

معلومات غير مقيدة



برامج الأمن الخاصة بمُشغلي الطائرات وبرامج الإجراءات المُكملة في المحطة

تساعد هذه المادة الإرشادية على معالجة تطوير وتجهيز برامج الأمن الخاصة بمُشغلي الطائرات وبرامج الإجراءات المُكملة في المحطة

ملاحظة — قامت مجموعة عمل المواد الإرشادية (WGM) بإعداد هذه الإرشادات، وأقرها فريق خبراء أمن الطيران في اجتماعه الثالث والثلاثين (مايو 2022)، وأوصى بإتاحتها في أقرب وقت ممكن قدر المستطاع. وهي أيضا مدرجة في الطبعة الثالثة عشرة من وثيقة الإيكاو — دليل أمن الطيران (Doc 8973-Restricted) المقرر نشرها في شهر نوفمبر 2022.

نشر بموجب سلطة الأمين العام

سبتمبر 2022

منظمة الطيران المدني الدولي

مشغلو الطائرات¹

1-1-1-1 لمحة عامة

1-1-1 يتحمل مشغلو الطائرات أمام جمهور المسافرين وأمام موظفيهم مسؤولية تشغيل عمليات مأمونة. ويتضمن هذا الالتزام إجراء عمليات فحص للطائرة وتفتيشها وحمايتها وحماية مناطق صيانة الطائرات والمناطق المقيدة الأخرى، ومسؤولية اتخاذ التدابير الأمنية من أجل عمليات العبور ومناطق حركة الأمتعة والبضائع والبريد والأغذية. وبناء عليه ينبغي أن يضع مشغلو الطائرات التجارية إجراءات أمنية تمتثل لأحكام الملحق السابع عشر وأحكام البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني.

2-1-1 ينبغي لمشغلي الطائرات التجارية إجراء ما يلي من أجل الوفاء بالالتزامات تجاه أمن الطيران بموجب أحكام الملحق السابع عشر وأحكام البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني واللوائح التنظيمية ذات الصلة:

أ) وضع وتنفيذ وتحديث برنامج أمن خاص بمشغلي الطائرات يفي بشروط البرنامج الوطني لأمن الطيران الخاص بدولة المشغل؛

ب) وضع وتنفيذ وتحديث برنامج مكتوب للإجراءات المُكملة في المحطة (SSPs)، وهو البرنامج المرفق ببرنامج الأمن الخاص بمشغلي الطائرات، بحيث يفي بكل متطلبات البرامج الوطنية لأمن الطيران المدني لدى الدول الأخرى التي تجري فيها عمليات لا يعالجها برنامج الأمن الخاص بمشغلي الطائرات؛

ج) إدراج، حسب ما يراه المشغل ضرورياً، عناصر إضافية في برنامج الأمن الخاص بمشغلي الطائرات، بحيث يكون مختصاً بعمليات المشغل وسياساته (مثل المتطلبات التي يفرضها نظام إدارة الأمن الخاص بالمشغل - SeMS). ويمكن إدراج هذه العناصر الإضافية، التي لا تطلبها الدول، في المتن الرئيسي لبرنامج الأمن الخاص بمشغلي الطائرات أو كمرفق منفصل؛

د) تعيين مسؤول تنفيذي عن الأمن، على المستوى التنفيذي رفيع المستوى (أو مع إمكانية الوصول المباشر إلى أعلى مستوى إداري داخل المنظمة)، للعمل كمدير للأمن. وهذا المنصب ضروري لإعداد برنامج الأمن الخاص بمشغلي الطائرات وتنفيذه على نحو فعال وتحقيق المساءلة الشاملة عن تطبيقه؛

هـ) وضع وتحديث خطة احتياطية — ينبغي أن تكون الخطط الاحتياطية متوافقة مع الخطة الاحتياطية الوطنية وخطة المطار الاحتياطية؛

و) وضع وتنفيذ وتحديث برنامج للتدريب على الأمن — ينبغي إعداد وتنفيذ هذا البرنامج وفقاً لشروط البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني، وينبغي أن يشمل هذا البرنامج التدريبي الخاص بالمشغل القواعد والسياسات والإجراءات المقررة في البرنامج الوطني للتدريب على أمن الطيران المدني؛

ز) وضع وتنفيذ وتحديث برنامج لمراقبة الجودة — ينبغي إعداد وتنفيذ هذا البرنامج تمثيلاً مع البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني وبرنامج الأمن الخاص بمشغلي الطائرات. ويعتبر تنفيذ وظائف مراقبة الجودة، بما فيها عمليات التدقيق والتفتيش والاختبار والاستقصاء أمراً أساسياً لضمان سلامة التنفيذ والاستدامة لتدابير أمن الطيران الفعالة التي تطبق على عمليات النقل الجوي التجاري؛

ح) وضع وتنفيذ وتحديث عملية فعالة لتقييم المخاطر للتصدي بشكل استباقي للتهديدات والمخاطر القائمة والناشئة. وينبغي أن توضح عملية تقييم المخاطر ما إذا كان مشغل الطائرة يقوم بانتظام باستعراض وتحديد التهديدات التي تتعرض لها

¹ هذا القسم مخصص لاستخدام الدول والمشغلين لمساعدتهم على فهم مسؤولياتهم، مع ملاحظة أنه يجب على مشغلي الطائرة الالتزام بالقوانين الوطنية لدولته.

عملياته، وإجراء تقييم لفعالية الضوابط القائمة، وتحديد المجالات التي يلزم تحسينها. وينبغي لمشغل الطائرة أن يحتفظ بسجل للمخاطر مع الإشارة إلى تدابير التخفيف الواردة في برنامج الأمن الخاص به.

ينبغي لمشغلي الطائرات أن يحددوا على الأقل الأمور التالية المتعلقة بأمن الطيران: 3-1-1

- (أ) الهيكل التنظيمي لمشغل الطائرات وتعيين المسؤول التنفيذي عن الأمن؛
- (ب) شروط إجراء الفحص والتفتيش في مناطق محددة يسهل الوصول إليها في داخل الطائرة وخارجها؛
- (ج) منع دخول الطائرة بدون تصريح؛
- (د) مضاهاة الأمتعة بالركاب؛
- (هـ) تطبيق الكشف الأمني و/أو تدابير الحماية للأمتعة المسجلة والبضائع والبريد والإمدادات على متن الطائرة؛
- (و) أمن الأغذية ومعداتنا، وتنظيف الطائرة، وإجراء عمليات الصيانة الأرضية؛
- (ز) إجراءات تصدي أعضاء طاقم الطائرة والعاملين الآخرين لحالات الخطر أو الوقائع، بما في ذلك اكتشاف الجهاز المتفجر المرتجل المشتبه في وجوده على متن الطائرة؛
- (ح) إفادة أعضاء الطاقم بوجود المرافقين المسلحين وحراس الأمن على متن الطائرة؛
- (ط) إجراءات الأمن الإضافية لمواجهة الحالات الخاصة أو حالات تزايد الخطر على الأمن؛
- (ي) عملية إصدار وإدارة بطاقات تعريف هوية أعضاء الطاقم²، حيثما ينطبق ذلك، التي تشمل إجراء التحريات الشخصية الإلزامية؛
- (ك) تعيين وتدريب موظفي الأمن و/أو وكلاء المناولة (التدريب الأولي والتنشيطي المتكرر)؛
- (ل) التحقق دورياً من تنفيذ التدابير الأمنية التي يجري في إطارها الاستعانة بمصادر خارجية لمقدمي خدمات خارجيين لضمان امتثالهم لبرنامج الأمن الخاص بمشغل الطائرات؛
- (م) الإبلاغ عن الوقائع.

بالإضافة إلى أحكام الملحق السابع عشر، يقضي الملحق السادس بما يلي: 4-1-1

- (أ) يجب أن يضع مشغلو الطائرات وينفذوا برنامجاً للتدريب يمكن طواقمهم من التصرف بأنسب طريقة للحد من عواقب أفعال التدخل غير المشروع؛
- (ب) يجب أن يقوم قائد الطائرة بإبلاغ فورا عن أفعال التدخل غير المشروع؛
- (ج) يجب تزويد الطائرة بقائمة الإجراءات الواجب اتباعها لتفتيش الطائرة، وهي تشمل التفتيش عن الأسلحة والمتفجرات والأجهزة الخطرة الأخرى المخبأة، واتخاذ الإجراءات الملائمة في حالة العثور على قنبلة أو بند مريب؛
- (د) يجب وصد باب مقصورة طاقم القيادة من الداخل في طائرات نقل الركاب.

² الملحق التاسع الصادر عن الإيكاو — التسهيلات، يجوز تطبيق الأحكام المتعلقة ببطاقة تعريف هوية أعضاء الطاقم

2-1 برامج أمن مشغلي الطائرات

1-2-1 ينبغي وضع وتنفيذ وتحديث برنامج مكتوب لأمن مشغل الطائرات تطبق بموجبه اللوائح التنظيمية وشروط السياسات السارية في البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني. وينبغي أن يضع مشغلو الطائرات شروطهم وإجراءاتهم وتعليماتهم الأمنية الخاصة بشركاتهم والعمل على مواءمة برامجهم الأمنية وأدلة عملياتهم مع قوانين ولوائح دولة المشغل.

2-2-1 بالإضافة إلى برنامج الأمن الخاص بـمشغل الطائرة التي تقتضيه دولة المشغل، ينبغي لمشغل الطائرات أن يضع برامج الإجراءات المكتملة في المحطة (SSP) التي يتضمّن أي متطلبات قابلة للتطبيق تقتضيها البرامج الوطنية لأمن الطيران المدني لدى الدول الأخرى التي تُجرى منها عمليات. ويمكن أن تشكل هذه البرامج للإجراءات المكتملة في المحطة (SSPs) مرفقات لبرنامج الأمن الخاص بـمشغل الطائرات، أو أن تُعالج بشكل منفصل وطيلة مدة العمليات في تلك الدول.

3-2-1 ينبغي لدول التشغيل أن تتقاسم مع مشغلي الطائرات العاملين في إقليمها، قبل بدء العمليات، الأجزاء المناسبة من البرامج الوطنية لأمن الطيران المدني (NCASP) الخاصة بهم و/أو المعلومات أو الإرشادات ذات الصلة لتمكين مشغلي الطائرات هؤلاء من الوفاء بالمتطلبات الوطنية. كما ينبغي لتلك الدول أن تتقاسم، بطريقة عملية وفي الوقت المناسب، أي معلومات ذات صلة يمكن أن تؤثر في عمليات تقييم المخاطر المتعلقة بعمليات مشغلي الطائرات.

4-2-1 تكون دولة المشغل مسؤولة عن ضمان استيفاء برنامج الأمن الخاص بـمشغل الطائرات لمتطلبات برنامجها الوطني لأمن الطيران المدني (NCASP). ولتحقيق ذلك، يجوز للدول، بموجب تشريعاتها الوطنية و/أو سياساتها الوطنية، أن تنتظر في الحاجة إلى الاعتماد الرسمي لبرنامج الأمن الخاصة بـمشغلي الطائرات و/أو إخضاعها لعمليات استعراض أو تحقق مناسبة تستند إلى الإجراءات المعمول بها. وينبغي لدول المشغلين أن تكفل ووعي مشغلي الطائرات بسياساتها وعملياتها المطبقة.

5-2-1 ينبغي لدولة مشغل الطائرة أن تضع وسيلة لتأكيد موافقتها على برنامج الأمن الخاص بالمشغل أو استعراضه أو التحقق منه وتقديم هذا الإقرار³ إلى مشغل الطائرة.

6-2-1 ينبغي تصميم برنامج الإجراءات المكتملة في المحطة (SSPs) لكل مطار/محطة حيث تجرى العمليات، وتقديمه عند الطلب إلى السلطة المختصة في الدولة التي يقع فيها ذلك المطار أو تلك المحطة. وينبغي تمكين السلطة المختصة في الدول التي تُجرى فيها العمليات من إلزام مشغلي الطائرات الأجانب بوضع وتنفيذ وتحديث برامج مكتوبة للإجراءات المكتملة في المحطة بحيث تفي بمتطلبات البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني في تلك الدولة.

7-2-1 يمكن للدول أن تقرر إما الموافقة رسمياً على برامج الإجراءات المكتملة في المحطة أو استعراضها أو التحقق منها، وينبغي أن تقدم هذا الإقرار إلى مشغل الطائرة³ بمجرد اكتمال العملية.

8-2-1 ينبغي لمشغلي الطائرات أن يتبادلوا برامج الأمن الخاصة بهم مع الدول التي تُجرى فيها عملياتهم، بناء على طلبها، وذلك وفقاً للمتطلبات ذات الصلة المتعلقة بتوزيع المعلومات الحساسة المتعلقة بأمن الطيران. ولذلك ينبغي توخي الحذر عند تقاسم برامج الأمن الخاصة بالمشغلين (AOSPs) أو برامج الإجراءات المكتملة في المحطة (SSPs) مع مختلف الدول أو الكيانات، نظراً لأن هذه البرامج قد تحتوي على معلومات حساسة تتعلق بأمن الطيران. وحسب القيود المفروضة على مشاركة هذه الوثائق، يظل مشغل الطائرة ملزماً بحماية هذه المعلومات من أي إفصاح غير مصرح به.

³ ينبغي للدول أن تنتظر في إدراج المعلومات التالية عند تقديم الإقرار: المدير المسؤول لدى مشغل الطائرات، والمرجع الرقمي لبرنامج الأمن الخاص بـمشغل الطائرات (أو برنامج الإجراءات المكتملة في المحطة SSP) المعروف، وتاريخ اعتماد برنامج الأمن الخاص بالمشغل، ومدة الصلاحية إن وجدت، والموظف المسؤول من دول المشغلين (برنامج الأمن الخاص بالمشغل) أو الدول التي تُجرى فيها العمليات (برنامج الإجراءات المكتملة في المحطة)، والمحطة والدولة (برنامج الإجراءات المكتملة في المحطة)، والمرجع للبرنامج الوطني لأمن الطيران المدني (NCASP) المستخدم للائتمال، وتأكيد استيفاء المتطلبات الوطنية.

9-2-1 كما ينبغي تغيير برنامج الأمن الخاص بالمشغل، الذي يوضع عادة بلغة دولة المشغل، باللغة الإنجليزية للأغراض الدولية، مثل الاعتراف به من قبل الدول الأخرى، وكذلك لعمليات التدقيق والتفتيش الأمنية. وعادة ما يجري تطوير برنامج الإجراءات المُكملة في المحطة بلغة كل من دولة المشغل والدول التي تُجرى فيها العمليات. كما يمكن إتاحة هذه البرامج باللغة الإنجليزية للأغراض الدولية.

10-2-1 يجوز للدول أن تضع برامج نموذجية كي يستخدمها مشغلو الطائرات كبرامج أمن و/أو برامج الإجراءات المُكملة في المحطة. وقد تساعد هذه النماذج على الحد من بيروقراطية عملية الموافقة على الوثائق وتسهم في شفافية تدابير أمن الطيران التي تقبلها الدول. وينبغي جعل النماذج قابلة للتعديل والتكييف.

11-2-1 بدلا من طلب برامج الإجراءات المُكملة في المحطة، يجوز للدول التي تُجرى فيها العمليات (بخلاف دولة المشغل) أن تطلب الإقرار بأن برنامج الأمن الخاص بمشغل الطائرات قد تم اعتماده أو استعراضه أو التحقق منه من قبل دولة المشغل، وذلك بطلبه مباشرة من تلك الدولة أو عن طريق مشغل الطائرات.

3-1 مدير الأمن لدى مشغل الطائرات

1-3-1 ينبغي لمشغل الطائرات أن يقوم بتعيين مدير أمن أو مديري أمن من ذوي الخبرة والخلفية المهنية في مجال الأمن وعلى دراية بعمليات النقل الجوي التجاري، وإعطائه السلطة الكافية لضمان التنفيذ والإعمال بشكل كامل لبرنامج الأمن الخاص بمشغل الطائرات.

2-3-1 ينبغي للإدارة التنفيذية لدى مشغل الطائرات أن تتولى تعيين مديري الأمن الذين ينبغي أن يكونوا على اتصال مباشر بالرئيس التنفيذي لدى مشغل الطائرات ورئيس العمليات وكبير مسؤولي العمليات و/أو أن يكون تابعا لهم.

3-3-1 ينبغي أن يتحمل مديرو الأمن المسؤولية، ضمن جملة أمور، عن ما يلي:

(أ) وضع وتحديث السياسة العامة لأمن شركة مشغل الطائرات، وعرضها على موافقة الإدارة العليا؛

(ب) إعداد وإصدار القواعد والممارسات الأمنية على مستوى الشركة بكاملها؛

(ج) إدارة التهديدات والمخاطر الأمنية لجميع العمليات وإجراء تقييمات لها، وذلك بطريقة تستند إلى المعلومات المتاحة، بما في ذلك المعلومات المباشرة التي يقوم المشغل بجمعها، والمعلومات المناسبة عن التهديدات والمخاطر الواردة من السلطات المختصة في دولة المشغل، ومن الدول الأخرى التي تُجرى فيها العمليات، وكذلك من مشغلي الطائرات الآخرين وذوي الصلة من مقدمي الخدمات الأمنية في مجال الطيران؛

(د) تطوير أو تعديل برنامج الأمن الخاص بمشغل الطائرات وبرامجه للإجراءات المُكملة في المحطة لسد أي ثغرات فيه حسب الضرورة وطبقا للقوانين الوطنية واللوائح التي تصدرها الدول التي يُجرى فيها مشغل الطائرات عملياته؛

(هـ) التأكد من أن نص برنامج الأمن الخاص بمشغل الطائرات وبرامجه للإجراءات المُكملة في المحطة حديث ومعتمد من جانب المسؤول التنفيذي، وتقديمه إلى السلطة المختصة للتحقق من صحته والموافقة عليه؛

(و) التأكد من استمرار فاعلية برنامج الأمن الخاص بمشغل الطائرات وبرامجه للإجراءات المُكملة في المحطة، وذلك بإجراء عمليات تقييم وتفتيش دورية، وتشجيع عمليات التدقيق الأمني الداخلية (أي تنفيذ مهام داخلية لمراقبة الجودة)؛

(ز) إنشاء وضبط الاتصال الفعال بجميع السلطات وأصحاب المصلحة، وذلك من أجل تطوير النظم الأمنية في صناعة النقل الجوي وامتثال الشروط الرسمية، ومراعاة مسؤوليات السلطات الأخرى ذات الصلة التي تقوم بمهام أمنية؛

(ح) ضبط الاتصال الفعال بالإدارات الأخرى التابعة لمشغل الطائرات، ولا سيما مع الإدارة العليا، لتسهيل تنفيذ إجراءات الأمن الفعالة في الشركة بكاملها؛

(ط) تقديم المشورة بشأن جميع أجهزة الأمن التي يستخدمها مشغل الطائرات وإدارة هذه الأجهزة، وتقديم المشورة إلى الإدارة العليا بشأن جميع جوانب الأمن؛

- (ي) إنكفاء الوعي الأمني وتعزيز ثقافة الأمن واليقظة؛
- (ك) ضمان تصدي مشغل الطائرات تصديا فعالا لأي خطر على الأمن أو أي واقعة أمنية؛
- (ل) الأمر باتخاذ إجراءات أمنية خاصة عندما يزداد الخطر و/أو اتخاذ الإجراءات اللازمة للرحلات والطرق الجوية الحرجة (أي مناطق النزاع)؛
- (م) المواظبة على استيعاب تشريعات ولوائح أمن الطيران السارية في الدول التي يخدمها مشغل الطائرات؛
- (ن) إمساك سجل بجميع الأسلحة غير المصرح بها أو الأجهزة المتفجرة المريبة التي اكتشفت على متن طائرات المشغل أو في الأماكن التي يستعملها؛
- (س) إبلاغ السلطة المختصة بجميع الأحداث الأمنية (التي يمكن أن تتضمن وقائع أمنية أو أفعال تدخل غير مشروع) الفعلية أو المشتبه بها في عمليات الطائرات. ويمكن الحصول على مزيد من المعلومات حول الإبلاغ عن الأحداث والوقائع الأمنية عبر الرابط الإلكتروني التالي: <https://www.icao.int/Security/SFP/Pages/Incident-Reporting-Guidance-and-Taxonomy.aspx>.

4-3-1 ينبغي تزويد مديري الأمن بعدد واف من الموظفين التقنيين وغير التقنيين وبالموارد الأخرى في المقر الرئيسي وفي المكاتب الإقليمية وفي المطارات، لضمان التنفيذ الفعال للإجراءات الأمنية في جميع مناطق التشغيل.

— انتهى —