



الجمعية العمومية – الدورة الثانية والأربعون

اللجنة التنفيذية

البند رقم ١٣ من جدول الأعمال: أمن الطيران – السياسة العامة

تنفيذ بنما المنفرد لنقطة التفتيش الأمني الواحدة – الدروس المستخلصة

(ورقة مقدّمة من بنما برعاية مشتركة من الدول ١٤ الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية^٢ (LACAC))

الموجز التنفيذي

تصف ورقة العمل هذه الخبرات والتحديات التي واجهتها بنما لدى تنفيذها برنامجاً للاعتراف بتكافؤ تدابير أمن الطيران "نقطة التفتيش الأمني الواحدة" (OSS) بشكل منفرد مع دول متعدّدة في الإقليم. في هذا السياق، ترى بنما أنّ إرشادات منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) ومساعدتها ضرورية لضمان تنفيذ متناسق وموحد ومستويات أمن من شأنها أن تسهل العمل بهذه الترتيبات لصالح المسافرين. ومن المهم أيضاً الإقرار بجهود بنما لمعالجة أوجه القصور التي حددها البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر (USAP-CMA). في الوقت الراهن، مع توافر التكنولوجيا ونظراً إلى معدل نمو الطيران، برزت الأهمية المتنامية لتنفيذ تدابير مبتكرة تضمن استدامة منظومة الطيران وأمنها.

الإجراءات: الجمعية العمومية مدعوة إلى القيام بما يلي:

- (أ) الترويج للمنافع التي ستجنيها الدول من إنشاء "نقطة التفتيش الأمني الواحدة" على المستوى الإقليمي ودعمها في عملية التنفيذ الإقليمي، وذلك بهدف تعزيز استدامة أمن الطيران والتسهيلات وتحسين تجربة الركاب من خلال التعاون واستخدام الموارد بطريقة مناسبة؛
- (ب) دعوة الإيكاو إلى إعداد مواد إرشادية إضافية وتقديم مساعدة فنية مكاملة لتنفيذ إجراءات الاعتراف بتكافؤ تدابير أمن الطيران ونقطة التفتيش الأمني الواحدة من أجل ضمان مواعمتها وتحقيق الحد الأدنى المطلوب من مستويات الامتثال، وذلك بغية تعزيز استدامة أمن الطيران والتسهيلات وتحسين تجربة الركاب من خلال التعاون واستخدام الموارد بطريقة مناسبة؛
- (ج) دعم جهود مواءمة الإجراءات الآيلة إلى تسهيل التنفيذ الموحد للتدابير الأمنية على مستوى الإقليم بما يعود بالمنفعة على تسهيل النقل الجوي.

ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي: "كل رحلة آمنة ومأمونة، ويضمن التطور الاقتصادي للنقل الجوي لتحقيق الرخاء الاقتصادي والرفاهية المجتمعية للجميع".

الأهداف
الاستراتيجية:

^١ قدمت بنما النسخة باللغات الإنجليزية والإسبانية.

^٢ بليز ودولة بوليفيا المتعددة القوميات وكولومبيا وكوستاريكا وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجامايكا والمكسيك ونيكاراغوا وباراغواي وبيرو وأوروغواي

وفورات محتملة لمشغلي شركات الطيران والمطارات والركاب من خلال تقليص أوقات تحويل الركاب وأمتعته من بوابة إلى أخرى وتسهيل السفر عبر الجو.	الآثار المالية:
الملاحق السابع عشر من اتفاقية الطيران المدني الدولي توصيات المؤتمر الرفيع المستوى الثاني لأمن الطيران توجيهات الاجتماع العاشر للفريق الإقليمي لأمن الطيران والتسهيلات التابع للإيكاف ولجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية في أمريكا الشمالية والكاريبي وأمريكا الجنوبية تقرير الاجتماع السابع عشر لهيئات الطيران المدني في إقليم أمريكا الجنوبية (RAAC/17) الوثيقة Doc 8973 - "دليل أمن الطيران"، الطبعة الثالثة عشرة، ٢٠٢٢ الإعلان المتعلق بتعزيز الربط الجوي من خلال تطوير النقل الجوي ودعمه في إقليم الأمريكيتين والمتضمن الرؤية للفترة ٢٠٢٠-٢٠٣٥، سبتمبر ٢٠١٨. توصية القرار ٢٢-١٠ الصادر عن الجمعية العمومية الثانية والعشرين للجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية	المراجع:

١- المقدمة

١-١ ينص الملاحق السابع عشر من اتفاقية الطيران المدني الدولي - "أمن الطيران" على وجوب إخضاع جميع ركاب النقل الجوي التجاري المحولين وأمتعته اليدوية والمسجلة للكشف الأمني قبل صعودهم إلى الطائرة (أو قبل تحميل الأمتعة المسجلة)، ما لم تُطبق عملية تحقق قائمة وإجراءات مستمرة بالتعاون مع الدولة المتعاقدة الأخرى عند الاقتضاء، وذلك لضمان إجراء الكشف الأمني بمستوى مناسب على الركاب والأمتعة اليدوية والمسجلة في نقطة المنشأ ومن ثم توفير الحماية من أي تدخل بدون إذن (أو القبول بنقل الأمتعة المسجلة) اعتباراً من نقطة الكشف الأمني في مطار المنشأ وحتى الطائرة المغادرة في مطار التحويل (القاعدتان ٤-٤-٣ و ٤-٥-٥).

٢-١ كما يوصي الملاحق السابع عشر أيضاً بأن تتنظر الدول في مدى جدوى الدخول في ترتيبات تعاونية من شأنها تعزيز استدامة منظومة أمن الطيران، وذلك من خلال تجنب الازدواجية غير اللازمة في تنفيذ الضوابط الأمنية. وينبغي أن تستند هذه الترتيبات إلى التحقق من تكافؤ المستوى الأمني الذي تكفله الضوابط الأمنية الفعالة المطبقة عند نقطة المنشأ (التوصية ٢-٤-٩).

٣-١ وتقر الصناعة على نطاق واسع بمنافع الاعتراف بتكافؤ تدابير أمن الطيران ونقطة التفتيش الأمني الواحدة (OSS)، إذ إن إلغاء الضوابط الأمنية عند التحويل يتيح توجيه الموارد الأمنية الشحيحة بصورة أفضل نحو المجالات الأكثر عرضة للمخاطر، كما يساهم في تعزيز تبادل المعلومات بين الدول وتحسين الكفاءة التشغيلية في المطارات وتقليص الحد الأدنى من وقت التحويل لشركات الطيران وزيادة رضا الركاب من خلال إجراءات تحويل أكثر سلاسة. ومن شأن كل ذلك أن يؤدي إلى تعزيز استدامة النقل الجوي وقدرته التنافسية.

٤-١ وإدراكاً من الإيكاف للمنافع الآتية الذكر وسعيها منها إلى تشجيع تنفيذها، فقد عملت على الترويج لنقطة التفتيش الأمني الواحدة على مرّ السنين. على سبيل المثال، اختتم المؤتمر الرفيع المستوى الثاني لأمن الطيران الذي انعقد في نوفمبر ٢٠١٨ بتوصية الدول "بالدخول في ترتيبات تعاونية وتنفيذ ترتيبات نقطة التفتيش الأمني الواحدة من أجل تعزيز استدامة منظومة أمن الطيران من خلال تجنب الازدواجية غير اللازمة في تنفيذ الضوابط الأمنية...".

٢- التحليل

١-٢ تتمتع بنما بموقع جغرافي متميز مكنها من لعب دور مهم في خدمة المجتمع الدولي من خلال ربط وجهات كان السفر إليها معقداً للغاية أو غير مجدٍ تجارياً لولاها. في الواقع، يستفيد آلاف الركاب في المنطقة، أي حوالي ٧٠٪ من إجمالي أكثر من ١٩ مليون مسافر (بحلول عام ٢٠٢٤)، من ميزة تحويل الرحلات التي توفرها بنما عبر مطار توكومين الدولي الذي يُعتبر أحد أبرز مراكز الطيران في المنطقة.

٢-٢ ووفقاً لدراسة أعدتها شركة "أكسفورد إيكونوميكس" (Oxford Economics) لصالح اتحاد النقل الجوي الدولي^٤، يساهم قطاع الطيران في بنما بنسبة ٢,٨٪ من الناتج المحلي الإجمالي، ما يؤدي إلى توليد ١٩٤ ٠٠٠ وظيفة (بشكل مباشر وغير مباشر في الأنشطة ذات الصلة من مثل السياحة وغيرها) في بلد يبلغ عدد سكانه ٤ ملايين نسمة (أي ما يقارب ٥٪).

٣-٢ وتكبد بنما حالياً على تنفيذ الاعتراف بتكافؤ تدابير أمن الطيران من جانب واحد، أي أن تعترف بشكل أحادي بالإجراءات المطبقة في الدول الأخرى. وبموجب هذا الترتيب، تتخذ نقطة التفتيش الأمني الواحدة بحيث يُعفى الركاب القادمون من دولة منشأ تعتمد إجراءات مُعترف بها من الخضوع لتفتيش إضافي عند مرورهم عبر مطار توكومين الدولي.

٤-٢ في الآونة الأخيرة وأثناء استعراض تنفيذ البرنامج برز شاغل متعلق بالنموذج المعتمد في بنما، حيث أُشير إلى ضرورة ضمان ألا يقتصر الجهد المبذول على مرة واحدة فقط، بل أن يستمر بمرور الوقت بهدف التأكد من خضوع الركاب وأمتعهم اليدوية إلى كشف أمني مناسب عند نقطة المنشأ ومن ثم توفير الحماية من أي تدخل من دون إذن، ما يعزز برنامج بنما.

٥-٢ وفي إطار استراتيجية التخفيف من حدة الشواغل المذكورة، نُفذت مجموعة من الإجراءات التي سمحت للبرنامج باكتساب زخم ملحوظ. وبمساعدة المكتب الإقليمي لأمريكا الجنوبية التابع للإيكاف وغيره من الجهات المتخصصة، جرى استعراض تلك الإجراءات وتقييم مستوى تنفيذها.

٦-٢ وفيما يلي بعض الإجراءات المتخذة في مجال إعادة الهيكلة:

- أ) زيادة عدد الفرق بهدف تحسين التحليل النقدي للتقييمات وتعزيز إجراءات التحقق؛
- ب) نقل مكتب نقطة التفتيش الأمني الواحدة من مديرية أمن الطيران إلى مكتب جديد ملحق مباشرة بالمديرية العامة؛
- ج) تنفيذ عمليات تفتيش شاملة (بنسبة ١٠٠٪) للركاب والأمتعة المسجلة واليدوية في حالات المنشأ غير المعتمد بالتعاون مع مشغل مطار توكومين؛
- د) تعزيز التنسيق مع مشغل مطار توكومين بغرض دعم القدرات في مجال الكشف الأمني والاستفادة من هيكليات الطوارئ؛
- هـ) تنظيم دورة تدريبية لمفتشي أمن الطيران الوطنيين التابعين للإيكاف في بنما؛
- و) تحديث الأدلة والإجراءات والقوائم المرجعية لمواءمتها مع وثائق الإيكاف وتحسين مستوى تفصيلها؛
- ز) التعاقد مع خبير متخصص في أمن الطيران الدولي لدعم فريق هيئة الطيران المدني بما يضمن التنفيذ السليم للإجراءات وإجراء التحسينات اللازمة ودعم تحليل ترتيب الأولويات.

٧-٢ بالإضافة إلى ذلك، أعدت بنما مذكرة تفاهم نموذجية استناداً إلى المذكرة الواردة في الوثيقة Doc 8973 في المرفق ٢٨، مع إدخال تعديلات عليها لتشمل الاعتراف من جانب واحد. وفيما يتعلق بالإجراء المقترح في ورقة العمل هذه، تدعو بنما الدول التي أوفدت إليها بعثات إلى النظر في توقيع مذكرة التفاهم المقترحة بما يتماشى مع التوصية ٢-٤-٩ من

^٤ <https://www.iata.org/en/publications/economics/reports/value-of-air-transport-country-reports>

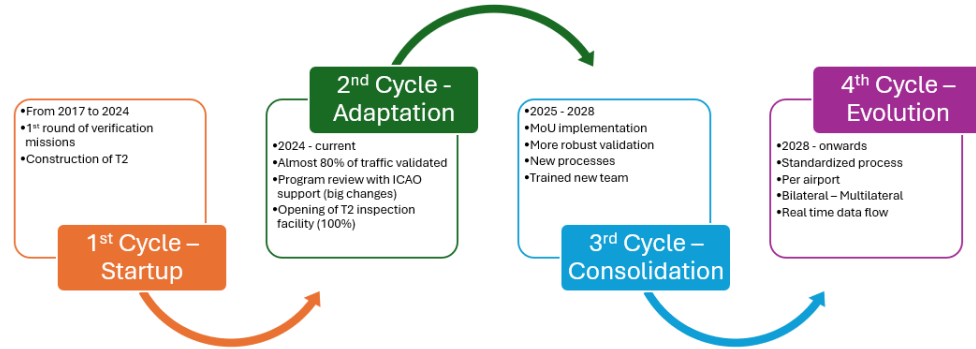
الملحق ١٧، وذلك في مسعى إلى تعزيز عملية الاعتراف بالتكافؤ وتحسينها عبر مزيد من الوضوح والشفافية بشأن الإجراءات التي يتعين على الأطراف اتخاذها.

٨-٢ وتعمل بنما أيضاً على استعراض المقترح المقدم من البرازيل^٥ (ورقة العمل WP17) في الاجتماع الخامس والثلاثين لفريق خبراء أمن الطيران (AVSECP/35) والمتعلق بوضع قائمة مرجعية موحدة تستند إلى أسئلة البروتوكول الواردة في البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران. ومن شأن هذا المقترح أن يسهل إلى حد كبير تنفيذ الإجراءات على الصعيد الإقليمي بما يكفل المواءمة ويُعزز المنظومة. ويتضمن أيضاً توصيات أخرى كتلك المقدمة في الاجتماع الثاني عشر للفريق الإقليمي لأمن الطيران والتسهيلات (WP05) بشأن اعتماد وثيقة إخطار مستمر (AVSEC/FAL/RG/12).

٩-٢ ومن المتوقع أن تُحقق الدورة المقبلة من البرنامج (الدورة ٣) قدراً من التوحيد يتيح تحسين الإجراءات.



Program Cycles



١٠-٢ قُدمت بنما ورقة العمل هذه في الاجتماع الثالث عشر للفريق الإقليمي لأمن الطيران والتسهيلات (AVSEC/FAL/RG/13) وحظيت بدعم العديد من الدول المشاركة. ويمكن الاطلاع على تفاصيل المناقشات التي جرت في تقرير الاجتماع.

٣- الخلاصة

١-٣ بالاستناد إلى تجربة بنما في تنفيذ هذا المفهوم، يمكن الاستنتاج أنه من المهم إشراك الإيكاو إلى جانب الخبراء المتخصصين من الدول الأعضاء في تحديد الآليات التي تسمح بالاستفادة من عملية التنفيذ هذه بتكلفة مناسبة.

٢-٣ وعلى الرغم من أن الدول تطبق عمليات أمنية مختلفة تبعاً لواقعها ومستويات التهديد/المخاطر الخاصة بها، فإنه من الضروري أن تأخذ عملية تنفيذ نقطة التفتيش الأمني الواحدة في الاعتبار هذه الاختلافات وأن تتضمن تدابير مبتكرة للتخفيف من حدتها، على أن تشمل الدورة المقبلة من البرنامج إدماجاً للدروس المستخلصة من الدورة الأولى.

^٥ ورقة العمل (WP17) من الاجتماع الخامس والثلاثين لفريق خبراء أمن الطيران (AVSECP/35) مقدمة من البرازيل.

٣-٣ كما أنه على الرغم من التحديات المرتبطة بالتنفيذ، لا يمكن إنكار المنافع المترتبة على هذا المفهوم كما أثبتت دراسات الجدوى، بما في ذلك تقليص أوقات تحويل الركاب وأمتعتهم بين الرحلات وتحقيق مزايا تشغيلية وكفاءة للمطارات وشركات الطيران من ضمنها خفض تكاليف إجراءات الكشف الأمني وزيادة القدرة على الوصل في المنطقة.

٤-٣ ومع التوسع المتزايد في تطبيق العمليات القائمة على تقييم المخاطر واعتماد التكنولوجيا التنبؤية الجديدة وزيادة استخدام البيانات وأدوات الاتصال، يصبح التعاون بين البلدان ضرورياً لتعزيز هذه الإجراءات لصالح المسافرين.

— انتهى —