأمنية الوقائية.

٢-١ على الرغم من أرقام نهج المراقبة المستمرة لبرنامج التدقيق الأمني الشامل، فإن الحقيقة التشغيلية هي أن معظم التدابير الأمنية الوقائية قد تم تنفيذها بنجاح وبشكل مستدام على أساس يومي من قبل معظم مشغلي الصناعة والكيانات، بما في ذلك مقدمي الخدمات الخارجية (ESPs)، في جميع الدول.

٣-١ لا تشمل الأهداف والغايات الأساسية للإيكاو، كما هي مبينة في المادة ٤٤ من اتفاقية شيكاغو، فقط تطوير مبادئ وتقنيات لتعزيز السلامة والأمن، بل أيضاً تطوير النقل الجوي الدولي بشكل منتظم وفعال ومستدام اقتصادياً. ويمكن النهوض بهذه الأهداف بشكل فعال من خلال النظر في مقترحات الصناعة في هيئات الإيكاو ذات الصلة. ويكتسب هذا الأمر أهمية خاصة عند الدعوة إلى التحديث المستمر للملحق السابع عشر والمواد التوجيهية المرتبطة به لمعالجة تحديات التنفيذ التي يحددها كل من المشغلين والمنظمين.

٢ - برنامج أمن مشغلي الطائرات (AOSP)، والإجراءات التكميلية في المحطة (SSPs) وإطار عمل الثقة لأمن الطيران (ASTF)

١-٢ أحد الأمثلة الرئيسية على الحاجة إلى التحديثات المستمرة هو إدخال التمييز بين برنامج أمن مشغلي الطائرات (AOSP) والإجراءات التكميلية في المحطة (SSPs) في التعديل ١٨ للملحق السابع عشر، الذي أصبح سارياً في نوفمبر ٢٠٢٢. يتم تطوير برامج أمن مشغلي الطائرات من قبل شركات الطيران لتلبية المتطلبات الوطنية لدولة المشغل الخاصة بها. ومن ناحية أخرى، لا ينبغي وضع الإجراءات التكميلية في المحطة إلا عندما لا يلبي برنامج أمن مشغلي الطائرات المتطلبات الوطنية لدولة (دول) العمليات بشكل كامل.

٢-٢ على الرغم من أن الإيكاو نشرت المواد الإرشادية العامة لبرنامج أمن مشغلي الطائرات والإجراءات التكميلية في المحطة^٢ في يونيو ٢٠٢٢، إلا أن أسئلة بروتوكول نهج المراقبة المستمرة لبرنامج التدقيق الأمني الشامل ذات الصلة ظلت غير متوائمة حتى آخر تعديل لها في أبريل ٢٠٢٥. وقد أدى هذا الوضع إلى حدوث ارتباك في بعض الدول وقد لا تزال هناك حاجة إلى تحديث بعض الأحكام.

^٢ إرشادات برنامج أمن مشغلي الطائرات والإجراءات التكميلية في المحطة التابعة للإيكاو: <https://www.icao.int/Security/SFP/Pages/AOSP-and-SSP.aspx>

٣-٢ وفي موازاة ذلك، أعدت الإياتا مجموعة من الإرشادات وأوراق الموقف، بما في ذلك مقطع فيديو، وكلها متاحة على الموقع الإلكتروني العام لأمن الطيران التابع للإياتا^٣، وخاصة صفحة أوراق الموقف على الويب^٤.

٤-٢ بالإضافة إلى المواد الإرشادية، أطلقت الإياتا أيضاً مبادرة تهدف إلى تحسين كفاءة وأمن صناعة الطيران من خلال الاستفادة من تقنيات الثقة الرقمية، وهي إطار عمل الثقة لأمن الطيران (ASTF). وتسعى هذه المبادرة إلى تبسيط عملية التحقق من صحة وصلاحيه وثائق أمن الطيران، مثل الإقرار الرسمي بالمصادقة على برامج أمن مشغلي الطائرات والإجراءات التكميلية في المحطة من قبل السلطات المعنية. وتشمل الموارد الإضافية ورقة بيضاء^٥، وموقع إلكتروني مخصص لإطار عمل الثقة لأمن الطيران التابع للإياتا^٦، وورقة معلومات قدمتها الإياتا في آخر اجتماع للجنة أمن الطيران (AVSECP) التي تتوقع قدرات إطار عمل الثقة لأمن الطيران القابلة للتطوير في مجالات أخرى، تتراوح على سبيل المثال لا الحصر، بين حالة أمن الشحن، أنشطة التدقيق الرقابي، أو عمليات التحقق من خلفية الموظفين/طواقم الطائرات.

٣- الإبلاغ عن الحوادث الأمنية

١-٣ مثال آخر يسلط الضوء على الحاجة إلى التحديثات المستمرة للملحق السابع عشر هو المعيار ٥-١-٦، الذي تم إدخاله في عام ٢٠١٨. وينص هذا المعيار على أنه يجب على أي كيان مسؤول عن تنفيذ البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني أن يبلغ، بطريقة عملية وفي الوقت المناسب، عن أي "معلومات تتعلق بحوادث أعمال التدخل غير المشروع والأعمال التحضيرية لها" إلى السلطات المختصة.

٢-٣ واستجابةً لذلك، نشرت الإيكاو إرشادات عامة للإبلاغ عن الحوادث وتصنيفها^٧، في يونيو ٢٠٢٢، "بشأن تنفيذ نظام للإبلاغ، ووضعت تصنيفاً مشتركاً، في محاولة لتنظيم ومواءمة عمليات الإبلاغ عن الحوادث والوقائع المتعلقة بأمن الطيران".

٣-٣ تحدد توجيهات الإيكاو بوضوح أنواع "المعلومات" التي ينبغي الإبلاغ عنها. وقد استكملت الإياتا هذا الجهد بنشر أوراق موقف على صفحتها على شبكة الإنترنت الخاصة بأوراق الموقف^٨. وتحدد أحدثها حول الإبلاغ عن الحوادث والوقائع المتعلقة بأمن الطيران^٩ عمليات الإبلاغ المتوقعة لأصحاب المصلحة في الصناعة المشاركين بالفعل في الإبلاغ عن الحوادث والوقائع منذ عقود.

٤-٣ ولتفادي أي لبس محتمل حول المعيار ٥-١-٦، وتحديدًا التمييز بين الإبلاغ عن أعمال التدخل غير المشروع، بما في ذلك الشروع في الأعمال أو التحضير لها، التي تقوم بها الدول عادةً إلى الإيكاو، والإبلاغ عن الحوادث الأمنية من قبل المشغلين والكيانات إلى السلطات، يجب إعادة النظر في صياغة هذا المعيار لضمان التنفيذ الفعال.

^٣ أمن الطيران التابع للإياتا: <https://www.iata.org/en/programs/security/>

^٤ أوراق الموقف التابعة للإياتا: <https://www.iata.org/en/programs/security/position-papers-press-releases/>

^٥ الورقة البيضاء الصادرة عن الإياتا حول إطار عمل الثقة لأمن الطيران:

<https://www.iata.org/contentassets/1998554ac6624b97a2de8418938eaade/aviation-security-trust-framework-whitepaper-2025.pdf>

^٦ إطار عمل الثقة لأمن الطيران التابع للإياتا: <https://astf.iata.org/>

^٧ إرشادات الإيكاو للإبلاغ عن الحوادث وتصنيفها: <https://www.icao.int/Security/SFP/Pages/Incident-Reporting-Guidance-and-Taxonomy.aspx>

^٨ ورقة موقف الإياتا بشأن الإبلاغ عن الحوادث والوقائع المتعلقة بأمن الطيران:

<https://www.iata.org/contentassets/1998554ac6624b97a2de8418938eaade/2025-reporting-of-aviation-security-occurrences-and-incidents-april-2025.pdf>

٥-٣ من الضروري وجود أنظمة فعالة ومنسقة ومستدامة اقتصادياً على الصعيد العالمي للإبلاغ عن الحوادث والوقائع الأمنية. فهي لا تعزز أمن الطيران من خلال التمكين من الكشف عن التهديدات ونقاط الضعف الناشئة من خلال الإبلاغ فحسب، بل إنها تحسن أيضاً تبادل المعلومات الهامة في الوقت المناسب عندما يمكن أن تؤثر الحوادث الخطيرة التي يتم الإبلاغ عنها في دولة ما على سلاسل الإمداد أو العمليات العالمية.

٤ - نظام إدارة الأمن (SeMS)

١-٤ ١-٤ تعكس الأمثلة الموضحة أعلاه النهج الأوسع والمتكامل لنظم إدارة السلامة والأمن على النحو الذي يروج له برنامج تدقيق السلامة التشغيلية (IOSA) التابع للإيالات ودليل معايير برنامج تدقيق السلامة التشغيلية (ISM) المطبق على جميع شركات الطيران المسجلة في برنامج تدقيق السلامة التشغيلية. وقد اكتسب نظام إدارة الأمن اعترافاً دولياً قوياً، لا سيما مع إنشاء الملحق ١٩ الجديد للإيكاو في عام ٢٠١٣. وفي الوقت نفسه، أصبح نظام إدارة الأمن شرطاً إلزامياً لجميع شركات الطيران المسجلة في برنامج تدقيق السلامة التشغيلية في الإصدار الثاني من دليل معايير برنامج تدقيق السلامة التشغيلية (ISM/2) في عام ٢٠٠٧.

٢-٤ ٢-٤ في يناير ٢٠٢٥، عززت النسخة السابعة عشرة من دليل معايير برنامج تدقيق السلامة التشغيلية (ISM/17) إطار عمل نظام إدارة الأمن من خلال توسيع نطاقه ليشمل مقدمي الخدمات الخارجيين (ESPs) الذين ينفذون معظم التدابير الأمنية التشغيلية من خلال ترتيبات الاستعانة بمصادر خارجية. وتشارك الإيالات معلومات ومواد إرشادية مستقيضة من خلال صفحتها الإلكترونية الخاصة بنظام إدارة الأمن^٩ ومجتمع الطيران الخاص بنظام إدارة الأمن^{١٠} الذي تم إنشاؤه في عام ٢٠٢٢ لمساعدة مقدمي الخدمات الخارجية.

٣-٤ ٣-٤ وأخيراً، أطلقت الإيالات برنامجاً رسمياً لاعتماد نظام إدارة الأمن^{١١} مصمم لتقديم إطار عمل منظم يمكن جميع كيانات ومؤسسات الطيران من إدارة الامتثال التنظيمي والمخاطر الأمنية والتهديدات ونقاط الضعف بشكل استباقي، مع تحسين نظام إدارة الأمن لديها.

-انتهى-

^٩ صفحة نظام إدارة الأمن التابعة للإيالات على الويب: <https://www.iata.org/en/programs/security/security-management-system-sems/>

^{١٠} مجتمع الطيران الخاص بنظام إدارة الأمن (الاتصال aviationsecurity@iata.org)

^{١١} برنامج شهادة نظام إدارة الأمن التابع للإيالات: <https://www.iata.org/en/services/certification/operations-safety-security/security-management-systems-sems/>