



فريق خبراء التسهيلات

الاجتماع السابع

مونتريال، من ٢٢ إلى ٢٦ أكتوبر ٢٠١٢

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

المعلومات التفاعلية المسبقة عن الركاب (iAPI)

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

الملخص

إن الجزء (كاف) من الفصل الثالث من الملحق التاسع - إجراءات ومسؤوليات الدخول يتضمن الإجراءات والمسؤوليات الخاصة بتقديم بيانات المعلومات المسبقة عن الركاب وبيّن معايير الرسائل الفنية. وتعرّف بيانات المعلومات المسبقة عن الركاب هنا على أنها عمليات الإرسال التقليدية للمعلومات المسبقة عن الركاب بوصفها "رسالة بعد عملية المغادرة" وموجهة لسلطات المراقبة.

أما المعلومات التفاعلية المسبقة عن الركاب فهي تتطوي على تسجيل البيانات الخاصة بالركاب وتفاصيل الرحلة من جانب مشغل الطائرة قبل المغادرة. وتُنقل هذه المعلومات إلكترونياً إلى أجهزة مراقبة الحدود في بلد المقصد و/أو المغادرة و/أو البلد الذي ستحلق الطائرة في أجوائه. وسيعطي هذا النظام للموظفين الذين يقومون بعملية تسجيل الركاب لدى مشغل الطائرة رسالة في الوقت الفعلي بقبول أو رفض صعود شخص ما على متن الطائرة، أو بتعليمات أخرى محددة.

ومع تزايد استخدام نظم المعلومات التفاعلية المسبقة عن الركاب في جميع أنحاء العالم (أي برنامج الرحلات المأمونة الذي تستخدمه الولايات المتحدة ونظام المعالجة المسبقة لبيانات الركاب الذي تستخدمه بلدان عديدة)، يتنامى الاعتراف بقدرة نظام المعلومات التفاعلية المسبقة عن الركاب على تعزيز أمن الطيران والحد بنجاعة من عدد الأشخاص ممنوعين من الدخول عند الوصول. وتُعزى هذه النتائج إلى تبادل المعلومات عن الركاب قبل المغادرة بما يمكن الدول المتعاقدة من تحليل المعلومات الشخصية عن الركاب وبعث رسائل إلى الموظفين الذين يقومون بعملية تسجيل الركاب لدى مشغل الطائرة قبل السماح للشخص بالصعود على متن الطائرة.

ويوصي فريق العمل المشترك بين الأياتا وسلطات المراقبة بإدخال عدد من التعديلات على الملحق التاسع، بما في ذلك اعتماد تعريف جديد لنظم المعلومات التفاعلية المسبقة عن الركاب لكي تسترشد به الدول المتعاقدة في سعيها لتطبيق هذا النظام.

الإجراء المعروض على فريق خبراء التسهيلات:

الفريق مدعو إلى النظر في المقترحات الواردة في هذه الورقة والموافقة على تعديل الملحق التاسع على النحو الوارد في المرفق.

* نظراً لنقص الموارد، لم يُترجم سوى الملخص والمرفق.

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 a representative from a national airline from each State are presently represented on the IATA/CAWG.

1.2 The members of IATA/CAWG are of the opinion that the provisions of Annex 9 relating to passenger information exchange should be enhanced for the benefit of both the public authorities and the air transport industry.

2. DISCUSSION

2.1 Currently there are no references to iAPI solutions in Annex 9, Chapter 3, Section K - *Entry procedures and responsibilities*. The provisions that do exist (3.47 – 3.47.7) address only the legacy, or batch-style Advance Passenger Information (API) program through which data concerning all passengers on board a specific flight are transmitted to the requesting public authority in a single block at flight close-out or after departure.

2.2 The WCO/ICAO/IATA, in its umbrella document adopted as an addendum to the revised guidelines on Advance Passenger Information, describes iAPI as follows: This type of system is a system whereby required data elements are collected and transmitted by aircraft operators to border control agencies at the time of check-in. A message response for each passenger and/or crew member is within existing business processing time, transmitted back to the aircraft operator as “OK to board” or “Not OK to board.

2.3 The WCO/ICAO/IATA informal “umbrella document also refers to: iAPI as a *“facilitative measure associated with the prevention of bringing inadmissible passengers into a country of destination. Implementation of I-API poses certain technical challenges in terms of system availability, outage management and reliability of electronic message transmissions, managing service levels and maintaining data quality by systems operated by both the carrier and State”*

2.4 With all of these considerations in mind, IATA/CAWG has developed a set of new Recommended Practices around which Contracting States and Aircraft Operators can begin to find “common ground” on iAPI.

3. RECOMMENDATIONS

3.1 The Facilitation Panel is invited to consider the proposals set forth in the Appendix to this paper, and to agree to recommend their inclusion in Chapter 3, Section K of Annex 9.

3.2 Further, the Facilitation Panel is invited to consider adopting language defining, Interactive Advanced Passenger Information (iAPI) in Chapter 1, Chapter A, Definitions.

—————

المرفق

يَعَدُّ الملحق التاسع على النحو التالي:

يضاف إلى الفصل الأول، القسم (ألف) التعريف التالي للمعلومات التفاعلية المسبقة عن الركاب

المعلومات التفاعلية المسبقة عن الركاب هي نظامٌ - يُعرّف أيضاً باسم نظام "الصعود/عدم الصعود" و "الضوء الأحمر/الضوء الأخضر" و "تصريح النقل" ويقوم بموجبه مشغل الطائرة بجمع عناصر البيانات اللازمة وإرسالها إلى السلطات العامة في وقت تسجيل الركاب. وتُبعث رسالة رداً عليها إلى مشغل الطائرة بخصوص كل راكب و/أو فرد من أفراد الطاقم (مثلاً "الموافقة على الصعود إلى الطائرة" أو "عدم الموافقة على الصعود إلى الطائرة") في غضون فترة العمل المخصصة لتسجيل الركاب.

تضاف إلى الفقرة ٣-٤٧-٨ ثم إلى الفقرة ٣-٤٧-٤ من الفصل الثالث التوصية (التوصيات) الجديدة التالية:

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 من خلال التشاور مع مشغلي الطائرات قبل إعداد وتطبيق هذا النظام.

(ب) العمل مع مشغلي الطائرات من أجل إعداد نظم للمعلومات التفاعلية المسبقة عن الركاب التي يمكن دمجها في أجهزة مراقبة المغادرة التي يستخدمها مشغل الطائرة.

(ج) الالتزام بما هو وارد في المبادئ التوجيهية الخاصة بالمعلومات المسبقة عن الركاب" التي اعتمدها منظمة الجمارك العالمية والايكاو والأياتا لدى اشتراط تقديم المعلومات التفاعلية المسبقة عن الركاب.

٣-٤٧-٩ توصية - ينبغي للدول المتعاقدة التي تشترط توفير المعلومات التفاعلية المسبقة عن الركاب أن توجه طلباتها إلى مشغلي الطائرات بواسطة وكالة تمثيلية واحدة فقط داخل الدولة المتعاقدة.

٣-٤٧-١٠ توصية - ينبغي أن تتأكد الدول المتعاقدة من أن السلطات العامة تقلل إلى الحد الأدنى من التأثير على مشغلي الطائرات من خلال اشتراط نقل مجموعة عناصر بيانات واحدة لأغراض المعلومات التفاعلية المسبقة عن الركاب.

٣-٤٧-١١ توصية - ينبغي أن يمكن نظام المعلومات التفاعلية المسبقة عن الركاب من تزويد موظفي تسجيل الركاب التابعين لمشغلي الطائرات بالرسائل الآتية "الموافقة على الصعود إلى الطائرة" أو "عدم الموافقة على الصعود إلى الطائرة". وينبغي أن تتماشى المدة الزمنية المحددة للرد مع الإجراءات المعمول بها لأغراض تسجيل الركاب.

٣-٤٧-١٢ توصية - ينبغي أن يعمل مشغلو الطائرات على التقليل إلى الحد الأدنى من التأثير على الدول المتعاقدة من خلال التأكد من أن بيانات وثيقة السفر، المستخدمة لأغراض المعلومات التفاعلية المسبقة عن الركاب، مطابقة للبيانات المجمعة من وثيقة السفر هذه ، وأن هوية الراكب مطابقة لهذه الوثيقة.