



الاجتماع الأول لمدرء الطيران المدني في منطقة الشرق الأوسط

(DGCA-MID/1)

(أبوظبي، الإمارات العربية المتحدة، 22-24 مارس 2011)

البند السادس: مسائل أمن الطيران

إرساء الأسس اللازمة ليصبح تذييل منظمة إيكاو رقم (17): الأمن قائماً أكثر على تحديد المخاطر
أنظمة إدارة الأمن

(مقدمة من أياتا)

موجز

تقدم هذه الورقة إلى الاجتماع تحديثاً بشأن عمل أياتا في ميدان نظم إدارة الأمن. في آخر اجتماع للجنة خبراء أمن الطيران التابعة لمنظمة إيكاو (AVSECP/21 الذي عقد في 2010) طلب أياتا تحديد عناصر مفهوم نظام إدارة الأمن التي يمكن إدراجها في الطبقات المقبلة من التذييل (17). وبعد مقارنة التذييل (17) مع العناصر الرئيسية لأنظمة إدارة الأمن، يبدو أن كل المفاهيم الرئيسية لأنظمة إدارة الأمن مدرجة بالفعل في قواعد الممارسة القياسية والمستحسنة للتذييل (17). ومع ذلك، يعتقد أياتا أنه ما زال هناك حاجة إلى توفير "إدارة" لتنسيق هذه العناصر في التذييل (17)، وذلك يؤدي إلى التحسين المستمر في مجال الأمن. وسيكون ذلك متنسقاً مع الاتجاه الرامي لجعل التذييل (17) يقوم أكثر فأكثر على تحديد المخاطر وجعل أمن الطيران العالمي أكثر استجابة لبيئة التهديد الحيوية.

يقترح أياتا على الاجتماع الثاني والعشرين للجنة خبراء أمن الطيران المنعقد حالياً في مونتريال، 21-25 مارس 2011، خطة عمل تقضي بالبده، منذ الآن وحتى التعديل القادم للتذييل (17)، في وضع صياغة جديدة لقواعد الممارسة القياسية والمستحسنة بشأن أنظمة إدارة الأمن، لتطبق على مشغلي الطائرات فقط.

مراجع

التذييل (17)- الأمن، الطبعة الثامنة

1. مقدمة

- 1.1 لقد خضعت أنظمة إدارة الأمن لكثير من النقاش منذ طرحها أياتا لأول مرة في الاجتماع السابع عشر للجنة خبراء أمن الطيران (AVSECP) التابعة لمنظمة إيكافو في عام 2006. ومنذ ذلك الحين، أصبح المفهوم الهدف الأمني الاستراتيجي للجنة خبراء أمن الطيران، وظهر كتوجيه في الدليل الأمني الخاص بمنظمة إيكافو (الوثيقة 8973)، ويشكل جزءاً من استراتيجية منظمة إيكافو الشاملة لأمن الطيران (ICASS)، الفقرة S15 - "إدارة الأمن".
- 1.2 لقد حدث عدد من التطورات المشجعة على مدى السنوات الخمس الماضية، وخارج نطاق لجنة خبراء أمن الطيران:
- ألزم أياتا شركات الطيران الأعضاء بتنفيذ العناصر الأساسية لنظم إدارة الأمن، واعتبر ذلك شرطاً لعضويته.
 - أدخلت عدد من الدول المتعاقدة نظم إدارة الأمن في تشريعاتها، وما زال البعض الآخر ينظر في ذلك.
- 1.3 وقد أوصى الاجتماع الواعد والعشرون للجنة خبراء أمن الطيران في العام الماضي أياتا بتحديد عناصر مفهومه لنظام إدارة الأمن والتي يمكن إدراجها في الطبقات المقبلة من التذييل (17). واستناداً إلى هذه المهمة الموضحة أدناه، يعتقد أياتا بأن إدراج نظم إدارة الأمن في التعديل القادم للتذييل (17) ناضج بما فيه الكفاية، ويقترح جعل ذلك جزءاً من التفكير الأوسع في فلسفة وأسلوب التذييل (17).
- 1.4 إن المناقشة الواردة في الفقرة (2) أدناه ستطرح في الاجتماع الثاني للجنة خبراء أمن الطيران AVSECP والمنعقد بين 21-25 مارس 2011، في مقر منظمة إيكافو في مونتريال.

2. النقاش

- 2.1 حدد أياتا ستة من العناصر الأساسية في نظام إدارة الأمن للنقل الجوي¹. وهذه العناصر هي: الإدارة العليا والالتزام المؤسسي، إدارة الموارد، تقييم التهديدات وإدارة المخاطر، إدارة الطوارئ والحوادث، مراقبة وضمان الجودة، برنامج أمن الطيران. ثم تم تقسيمها إلى عناصر فرعية داعمة.
- 2.2 إن تحليل ثغرات العناصر الرئيسية لنظم إدارة أمن الطيران حسب التذييل (17) لمنظمة إيكافو مبين في التذييل (أ) لورقة المعلومات هذه. وهو يظهر أن كلاً من هذه العناصر الأساسية معالجة بطريقة أو بأخرى في قواعد الممارسة القياسية والمستحسنة للتذييل (17). ومع ذلك فإن هذه القواعد القياسية والمستحسنة تؤدي، إذا نظرنا إليها على حدة، مهمة واحدة فقط. أما نظام الإدارة من قبيل نظام إدارة الأمن فبوسعه تنسيق جميع هذه المهام تحت سقف واحد، حيث تغذي كل منها الأخرى بما يؤدي إلى التحسين المستمر. وإذا استقينا المثال من حفل السلامة، حيث ستولف نظم إدارة السلامة قريباً تذييلاً خاصاً بها، فإن أياتا يعتقد أن على التذييل (17) الاعتراف صراحةً بمساهمة نظم الإدارة في أمن الطيران.

¹ يمكن لشركات الطيران تجميع هذه العناصر معاً أو تقسيمها إلى عناصر فرعية بطرق مختلفة، وفقاً لهيكل نظام إدارة الأمن الخاص بها.

2.3 ويعد ذلك جزءاً مما يعتبره أياتا ارتفاع الدعوة ضمن مجتمع أمن الطيران لجعل الأنظمة قائمة على تحديد المخاطر ومتجاوبة مع التهديدات المتغيرة وأبسط تفسيراً وتنفيذاً على صناعة الطيران. وفي حين ذهب التعديل (12) باتجاه توفير بيئة أكثر صلابة، يجب أن يبدأ العمل الآن على جعل التعديل (13) قائماً على تحديد المخاطر ومتسماً بأمان ومرونة أكثر.

2.4 يمكن تحديد الأهداف التالية للتعديل القادم على التذييل (17):

– التركيز على تعزيز أداء المشغلين: ستسهم نظم إدارة الأمن من خلال دمج العمليات مع الممارسات الأمنية في إدارة المخاطر التجارية والتدقيق وقياس الأداء، الأمر الذي سيؤدي إلى زيادة القدرة على توقع التهديدات والرد عليها بحد أدنى من الاضطرابات التشغيلية. وفي إطار ما تسمح به الأنظمة، سيضع المشغلون برامج فعالة ومستمرة التحسن.

– التحول إلى وظائف رقابة أكثر كفاءة: مع وجود عناصر موثقة ومقاسة من نظام إدارة الأمن، ستكون الجهات التنظيمية قادرة على نقل الموارد من عمليات التحقق من التقيد المستهلكة للوقت إلى إجراء أنشطة الرقابة.

– وضع مفاهيم جديدة مثل مفهوم المفاجأة: إن الفقرة (4.1) الجديدة من التعديل (12) توصي "الدول المتعاقدة بتعزيز استخدام التدابير الأمنية العشوائية التي لا يمكن توقعها." وباعتبار أن هذه التدابير ستنفذ مراراً في صناعة الطيران يصبح مفهوماً أن ترغب الدول المتعاقدة بالتأكد من أن قيامها بذلك سيكون كما يرضيها. وهنا يؤمن أياتا إيماناً راسخاً أن من الممكن إثبات الامتثال من خلال نظم إدارة الأمن، لأن هذه النظم تتطلب توثيق العمليات والمقاييس المعتادة.

2.5 هناك عدة خطوات ضرورية لتحقيق هذه الأهداف وضمان جاهزية التعديل (13) للتصدي للتهديدات الجديدة. ولذلك فإن أياتا يقترح مع فائق الاحترام خطة العمل التالية:

– بين AVSECP/22 و AVSECP/24، تعمل لجنة خبراء أمن الطيران بالاشتراك مع سكرتارية منظمة إيكافو على تطبيق نظام إدارة الأمن في كيانات أخرى غير مشغلي الطائرات، مع وضع التوجيهات المناسبة لهذه الكيانات. ويعتقد أياتا أنه بينما تستطيع كل الجهات المعنية أن تجني بشكل فردي فوائد تنفيذ هذا النظام، فإن مجتمع الطيران الدولي لا يمكنه تحقيق وفورات الحجم وأقصى الفوائد إلا عند تنفيذه من قبل جميع الفئات صاحبة الشأن.

– بين AVSECP/22 و AVSECP/23، يضع الفريق العامل المعني بالتعديل (13) قواعد ممارسة مستحسنة جديدة تعالج نظم إدارة الأمن وتتنطبق على شركات الطيران فقط. ويتوافق ذلك مع وضع تعريف جديد. ويمكن إدراج هذه الفقرة في القسم 3.4 "مراقبة الجودة"، باعتبار أن هذا القسم يتناول الموضوعية والكفاءة والتحسين المستمر والرقابة وتحقيق مستويات أداء ثابتة وموثوقة.

– في نفس الفترة الزمنية المخصصة من أجل AVSECP/24، فإن اللجنة ستستكشف وتنظر في إدخال مزيد من المعايير القائمة على الأداء، في التذييل (17) وعبر هذا التذييل في الأنظمة الوطنية. وستضمن هذه المعايير للتدابير الأمنية تعيين الأهداف الواجب تحقيقها، ولكنها ستترك خيارات التنفيذ للمشغلين، حسب تقييمهم وبيئتهم. ويعتقد أياتا أن النظام الأمني الفعال حقاً، على الصعيد العالمي أو المحلي، يجب أن يتكون من إطار تنظيمي قائم على الأداء مترافقاً مع عملية صنع قرار دينامية من قبل مشغلي صناعة الطيران ورقابة قوية من قبل الجهات التنظيمية.

2.6 يقترح أياتا على AVSECP/22 الموافقة على خطة العمل المقترحة في 2.5 أعلاه لجعل التذييل (17) قائماً أكثر على تحديد المخاطر، وذلك يشمل:

- أ. بين AVSECP/22 و AVSECP/24، بدء العمل على تطبيق أنظمة إدارة الأمن في كيانات أخرى غير مشغلي الطائرات.
- ب. بين AVSECP/22 و AVSECP/23، نطلب من الفريق العامل المعني بالتعديل (13) صياغة فقرة وتعريف جديدين يتناولان أنظمة إدارة الأمن وينطبقان على مشغلي الطائرات فقط.
- ت. بين AVSECP/23 و AVSECP/24 استكشاف والنظر في إدخال معايير قائمة على الأداء أكثر، في التذييل (17) وعبر هذا التذييل في الأنظمة الوطنية.

3. الإجراء المطلوب من الاجتماع

3.1 الاجتماع مدعو إلى ملاحظة مضمون هذه الورقة والتذييلين (أ) و(ب) المتصلين بها.

الملحق (أ)

تحليل ثغرات العناصر الأساسية لأنظمة إدارة الأمن بالمقارنة مع المعايير والممارسات الموصى بها في الملحق 17 الصادر عن منظمة الطيران المدني الدولية

العناصر الأساسية لأنظمة إدارة الأمن ¹	العناصر المؤيدة	المعايير والممارسات الموصى بها في الملحق 17 المتعلقة بذلك (الإصدار الثامن)
التزام الإدارة العليا والالتزام المؤسسي	- رئيس الأمن - تنظيم إدارة الأمن	3.1.2
إدارة الموارد	- اختيار العاملين - تقييم العاملين - برنامج التدريب الأمني - الوعي الأمني - إدارة مقدمي الخدمة	3.1.6 3.4.1 3.4.2 <u>غير مشمول</u> 3.4.3
تقييم التهديدات وإدارة المخاطر	- كشف التهديدات والمخاطر - تقييم التهديدات - تقييم المخاطر	3.1.3 3.1.3 3.1.3
إدارة الطوارئ والحوادث (سرعة التجاوب)	- الاستعداد للطوارئ والاستجابة تجاهها - خطط إدارة الأزمات والحوادث غير المتوقعة - إدارة الحوادث الأمنية	5.2.1 5.2.1 5.3
ضبط الجودة وضمان الجودة	- آلية العمل التصحيحي - مقدمو الخدمة الخارجيين	3.4.4 ، 3.4.5 ، 3.4.6 (بشكل غير متخصص) 3.4.8 <u>غير مشمول</u>
برنامج أمن الطيران	- الإجراءات الموثقة	3.3.1 ، 3.1.1

¹ اعتماداً على نظام إدارة أمن منظمة الأياتا IATA الخاص بمشغلي شركات الطيران.

الملحق (ب)

الأسئلة المكررة حول أنظمة إدارة الأمن

- كيف يمكن للمنظمين الحفاظ على قدرتهم على تنظيم هذا القطاع بوجود أنظمة إدارة الأمن؟

ستحافظ الدول بوجود أنظمة إدارة الأمن على سياسة نظم وطنية وتحكم تنظيمي بالرقابة وستتمكن من التدخل بالتنظيم عندما تجد ذلك مناسباً – وتسمح أنظمة إدارة الأمن للناقل بالتعرف على أكثر نقاط عملياتها احتواءً للمخاطرة وإعطاءها الأولوية وتخفيض عنصر المخاطرة فيها بشكل منظم مع توافقها في ذات الوقت مع القوانين الوطنية ولكن مع التمتع بميزة المرونة المتأتمية من خضوعها لقوانين تعتمد على الأداء وباختيار أكثر استراتيجيات تخفيض المخاطر ملاءمة لها وأفضلها من حيث الإنتاجية مقارنة بتكلفتها، شريطة تمكنهم من إظهار إنجاز النتائج الأمنية المتوقعة ومستوى الأداء¹ والإبلاغ عن ذلك.

- هل سيقلل انتهاج أنظمة إدارة الأمن الحاجة إلى نظام ضبط جودة فعال ويخفضها؟

لا يخفض انتهاج نظام لإدارة الأمن حسب الملحق 17 من الحاجة إلى نظام فعال لضبط الجودة أو يقلل منها، بل بدلاً من ذلك، توفر أنظمة إدارة الأمن الإطار الذي يمكن من خلاله تحقيق اندماج وانسجام نظم ضبط الجودة مع العمليات التنظيمية الموجودة على نطاق أوسع. وهذا سيضمن إتباع نهج متماسك وموحد لأمن صناعة الطيران داخل وعبر الدول المتعاقدة في منظمة إيكاو.

هل تحل أنظمة إدارة الأمن محل برامج أمن النقل الجوي؟

لن تحل أنظمة إدارة الأمن محل برامج أمن النقل الجوي ACSP، بل بدلاً من ذلك فإنها ستوفر الإطار الذي لا يكتفي بدعم التوافق مع متطلبات البرنامج بل يتولى أيضاً أمر المخاطر التي لا يعالجها برنامج الأمن ويقود حركة مستمرة للمراجعة والتحسين.

- أنتهى -