



شعبة تسهيلات النقل الجوي (FAL/12) - الدورة الثانية عشرة
القاهرة، مصر، من ٣/٢٢ إلى ٢٠٠٤/٤/٢

البند رقم ٢: التسهيلات وأمن وثائق السفر والإجراءات الرسمية عند مراقبة الحدود
٤-٢: معلومات الركاب المسبقة (API)

نحو رؤية واقعية لتطبيق نظام معلومات الركاب المسبق (API)
(وثيقة مقدمة من المملكة العربية السعودية)

١- المقدمة:

١-١ لقد أوضحت الدراسات الأولية والمناقشات السابقة خلال إجتماعات التسهيلات بالمنظمة الدولية للطيران المدني (الأيكاو) والجهود التي قامت بها بعض المنظمات المتخصصة كمنظمة الجمارك العالمية (WCO) وإتحاد النقل الجوي الدولي (IATA) وبعض الدول بأن هناك جدوى أمنية وفوائد تشغيلية يمكن تحقيقها من وراء تطبيق نظام المعلومات المسبقة (API) المرسله إلى السلطات الحكومية بالمطارات عن الركاب القادمين إليها.

٢- المناقشة:

١-٢ حتى يحقق هذا التوجه الهدف المنشود منه تمثيلاً مع أهداف الملحق التاسع (التسهيلات) بتسهيل وتسريع حركة الركاب والبضائع والشحن الجوي بالمطارات والتقليل من المخاطر المحتملة ينبغي الإشارة إلى ان نظام معلومات الركاب المسبقه يتطلب إلزام الشركات الناقلة (المشغلين) والسلطات الحكومية بالمطار على حد سواء بما يلي:

أ) الحفاظ على المعلومات الشخصية للركاب حتى لو كانت أساسية وإقتصار إستخدامها للأغراض الجمركية والأمنية التي من أجلها تم تطوير هذا النظام .

ب) الدقة في تعبئة البيانات المطلوبة من واقع وثائق السفر المقروءة آلياً والتأكد من عدم تزوير تلك الوثائق.

ج) تحديد الإطار الزمني المطلوب عالمياً من المنظمة الدولية للطيران المدني لإرسال المعلومات المسبقة عن الركاب مع الأخذ في الإعتبار عامل الوقت المستغرق لإنهاء إجراءات السفر من مطار المغادره والوقت المستغرق لزمن الرحلة قبل الوصول إلى المحطة النهائية للركاب.

د) الأخذ في الإعتبار نقاط المواصله محطات التوقف (الترانزيت) وعمليات صعود ركاب جدد على الرحلة قبل الوصول إلى المحطة النهائية.

¹ النص العربي مقدم من المملكة العربية السعودية.

(هـ) وضع بدائل مناسبة لآلية إرسال معلومات مسبقة عن الركاب من قبل بعض المشغلين الذين لا تتوفر لديهم الإمكانيات التقنية اللازمة لإرسال معلومات بوسائل إلكترونية.

٣- التوصيات:

٣-١ توصي المملكة العربية السعودية بما يلي:

(أ) الإبقاء على هذا النظام في شكل إجراء موصى به للدول الأعضاء بالمنظمة الدولية للطيران المدني مع تشجيع العمل به بين المطارات والمشغلين لمدة لا تزيد عن خمس سنوات يتم بعدها إعادة تقييم منافع وعيوب النظام وقياس مدى إستيعاب وتطبيق كافة الأطراف المعنية المطبقة للنظام.

(ب) أن تصدر منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) دليلاً إرشادياً للدول الأعضاء يوضح فيه كافة الجوانب الهامة وبالتفاصيل اللازمة لتطبيق نظام الركاب المسبقة وتحدد فيه بعض الأطر التنظيمية على النحو المذكور الوارد في المناقشة (٢).

(ج) يراعى إدارج نظام المعلومات المسبقة عن الراكب ضمن الإتفاقيات الجوية الثنائية التي تبرم بين دوله متعاقده وأخرى تحت مادة (أمن الطيران) أو عند تعديل ملاحق الإتفاقيات الثنائية أو من خلال الإتفاقيات متعددة الأطراف.

٤- الإجراء المعروض على إجتماع الشعبة

٤-١ يرجى من الشعبة دراسة التوصيات الواردة.

- انتهى -