



المؤتمر الثاني الرفيع المستوى لأمن الطيران

مونتريال، ٢٩ إلى ٣٠/١١/٢٠١٨

البند ٥ من جدول الأعمال: ضمان استدامة الإجراءات الأمنية

الاعتراف بتكافؤ تدابير أمن الطيران – نقطة التفتيش الأمني الواحدة

(ورقة مقدمة من أستراليا والبرازيل وكندا والأردن والكويت ونيوزيلندا وعمان والمملكة العربية السعودية وسنغافورة وتونس والإمارات العربية المتحدة واتحاد النقل الجوي الدولي)

الملخص

يسهم تنفيذ نقطة التفتيش الأمني الواحدة في توطيد التعاون والتآزر بين الدول ويتضمن الملحق السابع عشر "الأمن" قاعدتين قياسيتين وتوصية دولية تمكّنان من تنفيذه. ومن شأن اعتماد ترتيبات إضافية في هذا الشأن بين الدول التي تتقاسم النهج ذاته، على أساس الاعتراف بتكافؤ التدابير الأمنية (لتفادي ازدواجية الضوابط الأمنية غير اللازمة) ستعود على أمن الطيران بفوائد محققة، ولقطاع الطيران ككل ولعملاء هذا القطاع. ولذلك ينبغي تشجيع الدول على الاعتراف بنظم أمن الطيران التي تطبقها الدول الأخرى (عندما يثبت تكافؤها واتساقها مع تقييم الدول المعنية للمخاطر) بما يسمح بتعزيز استدامة نظام أمن الطيران على الصعيد العالمي.

ترد في الفقرة ٣ الإجراءات المعروضة على المؤتمر الرفيع المستوى لأمن الطيران .

١- المقدمة

١-١ تمثل أحد الأهداف الاستراتيجية لفريق خبراء أمن الطيران لدى الإيكاو في رصد تطور مفهوم "نقطة التفتيش الأمني الواحدة" والترويج لإبرام ترتيبات متعددة الأطراف في هذا الشأن بين الدول لتفادي ازدواجية الإجراءات الأمنية، كلما كان ذلك ممكناً من الناحية العملية.

٢-١ ويتضمن الملحق السابع عشر القاعدتين القياسيتين ٤-٤-٣ و ٤-٥-٤ والتوصية ٢-٤-٩ التي تسمح للدول بإعفاء الركاب والأمتعة اليدوية والمسجلة من إعادة تفتيشها، شريطة الاعتراف بوجود إجراءات مكافئة تضمن تكافؤ التدابير الأمنية التي تطبقها دولة ما (من حيث النتائج الأمنية) مع تلك التي تطبقها دولة (دول) أخرى.

٣-١ وتنص القاعدة القياسية ٤-٤-٣ على ما يلي: يجب على كل دولة متعاقدة أن تكفل فرز ركاب عمليات النقل الجوي التجاري المحولين وأمتعتهم الشخصية قبل الصعود إلى الطائرة، وذلك إلا إذا كانت قد أنشأت عملية تحقق وتقوم، بالتعاون مع الدولة المتعاقدة الأخرى حسب الاقتضاء، بتنفيذ الإجراءات بشكل متواصل لضمان أن يكون هؤلاء الركاب وأمتعتهم اليدوية قد خضعوا للفرز على مستوى ملائم في نقطة بداية الرحلة وتوفرت لهم فيما بعد الحماية من التدخل غير المصرح به منذ نقطة بداية عملية الكشف الأمني في مطار منشأ الرحلة حتى مغادرة الطائرة في مطار التحويل.

٤-١ وتتص القاعدة القياسية ٤-٥-٤ على ما يلي: يجب على كل دولة متعاقدة أن تكفل فرز الأمتعة المحولة التي تنقل في مستودع الطائرة قبل تحميلها على متن الطائرة المستخدمة في عمليات النقل الجوي التجاري، ما لم تكن لديها إجراءات تحقق وتنفيذ باستمرار بالتعاون مع الدول المتعاقدة الأخرى، حسب الاقتضاء، إجراءات تضمن أن هذه الأمتعة المحولة قد خضعت للفرز على مستوى ملائم في نقطة بداية الرحلة وتوفرت لها فيما بعد الحماية من التدخل غير المصرح به منذ نقطة بداية عملية الفرز في مطار منشأ الرحلة حتى مغادرة الطائرة في مطار التحويل.

٥-١ أما التوصية ٢-٤-٩ فتتص على ما يلي: ينبغي أن تنتظر كل دولة متعاقدة في وضع ترتيبات تعاونية من أجل تعزيز استدامة شبكة أمن الطيران من خلال تفادي ازدواجية الضوابط الأمنية غير اللازمة. وينبغي أن يستند هذا الإجراء إلى التحقق من تكافؤ النتائج الأمنية المتحصل عليها من خلال تطبيق الضوابط الأمنية الفعالة في المنشأ.

٦-١ وتتضمن وثيقة "دليل أمن الطيران" (Doc 8973 - Restricted) إرشادات عن نقطة التفتيش الأمني الواحدة التي تم تعديلها لاحقاً في إرشادات الإيكاو المعنونة "الاعتراف بتكافؤ تدابير أمن الطيران - نقطة التفتيش الأمني الواحدة" (يونيو ٢٠١٨، مقيدة التوزيع).

٢- المزايا والتحديات المقترنة بنقطة التفتيش الأمني الواحدة

١-٢ لا يزال مستوى تنفيذ نقطة التفتيش الأمني الواحدة متفاوتاً حول العالم. فقد يكون تنفيذها شاملاً (يعني الركاب المحولين وأمتعتهم المحمولة والمسجلة من إعادة التفتيش) أو مجزأً (يعني الأمتعة المسجلة المحولة فقط من إعادة تفتيشها). ويمكن أن يغطي ترتيب نقطة التفتيش الأمني الواحدة جميع عمليات التحويل بين دولتين أو أكثر، أو قد يكون نطاقه محدوداً بمطارات وطرق جوية محددة. وقد يكون الاعتراف بتكافؤ التدابير الأمنية من دولة واحدة فقط (اعتراف أحادي الجانب) أو متبادلاً (اعتراف متبادل أو متعدد الأطراف).

٢-٢ وقد تؤدي ازدواجية الجهود غير الضرورية بين نظم مكتملة إلى تفويض أمن الطيران باستنزاف الموارد بدلاً من استخدامها بكفاءة وإعادة تخصيصها للمجالات التي تمس فيها الحاجة إلى هذه الموارد لتعزيز أمن الطيران واستدامته.

٣-٢ ومع أن السلطات المعنية بأمن الطيران قد تقتضي زيادة الموارد لوضع ترتيبات نقطة التفتيش الأمني الواحدة وصيانتها (بما في ذلك تغيير متطلبات الرصد في بيئة التهديدات والمخاطر)، فإن قطاع الطيران (المطارات وشركات الطيران) سيحقق منافع متبادلة تشمل تعزيز كفاءة العمليات، وتقليص المدة الزمنية التي يستغرقها تحويل الركاب، وتقليل عدد الأمتعة المفقودة، وتعزيز رضا الركاب.

٤-٢ ويتيح تنفيذ نقطة التفتيش الأمني الواحدة توطيد التعاون وتعزيز التفاهم وتبادل المعلومات عن إجراءات أمن الطيران بين الدول، وينبغي أن تنتظر مجموعات أخرى من الدول التي تتبع نهجاً متشابهاً في توطيد التعاون فيما بينها بإبرام ترتيبات أو مذكرات تفاهم ثنائية و/أو متعددة الأطراف تمهد لتنفيذ نقطة التفتيش الأمني الواحدة. وينبغي كذلك تشجيع الدول على تعزيز تنفيذ ترتيبات نقطة التفتيش الأمني الواحدة وفقاً للقواعد والتوصيات الدولية والإرشادات المناسبة، توجيهاً لتعزيز أمن الطيران من خلال التعاون وتخصيص الموارد بالشكل المناسب.

٣- الإجراءات المعروضة على المؤتمر الرفيع المستوى لأمن الطيران

١-٣ يُرجى من المؤتمر الرفيع المستوى لأمن الطيران القيام بما يلي:

أ) الإحاطة علماً بمحتوى ورقة العمل هذه؛

ب) تشجيع الدول على إجراء ترتيبات تعاونية وتنفيذ ترتيبات نقطة التفتيش الأمني الواحدة لتعزيز استدامة نظام أمن الطيران بتفادي الازدواجية غير اللازمة للضوابط الأمنية، عندما تتسق تلك الضوابط مع تقييم الدول للمخاطر.

- انتهى -