



## DIRECTORS GENERAL OF CIVIL AVIATION-MIDDLE EAST REGION

**Second Meeting (DGCA-MID/2)**  
*(Jeddah, Saudi Arabia, 20-22 May 2013)*

---

### Agenda Item 7: Aviation Security and Facilitation

#### AMENDMENTS TO ANNEX 9 - FACILITATION AND ANNEX 17 - SECURITY

*(Presented by the Secretariat)*

##### SUMMARY

ICAO has recently developed a proposed amendment to Annex 9 - Facilitation and adopted an amendment to Annex 17 - Security. States have been made aware of these changes via ICAO State Letters and have been invited to provide comments and notifications regarding implementation. This Working Paper is to remind States of these changes and to invite them to provide responses to ICAO.

### 1. INTRODUCTION

1.1 The ICAO Air Transport Committee, on 25 January 2013, considered proposals for Amendment 24 to Annex 9 - Facilitation. These proposals arise from the review of Annex 9 conducted by the Facilitation (FAL) Panel during its seventh meeting held in Montréal from 22 to 26 October 2012 related to, *inter alia*, issues such as the facilitation of the transport of persons with disabilities, air cargo facilitation, the security of the travel document issuance process, the inspection of travel documents at airports, the utilization of Advance Passenger Information (API) and Passenger Name Record (PNR) data systems and procedures relating to the removal of inadmissible persons and deportees.

1.2 The ICAO Council, on 13 November 2012, adopted Amendment 13 to Annex 17 - Security. The amendment became effective on 15 March 2013 and will become applicable on 15 July 2013. Amendment 13 arises from the proposals of the Aviation Security (AVSEC) Panel and recommendations of the High-level Conference on Aviation Security (Montréal, 12-14 September 2012). The amendment includes a revision to access control measures with respect to persons other than passengers. The amendment also introduces a definition of and security requirements for transfer cargo and high-risk cargo, and establishes common baseline measures for cargo carried on passenger and all-cargo aircraft.

## 2. DISCUSSION

2.1 ICAO State Letter EC 6/3-13/14, regarding the proposed amendment to Annex 9, was sent to States on 28 February 2013. The letter provides details of the changes and invites States to comment on the proposals by 30 July 2013. A copy of the letter, and its two attachments, are provided as an **Appendix A** to this working paper (in Arabic and English).

2.2 ICAO State Letter AS 8/2.1-12/63 Confidential, regarding the adoption of amendment 13 to Annex 17, was sent to States on 22 November 2012. The letter provides details of the changes and asks States to inform ICAO, before 15 June 2013, of: 1) any differences that will exist on 15 July 2013 between their national regulations or practices and the provisions of the whole of Annex 17, as amended by all amendments up to and including Amendment 13, and thereafter of any further differences that may arise; and 2) the date or dates by which the State will have complied with the provisions of the whole of Annex 17, as amended by all amendments up to and including Amendment 13. A copy of the letter, and its four attachments, are provided as an **Appendix B** to this working paper (in Arabic and English).

## 3. ACTION BY THE MEETING

3.1 The meeting is invited to:

- a) note ICAO State Letter EC 6/3-13/14, regarding the proposed amendment to Annex 9, and to encourage States to comment on the proposals to ICAO by 30 July 2013 **Appendix A** to this working paper; and
- b) note ICAO State Letter AS 8/2.1-12/63 Confidential, regarding the adoption of amendment 13 to Annex 17, and to remind States to inform ICAO about their implementation status before 15 June 2013 **Appendix B** to this working paper.

-----



International  
Civil Aviation  
Organization

Organisation  
de l'aviation civile  
internationale

Organización  
de Aviación Civil  
Internacional

Международная  
организация  
гражданской  
авиации

منظمة الطيران  
المدني الدولي

国际民用  
航空组织

Tel.: +1 514-954-8219 ext. 6300

Ref.: EC 6/3-13/14

28 February 2013

**Subject:** Proposed amendment to Annex 9

**Action required:** Comments to reach Montréal  
by 30 July 2013

Sir/Madam,

I have the honour to inform you that the Air Transport Committee, at the first meeting of its 198th Session on 25 January 2013, considered proposals for Amendment 24 to Annex 9 to the Convention on International Civil Aviation — *Facilitation*. These proposals arise from the review of Annex 9 conducted by the Facilitation (FAL) Panel during its seventh meeting held in Montréal from 22 to 26 October 2012 related to, *inter alia*, issues such as the facilitation of the transport of persons with disabilities, air cargo facilitation, the security of the travel document issuance process, the inspection of travel documents at airports, the utilization of Advance Passenger Information (API) and Passenger Name Record (PNR) data systems and procedures relating to the removal of inadmissible persons and deportees. In this regard, it was agreed that the views of States and relevant international organizations would be solicited. Attachment A presents the proposed Amendment 24.

The subsequent work of the Air Transport Committee would be greatly facilitated by specific statements regarding the acceptability of the proposals. Please note that comments received by the Committee are normally classified as “agreement with or without comments”, “disagreement with or without comments”, or “no indication of position”, as indicated on the response form in Attachment B. If the expressions “no objections” or “no comments” are used, they will be taken to mean “agreement without comment” and “no indication of position”, respectively.

I wish to request that comments on the proposed amendment be dispatched to reach me not later than 30 July 2013. Comments received after that date may not be considered by the Committee. Should you anticipate a delay in your reply, please advise in advance of the due date.

Accept, Sir/Madam, the assurances of my highest consideration.

Raymond Benjamin  
Secretary General

**Enclosures:**

- A — Proposed Amendment 24 to Annex 9
- B — Response form

**PROPOSED AMENDMENT 24 TO ANNEX 9 — FACILITATION**

**NOTES ON THE PRESENTATION OF THE PROPOSED AMENDMENT**

The text of the Amendment is arranged to show deleted text with a line through it and new text highlighted with grey shading. The following illustrates the various amending methods:

~~text to be deleted is shown with a line through it~~  
followed by the new text which is highlighted with grey shading

new text to replace existing text

new text to be inserted is highlighted with grey shading

new text to be inserted

~~text to be deleted is shown with a line through it~~

existing text to be deleted

TEXT OF THE PROPOSED AMENDMENT 24 TO THE  
INTERNATIONAL STANDARDS  
AND RECOMMENDED PRACTICES

FACILITATION

ANNEX 9  
TO THE CONVENTION ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION

Amend Annex 9, Chapter 1 as follows:

Chapter 1. Definitions and General Principles

A. Definitions

.....

**Authorized Economic Operator (AEO).** A party involved in the international movement of goods in whatever function that has been approved by or on behalf of a national Customs administration as complying with the World Customs Organization's or equivalent supply chain security standards. Authorized Economic Operators include, *inter alia*, manufacturers, importers, exporters, brokers, carriers, consolidators, intermediaries, ports, airports, terminal operators, integrated operators, warehouses and distributors.

.....

**Automated Border Control (ABC).** An automated system which authenticates the electronic machine readable travel document or token, establishes that the passenger is the rightful holder of the document or token, queries border control records, then determines eligibility for border crossing according to pre-defined rules.

.....

**Escort.** An escort is an individual, authorized by a Contracting State or an aircraft operator to accompany inadmissible persons or deportees being removed from that Contracting State.

.....

**Imposter.** A person who impersonates the rightful holder of a genuine travel document.

.....

**Interactive API (iAPI).** A type of system – also known as ‘Board/No Board’, ‘Red Light/Green Light’ and ‘Authority to Carry’ – whereby required data elements are collected and transmitted by aircraft operators to public authorities at the time of check-in. A response message for each passenger and/or crew member (e.g. ‘OK to Board’ or ‘Not OK to Board’) is sent, within existing business processing time for passenger check-in, and transmitted back to the aircraft operator.

.....

B. General principles

.....

1.6 **Recommended Practice.**— *Contracting States and aircraft operators should exchange information as to the appropriate point(s) of contact(s) to whom border control and customs queries should be directed.*

.....

**Amend** Annex 9, Chapter 3 as follows:

### CHAPTER 3. ENTRY AND DEPARTURE OF PERSONS AND THEIR BAGGAGE

#### A. General

.....

3.4bis **Recommended Practice.**— *Contracting States utilizing Automated Border Control (ABC) systems should ensure that gates are adequately staffed whilst operational to ensure a smooth passenger flow and respond rapidly to safety and integrity concerns in the event of a system malfunction.*

.....

#### C. Security of travel documents

.....

3.8 Contracting States shall establish controls ~~on the creation and issuance of travel documents in order~~ to safeguard against the theft of their ~~stocks~~ blank travel documents and the misappropriation of newly issued travel documents.

3.8.1 Contracting States shall establish appropriate controls over the entire travel document application, adjudication and issuance processes to ensure a high level of integrity and security.

.....

#### D. Travel documents

3.10 All passports issued by Contracting States shall ~~be begin issuing only~~ Machine Readable Passports, in accordance with the specifications of Doc 9303, Part 1, ~~no later than 1 April 2010.~~

.....

#### I. Inspection of travel documents

.....

3.33bis ~~3.46~~ The public authorities of each Contracting State shall seize fraudulent, falsified or counterfeit travel documents. The public authorities shall also seize the travel documents of a person impersonating the rightful holder of the travel document. Such documents shall be removed from circulation immediately and returned to the appropriate authorities of the State named as issuer or to the resident Diplomatic Mission of that State.

3.33.ter Contracting States shall not require aircraft operators to seize documents referred to in Standard 3.33bis.

3.33quater Contracting States shall not require an aircraft operator to carry a passenger from a point of departure or transit when the travel document presented by that passenger is determined by the State to be

fraudulent, falsified, or counterfeit, or is held by a person other than to whom the document was legitimately issued.

*Note.— Nothing in this provision is to be construed so as to prevent the return of inadmissible passengers whose travel document(s) are fraudulent, falsified or counterfeit or held by an imposter, and have been seized by a Contracting State, in accordance with Standard 3.33bis and who are travelling under a covering letter issued in accordance with Standard 5.7.*

.....

## K. Entry procedures and responsibilities

.....

~~3.46 The public authorities of each Contracting State shall seize fraudulent, falsified or counterfeit travel documents. The public authorities shall also seize the travel documents of a person impersonating the rightful holder of the travel document. Such documents shall be removed from circulation immediately and returned to the appropriate authorities of the State named as issuer or to the resident Diplomatic Mission of that State.~~

.....

**3.47.X1 Recommended Practice.**— *Contracting States' and aircraft operators' API systems, including iAPI, should be capable of 24/7 operation, with procedures in place to minimize disruption in the event of a system outage or failure.*

**3.47.X2 Recommended Practice.**— *Contracting States and aircraft operators should, where appropriate and, as applicable, on a 24/7 (continuous) basis, provide operational and technical support to analyze and respond to any system outage or failure in order to return to standard operations as soon as practicable.*

**3.47.X3 Recommended Practice.**— *Contracting States and aircraft operators should establish and implement appropriate notification and recovery procedures for both scheduled maintenance of information systems and non-scheduled system outages or failures.*

**3.47.8 Recommended Practice.**— *Contracting States seeking to implement an Interactive Advance Passenger Information (iAPI) system should:*

- a) seek to minimize the impact on existing aircraft operator systems and technical infrastructure by consulting aircraft operators before development and implementation of an iAPI system;*
- b) work together with aircraft operators to develop iAPI systems that integrate into the aircraft operator's departure control interfaces; and*
- c) conform to the Guidelines on Advance Passenger Information (API) adopted by WCO/ICAO/IATA when requiring iAPI.*

**3.48 Recommended Practice.**— *Contracting States requiring Passenger Name Record (PNR) access should conform reference their data requirements and their handling of such data to the guidelines developed by indicated in ICAO Document 9944, Guidelines on Passenger Name Record (PNR) Data, and in PNRGOV message implementation guidance materials published by the WCO and endorsed by ICAO and IATA.*

3.48.1 **Recommended Practice.**— *Contracting States and aircraft operators should provide the appropriate level (where practicable, a 24/7 arrangement) of contact support.*

3.48.2 **Recommended Practice.**— *When specifying requirements for the transfer of PNR data, Contracting States should consider the adoption and implementation of the PNRGOV message as a method of transferral of PNR data.*

*Note.*— *The PNRGOV message is a standard electronic message endorsed jointly by WCO/ICAO/IATA. Depending on the specific aircraft operator's Reservation and Departure Control Systems, specific data elements can be provided.*

.....

**Amend** Annex 9, Chapter 4 as follows:

#### **Chapter 4. Entry and departure of cargo and other articles**

##### **A. General**

.....

4.9.1 **Recommended Practice.**— *Contracting States should consider the introduction of programmes for Authorized Economic Operators, allowing for specific security controls. Specific security controls should be based on the shipment information provided to the appropriate authorities in advance and a continuous validation process conducted by the appropriate authorities, and should be in accordance with a risk assessment carried out by the relevant national authorities.*

4.9.2 **Recommended Practice.**— *Contracting States should encourage the establishment of agreements/arrangements for mutual recognition of their respective Authorized Economic Operator programmes.*

.....

##### **B. Information required by the public authorities**

.....

4.17.1 **Recommended Practice.**— *Contracting States should consider the introduction of arrangements to enable all parties involved in air cargo operations to submit all the information required by public authorities, including advance cargo information, in connection with the arrival, stay and departure of an aircraft and cargo, to a single entry point (Single Window).*

4.17.2 **Recommended Practice.**— *Contracting States should encourage all participants in the transport, handling and clearance of air cargo to simplify relevant procedures and documents and to cooperate or participate directly in the development of air cargo electronic community systems using internationally agreed standards and other means, with a view to enhancing the exchange of information relating to such traffic and assuring inter-operability between the systems of all participants.*

.....

##### **D. Release and clearance of import cargo**

.....

4.30 **Recommended Practice.**— *For authorized importers, traders and other authorized persons who meet specified criteria, including an appropriate record of compliance with official requirements and a*



*satisfactory system for managing their commercial records, Contracting States should establish special procedures, based on the advance cargo supply of information, which provide for the immediate release of goods on arrival.*

**4.30.1 Recommended Practice.**— *Special procedures for authorized traders and other authorized persons may include:*

- a) release of the goods on the provision of the minimum information necessary to identify the goods and permit the subsequent completion of the final goods declaration;*
- b) clearance of the goods at the authorized trader's or other authorized person's premises or at another place authorized by Customs;*
- c) lodgement of a goods declaration based on the entry into the records of the authorized trader or another authorized person; or*
- d) lodgement of a single goods declaration for all imports or exports in a given period where goods are imported or exported frequently by the same person.*

**4.31 Recommended Practice.**— *Goods not afforded the simplified or special procedures referred to in provisions 4.27 to 4.30.1 should be released or cleared promptly on arrival, subject to compliance with customs and other requirements. Contracting States should establish as a goal the release of all goods that do not need any examination, within three hours of their arrival and the submission of the correct documentation. Public authorities, and aircraft operators and importers or their authorized agents, should coordinate their respective functions to ensure that this goal is met.*

.....

## **I. Human remains**

**4.59** Contracting States shall facilitate the prompt release of human remains being imported by air, provided that applicable laws and regulations governing the importation of human remains are complied with.

*Note.*— *The advance notification, either in paper form or electronically, of the transport of human remains would likely facilitate the entry of human remains at the State of destination.*

**4.60** Human remains shall be accompanied by a *laissez-passer* for human remains, reproduced in Appendix 14, issued by the appropriate public authority of the State of origin.

**4.61** The *laissez-passer* shall be issued by the appropriate public authority referred to in 4.60, after it has ascertained that:

- a) all the medical, health, administrative and legal requirements of the regulations in force in the State of origin relating to the transfer of human remains and, where appropriate, burial and exhumation, have been complied with; and*
- b) the coffin contains only the remains of the person named in the *laissez-passer* and such personal effects as are to be buried or cremated with the human remains.*

.....

Amend Annex 9, Chapter 5 as follows:

**Chapter 5. Inadmissible Persons and Deportees**

.....

**B. Inadmissible persons**

.....

5.4 ~~Recommended Practice.~~— Contracting States, through their public authorities, ~~should~~ shall consult the aircraft operator on the time frame for removal of the person found inadmissible, in order to allow the aircraft operator a reasonable amount of time during which to effect the person’s removal via its own services or to make alternative removal arrangements.

*Note.*— *Nothing in this provision is to be construed so as to allow the return of a person seeking asylum in the territory of a Contracting State, to a country where his life or freedom would be threatened on account of his race, religion, nationality, membership in a particular social group or political opinion.*

5.5 Contracting States shall ensure that a removal order is issued to the aircraft operator in respect of a person found inadmissible. The removal order shall include information regarding the inbound (arriving) flight carrying such person and, if known, the name, age, gender and citizenship of the person in question.

.....

**C. Deportees**

.....

5.18bis **Recommended Practice.**— *Contracting States and aircraft operators should, where practicable, exchange information as to the appropriate 24-hour point(s) of contact(s) to whom deportee inquiries should be directed.*

.....

5.19.bis The aircraft operator and/or the pilot-in-command shall have the option to refuse to transport a deportee on a specific flight when reasonable concerns relating to the safety and security of the flight in question exist.

*Note.*— *Reference is made to the ICAO Aviation Security Manual (Doc 8973), paragraphs 12.2.1.3 and 12.2.1.6.*

5.19ter Contracting States, when making arrangements for the removal of a deportee, shall take into consideration the aircraft operator’s policy concerning the number of such persons that may be transported on a given flight.

*Note.*— *Contracting States are to consult with the aircraft operator regarding the most practicable flight or alternate method of transportation.*

.....

Amend Annex 9, Chapter 6 as follows:

**Chapter 6. International Airports – Facilities and Services for Traffic**

.....

## E. Unruly passengers

6.44 **Recommended Practice.**— Each Contracting State ~~should~~ shall, to deter and prevent unruly behaviour, ~~increase~~ promote passenger awareness of the unacceptability and legal consequences of unruly or disruptive behaviour in aviation facilities and on board aircraft.

6.45 **Recommended Practice.**— Each Contracting State ~~should~~ shall take measures to ensure that airport and aircraft operators and public authorities provide training to relevant personnel are provided training to identify and manage concerning the identification and management of unruly passengers situations, including recognition and defusing of escalating situations, and crisis containment.

*Note.*— Guidance material on the legal aspects of unruly/disruptive passengers can be found in Circular 288 — Guidance on the Legal Aspects of Unruly/Disruptive Passengers.

.....

Amend Annex 9, Chapter 8 as follows:

### Chapter 8. Other facilitation provisions

.....

## H. Facilitation of the transport of ~~passengers requiring special assistance~~ persons with disabilities

### I. General

8.22 **Recommended Practice.**— *When travelling, persons with disabilities should be provided with special assistance in order to ensure that they receive services customarily available to the general public. Assistance should be provided in a manner that respects the dignity of the individual. ~~Such assistance includes the offering of information and directions in media that can be understood by travellers with cognitive or sensory disabilities.~~*

8.23 **Recommended Practice.**— *Contracting States should cooperate with a view to taking the necessary measures to make accessible to persons with disabilities all the elements of the chain of the person's journey, from ~~beginning to end~~ arrival at the airport of departure to leaving the airport of destination.*

8.24 **Recommended Practice.**— *Contracting States should take the necessary steps with aircraft ~~operators~~, airports and ground handling operators to establish and publish minimum uniform standards of accessibility with respect to transportation services for persons with disabilities, from arrival at the airport of departure to leaving the airport of destination.*

8.25 **Recommended Practice.**— *Contracting States should take the necessary steps with aircraft ~~operators~~, airports, and ground handling operators and travel agencies to ensure that persons with disabilities are given the information they need, in formats that are accessible to those with cognitive or sensory disabilities, and should take the necessary steps to ensure that airlines, airports, and ground handling operators ~~and travel agencies~~ are in a position to give those passengers the assistance necessary for them, depending on their needs, to help them in their travel.*

8.26 **Recommended Practice.**— *Contracting States should take all necessary steps to secure the cooperation of aircraft ~~operators~~, airports and ground handling operators in order to establish and coordinate training programmes to ensure that trained personnel are available to assist persons with disabilities.*

## II. Access to airports

8.27 Contracting States shall take the necessary steps to ensure that airport facilities and services are adapted to the needs of persons with disabilities.

8.28 **Recommended Practice.**— *Contracting States should ensure that lifting systems or any other appropriate devices are made available in order to facilitate the movement of ~~elderly and disabled passengers~~ persons with disabilities between the aircraft and the terminal on both arrival and departure as required where telescopic passageways are not used.*

8.29 **Recommended Practice.**— *Measures should be taken to ensure that the hearing- and vision-impaired are able to obtain flight service-related information.*

8.30 **Recommended Practice.**— *~~For elderly and disabled persons being set down or picked up~~ Designated points for the pick-up and drop off of persons with disabilities at a terminal building, reserved points should be located as close as possible to main entrances. To facilitate movement to the various areas of within the airport, access routes should be free of obstacles.*

8.31 **Recommended Practice.**— *Where access to public services is limited, every effort should be made to provide accessible and reasonably priced ground transportation services by adapting current and planned public transit systems or by providing special transport services for people with mobility needs.*

8.32 **Recommended Practice.**— *Adequate parking facilities should be provided for people with mobility needs and appropriate measures taken to facilitate their movement between parking areas and the terminal buildings.*

8.33 **Recommended Practice.**— *~~Direct transfer from one aircraft to another of passengers, particularly elderly and disabled passengers, should be authorized, where necessary and possible, whenever this is warranted by deadlines in making connecting flights or by other circumstances.~~ When assistance is provided to transfer persons with disabilities from one aircraft to another, it should be provided as efficiently as possible, with due regard for connecting flights.*

## III. Access to air services

8.34 Contracting States shall take the necessary steps to ensure that persons with disabilities have adequate equivalent access to air services.

8.35 **Recommended Practice.**— *Contracting States should introduce provisions by which aircraft coming newly into service or after major refurbishment should conform, where aircraft type, size, and configuration permit, to minimum uniform standards of accessibility with respect to equipment on board aircraft which would include movable armrests, on-board wheelchairs, accessible washrooms lavatories and suitable lighting and signs.*

8.36 **Recommended Practice.**— *~~Wheelchairs, special apparatus and equipment~~ Disability aids required by persons with disabilities should be carried free of charge in the cabin where, in the view of the aircraft operator, space, weight and safety requirements permit or should be carried free of charge and designated as priority baggage. ~~Service animals accompanying passengers with disabilities should also be carried free of charge in the cabin, subject to the application of any relevant national or aircraft operator regulations.~~*

8.36bis **Recommended Practice.**— *Service animals accompanying persons with disabilities should be carried free of charge in the cabin on the floor at the person's seat, subject to the application of any relevant national or aircraft operator regulations.*

8.36.1 Contracting States that restrict the transport of battery-powered devices, including mobility aids containing spillable batteries, shall notify ICAO promptly of such restrictions so that they can be included in Doc 9284, *Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air* and ensure that aircraft operators make such information publicly available and in accordance with Chapter 2, 2.5 of Annex 18.

8.37 **Recommended Practice.**— *In principle, persons with disabilities should be permitted to determine whether or not they need an escort and to travel without the requirement for a medical clearance. However, advance notice should be mandatory where assistance or lifting is required. Aircraft operators should only be permitted to require passengers persons with disabilities to obtain a medical clearance in cases of a medical condition where it is not clear that they are fit to travel and could compromise their safety or well-being or that of other passengers cannot be guaranteed. Furthermore, aircraft operators should only be permitted to require an escort when it is clear that a person with disabilities is not self-reliant and, as such, the safety or well-being of that person or that of another passenger cannot be guaranteed.*

8.38 **Recommended Practice.**— *In principle, persons with disabilities should be permitted to determine whether or not they need an assistant. If the presence of an escort assistant is required, Contracting States should encourage aircraft operators to offer discounts for the carriage of that assistant accompanying person. Furthermore, aircraft operators should only be permitted to require an assistant when it is clear that the safety or well-being of a person with a disability or that of other passengers cannot be guaranteed.*

8.38.1 **Recommended Practice.**— *Advance notice should strongly be encouraged where assistance or lifting is required.*

.....

**Insert** a new Appendix 14 in Annex 9 as follows:

**APPENDIX 14. LAISSEZ-PASSER FOR HUMAN REMAINS**

*Certified International Document – Repatriation of Human Remains*

*Deceased Details*

Family Name: \_\_\_\_\_

Given name(s): \_\_\_\_\_

Address: \_\_\_\_\_

Country: \_\_\_\_\_ Nationality: \_\_\_\_\_

Date of Birth: \_\_\_\_\_ Date of Death: \_\_\_\_\_

Place of Death: \_\_\_\_\_ Cause of death (if available): \_\_\_\_\_

Shipper: \_\_\_\_\_

Telephone: \_\_\_\_\_ e-mail: \_\_\_\_\_

Consignee: \_\_\_\_\_

Telephone: \_\_\_\_\_ e-mail: \_\_\_\_\_

*Flight Details*

Origin Airport: \_\_\_\_\_ Departure Time: \_\_\_\_\_

Destination Airport: \_\_\_\_\_ Arrival Time: \_\_\_\_\_

Company: \_\_\_\_\_ Telephone: \_\_\_\_\_

Company Contact: \_\_\_\_\_ e-mail: \_\_\_\_\_

Flight Number: \_\_\_\_\_ Date: \_\_\_\_\_

Air Waybill Number: \_\_\_\_\_ Accompanying Person: \_\_\_\_\_

*Document Details*

Death Certificate: \_\_\_\_\_ Embalming Certificate (if applicable): \_\_\_\_\_

Freedom From Infection Certificate (if applicable): \_\_\_\_\_

Funeral Director Declaration (if applicable): \_\_\_\_\_

Out of Country Declaration (if applicable): \_\_\_\_\_

Transportation Permit: \_\_\_\_\_

Other: \_\_\_\_\_

Done at \_\_\_\_\_ on \_\_\_\_\_

Signature of the competent authority \_\_\_\_\_ Official stamp of the competent authority

\_\_\_\_\_

ATTACHMENT B to EC 6/3-13/14

**RESPONSE FORM  
TO BE COMPLETED AND RETURNED TO ICAO  
TOGETHER WITH ANY COMMENTS YOU MAY HAVE  
ON THE PROPOSED AMENDMENTS**

To: The Secretary General  
International Civil Aviation Organization  
999 University Street  
Montréal, Quebec  
Canada, H3C 5H7

State: \_\_\_\_\_

Please make a checkmark (✓) against one option for each amendment. If you choose the option “agreement with comments” or “disagreement with comments”, **please provide your comments on separate sheets.**

	<i>Agreement without comments</i>	<i>Agreement with comments*</i>	<i>Disagreement without comments</i>	<i>Disagreement with comments</i>	<i>No position</i>
Amendment to Annex 9 (Attachment A refers)					

\* “Agreement with comments” indicates that your State or organization agrees with the intent and overall thrust of the amendment proposal; the comments themselves may include, as necessary, your reservations concerning certain parts of the proposal and/or offer an alternative proposal in this regard.

Signature: \_\_\_\_\_

Date \_\_\_\_\_

— END —



International  
Civil Aviation  
Organization

Organisation  
de l'aviation civile  
internationale

Organización  
de Aviación Civil  
Internacional

Международная  
организация  
гражданской  
авиации

منظمة الطيران  
المدني الدولي

国际民用  
航空组织

Tel.: +1 514-954-8219 ext. 6300

Ref.: EC 6/3-13/14

٢٠١٣/٢/٢٨

**الموضوع: تعديل مقترح على الملحق ٩**

**الإجراء المطلوب: وصول التعليقات إلى مونتريال  
في موعد أقصاه ٢٠١٣/٧/٣٠**

تحية طيبة وبعد،

يشرفني أن أفيدكم بأن لجنة النقل الجوي نظرت، في الجلسة الأولى من دورتها ١٩٨، المنعقدة في مونتريال في ٢٥/١/٢٠١٣، في اقتراحات تتعلق بالتعديل رقم (٢٤) على الملحق ٩ باتفاقية الطيران المدني الدولي الصادر بعنوان التسهيلات. ونشأت هذه الاقتراحات من استعراض لأحكام الملحق ٩ أجراه فريق خبراء التسهيلات خلال اجتماعه السابع المنعقد في مونتريال من ٢٢ إلى ٢٦/١٠/٢٠١٢ بشأن عدة أمور من ضمنها تسهيل نقل الأشخاص ذوي الإعاقة، وتيسير الشحن الجوي، وأمن عملية إصدار وثائق السفر، وفحص وثائق السفر في المطارات، واستخدام المعلومات المسبقة عن الركاب، ونظم البيانات الخاصة بسجلات أسماء الركاب، والإجراءات المتعلقة بترحيل الأشخاص ممنوعين من الدخول والمبعدين. وأثقف في هذا الصدد على العمل على أخذ آراء الدول والمنظمات الدولية المعنية. ويقدم المرفق (أ) التعديل ٢٤ المقترح إدخاله.

إن الأعمال اللاحقة للجنة النقل الجوي ستصبح أسهل بكثير إذا حددتم بعبارات واضحة مدى قبولكم للتعديل المقترح. وأرجو أن تلاحظوا أن اللجنة ستصنف هذه التعليقات عادة على أنها "موافقة مع التعليق أو بدون تعليق" أو "عدم الموافقة مع التعليق أو بدون تعليق" أو "موقف غير محدد"، على النحو المشار إليه في نموذج الرد في المرفق (ب). فاذا وردت في ردكم عبارة "لا مانع" أو عبارة "لا تعليق" كان المعنى على التوالي "موافقة بدون تعليق" أو "موقف غير محدد".

وأود أن تتفضلوا بإرسال التعليقات التي تودون إبداءها على التعديل المقترح إدخاله في موعد أقصاه ٢٠١٣/٧/٣٠. وقد لا تتمكن اللجنة من النظر في التعليقات الواردة بعد انقضاء هذه المهلة. وأرجو إفادتي قبل الموعد المذكور إن أمكن إن كنتم تتوقعون تأخيرا في وصول ردكم إلى المنظمة.

وتفضلوا سيادتكم بقبول فائق الاحترام.

ريمون بنجامان  
الأمين العام

**المرفقات:**

- (أ) - التعديل رقم (٢٢) المقترح إدخاله على الملحق ٩
- (ب) - نموذج الرد



المرفق (أ) بالوثيقة EC 6/3-13/14

التعديل رقم (٢٤) على الملحق ٩ — التسهيلات

### ملاحظات بشأن طريقة عرض التعديل المقترح

١- تم إعداد نص التعديل بحيث يبين النص المحذوف مشطوباً بخط مستقيم والنص الجديد مظللاً باللون الرمادي وفيما يلي مختلف أساليب التعديل:

النص الجديد الذي يحل محل النص الحالي

~~النص المطلوب حذفه مشطوباً بخط مستقيم~~  
وبعده النص الجديد مظللاً باللون الرمادي

النص الجديد المطلوب إضافته

النص البديل المطلوب إضافته مظللاً باللون الرمادي

النص الجديد الذي ي حذف

~~النص المطلوب حذفه مشطوباً بخط مستقيم~~

## نص التعديل رقم (٢٤) على

### القواعد والتوصيات الدولية

#### التسهيلات

##### الملحق التاسع

#### لاتفاقية الطيران المدني الدولي

يعدل الفصل الأول من الملحق التاسع على النحو التالي:

### الفصل الأول — تعاريف ومبادئ عامة

#### ألف تعاريف

.....

**المشغل الاقتصادي المرخص:** طرف يشارك في الحركة الدولية للبضائع، بأى صفة تقرها إدارة الجمارك الوطنية، أو من ينوب عنها، بوصفها تلبى معايير أمن سلسلة الإمدادات التي حددتها منظمة الجمارك العالمية أو ما يعادل تلك المعايير. ويشمل المشغلون الاقتصاديون المرخصون، إضافة إلى جهات أخرى، الصانعين والمستوردين والمصدرين، والسماصرة، والناقلين ومجمعي البضائع والوسطاء والموانئ والمطارات ومشغلي المطارات والمشغلين المتحدين وأصحاب المخازن والموزعين.

.....

**المراقبة المؤتمتة على الحدود:** نظام مؤتمت يقق في صحة وثائق السفر أو القطع المعدنية الإلكترونية المقروءة آلياً بما يؤكد أن الراكب هو صاحب الحق في الوثيقة أو القطعة، ويستعرض سجلات المراقبة الحدودية ويقرر أهلية عبور الحدود وفقاً لقواعد محددة سلفاً.

.....

**المرافق:** المرافق شخص ترخص له الدولة المتعاقدة أو مشغل الطائرة باصطحاب أشخاص ممنوعين من الدخول أو مرحلين يتم إبعادهم من تلك الدول المتعاقدة.

.....

**المحتال:** شخص يتقمص شخصية صاحب الحق في وثيقة سفر صحيحة.

.....

**المعلومات المسبقة عن الركاب (المعلومات التفاعلية المسبقة عن الركاب):** نظام معين، يسمى أيضاً "الركوب/المنع من الركوب" "الضوء الأحمر/الضوء الأخضر" و "سلطة النقل" حيث يتم جمع عناصر البيانات من جانب مشغل الطائرة وإرسالها إلى السلطات العامة في وقت تسجيل المسافرين. ويرسل رد عن كل راكب و/أو فرد من الطاقم (مثلاً مسموح الركوب أو غير مسموح الركوب)، ضمن الوقت المحدد لتسجيل المسافرين، ويحال إلى مشغل الطائرة.

.....

#### (باء) مبادئ عامة

.....

٦-١ **توصية** — ينبغي أن تتبادل الدول المتعاقدة ومشغلو الطائرات، المعلومات عن جهات الاتصال المناسبة التي ينبغي أن تحال إليها استفسارات مراقبة الحدود والجمارك.

.....

يعدل الفصل الثالث من الملحق التاسع على النحو الآتي:

## الفصل الثالث — دخول ومغادرة الأشخاص وأمتعتهم

### ألف . أحكام عامة

.....

٤-٣ مكررا ينبغي للدول المتعاقدة التي تستخدم نظاما مؤتمتة لمراقبة الحدود أن تؤمن وجود عدد كاف من الموظفين على البوابات، أثناء تشغيلها، بما يكفل تدفقا سلسا للركاب ويستجيب بسرعة لشواغل السلامة في حالة تعطل النظام.

.....

### (جيم) — أمن وثائق السفر

.....

٨-٣ ينبغي للدول المتعاقدة أن تضع الضوابط على إعداد وإصدار وثائق السفر بغية الحماية من سرقة مخزونها ومن وثائق السفر الصادرة حديثا وتخصيصها لغير مستحقيها.

١-٨-٣ يجب على الدول المتعاقدة أن تضع ضوابط مناسبة تشمل جميع عمليات طلب وثائق السفر وإسنادها وإصدارها لضمان مستوى عال من السلامة والأمن.

.....

### (دال) — وثائق السفر

١٠-٣ يجب يجب على أن تكون كل الجوازات التي تصدرها الدول المتعاقدة أن تبدأ في إصدار جوازات السفر المقروءة آليا فقط وفقا للمواصفات المحددة في الجزء الأول من الوثيقة Doc 9303 في موعد أقصاه ١/٤/٢٠١٠.

.....

### (طاء) — فحص وثائق السفر

.....

٣٣-٣ مكررا ٤-٦ يجب على السلطات العامة في كل دولة متعاقدة أن تصدر وثائق السفر المغشوشة أو المزورة أو المزيفة. ويجب على السلطات العامة أيضا أن تصدر وثائق سفر الشخص الذي ينتحل شخصية صاحب الحق في وثيقة السفر. ويجب أن تسحب تلك الوثائق من التداول فوراً وتعاد إلى السلطات المختصة في الدولة التي يرد أسماها في الوثيقة بوصفها الدولة المصدرة أو إلى البعثة الدبلوماسية المقيمة لتلك الدولة.

٣٣-٣ مكررا ثانياً يجب على الدول المتعاقدة ألا تفرض على مشغلي الطائرات مصادرة الوثائق المشار إليها في القاعدة القياسية ٣٣-٣ مكررا.

٣٣-٣ مكررا ثالثاً يجب ألا تفرض الدول المتعاقدة على مشغل الطائرة أن ينقل مسافرا من نقطة الانطلاق أو العبور اذا ما قررت الدولة أن وثيقة السفر التي يحملها ذلك المسافر مغشوشة أو مزورة أو مزيفة أو يحملها شخص غير الشخص الذي أصدرت له الوثيقة شرعا.

ملاحظة — ما من شيء في هذه المادة يُفهم على أنه يعنى منع إعادة الركاب ممنوعين من الدخول ممن لديهم وثيقة (وثائق) سفر مغشوشة أو مزورة أو مزيفة أو يحملها شخص محتال وصادرتها دولة متعاقدة، وفقا للقاعدة القياسية ٣-٣٣ مكررا وممن يسافرون بموجب رسالة صدرت وفقا للقاعدة القياسية ٥-٧.

.....

### (كاف) — اجراءات ومسؤوليات الدخول

.....

٣-٤٦ يجب على السلطات العامة في كل دولة متعاقدة أن تصدر وثائق السفر المغشوشة أو المزورة أو المزيفة. ويجب على السلطات العامة أيضا أن تصدر وثائق سفر الشخص الذي ينتحل شخصية الحائز الحقيقي لوثيقة السفر. ويجب سحب هذه الوثائق من التداول فوراً وإعادتها إلى السلطات المختصة في دولة الإصدار أو إلى البعثة الدبلوماسية المقيمة لتلك الدولة.

.....

٣-٤٧ x ١ **توصية:** ينبغي أن تكون نظم المعلومات المسبقة عن الركاب، بما فيها النظم التفاعلية للمعلومات المسبقة عن الركاب، التابعة للدول المتعاقدة ومشغلي الطائرات، قادرة على العمل طوال الأسبوع وعلى مدار اليوم، مع وضع آليات للتقليل إلى الحد الأدنى من الاضطرابات في حالة توقف النظام أو تعطله.

٣-٤٧ x ٢ **توصية:** ينبغي للدول المتعاقدة ومشغلي الطائرات، عند الاقتضاء، وحيثما أمكن عمليا، أن يوفروا (بشكل مستمر) طوال الأسبوع وعلى مدار اليوم، الدعم التشغيلي والفني لتحليل أي توقف أو عطل في النظام والاستجابة له بغرض إعادته إلى العمل بشكل عادي في أقرب وقت ممكن عمليا.

٣-٤٧ x ٣ **توصية:** ينبغي للدول المتعاقدة ومشغلي الطائرات أن يستحدثوا ويطبقوا إجراءات مناسبة للاشعار وإعادة التشغيل بالنسبة للصيانة المبرمجة لنظم المعلومات وكذلك للتوقفات أو الأعطال غير المبرمجة لتلك النظم.

٣-٤٧-٨ **توصية:** ينبغي للدول المتعاقدة التي تسعى الى تطبيق نظام تفاعلي للمعلومات المسبقة عن الركاب أن تقوم بما يلي:

(أ) السعي إلى التقليل إلى الحد الأدنى من الأثر على نظم والبنى التحتية القائمة لمشغلي الطائرات عبر استشارة مشغلي الطائرات قبل إعداد وتطبيق النظم التفاعلية للمعلومات المسبقة عن الركاب؛

(ب) العمل مع مشغلي الطائرات من أجل تطوير نظم تفاعلية للمعلومات المسبقة عن الركاب تتدمج ضمن الوصلات البنائية لمراقبة عمليات المغادرة لدى مشغلي الطائرات؛

(ج) اتباع المبادئ التوجيهية بشأن المعلومات المسبقة عن الركاب التي اعتمدها منظمة الجمارك العالمية والايكاو واتحاد النقل الجوي الدولي، لدى اشتراط استحداث النظم التفاعلية للمعلومات المسبقة عن الركاب.

٣-٤٨ **توصية—** ينبغي للدول المتعاقدة التي تشترط الاطلاع على سجلات أسماء الركاب أن توحد تحيل في شروط البيانات وطريقة مناولة هذه البيانات حسب إلى الإرشادات الصادرة عن الواردة في وثيقة الايكاو 9944 Document، إرشادات بشأن بيانات سجلات أسماء الركاب، وفي المواد الإرشادية بشأن استخدام رسائل النموذج الموحد لنقل البيانات (PNRGOV) التي نشرتها منظمة الجمارك العالمية وأقرتها الايكاو واتحاد النقل الجوي الدولي.

٣-٤٨-١ — **توصية** — ينبغي للدول المتعاقدة ومشغلي الطائرات أن يوفرُوا المستوى الملائم من الدعم (حيثما أمكن عمليا وطوال الأسبوع وعلى مدار اليوم)

٣-٤٨-٢ — **توصية** — ينبغي للدول المتعاقدة، لدى تحديد اشتراطات نقل بيانات المعلومات المسبقة عن الركاب، أن تنتظر في اعتماد واستخدام رسالة النموذج الموحد لنقل البيانات (PNRGOV) كوسيلة لنقل بيانات المعلومات المسبقة عن الركاب.

ملاحظة — رسالة النموذج الموحد لنقل البيانات رسالة إلكترونية معيارية أقرتها كل من منظمة الجمارك العالمية والايكاو واتحاد النقل الجوي الدولي. ويمكن، حسب نظم مراقبة عمليات الحجز والمغادرة الخاصة بمشغل الطائرة، توفير عناصر محددة من البيانات.

.....

يعدل الفصل الرابع من الملحق التاسع على النحو الآتي:

#### الفصل ٤. دخول ومغادرة البضائع والأشياء الأخرى

##### (ألف) — أحكام عامة

.....

٤-٩-١ — **توصية** — ينبغي للدول المتعاقدة أن تنظر في استحداث برامج خاصة بالمشغلين الاقتصاديين المرخصين، تتيح ضوابط أمنية محددة. وينبغي أن تستند الضوابط الأمنية المحددة إلى المعلومات عن الشحنات التي تقدم سلفا إلى السلطات المختصة والتي عملية تحقق مستمرة تقوم بها السلطات المختصة، كما ينبغي أن تتوافق مع تحليل المخاطر الذي تجريه السلطات الوطنية ذات الصلة.

٤-٩-٢ — **توصية** — ينبغي للدول المتعاقدة أن تشجع على إبرام اتفاقات/ترتيبات بشأن تبادل الاعتراف ببرامج المشغلين الجويين المرخصين.

.....

##### (باء) — المعلومات التي تطلبها السلطات العامة

.....

٤-١٧-١ — **توصية** — ينبغي للدول المتعاقدة أن تنظر في استحداث ترتيبات لتمكين جميع الأطراف المعنية بعمليات الشحن الجوي من تقديم جميع المعلومات التي تطلبها السلطات العامة، بما في ذلك المعلومات المسبقة عن البضائع، فيما يتصل بوصول الطائرة والبضائع وبقائها ومغادرتها، إلى نقطة دخول وحيدة (الشباك الوحيد).

٤-١٧-٢ — **توصية** — ينبغي للدول المتعاقدة أن تشجع جميع المشاركين في نقل ومناولة وتخليص الشحن الجوي على تبسيط الإجراءات والوثائق ذات الصلة، وتعاون أو تشارك مباشرة في وضع نظم الكترونية للشحن الجوي باستخدام المعايير المتفق عليها دوليا وغير ذلك من الوسائل، بغرض تعزيز تبادل المعلومات ذات الصلة بهذه الحركة وضمان قابلية التشغيل المتبادل بين نظم المشاركين كافة.

.....

##### (دال) — الإفراج عن الشحنات المستوردة وتخليصها

.....

٤-٣٠ — **توصية** — بالنسبة للمستوردين المعتمدين للتجار المرخصين وغيرهم من الأشخاص المرخصين الذي يستوفون معايير محددة من ضمنها سوابق جيدة بالامتثال للمقتضيات الرسمية ونظام مريض لإدارة السجلات التجارية، ينبغي للدول

المتعاقدة وضع إجراءات خاصة، على أساس المعلومات المتوفرة مسبقاً، يمكن بموجبها الإفراج فوراً عن البضائع عند وصولها.

١-٣٠-٤ توصية — يمكن أن تشمل الإجراءات الخاصة بالتجار المرخصين وغيرهم من الأشخاص المرخصين ما يلي:

(أ) الإفراج عن البضائع بعد تقديم الحد الأدنى من المعلومات للتعرف على السلع والسماح باستيفاء التصريح النهائي عن البضائع في وقت لاحق؛

(ب) تخليص البضائع في مكاتب عمل التاجر المرخص أو أي شخص مرخص آخر أو في أي مكان آخر تجيزه السلطات الجمركية؛

(ج) إيداع تصريح واحد بالبضائع، بالاستناد إلى مدخل في سجلات التاجر المرخص أو أي شخص آخر مرخص؛

(د) إيداع تصريح واحد بكل البضائع المستوردة أو المصدرة خلال فترة زمنية معينة إذا كان نفس الشخص هو الذي يستورد البضائع ويصدرها بشكل معتاد.

٣١-٤ توصية — ينبغي الإفراج عن البضائع التي لا تخضع للإجراءات المبسطة أو الخاصة المشار إليها في أحكام الفقرات من ٤-٢٧ إلى ٤-٣٠-١، أو تخليصها فور وصولها، شريطة الامتثال للمقتضيات الجمركية والمقتضيات الأخرى. وينبغي للدول المتعاقدة أن تحدد كهدف الإفراج عن جميع البضائع التي لا تحتاج إلى أي فحص خلال ثلاث ساعات من وصولها وتقديم الوثائق الصحيحة. وينبغي للسلطات العامة ومشغلي الطائرات والمستوردين أو وكلائهم المعتمدين تنسيق المهام بينهم لضمان الوفاء بهذا الهدف.

.....

#### (يا) — الجثامين البشرية

٥٩-٤ يجب على الدول المتعاقدة أن تيسر الإفراج السريع عن الجثامين البشرية التي تنقل عن طريق الجو، شريطة الامتثال للقوانين والتنظيمات المنطبقة التي تحكم نقل الجثامين البشرية.

ملاحظة — من شأن الإخطار المسبق، إما كتابةً أو إلكترونياً، بنقل جثمان بشري أن ييسر دخول الجثمان إلى دولة الوجهة.

٦٠-٤ يجب أن يرفق بالجثمان جواز مرور للجثامين، مستنسخ في المرفق ١٤، تصدره السلطة العامة المختصة لدولة المصدر.

٦١-٤ يجب أن يصدر جواز المرور عن السلطات العامة المختصة المشار إليها في القاعدة القياسية ٤-٦٠، بعد أن تتحقق مما يلي:

(أ) الامتثال لجميع المقتضيات الطبية والصحية والإدارية والقانونية المنصوص عليها في التنظيمات السارية في دولة المصدر فيما يخص نقل الجثامين البشرية، ودفنها واستخراج الرفات عند الاقتضاء؛

(ب) لا يحوي التابوت سوى جثمان الشخص الوارد اسمه في جواز المرور ومقتنياته التي ستدفن أو تحرق مع الجثمان.

.....

يعدل الفصل الخامس من الملحق التاسع على النحو الآتي:

## الفصل الخامس — الأشخاص الممنوعون من الدخول والمبعدون

.....

### (باء) — الأشخاص الممنوعون من الدخول

.....

٤-٥ **توصية** — ينبغي **يجب على** للدول المتعاقدة، من خلال سلطاتها العامة، استشارة مشغل الطائرة بشأن الاطار الزمني لترحيل الشخص الذي وجد أنه ممنوع من الدخول بغية إتاحة فترة زمنية معقولة للمشغل يستطيع خلالها ترحيل الشخص على رحلاته والقيام بترتيبات بديلة للترحيل.

ملاحظة. ليس في هذا النص ما يمكن تفسيره بأنه يسمح بإعادة أي شخص يطلب اللجوء في إقليم دولة متعاقدة إلى دولة تكون فيها حياته أو حريته مهددة بسبب عرقه أو دينه أو جنسيته أو عضويته في مجموعة اجتماعية أو انتماءه إلى رأي سياسي.

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 و إذا كانت معروفة: اسم الشخص وسنه وجنسه وجنسيته.

.....

### (جيم) — المبعدون

.....

١٨-٥ مكررا **توصية** — ينبغي للدول المتعاقدة ومشغلي الطائرات، حيثما أمكن عمليا، تبادل المعلومات عن نقطة (نقاط) الاتصال المناسبة التي تعمل على مدار اليوم والتي يمكن توجيه الاستفسارات الخاصة بالشخص المبعد إليها.

.....

١٩-٥ مكررا ينبغي أن يمنح لمشغل الطائرة و/أو الطيار القائد الخيار في رفض نقل شخص تم إبعاده، على رحلة معينة، عندما تساوره انشغالات معقولة تتصل بسلامة وأمن تلك الرحلة.

ملاحظة — يرجى الرجوع إلى دليل أمن الطيران (Doc 8973) الصادر عن الايكاو، الفقرتان ١٢-٢-١ و ١٢-٢-١-٦.

١٩-٥ مكررا ثانيا يجب على الدول المتعاقدة أن تراعى، لدى اتخاذ الترتيبات لترحيل شخص مبعد، سياسات مشغل الطائرة فيما يتصل بعدد أولئك الأشخاص الذين يجوز نقلهم على رحلة واحدة.

ملاحظة — يتعين على الدول المتعاقدة أن تتشاور مع مشغل الطائرة بشأن أنسب الرحلات من الناحية العملية أو وسيلة بديلة للنقل.

.....

يعدل الفصل السادس من الملحق التاسع على النحو الآتي:

## الفصل السادس — المطارات الدولية — التسهيلات والخدمات المتعلقة بالحركة

.....

### (هـ) — الركاب غير المنضبطين

٤٤-٦ **توصية** — ينبغي يجب على لكل دولة متعاقدة أن تزيد الوعي وتنشر الوعي بين الركاب بعدم مقبولية السلوك غير المنضبط والمشاغب في مرافق الطيران وعلى متن الطائرات وبالعوالم القانونية لذلك السلوك، وذلك لردع ومنع السلوك غير المنضبط.

٤٥-٦ **توصية** — ينبغي يجب أن تتخذ تكفل كل دولة متعاقدة تدابير تكفل قيام توفير مشغلي المطارات والطائرات والسلطات العامة بتوفير التدريب للعاملين على تحديد وإدارة حالات السلوك غير المنضبط المعنيين بخصوص تحديد الركاب غير المنضبطين والسيطرة عليهم، بما في ذلك التعرف على الحالات التي تؤدي إلى التصعيد وحلها وعلى احتواء الأزمات.

ملاحظة — يمكن الاطلاع على المواد الإرشادية بشأن الجوانب القانونية للركاب المشاغبين/غير المنضبطين في الكتاب الدوري رقم ٢٨٨ .

.....

يعدل الفصل الثامن من الملحق ٩ على النحو الآتي:

### الفصل الثامن — أحكام أخرى للتسهيلات

.....

(هـ) — تسهيلات نقل الركاب الذين يحتاجون إلى مساعدة خاصة الأشخاص ذوي الإعاقة

#### أولاً — أحكام عامة

٢٢-٨ **توصية** — عند السفر، يحق للأشخاص ذوي الإعاقة أن يحصلوا على مساعدة خاصة بما يضمن تمتعهم بالخدمات المتاحة عادة للجمهور. وينبغي أن تقدم المساعدة بشكل يحفظ كرامة الشخص. وتشمل هذه المساعدة تقديم المعلومات والإرشادات بالوسائل التي يمكن أن يفهمها المسافرون الذين يعانون من عجز حسي أو إدراكي.

٢٣-٨ **توصية** — ينبغي للدول المتعاقدة أن تتعاون في اتخاذ التدابير اللازمة لتوفير الخدمات المقدمة خلال كل مراحل رحلة الأشخاص المصابين بعجز من أول الرحلة لآخرها ذوي الإعاقة منذ وصولهم إلى مطار المغادرة لحين تركهم مطار المقصد.

٢٤-٨ **توصية** — ينبغي للدول المتعاقدة أن تتخذ الخطوات اللازمة مع مشغلي الطائرات ومشغلي المطارات ووكالات الخدمة المناولة الأرضية لوضع قواعد معايير موحدة دنيا بصدد خدمات نقل الأشخاص ذوي الإعاقة، منذ وصولهم إلى مطار المغادرة حتى تركهم مطار المقصد.

٢٥-٨ **توصية** — ينبغي للدول المتعاقدة أن تتخذ الخطوات اللازمة مع مشغلي الطائرات ومشغلي المطارات والخدمة المناولة الأرضية ووكالات السفر للتأكد من حصول الأشخاص المصابين بعجز ذوي الإعاقة على المعلومات التي يحتاجون إليها، وبأشكال طبيعة لذوي العجز الحسي أو الإدراكي، وأن تتخذ الخطوات اللازمة للتأكد من أن شركات الطيران، ومستشاري ومشغلي المطارات ووكالات الخدمة الأرضية ووكالات السفر قادرين على إعطاء هؤلاء الركاب المساعدة اللازمة لهم حسب احتياجاتهم، لمساعدتهم في سفرهم.

٢٦-٨ **توصية** — ينبغي للدول المتعاقدة أن تتخذ جميع الخطوات اللازمة لتأمين تعاون مشغلي الطائرات ومشغلي المطارات ووكالات المناولة الأرضية لوضع وتنسيق برامج تدريب من أجل توفير أفراد مدربين لمساعدة الأشخاص ذوي الإعاقة.



## ثانياً — امكانية دخول المطارات

٢٧-٨ يجب على الدول المتعاقدة أن تتخذ الخطوات اللازمة للتأكد من تكييف مرافق وخدمات المطارات لاحتياجات الأشخاص ذوي الإعاقة.

٢٨-٨ توصية — ينبغي للدول المتعاقدة أن تتأكد من توفر نظم الرفع أو أي أجهزة ملائمة أخرى لتسهيل حركة الأشخاص المصابين بعجز ذوي الإعاقة بين الطائرة ومحطة الركاب عند الوصول والمغادرة حسبما يلزم في حالة عدم استخدام الممرات التلسكوبية.

٢٩-٨ توصية — ينبغي اتخاذ تدابير لتأمين حصول الأشخاص المصابين بالصمم أو العمى على المعلومات الخاصة بالرحلة.

٣٠-٨ توصية — فيما يتعلق بانتظار الأشخاص المصابين بعجز والمسنين أو التعرف عليهم ينبغي أن تكون النقاط المخصصة للأشخاص ذوي الإعاقة في مباني محطات الركاب، ينبغي أن تكون الأماكن المخصصة لهم أقرب ما يمكن إلى المداخل الرئيسية. ولتسهيل تحركهم إلى مختلف مناطق داخل المطار، ينبغي أن تكون الممرات خالية من العوائق.

٣١-٨ توصية — عندما يكون الحصول على خدمات عامة محدوداً، ينبغي بذل كل جهد ممكن لتوفير خدمات للنقل الأرضي بأسعار معقولة يسهل الوصول إليها، وذلك بتعديل نظم النقل العام الحالية والمخطط لها، أو بتوفير خدمات نقل خاصة للأشخاص غير القادرين على الحركة.

٣٢-٨ توصية — ينبغي توفير أماكن انتظار ملائمة للأشخاص غير القادرين على الحركة واتخاذ التدابير الملائمة لتسهيل حركتهم بين مواقف السيارات ومباني محطات الركاب.

٣٣-٨ توصية — ينبغي الترخيص للانتقال المباشر من طائرة لأخرى للركاب، وعلى الأخص المصابين بعجز، في حالة الضرورة والإمكان، بسبب ضيق وقت حجز الرحلات الوسيطة أو أي ظروف أخرى. عندما تقدم المساعدة لنقل الأشخاص ذوي الإعاقة من طائرة إلى أخرى، ينبغي أن يتم ذلك بأقصى قدر من الكفاءة، مع مراعاة الرحلات اللاحقة.

## ثالثاً — الوصول الى الخدمات الجوية

٣٤-٨ يجب على الدول المتعاقدة أن تتخذ الخطوات اللازمة لتتأكد من حصول الأشخاص ذوي الإعاقة على خدمات جوية كافية معادلة.

٣٥-٨ توصية — ينبغي للدول المتعاقدة أن تصدر أحكاماً تنص على التزام الطائرة التي دخلت مجال الخدمة حديثاً أو بعد تجديد كبير، بالمعايير الموحدة الدنيا بصدد المعدات الموجودة على متنها، والتي تشمل مساند متحركة للأيدي، وكراسي متحركة، ومغاسل، يسهل الوصول إليها وإضاءة وإشارات ملائمة، حيثما يسمح نوع الطائرة وحجمها وهيكلها بذلك.

٣٦-٨ توصية — ينبغي نقل الكراسي المتحركة والأجهزة والمعدات الخاصة معينات التنقل التي يستخدمها الأشخاص ذوو الإعاقة في المقصورات بدون مقابل، إذا رُئي مشغل الطائرة أن المساحة كان الحيز والوزن وشروط السلامة تسمح بذلك، ونقلها بالمجان واعتبارها أمتعة ذات أولوية. أو إعطائها أولوية بين الأمتعة. كذلك ينبغي نقل حيوانات المساعدة المصاحبة للركاب العجزة بدون مقابل في المقصورة، رهناً بتطبيق أي قواعد وطنية أو داخلية ذات صلة.

٣٦-٨ مكررا توصية — ينبغي نقل حيوانات الخدمة المصاحبة للأشخاص ذوي الإعاقة، بدون مقابل، في المقصورة على الأرض إلى جانب مقعد الشخص، رهنا بتطبيق أي تنظيمات وطنية ذات صلة أو قواعد صادرة عن مشغل الطائرة.

١-٣٦-٨ يجب على الدول المتعاقدة التي تفرض قيودا على نقل الأجهزة التي تعمل بالبطاريات، بما في ذلك الأجهزة المساعدة على التنقل والتي تحتوي على بطاريات ذات محلول سائل، أن تبلغ الأيكاو على وجه السرعة بهذه القيود لإدراجها في الوثيقة Doc 9284، تعليمات فنية للنقل الآمن للبضائع الخطرة بطريق الجو، والتأكد من اطلاع مشغلي الطائرات الجمهور على هذه المعلومات ووفقا للفقرة ٢-٥ من الفصل ٢ من الملحق ١٨ .

٣٧-٨ توصية — ينبغي، من حيث المبدأ، السماح للأشخاص ذوي الإعاقة أن يقرروا بأنفسهم مدى احتياجهم إلى مرافقين وإلى يسافروا دون تقديم شهادة طبية. ولكن ينبغي الالتزام بتقديم إخطار مسبق في حالة الحاجة إلى المساعدة أو التسيير. وينبغي ألا يسمح لمشغلي الطائرات بأن يشترطوا على الأشخاص ذوي الإعاقة تقديم شهادة طبية إلا في الحالات الصحية التي لا يتبين فيها أن بإمكانهم السفر لوحدهم والتي من شأنها أن تقوض لاتضمن سلامتهم أو راحتهم أو سلامة وراحة الركاب الآخرين. علاوة على ذلك، لا ينبغي السماح لمشغلي الطائرات بأن تشترط وجود مرافق إلا عندما يتضح أن الشخص المصاب بعجز لا يستطيع الاعتماد على نفسه، وأنه من حيث هذا المنطلق لا يمكن ضمان سلامته أو راحته أو سلامة وراحة أي راكب آخر.

٣٨-٨ توصية — ينبغي، من حيث المبدأ، السماح للأشخاص ذوي الإعاقة أن يقرروا ما إذا كانوا في حاجة إلى مساعدين. إذا تقرر وجود مرافق، مساعد، ينبغي للدول المتعاقدة أن تشجع مشغلي الطائرات على منح المرافق ذلك المساعد تخفيضات في الأسعار. علاوة على ذلك، ينبغي ألا يُسمح لمشغلي الطائرات بأن يشترطوا وجود مساعد سوى إذا اتضح أنه لا يمكن تأمين سلامة الشخص ذي الإعاقة وسلامة الأشخاص الآخرين.

١-٣٨-٨ توصية — ينبغي التشجيع بقوة على تقديم إشعار مسبق عندما تكون هناك حاجة إلى مساعدة الشخص المعني أو حملة.

.....

يُدرج مرفق جديد، هو المرفق ١٤، في الفصل التاسع على النحو التالي:

## المرفق ١٤ — جواز مرور الجثمان

اسم العائلة:	
الاسم الشخصي:	
العنوان:	
البلد:	الجنسية:
تاريخ الميلاد:	تاريخ الوفاة:
مكان الوفاة:	أسباب الوفاة (إن وجدت):
الشاحن:	
رقم الهاتف:	عنوان البريد الإلكتروني:
الوديعة:	
رقم الهاتف:	عنوان البريد الإلكتروني:
تفاصيل الرحلة: ا	مطار المصدر:
مطار المقصد:	وقت الوصول:
الشركة:	رقم الهاتف:
جهة الاتصال بالشركة:	عنوان البريد الإلكتروني:
رقم الرحلة:	التاريخ:
رقم فاتورة النقل الجوي:	الشخص المرافق:
تفاصيل الوثائق:	شهادة الوفاة:
شهادة الخلو من الأوبئة (إذا انطبق):	
تصريح مدير مؤسسة الدفن (إذا انطبق):	
تصريح الخروج من البلد (إذا انطبق):	
الأذن بالنقل:	
غير ذلك:	
حرر في:	بتاريخ:
توقيع السلطة المختصة:	الخاتم الرسمي للسلطة المختصة:

المرفق (ب) بالوثيقة EC 6/3-13/14

نموذج الرد  
المطلوب استكمالهِ وإعادته إلى الإيكاو  
رفق أي تعليقات قد تكون لديكم  
على التعديلات المقترحة

إلى:

The Secretary General  
International Civil Aviation Organization  
999 University Street  
Montréal, Quebec  
Canada, H3C 5H7

\_\_\_\_\_ (اسم الدولة)

يرجى وضع علامة (✓) مرة واحدة أمام كل تعديل في الخانة الملائمة. وإذا اخترتم العمود "موافقة مع التعليق" أو العمود "عدم موافقة مع التعليق"، يرجى موافقتنا بتعليقاتكم على ورقات على حدة.

موقف غير محدد	عدم موافقة مع التعليق	عدم موافقة بدون تعليق	موافقة مع التعليق*	موافقة بدون تعليق	تعديل الملحق 9 (انظر المرفق (أ))

\* "الموافقة مع التعليق" تبين أن دولتكم أو منظماتكم توافق على القصد من المعنى العام للتعديل المقترح، ويجوز أن تشمل التعليقات حسب الاقتضاء ما لديكم من تحفظات إزاء أي أجزاء من التعديل المقترح و/أو أي اقتراح بديل لديكم في هذا الصدد.

التوقيع:

التاريخ:

- انتهى -



International  
Civil Aviation  
Organization

Organisation  
de l'aviation civile  
internationale

Organización  
de Aviación Civil  
Internacional

Международная  
организация  
гражданской  
авиации

منظمة الطيران  
المدني الدولي

国际民用  
航空组织

Tel.: +1 514-954-8219 ext. 6324

Ref.: AS 8/2.1-12/63 Confidential

22 November 2012

**Subject:** Adoption of Amendment 13 to Annex 17

**Action Required:** a) Notify any disapproval before 15 March 2013; b) Notify any differences and compliance before 15 June 2013

Sir/Madam,

1. I have the honour to inform you that Amendment 13 to Annex 17 to the *International Standards and Recommended Practices, Security* (Annex 17 to the *Convention on International Civil Aviation*) was adopted by the Council at the seventh meeting of its 197th Session on 13 November 2012. A copy of this Amendment, with the associated Resolution of Adoption, is available as an attachment to the electronic version of this State letter on the ICAO-NET (<http://portal.icao.int>).

2. When adopting the amendment, the Council prescribed 15 March 2013 as the date on which it would become effective, except for any part concerning which the majority of Member States have registered their disapproval before that date. In addition, the Council resolved that Amendment 13, to the extent it becomes effective, will become applicable on 15 July 2013.

3. The subjects of Amendment 13 are shown in the amendment to the Foreword of Annex 17, a copy of which is provided in Attachment A.

4. Amendment 13 arises from:

- a) the proposals of the Aviation Security (AVSEC) Panel; and
- b) recommendations of the High-level Conference on Aviation Security held in Montréal from 12 to 14 September 2012.

5. The Council, when reviewing Amendment 13 to Annex 17, decided that due to the need for urgent action to mitigate risks to the security of civil aviation, the proposals would not be sent to States for their comments. In taking such a decision, the Council applied the principle of Resolving Clause 6, Appendix A, *Formulation of Standards and Recommended Practices (SARPs) and Procedures of Air Navigation Services (PANS)* of Resolution A37-15, *Consolidated statement of ICAO continuing policies and associated practices related specifically to air navigation*, which resolves that “Contracting States shall be consulted on proposals for the amendment of SARPs and PANS before Council acts on them, except when the Council may deem urgent action to be necessary.”

6. To ensure the highest degree of compliance, guidance material for the implementation of SARPs contained in Amendment 13 to Annex 17 will be made available before the Amendment's proposed applicability date of 15 July 2013.

7. In conformity with the Resolution of Adoption, may I request that:

- a) before 15 March 2013, you inform me if there is any part of Amendment 13 concerning which your State wishes to register disapproval, using the form in Attachment B for this purpose. Please note that only statements of disapproval need be registered and that if no reply is received, it will be assumed that your State does not disapprove of the amendment; and
- b) before 15 June 2013, you inform me of the following, using the form in Attachment C for this purpose:
  - 1) any differences that will exist on 15 July 2013 between the national regulations or practices of your State and the provisions of the whole of Annex 17, as amended by all amendments up to and including Amendment 13, and thereafter of any further differences that may arise; and
  - 2) the date or dates by which your State will have complied with the provisions of the whole of Annex 17, as amended by all amendments up to and including Amendment 13.

8. With reference to the request in paragraph 7 a) above, please note that a registration of disapproval of Amendment 13 or any part of it does not constitute a notification of differences; a separate statement is necessary if any differences do exist, as requested in paragraph 7 b) 1).

9. Guidance on the determination and reporting of differences is given in the note on the notification of differences provided in Attachment D. Please note that a detailed repetition of previously notified differences, if they continue to apply, may be avoided by stating the current validity of such differences.

10. I would appreciate it if you would also send a copy of your notifications, referred to in paragraph 7 b) above, to the ICAO Regional Director accredited to your State.

11. As soon as practicable after the amendment becomes effective, on 15 March 2013, replacement pages incorporating Amendment 13 will be forwarded to you.

12. Accept, Sir/Madam, the assurances of my highest consideration.



Raymond Benjamin  
Secretary General

**Enclosures:**

- A — Amendment to the Foreword of Annex 17 — *Security*
- B — Notification of disapproval of all or part of  
Amendment 13 to Annex 17
- C — Notification of compliance with or  
differences from Annex 17
- D — Note on the notification of differences to Annex 17

ATTACHMENT A to State letter AS 8/2.1-12/63

AMENDMENT TO THE FOREWORD OF ANNEX 17 — SECURITY

Add the following at the end of Table A:

<i>Amendment</i>	<i>Source(s)</i>	<i>Subject(s)</i>	<i>Adopted Effective Applicable</i>
13	Proposals of the Committee on Unlawful Interference with the assistance of the Aviation Security Panel (AVSECP), the recommendations of the 2012 High-level Conference on Aviation Security, and Council action in pursuance of Assembly Resolution A37-17.	This amendment includes a revision to access control measures with respect to persons other than passengers. The amendment also introduces a definition of and security requirements for transfer cargo and high-risk cargo, and establishes common baseline measures for cargo carried on passenger and all-cargo aircraft.	13 November 2012 15 March 2013 15 July 2013

-----

ATTACHMENT B to State letter AS 8/2.1-12/63

NOTIFICATION OF DISAPPROVAL OF ALL OR PART OF AMENDMENT 13 TO ANNEX 17

To: The Secretary General  
International Civil Aviation Organization  
999 University Street  
Montréal, Quebec  
Canada H3C 5H7

(State) \_\_\_\_\_ hereby wishes to disapprove the following parts of Amendment 13 to Annex 17 (please use extra sheets as required):

Signature \_\_\_\_\_ Date \_\_\_\_\_

Notes.—

- 1) If you wish to disapprove all or part of Amendment 13 to Annex 17, please dispatch this notification of disapproval to reach ICAO Headquarters by 15 March 2013. If it has not been received by that date it will be assumed that you do not disapprove of the amendment. **If you approve of all parts of Amendment 13, it is not necessary to return this notification of disapproval.**
- 2) This notification should not be considered a notification of compliance with or differences from Annex 17. Separate notifications on this are necessary (see Attachment C).

-----



**ATTACHMENT C** to State letter AS 8/2.1-12/63

**NOTIFICATION OF COMPLIANCE WITH OR DIFFERENCES FROM ANNEX 17  
(INCLUDING ALL AMENDMENTS UP TO AND INCLUDING AMENDMENT 13)**

To: The Secretary General  
International Civil Aviation Organization  
999 University Street  
Montréal, Quebec  
Canada H3C 5H7

1) No differences will exist on 15 July 2013 between the national regulations and/or practices of (State) \_\_\_\_\_ and the provisions of Annex 17, including all amendments up to and including Amendment 13.

2) The following differences will exist on 15 July 2013 between the regulations and/or practices of (State) \_\_\_\_\_ and the provisions of Annex 17, including Amendment 13 (please see Note 3 below):

a) <b>Annex Provision</b> (Please give the exact paragraph reference)	b) <b>Category</b> (Please indicate A, B or C)*	c) <b>Description of the Difference</b> (Please describe the difference precisely)	d) <b>Remarks</b> (Please indicate the reasons for the difference)

\*Guidance on the categories of differences is found in Attachment D, paragraph 2.2

(Please use extra sheets as required)

3) By the dates indicated below, (State) \_\_\_\_\_ will have complied with the provisions of Annex 17, including all amendments up to and including Amendment 13, for which differences have been notified in 2 above.

a) Annex Provision	b) Date	c) Comments
(Please give the exact paragraph reference)		

(Please use extra sheets as required)

Signature \_\_\_\_\_ Date \_\_\_\_\_

*Notes.—*

- 1) If paragraph 1 above is applicable to you, please complete paragraph 1 and return this form to ICAO Headquarters. If paragraph 2 is applicable to you, please complete paragraphs 2 and 3 and return the form to ICAO Headquarters.
- 2) Please dispatch the form to reach ICAO Headquarters by 15 June 2013.
- 3) A detailed repetition of previously notified differences, if they continue to apply, may be avoided by stating the current validity of such differences.
- 4) Guidance on the notification of differences to Annex 17 is provided in the Note on the Notification of Differences in Attachment D.
- 5) Please send a copy of this notification to the ICAO Regional Director accredited to your State.

**NOTE ON THE NOTIFICATION OF DIFFERENCES TO ANNEX 17**

*(Prepared and issued in accordance with instructions of the Council)*

1. *Introduction*

1.1 The Assembly and the Council, when reviewing the notification of differences by States in compliance with Article 38 of the Convention, have repeatedly noted that the state of such reporting is not entirely satisfactory.

1.2 With a view to achieving a more comprehensive coverage, this note is issued to facilitate the determination and reporting of such differences and to state the primary purpose of such reporting.

1.3 The primary purpose of reporting of differences is to promote safety and efficiency in air navigation and air transport by ensuring that governmental and other agencies, including operators and service providers, concerned with international civil aviation are made aware of all national regulations and practices in so far as they differ from those prescribed in the ICAO Standards.

1.4 Member States are, therefore, requested to give particular attention to the notification before 15 June 2013 of differences with respect to Standards in Annex 17. The Council has also urged Member States to extend the above considerations to Recommended Practices.

1.5 Member States are asked to note further that it is necessary to make an explicit statement of intent to comply where such intent exists, or where such is not the intent, of the difference or differences that will exist. This statement should be made not only to the latest amendment, but to the whole Annex, including the amendment.

1.6 If previous notifications have been made with respect to this Annex, detailed repetition may be avoided, if appropriate, by stating the current validity of the earlier notification. States are requested to provide updates of the differences previously notified after each amendment, as appropriate, until the difference no longer exists.

2. *Notification of differences to Annex 17, including Amendment 13*

2.1 Past experience has indicated that the reporting of differences to Annex 17 has in some instances been too extensive since some appear merely to be a different manner of expressing the same intent.

2.2 Guidance to Member States on the reporting of differences to Annex 17 can only be given in very general terms. Where the national regulations of States call for compliance with procedures that are not identical but essentially similar to those contained in the Annex, no difference should be reported. Although differences to Recommended Practices are not notifiable under Article 38 of the Convention, Member States are urged to notify the Organization of the differences between their national regulations and practices and any corresponding Recommended Practices contained in an Annex. States should categorize each difference notified on the basis of whether the corresponding national regulation is:

- a) ***More exacting or exceeds the ICAO Standard or Recommended Practice (SARP) (Category A)***. This category applies when the national regulation is more demanding than the corresponding SARP, or imposes an obligation within the scope of the Annex which is not covered by a SARP. This is of particular importance where a State requires a higher standard which affects the operation of aircraft of other Member States in and above its territory;

- b) ***Different in character or other means of compliance (Category B)***. This category applies when the national regulation is different in character from the corresponding ICAO SARP, or when the national regulation differs in principle, type or system from the corresponding SARP, without necessarily imposing an additional obligation. This category would be applied to a national regulation which achieves, by other means, the same objective as that of the corresponding ICAO SARPs and so cannot be classified under a) or c); and
- c) ***Less protective or partially implemented/not implemented (Category C)***. This category applies when the national regulation is less protective than the corresponding SARP, or when no national regulation has been promulgated to address the corresponding SARP, in whole or in part.

2.3 For States that have already fully reported differences to Annex 17 or have reported that no differences exist, the reporting of any further differences occasioned by Amendment 13 should be relatively straightforward. However, attention is called to paragraph 1.5 wherein it is indicated that this statement should be made not only to the latest amendment but to the whole Annex, including Amendment 13.

3. *Form of notification of differences*

3.1 Differences should be notified in the following form:

- a) ***Reference***: the number of the paragraph or subparagraph in Annex 17 as amended which contains the Standard or Recommended Practice to which the difference relates;
- b) ***Category***: the category of the difference as A, B or C in accordance with paragraph 2.2 above;
- c) ***Description of the difference***: Clear and concise description of the difference and its effect; and
- d) ***Remarks***: the reasons for the difference and intentions, including any planned date for implementation.

-----

**AMENDMENT No. 13**

**TO THE**

**INTERNATIONAL STANDARDS  
AND RECOMMENDED PRACTICES**

**SECURITY**

**SAFEGUARDING INTERNATIONAL CIVIL AVIATION  
AGAINST ACTS OF UNLAWFUL INTERFERENCE**

**ANNEX 17**

**TO THE CONVENTION ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION**

The amendment to Annex 17 contained in this document was adopted by the Council of ICAO on **13 November 2012**. Such parts of this amendment as have not been disapproved by more than half of the total number of Contracting States on or before **15 March 2013** will become effective on that date and will become applicable on **15 July 2013** as specified in the Resolution of Adoption. (State letter AS 8/2.1-12/63 Confidential refers.)

**NOVEMBER 2012**

**INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION**

**AMENDMENT 13 TO THE INTERNATIONAL STANDARDS  
AND RECOMMENDED PRACTICES**

**ANNEX 17 — SECURITY**

**RESOLUTION OF ADOPTION**

*The Council*

Acting in accordance with the *Convention on International Civil Aviation*, particularly with the provisions of Articles 37, 54 and 90 thereof, and taking into consideration the recommendations of the High-level Conference on Aviation Security held in Montréal, from 12 to 14 September 2012,

1. *Hereby adopts* on 13 November 2012 Amendment 13 to the International Standards and Recommended Practices contained in the document entitled *International Standards and Recommended Practices Safeguarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference, Security*, which for convenience is designated Annex 17 to the Convention;
2. *Prescribes* 15 March 2013 as the date upon which the said Amendment shall become effective, except for any part thereof in respect of which a majority of the member States have registered their disapproval with the Council before that date;
3. *Resolves* that the said Amendment or such parts thereof as have become effective shall become applicable on 15 July 2013; and
4. *Requests* the Secretary General to:
  - a) notify each Member State immediately of the above action and immediately after 15 March 2013 of those parts of the Amendment which have become effective;
  - b) request each Member State to:
    - 1) notify the Organization (in accordance with the obligation imposed by Article 38 of the Convention) of the differences that will exist on 15 July 2013 between its national regulations or practices and the provisions of the Standards in the Annex as hereby amended, such notification to be made before 15 June 2013, and thereafter to notify the Organization of any further differences that arise; and
    - 2) notify the Organization before 15 June 2013 of the date or dates by which it will have complied with the provisions of the Standards in the Annex as hereby amended; and
  - c) invite each Member State to notify additionally any differences between its own practices and those established by the Recommended Practices, when the notification of such differences is important for the safety and security of civil aviation, following the procedure specified in subparagraph b) above with respect to differences from Standards.

**NOTES ON THE PRESENTATION  
OF THE PROPOSED AMENDMENT 13 TO ANNEX 17**

The text of the amendment is arranged to show deleted text with a line through it and new text underlined, as shown below:

1. ~~Text to be deleted is shown with a line through it.~~ ~~text to be deleted~~ |
2. New text to be inserted is underlined. new text to be inserted
3. ~~Text to be deleted is shown with a line through it~~ followed by new text to replace |  
the replacement text which is underlined. existing text

**TEXT OF AMENDMENT 13 TO THE INTERNATIONAL STANDARDS  
AND RECOMMENDED PRACTICES**

**ANNEX 17 — SECURITY**

...

**CHAPTER 1. DEFINITIONS**

...

*Transfer cargo and mail.* Cargo and mail departing on an aircraft other than that on which it arrived.

...

*High-risk cargo or mail.* Cargo or mail presented by an unknown entity or showing signs of tampering shall be considered high risk if, in addition, it meets one of the following criteria:

- a) specific intelligence indicates that the cargo or mail poses a threat to civil aviation; or
- b) the cargo or mail shows anomalies that give rise to suspicion; or
- c) the nature of the cargo or mail is such that baseline security measures alone are unlikely to detect prohibited items that could endanger the aircraft.

Regardless of whether the cargo or mail comes from a known or unknown entity, a State's specific intelligence about a consignment may render it as high risk.

...

**CHAPTER 4. PREVENTIVE SECURITY MEASURES**

...

**4.2 Measures relating to access control**

...

4.2.6 Each Contracting State shall ensure that persons other than passengers, together with items carried, prior to being granted access entry into airport security restricted areas serving international civil aviation operations, are screened~~subject to screening and security controls; however, if the principle of 100 per cent screening cannot be accomplished, other security controls, including but not limited to proportional screening, randomness and unpredictability, shall be applied in accordance with a risk assessment carried out by the relevant national authorities.~~

...

**4.6 Measures relating to cargo, mail and other goods**

4.6.1 Each Contracting State shall ensure that appropriate security controls, including screening where practicable, are applied to cargo and mail, prior to their being loaded onto an aircraft engaged in passenger~~commercial air transport operations.~~

...



4.6.3 Each Contracting State shall ensure that cargo and mail to be carried on a ~~passenger~~ commercial aircraft are protected from unauthorized interference from the point screening or other security controls are applied until departure of the aircraft.

4.6.3bis Each Contracting State shall ensure that enhanced security measures apply to high-risk cargo and mail to appropriately mitigate the threats associated with it.

4.6.4 Each Contracting State shall ensure that operators do not accept cargo or mail for carriage on an aircraft engaged in ~~passenger~~ commercial air transport operations unless the application of screening or other security controls is confirmed and accounted for by a regulated agent, or ~~such consignments are subjected to screening~~ an entity that is approved by an appropriate authority. Consignments Cargo and mail which cannot be confirmed and accounted for by a regulated agent or an entity that is approved by an appropriate authority ~~are to~~ shall be subjected to screening.

...

4.6.7 Each Contracting State shall ensure that ~~security controls to be applied to~~ cargo and mail ~~for transportation on all cargo aircraft are determined on the basis of a security risk assessment carried out by the relevant national authorities,~~ that has been confirmed and accounted for shall then be issued with a security status which shall accompany, either in an electronic format or in writing, the cargo and mail throughout the secure supply chain.

4.6.8 Each Contracting State shall ensure that transfer cargo and mail has been subjected to appropriate security controls prior to being loaded on an aircraft engaged in commercial air transport operations departing from its territory.

4.6.9 Recommendation.— Each Contracting State should establish appropriate mechanisms to confirm that transfer cargo and mail entering its territory has been subjected to appropriate security controls. Note.— Guidance material on this issue can be found in the Aviation Security Manual (Doc 8973 — Restricted).

...

— END —



International  
Civil Aviation  
Organization

Organisation  
de l'aviation civile  
internationale

Organización  
de Aviación Civil  
Internacional

Международная  
организация  
гражданской  
авиации

منظمة الطيران  
المدني الدولي

国际民用  
航空组织

Tel.: +1 514-954-8219 ext. 6324

Ref.: AS 8/2.1-12/63 Confidential

٢٠١٢/١١/٢٢

الموضوع: اعتماد التعديل (١٣) على الملحق ١٧

الإجراء المطلوب: أ) الإبلاغ عن أي اعتراض قبل ٢٠١٣/٣/١٥؛

ب) الإبلاغ عن الاختلافات والامتثال قبل ٢٠١٣/٦/١٥

تحية طيبة وبعد،

١- أشرف بإبلاغكم بأن المجلس قد اعتمد في الجلسة السابعة من دورته ١٩٧ التي انعقدت في ٢٠١٢/١١/١٣ التعديل (١٣) على الملحق ١٧ بالقواعد والتوصيات الدولية-الأمن (الملحق ١٧ باتفاقية الطيران المدني الدولي). وتوجد نسخة من هذا التعديل وقرار الاعتماد كإضافات للطبعة الإلكترونية من كتاب المنظمة هذا على موقع ايكاو- نت (ICAO-NET) (<http://portal.icao.int>).

٢- عندما اعتمد المجلس هذا التعديل، حدد تاريخ ٢٠١٣/٣/١٥ موعداً لسريانه، باستثناء أي جزء منه تكون غالبية الدول الأعضاء قد سجلت اعتراضها عليه قبل ذلك التاريخ. وقرر المجلس أيضاً أن يبدأ تطبيق التعديل (١٣)، بالقدر الذي سيسري به، في ٢٠١٣/٧/١٥.

٣- وترد المواضيع الخاصة بالتعديل (١٣) في تعديل تمهيد الملحق ١٧، الذي تتضمن بالإضافة (أ) نسخة منه.

٤- وينبثق التعديل (١٣) مما يلي:

أ) اقتراحات قدمها فريق خبراء أمن الطيران؛

ب) توصيات المؤتمر الرفيع المستوى بشأن أمن الطيران، الذي انعقد في مونتريال في الفترة من ١٢ إلى ١٤ سبتمبر ٢٠١٢.

٥- وقرر المجلس، لدى استعراضه التعديل (١٣) على الملحق ١٧، أنه نظراً للحاجة إلى اتخاذ إجراءات عاجلة من أجل التخفيف من المخاطر التي يواجهها أمن الطيران المدني، لن تُرسل المقترحات إلى الدول لتلقي تعليقاتها بشأنها. وطبق المجلس في قراره هذا مبدأ البند ٦ من المرفق (أ) المعنون "صياغة القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية" بقرار الجمعية العمومية ٣٧-١٥ المعنون "البيان الموحد بسياسات الايكاو المستمرة وممارساتها التي تخص الملاحة الجوية"، الذي ينص على أنه "يجب أن يستشير المجلس الدول المتعاقدة بشأن اقتراحات تعديل القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية قبل أن يبت فيها، باستثناء الحالات التي يرى فيها المجلس أن من الضروري اتخاذ إجراء عاجل".

٦- ولضمان أعلى درجة ممكنة من الامتثال لأحكام التعديل (١٣) على الملحق ١٧، سيجري العمل على توفير مواد إرشادية عن كيفية تطبيق هذه الأحكام قبل الموعد المقترح لتطبيق التعديل في ٢٠١٣/٧/١٥.

٧- وطبقاً لأحكام قرار الاعتماد، أرجو التفضل بالقيام بما يلي:

أ) أن تبلغوني قبل ٢٠١٣/٣/١٥ بأي جزء من التعديل (١٣) ترغب دولتكم في تسجيل اعتراضها عليه وذلك باستخدام النموذج الوارد في الإضافة (ب) لهذا الغرض. وأرجو الإحاطة علماً بأن الاعتراضات فقط هي التي تتطلب التسجيل. وإن لم يصلنا رد منكم سنفترض أن دولتكم لا تعترض على هذا التعديل.

ب) أن تبلغوني قبل ٢٠١٣/٦/١٥ على النموذج الوارد في الإضافة (ج) لهذا الغرض بما يلي:

١) أي اختلافات ستكون قائمة في ٢٠١٣/٧/١٥ بين القواعد أو الممارسات التنظيمية لدولتكم وأحكام الملحق ١٧ بكامله بجميع تعديلاته بما فيها التعديل (١٣)، وأن تبلغوني بعد ذلك بأي اختلافات قد تستجد.

٢) التاريخ أو التواريخ التي ستكون دولتكم قد امتثلت فيها لأحكام الملحق ١٧ بكامله متضمناً جميع التعديلات بما فيها التعديل (١٣).

٨- وبالنسبة للطلب المذكور في الفقرة ٧ أ) أعلاه، جدير بالإشارة أن تسجيل الاعتراض على التعديل (١٣) أو أي جزء منه لا يمثل إبلاغاً عن الاختلافات، لأن الاختلافات - إن وجدت - يجب أن تُذكر في بيان منفصل حسب المطلوب في الفقرة ٧ ب) ١) أعلاه.

٩- وتتضمن مذكرة الإبلاغ عن الاختلافات، الواردة في الإضافة (د)، الإرشادات اللازمة لتحديد الاختلافات والإبلاغ عنها. وأرجو الإحاطة علماً بأنه يمكن تجنب تكرار تفاصيل الاختلافات التي سبق الإبلاغ عنها ومازالت قائمة، حيث يكفي إدراج إشارة إلى أن تلك الاختلافات مازالت قائمة.

١٠- وسأكون ممتناً إذا أمكنكم أيضاً إرسال نسخة من البلاغات المذكورة في الفقرة ٧ ب) أعلاه إلى مدير الأيكاو الإقليمي المعتمد لدى دولتكم.

١١- وستُرسل إليكم الصفحات البديلة التي تتضمن التعديل (١٣) في أسرع وقت ممكن بعد بدء سريان هذا التعديل في ٢٠١٣/٣/١٥.

وتفضلوا سيادتكم بقبول فائق الاحترام.



ريمون بنجامان  
الأمين العام

#### المرفقات:

- أ) — تعديل على تمهيد الملحق ١٧-الأمن
- ب) — نموذج الإبلاغ عن الاعتراضات الكلية أو الجزئية على التعديل (١٣) على الملحق ١٧
- ج) — نموذج الإبلاغ عن الامتثال لأحكام الملحق ١٧ أو الإبلاغ عن الاختلافات عنه
- د) — مذكرة بشأن الإبلاغ عن الاختلافات عن الملحق ١٧

الإضافة (أ) بكتاب المنظمة AS 8/2.1-12/63

## تعديل على تمهيد الملحق ١٧ - الأمن

يضاف ما يلي إلى نهاية الجدول (أ):

تواريخ الاعتماد والسريان والتطبيق	الموضوع	المصدر (المصادر)	التعديل
٢٠١٢/١١/١٣ ٢٠١٣/٣/١٥ ٢٠١٣/٧/١٥	يشمل هذا التعديل تنقيحاً لتدابير مراقبة الدخول فيما يخص الأشخاص غير الركاب. كما يتضمن تعريفاً لمتطلبات الأمن لنقل البضائع المحولة والبضائع العالية المخاطر، ويحدد التدابير الأساسية المشتركة للبضائع المنقولة على متن طائرات الركاب وطائرات الشحن الخالص.	اقتراحات اللجنة المعنية بأفعال التدخل غير المشروع بمساعدة فريق خبراء أمن الطيران، وتوصيات المؤتمر الرفيع المستوى بشأن أمن الطيران لعام ٢٠١٢ ، وإجراءات المجلس عملاً بقرار الجمعية العمومية ٣٧-١٧.	١٣

-----

الإضافة (ب) بكتاب المنظمة AS 8/2.1-12/63

إبلاغ الاعتراض الكلي أو الجزئي على التعديل (١٣) على الملحق ١٧

إلى:  
The Secretary General  
International Civil Aviation  
Organization  
999 University Street  
Montréal, Quebec  
Canada H3C 5H7

بموجب هذا، تود (اسم الدولة) \_\_\_\_\_ أن تعترض على الأجزاء التالية من التعديل (١٣) على الملحق ١٧ (تستعمل صفحات إضافية حسب الحاجة):

التوقيع \_\_\_\_\_ التاريخ \_\_\_\_\_

ملاحظات:

- (١) إذا كنتم ترغبون في الاعتراض على التعديل (١٣) على الملحق ١٧، كليا أو جزئيا، فيرجى إرسال الاعتراض على هذا النموذج بحيث يصل إلى المقر الرئيسي للايكاو بحلول ٢٠١٣/٣/١٥. وإذا لم يرد بحلول هذا التاريخ، فسنفترض أنكم لا تعترضون على التعديل. أما إذا كنتم توافقون على جميع أجزاء التعديل (١٣)، فلستم في حاجة إلى إعادة هذا النموذج.
- (٢) هذا البلاغ ليس إخطارا بالامتنال لأحكام الملحق ١٧ ولا إخطارا بالاختلافات عنه، إذ يتعين تقديم بلاغات منفصلة لهذا الغرض (انظر الإضافة (ج)).

-----

الإضافة (ج) بكتاب المنظمة AS 8/2.1-12/63

نموذج إبلاغ الامتثال لأحكام الملحق ١٧ أو إبلاغ اختلافات عن أحكام هذا الملحق  
(بجميع التعديلات بما فيها التعديل (١٣))

إلى:  
The Secretary General  
International Civil Aviation Organization  
999 University Street  
Montréal, Quebec  
Canada H3C 5H7

- (١) لن توجد اختلافات في ٢٠١٣/٧/١٥ بين القواعد و/أو الممارسات الوطنية لـ (اسم الدولة) أدخلت عليه بما فيها التعديل (١٣).
- (٢) في ٢٠١٣/٧/١٥، سوف توجد الاختلافات التالية بين القواعد و/أو الممارسات لـ (اسم الدولة) وأحكام الملحق ١٧، متضمنا جميع التعديلات التي (يرجى الرجوع الى الملاحظة رقم ٣ أدناه).

(أ) البند الوارد في الملحق	(ب) الفئة	(ج) تفاصيل الاختلاف	(د) ملاحظات
(يرجى ذكر رقم الفقرة)	(يرجى تحديد الفئة (أ) أو (ب) أو (ج)*)	(يرجى إعطاء وصف دقيق للاختلاف)	(يرجى ذكر الأسباب وراء الاختلاف)

(تستعمل صفحات إضافية حسب الحاجة)

\* ترد في الفقرة ٢-٢ من الإضافة (د) إرشادات عن فئات الاختلافات

٣- بحلول التواريخ المبينة أدناه، ستكون (اسم الدولة) — قد امتثلت لأحكام الملحق ١٧ متضمنا جميع التعديلات التي أدخلت عليه، بما فيها التعديل (١٣) الذي تم الإبلاغ عن الاختلافات بشأنه في الفقرة (٢) أعلاه.

أ) البند الوارد في الملحق	ب) التاريخ	ج) التعليقات
(يرجى ذكر رقم الفقرة تحديداً)		

(تستعمل صفحات إضافية حسب الحاجة)

التاريخ \_\_\_\_\_ التوقيع \_\_\_\_\_

ملاحظات:

- ١) إذا كانت الفقرة (١) أعلاه تنطبق عليكم، يرجى الرد على الفقرة (١) وإعادة هذا النموذج الى المقر الرئيسي للايكاو. أما إذا كانت الفقرة (٢) هي التي تنطبق، فيرجى الرد على الفقرتين (٢) و (٣) وإعادة النموذج الى المقر الرئيسي للايكاو.
- ٢) يرجى إرسال النموذج بعد ملئه بحيث يصل المقر الرئيسي للايكاو بحلول ٢٠١٣/٦/١٥.
- ٣) يمكن تجنب تكرار تفاصيل الاختلافات التي سبق الإبلاغ عنها ومازالت قائمة، حيث يكفي إدراج إشارة إلى أن تلك الاختلافات مازالت قائمة.
- ٤) ترد في الإضافة (د) "مذكرة بشأن الإبلاغ عن الاختلافات" مواد إرشادية تتعلق بالإبلاغ عن الاختلافات عن الملحق ١٧.
- ٥) يرجى إرسال نسخة من هذا النموذج الى مدير الايكاو الإقليمي المعتمد لدى دولتكم.

-----

الإضافة (د) بكتاب المنظمة AS 8/2.1-12/63

مذكرة بشأن الإبلاغ عن الاختلافات عن الملحق ١٧

(معدة وصادرة وفقا لتعليمات المجلس)

- ١- مقدمة
- ١-١ عندما استعرضت الجمعية العمومية والمجلس الاختلافات من قبل الدول وفقا للمادة (٣٨) من اتفاقية الطيران المدني الدولي، لاحظنا مرارا أن الإبلاغ لم يبعث على الارتياح التام.
- ٢-١ توخيا لتغطية أشمل، تم إصدار هذه المذكرة تيسيرا لتحديد الاختلافات والإبلاغ عنها، فضلا عن شرح الغرض الأساسي من عملية الإبلاغ.
- ٣-١ الغرض الأساسي من الإبلاغ عن الاختلافات هو تعزيز سلامة وكفاءة الملاحة الجوية والنقل الجوي من خلال التأكد من أن الهيئات الحكومية وغيرها من الوكالات المعنية بالطيران المدني الدولي، ولا سيما مشغلي الطائرات ومقدمي الخدمات، على دراية بما هنالك من اختلافات بين القواعد والممارسات الوطنية والقواعد الدولية الصادرة عن الايكاو.
- ٤-١ لذا يرجى من الدول الأعضاء أن تهتم بصفة خاصة بالإبلاغ عن ما لديها من اختلافات عن القواعد الدولية الواردة في الملحق ١٧ قبل ٢٠١٣/٦/١٥. وقد حث المجلس الدول المتعاقدة على مراعاة هذه الاعتبارات إزاء التوصيات الدولية أيضا.
- ٥-١ يرجى من الدول الأعضاء أن تلاحظ كذلك ضرورة الإعلان بصراحة عن نيتها الامتثال إذا كانت هذه النية متوفرة، وإن لم يكن الأمر كذلك، أن تشير إلى الاختلاف أو الاختلافات التي ستوجد. وينبغي أن يتعلق هذا الإعلان لا بهذا التعديل الأخير فحسب بل بالملحق كله شاملا التعديل.
- ٦-١ إذا كانت الدولة قد أرسلت بلاغات سابقة تخص هذا الملحق، فيمكنها تقادي تكرار التفاصيل، إذا شاءت ذلك، بأن تذكر أن البلاغ السابق مازال ساري المفعول. ويرجى من الدول أن تحدث حسب الاقتضاء الاختلافات التي سبق الإبلاغ عنها بعد كل تعديل إلى أن تنتهي هذه الاختلافات.
- ٢-٢ الإبلاغ عن الاختلافات عن أحكام الملحق ١٧ بما في ذلك الاختلافات عن التعديل (١٣)
- ١-٢ دلت الخبرة السابقة على أن الإبلاغ عن الاختلافات عن الملحق ١٧ كان مفرطا أحيانا ولم يكن سوى طريقة مختلفة للتعبير.
- ٢-٢ إن الإرشادات التي تقدم إلى الدول الأعضاء بصدد الإبلاغ عما لديها من اختلافات عن الملحق ١٧ ما هي إلا إرشادات محررة بعبارات عامة. ولا يتعين الإبلاغ عن أي اختلاف عندما تنص القواعد الوطنية على الالتزام بإجراءات ليست مطابقة تماما للإجراءات المذكورة في الملحق ولكنها مماثلة لها. وبالرغم من أن الإبلاغ الإلزامي المنصوص عليه في المادة (٣٨) من اتفاقية شيكاغو لا يشمل الاختلافات عن التوصيات الدولية، فيرجى حثيثا من الدول الأعضاء أن تبلغ المنظمة أيضا بما لديها من اختلافات بين قواعدها وممارساتها الوطنية والتوصيات الدولية الواردة في أي ملحق، ينبغي للدول أن تقسم الاختلافات التي تبلغ عنها إلى فئات حسب ما إذا كانت القواعد الوطنية:

(أ) أكثر تشددا أو شمولاً من القاعدة أو التوصية الدولية الصادرة عن الايكاو (الفئة أ)). تدخل في هذه الفئة القاعدة الوطنية الأكثر تشددا من القاعدة أو التوصية الدولية المناظرة لها، أو القاعدة الوطنية التي تفرض التزاما يدخل في نطاق الملحق ولم تنص عليه أي قاعدة أو توصية دولية. وهذا الأمر مهم



بصفة خاصة عندما تشترط الدولة معياراً أقوى يؤثر على تشغيل طائرات الدول الأعضاء الأخرى على أراضيها أو فوق أراضيها؛

(ب) **مختلفة في طبيعتها عن قواعد الايكاو أو تمتثل لها بوسيلة مختلفة (الفئة ب)).** تدخل في هذه الفئة أي قاعدة وطنية مختلفة في طبيعتها عن القاعدة أو التوصية الدولية الصادرة عن الايكاو، أو أي قاعدة وطنية مختلفة من حيث المبدأ أو النوع أو النظام عن القاعدة أو التوصية الدولية ولا تفرض بالضرورة التزاماً إضافياً. وتتنطبق هذه الفئة على قاعدة وطنية تحقق، عن طريق وسائل أخرى، نفس الهدف المنشود من القاعدة القياسية الصادرة عن الايكاو المناظرة ولن يمكن تصنيفها ضمن الفئة أ) أو ج)؛

(ج) **أقل حماية أو منفذة جزئياً أو غير منفذة (الفئة ج)).** تنطبق هذه الفئة عندما تكون القاعدة الوطنية أقل حماية من القاعدة أو التوصية الدولية المناظرة، أو عندما لا تتوفر كلياً أو جزئياً قاعدة وطنية منشورة لمعالجة موضوع القاعدة أو التوصية الدولية المناظرة.

٣-٢ بالنسبة للدول التي أبلغت عن جميع ما لديها من اختلافات عن الملحق ١٧، أو الدول التي أبلغت عن عدم وجود اختلافات، ينبغي أن يكون إبلاغها عن أي اختلافات جديدة ظهرت بسبب تعديل الملحق على شكل إعلان صيغته مباشرة نسبياً. ومع ذلك يرجى الانتباه إلى الفقرة ١-٥ التي ورد فيها أن يكون هذا الإعلان متعلقاً لا بهذا التعديل الأخير فحسب بل بالملحق كله شاملاً التعديل (١٣).

٣- نموذج الإبلاغ عن الاختلافات

١-٣ ينبغي الإبلاغ عن الاختلافات على النحو التالي:

(أ) **المرجع:** رقم الفقرة الأساسية أو الفرعية في الملحق ١٧ من تعديل الملحق التي تحتوي القاعدة أو التوصية الدولية موضع الاختلاف.

(ب) **الفئة:** فئة الاختلاف، وهي (أ) أم (ب) أم (ج) حسب التصنيف الوارد في الفقرة ٢-٢ أعلاه.

(ج) **تفاصيل الاختلاف:** وصف واضح ودقيق للاختلاف وتأثيره.

(د) **الملاحظات:** أسباب الاختلاف واتجاه النية بما في ذلك المواعيد المعتمدة للتنفيذ.

-----

التعديل رقم (١٣)  
قواعد وتوصيات دولية

## الأمن

حماية الطيران المدني الدولي من  
أفعال التدخل غير المشروع

الملحق السابع عشر  
باتفاقية الطيران المدني الدولي

اعتمد مجلس الايكاو تعديل الملحق السابع عشر الذي تتضمنه هذه الوثيقة في ٢٠١٢/١١/١٣. والأجزاء من هذا التعديل التي لم يعترض عليها أكثر من نصف العدد الإجمالي للدول المتعاقدة في موعد أقصاه ٢٠١٣/٣/١٥ ستصبح سارية المفعول في هذا التاريخ وقابلة للتطبيق في ٢٠١٣/٧/١٥ حسبما هو محدد في قرار الاعتماد الصادر عن المجلس. (انظر كتاب المنظمة رقم AS 8/2.1-12/63 Confidential).

نوفمبر ٢٠١٢

منظمة الطيران المدني الدولي

## التعديل رقم (١٣) للقواعد والتوصيات الدولية

### الملحق السابع عشر — الأمن

#### قرار الاعتماد

إن المجلس

إذ يعمل وفقاً لأحكام اتفاقية الطيران المدني الدولي، ولا سيما أحكام المواد ٣٧ و ٥٤ و ٩٠ منها، وإذ يأخذ في اعتباره توصية المؤتمر الرفيع المستوى بشأن أمن الطيران الذي انعقد في مونتريال في الفترة من ١٢ إلى ١٤ سبتمبر ٢٠١٢، فإنه:

١- يعتمد بموجب هذا في ٢٠١٢/١١/١٣ التعديل رقم (١٣) للقواعد والتوصيات الدولية الواردة في الوثيقة الصادرة بعنوان قواعد وتوصيات دولية، الأمن — حماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع، التي تعرف على سبيل التيسير باسم الملحق السابع عشر بالاتفاقية؛

٢- يقرر أن يكون يوم ٢٠١٣/٣/١٥ هو تاريخ سريان مفعول هذا التعديل، باستثناء أي جزء منه تكون غالبية الدول الأعضاء قد سجلت اعتراضها عليه لدى المجلس قبل هذا التاريخ؛

٣- يقرر أن يكون هذا التعديل أو أي أجزاء سارية منه واجب التطبيق في ٢٠١٣/٧/١٥؛

٤- يطلب إلى الأمين العام:

أ) أن يبادر على الفور إلى إخطار كل دولة عضو بالإجراء المذكور أعلاه، وأن يخطرهما بعد ٢٠١٣/٣/١٥ مباشرة بأجزاء التعديل التي أصبحت سارية؛

ب) أن يطلب من كل دولة عضو القيام بما يلي:

١) أن تخطر المنظمة (وفقاً للالتزام الذي تفرضه المادة ٣٨ من اتفاقية الطيران المدني الدولي) بالاختلافات التي ستوجد في ٢٠١٣/٧/١٥ بين قواعدها أو أساليب عملها الوطنية وبين أحكام القواعد القياسية الواردة في الملحق بصيغتها المعدلة بموجب هذا القرار، على أن يتم هذا الإخطار قبل ٢٠١٣/٦/١٥، وأن تبلغ المنظمة بعد ذلك بأي اختلافات قد تنشأ في المستقبل؛

٢) أن تخطر المنظمة قبل ٢٠١٣/٦/١٥ بالتاريخ أو التواريخ التي ستكون قد امتثلت بحلولها لأحكام القواعد القياسية الواردة في هذا الملحق بصيغتها المعدلة بموجب هذا القرار؛

ج) أن يدعو كل دولة عضو إلى القيام أيضاً بالإبلاغ عن أي اختلافات قد توجد بين أساليب عملها هي وما تنص عليه توصيات الايكاو، كلما كان الإبلاغ عن هذه الاختلافات ضرورياً لسلامة الملاحة الجوية، وذلك باتباع الإجراء الذي تنص عليه الفقرة الفرعية (ب) أعلاه بخصوص الاختلافات عن القواعد القياسية.

-----

## ملاحظات بشأن طريقة عرض التعديل (١٣) للملحق السابع عشر

تم إعداد نص التعديل بحيث يبين النص المحذوف مشطوبا بخط مستقيم ووضع خط تحت النص الجديد كما هو موضح أدناه:

- ١- النص المطلوب حذفه مشطوبا بخط مستقيم.  
النص المطلوب حذفه
- ٢- النص الجديد المطلوب إضافته تحته سطر.  
النص الجديد المطلوب إضافته
- ٣- النص المطلوب حذفه مشطوبا بخط مستقيم  
وبعده النص البديل تحته سطر.  
النص الجديد الذي يحل محل النص الحالي

## قواعد وتوصيات دولية

# الأمن

### الملحق السابع عشر

### باتفاقية الطيران المدني الدولي

...

## الفصل الأول — تعاريف

البضائع المحولة والبريد المحوّل — البضائع المنقولة والبريد المنقول على طائرة غير تلك التي وصلت على متنها.

...

البضائع العالية المخاطر أو البريد العالي المخاطر — تعتبر البضائع أو البريد الذي تقدمه هيئة غير معروفة أو الذي تظهر عليها علامات العبث عالية المخاطر في حالة ما استوفت أيضاً أحد المعايير التالية:

(أ) معلومات استخباراتية محددة تشير إلى أن البضائع أو البريد تشكل تهديداً على الطيران المدني؛

(ب) تبين البضائع أو البريد عيوباً مثيرة للشكوك؛

(ج) تكون طبيعة البضائع أو البريد على نحو معين يبيّن أن التدابير الأمنية الأساسية وحدها لا يبرح أن تسمح بكشف المواد المحظورة التي قد تعرّض الطائرة للخطر.

وبصرف النظر عما إذا كانت البضائع أو البريد قادمة من هيئة معروفة أو غير معروفة، فإن المعلومات الاستخباراتية المحددة التي تتوفر لدى الدولة بشأنها قد تجعلها عالية المخاطر.

...

## الفصل الرابع — اجراءات الأمن الوقائية

...

### ٤-٢ الاجراءات المتعلقة بمراقبة الدخول

...

٤-٢-٦ يجب على كل دولة متعاقدة أن تضمن الكشف الأمني تضمن إخضاع الأشخاص غير الركاب مع الأشياء التي يحملونها، ممن يمنحون حق الوصول قبل الدخول إلى مناطق أمنية مقيدة في المطار، والذين يقومون بخدمة عمليات الطيران المدني الدولي إلى الكشف الأمني والضوابط الأمنية. ، ولكن، إذا تعذر تطبيق مبدأ الكشف الأمني بنسبة ١٠٠ في المائة، يجب تطبيق ضوابط أمنية أخرى، تشمل، على سبيل المثال لا الحصر، الكشف النسبي والعشوائية وعدم امكانية التنبؤ، وذلك وفقاً لتقييم المخاطر الذي تنفذه السلطات الوطنية المختصة .

...

#### ٦-٤ الإجراءات المتعلقة بالبضائع والبريد والسلع الأخرى

١-٦-٤ يجب على كل دولة متعاقدة أن تضمن تطبيق الضوابط الأمنية المناسبة، بما في ذلك الكشف الأمني حيثما أمكن عملياً، على البضائع والبريد، قبل أن تحمل على متن الطائرة التي ستجري عمليات نقل جوي تجاري للركاب.

...

٣-٦-٤ يجب على كل دولة متعاقدة أن تضمن أن ما ينقل على متن طائرة تجارية لنقل الركاب من بضائع و بريد محمي من التدخل غير المصرح به منذ نقطة تنفيذ الكشف الأمني أو الضوابط الأمنية الأخرى إلى حين مغادرة الطائرة.

٣-٦-٤ مكرراً يجب أن تضمن كل دولة متعاقدة تطبيق الإجراءات الأمنية المشددة على البضائع و البريد العالية المخاطر للحد على النحو المناسب من وطأة التهديدات المرتبطة بها.

٤-٦-٤ يجب على كل دولة متعاقدة أن تضمن أن المشغلين الجويين لا يقبلون بضائع أو بريد للنقل على متن طائرة تنفذ عمليات نقل جوي تجاري للركاب الا إذا ماتم التثبيت من إخضاعها أكد وكيل معتمد ومسؤول أو هيئة معتمدة من قبل سلطة مختصة تطبيق للكشف الأمني أو ضوابط أمنية أخرى وأن وكيلاً معتمداً مسؤول عنها، أو أن . ويجب أن تخضع الإرساليات البضائع والبريد التي لا يمكن التثبيت منها وتولي أن يؤكدها وكيل معتمد ومسؤول أو هيئة معتمدة من قبل سلطة مختصة المسؤولية عنها خضعت للكشف الأمني.

...

٧-٦-٤ يجب على كل دولة متعاقدة أن تكفل أن الضوابط الأمنية التي تطبق على البضائع والبريد المنقولة على جميع طائرات نقل البضائع تحدد على أساس تقييم للمخاطر الأمنية تقوم به السلطات الوطنية المعنية. التي تم تأكيدها واحتسابها يجب إصدارها ومعها صفتها الأمنية، سواءً في شكل إلكتروني أو خطي، التي يجب أن تصاحب البضائع والبريد في سلسلة الإمدادات المأمونة برمتها.

٨-٦-٤ يجب على كل دولة متعاقدة أن تضمن إخضاع البضائع المحولة والبريد المحول للضوابط الأمنية الملائمة قبل حملها على متن الطائرة المستخدمة في عمليات النقل الجوي التجاري التي تغادر أراضيها.

٩-٦-٤ توصية - ينبغي لكل دولة متعاقدة أن تضع آليات ملائمة للتأكيد على إخضاع ما يدخل أراضيها من البضائع المحولة والبريد المحول للضوابط الأمنية الملائمة. ملاحظة - يمكن الاطلاع على المواد الإرشادية في هذا الشأن في دليل أمن الطيران (Doc 8973 - Restricted).

...

- انتهى -