



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

القاهرة، مصر، من ٣/٢٢ الى ٢٠٠٤/٤/٢

تقرير اللجنة الثانية المقدم الى الجلسة العامة

عن البند ٢ - ٤ من جدول الأعمال

البند ٢ : التسهيلات وأمن وثائق السفر والاجراءات الرسمية عند مراقبة الحدود

البند ٢-٤ : معلومات الركاب المسبقة (API)

٢-٤-١ سلمت الشعبة منذ البداية بوجود فرق واضح بين الاطلاع على "المعلومات المسبقة عن الركاب" وعلى "سجل أسماء الركاب" وبضرورة النظر في كل منهما على حدة. ولذلك بدأت المناقشات حول نظام المعلومات المسبقة عن الركاب.

٢-٤-٢ لاحظت الأمانة العامة في وثيقة العمل WP/15 أن نظم المعلومات المسبقة عن الركاب في الدول المتعددة التي تطبقها كانت ناجحة جدا بوصفها تدبيرا لتسهيل تخليص اجراءات الركاب وبوصفها أيضا أداة لتعزيز كفاءة نظم التفتيش على الحدود. وتضمنت تلك الوثيقة شرحا لمسائل التسهيلات، وتمتت تشجيع الدول المتعاقدة على مراجعة وتحديث سياسة الايكاو ومذهبها. وتضمنت تلك الوثيقة أيضا تعديلا مقترحا للتوصية الدولية الراهنة رقم ٣٤-٣.

٢-٤-٣ نظرت الشعبة في محتوى وثيقة العمل WP/16 التي لاحظت فيها الأمانة العامة أن تصنيف الركاب لأغراض تقييم المخاطر يشكل مسألة تتعلق بحقوق الأفيال ولا تستحق التجاهل. وتضمنت تلك الوثيقة أيضا دراسة للحاجة الى انشاء أداة حكومية ذكية وقوية لأغراض الرصد وضمان أن تصنيف الركاب في المطارات لا يشكل تمييزا ضدهم، ووضع نظام متوازن للتحقق من مدى الامتثال.

٢-٤-٤ شرحت كندا في وثيقة العمل WP/38 خبرتها في تنفيذ برنامج المعلومات المسبقة عن الركاب، بهدف تحديد الركاب الذين يشكلون أكبر خطر قبل وصولهم الى الحدود. وأحاطت الشعبة علما بالمعلومات الواردة عن البرنامج الكندي للمعلومات المسبقة عن الركاب، وأوصت بادراج هذه المعلومات، حسب الاقتضاء، في المواد الارشادية الصادرة عن الايكاو.

٢-٤-٥ بينت المملكة العربية السعودية في وثيقة العمل WP/53 المزايامن الأمنية والتشغيلية التي يمكن الحصول عليها بتنفيذ نظام المعلومات المسبقة عن الركاب، سواء من جانب مشغلي الطائرات أو من جانب سلطات المطارات الحكومية. واقترحت أن تضع الايكاو ارشادات للدول عن الضوابط المهمة والخطوات اللازمة لتنفيذ نظام المعلومات المسبقة عن الركاب، وذلك استنادا الى المناقشات التي أجرتها الشعبة عند النظر في وثيقة العمل WP/15. أما بالنسبة لذكر نظام المعلومات المسبقة عن الركاب في اتفاقات الخطوط الجوية الثنائية، فقد رأت الشعبة أن هذا الأمر متروك لكل دولة عند التفاوض ثنائيا.

٢-٤-٦ دعت اللجنة الأوروبية للطيران المدني (لجنة ايكاك) في وثيقة العمل WP/27 الى تعزيز التعاون الدولي حول نظم المعلومات المسبقة عن الركاب، والى اتباع نهج متعدد الأطراف ازاء تجهيز المعلومات عن الركاب من خلال نظم المعلومات المسبقة عن الركاب. كما ان لجنة ايكاك دعت الشعبة الى مطالبة الايكاو بأخذ زمام القيادة في وضع القواعد والتوصيات الدولية لنظم المعلومات المسبقة عن الركاب.

٢-٤-٧ طالبت شركة سيتا لاتصالات الطيران (SITA) في وثيقة العمل WP/68 بالتعاون الدولي على استعمال التكنولوجيا بفاعلية، وأوصت باتباع نهج التجميع المشترك لضمان التوافق بين مختلف النظم.

٢-٤-٨ قدمت نيوزيلندا في وثيقة العمل WP/81 شرحا للنظام الذي تتبعه لاجراء الفحص الأمني المسبق على الركاب تلافيا للوقوع في أي خطر قبل مغادرة الركاب من مطارات المنشأ الأجنبية، وشجعت الدول الأخرى على اقامة الاعتبار لاتباع نظم المعلومات المسبقة عن الركاب، وأن تنظر أيضا في وضع نظام للفحص الأمني المسبق.

٢-٤-٩ عرضت الأيانات في وثيقة العمل WP/60 معلومات إضافية عن التطورات المستجدة في نظم المعلومات المسبقة عن الركاب، وقدمت بيانا بالمبادئ التي وضعتها "مجموعة العمل المعنية بسلطات المراقبة" التابعة للأيانات. وتم اقتراح توصية من الفئة (ب) لدعوة الايكاو الى اجراء مزيد من العمل بالتعاون مع منظمة الجمارك العالمية والأيانات من أجل وضع قواعد وتوصيات دولية لبرنامج المعلومات المسبقة عن الركاب. وهذه التوصية تشبه تلك التي وردت في وثيقة العمل التي قدمتها الأمانة العامة (WP/15). ووافقت الشعبة على ادراج مرفق وثيقة العمل WP/60 بشأن بيان المبادئ الخاص بنظم المعلومات المسبقة عن الركاب والذي وضعته مجموعة العمل التابعة للأيانات، بوصفه مادة ارشادية. ووافقت الشعبة كذلك على أن تتشاور كل حكومة مع قطاع الطيران عند تنفيذ نظم المعلومات المسبقة عن الركاب، وذلك لمراعاة التكاليف وابلغ الايكاو بتنفيذ نظام المعلومات المسبقة عن الركاب.

٢-٤-١٠ رأت الشعبة في أثناء مداولاتها أن الشروط التي وضعتها بعض الدول للتفاصيل الدالة على هوية الركاب والتي يجب أن يقدمها مشغلو الطائرات تتجاوز عادة عناصر البيانات التي تدرج في الجزء المقروء آليا من جوازات السفر. غير أن غالبية الآراء دلت على أنه ينبغي للدول التي تشترط الحصول على بيانات إضافية أن تحصل عليها من مصادر رسمية، مثل قواعد بيانات التأشيرات. وفي الختام أقرت الشعبة النص الذي اقترحتة الأمانة العامة بالصيغة الواردة أدناه.

التوصية رقم أ/×× —

يعدل نص التوصية رقم ٣-٣٤ وتدرج قاعدة قياسية جديدة، وذلك على النحو التالي:

٣-٣٤ توصية — ينبغي للدول المتعاقدة أن تعمل حسب الاقتضاء بنظام معلومات مسبقة عن الركاب، ينطوي على أخذ تفاصيل معينة من جواز السفر أو التأشيرة قبل المغادرة، وارسالها بوسائل الكترونية الى السلطات العامة لتلك الدول، وتحليل هذه البيانات لأغراض تلافي الأخطار قبل الوصول وتسريع انهاء المعاملات. ولتقليل مدة تسجيل الركاب والأمتعة، ينبغي استخدام معدات قراءة المستندات لالتقاط المعلومات المدونة في وثائق السفر المقروءة آليا. ~~وعندما تحدد الدول المتعاقدة معلومات تعريف الركاب الواجب ارسالها، ينبغي لها المطابقة فقط بالمعلومات الموجودة في الخانات المقروءة آليا من جوازات السفر والتأشيرات المطابقة للمواصفات الواردة في الوثيقة المصنونة وثائق السفر المقروءة آليا (Doc 9303). وينبغي لجميع المعلومات المطلوبة أن تكون مطابقة لمواصفات قوائم الرسائل بصيغة UN/EDIFACT PAXLIST~~

٣-٣٤-١ عندما تحدد الدول المتعاقدة المعلومات الواجب ارسالها عن هوية الركاب، يجب ألا تشترط سوى عناصر البيانات المتوفرة في الجزء المقروء آليا من وثائق السفر طبقا للمواصفات الواردة في الوثيقة رقم Doc 9303 والصادرة بعنوان وثائق السفر المقروءة آليا. ويجب أن تكون جميع المعلومات المطلوبة مطابقة لمواصفات رسائل UN/EDIFACT PAXLIST.

٢-٤-١١ وافقت الشعبة أيضا بعد الدراسة على اقتراح بعدم توقيع عقوبات على مشغلي الطائرات بصدد ارسالهم المعلومات المسبقة عن الركاب، وأصدرت التوصية التالية:

التوصية رقم أ/×× —

اقرار التوصية التالية.

٣-٣٤-٢ توصية – ينبغي للدول المتعاقدة أن تكف عن فرض الغرامات والعقوبات على مشغلي الطائرات بسبب أي أخطاء حدثت عند موافاة السلطات العامة بالبيانات المقررة طبقاً لنظم المعلومات المسبقة عن الركاب.

٢-٤-١٢ اقترحت الهند في وثيقة العمل WP/78 أن تقوم الدول التي تشترط الحصول على قائمة الركاب أن تستعوض عن هذه القائمة بنظام للمعلومات المسبقة عن الركاب، واقترحت أيضاً وضع قاعدة قياسية جديدة تحل محل القاعدة رقم ٢-١٢ في الملحق التاسع. ووافقت الشعبة على أنه ينبغي للدول التي تقر العمل بنظم المعلومات المسبقة عن الركاب ألا تطالب بعد ذلك بالحصول على قائمة الركاب المطبوعة على الورق، وقررت الشعبة من واقع الاقتراح الهندي أن توصي بقاعدة قياسية جديدة يمكن ادراجها في المكان السليم من الفصل الثالث.

التوصية رقم أ/×× –

أقرار القاعدة القياسية الجديدة التالية.

٣-٣٤-٣ يجب على الدول المتعاقدة التي تشترط تقديم بيانات الركاب الكترونياً عن طريق أي نظام للمعلومات المسبقة عن الركاب ألا تشترط الحصول أيضاً على قائمة الركاب مطبوعة على الورق.

٢-٤-١٣ حثت الشعبة الايكاو على أن تضع ارشادات لنظم المعلومات المسبقة عن الركاب وأن توافق على التوصية التالية من الفئة (ب).

التوصية رقم ب/×× –

من الموصى به:

حث الدول المتعاقدة، التي تخطط لإقامة نظم جديدة أو معززة للمعلومات المسبقة عن الركاب، على تحقيق الموازنة بين مقتضياتها وإجراءاتها الخاصة بالبيانات ضمن اطار توحيد مجموعات البيانات الذي اشتركت في وضعه الايكاو ومنظمة الجمارك العالمية والأياتا لصالح التشغيل البيئي على النطاق العالمي.

٢-٤-١٤ كان موضوع حصول الدول على سجل أسماء الركاب دعماً للبيانات المأخوذة من نظام المعلومات المسبقة عن الركاب، موضع دراسة مستقلة عن موضوع المعلومات المسبقة عن الركاب. وفي هذا الصدد أعربت سويسرا في وثيقة العمل WP/22، والأياتا في وثيقة العمل WP/74، والاتحاد الأوروبي في وثيقة العمل WP/75 عن دواعي القلق ازاء ظهور مناهج انفرادية في بعض الدول التي تشترط الآن الحصول على سجل أسماء الركاب. وتضمنت الوثائق المذكورة طلباً حثيثاً بوضع مجموعة منسقة من المبادئ والاجراءات تحت رعاية الايكاو. وعند وضع اطار متفق عليه دولياً تحت رعاية الايكاو ينبغي ايلاء الاعتبار للارشادات الواردة في مرفق وثيقة العمل WP/75 بالصيغة التي أعدها الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه.

٢-٤-١٥ أعربت بعض الوفود عن دواعي القلق لأن اطلاع الدول على سجل أسماء الركاب أمر ليس من الملائم أن تتناوله الايكاو، لأنه ينطوي على مسائل تتعلق بالخصوصية ومتأصلة في هذا الاجراء وفي معالجة البيانات المأخوذة من هذا السجل. وأوضحت أن معظم البلدان لا يطلب الآن الاطلاع على سجلات أسماء الركاب، ولا ينوي السير في هذا الاتجاه. ولما كان معظم الدول ومشغلي الطائرات يضطرون الى الازعان لهذا المطلب، فينبغي وضع نهج عملي لتصبح هذه الاجراءات جزءاً من اطار متفق عليه دولياً وتتكفل به الايكاو. وينبغي أن يشمل أي اطار من هذا القبيل شروطاً تقضي بأن تنظم كل دولة عملية استشارية بين الصناعة والحكومة، واجراءات لابلاغ الايكاو كلما

وضعت أي دولة شرطا للاطلاع على قائمة أسماء الركاب، فضلا عن مراعاة التكاليف التي تتحملها صناعة الطيران لهذا الغرض.

٢-٤-١٦ بناء على ذلك أقرت الشعبة التوصية المقدمة من سويسرا بعد تعديلها حسب اقتراح من نيجيريا لتصبح قاعدة قياسية جديدة بالنص الوارد أدناه.

التوصية رقم أ/xx —

أقرار القاعدة القياسية الجديدة التالية في الفصل الثالث.

٣-... يجب على الدول المتعاقدة ألا تطلب الحصول على سجلات أسماء الركاب دعما للبيانات المأخوذة من نظم المعلومات المسبقة عن الركاب الى أن تضع الايكاو الارشادات اللازمة. ويجب على الدول المتعاقدة التي تطلب الاطلاع على سجلات أسماء الركاب أن تجعل مقتضياتها الخاصة بالبيانات ومعالجتها مطابقة للارشادات التي ستضعها الايكاو.

٢-٤-١٧ أقرت بالاضافة الى ذلك التوصية التالية من الفئة (ب).

التوصية رقم ب/ —

من الموصى به أن تضع الايكاو ارشادات للدول التي تشترط الحصول على بيانات سجل أسماء الركاب لدعم بيانات تحديد الهوية المأخوذة من نظام المعلومات المسبقة عن الركاب، وأن تشمل هذه الارشادات خطوطا توجيهية بشأن توزيع هذه البيانات واستعمالها و تخزينها، ووضع قائمة مركبة فيها عناصر البيانات التي يمكن نقلها بين المشغل والدولة المتلقية.

٢-٤-١٨ رأت الشعبة أن المزيد من العمل مازال مطلوبا بشأن عمليات نقل بيانات سجل أسماء الركاب، واقتُرحت أن تنتظر الايكاو في احالة هذه المسائل الى مجموعة دراسة وتكلفتها بتقديم تقريرها بما فيه من نتائج وتوصيات الى فريق خبراء التسهيلات والى المجلس.

٢-٤-١٩ أحاطت الشعبة علما بوثيقة المعلومات IP/32 التي قدمتها الولايات المتحدة عن نظام المعلومات المسبقة عن الركاب.

— انتهى —