



International
Civil Aviation
Organization

Organisation
de l'aviation civile
internationale

Organización
de Aviación Civil
Internacional

Международная
организация
гражданской
авиации

منظمة الطيران
المدني الدولي

国际民用
航空组织

Tel.: +1 (514) 954-8219 ext. 6300

Ref.: EC 6/3-17/88

٢٠١٧/٧/١٤

الموضوع: اعتماد التعديل رقم (٢٦) للملحق التاسع

الإجراء المطلوب: (أ) الإبلاغ عن عدم الموافقة، إن وجدت، قبل ٢٣/١٠/٢٠١٧؛ (ب) الإبلاغ عن أي اختلافات وعن الامتثال قبل ٢٣/١/٢٠١٨؛ و(ج) النظر في استخدام نظام الإبلاغ الإلكتروني عن الاختلافات (EFOD) بهدف الإبلاغ عن حالات الاختلاف والامتثال

تحية طيبة وبعد،

١- أشرف بإبلاغكم أن المجلس قد اعتمد، في الجلسة السابعة من دورته ٢١١ المعقودة في ١٦/٦/٢٠١٧، التعديل رقم (٢٦) للقواعد والتوصيات الدولية - التسهيلات (الملحق التاسع باتفاقية الطيران المدني الدولي). ويمكن الحصول على نسخ من التعديل وقرار الاعتماد بوصفها مرفقات للنسخة الإلكترونية من كتاب المنظمة هذا على الموقع الإلكتروني <http://portal.icao.int> حيث تستطيعون الاطلاع على كل الوثائق اللازمة.

٢- وعندما اعتمد المجلس هذا التعديل، حدد يوم ٢٣/١٠/٢٠١٧ تاريخا لسريان مفعوله، باستثناء أي جزء منه قد تكون أغلبية الدول الأعضاء سجلت عدم موافقتها عليه قبل ذلك التاريخ. بالإضافة إلى ذلك، قرر المجلس أن يكون التعديل رقم (٢٦) بعد سريانه واجب التطبيق في ٢٣/٢/٢٠١٨.

٣- ويتعلق التعديل رقم (٢٦) بمسائل عديدة من بينها، وثائق السفر المقروءة آليا، ونقل القصر جواً، وقائمة أسماء الركاب، ونظم المراقبة الآلية للحدود، ونظم تبادل المعلومات عن الركاب.

٤- وقد طلب المجلس خلال الجلسة الخامسة من دورته ٢٠٤ تزويد الدول، لدى إبلاغها باعتماد أي تعديل على أحد الملاحق، بمعلومات عن التنفيذ ورمواد إرشادية وتقييم للأثر. ويرد ذلك في الملحقين (أ) و(ب) على التوالي على سبيل الإعلام.

٥- وتماشيا مع أحكام قرار الاعتماد، أطلب منكم القيام بما يلي:

(أ) أن تبلغوني قبل ٢٣/١٠/٢٠١٧ من خلال النموذج الوارد في المرفق (ج) بما إذا كان هناك أي جزء من التعديل رقم (٢٦) تريد دولتكم تسجيل عدم موافقتها عليه. وجدير بالملاحظة أن بيان عدم الموافقة فقط هو الذي يسجل، وأنه إذا لم يقدم أي رد، فيفترض أن دولتكم لا تمنع في الموافقة على هذا التعديل.

ب) وأن تبلغوني بما يلي قبل ٢٣/١/٢٠١٨ من خلال النموذج الوارد في المرفق (د):

(١) أي اختلافات ستكون موجودة في ٢٣/٢/٢٠١٨ بين القواعد أو الممارسات الوطنية لدولتكم وأحكام الملحق التاسع برتمته متضمنا جميع التعديلات بما فيها التعديل رقم (٢٦)، وأي اختلافات قد تنشأ بعد ذلك.

(٢) التاريخ الواحد أو الأكثر الذي ستكون دولتكم قد امتثلت فيه لأحكام الملحق التاسع برتمته متضمنا جميع التعديلات بما فيها التعديل رقم (٢٦).

٦- وبالإشارة إلى الطلب المذكور في الفقرة ٥ أ) أعلاه، ينبغي ملاحظة أن أي تسجيل لعدم الموافقة على التعديل رقم (٢٦) أو على أي جزء منه طبقا للمادة ٩٠ من اتفاقية شيكاغو لا يشكل إبلاغا عن الاختلافات بموجب المادة ٣٨ من الاتفاقية ذاتها. ولتلبية أحكام هذه المادة، من الضروري الإبلاغ عن الاختلافات - إن وجدت - في بيان مستقل على النحو المطلوب في الفقرة ٥ ب) ١). وجدير بالإشارة في هذا السياق أن القواعد القياسية الدولية المدرجة في ملحق اتفاقية شيكاغو لها صفة إلزامية مشروطة، ما دامت الدولة أو الدول المعنية لم تبلغ عن أي اختلافات عنها بموجب المادة ٣٨ من الاتفاقية.


٧- وينبغي الإشارة إلى أنه، بناء على الطلب المذكور في الفقرة ٥ ب) أعلاه، قررت الجمعية العمومية في دورتها التاسعة والثلاثين (٢٧/٩/٢٠١٦-٢٠١٦/١٠/٧) أنه يتعين تشجيع الدول على استخدام نظام الإبلاغ الإلكتروني عن الاختلافات (EFOD) (انظر قرار الجمعية ٣٩-٢٢). وهذا النظام متوفر على الموقع الإلكتروني المقيد للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (<http://www.icao.int/usoap>) المتاح لجميع الدول الأعضاء. وأنتم مدعوون لاستخدام هذا النظام للإبلاغ عن الاختلافات وعن الامتثال.

٨- وترد إرشادات بشأن تحديد الاختلافات والإبلاغ عنها في الملاحظة الواردة في نموذج الإبلاغ عن الاختلافات في المرفق (هـ). ويرجى ملاحظة أنه يمكن تجنب تكرار تفاصيل الاختلافات التي سبق الإبلاغ عنها، إذا كانت قائمة حتى الآن، بمجرد الإشارة إلى استمرار سريان تلك الاختلافات.

٩- وسأكون ممتنا أيضا إذا أرسلتم نسخة من وثائق الإبلاغ المشار إليها في الفقرة ٥ ب) أعلاه إلى مكتب الايكاو الإقليمي المعتمد لدى دولتكم.

١٠- وبعد بدء التعديل في ٢٣/١٠/٢٠١٧، سنوافيكم في أقرب وقت عمليا بالصفحات الجديدة التي تتضمن التعديل رقم (٢٦).

وتفضلوا سيادتكم بقبول فائق الاحترام.


فانغ ليو
الأمينة العامة

المرفقات:

- المرفق (أ) قائمة المهام اللازمة لتنفيذ التعديل وبيان المواد الإرشادية فيما يتعلق بالتعديل (٢٦) على الملحق التاسع
المرفق (ب) تقييم الأثر فيما يتعلق بالتعديل (٢٦) على الملحق التاسع
المرفق (ج) الإبلاغ عن عدم الموافقة جزئيا أو كليا على التعديل رقم (٢٦) للملحق التاسع
المرفق (د) الإبلاغ عن الامتثال للملحق التاسع أو عن الاختلافات عنه

المرفق (هـ) مذكرة الإبلاغ عن الاختلافات

المرفق (أ) بكتاب المنظمة رقم EC 6/3-17/88

قائمة مهام التنفيذ والمواد الإرشادية
فيما يتعلق بالتعديل رقم (٢٦) على الملحق التاسع

١- قائمة مهام التنفيذ

١-١ فيما يلي الخطوات الأساسية التي يتعين على الدولة اتباعها لغرض تنفيذ التعديلات المقترحة:

(أ) وثائق السفر المقررة آلياً

١-١-١ تتص التوصية ٣-١٥ على أنه لا يتعين اتخاذ أي إجراء من جانب الدول التي أنشأت بالفعل مرافق مفتوحة للجمهور لاستلام طلبات إصدار وثائق السفر و/أو لإصدار وثائق السفر. أما الدول التي لم تقم بذلك بعد، ولكنها ترغب في الامتثال لتلك التوصية فينبغي لها اتباع الخطوات التالية على سبيل المثال:

(أ) استعراض الأنواع المختلفة لوثائق السفر الصادرة عن هذه الدولة؛ وتحديد الأماكن التي تُتاح فيها الطلبات لكل نوع، والأماكن التي يمكن أن تُقدّم إليها الطلبات وتُصدر منها الوثائق؛

(ب) تحديد ما إذا كانت هناك ثغرات في إمكانية الحصول على الطلبات والفرص المتاحة لتقديم الطلبات والحصول على الوثائق، حسب أهلية حاملها ومتى يحق له ذلك؛

(ج) قد يتوجب تحديث السياسات والإجراءات وتطبيق هذه التحديثات على المواقع الإلكترونية عند الاقتضاء؛

(د) النظر في جعل الطلبات متاحة للتنزيل عبر الإنترنت، وفي المكاتب العامة مثل مكاتب البريد وإدارات الشؤون البلدية. واستخدام المواقع ذاتها المستخدمة من أجل إصدار جوازات السفر؛

(هـ) وإعلام الجمهور بالتغييرات في إتاحة الطلبات والخدمات، وإدخال تغييرات على المواقع الإلكترونية، عند الاقتضاء.

٢-١-١ تتص التوصية ٣-١٦ على أنه لا يتعين اتخاذ أي إجراء من جانب الدول التي وضعت بالفعل إجراءات تتسم بالشفافية لتقديم طلبات إصدار وثائق السفر أو تجديدها أو تبديلها، وجعلت المعلومات التي تصف شروطها متاحة للأشخاص الذين من المحتمل أن يقدموا تلك الطلبات. أما الدول التي لم تقم بذلك، فينبغي لها اتباع الخطوات الأساسية التالية:

(أ) استعراض الأنواع المختلفة لوثائق السفر الصادرة عن الدولة؛

(ب) دراسة ما إذا كانت إجراءات تقديم الطلبات والشروط واضحة ومتاحة لمقدمي الطلبات المحتملين. ويجوز أن تختلف إجراءات تقديم الطلبات تبعاً لنوع وثيقة سفر، ولكن يجب أن تكون موحدة لجميع المتقدمين؛

ج) ضمان التواصل الجيد مع الجمهور حتى يتسنى لجميع المتقدمين معرفة الشروط الخاصة بكل نوع من الوثائق ومعرفة أماكن الحصول على المعلومات التي تصف تلك الشروط.

٣-١-١ تنص التوصية ٣-١٨ ملاحظة رقم ٣، على أنه لا يتعين اتخاذ أي إجراء من جانب الدول التي تصدر بالفعل جوازات سفر للأطفال نقل فترة صلاحيتها عن خمس سنوات. أما الدول التي تصدر جوازات سفر للأطفال تتجاوز فترة صلاحيتها خمس سنوات، فينبغي لها اتباع الخطوات الأساسية التالية:

أ) استعراض تشريعاتها و/أو سياساتها المتعلقة بفترة صلاحية جوازات سفر الأطفال؛

ب) النظر في التكاليف والتعديلات المحتملة للرسوم، وضمان عدم تجاوز رسوم جواز السفر لتكاليف إنتاجه؛

ج) تعديل التشريعات والسياسات وما إلى ذلك، متى وحسبما يتطلب الأمر ذلك؛

د) دراسة ما إذا كانت هناك حاجة إلى إجراء تعديلات فنية؛

هـ) تدريب الموظفين تبعاً لذلك؛

و) إسداء النصح إلى الجمهور بشأن الشرط الجديد.

٤-١-١ تنص القاعدة ٣-٣٥-١ على أن الممارسة المعتادة فيما بين الدول المتعاقدة هي الاحتفاظ بوثائق السفر المزورة، والمدلسة، والمزيفة كدليل لأغراض إنفاذ القانون. ويعكس التعديل المقترح في القاعدة ٣-٣٥-١ الإجراءات السائدة لإنفاذ القانون والإجراءات القضائية، ومن ثم لا يلزم أن تتبع الدول خطوات معينة من أجل تنفيذ التعديل.

٥-١-١ تنص التوصية ٣-٥٣ على أنه لا يتعين اتخاذ أي إجراء من جانب الدول التي تقبل بالفعل التأشيرات الصالحة الصادرة في وثائق سفر منتهية الصلاحية عند تقديم وثيقة سفر صالحة جديدة. أما الدول التي لم تقم بذلك بعد، ولكنها ترغب في الامتثال لتلك التوصية، فينبغي لها اتباع الخطوات الأساسية التالية:

أ) استعراض وثائق السفر التي يلزم لحاملها الحصول على تأشيرة دخول إلى هذه البلد؛

ب) تعديل التشريعات والسياسات والإجراءات حسب الاقتضاء؛

ج) ضمان تدريب المسؤولين عن المراقبة على الحدود؛

د) تعديل الإدخالات في قاعدة البيانات "تيماتيك/Timatic" التابعة لاتحاد النقل الجوي الدولي، حسب الاقتضاء.

٦-١-١ ينص المرفق ١٢، الفقرة ٣-١ على أنه لا يتعين اتخاذ أي إجراء من جانب الدول التي تدرج بالفعل سلطات إصدار وثائق السفر في برنامجها الوطني للتسهيلات. أما تلك الدول التي لم تقم بذلك بعد، فينبغي لها اتباع الخطوات الأساسية التالية:

أ) تحديد السلطات التي تصدر وثائق السفر في هذه الدولة؛

ب) دعوة كل سلطة من السلطات المحددة للمشاركة بنشاط في اللجنة الوطنية للتسهيلات، وهي الآلية المستنصوبة للاضطلاع بالبرنامج الوطني للتسهيلات؛

ج) ضمان أن جميع السلطات على علم بالملحق التاسع وبمسؤولياتها بشأن التسهيلات والأمن فيما يتعلق بالطيران المدني الدولي.

(ج) القصر

٧-١-١ فيما يتعلق بالدول التي سنت تشريعات ووضعت لوائح و/أو سياسات بشأن نقل القصر جواً، لا توجد إجراءات قد يتعين اتخاذها بغض النظر عن مواعمتها مع الحد الأدنى المحدد للسن (خمس سنوات) للقصر المسافرين غير المصحوبين.

٨-١-١ أما الدول التي ليس لديها مثل هذا الإطار، فينبغي لها اتباع الخطوات الأساسية التالية:

(أ) استعراض التشريعات و/أو اللوائح و/أو السياسات المطبقة؛

(ب) وضع سياسة عامة وإجراءات مُفصّلة، مع شركات النقل الجوي، من أجل نقل القصر جواً؛

(ج) إعداد خطة تنفيذية لضمان الامتثال للقواعد والتوصيات الدولية؛

(د) ضمان تدريب موظفي السلطات العامة المسؤولين عن ضمان رفاة القصر؛

(هـ) ضمان الإشراف من دولة على الأحكام المقترحة، حسب الاقتضاء.

٩-١-١ فيما يتعلق بمشغلي الطائرات الذين لديهم بالفعل برنامج للتعامل مع القصر، لا توجد إجراءات قد يتعين اتخاذها بغض النظر عن مواعمتها مع القواعد والتوصيات الدولية المقترحة.

١٠-١-١ أما فيما يتعلق بشركات النقل الجوي التي ليس لديها برنامج أو إجراءات بشأن نقل القصر جواً، فينبغي لها اتباع الخطوات الأساسية التالية:

(أ) وضع برنامج وإجراءات مُفصّلة، مع السلطات العامة المختصة، من أجل نقل القصر جواً، لا سيما القصر غير المصحوبين؛

(ب) إعداد خطة تنفيذية لضمان الامتثال للقواعد والتوصيات الدولية؛

(ج) تدريب الموظفين المعنيين بالتعامل مع نقل القصر (الطواقم الأرضية والجوية).

المعلومات المسبقة عن الركاب (API) / المعلومات المسبقة التفاعلية عن الركاب (iAPI)

١١-١-١ يجب على الدول وشركات الطيران أن تستند في نظمها المخططة من أجل المعلومات المسبقة عن الركاب (API) والمعلومات المسبقة التفاعلية عن الركاب (iAPI) إلى إرشادات المنظمة العالمية للجمارك والاتحاد الدولي للنقل الجوي والإيكاو بشأن المعلومات المسبقة عن الركاب، مع إشارة إضافية إلى وثائق الدعم المشار إليها في الجزء رقم ٣ من هذا المرفق.

١٢-١١-١ يجب على الدول أن تضع اللوائح الوطنية المناسبة مع الأخذ بعين الاعتبار لجوانب الخصوصية المرتبطة بالبيانات المستخدمة.

١٣-١-١ يجب على الدول أن تتصل بشركات الطيران (أو الاتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA)) في أقرب وقت ممكن لضمان تنفيذ النظام ولكي يتسنى لشركات الطيران التكيف مع المتطلبات.

بيانات سجلات أسماء الركاب (PNR)

١٤-١-١ يجب على الدول وشركات الطيران أن تستند في نظمها المخططة من أجل بيانات سجلات أسماء الركاب (PNR) إلى الوثيقة Doc 9944 — إرشادات بشأن بيانات سجلات أسماء الركاب، مع إشارة إضافية إلى وثائق الدعم المشار إليها في الجزء رقم ٣ من هذا المرفق.

١٥-١-١ يجب على الدول أن تضع اللوائح الوطنية المناسبة مع الأخذ بعين الاعتبار لجوانب الخصوصية المرتبطة بالبيانات المستخدمة، مع إيلاء اهتمام خاص للوثيقة Doc 9944؛

١٦-١-١ يجب على الدول أن تتصل بشركات الطيران (أو الاتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA)) في أقرب وقت ممكن لضمان تنفيذ النظام ولكي يتسنى لشركات الطيران التكيف مع المتطلبات.

نظم السفر الإلكترونية (ETS)

١٧-١-١ ينبغي للدول الساعية إلى وضع نظام إلكتروني للسفر (ETS) أن تشير إلى التوصيات والإجراءات المقترحة في "أفضل الممارسات من أجل نظم السفر الإلكترونية" الصادرة عن مجموعة العمل التابعة للاتحاد الدولي للنقل الجوي (أياتا) المعنية بسلطات المراقبة، مع إشارة إضافية إلى وثائق الدعم المشار إليها في الجزء رقم ٣ من هذا المرفق.

نظم المراقبة الآلية على الحدود (ABC)

١٨-١-١ ينبغي للدول الدول الساعية إلى وضع نظم للمراقبة الآلية على الحدود في مطاراتها الدولية الرجوع إلى الطبعة الثالثة من "دليل تنفيذ نظم المراقبة الآلية على الحدود"، من تأليف الاتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA) بالتعاون مع المجلس الدولي للمطارات (ACI) والوكالة الأوروبية لحرس الحدود وخفر السواحل (FRONTEX). وهذا الدليل موجه إلى مديري المشاريع المسؤولين عن تنفيذ حلول نظم المراقبة الآلية على الحدود في المطارات.

١٩-١-١ يجب على الدول أيضاً الرجوع إلى الإرشادات الصادرة عن الوكالة الأوروبية لحرس الحدود وخفر السواحل (FRONTEX) بعنوان "الإرشادات الفنية لأفضل الممارسات من أجل نظم المراقبة الآلية على الحدود". وهي إرشادات تحدد المخطط الأولي لنظام مراقبة آلية على الحدود.

قائمة الركاب

٢٠-١-١ لا تتضمن اللوائح الوطنية عادة وصفاً مفصلاً لمحتوى وثائق مثل قائمة الركاب. إذ أن اللوائح تشير عادة إلى "قائمة الركاب" دون تفصيل محتواها. وهذا يعني أنه لا توجد ضرورة لتغيير اللوائح الوطنية لأنها لا تتضمن مواصفات لقائمة الركاب. فاللوائح الحالية تكفي. بيد أنه يجب على الدول إبلاغ شركات الطيران بالتفاصيل/الإضافات الجديدة إلى قائمة الركاب ("الجنسية") لأنه يتعين إدراجها في المرفق الثاني بالملحق التاسع، على سبيل المثال من خلال دليل الطيران الخاص بها.

٢- عملية توحيد القواعد القياسية

١-٢ تاريخ السريان: ٢٣/١٠/٢٠١٧

٢-٢ تاريخ وجوب التطبيق: ٢٣/٢/٢٠١٨

٣- المستندات

١-٣ الوثائق الصادرة عن الإيكاو

العنوان	النوع	تاريخ النشر
وثائق السفر المقروءة آلياً		
دليل التسهيلات (الوثيقة 9957 Doc)	دليل	٢٠١١
وثائق السفر المقروءة آلياً (الوثيقة 9303 Doc)	دليل	٢٠١٥
نظم تبادل بيانات الركاب		
(المعلومات المسبقة عن الركاب (API)، والمعلومات المسبقة التفاعلية عن الركاب (iAPI)، وبيانات سجلات أسماء الركاب (PNR)، ونظم السفر الإلكترونية (ETS))		
إرشادات المنظمة العالمية للجمارك والاتحاد الدولي للنقل الجوي والايكاو بشأن المعلومات المسبقة عن الركاب WCO/IATA/ICAO Guidelines on Advance Passenger Information	إرشادات	٢٠١٤
مجموعة أدوات الاتحاد الدولي للنقل الجوي والمنظمة العالمية للجمارك والايكاو بشأن بيانات الركاب IATA/WCO/ICAO Passenger Data Toolkit	مواد إرشادية	٢٠١٤
إرشادات بشأن بيانات سجلات أسماء الركاب (الوثيقة 9944 Doc)	إرشادات	٢٠١٠

٢-٣ الوثائق الخارجية

العنوان	المنظمة الخارجية	تاريخ النشر
القصر		
تعريف وتوصيات بشأن القصر غير المصحوبين (متضمنة في الوثيقة 30 Doc الصادرة عن اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC))	اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC)	٢٠١٤
تقرير البرلمان الأوروبي عن وضع القصر غير المصحوبين في دول الاتحاد الأوروبي	الاتحاد الأوروبي	٢٠١٣
أفضل الممارسات الموصى بها من أجل القصر	مجموعة العمل التابعة للاتحاد الدولي للنقل الجوي (أياتا) المعنية بسلطات المراقبة	٢٠٠٧
القرار ١٧٥٣	الاتحاد الدولي للنقل الجوي (أياتا)	الطبعة الرابعة والعشرون ٢٠٠٤
نظم المراقبة الآلية على الحدود		
دليل تنفيذ نظم المراقبة الآلية على الحدود	الاتحاد الدولي للنقل الجوي (أياتا) والمجلس الدولي للمطارات (ACI) والوكالة الأوروبية لحرس الحدود وخفر السواحل (FRONTEX)	٢٠١٥
إرشادات تشغيلية بشأن أفضل الممارسات من أجل نظم المراقبة الآلية على الحدود	الوكالة الأوروبية لحرس الحدود وخفر السواحل (FRONTEX)	٢٠١٢
نظم تبادل بيانات الركاب		
(المعلومات المسبقة عن الركاب (API)، والمعلومات المسبقة التفاعلية عن الركاب (iAPI)، وبيانات سجلات أسماء الركاب (PNR)، ونظم السفر الإلكترونية (ETS))		
بيان المبادئ الخاص بالمعلومات المسبقة عن الركاب (API) الصادر عن مجموعة العمل التابعة للاتحاد الدولي للنقل الجوي (أياتا) المعنية بسلطات المراقبة	الاتحاد الدولي للنقل الجوي (أياتا)	٢٠٠٧
بيان المبادئ الخاص بالمعلومات المسبقة التفاعلية عن الركاب (iAPI) الصادر عن مجموعة العمل التابعة للاتحاد الدولي للنقل الجوي (أياتا) المعنية بسلطات المراقبة	الاتحاد الدولي للنقل الجوي (أياتا)	٢٠١٥
دليل تنفيذ قواعد الاتحاد الدولي للنقل الجوي (أياتا) القياسية لتبادل بيانات الركاب والمطار وقواعد الأمم المتحدة الخاصة بالتبادل الإلكتروني للبيانات لأغراض الإدارة والتجارة والنقل (EDIFACT) الإصدار ١٣-١	الاتحاد الدولي للنقل الجوي (أياتا)	٢٠١٦

٢٠١٦	الاتحاد الدولي للنقل الجوي (أياتا)	الاتحاد الدولي للنقل الجوي (أياتا) وصناعة النقل الجوي والسفر: مبادئ ومتطلبات أداء وأعمال خاصة بالنموذج الموحد لنقل البيانات (PNRGOV) الإصدار ١-١٣
٢٠١٦	الاتحاد الدولي للنقل الجوي (أياتا)	الاتحاد الدولي للنقل الجوي (أياتا) وصناعة النقل الجوي والسفر: تعديل الرسائل: إجراءات التفتيح المعتمدة الخاصة بالنموذج الموحد لنقل البيانات (PNRGOV) الإصدار ١-١٢
٢٠١٥	الاتحاد الدولي للنقل الجوي (أياتا)	أفضل الممارسات من أجل نظم السفر الإلكترونية الصادرة عن مجموعة العمل التابعة للاتحاد الدولي للنقل الجوي (أياتا) المعنية بسلطات المراقبة

٤- مهام المساعدة على التنفيذ

النوع	عالمي	إقليمي
ندوة وحلقة دراسية	ندوات ومعارض بشأن برنامج تحديد هوية المسافرين (TRIP) في مقر الايكاو بمدينة مونتريال	حلقات دراسية إقليمية بشأن برنامج تحديد هوية المسافرين
حلقات دراسية حول تنفيذ التسهيلات	—	حلقات دراسية حول تنفيذ التسهيلات (من المقرر عقدها خلال فترة الثلاث سنوات ٢٠١٧-٢٠١٩)
حلقات دراسية حول المعلومات المسبقة عن الركاب	—	حلقات دراسية إقليمية حول نظم المعلومات المسبقة عن الركاب وفعاليات لبناء القدرات خاصة بكل بلد تنظمها لجنة مكافحة الإرهاب التابعة للأمم المتحدة
حلقات دراسية حول المعلومات المسبقة عن الركاب (API) وبيانات سجلات أسماء الركاب (PNR)	—	أيام ينظمها الاتحاد الدولي للنقل الجوي من أجل المعلومات المسبقة عن الركاب (API) وبيانات سجلات أسماء الركاب (PNR)

٥- البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران (USAP)

١-٥ سيتعين صياغة أو تنقيح أسئلة بروتوكولية خاصة بالبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران فيما يتعلق بالفقرات ٣-١٣٥ و ٩-٥ و ٩-٦.

استمارة تقييم الأثر فيما يتعلق بالتعديل رقم (٢٦) على الملحق التاسع

١- مقدمة

١-١ يهدف التعديل رقم ٢٦ على الملحق التاسع، في جملة أمور أخرى، إلى ما يلي: (أ) ضمان اتساق الإجراءات المتعلقة بإصدار وقبول جميع وثائق السفر لتعزيز الأمن والتسهيلات؛ (ب) موازنة السياسات والإجراءات التي تتبعها الدول ومشغلي الطائرات فيما يتعلق بنقل القُصّر غير المصحوبين بذويهم، على وجه الخصوص؛ (ج) التكاليف بإنشاء نظم معلومات مسبقة عن الركاب، وتشجيع استخدام تطبيق المعلومات التفاعلية المسبقة عن الركاب (iAPI) لتعزيز الأمن والتسهيلات؛ (د) دعم الالتزام بالمعايير المتعلقة بالمحتوى والشكل وقواعد الإرسال من أجل التخفيف من الطلبات غير المتوافقة على بيانات سجلات أسماء الركاب، استجابة للنمو في برامج سجلات أسماء الركاب؛ (هـ) توحيد المصطلحات المتصلة بنظام السفر الإلكتروني (ETS) ووصف وظائفه في إطار للسياسة العامة وإطار تنظيمي في الملحق التاسع؛ (و) مواصلة تعزيز استخدام نظم المراقبة الآلية للحدود من أجل تحقيق أقصى استفادة من عمليات تخليص إجراءات الدخول على الحدود؛ (ز) إضافة جنسية الركاب في قائمة أسماء الركاب من أجل تحسين دقة وسرعة المعلومات التي يمكن توفيرها لأسر ضحايا حوادث الطائرات.

٢- تقييم الأثر

١-٢ يستشف من تعديلات الملحق التاسع الناتجة عن التعديل رقم (٢٦) أثر إيجابي في تعزيز تسهيلات وأمن الطيران، وفي التنمية المستدامة للنقل الجوي.

٢-٢ الأثر على تسهيلات وأمن الطيران:

أ) فيما يختص بإصدار وقبول وثائق السفر، فإن تنفيذ الأحكام سيساعد سلطات إصدار الوثائق وجهات مراقبة الحدود وإنفاذ القانون على تحسين وتبسيط ما تقوم به من عمليات الإصدار والمراقبة.

ب) فيما يتعلق بنقل القُصّر جواً، فإن تنفيذ الأحكام سيكفل حصول الدول ومشغلي الطائرات على التدريب اللازم وتطبيقها للإجراءات الأخرى المعمول بها، في حالة وجود شواغل كبيرة فيما يتعلق برعاية القُصّر، لاسيما غير المصحوبين الذين يسافرون جواً.

ج) تطبيق نظام المعلومات المسبقة عن الركاب سيساعد على الامتثال لقراري مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة رقم ٢١٧٨ (عام ٢٠١٤) ورقم ٢٣٠٩ (عام ٢٠١٦). كما أن تطبيق نظام المعلومات المسبقة عن الركاب أو النسخة التفاعلية منه سيعالج العديد من المسائل، بما في ذلك الحد من الاختناقات في إجراءات الحدود، وتعزيز أمن الطيران؛ وتمكين الدول من استخدام موارد أمن الحدود بفعالية أكبر وكفاءة، الخ... ويساعد تطبيق المعلومات التفاعلية المسبقة عن الركاب، بوجه خاص، في زيادة تعزيز أمن الطيران ومراقبة الحدود.

د) إن تنفيذ أحكام بيانات سجلات أسماء الركاب سيشجع للدول دعم أنشطة تقييم المخاطر قبل الوصول أو المغادرة، وبالتالي تحسين كفاءة مراقبة الحدود. كما أن التحليل الفعال لبيانات أسماء الركاب يساهم غالباً في تحديد التهديدات المحتملة على أمن الطيران و أو الأمن القومي ويؤدي إلى تطبيق بعض صور الحظر قبل السفر.

هـ) وفيما يتعلق بنظام السفر الإلكتروني، فإن تنفيذ الأحكام سيعجل بالفحص الأمني المسبق وقبول المسافرين ذوي الأخطار المنخفضة لدخول الدولة، كما يوفر طريقة آمنة تستطيع من خلالها التطبيقات والحكومات ومشغلي الطائرات من التحقق

من سريرانها للسفر. ويتيح ذلك للدول مستوى إضافياً من تأمين الحدود في شكل التسجيل الإلكتروني وإدخال البيانات الشخصية.

- (و) وفيما يختص بالنظم الآلية لمراقبة الحدود، فإن تنفيذ الأحكام سيساهم في تخليص إجراءات عدد أكبر من المسافرين ذوي المخاطر المنخفضة بسرعة وسهولة وفعالية من حين التكلفة، مع الحفاظ على السلامة والأمن القومي ونزاهة الحدود.
- (ز) وفيما يختص بقائمة أسماء الركاب: إضافة الجنسية إلى قائمة الأسماء (المستندات الورقية) سيسهل عملية التعرف على هوية المسافرين في حالة حوادث الطائرات أو حالات الطوارئ الصحية الخطيرة.

٣-٢ الأثر على كفاءة الطيران والاقتصاد:

تؤدي وثائق السفر الموحدة الصادرة بشكل آمن إلى تحسين الكفاءة في عمليات إصدار الوثائق ومراقبة الحدود. ومن شأن إقامة مرفق النافذة الواحدة لبيانات المسافرين أن يجعل أنظمة المعلومات المسبقة عن الركاب أكثر كفاءة وفعالية واقتصادية بالنسبة لمشغلي الطائرات والدول كذلك. وتسهم نظم بيانات الركاب ككل في تحسين استخدام الموارد المالية الشحيحة وغيرها من الموارد. وفيما يتعلق بالأنظمة الآلية لمراقبة الحدود، فإن تنفيذ الأحكام سيخفف الضغط على مرافق المطارات المكتظة والمفرطة الاستخدام، ويقلل من التكاليف المتصلة بالموارد البشرية بسبب زيادة حركة المسافرين.

٤-٢ الأثر على سلامة الطيران والبيئة

لن يكون للتعديل رقم (٢٦) سوى تأثير بسيط إن كان له أصلاً في سلامة الطيران أو البيئة.

٥-٢ الوقت المتوقع للتنفيذ:

(أ) وفيما يختص بدمج إصدار جميع وثائق السفر وقبولها، وضعت بعض الدول لديها بالفعل إجراءات قائمة. وستحتاج دول أخرى إلى حوالي عام لتطبيق هذه الأحكام بصورة ملائمة.

(ب) وفيما يختص بنقل القُصّر جواً، تحتاج الدول من سنتين إلى خمس سنوات لتنفيذ الأحكام تنفيذاً سليماً. وعلاوة على ذلك، فإن بعض شركات النقل الجوية الرئيسية لديها بالفعل إجراءات مطبقة، في حين أن شركات النقل الأخرى ستحتاج إلى بعض الوقت لتنفيذ الأحكام بشكل صحيح وتدريب موظفيها على ذلك.

(ج) وفيما يتعلق بأنظمة المعلومات التفاعلية المسبقة عن الركاب والمعلومات المسبقة عن الركاب، تحتاج الدول من ثلاث إلى خمس سنوات لتنفيذ الأحكام تنفيذاً سليماً، في حين أن القطاع يحتاج إلى حوالي سنة أو سنتين للقيام بذلك.

(د) وفيما يتعلق بسجل أسماء الركاب، فإن الدول تحتاج إلى سنة أو سنتين لتنفيذ الأحكام تنفيذاً سليماً.

(هـ) وفيما يتعلق بنظام السفر الإلكتروني، فإن الدول تحتاج إلى سنة أو سنتين لتنفيذ الأحكام تنفيذاً سليماً. وفي بعض الحالات، أدمجت هذه الأحكام بالفعل في إجراءات الطلبات الوطنية القائمة.

(و) وفيما يتعلق بأنظمة المراقبة الآلية للحدود، ستحتاج الدول إلى سنة أو سنتين لتنفيذ الأحكام تنفيذاً سليماً.

(ز) وفيما يتعلق بسجل أسماء الركاب: تحتاج الدول إلى حوالي سنة لتنفيذ التعديل المدخل على السجل تنفيذاً سليماً.

٦-٢ الأثر المالي:

(أ) فيما يتعلق بدمج إصدار جميع وثائق السفر وقبولها، وسيكون الأثر المالي ضئيلاً بالنسبة للدول؛

(ب) فيما يتعلق بنقل الفُصّر جواً، سيشمل تأثير التكلفة على الدول والقطاع تدريب الموظفين؛

(ج) فيما يتعلق بأنظمة المعلومات المسبقة عن الركاب والمعلومات التفاعلية المسبقة عن الركاب: قامت العديد من الدول بتطوير أنظمة المعلومات المسبقة أو هي بصدد تطويرها. ولا توجد أرقام مطلقة للتكاليف يمكن تطبيقها على تطوير قدرات جديدة لأنظمة المعلومات المسبقة عن الركاب على مستوى الدولة، حيث يمكن في كل حالة إدراج أنظمة مختلفة في المشروع تتطلب تعديلات مختلفة وتركيب أجهزة وربط داخلي. وتتعلق التكاليف الكبيرة بتطوير البرامج (أو شرائها)، والأجهزة (الحوامد والمفاتيح وغيرها)، وربط نظام تكنولوجيا المعلومات، والاختبار والتدريب. وستتوقف التكاليف أيضاً على ما إذا قررت الدولة إنشاء برنامج بسيط قائم بذاته أو نظام أكثر تطوراً. وعلاوة على ذلك، فإذا استخدمت نافذة واحدة لبيانات الركاب، عند تطوير أنظمة المعلومات المسبقة عن الركاب، يمكن خفض تكاليف التطوير بشكل كبير. وقد قام معظم مشغلي الطائرات بدمج أنظمة للمعلومات التفاعلية المسبقة عن الركاب والمعلومات المسبقة عن الركاب تتماشى مع المعايير العالمية في أنظمة التشغيل الخاصة بهم. ولذلك، فإن التكاليف المرتبطة بالامتثال للمتطلبات الجديدة التي تتماشى مع متطلبات النظم القائمة ستكون أقل بكثير من التكاليف التي تتحملها السلطة المناط بها تنفيذ برنامج جديد للمعلومات التفاعلية والمعلومات المسبقة عن الركاب. وتتنطبق نفس التكاليف المترتبة على نظامي المعلومات المسبقة عن الركاب على سجل أسماء الركاب أيضاً.

(د) وفيما يتعلق بنظام السفر الإلكتروني، فإن تأثير التكلفة على الدول يشمل تنفيذ أنظمة المعلومات التفاعلية المسبقة عن الركاب، وفي نفس الوقت، يلزم للقطاع تطوير تكنولوجيا المعلومات والبرمجة المحددة المرتبطة بتطبيق أنظمة المعلومات التفاعلية المسبقة عن الركاب في كل دولة

(هـ) وفيما يتعلق بأنظمة المراقبة الآلية للحدود، سيشمل أثر التكلفة على الدول اعتماد اللوائح اللازمة، وتطوير مفهوم نظام المراقبة الآلية للحدود، واقتناء البرامج والأجهزة اللازمة، وربط نظام تكنولوجيا المعلومات، وتطوير القدرة على التسجيل في البرامج، وتدريب الموظفين المختصين، وفي نفس الوقت فإن تأثير التكلفة على القطاع سيتجاوز قليلاً مستويات إجراءات التشغيل القياسية.

المرفق (ج) بكتاب المنظمة رقم EC 6/3-17/88

إبلاغ عن اعتراض كلي أو جزئي على التعديل رقم (٢٦) للملحق التاسع

The Secretary General
International Civil Aviation Organization
999 Robert-Bourassa Blvd
Montreal, Quebec
Canada H3C 5H7

إلى:

بموجب هذا، تود (اسم الدولة) _____ أن تعترض على الأجزاء التالية من التعديل رقم (٢٦) للملحق التاسع (يرجى استعمال صفحات إضافية حسب الحاجة):

التوقيع _____ التاريخ _____

- ملاحظات: (١) إذا كنتم ترغبون في الاعتراض كلياً أو جزئياً على التعديل رقم (٢٦) للملحق التاسع، فيرجى إبلاغ الاعتراض بحيث يصل مقر الايكاو الرئيسي في موعد أقصاه ٢٣/١٠/٢٠١٧. وما لم يرد اعتراضكم في هذا التاريخ سنفترض أنكم لا تعترضون على هذا التعديل. أما إذا وافقتم على جميع أجزاء التعديل رقم (٢٦)، فلستم في حاجة إلى إعادة هذا النموذج.
- (٢) هذا الإبلاغ لا يعد إخطاراً بالامتثال لأحكام الملحق التاسع أو إبلاغاً باختلافات عنه إذ يلزم في هاتين الحالتين إرسال بلاغين منفصلين. (انظر المرفق (د)).

المرفق (د) بكتاب المنظمة رقم EC 6/3-17/88

الإبلاغ عن الامتثال لأحكام الملحق التاسع أو عن الاختلافات عنه
(بشأن جميع التعديلات بما فيها التعديل رقم (٢٦))

إلى:
The Secretary General
International Civil Aviation Organization
999 Robert-Bourassa Blvd
Montreal, Quebec
Canada H3C 5H7

- ١- لن توجد اختلافات في (التاريخ) — بين القواعد و/أو الممارسات الوطنية في (اسم الدولة) — وأحكام الملحق التاسع، متضمنا جميع تعديلاته بما فيها التعديل رقم (٢٦).
- ٢- في (التاريخ) — سوف توجد الاختلافات التالية بين قواعد و/أو ممارسات (اسم الدولة) — وأحكام الملحق التاسع، بما فيها التعديل رقم (٢٦) (انظر الملاحظة ٣ أدناه).

(أ) نص الملحق	(ب) تفاصيل فئة الاختلاف	(ج) الملاحظات
(يرجى ذكر رقم الفقرة)	(يرجى وصف الاختلاف بدقة)	(يرجى ذكر أسباب الاختلاف)

(يرجى استعمال صفحات إضافية حسب الحاجة)

٣- في التواريخ المبينة أدناه، ستكون (اسم الدولة) — قد امتثلت لأحكام الملحق التاسع، متضمنا جميع تعديلاته بما فيها التعديل رقم (٢٦) الذي تم الإبلاغ عن الاختلافات عنه في الفقرة (٢) أعلاه.

(أ) نص الملحق (ب) التاريخ (ج) التعليقات

(يرجى استعمال صفحات إضافية حسب الحاجة)

التوقيع _____ التاريخ _____

ملاحظات :

- (١) إذا كانت الفقرة (١) أعلاه تنطبق عليكم، يرجى الرد على الفقرة (١) وإعادة هذا النموذج إلى مقر الايكاو الرئيسي. أما إذا كانت الفقرة (٢) هي التي تنطبق، فيرجى الرد على الفقرتين (٢) و (٣) وإعادة النموذج إلى المقر.
- (٢) يرجى إرسال النموذج بعد ملئه بحيث يصل مقر الايكاو الرئيسي في موعد أقصاه ٢٣/١/٢٠١٨.
- (٣) لا داعي لتكرار تفاصيل الاختلافات التي سبق إبلاغها إذا كانت قائمة، ويكفي إدراج إشارة إلى أنها مازالت سارية في الوقت الحالي.
- (٤) ترد في مذكرة إبلاغ الاختلافات مواد إرشادية تتعلق بإبلاغ الاختلافات في المرفق (هـ).
- (٥) يرجى إرسال نسخة من هذا النموذج إلى مكتب الايكاو الإقليمي المعتمد لدى دولتكم.

مذكرة بشأن الإبلاغ عن الاختلافات (معدة وصادرة وفقاً لتعليمات المجلس)

١- المقدمة

١-١ تنص المادة ٣٨ من اتفاقية الطيران المدني الدولي ("الاتفاقية") على أنه يجب على الدولة المتعاقدة أن تخطر الإيكاو فوراً عند عدم الامتثال لأي قاعدة دولية من جميع النواحي؛ أو عدم الامتثال في لوائحها أو ممارساتها الوطنية بشكل كامل لأي قاعدة دولية؛ أو باعتمادها لأي لوائح أو ممارسات تختلف بأي شكل من الأشكال عن القاعدة الدولية.

٢-١ عندما استعرضت الجمعية العمومية والمجلس الاختلافات الواردة من الدول المتعاقدة وفقاً للمادة (٣٨) من الاتفاقية، لاحظنا مراراً أن توقيت وصحة هذه البلاغات لا يبعث على الارتياح التام. لذلك، فقد تم إصدار هذه المذكرة للتأكيد مجدداً على الغرض الأساسي من المادة ٣٨ من الاتفاقية، وتيسير عملية تحديد الاختلافات والإبلاغ عنها.

٣-١ فالغرض الأساسي من الإبلاغ عن الاختلافات هو تعزيز سلامة وانتظام وكفاءة الملاحة الجوية من خلال التأكد من أن الهيئات الحكومية وغيرها من الوكالات المعنية بالطيران المدني الدولي، ولا سيما مشغلي الطائرات ومقدمي الخدمات، على دراية بما يوجد من اختلافات بين القواعد والممارسات الوطنية والقواعد الدولية الواردة في ملاحق الاتفاقية.

٤-١ لذا، يُرجى من الدول المتعاقدة أن تهتم بصفة خاصة بالإبلاغ عن ما يوجد لديها من اختلافات عن القواعد الدولية الواردة في جميع الملاحق، وذلك على النحو الوارد في الفقرة ٤ (ب) (١) من قرار الاعتماد.

٥-١ وعلى الرغم من أنه لا يتوجب الإبلاغ عن الاختلافات عن التوصيات الدولية بموجب المادة (٣٨) من الاتفاقية، إلا أن الجمعية العمومية قد حثت الدول المتعاقدة على أن تطبق أيضاً الاعتبارات المذكورة أعلاه على التوصيات الدولية الواردة في ملاحق الاتفاقية.

٢- الإبلاغ عن الاختلافات عن القواعد والتوصيات الدولية (SARPs)

١-٢ إن الإرشادات التي تقدم إلى الدول المتعاقدة بصدد الإبلاغ عما لديها من اختلافات عن القواعد والتوصيات الدولية (SARPs) ويتعين ألا يغيب عن بال الدول المتعاقدة أن الامتثال للقواعد والتوصيات الدولية عموماً يتجاوز مجرد إصدار اللوائح الوطنية، ويتطلب إعداد ترتيبات عملية للتنفيذ، مثل توفير التجهيزات والعاملين والمعدات وآليات الإنفاذ الفعّالة. وينبغي للدول المتعاقدة أن تأخذ تلك العناصر في الحسبان عند تحديد مدى امتثالها وما لديها من اختلافات. ويمكن الاسترشاد بالفئات التالية من الاختلافات لتحديد ما إذا كان هناك اختلاف يجب الإبلاغ عنه أم لا:

أ) شروط الدولة المتعاقدة أكثر تشدداً أو شمولاً من القاعدة أو التوصية الدولية- [الفئة (أ)]. تنطبق هذه الفئة عندما تكون القاعدة والممارسات الوطنية أكثر تشدداً من القاعدة أو التوصية الدولية المقابلة لها، أو تفرض القاعدة الوطنية التزاماً يدخل في نطاق الملحق ولم تنص عليه القاعدة أو التوصية الدولية. وهذا الأمر مهم بصفة خاصة عندما تشترط الدولة المتعاقدة معياراً أرفع يؤثر على تشغيل طائرات الدول المتعاقدة الأخرى على أراضيها أو فوق أراضيها.

(ب) شروط الدولة المتعاقدة مختلفة في طبيعتها أو تمتثل لها بوسيلة مختلفة [الفئة (ب)].* تنطبق هذه الفئة عندما تكون القاعدة والممارسات الوطنية مختلفة في طبيعتها عن القاعدة أو التوصية الدولية المقابلة لها ، أو عند وجود قاعدة أو ممارسة وطنية مختلفة من حيث المبدأ أو النوع أو النظام عن القاعدة أو التوصية الدولية المقابلة ولا تفرض بالضرورة التزاماً إضافياً.

(ج) شروط الدولة المتعاقدة أقل حماية أو منفذة جزئياً أو غير منفذة [الفئة (ج)]. تنطبق هذه الفئة عندما تكون القاعدة والممارسات الوطنية أقل حماية من القاعدة أو التوصية الدولية المقابلة لها، أو عندما لا تتوفر كلياً أو جزئياً قاعدة وطنية منشورة لمعالجة موضوع القاعدة أو التوصية الدولية المقابلة، أو في حالة عدم امتثال الدولة المتعاقدة في ممارساتها الوطنية بشكل كامل للقاعدة أو التوصية الدولية المقابلة لها.

لا تنطبق هذه الفئات على بند "قاعدة أو توصية دولية غير منطبقة". ويرجى النظر في الفقرة الواردة أدناه.

٢-٢ قاعدة أو توصية دولية غير منطبقة. عندما تعتبر دولة متعاقدة أن إحدى القواعد والتوصيات الدولية المصادرة عن الإيكار بشأن الطائرات أو العمليات أو المعدات أو العاملين أو تجهيزات أو خدمات الملاحة الجوية لا تنطبق على أنشطة الطيران التي تمارسها الدولة، فلا يلزم الإبلاغ عن أي اختلاف. فالدولة المتعاقدة التي ليست مثلاً من دول التصميم أو دول الإنتاج وليس لديها أي قواعد وطنية بشأن موضوع الملحق الثامن، ليس عليها أن تبليغ عن اختلافات عن أحكام هذا الملحق والتي تخص تصميم وإنتاج الطائرات.

٣-٢ الاختلافات عن المرفقات والجداول والأرقام. لا تقتصر المواد التي تتألف منها القواعد والتوصيات الدولية على القواعد والتوصيات ذاتها، وإنما تمتد لتشمل أيضاً المرفقات والجداول والرسوم المرتبطة بتلك القواعد والتوصيات الدولية. ولذلك، يتوجب الإبلاغ أيضاً عن الاختلافات عن المرفقات والجداول والرسوم بموجب المادة ٣٨. ولإيداع اختلاف عن أحد المرفقات أو الجداول أو الرسوم، ينبغي للدول إيداع اختلاف عن القاعدة أو التوصية الدولية التي تتضمن ذلك المرفق أو الجدول أو الرسم.

٤-٢ الاختلافات عن التعاريف. ينبغي للدول المتعاقدة الإبلاغ عن الاختلافات في التعاريف. فتعريف المصطلح المستخدم في قاعدة أو توصية دولية ليس له صفة مستقلة، وإنما يشكل جزءاً أساسياً من كل قاعدة وتوصية دولية يُستخدم فيها هذا المصطلح. ولذلك، فإن الاختلاف عن تعريف أي مصطلح قد يؤدي إلى وجود اختلاف عن أي قاعدة أو توصية دولية يُستخدم فيها هذا المصطلح. ولذلك، فإنه ينبغي للدول المتعاقدة أن تأخذ في حسابها الاختلافات عن التعاريف عند تحديد مدى الامتثال أو الاختلاف عن القواعد والتوصيات الدولية التي تُستخدم فيها هذه المصطلحات.

٥-٢ ويجب ألا يقتصر الإبلاغ على الاختلافات عن أحدث تعديل على الملحق، وإنما عن الملحق بأكمله، بما في ذلك التعديل، أي أنه يجب على الدول المتعاقدة التي أبلغت من قبل عن اختلافات أن تقدم معلومات حديثة بصفة منتظمة بشأن الاختلافات التي أخطرت بها مسبقاً إلى أن يزول الاختلاف.

٦-٢ ويتضمن "دليل الإبلاغ عن الاختلافات ونشرها" (Doc 10055) مزيداً من التوجيهات بشأن كيفية تحديد الاختلافات والإبلاغ عنها، وأمثلة على اختلافات محددة وواضحة، وأمثلة أخرى على عمليات وإجراءات نموذجية لتنظيم كل ما يتعلق بالإبلاغ عن الاختلافات.

٣- نموذج الإبلاغ عن الاختلافات

* عبارة "مختلفة في طبيعتها" أو "تمتثل لها بوسيلة مختلفة" في الفقرة (ب) تنطبق على أي قاعدة وممارسة وطنية تحقق بوسيلة أخرى نفس الهدف الذي تتوخاه القواعد والتوصيات الدولية المقابلة لها، أو لا تصنف لأسباب وجيهة أخرى ضمن الفئة (أ) أو الفئة (ج).

١-٣ يمكن الإبلاغ عن الاختلافات:

- (أ) عن طريق إرسال نموذج الإبلاغ عن الامتثال أو عن الاختلافات إلى مقر للإيكاو؛
 (ب) أو عن طريق استخدام نظام الإبلاغ الإلكتروني عن الاختلافات (EFOD) عبر الرابط التالي:

www.icao.int/usoap.

٢-٣ يجب تقديم المعلومات التالية عند الإبلاغ عن الاختلافات:

- (أ) رقم الفقرة الأساسية أو الفرعية التي تحتوي القاعدة أو التوصية الدولية موضع الاختلاف ؛
 (ب) أسباب عدم امتثال الدولة للقاعدة أو التوصية الدولية أو اعتبارها أنه من الضروري اعتماد قواعد أو ممارسات مختلفة؛

(ج) وصف واضح ومختصر للاختلاف ؛

- (د) اتجاه النية فيما يخص الامتثال في المستقبل، وأي مواعيد مقررة تعترم حكومتكم تأكيد الامتثال بحلولها وإلغاء الاختلاف عن القاعدة أو التوصية الدولية الذي تم الإبلاغ عنه.

٣-٣ سيكون ما تم الإبلاغ عنه من اختلافات متاحاً للدول المتعاقدة الأخرى، عادة بالنص الذي أرسلته الدولة المتعاقدة المعنية عندما أبلغت عن الاختلاف. ولجعل هذه المعلومات مفيدة إلى أقصى حد ممكن، يُرجى من الدول المتعاقدة الحرص على ما يلي:

- (أ) تقديم البيانات بوضوح وإيجاز بقدر الإمكان والاقتصار على النقاط الجوهرية؛
 (ب) عدم اعتبار أن إرسال مقتطفات من القواعد الوطنية كافياً للوفاء بالالتزام بالإبلاغ عن الاختلافات؛
 (ج) تجنب التعليقات العامة والاختصارات والمراجع غير الواضحة.

١-٣ ينطبق هذا فقط حين يتم الإبلاغ وفقاً للفقرة ١-٣ أ).

التعديل رقم (٢٦)

للقواعد والتوصيات الدولية

التسهيلات

الملحق التاسع

لاتفاقية الطيران المدني الدولي

اعتمد مجلس الايكاو في ٢٠١٧/٦/١٦ التعديل الذي تتضمنه هذه الوثيقة للملحق التاسع. والأجزاء من هذا التعديل التي لا يعترض عليها أكثر من نصف العدد الاجمالي للدول المتعاقدة في موعد أقصاه ٢٠١٧/١٠/٢٣ ستصبح سارية المفعول في هذا التاريخ وواجبة التطبيق في ٢٠١٨/٢/٢٣، حسبما هو محدد في قرار الاعتماد الصادر عن المجلس. (انظر كتاب المنظمة رقم EC 6/3-2017/88).

يونيو ٢٠١٧

منظمة الطيران المدني الدولي

التعديل رقم (٢٦) على القواعد والتوصيات الدولية

الملحق التاسع - التسهيلات

قرار الاعتماد

وَمِنْكُمْ لِيَجْزِ

عملا بأحكام اتفاقية الطيران المدني الدولي، ولا سيما أحكام المواد ٣٧ و ٥٤ و ٩٠ منها:

- ١- **يبيح لبحر الحج / هـ** في ٢٠١٧/٦/١٦ التعديل رقم (٢٦) للقواعد والتوصيات الدولية الواردة في الوثيقة الصادرة بعنوان **القواعد والتوصيات الدولية، التسهيلات**، التي تعرف على سبيل التيسير باسم الملحق التاسع باتفاقية الطيران المدني الدولي.
- ٢- **تقترح** أن يسري هذا التعديل في ٢٠١٧/١٠/٢٣، باستثناء أي جزء منه تكون غالبية الدول المتعاقدة قد سجلت اعتراضها عليه لدى المجلس قبل ذلك اليوم.
- ٣- **تقر** أن يكون هذا التعديل أو أي جزء سار منه واجب التطبيق في ٢٠١٨/٢/٢٣.
- ٤- **يطلب إلى الأمين العام:**

- أ) أن يبادر على الفور إلى إخطار كل دولة متعاقدة بالإجراء المذكور أعلاه وأن يخطر بها بعد ٢٠١٧/١٠/٢٣ مباشرة بأجزاء التعديل التي أصبحت سارية.
- ب) أن يرجو كل دولة متعاقدة القيام بما يلي:

١) أن تخطر المنظمة (وفقا للالتزام الذي تفرضه المادة ٣٨ من اتفاقية الطيران المدني الدولي) بالاختلافات التي قد توجد في ٢٠١٨/٢/٢٣ بين قواعدها أو أساليب عملها الوطنية وبين أحكام القواعد القياسية الواردة في الملحق بصيغتها المعدلة بموجب هذا القرار، على أن يتم هذا الإخطار قبل ٢٠١٨/١/٢٣، وأن تبلغ المنظمة بعد ذلك بأي اختلافات قد تنشأ في المستقبل.

٢) أن تخطر المنظمة قبل ٢٠١٨/١/٢٣، بالتاريخ الواحد أو الأكثر الذي سوف تكون قد امتثلت بحلوله لأحكام القواعد القياسية الواردة في هذا الملحق بصيغتها المعدلة بموجب هذا القرار.

ج) أن يدعو كل دولة متعاقدة إلى القيام أيضا بالإبلاغ عن أي اختلافات قد توجد بين أساليب عملها هي وما تنص عليه التوصيات الواردة في هذا الملحق بالصيغة المعدلة بموجب هذا القرار، وذلك باتباع الإجراء الذي تنص عليه الفقرة الفرعية (ب) أعلاه بخصوص الاختلافات عن القواعد القياسية.

ملاحظات بشأن طريقة عرض التعديل المقترح

تم إعداد نص التعديل بحيث يبين النص المحذوف مشطوباً بخط مستقيم والنص الجديد مظللاً باللون الرمادي وفيما يلي مختلف أساليب التعديل:

النص الجديد الذي يحل محل النص الحالي

النص المطلوب حذفه مشطوباً بخط مستقيم وبعده النص

البديل مظللاً باللون الرمادي

النص الجديد المطلوب إضافته

النص البديل المطلوب إضافته مظللاً باللون الرمادي

النص الجديد الذي يتعين حذفه

النص المطلوب حذفه مشطوباً بخط مستقيم

نص التعديل رقم (٢٦) على

القواعد والتوصيات الدولية

التسهيلات

الملحق التاسع

لاتفاقية الطيران المدني الدولي

الفصل الأول — تعاريف ومبادئ عامة

يعدّ الفصل الأول من الملحق التاسع على النحو التالي:

(ألف) — تعاريف

.....

الشخص المصاحب: بالغ يسافر مع قاصر. لن يكون هذا الشخص بالضرورة الوالد أو الوصي القانوني على القاصر.

ملاحظة - تجدر الإشارة إلى أنّ هذا التعريف قد يحتاج إلى تطبيقه على ضوء أيّ واجبات تترتب على تطبيق اللوائح التنظيمية الوطنية فيما يتعلّق بعمليات التفتيش على الحدود.

.....

نظام السفر الإلكتروني (ETS): العملية الآلية لإيداع وقبول والتحقق من إذن السفر إلى إحدى الدول الذي يحمله الراكب بدلا من تأشيرة الأرومة الورقية القياسية.

.....

قاصر: قاصر يعني شخصاً لم يبلغ بعد سن الرشد على النحو الذي يحدده القانون الذي ينطبق على هذا الشخص.

.....

الشباك الواحد لبيانات الراكب: منشأة تتيح للأطراف المعنية بنقل الراكب جوا إيداع معلومات موحّدة عن الراكب (أي المعلومات المسبقة عن الراكب و/أو المعلومات التفاعلية المسبقة عن الراكب و/أو سجل أسماء الراكب) عبر نقطة دخول واحدة للبيانات للوفاء بجميع الأحكام التنظيمية المتعلقة بدخول و/أو خروج الراكب والتي قد تفرضها الوكالات المختلفة التابعة للدولة المتعاقدة.

ملاحظة - لا حاجة لأن تكون منشأة الشباك الواحد لبيانات الراكب لدعم عمليات نقل المعلومات المسبقة عن الراكب/المعلومات التفاعلية المسبقة عن الراكب هي بالضرورة المنشأة عينها المستخدمة لدعم تبادل بيانات سجلات أسماء الراكب.

.....

قاصر غير مصحوب: قاصر مسافر وحده أو مسافر برفقة قاصر آخر فقط.

ملاحظة - تجدر الإشارة إلى أنّ هذا التعريف قد يحتاج إلى تطبيقه على ضوء أيّ واجبات تترتب على تطبيق اللوائح التنظيمية الوطنية فيما يتعلّق بعمليات التفتيش على الحدود.

.....

الفصل الثاني — دخول الطائرات ومغادرتها

يعدّل الفصل الثاني من الملحق التاسع على النحو التالي:

.....

٨-٢ **توصية** — ينبغي أن تقبل مستندات دخول الطائرة أو مغادرتها إذا كانت محررة باللغات العربية أو الصينية أو الإنجليزية أو الفرنسية أو الروسية أو الإسبانية. ويحق لأي دولة من الدول المتعاقدة أن تطلب ترجمة شفوية أو تحريرية للمستندات إلى لغتها الوطنية.

.....

الفصل الثالث — دخول ومغادرة الأشخاص وأمتعتهم

يعدّل الفصل الثالث من الملحق التاسع على النحو التالي:

.....

التوصية ٣-٩ - ينبغي للدول المتعاقدة أن تضع البيانات البيومترية في جوازات سفرها المقروءة آلياً وتأشيراتها وغيرها من وثائق السفر المقروءة آلياً التي تصدرها الرسمية، وذلك في رقاقة دائرية متكاملة لاتلامسية على النحو المحدد باستخدام تكنولوجيا واحدة أو أكثر من التكنولوجيات الاختيارية لخزن البيانات لاستكمال منطقة القراءة الآلية كما هي محددة في الوثيقة Doc 9303، ووثائق السفر المقروءة آلياً. والبيانات المطلوبة المخزونة في الخلية السليكونية للدائرة المتكاملة هي نفس البيانات المطبوعة على صفحة البيانات، أي البيانات التي تحتوي عليها منطقة القراءة الآلية زائدة الصورة الفوتوغرافية الرقمية. وتكون صورة (صور) بصمات الأصابع و/أو صورة (صور) القرنية قياسات بيولوجية اختيارية بالنسبة للدول المتعاقدة الرابعة في استكمال صورة الوجه بقياس بيولوجي آخر في جواز السفر. وتقوم الدول المتعاقدة التي تدمج بيانات بيومترية في جوازاتها المقروءة آلياً بخزن البيانات السليكونية للدائرة المتكاملة، امتثالاً للقاعدة ISO/IEC 14443، ومبرمجة وفقاً لهيكل البيانات المنطقي الذي حدده الإيكاو.

ملاحظة - لا تشمل الوثيقة Doc 9303 إدراج البيانات البيومترية في التأشيرات.

.....

٣-١٤ يجب على الدول المتعاقدة عند إصدار جوازات غير مقروءة آلياً، أن تضمن تطابق بيانات تحقيق الشخصية وبيانات إصدار الوثيقة ونموذج صفحة البيانات مع مواصفات "الخانات البصرية" المنصوص عليها في الجزء الرابع من الوثيقة Doc 9303. ويجب ملء "الخانات المقروءة آلياً بعبارات مثل "هذا الجواز غير مقروء آلياً" أو أي بيانات أخرى لمنع إدخال الرموز المقروءة آلياً في تلك الخانات عن طريق التزوير.

٣-١٥ **توصية** — ينبغي للدول المتعاقدة إنشاء مرافق مفتوحة للجمهور لاستلام طلبات إصدار الجوازات ووثائق السفر أو لإصدار الجوازات ووثائق السفر تلك.

٣-١٦ يجب على الدول المتعاقدة وضع إجراءات تتسم بالشفافية لتقديم طلبات إصدار الجوازات ووثائق السفر أو تجديدها أو تبديلها، ويجب أن تجعل المعلومات التي تصف شروطها متاحة عند الطلب للأشخاص الذين من المحتمل أن يقدموا تلك الطلبات.

.....

١٨-٣ **توصية** - عندما تقوم الدول المتعاقدة بإصدار الجوازات لأغراض السياحة أو السفر للأعمال، فإنها ينبغي عليها للدول المتعاقدة عادة أن تنص على أن تلك الجوازات صالحة للاستعمال لمدة خمس سنوات على الأقل، ولعدد غير محدود من الرحلات، وللسفر إلى جميع الدول أو الأقاليم.

ملاحظة ١ - نظراً لكون الوثائق محدودة المدة، ونظراً لتغير مظهر صاحب الجواز مع مرور الوقت، فإنه ينصح بالألا تتجاوز مدة صلاحية الجواز عشر سنوات.

ملاحظة ٢ - يمكن أن تكون فترة سريان جوازات السفر الخاصة بالطوارئ والدبلوماسية والمهام الرسمية وغير ذلك من جوازات الأغراض الخاصة أقصر من مدة صلاحيتها للاستعمال.

ملاحظة ٣ - نظراً للتغير السريع في مظهر الأطفال، فإنه ينصح بالألا تتجاوز مدة الصلاحية خمس سنوات فيما يتعلق بجوازات السفر الخاصة بالأطفال.

.....

١-٣٥-٣ يجب على السلطات العامة في كل دولة متعاقدة أن تصدر وثائق السفر المغشوشة أو المزورة أو المزيفة. ويجب على السلطات العامة أيضاً أن تصدر وثائق سفر الشخص الذي ينتحل شخصية صاحب الحق في وثيقة السفر. ويجب أن تسحب تلك الوثائق من التداول فوراً وتعاد إلى السلطات المختصة في الدولة التي يرد اسمها في الوثيقة بوصفها الدولة المصدرة أو إلى البعثة الدبلوماسية المقيمة لتلك الدولة، إلا في الحالات التي تحتفظ فيها السلطات العامة بالوثائق لأغراض إنفاذ القانون، فيجب إبلاغ السلطات المختصة في الدولة التي يرد اسمها في الوثيقة بوصفها الدولة المصدرة أو البعثة الدبلوماسية لتلك الدولة بهذا الاحتفاظ من قبل السلطات العامة التي صادرت وثائق السفر المعنية.

.....

٤-٣٥-٣ **توصية** - ينبغي أن تنتظر كل دولة متعاقدة في استحداث نظم المراقبة الآلية على الحدود (ABC) لتسهيل وتسريع تخليص الأشخاص الداخلين أو المغادرين جواً.

٥-٣٥-٣ **توصية** - ينبغي للدول المتعاقدة التي تستخدم نظم المراقبة الآلية على الحدود، عملاً بالفقرتين ٣-٩-٢ و ٣-١٠-١، أن تستخدم المعلومات المتوفرة من دليل المفاتيح العامة (PKD) للتحقق من وثائق السفر الإلكترونية المقروءة آلياً (eMRTDs)، وتؤدي عملية المطابقة البيومترية للتأكد من أن المسافر هو الحامل الشرعي للوثيقة، وتبحث في قاعدة بيانات الإنترنت الآلية للبحث عن وثائق السفر المسروقة أو المفقودة (STLD)، بالإضافة إلى سجلات مراقبة الحدود الأخرى لتحديد الأهلية لعبور الحدود.

٦-٣٥-٣ **توصية** - ينبغي للدول المتعاقدة التي تستخدم نظاماً آلياً لمراقبة الحدود أن تؤمن وجود عدد كافٍ من الموظفين على البوابات، أثناء تشغيلها، بما يكفل تدفقاً سلساً للركاب ويستجيب بسرعة لشواغل السلامة في حالة تعطل النظام.

.....

ملاحظة من الأمانة العامة

يرجى الانتباه إلى اقتراح حذف الفقرتين ٣-٤٨ و ٣-٢٩-٢ كلتيهما من الفصل الثالث ونقلهما إلى فصل آخر جديد هو الفصل التاسع-نظم تبادل بيانات الركاب.

.....

٥٣-٣ **توصية** — في الحالات التي تكون فيها صلاحية **جواز سفر** وثيقة سفر الزائر قد انتهت قبل انتهاء مدة صلاحية التأشيرة، ينبغي للدولة التي أصدرت التأشيرة مواصلة قبول التأشيرة حتى تاريخ انتهاء صلاحيتها عندما يقدم تقدم إليها **جواز السفر** وثيقة السفر الجديدة للزائر.

.....

٥٥-٣ بعد أن يقدم الركاب والملاحون **جوازات سفرهم** ووثائق سفرهم الرسمية الأخرى بصورة فردية للفحص، يجب على الموظفين العموميين المعنيين أن يعيدوا تلك الوثائق — إلا في حالات فردية خاصة — فور فحصها.

.....

ف - القصر

٨١-٣ **توصية** - ينبغي للدول المتعاقدة أن تكفل تلقى السلطات العامة المعنية لديها التدريب لمراعاة رفاه القصر المصحوبين وغير المصحوبين.

٨٢-٣ **توصية** - ينبغي للدول المتعاقدة أن تحرص على توفير مشغلي الطائرات التدريب الملائم لموظفيهم الأرضيين وموظفي مقصورة الركاب بشأن التعامل مع القصر.

٨٣-٣ **توصية** - ينبغي للدول المتعاقدة ومشغلي الطائرات، بحسب الاقتضاء، تبادل المعلومات بشأن جهة (أو جهات) الاتصال المناسبة على مدار الساعة التي يمكن إحالة المسائل المتعلقة برفاه أحد القصر إليها.

٨٤-٣ **توصية** - حيث تتيح ذلك القيود التي تفرضها سرية البيانات وحمايتها، ينبغي للدول المتعاقدة الحرص على أن يثير مشغلو الطائرات أي شواغل لديهم بشأن رفاه أحد القصر لدى السلطات العامة المعنية.

٨٥-٣ **توصية** - ينبغي للدول المتعاقدة النظر في وضع أي قاصر غير مصحوب في رعاية السلطة العامة المعنية عند أول فرصة تتاح لذلك إذا كان هناك شواغل كبيرة بشأن رفاه القاصر غير المصحوب أثناء رحلة لا يمكن معالجتها بسرعة.

٨٦-٣ يجب أن تستخدم الدول المتعاقدة الإجراءات الملائمة لضمان عدم سماح مشغلي الطائرات للقصر دون سنّ الخمسة (٥) أعوام بالسفر بدون وجود شخص مصاحب.

٨٧-٣ يجب أن تستخدم الدول المتعاقدة الإجراءات الملائمة لضمان إنشاء مشغلي الطائرات برنامج للتعامل مع القصر غير المصحوبين المسافرين تحت إشرافهم.

.....

الفصل ٥ - الأشخاص ممنوعون من الدخول والمبعدون

يعدّل الفصل الخامس من الملحق التاسع على النحو التالي:

.....

ب - الأشخاص ممنوعون من الدخول

.....

٢-١١-٥ حيث يتعلّق إبعاد شخص ممنوع من الدخول بقاصر غير مصحوب، يجب على الدولة المُبعدة اتخاذ الإجراءات الملائمة لضمان إقامة الترتيبات المناسبة للقاصر عند نقطة الإقلاع والعبور ونقطة المقصد. مع إيلاء اعتبار خاص لمصلحته العليا.

.....

ج- المبعدون

.....

٢-١٨-٥ حين يتعلّق إبعاد أحد المبعدين بقاصر غير مصحوب، يجب على الدولة المُبعدة اتخاذ الإجراءات الملائمة لضمان إقامة الترتيبات المناسبة للقاصر عند نقطة الإقلاع والعبور ونقطة المقصد. مع إيلاء اعتبار خاص لمصلحته العليا.

.....

الفصل السادس — المطارات الدولية — التسهيلات والخدمات المتعلقة بالحركة

يعدّل الفصل السادس من الملحق التاسع على النحو التالي:

.....

٤٧-٦ توصية — ينبغي للدول المتعاقدة التي تفرض قيودا على استيراد أو تصدير عملات الدول الأخرى أن تصدر شهادات توضح مبالغ العملات الأجنبية التي في حوزة المسافرين عند دخولهم، وأن تسمح لهؤلاء المسافرين بأن يحملوا معهم العملات التي أدخلوها عند تقديم تلك الشهادات قبل مغادرة الدولة. كما أن إثبات العملة على جواز السفر أو وثيقة السفر يخدم نفس الغرض.

.....

الفصل الثامن — أحكام أخرى للتسهيلات

يعدّل عنوان الفصل الثامن من الملحق التاسع على النحو التالي:

أحكام أخرى للتسهيلات التي تغطي موضوعات محدّدة

.....

يعدّل الفصل الثامن من الملحق التاسع على النحو التالي:

.....

١-١٨-٨ توصية — عند وضع برنامج وطني لتسهيلات النقل الجوي، ينبغي للدول أن تستخدم نموذج المواد الإرشادية الموجودة في المرفق (١٢) وفي الوثيقة Doc 10042، نموذج البرنامج الوطني لتسهيلات النقل الجوي.

.....

يعدّل الفصل التاسع من الملحق التاسع على النحو التالي:

الفصل ٩ نظم تبادل بيانات الركاب

(أ) — أحكام عامة

١-٩ توصية - ينبغي لكل دولة متعاقدة تشترط تبادل بيانات المعلومات المسبقة عن الركاب و/أو المعلومات المسبقة التفاعلية عن الركاب و/أو سجلات أسماء الركاب من جانب مشغلي الطائرات توفير إمكانية استخدام الشباك الواحد لبيانات الركاب لكل فئة من البيانات، ما يتيح للأطراف المعنية إيداع معلومات موحدة من خلال نقطة دخول مشتركة لنقل البيانات لكل فئة من أجل الوفاء بجميع الشروط المتعلقة ببيانات الركاب وأعضاء الطاقم في الاختصاص القضائي هذا.

٢-٩ ٣-٤-٤-٤-٤-٤ توصية — ينبغي للدول المتعاقدة ومشغلي الطائرات، عند الاقتضاء، وحيثما أمكن عملياً، أن يوفرُوا (بشكل مستمر) طوال الأسبوع وعلى مدار اليوم، المستوى المناسب من الدعم التشغيلي والفني لتحليل أي توقف أو عطل في النظام والاستجابة له بغرض إعادته إلى العمل بشكل عادي في أقرب وقت ممكن عملياً.

٣-٩ ٣-٤-٤-٤-٤-٤ توصية — ينبغي للدول المتعاقدة ومشغلي الطائرات أن يستحدثوا ويطبّقوا إجراءات مناسبة للإشعار وإعادة التشغيل بالنسبة للصيانة المبرمجة لنظم المعلومات وكذلك للتوقفات أو الأعطال غير المبرمجة لتلك النظم.

٤-٩ ٤-٤-٤-٤-٤-٤ توصية — ينبغي للدول المتعاقدة ومشغلي الطائرات أن يوفرُوا المستوى الملائم من الدعم (حيثما أمكن عملياً وطوال الأسبوع وعلى مدار اليوم).

(ب) - المعلومات المسبقة عن الركاب

٥-٩ يجب على كل دولة متعاقدة استحداث نظام للمعلومات المسبقة عن الركاب.

ملاحظة - "يهيب مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة في الفقرة ٩ من القرار ٢١٧٨ (٢٠١٤)، بالدول الأعضاء أن تُلزم شركات الطيران العاملة في أراضيها بتقديم معلومات مسبقة عن المسافرين إلى السلطات الوطنية المختصة كي تتمكن من اكتشاف حالات قيام الأفراد الذين حددتهم اللجنة المنشأة عملاً بالقرارين ١٢٦٧ (١٩٩٩) و ١٩٨٩ (٢٠١١) ("اللجنة") بمغادرة أراضيها، أو محاولة دخول تلك الأراضي أو عبورها على متن طائرات مدنية، ويهيب كذلك بالدول الأعضاء أن تُطلع اللجنة على أي عملية من هذا القبيل يقوم بها هؤلاء الأفراد، سواء لغرض مغادرة أراضيها أو محاولة دخولها أو عبورها، وأن تنقل هذه المعلومات إلى دولة الإقامة أو الجنسية على حسب الاقتضاء ووفقاً للقانون الداخلي والالتزامات الدولية".

٤-٨-٣ تنفيذ كل دولة متعاقدة تطبيق نظام المعلومات المسبقة عن الركاب بموجب تشريعاتها الوطنية بالقواعد القياسية المعترف بها دولياً بغرض نقل المعلومات المسبقة عن الركاب.

٦-٩ يجب أن يكون نظام المعلومات المسبقة عن الركاب في كل دولة متعاقدة مدعوماً من طرف السلطة القانونية المناسبة (مثلاً، في جملة أمور أخرى أو تشريع أو لائحة تنظيمية أو مرسوم) وأن يكون متسقاً مع القواعد القياسية للمعلومات المسبقة عن الركاب المعترف بها دولياً.

ملاحظة ١ — يشمل نظام المعلومات المسبقة عن الركاب أخذ بيانات خاصة بسيرة الركاب أو أعضاء الطاقم وتفاصيل الرحلة الجوية يقدمها مشغل الطائرة قبل المغادرة. وتُرسل هذه المعلومات بوسائل إلكترونية إلى وكالات مراقبة الحدود في بلد المقصد أو المغادرة. وهكذا، تصل التفاصيل عن الركاب و/أو أعضاء الطاقم قبل مغادرة أو وصول الرحلة الجوية.

ملاحظة ٢ — رسالة قوائم الركاب لقواعد الأمم المتحدة الخاصة بالتبادل الإلكتروني للبيانات لأغراض الإدارة والتجارة والنقل (UN/EDIFACT PAXLST) رسالة إلكترونية قياسية أعدت خصيصاً، كمجموعة فرعية لقواعد الأمم المتحدة الخاصة بالتبادل الإلكتروني للبيانات

لأغراض الإدارة والتجارة والنقل، لتناول الإرسال (الإلكتروني) لقائمة الركاب. والمقصود بالمختصر UN/EDIFACT PAXLST قواعد الأمم المتحدة الخاصة بالتبادل الإلكتروني للبيانات لأغراض الإدارة والتجارة والنقل". وتتضمن هذه القواعد مجموعة من القواعد القياسية، والتعليمات والمبادئ التوجيهية المتفق عليها دولياً لتبادل البيانات المُعدّة إلكترونياً، لا سيما المرتبطة بتجارة البضائع والخدمات بين نظم المعلومات الحاسوبية المستقلة. ووافقت منظمة التجارة العالمية والاتحاد الدولي للنقل الجوي والإيكاو على المجموعة القصوى لبيانات المعلومات المسبقة عن الركاب التي ينبغي إدراجها في رسالة PAXLST لاستخدامها لنقل هذه البيانات من جانب مشغلي الطائرات إلى وكالات مراقبة الحدود في بلد المقصد أو المغادرة. ومن المتوقع استبدال القاعدة القياسية لقواعد الأمم المتحدة الخاصة بالتبادل الإلكتروني للبيانات لأغراض الإدارة والتجارة والنقل بتقنيات الرسائل الحديثة، مثل القواعد القياسية الدولية للغة الترميز الموسعة (xmi) أو تطبيقات قائمة على الشبكة.

ملاحظة ٣ — في إطار الهيكل الحالي لصيغة رسالة قوائم الركاب لقواعد الأمم المتحدة الخاصة بالتبادل الإلكتروني للبيانات لأغراض الإدارة والتجارة والنقل (UN/EDIFACT PAXLST)، فإنها لن تراعي استخدام الطيران العام.

ملاحظة ٤ — رسالة قوائم الركاب لقواعد الأمم المتحدة الخاصة بالتبادل الإلكتروني للبيانات لأغراض الإدارة والتجارة والنقل تُعرّف حالياً وفق الإرشادات المشتركة لمنظمة الجمارك العالمية واتحاد النقل الجوي لدولي والإيكاو و المعترف بها دولياً.

٧-٩ **توصية** — ينبغي لكل دولة متعاقدة تعدّ تشريعات لأغراض تطبيق نظام للمعلومات المسبقة عن الركاب أن تنظر في وضع لوائح تنظيمية متسقة تفي باحتياجات جميع الوكالات المعنية، وتحدد سلسلة مشتركة من عناصر بيانات المعلومات المسبقة عن الركاب المطلوبة بالنسبة إلى ذلك الاختصاص القضائي وفقاً للقواعد القياسية المتعلقة ببناء الرسالة، وتعيّن وكالة حكومية واحدة لتلقي بيانات المعلومات المسبقة عن الركاب بالنيابة عن جميع الوكالات الأخرى.

٨-٩ **٣-٤-٤-١** عند تحديد المعلومات الواجب إرسالها عن هوية الركاب، يجب على الدول المتعاقدة ألا تطلب سوى عناصر البيانات المتوفرة في شكل مقروء آلياً في وثائق السفر طبقاً للمواصفات الواردة في الوثيقة Doc 9303. ويجب أن تكون جميع المعلومات المطلوبة مطابقة للمواصفات الواردة في WCO/IATA/ICAO API Guidelines الخاصة برسائل UN/EDIFACT PAXLST.

٩-٩ **٣-٤-٤-٢** عند السعي إلى تنفيذ برنامج المعلومات المسبقة عن الركاب، يجب على الدول المتعاقدة التي لم تتمكن من الامتثال بالكامل للأحكام الواردة في الفقرة ٣-٤-٨-١ فيما يخص متطلبات عناصر البيانات، أن تتأكد من أن عناصر البيانات التي حُدثت لإدراجها في رسائل UN/EDIFACT PAXLST واردة في شروط البرنامج الوطني أو أنها تتبع إجراءات طلب حفظ البيانات لمنظمة الجمارك العالمية لتجنب أي انحراف عن القاعدة القياسية.

٣-٤-٨-٣ **توصية** — عند تنفيذ برنامج جديد للمعلومات المسبقة عن الركاب ينبغي للدول المتعاقدة التي لا تتمكن من قبول بيانات الركاب المنقولة وفقاً لمواصفات UN/EDIFACT PAXLST باستخدام المنهجية القياسية المتبعة في الصناعة لنقل البيانات على النحو الوارد في الفقرة ٣-٤-٨-١، أن تستشير المنتفعين بشأن الآثار التشغيلية والآثار من حيث التكاليف نتيجة تغيير رسائل UN/EDIFACT PAXLST ومحتوياتها إلى الصيغة البديلة المطلوبة.

١٠-٩ **٣-٤-٤-٤** **توصية** — ينبغي للدول المتعاقدة أن تسعى إلى تقليص عدد مرات نقل بيانات المعلومات المسبقة عن الركاب بالنسبة لرحلة جوية معينة.

١١-٩ **٣-٤-٤-٥** إذا طلبت دولة متعاقدة تبادل المعلومات المسبقة عن الركاب، فيجب أن تسعى، بأكبر قدر ممكن، إلى الحد من الأعباء التشغيلية والإدارية على مشغلي الطائرات، إلى جانب، تعزيز تسهيلات الركاب.

١٢-٩ **٣-٤-٤-٦** **توصية** — ينبغي للدول المتعاقدة أن تمتنع عن فرض الغرامات والعقوبات على المشغلين بسبب أي أخطاء حدثت لتعطل النظم وأدت ربما إلى عدم بث البيانات أو بثها مشوهة للسلطات العامة. طبقاً لنظم المعلومات المسبقة عن الركاب.

١٣-٩ **٣-٤-٤-٧** يجب على الدول المتعاقدة التي تشترط تقديم بيانات الركاب إلكترونياً عن طريق نظام المعلومات المسبقة عن الركاب ألا تشترط الحصول أيضاً على قائمة الركاب مطبوعة على الورق.

١٤-٩ **توصية** — ينبغي لكل دولة متعاقدة النظر في استحداث نظام للمعلومات المسبقة التفاعلية عن الركاب (iAPI).

١٥-٩ ٤-٤-٣ =A توصية - ينبغي للدول المتعاقدة التي تسعى إلى تطبيق نظام تفاعلي للمعلومات المسبقة عن الركاب أن تقوم بما يلي:

- (أ) السعي إلى التقليل إلى الحد الأدنى من الأثر على نظم والبنيات الفنية القائمة لمشغلي الطائرات عبر استشارة مشغلي الطائرات قبل إعداد وتطبيق النظم التفاعلية للمعلومات المسبقة عن الركاب؛
- (ب) العمل مع مشغلي الطائرات من أجل تطوير نظم تفاعلية للمعلومات المسبقة عن الركاب تندمج ضمن الوصلات البيئية لمراقبة عمليات المغادرة لدى مشغلي الطائرات؛
- (ج) اتباع المبادئ التوجيهية بشأن المعلومات المسبقة عن الركاب التي اعتمدها منظمة الجمارك العالمية والايكاو واتحاد النقل الجوي الدولي لدى اشتراط وجود النظم التفاعلية للمعلومات المسبقة عن الركاب.

١٦-٩ ٤-٤-٣ =A توصية - ينبغي أن تكون نظم المعلومات المسبقة عن الركاب، بما فيها النظم التفاعلية للمعلومات المسبقة عن الركاب، التابعة للدول المتعاقدة ومشغلي الطائرات، قادرة على العمل طوال الأسبوع وعلى مدار اليوم، مع وضع آليات للتقليل إلى الحد الأدنى من الاضطرابات في حالة توقف النظام أو تعطله.

(ج) - نظم السفر الإلكترونية (ETS)

١٧-٩ توصية - ينبغي للدول المتعاقدة التي تسعى إلى إنشاء نظام سفر إلكتروني أن تدمج نظام التحقق ما قبل السفر مع نظام تفاعلي للمعلومات المسبقة عن الركاب.

ملاحظة - من شأن هذا الأمر أن يتيح للدول التكامل مع نظم مراقبة المغادرة التابعة لشركات الطيران باستخدام القواعد القياسية لرسائل البيانات وفقا للإرشادات الدولية من أجل توفير رد في الوقت الفعلي لشركة الطيران بغرض التحقق من صحة الإذن الممنوح لأحد الركاب أثناء عملية التسجيل.

١٨-٩ توصية - ينبغي للدول المتعاقدة التي تسعى إلى تطبيق نظام سفر إلكتروني القيام بما يلي:

- (أ) تأمين منصة متينة للإيداع الإلكتروني يمكن عبرها التقدّم بطلب عبر الإنترنت للحصول على إذن بالسفر. وينبغي للدولة أن توضح أنّ منصّتها هي الوسيلة المفضّلة لتقديم الطلب عبر الإنترنت لتقليص نطاق الباعة غير الرسميين من الأطراف الأخرى الذين قد يفرضون رسما إضافيا لأغراض إيداع طلب أحد الأفراد.
- (ب) إدراج أدوات ضمن الطلب لمساعدة الأفراد على تقادي الأخطاء لدى استيفاء نموذج الطلب، بما في ذلك تعليمات واضحة بشأن الجنسيات التي تستلزم نظام سفر إلكتروني، وعدم إتاحة معالجة الطلب للركاب غير المؤهلين (مثلا بسبب الجنسية و/أو نوع الوثيقة).

(ج) تحديد إجراءات تدقيق آلية ومستمرّة لقوائم التنبيه اللازمة.

(د) توفير الإبلاغ الإلكتروني للراكب للحلول محل الإثبات الورقي لإذن سفر أحد الأفراد.

(هـ) الحرص على أن تكون المعلومات المطلوبة من الراكب سهلة الفهم وفقا للقوانين الوطنية واللوائح التنظيمية في تلك الدولة.

١٩-٩ توصية - ينبغي للدول المتعاقدة إتاحة المجال أمام جدول زمني للتنفيذ يسمح ببنّ الوعي فيما يتعلّق بالتطوّرات القادمة ويطوّر استراتيجيات التواصل بعدة لغات بالتعاون مع الحكومات الأخرى وصناعة السفر وشركات الطيران والمنظّمات بغرض الإبلاغ عن التطبيق المقرر لنظام السفر الإلكتروني.

٢٠-٩ **توصية** - ينبغي للدول المتعاقدة أن تسمح بفترة من الامتثال الواعي بعد مهلة التنفيذ الأولى، حيث يُسمح للركاب بالدخول إلى البلد لكن مع إطلاعهم على الشروط الجديدة مثلاً عبر توزيع قصاصة ورق تحمل الشروط الجديدة.

٢١-٩ **توصية** - ينبغي لكل دولة متعاقدة تشترط تطبيق نظام السفر الإلكتروني أن تطبق سياسات تضمن إعلام الركاب بشروط نظام السفر الإلكتروني عند إجراء الحجز وأن تشجع مشغلي الطائرات على تمديد عملية التحقق في إطار نظام السفر الإلكتروني لتشمل نقطة منشأ الرحلة بدلاً من نقطة الصعود إلى متن الطائرة لدى الجزء الأخير من الرحلة قبل الدخول إلى البلد الذي يُطبق فيه نظام السفر الإلكتروني.

ملاحظة - سيكون هذا الأمر مرهوناً بقدرات مشغلي الطائرات الآخرين على مستوى التسجيل ما بين شركات الطيران والعلاقة بين مشغلي الطائرات.

(د) - بيانات سجلات أسماء الركاب (PNR)

٤٩=٣ ٢٢-٩ **توصية** - ينبغي للدول المتعاقدة التي يجب على كل دولة متعاقدة تتطلب الاطلاع على بيانات سجلات أسماء الركاب أن تتوافق شروطها الخاصة بالبيانات وطريقة مناولة هذه البيانات مع الإرشادات الواردة في وثيقة الايكاو Doc 9944، إرشادات بشأن بيانات سجلات أسماء الركاب، وفي المواد الإرشادية بشأن استخدام رسائل النموذج الموحد لنقل البيانات (PNRGOV) التي نشرتها وحدثتها منظمة الجمارك العالمية وأقرتها الايكاو واتحاد النقل الجوي الدولي.

٤٩=٣ ٢٢-٩ **توصية** - ينبغي للدول التي يجب على الدول المتعاقدة، لدى تحديد اشتراطات التي تشترط نقل بيانات سجلات أسماء الركاب، أن تتظرفي اعتماد واستخدام رسالة النموذج الموحد لنقل البيانات (PNRGOV) القائمة على نظام التبادل الإلكتروني للبيانات لأغراض الإدارة والتجارة والنقل (EDIFACT) كوسيلة أساسية لنقل بيانات سجلات أسماء الركاب من شركة الطيران إلى الحكومة، وذلك ضماناً لقابلية التشغيل البيئي على الصعيد العالمي.

ملاحظة ١ - رسالة النموذج الموحد لنقل البيانات هي رسالة إلكترونية معيارية أقرتها كل من منظمة الجمارك العالمية والايكاو واتحاد النقل الجوي الدولي. ويمكن، حسب نظم مراقبة عمليات الحجز والمغادرة الخاصة بمشغلي الطائرة بشركة الطيران، توفير نقل عناصر محددة من البيانات، التي قامت شركة الطيران بجمعها وتخزينها، بكفاءة عبر هذا الهيكل الموحد للرسالة.

ملاحظة ٢ - ليست النية من هذه الأحكام الاستعاضة بها عن أو حلها محل أي رسائل يتم تبادلها بين شركات الطيران وإدارات الجمارك لدعم عمليات المطارات المحلية.

ملاحظة ٣ - بالإضافة إلى رسالة النموذج الموحد لنقل البيانات (PNRGOV) القائمة على نظام التبادل الإلكتروني للبيانات لأغراض الإدارة والتجارة والنقل (EDIFACT)، يجوز أيضاً للدول المتعاقدة أن تنظر، اختياريًا، في تنفيذ نسق رسالة النموذج الموحد لنقل البيانات (PNRGOV) باستخدام لغة الترميز القابلة للامتداد (XML) كوسيلة مكتملة لنقل بيانات سجلات أسماء الركاب، مما يتيح لشركات الطيران التي لديها قدرة بشأن استخدام لغة الترميز القابلة للامتداد باختيار هذا النسق لنقل بيانات سجلات أسماء الركاب.

٢٣-٩ **توصية** - ينبغي للدول المتعاقدة التي تشترط تقديم بيانات سجلات أسماء الركاب مراعاة أثر جمع تلك البيانات ونقلها إلكترونياً على خصوصية البيانات، ضمن نظمها الوطنية الخاصة وأيضاً في الدول الأخرى. وحين يقتضى الأمر، ينبغي للدول المتعاقدة التي تشترط تقديم بيانات سجلات أسماء الركاب والدول التي تفرض قيوداً على تبادل هذا النوع من البيانات إقامة تعاون مبكر فيما بينها لإضفاء الاتساق على الأحكام القانونية.

.....

المرفق ٩ - نموذج مقترح لأشكال الوثائق المتعلقة بإعادة الأشخاص الممنوعين من الدخول

٢- الكتاب المتعلق بوثائق السفر التديسية أو المزيفة أو المزورة أو الوثائق التي يقدمها محتالون (أنظر البند ٥-٧)

.....

مرفق بهذا نسخة فوتوغرافية من جواز السفر وثيقة السفر المزورة/المدلسة/المزيفة أو بطاقة تحقيق الشخصية المزورة/المدلسة/المزيفة أو جواز السفر وثيقة السفر/بطاقة تحقيق الشخصية التي يقدمها محتالون.

رقم الوثيقة:

الدولة المصدرة للوثيقة:

استخدمت الوثيقة أعلاه بواسطة شخص يزعم أنه:

اللقب:

الاسم أو أسماء الشهرة:

تاريخ الميلاد:

مكان الميلاد:

الجنسية:

الإقامة:

هذا الشخص وصل بتاريخ (التاريخ) إلى مطار (اسم المطار) على الرحلة (رقم الرحلة) من

.....

صورة فوتوغرافية
إذا كانت متوفرة

المرفق ١٢ - نموذج برنامج وطني للتسهيلات

٣- التنظيم والإدارة

١-٣ تقع المسؤولية الرئيسية عن البرنامج الوطني للتسهيلات على عاتق سلطة الطيران المدني أو وزارة النقل أو الهيئتين معاً. إلا أن نجاح هذا البرنامج يتطلب المشاركة الفعالة للوزارات أو الهيئات الأخرى مثل:

الهجرة	الجمارك
سلطات إصدار جوازات السفر ووثائق السفر/التأشيرات	الشؤون الخارجية
الصحة العامة	الزراعة/البيئة
سلطات إصدار بطاقات الهوية	الأمن ومكافحة المخدرات
الحجر الصحي	السياحة

.....

٤ - إنشاء برنامج وطني للتسهيلات

.....

متطلبات اتفاقية شيكاغو	مهام التنفيذ
.....	
<p>المادة الثالثة والعشرون — إجراءات الجمارك والهجرة تتعهد كل دولة متعاقدة بأن تضع، إلى الحد الذي تراه ممكناً من الوجهة العملية، إجراءات الجمارك والهجرة المتعلقة بالملاحة الجوية الدولية طبقاً لأساليب العمل التي قد تُقرَّر أو يوصى بها من وقت لآخر بمقتضى هذه الاتفاقية. ...</p>	<p>- الإنشاء والتعديل، على النحو الملائم، لإجراءات الجمارك والهجرة المطبقة في المطارات لمواءمتها مع القواعد والتوصيات الدولية المنصوص عليها في الملحق التاسع.</p> <p>- دعم وتأييد الإصدار الوطني لجوازات السفر ولوثائق السفر الأخرى بموجب مواصفات الإيكاو المحددة في الوثيقة Doc 9303- وثائق السفر المقروءة آلياً.</p>
.....	
