



فريق خبراء التسهيلات

الاجتماع السابع

مونتريال، من ٢٢ إلى ٢٦/١٠/٢٠١٢

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

الأشخاص الذين يتبين أنهم يحملون وثائق سفر مزيفة أو مزورة، مقترح لتعديل الملحق التاسع - التسهيلات

(ورقة مقدمة من كندا بالنيابة عن فريق العمل المشترك بين اتحاد النقل الجوي الدولي وسلطات المراقبة)*

الملخص

يتضمن الفصل الثالث من الملحق التاسع قواعد وتوصيات دولية للدول المتعاقدة من أجل مساعدة مشغلي الطائرات في تقييم وثائق السفر التي يقدمها الركاب وفي سحب وثائق السفر من التداول كلما كان ذلك ممكناً. بيد أنه ثمة أوجه تضارب بين مسؤوليات الدول المتعاقدة في نقاط المغادرة والعبور ومسؤولياتها في نقاط الوصول. ولذا، يسعى فريق العمل المشترك بين اتحاد النقل الجوي الدولي وسلطات المراقبة إلى إدخال تعديلات على الملحق التاسع من أجل توضيح أنه لا يجوز أن تشترط الدول المتعاقدة على مشغلي الطائرات مصادرة وثائق السفر أو أن تطلب منهم نقل أي راكب تبيّن أنه حائز على وثائق سفر مغشوشة أو مزورة أو مزيفة أو أنه منتحل لشخصية غيره وحائز على وثائق سفر سليمة. ويقترح الفريق أيضاً أن تسعى الدول المتعاقدة، حسب الإمكان، إلى القيام في نقاط المغادرة والعبور بمصادرة الوثائق المغشوشة أو المزورة أو المزيفة على حدّ ما جاء في القاعدة القياسية ٣-٤٦ أو الوثائق التي يحملها المنتحلون لشخصية غيرهم. وبما أنّ مصطلح "المنتحل لشخصية غيره" يرد في الملحق التاسع ولكن بدون تعريف، فإنّ فريق العمل يطلب أيضاً إلى فريق خبراء التسهيلات أن ينظر في إضافة تعريف لهذا المصطلح في الفصل الأول من الملحق.

الإجراء المطلوب من فريق خبراء التسهيلات:

الفريق مدعوٌ إلى النظر في المقترحات الواردة في هذه الورقة وإلى الموافقة على تعديلات الملحق التاسع وذلك على نحو ما يرد في المرفق بهذه الورقة.

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

* نظراً لنقص الموارد، لم يُترجم سوى الملخص والمرفق.

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 in the IATA/CAWG.

1.2 Based on analysis by members of the IATA/CAWG, the group determined that inconsistencies in the manner with which Contracting States respond to persons holding fraudulent, falsified or counterfeit travel documents or a person impersonating the rightful holder of the travel document (imposter). Therefore, in order to guide both aircraft operator and public authorities in the Contracting States, IATA/CAWG developed and publically released its “*Guidelines Relating to Persons Identified as Holding Fraudulent or Falsified Travel Documents*” (“the Guidelines”) in December 2010. While not binding on any entity, these guidelines are fully aligned with existing Annex 9 SARPS and designed to clarify points of order not fully described in the Annex itself.

1.3 The members of IATA/CAWG are of the opinion that the provisions of Annex 9 relating to the handling of persons identified as holding fraudulent or falsified travel documents require additional clarification, with particular emphasis being placed on processes by public authorities to assist aircraft operators in evaluating travel documents and taking those found by the Contracting State to be fraudulent, falsified, entirely counterfeit or held by an imposter out of circulation as stipulated in Standard 3.46.

1.4 An IATA/CAWG Working Group¹ was selected to review the Guidelines and to compare its agreed provisions with existing Annex 9 SARPs, and from that review to develop recommendations for consideration by the Seventh ICAO Facilitation Panel.

1.5 The group subsequently agreed that the following issues warranted additional consideration, with recommendations concerning each and proposed additions to or amendments of Annex 9 described in the Appendix to this Working Paper:

- a) While used in the Annex, the term “Imposter” is not clearly defined. A definition of this term added to Chapter 1- Definitions and General Principles will help to ensure a consistent interpretation and lead to a more globally aligned approach to this type of inadmissible person.
- b) Questions are frequently raised and national differences noted relating to persons whose documents are identified as questionable either 1) at check-in or prior to entering into an airport sterile airside area, or 2) once in an airport’s sterile airside area (i.e. in an airport transit area and identified by en route). IATA/CAWG is recommending that a new standard, as presented in the Appendix to this Working Paper, be adopted and inserted in Chapter 3 of the Annex.
- c) Cases continue to be reported where aircraft operators are obliged to board and transport individuals even after their travel documents have been identified as being fraudulent, or held by a person other than the legitimate bearer (i.e. and imposter). IATA/CAWG is suggesting that a new standard, as presented in the Appendix to this Working Paper, be adopted and inserted in Chapter 3 of the Annex.

¹ 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 A review of Annex 9 determined that the term imposter appears in Appendix 9, and in Chapter 3, there is a statement indicating Contracting States should seize documents from a person who is impersonating a rightful holder of a travel document; however, as there is no definition within Annex 9 that defines an imposter, the group would like to recommend that the definition of an imposter be added to Annex 9.

2.2 Although existing Standard 3.31 obliges Contracting States to “*assist aircraft operators in the evaluation of travel documents presented by passengers, in order to defer fraud and abuse*” (an obligation reflected in the IATA/CAWG “Guidelines”), aircraft operators continue to experience incidences where Contracting States do not provide direct assistance at airports of origin and/or at transit locations. Other incidences have been reported in which the Public Authorities request (or require) that the aircraft operator confiscate fraudulent, falsified or counterfeit travel documents or those held by an imposter rather than an official of that State making the seizure. Discussion amongst the Working Group resulted in a request for a new standard to Annex 9, Chapter 3 as set forth in the Appendix, to indicate Contracting States shall not request aircraft operators to confiscate other Contracting States travel documents.

2.3 To supplement the new proposed standard referred to in 2.2 above, and to further clarify Standard 3.46’s intent, the Working Group suggests that existing Standard 3.46 should be moved to Section I – Inspection of Travel Documents. This would then more clearly indicate to Contracting States that this provision (assisting in travel document verification for the purpose of deferring fraud and abuse) should be applied at any point during the journey, including at the point of departure (origin) and at transit points.

2.4 As discussed in 1.5 c) above, the Working Group has also identified situations where public authorities in some Contracting States continue to require aircraft operators to board and transport persons known to be holding fraudulent documents or who are known to be an imposter. Given the serious nature of these incidents, and the potentially negative impact that these actions can have on aircraft operators and other Contracting States, the Working Group is recommending that the Facilitation Panel consider and adopt a new Standard, as set forth in the Appendix to this Working Paper, for inclusion in Chapter 3.

المرفق

يُعدّل الملحق التاسع كالاتي:

الفصل الأول - تعاريف ومبادئ عامة

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

الفصل الثالث - دخول ومغادرة الأشخاص وأمتعتهم

٣-١-٤٠٠٠٠-١ قاعدة قياسية جديدة - لا يجوز للدول المتعاقدة أن تشترط على مشغلي الطائرات أن يصادروا وثائق السفر المشار إليها في القاعدة القياسية ٣-٤٦.

٣-٢-٤٠٠٠٠-٢ 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 يُفسّر على أنه يحول دون عودة الركاب الممنوعين 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.

٣-٤٦ (قاعدة قياسية حالية) - يُقترح نقل هذه القاعدة القياسية إلى الجزء (طاء): فحص وثائق السفر.

- انتهى -