



الجمعية العمومية - الدورة الأربعون

اللجنة التنفيذية

البند رقم ١٢ من جدول الأعمال: أمن الطيران - السياسة العامة

النهج التفاضلي المتبّع في الكشف الأمني بالمطارات

(ورقة مقدّمة من دولة قطر)

الموجز التنفيذي	
<p>تتناول ورقة العمل هذه موضوع النهج التفاضلي المتبّع في إجراء الكشف الأمني على الركاب والأشخاص غير الركاب بالمطارات وتدعو إلى أن يكتّف "فريق خبراء أمن الطيران" (AVSEC) جهوده لإقامة نظام كشف أمني أكثر كفاءة وفعالية بما يواكب التحديات التي تواجه نظام الطيران في المستقبل.</p> <p>الإجراء: تُدعى الجمعية العمومية إلى أن تطلب من المجلس تكليف "فريق خبراء أمن الطيران" (AVSEC) بالنظر في المسائل المطروحة في ورقة العمل هذه للتوصل إلى توافق في الآراء بشأن المفهوم المستقبلي لأنشطة الكشف الأمني وضمنان التنفيذ المتسق وفقاً لما يلائم من مواصفات في الملحق السابع عشر والمواد الإرشادية.</p>	
الأهداف الاستراتيجية:	ورقة العمل هذه مرتبطة بالهدف الاستراتيجي "الأمن والتسهيلات".
الآثار المالية:	لا توجد أي آثار مالية.
المراجع:	الملحق السابع عشر "الأمن" الوثيقة (Doc 10108) "الخطة العالمية لأمن الطيران" (GASeP) تقرير "المؤتمر الرفيع المستوى بشأن أمن الطيران" (٢٠١٢) تقرير "المؤتمر الرفيع المستوى الثاني بشأن أمن الطيران" (٢٠١٨) قرار الجمعية العمومية ٣٩-١٨ "البيان الموحد لسياسات الإيكاو الثابتة المتعلقة بأمن الطيران" ورقة العمل A40-WP/27 "البيان الموحد لسياسات الإيكاو الثابتة المتعلقة بأمن الطيران" القرار رقم ٢٣٩٦ الصادر عن مجلس الأمن للأمم المتحدة (٢٠١٧)

١ - المقدمة

١-١ منذ ما يقرب من خمسين عاماً، تم استحداث الكشف الأمني للركاب وأمتعتهم اليدوية كإجراء يهدف إلى منع وردع عمليات الاختطاف في المستقبل، وهي ممارسة اتخذت اتجاهًا تصاعدياً على ما يبدو. وعند استحداث هذه العملية، ونظراً لعدم توافر أي معدات محدّدة للكشف الأمني، فقد كانت تتألف من إجراء الفحص البصري على الأمتعة اليدوية للركاب والتفتيش البدني على الركاب. وقد استتدت عمليات التفتيش البدني على الركاب إلى إجراء الفحص البصري على الأمتعة اليدوية للركاب واحتجاز شخص يُشتبه في ارتكابه جريمة جنائية وصُمم للكشف عن أي أسلحة يحملها المشتبه فيه. وعُرفت هذه العملية باسم "التفتيش الدقيق" (Pat Down) الذي أصبح منذ ذلك الحين مصطلحاً شائع الاستخدام في مجال الكشف الأمني.

٢-١ ومنذ استحداث الكشف الأمني لأول مرة، تم توسيع نطاقه ليشمل فحص الأمتعة المسجلة للركاب والموظفين الذين يدخلون إلى المناطق المقيدة أمنياً بالمطارات (بالإضافة إلى المواد التي قد يحملونها) وتطور ليصبح مجالاً تبلغ قيمته العديد من مليارات الدولارات يتيح معدات الكشف الأمني وتكنولوجيا البحث والتطوير من أجل مراعاة تصور أخذ في التزايد لعوامل التهديدات التي تستهدف الطيران المدني. وأصبح الكشف الأمني اليوم مقبولاً كدعامة أساسية للتدابير الأساسية من أجل حماية الطيران المدني ضد أعمال التخلف غير المشروع. وبالرغم من تطور الكشف الأمني إلى مفهوم أساسي في مجال أمن الطيران، إلا أن التنفيذ الفعلي لمفهوم الكشف الأمني لم يتغير كثيراً عن النموذج السابق المتبع قبل ٥٠ عاماً، حيث يُعامل جميع الركاب والموظفين على قدم المساواة بغض النظر عن المخاطر التي قد يشكلونها، وهو نهج "واحد مناسب للجميع".

٢ - المناقشة

١-٢ تم إدخال مفهومين هامّين للغاية في القواعد والتوصيات الدولية (SARPs) الواردة في الملحق السابع عشر، وهما استخدام عمليات تقييم المخاطر الأمنية في تحديد تنفيذ التدابير واتباع عدم القدرة على التنبؤ والأسلوب العشوائي. ويظهر مصطلح "تقييم المخاطر" في ٩ توصيات وقاعدتين قياسيتين، وبالتالي يمكن بسهولة اعتبار ذلك مفهوماً يتسم بالنضج والحساسية متأصل في بنية الملحق السابع عشر. ويعتبر مفهوم العشوائية وعدم القدرة على التنبؤ مفهوماً أحدث إلى حد ما ويشكل حالياً توصية (التوصية ٤-١-٢)؛ ومع ذلك، فقد قدّم فريق خبراء أمن الطيران خلال اجتماعه الثلاثين (AVSECP/30) توصيةً إلى المجلس برفع مستوى هذه التوصية لتصبح قاعدة قياسية، مرة أخرى في إطار الاعتراف بها كمفهوم يتسم بالنضج والحساسية يتم تطبيقه على تنفيذ تدابير أمن الطيران.

٢-٢ ومنذ انعقاد "المؤتمر الرفيع المستوى الأول بشأن أمن الطيران" (HLCAS) في عام ٢٠١٢، وإعادة التأكيد خلال "المؤتمر الرفيع المستوى الثاني بشأن أمن الطيران" في عام ٢٠١٨، شدّدت الإيكاو والدول الأعضاء على أهمية النهج القائمة على المخاطر في مجال أمن الطيران. وتتضمن نتائج المؤتمر الرفيع المستوى الثاني بشأن أمن الطيران (HLCAS/2) توصية "بأن تستمر الإيكاو والدول الأعضاء في إجراء عمليات تقييم المخاطر لتحديد مواطن الضعف التي تعترض نظم أمن الطيران لديها وتنفيذ أكثر التدابير الأمنية فعاليةً للتخفيف من حدة التهديدات".

٣-٢ وفي عام ٢٠١٥، شمل التعديل رقم (١٥) على الملحق السابع عشر التوصية رقم ٢-٥-٣ التي تنصّ على أنه "ينبغي أن تنظر كل دولة من الدول المتعاقدة في تنفيذ عمليات وإجراءات ابتكارية بما يُمكن من التمييز التشغيلي لعمليات الكشف الأمني والضوابط الأمنية على أساس معايير واضحة المعالم". وفي حين اتبعت العديد من الدول والمشغلين نظاماً أمنياً على أساس المخاطر، إلا أن المناقشة في مختلف مجموعات عمل الإيكاو وفي فريق الخبراء المذكور قد أبرزت بأن هناك غموضاً حول كيفية استخدام التدابير الأمنية الأساسية بشكل أكثر فعالية. أما مسألة كيفية معالجة النهج النفاذلي فتم إدراجها مؤخراً في "الخطة العالمية لأمن الطيران" (GASep) للإيكاو، التي أعدت لتوفير توجيه استراتيجي وخطة تنفيذية لمساعدة الدول

على زيادة التنفيذ الفعال للقواعد والتوصيات بالملحق السابع عشر. وتركز النتيجة الأساسية رقم ١ في "الخطة العالمية لأمن الطيران" على "تعزيز الوعي بالمخاطر والتصدي لها" ويشتمل الإجراء الأساسي رقم ٣، "تحسين الموارد التكنولوجية وتعزيز الابتكار"، الإجراء المحدد رقم ٣-٧: "النظر في استخدام وتقييم المعلومات عن الركاب لتوجيه ومساعدة أمن الطيران".

٤-٢ كما أن اتباع نهج تفاضلي على أساس المخاطر لإجراء الكشف الأمني يعتمد على النظام الإيكولوجي لأمن الطيران الذي يتكوّن من طبقات مكملة بعضها البعض. ومع أنه ينبغي أن يكون الكشف الأمني التفاضلي يستند في المقام الأول إلى تحليل البيانات وأن يساعد النهج القائم على البيانات على تحقيق مزيد من تقسيم أوساط المسافرين "غير المعروفين"، هناك تقنيات أخرى (تشمل الكشف عن السلوك الشاذ والاستعانة بالكلاب المدربة على الكشف عن المتفجرات وعدم القدرة على التنبؤ واتباع الأسلوب العشوائي في تنفيذ التدابير الأمنية) مكملة بعضها البعض ومتمكّلة لاتباع النهج التفاضلي بنجاح. ويعتبر الأسلوب العشوائي وعدم القدرة على التنبؤ عنصرين رئيسيين في نظم أمن الطيران ويجب مراعاتهما في المساعي المبذولة لتقسيم فئات الأشخاص لأغراض الكشف الأمني التفاضلي

٥-٢ ويجب أن يستند الكشف الأمني التفاضلي لتعزيز عمليات تقييم المخاطر إلى البيانات. ويجب أن تتناول مجموعات البيانات التهديدات ضدّ الطيران بالإضافة إلى المعلومات عن الركاب أو الجهات يشملها الكشف الأمني. ولتحديد الأشخاص "المعروفين"، يجب أن تكون السلطة المختصة قادرة على فحص المعلومات الشخصية ويجب أن تشمل عملية الفحص مكّونات الأمن الوطني. والهوية عنصر حاسم في أي نظام من نظم الكشف الأمني التفاضلي، وهو نظام سيزداد أهمية بمرور الوقت. وفي إطار القاعدة القياسية بشأن "المعلومات المتقدمة عن الركاب" (API) التي دخلت مؤخرًا حيز النفاذ في الملحق التاسع "التسهيلات"، ويُبذل حالياً من جهود لوضع قاعدة قياسية بشأن استخدام بيانات "سجل أسماء الركاب" (PNR)، بناءً على ما جاء في القرار رقم ٢٣٩٦ الصادر عن مجلس الأمن للأمم المتحدة، يجب على الإيكاو الاضطلاع بدور قيادي في مساعدة الدول الأعضاء على وضع إطار للجمع بين التنقيش البدني وفحص الهوية والتحقّق من صحتها، واستخدام عمليات تقييم المخاطر بفعالية لتوجيه القرارات المرتبطة بالسياسة العامة وتمكين عمليات الكشف الأمني على أساس المخاطر.

٣ - الاستنتاجات والتوصيات

١-٣ ناقش فريق خبراء أمن الطيران خلال اجتماعه الثلاثين مفهوم الكشف التفاضلي خلال النقاش عن التعديلات المقترح إدخالها على الملحق السابع عشر فيما يخص إجراء الكشف الأمني على الموظفين، غير أنه لم يتوصل إلى توافق في الآراء بشأن سُبُل المضي قدماً. وقد فضّلت أغلبية اتباع نهج غير مرّن، بحجة أن إجراء الكشف الأمني بالكامل على الأشخاص من غير الركاب ينبغي أن يشكل خط الأساس لجميع الدول، لا سيما عند بذل الجهود للتخفيف من حدّة التهديدات من الداخل. وأيدت أقلية من أعضاء فريق الخبراء فكرة اتباع نهج أكثر مرونة يتكون من مستوى من إجراء الكشف الأمني على الأشخاص من غير الركاب إلى جانب مختلف التدابير الأخرى للمراقبة الأمنية وعمليات الكشف الفحص، والتي يمكن أن تكون على القدر نفسه من الفعالية. وقد رأّت هذه الأقلية أيضاً أنه لا يوجد دليل واضح على أن إجراء كشف أمني كامل على غير الركاب سيُسهم في تحسين مستوى الأمن داخل نظام الطيران أو أنه الأسلوب الفعال الوحيد لمكافحة التهديدات من الداخل.

٢-٣ ومن شأن القرارات المتخذة لإجراء الكشف الأمني على الموظفين أن تؤثر على الكشف الأمني على الركاب بمرور الوقت، وهو ما يُفسر بأن مفهوم الكشف الأمني التفاضلي ينبغي أن يحظى بأولوية الإيكاو وفريق خبراء أمن الطيران. وينبغي أن يسعى فريق الخبراء إلى تحقيق توافق في الآراء بشأن النهج المتبع مستقبلاً في أنشطة الكشف الأمني ويكفل التنفيذ المتسق وفقاً لما يلائم من أحكام الملحق السابع عشر والمواد الإرشادية. وينبغي مواصلة مناقشة هذا المفهوم الهام بكل حزم.