



الدورة الثانية عشرة لشعبة تسهيلات النقل الجوي (FAL/12)

القاهرة، مصر، من ٣/٢٢ الى ٢٠٠٤/٤/٢

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

الفرق بين قائمة الركاب والمعلومات المسبقة عن الركاب

(وثيقة مقدمة من الهند)

ملخص

تلخص هذه الوثيقة تطور مفهوم المعلومات المسبقة عن الركاب منذ الدورة العاشرة لشعبة التسهيلات (والذي أدرج مؤخرا في الفقرة ٣-٣٤ من الملحق التاسع)، وتتضمن محاولة لاستطلاع امكانية احلالها محل قائمة الركاب المنصوص عليها في الفقرة ٢-١٢ من الملحق التاسع (الطبعة الحادية عشرة).
يرد الاجراء المعروض على اجتماع الشعبة في الفقرة ٣.

١ - مقدمة

١-١ ظهر مفهوم المعلومات المسبقة عن الركاب بادئ ذي بدء عندما أثارته بعض الوفود في الدورة العاشرة لشعبة التسهيلات التي عقدت في عام ١٩٨٨. إلا أن هذا المفهوم لم يحظ باهتمام جاد الا أثناء الدورة الحادية عشرة التي عقدت في عام ١٩٩٥، عندما تم التسليم بأن التطورات في مجال الارسال الالكتروني للبيانات ستجعل المعلومات المسبقة عن الركاب بمثابة أداة جيدة بالنسبة لبعض الهيئات الوطنية في تعاملها مع مخاطر تهريب المخدرات والتهديدات التي يتعرض لها أمنها القومي. هذا فضلا عن أن استخدام هذه المعلومات سيؤدي الى تخفيض الوقت اللازم لمعالجة بيانات الركاب من قبل سلطات الهجرة والجمارك في مطار المقصد. ومع ذلك تبين أن هذه المعلومات المسبقة قد لا تيسر التعاملات في ظل قواعد موحدة للمعلومات التي تدرج في رسائل معلومات الركاب المسبقة وقواعد موحدة لمواصفات هذه الرسائل. وفي النهاية وافقت الشعبة على ادراج توصية جديدة في الملحق التاسع بالصيغة الواردة في الفقرة ٣-٣٤.

٢-١ أثارت المعلومات المسبقة عن الركاب الكثير من الاهتمام والمناقشات لمدة عامين بعد ذلك. واعتبرت عملية ضخمة تتطلب استثمارات كبيرة من جانب الحكومات المشاركة وشركات الطيران من حيث اعدادات تكنولوجيا حديثة لهذا الغرض. واعتبرت المعلومات المسبقة في البداية أنها تمثل ارسال المعلومات مباشرة من سلطات مراقبة مطار المغادرة الى نظرائها في مطار المقصد، وأن ذلك قد لا ينطوي على مشاركة شركات الطيران. وبصفة عامة نشأ انطباع بأن هذا المفهوم مناسب لتلبية حاجات بلدان معينة، لا بمثابة شرط عام. وبناء على ذلك ادرجت المعلومات المسبقة عن الركاب كمجرد تدبير خاص في الفصل الثالث من الملحق التاسع، ولم يؤد التشابه مع الوثيقة الراهنة التي تسمى "قائمة الركاب" الى جذب الانتباه. وتوقفت المسألة عندئذ، ولم تظهر أي محاولة حتى الآن للربط بين المعلومات المسبقة عن الركاب وقائمة الركاب.

٢ - تحليل المسألة

١-٢ تزايدت في السبعينات والثمانينات مطالبة مؤيدي التسهيلات بضرورة التخفيف من شروط تقديم وثائق انتهاء اجراءات الطائرة. وكجزء من هذه الحملة، كانت احدى التوصيات الرئيسية لشعبة التسهيلات في أواخر السبعينات أنه ينبغي للدول المتعاقدة ان تحذف شرط قيام شركات الطيران بتقديم قائمة الركاب لأنها وثيقة غير ضرورية. وما زال هذا القرار قائماً حتى الآن في الجزء الأول من الفقرة ٢-١٢ من الملحق التاسع.

٢-٢ نظرا للتغير في السيناريو العالمي للأمن، خاصة بعد أحداث ١١ سبتمبر، تغيرت الى حد كبير الآراء حول المعلومات المسبقة عن الركاب، وأصبحت تحظى حالياً بالمزيد من القبول من قبل سلطات المراقبة الحكومية وشركات الطيران. وقد بدأت عدة دول في العمل بالمعلومات المسبقة، وهناك المزيد من الدول الأخرى الذي يريد تطبيقها بأسرع ما يمكن. وأشارت الأيادات الى نيتها قبول مفهوم المعلومات المسبقة، وبدأت في التعاون بشكل نشط مع منظمة الجمارك العالمية والايكاو لوضع مواصفات لهذه المعلومات. ويلاحظ كذلك الآن أن المعلومات المسبقة تشتمل على تقديم بيانات عن الركاب بواسطة شركات الطيران الى سلطات المراقبة، كشكل مميز من سلطة الى سلطة أخرى، مما يخدم نفس الغرض الذي تخدمه قائمة الركاب. ومن الواضح أنه لا توجد حاجة للالتين معا - قائمة الركاب والمعلومات المسبقة - لأن المفهوم الكامن في المعلومات المسبقة اضافة الى قائمة الركاب هو ذاته، أي أن تقدم شركات الطيران بيانات الركاب الى سلطات المراقبة. ولذلك فان التوصية بشأن انتهاء العمل بقائمة الركاب لم تعد صالحة وحسب، بل وتوجد حاجة لتعزيز مفهوم المعلومات المسبقة بدمج قائمة الركاب في المعلومات المسبقة عن الركاب.

٣-٢ جدير بالذكر هنا أنه ليس من الضروري وفقاً للفقرة ٢-١٢ من الملحق التاسع تقديم قائمة الركاب مسبقاً، لكن العديد من البلدان يطلب تقديمها بشكل مسبق (بفترة مسبقة عن هبوط الطائرة بقدر الامكان)، وكانت شركات الطيران تقوم بذلك حينما يتيسر الأمر. أي أن قائمة الركاب كانت بمثابة معلومات مسبقة عن الركاب حتى وان لم تتطور لتأخذ الشكل الحالي للمعلومات المسبقة. وبما أن تقديم شركات الطيران لمعلومات الركاب المسبقة الى السلطات لم يعد أمراً يعترض عليه، فمن المستحسن مراجعة الفقرة ٢-١٢ من الملحق التاسع حسب الاقتضاء. وقد يتناسب كذلك نقل الفقرة ٣-٣٤ (الخاصة بالمعلومات المسبقة عن الركاب) - أو صيغتها المعدلة - من الفصل الثالث الى الفصل الثاني، سواء بدلا من الفقرة ٢-١٢ (المرتبطة بقائمة الركاب) مباشرة أو اضافة اليها كي يتم تعريف معلومات الركاب المسبقة بشكل واضح على أنها الجيل التالي من قوائم الركاب.

٤-٢ قد يكون من المستصوب الآن رفع النصوص المرتبطة بالمعلومات المسبقة عن الركاب من مجرد توصية الى قاعدة قياسية، بما أنها قد قبلت من سلطات المراقبة وشركات الطيران على أساس أنها تدبير تسهيلات كبير. ولا بأس من أن تظل عبارة "حسب الاقتضاء" في بداية الفقرة ٣-٣٤ لاضفاء الطابع الخياري على هذا النص ريثما يتم توحيد المقتضيات الاجرائية، مثل شروط تفاصيل رسالة المعلومات المسبقة عن الركاب ومواصفاتها الفنية.

٥-٢ سيظل هذا التحليل غير كامل الا اذا أدرج طيه المرفق ٢. فالمرفق ٢ من الملحق التاسع يصف عناصر بيانات الركاب التي ينبغي أن تدرج في قائمة الركاب. ويبدو أن ادراج شرط مشابه في الملحق التاسع للمعلومات المسبقة عن الركاب أمر لا مفر منه لكي يصبح المفهوم كاملاً ومطبقاً. ويعتقد أن منظمة الجمارك العالمية والأياتا والايكاو قد قامت بقدر كاف من العمل في هذا الشأن، وليس من الصعب بالنسبة لهذه الشعبة أن تضع مرفقاً يحدد عناصر البيانات ومواصفات الرسالة الخاصة بالمعلومات المسبقة. وكما ورد في الفقرة ٢-٣ أعلاه، يمكن أن يدرج هذا المرفق بعد المرفق ٢ (المرتبط بقائمة الركاب) مباشرة وأن يرقم بوصفه المرفق ٢ أ)، مع نية الاستعاضة به عن المرفق ٢ في المستقبل عندما تصبح المعلومات المسبقة عن الركاب مطبقة عالمياً وتصبح قائمة الركاب لاغية.

٦-٢ من الجدير بالذكر في الختام اقتراح تاريخ محتمل لانتهاء العمل بشرط تقديم قائمة الركاب، والاستعاضة عنه تماماً بشرط المعلومات المسبقة عن الركاب. ويمكن أن يكون تاريخ التطبيق هو نفس تاريخ اصدار جوازات السفر المقروءة آلياً على سبيل المثال، أي ٢٠٠٦/٤/١.

٣- الاجراء المعروض على الشعبة

١-٣ ان الشعبة مدعوة للتوصية بما يلي:

- أ) اعتماد مشروعي النصين المنقحين للفقرتين ١٢-٢ و ٣٤-٣ (بالصيغة الواردة في المرفق).
- ب) رفع التوصية رقم ٣٤-٣ الى مرتبة القاعدة القياسية، ونقل الفقرة الى الفصل الثاني برقم ١٣-٢.
- ج) ادراج مرفق جديد برقم ٢ أ) في الملحق التاسع، تعده الأمانة العامة بالتشاور مع منظمة الجمارك العالمية والأياتا وتحدد فيه محتوى رسالة المعلومات المسبقة عن الركاب والمواصفات الفنية للرسالة ذاتها.

- - - - -

المرفق

النص المنقح المقترح للفقرة ١٢-٢

يجب على الدول المتعاقدة التي تشترط تقديم قائمة الركاب أن تتخذ الخطوات اللازمة للاستعاضة عنها بالمعلومات المسبقة عن الركاب وفقا للفقرة ١٣-٢، وذلك في موعد أقصاه ٢٠٠٦/٤/١. ومادام شرط تقديم قائمة الركاب قائما، يجب أن تقتصر المعلومات المقررة فيها على العناصر المذكورة في المرفق ٢. وتقبل هذه المعلومات في شكل الكتروني أو ورقي.

النص المنقح المقترح للفقرة ٣-٣٤ (يعاد ترقيمها لتصبح ١٣-٢)

ينبغي للدول المتعاقدة أن تعمل حسب الاقتضاء بنظام للمعلومات المسبقة عن الركاب، ينطوي على أخذ تفاصيل معينة من جواز السفر أو التأشيرة قبل المغادرة وإرسالها بوسائل الكترونية إلى سلطاتها العامة، وتحليل هذه البيانات لتفادي الأخطار قبل الوصول بما يعجل إنهاء الاجراءات. ويمكن أن يتم ذلك بالتعاون مع السلطات العامة لدول أخرى أو مع شركات الطيران. وبغية تقليل مدة تسجيل الركاب والأمتعة، ينبغي استخدام معدات قراءة الوثائق لالتقاط المعلومات المدونة في وثائق السفر المقروءة آليا. وعندما تحدد الدول المتعاقدة المعلومات المطلوب إرسالها إلى سلطاتها العامة، يجب أن تقتصر الشروط على العناصر الواردة في المرفق ٢ أ)، وأن ترسل الرسالة حسب المواصفات الواردة في هذا المرفق.

— انتهى —