منظمة الطيران المدني الدولي

ورقة عمل

A41-WP/25[1]
EX/13
1/8/22

الجمعية العمومية – الدورة الحادية والأربعون

اللجنة التنفيذية

البند رقم ١٤: أمن الطيران – السياسة العامة

الاعتراف بتكافؤ التدابير الأمنية–
نقطة التفتيش الأمني الواحدة

(مقدمة من كولومبيا وبيرو وتشيلي بدعم من بوليفيا والبرازيل وإكوادور وبنما وأوروغواي)

الموجز التنفيذي

منذ عام ١٩٩٥، ما فتئت منظمة الطيران المدني الدولي تحث الدول على صياغة وتوقيع صكوك دولية للتعاون المتبادل للسماح بالتنسيق فيما بين الدول في إطار التزام محدد ودائم بالتبادل الفني والاعتراف بتكافؤ تدابير أمن الطيران المدني، مما يؤدي إلى تحسين تخصيص الموارد، وتسهيل تقديم خدمات أمن الطيران المدني والعمليات الجوية، وزيادة رضا المنتفعي بالنقل الجوي الدولي.

وفي ضوء ما ورد أعلاه واستنتاجات الاجتماع السادس عشر لسلطات الطيران المدني في منطقة امريكا الجنوبية (RAAC/16)، الذي عقد في ليما، بيرو، يومي ٦ و٢٠١٨/١٢/٧، والذي حثت فيه السلطات على مواصلة جهودها لتنفيذ الاعتراف بالتكافؤ، اتخذ القرار في ٢٠١٩/١٢/٦، في المنتدى الدولي الأول المعني بمنظور التسهيلات الجديد في إطار أمن الطيران المدني، والذي عقد في بوغوتا، كولومبيا، للتوقيع على اتفاق إطاري بشأن التعاون المتعدد الجنسيات في مجال أمن الطيران المدني (AVSEC) والاعتراف بتكافؤ تدابير أمن الطيران المدني في تفتيش الركاب وأمتعة المقصورة والممتلكات الشخصية والأمتعة المسجلة بين الدول المتعاقدة في منطقة أمريكا الجنوبية بموجب اتفاقية الطيران المدني الدولي بين كولومبيا وبيرو وشيلي. ومن المهم ملاحظة أنه على الرغم من توقيع اتفاق نقطة التفتيش الأمني الواحدة بين دولتين متعاقدتين أو أكثر، فإنه لمصمم من أجل مطارات دولية محددة، وهما مطار خورخي شافز الدولي بليما ومطار الدورادو الدولي ببغوتا. اما شيلي، فهي تجري التحاليل القانونية المطلوبة لضمان الدعم التنظيمي التشغيلي على النحو الواجب.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى:

أ) تعزيز الفوائد التي تعود على الدول من نقطة التفتيش الأمني الواحدة ودعم تنفيذها على الصعيد الإقليمي من جانب الدول من أجل تعزيز استدامة أمن الطيران وتيسيره وتحسين تجربة الركاب المسافرين من خلال التعاون والاستخدام الكافي للموارد؛

ب) استعراض مزايا تنفيذ نقطة التفتيش الأمني الواحدة المتوافقة مع الخطة العالمية لأمن الطيران (GASeP)، والتي من شأنها أن تمكن المناطق من تعزيز كفاءة النقل الجوي واستدامته من خلال تنسيق الأمن والتسهيلات؛

[1] قدمت كولومبيا هذه الورقة باللغة الإسبانية.

ج) حث الدول على تبادل المعلومات بشأن النتائج التي توصل إليها البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر الذي أجرته الايكاو كوسيلة لإجراء تحليلات للمخاطر يمكن أن تسهم في صياغة اتفاقات أو مذكرات تفاهم بشأن نقطة التفتيش الأمني الواحدة؛ د) وضع مواد توجيهية وتقديم المساعدة الفنية التكميلية لتنفيذ نقطة التفتيش الأمني الواحدة الإقليمية من أجل تعزيز استدامة أمن الطيران والتسهيلات وتحسين تجربة الركاب المسافرين من خلال التعاون والاستخدام الكافي للموارد؛ هـ) التشاور مع الدول المتعاقدة بشأن ضرورة اشتراط اتخاذ تدابير وإجراءات بالإضافة إلى التدابير والإجراءات المتفق عليها في الاتفاق الإطاري الشامل لتنفيذ نقطة التفتيش الأمني الواحدة. ويجب تقديم أي متطلبات خاصة من هذا القبيل إلى الهيئات المختصة لمناقشتها فيما بين دول المنطقة، ويجب، عند الاقتضاء، ادراج تعديل في الملحق و/أو في المواد الارشادية التي تضعها المنظمة.	
الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالأهداف الاستراتيجية الخاصة بالأمن والتسهيلات
الآثار المالية:	
المراجع:	الملحق التاسع– التسهيلات الملحق السابع عشر– أمن الطيران الوثيقة Doc 8973– دليل أمن الطيران الوثيقة Doc 10118 – الخطة العالمية لأمن الطيران الوثيقة Doc 10152– دليل الإيكاو بشأن الاختبارات وتدابير إدارة المخاطر عبر الحدود Guidance Material on Recognition of Equivalence of Security Measures — *One-Stop Security* ورقة العمل A37-WP/99 – المواد الارشادية بشأن الاعتراف بتكافؤ تدابير أمن الطيران – نقطة التفتيش الأمني الواحدة ورقة العمل HLCC2021-WP/188 – الاعتراف بتكافؤ التدابير الأمنية التي تتم في نظام نقطة التفتيش الأمني الواحدة (OSS) وتدابير الصحة العامة

١– المقدمة

١–١ ما فتئت العولمة تشكل جانبا هاما من جوانب تطور الدول ونموها الاقتصادي، حيث أدى النقل الجوي التجاري دورا رئيسيا، فعزز السياحة والاتصال فيما بين البلدان. ووفقا لمنظمة الطيران المدني الدولي (ICAO)، يعتمد التواصل والترابط على حركة الركاب والبريد والبضائع التي تنطوي على الحد الأدنى من نقاط العبور، مما يجعل الرحلة قصيرة قدر الإمكان ويحسن رضا المنتفع بأقل تكلفة ممكن.

١–٢ وتشكل إعادة التنشيط الحالية للطيران المدني الدولي تحديا كبيرا للعالم، لأنها تلزم صناعة الطيران بالسعي إلى خفض تكاليف الإجراءات وتسهيل حركة المسافرين والبضائع والبريد عبر المطارات، مما يجعل من المهم الآن بشكل خاص، وأكثر من أي وقت مضى، تنفيذ اتفاقات التعاون فيما بين الدول التي وقعت بالفعل اتفاقات وصياغة التزامات ثنائية ومتعددة الأطراف تتجسد في اتفاقات التعاون الفني أو مذكرات التفاهم كجزء من استراتيجية إعادة تنشيط الطيران التجاري وقطاع الطيران بشكل عام، وذلك بالنسبة للدول التي لم تبرم بعد مثل هذه الاتفاقات.

١-٣ وتنص المادة ٣٧ من اتفاقية الطيران المدني الدولي على أن" تتعهد كل دولة متعاقدة بأن تتعاون لبلوغ أقصى درجة ممكنة من التوحيد في الأنظمة والقواعد القياسية والإجراءات والتنظيم، فيما يتعلق بالطائرات والأفراد والطرق الجوية والخدمات المساعدة، في جميع الأمور التي يؤدى فيها هذا التوحيد إلى تسهيل الملاحة الجوية وتحسينها"؛ كما يقوم الملحق ١٧ – أمن الطيران لاتفاقية الطيران المدني الدولي والوثيقة Doc 8973 – *دليل أمن الطيران*، بإتاحة وضع الأساليب التي يجوز للدول استخدامها للاعتراف بتكافؤ التدابير الأمنية للدول الأخرى من أجل تجنب الازدواجية في المراقبة الأمنية على الركاب وأمتعة المقصورة والأمتعة المسجلة والبضائع والشحنات العابرة.

١-٤ ويتحقق الاعتراف بتكافؤ التدابير الأمنية بفعالية على أساس أفضل الممارسات وتطبيق المعايير المشتركة بين الدول، مما يبعث على الثقة المتبادلة ويمكن من اتخاذ الخطوة الأولى للتحقق من صحة الإجراءات. وتلعب الثقة المتبادلة دورا في التنفيذ الموحد للوائح والمعايير والإجراءات المتعلقة بأمن الطيران المدني المنصوص عليها في الملحق ١٧ – أمن الطيران لاتفاقية شيكاغو لحماية الطيران المدني الدولي من أعمال التدخل غير المشروع.

١-٥ وفي مجال أمن الطيران المدني، طلبت الإيكاو إلى الدول أن تضع وتبرم مذكرات تفاهم أحادية الجانب وثنائية و/أو متعددة الأطراف قائمة على تحديد المخاطر بشأن الاعتراف بتدابير أمن الطيران المدني وقبولها بغية تعزيز استدامة نظام أمن الطيران عن طريق تجنب الازدواجية غير الضرورية في الضوابط الأمنية.

١-٦ وعلاوة على ذلك، سيحتفل هذا العام بالذكرى السنوية العشرين لتنفيذ برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق الأمن، المصمم خصيصا للرصد المستمر لمستوى تنفيذ أحكام الملحق ١٧ في الدول الأعضاء. وقد أسهمت المعلومات التي جمعت في السنوات العشرين الماضية ولا تزال تسهم في الحفاظ على روح المادة ٣٧ من اتفاقية شيكاغو.

١-٧ صدقت كولومبيا وبيرو على الاتفاقية في عام ٢٠٢١، وراحت تنفذان المراحل المذكورة في الوثيقة الموقعة، حيث يمكن التأكد من فوائد معالجة مشاكل الروابط الجوية المشتركة في المطارات الدولية في ليما وبوغوتا (خلال الزيارات الفنية الثنائية هذا العام). ولقد اتخذتا تدابير أمنية للتخفيف من مخاطر الطيران المدني ضمن إطار متوازن للأمن والتسهيلات.

١-٨ تم تحديد هيكل الاتفاقية الإطارية قبل الجائحة (أواخر عام ٢٠١٩). فرضت قيود في جميع أنحاء العالم في الربع الأول من عام ٢٠٢٠ بسبب كوفيد COVID-19 وتأثيره الكبير على قطاع الطيران، مما أثر بشكل خطير على الشؤون المالية وثقة المنتفع.

٢- المنافع المحصلة من تنفيذ نقطة التفتيش الأمني الواحدة في كولومبيا وبيرو

٢-١ تعتبر الإجراءات الموحدة مفيدة للغاية لتيسير النقل الجوي لأنها تقلل بشكل متزايد من احتمال الاتصال بين الأشخاص وأمتعتهم والبضائع والبريد. ونظرا لهذه الإجراءات التي تستند إلى استخدام نظم تكنولوجية تتسم بالكفاءة وتبادل معلومات الركاب في الوقت المناسب، فإن نقطة التفتيش الأمني الواحدة آمنة وفعالة من حيث استخدامها في كل من نظام AVSEC والصحة العامة.

٢-٢ لقد لمست السلطات والقطاع الفوائد المحلية والدولية التي تعود على نظام الطيران المدني من تنفيذ الدول للاعتراف بالتكافؤ الأمني، وذلك من خلال تعديل البنية التحتية مع الامتثال للوائح الطيران المدني القائمة، وبالتالي تقليل فترات التماس بين المسافرين والأمتعة والبضائع والبريد.

٢-٣ تتمثل فوائد نقطة التفتيش الأمني الواحدة في ما يلي:

أ) تلبية دعوة الإيكاو إلى تعزيز التعاون فيما بين الدول؛

ب) تخفيض الموارد التي استثمرها القطاع حتى الآن لإعادة الفرز الأمني؛

ج) تجنب ازدواجية الضوابط من خلال التحقق من صحة الإجراءات؛

د) فوائد الصحة العامة من جراء خفض المخاطر التي يتعرض لها مستخدمو النقل الجوي والعاملون في مجال الطيران دون المساس بأمن الطيران المدني؛

هـ) تبادل أفضل الممارسات التي تستخدمها كل دولة.

–انتهى–