



الاجتماع الرابع للمدراء العاميين للطيران المدني في منطقة الشرق الأوسط

DGCA-MID/4

(مسقط، سلطنة عُمان 17-19 أكتوبر 2017)

البند السادس: مسائل أمن الطيران

التعاون في مجال أمن الطيران

(مقدمة من الإتحاد العربي للنقل الجوي)

ملخص

تعرض هذه الورقة آخر التطورات في مجال أمن الطيران، وتقتراح آلية للتعاون بين جميع الأفرقاء لتحسين قدرة الطيران المدني على مواجهة المخاطر الأمنية.

1. المقدمة

1.1 مع تزايد المخاوف الأمنية وتصاعد التهديدات الإرهابية حيث يسعى المخربون بلا هوادة لإيجاد نقاط ضعف لاستغلالها، يستمر أمن الطيران بكونه أحد أهم اهتمامات جميع الأفرقاء العاملين في الطيران المدني.

1.2 تصاعدت المخاطر الأمنية في العالم خلال العاميين الماضيين الى حدٍ دعا مجلس الأمن الدولي إلى عقد اجتماع في أيلول/سبتمبر 2016 تم خلاله اعتماد القرار رقم 2309 الذي أكد على مسؤولية الدول ضمان سلامة العمليات الجوية على أراضيها وفي أجوائها، ودعا جميع الدول للعمل ضمن الإيكاو لتقييم وتطبيق معايير الأمن الدولية تماشياً مع التهديدات الحالية.

1.3 في هذا الإطار، تقوم الإيكاو بتطوير الخطة العالمية لأمن الطيران والتي تُشكل أداة هامة لضمان تطبيق المعايير العالمية لأمن الطيران بشكلٍ منسقٍ.

1.4 وعلى المستوى الإقليمي، أدى التعاون بين جميع الأفرقاء الى وضع خطة لتعزيز الأمن والتسهيلات في المنطقة (MID SECFAL Plan) والتي ساهمت الدول وشركات الطيران والمنظمات الإقليمية والدولية في وضعها.

2. المناقشة

2.1 إنّ صناعة الطيران هي صناعة عالمية، وبالتالي يجب التعامل معها على هذا المستوى من خلال المنظمة الموكل إليها تطوير معايير الطيران المدني الدولي وهي الإيكاو.

2.2 بالإضافة الى ذلك، وحيث تلعب شركات الطيران دوراً في تطبيق المعايير الأمنية، فإنّ التعاون بينها وبين الدول على المستوى الفردي وعلى مستوى المنظمات ضروري لتحقيق النتائج الأمنية المطلوبة دون الإخلال بعمليات النقل الجوي.

2.3 أحد آخر الأمثلة على النتائج السلبية لانعدام التعاون والتنسيق في هذا المجال هي حظر حمل الأجهزة الالكترونية الكبيرة داخل مقصورة الطائرة والتي تم فرضها في وقتٍ سابقٍ هذا العام من قبل المملكة المتحدة والولايات المتحدة الأمريكية:

2.3.1 فعلى الرغم من تفهمنا لحقّ الدول في اتخاذ إجراءات لحماية أراضيها ضد المخاطر، فإنّ تطبيق الحظر لم يتم بشكلٍ يراعي التزامات الدول في المرفق السابع عشر لمعاهدة شيكاغو، والذي ينص على وجوب مشاركة المعلومات حول المخاطر التي تُحددها الدول مع الدول المعنية بتلك المخاطر لتنسيق الإجراءات الأمنية. فقد أدى عدم التنسيق إلى إجراءاتٍ فرديةٍ سببت خللاً بالغاً في عمليات الطيران المدني ليس فقط على مستوى الدول والمطارات المشمولة في القرار ولكن على المستوى العالمي بسبب ترابط الرحلات والمسافرين. ونتيجةً لذلك، فقد قام الإتحاد العربي للنقل الجوي بمراسلة جميع المنظمات المعنية لتأكيد ضرورة مشاركة المعلومات مع الإيكاو حول التهديد الجديد لتتم دراسته ووضع معايير دولية لمنعه وإعادة عمليات النقل الجوي إلى وضعها الطبيعي.

2.3.2 لاحقاً، قامت الولايات المتحدة باتخاذ قرار منفرد آخر يتضمن فرض تدابير أمنية مشددة لتطبيقها في جميع نقاط المغادرة الأخيرة إلى الولايات المتحدة. فعلى الرغم من تقديرنا لوضع معايير أمنية مستدامة بدلاً من الحظر العام، فإنّ عدم التعاون والتنسيق مع الأفرقاء أدى إلى وضع جدول زمني غير واقعي لتطبيق القرار على مستوى الدول وشركات الطيران حول العالم، وذلك بسبب نقص الموارد المتاحة من جهة، وبسبب عدم جهوزية سوق المعدات الأمنية للزيادة الهائلة على الطلب من جهة أخرى، الأمر الذي أدى إلى خلق ارتباك لشركات الطيران وخلاً في سوق المعدات الأمنية.

2.4 وعليه، فإنّ الطريقة الوحيدة لحماية الطيران المدني من المخاطر هي من خلال معايير أمنية دولية متناسقة ومرتكزة على تقييم المخاطر، والتي يمكن القيام بها من خلال ما يلي:

- أ. أن تقوم الدول التي تحدد تهديدات جديدة بمشاركة المعلومات حولها مع الإيكاو والدول المعنية.
- ب. العمل مع الإيكاو وشركات الطيران والأفرقاء المعنيين لوضع تدابير دفاعية لمنع هذه التهديدات.
- ج. دعم الإيكاو لدراسة هذه التهديدات وتطوير معايير أمنية مستدامة لردعها بشكل نهائي.
- د. التعاون والتنسيق مع شركات الطيران والأفرقاء المعنيين حول توزيع المسؤوليات وحول الجداول الزمنية لتطبيق تلك المعايير.

3. التوصيات

3.1 يدعو الإتحاد العربي للنقل الجوي الإجتماع إلى:

- أ. دعوة الدول والأفرقاء لتوطيد التعاون في مجال أمن الطيران للوصول إلى نتائج فعّالة؛ و
- ب. أخذ الخطوات في الفقرة 2.4 بعين الاعتبار للإستجابة للتهديدات الناشئة والجديدة التي تواجه الطيران المدني.

-أنتهى-