



## الدورة الثانية عشرة لشعبة تسهيلات النقل الجوي (FAL/12)

القاهرة، مصر، من ٣/٢٢ الى ٢٠٠٤/٤/٢

البند رقم ٢: التسهيلات وأمن وثائق السفر والاجراءات الرسمية عند مراقبة الحدود  
٢-٣: وثائق تحقيق شخصية الطاقم

### توحيد وثائق تحقيق شخصية أعضاء الطاقم

### القائمين بالخدمة على الرحلات الجوية الدولية

(وثيقة مقدمة من الأمانة)

#### ١- مقدمة

١-١ ان ضرورة حصول المشغلين على التأشيرات وغيرها من وثائق السفر اللازمة لأعضاء طواقمهم لكل بلد قد يزورونه أثناء قيامهم بالخدمة، والحفاظ على تلك التأشيرات والوثائق صالحة هي مطلب سوقي رئيس لهم. وحيث أن تخصيص أفراد من أعضاء الطاقم لمختلف عمليات الطيران أمر تقيدته الوثائق التي يحملها كل منهم، فإن المشغلين الذين يخدمون عدة مقاصد، قد يكون عليهم أحياناً أن يحدوا من عملياتهم المنتظمة بسبب نقص في الموظفين الذين يحملون الوثائق اللازمة، بسبب مرض هؤلاء الموظفين أو غير ذلك من الظروف غير المنظورة. ولذا فإن قضايا وثائق تحقيق شخصية الطواقم الذين يقومون بالخدمة على الرحلات الدولية قد تارت في شعبة التسهيلات ابتداء من الدورة الأولى في ١٩٤٦، وأدخلت في الملحق التاسع قواعد وتوصيات (SARPs) تقتضي وثائق واجراءات موحدة، وتم على مر السنين تعديلها، في جهد للتصدي لتلك القضايا بمزيد من الفعالية. بيد أن دلائل واختلافات تلكها الألسن وتخطر بها الايكاو لا تزال توحى بأن هذه الأحكام قد لا تلاقي مساندة تبلغ سعتها ما كان مأمولاً لدى الدول المتعاقدة.

٢-١ والغرض من هذه الوثيقة هو استعراض القضايا المتصلة باصدار شهادات أعضاء الطواقم وقبول تلك الشهادات بوصفها وثائق لتحقيق الشخصية للدخول المؤقت في الدول الأجنبية، والتوصية بتعديلات مناسبة للـ SARPs (الملحق التاسع، الفقرات ٣-٧٣ الى وبما فيها ٣-٧٦).

٣-١ هناك هدف اضافي وهو تقديم تعديلات طفيفة على الفقرات من ٣-٧٨ الى ٣-٨١ المتعلقة بمفتشي عمليات الطيران وأمن مقصورة الركاب، كي تنظر فيها الشعبة.

#### ٢- وثائق تحقيق شخصية أعضاء الطاقم الخاصة بخلفتهم واللازمة للسفر

١-٢ ان الـ SARPs التي أدخلت للمرة الأولى في أواخر السنوات ١٩٤٠ كانت تعبر عن توافق في الآراء على أن الترخيص الصادر لعضو من أعضاء طواقم الطائرة يمكن تقديمه وقبوله بدل جواز السفر والتأشيرة وغير ذلك من وثائق السفر، وأن أعضاء الطواقم الذين لا يحملون ترخيصاً، مثل مضيفو الرحلة، يمكن أيضاً اعفاؤهم من ضرورة حملهم جواز سفر، اذا كانوا يحملون شهادة عضو في الطاقم، صادرة عن الدولة المسجلة فيها الطائرة. وبناء على توصية الدورة الحادية عشرة للشعبة، تم تعديل الـ SARPs للتمييز بين شهادة عضو الطاقم بوصفها وثيقة تبين هوية أحد أفراد الطاقم المستخدمين، وبين الترخيص الذي يثبت المؤهلات المهنية، وأن تطبق شهادة عضو الطاقم على

كلا أفراد طاقم مقصورة القيادة ومضيفي مقصورة الركاب، باعتبارها وثيقة يمكن تقديمها بدلا من جواز السفر والتأشيرة. وفي الوقت نفسه، أدخلت توصية لتشجيع اصدار شهادة أعضاء الطاقم على شكل مقروء آليا.

٢-٢ منذ أواخر السنوات ١٩٦٠ اضطلعت الايكاو بدور قيادي في وضع مواصفات لوثائق السفر المقروءة آليا، واذ فعلت ذلك نظرت بتعمق في مفاهيم وأهمية وثائق تحقيق الشخصية ووثائق السفر وفي التمييز بين تلك الوثائق وبين التراخيص/الشهادات المتعلقة بالأهلية. وقد يكون من العدل أن يقال أن جواز السفر قد اكتسب احتراماً في الايكاو على مر السنين، بوصفه وثيقة لتحقيق الشخصية ينبغي أن يحملها كل شخص مسافر في الخارج. وبالإضافة الى ذلك، فإن التفكير الكامن وراء الملحق التاسع قد تغير فيما يتعلق بنهج تسهيل اجراءات الحدود، بحيث أن الهدف الرئيسي الآن ليس ازالة جوازات السفر ووثائق السفر الرسمية بل توحيدها وجعلها أشد أمناً. ويبدو أن الآراء قد توافقت الآن على أن اقتضاء أن يكون لدى عضو الطاقم الذي يعمل على رحلات دولية جواز سفر لم يعد معتبرا عبءاً مرهقا بلا ضرورة، بل انه في الواقع يخدم مصلحة العضو على خير وجه.

٣-٢ ان الـSARPs الموجودة في الملحق التاسع تشجع توقع اعفاء حامل شهادة عضو في الطاقم من مقتضيات جواز السفر والتأشيرة. وفي الواقع كان هناك توقع كذلك أن يعفى من اجراءات الفرز الأمني بالمطار، التي تنطبق على المسافرين. بين أنه في الوقت الحاضر لا يبدو أنه يوجد في الواقع توحيد في اصدار شهادات أعضاء الطاقم، ويمكن أن يكون هذا العامل سببا يفسر الى حد بعيد انخفاض مستوى الثقة الرسمية في تلك الوثيقة، وتبعاً لذلك انخفاض مستوى تأييد الـSARPs.

٤-٢ ان الدورة الثالثة والثلاثين للجمعية العمومية (٢٥ سبتمبر الى ٥ أكتوبر ٢٠٠١) قد ساندت عددا من المقترحات لتعزيز أمن الطيران، ومنها اقتراح يدعو الى توحيد وثائق تحقيق الشخصية للعاملين في الخطوط الجوية والمطارات، تطبيقاً لما تقتضيه الوثيقة 9303 Doc، الجزء ٣، "Machine Readable Official Travel Documents" (وثائق السفر الرسمية المقروءة آليا) وبناء على توصية من فريق أمن الطيران في نوفمبر ٢٠٠١ أقر المجلس بعدئذ التوصية الآتية التي نشرت في الطبعة السابعة من الملحق السابع عشر في سياق التدابير المتعلقة بالرقابة على الدخول:

٤-٧-٤ توصية - ينبغي أن تكفل كل دولة متعاقدة أن تكون وثائق تحقيق الشخصية الصادرة لأعضاء طواقم الطائرات مطابقة للمواصفات المتصلة بهذا الموضوع الواردة في الوثيقة 9303 Doc، "Machine Readable Official Travel Documents".

٥-٢ ان هذه التوصية تنطوي على اعتراف بأن الأخذ بالمواصفات الواردة في الوثيقة 9303 Doc الجزء ٣ في اصدار وثائق تحقيق شخصية الطواقم، فيها ميزة أنها موحدة عالمياً، وقابلة للتشغيل البيئي على النطاق العالمي، وتتمتع بالمستوى الرفيع من أمن الوثائق الذي تقتضيه المواصفة الخاصة بوثيقة السفر - ١ (البطاقة التي من حجم محفظة الجيب). وبالإضافة الى ذلك فان التوحيد ينطوي على الفوائد التشغيلية الآتية:

أ) استعمال نفس الموارد لعدة أغراض. ان وثائق تحقيق الشخصية التي تصدر وفقاً لتلك المواصفات يمكن التحقق من صحتها، والتثبت من شخصية من يحملونها، باستعمال المعدات والأنظمة نفسها المستعملة في التفتيش على وثائق السفر.

ب) موجودات اضافية في يد أفراد الطواقم. ان وجود وثيقة تحقيق شخصية موحدة من شأنها أن تسهل قبول واستخدام أعضاء طواقم تابعين لخطوط جوية أخرى، باعتبارهم راكبين في المقاعد المتحركة.

٦-٢ ان فريق التسهيل في اجتماعه الرابع من (٢ الى ٥ أبريل ٢٠٠٢) قد استخلص أن الأحكام الموجودة في الملحق التاسع المتعلقة بشهادات أعضاء الطواقم قد عفا عليها الزمن، وأن الحاجة تدعو الى عزم في توحيد الوثائق وأمنها، في سبيل زيادة قيمة وموثوقية شهادات أفراد الطاقم، وتوضيح وضع تلك الشهادة ووظيفتها بوصفها وثيقة

تحقيق شخصية عند استعمالها في السفر الدولي. وتم تأليف فريق دراسة يمثل الدول المعنية والمنظمات المراقبة للنظر في تلك القضايا واقتراح تعديلات تدخل على الـSARPs.

٧-٢ توصل فريق الدراسة، عن طريق العمل بالمراسلة والاتصالات عن بعد، الى النتائج الآتية:

(أ) على الرغم من أن المدى الذي تذهب اليه الدول في اصدار شهادات أعضاء الطاقم غير معروف، الا أن الايكاو ينبغي أن تواصل مطالبتها بأن تقوم الحكومات باصدار تلك الوثائق وألا تنيب عنها كيانات القطاع الخاص أو تتخلى عن تلك الوظيفة اليها.

(ب) ينبغي أن تلح الايكاو على اصدار شهادات أعضاء الطاقم بشكل مقروء آليا وفقا للوثيقة Doc 9303، كشرط لقبول الدول المتلقية اياها كوثيقة رسمية لتحقيق الشخصية، تؤهل حاملها للدخول المؤقت الميسر.

(ج) وفي الوقت نفسه ينبغي أن تساند الايكاو بقوة توحيد بطاقات تحقيق شخصية الطواقم التي تصدر عن القطاع الخاص مع امكان التثبيت من الشخصية دون أن يتوقع حتما أن تشمل تلك البطاقات امكانية التعرف الضوئي على الرموز في الجزء المقروء آليا.

(د) ينبغي أن تقدم شهادة عضوية الطاقم لا كوثيقة سفر تحل محل جواز السفر بل كوثيقة تحقيق شخصية تتطوي على الاعفاء من مطلب الحصول على تأشيرة.

(هـ) ان الرقابات على اصدار بطاقات عضوية الطاقم أمر جوهري لبناء الثقة بين سلطات التفتيش على الحدود.

(و) يمكن استعمال بطاقة عضوية الطاقم للحصول على اعفاء من التأشيرة فقط عندما يكون وضع العضو هو وضع القائم بالخدمة.

(ز) الظروف التي يمكن فيها تقديم بطاقة عضوية الطاقم في سبيل الحصول على اعفاء من متطلبات التأشيرة لأعضاء الطاقم القائمين بالخدمة يمكن تبسيطها، وازالة التمييزات بين أعضاء الطاقم المنتمين الى أنواع مختلفة من المشغلين.

٨-٢ كانت هذه النتائج هي أساس التعديلات المقترحة المذكورة فيما يلي:

### ٣- الاجراء المعروض على الشعبة

١-٣ ان الشعبة مدعوة الى أن تنظر في النقاط الواردة في هذه الوثيقة وأن تقر التعديلات على الـSARPs ذات الصلة الواردة في الفصل ٣ القسم ميم، وتحديث القسم نون، كما هو مبين في التذييل.

-----

## تذييل

### ميم - تحقيق الشخصية والدخول لأعضاء الطاقم وغيرهم من العاملين لدى المشغلين

٧٢-٣ — يجب على الدول المتعاقدة أن تتأكد من أن التفتيش على أفراد الطاقم وأمتعتهم عند الدخول والمغادرة، عندما يكون مطلوباً، يتم بأقصى سرعة ممكنة.

٧٢-٣ على الدول المتعاقدة إيجاد التدابير، في تعاون مع المشغلين وسلطات المطارات، لتعجيل التفتيش على أعضاء الطواقم وعلى أمتعتهم، حسب مقتضى الحال، عند المغادرة وعند الوصول.

٧٣-٣ يجب على الدول المتعاقدة أن تقدم التسهيلات التي تمكن أفراد الطاقم العاملين لدى شركات الطيران التابعة لها المشغلين في أراضيها من طلب الحصول ومن الحصول على شهادات أعضاء الطاقم العاملين لديهم في مقصورة القيادة وفي مقصورة الركاب دون تأخير ودون دفع رسوم على شهادات عضوية الطاقم، على أن تكون صالحة طوال فترة عمل عضو الطاقم.

ملاحظة — لقد استحدثت شهادة عضو طاقم الطائرة كبطاقة تستعمل لأغراض تعريف هوية أعضاء طاقم مقصورة القيادة والضيافة على أن تظل اجازات أفراد الطاقم تخدم هدفها الأساسي وهو كشهادة عن كفاءة الطاقم المهنية.

٧٣-٣-١ توصية — يجب على الدول المتعاقدة اصدار أن تكون الشهادات المذكورة في الفقرات ٧٣-٣ و ٧٤-٣ و ٧٥-٣ في شكل بطاقات مقروءة آلياً وصادرة طبقاً للمواصفات الواردة في الجزء الثالث من الوثيقة (Doc 9303) بعنوان وثائق السفر الرسمية المقروءة آلياً من الحجم ١ والحجم ٢. وإذا تعذر ذلك، فينبغي أن تصدر الشهادات بالشكل المبين في المرفق (٧)، أي بنفس شكل الجزء المقروء بصرياً من شهادة عضو الطاقم المقروءة آلياً.

٧٤-٣ توصية - بقدر ما يختار المشغلون أو المنظمات غير الحكومية اصدار بطاقات تحقيق شخصية للأطقم، ينبغي أن تطلب الدول المتعاقدة انتاج تلك الوثائق الخاصة بتحقيق الشخصية في الشكل المبين بالتذييل ٧ أن بنفس الترتيب كالجزء المرئي في شهادة عضوية الطواقم المقروءة آلياً، ولها القدرة على مساندة التثبت من الهوية والتحقق من أمن الوثائق، التي يستعان فيهما بالآلات.

٧٥-٣ يجب أن تفرض ضوابط وافية على اصدار شهادات عضوية الطواقم، وغير ذلك من الوثائق الرسمية لتحقيق شخصية الطواقم، للحيلولة دون الغش، مثلاً القيام بمراجعة الخلفية، واطار شهادات بوضع توظيف الطالب قبل اصدار الشهادة اليه، والرقابة على الرصيد من البطاقات البيضاء، ومتطلبات المساءلة بالنسبة للموظفين القائمين بالاطار.

٧٤-٣ — عندما يظل أفراد قيادة الطائرة أو مضيفو الطائرة الذين يحملون معهم شهادات عضوية الطاقم عند عودهم الى الطائرة ونزولهم منها باقين في المطار الذي توقفت فيه الطائرة أو داخل حدود المدن المجاورة له، ثم يغادرون على نفس الطائرة أو على الرحلة المنتظمة التالية، فيجب على كل دولة متعاقدة أن تقبل هذه الشهادات للدخول المؤقت الى الدولة، ويجب ألا تشترط ابراز جواز السفر أو التأشيرة.

ملاحظة ١ — يقصد بهذه القاعدة الاعتراف بشهادات عضوية الطاقم لمستند هوية مقبول، حتى وان لم يكن حاملها يتمتع بجنسية دولة تسجيل الطائرة التي يعمل عليها. وليس القصد ابعاد الدول المتعاقدة عن اصدار "شهادات أعضاء الطاقم" لأفراد الطاقم الأجانب المقيمين فيها اذ رغبت في ذلك.

ملاحظة ٢ — يتيح تنفيذ الفقرة ٧٤-٣ إنهاء اجراءات موظفي شركات الطيران بسرعة وكفاءة. ولن تتحقق الفائدة الكاملة من هذه الأحكام مادامت بعض الدول لا تقبلها.

٣-٧٤=١ يجب على كل دولة متعاقدة أن تقدم تسهيلات الدخول المؤقت، المشابهة لتلك التي وردت في الفقرة ٣=٧٤=١ لأفراد طاقم القيادة والمضيفين في الطائرة التي تشغل لقاء مكافأة أو أجر لا في خطوط جوية منتظمة، بشرط أن يغادر طاقم القيادة ومضيفو الطائرات المعينون على متن الطائرة نفسها في أول رحلة لها خارج إقليم تلك الدولة.

٣-٧٥=١ عندما يكون من الضروري لعضو طاقم الطائرة، أثناء قيامه بواجباته، أن يسافر الى دولة أخرى بأي وسيلة نقل بوصفه راكباً ليلحق بالطائرة، فيجب على كل دولة أن تقبل من هذا العضو شهادة عضو الطاقم المحددة في الفقرتين ٣-٧٣=١ و ٣-٧٤=١، بدلا من جواز السفر، على أن تكون الشهادة مصحوبة عند اللزوم بوثيقة صادرة من صاحب العمل تثبت الغرض من سفر عضو الطاقم، وأن تسمح الدولة له بدخوله اياها مؤقتا وتمتعه بحرية الحركة داخل اقليمها ليلحق بطائرته.

٣-٧٥=١ توصية - ينبغي لكل دولة متعاقدة أن تمنح حقوق الدخول المؤقت المماثلة للحقوق المذكورة في الفقرة ٣-٧٥=١ وبنفس الشروط، لعضو طاقم الطائرة المشغلة بمكافأة أو أجر لا على خط جوي دولي منتظم.

٣-٧٦ بشرط الخضوع لمطلب تقديم جواز سفر ساري المفعول، يجب أن تتنازل الدول المتعاقدة عن مطلب التأشيرة لأعضاء طواقم الطائرة الواصلين الى المطار، الذي يقدمون شهادة عضوية الطاقم، أو أية وثائق رسمية أخرى للتحقق من شخصيتهم كأعضاء في الطاقم، صادرة بشكل مقروء آليا، عندما:

- (أ) يصلون وهم في وضع القيام بالخدمة، على رحلة دولية، ويطلبون الدخول المؤقت للفترة التي تسمح بها الدولة المتلقية قبل أن يلحقوا بالرحلة التالية التي هم معينون لها، في وضع القائم بالخدمة؛ و/أو
- (ب) يصلون على طائرة مشغل آخر أو بوسيلة أخرى من النقل كركاب ويطلبون الحصول على الدخول المؤقت للفترة التي تسمح بها الدولة المتلقية قبل أن يلحقوا برحلتهم الجوية التي هم معينون لها، في وضع القائم بالخدمة.

٣-٧٦=١ توصية - ينبغي للدول المتعاقدة، لأغراض الإقامة في اقليمها، أن تضع ترتيبات لتسهيل دخول الموظفين الأرضيين وأعضاء طاقم الطائرة التابعين لشركات الطيران الأجنبية التي تطير على اقليمها أو تعبره، الى الحد الذي يكون فيه وجود هؤلاء الأشخاص ضروريا للقيام بأعمال اشرافية وفنية تتعلق مباشرة بتشغيل الخطوط الجوية التي تقوم باستغلالها هذه الشركات.

[ملحوظة - يعتقد أن ما سبق لم يعد لازما في الملحق التاسع، لأنه الآن حكم دارج جدا في الاتفاقات الثنائية.]

٣-٧٧ يجب على الدول العاقدة أن تتخذ التدابير اللازمة التي تكفل الدخول المؤقت وبدون تأخير الى اقليمها للموظفين الفنيين التابعين لشركات الطيران الأجنبية التي تعمل الى اقليم الدولة أو عبرها، الذين يستدعي الأمر وجودهم لغرض جعل الطائرة التي تعجز عن مواصلة الرحلة لأسباب فنية، صالحة للطيران. وإذا كانت الدولة تطلب ضمنا لتكاليف المعيشة في الدولة و/أو العودة منها مثلا يكون ذلك موضوع تفاوض بدون أن يترتب عليه تأخير دخول الموظفين للفوري.

## (نون) — المسؤولون عن المفتشون على عمليات قيادة الطائرة في الطيران المدني وعلى سلامة مقصورة الركاب

٧٨-٣ توصية — ينبغي للدول المتعاقدة أن تضمن تكفل أن مفتشي عمليات الطيران وسلامة مقصورة الركاب التابعين لدولة متعاقدة أخرى يعاملون، أثناء أدائهم لوظائفهم التفتيشية، نفس معاملة أعضاء الطاقم، على النحو المبين في الفقرة ٧٢=٣ عند خضوعهم لاجراءات المغادرة والوصول.

٧٩-٣ توصية — ينبغي للدول المتعاقدة أن تزود مفتشي عمليات الطيران بقيادة الطائرة وسلامة مقصورة الركاب بشهادة تشمل على البيانات المقررة في المرفق (٨) وصالحة للاستعمال طوال مدة عمل المفتش بوثيقة تحقيق شخصيتهم بالشكل المبين في التذييل ٨.

٨٠-٣ توصية — ينبغي لمفتشي عمليات الطيران قيادة الطائرة وسلامة مقصورة الركاب حمل الشهادة وثيقة تحقيق الشخصية المذكورة في الفقرة ٧٩-٣، ونسخة من خط السير المعتمد للمفتش صادرة من الدولة التابع لها المفتش، وجواز سفر ساري المفعول.

٨١-٣ توصية — ينبغي للدول المتعاقدة أن تمنح حق الدخول المؤقت، على النحو الموصوف في الفقرة ٧٤=٣ ٧٦-٣ لأعضاء الطاقم ولمفتشي عمليات الطيران قيادة الطائرة وسلامة مقصورة الركاب التابعين لدولة متعاقدة أخرى، أثناء أداء مهام التفتيش الذين يقدمون الوثائق المبين في ٨٠-٣، بشرط أن يغادر المفتش لاجراء التفتيش التالي المقرر في خط سيره تكون مغادرة الرحلة الجوية التالية على خط سير المفتش بعد انقضاء فترة لا تتجاوز فترة الراحة العادية.

— انتهى —