



## فريق خبراء التسهيلات

### الاجتماع السابع

مونتريال، من ٢٢ إلى ٢٦ أكتوبر ٢٠١٢

البند رقم ٥ من جدول الأعمال: التعديلات المدخلة على الملحق التاسع

### ترحيل المبعدين: اقتراحات تعديل الملحق التاسع - التسهيلات

(ورقة مقدمة من كندا بالنيابة عن فريق العمل المشترك بين الأياتا وسلطات المراقبة)\*

#### الملخص

بالرغم من أن الفصل الخامس من الملحق التاسع يتضمن مجموعة من القواعد القياسية والتوصيات للدول المتعاقدة لاتخاذ الترتيبات لترحيل المبعدين، فإن مشغلي الطائرات مازالوا يواجهون تعقيدات بشأن ترحيل المبعدين، مما ينتج عنه رفض دخولهم في دولة (دول) العبور أو المقصد النهائي. ولذلك، فإن فريق العمل المشترك بين الأياتا وسلطات المراقبة يسعى إلى تعديل الملحق التاسع لتحسين الاتصالات بين السلطات الحكومية ومشغلي الطائرات، ويؤكد على مسؤولية الدول المتعاقدة في تقديم إخطار مسبق لترحيل المبعدين إلى دولة (دول) الترانزيت أو المقصد النهائي، والاعتراف بحق مشغل الطائرة في رفض نقل شخص مبعد على رحلة معينة لأسباب تتعلق بالسلامة والأمن.

واعترافاً بأهمية الاتصالات المبكرة بين السلطات الحكومية ومشغلي الطائرات بخصوص مسائل غير مجرد إجراءات ترحيل الشخص المبعد، فإن فريق العمل يدعو خبراء التسهيلات إلى النظر في إضافة بنود جديدة في الفصل الأول، بعنوان المبادئ العامة، بقصد تشجيع مشغلي الطائرات والسلطات الحكومية على تبادل معلومات الاتصال لمعالجة جميع الأمور المتعلقة بالتسهيلات.

#### الإجراء المعروض على فريق خبراء التسهيلات:

فريق خبراء التسهيلات مدعو إلى النظر في المقترحات الوارد وصفها في هذه الورقة والموافقة على تعديل الملحق التاسع حسبما يرد في مرفق ورقة العمل هذه.

## 1. INTRODUCTION

1.1 The IATA Control Authorities Working Group (IATA/CAWG) was established in 1987, primarily as a forum for on-going dialogue between Airlines and Immigration officials in respect of the control of illegal migration. Whilst the original focus was on inadmissible passengers, IATA/CAWG now deals with many key areas of passenger facilitation. Twenty-one (21) Contracting States, along with a representative from a national airline from each State are presently represented on the IATA/CAWG.

\* نظراً لنقص الموارد، لم يُترجم سوى الملخص والمرفق.

1.2 Based on analysis of existing national policies relating to deportation and removal processes adopted by the various Contracting States that began in 1998, IATA/CAWG identified significant inconsistencies in the processes employed to support deportee removals. In an effort to respond to these inconsistencies, and to provide best practice guidance to both aircraft operators and public authorities, IATA/CAWG developed and adopted its Guidelines for the Removal of Deportees (“Removal Guidelines”) in October, 1999. This document has been periodically reviewed to ensure continued relevance, with the third revision agreed in May, 2010.

1.3 IATA/CAWG believes that existing provisions within Annex 9 that pertain to deportees and their removal are no longer entirely sufficient, and that additions to and modifications of those provisions is warranted as to address process inconsistencies identified at the national level. Accordingly, IATA/CAWG approved the creation of a working group, comprised of both government agency and aircraft operator representatives<sup>1</sup>.

1.4 The working group initially evaluated the Removal Guidelines to determine which of its principles were not adequately represented in Annex 9, Chapter 5, and which might therefore be recommended for incorporation into the Annex as standards or recommended practices.

1.5 The working group subsequently has agreed that the following provisions contained in IATA/CAWG’s Removal Guidelines should form the basis for changes to Annex 9 that are being recommended in Annex 1.

- a) Definition: Escort means a person authorised by the deporting State to accompany a deportee (DEPA) during the removal. [APPENDIX Chapter 1 - Definitions and General Principles – Escorts]
- b) Aircraft operators should establish and provide contact numbers for arrangements and policy questions relating to the removal of deportees, both at headquarters and local or regional offices. Deporting States agree to direct any matters regarding deportation arrangements to these contact numbers wherever possible.[APPENDIX 5.XX.1 -New Recommended Practice] & [APPENDIX Chapter 1 General Principles - 1.xx.x]
- c) The deporting State should provide a 24-hour contact concerning deportee situations. Deporting States should also provide contact information for an official or office to which questions of policy interpretation can be addressed. [APPENDIX 5.XX.1 -New Recommended Practice]
- d) The deporting State should inform the aircraft operator, to the extent legally allowed, of the results of its risk assessment to facilitate the aircraft operator’s own evaluation and notification process. [APPENDIX 5.19.XX – New Standard]

---

<sup>1</sup> The working group was comprised of representatives from Austrian Federal Minister of the Interior, Australia Department of Immigration and Citizenship, Canada Border Service Agency, Netherlands Immigration and Naturalization Service, Swedish National Police Board and the UK Border Agency, Air Canada, Austrian Airlines, QANTAS, KLM, Scandinavian Airlines and the National Airlines Council of Canada.

## 2. DISCUSSION

2.1 The “Removal Guidelines” contain a recommendation that, when official en-route supervision of a deportee is warranted based on the results of risk assessment, the deporting State should ensure that the escort(s) travelling with the deportee possess all travel documents required by destination and transit States, unless alternative arrangements have been approved by those States. The group determined that Annex 9 sufficiently reflects this obligation. However, the term “Escort” is not defined in Chapter 1 of the Annex. The group recognized that an escort may be used for the removal of both inadmissible passengers and deportees, and that aircraft operators may employ, or require the use of an escort depending on the situation, and therefore decided to expand the definition found in the “Removal Guidelines” to more accurately reflect the circumstances where use of an escort might be warranted.

2.2 The group discussed the two provisions contained in the “Removal Guidelines” relating to the need for exchange of contact information between aircraft operators and Deportee States, particularly as relates to deportees and their transportation. Based on those discussions, the Working Group is proposing a new recommended practice to be added to Chapter 5, C. Deportees.

2.3 The group also discussed the relevance of a provision in Chapter 1, General addressing the need for Aircraft Operators and Public Authorities to exchange appropriate contact information in order to facilitate more effective communication and coordination in all matters relating to Facilitation. This suggested provision is broader than that addressed in 2.2 above. The proposed text for this new provision is reflected in the Appendix to this Working Paper.

2.4 The group then addressed the issue of Contracting States providing aircraft operators with risk assessments for the acceptance of a deportee, comparing provisions contained in the “Removal Guidelines and those found in Annex 9. While Annex 9 does contain have specific provisions speaking to this issue, the Working Group determined that more specific language, particularly addressing the aircraft operator’s right to refuse transport based on perceived threats to the safe operation of the flight or when such transport is contrary to the aircraft operator’s policies, was warranted. A new standard is being proposed in the Appendix to this paper (5.19) that specifically addresses this point, and additionally, speaks to the need for cooperation in determining appropriate alternative flights and/or acceptable methods for transportation of the person in question.

-----

## مرفق

يعدّل الملحق التاسع كما يلي:

### الفصل الأول - التعاريف والمبادئ العامة

#### ألف - التعاريف

**مرافق** — المرافق هو شخص مرخص له من الدولة المتعاقدة أو مشغل الطائرة باصطحاب أشخاص ممنوعين من الدخول أو مبعدين تقرر ترحيلهم من هذه الدولة المتعاقدة.

#### باء - المبادئ العامة

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

### الفصل الخامس - الأشخاص ممنوعين من الدخول والمبعدون

#### جيم - المبعدون

٥-...-١ **توصية** — ينبغي للدول المتعاقدة ولمشغلي الطائرات تبادل المعلومات، إن أمكن، بشأن نقطة (نقاط) الاتصال (الاتصالات) الملائمة الموجودة على مدار الساعة والتي يجب أن توجه إليها الاستفسارات بشأن المبعدين.

٥-١٩-... يجب أن يكون لمشغل الطائرة و/أو قائد الطائرة الحق في رفض نقل شخص مبعّد على رحلة معينة عند وجود شواغل معقولة تتعلق بسلامة وأمن الرحلة، أو عند تجاوز العدد المحدد في سياسة مشغل الطائرة بصدد عدد المبعدين على هذه الرحلة.

ملاحظة ١ — على الدول المتعاقدة أن تتشاور مع مشغلي الطائرة بخصوص الرحلة الجوية الأفضل من الناحية العملية، أو طريقة النقل البديلة.

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

— انتهى —