



## الجمعية العمومية – الدورة الثانية والأربعون اللجنة التنفيذية

البند ١٢ من جدول الأعمال: برامج التسهيلات

الاستفادة من المساعدة المقدمة دعماً لمختلف نُظم تبادل بيانات الركاب

(ورقة مقدّمة من اللجنة الأفريقية للطيران المدني (لجنة أفكاك) بالنيابة عن ٥٤ دولة أفريقية)<sup>٢</sup>

### الموجز التنفيذي

تقر ورقة العمل هذه بالدور الحيوي الذي تؤديه عمليات جمع بيانات الركاب ومعالجتها ونشرها في إطار نظم أمن الحدود وفقاً لما يقتضيه نظام المعلومات المسبقة عن الركاب ونظام سجلات أسماء الركاب. ويجب على الدول أن تستفيد من المساعدة التي يقدمها شركاء الإيكاو حول العالم والوكالات الأخرى لإنشاء نظم المعلومات المسبقة عن الركاب/سجلات أسماء الركاب. وينبغي للإيكاو أيضاً أن تضع إطاراً عالمياً لمساعدة نظم بيانات الركاب يستند إلى مبادئ توجيهية.

الإجراء: يُرجى من الجمعية العمومية القيام بما يلي:

- (أ) أن تشجع الدول على تعزيز المشاركة في نظم التبادل بين الأقران وأنشطة بناء القدرات الفنية؛
- (ب) أن تطلب من الإيكاو إنشاء إطار عالمي لمساعدة نظم بيانات الركاب، يضم آليات للدعم الفني والتشغيلي والقانوني والمالي؛
- (ج) أن تدعو الإيكاو إلى تحديث المعلومات بانتظام بشأن آليات التمويل والشراكات المتاحة لدعم جهود الدول في مجال التنفيذ؛
- (د) أن تحت الإيكاو على تعزيز التعاون الإقليمي والشراكات بين القطاعين العام والخاص لتسريع التقدم وتعزيز الحلول المبتكرة والفعالة من حيث التكلفة؛
- (هـ) أن تشجع الدول على تعزيز التعاون بين الوكالات على الصعيد الوطني للاستفادة القصوى من نظم بيانات المسافرين في مجال أمن الطيران والتسهيلات.

<sup>١</sup> قدّمت اللجنة الأفريقية للطيران المدني (لجنة أفكاك) هذه الورقة باللغتين الإنجليزية والفرنسية.

<sup>٢</sup> إثيوبيا وإريتريا وإسواتيني وأنغولا وأوغندا وبنن وبوتسوانا وبوركينا فاسو وبوروندي وتشاد وتوغو وتونس والجزائر وجزر القمر وجمهورية أفريقيا الوسطى وجمهورية تنزانيا المتحدة وجمهورية الكونغو الديمقراطية وجنوب أفريقيا وجنوب السودان وجيبوتي والرأس الأخضر ورواندا وزامبيا وزمبابوي وسان تومي وبرينسيبي والسنغال والسودان وسيراليون وسيشيل والصومال وغابون وغانا وغامبيا وغينيا وغينيا الاستوائية وغينيا – بيساو والكاميرون وكوت ديفوار والكونغو وكينيا وليبيريا وليبيا وليسوتو ومالي ومدغشقر ومصر والمغرب وملاوي وموريتانيا وموريشيوس وموزمبيق وناميبيا والنيجر ونيجيريا.

|                       |                                                                                                                                                                                                |
|-----------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| الأهداف الاستراتيجية: | تتعلق ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي التالي: "ضمان أن يوفر الطيران للجميع تنقلاً سلساً وميسراً وموثوقاً به".                                                                                |
| الآثار المالية:       | تُحدد لاحقاً.                                                                                                                                                                                  |
| المراجع:              | قرار مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة ٢٣٩٦ (٢٠١٧)<br>القواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق التاسع - "التسهيلات"<br>القواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق السابع عشر - "أمن الطيران" |

## ١ - المقدمة

١-١ أصبحت نظم تبادل بيانات الركاب ركيزة أساسية لجهود أمن الطيران والتسهيلات في جميع أنحاء العالم. ويحدد الملحق التاسع - "التسهيلات" الصادر عن منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو)، ولا سيما الفصل التاسع منه، القواعد والتوصيات الدولية التي تقتضي من الدول إنشاء نظم لتبادل المعلومات المتعلقة بالركاب، بما في ذلك المعلومات المسبقة عن الركاب (API) وسجلات أسماء الركاب (PNR). ويجب أن يستند هذا النظام إلى إطار قانوني وإداري مناسب، يضمن الاتساق مع الالتزامات الدولية واحترام الحقوق الأساسية، بما في ذلك حماية البيانات والخصوصية.

٢-١ وقد عزز المجتمع الدولي هذه الالتزامات من خلال وثائق رئيسية، ولا سيما قرار مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة ٢٣٩٦ (٢٠١٧)، الذي يقضي بأن تجمع الدول بيانات سجل أسماء الركاب وتعالجها وتحللها لمنع تنقل الإرهابيين. وبالمثل، يهيب قرار مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة ٢١٧٨ (٢٠١٤) بالدول أن تشترط على شركات الطيران تزويد السلطات الوطنية بالمعلومات المسبقة عن الركاب من أجل كشف المقاتلين الإرهابيين الأجانب ومنع سفرهم.

٣-١ وعلى الرغم من الأهمية المعترف بها لنظامي المعلومات المسبقة عن الركاب وسجل أسماء الركاب، فإن عملية إعداد هذين النظامين وتشغيلهما لا تزال معقدة. فهي تتطلب استثمارات مالية كبيرة وبنية أساسية متطورة لتكنولوجيا المعلومات وموارد بشرية ماهرة وإنشاء أطر قانونية متينة. ويؤدي الربط بشبكات اتصالات شركات الطيران والامتثال للمعايير الدولية لتبادل البيانات وتكاليف الصيانة المستمرة إلى زيادة الأعباء الملقاة على عاتق الدول. ونتيجة لذلك، ولا تزال بلدان عديدة، ولا سيما في المناطق النامية مثل أفريقيا، تواجه تحديات كبيرة في ضمان الامتثال من خلال تنفيذ نظم فعالة لتبادل بيانات الركاب.

## ٢ - المناقشة

١-٢ توفر نظم تبادل بيانات الركاب مزايا عديدة للدول ومجتمع الطيران الدولي ككل. فعندما تُنفذ هذه النظم على النحو السليم، فإنها تعزز أمن الحدود، وتحسن كفاءة عمليات عبور الحدود، وتساهم في كشف ومنع تنقل الإرهابيين والمجرمين وغيرهم من الأشخاص المعنيين المعروفين أو المشتبه بهم. وتوفر معلومات الركاب المسبقة وسجلات أسماء الركاب، عند مطابقتها مع قوائم المراقبة الوطنية والدولية، معلومات استخبارية في الوقت المناسب يمكن أن تعزز تدابير الأمن القومي تعزيزاً كبيراً. وبالإضافة إلى ذلك، تساعد هذه النظم على تبسيط إجراءات الهجرة، وتقليل الوقت الذي يستغرقه تجهيز الركاب، وتتيح تخصيص الموارد المحدودة لمراقبة الحدود.

٢-٢ ومع ذلك، لا يزال معدل تنفيذ نظم المعلومات المسبقة عن الركاب وسجلات أسماء الركاب على الصعيد العالمي منخفضاً، كما يتضح من نتائج عمليات تدقيق برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر. ولا تزال

دول عديدة تواجه تحديات قانونية وفنية وتشغيلية ومالية مختلفة تتصل بهذه النظم. وتمثل القيود المالية عائقاً رئيسياً، إذ إن تكاليف شراء النظم ودمجها مع نظم شركات الطيران وضمان قابليتها للتشغيل البيئي على الصعيد الدولي غالباً ما تكون باهظة.

٢-٣ وتتسم التحديات القانونية بنفس القدر من الأهمية. فإشياء أطر تنظم جمع بيانات الركاب واستخدامها وحفظها وحمايتها يمثل عملية توازن دقيقة. ويجب على الدول أن تكفل امتثال تشريعاتها لا لمتطلبات الأمن فحسب، بل لالتزاماتها في مجال حقوق الإنسان أيضاً، ولا سيما فيما يتعلق بالخصوصية وحماية البيانات. وبالإضافة إلى ذلك، فإن الحاجة إلى تحديث نظم تكنولوجيا المعلومات القائمة وضمان التشغيل المتبادل بين النظم الرقمية القديمة والجديدة تطرح عقبات فنية تواجه العديد من الدول صعوبة في التغلب عليها.

٢-٤ ونظراً إلى هذه التحديات، هناك حاجة ملحة إلى اتخاذ مبادرات محددة وشاملة لبناء القدرات. ويجب أن تكون برامج المساعدة مرنة وقابلة للتكيف مع مختلف مراحل التنفيذ التي تمر بها الدول. وينبغي أن تشمل المساعدة التقنية دعم تصميم النظم وتكاملها، وتطوير البنية الأساسية لتكنولوجيا المعلومات، وتقديم التوجيهات بشأن الامتثال للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو وغيرها من الصكوك الدولية ذات الصلة بهذا المجال. واستناداً إلى الأدوات القائمة مثل مجموعة أدوات المعلومات المسبقة عن الركاب وسجل أسماء الركاب، ينبغي تنظيم حلقات عمل عملية تعتمد على سيناريوهات لتمكين الدول من اكتساب خبرة عملية في تصميم هذه النظم وتنفيذها وإدارتها.

٢-٥ ويعد تبادل أفضل الممارسات بين الأقران عنصراً مهماً آخر في بناء القدرات. ويمكن للدول التي نجحت في تنفيذ نظم بيانات الركاب أن تتبادل الأفكار القيمة، بما في ذلك الدروس المستفادة والأطر القانونية النموذجية والمواصفات الفنية وأمثلة على التعاون الفعال بين الوكالات. ويمكن للدول، من خلال تبادل التعلم فيما بينها، تجنب المزالق الشائعة واعتماد استراتيجيات مجربة تلائم سياقاتها الوطنية الخاصة.

٢-٦ وتتسم تحديات التنفيذ أيضاً ببعد مالي قوي. وعلى الرغم من وجود آليات للمساعدة والتمويل من خلال شراكات الإيكاو مع منظمات مثل منظمة الجمارك العالمية واتحاد النقل الجوي الدولي والبنك الدولي وبرامج الأمم المتحدة لمكافحة الإرهاب، فإن العديد من الدول إما غير مدركة لهذه الفرص أو غير متأكدة من كيفية الحصول عليها. ومن شأن عدم وجود إطار مركزي ومنسق للمساعدة أن ينشئ حالة من الارتباك ويؤدي إلى ضياع فرص الدعم.

٢-٧ لمعالجة هذه المسألة، ينبغي أن تضع الإيكاو، بالتعاون مع شركائها العالميين، إطاراً عالمياً لمساعدة نظم بيانات الركاب. وسيوحد هذا الإطار تدفقات المساعدة الفنية والتشغيلية والقانونية والمالية في آلية متماسكة ويمكن الوصول إليها، وسيوجه الدول في الخطوات اللازمة لبناء نظمها والحفاظ عليها. وسيحدد أيضاً مصادر التمويل المتاحة ويزود الدول بتوجيهات واضحة بشأن إجراءات طلب الدعم المالي، سواء فيما يخص تركيب النظم أو رسوم الاتصال أو تكاليف الصيانة.

٢-٨ وبالإضافة إلى ذلك، من الضروري تعزيز التعاون الإقليمي والشراكات بين القطاعين العام والخاص. ويمكن للمبادرات الإقليمية أن تيسر اتباع نهج موحدة لضمان إعداد النظم وتشغيلها، أما الشراكات مع شركات الطيران وشركات التكنولوجيا والمؤسسات المالية، فيمكن أن تدفع عجلة الابتكار وتخفف التكاليف وتوفر حلولاً مستدامة. ويمكن لهذا التعاون ألا يضمن تنفيذ نظم بيانات الركاب فحسب، بل أن يضمن أيضاً قدرتها على الصمود ومواكبة التطورات المستقبلية وقابليتها للتطوير.

٢-٩ والتعاون بين الوكالات داخل الدول لا يقل أهمية. ويجب تبادل بيانات الركاب بكفاءة بين وكالات الهجرة والجمارك والاستخبارات وإنفاذ القانون، وتعزيز التنسيق وضمان تحديد المخاطر والتصدي لها في الوقت المناسب. ويتطلب نجاح نظم المعلومات المسبقة عن الركاب وسجلات أسماء الركاب وجود عمليات متكاملة تزيل ازدواجية الجهود وتبسط العمليات وتضمن تحليل المعلومات واتخاذ الإجراءات المناسبة بناءً عليها.

١٠-٢ ويؤدي تعزيز نُظم تبادل بيانات الركاب في نهاية المطاف إلى تعزيز أمن الطيران والتسهيلات، مما يدعم الأهداف الأوسع نطاقاً المتمثلة في ضمان السلامة والأمن والفعالية في النقل الجوي الدولي. وتتجاوز فوائد تنفيذ نُظم المعلومات المسبقة عن الركاب وسجلات أسماء الركاب نطاق الأمن تجاوزاً كبيراً، إذ إنها تساهم في تحسين إدارة تدفقات الهجرة، والحد من تأخير رحلات السفر، وتحسين تجربة الركاب عموماً.

### ٣- الخلاصة

١-٣ تحظى المساهمات الهائلة التي يقدمها شركاء الإيكاو حول العالم والوكالات الدولية الأخرى في سبيل تعزيز وتنفيذ نظم المعلومات المسبقة عن الركاب وسجلات أسماء الركاب بالاعتراف والتقدير. ومن الواضح مع ذلك أنه لا بد من الأخذ بنهج أكثر توحيداً وتنظيماً واستراتيجية لسد الثغرات التي لا تزال قائمة على الصعيدين العالمي والإقليمي في مجال التنفيذ.

٢-٣ وتشجع الدول الأعضاء في الإيكاو على تقديم الدعم الفعال للجهود المبذولة في سبيل إنشاء إطار عالمي للمساعدة، والمشاركة في عمليات التبادل بين الأقران وبرامج بناء القدرات الفنية، والعمل عن كثب مع الجهات المانحة وشركاء القطاع الخاص لضمان معالجة العوائق المالية والفنية بفعالية.

٣-٣ وإقراراً بأن نُظم تبادل بيانات الركاب تخدم أغراضاً متعددة - تعزيز الأمن وتيسير السفر وحماية حقوق الإنسان وتحسين تجربة الركاب - يجب أن تعطي الدول الأولوية لإعداد هذه النظم وأن تكفل استدامتها وقدرتها على الصمود في وجه المصاعب ومواءمتها مع القواعد القياسية الدولية.

— انتهى —