



منظمة الطيران المدني الدولي

فريق خبراء التسهيلات

الاجتماع السابع

مونتريال، ٢٢-٢٦ أكتوبر ٢٠١٢

التقرير

كتاب إحالة

إلى: رئيس لجنة النقل الجوي

من: رئيس فريق خبراء التسهيلات

يشرفني أن أرفق طيه تقرير الاجتماع السابع لفريق خبراء التسهيلات الذي انعقد في مقر الإيكاو بمونتريال في الفترة ٢٢ - ٢٦ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٢.



صمويل لوكاس
رئيس
فريق خبراء التسهيلات

مونتريال، ٢٦ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٢

المحتويات

	كتاب إحالة
i-1	المحتويات
ii-1	مقدمة
ii-1	لمحة عامة
ii-1	الاختصاصات
ii-1	جدول الأعمال
ii-2	الحضور
ii-2	افتتاح الاجتماع
ii-2	المسؤولون والأمانة
ii-2	اللغات والوثائق

تقرير الاجتماع

1-1	البند ١: التطورات الأخيرة في مجال التسهيلات في الايكاو
	البند ٢: تقرير عن نتائج المؤتمر الرفيع المستوى لأمن الطيران والاجتماع الثالث والعشرين لفريق خبراء أمن الطيران
2-1	
3-1	البند ٣: تقرير فريق العمل المعني بالأشخاص ذوي الإعاقة
3A-1	مرفق البند ٣
	البند ٤: التطورات فيما يتعلق بالمعلومات المسبقة عن الركاب وبيانات سجلات أسماء الركاب
4-1	
5-1	البند ٥: التعديلات على الملحق التاسع
A5-1	مرفق البند ٥
6-1	البند ٦: المسائل الأخرى
A6-1	مرفق البند ٦
A-1	المرفق (أ) - قائمة المشاركين
B-1	المرفق (ب) - قائمة ورقات العمل وورقات المعلومات

تقرير الاجتماع السابع لفريق خبراء التسهيلات

مونتريال، ٢٢-٢٦ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٢

المقدمة

لمحة عامة

١- انعقد الاجتماع السابع لفريق خبراء التسهيلات في مقر الإيكاو بمونتريال في الفترة من ٢٢ إلى ٢٦ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٢.

الاختصاصات

٢- يقوم فريق الخبراء بما يلي:

- (أ) النظر في مساهمات اجتماعات التسهيلات الإقليمية ونقاط الاتصال لشؤون التسهيلات والأمانة العامة بغية تقديم توصيات بشأن وضع القواعد القياسية والتوصيات الدولية أو المواد الإرشادية الجديدة أو المعدلة مع مراعاة التطورات الحديثة في التكنولوجيا المطبقة والتحديات المعاصرة والاحتياجات المستقبلية من أجل تحسين كفاءة وفعالية التفتيش على الحدود وإجراءات المراقبة الأخرى في المطارات؛
- (ب) المساهمة بمعلومات يمكن أن تستخدمها الأمانة العامة لوضع أدوات إدارية (وضع دليل مثلاً) ومواد إرشادية أخرى لمساعدة الدول بشأن تنفيذ الملحق التاسع؛
- (ج) وضع مقترحات لتتنظر فيها دورات شعبة التسهيلات؛
- (د) أداء أي مهام أخرى تعهد بها إليه لجنة النقل الجوي.

جدول الأعمال

٣- حددت لجنة النقل الجوي جدول أعمال الاجتماع الذي يتضمن البنود التالية (يرد جدول الأعمال في ورقة العمل (FALP/7-WP/1)

البند ١ من جدول الأعمال: التطورات الأخيرة في مجال التسهيلات في الإيكاو

تم إبلاغ فريق الخبراء بالتطورات ذات الصلة بالتسهيلات في الإيكاو منذ اجتماعه السادس، بما يشمل خطة إدخال الملحق التاسع في مشروع الإيكاو الخاص بالنظام الإلكتروني للإبلاغ عن الاختلافات.

البند ٢ من جدول الأعمال: تقرير عن نتائج المؤتمر الرفيع المستوى لأمن الطيران والاجتماع الثالث والعشرين لفريق خبراء أمن الطيران

قُدمت معلومات لفريق الخبراء بشأن المؤتمر الرفيع المستوى لأمن الطيران (مونتريال ١٢-١٤/٩/٢٠١٢)، وشملت المعلومات بصفة خاصة توصيات المؤتمر بشأن المعلومات المسبقة عن الركاب وسجلات أسماء الركاب. وقُدمت أيضاً للفريق معلومات بشأن الاجتماع الثالث والعشرين لفريق خبراء أمن الطيران (مونتريال ٢٦-٣٠/٣/٢٠١٢).

البند ٣ من جدول الأعمال: تقرير فريق العمل المعني بالأشخاص ذوي الإعاقة

دُعي فريق الخبراء إلى النظر في تقرير فريق العمل المعني بالأشخاص ذوي الإعاقة واتخاذ الإجراءات الملائمة.

البند رقم ٤ من جدول الأعمال: التطورات فيما يتعلق بالمعلومات المسبقة عن الركاب وبيانات سجلات أسماء الركاب
اطّلع فريق الخبراء على التطورات الأخيرة في مجال المعلومات المسبقة عن الركاب
وبيانات سجلات أسماء الركاب، بما في ذلك العمل الذي أنجزته لجنة الاتصال التابعة للايكاو والمشاركة بين منظمة الجمارك
العالمية والأليات.

البند رقم ٥ من جدول الأعمال: التعديلات المقترحة إدخالها على الملحق التاسع
دُعي فريق الخبراء إلى النظر في المقترحات الخاصة بالتعديلات على الملحق التاسع.

البند رقم ٦ من جدول الأعمال: المسائل الأخرى
دُعي فريق الخبراء إلى النظر في أي مسائل أخرى تتعلق ببرنامج التسهيلات في الايكاو.

الحضور

٤- كان العدد الكلي للمشاركين كما يلي:

٥١ عضواً من أعضاء فريق الخبراء والأعضاء المناوبين والمستشارين من ١٧ دولة عضواً.

٢٤ مراقباً من ١١ دولة عضواً.

١٠ مراقبين من ٧ منظمات دولية.

٥- ترد في المرفق (أ) قائمة كاملة بالمشاركين في الاجتماع.

افتتاح الاجتماع

٦- افتتحت الاجتماع رئيسة لجنة النقل الجوي، السيدة ك. ماكولي. ورحب رئيس فرع أمن الطيران، السيد ج. ماريوت، بحضور المشاركين إلى مونتريال، وقدم موظفي الأمانة العامة. وبعد ذلك قدم السيد ماريوت ملاحظات افتتاحية بالنيابة عن السيد ب. جيبو، مدير إدارة النقل الجوي.

المسؤولون والأمانة

٧- انتخب فريق الخبراء السيد صمويل لوكاس، عضو فريق الخبراء من أستراليا، رئيساً للاجتماع، والسيد يارومير شتولك، عضو فريق الخبراء من الجمهورية التشيكية، نائباً للرئيس.

٨- تولى السيد ج. ثاكر، مسؤول التسهيلات في قسم سياسات أمن الطيران والتسهيلات مهام أمين الاجتماع، وساعده في ذلك السيد س. بيرتي، رئيس قسم سياسات أمن الطيران والتسهيلات. وتولى مهام مساعدي أمين الاجتماع كل من السيد أ. ماكبروني والسيد د. ستيرلاندي.

اللغات والوثائق

٩- قدم فرع اللغات والمطبوعات خدمات الترجمة الفورية باللغات العربية والإنجليزية والفرنسية والروسية والإسبانية، والصينية، وقد تولت تنسيق هذه الخدمات السيدة ف. ليو، مديرة إدارة الشؤون الإدارية والخدمات.

١٠- ترد في المرفق (ب) قائمة بوثائق الاجتماع.

البند ١ من جدول الأعمال: التطورات الأخيرة في مجال التسهيلات في الإيكاو

١-١ الوثائق

قدمت الأمانة العامة في ورقة العمل WP/21 موجزاً لنتائج عمليات التدقيق التي أُجريت في إطار البرنامج العالمي لتدقيق الأمن المتعلقة بتنفيذ الدول الأعضاء في الإيكاو للأحكام ذات الصلة بالأمن الواردة في الملحق التاسع - التسهيلات.

وقدمت الأمانة العامة في ورقة المعلومات IP/7 قائمة حديثة بأسماء أعضاء فريق خبراء التسهيلات والأعضاء المناوبين.

وقدمت الأمانة العامة في ورقة المعلومات IP/10 آخر المعلومات بشأن التعديل ٢٣ على الملحق التاسع فيما يتعلق باعتماد نموذج صحة عامة محسن لتحديد موقع الراكب.

وقدمت الأمانة العامة في ورقة المعلومات IP/13 مقتطفات من القرار ٣٧-٢٠ الذي اعتمده الجمعية العمومية للإيكاو في دروتها السابعة والثلاثين (٢٨ سبتمبر إلى ٨ أكتوبر ٢٠١٠) الخاص بالتسهيلات (المرفق (د)). ويشمل المرفق (د) بصفة خاصة وضع وتنفيذ الأحكام الخاصة بالتسهيلات، والتعاون الدولي بشأن حماية أمن وسلامة جوازات السفر، والإجراءات الدولية والوطنية والتعاون في مجال التسهيلات.

٢-١ المناقشة والتوصيات

١-٢-١ قدم الأمين العام عرضاً للتطورات في الإيكاو ذات الصلة بالتسهيلات منذ الاجتماع السادس لفريق التسهيلات (FALP/6) الذي انعقد في الفترة من ١٠ إلى ١٤ مايو ٢٠١٠.

٢-٢-١ وقدم موظف من إدارة الملاحة الجوية التابعة للأمانة العامة عرضاً عن وضع وتنفيذ مشروع الإيكاو للإبلاغ الإلكتروني عن الاختلافات.

٣-٢-١ وقدم موظف من إدارة الملاحة الجوية التابعة للأمانة العامة معلومات موجزة لفريق الخبراء بشأن إمكانية التنبؤ والتقدير بالوقت في المجال التشغيلي وأهمية ذلك للتخطيط لنظام الملاحة الجوية في المستقبل.

٤-٢-١ وفي سياق مناقشة ورقة العمل (WP/21)، أشار الفريق إلى وجود درجة من عدم الامتثال لبعض القواعد القياسية والتوصيات الدولية ذات الصلة بالأمن الواردة في الملحق التاسع مما قد يُعزى إلى عدم فهم وتفسير هذه القواعد والتوصيات بالشكل الصحيح، أو لأن القواعد والتوصيات المعنية قد حلت محلها بعض التطورات في مجال تسهيلات النقل الجوي في بعض الدول. وسعيًا إلى تصحيح الوضع الراهن، اتفق فريق الخبراء على أنه سينظر في مسائل عدم الامتثال للملحق التاسع والإجراءات المحتملة في سياق ورقة العمل (WP/17) عن توجه برنامج التسهيلات في المستقبل. وسيشمل النظر في هذه المسائل جوانب تنفيذ القواعد القياسية والتوصيات الدولية وجدواها في الوقت الحالي.

البند ٢ من جدول الأعمال: تقرير عن نتائج المؤتمر الرفيع المستوى لأمن الطيران والاجتماع الثالث والعشرين لفريق خبراء أمن الطيران

١-٢ الوثائق

قدمت الأمانة العامة في ورقة العمل WP/18 تقريراً عن المسائل الفنية التي أثارها المؤتمر الرفيع المستوى لأمن الطيران الذي انعقد في الفترة من ١٢ إلى ١٤ سبتمبر ٢٠١٢ بشأن المسائل ذات الصلة ببرنامج وثائق السفر المقروء آلياً، والمعلومات المسبقة عن الركاب، وبيانات سجلات أسماء الركاب، فضلاً عن دليل المفاتيح العامة.

وقدمت الأمانة العامة في ورقة المعلومات IP/4 تقريراً عن نتائج المؤتمر الرفيع المستوى لأمن الطيران. واستنسخت الورقة نسخة موجزة من توصيات المؤتمر بشأن كل بنود جدول الأعمال. أما التوصيات الخاصة بالمسائل ذات الصلة بالتسهيلات التي تناولها المؤتمر فقد استنسخت بكاملها.

وقدمت الأمانة العامة في ورقة المعلومات IP/5 تقريراً عن نتائج الاجتماع الثالث والعشرين لفريق خبراء أمن الطيران الذي انعقد في الفترة من ٢٦ إلى ٣٠ مارس ٢٠١٢.

وقدمت الأمانة العامة في ورقة المعلومات IP/8 تقريراً عن البند ٧ من جدول أعمال المؤتمر الرفيع المستوى لأمن الطيران الخاص بدور برنامج وثائق السفر المقروء آلياً، والمعلومات المسبقة عن الركاب، وبيانات سجلات أسماء الركاب.

٢-٢ المناقشة

١-٢-٢ أبلغت الأمانة فريق الخبراء، في سياق استعراضها العام لورقات العمل وورقات المعلومات التي قُدمت في إطار هذا البند من جدول الأعمال، أن ورقة العمل WP/18 سيُنظر فيها في إطار البند ٤ من جدول الأعمال.

٢-٢-٢ ومع توجيه اهتمام فريق الخبراء إلى ورقتي المعلومات IP/4 و IP/5، سلط أمين الاجتماع الضوء على العمل الجاري حالياً لتعزيز سلامة الشحن الجوي بما في ذلك التعاون الفني بين الإيكاو ومنظمة الجمارك العالمية والاتحاد البريدي العالمي، والتطورات في مجالات وثائق السفر المقروء آلياً، والمعلومات المسبقة عن الركاب، وبيانات سجلات أسماء الركاب.

بالإنجليزية فقط**Agenda Item 3: Report of the Persons with Disabilities (PWD) Working Group****3.1 DOCUMENTATION**

In WP/2, the Rapporteur of the Persons with Disabilities (PWD) Working Group (WG) presented the fifth revision of the draft guidelines for persons with disabilities, originally Circular 274, *Access to Air Transport by Persons with Disabilities* (1999).

3.2 DISCUSSION AND RECOMMENDATIONS

3.2.1 With regard to the fifth draft of the PWD Guidelines developed by the PWD WG, the Panel agreed that:

3.2.1.1 In Section 1 – GENERAL ISSUES:

- a) a new definition for ‘service animals’ should be inserted; and
- b) a new paragraph on the allocation of responsibilities between airport and aircraft operators should be added, under a new title ‘Allocation of responsibilities’.

3.2.1.2 In Section 3 – PRE-JOURNEY:

- a) in paragraph 3.3 sub-paragraph i), the term ‘escort passes’ should be re-drafted to read ‘passes for non-travelling companions’;
- b) in paragraph 3.14, the phrase ‘or when required for safety purposes’ should be inserted in the second sentence after the words ‘require such services’;
- c) in paragraph 3.20.1, the phrases ‘but are not required’ and ‘upgrades to a higher class of service if’ should be deleted and the phrase ‘alternative seating, if available where’ should be inserted after the word ‘disabilities’;
- d) in paragraph 3.21, the words ‘if available’ should be inserted in the last line, after the words ‘their needs’; and
- e) in paragraph 3.27, the words ‘e.g. air carriers’ should be inserted before the word ‘airport’ and the term ‘i.e.’ should be deleted.

3.2.1.3 **In Section 4 – ARRIVAL AND MOVING THROUGH THE AIRPORT:** in paragraph 4.8, the words ‘or air carriers’ should be inserted after the word ‘operators’ and the phrase ‘under their control’ should be inserted after the words ‘passenger service areas’.

3.2.1.4 In Section 5 – AIRPORT FACILITIES:

- a) paragraph 5.3 should be re-drafted such that it reads: ‘Routes of travel for boarding and disembarking aircraft should be accessible’;

- b) in paragraph 5.10, the phrase ‘be at eye-level’ should be deleted and replaced with the word ‘have’ and a new sentence should be inserted at the end of the paragraph as follows: ‘Signs should be placed so that they can easily be seen by persons with disabilities including those using a wheelchair’;
- c) the first sentence of paragraph 5.14 should be re-drafted such that it reads: ‘Airport operators should ensure that public telephones (both landside and airside, for example in arrival and departure areas, boarding gates, baggage claim areas) are accessible to a person with disabilities and that such a person can use the machine independently’; and, in paragraph 5.14, in the second sentence, the words ‘hard of’ should be deleted and the word ‘impaired’ should be inserted between the word ‘hearing’ and the word ‘use’;
- d) in paragraph 5.22, in the last line, the words ‘be provided’ should be deleted and replaced with the words ‘have access to’ and the clause ‘that is provided to other passengers’ should be inserted after the word ‘information’;
- e) the beginning of the second sentence of paragraph 5.24 should be re-drafted such that it reads ‘Airport and aircraft operators (as applicable) . . .’ and, in the third sentence, the words ‘a’ and ‘safe’ should be deleted and replaced with the words ‘an accessible’;
- f) in paragraph 5.26, the full-stop at the end of the first sentence should be deleted and, in the second sentence, the words ‘In addition, terminal operators may wish to consider’ should be deleted and the word ‘and’ should be inserted before the word ‘providing’; and
- g) in paragraph 5.27, the word ‘maintained’ should be inserted at the end, following the word ‘properly’.

3.2.1.5 **In Section 6 – SECURITY SCREENING:** the words ‘and border checks’ should be added to the title of the Section.

3.2.1.6 **In Section 8 – ON BOARD AIR CARRIER SERVICES:**

- a) in paragraph 8.2, the term ‘crew luggage and’ should be deleted; and
- b) in paragraph 8.10 (c), the words ‘The person with disabilities and the’ should be inserted at the beginning of the paragraph and the term ‘Air carriers’ should be changed to ‘air carrier’.

3.2.1.7 **In Section 9 – AIRCRAFT:**

- a) in paragraph 9.1, the last line should be re-drafted such that it reads: ‘. . . disabilities, where aircraft type, size and configuration permit’; and
- b) in paragraph 9.2, the words ‘On aircraft with washrooms’ should be deleted and the beginning of the paragraph should be re-drafted such that it reads: ‘Where aircraft type, size and configuration permit, at least one washroom should be accessible . . .’.

3.2.1.8 **In Section 11 – GROUND TRANSPORTATION:** in paragraph 11.2, the word ‘provide’ should be deleted and the words ‘assist passengers in finding’ should be inserted between the words ‘should’ and ‘a booking service’.

3.2.2 The above changes are reflected in the text reproduced in the Appendix to this part of the report.

3.2.3 With regard to Section 9, the Panel recognized IATA’s concerns that some of the issues raised in this section are beyond the control of aircraft operators, as the design elements incorporated into aircraft are primarily determined by aircraft manufacturers.

3.2.4 The Panel noted that the Secretariat will make further editorial changes to ensure consistency with the terminology used in other ICAO documents (e.g., the term ‘air carrier’ will be replaced with the term ‘aircraft operator’).

3.2.5 Subject to the above editorial revision, the Panel agreed to recommend that the revised fifth draft of Circular 274 as the proposed first edition of the *Manual on Access to Air Transport by Persons with Disabilities* (as appended to this part of the report), be submitted for approval by the Secretary General, published, and distributed to States.

المرفق

بالإنجليزية فقط

MANUAL ON ACCESS TO AIR TRANSPORT BY PERSONS WITH DISABILITIES

CONTENTS

Foreword

Acronyms

Definitions

Section 1 – General Issues

Accessible air travel

Consultations with organizations representing persons with disabilities

Seamless service

No refusal of carriage except for safety reasons

No charges for assistance

Service level targets

Allocation of responsibilities

Section 2 – Training

General principles

Who should be trained?

Scope and content of training programmes

Initial training

Refresher training

Section 3 – Pre-journey

Communication of information on services and facilities

Reservation assistance

Advance notice

Self-identification

Travelling with an assistant

Seat reservations – general

Seat reservations for persons travelling with service animals

Transmission of reservation confirmation

Section 4 – Arrival and Moving Through an Airport

Timely service

Use of facilities

Information desks

Check-in services

Availability of wheelchairs

Baggage assistance

Seating

Leaving persons with disabilities unattended
Review of processes

Section 5 – Airport Facilities

Consultations in planning stages
Accessible routes and passageways
Wayfinding
Signage
Automated kiosks
Accessible communication systems
Public announcements
Arrival and departure monitors
Seating areas
Relieving areas for service animals
Maintenance of accessible features and equipment

Section 6 – Security Screening and Border Checks

Maintaining dignity
Security screening options
Passes for non-travelling companions

Section 7 – Boarding and Disembarking an Aircraft

Assistance with boarding and disembarking
Lifts and ramps
Transfer of mobility aids

Section 8 – Aircraft Operators’ Services on Board

Carriage of mobility aids and assistive devices
Signage on board
Seat allocation
Service animals
Communication of safety briefings and information on equipment features
On-board wheelchairs
Periodic enquiries
Moving through the cabin
Services NOT required of operators

Section 9 – Aircraft

Accessible aircraft features
Accessible washrooms
Stowage space for mobility aids

Section 10 – Connections and Leaving an Airport

Loss or delay of or damage to mobility aids
Baggage retrieval

Section 11 – Ground Transportation

Availability of accessible ground transportation
Information on and reservations for accessible ground transportation

Ground transportation within an airport

No extra charges

Accessible ground transportation to remote aircraft stands

Accessible transportation between airports

Signage

Adapted rental vehicles or equivalent service

Section 12 – Complaints

Section 13 – Monitoring and Enforcement of Compliance

FOREWORD

- i) Persons with disabilities make up a significant and growing percentage of the world's population and constitute the world's largest minority. The World Health Organization (WHO) reports that this number is increasing through population growth, medical advances and the ageing process.
- ii) Aviation, like all other transport modes, needs to recognise and accommodate this growing passenger segment. Persons with disabilities have the same international rights as other citizens, such as accessibility, and full and effective participation and inclusion in society, including freedom of movement and freedom of choice (United Nations *Convention on the Rights of Persons with Disabilities*, Articles 3c and 3f). Persons with disabilities should have equivalent access to air travel.
- iii) These international rights apply to air travel as to all areas of life. There have been many changes in the provision of accessible facilities and services to persons with disabilities in air transportation worldwide, and this trend requires renewed attention at an international level.
- iv) In keeping with the general obligations of States under the *Convention on the Rights of Persons with Disabilities*, to promote universal design, to provide accessible information, and to promote the training of professionals and staff working with persons with disabilities (articles 4f, 4h and 4i), this Manual provides general guidance on services and features needed to meet the needs of persons with disabilities in air transportation. The guidance material in this Manual was created by the Facilitation Panel's Working Group on Persons with Disabilities, for the purpose of elaborating on the relevant Standards and Recommended Practices in Annex 9 — *Facilitation* and assisting the civil aviation community in their implementation.
- v) This Manual should be read in conjunction with other key documents in this field, which provide more detailed guidance, and the legal frameworks which apply to various jurisdictions.

ACRONYMS AND ABBREVIATIONS

ACI	Airports Council International
IATA	International Air Transport Association
TTY	Telephone typewriter device
WHO	World Health Organization

DEFINITIONS

- 1.1** *Person with disabilities.* Any person whose mobility is reduced due to a physical incapacity (sensory or locomotor), an intellectual deficiency, age, illness or any other cause of disability when using transport and whose situation needs special attention and the adaptation to the person's needs of the services made available to all passengers.
- 1.2** *Aircraft operator.* A person, organization or enterprise engaged in or offering to engage in an aircraft operation. For the purposes of this Manual, the term also includes operators operating under code sharing and wet-leasing arrangements.
- 1.3** *Service animals.* Animals, normally being dogs or other animals, specified in national regulations, for the purpose of accompanying persons with disabilities with the objective of providing

them with physical or/and emotional support, being under the control of the person with disabilities and provided that their presence on board an aircraft:

- a) does not endanger the safety of flight operations;
- b) is not reasonably considered as a threat to other passengers; and
- c) does not cause health concerns related to hygiene.

1.4 Member States should encourage aircraft and airport operators and travel agents to use common definitions for different categories of persons with disabilities. Such entities should follow the standard system of classification and codification developed by the International Air Transport Association (IATA) for this purpose, as amended from time to time.

SECTION 1 – GENERAL ISSUES

Accessible air travel

1.5 All procedures forming part of an air travel journey, including reservations, check-in, immigration and customs, security clearances, transfers within (an) airport(s), embarkation and disembarkation, departure, carriage, and arrival should be adapted to the needs of persons with disabilities in order to facilitate the clearance and air transportation of such persons in a dignified manner.

1.6 In some instances, the aircraft operator with whom the passenger enters into a contract of carriage may be a separate entity from the actual aircraft operator. Aircraft operators should ensure, as far as possible, that the services that they provide to persons with disabilities are also provided by the operator that operates their flights.

Consultations with organizations representing persons with disabilities

1.7 Airport and aircraft operators should consult with organizations that represent persons with disabilities when developing services and training programmes and designing facilities and equipment to ensure that persons with disabilities have equal access to air transportation. Airport and aircraft operators should consider involving organizations that represent persons with disabilities in evaluating services, training programmes, facilities and equipment.

Seamless service

1.8 The service provided at the request of persons with disabilities should be professional and “seamless”, that is, with no points at which such persons may be left stranded or without assistance.

1.9 “Seamless” is a concept that includes a comfortable, safe and uninterrupted journey, with the provision of assistance that is adapted to the needs of each individual person with disabilities.

No refusal of carriage except for safety reasons

1.10 Aircraft operators should not refuse to transport persons with disabilities on the basis of their disabilities except for safety requirements.

No charge for assistance

1.11 Assistance to meet disability-related needs should be provided without charge to persons with disabilities.

Service level targets

1.12 This Manual presents the minimum recommended service level targets that Member States should meet, and urges them to exceed these service level targets wherever possible.

1.12.1 Recommended service level targets should be set for each request for assistance. These should be mutually agreed on by airport and aircraft operators, as well as all other stakeholders. Organizations representing persons with disabilities should be consulted in the development of these service level targets. Service level targets should be included in contractual arrangements.

Allocation of responsibilities

1.13 Some States' legislation and regulations assign responsibilities for providing accessible services at airports to airport operators, while others assign them to aircraft operators. Further references below to airport and aircraft operators should be read in that context.

SECTION 2 – TRAINING

General principles

2.1 Training of staff is vital for providing quality service to persons with disabilities in a consistent and respectful manner. It is essential that staff know their responsibilities and are able to perform them. Training for all staff in the chain of air travel service delivery is needed to ensure that the needs of persons with disabilities are appropriately met. Training should address the attitudinal, environmental/physical and organizational barriers that affect persons with disabilities in air transportation. Training should prepare staff to provide assistance to persons with disabilities in a manner that respects their dignity, and as a professional service to which the person is entitled, rather than as a favour or compassionate gesture.

Who should be trained?

2.2 Training should be provided to airport and aircraft operator personnel, including contracted personnel, who provide assistance to the travelling public, including persons with disabilities.

Scope and content of training programmes

2.3 Organizations that represent persons with disabilities should be consulted in the content of training programmes. Airport and aircraft operators should consider involving organizations representing persons with disabilities in evaluating the content of their training programmes and, where possible, in the training itself.

2.4 Training should include an understanding of disabilities and their diversity, and help staff develop an awareness of and appropriate responses to persons with disabilities.

- 2.5** Training should cover:
- a) physical, sensory, hidden and learning disabilities;
 - b) mental health problems;
 - c) cognitive impairments;
 - d) persons who use mobility aids;
 - e) persons with walking difficulties or limitations in balance, agility or coordination that affect their mobility;
 - f) persons who are Deaf or hard of hearing;
 - g) persons who are blind or partially sighted;
 - h) persons who are Deaf blind;
 - i) persons with impaired speech;
 - j) persons who require assistants and the roles of assistants; and
 - k) persons travelling with a service animal, and the role and needs of that animal.
- 2.6** Employees and contractors should be trained in the policies and procedures of the airport or aircraft operator concerning persons with disabilities, and the legal obligations that exist in national and international legislation and regulations.
- 2.7** The content of the training should be appropriate to the duties of the person being trained.
- 2.8** Training on how to seek and record accommodation needs and information from persons with disabilities should be provided to booking agents.
- 2.9** Training should be provided on communication, including on how to ask what assistance persons with disabilities need, and how best to provide it, for example, how to guide and orient a person who is blind.
- 2.10** Employees and contractors should be trained how to recognize requests for communication accommodation from persons with hearing and/or visual impairments and how to respond, such as providing information in an appropriate format, as well as receiving information from persons with disabilities transmitted via their communication aids or devices.
- 2.11** Employees and contractors should be trained how to communicate directly with persons with disabilities, who are in the best position to explain their needs, rather than with a companion, assistant or interpreter.

2.12 Employees and contractors who provide physical assistance should be trained to always ask persons with disabilities what kind of assistance they need, and seek feedback to ensure they are providing appropriate assistance.

2.13 In addition to general training, aircraft and airport operators should ensure that they train their employees and contractors who are required to handle different types of mobility aids. They should be required to be familiar with procedures for securing, carrying and stowing mobility aids, including methods of dismantling, packing, unpacking and assembling these aids, if deemed necessary under safety, security, or hazardous material requirements.

2.14 Employees and contractors who provide physical assistance should be trained in assisting persons with mobility aids through doors and on irregular and multi-level surfaces, steps, curbs and elevators.

2.15 Training should be provided on transferring persons with disabilities from their own mobility aids to mobility aids provided by the aircraft or airport operator, and from such mobility aids to passenger seats. Training should include instructions on lift techniques, asking persons with disabilities about their preferred method of transfer, and performing the lifting with maximum consideration for the dignity, safety and comfort of the persons with disabilities and avoiding injury to the employee(s).

2.16 Training should be provided on the proper and safe operation of equipment used to accommodate persons with disabilities, including boarding and disembarking assistance equipment and how to ensure the safety and dignity of passengers.

2.17 Cabin crew training should be geared towards familiarizing persons with disabilities with their immediate environment and possible hazards within the cabin, and assisting them in the competent use of the facilities that are provided.

2.18 Training programmes and emergency procedures should include special provisions related to the evacuation of persons with disabilities.

Initial training

2.19 Aircraft and airport operators should ensure that employees and contractors complete initial training before commencing their duties.

2.20 Staff should be trained to an advanced skill level that allows them to accomplish their duties, and adeptly, respectfully and effectively provide the necessary services the first time.

Refresher training

2.21 Aircraft and airport operators should provide refresher training periodically and/or when appropriate, for example annually or every two years. Any feedback from passengers that signals necessary improvements should be incorporated into training programmes.

2.22 Routine on-going training should be provided by way of information on new equipment, policies and procedures, and the related implications on the provision of accommodation to meet the needs of persons with disabilities, as these are introduced or implemented.

Section 3 – PRE-JOURNEY***Communication of information on services and facilities***

3.1 Member States should publish, or encourage aircraft and airport operators or interested organizations to publish, general information or guidance material relating to air travel by persons with disabilities in accessible formats and technologies appropriate to different kinds of disabilities, such as electronic, web-based, large-print and audio, in a timely manner and without additional cost.

3.1.1 Web-based material and internet bookings should be accessible to persons with disabilities, in accordance with international web accessibility standards found at <http://www.w3.org/standards/webdesign/accessibility>.

3.2 Aircraft and airport operators, ground handling operators, and travel agents should take necessary measures to inform those persons with disabilities planning to travel or in the course of travel of the availability of accessible services and of how to access them, whether or not the information is specifically requested.

3.3 Information about the following should be made available to the public by airport and aircraft operators as applicable:

- a) hours of operation;
- b) location of designated parking areas;
- c) location of drop-off and pick-up areas;
- d) telephone numbers for accessibility information;
- e) wheelchair or electric cart services;
- f) location of relieving areas for service animals;
- g) accessible inter-terminal transportation;
- h) accessible ground transportation;
- i) passes for non-travelling companions;
- j) complaint resolution services;
- k) advance notice requirements;
- l) check-in and flight departure times;
- m) requirements for the carriage of mobility aids, e.g. size; and
- n) types of service available at the airport and in flight, including available boarding equipment.

3.4 Aircraft and airport operators should ensure that they have the means to facilitate communication with travellers who have cognitive or sensory disabilities (e.g. Deaf or hard of hearing, or blind or with low vision) and they should describe such means in the public information referred to above, in accessible formats.

3.5 Aircraft and airport operators and travel agents should integrate information for persons with disabilities into their general product literature and information available online or in advertising.

Reservation assistance

3.6 Travel agents, tour operators and aircraft operator employees or contractors should actively enquire during booking transactions whether there will be anyone in the party who may require assistance at the airport and/or in flight. For bookings made online, there should be a place where the required assistance can be noted. If this is not possible and can only be done by telephone, a toll-free telephone number should be provided.

3.7 When a reservation for a person with disabilities is being made and such disability and the assistance required is made known to the aircraft operator, the latter should provide information on the assistance that it is required to provide, and the accessibility features of the aircraft or service limitations, whether or not such information is specifically requested.

3.8 Aircraft operators should request the dimensions of any mobility aids at the time of booking to ensure that if they cannot carry a mobility aid, or if a mobility equipment requires special handling (e.g. a powered wheelchair that requires the battery to be isolated), such information is communicated as soon as possible to passengers, in order for them to make alternative arrangements, if needed.

3.9 If a change in aircraft before a flight's departure results in the aircraft operator not being able to accommodate a passenger's wheelchair in the cargo hold, the aircraft operator should offer the passenger alternative transportation at a different time or refund the fare where there is no alternative.

3.10 Agents should advise passengers on the limits of an aircraft operator's liability regarding the carriage of mobility aids, so that persons with disabilities can consider taking out their own insurance. Agents should also advise passengers of the current status of safety, security, and hazardous material restrictions, as these could impact on the carriage of medical devices or mobility aids.

Advance notice

3.11 Persons with disabilities requesting special assistance should be encouraged to inform the aircraft operator or travel agent of their needs at the time of booking of a flight or as early as possible in advance of the flight.

3.11.1 Aircraft operators and travel agents should ensure that the information they receive from travellers with disabilities regarding their disability-related needs is communicated to the departments, teams and organizations that will deliver the relevant assistance, such as airport operators and ground handling companies.

3.12 Aircraft and airport operators should ensure that services are provided to persons with disabilities as long as a request is made at least 48 hours prior to departure.

3.13 Persons with disabilities who wish to travel on short notice should not be prevented from travelling if they are unable to provide advance notice. Aircraft and airport operators should make all reasonable efforts to accommodate the needs of persons with disabilities who do not provide advance notice of 48 hours.

Self-identification

3.14 Persons with disabilities should not be required to identify themselves when they do not require disability-related services. However, when persons with disabilities do require such services, or when required for safety purposes, it is important that they identify their needs to the aircraft or airport operator.

3.15 Aircraft and airport operators should promote the services available to persons with disabilities and the advantages of persons identifying their needs in advance of travel.

Travelling with an assistant

3.16 Aircraft operators should accept the self-assessment persons with disabilities as to whether they are able to travel independently and attend to their own needs on board an aircraft. However, in some circumstances, for reasons of safety, an aircraft operator may determine that it is necessary for a person with disabilities to travel with an assistant (e.g. to understand and respond to safety briefings when no alternate forms of communication can accomplish this, or to assist in an emergency evacuation).

3.17 As aircraft operators do not provide personal care (e.g. assistance in the washroom or with eating), some persons with disabilities who require such care will need to travel with an assistant who can provide personal care during the flight. However, an aircraft operator's concern that a person with disabilities may need personal care should not be reason enough for it to impose a requirement to travel with an assistant; rather, a person's self-assessment of his or her personal care needs should be accepted.

3.18 Consideration should be given to offering discounted rates or a free seat to assistants.

3.19 An assistant travelling with a person with disabilities should be seated with that person.

Seat reservations – General

3.20 Aircraft operators should have seats that are designated as accessible for persons with disabilities. Aircraft operators may choose to block these seats until close to the time of departure, and should ensure that they are the last seats assigned to other passengers. Seats should be reassigned, if necessary, to ensure that persons with disabilities have appropriate seating. Aircraft operators that charge for advanced seat selection should waive the charge for a persons with disabilities in order that the latter may select the seat that best meets his or her needs.

3.20.1 Aircraft operators are encouraged to provide persons with disabilities alternative seating, if available, where this can better meet their needs.

3.21 When a person identifies the nature of his or her disability, the aircraft operator should, before assigning that passenger a seat, inform the passenger of those available seats that are most accessible and then establish with that passenger an appropriate seat assignment (e.g. movable armrests,

additional legroom, near washroom, adjacent seating for the person with disabilities and the assistant), subject to safety regulations. Where seats are not allocated in advance, the person should be able to pre-board and choose the seat which best meets his or her needs, if available, subject to safety regulations.

Seat reservations for persons travelling with service animals

3.22 Where the use of a service animal is required by a person with disabilities, aircraft operators should provide seating with sufficient space so that the animal can remain on the floor at the passenger's seat in accordance with applicable safety regulations.

3.23 Aircraft operators should not impose charges for transporting service animals.

3.24 Aircraft operators should have a dialogue with a person with disabilities in advance of a flight to help determine the amount of space required to ensure that the person in question and his or her service animal can travel safely and without discomfort.

3.24.1 For more information on the carriage of service animals please refer to section 8.10.

Transmission of reservation confirmation

3.25 Whenever possible, aircraft operators should indicate in the record of a person's reservation the disability-related services that they will provide to the person, and provide a written confirmation of such services.

3.26 Aircraft operators should ensure that instructions relating to special assistance requests by persons with disabilities, such as those regarding mobility aids, are passed on to the cabin crew, gate agents, ground personnel and others, as appropriate, with any other special instructions. They should also transmit, to the appropriate personnel assisting the person requiring the services mentioned above, a list of the services that they have undertaken to provide to the person, at the time of reservation. When medical information is provided to the aircraft operator, the passenger should be advised that this data will be transmitted to personnel who need this information in order to provide the relevant services.

3.27 When an aircraft operator, its agent(s) or tour operator(s) receive a notification of a need for assistance, they should transmit the information as soon as possible to the departments, teams and organizations that will deliver the assistance (e.g. aircraft and airport operators and ground handling companies). The information should be transmitted as soon as practicable if the identity of the aircraft operator is not known at the time of notification.

Section 4 – ARRIVAL AND MOVING THROUGH AN AIRPORT

Timely service

4.1 Aircraft and airport operators should ensure that assistance to persons with disabilities is provided in a timely manner such that they are able to take the flights for which they have reservations.

Use of facilities

4.2 Aircraft and airport operators should provide assistance to persons with disabilities in the use of airport facilities, such as assistance in getting to and from washrooms and using automated kiosks, subject to sufficient time being available.

Information desks

4.3 Information desks should be accessible to all persons with disabilities, for example, those who use a mobility aid such as a wheelchair, or who have a visual, auditory, dexterity, or speech impairment. Information desk staff should be provided with the training required for handling requests for information from persons with disabilities with efficiency and sensitivity.

Check-in services

4.4 Airport and aircraft operators should ensure that automated check-in machines or kiosks under their control are accessible and identified with the universal symbol of accessibility. If the machines and kiosks cannot be made accessible, then an equivalent level of service should be provided to those persons who are unable to use them independently.

4.5 Airport and aircraft operators should provide assistance to persons with disabilities at check-in counters. Check-in staff should be given appropriate training to handle requests from, and respond to the needs of, persons with disabilities, such as by assigning appropriate seating.

Availability of wheelchairs

4.6 Airport and aircraft operators should provide wheelchairs, upon request, at airports to persons with disabilities to ensure seamless transportation from their arrival at an airport to the time of boarding an aircraft, and from the point of disembarkation to their exit from an airport. Adequate information should be available to passengers about the availability of wheelchairs, and whether the airport or aircraft operator needs advance notification to provide wheelchair service. Passengers should be able to remain in their personal wheelchair up to the departure gate and receive it upon disembarking, wherever this is possible.

Baggage assistance

4.7 Airport and aircraft operators should provide assistance with baggage to persons with disabilities, when requested during check-in, security, customs, immigration and boarding.

Seating

4.8 Airport or aircraft operators should provide persons with disabilities with seating in passenger service areas under their control where there may be long waiting lines or times, including at ticket sales counters, check-in counters, security screening points, customs areas, and baggage retrieval areas. Seating should not be placed where it blocks evacuation routes.

Leaving persons with disabilities unattended

4.9 When a person using a wheelchair who is not independently mobile must await assistance with boarding or disembarking, the airport or aircraft operator staff, as appropriate, should be in frequent

(e.g. every 30 minutes) contact with the person to advise them of the status of the request for assistance and to enquire about the person's needs.

Review of processes

4.10 Airport and aircraft operators should ensure that they continually review their processes related to the provision of services to persons with disabilities so that services are consistently improved, and take account of new practices and technologies. Feedback from persons with disabilities should be sought to help inform this review.

Section 5 – AIRPORT FACILITIES

Consultations in planning stages

5.1 Airport operators should ensure that, from the first phase of planning, any plans for new construction and renovation of airport facilities open to the public meet accessibility standards for persons with disabilities. Airport operators should seek the advice of experts on accessible and universal building design. In general, airport operators should refer to the relevant manuals of ICAO (*Airport Planning Manual* (Doc 9184), Part 1, Master Planning) and Airports Council International (ACI) for guidance on the building and planning requirements which will help to ensure accessibility for persons with disabilities.

Accessible routes and passageways

5.2 Passenger walkways, including crossings to terminal buildings, should be accessible to persons with disabilities.

5.3 Routes of travel for boarding and disembarking aircraft should be accessible to persons with disabilities.

5.4 All areas in terminal buildings that are open to the travelling public should include facilities designed in such a way that persons with disabilities can reach and use them without difficulty, in particular:

- a) washrooms;
- b) restaurants;
- c) shops;
- d) business lounges;
- e) communication equipment;
- f) information and check-in counters;
- g) drop-off and pick-up areas; and
- h) exterior paths of travel, such as in parking areas.

5.5 Airport operators should ensure that new barriers are not created along accessible routes. Accessible paths of travel should be checked on a regular basis and any obstructions should be removed.

5.6 Systems of intra and inter-terminal transportation (e.g. moving walkways) should comply with national legislation on accessibility standards.

Wayfinding

5.7 Airport operators should incorporate wayfinding methods that are appropriate for persons with disabilities.

5.7.1 Examples of wayfinding methods include visual contrast, detectable (e.g. tactile) patterns on floors and walls to indicate direction, arrangement of architectural features such as walls and columns, etc.

Signage

5.8 Facilities which are reserved or designed for persons with disabilities should have appropriate signage in accordance with internationally-agreed standards. All other signs should take account of the needs of persons with disabilities.

5.9 Airport operators should ensure that when persons with disabilities arrive at an airport, signage is clear and enables them to find their way easily within the airport.

5.10 Airport operators should ensure that tactile symbols are included in signs used for: washrooms; emergency exits; elevators; stairwells; doors or passageways off main corridors; designated seating areas; service animal relief areas; and gate and departure area numbers. Signs should have letters, symbols or pictograms that are glare-free, in high contrasting colours and of a universal font and size. Letters should be sans serif and numbers should be Arabic. Signs should be supplemented by Braille where possible. Illuminated signs should not use red text on a dark background. Signs should be placed so that they can easily be seen by persons with disabilities, including those using wheelchairs.

Automated kiosks

5.11 Airport and aircraft operators should ensure that automated kiosks are accessible and identified with the universal symbol of accessibility. Automated kiosks include those that provide travel-related services such as: confirming check-in; verifying photograph identification; allowing seat selection; and dispensing boarding passes, baggage tags, and parking passes. If kiosks cannot be made accessible, then an equivalent level of service should be provided to those persons who are unable to use them independently.

Accessible communications systems

5.12 Some or all flight information systems should be installed at eye level.

5.13 Airport operators should ensure that communications systems for use by the general public (such as telephones, internet terminals, and mobile device recharging stations) are also accessible to persons with disabilities.

5.14 Airport operators should ensure that both landside and airside public telephones (e.g. in arrival and departure areas, at boarding gates and in baggage claim areas) are accessible to persons with disabilities and such persons can use the machines independently. For example, people who are Deaf or hearing-impaired use telephone typewriter devices (TTYs) or require communication equipment to be compatible with hearing aids and, for those who do not have hearing aids, volume controls and some kind of visual indication that their requests for assistance have been received should be in place.

5.15 Accessible telecommunications systems should be clearly identified using the universal symbol of accessibility or the identification sign for TTYs.

Public announcements

5.16 Airport and aircraft operators should ensure that public announcements concerning delays, schedule changes, gate changes, connections, and baggage claims are made both verbally and visually.

Arrival and departure monitors

5.17 Airport operators should install some monitors at eye level (1.5 metres above the floor +/- 25 mm) in each area where monitors are used. Monitors installed above eye level should be placed so that they can be easily seen by persons with disabilities, including those using wheelchairs. Information screens should be visible from seating areas which are designated for persons with disabilities. Monitors should be positioned to avoid glare.

5.18 Information displayed on monitors should be in plain language that is easy to read, and should avoid the use of acronyms.

5.19 If monitors or other electronic signs are used, good colour contrast should be provided, such as a light colour on a dark background, which is preferable. Red lettering on a black background should not be used. Scrolling, flashing or dot matrix texts also create accessibility barriers for some users and should be avoided, where possible.

Seating areas

5.20 Airport operators should provide specially designated seating along circulation paths at regular intervals, for example in long corridors or passages to boarding areas, where possible. Seating should not be placed where it blocks evacuation routes.

5.21 Airport operators should provide persons with disabilities with seating in passenger service areas where there may be long waiting lines or times, including at ticket sales counters, check-in counters, security screening points, customs areas, and baggage retrieval areas.

5.22 Designated seating should be available for persons with disabilities at boarding gates and departure areas within viewing distance of communication boards, and within hearing range of audio announcements. Such seating areas should be identified by the universal symbol of accessibility, and shelter should be provided if this seating is outdoors. However, airport and aircraft operators should not require persons with disabilities to remain in designated seating areas in order to receive accommodation or to have access to information that is provided to other passengers.

5.23 Aircraft and airport operator staff should provide regular updates to persons with disabilities who self-identify on the status of their flights and enquire about their needs. This is particularly important for visually impaired passengers, who cannot read customer information screens.

Relieving areas for service animals

5.24 Airport operators should ensure that there is an area available for service animals to relieve themselves, whether designated or not. Airport and aircraft operators, as applicable, should ensure

that staff and volunteers are made aware of the relieving areas so that they know how to facilitate access for travellers to the relieving area and on to their connecting flights. There should be accessible paths of travel between terminals and suitable relieving areas.

5.25 Where possible, persons travelling with service animals should have access to a relieving area within secured areas for use between connections. If this is not possible, a relieving area that can be easily accessed from secured areas should be provided, to minimize the time required to relieve a service animal.

Note — Service animals may have different preferences for surfaces for relieving themselves. Generally, gravel or grass works well in a relieving area, as not all animals will relieve themselves on hard surfaces such as concrete. Ideally, relieving areas should provide more than one surface.

5.26 Other considerations for relieving areas include the provision of: a fenced-in area, located away from high traffic areas; plastic bags for clean-up and a garbage can or other container for the hygienic disposal of waste; and a water source to facilitate the cleaning of the area by staff. Signage should be provided that reminds users to clean up after their animals.

Maintenance of accessible features and equipment

5.27 Airport and aircraft operators, if they own, lease or operate the airport facility, should ensure that accessibility features are maintained in proper working order. If airport operators own and operate boarding devices or equipment, they should be properly maintained.

Section 6 – SECURITY SCREENING AND BORDER CHECKS

Maintaining dignity

6.1 Immigration, customs and security operational procedures should be adapted to the needs of persons with disabilities in order to facilitate their clearance in a dignified manner.

6.2 Security procedures should be communicated both verbally and visually, as needed, to advise passengers of the following:

- a) when to proceed into a security screening area;
- b) directions for placing cabin baggage and other materials on an X-ray machine conveyor belt;
- c) when to proceed through a security screening device; and
- d) when a security inspection is complete and to continue to the next step.

Security screening options

6.3 Security personnel should offer a physical search in the place of screening using metal detectors, with the option of the search being performed in an area that is not open to public viewing.

Passes for non-travelling companions

6.4 If government security regulations allow, airport operators should have a process in place to provide temporary passes to non-travelling companions, so that persons with disabilities can be escorted by a person of their choice, in addition to aircraft operator or terminal staff, through secured areas to boarding gates.

Section 7 – BOARDING AND DISEMBARKING AN AIRCRAFT***Assistance with boarding and disembarking***

7.1 Assistance for persons with disabilities should be provided by airport and aircraft operator staff trained and qualified to meet their needs, from arrival at an airport terminal until they are seated on board an aircraft, and *vice versa*, and the appropriate equipment to assist them.

7.2 Services should include:

- a) assistance with boarding and disembarking an aircraft;
- b) transferring a person with disabilities from the person's own mobility aid to a wheelchair, boarding chair or other mobility aid provided by the airport or aircraft operator;
- c) transferring a person with disabilities from a wheelchair or mobility aid to his or her seat and *vice versa*;
- d) assistance with stowing and retrieving cabin baggage, including mobility aids and other assistive devices;
- e) assistance with proceeding to baggage retrieval areas, including the completion of immigration and customs procedures;
- f) assistance with retrieving hold baggage if the person with disabilities has difficulty doing so; and
- g) assistance with proceeding to general public areas and, if requested, to the first point of onward connection or to reach a connecting flight.

7.3 Persons with disabilities who self-identify as needing assistance or additional time should be offered the opportunity to separately pre-board (i.e. prior to all other passengers) and disembark (i.e. before or after all other passengers), as this is generally more dignified and less stressful for the person and more efficient for the aircraft operator. Assistance in getting on and off aircraft should be provided promptly to persons with disabilities.

7.4 Aircraft, airport and ground handling operators should cooperate to ensure, where practicable, that persons who use wheelchairs may use their own wheelchairs to move to and from an aircraft door. However, this may not be possible with some powered wheelchairs. For example, it may not

be practical to allow an individual to remain in his or her own wheelchair at an airport where wheelchairs have to be carried up and down stairs at a gate, which could potentially place staff at risk of injury.

7.5 Aircraft and airport operators should provide for the timely return of wheelchairs and other mobility aids, as close as possible to the door of an aircraft so that persons with disabilities may use their own equipment to the greatest extent possible, except if there are national security or hazardous material rules to the contrary, or if the person requests otherwise.

7.6 Aircraft and airport operators should ensure that they inquire periodically about the needs of persons who are not independently mobile.

Lifts and ramps

7.7 Airport and aircraft operators, including airport ground handlers and aircraft operators that self-handle, should ensure that boarding equipment that provides for the safe and dignified boarding and disembarking of persons with disabilities is available for use at their terminals. Airport and aircraft operators should ensure that boarding equipment is properly maintained.

7.8 Aircraft operators should be encouraged to use hand-carrying as a method of boarding and disembarking assistance for persons with disabilities only if all other options have been exhausted, and only if the person with disabilities agrees and the transfer can be done safely.

Transfer of mobility aids

7.9 Airport and aircraft operators should ensure that means to securely transfer mobility aids to or from boarding levels in preparation for carriage are available, avoiding, as far as practicable, the hand-carrying of power wheelchairs and other large mobility aids, to minimize the risk of damage to mobility aids and the risk of injury to staff handling such aids.

Section 8 – AIRCRAFT OPERATORS’ SERVICES ON BOARD

Carriage of mobility aids and assistive devices

8.1 Mobility aids and assistive devices should be accepted in addition to an aircraft operator’s standard baggage allowance for both cabin and hold baggage. Mobility aids and assistive devices should be accepted free of charge.

8.2 Aircraft operators should permit the carriage, where stowage space permits, of manually operated folding wheelchairs and small disability aids in passenger cabin. Mobility aids should take priority in the cabin over other passengers’ items of cabin baggage.

8.3 If wheelchairs cannot be carried in a passenger cabin, aircraft operators should accept them for carriage in the cargo hold and promptly return them at the passenger’s destination.

8.4 Wheelchairs and mobility aids should be the last items to be stowed in an aircraft cargo hold and the first items to be removed.

8.5 Batteries may need to be removed from battery-operated wheelchairs or mobility aids and packaged, in accordance with national regulations.

8.6 If it is necessary to disassemble and package a mobility aid, aircraft operators should then unpackage and reassemble the aid and return it as quickly as possible to the person with disabilities. Mobility aids should be returned to passengers in the same condition in which they were received. Aircraft operators should encourage passengers to provide instructions regarding the disassembly and assembly of their mobility aids.

Signage on board

8.7 Signage should be positioned so as to avoid shadows and glare. Characters and symbols presented in contrasting colours (light on dark or dark on light). Letters should be sans serif. Many States have their own standards regarding the height at which signs should be placed and the sizes of characters, symbols and pictographs. If symbols and pictograms are supplemented with Braille, the code should be located under the symbols or pictograms.

Seat allocation

8.8 Persons with disabilities should be assigned seats that meet their needs, subject to safety requirements, for instance a seat with a movable armrest for a passenger who cannot easily transfer over a fixed aisle armrest; a seat that provides additional leg room for a passenger who cannot bend his or her leg; or a seat close to a washroom or exit for a passenger with a mobility impairment. Once seats have been assigned, persons with disabilities should not be moved from the seats that are most appropriate for them, other than for safety reasons. In the event of an equipment change, persons with disabilities should be reassigned to an appropriate seat.

8.9 Aircraft operators should have seats that are designated as accessible for persons with disabilities. Seats should be reassigned, if necessary, to ensure that persons with disabilities have appropriate seating. Aircraft operators may wish to block accessible seats in order to ensure that they are available for persons with disabilities. If a person with disabilities requests a seat with less than 24 hours' notice in advance of the flight, aircraft operators should make a reasonable effort to provide appropriate seating.

Service animals

8.10 Guidelines regarding service animals on board include the following:

- a) Aircraft operators should not impose charges for transporting service animals;
- b) Persons with disabilities and aircraft operators should take the steps necessary to comply with animal health regulations, if any, of the State of arrival, to permit the legal transportation of a service animal to the destination airport. States are encouraged to minimize such restrictions whenever possible to facilitate travel by persons requiring service animals;
 - 1.
- c) If the use of a service animal is required by a person with disabilities, aircraft operators should provide seating with sufficient space so that the animal can remain on the floor at the passenger's seat, in accordance with applicable safety regulations.

This may require an extra seat to be provided by the aircraft operator or purchased by the passenger in order for there to be enough floor space for the animal to lie down, without extreme discomfort to the animal or the person with disabilities. The accommodation should ensure that the animal is able to carry out its duties without contravening safety regulations;

- d) In advance of a flight, aircraft operators should determine with persons with disabilities the amount of space required to ensure that they and their service animals can travel safely and without discomfort. The following should be considered when determining the required amount of floor space:
- 2.
 - 1) A service animal should not have to remain in a 'tight curl' for any significant period of time. The space should allow the animal to assume other positions besides curling up, especially on long flights;
 - 2) Entry paths of seat rows affect the space available for a service animal to lie down. An entry path for this purpose is measured from the front of the seat cushion to the back of the seat in front, and should be wide enough for the animal to get in and out of the row without having to be squeezed through the space;
 - 3) No part of a service animal should have to extend into an aisle in the way of carts or people walking;
 - 4) Sufficient space is required to allow a person with disabilities to sit with his or her legs and feet in a position which will not result in the service animal lying on the person's feet or legs;
 - 5) The person with disabilities should be able to avoid having to place his or her legs over the service animal in a confined space, which may result in injury to the person if the animal is startled or gets up quickly for any reason; and
 - 6) an assigned seat for a person with disabilities and a service animal should have the fewest impediments possible under the seat (e.g. electrical boxes, entertainment and safety equipment, footrests, and seat fasteners) to reduce the chance that the animal will become injured or accidentally damage equipment;
- e) If an aircraft is changed at the last minute or if a person with disabilities fails to check in on time, resulting in a change to the pre-assigned seat (which was determined to have enough space for the person and a service animal), aircraft operators should discuss the situation with the person. The person should be offered an opportunity to move with the animal to another seat if the new seat assignment does not provide enough space for the person, their service animal, and other passengers to travel safely and without injury or extreme discomfort; and
- f) Only if no other alternative for appropriate seating is available on the flight should the aircraft operator discuss other alternatives with the person with disabilities, such as travelling on a later flight with more room.

Communication of safety briefings and information on equipment features

8.11 Aircraft operators should provide individual safety briefings to persons with disabilities, where requested or required, in a manner that meets the passenger's needs. If individual safety briefings are provided, they should be done as discreetly as possible.

8.12 Aircraft operators should ensure that verbal descriptions are provided for information that is presented in a visual format and that verbal information is likewise also presented in a visual format. This will ensure that persons with sensory impairments have equal access to the same information provided to all other passengers. The use of pictures generally meets the needs of persons with learning disabilities.

8.13 Upon request, aircraft operators should provide verbal, written or visual information about the equipment features of an aircraft, such as the location of call buttons and washroom features.

On-board wheelchairs

8.14 An aircraft with accessible washroom facilities should be equipped with an on-board wheelchair. An aircraft that is not equipped with accessible washrooms should carry an on-board wheelchair when a person with disabilities requests one, subject to the aircraft having the capacity to stow and restrain such equipment.

8.15 On-board wheelchairs should be designed to permit the easy transfer of an occupant and easy manoeuvring of the wheelchair. On-board wheelchairs should include footrests and armrests that are moveable or removable, an occupant restraint device, and wheel locks or other adequate means to prevent the chair from moving during transfer or turbulence.

Periodic enquiries

8.16 During a flight, aircraft operators should make periodic enquiries concerning the needs of a person with disabilities.

Moving through the cabin

8.17 Aircraft operators should provide assistance to persons with disabilities in moving to and from an aircraft washroom. Such assistance should not include hand-carrying the person.

Services NOT required of operators

8.18 Aircraft operators are not required to provide personal care assistance to persons with disabilities. Examples of personal care assistance include the following:

- a) assistance with eating;
- b) assistance in a washroom or with elimination functions; and
- c) provision of medical services, including administration of medication.

Section 9 – AIRCRAFT

Accessible aircraft features

9.1 Aircraft operators should optimize the level of accessibility of new aircraft and those undergoing refurbishment by choosing design options and features that meet the needs of persons with disabilities, insofar as aircraft type, size and configuration permit. For example:

- a) aircraft should be equipped with an accessible washroom;
- b) signage should be positioned to avoid shadows and glare. Aircraft should have tactile directional signage to assist the movement of vision-impaired passengers around the cabin;
- c) lighting on aircraft, except reading and other lighting under the control of a passenger, should be directed and controlled so as not to create shadows or glare. Lighting should not result in any sharp contrasts in intensity in the cabin;
- d) integrated boarding stairs on an aircraft should have: uniform riser heights and uniform tread depths, and a first step on and a last step off of a height that does not exceed the uniform riser height; tread surfaces that are firm and non-slippery and do not create glare; a contrasting colour strip marking the top outer edge of each step; and handrails on both sides;
- e) handrails should: be sturdy, rounded, smooth and slip-resistant; be colour contrasted from their surrounding area; have an exterior diameter that permits easy grasping and not have any obstructions that could break a handhold; and return to the wall or the head and foot of the stairs in a smooth curve;
- f) floor surfaces on an aircraft should be glare-free and slip-resistant;
- g) movable aisle armrests should be installed on at least 50% of the seat rows and should be distributed throughout all classes of service;
- h) aircraft with more than one aisle should have at least one on-board wheelchair that can be moved around the cabin;
- i) an on-board wheelchair should have a design that permits the easy transfer of an occupant and easy manoeuvring of the chair with assistance in the aircraft. It should have footrests, armrests that are movable or removable, a restraint device and wheel locks; and
- j) tactile markers should be installed to indicate rows.

Accessible washrooms

9.2 Where aircraft type, size and configuration permit, at least one washroom should be accessible to persons with disabilities, including tactile signage, colour contrasting and ease of use of handles, faucets and other controls, as set out below.

9.2.1 The following additional features apply to aircraft whose size permit an on-board wheelchair:

- a) Identification: Persons with disabilities should be able to identify the accessible washroom by the universal symbol of accessibility in pictograph and tactile form by or on the door;
- b) Privacy: Persons with disabilities using an on-board wheelchair should be able to use the accessible washroom with privacy;
- c) Doors: Doorways should be wide enough to accommodate a person with disabilities using an on-board wheelchair and there should be enough space outside the door to manoeuvre that wheelchair. Doors should open outwards or sliding doors should be used. Door handles, pulls, latches, locks and other operational devices should be mounted at a height that a person in an on-board wheelchair can easily reach. These devices should be operable with one hand using minimal force and should not require fine finger control, tight grasping, pinching or twisting of the wrist. They should also be colour contrasted from their surrounding areas;
- d) Toilets: Toilets should be at a height and location that allows a person with disabilities using an on-board wheelchair to make an easy transfer. Toilets should have a flush control that is colour contrasted from its surrounding area. A person with disabilities should be able to operate the flush control with a closed fist using minimal force, or the flush control should be automatically controlled. Toilets should have a back support if there is no seat lid, and a toilet paper dispenser within reaching distance that does not interfere with the grab bars;
- e) Grab Bars: The accessible washroom should have grab bars that are sturdy and located on the wall behind the toilet, if possible, and on one of the walls beside the toilet. They should be at a height and length such that a person in an on-board wheelchair can easily reach them. Grab bars should be rounded, free of any sharp or abrasive element and slip-resistant. They should as well be colour contrasted from their surrounding areas or marked with a contrasting colour strip that runs the full length of each bar;
- f) Sinks, faucets and other controls: The sink should be positioned such that a person using an on-board wheelchair can use it easily. Faucets and other controls should be colour contrasted from their surrounding area. A person with disabilities should be able to use the faucet with a closed fist using minimal force or the faucet should be automatically controlled;
- g) Accessories: Accessories, such as soap dispensers, towel dispensers and waste receptacles, should be easily useable by a person using an on-board wheelchair. Such accessories should be a different colour than their surrounding areas and identified by tactile signs;
- h) Mirrors: Each mirror should be mounted so that a person using an on-board wheelchair can access it easily; and
- i) Call buttons: Washrooms should have call buttons that are a different colour than their surrounding areas and identified by tactile signs. A call button should be positioned so that a person using an on-board wheelchair can easily access it and

operate it with one hand using minimal force, and should not require fine finger control, tight grasping, pinching or twisting of the wrist.

Stowage space for mobility aids

3. **9.3** (a) Where there is sufficient space, aircraft operators should carry a passenger-owned manually-operated folding wheelchair in addition to small aids in the passenger cabin, consistent with safety and security requirements;

4. (b) Stowage of a passenger's manually-operated wheelchair in the cabin should have priority, and take place when the person using the wheelchair pre-boards; and

(c) Aircraft operators should give priority in the stowage of wheelchairs and other mobility aids in the hold over other baggage and cargo.

Section 10 – CONNECTIONS AND LEAVING AN AIRPORT

Loss or delay of or damage to mobility aids

10.1 In the case of a lost, damaged, unduly delayed or destroyed mobility aid resulting in the mobility aid not being available to a person with disabilities upon the person's arrival at their destination, airport and aircraft operators should provide a temporary replacement.

10.2 This replacement should be as similar as possible to the person's mobility aid and satisfactory to the person with disabilities, and provided at no extra charge.

10.3 Airport and aircraft operators should have information about local mobility aid providers readily available so that they can make arrangements in the event of loss, damage or undue delay of mobility aids, and to ensure that persons with disabilities can make onward travel arrangements.

10.4 If a mobility aid is damaged during carriage and can be repaired quickly and adequately, aircraft operators should arrange for its repair at no expense to the person with disabilities, and return it to the person as soon as possible.

10.5 If a mobility aid is damaged during carriage and cannot be repaired adequately or if a mobility aid is lost and cannot be located, aircraft operators should reimburse the person with disabilities according to applicable conventions. Aircraft operators are encouraged to reimburse the person for the full replacement cost of the aid.

Baggage retrieval

10.6 Airport and aircraft operators should assist persons with disabilities with baggage retrieval, if requested to do so.

Section 11 – GROUND TRANSPORTATION

Availability of accessible ground transportation

11.1 Airport and aircraft operators should ensure that accessible ground handling services are available in landside, terminal and airside areas during operational hours, and also during extended hours when necessitated by irregular operations. Where it is not possible to provide accessible ground transportation, airport and aircraft operators should advise of alternative services available in the community and advise the public how to access these other services. Where there is no ground transportation available, the public should be informed of this fact.

Information on and reservations for accessible ground transportation

11.2 Airport and aircraft operators, or ground handling operators as appropriate, should assist passengers in finding a booking service that allows persons with disabilities to specify their needs for ground-handling assistance in advance of travel. This information should be accessible, for instance published in large print or Braille or available in audio or on an accessible website.

Ground transportation within an airport

11.3 Airport, aircraft or ground handling operators should provide vehicles or equipment for the transport of persons with disabilities within an airport.

No extra charges

11.4 Persons with disabilities should not incur extra charges for accessible ground transportation for transporting service animals, wheelchairs, or other mobility aids.

Accessible ground transportation to remote aircraft stands

11.5 Airport, aircraft or ground handling operators under contract should make available accessible vehicles to transport persons with disabilities between terminals and between a terminal building and a remote aircraft stand when other persons are transported by bus. Such vehicles should be designed and equipped to ensure the safe and dignified transport of persons with disabilities. Personnel operating such vehicles should be trained in the correct and safe procedures for boarding and disembarking. Service animals should be permitted to accompany persons with disabilities in the passenger compartment of a vehicle.

Accessible transportation between airports

11.6 Airport or aircraft operators, as appropriate, should be encouraged to organize means of transport between airports so as to enable persons with disabilities to be transported at the same cost and in the same conditions of comfort and safety as those available to other passengers. Service animals should be permitted to accompany persons with disabilities in the passenger compartment of a vehicle. Ground transportation vehicles should be able to accommodate the sizes of mobility aids commonly used in their State.

Signage

11.7 Airports operators should provide signage, in accordance with internationally-agreed standards, indicating the availability of accessible ground transportation services.

Adapted rental vehicles or equivalent service

11.8 Airport operators should encourage rental vehicle companies on their premises to make available vehicle rentals with hand controls for persons with disabilities at no additional cost beyond the standard vehicle rental rates.

Section 12 – COMPLAINTS

12.1 Airport and aircraft operators should:

- a) have processes available for persons with disabilities to make complaints about the level or quality of service;
- b) have specially trained human resources available, whether in person or by telephone, to persons with disabilities to resolve problems in a timely manner, at no cost to the passenger;
- c) ensure that the complaints process is accessible to persons with disabilities, who may need assistive technology such as TTYs or similarly effective technologies, and accessible websites;
- d) provide reasonable means for persons with disabilities to file a complaint. Aircraft and airport operators should accept both verbal and written complaints;
- e) inform the public about their complaints procedures in ways that are accessible to persons with disabilities; and
- f) promptly inform persons with disabilities that they may file a complaint with the State body that handles such complaints if they are unable to resolve the complaint or become aware that the person is not satisfied with the solution provided.

Section 13 – MONITORING AND ENFORCEMENT OF COMPLIANCE

13.1 States are encouraged to set up a body or agency responsible for the enforcement of compliance with accessible air transportation standards and guidelines of that State.

13.2 The general responsibility of the enforcement body should be to conduct regular monitoring of service providers to ensure that standards are upheld and improved as needed, and to ensure that the rights of persons with disabilities are respected.

13.3 States should encourage service providers to establish their own internal performance monitoring systems.

البند ٤ من جدول الأعمال: التطورات بشأن المعلومات المسبقة عن الركاب وبيانات سجلات أسماء الركاب

١-٤ الوثائق

قدمت الأمانة العامة في ورقة العمل WP/18 تقريراً عن المسائل الفنية التي أثارها الاجتماع الرفيع المستوى لأمن الطيران الذي انعقد في الفترة من ١٢ إلى ١٤ سبتمبر ٢٠١٢ بشأن دور برنامج وثائق السفر المقروءة آلياً، والمعلومات المسبقة عن الركاب، وبيانات سجلات أسماء الركاب، فضلاً عن دليل المفاتيح العامة.

وقدمت منظمة الجمارك العالمية في ورقة المعلومات IP/2 النص الحديث لتوصية مجلس منظمة الجمارك العالمية بشأن استخدام سلطات الجمارك للمعلومات المسبقة عن الركاب وبيانات سجلات أسماء الركاب.

وقدمت الأمانة العامة في ورقة المعلومات IP/8 تقريراً عن البند ٧ من جدول أعمال المؤتمر الرفيع المستوى لأمن الطيران يتعلق بدور برنامج وثائق السفر المقروءة آلياً، والمعلومات المسبقة عن الركاب، وبيانات سجلات أسماء الركاب في أمن الطيران.

وقدمت الأمانة العامة في ورقة المعلومات IP/9 استعراضاً عاماً عن الوثائق الخاصة بأمن وسلامة المعلومات المسبقة عن الركاب وبيانات سجلات أسماء الركاب وحماية هذه المعلومات والبيانات.

وقدمت أستراليا في ورقة المعلومات IP/11 بالنيابة عن أستراليا وكندا والمملكة المتحدة والولايات المتحدة تفاصيل عن النموذج الموحد لنقل البيانات "PNRGOV" الذي أعدته الأيانات بمشاركة عدد من الدول الأعضاء ومشغلي الطائرات لنقل بيانات سجلات أسماء الركاب من مشغلي الطائرات إلى الدول الأعضاء.

وقدمت الأمانة العامة في ورقة المعلومات IP/12 معلومات عن لجنة الاتصال المشتركة بين منظمة الجمارك العالمية والأيانات والإيكاو والمعنية بالإرشادات عن المعلومات المسبقة عن الركاب.

٢-٤ المناقشة والتوصيات

١-٢-٤ ناقش فريق الخبراء في سياق النظر في ورقة العمل WP/18 البنود التي تتطلب اتخاذ إجراء بشأنها والتي اقترحتها الأمانة العامة استجابة للتوصيات بشأن نظم تبادل المعلومات عن الركاب التي وافق عليها المؤتمر الرفيع المستوى بشأن أمن الطيران في سبتمبر ٢٠١٢. وفيما يتعلق بمعالجة المسائل المتصلة بالمعلومات المسبقة عن الركاب (المعلومات التفاعلية المسبقة عن الركاب)، كان هناك تأييد واسع النطاق للعمل الذي أنجزته الإيكاو ومنظمة الجمارك العالمية والأيانات في إطار لجنة الاتصال المعنية بالمعلومات المسبقة عن الركاب. وأشار فريق الخبراء إلى أن التعاون بشأن المسائل الخاصة بالمعلومات المسبقة عن الركاب والمعلومات التفاعلية المسبقة عن الركاب يظل مسؤولية هذه اللجنة.

٢-٢-٤ واتفق أعضاء فريق الخبراء على بحث ما إذا كان ينبغي تنفيذ التوصيات الخاصة بالمعلومات المسبقة عن الركاب وبيانات سجلات أسماء الركاب وكيفية تنفيذها، ووضع مقترحات لتتقيد القواعد القياسية والتوصيات الدولية الواردة في الملحق التاسع إذا كان هناك ما يبرر ذلك بغية أن ينظر فيها الاجتماع المقبل لفريق خبراء التسهيلات في عام ٢٠١٤. واتفق أيضاً على تناول جميع المسائل المتعلقة بهذا الموضوع، مثل نطاق استخدام النموذج الموحد لنقل البيانات "PNRGOV" الذي أعدته الأيانات، في الاجتماع المقبل لفريق خبراء التسهيلات.

٣-٢-٤ وعلى ضوء مناقشة المقترحات الواردة في ورقة العمل WP/18، قام الفريق أيضاً بما يلي:

(أ) أوصى بأن تُطلع الإيكاو الدول الأعضاء على توصيات المؤتمر الرفيع المستوى بشأن أمن الطيران التي تركز على نظم تبادل المعلومات المسبقة عن الركاب وبيانات سجلات أسماء الركاب عن طريق كتاب من المنظمة؛

(ب) أشار إلى أنه لا يلزم في ضوء العمل الذي تضطلع به لجنة الاتصال المعنية بالمعلومات المسبقة عن الركاب بتنشيط فريق العمل المعني بالمعلومات المسبقة عن الركاب وسجلات أسماء الركاب التابع لفريق خبراء التسهيلات؛

(ج) أشار إلى أنه لا حاجة في هذه المرحلة إلى إجراء استعراض للإرشادات عن بيانات سجلات أسماء الركاب الواردة في الوثيقة Doc 9944 - الإرشادات عن بيانات سجلات أسماء الركاب؛

(د) أوصى بأن تنظم الإيكاو، وذلك رهنماً بتوفر التمويل، دورات تدريبية وحلقات دراسية تتعلق بالإرشادات عن بيانات سجلات أسماء الركاب.

البند ٥ من جدول الأعمال: التعديلات المقترحة إدخالها على الملحق التاسع

١-٥ الوثائق

قدم مقرر فريق العمل المعني بالأشخاص ذوي الإعاقة في ورقة العمل WP/3 مراجعة الفريق لتعديلات القواعد القياسية والتوصيات الدولية الواردة في الملحق التاسع، الفصل ٨، الجزء (هـ)، الذي يتناول تسهيل نقل الأشخاص الذين يحتاجون إلى مساعدة خاصة.

وقدمت كندا في ورقة العمل WP/4 بالنيابة عن أستراليا، وكندا، ونيوزيلندا، والمملكة المتحدة، والولايات المتحدة مقترحات ترمي إلى تعديل القاعدة القياسية ٣-٨ الحالية، وإضافة قاعدة قياسية جديدة هي ٣-٨-١ لتعزيز أمن عملية إصدار وثائق السفر.

وأوصت كندا في ورقة العمل WP/5 بالنيابة عن فريق العمل المشترك بين سلطات المراقبة والأياتا بإضافة توصية دولية بشأن التخطيط للطوارئ لنظم المعلومات المسبقة عن الركاب.

وقدمت كندا في ورقة العمل WP/6 بالنيابة عن فريق العمل المشترك بين سلطات المراقبة والأياتا مقترحات بإدراج تعريف جديد وتوصيات دولية جديدة بشأن نظم المعلومات التفاعلية المسبقة عن الركاب.

وقدمت كندا في ورقة العمل WP/7 بالنيابة عن فريق العمل المشترك بين سلطات المراقبة والأياتا مقترحات بإدراج تعريف جديد وقواعد قياسية جديدة بشأن الأشخاص الذين يُكتشف أنهم يحملون وثائق سفر احتيالية أو مزورة.

وأوصت كندا في ورقة العمل WP/8 بالنيابة عن فريق العمل المشترك بين سلطات المراقبة والأياتا بتعديل الأحكام الحالية المتصلة بإبعاد الأشخاص غير المصرح لهم بالدخول.

وقدمت كندا في ورقة العمل WP/9 بالنيابة عن فريق العمل المشترك بين سلطات المراقبة والأياتا مقترحات بتعديل التوصية الدولية الحالية المتعلقة بنقل بيانات سجلات أسماء الركاب، وإدراج أحكام جديدة تتعلق بهذا الموضوع.

وأوصت كندا في ورقة العمل WP/10 بالنيابة عن فريق العمل المشترك بين سلطات المراقبة والأياتا بإضافة أحكام جديدة إلى الفصل ٥ الخاص بعملية إبعاد الأشخاص.

وقدمت الأمانة العامة في ورقة العمل WP/11 اقتراحاً بتعديل القاعدة القياسية ٣-١٠ نظراً لانتهاج التاريخ المنصوص عليه فيها.

وأوصت اللجنة الأوروبية للطيران المدني في ورقة العمل WP/13 بإدراج تعريف جديد للمراقبة الآلية للحدود وتوصية دولية جديدة بشأن هذا الموضوع.

وقدمت اللجنة الأوروبية للطيران المدني في ورقة العمل WP/14 العديد من المقترحات الرامية إلى تعديل الفصل ٤ بغية استكمال تدابير التسهيلات المتعلقة بالشحن الجوي.

واقترحت الأياتا في ورقة العمل WP/16 إدراج قواعد قياسية جديدة في الفصل ٤ بشأن استعادة رفاة الموتى.

واقترحت الإمارات العربية المتحدة في ورقة العمل WP/19 رفع مستوى التوصيات الدولية الحالية الواردة في الفصل ٦ الخاصة بالركاب غير المنضبطين لتصبح قواعد قياسية.

واستنسخت الأياتا في ورقة المعلومات IP/5، لأغراض الإعلام، معاهدة المجلس الأوروبي لعام ١٩٧٣ بشأن اتفاق نقل رفاة الموتى.

٢-٥ المناقشة والتوصيات

١-٢-٥ استعرض فريق الخبراء التعديلات على الملحق التاسع التي اقترحها فريق العمل المعني بالأشخاص ذوي الإعاقة في ورقة العمل WP/3 ووافق على التوصية دون تعليق بإجراء معظم التغييرات الرامية إلى توضيح واستكمال القواعد القياسية والتوصيات الدولية ذات الصلة.

٢-٢-٥ في سياق النظر في ورقة العمل WP/3، وافق فريق الخبراء على إجراء المزيد من التعديلات على بعض التوصيات الدولية. ولأغراض الاتساق، وافق الفريق على مواعمة المصطلحات المستخدمة في التوصيتين الدوليتين ٨.٢٤ و ٨.٢٥ مع مصطلحات التوصية الدولية ٨.٢٦ التي عدلت حديثاً. علاوة على ذلك، قُبلت توصية قدمها مراقب بإدراج إيضاح في التوصية الدولية ٨.٣٥ لمراعاة نطاق شكل الطائرات. ومع الإحاطة علماً بقلق أحد المراقبين إزاء حذف إشارة إلى دور وكالات السفر في تقديم المساعدة للأشخاص ذوي الإعاقة، قرر فريق الخبراء اقتراح تعديل على التوصية الدولية ٨.٢٥ على النحو الذي صاغها به فريق العمل. ووافق الفريق أيضاً على إدخال تغيير على التوصية الدولية ٨.٢٣ لتصف بصورة أكثر دقة طبيعة رحلات الركاب، كما وافق على تغيير عنوان الجزء (هـ) في الفصل ٨ ليصبح "تسهيل نقل الأشخاص ذوي الإعاقة".

٣-٢-٥ وفي سياق النظر في ورقة العمل WP/4، دعم فريق الخبراء دعماً كاملاً الاقتراح الرامي إلى تعديل القاعدة القياسية ٣.٨ ووضع قاعدة قياسية جديدة هي القاعدة ٣-٨-١ لتلبية الحاجة إلى تأمين العملية الكاملة لإصدار الوثائق، وبالتالي وافق الفريق أيضاً على استكمال دليل التسهيلات، الوثيقة (Doc 9957).

٤-٢-٥ وكان هناك قبول على نطاق واسع للتعديلات المقترحة في ورقة العمل WP/5 على الملحق التاسع، بما في ذلك تعديل آخر اقترحه عضو من أعضاء فريق الخبراء. وأعرب بعض الأعضاء عن قلقهم إزاء مدى ملاءمة اللغة التي تنطوي على الالتزام القانوني المشترك بين مشغلي الطائرات والدول المتعاقدة. غير أن فريق الخبراء قرر، بعد إجراء المزيد من المناقشات والمشاورات غير الرسمية مع الإدارة القانونية، أن التعديلات المقترحة ستكون ملائمة بعد إدخال بعض التغييرات عليها، ولذلك فقد أيد الفريق هذه التعديلات.

٥-٢-٥ اعتمد فريق الخبراء تعريفاً جديداً بشأن "المعلومات التفاعلية المسبقة عن الركاب"، ووافق على أن يُوصي باستحداث توصية جديدة وهي التوصية ٣-٤٧-٨ على النحو المبين في مرفق ورقة العمل WP/6 تتعلق بتنفيذ نظم جديدة للمعلومات التفاعلية المسبقة عن الركاب. واتفق الفريق على أنه من السابق لأوانه النظر في التوصيات الدولية الأخرى المقترحة الواردة في المرفق نظراً إلى ضرورة إجراء المزيد من المناقشات ووضع المواد الإرشادية ذات الصلة، ومن ثم فقد أُرجئت المسألة للاجتماع القادم للفريق.

٦-٢-٥ واعتمد الفريق دون إبداء ملاحظات المقترحات الواردة في ورقة العمل WP/7 الرامية إلى وضع قاعدتين قياسيتين في الفصل الثالث ونقل القاعدة القياسية الحالية إلى جزء آخر في الفصل الثالث للتركيز عليها على نحو أكثر ملاءمة. واتفق الفريق أيضاً على اعتماد تعريف مصطلح "محتال" على النحو المبين في مرفق ورقة العمل WP/7.

٧-٢-٥ في سياق النظر في ورقة العمل WP/8، اتفق أعضاء الفريق على التوصية برفع مستوى التوصية الدولية الحالية 5.4 إلى مستوى قاعدة قياسية، واتفقوا أيضاً على تعديل الفقرة 5.5 فيما يتعلق بنوع المعلومات التي يجب إدراجها في أمر الإبعاد.

٨-٢-٥ وفيما يتعلق باقتراح تعديل واعتماد التوصيات الدولية الخاصة ببيانات سجلات أسماء الركاب، تم الاتفاق على التوصية بتغيير التوصية 3.48 كما هو مقترح في ورقة العمل WP/9، ولكن مع إخضاع التوصية للمزيد من الصياغة لتوضيح أصل المواد الإرشادية الخاصة بالرسالة الإلكترونية الموحدة PNRGOV بشأن بيانات سجلات أسماء الركاب. ومع الإحاطة علماً بالشواغل التي ساورت أحد أعضاء الفريق فيما يتعلق بآثار تنفيذ الرسالة الإلكترونية الموحدة PNRGOV في الدول النامية بسبب ما يترتب على ذلك من آثار تقنية ومالية، اتفق الفريق على التوصية باستحداث التوصيتين 3.48.1 و 3.48.2 بالصيغة الواردة في مرفق ورقة العمل WP/9، واعتماد مذكرة توضيحية بشأن التعديلات.

٩-٢-٥ وفي سياق النظر في ورقة العمل WP/10، اتفق الفريق على إدراج تعريف "حارس" في الفصل الأول، كما أيد إدراج توصية جديدة في نفس الفصل. وبعد مناقشة وإعادة صياغة الأحكام الإضافية المقترحة بشأن المبعدين في الجزء (ج) من الفصل الخامس، قرر الفريق أن يُوصي بإدراج توصية واحدة وقاعدتين قياسييتين.

١٠-٢-٥ ووافق الفريق على اقتراح الأمانة العامة الرامي إلى تحديث القاعدة القياسية ٣.١٠. وبناء على اقتراح بعض الأعضاء، أُعيدت صياغة التعديل الوارد في ورقة العمل WP/11 للمزيد من الإيضاح.

١١-٢-٥ وفي سياق النظر في ورقة العمل WP/13، أيد الفريق نسخة معدلة من التعريف المقترح لعبارة "المراقبة الآلية للحدود" لإدراجها في الفصل الأول، فضلاً عن توصية دولية جديدة بشأن نظم المراقبة الآلية للحدود سُدرج في الفصل الثالث.

١٢-٢-٥ وخطبت ورقة تتضمن تعديلات مقترحة على أحكام تسهيل الشحن الجوي بتأييد واسع النطاق، باستثناء الجزء ٢ الخاص بمتطلبات المعلومات المسبقة عن الشحنات التي اتفق الفريق على عدم النظر فيه إلا بعد أن تصبح نتائج المشاريع التجريبية الجارية متاحة. وقرر أعضاء الفريق التوصية بالتعديلات الأخرى المقترحة الواردة في ورقة العمل WP/14 بعد الموافقة على المزيد من التنقيحات التي تشمل ما يلي:

(أ) إدراج مذكرة مصطلحات إيضاحية تقترن بتوصيتين دوليتين بشأن المشغلين الاقتصاديين المصرح لهم؛

(ب) تنقيح نص التوصية ٤.١٧.٢ لتعريف نظم المجتمع الإلكترونية؛

(ج) مواءمة اللغة المستخدمة في التوصية ٤.٣٠ مع نص التوصية ٤.٣٠.١ نظراً إلى أن التوصيتين تتعلقان بإجراءات خاصة تخص التجار المصرح لهم.

١٣-٢-٥ وطلب الفريق أيضاً، بغية تحقيق الاتساق مع الملحق السابع عشر، أن يستعرض فريق أمن الطيران والأمانة العامة التعديلات المقترحة على الأحكام الخاصة بتسهيل الشحن الجوي الواردة في الملحق التاسع، وأن يقدموا ملاحظاتهم للجنة النقل الجوي.

١٤-٢-٥ وقد أقر الفريق بالقلق الذي أعرب عنه أحد الأعضاء إزاء تعقيد الموضوع الذي تناولته ورقة العمل WP/16 والذي تطلب مساهمات مختلف السلطات التي قد يساورها القلق بشأن هذا الموضوع الذي يُعتبر موضوعاً جديداً يضاف إلى الملحق التاسع. وقد أصبح من الواضح أن الفقرة الفرعية (ب) من القاعدة القياسية ٤.٦١ الجديدة المقترحة كانت، عند الإشارة إلى "عش"، تشير فقط إلى نقل رفاة الموتى وليس دفن الرفات نفسها. ووافق الفريق على المقترحات الواردة في الورقة رهنأً بحذف "الملاحظة" وتعديل العديد من العناصر الواردة في الملحق الرابع عشر المقترح للإشارة إلى أنه لا ينبغي سوى إكمالها إذا انطبق ذلك.

١٥-٢-٥ ورغم أن أعضاء الفريق أعربوا عن آراء متعارضة، أقر الفريق بوجود دعم كافٍ للتوصية برفع مستوى التوصيات الدولية الحالية بشأن الركاب غير المنضبطين بالصيغة المقترحة في ورقة العمل WP/19 بعد الاتفاق على تعديل النص الذي اقترحه أحد أعضاء الفريق. وطلب الفريق أيضاً، بغية تحقيق الاتساق مع الملحق السابع عشر وفي ضوء العمل الذي تضطلع به اللجنة القانونية بشأن الركاب غير المنضبطين، أن يستعرض فريق أمن الطيران والأمانة العامة التعديلات المقترحة على الملحق التاسع، وتقديم ملاحظاتهم للجنة النقل الجوي.

١٦-٢-٥ والنص الذي اتفق عليه الفريق مستنسخ في مرفق التقرير عن البند ٥ من جدول الأعمال.

مرفق

يعدل الملحق التاسع على النحو التالي: [انظر ورقة العمل WP/3]

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

أولاً — لمحة عامة

٢٢-٨ توصية — ينبغي تقديم مساعدة خاصة للأشخاص ذوي الإعاقة عند السفر لضمان تمتعهم بالخدمات المتاحة عادة للجمهور. وينبغي أن تقدم المساعدة بما يحفظ كرامة الفرد. 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 كل خدمات مراحل رحلة الأشخاص ذوي الإعاقة منذ الوصول إلى مطار المغادرة حتى مغادرة مطار المقصد من أول الرحلة لآخرها.

٢٤-٨ توصية — ينبغي للدول المتعاقدة أن تتخذ الخطوات اللازمة مع مشغلي الطائرات ومشغلي المطارات ووكالات الخدمة الأرضية لوضع ونشر قواعد دنيا موحدة 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 ووكلاء الخدمات الأرضية ووكالات السفر للتأكد من حصول الأشخاص ذوي الإعاقة على المعلومات التي يحتاجون إليها بأساليب قابلة للاستخدام بالنسبة لمن يعانون من عجز إدراكي أو حسي، وأن تتخذ الخطوات اللازمة للتأكد من أن شركات الطيران، ومشغلي المطارات، وشركات الطيران، ووكلاء الخدمات الأرضية، ووكالات السفر قادرين على توفير المساعدة اللازمة لهؤلاء الركاب حسب احتياجاتهم لمساعدتهم في سفرهم.

٢٦-٨ توصية — ينبغي للدول المتعاقدة أن تتخذ جميع الخطوات اللازمة لتأمين تعاون مشغلي الطائرات ومشغلي المطارات وشركات الطيران ووكلاء الخدمات الأرضية في وضع وتنسيق برامج تدريب لضمان وجود موظفين مدربين لمساعدة الأشخاص ذوي الإعاقة.

ثانياً — إمكانية دخول المطارات

٢٧-٨ توصية — تتخذ الدول المتعاقدة الخطوات اللازمة للتأكد من أن مرافق وخدمات المطارات ملائمة لتلبية احتياجات الأشخاص ذوي الإعاقة.

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

٢٩-٨ توصية — ينبغي اتخاذ التدابير لتأمين حصول الأشخاص المصابين بضعف السمع أو البصر على المعلومات ذات الصلة بخدمات الرحلة.

٣٠-٨ **توصية** — فيما يتعلق بإنزال المسنين والمعوقين ينبغي أن تكون الأماكن المحددة لركوب الأشخاص ذوي الإعاقة وإنزالهم في مباني محطات الركاب أماكن محجوزة أقرب بقدر الإمكان إلى المداخل الرئيسية. ولتسهيل حركة الأشخاص ذوي الإعاقة في مختلف المناطق داخل المطار، ينبغي أن تكون الممرات خالية من العقبات.

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

٣٢-٨ **توصية** — ينبغي توفير أماكن وقوف لسيارات الأشخاص غير القادرين على الحركة، واتخاذ التدابير الملائمة لتسهيل حركتهم بين مواقف السيارات ومباني محطات الركاب.

٣٣-٨ **توصية** — ينبغي الترخيص، في حالة الضرورة والإمكان، بالانتقال المباشر من طائرة لأخرى للركاب، وبصفة خاصة المسنين والمعوقين، كلما كان ذلك مبرراً بسبب ضيق وقت حجز الرحلات الوسيطة أو أي ظروف أخرى. عند توفير المساعدة لنقل الأشخاص ذوي الإعاقة من طائرة إلى أخرى، ينبغي توفير هذه المساعدة بأعلى قدر ممكن من الكفاءة، مع إيلاء الاعتبار الواجب لعملية تغيير الطائرات أثناء الرحلة.

ثالثاً — الحصول على الخدمات الجوية

٣٤-٨ تتخذ الدول المتعاقدة الخطوات اللازمة لتتأكد من توفير فرص كافية متكافئة للأشخاص ذوي الإعاقة للحصول على الخدمات الجوية.

٣٥-٨ **توصية** — ينبغي للدول المتعاقدة أن تستحدث أحكاماً تنص على امتثال الطائرة التي دخلت مجال الخدمة حديثاً أو بعد تجديد كبير، إذا كان طراز الطائرة، أو حجمها أو شكلها يسمح بذلك، للمعايير الموحدة الدنيا الخاصة بالمعدات الموجودة على متن الطائرة التي تشمل مساند متحركة للأيدي، وكراسي متحركة، ومغاسل ومراحيض سهلة الاستخدام، وإضاءة وإشارات ملائمة.

٣٦-٨ **توصية** — ينبغي نقل الكراسي المتحركة والأجهزة والمعدات الخاصة أدوات المساعدة التي يستخدمها الأشخاص ذوو الإعاقة في المقصورات بدون مقابل، إذ رأى مشغل الطائرة أن حيثما تسمح بذلك المساحة والوزن ومقتضيات السلامة، تسمح بذلك، أو تنقل بالمجان باعتبارها أمتعة ذات أولوية إعطائها أولوية بين الأمتعة. ينبغي نقل حيوانات المساعدة المصاحبة الأشخاص ذوي الإعاقة بدون مقابل في المقصورة ووضعها على الأرض أمام مقعد الراكب، رهنا بتطبيق أي قواعد وطنية أو القواعد الخاصة بالمشغل الجوي ذات الصلة.

٣٦-٨ مكرر **توصية** — ينبغي نقل حيوانات المساعدة المصاحبة للأشخاص ذوي الإعاقة بدون مقابل في المقصورة ووضعها على الأرض أمام مقعد الراكب، رهنا بتطبيق أي قواعد وطنية أو القواعد الخاصة بالمشغل الجوي ذات الصلة.

١-٣٦-٨ تبلغ الدول المتعاقدة التي تفرض قيوداً على نقل الأجهزة التي تعمل بالبطاريات، بما في ذلك الأجهزة المساعدة على التنقل التي تحتوي على بطاريات ذات محلول سائل الايكالو 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 وفقاً للفقرة ٢-٥ من الفصل الثاني من الملحق الثامن عشر.

٣٧-٨ **توصية** — ينبغي من حيث المبدأ، السماح للأشخاص ذوي الإعاقة أن يسافروا دون شهادة طبية. ومع ذلك ينبغي أن يكون تقديم إخطار مسبق إلزامياً عندما تكون هناك حاجة إلى مساعدة أو خدمات الرفع. وينبغي ألا يسمح لمشغلي الطائرات بأن يشترطوا على الأشخاص ذوي الإعاقة تقديم شهادات طبية إلا في الحالات الصحية التي لا يكون من الواضح فيها أنهم قادرين على السفر، أو أنهم قد يعرضوا سلامتهم أو سلامة الركاب الآخرين للخطر، أو أن سفرهم قد يؤثر على راحتهم، أو راحة الركاب الآخرين. لا يمكن ضمان - بالإضافة إلى ذلك، لا ينبغي أن يُسمح لمشغلي الطائرات باشتراط وجود مساعد إلا في الحالات التي يكون من الواضح فيها أن الراكب المعاق لا يستطيع الاعتماد على نفسه، ولذلك لا يمكن ضمان سلامة وراحة هذا الشخص أو أي راكب آخر.

٣٨-٨ **توصية** — ينبغي من حيث المبدأ، السماح لذوي الإعاقة بأن يقرروا بأنفسهم مدى احتياجهم أو عدم احتياجهم إلى شخص مساعد. وإذا كان من المطلوب وجود شخص مساعد مرافق، ينبغي للدول المتعاقدة أن تشجع مشغلي الطائرات على منح هذا الشخص المساعد المرافق تخفيضا مقابل نقله. بالإضافة إلى ذلك، لا ينبغي أن يُسمح لمشغلي الطائرات باشتراط وجود مساعد إلا في الحالات التي لا يمكن فيها ضمان سلامة وراحة هؤلاء الأشخاص ذوي الإعاقة أو سلامة وراحة الركاب الآخرين.

١-٣٨-٨ **توصية** — ينبغي التشجيع بقوة على اشتراط تقديم إخطار مسبق عندما تكون هناك حاجة إلى مساعدة أو خدمات الرفع.

يُعدّل الملحق التاسع كالاتي: [انظر ورقة العمل WP/4]

٨-٣ **تضع الدول المتعاقدة الضوابط على إنشاء وإصدار وثائق السفر بغية لحماية وثائق السفر الفارغة الخاصة بها من السرقة، فضلاً عن حماية وثائق السفر الصادرة حديثاً من الاختلاس.**

١-٨-٣ **تضع الدول المتعاقدة الضوابط الملائمة على كل العمليات المتعلقة بطلبات إصدار وثائق السفر، والبت في هذه الطلبات، وإصدار وثائق السفر لضمان أعلى درجات السلامة والأمن.**

تعديل الفصل الثالث من الملحق التاسع على النحو التالي: [انظر الوثيقة WP/5]

٣-٤٧-٣ ... **توصية** — ينبغي أن تكون نظم المعلومات المسبقة عن الركاب، بما في ذلك النظم التفاعلية الخاصة بالدول المتعاقدة ومشغلي الطائرات، قابلة للتشغيل على مدار ٢٤ ساعة وعلى مدى الأسبوع، مع وجود إجراءات ترمي إلى الحد إلى أدنى درجة من التعطل في حالات توقف أي نظام عن العمل أو حدوث خلل فيه.

٣-٤٧-٣ ... **توصية** — ينبغي للدول المتعاقدة ومشغلي الطائرات، عندما يكون ذلك ملائماً وحسب الاقتضاء، تقديم الدعم التشغيلي والفني على مدار ٢٤ ساعة وعلى مدى الأسبوع (بصورة متواصلة) لتحليل حالات توقف النظم عن العمل أو حدوث خلل فيها ومعالجة هذه الحالات لاستئناف عمليات التشغيل العادية بأسرع ما يمكن من الناحية العملية.

٣-٤٧-٣ ... **توصية** — ينبغي للدول المتعاقدة ومشغلي الطائرات وضع وتنفيذ ما هو مناسب من إجراءات الإخطار واسترجاع المعلومات بالنسبة لكل من عمليات الصيانة المقررة لنظم المعلومات ومعالجة الحالات غير المتوقعة التي تتوقف فيها النظم عن العمل أو يحدث فيها خلل ما.

يُعدّل الملحق التاسع على النحو التالي: [انظر WP/6]

الفصل الأول — تعاريف ومبادئ عامة

(ألف) تعاريف

المعلومات المسبقة عن الركاب (المعلومات التفاعلية المسبقة عن الركاب): هو نوع من النظم - يعرف أيضا باسم نظام "الصعود/عدم الصعود" و"الضوء الأحمر/الضوء الأخضر" و"تصريح النقل" - يقوم بموجبه مشغل الطائرة بجمع عناصر البيانات اللازمة وإرسالها إلى السلطات العامة في وقت تسجيل الركاب. وتُبعث إلى مشغل الطائرة رسالة رداً على هذه البيانات في غضون فترة العمل المخصصة لتسجيل الركاب بشأن كل راكب و/أو فرد من أفراد الطاقم (مثلا "الموافقة على الصعود إلى الطائرة" أو "عدم الموافقة على الصعود إلى الطائرة").

الفصل الثالث — دخول ومغادرة الأشخاص وأمتعتهم

٣-٤٧-٨ توصية - ينبغي للدول المتعاقدة التي تسعى إلى تطبيق نظام المعلومات التفاعلية المسبقة عن الركاب القيام بما يلي:

(أ) السعي إلى التقليل إلى الحد الأدنى من تأثير نظام المعلومات التفاعلية عن الركاب على نظم مشغلي الطائرات وتجهيزاتهم الفنية عن طريق التشاور مع مشغلي الطائرات قبل إعداد وتطبيق هذا النظام؛

(ب) العمل مع مشغلي الطائرات من أجل إعداد نظم معلومات تفاعلية مسبقة عن الركاب يمكن دمجها في أجهزة مراقبة المغادرة التي يستخدمها مشغل الطائرة؛

(ج) الامتثال للمبادئ التوجيهية الخاصة بالمعلومات المسبقة عن الركاب التي اعتمدها منظمة الجمارك العالمية والايكاو والأياتا في حالة اشتراط تقديم المعلومات التفاعلية المسبقة عن الركاب.

يُعدّل الملحق التاسع كالتالي: [انظر الوثيقة WP/7]

الفصل الأول - تعاريف ومبادئ عامة

(ألف) تعاريف

المنتحل لشخصية غيره: هو كل شخص ينتحل شخصية الحائز الحقيقي على وثائق سفر سليمة.

الفصل الثالث - دخول ومغادرة الأشخاص وأمتعتهم

٣-٤٧-١ قاعدة قياسية جديدة - لا يجوز للدول المتعاقدة أن تشترط على مشغلي الطائرات أن يصادروا وثائق السفر المشار إليها في القاعدة القياسية ٣-٤٦.

٣-٤٧-٢ قاعدة قياسية جديدة - لا يجوز للدول المتعاقدة أن تشترط على مشغلي الطائرات أن ينقلوا أحد الركاب من نقطة مغادرة أو نقطة عبور عندما يتبين للدولة أنّ وثيقة السفر التي قدمها مغشوشة أو مزورة أو مزيفة، أو أنّها بحوزة شخص آخر غير الذي صدرت بصورة شرعية له.

ملاحظة - ليس في هذا البند ما يُفسر على أنه يحول دون عودة الركاب ممنوعين من الدخول الذين تكون وثائق سفرهم مزيفة أو مزورة أو مغشوشة أو في حوزة شخص منتحل لشخصية غيره، وتكون قد صادرتها دولة متعاقدة بموجب القاعدة القياسية ٣-٤٦، ويسافرون وفقاً لرسالة صادرة بموجب القاعدة القياسية ٥-٧.

٣-٦٤ (قاعدة قياسية حالية) - يُقترح نقل هذه القاعدة القياسية إلى الجزء (طاء): فحص وثائق السفر.

يعدل الملحق التاسع كما يلي: [انظر ورقة العمل WP/8]:

٥-٤ **توصية** - ينبغي أن تتشاور الدول المتعاقدة، عن طريق سلطاتها العامة، مع مشغل الطائرة بشأن الاطار الزمني لترحيل الشخص الذي وُجد أنه ممنوع من الدخول بغية إتاحة فترة زمنية معقولة للمشغل تمكنه من إبعاد الشخص المعني على رحلاته أو اتخاذ ترتيبات إبعاد بديلة.

ملاحظة - ليس في هذا الحكم ما يُفسر بالسماح بإعادة أي شخص يطلب اللجوء في اقليم دولة متعاقدة الى بلد تكون فيه حياته، أو حريته مهددة بسبب عرقه، أو دينه، أو جنسيته، أو عضويته في مجموعة اجتماعية معينة، أو رأيه السياسي.

٥-٥ تكفل الدول المتعاقدة إصدار أمر إبعاد للمشغل بشأن الشخص الذي تبين أنه ممنوع من الدخول. ويتضمن أمر الإبعاد المعلومات عن الرحلة القادمة (رحلة الوصول) التي تنقل على متنها هذا الشخص، وأيضاً المعلومات، إن كانت معروفة، عن اسم الشخص المعني وسنه، وجنسه، وجنسيته.

يعدل الملحق التاسع على النحو التالي: [انظر ورقة العمل WP/9]

٣-٤٨ **توصية** - ينبغي للدول المتعاقدة التي تشترط الاطلاع على سجلات أسماء الركاب أن يكون المرجع لمتطلبات البيانات الخاصة بها وطريقة معالجتها لهذه البيانات هو الإرشادات التي وضعتها الواردة في وثيقة الإيكاو Doc 9944 - إرشادات بشأن بيانات سجلات أسماء الركاب - الصادرة عن الإيكاو، والمواد الإرشادية الخاصة بتنفيذ الرسالة الإلكترونية الموحدة بشأن المعلومات المسبقة عن الركاب (PNRGOV) التي أصدرتها منظمة الجمارك العالمية واعتمدها الإيكاو والأياتا.

٣-٤٨-١ **توصية** - ينبغي للدول المتعاقدة ومشغلي الطائرات توفير المستوى الملائم من خدمات الاتصال لأغراض المساعدة (ترتيبات على مدار الساعة وعلى المدى الأسبوع، حيثما كان ذلك ممكناً من الناحية العملية).

٣-٤٨-٢ **توصية** - عند تحديد الشروط المتعلقة بنقل بيانات سجلات أسماء الركاب، ينبغي للدول المتعاقدة النظر في اعتماد واستخدام رسالة PNRGOV كطريقة لنقل بيانات سجلات أسماء الركاب.

ملاحظة - رسالة PNRGO هي رسالة إلكترونية موحدة أقربها بصورة مشتركة منظمة الجمارك العالمية والإيكاو والأياتا. ويمكن توفير عناصر بيانات معينة حسب نظم مشغل الطائرة للحجز ومراقبة عمليات المغادرة.

يعدل الملحق التاسع كما يلي: [انظر ورقة العمل WP/10]:

الفصل الأول - التعاريف والمبادئ العامة

(ألف) - التعاريف

المرافق - المرافق هو شخص مرخص له من الدولة المتعاقدة أو مشغل الطائرة باصطحاب أشخاص ممنوعين من الدخول أو مبعدين تقرر إبعادهم من هذه الدولة المتعاقدة.

(باء) - المبادئ العامة

٦-١ توصية — ينبغي للدول المتعاقدة ولمشغلي الطائرات تبادل المعلومات بشأن نقطة (نقاط) الاتصال (الاتصالات) الملائمة التي يتعين أن توجه إليها الاستفسارات بشأن مراقبة الحدود والجمارك.

الفصل الخامس - الأشخاص الممنوعون من الدخول والمبعدون**(جيم) - المبعدون**

٥-١...١ توصية — ينبغي للدول المتعاقدة ولمشغلي الطائرات تبادل المعلومات، إن أمكن ذلك من الناحية العملية، بشأن نقطة (نقاط) الاتصال (الاتصالات) الملائمة التي تعمل على مدار الساعة والتي يتعين أن توجه إليها الاستفسارات بشأن المبعدين.

٥-١٩... يكون لمشغل الطائرة و/أو قائد الطائرة الخيار في رفض نقل شخص مبعّد على رحلة معينة عند وجود شواغل معقولة تتعلق بسلامة وأمن الرحلة المعنية.

ملاحظة — انظر الفقرتين ١٢-٢-١-٣ و ١٢-٢-١-٦ من الوثيقة Doc 8973 - دليل الايكاو لأمن الطيران.

٥-١٩...١ تأخذ الدول المتعاقدة في الاعتبار، عند اتخاذ إجراءات إبعاد شخص مبعّد، سياسة مشغل الطائرة الخاصة بعدد المبعدين الذين يمكن نقلهم على رحلة معينة.

ملاحظة — على الدول المتعاقدة أن تتشاور مع مشغلي الطائرة بخصوص الرحلة الجوية الأفضل من الناحية العملية، أو طريقة النقل البديل.

يُعدّل الملحق التاسع كما يلي: [انظر ورقة العمل WP/11]:

الفصل الثالث — دخول ومغادرة الأشخاص وأمتعتهم

٣-١٠ يجب أن تكون كل جوازات السفر الصادرة عن التي ستبدأ في إصدارها الدول المتعاقدة مقروءة آلياً ووفقاً للمواصفات المحددة في الجزء الأول من الوثيقة Doc 9303 في موعد أقصاه ١ أبريل ٢٠١٠.

ملاحظة — ليس القصد من هذا الحكم منع إصدار جوازات السفر غير المقروءة آلياً، أو وثائق السفر المؤقتة ذات الصلاحية المحدودة في حالات الطوارئ.

يُعدّل الملحق التاسع على النحو التالي: [انظر ورقة العمل WP/13]:

الفصل الأول — تعاريف ومبادئ عامة**ألف - تعاريف**

النظام الآلي لمراقبة الحدود: نظام آلي يعتمد صحة وثائق سفر إلكترونية أو رموز إلكترونية مقروءة آلياً، ويثبت أن الراكب هو الصاحب الشرعي لوثيقة السفر أو الرمز الإلكتروني، ويستفسر عن سجلات مراقبة الحدود ثم يحدد مدى الأهلية لعبور الحدود وفقاً لمجموعة من القواعد المحددة سلفاً.

الفصل الثالث — دخول ومغادرة الأشخاص وأمتعتهم

... توصية — ينبغي للدول المتعاقدة التي تستخدم النظم الآلية لمراقبة الحدود أن تتأكد من وجود عدد كاف من الموظفين العاملين على البوابات في وقت تشغيل هذه النظم بما يكفل تدفق الركاب بشكل سلس ويستجيب بسرعة للشواغل المتعلقة بالأمن والسلامة في حالة تعطل أي نظام.

يُعدّل الملحق التاسع كالاتي: [انظر ورقة العمل WP/14]:

الفصل الرابع - دخول ومغادرة الشحنات والمواد الأخرى

الجزء (ألف) لمحة عامة

٤-٩-١ توصية - ينبغي أن تنتظر الدول المتعاقدة في استحداث برنامج للمشغلين الاقتصاديين المرخصين يتيح اعتماد تدابير مراقبة محددة تتعلق بالأمن. وينبغي أن تستند تدابير المراقبة المحددة إلى معلومات توفرها السلطات العامة سلفاً وتتيح مستوى منخفضاً من عمليات التفتيش المادي أو تدابير مراقبة محددة أخرى، استناداً إلى عملية تقييم للمخاطر.

٤-٩-٢ توصية - ينبغي أن تشجع الدول المتعاقدة إبرام اتفاقات/ترتيبات للاعتراف المتبادل ببرامجها الخاصة بالمشغلين الاقتصاديين المرخصين.

ملاحظة - يشمل إطار معايير تأمين وتسهيل التجارة العالمية مفهوم المشغل الاقتصادي المرخص. ويستفيد المشغلون الاقتصاديون المرخصون الذين يستوفون المعايير الأمنية من فوائد التسهيلات المعززة.

الجزء (باء) المعلومات التي تطلبها السلطات العامة

٤-١٧-١ توصية - ينبغي أن تنتظر الدول المتعاقدة في استحداث ترتيبات تمكّن جميع الأطراف المعنية بعمليات الشحن الجوي من تقديم المعلومات التي تطلبها السلطات العامة، بما فيها المعلومات المسبقة عن البضائع المنقولة، بشأن وصول الطائرات والبضائع المنقولة وبقائها ومغادرتها إلى نقطة دخول واحدة (النافذة الواحدة).

٤-١٧-٢ توصية - ينبغي أن تشجع الدول المتعاقدة كل المشاركين في عمليات نقل البضائع جواً، ومناولتها، وتخليصها على تبسيط الإجراءات والوثائق ذات الصلة، وعلى التعاون أو المشاركة المباشرة في وضع نظام جماعي إلكتروني للشحن الجوي باستخدام المعايير المتفق عليها دولياً وغيرها من الوسائل بغية تعزيز تبادل المعلومات ذات الصلة بحركة الشحن الجوي، وضمان التشغيل المشترك لنظم جميع المشاركين في هذا المجال.

الجزء (دال) الإفراج عن الشحنات المستوردة وتخليصها

٤-٣٠ توصية - بالنسبة للمستوردين للتجار والأشخاص الآخرين المرخص لهم الذين يستوفون معايير محددة تشمل سجل سليم للامتثال للشروط الرسمية، ونظام مرض لإدارة السجلات التجارية، ينبغي أن تضع الدول المتعاقدة إجراءات، على أساس نظام المعلومات المسبقة عن البضائع، خاصة تنص على الإفراج الفوري للبضائع عند وصولها.

٤-٣٠-١ توصية - يمكن للإجراءات الخاصة المتعلقة بالتجار والأشخاص الآخرين المرخص لهم أن تشمل ما يلي:

(أ) الإفراج عن البضائع عند توفير الحد الأدنى من المعلومات الضرورية لتحديد نوع البضائع، والسماح بالإكمال اللاحق لإجراءات الإقرار النهائي الخاص بالبضائع؛

(ب) تخليص البضائع في مقر التاجر أو الشخص المرخص له أو في أي موقع آخر تأذن به سلطات الجمارك؛

(ج) تقديم إقرار خاص بالبضائع يستند إلى إدخال المعلومات في سجلات التاجر أو الشخص المرخص له؛

(د) تقديم إقرار سلمي واحد بكل الواردات أو الصادرات في فترة محددة عندما يقوم الشخص نفسه باستيراد البضائع أو تصديرها بشكل متكرر.

تعديل الإشارة إلى الإجراءات المبسطة أو الخاصة في التوصية الحالية ٤-٣١ لتتضمن إشارة إلى التوصية الجديدة.

يُعدل الملحق التاسع على النحو التالي: [انظر ورقة العمل WP/16]:

الفصل الرابع - دخول ومغادرة البضائع وغيرها من المواد

أولاً - رفاة الموتى

٤-٥٩ تيسر الدول المتعاقدة الإفراج الفوري عن رفاة الموتى المنقولة عن طريق الجو، بشرط الامتثال للقوانين واللوائح السارية التي يخضع لها دخول رفاة الموتى.

ملاحظة: - الإخطار المسبق، إما كتابة وإما إلكترونياً، بشأن نقل رفاة الموتى من شأنه أن ييسر دخول رفاة الموتى إلى دولة المقصد.

٤-٦٠ يصاحب رفاة الموتى جواز مرور خاص بالرفاة على النحو المستسخ في المرفق ١٤ يكون صادراً من السلطة الحكومية المختصة في دولة المنشأ.

٤-٦١ تصدر السلطة الحكومية المختصة المشار إليها في الفقرة ٤-٦٠ جواز المرور بعد التأكد مما يلي:

(أ) استيفاء كل المتطلبات الطبية، والصحية، والإدارية والقانونية وفقاً للوائح السارية في دولة المنشأ الخاصة بنقل رفاة الموتى، والدفن واستخراج الرفاة، حسب الاقتضاء؛

(ب) احتواء التابوت على رفاة الشخص المبين اسمه في جواز المرور، وأي أمتعة شخصية تُدْفَن أو تُحرق مع الجثة.

المرفق ١٤ - جواز المرور الخاص برفاة الموتي

وثيقة دولية مصدق عليها	
التفاصيل عن الشخص المتوفي	
اسم العائلة	_____
الاسم	_____
العنوان:	_____
البلد	_____
الجنسية	_____
تاريخ الميلاد:	_____
تاريخ الوفاة:	_____
مكان الوفاة:	_____
سبب الوفاة (إن وجد)	_____
الناقل	_____
الهاتف:	_____
البريد الإلكتروني:	_____
المرسل إليه:	_____
الهاتف:	_____
البريد الإلكتروني:	_____
تفاصيل الرحلة	
مطار المنشأ:	_____
وقت المغادرة:	_____
مطار المقصد:	_____
وقت الوصول:	_____
الشركة:	_____
الهاتف:	_____
الاتصال بالشركة:	_____
البريد الإلكتروني:	_____
رقم الرحلة:	_____
التاريخ:	_____
رقم مستند الشحن الجوي:	_____
الشخص المرافق:	_____
تفاصيل الوثيقة:	
شهادة الوفاة:	_____
شهادة التحنيط (إذا كان ذلك منطبقاً):	_____
شهادة الخلو من الإصابات (إذا كان ذلك منطبقاً)	_____
إقرار مسؤول مراسم الدفن (إذا كان ذلك منطبقاً):	_____
الإقرار خارج البلد (إذا كان ذلك منطبقاً):	_____
تصريح النقل:	_____
متطلبات أخرى:	_____
حرر في	_____ بتاريخ
توقيع السلطة المختصة	_____ الختم الرسمي للسلطة المختصة

يُعدّل الملحق التاسع على النحو التالي: [انظر ورقة العمل WP/19]:

الفصل السادس: المطارات الدولية - تسهيلات وخدمات الحركة الجوية (هـ) الركاب غير المنضبطين

٤٤-٦ **توصية** - ينبغي لكل **تعمل كل** دولة متعاقدة **على** أن تزيد وعي الركاب بعدم مقبولية السلوك غير المنضبط والمشاغب في تسهيلات الطيران وعلى متن الطائرات وبالعوالم القانونية لذلك السلوك.

٤٥-٦ **توصية** - ينبغي أن تكفل كل دولة متعاقدة قيام مشغلي المطارات والطائرات والسلطات العامة بتوفير التدريب للعاملين المعنيين بخصوص تحديد الركاب غير المنضبطين والسيطرة عليهم في مرافق الطيران وعلى متن الطائرة ، بما في ذلك التعرف على الحالات التي تؤدي إلى التصعيد وحلها وعلى احتواء الأزمات.

ملاحظة: - يمكن الاطلاع على المواد الإرشادية عن الجوانب القانونية الخاصة بالركاب غير المنضبطين/المشاغبين في الكتاب الدوري 288 - إرشادات عن الجوانب القانونية الخاصة بالركاب غير المنضبطين/المشاغبين.

— — — — —

البند ٦ من جدول الأعمال: المسائل الأخرى

١-٦ الوثائق

أوصت اللجنة الأوروبية للطيران المدني بإنشاء فريق عمل لمراجعة الإرشادات الدولية بغية توفير إرشادات للأشخاص في المطارات والمحطات البحرية (Doc 9636).

وقدمت اللجنة الأوروبية أيضاً في ورقة العمل WP/15 اقتراحاً بإنشاء فريق عمل لإجراء استعراض متعمق لدليل التسهيلات، الوثيقة (Doc 9957).

واقترحت الأمانة العامة في ورقة العمل WP/17 إنشاء فريق عمل لتقديم مساهمته في التوجه المستقبلي المحتمل لبرنامج التسهيلات.

وأوصت سنغافورة في ورقة العمل WP/20 بإنشاء فريق عمل لوضع مواد إرشادية عن محتوى برنامج تسهيلات نموذجي.

وقدم المجلس الدولي للمطارات في ورقة العمل WP/22 ورقة عن التكنولوجيات الخاصة بقياس ووضع أسس مرجعية لفترات التجهيز.

وسلّطت اللجنة الأوروبية للطيران المدني في ورقة المعلومات IP/1 الضوء على المناطق الحالية لجمع بيانات الركاب والمعلومات التي يجمعها مشغلو الطائرات وتوفير هذه المعلومات للوكالات الحكومية.

وعرضت اللجنة الأوروبية في ورقة المعلومات IP/6 أفضل ممارساتها بشأن الإرشادات الخاصة بنشر وتشغيل نظم المراقبة الآلية للحدود.

وقدم المجلس الدولي للمطارات في ورقة المعلومات IP/14 معلومات عن قرار اعتمده الجمعية العامة للمجلس في دورتها الثانية والعشرين بشأن حماية مصالح جمهور المسافرين.

وقدم المجلس أيضاً في ورقة المعلومات IP/15 معلومات عن استخدام الوسائل الآلية لمراقبة الحدود في المطارات الأوروبية.

٢-٦ المناقشة والتوصيات

١-٢-٦ في سياق النظر في ورقات العمل WP/12 و WP/15 و WP/20، التي كان الموضوع المشترك بينها إنشاء فريق عمل جديد لتطوير وتحسين المواد الإرشادية، أشار فريق خبراء التسهيلات إلى أنه من المنطقي وبغية تحقيق الكفاءة ينبغي إنشاء فريق واحد معني بالمواد الإرشادية لمعالجة المسائل التي أُثيرت في ورقات العمل. وتم إنشاء فريق عمل وكُلف بتحقيق ثلاثة أهداف محددة وفقاً لترتيب الأولويات التالي:

(أ) وضع برنامج تسهيلات وطني نموذجي يُدرج فيه لاحقاً دليل التسهيلات، الوثيقة (Doc 9957)، بما في ذلك مواد إرشادية عن استخدام هذا البرنامج النموذجي؛

(ب) إجراء استعراض متعمق لدليل التسهيلات، الوثيقة (Doc 9957)؛

(ج) إجراء استعراض متعمق للإرشادات الدولية لإرشاد الأشخاص في المطارات والموانئ البحرية، الوثيقة (Doc 9636)، بغية استكمالها، وتحديد مدى الحاجة إلى إشارات جديدة في ضوء تطور النقل الجوي والنقل البحري منذ نشر هذه الوثيقة.

٢-٢-٦ واتفق فريق خبراء التسهيلات على اختصاصات فريق العمل التابع له والمعني بالمواد الإرشادية. وترد هذه الاختصاصات في المرفق.

٣-٢-٦ وفي إطار هذا البند من جدول الأعمال دخل فريق خبراء التسهيلات في مناقشة بشأن التوجه المستقبلي لبرنامج التسهيلات ومجموعة المسائل التي قد تهم الفريق في السنوات القادمة. وفي سياق النظر في ورقة العمل WP/17، لاحظ الفريق أنه ربما تكون هناك حاجة إلى نفس القدر من التركيز على استكمال القواعد القياسية والتوصيات الدولية الواردة في الملحق التاسع وعلى استحداث أحكام جديدة. وأشار عدد من الأعضاء إلى الحاجة إلى إيلاء المزيد من الاهتمام لتنفيذ القواعد القياسية والتوصيات الدولية، وبذل الجهود لمعالجة المسائل المتعلقة بعدم الامتثال المبينة في ورقة العمل WP/21. وأثيرت مسألة كيفية تشجيع الامتثال مع إشارة العديد من الأعضاء إلى أن الحلول المحتملة تشمل أدلة أكثر استهدافاً و/أو أكثر تحسناً، والاضطلاع بالمزيد من أنشطة التدريب، ومشاريع بناء القدرات. وتوقفت أيضاً التحسينات المحتملة على أساليب العمل، وكان هناك تشديد أيضاً على فوائد ترقية التعاون بين فريق خبراء التسهيلات والهيئات الفنية الأخرى مثل فريق أمن الطيران، والفريق الاستشاري الفني المعني بوثائق السفر المقروءة آلياً، فضلاً عن المزيد من التعاون بين أصحاب المصلحة.

٤-٢-٦ وأشار فريق خبراء التسهيلات إلى أن مناقشته بشأن برنامج التسهيلات المستقبلي قد بدأت لتوها، ودُعي أعضاء فريق خبراء التسهيلات إلى متابعة المناقشة مع تقديم ملاحظات كتابية لرئيس الاجتماع السابع لفريق خبراء التسهيلات، أو إرسال هذه الملاحظات بالبريد الإلكتروني (Samuel.Lucas@infrastructure.gov.au) في موعد أقصاه ٢٠١٢/١١/١٥ وأشار الرئيس إلى أنه ستم مضاهاة كل المقترحات المستلمة، وستقدم للأمانة العامة بالنيابة عن فريق خبراء التسهيلات.

٥-٢-٦ وفي سياق استعراض ورقة العمل WP/22، أحاط فريق خبراء التسهيلات علماً بالطابع المفيد للمفاهيم التي تضمنتها الورقة، وسلم بأن المسائل التي أُثيرت تُبرر المزيد من المناقشة وتبادل المعلومات.

٦-٢-٦ وأعرب فريق خبراء التسهيلات عن قلقه نظراً إلى أن بعض ورقات العمل التي يُقترح فيها إجراء تعديلات على الملحق التاسع لم تترجم إلى جميع لغات عمل أعضاء فريق الخبراء، وأشار أيضاً إلى أن بعض الورقات قُدمت للأمانة العامة في وقت متأخر بحيث أن المشاركين استلموا هذه الورقات قبل أيام قليلة من انعقاد الاجتماع.

مرفق

فريق العمل المعني بالمواد الإرشادية التابع لفريق خبراء التسهيلات
الاختصاصات

العضوية

مقرر فريق العمل المعني بالمواد الإرشادية والتابع لفريق خبراء التسهيلات هو العضو من سنغافورة. وتشمل عضوية الفريق أعضاء من الجهات التالية: أستراليا، وكندا، وفنلندا، وإيطاليا، وهولندا، والاتحاد الروسي، وسنغافورة، وسويسرا، والمملكة المتحدة، والولايات المتحدة، والمجلس الدولي للمطارات، واللجنة الأوروبية للطيران المدني، واتحاد النقل الجوي الدولي (الأياتا)، ومنظمة الجمارك العالمية.

المهام

سيتولى فريق العمل المعني بالمواد الإرشادية والتابع لفريق خبراء التسهيلات ثلاث مهام وفقاً لترتيب الأولويات التالي:

- (أ) وضع برنامج تسهيلات وطني نموذجي يُدرج فيه لاحقاً دليل التسهيلات، الوثيقة ((Doc 9957)، بما في ذلك المواد الإرشادية عن استخدام النموذج؛
- (ب) إجراء استعراض متعمق لدليل التسهيلات، الوثيقة ((Doc 9957)؛
- (ج) إجراء استعراض متعمق للإشارات الدولية لإرشاد الأشخاص في مباني المطارات والموانئ البحرية، الوثيقة ((Doc 9636)، بغية استكمالها، وتحديد مدى الحاجة إلى إشارات جديدة في ضوء تطور النقل الجوي والنقل البحري منذ نشر الوثيقة.

وسيقدم فريق العمل في الفترات بين الدورات نتائج عمله لفريق خبراء التسهيلات للنظر فيها حسب الاقتضاء، وفي الاجتماع الثامن لفريق خبراء التسهيلات.

أساليب العمل

تساعد الأمانة العامة للايكاو فريق العمل. ويحدد مقرر فريق العمل، بالتشاور مع أعضاء هذا الفريق، أساليب عمل الفريق مع مراعاة ما يلي:

- (أ) فيما يتعلق بالمهمة المبينة في الفقرة (أ)، أخذ المرفق (١٢) للملحق التاسع في الاعتبار، وأي إرشادات وطنية أو إقليمية، أو مواد قانونية موجودة بشأن هذه المسألة، وأي مساهمة يقدمها أعضاء فريق خبراء التسهيلات أو المراقبون.

- (ب) وفيما يتعلق بالمهمة المبينة في الفقرة (ب)، أخذ ما يلي في الاعتبار: (١) المقترحات المقدمة في الاجتماع الثاني عشر لشعبة التسهيلات (القاهرة ٢٠٠٤) والاجتماع السابع والاجتماعات السابقة لفريق خبراء التسهيلات؛ (٢) الاقتراحات الرامية إلى إدراج المواد التي قدمتها المنظمات الدولية مثل المجلس الدولي للمطارات، والأياتا، ومنظمة الجمارك العالمية؛ (٣) الاقتراحات الرامية إلى إدراج المواد التي قدمتها الهيئات الإقليمية للطيران المدني (مثل اللجنة الأفريقية للطيران المدني، واللجنة

العربية للطيران المدني، والمجلس الأوروبي للطيران المدني، ولجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني؛
(٤) المواد الأخرى التي يُرى أنها ملائمة لأعمال فريق العمل؛

ج) وفيما يتعلق بالمهمة المبينة في الفقرة (ج)، الاضطلاع بالمهمة بالتعاون مع المنظمة البحرية الدولية
ومنظمات توحيد المقاييس الأخرى مثل المنظمة الدولية لتوحيد المقاييس.

Panel Members, Alternates and Advisers

Samuel Lucas	Member	Australia
Agnieszka Holland	Adviser	
Dale Sheridan	Adviser	
Terry Wall	Adviser	
Arundhati Gupta	Adviser	
Frank Durinckx	Alternate Member	Belgium
Karen Plourde	Member	Canada
Nicoletta Bouwman	Adviser	
Susan Clarke	Adviser	
Dana Chaulk	Adviser	
Gavin Currie	Adviser	
Nina Frid	Adviser	
Mary-Jane Gravelle	Adviser	
Inge Green	Adviser	
Maxine Hurter	Adviser	
Glenda Nicol	Adviser	
Andray Renaud	Adviser	
Kathy Therien	Adviser	
John Watts	Adviser	
Victor González Calero	Member	Cuba
Jaromír Štolc	Member	Czech Republic
Marie Hauerová	Alternate Member	
Magdy Abd El-Malek Ibrahim	Member	Egypt
Fathy Aly Ahmed Ghoneimy	Adviser	
Patrick Lansman	Member	France
Kristina Moll-Osthoff	Alternate Member	Germany
Cinzia Mariani	Member	Italy
Hiroaki Takahashi	Member	Japan
Ikuko Wakamatsu	Adviser	
Annette Offenberger	Member	New Zealand
Garry Collins	Adviser	
Luis T. Santos	Member	Portugal
Sami Ashi	Member	Saudi Arabia
Abdullah A. Al-Raddadi	Adviser	
Samir Mirah	Adviser	

Sherman Koh	Alternate Member	Singapore
Ignatius Ng Choong Khern	Adviser	
Cheri Lim	Adviser	
Urs Haldimann	Member	Switzerland
Frédéric Rocheray	Alternate Member	
James Gilderoy	Member	United Kingdom
Mark Rodmell	Representative on the Council	
Simon Knight	Adviser	
Jonathan Moore	Adviser	
Ian Neill	Adviser	
Jeremy Stokes	Adviser	
John H. Kiser	Member	United States
Barbara M. Kostuk	Adviser	
Clerece Kroha	Adviser	
Elizabeth Shaver	Adviser	
Sara Terry	Adviser	

Note.— The following Panel members did not attend the meeting:

Chris N. T. Quaye	Member, Ghana
Prashant Sukul	Member, India
Nicholas E. Bodo	Member, Kenya
Abiola A. Vincent	Member, Nigeria
Fareed Ahmed	Member, Pakistan
Moussa Ndiaye	Member, Senegal
Mari Greyling	Member, South Africa
J. Meesomboon	Member, Thailand

Note.— The following Panel members were not able to attend but were represented at the meeting:

J. A. Alvarez	Member, Argentina
Mr. Adival Magri Júnior	Member, Brazil
Natalia Vlasova	Member, Russian Federation

Observers		
Edlira Lici	Observer	Albania
Lilika Radovicka	Observer	
Norberto Luongo	Observer	Argentina
André Rebouças	Alternate Representative on the Council	Brazil
Jose Botelho de Querioz	Adviser	
Alberto Gomez Munoz	Representative on the Council	Colombia
Caesar Bejarano	Observer	
Mari Saranpaa	Observer	Finland
Diantha Raadgers	Observer	Netherlands
Paulus Bouma	Observer	
Ed Broekema	Observer	
Bert Wezenberg	Observer	
Dionisio Mendez Mayora	Representative on the Council	Mexico
Dolce Valle	Observer	
Nadezhda Malikova	Observer	Russian Federation
Alojzij Krapez	Representative on the Council	Slovenia
Klemen Ferjan	Alternate Representative on the Council	
Juan Crespo	Observer	Spain
Jose A. Fernandez de Usera	Observer	
Obaid Saif Al Nuaimi	Observer	United Arab Emirates
Mr. Rashed Ali A1 Kaabi	Alternate Representative on the Council	
Buti Ahmed Qurwash	Observer	
Mr. Khalid Ahmed	Observer	
Alejandro Piera	Observer	
Arturo Garcia-Alonso	Observer	Airports Council International (ACI)
Michael Rossell	Observer	
Patricia Reverdy	Observer	European Civil Aviation Conference (ECAC)
Dietmar Jost	Observer	Global Express Association (GEA)
Robert Davidson	Observer	International Air Transport Association (IATA)
Nina Brooks	Observer	
Nathalie Herbelles	Observer	

Peter Ingleton	Observer	International Business Aviation Council (IBAC)
Carole Couchman	Observer	International Federation of Air Line Pilots' Associations (IFALPA)
Mike Weeding	Observer	World Customs Organization (WCO)

FALP/7 Report
المرفق (ب) - قائمة ورقات العمل
وورقات المعلومات

B-1

WP No.	Agenda Item	Title	Presented by
1	—	Agenda	Secretariat
2	3	Report of the Persons with Disabilities Working Group (PWD WG)	Rapporteur of the PWD WG
3	5	Proposals to amend Annex 9 Standards and Recommended Practices relating to persons with disabilities	Rapporteur of the PWD WG
4	5	Proposal to add a Standard to Annex 9 — Facilitation to establish controls on the travel document issuance process	Australia, Canada, New Zealand, the United Kingdom and the United States
5	5	Contingency advance passenger information systems	Canada, on behalf of International Air Transport Association Control Authorities Working Group (IATA/CAWG)
6	5	Inter-active Advance Passenger Information (iAPI)	Canada, on behalf of IATA CAWG
7	5	Persons identified as holding fraudulent or falsified travel documents: proposals to amend Annex 9 — Facilitation	Canada, on behalf of IATA CAWG
8	5	The removal of inadmissible persons: proposals to amend Annex 9 — Facilitation	Canada, on behalf of IATA CAWG
9	5	Proposal for new Recommended Practices: access to Passenger Name Record (PNR) Data	Canada, on behalf of IATA CAWG
10	5	The removal of deportees: proposals to amend Annex 9 — Facilitation	Canada, on behalf of IATA CAWG
11	5	Proposal to amend Standard 3.10 of Annex 9	Secretariat
12	6	International signs to provide guidance to persons at airports and marine terminals – Review of Doc 9636	European Civil Aviation Conference (ECAC)
13	5	Draft amendments to ICAO Annex 9 on automated border controls	ECAC
14	5	Proposed amendments to Annex 9 in the field of facilitation of air cargo	ECAC
15	6	ICAO Facilitation Manual	ECAC
16	5	Standards related to the repatriation of human remains	IATA
17	6	Facilitation – future direction (2014-2019)	Secretariat
18	2 and 4	High-level Conference on Aviation Security: technical issues relating to Agenda Item 7	Secretariat
19	5	Proposed amendments to Annex 9 in order to raise awareness and prevent the occurrence of unruly/disruptive behaviour in the aviation context	United Arab Emirates
20	6	Development of a model FAL Programme	Singapore

21	1	Facilitation issues identified during Universal Security Audit Programme activities	Secretariat
22	6	Technologies to measure and benchmark waiting and processing times	Airports Council International (ACI)
IP No.	Agenda Item	Title	Presented by
1	6	Passenger Information	ECAC
2	4	Adoption by the World Customs Organization of a recommendation concerning the use of API and PNR	World Customs Organization (WCO)
3	5	Council of Europe Treaty on the Agreement on the Transfer of Corpses (26 October 1973)	IATA
4	2	Report on the outcome of the High-level Conference on Aviation Security	Secretariat
5	2	Report on the outcome of the Twenty-third Meeting of the Aviation Security Panel, 26 to 30 March 2012 (AVSECP/23)	Secretariat
6	6	ECAC best practice for automated border controls	ECAC
7	1	Updated list: FAL Panel members and alternates	Secretariat
8	2 and 4	Report on Agenda Item 7 of the High-level Conference on Aviation Security	Secretariat
9	4	Data Protection	Secretariat
10	1	Amendment 23 to Annex 9	Secretariat
11	4	PNRGOV	Secretariat
12	4	WCO/IATA/ICAO API Contact Committee	Secretariat
13	1	A37-20, Appendix D: Facilitation	Secretariat
14	6	Airports resolve to safeguard the interests of the travelling public	ACI
15	6	The use of automated means for border control at European airports	ACI