



المؤتمر الرفيع المستوى بشأن أمن الطيران

مونتريال، ١٢-١٤ سبتمبر ٢٠١٢

البند ٧ من جدول الأعمال: دور برنامج وثائق السفر المقروءة آليا والمعلومات المسبقة عن الركاب وسجل أسماء الركاب

المعلومات المسبقة عن الركاب ودورها في مجال أمن الطيران

(مقدمة من الأمانة العامة)

الملخص

ينطوي نظام المعلومات المسبقة عن الركاب (API) على قيام الناقل الجوي بتدوين البيانات الشخصية للراكب وتفاصيل الرحلة الجوية أثناء عملية التسجيل. وتُنقل هذه المعلومات إلكترونياً إلى هيئات مراقبة الحدود في مطار المقصد بعد مغادرة الرحلة. وحينئذٍ تستطيع هذه الهيئات إجراء كشف أمني للتحقق من تفاصيل معلومات الركاب على أساس قواعد بياناتها مع تحديد المسافرين الذين يتطلبون مزيداً من الفحص الدقيق عند وصولهم. وتمكن المعلومات المسبقة عن الركاب أيضاً من تخليص إجراءات الأشخاص الذين لا يمثلون خطراً كبيراً على نحو يتسم بالفعالية والسرعة. إلا أنه، لأغراض أمن الطيران تسمح المعلومات المسبقة عن الركاب عادة بتحديد هوية الركاب الذين يحتمل أن يمثلوا درجة عالية من المخاطر، وذلك بعد مغادرة الرحلة. ولعله من الممكن تحسين عملية تحديد الأشخاص إلى حد كبير بواسطة "البرامج التفاعلية للمعلومات المسبقة عن الركاب" التي تسمح لدول المقصد بمنع هؤلاء الأشخاص من ركوب الطائرات في نقطة المغادرة. ويمكن أن يؤثر عدم الاتساق في نظم المعلومات المسبقة عن الركاب والنظم التفاعلية للمعلومات المسبقة عن الركاب تأثيراً سلبياً على استمرارية صناعة النقل الجوي وأن يحد من فعالية استخدام هذه البيانات للغرض المطلوب. وبالتالي، من الضروري أن توحد الدول عبر العالم شروطها المتعلقة بالبيانات وأن تعتمد نموذجاً موحداً لنقل هذه البيانات إلكترونياً.

الإجراء: يُدعى المؤتمر الرفيع المستوى بشأن أمن الطيران إلى التصديق على الاستنتاجات والتوصيات الواردة في الفقرة ٦.

١ - المقدمة

١-١ تم إعداد مفهوم نظام المعلومات المسبقة عن الركاب أولاً بهدف تلبية احتياجات خدمات الجمارك في بعض الدول لمعالجة مشاكل الاتجار بالمخدرات والتهديدات التي توجه ضد الأمن القومي وأيضاً للاستجابة لتزايد الحركة الجوية الدولية. وقد ازداد استخدام مثل هذه النظم عبر العالم في السنوات الأخيرة. وبينما قد تعمل مختلف النظم وفق طرق مختلفة تماماً، إلا أن الهدف في نهاية المطاف هو نفسه، أي حصول السلطات على المعلومات الضرورية عن الركاب على الرحلات القادمة قبل وصولها حتى يمكن استكمال جزء كبير من عملية الفحص والتدقيق مسبقاً.

٢-١ وينتج اهتمام الإيكاو بنظم المعلومات المسبقة عن الركاب عن المادتين ٢٢ و ٢٣ من اتفاقية شيكاغو بوجه خاص، وعن المادتين ١٣ و ٣٧ بصفة عامة. وإضافة إلى ذلك، يمكن أن تؤثر البرامج الوطنية الخاصة بإصدار وثائق

السفر والأمن، وفعالية نظم تبادل البيانات في مجال مكافحة التهريب والهجرة غير الشرعية، تأثيرا كبيرا على تعزيز أمن الطيران المدني.

٢ - بيانات المعلومات المسبقة عن الركاب ونقلها

١-٢ يمكن تقسيم بيانات المعلومات المسبقة عن الركاب إلى فئتين منفصلتين: (أ) البيانات ذات الصلة بالرحلة المتاحة لمشغلي النقل الجوي من نظمهم الآلية الخاصة، و(ب) البيانات ذات الصلة بكل راكب على حدة، أي البيانات التي تظهر حاليا على الجوازات المقروءة آليا ووثائق السفر الرسمية الأخرى مثل التأشيرات، إن وُجدت، وأي بيانات أخرى قد تكون متاحة في نظام مراقبة المغادرة (DCS) بالشركة الناقلة.

٢-٢ وهذه هي البيانات التي يتم نقلها. وتم إعداد رسالة الكترونية موحدة، تسمى رسالة PAXLST (أي قائمة الركاب) تحديدا لمعالجة عمليات نقل قائمة أسماء الركاب. والمفهوم الأساسي لرسالة قائمة أسماء الركاب هو أنه لا توجد سوى رسالة واحدة ("إرسال عادي" (Legacy) أو إرسال "مجموعات من البيانات" (batch)) لجميع الركاب على الرحلة المحددة وأنه توجد رسالة أخرى خاصة بأعضاء طاقم الطيران على تلك الرحلة. ويمكن إرسال الرسالة بصفة منفصلة أو مع رسائل أخرى في عملية إرسال واحدة.

٣-٢ واتفقت منظمة الجمارك العالمية واتحاد النقل الجوي الدولي (الأياتا) والايكاو على تحديد الحد الأقصى من مجموعة بيانات المعلومات المسبقة عن الركاب التي ينبغي تضمينها في رسالة قائمة الركاب التي تستخدم لإرسال هذه البيانات من قبل الناقلين إلى هيئات مراقبة الحدود في بلد المقصد.

٤-٢ وفيما يتعلق بشكل الرسالة الخاص بعمليات نقل بيانات المعلومات المسبقة عن الركاب، توصي المنظمات الثلاث بوجود استخدام نموذج UN/EDIFACT لضمان تحقيق التشغيل البيئي على المستوى العالمي ولتفادي التعرض لصعوبات يسببها استخدام القواعد الوطنية المحلية. ويرمز الاختصار UN/EDIFACT إلى "قواعد الأمم المتحدة لتبادل المعلومات بالوسائل الالكترونية لأغراض الإدارة والتجارة والنقل". وتشمل القواعد مجموعة من القواعد القياسية المتفق عليها دوليا والأدلة والمبادئ التوجيهية لتبادل البيانات المجمع بواسطة الأساليب الالكترونية وبوجه خاص البيانات المتصلة بالإتجار بالسلع والخدمات فيما بين نظم معلومات مستقلة ومحوسبة.

٣ - المبادئ التوجيهية المشتركة بين منظمة الجمارك العالمية والأياتا والايكاو بشأن المعلومات المسبقة عن الركاب

١-٣ تنشر منظمة الجمارك العالمية والأياتا والايكاو بصفة مشتركة مجموعة من المبادئ التوجيهية لأفضل الممارسات التي تهدف إلى مساعدة الدول التي تسعى إلى تنفيذ برامج وطنية خاصة بالمعلومات المسبقة عن الركاب. وتم إصدار آخر طبعة في نهاية عام ٢٠١٠ وهي متاحة على الموقع العام للايكاو على الانترنت على العنوان التالي :

<http://www2.icao.int/en/AVSEC/FAL/Pages/Publications.aspx>

٢-٣ وتتناول المبادئ التوجيهية الجوانب الفنية للمعلومات المسبقة عن الركاب والتكاليف التشغيلية والفوائد المحصلة وأيضا العوامل ذات الصلة بتخطيط نظام المعلومات المسبقة عن الركاب. والأهم في الأمر، أنها تتضمن دليلا لتنفيذ رسالة قائمة الركاب (PAXLST) الذي يهدف إلى مساعدة هيئات مراقبة الحدود ومشغلي الطائرات على فهم رسالة قائمة الركاب (PAXLST) قبل الشروع في التطوير والتنفيذ على نحو مفصل.

٤ - المعلومات المسبقة عن الركاب: السياسة العامة والتنظيمات

١-٤ يتوقف نجاح برنامج المعلومات المسبقة عن الركاب في تسهيل النقل الجوي على نهج مشترك تسلكه جميع الجهات المعنية (شركات الطيران والهيئات المعنية بمراقبة الحدود) بمسألة القواعد القياسية الخاصة بالبيانات. وبالفعل، هذا يعني أنه ينبغي لهيئات مراقبة الحدود عبر العالم أن توحّد شروط بياناتها المتصلة بالمعلومات المسبقة عن الركاب كما ينبغي عليها اعتماد شكل موحد لنقل هذه البيانات بالوسائل الإلكترونية. وبالإضافة إلى هذا، إذا ما تطلبت وكالة واحدة أو أكثر داخل نفس الحكومة بيانات عن الركاب، فإن البوابة أو النافذة الإلكترونية الواحدة المخصصة لاستلام هذه البيانات ستكون الدول ومشغلي النقل الجوي معا من استخدام مواردها على نحو فعال، بل وستعزز أيضا التنسيق بين الهيئات داخل الحكومات في مجالات التسهيلات وسلامة الحدود وأمن الطيران.

٢-٤ ويتضمن الملحق التاسع لاتفاقية الطيران المدني الدولي - التسهيلات القواعد والتوصيات الدولية التي تنص على هذا التوحيد. وترد هذه القواعد والتوصيات الدولية في مرفق هذه الورقة. وترد الأحكام الرئيسية، بالنظر إلى الاتساق الدولي، في الفقرات ٤٧-٣ و ٤٧-٣ و ١-٤٧-٣ و ٢-٤٧-٣. وبإيجاز، تتطلب هذه القواعد أن تقوم الدول بما يلي: (أ) الالتزام بالقواعد المعترف بها دوليا لنقل المعلومات المسبقة عن الركاب، و (ب) ألا تطلب سوى عناصر البيانات التي تكون متاحة في وثائق السفر المقروءة آليا (MRTDs) ووجوب مطابقة جميع المعلومات للبنية الأساسية لرسالة قائمة الركاب (PAXLST)، و (ج) التأكد من أن عناصر البيانات الموجودة في رسالة قائمة الركاب هي وحدها التي تدرج في المعلومات المسبقة عن الركاب، وإذا كانت هناك حاجة إلى عناصر إضافية، فحينئذ يتم استخدام عملية خاصة بمنظمة الجمارك العالمية معروفة باسم "طلب تحديث البيانات".

٣-٤ وتمت أيضا إعادة ذكر التوحيد الدولي لبرامج تبادل البيانات هذه في قرارات الجمعية العمومية للايكافو. ووردت في المرفق أيضا مقتطفات من الدورة السابعة والثلاثين للجمعية العمومية التي انعقدت في عام ٢٠١٠.

٤-٤ وأخيرا، أصدرت الايكافو في ٢٠١١/١٢/٥ كتاب المنظمة رقم 11/76-EC6/3 بشأن تنفيذ القاعدة ٤٧-٣ من الملحق التاسع لتذكير الدول بضمّان الالتزام بالقواعد المعترف بها دوليا لنقل المعلومات المسبقة عن الركاب في حالة تطبيق هذا النظام.

٥ - النظام التفاعلي للمعلومات لمسبقة عن الركاب (I-API) وأمن الطيران

١-٥ من وجهة نظر أمن الطيران، لا تسمح عملية إرسال المعلومات المسبقة عن الركاب في مجموعات (batch) إلا بتحديد هوية المسافرين الذين يحتمل أن يمثلوا مخاطر عالية بعد مغادرة الرحلة، إذ إن هذه هي أول فرصة متاحة أمام هيئات مراقبة الحدود في دولة المقصد أو المغادرة لفحص تفاصيل معلومات الركاب. ونتيجة لذلك، لا يمكن اتخاذ أي تدابير إلا بعد هبوط الطائرة. وفي حالات نادرة، قد يُطلب من الطائرة العودة من حيث أنت والرجوع إلى مكان المغادرة، مع ما يشكله ذلك من ضرر بالنسبة للركاب الآخرين وبالنسبة للعمليات واقتصاديات شركة الطيران المعنية.

٢-٥ وبالتالي، يوجد شكل أكثر تقدما من نظم المعلومات المسبقة عن الركاب - وهو النظام التفاعلي للمعلومات لمسبقة عن الركاب (iAPI) - ويلبي الاحتياجات المتزايدة من حيث أمن الطيران وإجراءات الحدود ومكافحة الهجرة غير الشرعية وتهريب المخدرات وتهديدات أخرى ضد الأمن القومي. وتكمن السمة المميزة للنظام التفاعلي للمعلومات المسبقة عن الركاب في أنه يقدم على مستوى الانترنت تبادلا للرسائل الإلكترونية عن كل راكب بين مشغل الطائرة ووكالة مراقبة الحدود في دولة المقصد (عكس رسالة واحدة للمعلومات المسبقة عن الركاب لجميع الركاب المتواجدين على متن الطائرة). وعند تسجيل الركاب نفسه لركوب الطائرة، تتدفق معلوماته من نظام مراقبة المغادرة الخاص بشركة الطيران لتنتقل إلى سلطات مراقبة الحدود في بلد المقصد. وبيعت هؤلاء بدورهم بريد آني في شكل رسالة إلكترونية إلى الناقل للسماح للراكب بركوب الطائرة المعنية أو رفض السماح له بركوبها. ويُعرف هذا النوع من النظام بعدة مسميات منها على سبيل المثال، "السماح بالركوب أو عدم الركوب" أو نظام "الضوء الأحمر والضوء الأخضر" أو "السماح بالنقل". ويسمح ذلك بتعزيز أمن الطيران إلى حد كبير حيث يمكن لدول المقصد أن تمنع، بصفة استباقية، الركاب المحتمل فيهم أن يمثلوا خطرا عاليا على الأمن من ركوب الطائرات في

مكان المغادرة. كما يمكن أيضا استخدام المعلومات المسبقة عن الركاب بحيث تقدم السلطات في دولة المغادرة أيضا الموافقة الآتية أو عدم الموافقة على قبول راكب ما. إلا أنه حتى يومنا هذا، لا توجد إلا دولة واحدة يتوفر لديها هذه الخطة.

٣-٥ وأخيرا، يُستخدم النظام التفاعلي للمعلومات المسبقة أيضا كعملية محسنة في مجال التسهيلات، إذ إنه يقلل من مدى تعرض شركات الطيران إلى العقوبات بسبب نقل الركاب الممنوعين من الدخول، إضافة إلى السماح بتخليص إجراءات الدخول على الحدود في بلد المقصد على نحو يتسم بالكفاءة.

٤-٥ وقد سبق أن اتفقت منظمة الجمارك العالمية والأياتا والايكاو معا على الارشادات بشأن النظام التفاعلي للمعلومات المسبقة عن الركاب وصدقت عليها. كما تم أيضا تعديل رسالة قائمة الركاب لتضمينها المواصفات الموحدة اللازمة لهذا النظام، مع وجود رسالة إضافية باسم ("CUSRES") والتي أصبحت تمثل الرد الموحد الصادر عن الحكومات. وستهدف القواعد والتوصيات الدولية الجديدة الواردة في الملحق التاسع إلى ضمان الاتساق العالمي فيما يخص استخدام الدول للنظام التفاعلي للمعلومات المسبقة عن الركاب، مثلما هو الحال فيما يخص الأحكام القائمة الواردة في الملحق (انظر الفقرة ٤ أعلاه).

٥-٥ وأخيرا، من المهم الأخذ علما بأن المبادئ التوجيهية السابقة الذكر والخاصة بمنظمة الجمارك العالمية والأياتا والايكاو بشأن النظام التفاعلي للمعلومات المسبقة عن الركاب لا تنطبق إلا على النظم التي وضعتها الحكومات وليس على نظم تبادل المعلومات المسبقة الخاصة التي تستخدمها بعض الدول.

٦- الاستنتاجات والتوصيات

١-٦ يدعى المؤتمر الرفيع المستوى بشأن أمن الطيران إلى استنتاج ما يلي:

(أ) أن من شأن الاتساق الدولي فيما يخص استخدام نظام المعلومات المسبقة عن الركاب والنظام التفاعلي للمعلومات المسبقة عن الركاب أن يساهم في الجدوى التشغيلية والاقتصادية لصناعة النقل الجوي؛

(ب) أن عدم الاتساق في نظام المعلومات المسبقة عن الركاب والنظام التفاعلي للمعلومات المسبقة عن الركاب يمكن أن يخفف من كفاءة استخدام هذه البيانات للأغراض التي هي مطلوبة لها؛

(ج) أنه من الأساسي أن توحد الحكومات شروطها فيما يخص البيانات وأن تعتمد شكلا موحدا لنقل بيانات الركاب بالوسائل الإلكترونية؛

٢-٦ يدعى المؤتمر الرفيع المستوى بشأن أمن الطيران إلى التوصية بما يلي:

(أ) أن تنتظر الدول التي تسعى إلى تعزيز أمن الطيران وإلى منع الهجرة غير الشرعية وحركة الأشخاص المحتمل منعهم من الدخول في مسألة تنفيذ نظم المعلومات المسبقة عن الركاب (أو النظم التفاعلية للمعلومات المسبقة عن الركاب)؛

(ب) أن تكمل الايكاو القواعد القياسية والتوصيات الدولية القائمة بشأن معلومات الركاب المسبقة الواردة في الملحق التاسع - التسهيلات، بإدراج أحكام إضافية تهدف إلى تعزيز الاتساق العالمي فيما يخص عمليات تبادل بيانات الركاب؛

(ج) أن تضع الدول شكلا واحدا لتقديم بيانات نظام المعلومات المسبقة عن الركاب أو النظام التفاعلي للمعلومات المسبقة عن الركاب بحيث يكون قائما على أساس القواعد الدولية وتعيين هيئة واحدة لتلقي جميع البيانات ولتكون مسؤولة عن توزيع هذه البيانات داخليا على الهيئات الأخرى؛

(د) أن توحد الدول مختلف نظم تبادل البيانات القائمة حاليا وفقا للقواعد الدولية الخاصة بنقل البيانات والمعتمدة من قبل وكالات الأمم المتحدة ذات الصلة مع ضمان حماية الخصوصية والحريات المدنية للركاب.

مرفق

(أ) - مقتطفات من الملحق التاسع - التسهيلات (الطبعة ١٣ لعام ٢٠١١)

أ) القاعدة القياسية ٣-٤٧: تتقيد كل دولة متعاقدة تطبق نظام المعلومات المسبقة عن الركاب بموجب تشريعاتها الوطنية بالقواعد القياسية المعترف بها دولياً بغرض نقل المعلومات المسبقة عن الركاب.

ملاحظة ١. يشمل نظام المعلومات المسبقة عن الركاب أخذ بيانات خاصة بسيرة الركاب أو أعضاء الطاقم وتفصيل الرحلة الجوية يقدمها مشغل الطائرة قبل المغادرة. وتُرسل هذه المعلومات بوسائل إلكترونية إلى هيئات مراقبة الحدود في بلد المقصد أو المغادرة. وهكذا، تصل التفاصيل عن الركاب و/أو أعضاء الطاقم قبل مغادرة أو وصول الرحلة الجوية.

ملاحظة ٢. رسالة قوائم الركاب لقواعد الأمم المتحدة الخاصة بالتبادل الإلكتروني للبيانات لأغراض الإدارة والتجارة والنقل (UN/EDIFACT PAXLST) رسالة إلكترونية قياسية أُعدت خصيصاً، كمجموعة فرعية لقواعد الأمم المتحدة الخاصة بالتبادل الإلكتروني للبيانات لأغراض الإدارة والتجارة والنقل، لتناول الإرسال (الإلكتروني) لقائمة الركاب. والمقصود بالمختصر UN/EDIFACT PAXLST "قواعد الأمم المتحدة الخاصة بالتبادل الإلكتروني للبيانات لأغراض الإدارة والتجارة والنقل". وتتضمن هذه القواعد مجموعة من القواعد القياسية، والتعليمات والمبادئ التوجيهية المتفق عليها دولياً لتبادل البيانات المُعدّة إلكترونياً، لا سيما المرتبطة بتجارة البضائع والخدمات بين نظم المعلومات الحاسوبية المستقلة. ووافقت منظمة التجارة العالمية والاتحاد الدولي للنقل الجوي والايكاو على المجموعة القصوى لبيانات المعلومات المسبقة عن الركاب التي ينبغي إدراجها في رسالة PAXLST لاستخدامها لنقل هذه البيانات من جانب مشغلي الطائرات إلى هيئات مراقبة الحدود في بلد المقصد أو المغادرة. ومن المتوقع استبدال القاعدة القياسية لقواعد الأمم المتحدة الخاصة بالتبادل الإلكتروني للبيانات لأغراض الإدارة والتجارة والنقل بتقنيات الرسائل الحديثة، مثل القواعد القياسية الدولية للغة الترميز الموسعة (xml) أو تطبيقات قائمة على الشبكة.

ملاحظة ٣. في إطار الهيكل الحالي لصيغة رسالة قوائم الركاب لقواعد الأمم المتحدة الخاصة بالتبادل الإلكتروني للبيانات لأغراض الإدارة والتجارة والنقل (UN/EDIFACT PAXLST)، فإنها لن تراعي استخدام الطيران العام.

ب) القاعدة القياسية ٣-٤٧-١: عند تحديد المعلومات الواجب إرسالها عن هوية الركاب، يجب على الدول المتعاقدة ألا تطلب سوى عناصر البيانات المتوفرة في شكل مقروء آلياً في وثائق السفر طبقاً للمواصفات الواردة في الوثيقة رقم 9303 (Series) بعنوان وثائق السفر المقروءة آلياً. ويجب أن تكون جميع المعلومات المطلوبة مطابقة للمواصفات الواردة في WCO/IATA/ICAO API Guidelines الخاصة برسائل UN/EDIFACT PAXLST.

ج) القاعدة القياسية ٣-٤٧-٢: عند السعي إلى تنفيذ برنامج المعلومات المسبقة عن الركاب، يجب على الدول المتعاقدة التي لم تتمكن من الامتثال بالكامل للأحكام الواردة في الفقرة ٣-٤٧-١ فيما يخص متطلبات عناصر البيانات، أن تتأكد من أن عناصر البيانات التي حُدثت لإدراجها في رسائل UN/EDIFACT PAXLST واردة في شروط البرنامج الوطني أو أنها تتبع إجراءات طلب حفظ البيانات لمنظمة الجمارك العالمية لتجنب أي انحراف عن القاعدة القياسية.

د) التوصية ٣-٤٧-٣: عند تنفيذ برنامج جديد للمعلومات المسبقة عن الركاب ينبغي للدول المتعاقدة التي لا تتمكن من قبول بيانات الركاب المنقولة وفقاً لمواصفات UN/EDIFACT PAXLST باستخدام المنهجية القياسية المتبعة في الصناعة لنقل البيانات على النحو الوارد في الفقرة ٣-٤٧-١، أن تستشير المنتفعين بشأن الآثار التشغيلية والآثار من حيث التكاليف نتيجة تغيير رسائل UN/EDIFACT PAXLST ومحتوياتها إلى الصيغة البديلة المطلوبة.

هـ) التوصية ٣-٤٧-٤: ينبغي للدول المتعاقدة أن تسعى إلى تقليص عدد مرات نقل بيانات المعلومات المسبقة عن الركاب بالنسبة لرحلة جوية معينة.

(و) القاعدة القياسية ٣-٤٧-٥: إذا طلبت دولة متعاقدة تبادل المعلومات المسبقة عن الركاب ، فيجب أن تسعى، بأكبر قدر ممكن، إلى الحد من الأعباء التشغيلية والإدارية على مشغلي الطائرات، إلى جانب، تعزيز تسهيلات الركاب.

(ز) التوصية ٣-٤٧-٦: ينبغي على الدول المتعاقدة أن تمتنع عن فرض الغرامات والعقوبات على المشغلين بسبب أي أخطاء حدثت لتعطل النظم وأدت ربما الى عدم بث البيانات أو بثها مشوهة للسلطات العامة. طبقا لنظم المعلومات المسبقة عن الركاب.

(ح) القاعدة القياسية ٣-٤٧-٧: يجب على الدول المتعاقدة التي تشترط تقديم بيانات الركاب الكترونيا عن طريق نظام المعلومات المسبقة عن الركاب ألا تشترط الحصول أيضا على قائمة الركاب مطبوعة على الورق.

باء - قرارات الدورة ٣٧ للجمعية العمومية للايكاو

(٩/٢٨ إلى ١٠/٨/٢٠١٠)

قرار الجمعية العمومية رقم ٣٧-١٧: البيان الموحد بشأن سياسات الإيكاو المستمرة لحماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع

في المرفق (ج)، تنفيذ تدابير الأمن الفنية، تناشد الجمعية العمومية في الفقرة ٧ من منطوق القرار، الدول المتعاقدة "أن تتظر في آليات تبادل المعلومات التي تشمل استخدام المسؤولين عن الاتصال والمزيد من استخدام المعلومات المسبقة عن الركاب التي يقدمها الناقلون الجويون، للتقليل من الخطر على الركاب، مع ضمان حماية الخصوصية والحريات المدنية".

أقرت الجمعية العمومية في الإعلان بشأن أمن الطيران ضرورة تعزيز أمن الطيران على المستوى العالمي وشجعت الدول الأعضاء على اتخاذ الإجراءات اللازمة لتوطيد أواصر التعاون الدولي لمواجهة التهديدات التي تستهدف الطيران المدني من خلال القيام بعدة أمور من ضمنها "الترويج للاستخدام المتزايد لآليات التعاون بين الدول الأعضاء وأيضاً مع قطاع الطيران المدني... بغية تبادل المعلومات بشأن التدابير الأمنية من أجل تقادي الإسهاب، عند الاقتضاء، وللكشف المبكر عن المعلومات بشأن التهديدات الأمنية المحدقة بالطيران المدني، وتعميم هذه المعلومات، بما في ذلك، تجميع المعلومات المسبقة عن الركاب وبيانات سجل أسماء الركاب كأداة مساعدة للأمن مع ضمان حماية خصوصية الركاب والحريات المدنية".

قرار الجمعية العمومية رقم ٣٧-٢٠: البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي

في المرفق (د)، التسهيلات، القسم الثالث، الإجراءات والتعاون بشأن التسهيلات على المستويين الوطني والدولي، أحاطت الجمعية العمومية علماً بأن التعاون فيما بين الدول المتعاقدة ومع مختلف الأطراف الوطنية والدولية المعنية بمسائل التسهيلات "قد أصبح حيويًا بعد تعدد النظم غير الموحدة لتبادل المعلومات عن الركاب مما أثر سلباً على جدوى صناعة النقل الجوي". وبناء عليه، فإن الجمعية العمومية شجعت الدول المتعاقدة على "أن تكفل، لدى استخدامها نظمها الخاصة بتبادل البيانات الإلكترونية، أن اشتراطاتها فيما يتصل بالبيانات عن الركاب تتماشى مع المعايير الدولية التي أقرتها وكالات الأمم المتحدة ذات الصلة لهذا الغرض".

-انتهى-