



الجمعية العمومية - الدورة السادسة والثلاثون

اللجنة التنفيذية

البند رقم ١٦: البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران

تقرير عن برنامج الايكاو العالمي لتدقيق أمن الطيران: تحليل نتائج التدقيق

(ورقة مقدمة من مجلس الايكاو)

الإضافة رقم (١)

١- المقدمة

١-١ تم إعداد هذه الإضافة لتكملة الورقة A36-WP/38. وتتضمن هذه الإضافة تحليلاً أكثر تفصيلاً لنتائج عملية التدقيق على المستوى الوطني وعلى مستوى المطارات.

٢- النتائج الرئيسية للتدقيق

١-٢ المستوى الوطني

١-١-٢ أعطت الدول بشكل عام أولوية كبيرة لأمن الطيران في أعقاب أحداث ١١ سبتمبر، واستمرت جهودها العالمية لمواءمة أطرها لأمن الطيران مع التهديدات الجديدة والمستمرة التي يتعرض لها الطيران المدني. وتعهدت دول كثيرة بزيادة الموارد المتاحة لتدابير أمن الطيران، لا سيما للحصول على معدات الأمن والتكنولوجيا الجديدة لتعزيز ضوابط أمن الطيران.

٢-١-٢ على الرغم من ذلك يعتمد استمرار نظم أمن الطيران على وجود تشريعات وسياسات وبرامج فعالة تعززها قدرات التفتيش والإنفاذ. وفي هذا السياق حددت عمليات تدقيق الأمن التي تجريها الايكاو المجالات الأربعة الرئيسية التالية التي تثير قلقاً على المستوى الوطني بالصيغة الواردة في المرفق (أ):

(أ) **قدرات المراقبة والإنفاذ** - كثيراً ما تقدم توصيات التدقيق بشأن برامج مراقبة الجودة الوطنية وبشأن الحاجة إلى وضع إجراءات ومعايير شاملة للتدقيق والاستقصاء والتفتيش والاختبار (القواعد القياسية من ٣-٤-٤ إلى ٣-٤-٧). وفي الغالب تعاني الهيئة المختصة من نقص في عدد الموظفين ولا تتمتع بالسلطة الكافية لتضمن الامتثال للقواعد الوطنية وتطلب وضع الاجراءات التصحيحية اللازمة.

(ب) **إجازة أفراد الكشف الأمني-** لم تضع دول عديدة حتى الآن برنامجا ملائما بصورة كاملة لإجازة أفراد الكشف الأمني بما يضمن أن مستويات مرتفعة في الأداء عند إجراء الكشف الأمني على الركاب والأمتعة تتحقق بصورة منتظمة وموثوقة (القاعدة القياسية ٣-٤-٣).

(ج) **التدريب على أمن الطيران-** تفنقر العديد من الدول حتى الآن الى برنامج وطني شامل للتدريب على أمن الطيران لضمان زيادة الوعي بالمسائل الأمنية وتوفير التدريب على المهام المحددة الأخرى لصالح جميع العاملين المشاركين في تنفيذ أمن الطيران المدني (القاعدتان القياسيتان ٣-١-٦ و ٣-٤-٢).

(د) **البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني-** على الرغم من وجود برنامج وطني لأمن الطيران المدني لدى معظم الدول، وفقا لما نصت عليه القاعدة ٣-١-١، لم يكن هذا البرنامج جاهزا في كثير من هذه الدول إلا في صورة مسودة لم يجر تحديثها وفقا لأحدث الشروط.

٢-٢ مستوى المطارات

١-٢-٢ يتضمن المرفق (ب) الثغرات الشائعة في تنفيذ التدابير الأمنية التشغيلية والتي تشمل ما يلي:

(أ) **مراقبة المنافذ-** كثيرا ما لا تطبق الإجراءات اللازمة لمنع دخول غير المصرح لهم الى المناطق الأمنية المقيدة في المطارات، بما في ذلك عملية إشهار بطاقات الهوية الأمنية (القواعد ١-٢-٤ الى ١-٢-٤).

(ب) **أمن البضائع والتموين-** هناك ثغرات شائعة فيما يتعلق بتطبيق الضوابط الأمنية اللازمة على البضائع التي يعتزم نقلها على رحلات الركاب (القواعد ١-٦-٤ الى ١-٦-٥).

(ج) **تنظيم وإدارة المطار-** كثيرا ما قدمت توصيات بشأن وضع وتنفيذ برامج أمن المطارات. وتبين بصفة خاصة أن العديد من البرامج أصبح قديما أو غير مطابقا للشروط الوطنية أو يفنقر الى التفاصيل اللازمة عن التدابير والإجراءات الأمنية واجبة التطبيق (القواعد ٣-١-٨ و ٣-٢-١ و ٣-٢-٢ و ٣-٢-٤ و ٣-٤-٣ و ١-٤ و ١-٧-٤ الى ٣-٧-٤).

(د) **الركاب والأمتعة المحمولة-** تباينت نوعية ومدى انتظام عمليات الكشف الأمني بشكل كبير فيما بين الدول، وكانت هناك في كثير من الحالات مشاكل في التدريب وفي قدرات الأفراد الذين يقومون بعمليات الكشف الأمني (القواعد ١-٤-٤ الى ١-٤-٤).

(هـ) **التصدي لأفعال التدخل غير المشروع-** كثيرا ما كانت ترتيبات وإجراءات الطوارئ غير مكتملة للتصدي لأفعال التدخل غير المشروع (القواعد ١-١-٥ الى ١-١-٥).

(و) **أمن الأمتعة المسجلة-** كثيرا ما يحتاج الأمر الى تحسين نوعية ومدى انتظام عمليات الكشف الأمني وتدريب الموظفين (القواعد ١-٥-٤ الى ١-٥-٥) كما كانت الحال بالنسبة لأمن الركاب والأمتعة المحمولة.

(ز) **أمن الطائرة والأمن في أثناء الطيران-** كثيرا ما يحتاج تطبيق الإجراءات المكتوبة الى التحسين لضمان أمن الطائرات قبل الطيران وفي أثناءه، مثل الفحوص الأمنية قبل الطيران وحقق دخول مقصورة القيادة والإجراءات الخاصة بالأفراد المسلحين (القواعد ١-٣-٤ الى ١-٣-٤ و ١-٧-٨).

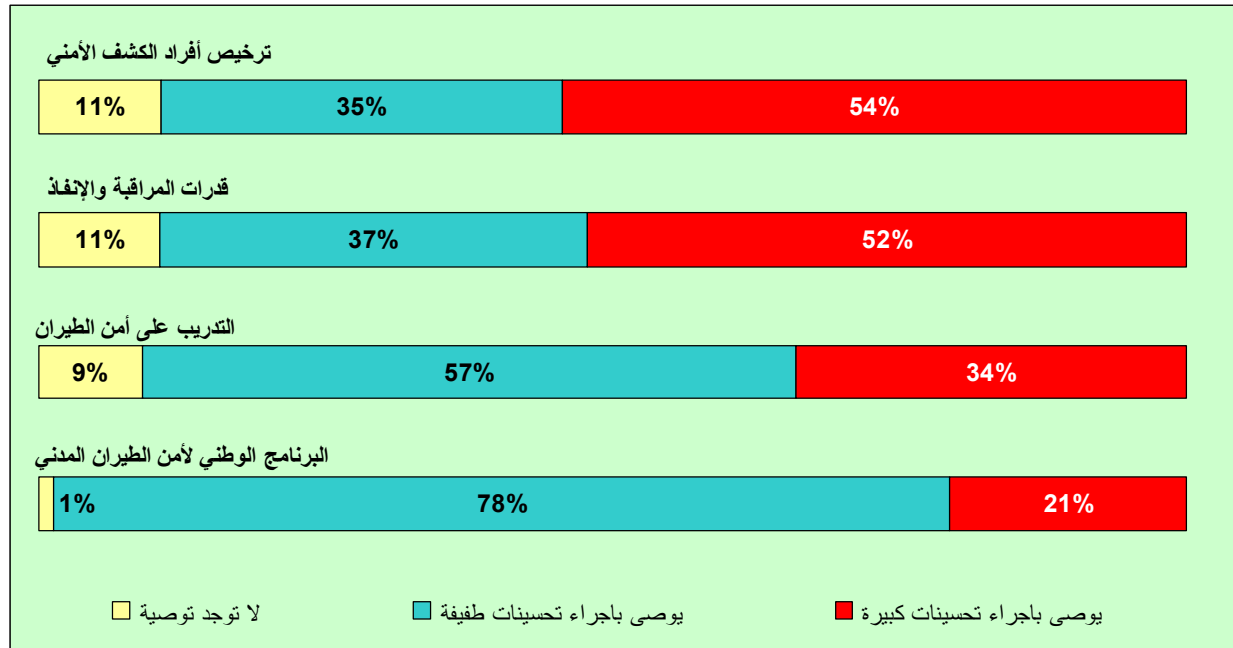
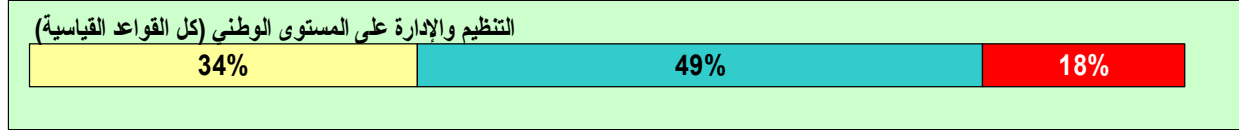
٣-٢ التقدم الذي أحرزته الدول بين دورة التدقيق الأولي وبعثات المتابعة

١-٣-٢ بدأت متابعة التدقيق في منتصف سنة ٢٠٠٥ التحقق من تنفيذ خطط الإجراءات التصحيحية التي وضعتها الدول ولتقديم الدعم الى الدول لسد الثغرات المكتشفة. وعادة ما تنفذ هذه المهام في العام اللاحق لعملية التدقيق في الدولة. وحتى ٢٠٠٧/٧/٣١ نفذت ٧٧ مهمة تدقيق، ومن المشجع أن معظم هذه الدول قد أحرز تقدما بارزا في تنفيذ خطط إجراءاتها التصحيحية. ويتبين من المرفق (ج) أن متوسط معدل تنفيذ قواعد الملحق السابع عشر في الدول التي تمت زيارتها قد ازداد ازديادا ملموسا عند مقارنته بنتائج التدقيق الأولي.

— — — — —

المرفق (أ)

حالة التنفيذ — المستوى الوطني (١٦٢ دولة من ١٩٠ دولة)



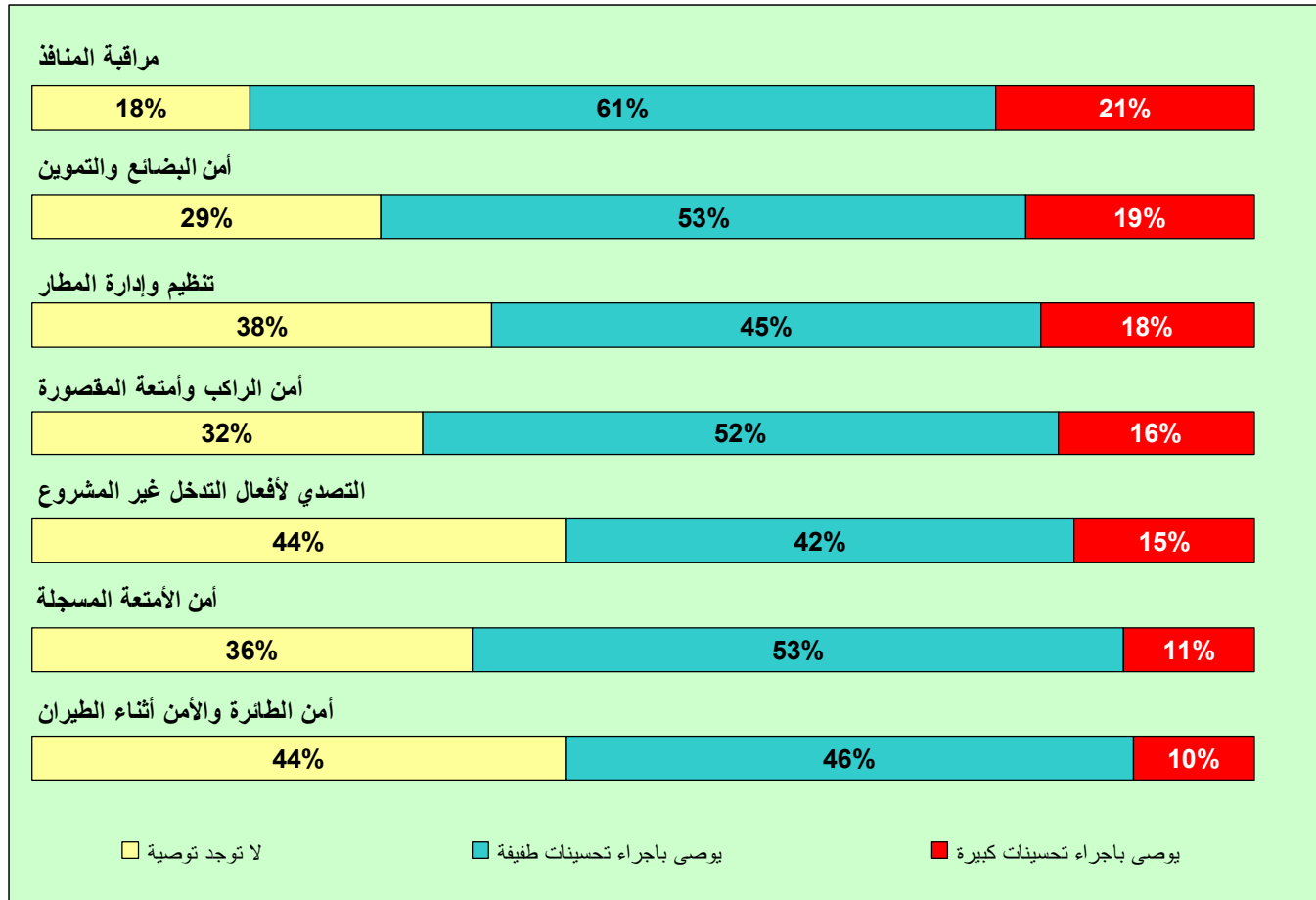
يوصى بإجراء تحسينات طفيفة: كانت هناك ضرورة لبعض التحسينات لعلاج الثغرات المكتشفة ولكن تتعلق بشكل عام بتعديلات طفيفة وتحسينات. المثال على ذلك - الدولة لديها برنامج وطني لأمن الطيران المدني ولكنه لم ينقح بما يبين الاشتراطات الوطنية الأحدث.

يوصى بإجراء تحسينات رئيسية: من الضروري إجراء تحسينات كبيرة لعلاج الثغرات المكتشفة. وهي تستلزم بشكل عام جهدا كبيرا لضمان الامتثال. المثال على ذلك - الدولة ليس لديها برنامج وطني لأمن الطيران المدني أو برنامج وطني لمراقبة جودة أمن الطيران المدني.

— — — — —

المرفق (ب)

حالة التنفيذ — مستوى المطارات (١٦٢ دولة من ١٩٠ دولة)

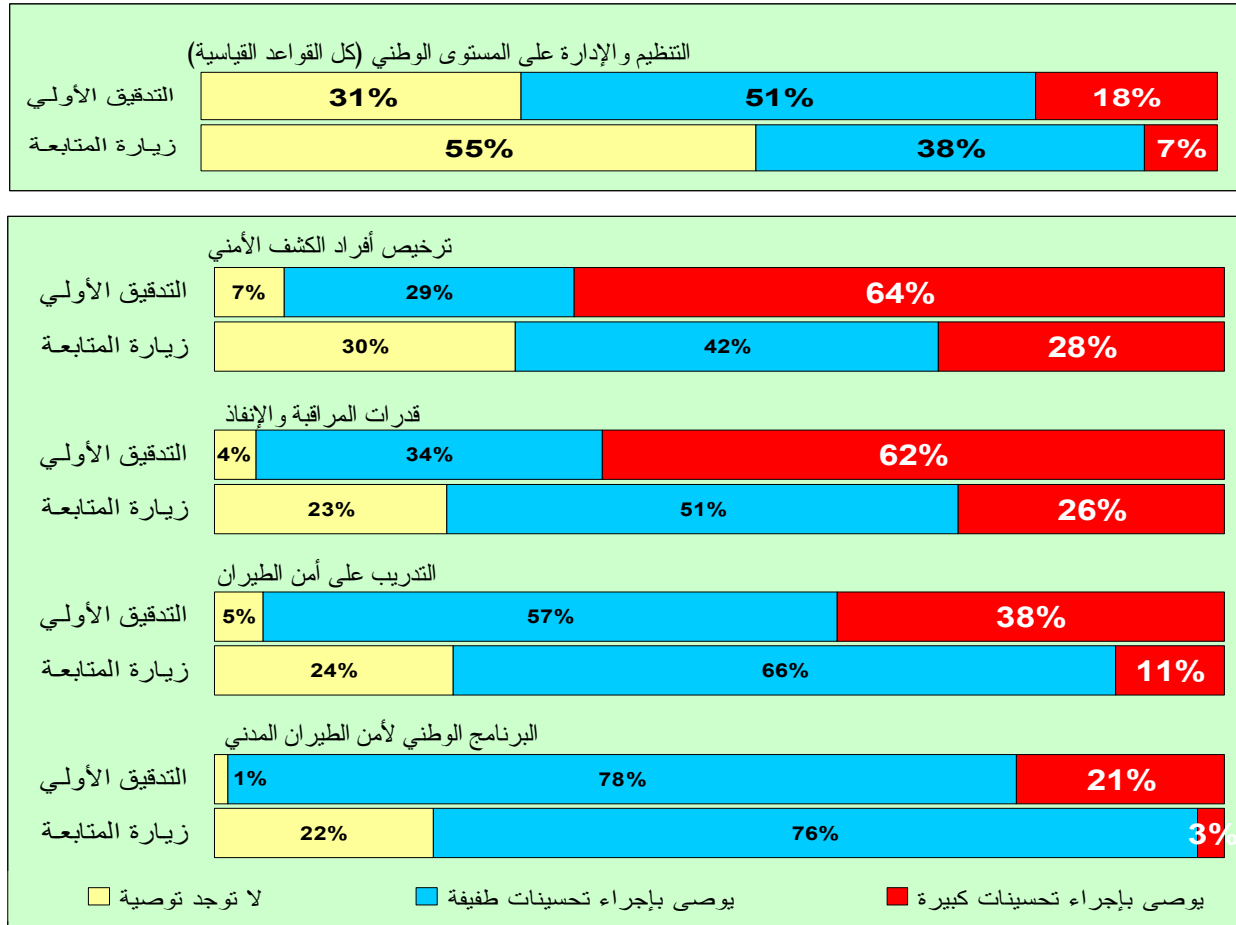


يرجى الرجوع الى حاشيتي المرفق (أ) للاطلاع على شرح الهوامش.

المرفق (ج)

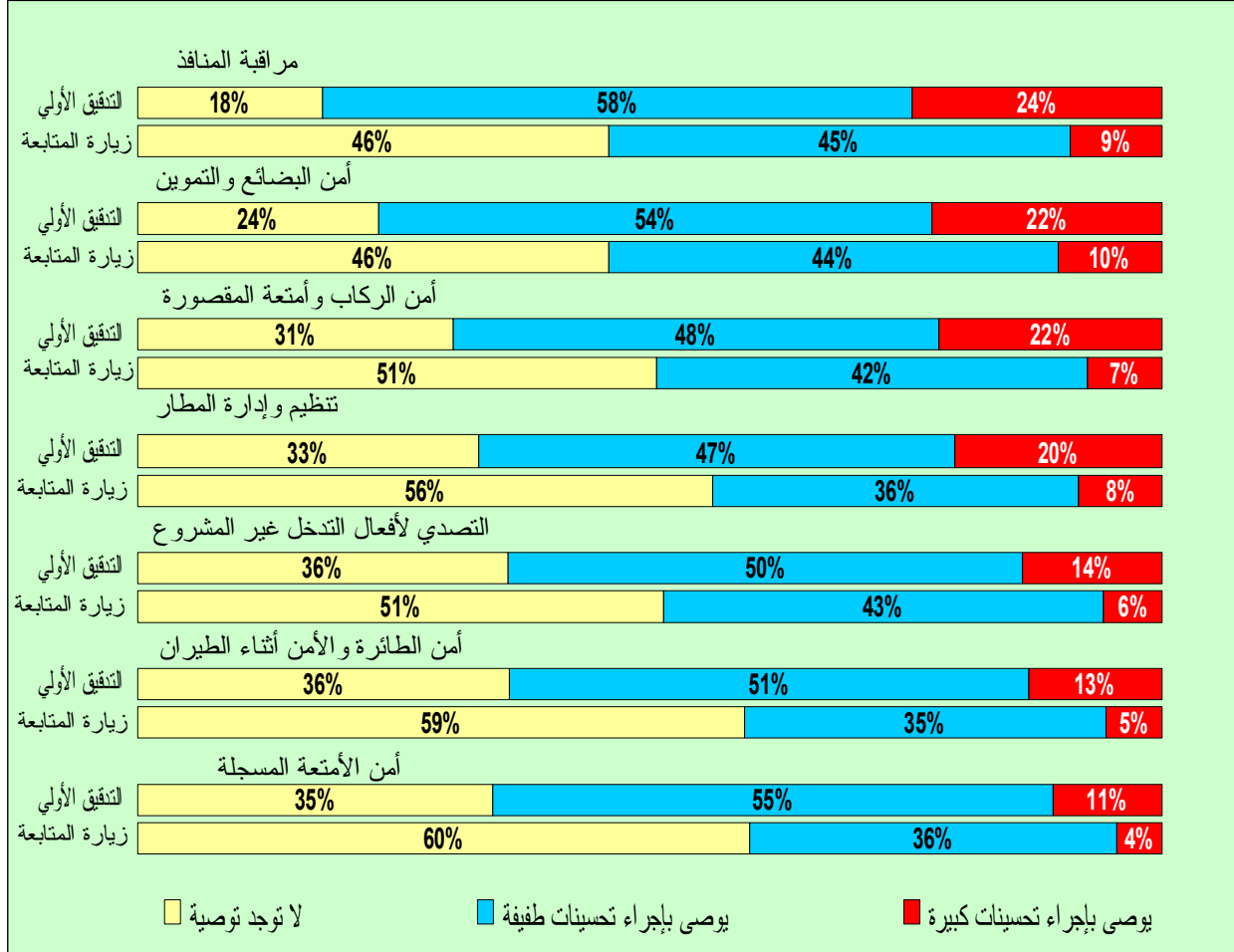
التقدم الذي أحرزته الدول
(٧٤ دولة من ١٩٠ دولة)

الشكل رقم ١ - المستوى الوطني



يرجى الرجوع إلى حاشيتي المرفق (أ) للاطلاع على شرح الهوامش.

الشكل رقم ٢ - مستوى المطارات



يرجى الرجوع إلى حاشيتي المرفق (أ) للاطلاع على شرح الهوامش.

— انتهى —