



مؤتمر رؤساء الطيران المدني الخاص بالاستراتيجية العالمية للسلامة الجوية

مونتريال، ٢٠ إلى ٢٢/٣/٢٠٠٦

الموضوع رقم ٢: تحسين السلامة الجوية
الموضوع ٥-٢ تعزيز مراقبة السلامة

دور الأمن في هيكل سلطة الطيران المدني

(مقدمة من عمان)

بعد أحداث الحادي عشر من سبتمبر لسنة ٢٠٠١ عقدت الجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي جلستان (٢٠٠١، ٢٠٠٥) تناولتا بشكل مستفيض الهاجس الأمني لقطاع الطيران المدني. وقد تم إجراء بعض التعديلات على الملحق السابع عشر فيما يخص مسئولية أعضاء الدول المتعاقدة إزاء التدخل غير المشروع، وقد حثت الجمعية العمومية آنذاك المجلس بضرورة إصدار إرشادات لكافة الأعضاء تمكنهم من صياغة قوانين ونظم خاصة بالجوانب الأمنية التي تبين المراحل الأمنية للمشغلين ومستخدمي المطارات والعاملين بالطائرات، فانبثق برنامجاً من ذلك: البرنامج الوطن لأمن الطيران، والبرنامج الوطني للمطارات (كل مطار على حده)، وأصدرت الايكاو الوثيقة (رقم) لتقوم الدول المتعاقدة بالاسترشاد بها. غير أن كل من الملحق السابع عشر والوثيقة المذكورة لا تبينان موقع الأمن في هياكل سلطات الطيران المدني؛ أي هل سوف يكون الأمن كدائرة مستقلة تتبع المدير العام أو كقسم يتبع دائرة السلامة الجوية أو دائرة المطار؟ مع الأخذ بعين الاعتبار حجم وتعقيد قطاع الطيران المدني في الدولة وكذلك ما إذا كانت هناك جهات حكومية أخرى (كالشرطة) هي التي تتولى الحراسة كما هو الحال في كثير من الدول أم تقوم سلطة الطيران المدني بالحراسة الأمنية بنفسها، وذلك مسئولية الأمن فيما يخص المطار ومسئولية الأمن فيما يخص المشغلين (خطوط الطيران).

إذا أردنا ان نصيف قسم أمن الطيران إلى السلامة الجوية فإننا نرى الكثير من الأمور التي تتطوي تحت مظلة ونطاق السلامة الجوية، فعلى سبيل المثال وبعد أحداث الحادي من سبتمبر ٢٠٠١ فقد تطلب الأمر تركيب بعض الأمور في الطائرة مثل أبواب المقصورة المضادة للرصاص وكاميرات المراقبة لقائد الطائرة، وأقل الأماكن خطورة للقنابل الموضوعة بالطائرة. تلك الجوانب الأمنية كان لا بد من اعتمادها فنياً وتشغيلياً من قبل السلامة الجوية، حيث أن الأمر يتطلب مراجعة العديد من الرسومات الفنية وشهادة الطراز الإضافية واحتساب الوزن الإضافي. وكلها جوانب عالجهها المختصون بالسلامة الجوية، كما تم اعتماد المواد المصنوعة لذلك بحيث تتماشى مع متطلبات الجدران الجوية. كما أن التشريعات والنظم أصبحت تلزم المشغلين (خطوط الطيران) أن يكون لديها أدلة خاصة بأمن الطيران يتم فيها توضيح بعض السياسات والإجراءات الخاصة بالاختطاف والإنذار بوجود قنبلة على متن الطائرة أو التنقيش الأرضي الذي يتوجب على الطيارين القيام به قبل الإقلاع، بالإضافة إلى أمور أخرى. وتقوم سلطات الطيران المدني اعتماد تلك

الاجراءات ومراجعتها والتدقيق عليها للتأكد من تطبيقها والتقييد بها من قبل المشغلين لحماية الأجواء من التدخل غير المشروع. جدير بالذكر، قامت الكثير من الدول بإدخال تشريعات صارمة متى حدث انتهاك أو تدخل غير مشروع ضد أمن وسلامة الطيران المدني والطائرات المدنية.

من جانب آخر، فإن أمن الطيران يبدأ بدخول المسافرين إلى مبنى المسافرين، فهو يمر بمراحل السفر وفق الإجراءات والتسهيلات المنصوص عليها في الملحق التاسع للايكالو. وكما هو معلوم فإن هناك مؤسسات عديدة تعمل في المطارات؛ من بينها شركات الخدمات الأرضية والتموين والشحن وخطوط الطيران نفسها والبريد والشرطة وجهات حكومية أخرى، هذه الجهات يمكن أن تدخل إلى الجانب الجوي للمطار، ومن الممكن حدوث اختراق أو تدخل غير مشروع بواسطة أحد الأشخاص، الأمر الذي قد يصل إلى الطائرة نفسها. وعليه فإنه يجب منع أي تدخل غير مشروع قبل أن يصل إلى الطائرة. ولذا نجد من يؤيد فكرة أن يكون قسم الطيران تحت إدارة دائرة المطار المسئول عن تشغيل أو تنظيم المطار.

بالطبع فإن الحل الأمثل لمثل ذلك الاشكال في الاختلاف في وجهات النظر يمكن في أن تكون هناك دائرة مستقلة تشرف على الأمن بالمطار وخطوط الطيران وأن يكون لديها العدد الكاف من المفتشين المختصين في الأمن سواء في أمن المطار أو أمن خطوط الطيران، على أن تتبع تلك الدائرة المدير العام للطيران المدني. لكن بالنسبة لسلطات الطيران المدني الصغير نسبياً والمحدودة الموارد فإنه يمكن إضافة قسم يتبع دائرة إو إدارة سلامة الطيران (كما أوردنا في ورقة العمل رقم عمان/٠١) باعتبار أن سلامة المطار هي جزء لا يتجزأ من سلامة الطيران. على أن تكون من بين مهام قسم أمن الطيران التدقيق الدوري والعشوائي على العاملين في حراسة الطيران وعلى العاملين في المطار فيما يخص المسافرين والمرافق العامة (مثل الحقائب غير المرافقة) والاعلانات الأمنية والمناطق المعقمة ومناطق سفر كبار الشخصيات، وكذلك مراجعة الاجراءات في حالة وجود تدخل غير مشروع أو محاكاة تدخل غير مشروع واخفاق بعض الاجراءات أو الأشخاص في تطبيق تلك الاجراءات.

على أنه يبقى جانب هام في هذا السياق وهو وجود إرشادات عامة في المؤهلات والخبرات اللازمة في مفتشي الأمن وما إذا كانت الجهات الأخرى مثل الشرطة والجهات الأمنية لها دور في تزويد قطاع الطيران بأفراد الأمن اللازمين للتدقيق والتفتيش على مرافق الطيران المدني، وكذلك توفير الموارد المالية من قبل سلطات الطيران المدني لإنشاء مثل تلك الأقسام؛ خاصة أن أي اختراق أمني أو تدخل غير مشروع في دولة ما يمكن أن يتم نقله إلى دولة أخرى، مثل اختطاف الطائرة الذي يحدث في دولة ما لينقل الخاطفون الطائرة إلى دولة أخرى ومسئولية الدول حيال ذلك من الجوانب الأمنية والقانونية والجزائية.

ونرفق لكم هيكلاً مقترحاً لسلطة الطيران المدني يضم أمن الطيران (أمن المطار وأمن خطوط الطيران).

المديرية العامة للسلامة الجوية

المدير العام

