A36-WP/81
EX/29
24/8/07

منظمة الطيران المدني الدولي

ورقة عمل

الجمعية العمومية ــ الدورة السادسة والثلاثون

اللجنة التنفيذية

البند ١٥ من جدول الأعمال: برنامج أمن الطيران

العوامل البشرية في أمن الطيران المدني
(الالتزام والممارسات التشغيلية الموصى بها)

(ورقة مقدمة من مصر)

الملخص التنفيذي

تعرض هذه الورقة التزام الدولة المتعاقدة بإجازة الأشخاص الذين يقومون بعمليات الكشف الأمني والتأكيد على أهمية العوامل البشرية في العمليات الأمنية للطيران المدني خاصة مع تطبيق التكنولوجيا المتقدمة وتوصي ببعض الممارسات التشغيلية.

الإجراء: يرجى من الجمعية العمومية أن تناقش الورقة وأن توصي بالممارسات التشغيلية التالية:

أ) دمج الخبرة بالعوامل البشرية تدريجيا بجميع جوانب التخطيط لأمن الطيران.

ب) تحسين البيئة المؤسسية والثقافة التشغيلية التي يضطلع الموظفون بمهامهم ضمنها.

ج) ترسيخ وتعزيز "ثقافة عدم إلقاء اللوم على الآخرين" فيما بين جميع أصحاب المصالح في أمن الطيران المدني.

د) تعزيز التعاون الوطني والدولي من خلال المؤتمرات والندوات بشأن العوامل البشرية في العمليات الأمنية للطيران المدني.

الأهداف الاستراتيجية:	ستعزز هذه الورقة الهدف الاستراتيجي B *(تعزيز أمن الطيران المدني العالمي)*.
الآثار المالية:	لا تنطبق.
المراجع:	الملحق الرابع عشر، *المطارات* الملحق السابع عشر، *الأمن* الملحق التاسع، *التسهيلات* الملحق الثامن عشر، *النقل الآمن للبضائع الخطرة بطريق الجو* الوثيقة Doc 9808، *العوامل البشرية في العمليات الأمنية للطيران المدني* الوثيقة Doc 8973، *الدليل الأمني لحماية الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروع*

١-١ تنص الفقرة ٣-٤-٣ من الملحق السابع عشر للايكاو على أنه: "يجب على كل دولة متعاقدة أن تكفل اجازة الأشخاص الذين يقومون بعمليات الكشف الأمني وفقا لشروط برنامجها الوطني لأمن الطيران المدني، لضمان بلوغ مستويات الأداء بصورة تتسم بالاستمرارية والموثوقية."

١-٢ تم تعريف الكشف الأمني في الفصل الأول من الملحق السابع عشر للايكاو (الأمن) كما يلي: "تطبيق وسائل فنية أو وسائل أخرى يقصد بها تحديد و/أو كشف وجود أسلحة أو متفجرات أو أجهزة خطرة أخرى أو أشياء أو مواد قد تستخدم لارتكاب أحد أفعال التدخل غير المشروع."

١-٣ لم يحصل موظفو ومعدات أمن الطيران المدني (ولم يشترط أن يحصلوا) على نفس مستوى الاهتمام فيما يخص التنظيم والإجازة كالذي ركزته السلطات الرقابية على موظفي طواقم الطيران ومراقبة الحركة الجوية والصيانة ومعدات الطيران الخاصة بهم.

١-٤ وكان النهج المتبع تاريخيا في مجال أمن الطيران المدني يركز على التكنولوجيا، وذلك بهدف إزالة الخطأ بفصل الفرد القائم بالتشغيل عن النظام.

١-٥ ويتصور بعض مشغلي المطارات أن يكون الكشف الأمني مخفيا تماما عن الركاب ويتصور غيرهم أن يتم في أثناء سير الركاب في مبنى المطار. ومن شأن هذا النظام أن يستخدم كاميرات متطورة وذات دقة عالية للتعرف على ملامح الوجه والتحديد النمطي للسمات. ويتم الكشف على محتويات الأمتعة بالأشعة السينية عن بعد باستخدام نظام ليزر، وتجمع آثار المواد المتفجرة من بوابات مخصصة لهذا الغرض في صالة الركاب.

١-٦ وسيتم انجاز كل هذا بأدنى حد من التدخل البشري من أجل الابتعاد عن مسائل التوظيف والتدريب وإعداد قوائم المرشحين وغير ذلك.

١-٧ ويمكن لهذه السيناريوهات، رغم ما تقتضيه من ملاحظات الاكتشاف المطلقة وانعدام معدل الإنذارات الكاذبة، والدمج التام للنظم، أن تسهم في زيادة أثر الردع الذي توفره نقاط التفتيش الأمنية الحالية لبيئة الطيران المدني الدولي إلى أقصى حد ممكن.

١-٨ ولكن التقارير خلصت إلى أنه لا يتوقع بأن يؤدي الدمج إلى خفض عدد موظفي الأمن اللازمين عند نقاط التفتيش بسبب ما يلي :

أ) يتطلب معدل الإنذارات المرتفع المعاينة والتفتيش اليدوي للركاب والأمتعة المصحوبة.

ب) يقتضي الاستخدام الفعال لأجهزة الأشعة السينية بأن تكون المسافات بين الحقائب وأوضاعها تسمح بتكبير حجم الصورة إلى أقصى حد والتقليل من التشويش.

ج) لا بد من وجود عدد كاف من الموظفين لضمان إمكانية احتجاز الركاب المشبوهين بأقل قدر من العرقلة حتى يتسنى مواصلة إنهاء إجراءات المسافرين.

د) رغم وجود لافتات واضحة عند نقاط التفتيش، فمن المعتاد أن يهمل الركاب إزاحة الأشياء المعدنية من عليهم، الأمر الذي يتطلب التدخل.

— انتهى —