

الدورة الثانية عشرة لشعبة تسهيلات النقل الجوي (FAL/12)

القاهرة، مصر، من ٣/٢٢ الى ٢/٤/٢٠٠٤

البند رقم ٥ : تحديث تسهيلات المطارات وأنظمة أداء الخدمات

الطائرات الجديدة الكبيرة - تحديات الأمن والتسهيلات

(وثيقة مقدمة من الأمانة)

١- مقدمة

١-١ من المقرر ان تدخل الايرباص A-380 حلبة الخدمة التجارية في ٢٠٠٦. وبالقياس الى أكبر الطائرات التي تعمل في الوقت الحاضر في الخدمة التجارية المنتظمة وهي البوينغ 747-400 التي تحمل من ٣٥٠ الى ٤٠٠ راكب، فان الايرباص A-380 تستطيع أن تحمل من ٥٥٥ الى ٨٠٠ راكب. وباع جناحها يبلغ ٧٩,٨ مترا (٢٥٠ قدما) أي يفوق بخمسين قدما باع الـB-747 ويبلغ وزنها الاقلاعي ٥٦٠ طنا أي أنه يزيد عن وزن اقلاع الـB-747 بحوالي ١٥٠ طن. وتستطيع أن تحمل أكثر من ٣٠٠.٠٠٠ لتر من الوقود، مما يخولها مدى طيران يزيد عن ٧٠٠٠ ميل بحري، فيفتح ذلك طائفة من خيارات الطيران بدون توقف، بحيث يتم التغلب على بعض الضغوط الحالية المتعلقة بمواعيد الطيران. وفي البداية من المتوقع أن تخدم الطائرة عددا محدودا من المقاصد الرئيسية، ولكن هذه القائمة سوف تنمو بسرعة على الأرجح.

١-٢ ان هذه الطائرة ستقتضي تعاملًا خاصًا في المطارات. وبالنسبة لادخال مثل هذه الطائرات الكبيرة، سيقتضي الأمر إعادة النظر في ممارسات الأمن وسينطوي ذلك على محدودية لا مفر منها في المكان المتاح في المطارات الموجودة في الوقت الحاضر. والزيادة المحسوسة في سعة الاجلاس، في هذه الطائرة تثير بعض القضايا الهامة فيما يتعلق بالاجراءات السابقة للصعود على متن الطائرة واجراءات الصعود اليها والنزول منها والأمن أثناء الطيران والتسهيل. وأن الأوان لاعادة النظر في بعض المفاهيم والممارسات التي ظلت مقبولة وقتنا طويلا في التعامل مع الركاب ومع الأمتعة. وفي سبيل الحصول على قبول الركاب، يعني هذا عدم التأخير الطويل في اتمام معاملات الركاب. ولذا من المسائل الرئيسية في المستقبل ستكون مسألة استعداد المطارات لاستقبال الطائرات الكبيرة، وفقا لأحكام الملاحق الرابع عشر (المطارات) والسابع عشر (الأمن) والتاسع (التسهيلات)

٢- قضايا الأمن والتسهيلات

١-٢ الموقع على مناطق تسجيل الركاب

١-٢-١ ان زيادة محسوسة في عدد الركاب الذين يصلون ويغادرون، معا في منطقة واحدة، سيكون له وقع على كل موقع. ويمكن أن يكون التأثير مماثلا لووصول أو مغادرة طائرتين B-747 في وقت واحد، في بوابة واحدة و/أو في منطقة تسجيل واحدة.

٢-١-٢ من المقدر أن هذا العدد الكبير من الركاب سوف يولد حوالي من ١٢٠٠ الى ٢٠٠٠ قطعة أمتعة مطلوب التحقق منها. ولا بد من اتخاذ الترتيبات لتقاسم مرافق المحطة النهائية، لآمكان استيعاب هذا القدر. والأعداد الأكبر من الركاب في مناطق التسجيل والمناطق السابقة للصعود الى الطائرة تضع مزيدا من الطلبات على الموظفين العاملين على خدمة الركاب. والقضايا التي من قبيل التعامل مع المسافرين الصعاب أو غير الملتزمين بالسلوك السليم، في حالة حدوث تأخيرات غير متوقعة، أو حدوث وقائع أشد خطورة، أمر لا بد من النظر فيه.

٢-٢ فرز الركاب والأمتعة

١-٢-٢ من غير المرغوب فيه أن يجتمع مثل هذا العدد الكبير في مكان معا سواء من ناحية الأمن أو من ناحية امكانية حدوث ردود فعل مناوئة من جانب المسافرين. ولا بد من تخفيض أو ازالة المزيد من التأخير أو القيود غير الضرورية.

٢-٢-٢ تثار مسألة هل يمكن لطرائق الفرز التقليدية أن تتعامل مع هذا العدد الكبير من المسافرين وفي الأوان المطلوب. وعملية حساب بسيطة تقوم على أساس متوسط الوقت اللازم للتعامل مع راكب واحد، وعلى أساس العدد المقدر من الركاب، وبالاعتماد على دورة مقبولة سابقة للصعود الى الطائرة، هي أمر سيملي عدد وحدات الفرز التي تكون لازمة في منطقة التسجيل.

٣-٢-٢ من الواضح أن هناك حاجة الى تخفيض الاعتماد على المراقبة الفيزيائية الفردية. فهل يمكن لنظام من التفيتش يقوم على جانبين، بالنسبة للمسافرين مع تخصيص تعامل ثان وأشد استكمالاً للمسافرين ذوي المخاطرة العالية ويشملون المسافرين الذين يحتمل عدم التزامهم بالسلوك السوي، هل يمكن لهذا النظام أن يساعد على حل المشكلة؟ ان ذلك أمرا يقتضي درجة من التعاون وتبادل المعلومات أعلى بكثير من الدرجة الحالية بين السلطات وبين المشغلين على النطاق العالمي، ولكنها قد تؤدي الى استعمال أفضل بكثير للموارد.

٤-٢-٢ ان فرز الركاب الذين يحتمل ألا يلتزموا بالسلوك السوي يتطلب مزيدا من الانتباه على الطائرات الكبيرة للغاية، بالقياس الى الطائرات الأصغر. وذلك أمر مطروح للمناقشة. ومن الناحية الاحصائية، هناك فرصة أكبر لحدوث واقعة يمكن أن يكون لها وقع على عدد أكبر من الناس.

٥-٢-٢ ان التعديل ١٠ للملحق السابع عشر يقتضي اصدار شهادة واعطاء تدريب للعاملين في مجال الأمن. فهل سيتوفر العدد الكافي من هؤلاء العاملين للوفاء بتزايد هذه المتطلبات؟ وماذا عسى أن يكون الوقع على عمليات ساعات الذروة؟ ومما قد يسهل الوفاء بهذا المطلب ايجاد تعامل مسبق أفضل أو الأخذ بنهج مختلف.

٦-٢-٢ سوف تنشأ تحديات مماثلة فيما يتعلق بالمرور من الرقابة على الهجرة ومن الجمارك، بالنسبة للمسافرين الداخليين. ولا يمكن افتراض زيادات في عدد الموظفين. فيقتضي الأمر الأخذ بعمليات تقديمية تقوم على أساس ايجاد المعلومات المسبقة والخدمة الذاتية والأنظمة الآلية.

٣-٢ ادارة شؤون الأمتعة

١-٣-٢ ان الملحق السابع عشر، القاعدة ٤-٤-٨، تقتضي فرز ١٠٠ في المائة من الأمتعة، بحلول ٢٠٠٦/١/١. ونظرا للكمية المحتملة من الأمتعة المطلوب فرزها، سيقضي ذلك معدات فرز أشد سرعة وموثوقية، تثير مسألة ما اذا كان من المستطاع الحصول عليها بثمن تطبيقه المطارات وخطوط الطيران وعملاؤها. وفي حالة عدم وجود أي تحسين محسوس في سرعة التعامل، يمكن توقع تأخيرات طويلة على الأرض، تسفر عن تمييع مزايا انتاجية هذه الطائرات الجديدة. وسيقتضي الأمر استعراض جديد لطرائق الفرز، اعترافا بالحدود الفيزيائية للمعدات وكذلك اعترافا بضيق الوقت والمكان.

٤-٢ تزايد مخاطر الركاب

١-٤-٢ يوجد عدد أكبر يمكن توقعه من الركاب يصلون أو يجري التعامل معهم في أي وقت معروف بالنسبة لأية رحلة جوية معينة لطائرة كبيرة، وهو أمر قد يكون هدفاً جذاباً للارهابيين. ويمكن أن ينطوي ذلك على تزايد طوابير الانتظار سواء داخل المناطق الأمنية أو خارج تلك المناطق شاملة مناطق التوقف التي يمكن أن تتم فيها هجمة بقدر أقل من المخاطرة باكتشافها.

٥-٢ المناطق العقيمة

١-٥-٢ بعد الفرز الأمني لعدد كبير من الركاب الذين ينبغي أن يستبقوا معزولين من الركاب الداخلين إلى البلد ومن التهديدات الخارجية. وسيحتاج الأمر إلى توليفات ملائمة من صالات الانتظار الذي يسبق الصعود إلى متن الطائرة، وهذا المطلوب قد يكون مشكلة للمشغلين، ويمكن أن تتفاقم هذه المشكلة في حالة حدوث تأخيرات تقنية أو طقسية.

٢-٥-٢ ان الركاب غير ملتزمين بالسلوك السوي في منطقة مزدحمة بالمئات الكثيرة من الركاب الآخرين يمكن أن تثير مشكلة خطيرة. وسوف يقتضي الأمر الآن مزيداً من المهارات من جانب العاملين في تصريف شؤون الأزمات، و/أو التفاوض في سبيل الاستجابة لمثل تلك الوقائع في الوقت اللازم.

٦-٢ قضايا الصعود إلى الطائرة

١-٦-٢ ان تحريك هذا العدد الكبير إلى داخل الطائرة وإلى خارج الطائرة سيكون كذلك تحدياً للعاملين على الأرض في شؤون التعامل. وسوف يتأثر بذلك بدرجات ركاب الطائرة وعدد جسور التحميل المتاحة. وفي الحالات التي تحد فيها قدرات أرض المطار أو أماكن التوقف فيه من إمكانية وصول الطائرات الجديدة الكبيرة إلى الأماكن المنشودة (معه تذكر الزيادة المحسوسة في باع جناحي الطائرة) قد يقتضي الأمر تخصيص مواقف أو مناطق لتلك الطائرات. وقد لا يكون التنبؤ بذلك دائماً موضع ترحيب من جانب سلطات الأمن، التي قد تفرض بدورها ضغوطاً من ناحية المواعيد. وعندما تحدث تأخيرات غير متوقعة، تسد طرق الوصول إلى أماكن الوقوف المخصصة، فإن استعمال التسهيلات البديلة سيكون من شأنه تبطؤ أو تعصيب صعود الركاب إلى الطائرة أو النزول منها، وهو أمر يمكن أن يزيد الضغط على الموارد، ويثير مشاكل تتعلق بالأمن.

٧-٢ الفرز الأمني السابق للرحلة الجوية

١-٧-٢ ينبغي أن ينظر أيضاً في عملية الفرز السابقة للرحلة الجوية واللاحقة لها. وبورود طائرات أكبر بكثير من الطائرات السابقة، سيقضي الأمر فارزين يحصلون على تدريب أوفى ومشهود لهم بالكفاءة الأمنية. وبالإضافة إلى ذلك، كما في حالة جميع الطائرات الأخرى، ستحتاج الطائرات الكبيرة إلى أن تظل عقيمة حتى بدء الصعود إليها.

٨-٢ مناطق توقف الطائرات

١-٨-٢ ان القيود المفروضة على أرض المطار قد تقتضي تخصيص مناطق للتوقف، قد تكون نائية، مما يثير مزيداً من التحديات الأمنية الذاتية الخاصة بها. وقد يفرض ترتيب المطار الأخذ بطرق بديلة ويمكن توقعها للسير على الأرض، قد تصبح بسرعة معروفة للارهابيين، مما يجعل هجومهم أيسر. ومناطق التوقف ستحتاج إلى اختيارها بعناية، حيث أن الطائرة التي يبلغ ذيلها ٨٠ قدماً (٢٥,٦ متراً) يمكن التعرف عليها بسهولة.

٩-٢ أثناء الطيران

١-٩-٢ ان زيادة عدد الركاب تثير مسألة الكيفية التي سوف تصدر عنهم ردود فعل لأي شكل من الوقائع أو الضغوط، بما في ذلك التأخيرات وسوء الظروف الجوية ووجود ركاب غير ملتزمين بالسلوك السوي. وسوف تزداد المخاطر بدرجة تقرب من اليقين كلما تزايد عدد الركاب المحمولين على متن الطائرة. ومع احتمال وجود ٢٠٠ راكب على متن المقصورة العليا من الطائرة، فالتساؤل هو ما هي الآثار التي يمكن أن تترتب على التعامل مع حالة طوارئ ذات طابع أمني؟

٢-٩-٢ كم هو عدد المنظمين الجويين الذي سيكون لازماً في طائرة فيها ٥٥٠ الى ٨٠٠ مقعد، وهل سيكون دورهم نفس الدور المطلوب منهم في الطائرات الأصغر حجماً في الوقت الحاضر؟ وكيف سيتم الآن تكوين طاقم الطيران؟ وماذا سيكون دور مضيقي الطائرة؟ وما هو نوع التدريب الذي سيكون لازماً؟

٣-٩-٢ ان وجود أعداد اضافية من الركاب سيزيد من وتيرة الأحداث غير المنظورة وسوف ترغب الشركات في أن تخفض عدد الوقائع التي تثير طوارئ طبية أو انحرافات عن الخط المرسوم. وقد يقتضي الأمر إيجاد تسهيلات على متن الطائرة بعيداً عن نظر الركاب. وما هو نوع التدريب أو مستوى المؤهلات الذي يكون لازماً فيمن يقدمون العناية الأولى وهل يكون ذلك على مستوى المعايير المتفق عليها دولياً؟ وهل سيحصل هؤلاء على تعويض ضد ملاحقتهم القانونية، وما هي المعدات الخاصة التي ستكون لازمة؟

٤-٩-٢ ان شكم المسافرين الذين لا يلتزمون بالسلوك السوي يكون أكبر أهمية عند وجود عدد أكبر من الركاب. وفي هذه البيئة، يمكن للراكب المضطرب أن يسبب اضطراباً كبيراً جداً لزملائه من المسافرين ولطاقم الطائرة. وسيقتضي الأمر اتخاذ تدابير لكبح جماح ذلك الراكب وربما يقتضي الأمر تدبير منطقة أمان أخرى لحجز ذلك الشخص.

١٠-٢ التهديد الناشئ عن أسلحة الدفاع الجوي المحمولة

١-١٠-٢ ان التهديد الذي تمثله تلك الأسلحة يتزايد، ويمكن للطائرات الجديدة الكبيرة أن تكون هدفاً هائلاً وجذاباً. ومع وجود الوزن الهائل للاقلاع والسعة الكبيرة للوقود يوجد احتمال للتدمير الشامل اذا ما حدثت واقعة مؤسفة في جوار مدينة كبية.

٣- الاجراء المعروض على الشعبة

١-٣ ان الشعبة مدعوة الى أن تتبادل الآراء حول هذا الموضوع وأن توصي بأن تؤخذ في الحسبان التحديات الناشئة عن طرح طائرات جديدة كبيرة عند وضع/تعديل القواعد والتوصيات الواردة في الملحق التاسع وكذلك الملحق السابع.