A41-WP/142
EX/59
2/8/22

منظمة الطيران المدني الدولي

ورقة عمل

الجمعية العمومية – الدورة الحادية والأربعون

اللجنة التنفيذية

البند رقم ١٣: برامج التسهيلات

نحو المزيد من الترويج لنظام الهوية الواحدة للمزيد من الراحة للمسافرين ولتمكين السفر اللا تلامسي

(مقدمة من اليابان)

الموجز التنفيذي

في يوليو ٢٠٢١، تم استخدام إجراء جديد للصعود على متن الطائرات، وهو نظام التعرف السريع عبر ملامح الوجه "Face Express" كمعرِّف واحد " One ID"، في كل من مطاري ناريتا وهانيدا الدوليين. فعندما يستخدم الركاب في المطارين Face Express، لا يلزمهم سوى تسجيل صورة وجوههم ومن ثم يمكنهم المرور عبر فحص الأمتعة – وفي نقاط التفتيش الأمنية وبوابات الصعود إلى الطائرة مع "تصريح المرور بمقتضى ملامح الوجه" " face pass " دون الحاجة إلى إبراز بطاقة الصعود إلى الطائرة أو جواز السفر أثناء إجراءات المطار. وسيؤدي ذلك إلى جعل الإجراءات التقليدية المرهقة التي تسبق الصعود إلى الطائرة أكثر سلاسة كما أنها ستتم بطريقة لا تلامسية. وتقدم ورقة العمل هذه اقتراحًا بشأن القضايا المستقبلية التي ظهرت بعد عام تقريبًا من الاستخدام.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى:

أ) الدعوة لمناقشة تفضي إلى وضع قاعدة قياسية دولية لمستوى الدقة المطلوب للتعرف على الوجوه؛ و

ب) الدعوة لمناقشة وضع قواعد دولية للسماح بقراءة جوازات السفر عبر تقنية شريحة الدائرة المتكاملة (IC).

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي الأمن والتسهيلات
الآثار المالية:	سيتم تنفيذ الأنشطة المشار إليها في ورقة العمل هذه رهناً بتوافر الموارد.
المراجع:	الملحق ٩ – التسهيلات، الطبعة الخامسة عشرة Doc 9303 ، وثائق السفر المقروءة آليًا HLCC 2021-WP/237،: تقرير عن مسار التسهيلات إلى المؤتمر بشأن البند ٨ من جدول الأعمال

١- المقدمة

١-١ ظل اتحاد النقل الجوي الدولي (IATA) منذ عام ٢٠١٤ يعمل على إدخال إجراءات "السفر السريع" الآلية للمغادرة. ويتمثل أحد أهداف هذه الجهود في تبسيط وتقليل الوقت اللازم لإجراءات المغادرة، بما في ذلك إجراءات الهجرة في المطارات، من أجل القضاء على الازدحام الناجم عن نمو الطلب على الطيران العالمي قبل جائحة كوفيد- ١٩. وقد أُقتُرح استخدام مفهوم "OneID"، وهو إجراء خاص بالمغادرة يستخدم تقنيات القياس البيولوجي مثل التعرف على الوجوه، كواحد من أنشطة اتحاد النقل الجوي الدولي.

١-٢ ومن خلال أتمتة إجراءات الصعود إلى الطائرة، ستتمكن شركات الطيران ومشغلي المطارات من توفير العمالة وزيادة الإنتاجية وسيتمكن الركاب بسهولة من إكمال الإجراءات الشاقة وقضاء وقتهم بحرية في المطار. وللاستمتاع بهذه المزايا المختلفة، تم تشغيل الإصدار الياباني من إجراء One ID، وهو Face Express (التعرف السريع عبر ملامح الوجه)[١] في كل من مطاري (ناريتا) و (هانيدا) الدوليين منذ يوليو ٢٠٢١.

١-٣ وعند أخذ مطار (ناريتا) كمثال، فإن النظام الذي يستخدم التعرف السريع على ملامح الوجه يتكون من بنية تحتية للتعرف على الوجوه وأربع نقاط اتصال يتولى الركاب تشغيلها. ونقاط الاتصال الأربع هي الخدمة الذاتية للاستعمال المشترك (CUSS)، والاستعمال المشترك لإيداع الحقائب (CUBD)، ونظام مواءمة الركاب والحقائب (PRS) وبوابة الصعود التلقائي (ABG). فإذا قمت بتسجيل جواز سفرك ومعلومات الوجه في الخطوة الأولى من الإجراءات، ثم استخدمت معلومات الوجه للتحقق من مطابقة وجهك أثناء الإجراءات اللاحقة، يمكنك المرور، دون أي إجهاد ومن خلال ملامح الوجه فقط، عبر نافذة تسجيل الوصول، وتسجيل الأمتعة، ومدخل نقطة التفتيش الأمنية وبوابة الصعود إلى الطائرة.

١-٤ وثمة فائدة أكبر هي تحقيق مبدأ المرور "دون مخالطة لصيقة وبصورة لا تلامسية". فمن أجل منع انتشار عدوى كوفيد- ١٩، من الضروري تقليل المخالطة الشخصية قدر الإمكان. وتعد تقنية التعرف على الوجوه أيضًا فعالة جدًا كإجراء لمنع العدوى لأنها تسمح بتنفيذ الإجراء دون ملامسة. وهذه ميزة رائعة لأنه، حتى لو تم احتواء كوفيد -١٩، فلا يزال هناك احتمال لوباء آخر في المستقبل.

١-٥ ومن شأن إدخال تقنية التعرف على الوجوه على النحو المذكور أعلاه أن يؤدي، ليس فقط إلى تحسين راحة الركاب من خلال تبسيط الإجراءات وتوفير العمالة وزيادة الإنتاجية لشركات الطيران وشركات المطارات، بل أيضا سيمكن من السفر دون مخالطة لصيقة ودون تلامس كإجراء ضد الأمراض المعدية. ونظرًا لأن العديد من المطارات حول العالم عانت بشدة من تأثير كوفيد -١٩ على عمليات المطارات، وإلى أن الانتعاش اللاحق الأخير أدى إلى دفع بعض المطارات إلى تقليص عدد مستخدمي المطار بسبب نقص العمالة، فيمكن لتقنية التعرف على الوجوه أن تساهم في كفاءة عمليات المطارات.

---

[١] في حين أن عملية الصعود على متن الطائرة باستخدام التعرف على الوجه تُعرف في أوساط صناعة الطيران باسم (One ID)، فقد استحدثنا اسمًا وشعارًا جديدين للخدمة، "Face Express"، سعيا لتزويد العملاء بفهم أكثر سهولة للخدمة. ويجري استخدام هذا الإجراء حاليًا في مطاري ناريتا وهانيدا.

١-٦ وبسبب جائحة كوفيد -١٩، لم يزداد عدد شركات الطيران والركاب في مطاري ناريتا وهانيدا كثيرًا. وفي مسعى للترويج لتقنية التعرف السريع عبر ملامح الوجه (Face Express) في المزيد من المطارات في المستقبل، تم إجراء دراسة استقصائية لـ ٢١ مطارًا و٥ شركات طيران و٤ بائعين في جميع أنحاء العالم من يناير إلى مارس من هذا العام لتوضيح المشكلات الحالية. وستثير ورقة العمل هذه بعض القضايا المستقبلية المنبثقة عن هذا المسح.

٢- بنود للمناقشة

٢-١ ثمة مناقشة تجري بشأن القيم المناسبة لمؤشر "معدل الرفض الكاذب" و "معدل القبول الكاذب" كمعيار لدقة التعرف على الوجوه. حيث تنص وثيقة الايكاو Doc 9303، وثائق السفر المقروءة آليًا على أن كل دولة يجب أن تؤسس حدودا للتسامح لنظامها الخاص بالتعرف، ولكن نظرًا لعدم وجود إرشادات مصاحبة، فقد أُجريت مناقشات عديدة واستُهلك الكثير من الوقت لتعريف حدود التسامح عند إدخال تقنيات الاستدلال البيولوجي الجديدة. ونظرًا لأن هذا الأمر يتعلق بأمن الطيران، فإن حدود التسامح تصبح مشكلة إذا كانت منخفضة جدًا. إلا أن نشر إرشادات الحدود الدنيا للتسامح، قد يساهم في تعزيز القياسات الحيوية في كل بلد.

٢-٢ وتشير إرشادات اتحاد النقل الجوي الدولي الحالية بشأن قواعد موافقة الركاب وإدارة المعلومات الشخصية عند استخدام القياسات الحيوية إلى أنها يجب أن تتوافق مع القوانين واللوائح الوطنية. ولكن في بعض البلدان، يُحظر قراءة شريحة الدائرة المتكاملة في جواز السفر، لذلك لا يمكن استخدام خدمة (Face Express) بغض النظر عن نية الراكب. وقد يكون من الممكن السماح بقراءة بيانات جواز السفر الدولي فقط لغرض النقل الجوي، رهنا بموافقة الراكب.

٢-٣ وعندما تستخدم شركات الطيران الوطنية التابعة للاتحاد الأوروبي القياسات الحيوية في المطارات اليابانية، فإنها تحتاج إلى إبرام اتفاق لمعالجة البيانات (DPA) استنادًا إلى اللائحة التنظيمية العامة لحماية البيانات (GDPR)، وبالنسبة لرحلات الولايات المتحدة، فإن إجراءات أمن الطيران مع حكومة الولايات المتحدة معقدة للغاية وتتطلب الكثير من الجهود. ونحن ندرك أن هذه الإجراءات ضرورية، إلا أننا نتساءل عما إذا كان من الممكن تنسيقها لتبسيط الإجراءات.

٣- الخلاصة

٣-١ إن إدخال تكنولوجيا القياسات الحيوية باستخدام تقنية عدم التلامس في إجراءات المطار لن يساعد فحسب على الوقاية من الأمراض المعدية، بل سيساهم أيضًا بشكل كبير في كفاءة عمليات المطار. ولتسهيل عملية الانتقال، نوصي باتخاذ الإجراءات التالية.

٣-١-١ في الوقت الحالي، لا يوجد مستوى محدد من الدقة مطلوب للتعرف على الوجوه. وبدون معايير واضحة، سوف يقتضي الأمر كثيرا من النقاش في كل بلد ومطار يجري فيه إدخال تقنية التعرف على الوجوه، وسيكون الوقت والجهد المبذولان عقبة أمام إدخالها. وينبغي أن تُجرى المناقشات في الايكاو لوضع معايير مشتركة تصلح لكل بلد مما يتيح إدخال تقنية التعرف على الوجوه في العديد من البلدان والمطارات.

٣-١-٢ لاستخدام التعرف على الوجوه، يجب أن يكون جواز السفر مصمما بتقنية الدائرة المتكاملة. ومع ذلك، حتى مع وجود هذه التقنية، قد لا يتمكن بعض الركاب من استخدام التعرف على الوجوه إذا كانت سهولة قراءة البيانات في شريحة

الدائرة المتكاملة تختلف من دولة إلى أخرى. وسيكون من الضروري التحاور على المستوى الثنائي، لأن هذا الأمر سيخضع لقوانين وأنظمة الدولة التي تنتمي إليها شركة الطيران. وينبغي أن تعزز الايكاو المناقشات بشأن إمكانية قراءة البيانات لاستخدام الطائرات فقط، بافتراض موافقة الراكب.

٣-١-٣ ينبغي لفريق الايكاو لخبراء التسهيلات ومجموعات العمل الأخرى ذات الصلة الشروع في مناقشات جادة من قبل المسؤولين لتنقيح القواعد والتوصيات الدولية في الملحق ٩ – التسهيلات أو تقديم مواد إرشادية (بما في ذلك أفضل الممارسات) في الوثيقة Doc 9303 كإجراءات عملية لتنفيذ ما ورد أعلاه.

– انتهى –