A40-WP/399[1]
EX/162
2/8/19

منظمة الطيران المدني الدولي

ورقة عمل

الجمعية العمومية – الدورة الأربعون

اللجنة التنفيذية

البند رقم ١٤ من جدول الأعمال: برامج التسهيلات

تعزيز الابتكار في مجال التسهيلات من خلال سياسة تنظيمية فعالة

(مقدمة من المجلس الدولي للمطارات (ACI))

الموجز التنفيذي

يتطلب المعدل المرتفع لنمو الطيران نظماً وإجراءات قادرة على التصدي لتحديات المستقبل في مجال التسهيلات الخاصة بالركاب والأمتعة والبضائع. وقد طرحت الصناعة بالفعل كثيراً من المبادرات التي تعالج مسائل السعة، وتخفض الطوابير والحشود، وتسهل الاستخدام الأمثل للموارد. ويتسنى هذا من خلال تطبيق الأتمتة والتكنولوجيات المتقدمة، مع التوصل إلى مصطلحات مشتركة لتسهيل تبادل البيانات، واعتماد الحلول الرقمية مثل تكنولوجيا التَعَرُّف البيومترية. وفي هذا السياق، طرح المجلس الدولي للمطارات (ACI) واتحاد النقل الجوي الدولي (IATA) في عام ٢٠١٧ مبادرة مشتركة عُرِفَت باختصار (NEXTT) – تكنولوجيات تجربة السفر الجديدة – من أجل استشراف مستقبل السفر.

وهناك نواحٍ متعددة توفر للسلطات المحلية فرصاً هائلة لتشجيع الابتكار؛ وهي تتضمن التخليص الأسرع لإجراءات غالبية الركاب، وتعزيز اعتماد الأتمتة والإجراءات الإلكترونية في عمليات مراقبة الجمارك والحدود، وتبسيط نقاط التفتيش عبر رحلة الراكب. إلا أن ثمة حاجة للقيادة ذات الرؤية البعيدة من قبل الإيكاو في مجالي التسهيلات والابتكار من أجل إقامة ودعم الشراكات مع الدول والصناعة.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى:

أ) الطلب إلى المجلس التقريب بين أنشطته المتعلقة بأمن الحدود وأمن الطيران من خلال نقل العناصر الخاصة بأمن الحدود من الملحق التاسع (التسهيلات) إلى الملحق السابع عشر (الأمن)، مما يضمن معالجة النطاق الكامل لتهديدات أمن المطارات على نحو شامل؛

ب) حثّ المجلس على تطوير الملحق التاسع بحيث يركز على المسائل المتعلقة بإمكانية الاستفادة بالتسهيلات والنظم الآلية والمبسطة لتخليص إجراءات الركاب وحلول إدارة التحقق من الهوية القابلة للتشغيل البيني.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالأهداف الاستراتيجية الخاصة بالأمن والتسهيلات.
الآثار المالية:	
المراجع:	الملحق التاسع – التسهيلات

[1] قدم المجلس الدولي للمطارات نسخا باللغة العربية والإنجليزية والصينية والفرنسية والروسية والإسبانية.

١ – التحديات التي تؤثر على المطارات

١-١ يبدو مستقبل النقل الجوي مشرقاً؛ فقد جاء في تقرير المجلس الدولي للمطارات (ACI) "تنبؤات حركة المطارات العالمية" (WATF) أنه من المتوقع أن تتضاعف حركة الركاب بحلول عام ٢٠٣٤ بناءً على معدل نمو متوقع قدره ٤,٣% في السنة. ومن المتوقع على المدى البعيد أن تنمو الحركة بمعدل سنوي قدره ٤,١% بحيث يصل الرقم الإجمالي إلى ٢٠,٩ مليار بحلول عام ٢٠٤٠. وتُعتبر القاعدة السكانية الكبيرة والزيادة السريعة في الدخول في الأسواق الناشئة محركين اقتصاديين رئيسين دافعين للطلب على النقل الجوي.

١-٢ ويواجه الكثير من المطارات الاكتظاظ دون توفر وسيلة لزيادة سعتها، في الوقت الذي يضطلع الحجم بأهمية كبيرة في أعمال المطارات. والمطارات هي أعمال تجارية قائمة على مجموعة من الأصول، وهي تحتاج إلى حد أدنى كبير من الاستثمارات حتى تستطيع استقبال ولو طائرة واحدة. والنمو السريع في الحركة الجوية يُوَلِّد منافع عديدة، لكنه يمثل كثيراً من التحديات بالنسبة للمطارات. ويجد قادة المطارات أنفسهم تحت ضغط إدارة الأداء والنمو دون أي زيادة في البنية التحتية والتكلفة، في نفس الوقت الذي يسعون فيه إلى استدامة البيئة وحصانة الأمن.

١-٣ وبما أن المطارات قد تحولت إلى أعمال تجارية قائمة بذاتها، فقد أخذت تركز اهتمامها على المستخدم النهائي – المسافر – وتضع الامتياز في تجربة المسافر بين أهم أولويات خططها الاستراتيجية. كما أصبحت المطارات تلعب دوراً متزايداً في الإجراءات والعمليات التفاعلية التي يخوضها الراكب أثناء رحلته عبر المطار. والركاب أصبحوا يطالبون بمزيد من الخدمات التي تُصمَّم وفقاً لاحتياجاتهم ومتطلباتهم وأذواقهم؛ والمطارات، من ناحيتها، تعمل على تكييف بنيتها التحتية باستخدام التكنولوجيا واختيار العمليات التي تتناسب أكثر من غيرها مع ما يطلبه زبائنها.

١-٤ وفي الوقت ذاته، اختلفت التهديدات على أمن الطيران وسلامة الحدود خلال العقد المنصرم. وأضحى من اللازم أن تستكشف المطارات طرق ضمان سلامتها التشغيلية أمام التهديدات الجديدة والناشئة. وبينما تتوفر سلطات قياسية لمراقبة الحدود في حالة قدوم المسافرين، تتفاوت ضوابط المراقبة عند المغادرة من بلد لآخر. وترغب مطارات كثيرة في تعزيز مستندات السفر الرقمية والحلول الأخرى التي من شأنها معالجة مختلف التهديدات التي قد تحدث عبر بنيتها التحتية.

٢ – الصناعة وبرامج الابتكار

٢-١ تقدمت الصناعة إلى الأمام في كثير من المجالات التي قد تساعد في معالجة مسائل السعة والتخلص من الطوابير والحشود وتسهيل الاستخدام الأمثل للموارد. ومن بين أمثلة ذلك، تطبيق الأتمتة والتكنولوجيات المتقدمة واستخدام مصطلحات مشتركة لتسهيل تبادل البيانات واعتماد الحلول الرقمية مثل تكنولوجيا التَعَرُّف البيومترية. وقد طرح المجلس الدولي للمطارات (ACI) واتحاد النقل الجوي الدولي (IATA) في عام ٢٠١٧ مبادرة مشتركة عُرِفَت باختصار (NEXTT) – تكنولوجيات تجربة السفر الجديدة – من أجل استشراف مستقبل السفر، مما خلق رؤية مشتركة جامعة لكل المشاريع والمفاهيم.

٢-٢ تُعتبر مبادرة (NEXTT) – تكنولوجيات تجربة السفر الجديدة – رؤية وليس مشروعاً بعينه، ولن توفر لجمهور المسافرين أي منتج محدد؛ فهي مبادرة تسمح للصناعة بتحدي الطرق التشغيلية الحالية واستحداث إطار جديد لتلبية احتياجات الغد.

٣ – تدابير تشجيع الابتكار من قبل السلطات المحلية

٣-١ يضطلع الكثير من عناصر التسهيلات، مثل فعالية تخليص الإجراءات والاستراتيجيات، بأهمية حاسمة في النمو المستقبلي للصناعة. وعلاوةً على ذلك، ثمة نواحٍ عديدة تنم عن فرص جوهرية في متناول السلطات المحلية لقيامها بتشجيع الابتكار؛ ومن بينها ما يلي:

أ) تمكين التخليص الأسرع للإجراءات لغالبية المسافرين بدلاً من فصل مجموعات مختلفة، مع اعتماد نهج جامع وقائم على المخاطر تجاه **المراقبة الآلية للحدود**. ففي كثير من الحالات، يُعتبر مواطنو البلد المعني مؤهلين دون غيرهم لاستخدام إجراءات المراقبة الآلية، بما يؤدي إلى شغل مساحات كبيرة في قاعات الجمارك وتقليص منافع المراقبة الآلية للحدود.

ب) الترويج لاعتماد **المعالجة الآلية والإلكترونية** في العمليات الجمركية ومراقبة الحدود لكافة الركاب، وذلك من خلال النُهج المبتكرة تجاه التمويل، والاتفاق على المسؤوليات، وتسهيل تعديل القواعد المنظِّمة.

ج) **تبسيط نقاط التفتيش** طوال رحلة الراكب بهدف إزالة العمليات المتكررة وظاهرة عنق الزجاجة. وتتمثل هذه الظاهرة في أمور متعددة، مثل التفتيش اليدوي المتكرر لمستندات السفر من قبل أطراف متعددة (بطاقات الصعود إلى الطائرة وجوازات السفر وتصريحات السفر الإلكترونية)، وفي بعض الحالات التفتيش المتكرر للحقائب لأغراض جمركية وأمنية.

د) **استخدام التكنولوجيات والابتكارات الناشئة**، مثل تخليص إجراءات الدخول والمغادرة بالوسائل البيومترية، إضافةً إلى البيانات الجمركية الإلكترونية وعبر الهواتف المتحركة وبطاقات الصعود إلى الطائرة عبر الهواتف المتحركة. وهناك الكثير من التجارب والمبادرات الجاري اختبارها حالياً في مختلف أنحاء العالم بمشاركة القطاعين الخاص والحكومي مما سيساهم في إنجاح الرؤية الهادفة لتوفير تجربة سلسة وفعالة للراكب.

هـ) **تأييد التبادل الأكبر للبيانات** والتوزيع الواضح للمسؤوليات بين أصحاب الشأن في منظومة المطارات، بما في ذلك بين الوكالات المختلفة، مثل دوائر الجمارك والهجرة ووكالات إنفاذ القانون والأمن والمطارات وشركات الطيران، وذلك بغرض التخلص من الازدواجية وزيادة الفعالية.

٣-٢ فضلاً عن ذلك، سيكون من النافع لكل أصحاب الشأن تمكين الدول من إقامة شراكات بين الدوائر الحكومية والمطارات وأصحاب الشأن القائمين على الصناعة، وذلك من أجل الاتفاق على المبادرات ذات المصلحة المتبادلة وتنفيذها بصورة مشتركة. ولابد لإطار تلك الشراكات أن يوضح طريقة تمويل المبادرات المشتركة التي لابد أن تهدف إلى تعزيز الأمن الوطني بتحقيق استخدام أكثر فعالية لمساحات المطارات والموارد الحكومية والوقت الذي يمضيه الركاب في المطارات.

٣-٣ واليوم، تظل جوازات سفر وبطاقات تعريف هوية أغلبية المسافرين على الرحلات الدولية، هي الشكل الوحيد الموثوق فيه لتعريف الهوية الذي تصدره وتمتلكه الحكومات ويخضع للتفتيش في نقاط متعددة خلال الرحلة. ولا تزال معظم التجارب والمفاهيم تُطبَّق على بعض أجزاء الرحلة فقط، مثل تسليم الحقائب وصعود الطائرة، كما أنها تُطبَّق فقط عند المغادرة ولا تعتبر حلاً شاملاً من البداية إلى النهاية. وهناك احتياج لمزيد من الجهود الرامية إلى تعزيز التعاون بين الصناعة والسلطات الوطنية في هذا المجال، مع استكشاف فرص توفير حلول حقيقية من البداية إلى النهاية. ولعل تطوير الممارسات المجدِّدة – من خلال المشاريع التجريبية والاستثمار وتخفيف القواعد المنظمة– سيساهم في زيادة فعالية عمليات المراقبة على الحدود وتحسين تجربة الركاب، مع ضمان مستويات عالية من السلامة والأمن.

٤- دور الإيكاو في تعزيز الابتكار

التقريب بين أنشطة أمن الحدود وأمن الطيران

٤-١ ثمة حاجة للقيادة ذات الرؤية البعيدة من قبل الإيكاو في مجالي التسهيلات والابتكار من أجل إقامة ودفع الشراكات مع الصناعة إلى الأمام. ويمكن تحقيق المزيد من التقدم بالتخلص من العزلة القائمة بين أمن الطيران (المتضمن في الملحق السابع عشر) وأمن الحدود (المتضمن في الملحق التاسع). وهناك بالفعل فائدة في قيام السلطات الوطنية بتبادل

المعلومات والاستخبارات حول مجموعة من التهديدات. ولن تكون هناك ازدواجية في الموارد والجهود والمعدات المكرسة لمعالجة الاحتياجات المماثلة.

٤-٢ يجدر بالإيكاو أن تنظر في إمكانية التقريب بين أنشطتها المتعلقة بأمن الحدود وأمن الطيران. وقد يتضمن ذلك نقل العناصر الخاصة بأمن الحدود من الملحق التاسع (التسهيلات) إلى الملحق السابع عشر (الأمن)، مما يضمن معالجة النطاق الكامل لتهديدات أمن المطارات على نحو شامل. فعلى سبيل المثال، يمكن لأمن الطيران وأمن الحدود الاستفادة من تدابير تبادل الاستخبارات والمعلومات حول التهديدات، وإعداد برامج تحليل السلوك، وتوفير التدريب لرفع مستوى الوعي، وتعزيز الثقافة الأمنية المتينة. وقد ينشأ تآزر أكبر من خلال تطبيق نظام الأمن القائم على المخاطر عند تخليص إجراءات التفتيش الشخصي وتحديد هوية الركاب المغادرين، والاستخدام الأفضل لأملاك المطارات العقارية حيثما تكون هناك تحديات متعلقة بالبنية التحتية. ومن الممكن أن يقوم فريق عمل الإيكاو المشترك المعني بأمن الطيران والحدود – إذا ما تشكل من خبراء من فريقي التسهيلات وأمن الطيران – بدراسة تلك المفاهيم الناشئة.

إعادة تنشيط الملحق التاسع (التسهيلات) للتركيز على المسائل الحاسمة

٤-٣ لن يقلل نقل عناصر أمن الحدود من الملحق التاسع إلى الملحق السابع عشر من شأن الملحق التاسع، ذلك لأن معدل نمو الطيران والتغير في الخصائص الديمغرافية للمجتمع يسلطان الضوء على التحديات الحاسمة التي تحتاج إلى مزيد من التفصيل في الملحق التاسع. وهذا يتضمن الحاجة إلى قواعد وتوصيات متسقة وذات طابع دولي فيما يتعلق بإمكانية الوصول، والنظم المبسطة والآلية لتخليص إجراءات الركاب وتطوير حلول إدارة الهوية القابلة للتشغيل البيني على الصعيد العالمي. والجدير بالذكر أن الصناعة مستعدة للعمل مع الدول من أجل رسم خارطة طريق ذات نظرة مستقبلية وطموحة للتسهيلات والابتكارات في مجال الطيران تحت مظلة الإيكاو.

– انتهى –