



الاجتماع الثالث للمدراء العامين لهيئات الطيران المدني في منطقة الشرق الأوسط (DGCA-MID/3)

(الدوحة، قطر، 27-29 ابريل 2015)

البند السادس: أمن الطيران والتسهيلات

الاعتراف الأحادي و المحطة الوحيدة للكشف الأمني

(مقدمة من دولة قطر)

الموجز

خلص المؤتمر الرفيع المستوى للإيكاو بشأن أمن الطيران إلى استنتاجات تقضي بأن الاعتراف المتبادل و إجراءات المحطة الوحيدة للكشف الأمني تقضي إلى رفع مستوى استدامة نظم أمن الطيران. و ينبغي اتخاذ إجراءات حاسمة لتطبيق المبادئ المقررة بهذا الصدد.

الإجراء المطلوب من الاجتماع وارد في الفقرة رقم 4.

1. المقدمة

1.1. استنتج المؤتمر الرفيع المستوى بشأن أمن الطيران المنعقد في سبتمبر 2012 في مونتريال أن الاعتراف المتبادل بالتكافؤ و النقطة الوحيدة للكشف الأمني قد يفضي بشكل فعال إلى رفع مستوى استدامة نظم الطيران. كما أقر الاجتماع ثلاثة مبادئ خاصة بالتنسيق في مجال أمن الطيران الدولي .

- أ. احترام روح التعاون الواردة في اتفاقيات النقل الجوية الثنائية و المتعددة الأطراف؛
- ب. الاعتراف بالتدابير الأمنية المتكافئة؛
- ت. التركيز على النتائج الأمنية .

1.2. رغم وجود المعيارين الواردين في الملحق 17- الامن (4.4.2 و 4.5.4) فضلا عن الفقرة المخصصة للمحطة الوحيدة للكشف الأمني الواردة في دليل الإيكاو لأمن الطيران المدني (وثيقة 8973) إلا أن عملية اعتماد المحطة الوحيدة للكشف الأمني يشوبها البطئ و المحدودية .

2. الحاجة إلى اتباع نهج مرن في الاعتراف المتبادل و ترتيبات المحطة الوحيدة للكشف الأمني

2.1. وفقا لمضامين الوثيقة 8973، يتلخص مفهوم النقطة الوحيدة للكشف الأمني في عملية السماح للركاب و الأمتعة و البضائع القادمة بالانتقال إلى رحلة عبور دون الخضوع ،مرة أخرى، لنفس إجراءات الكشف الأمني التي خضعت لها عند نقطة الإقلاع الأولى (الفقرة 11.5 و الملحق 28). و تستند ترتيبات المحطة الوحيدة للكشف الأمني على اعتراف الدولة التي يقع فيها مطار العبور بالتدابير الأمنية المتكافئة المطبقة في مطار نقطة الإقلاع الأولى.

2.2. و قد أثبتت التجربة العملية الفوائد الحالية الفورية للاعتراف بالتدابير الأمنية المتكافئة و المحطة الوحيدة للكشف الأمني. و تعتمد دولة قطر منذ سبتمبر 2012 التشغيل وفقا لبرنامج الاعتراف الأحادي بالتكافؤ، الذي يتأسس على تقييم معايير الكشف الأمني المطبقة في بعض مطارات نقطة الإقلاع الأولى المحددة و المعينة. و يشتمل هذا البرنامج على عملية تفتيش مشترك و شامل لمطار نقطة الإقلاع الأولى من قبل الجهة المنظمة و الجهة التي تضطلع بالكشف الأمني في آن واحد لتحديد تكافؤ معايير الكشف الأمني. و تركز عمليات الكشف الأمني دوما على النتائج الأمنية خلال تحديدها لتوافر التكافؤ أو عدمه. و يفضل تطبيق هذا البرنامج، يتم إعفاء 6 مليون راكب عبور سنويا من الخضوع للكشف الأمني مرة أخرى في نقاط الكشف في مطار حمد الدولي.

2.3. كمثال الآخر على ذلك، يتم تطبيق مفهوم المحطة الوحيدة للكشف الأمني في مطارات الإتحاد الأوروبي منذ 10 سنوات، مما أسفر عن السماح لعدد 81 مليون راكب عبور و أمتعتهم من الانتقال إلى رحلة عبور في مطارات الإتحاد الأوروبي دون الخضوع إلى الكشف الأمني مرة أخرى. كنتيجة لذلك، استفاد الركاب من تقلص زمن الربط بمعدل 40 دقيقة بالنسبة للرحلات الداخلية في الإتحاد الأوروبي، مما سمح بتعزيز التنسيق الفعال لحركة النقل الجوي بين المطارات المحورية بالإضافة إلى التخفيف من التأخير و الحد من تقويت رحلات العبور. فضلا عن التسهيلات الواضحة التي يتمتع بها الركاب، فإنه يسمح للمطارات الأوروبية بتركيز مواردها و قوتها على المسافرين و الأمتعة التي لم يتم التفتيش عليها في مطارات أخرى بنفس التكافؤ .

2.4. بالنظر إلى التجارب المسبقة للدول، يتضح أنه لم يتم اعتبار طلبات التنسيق و الاستمرارية في مجال عمليات التحقق من التكافؤ بين الدول بمثابة مقارنة المقاربة المنهجية التي ترمي لإيجاد التدابير الأمنية المتكافئة، دون الأخذ بالحسبان للنتائج الأمنية المطبقة أو التقييم المناسب للمخاطر. و ثبت أن هذه المقاربة هي ممارسة شاقة و مستنزفة للموارد. على سبيل المثال، استغرق الأمر 5 سنوات للاتحاد الأوروبي للقيام بالمحطة الوحيدة للكشف الأمني مع الولايات المتحدة الأمريكية .

3. السماح بالاعتراف الأحادي للتكافؤ

3.1. قام فريق الخبراء المعني بأمن الطيران التابع لمنظمة الإيكاو بتكوين فريق عمل بشأن المواد الإرشادية و تم توجيه فريق العمل نحو تصميم مواد إرشادية متعلقة بالاعتراف الأحادي بالتكافؤ و ذلك بغية إدراجها في الوثيقة 8973. و يتكون فريق العمل هذا من ممثلين عن منظمة الطيران المدني الدولي، أستراليا، كندا، اليابان، نيوزيلندا، قطر، سنغافورة، الولايات المتحدة الأمريكية، الإتحاد الدولي للنقل الجوي و مجلس المطارات الدولي. ترد مباحثات فريق العمل و المواد الإرشادية الناجمة عنها المزمع عرضها على اجتماع فريق الخبراء المعني بأمن الطيران (المنعقد في 17 أبريل 2015) في الوثيقة 8973. و ستسمح هذه المواد الإرشادية، من بين أمور أخرى، بإحراز الاعتراف الأحادي من طرف دولة عضو بتدابير امن الطيران المطبقة لدى دولة أخرى من الدول الاعضاء .

3.2. بناءً على تقييم المخاطر و التهديدات و التأكد من الإجراءات التي تقوم بها دولة عضو على النظم

-3-

و التدابير الأمنية المطبقة لدى دولة أخرى من الدول الأعضاء، يمكن لدولة معينة أن تعترف بالتدابير الأمنية المطبقة لدى دولة أخرى، و بالتالي عدم إخضاع الركاب و البضائع القادمة من هذه الدول إلى الكشف الأمني مرة أخرى.

3.3. يتعين على الدولة المعترفة أحاديا بالاستمرار في التنسيق مع الدولة المعترف بتدابيرها الأمنية للسماح بتجميع المعلومات و الوثائق الضرورية. علاوة على ذلك، يمكن سحب الاعتراف بالتكافؤ في أي وقت (وقف الاعتراف مثلا) و ذلك في حالة وجود تغيير على وضع الخطر و التهديدات الحالي أو تغيير التدابير المطبقة في مطار نقطة الإقلاع الأولى .

3.4. يتطابق مفهوم العملية التنسيقية المفوضية إلى الاعتراف الأحادي مع الممارسة الموصى بها 2.4.9 الواردة في الملحق 17، على النحو التالي :

التوصية – يتعين على كافة الدول الأعضاء عقد ترتيبات بغية الرفع من مستوى استدامة نظم أمن الطيران عن طريق تجنب ازدواجية النظم الأمنية. و يجب ان تتأسس الترتيبات على التثبت من تكافؤ النتائج الأمنية الرهينة بتطبيق النظم الأمنية الفعالة في مطار نقطة الإقلاع الأولى.

3.5. نظرا لتزايد قلق الدول بشأن أمن الرحلات القادمة، سيسمح الاعتراف الأحادي بتركيز الموارد الأمنية على الركاب و الأمتعة و الطائرات و البضائع التي تتطلب المزيد من الحرص، و في المقابل تسهيل عبور الركاب القادمين من الدول التي تطبق تدابير أمنية متكافئة. تتفق دولة قطر و الإتحاد الدولي للنقل الجوي، باعتبارها من الأطراف التي ساهمت في تطوير هذا المفهوم، بأن هذه المقاربة تتطابق تماما مع المفاهيم الأمنية المبنية على المخاطر، و بالتالي تجنب إخضاع الركاب و الأمتعة و البضائع للكشف الأمني مرة أخرى، بالمقابل تسخير الموارد المتاحة للتركيز على الجوانب و المناطق المحفوفة بالمخاطر و التي قد تشكل خطرا أكبر.

4. الإجراء المطلوب من الاجتماع

4.1 الاجتماع مدعو إلى القيام بما يلي :

أ. تشجيع الدول الأعضاء لإقليم الشرق الأوسط على الاعتراف بتكافؤ نظم أمن الطيران المطبقة من لدن دول أخرى، و ذلك في إطار الاستراتيجية المعنية بتدابير أمن الطيران المبنية على المخاطر؛

ب. تشجيع دول إقليم الشرق الأوسط على أخذ ترتيبات المحطة الوحيدة للكشف الأمني بالحسبان خلال تصميمها للبنى التحتية للمطار و العمليات التشغيلية ذات الصلة .

- أنتهى -