



أخبار
رقم: 50

رؤية الأياتا لأمن متقدم لصناعة الطيران

استجابة منسقة على الأمن البضائع

2 نوفمبر 2010 (فرانكفورت): دعا الاتحاد الدولي للنقل الجوي (الأياتا)، خلال مؤتمر أمن الطيران الذي أقيم في فرانكفورت اليوم، الهيئات الأمنية في جميع أنحاء العالم للعمل معاً من أجل تعزيز أمن النقل الجوي من خلال التصدي للتحديات المتعلقة بأمن الشحن الجوي وجمع البيانات. كما كشف الاتحاد عن خطط رامية لقيادة الجهود العالمية لتعزيز نقاط التفويض المستقبلية في المطارات والتي من شأنها أن تعمل على تشديد الإجراءات الأمنية وتسهيل إجراءات الركاب.

وقال جيوفاني بيسنياني، المدير العام والرئيس التنفيذي، الأياتا، خلال الجلسة الافتتاحية للمؤتمر: "نحن أكثر أمناً مما كنا عليه في عام 2001، ولكن يوجد هناك مجال للتحسين". وأشار إلى وجود عدداً من المجالات التي تحتاج إلى المزيد من التقدم لتعزيز أمن الطيران وإلى إيجاد حلول للإحباط الذي يعاني منه الركاب، هي:

أمن الشحن الجوي

قال جيوفاني بهذا الشأن: لقد وضعت الأحداث الأخيرة في اليمن الشحن الجوي على قمة جدول أعمالنا. حيث يعد الشحن الجوي محرك الاقتصاد العالمي، والمنتجات التي تنقل عن طريق النقل الجوي تمثل 35 في المئة القيمة الإجمالية للسلع المتداولة في التجارة دولياً. وفي عام 2009 تم شحن 26 مليون طن من البضائع عن طريق الشحن الجوي دولياً، ومن المتوقع أن تزداد هذه النسبة إلى 38 مليون طن في عام 2014. لذا فإن نقل هذه البضائع بصورة آمنة وبكفاءة عالية يعد أمر بالغ الأهمية."

كما أثنى جيوفاني على الجهود والاستجابات السريعة المنسقة والهادفة من قبل الحكومات المعنية في هذا الحادث. وأشار إلى أربعة مبادئ أساسية لبرامج أمن الشحن الجوي، هي:

منهج سلسلة التوريد:

قال جيوفاني: "يقع على سلسلة التوريد ابتداءً من المصنع وحتى وصول الشحنات إلى المطار، مسؤولية ضمان أمن الشحنات. ويجب إدارة منهج سلسلة التوريد من خلال التعاون بين الحكومات والصناعة عن طريق الاستثمار، والعمليات، والتكنولوجيا وتقييم المخاطر. ويوجد لدى الكثير من الدول بما في ذلك المملكة المتحدة والولايات المتحدة حلول متطورة لسلاسل التوريد. ولذا فإن قطاع صناعة الطيران ملتزم بهذا التعاون. ومن شأن برنامج الأياتا لأمن الشحن الجوي أن يساعد على تعزيز هذا العنصر المهم في الشحن الجوي."

التكنولوجيا:

وأضاف في تعليقه عن التكنولوجيا المستخدمة في الشحن الجوي: "لا يمكن لعمليات الفرز والتدقيق في المطار أن تكون خط الدفاع الأول لنا، ولكنها حل فعال إلى جانب الحلول الاستخباراتية وسلاسل التوريد. ولا توجد حالياً تكنولوجيا لدى أي من الحكومات لفحص وتدقيق منصات التحميل والشحنات الكبيرة. ولكن يوجد هناك تكنولوجيا واعدة، إلا إنها تأخذ وقتاً طويلاً جداً للانتقال من المختبر إلى المطار، لذا يتوجب علينا الإسراع."

الشحن الجوي الإلكتروني:

يقدم برنامج الأيآنا للشحن الجوي الإلكتروني إلى الحكومات أداة معلوماتية هامة. " من خلال تحويل 20 وثيقة شحن إلى وثيقة إلكترونية واحدة، فنحن نعمل على تحسين الكفاءة وتوفير أداة لرؤية دقيقة للشحن لمعرفة من يقوم بشحن ماذا وإلى أين. وفي الوقت الذي نعمل فيه على زيادة العمل بالشحن الجوي، يجب على الحكومات أن تتوسع في استخدام الشحن الجوي الإلكتروني في الشحنات الواردة والصادرة كذلك، واستخدام البيانات في إدارة أمن الشحن الجوي." أردف جيوفاني.

المخاطر:

لقد تعاونت الصناعة مع الحكومات للمساعدة على تخفيف المخاطر التي تم تحديدها من خلال عمليات الاستخبارات. وقال جيوفاني بهذا الشأن: "ولكن لم يتم التوصل إلى حلول فعالة من جانب واحد أو على عجلة من الأمر، ولقد شهدنا سابقاً العديد من هذه الحالات التي كانت لها عواقب غير مقصودة. فالصناعة تتعاون مع توجيهات الحكومات بشأن الإجراءات المتبعة حول الشحنات القادمة من اليمن. وإذا كان هناك أي تعديلات مطلوبة على المدى الطويل، فعلى أن نتبعها مع جميع الحقائق المتواجدة والتدابير الهادفة لمواجهة مخاطر محددة."

نقاط التفتيش المستقبلية

دعا الاتحاد الدولي للنقل الجوي المنظمين وصناعة الطيران للتعاون فيما بينها لتحديث أنظمة وإجراءات الفحص والتدقيق في المطارات والتي يتجاوز عمرها أكثر من 40 عاماً. ويمتلك الاتحاد رؤيا قصيرة وطويلة الأمد للجيل القادم من أنظمة الفحص في المطارات. فعلى المدى القصير، يعمل الاتحاد حالياً على إيجاد مفاهيم وإجراءات جديدة.

وعل جيوفاني في هذا الشأن قائلاً: "إن الأزيمة والأحذية والشامبو ليست هي المشكلة. فيجب علينا تحويل تركيز من البحث عن المواد المضرة إلى الإرهابيين. وللقيام بذلك على نحو فعال، نحن بحاجة إلى الاستخبارات والتكنولوجيا المتقدمة عند نقاط التفتيش. ويمكن للكيمات الهائلة من البيانات التي نجعلها حول الركاب أن تساعد الحكومات على تحديد المخاطر. فيجب على عملية الفحص أن تتم بصورة أسرع وبصورة أدق. فليس من المقبول أن نعامل الركاب وكأنهم إرهابيون حتى يثبتوا أنفسهم أبرياء."

وأضاف: "إن رؤيتي على المدى الطويل، هو أن يكون المسافرين قادرين على الدخول من مدخل المطار والوصول إلى بوابة الطائرة بصورة سلسة ومن دون انقطاع."

توحيد جمع البيانات

إن البيانات أمر بالغ الأهمية لأمن الطيران وإن استخدامها على نحو فعال يساعد الحكومات على تثقيف المسافرين وتحديد التهديدات. وقد اتفقت الحكومات من خلال المنظمة الدولية للطيران المدني (الايكاو)، على معايير عالمية لعناصر البيانات وعملية لجمع تلك المعلومات. ولكن لا تتبع جميع الحكومات هذه المعايير التي تضيف إلى التكلفة السنوية (5.9 مليار دولار أمريكي) التي تنفق سنوياً من قبل شركات الطيران على الأمن. ويكلف بناء نظام امني غير قياسي وغير متوافق مع المعير المتفق عليها لجمع البيانات في كل دولة حوالي مليون دولار أمريكي، فضلاً عن 50 ألف دولار أمريكي لكل معلومة غير قياسية. وأوضح جيوفاني مخاوفه حول المتطلبات الجديدة للبيانات في الهند والصين وكوريا الجنوبية والمكسيك، قائلاً: "جميع هذه الاستثناءات تستهلك المال والموارد ولكن لا يعمل أي منها على تعزيز الأمن أو حتى مراقبة الحدود. ويتمثل التحدي في العمل مع الحكومات لتنفيذ معايير موحدة عالمياً."

كما أشار بيسنياني إلى التقدم المحرز خلال السنة التي تلت أحداث 25 ديسمبر 2009 في التمكن من إفشال هجوم إرهابي على متن طائرة تابع لخطوط دلنا الجوية المتوجه إلى ديترويت. وفي يناير 2010، استضاف الاتحاد الدولي للنقل الجوي قمة أمنية في جنيف لإطلاق حقبة جديدة من التعاون بين الصناعة والحكومة. وخلال الجلسة قام الاتحاد مع الرؤساء التنفيذيين لشركات الطيران بتقديم خمسة مبادئ إلى جانيت نابوليتانو، وزيرة الأمن الداخلي لأميركا والمدير العام للمنظمة الدولية للطيران المدني بنيامين ريمون.

وقال جيوفاني: "يجب على أعمالنا إتباع نهجاً قائماً على المخاطر، وتتطوي على عمل منسق على الصعيد العالمي من جانب جميع أصحاب المصلحة، وتنسيق أفضل الممارسات عبر الحدود، والتنفيذ بصورة عملية، وأن تركز على إستراتيجية بأهداف محددة."

وقدم الأياتا توصياته على أساس المبادئ التالية:

1. تقديم مشورات رسمية إلى شركات الطيران بما في ذلك شركات الطيران الغير أمريكية.
2. تعديل إجراءات وأوامر الطوارئ السارية حالياً لمعالجة القضايا في البيئة الدولية.
3. تبسيط عملية جمع البيانات.
4. تعزيز التعاون بين الحكومات لإيجاد المزيد لمزيد من الانسجام والتنسيق.
5. البدء في تطوير الجيل المقبل من نقاط التفتيش والفحص.

وأضاف جيوفاني:

"خلال السنة الماضية أدركت الوزيرة نابوليتانو وغيرها من المسؤولين الحكوميين بان العمل مع الصناعة هو السبيل الوحيد إلى الأمام. كما أنشأت الولايات المتحدة مؤخراً فريق دولي لأمن الطيران واتفقت اللجنة التنفيذية للمنظمة الدولية للطيران المدني الشهر الماضي بأنه ينبغي على أهداف الصناعة والحكومات أن تتوحد. وعلى الرغم من إننا شهدنا بداية لحقبة جديدة من التعاون، لكن التقدم في الكلمات وعلى الورق لا يعني شيئاً إذا لم تكن هناك أي إجراءات متبعة.

"وإن تحديد الاستجابات الأمنية المنسقة مع التعاون بين الصناعة والحكومة وقد ساعد على تحقيق المزيد من التقدم في الأشهر 10 الماضية أكثر من أي وقت مضى منذ الأحداث الأساسية عام 2001. فأصبح لدى الحكومات والصناعة الآن هدف مشترك. يجب علينا أن نستغل هذه الفرصة للانتقال من الأقوال والاتفاقات إلى الإجراءات وتحقيق النتائج."

- الأياتا -

للمزيد من المعلومات، يرجى الاتصال بـ
مصطفى الشبخلي
مجموعة فوركوميونكيشنز للعلاقات العامة

+971 50 422 9101

mustafa.al-sheikhly@fourcommunications.com

ملاحظة للمحررين:

ملاحظة للمحررين:

- يمثل الاتحاد الدولي لنقل الجوي – اياتا 230 شركة طيران والتي تمثل حوالي 93% من النقل الجوي العالمي
- لقد أطلقنا حساب على تويتر [@iata2press](https://twitter.com/iata2press) خصيصاً للأعلام.
- يمكن متابعتنا على تويتر <http://twitter.com/iata2press> للتعرف على آخر أخبار الصناعة