



فريق خبراء التسهيلات

الاجتماع الرابع عشر

(مونتريال، من ٢٠٢٦/٤/٢٠ إلى ٢٠٢٦/٤/٢٤)

البند رقم ٣: التعديلات على الملحق التاسع — "التسهيلات"

توحيد وثائق السفر. وضع قاعدة قياسية موحدة لتعريف حالات "تلف" جواز السفر

(ورقة مقدمة من الاتحاد الروسي)

الموجز التنفيذي

تسلط ورقة العمل هذه الضوء على الفوائد الجلية في مجال التسهيلات نتيجة لتطبيق قاعدة قياسية موحدة لتعريف حالات "تلف" جواز السفر، والمخاطر المالية التي تواجهها شركات الطيران نتيجة لعدم وجود مثل هذه القاعدة القياسية. الإجراءات: يُرجى من فريق خبراء التسهيلات القيام بما يلي: النظر في المقترحات الموضحة في هذه الورقة، وتعديل الملحق التاسع، والموافقة على إدراج هذه المسألة على قائمة جدول أعمال مجموعة العمل المعنية بالملحق التاسع.

١- المقدمة

١-١ ونحن في عام ٢٠٢٦، لا تزال شركات الطيران تتحمل المسؤولية القانونية والمالية الكاملة عن نقل الركاب الحاملين لوثائق سفر "غير سليمة" - وهي وثائق تعلن سلطات الهجرة في دولة الوصول بطلانها بسبب تلفها أو تدهورها. وتحدد كل دولة شروطها الخاصة لحالة وثيقة السفر وفقاً لمعايير وقواعد قياسية ضمن اختصاصها القضائي. وتعجز شركات الطيران عن تحديد درجة تلف وثيقة السفر ومدى خطورة تدهورها وفقاً لمعايير كل دولة على حدة، مما يوقعها في فخ التقديرات الذاتية: إذ إن رفضها نقل راكب غالباً ما يؤدي إلى تكبدها تكاليف قانونية، والعكس صحيح، فقد يؤدي قبول نقل الراكب إلى أن تُفرض عليها غرامة من قبل سلطات الهجرة.

٢-١ وتؤدي هذه التباينات في تقييم الحالة المادية (الفنية) لجواز السفر من قبل سلطات الهجرة في دولتي المغادرة والوجهة إلى تعرض شركات الطيران إلى مخاطر مالية وحالة من الضبابية القانونية. ويكمن وجه التعارض الرئيسي في الوضع الحالي في عدم وجود قاعدة قياسية عالمية موحدة لتقييم حالة جواز السفر (قاعدة قياسية موحدة لتحديد حالات "تلف" جواز السفر)

¹ قدم الاتحاد الروسي النسخة باللغة الروسية.

بحيث يمكن لشركات الطيران الاعتماد عليها في عملها.

- ٣-١ أهم جوانب المشكلة في معايير التقييم:
- ١-٣-١ ذاتية التقدير لمدى تأكل أو تمزق الوثيقة. فبينما تسمح بعض الدول بالخدوش الطفيفة، قد ترى سلطات الهجرة في دول أخرى في أي تمزق مهما كان صغيراً في إحدى الصفحات أو في وجود بقعة على غلاف الوثيقة سبباً لرفض دخول حاملها.
- ٢-٣-١ العطب الفني. وتلك معضلة غالباً ما تواجهها شركات الطيران:
- أ) الحالة التي لا يوجد فيها مساس ظاهري بسلامة الشريحة الإلكترونية الخاصة بجواز السفر، غير أنها تعطي معلومات غير كاملة عن حامله عند قراءة البيانات الشخصية المخزنة بداخلها بالوسائل الفنية؛
- ب) انفصال الشريحة الإلكترونية بشكل جزئي أو كلي عن الوثيقة، غير أن المعلومات المقروءة منها تكون كاملة ومتوافقة مع البيانات البيومترية المسجلة في الوثيقة. ويجدر الإشارة إلى أن شركات الطيران مجبرة على فحص أداء الشرائح الإلكترونية في مكاتب تسجيل الوصول في مطار المغادرة، حيث غالباً ما تعتبر الوثيقة غير صالحة إذا كانت الشريحة الإلكترونية في جواز السفر البيومتري غير مقروءة.
- ٣-٣-١ العقوبات. في حال إعلان جواز السفر باطلاً عند الوصول، تكون شركة الطيران ملزمة بإعادة الراكب إلى نقطة المغادرة الأولية على نفقتها الخاصة وتسديد غرامة (يبلغ متوسط قيمتها من ٢ ٠٠٠ إلى ٥ ٠٠٠ يورو لكل شخص، حسب الولاية القضائية).
- ٤-٣-١ تكاليف المحكمة. قد يؤدي تعليق الراكب عن النقل إلى تنفيذ إجراءات تقاضي قانونية وتكبد شركات الطيران لتكاليف إضافية. ويكون التزام المحاكم بالولاية القضائي لدولتها نتيجة لعدم وجود قاعدة قياسية عالمية موحدة.
- ٤-١ لا يتضمن الملحق التاسع قواعد وتوصيات دولية تتعلق بمعايير تقييم حالة وثيقة السفر.

٢- المناقشة

- ١-٢ يبرز تطبيق قاعدة قياسية موحدة لتعريف حالات "تلف" جواز السفر فوائدها جلية في مجال التسهيلات. إذ إنه سيساعد على ما يلي:
- يضع هدف موحّد لتقييم حالة جواز السفر من قبل سلطات الهجرة وشركات الطيران، وبالتالي تسريع إجراءات فحص الجوازات؛
 - إعفاء شركات الطيران من الالتزام بفحص أداء الشرائح الإلكترونية في مكاتب تسجيل الوصول في مطار المغادرة، مما يقلل من الوقت اللازم للراكب لإتمام إجراءات ما قبل الرحلة؛
 - اعتماد اشتراطات فنية موحدة لتحديد حالة الشرائح الإلكترونية وطبقة التغليف؛
 - إزالة الحاجة إلى التقدير الذاتي عند اتخاذ قرار بشأن قبول الراكب.
- ٢-٢ وضعت تشريعات الاتحاد الروسي معايير واضحة بما يكفي لتقييم الحالة المادية لجواز السفر. فوفقاً للمعايير الروسية، يجري تقييم حالة جواز السفر بناء على مدى ملاءمته للتعرف على هوية حامله، وملاءمته لقراءة البيانات التي يتضمنها (بصرياً أو فنياً). ويعتبر جواز السفر غير صالح (تالف) إذا كان يحمل أيّاً من العلامات التالية:

- ١-٢-٢ التلف الميكانيكي
- (أ) غير سليم: عدم وجود صفحات، أو وجود تلف جسيم بالصفحات والغلاف والتغليف المؤمن؛
- (ب) تلف الخيط الأمني الذي يربط الصفحات: عدم سلامة البنية المادية للوثيقة التي يكفلها الخيط الأمني الذي يربط الصفحات بعضها ببعض؛
- (ج) التآكل والتمزق: وجود خدش أو تلوث كبير، مما يجعل من المستحيل التعرف بصرياً على بيانات حامل الجواز أو سمات الأمان في الوثيقة.
- ٢-٢-٢ تعديل البيانات والعلامات غير المصرح بها
- (أ) وجود نقوش زائفة: وجود تعديلات غير رسمية في النقوش أو العلامات أو الأختام؛
- (ب) عدم القابلية للقراءة: طمس أو بهتان النصوص أو الأختام (على سبيل المثال، بسبب التعرض للماء أو المواد الكيميائية)؛
- (ج) تعديل الصورة: وجود تلف في الصورة يصعب معه التعرف على الهوية، أو وجود دلائل على استبدال الصورة.
- ٣-٢-٢ الحالة الفنية (الجوازات السفر البيومترية)
- ١-٣-٢-٢ تعطل الشريحة الإلكترونية: تلف وسيط التخزين الإلكتروني، حيث يتعذر قراءة البيانات الشخصية بالوسائل الفنية؛
- ٤-٢-٢ معايير إضافية
- ١-٤-٢-٢ ملء جميع الصفحات: لا توجد صفحات خالية لوضع الأختام والعلامات اللازمة.

٣- التوصيات

- ١-٣ يُدعى فريق خبراء التسهيلات إلى ما يلي:
- (أ) استعراض المعلومات الواردة في هذه الورقة؛
- (ب) إسداء المشورة حول كيفية وضع قاعدة قياسية عالمية موحدة لتعريف حالات "تلف" جواز السفر؛
- (ج) النظر في المرفق (أ) الذي يتضمن التعديلات المقترحة إدخالها على الملحق التاسع، وتعديل الملحق حسب الحاجة؛
- (د) النظر في المرفق (B) الذي يحتوي على قائمة تتضمن معايير تقييم حالة جواز السفر المعروضة في الوثيقة الحالية للعمل أيضاً على وضع القاعدة القياسية العالمية الموحدة؛
- (هـ) عرض المسألة الشاملة فيما يتعلق بالقاعدة القياسية العالمية الموحدة لتعريف حالات "تلف" جواز السفر كي تنظر فيه أيضاً مجموعة العمل المعنية بالملحق التاسع.

المرفق (أ)

التعديل المقترح إدخاله على الملحق التاسع — "التسهيلات"

الفصل الأول — تعاريف ومبادئ عامة

(أ) — تعاريف

المرفق غير الصالحة أو المتدهورة أو التالفة أو الصادرة بشكل خاطئ أو المزورة. الوثائق التي لا تتوافق مع الاشتراطات المعتمدة، ولا يمكن قبولها كأساس قانوني للدخول. ويشمل ذلك الوثائق غير الصالحة أو المتدهورة أو التالفة أو الصادرة بشكل خاطئ أو المزورة.

الفصل الثالث — دخول ومغادرة الأشخاص وأمتعتهم

(ح) — فحص وثائق السفر

٣-٢.. يجب على الدول المتعاقدة الالتزام بالقاعدة القياسية الموحدة لتعريف حالات "تلف" جواز السفر عند تقييم حالة وثيقة السفر.

٣-٣.. لا يجوز للدول المتعاقدة أن تلزم مشغل الطائرات بنقل راكب من نقطة المغادرة أو العبور إلى الوجهة النهائية المقصودة في الحالات التي تعتبر فيها الدولة أن وثيقة السفر المقدمة من ذلك الراكب غير سليمة بسبب تلفها أو تدهورها بشدة.

الفصل الخامس — الأشخاص الممنوعون من الدخول والمبعدون

(ب) — الأشخاص الممنوعون من الدخول

٥-٥ يجب أن تكفل الدول المتعاقدة صدور أمر الترحيل إلى مشغل الطائرة فيما يخص الشخص الذي تبين أنه ممنوع من الدخول. ويجب أن يتضمن أمر الترحيل البيانات التالية: معلومات حول الطائرة القادمة التي يوجد ذلك الشخص على متنها والعناصر التالية إذا كانت معروفة: اسم الشخص وسنه وجنسه وجنسيته، بالإضافة إلى سبب رفض الدخول.

٥-٥.. يجب على الدول المتعاقدة الالتزام بصيغة موحدة لأمر الترحيل، وذلك بإدراج مصطلح "وثيقة معيبة فنياً" ضمن قائمة الأسباب المحتملة لرفض الدخول.

٥-١٤ لا يجوز للدول المتعاقدة أن تفرض غرامات على مشغلي الطائرات في حالة وجود أشخاص قادمين أو عابرين حاملين وثائق غير سليمة، إذا أثبت المشغلون أنهم اتخذوا الاحتياطات اللازمة للتأكد من وفاء هؤلاء الأشخاص بالشروط الخاصة بالمستندات لدخول الدولة المستقبلية.

٥-٥.. لا يجوز للدول المتعاقدة أن تفرض غرامات على مشغلي الطائرات في حالة وجود أشخاص قادمين أو عابرين حاملين وثائق غير صالحة بسبب عطب فني أو تآكل أو تمزق (تالفة)، إذا أثبت المشغلون أن حالة جواز السفر أو وثيقة السفر تتوافق مع القاعدة القياسية العالمية الموحدة لتعريف "تلف" جواز السفر".

APPENDIX B

Proposed criteria for assessing of passport condition

Signs of passport damage/ dilapidation	Data is read incompletely or incorrectly	Security features are violated	Access to MRZ, bio data, photo	Possibility of falsification	The decision – Passport is INVALID
Mechanical Damage					
Violation of Page Integrity					
a) the page tear is less than 2/3	V				V
b) the page is completely torn off/ or tear more than 2/3					V
c) lack of a page/ pages in a passport					V
Seam damage					
a) thread tearing less than 2/3 of a page		V	V	V	V
b) The page is completely torn off at the seam/ or thread tearing more than 2/3 of a page					V
c) the page block is detached from the cover		V		V	V
Wear and tear					
significant scuffing or contamination, which makes it impossible to visually identify the owner's data or the security features of the document	V	V	V	V	V
Data modification and unauthorized marks					

extraneous inscriptions: the presence of unofficially altered drawings, marks or stamps					V
Unreadability					
blurring or fading of records, seals and stamps (for example, due to exposure to water or chemicals)	V	V		V	V
photo modification: damage to the photo, making it difficult to identify, or signs of self-replacement of the image	V	V		V	V
Technical condition (for biometric passports)					
the integrity of the RFID chip visually is not violated, but when reading of personal data by technical means the chip gives out incomplete information about passport bearer	V			V	V
the RFID chip is partially or completely separated from the document, but the information read from the chip is complete and corresponds to the biometric data in the document.		V		V	V

APPENDIX C

**NEW or REVISED SARP PROPOSAL: AMENDMENT _, ANNEX 9, CHAPTER _,
 [STANDARD/RECOMMENDED PRACTICE _]**

IMPACT ASSESSMENT

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

Please include specific details

This working paper highlights the evident facilitation benefits of implementing a unified Standard of passport “dilapidation” and the financial risks for air carriers related to the lack of such a Standard.

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

None	Circular	Manual	Policy	<i>Other (please explain)</i>
X				Annex 9 does not contain SARPs related to the criteria for assessing the condition of travel documents.

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		
<i>Rationale:</i>					
Neutral, no change					
Implementing this proposal will increase air navigation capacity and improve efficiency			X		
<i>Rationale:</i>					
Neutral, no change					
Implementing this proposal will enhance global civil aviation security and facilitation (taking into account impact on human rights, health and privacy, if any)	X				
<i>Rationale:</i>					
This proposal will ensure a harmonized objective line for assessing passport conditions by both immigration authorities and airlines, and will speed up the passport control procedure. It will ensure abolition of extra document verification at check-in counters, including checks of RFID chips for operability, and will fasten the time for pre-flight procedures;					
Implementing this proposal will foster the development of a sound and economically-viable civil aviation system	X				
<i>Rationale:</i>					
This proposal will ensure a harmonized system between all States, airlines will not have to adhere to different rules for every State. It will help minimize financial risks for airlines on immigration fines and court costs.					
Implementing this proposal will minimize the adverse environmental effects of civil aviation activities			X		

Rationale:

Neutral, no change

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		
<i>Rationale:</i> Neutral, no change					
Implementing this proposal will increase air navigation capacity and improve efficiency			x		
<i>Rationale:</i> Neutral, no change					
Implementing this proposal will enhance global civil aviation security and facilitation (taking into account impact on human rights, health and privacy, if any)	x				
<i>Rationale:</i> Implementing of a uniform standard of passport “dilapidation” has the evident facilitation benefits: it fosters elimination of subjectivity when making a decision on passenger admission, prevents operational disruptions, speeds up the pre-flight procedures.					
Implementing this proposal will foster the development of a sound and economically-viable civil aviation system	x				
<i>Rationale:</i> Implementing of a uniform standard of passport “dilapidation” is crucial for fair economic competition in aviation. It reduces administrative burdens and ensures level playing field among airlines.					
Implementing this proposal will minimize the adverse environmental effects of civil aviation activities			x		
<i>Rationale:</i> Neutral, no change					

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			

Change of legislation may take 2 years, for States where the criteria for assessment of passport “dilapidation” differ from the uniform global standard.

6. Financial implications of the proposal

The positive cost impact on States would include: reduction of the administrative burden on the government.

The positive cost impact on the industry would include: significant reduction of costs for immigration fines and legal expenses.

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

1.1.1 For States that have established legislation, regulations and/or policies in implementing standards of passport “dilapidation” that are aligned with ...SARPs, 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 ...SARPs;
- 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
- 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
-------	------	------------------

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

	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].

— END —