



الجمعية العمومية – الدورة الثانية والأربعون

اللجنة التنفيذية

البند ١٢ من جدول الأعمال: برامج التسهيلات

تحديد هوية الطواقم والتسهيلات

(مقدمة من كندا وبرعاية مشتركة من اتحاد النقل الجوي الدولي (IATA) والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA))

الموجز التنفيذي

في الوقت الحالي، لا يوجد سوى عدد محدود من الدول الأعضاء في الايكاو التي تقوم بإصدار شهادات أعضاء الطاقم (CMCs). وتهدف هذه الشهادات إلى تسهيل حركة أفراد طواقم الطيران عبر الحدود أثناء أداء مهامهم التشغيلية. ومع ذلك، فإن اشتراط الحصول على وثيقة شهادة عضو طاقم كشكل وحيد لإثبات الهوية يطرح، من الناحية العملية، تحديات أمام أفراد الطواقم المنحدرين من دول لا تصدر هذه الوثيقة. وهذا يعطل جداول شركات الطيران ويعقد إجراءات العبور ويزيد من التكاليف التشغيلية. وتُقدّم ورقة العمل هذه لتعزيز التعاون والتواصل بين أفرقة خبراء الايكاو المعنية بأمن الطيران والأمن الإلكتروني والتسهيلات من خلال مواءمة العمل والإجراءات والقواعد القياسية والسياق التشغيلي في مختلف جوانب منظومة الطيران. وبفضل اتباع نهج أكثر تكاملاً يمكن لتدابير أمن الطيران وأفضل الممارسات المتبعة فيه أن تخفّف المخاطر الأمنية على الحدود بشكل فعال وتكفل في نفس الوقت المرور الآمن والفعال لأفراد الطاقم الحقيقيين.

الإجراءات: الجمعية العمومية مدعوة إلى:

(أ) التذكير بالدور الذي توديه التسهيلات في تعزيز الحاجة إلى الكفاءة في السفر الجوي الدولي وتحقيق التوازن بينها وبين الحاجة إلى السهر على أمن الطيران العالمي وأمن الحدود، وتسهيل الضوء على أهمية إعلان الدوحة بشأن تسهيلات النقل الجوي الدولي الذي أقره مؤتمر الايكاو المعني بالتسهيلات (FALC 2025) الذي يؤكد الأهمية الحاسمة للتسهيلات في ضمان حركة فعالة وسلسة للركاب والبضائع والطائرات وأطقمها عبر الحدود الدولية؛

(ب) تشجيع الدول الأعضاء على استكشاف ودعم نهج عالمي منسق قائم على الأداء يعترف بجميع الوثائق و/أو الإجراءات الأولية والثانوية الصالحة والمأمونة المتاحة التي تحدد هوية الطواقم وتثبتها، بما في ذلك الوثائق الرقمية والمبادرات المماثلة المتخذة لتعزيز عملية دخول أفراد الطواقم حتى يتمكنوا من التنقل بسلاسة وكفاءة عبر الحدود الدولية؛

(ج) النظر في دعوة المجلس إلى تكليف فريق خبراء أمن الطيران، الملحق السابع عشر – "أمن الطيران" وفريق خبراء الأمن الإلكتروني وفريق خبراء التسهيلات، الملحق التاسع – "التسهيلات" بإنشاء فرقة عمل بغرض التعاون في إيجاد وسائل محددة تصنّف القواعد القياسية الحالية المتعلقة بهوية أفراد الطاقم الواردة في الملحق السابع عشر وتدمجها في القواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق التاسع، وفقاً لما هو مقترح في المرفق ألف لهذه الورقة، ولأفضل الممارسات المتبعة في مجال الأمن الإلكتروني.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي "ضمان أن يوفر الطيران للجميع تنقلاً سلساً وميسراً وموثوقاً".
الآثار المالية:	لا تتطوي هذه الورقة على أي آثار مالية متوقعة.
المراجع:	الملحق السابع عشر - "أمن الطيران" الملحق التاسع - "التسهيلات" إعلان مسقط بشأن أمن الطيران والأمن الإلكتروني في مجال الطيران ^١ إعلان الدوحة بشأن تسهيلات النقل الجوي الدولي ^٢

١ - المقدمة

١-١ في عشرينيات القرن الماضي تقريباً أصبحت جوازات السفر المعيار المعترف به عالمياً لتحديد الهوية الدولية، وعلى مدار القرن العشرين ظهر التوحيد العالمي الكامل لهذا المعيار والاعتراف به عالمياً، خاصة بعد الحرب العالمية الثانية ومع بروز دور الايكاو في وضع القواعد القياسية لوثائق السفر.

٢-١ واستُحدثت شهادات أعضاء الطواقم في الأصل كبطاقة تُستخدم لأغراض تحديد هوية أفراد الطاقم، في وقت لم تكن فيه جوازات السفر قد أصبحت بعد الوثيقة العالمية الرئيسية لتحديد الهوية، على غرار وثائق هوية الملاحين البحريين المستخدمة لتسهيل التنقل الدولي.

٣-١ وقد اختارت الايكاو عام ٢٠٢٤ ليكون "عام التسهيلات" احتفالاً بالذكرى السنوية الخامسة والسبعين للملحق التاسع - "التسهيلات" ولتسليط الضوء على الدور الهام الذي تلعبه التسهيلات في تعزيز وتحقيق التوازن بين الحاجة إلى الكفاءة في السفر الجوي الدولي مع الحاجة إلى تأمين الكفاءة في مجال الطيران العالمي وأمن الحدود. وفي أبريل ٢٠٢٥، تمت المصادقة على إعلان الدوحة بشأن تسهيلات النقل الجوي الدولي في مؤتمر التسهيلات المعقود في الدوحة، قطر، والذي يؤكد على ".... الدور الحاسم للتسهيلات لضمان كفاءة وسلاسة حركة الركاب والطواقم والبضائع والطائرات عبر الحدود".

٤-١ وتحت القواعد والتوصيات الدولية ٣-٧١ و ٣-٧١-١ و ٣-٧١-٢ الواردة في الملحق التاسع الدول على إعفاء أعضاء الطواقم من شرط الحصول على تأشيرة الدخول بما أن أفراد الطواقم قد خضعوا بالفعل للفحص الأمني من قبل الدولة المشرفة على مشغل الطائرة. إلا إن القاعدة تنص على الإعفاء من التأشيرات فقط لأفراد الطواقم الذين يقدمون شهادات عضو الطاقم على الرغم من أن القاعدة ٣-٧٠ تطلب من الدول إجراء تحريات شخصية عن خلفياتهم وتنفيذ ضوابط كافية عند إصدار كل من شهادات أعضاء الطواقم وبطاقات هوية الطواقم. ومن حيث الجوهر، رغم أن متطلبات إصدار شهادات أفراد الطواقم لا تختلف عن بطاقات هوية الطواقم، إلا أن الإعفاء من التأشيرات لا يُمنح إلا لحاملي شهادات أعضاء الطواقم.

٥-١ ورغم أن قاعدة الملحق التاسع رقم ٣-٦٧ تنص على أنه "يجب على الدول المتعاقدة تسهيل وتسريع الإجراءات التي يمكن بموجبها لمشغلي الطائرات الذين توجد مقارهم في إقليمها طلب الحصول على شهادات أعضاء الطاقم لصالح أعضاء طواقمهم" إلا إن أقلية من الدول تصدر شهادات لأعضاء الطواقم. وفي الممارسة العملية، تتعرف العديد من

^١ (المجتمع الدولي يعتمد إعلاناً تاريخياً بشأن أمن الطيران والأمن الإلكتروني) [International community adopts landmark declaration on aviation security and cybersecurity](#)

^٢ [إعلان الدوحة بشأن تسهيلات النقل الجوي الدولي](#)

الدول الأعضاء في الايكاو على هوية أعضاء الطاقم عند وصولهم من خلال تقديمهم الإقرار العام ((GenDec) الوارد في المرفق ١ من ملحق الايكاو التاسع)، أو بوسائل أخرى مثل معلومات الركاب المسبقة المتعلقة بالطاقم، وجوازات السفر، وبطاقات هوية أفراد الطاقم الصادرة عن شركات الطيران وزعيمهم الرسمي.

٦-١ ويحدد الملحق السابع عشر - "أمن الطيران" شروط تحديد هوية أفراد الطاقم بغرض تعزيز أمن الطيران ومنع التدخل غير القانوني. ومن بين القواعد والتوصيات الدولية الواردة فيه، تنص القاعدتان ٣-٢-٤ و ٤-٢-٤ على ضرورة أن يحمل أفراد الطاقم بطاقة هوية سليمة يمكن التحقق منها، وأن تنفذ الدول تدابير لمراقبة الدخول إلى المناطق المحظورة في المطارات والطائرات. ورغم أن الملحق السابع عشر بشدد على أن تكون عمليات تحديد الهوية آمنة، إلا أنه لا يشترط تحديداً الاستعانة بشهادات أفراد الطاقم، تاركاً مسألة تحديد الوثائق المطلوبة للسلطات الوطنية. وبالإضافة إلى ذلك، يدعو الملحق السابع عشر إلى اتخاذ الإجراءات اللازمة للتحقق من صحة هويات الطواقم قبل منحهم حق الوصول إلى المناطق الآمنة أو السماح بعمليات الطيران. كما أن السلطات المختصة في الدول المسؤولة عن أمن الطيران تجري تقييمات للمخاطر للتعرف على هوية الأفراد الذين قد يشكلون تهديداً لأمن النقل بما في ذلك أفراد الطاقم. وينبغي لهذه السلطات المختصة أن تقوم ليس فقط بإجراء تحصيل دقيق، بل أيضاً بدمج عمليات التحقق من الخلفية الخاصة بها مع الإجراءات المتعلقة ببطاقات الهوية التي تصدرها شركات الطيران أو المطارات. ولا يحد هذا النظام من تهديدات أمن الطيران فحسب، بل قد يحد أيضاً من مخاطر الهجرة المرتبطة بأفراد الطاقم.

٧-١ فوفقاً للوثيقة التوجيهية لبرنامج الايكاو لتحديد هوية المسافرين (TRIP)، "دليل برنامج الايكاو لتحديد هوية المسافرين بشأن نهج إثبات الهوية" ينبغي للدول أن تطبق نهج إثبات الهوية (EOI) لتصميم إجراءات قوية وآمنة تستوعب المجموعة الكاملة من البيانات والوثائق والمعلومات المتاحة، التي تغطي الهوية الأساسية ("القانونية") والجسدية للفرد.

٨-١ لقد تحسنت بشكل كبير عملية تحديد هوية الركاب وأطقم الطائرات بفضل التطورات التكنولوجية، مما أدى إلى تعزيز الأمن وتبسيط العمليات وإتاحة إمكانية التمتع بسفر سلس. وبفضل استخدام تحديد الهوية بالاستدلال البيولوجي باستخدام القياسات البيومترية مثل التعرف على الوجه ومسح بصمات الأصابع، أصبحت عملية التحقق من الهوية في المطارات تتم بصورة أسرع، وفي الوقت ذاته قللت وثائق اعتماد السفر الرقمية وبطاقات الهوية المعتمدة على الهاتف المحمول من الاعتماد على الوثائق المادية. ومن ناحية أخرى فإن البرامج الآلية لتحديد هوية الطواقم وإدارة الهوية القائمة على سلسلة الكتل تعزز الأمن والكفاءة، بينما تعمل الحلول اللاتلامسية و تصنيف المخاطر المستند إلى الذكاء الاصطناعي على تحسين أمن الحدود وعمليات الهجرة.

٢ - الاستخدام الحالي وعلاقته بمدى جسامته المخاطر

١-٢ في حين تشترط بعض الدول حصول أفراد طواقم الطائرات على تأشيرات دخول لتسهيل عمليات التفتيش الأمني والهجرة، إلا أن معايير وإجراءات إصدار هذه التأشيرات تختلف من دولة إلى أخرى. ففي بعض الحالات، تعفي الدول أفراد الطواقم من متطلبات التأشيرة، ولكن فقط إذا كان بحوزتهم شهادة عضو طاقم سارية المفعول.

٢-٢ وعلى الرغم من عدم توفر إحصاءات عالمية شاملة عن أفراد طواقم شركات الطيران الذين دخلوا بلاداً أجنبية بشكل غير قانوني أو تجاوزوا مدة الإقامة المصرحة لهم في البلد بموجب التأشيرة، إلا أن حالات التجاوز بين أفراد الطواقم لا تمثل إلا جزءاً صغيراً من إجمالي حالات تجاوز مدة التأشيرة.

٣- المناقشة

٣-١ وضع الملحق التاسع والوثيقة 9303 Doc، "وثائق السفر المقروءة آلياً" الأساس القانوني والفني والتشغيلي لقبول جوازات السفر كوثيقة سفر أساسية عالمياً، وقُلِّل في الوقت ذاته الحاجة إلى وثائق تكميلية أو بديلة مثل شهادات أعضاء الطاقم لأغراض الدخول العامة عبر الحدود. لذا فإن الاستمرار في الاعتراف بشهادات أعضاء الطاقم كوثيقة سفر رئيسية أصبح، بمرور الوقت، أمراً تتجاوزته الزمن في عصر أصبحت فيه جوازات السفر مقبولة عالمياً كقاعدة عامة.

٣-٢ وهناك تناقض مبدئي بين القصد من التسهيلات والشرط الإلزامي للدول بالاعتراف فقط بشهادة عضو الطاقم للتعرف على هوية الطواقم بما يتيح لهم التمتع بسفر سلس معفى من التأشيرة عند محاولتهم الدخول إلى أراضي دولة ما أو مغادرتهم لها أثناء تأدية مهامهم.

٣-٣ وتماشياً مع دليل برنامج الايكاو لتحديد هوية المسافرين بشأن إثبات الهوية، ينبغي للنهج الشامل القائم على المخاطر لإثبات الهوية والتحقق من صحتها باستخدام الوثائق والمعلومات المتاحة أن يطبَّق بنفس القدر للتحقق من هوية الطواقم. فإدماج شروط الملحق السابع عشر المتعلقة بهوية أفراد الطواقم في القاعدة ٣-٧١ بالملحق التاسع من شأنه أن يسمح باتباع نهج متعدد الطبقات يتضمن أشكالاً بديلة لشهادات أعضاء الطاقم ولكنها لا تقل قوة عنها لتحديد هوية الطاقم، مما يكفل تنقلاً عالمياً سلساً وآمناً لأفراد الطواقم.

٣-٤ ويجب على الدول الاعتراف في سياساتها المتعلقة بتأشيرات أعضاء الطاقم بالطبيعة الفريدة للعاملين في مجال الطيران، الذين كثيراً ما يسافرون دولياً ويقومون في الخارج لفترات قصيرة. فمهامهم المنتظمة ووضعهم الوظيفي يحدان من المخاطر المتعلقة بالهجرة، وفي نفس الوقت فإن الفحص الأمني المكثف الذي تجريه الدولة المشرفة على مشغل الطائرة يحد من المخاوف الأمنية.

٣-٥ وبشكل عام، أدت التطورات التكنولوجية إلى عمليات أكثر أماناً وفعالية وتبسيطاً لعمليات التحقق من هوية الركاب والطاقم على حد سواء، بما يتماشى مع الجهود العالمية لتحديث أمن وتسهيلات الطيران. ومع ذلك، ورغم أن التكنولوجيا تعزز الأمن والكفاءة، إلا أن المخاوف بشأن خصوصية البيانات والأمن الإلكتروني وقابلية التشغيل البيئي بين الأنظمة لا تزال كبيرة.

- - - - -

المرفق

المرفق (أ) - مقارنة بين القواعد والتوصيات الدولية المتعلقة بهوية أفراد الطاقم لأغراض الإعفاء من تأشيرة الدخول كما ترد في الملحقين التاسع والسابع عشر

الملحق السابع عشر - الفصل ٤	الملحق التاسع - الفصل ٣ القسم ميم
القاعدة ٣-٢-٤ - أنظمة تحديد الهوية لمراقبة الدخول يجب على كل دولة متعاقدة أن تضمن إنشاء وتنفيذ نظم تحديد الهوية بالنسبة إلى الأشخاص أو المركبات بهدف منع الدخول غير المرخص به إلى مناطق أرض الطيران والمناطق الأمنية المقيدة. ولا يجوز منح حق الدخول سوى لمن لديهم احتياج لذلك لغرض العمليات أو سبب مشروع آخر للتواجد هناك. ويجب التحقق من الهوية ومن الترخيص في نقاط التفتيش المعينة قبل السماح بالوصول إلى مناطق أرض الطيران والمناطق الأمنية المقيدة.	٣-٦٨ إذا كانت الدول المتعاقدة تصدر شهادات لأعضاء الطاقم فيجب أن تصدرها فقط في شكل بطاقات مقروءة آلياً طبقاً للمواصفات الواردة في الجزء الخامس من الوثيقة Doc 9303.
القاعدة ٣-٢-٤ - الوصول إلى المناطق المحظورة أمنياً يجب على كل دولة متعاقدة أن تضمن وجود إشراف ملائم على تحركات الأشخاص والمركبات إلى الطائرة ومنها، في المناطق الأمنية المقيدة وذلك لمنع وصول أشخاص غير مرخص لهم إلى الطائرة.	٣-٧٠ يجب عدم إصدار شهادات أعضاء الطاقم وبطاقات هوية الطاقم إلا بعد قيام سلطة عامة معنية أو من ينوب عنها بإجراء التحريات. وفضلاً عن ذلك، يجب وضع الضوابط الوافية على إصدار شهادات أعضاء الطاقم وبطاقات هوية طاقم الطائرة مثل إصدار شهادة عن الوضع الوظيفي لمقدم الطلب قبل إصدار الشهادة المطلوبة وضوابط عن المخزون من البطاقات الفارغة ومقتضيات المساءلة في حق الموظفين القائمين بالإصدار.
	٣-٧١ يجب على الدول المتعاقدة أن تقبل شهادات أعضاء الطاقم الصادرة وفقاً لأحكام الفقرة ٣-٦٢ للدخول بدون شرط الحصول على تأشيرة، عند وصولهم، وهم في حالة عمل، على رحلة دولية، طالبيين السماح لهم بالدخول مؤقتاً للمدة المسموح بها من جانب الدولة المستقبلة.
	٣-٧١-١ توصية دولية — ينبغي للدول المتعاقدة أن تتنازل عن شرط الحصول على التأشيرات بالنسبة لأعضاء الطاقم عند وصولهم، وهم في حالة عمل، على متن رحلة دولية، طالبيين السماح لهم بالدخول مؤقتاً للمدة المسموح بها من جانب الدولة المستقبلة.
	٣-٧١-٢ توصية دولية — ينبغي للدول المتعاقدة أن تتنازل عن شرط الحصول على التأشيرة بالنسبة لأعضاء الطاقم القادمين، الذين يبرزون شهادات أعضاء طاقم، لدى وصولهم على طائرة مشغل آخر أو بوسيلة نقل أخرى، كمسافرين طالبيين الدخول مؤقتاً للفترة التي تسمح بها الدولة المستقبلة حتى يلحقوا بالرحلة المقررة التالية التي يعملون عليها.