



فريق خبراء التسهيلات

الاجتماع الرابع عشر

مونتريال، ٢٠ إلى ٢٤/٤/٢٠٢٦

البند رقم ٢ من جدول الأعمال: تعديلات على الملحق التاسع - "التسهيلات"

تحديد هوية الطاقم والتسهيلات

(مقدمة من كندا والمملكة المتحدة واتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا) والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA) والاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF) ورابطة النقل السريع العالمية (GEA) والرابطة الدولية للشحن الجوي)

الموجز

أنشئ نظام شهادات أعضاء الطاقم (CMCs) لأول مرة في عام ١٩٤٩، وكان الهدف منه تسهيل حركة الطاقم عبر الحدود الدولية. بيد أن عدد الدول التي تصدر هذه الشهادات لا يمثل إلا جزءاً يسيراً من إجمالي الدول المتعاقدة. وفي موازاة ذلك، تطورت الممارسة التشغيلية منذ ذلك الحين، وصار يُعتمد بشكل أكبر على جوازات السفر مصحوبةً بوثائق هوية الطاقم الصادرة عن شركات الطيران لتسهيل تنقل أعضاء الطاقم. وقد أثبت هذا النهج أنه لا يقلُّ فعاليةً، ويحظى بالقبول على نطاق أوسع؛ وعلى الرغم من أنه يحقق مستويات متساوية من الضمانات الأمنية، فإنه أقلُّ عبئاً من الناحية الإدارية، مما يشير إلى ضرورة تعديل القواعد القياسية والتوصيات الدولية الواردة في الملحق التاسع - "التسهيلات" لاستيعاب الممارسات الحالية.

الإجراء المطلوب من فريق خبراء التسهيلات:

يُدعى فريق الخبراء إلى القيام بما يلي:

أ) الموافقة على التعديلات المقترحة على القواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق التاسع، على النحو المبين في المرفق (أ) بهذه الورقة.

١- المقدمة

١-١ في القواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق التاسع، يُمنح حاملو شهادات أعضاء الطاقم مزايا معينة مقارنةً بالوسائل الأخرى المستخدمة لتحديد هوية أعضاء الطاقم (انظر الفقرة ٣-١٧-٢ من القسم (م) ٣-٧١ بالفصل الثالث من الملحق التاسع). لكن في الممارسة العملية، نجد أن غالبية الدول الأعضاء في الإيكاو تُعامل الجمع بين جواز السفر ووثائق هوية الطاقم الأخرى على قدم المساواة مع شهادات أعضاء الطاقم (CMCs) لأغراض متطلبات الدخول و/أو المغادرة عبر الحدود. وعلى هذا النحو، ربما تكون القواعد والتوصيات الدولية، بصيغتها الحالية فيما يتعلق باعتبارات تأشيرة الدخول، قد بانتت تعوق، من دون

قصد، حركة أفراد الطاقم بسلاسة وفعالية أثناء الخدمة. وفي الدورة الثانية والأربعين للجمعية العمومية للإيكاو، عُرضت ورقتا العمل WP/285 - "تحديد هوية الطاقم والإطار الذي يوفره الملحق التاسع" و WP/323 - "تحديد هوية الطواقم والتسهيلات" بهدف الترويج لنهج عالمي منسق قائم على الأداء في تحديد هوية الطاقم والتسهيلات، وقد حظيتا بتأييد واسع النطاق من الدول الأعضاء.

٢-١ ويضع الملحق التاسع ووثيقة الإيكاو Doc 9303 " وثائق السفر المقررة آلياً" الأساس القانوني والفني والتشغيلي للقبول العالمي لجوازات السفر باعتبارها وثيقة الهوية الأساسية والأكثر أماناً، مما يقلل من الدور التاريخي المتوخى من "شهادات أعضاء الطاقم" باعتبارها وثيقة هوية لأفراد الطاقم. وبينما يحتوي الملحق السابع عشر - "أمن الطيران" على أحكام أمنية تتعلق بالتحقق من هوية الطاقم، بما في ذلك مراقبة الدخول، والتحقق من الهوية للوصول إلى المنطقة الأمنية المقيدة، إلا أنه لا يشير إلى شهادات أعضاء الطاقم.

٢- المناقشة

١-٢ ثمة عدم اتساق بين أهداف التسهيلات والمتطلبات الإلزامية الواردة في القسم (م) - "التعرّف على هوية أعضاء الطاقم وموظفي مشغلي الطائرات الآخرين ودخولهم"، بالفصل الثالث من الملحق التاسع. وتتطلب القاعدة القياسية ٣-٧١ من الدول أن تمنح الدخول بدون تأشيرة للطاقم الذي يحمل شهادة عضو طاقم. بيد أنه لا توجد إلا ١٦ دولة عضواً ومنطقة إدارية خاصة واحدة تصدر حالياً شهادات أعضاء الطاقم^١. وقد أبلغت الدول التي لا تصدر هذه الشهادات عن التكاليف المالية والتعقيدات التشغيلية والأعباء الإدارية كعوائق تمنعها من التنفيذ. وبالتالي، فإن الغالبية العظمى من أفراد الطواقم الدولية، ممن لا يحملون شهادة عضو الطاقم، يندرجون تحت التوصية ١-٧١-٣، التي تشجع فقط الدول على التنازل عن شرط التأشيرة. ومع ذلك، فإن معظم الدول لا تفرض حالياً تأشيرات دخول على معظم الطواقم وتقبل جواز السفر مصحوباً ببطاقة هوية عضو الطاقم. وفي هذا السياق، حتى لو صدرت شهادات أعضاء الطاقم عن سلطة وطنية، فإنها لا توفر فيما يبدو مزايا إضافية لتحديد الهوية مقارنة بما تقبله معظم الدول حالياً للسماح بدخول الطواقم بدون تأشيرة.

٢-٢ ومنذ عام ١٩٩٧، كان من المتوقع أن تصدر شهادات أعضاء الطاقم على شكل بطاقات مقررة آلياً، بما يتوافق مع المواصفات الواردة في الجزء الخامس "المواصفات الفنية لوثائق السفر الرسمية المقررة آلياً" من الحجم ١ من وثيقة "وثائق السفر المقررة آلياً" (Doc 9303). ولم تشهد هذه المواصفات أي تحديثات في السنوات الأخيرة، مما يثير التساؤل حول ما إذا كانت لا تزال تتماشى بشكل تام مع القدرات التكنولوجية الحالية والاحتياجات من حيث التسهيلات.

٣-٢ وبدلاً من ذلك، أعطت الدول الأولية لتعزيز أمن جوازات السفر، التي لا تزال تمثل وثيقة الهوية الأكثر اعترافاً بها والأكثر أماناً وقابليةً للتشغيل المتبادل في السفر الدولي. وقد أدى التطوير التدريجي للمواصفات الفنية في إطار الوثيقة رقم Doc 9303 إلى استحداث جواز السفر الإلكتروني، الذي يعتبر حالياً أكثر أشكال وثائق السفر أماناً. وتحمل نسبة كبيرة من أفراد الطواقم مثل هذه الجوازات^٢. ونتيجة لذلك، فإن وظيفة تحديد الهوية المتوخاة من شهادة عضو الطاقم قد تم تجاوزها من الناحية العملية من خلال الميزات الأمنية المتوقعة والقبول الدولي الواسع الذي يحظى بهما جواز السفر العادي وجواز السفر الإلكتروني.

٤-٢ وعلى النقيض من شهادات أعضاء الطاقم، تصدر بطاقات هوية الطاقم من قبل مشغلي الطائرات، حيث يخضع الطاقم بشكل روتيني لفحوصات أمنية متكررة وكشف أمني منهجي عند نقطة المغادرة. وتقوم الدولة المسؤولة عن الإشراف على

^١ الجمهورية التشيكية ومصر وفنلندا وفرنسا وألمانيا والصين (منطقة هونغ كونغ الإدارية الخاصة فقط) والصين وبنما وقطر والمملكة العربية السعودية وجنوب أفريقيا وسريلانكا وسويسرا وتايلاند وتركيا والإمارات العربية المتحدة وفيتنام. وقد لا تكون هذه القائمة شاملة.

^٢ وفقاً لبيانات منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو)، تُصدر أكثر من ١٦٠ دولة عضواً جوازات سفر إلكترونية.

مشغل الطائرة بإجراء هذه التدابير بوتيرة منتظمة. ووفقاً للقاعدة القياسية ٣-٧٠ بالملحق التاسع، لا يجوز إصدار بطاقات هوية الطاقم وشهادات عضو الطاقم إلا بعد الانتهاء من التحريات التي تجريها السلطات العامة المعنية أو من ينوب عنها. ويتوافق هذا الشرط مع أحكام القاعدة القياسية ٣-٥-٢ بالملحق السابع عشر، ويخضع للتحقق بموجب البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر (USAP-CMA).

٥-٢ ومن المهم الإشارة إلى أن أفراد الطاقم يساهمون بشكل مباشر في حماية الطيران المدني من خلال الاضطلاع بمسؤوليات أمنية تشغيلية محددة. وتشمل هذه المسؤوليات إجراء عمليات تفتيش الطائرة وعمليات الفحص قبل الإقلاع وفقاً للقاعدة القياسية ٤-٣-١ من الملحق السابع عشر، وضمان الحماية المستمرة لمقصورة طاقم قيادة الطائرة على النحو المنصوص عليه في القاعدة القياسية ٤-٣-٣، وتطبيق تقنيات الكشف عن السلوكيات لمراقبة الركاب بحثاً عن مؤشرات السلوك الذي يحتمل أن يشكل تهديداً أو سلوكاً معطلاً. وتعتبر هذه المهام جزءاً لا يتجزأ من السلامة والأمن الشاملين لعمليات الطائرات.

٦-٢ وتماشياً مع دليل برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين (TRIP) بشأن إثبات الهوية، يمكن تطبيق نهج شامل وقائم على المخاطر ومتعدد الطبقات لإثبات الهوية والتحقق منها على طواقم الطائرات أيضاً، بما في ذلك استخدام أشكال بديلة لتحديد هوية الطاقم توفر مستوى مكافئاً من الضمان مثل تلك الواردة في القاعدتين القياسيتين ٤-٢-٣ و ٤-٢-٤ بالفصل الرابع من الملحق السابع عشر، والتدابير الأمنية المرتبطة بها.

٧-٢ ولا تهدف التعديلات المقترحة في المرفق (أ) أدناه إلى الإضرار بالدول التي تصدر حالياً شهادات أعضاء الطاقم وتعتمد عليها، لأنها لا تزال تؤدي دوراً ضمن أطر معينة من التسهيلات الوطنية. كما أنها لا تهدف إلى وضع تسلسل هرمي لوسائل تحديد هوية الطاقم. بل إن الهدف منها هو تحديث القواعد القياسية والتوصيات الدولية في الملحق التاسع من خلال التخلي عن فكرة أن شهادات أعضاء الطاقم تمثل الوسيلة الأبرز والأهم لتحديد هوية الطاقم، والانتقال إلى نهج يُعترف فيه بأن جواز السفر، مقروناً ببطاقة الهوية المهنية، يمكن أن يوفر شكلاً مكافئاً لأغراض الدخول والمغادرة وتحديد الهوية.

٣- التوصيات

١-٣ يُدعى فريق خبراء التسهيلات إلى القيام بما يلي:

(أ) الموافقة على التعديلات المقترحة على القواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق التاسع، على النحو المبين في المرفق (أ) بهذه الورقة.

المرفق (أ)

اقترح إدخال تعديلات على الملحق التاسع — التسهيلات

الفصل الثالث — دخول ومغادرة الأشخاص وأمتعتهم

.....

(م) - التعرف على هوية أعضاء الطاقم وموظفي مشغلي الطائرات الآخرين ودخولهم

.....

٣-٧١ يجب على الدول المتعاقدة أن تقبل شهادات أعضاء الطاقم الصادرة وفقاً لأحكام الفقرة ٣-٦٨ للدخول بدون شرط الحصول على تأشيرة، عند وصولهم، وهم في حالة عمل، على رحلة دولية، طالبين السماح لهم بالدخول مؤقتاً للمدة المسموح بها من جانب الدولة المستقبلة.

٣-٧١.. يجب على الدول المتعاقدة التي تقبل شهادات أعضاء الطاقم لمنح الدخول بدون تأشيرة أن تقبل بالمثل جوازات السفر الصادرة وفقاً للمتطلبات الواردة في الجزء الرابع من الوثيقة رقم Doc 9303 مصحوبةً ببطاقات هوية الطاقم لمنح الدخول لأفراد الطاقم بدون تأشيرة.

٣-٧١-١ **توصية** — ينبغي للدول المتعاقدة أن تتنازل عن شرط الحصول على التأشيرات لأفراد الطاقم عند وصولهم، وهم في حالة عمل، على متن رحلة دولية، طالبين السماح لهم بالدخول مؤقتاً للمدة المسموح بها من جانب الدولة المستقبلة.

٣-٧١-٢ **توصية** — ينبغي للدول المتعاقدة أن تتنازل عن شرط الحصول على التأشيرة بالنسبة لأعضاء الطاقم القادمين، الذين يُبرزون شهادات أعضاء طاقم، أو جواز سفر مصحوباً ببطاقات هوية الطاقم، لدى وصولهم على طائرة مشغل آخر أو بوسيلة نقل أخرى، كمسافرين طالبين الدخول مؤقتاً للفترة التي تسمح بها الدولة المستقبلة حتى يلحقوا بالرحلة المقررة التالية التي يعملون عليها.

.....

APPENDIX B
NEW or REVISED SARP PROPOSAL: AMENDMENT, ANNEX 9, CHAPTER 3,
[STANDARD/RECOMMENDED PRACTICE]

IMPACT ASSESSMENT

1. What is the problem that this proposal is designed to address?

<i>Please include specific details</i>
<ul style="list-style-type: none"> - Modernize SARPs to align with current operational practice and risk-based identity management - Reduce administrative burden without diminishing security - leveraging the passport/ePassport as the primary MRTD and airline crew IDs as occupational credentials.

2. What alternatives to SARPs were considered to solve the problem?

None	Circular	Manual	Policy	<i>Other (please explain)</i>
	X	X	X	Establishing a new working group or task force dedicated to reviewing current SARPs and policies to develop a strategy/policy or best approach forward, in addition to amending the current Annex 9) or tasking the FALP WGA9 to consider all the above.

3a. What is the impact of this proposal on a State?

	Strongly Agree	Agree	Neutral	Disagree	Strongly Disagree
Implementing this proposal will enhance civil aviation safety	X				

Rationale:
 Implementing this proposal would enhance civil aviation safety by reducing operational delays and administrative burdens associated with crew documentation requirements. In particular, it would alleviate organizational and scheduling challenges for airlines registered in States that do not currently issue Crew Member Certificates (CMCs), while also addressing delays that may arise at airports where crew recognition is limited to those holding a CMC.

By facilitating the recognition of alternative but equivalent crew identification documentation, the proposal would support more predictable and efficient crew processing. This, in turn, helps ensure that qualified crew members are able to perform their operational duties without unnecessary delays or last-minute substitutions, thereby supporting the safe and orderly conduct of flight operations.

Implementing this proposal will increase air navigation capacity and improve efficiency	X				
---	---	--	--	--	--

Rationale:
 Implementing this proposal would improve air navigation capacity and operational efficiency by reducing administrative barriers associated with the recognition of flight crew documentation. By allowing States to recognize crew members using a valid passport in combination with a crew identity card, alongside those holding a Crew Member Certificate (CMC), the proposal would help streamline crew processing at border control points and airports.

Reducing delays linked to documentation recognition would improve the predictability of crew movements and airline scheduling. This would help minimize disruptions such as delayed crew clearance, last-minute crew substitutions, or repositioning of alternate crew, all of which can affect flight departures and the efficient use of airport and airspace capacity.

By facilitating more reliable crew deployment and smoother operational planning, the proposal would contribute to more efficient flight operations and better utilization of available air navigation and airport capacity, thereby supporting the overall efficiency of the global air transport system.

Implementing this proposal will enhance global civil aviation security and facilitation (taking into account impact on human rights, health and privacy, if any)	X				
<p><i>Rationale:</i></p> <p>Implementing this proposal would enhance global civil aviation security and facilitation by clarifying the distinct purposes of travel and crew documentation. Historically, the CMC was meant to serve both as a travel document and as a means of identifying crew members. However, in practice, passports are now widely used to support entry and exit requirements, while crew identity cards serve to verify that an individual is a bona fide crew member. Clearly distinguishing these functions would reduce the risk of inconsistent implementation among States while harmonizing operational practice with the intent of Annex 9.</p> <p>Providing clearer guidance within ICAO provisions would help ensure that crew documentation is recognized and applied appropriately by frontline border and control authorities, thereby improving operational predictability and facilitating legitimate crew movements.</p> <p>The proposal does not introduce new personal data requirements and therefore does not create additional impacts on human rights, health, or privacy. Rather, it improves the clarity and consistent application of existing ICAO provisions, supporting secure, efficient, and predictable international aviation operations.</p>					
Implementing this proposal will foster the development of a sound and economically-viable civil aviation system	X				
<p><i>Rationale:</i></p> <p>Implementing this proposal would support the development of a sound and economically viable civil aviation system by promoting consistency and fairness in the facilitation of international flight crew movements. In particular, accepting the proposal would help ensure a level playing field among Member States with respect to the documentation issued to, and accepted for, flight crew.</p> <p>At present, some States issue Crew Member Certificates (CMCs), while the vast majority rely on alternative documentation such as passports in combination with crew identity cards. Where visa exemptions are granted specifically to crew holding a CMC, States that do not issue such certificates may be inadvertently placed at a disadvantage, despite their crew meeting identification and security requirements by way of a passport and other recognized documents.</p> <p>By allowing States the flexibility to recognize flight crew travelling with a valid passport and crew identity card, alongside those holding a CMC, the proposal would promote greater harmonization in facilitation practices and avoid unintended barriers to international operations. This approach supports operational efficiency for airlines, reduces administrative burdens, and ensures that crew members are treated equitably regardless of the documentation regime used by their State of registry.</p> <p>More broadly, the proposal reinforces ICAO's objective of facilitating safe, secure, and efficient international air transport by enabling States to implement practical and interoperable documentation arrangements for flight crew.</p>					
Implementing this proposal will minimize the adverse environmental effects of civil aviation activities	X				
<p><i>Rationale:</i></p> <p>By facilitating the recognition of a passport and crew identification documents, the proposal would reduce administrative barriers that may lead to operational delays, crew repositioning flights, or inefficient crew deployment. Improving the</p>					

efficiency and predictability of international flight operations can help minimize unnecessary fuel burn and associated emissions, thereby contributing indirectly to reducing the environmental impact of civil aviation activities.

3b. Do the benefits of this proposal justify the cost of its implementation?

Yes	No	Not sure	Not applicable
			X

4a. What is the impact of this proposal on Industry?

	<i>Strongly Agree</i>	<i>Agree</i>	<i>Neutral</i>	<i>Disagree</i>	<i>Strongly Disagree</i>
Implementing this proposal will enhance civil aviation safety	X				

Rationale:

It would alleviate organizational and scheduling challenges for airlines registered in States that do not currently issue Crew Member Certificates (CMCs), while also addressing delays that may arise at airports where crew recognition is limited to those holding a CMC.

By facilitating the recognition of alternative but equivalent crew identification documentation, the proposal would support more predictable and efficient crew processing. This, in turn, helps ensure that qualified crew members are able to perform their operational duties without unnecessary delays or last-minute substitutions, thereby supporting the safe and orderly conduct of flight operations.

Implementing this proposal will increase air navigation capacity and improve efficiency	X				
---	---	--	--	--	--

Rationale:

Reducing delays linked to documentation recognition would improve the predictability of crew movements and airline scheduling. This would help minimize disruptions such as delayed crew clearance, last-minute crew substitutions, or repositioning of alternate crew, all of which can affect flight departures and the efficient use of airport and airspace capacity.

By facilitating more reliable crew deployment and smoother operational planning, the proposal would contribute to more efficient flight operations and better utilization of available air navigation and airport capacity, thereby supporting the overall efficiency of the global air transport system.

Implementing this proposal will enhance global civil aviation security and facilitation (taking into account impact on human rights, health and privacy, if any)	X				
--	---	--	--	--	--

Rationale:

Annex 9 to be re-equilibrated to reflect the current crew facilitation practice of States and improve crew facilitation across borders. Clear recognition in Annex 9 that the combination of a passport and a crew identity card is equivalent to CMC, which is currently the practice of most States when it comes to visas on crew. With the vast majority of countries not issuing CMCs to their crew (only 17 States do issue CMC) and Annex 9 only mandating visa waiving for crew holding a CMC, Annex 9 has inadvertently become limiting in its facilitation provisions for crew. The proposal aims at correcting the situation to reflect current practice.

Implementing this proposal will foster the development of a sound and economically-viable civil aviation system	X				
---	---	--	--	--	--

<i>Rationale:</i>					
Most States do not currently impose including visas on crew. With this re-equilibration of Annex 9 and broadening the recognition of documents held by crew, will help assisting a more economically viable civil aviation system by avoiding costs and burden such as: cost for obtaining the authorization to travel, delays upon crew arrival impacting crew resting times, administrative cost of managing crew authorizations to travel, limiting the destinations crew can operate to due to authorizations to travel requirement, etc.					
Implementing this proposal will minimize the adverse environmental effects of civil aviation activities			X		
<i>Rationale:</i>					

4b. Do the benefits of this proposal justify the cost of its implementation?

Yes	No	Not sure	Not applicable
X			

5. How long would it take for States and Industry to implement this proposal?

Already implemented	0-1 years	1-2 years	2-5 years	5-10 years	More than 10 years
X					
The proposed changes to the SARPs serve to clarify the legitimacy of already existing practices rather than affect change.					

6. Financial implications of the proposal

<p>The cost impact on States would include:</p> <p>There is no technical impact anticipated. That is specifications (MRZ formats, LDS, biometric encodings, security features, test regimes, are unchanged.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Re: Technical impact: There are no technical changes to Doc 9303 specifications required by the Annex 9 amendment itself. It is a facilitation policy change, not a document-format or data-structure change. - Re: Passports: Already governed by Doc 9303 Part 4; the proposed Annex 9 language makes clear that the passport is the MRTD element in the acceptance pathway. - Re: Crew Identity Cards: These are recognized as operational credentials. Their acceptance in combination with the passport is a policy decision under Annex 9, not a change to Doc 9303 technical specs. - Re: CMCs: CMCs will remain MRTDs per Doc 9303 (historically Part 5 TD1-format expectations). The Annex 9 amendment does not alter their technical requirements; it adds equivalency for another accepted pathway. <p>For those States that don't issue CMCs, there is no cost impact anticipated. For those States that only recognize CMC holders as crew, there may be an impact on their processes, to also allow crew that hold a passport and other crew identity cards.</p> <p>With operational communications, States, issuers, airlines, and border agencies will understand that the new Annex 9 equivalency does not trigger redesign of passports or CMCs, but may require changes to digital or electronic Travel Authorizations.</p> <p>The cost impact on the industry would include:</p>

The proposed changes to the SARPs serve to clarify the legitimacy of already existing practices rather than affect change.

IMPLEMENTATION TASK LIST AND OUTLINE OF GUIDANCE MATERIAL

1. IMPLEMENTATION TASK LIST

1.1 Essential steps to be followed by a State in order to implement proposed amendments¹

[SARP/TOPIC]

1.1.1 For States that already [implement the SARP or take action on the TOPIC], no action is necessary. For those that do not, the essential steps are the following:

a) . . .

Legislation, regulations, policies, procedures, training, implementation, modification, supervision, assessment, compliance, gap analysis, consideration,

[Example (for illustration only):

[Assistance to aircraft accident victims and their families

For States that have established legislation, regulations and/or policies in support of assistance to aircraft accident victims and their families, and that are aligned with Doc 9998 and Doc 9973, no action may be required. For those that do not, the essential steps are the following:

- a) identify established legislation, regulations and/or policies;
- b) gap analysis between established legislation, regulations, and/policies, and Doc 9998 and Doc 9973;
- c) decisions on whether to introduce new provision to align with ICAO guidance material;
- d) modification and/or development of provision;
- e) official adoptions of provisions;
- f) implementation of newly adopted provisions by applicable entities;
- g) modification of an oversight framework; and

¹ Amendment of a format or clarification nature are not allowed in this Appendix.

h) supervision by the State of provisions, as appropriate.]

2. STANDARDIZATION PROCESS

2.1 Effective date: [] [Month/Year]: to be completed by Secretariat

2.2 Applicability date: [] [Month/Year]: to be completed by Secretariat

3. SUPPORTING DOCUMENTATION:

3.1 ICAO documentation:

Title	Type	Publication date
	Manual/Other Guidance Material/Web page	

3.2 External documentation:

Title	External Organization	Publication date

4. IMPLEMENTATION ASSISTANCE TASKS

Type	Global	Regional
[Seminar/Symposium/Workshop/etc.]		

**5. UNIVERSAL SECURITY AUDIT PROGRAMME (USAP)
OR UNIVERSAL SAFETY OVERSIGHT PROGRAMME
(USOAP)**

5.1 [No] [additional] protocol questions required under USAP [USOAP].