



الجمعية العمومية – الدورة الثانية والأربعون

اللجنة التنفيذية

البند رقم ١٢: برامج التسهيلات.

تحديد هوية الطاقم والإطار الذي يوفره الملحق التاسع

(ورقة مقدمة من الاتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA)
والاتحاد الدولي لرابطة طياري الخطوط الجوية (IFALPA)
والاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF) والرابطة الدولية للشحن الجوي (TIACA))

الموجز التنفيذي

إن التنقل السريع لأطقم الطائرات والطواقم الجوية عبر الحدود الدولية أمر ضروري للحفاظ على نظام نقل جوي دولي فعال وقابل للاستمرار اقتصادياً. ويشكل أفراد الطاقم عموماً مخاطر منخفضة على أمن الطيران والهجرة: فهم يخضعون لفحوصات متكررة للخلفية وفحص أمني منهجي، ويتم قبولهم مؤقتاً لأغراض محددة بوضوح تتعلق بالواجب.

الملحق التاسع — "التسهيلات"، تفرض التسهيلات دخولاً بدون تأشيرة لأفراد الطاقم الحاملين لشهادة عضو الطاقم (CMC). ومع ذلك، وعلى الرغم من الإطار الطويل الأمد المتعلق بشهادة عضو الطاقم، لا يزال الإقبال عليها محدوداً، سواء من حيث إصدارها من قبل الدول أو من حيث اعتراف سلطات مراقبة الحدود بها. وعلى العكس من ذلك، فإن العديد من الدول تطبق بالفعل ممارسات الإعفاء من التأشيرة لأفراد الطواقم على أساس مجموعة من وثائق الهوية والمؤهلات، وليس فقط على أساس شهادة عضو الطاقم، وعلى تدابير أمن الطيران التي يخضع لها أفراد الطواقم.

تقدم ورقة العمل هذه لمحة عامة عن الممارسات العالمية المتعلقة بمتطلبات دخول الطواقم وتدعم الحاجة الملحة لتحديث أحكام الملحق التاسع. والهدف من ذلك هو موازنة إطار عمل منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) مع ممارسات الدول الحالية والتقدم التكنولوجي في مجال تحديد الهوية الآمن..

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى:

أ) ملاحظة البيانات والتحليلات المقدمة في ورقة العمل هذه؛

ب) الإقرار بمحدودية استخدام وأثر شهادة عضو الطاقم كوثيقة تسهيل وحيدة لتحديد هوية الطاقم؛

ج) الطلب من الإيكاو الشروع في مراجعة شاملة للفصل ٣، القسم (ميم) من الملحق التاسع، مع الأخذ بعين الاعتبار الطبيعة المتعددة التخصصات لهذا القسم، بهدف تحديث أحكامه للاعتراف بالمجموعة الأوسع من الوثائق التي تستخدمها الدول لمنح أفراد الطواقم دخولاً بدون تأشيرة عند تأدية مهامهم والتطورات المتعلقة ببيانات الاعتماد الرقمية. الطلب من المجلس، كخطوة أولى، بجمع أفضل ممارسات الدول التي تطبق حالياً إجراءات مراجعة الأداء التشغيليين على أفضل الممارسات التي تم جمعها، الطلب من المجلس لإعداد مواد إرشادية تُنشر على نطاق واسع لإتاحة استخدامها من قبل الدول الأعضاء.

^١ قدم الاتحاد الدولي للنقل الجوي هذه الورقة باللغات العربية والإسبانية والإنجليزية والروسية والصينية والفرنسية.

الأهداف الاستراتيجية	ترتبط ورقة المعلومات هذه بالهدف الاستراتيجي: "ضمان أن يوفر الطيران وسيلة تتفّل سلسلة ومتاحة وموثوقة للجميع".
الآثار المالية	من غير المتوقع أن تترتب آثار مالية كبيرة على الإيكاو، نظراً لإمكانية تطوير هذا العمل من قبل الهيئات العاملة القائمة. والإيكاو مستعدة لدعم التطورات المطلوبة لمعالجة الإجراءات المقترحة.
المراجع	الملحق التاسع — "التسهيلات" الخطة الاستراتيجية للإيكاو ٢٠٢٦-٢٠٥٠ إعلان الدوحة بشأن تسهيل النقل الجوي الدولي ^٢

١- المقدمة

١-١ يعتبر تسهيل وتسريع تنقلات الطواقم أمراً ضرورياً لكفاءة النقل الجوي الدولي وإمكانية التنبؤ به. وإدراكاً لهذا الأمر، تطبق العديد من الدول تدابير تسهيل تميز أطقم الطائرات عن المسافرين، بما في ذلك الإعفاءات من متطلبات التأشيرة وتصاريح السفر.

٢-١ تاريخياً، تم إدخال شهادات أعضاء الطاقم (CMCs) كأداة تسهيل. ومع ذلك، في ظل الإطار الحالي الذي أنشأه الملحق التاسع — "التسهيلات" لاتفاقية شيكاغو، أصبحت شهادات أفراد الطواقم عن غير قصد عاملاً مقيداً. وعلى وجه التحديد، يتطلب المعيار ٣-٧١ من الدول التنازل عن متطلبات التأشيرة فقط لأفراد الطاقم الذين يحملون شهادة عضو الطاقم سارية المفعول. وعلى الرغم من إدراج شرط شهادة عضو الطاقم في الملحق التاسع منذ إصداره الأول في عام ١٩٤٩، فإن ١٦ دولة فقط من الدول الأعضاء^٢ تصدر حالياً مثل هذه الشهادات. وبالتالي، فإن الغالبية العظمى من أفراد الطواقم الدولية - أولئك الذين لا يحملون شهادة عضو الطاقم - تندرج تحت الممارسة الموصى بها ١.٧١.٣ والتي تشجع الدول على مجرد التنازل عن متطلبات التأشيرة بالنسبة لهم. ويقوض هذا التباين في التنفيذ الهدف الأصلي المتمثل في التسهيل العالمي لأطقم الطائرات.

٣-١ يتطلب الفصل ٣، القسم (ميم) من الملحق التاسع — "التسهيلات" المتعلق بتحديد هوية أفراد أطقم الطائرات وغيرهم من مشغلي الطائرات ودخولهم - مراجعة وتحديثاً لبرنامجهم مع الممارسات السائدة لدى غالبية الدول الأعضاء والمشغلين الجويين. وفي العمليات المعاصرة، يتيح الجمع بين وثائق هوية الطاقم ووثائق التأهيل المهني، إلى جانب تدابير وتقنيات أمن الطيران، للدول التحقق من هوية الطاقم وتقييم التهديدات المحتملة دون الحاجة إلى إصدار تأشيرة أو تصريح سفر إلكتروني (eTA). وتشمل الوثائق التي يحملها الطاقم عادةً أثناء الخدمة، على سبيل المثال لا الحصر، جواز سفر ساري المفعول ورخصة الطيران وبطاقة هوية أفراد الطاقم وبطاقة هوية صادرة عن الشركة وتصريح دخول المنطقة المحظورة في المطار وشهادة طاقم الطائرة لسد هذه الفجوة، يُفتح أن تتبنى الدول الأعضاء مقاييس الأداء التشغيلي لنقاط معالجة المسافرين الرئيسية ورصدها بنظام، لضمان الحفاظ على الحد الأدنى من جودة الخدمة حتى في ظل القيود القائمة على البنية التحتية. بالإضافة إلى التوافق مع الملحق التاسع والقرار المنفتح بشأن^١ البيان الموحد بشأن سياسات الإيكاو المستمرة فيما يتعلق بالتسهيلات (A42-WP/15) الوارد في المرفق (هـ) فقرة رقم (١١) الذي يطلب من الدول الأعضاء تحسين تجربة السفر للمسافرين وتسهيلات الشحن عن طريق زيادة الكفاءة في حركة الطائرات والركاب والأطقم والبضائع.

٢- المناقشة

١-٢ وفقاً للملاحظة الواردة في المعيار ٣-٦٧ من الملحق التاسع، فإن القصد من شهادة عضو الطاقم هو أن تكون بمثابة شكل آمن لتحديد هوية أفراد الطاقم، بينما تنعكس مؤهلاتهم المهنية في التراخيص الخاصة بهم. ومع ذلك، فإن الإقبال المحدود على

^٢ الجمهورية التشيكية ومصر وفنلندا وفرنسا وألمانيا ومنطقة هونغ كونغ الإدارية الخاصة والصين وقطر والمملكة العربية السعودية وجنوب أفريقيا وسريلانكا وسويسرا وتايلاند وتركيا والإمارات العربية المتحدة وفيتنام. وقد لا تكون هذه القائمة شاملة.

استخدام شهادة عضو الطاقم بين الدول يشير إلى أن وظيفة تحديد الهوية لم تحظ بالأولوية وتجاوزتها جوازات السفر التي تعتبر أكثر أمانًا بكثير. ومن بين الأسباب التي ذكرتها السلطات لعدم إصدار شهادة عضو الطاقم هي التكاليف المتعلقة بهذا البرنامج والموارد المطلوبة لإدارته، في حين أن هذه الوثيقة تقدم فوائد محدودة للطاقم في جميع أنحاء العالم.

٢-٢ منذ عام ١٩٩٧، كان من المتوقع أن يتم إصدار شهادات أعضاء الطاقم على شكل بطاقات مقروءة آليًا، بما يتوافق مع الموصفات الواردة في وثيقة "وثائق السفر المقروءة آليًا" (Doc 9303)، الجزء الخامس "الموصفات الفنية لوثائق السفر الرسمية المقروءة آليًا" من الحجم ١. ولم تشهد هذه الموصفات أي تحديثات في السنوات الأخيرة، مما يثير التساؤل حول ما إذا كانت لا تزال تتماشى تمامًا مع القدرات التكنولوجية الحالية واحتياجات التسهيل.

٣-٢ وبدلاً من ذلك، أعطت الدول الأولوية لتعزيز أمن جوازات السفر، التي لا تزال وثيقة الهوية الأكثر اعترافاً بها وأماناً وقابلة للتشغيل المتبادل للسفر الدولي. وقد أدى التطوير التدريجي للموصفات الفنية في إطار وثيقة الإيكاو (Doc 9303) إلى استحداث جواز السفر الإلكتروني، الذي يعتبر حالياً أكثر أشكال وثائق السفر أماناً. وتحمل نسبة كبيرة من أفراد الطاقم مثل جوازات السفر هذه^٣. ونتيجة لذلك، فإن وظيفة تحديد الهوية المتوخاة لشهادة عضو الطاقم قد تم تجاوزها من الناحية العملية من خلال الميزات الأمنية المتفوقة والقبول الدولي الواسع لجواز السفر الإلكتروني. وفي هذا السياق، فإن الأحكام الواردة في الملحق التاسع، الفصل ٣، القسم (ميم)، تستحق المراجعة والتحديث لضمان مواءمتها مع الممارسات الحالية والتطورات التكنولوجية.

٤-٢ من وجهة نظر مراقبة الحدود، يبدو أن استخدام شهادة عضو الطاقم كأساس للإعفاء من التأشيرة محدود التطبيق. ويدعم هذه الملاحظة تحليل أجرته الإيكاو كجزء من مسعى لفريق عمل سلطات المراقبة (CAWG)، استناداً إلى البيانات التي تم جمعها بين أواخر عام ٢٠٢٤ وأوائل عام ٢٠٢٥ من مجموعة من المصادر، بما في ذلك بيانات تيماتيك التابعة للإيكاو (IATA Timatic)^٤، والدول الأعضاء، ومشغلي الطائرات، ومنظمات أخرى مثل الاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية. واعتباراً من أغسطس ٢٠٢٤، يكشف تقييم متطلبات دخول الطواقم التي نشرتها ١٢١ دولة في قاعدة بيانات تيماتيك التابعة للإيكاو عن مدى الاعتراف بشهادة عضو الطاقم لأغراض التسهيل.

١-٤-٢ ٩٩ دولة أو ٨١.٨١٪ من الدول تطبق سياسة الإعفاء من تأشيرة الدخول تجاه الطواقم وتطلب مجموعة من الوثائق لتحديد هوية الطاقم. وأكثر مجموعة من الوثائق المطلوبة شيوعاً هي: جواز السفر، وبطاقة هوية الطاقم أو شهادة عضو الطاقم، وإقرار عام. ٢٥ من هذه الدول لا تشترط جواز السفر عند تقديم بطاقة هوية الطاقم أو شهادة عضو الطاقم فقط، وأحياناً مع الإقرار العام.

٢-٤-٢ من بين ٢٢ دولة تشترط الحصول على تأشيرة دخول على الطواقم، تنتازل ٧ دول منها عن شرط الحصول على تأشيرة دخول فقط للطاقم الحامل لشهادة عضو الطاقم وتطبق التأشيرة على الطواقم الأخرى. وتطبق بعض الدول التأشيرة على أفراد الطواقم حتى لو كانوا يحملون شهادة عضو الطاقم، وبالتالي لا تعترف بهذه الوثيقة على الإطلاق.

٥-٢ على الرغم من أن هذه البيانات أولية وملخصة، إلا أنها توضح انخفاض الإقبال على شهادة عضو الطاقم وأن غالبية سلطات الحدود لا تطلب هذه الوثيقة على الإطلاق لأغراض الإعفاء من التأشيرة.

٦-٢ بالمقارنة مع الركاب، يمثل أفراد الطواقم عموماً خطراً منخفضاً فيما يتعلق بالهجرة. فدخلهم إلى دولة ما يكون مدفوعاً بالغرض ومحدود المدة ومحكوماً بجدول زمنية تشغيلية يحددها صاحب العمل وليس النية الشخصية. وعادة ما يتوافق الوقت الذي يقضونه في أراضي دولة ما مع ما هو مطلوب فقط لأداء المهام المتعلقة بالواجب. وعلى الرغم من أن البيانات الإحصائية المحددة

^٣ وفقاً لبيانات منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو)، تصدر ١٦٠ دولة عضو جوازات سفر إلكترونية.

^٤ تيماتيك التابعة للإيكاو هي مزود معلومات في الوقت الفعلي عن متطلبات وثائق السفر للسفر الجوي الدولي.

قد تكون محدودة، إلا أن الأدلة التشغيلية تشير إلى أن أفراد الطواقم لا يرتبطون عادةً بسلوكيات تجاوز مدة الإقامة أو طلب اللجوء. بالإضافة إلى ذلك، عند الوصول، عادة ما يستخدم أفراد الطواقم قوات مخصصة لمراقبة الحدود منفصلة عن تلك التي يستخدمها الركاب، وغالباً ما يمكن التعرف عليهم بسهولة من خلال زيهام الرسمي.

٧-٢ يخضع أفراد الطاقم بشكل روتيني لفحوصات أمنية متكررة للخلفية وفحص منهجي منتظم عند نقطة المغادرة. يتم إجراء هذه التدابير على أساس منتظم من قبل الدولة المسؤولة عن الإشراف على مشغل الطائرة. ووفقاً للملحق التاسع، المعيار ٣-٧٠، لا يجوز إصدار بطاقات هوية الطاقم وشهادات عضو الطاقم إلا بعد الانتهاء من فحص الخلفية الذي تجريه السلطة العامة المعنية أو نيابة عنها. ويتوافق هذا الشرط مع أحكام الملحق السابع عشر، المعيار ٣-٥-٢ ويخضع للتحقق بموجب البرنامج العالمي للتدقيق الأمني - نهج المراقبة المستمرة (USAP-CMA).

٨-٢ والأهم من ذلك، يساهم أفراد الطاقم بشكل مباشر في حماية الطيران المدني من خلال الاضطلاع بمسؤوليات أمنية تشغيلية محددة. وتشمل هذه المسؤوليات إجراء عمليات تفتيش الطائرة وعمليات التفتيش قبل الإقلاع وفقاً للمعيار ٤-٣-١ من الملحق ١٧؛ وضمان الحماية المستمرة لمقصورة طاقم الطائرة على النحو المنصوص عليه في المعيار 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.

٩-٢ عند تحديث الملحق التاسع، الفصل ٣، القسم (ميم)، ينبغي إيلاء الاعتبار لإدراج التقنيات الحديثة التي تسهل عملية تحديد هوية أفراد الطاقم مسبقاً - مثل نقل المعلومات المسبقة للمسافرين المتعلقة بالطاقم. بالتوازي مع ذلك، تسعى العديد من الدول بنشاط لرقمنة بيانات اعتماد الطواقم. والجدير بالذكر أن الملحق ١ للإيكاو - إصدار تراخيص الموظفين يتضمن معايير تتعلق بإصدار تراخيص الموظفين الإلكترونية (EPLs) للطيارين، والتي يمكن توثيقها إلكترونياً. وينبغي النظر في هذه التطورات التكنولوجية كجزء من أي جهد لتحديث الأحكام ذات الصلة في الملحق التاسع.

٣- الخلاصة

١-٣ الأحكام الحالية الواردة في الملحق التاسع المتعلقة بتحديد هوية أفراد الطواقم ودخولهم، ولا سيما تلك التي تتمحور حول شهادة عضو الطاقم، أحكام عفا عليها الزمن ولا تعكس تنوع الممارسات المعتمدة عالمياً، كما أنها لا تأخذ في الاعتبار التطورات الأخيرة في مجال تكنولوجيات تحديد الهوية الآمنة. وقد نفذ عدد من الدول الأعضاء ذات الصلة تدابير تسهيل لدخول الطواقم استناداً إلى مزيج من وثائق الهوية ووثائق التأهيل المهني، ومعظمها يعمل بشكل مستقل عن إطار شهادة عضو الطاقم.

٢-٣ ونظراً لانخفاض مستوى الهجرة والمخاطر الأمنية المرتبطة بأفراد الطواقم الجوية بشكل مستمر، إلى جانب دورهم التشغيلي الحاسم في ضمان الأداء الآمن والفعال للطيران المدني، هناك مبرر قوي لاستعراض وتحديث الإطار التنظيمي الحالي. ومن شأن هذا التحديث أن يدعم زيادة المواءمة مع الممارسات المعاصرة والقدرات التكنولوجية الناشئة.

٣-٣ ومن شأن تحديث الفصل ٣، القسم (ميم) من الملحق التاسع أن يتيح التعرف على مجموعة أوسع وأكثر تمثيلاً من الوثائق التي تستخدمها الدول لتحديد هوية أفراد الطاقم إلى جانب تدابير أمن الطيران التي يخضع لها الطاقم. ومن شأن هذا التحديث أن يأخذ في الاعتبار التطورات المتعلقة بوثائق الاعتماد الرقمية وسيعزز نتائج التسهيل مع الحفاظ على معايير أمنية عالية.