



Doc 9957

دليل التسهيلات

اعتمده الأمين العام
ونشر بموجب سلطته

الطبعة الأولى – ٢٠١١

منظمة الطيران المدني الدولي



Doc 9957

دليل التسهيلات

اعتمده الأمين العام
ونشر بموجب سلطته

الطبعة الأولى – ٢٠١١

منظمة الطيران المدني الدولي

تتشرُ هذه الوثيقة في طبعات منفصلة باللغات العربية والانجليزية والصينية
والفرنسية والروسية والاسبانية
منظمة الطيران المدني الدولي
999 University Street, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7

للحصول على معلومات عن تقديم طلبات الشراء والاطلاع على جميع أسماء
وكلاء البيع وبائعي الكتب، يرجى زيارة الموقع التالي للايكاو www.icao.int

الوثيقة رقم **Doc 9957**، دليل التسهيلات
Order Number: 9957
ISBN 978-92-9231-868-0

© ICAO 2011

جميع الحقوق محفوظة. لا يجوز استنساخ أي جزء من هذا المنشور أو
تخزينه في نظام لاسترجاع الوثائق أو تداوله في أي شكل من الأشكال، بدون
إذن مكتوب سلفاً من منظمة الطيران المدني الدولي

التعديلات

تُعلن التعديلات في ملاحق كتالوج الايكاو للمطبوعات. ويمكن الاطلاع على الكتالوج وملاحقه في موقع الايكاو على الانترنت www.icao.int. والجدول أدناه مخصص لتسجيل مثل هذه التعديلات.

سجل التعديلات والتصويبات

التصويبات		
أدخل بواسطة	التاريخ	الرقم

التعديلات		
أدخل بواسطة	التاريخ	الرقم

المحتويات

الصفحة

(vii)	تمهيد	.....
(ix)	المسرد اللغوي	.....
(xiii)	قائمة الأسماء الموجزة	.....
1-1	الفصل الأول – مقدمة	.....
1-1	مبادئ عامة	..... ١-١
1-1	ما هو الملحق ٩ – التسهيلات	..... ٢-١
1-2	تفويض الايكاو في مجال التسهيلات: اتفاقية الطيران المدني الدولي لعام ١٩٤٤	..... ٣-١
1-3	أهداف وأنشطة برنامج الايكاو للتسهيلات	..... ٤-١
1-5	وضع القواعد والتوصيات الدولية للملحق ٩ واعتمادها وتنفيذها	..... ٥-١
1-8	التسهيلات وأمن الطيران في الايكاو	..... ٦-١
2-1	الفصل الثاني – دخول الطائرات ومغادرتها	.....
2-1	مقدمة	..... ١-٢
2-2	الوثائق المطلوبة لتخليص الطائرات	..... ٢-٢
2-5	تطهير الطائرة من الحشرات	..... ٣-٢
2-6	الإخطار المسبق بالوصول وطلبات التصريح المسبق بالطيران العام الدولي والرحلات الأخرى غير المنتظمة	..... ٤-٢
3-1	الفصل الثالث – دخول ومغادرة الأشخاص وأمتعتهم	.....
3-1	مقدمة	..... ١-٣
3-2	جوازات السفر الصالحة والتأثيرات الصالحة	..... ٢-٣
3-4	أمن وثائق السفر	..... ٣-٣
3-5	وثائق السفر وسياسة "جواز السفر الواحد للشخص الواحد"	..... ٤-٣
3-15	تأثيرات الدخول والخروج والعودة	..... ٥-٣
3-17	بطاقات الصعود الى الطائرة والنزول منها	..... ٦-٣
3-19	شهادات التطعيم	..... ٧-٣
3-20	وثائق الركاب والمشغلون – القاعدتان ٣-٣١ و ٣-٣٣ والتوصية ٣-٣٢	..... ٨-٣
3-21	إنهاء الإجراءات: المغادرة	..... ٩-٣
3-23	إنهاء الإجراءات: الدخول	..... ١٠-٣
3-30	الإجراءات الرسمية للعبور	..... ١١-٣
3-31	الأمثلة التي فصلت عن صاحبها	..... ١٢-٣
3-31	وثائق هوية الطاقم	..... ١٣-٣
3-34	شهادة مفتش سلامة الطيران	..... ١٤-٣
4-1	الفصل الرابع – دخول ومغادرة الشحنات والمواد الأخرى	.....
4-1	مقدمة	..... ١-٤
4-8	المعلومات التي تطلبها السلطات العامة	..... ٢-٤
4-11	الإفراج عن البضائع المصدرة وتخليصها	..... ٣-٤

4-12	الإفراج عن الشحنات المستوردة وتخليصها	٤-٤
4-16	قطع الغيار والمعدات والمخزونات والمواد الأخرى	٥-٤
4-20	الحاويات والمنصات الناقلية	٦-٤
4-22	الإجراءات المتعلقة بالبريد – الاتحاد البريدي العالمي (UPU)	٧-٤
4-22	المواد المشعة	٨-٤
5-1	الفصل الخامس – الأشخاص الممنوعون من الدخول والمُبعَدون	
5-1	مقدمة	١-٥
5-3	الأشخاص الممنوعون من الدخول	٢-٥
5-6	المُبعَدون	٣-٥
5-8	الحصول على وثيقة سفر بديلة	٤-٥
5-8	وثائق مرجعية إضافية	٥-٥
6-1	الفصل السادس – المطارات الدولية – التسهيلات والخدمات المتعلقة بالحركة	
6-1	مقدمة	١-٦
6-3	ترتيبات سير الحركة بالمطار	٢-٦
6-7	تدابير الصحة العامة والإسعافات الطبية والحجر الصحي	٣-٦
6-8	مراقبة التخليص وخدمات المراقبة	٤-٦
6-8	الركاب غير المنضبطين	٥-٦
6-9	وسائل الراحة للركاب	٦-٦
7-1	الفصل السابع – الهبوط في أماكن أخرى	
7-2	مقدمة	١-٧
7-2	القواعد التي تنظم التوقف لفترة قصيرة	٢-٧
7-2	القواعد التي تنظم حالة عدم استئناف الرحلة	٣-٧
8-1	الفصل الثامن – أحكام أخرى للتسهيلات	
8-1	مقدمة	١-٨
8-1	الضمانات والاعفاء من المصادرة أو الحجز	٢-٨
8-2	البحث والانقاذ والتحقيق في الحوادث وانفاذ الممتلكات	٣-٨
8-3	رحلات الاعانة	٤-٨
8-4	التلوث البحري	٥-٨
8-4	اللوائح الصحية الدولية	٦-٨
8-6	الأمراض المعدية	٧-٨
8-7	برامج التسهيلات الوطنية	٨-٨
8-8	المعوقون	٩-٨
8-9	ضحايا حوادث الطائرات	١٠-٨
ATT-1-1	المرفق (١) – نموذج برنامج لتسهيلات المطارات	
ATT-2-1	المرفق (٢) – نموذج برنامج وطني للتسهيلات	
ATT-3-1	المرفق (٣) – بطاقة الصحة العامة الخاصة بتحديد موقع الراكب	

تمهيد

ما هي التسهيلات ؟

التسهيلات في الطيران المدني الدولي

تشير التسهيلات، في سياق الطيران المدني، الى طائفة واسعة من المسائل والأنشطة، وكذلك وضع قواعد قياسية، فيما يتصل بتخليص الطائرات والأشخاص والسلع عن طريق الإجراءات المطلوبة على الحدود الدولية. وترد عبارة "تبسيط الإجراءات" كعنوان فرعي للمادة الثانية والعشرين من اتفاقية الطيران المدني الدولي (Doc 7300). وتُلزم المادة الثانية والعشرون الدول بأن "... تتخذ، عن طريق إصدار أنظمة خاصة أو بأي وسيلة أخرى، كل التدابير العملية لتسهيل ملاحه الطائرات بين أقاليم الدول المتعاقدة وتسريعها، وتجنب أي تأخير لا داعي له للطائرات والطواقم والركاب والبضائع، خصوصاً فيما يتعلق بتطبيق قوانين الهجرة والحجر الصحي والجمارك وإجراءات التصريح." وعلى وجه التحديد، تمثل التسهيلات تحسيناً مستمراً لعمليات المراقبة وإجراءات الخدمة. وهي تتطلب درجة عالية من التعاون بين مختلف قطاعات المجتمع (مشغلي شركات الطيران ومقدمي الخدمة وسلطات المطار ووكالات التفتيش)، التي يتولى كل منها مسؤولية عن المساهمة في مثل هذه التحسينات.

الغرض من هذا الدليل

تضع الدول قواعد تهدف لتعزيز القوانين الوطنية المتعلقة بحركة الأشخاص والسلع عبر الحدود، تُعتمد عن طريقها إجراءات وممارسات مراقبة معينة من أجل تجهيز سلطات مراقبة الحدود بصورة ملائمة. ويخضع النقل بصفة عامة والنقل الجوي بصفة خاصة لمجموعة من القيود التي يمكن أن تؤثر سلبياً ليس في أنشطة الملاحة الجوية فحسب، بل أيضاً في تدفقات الحركة الى الداخل أو الى الخارج وأداء وتطور أنشطة اقتصادية أخرى معتمدة على ذلك، مثل التجارة والسياحة والخدمات الدولية. وقد جرت الإشارة أولاً الى إجراءات المراقبة على الحدود لحماية المصالح الوطنية وهي يمكن أن تصبح قيوداً تبطئ نمو الدولة بسبب التأثير الاقتصادي الذي تكبده رسوم النقل والتخزين الإضافية، علاوة على التكاليف الناجمة عن أنشطة المعالجة بلا كفاءة.

بالنظر الى أن القوانين والأنظمة الوطنية تُسند الى سلطات عامة محددة تقوم بتطبيقها وقد تختلف على نحو يتوقف على التنظيم الداخلي لكل دولة، جرى تصميم هذا الدليل للوفاء بمجموعة متنوعة من احتياجات المستعملين. وسيجد المستعملون مواد إرشادية متعلقة بالقواعد والنوصيات الدولية الواردة في الملحق ٩ - التسهيلات، مجمعة حسب مواضيع التسهيلات المحددة (أي الطائرات والركاب والأمتعة والبضائع) و"المهام" التي تؤدي في المطارات الدولية.

هذا الدليل مُصمّم لدعم الأهداف التالية: رفع مستوى معرفة مسائل ومفاهيم التسهيلات وتحسين نتائج برامج التسهيلات في الدول وزيادة التوافق مع الملحق ٩.

هذا الدليل هو بمثابة أداة تعليمية ومرجعية على السواء. وكأداة تعليمية، فهو يتضمن المعلومات والعناصر الفعلية المطلوبة لإعداد الدورات التدريبية وتنفيذها. وكأداة مرجعية، ينبغي أن يستعمله المدربون والمتدربون خلال الدورة التدريبية وبعد إكمالها.

من هم المستعملون ؟

مستعملو هذا الدليل والبرامج التدريبية والتنفيذية المرتبطة به هم أعضاء هيئات تنسيق التسهيلات للدول المتعاقدة على المستوى الوطني وعلى مستوى المطار، وكذلك الأشخاص المشاركون في أنشطة النقل الجوي الدولي. وتشمل هذه الهيئات التنسيقية سلطات المراقبة،

المعنية أساساً بالامتثال القانوني والتنظيمي، والزبائن (مشغلي شركات النقل الجوي وشاحني البضائع جواً)، المعنيين بزيادة الإنتاجية عن طريق تخفيض تكلفة التأخيرات التشغيلية والإجراءات الإدارية الى الحد الأدنى، وسلطات المطار، المعنية بتحسين شروط التسهيلات عن طريق التقليل من الاكتظاظ في المحطات النهائية للركاب وحظائر البضائع.

الهيكل العام للدليل

ملاحظة – تستند المعلومات الواردة في هذه الطبعة من دليل التسهيلات الى القواعد والتوصيات الدولية للملحق ٩، الطبعة الثانية عشرة، حتى ومع شمول التعديل رقم ٢١ (٢٠٠٩).

تستكمل المعلومات المعروضة في هذا الدليل أو تشرح بصفة عامة بمزيد من التعمق المعلومات الواردة في الملحق ٩. وتُعرَّف أحكام هذا الدليل بحسب الفصل في الملحق ٩ الذي ترتبط به هذه المعلومات التكميلية.

حيث تُشرح في هذا الدليل قاعدة قياسية أو توصية دولية معيّنة، يُشار الى رقم الفقرة في الملحق ٩ بين قوسين في الشكل التالي: (القاعدة ٢-١٢) أو (التوصية ٤-٣٧).

ينبغي فهم استعمال صيغة المذكّر، في هذا الدليل بأكمله، على أنها تشمل الذكور والإناث.

المسرد اللغوي

عندما تستعمل الاصطلاحات الآتية في القواعد القياسية والتوصيات للتسهيلات، تكون لها المعاني التالية:

تصريح الدخول — إذن تمنحه السلطات العامة في دولة ما لشخص ليدخل هذه الدولة وفقا لقوانينها الوطنية.

المعدات على متن الطائرة — المستلزمات، بما في ذلك معدات الاسعافات الأولية والإنقاذ والسلع التموينية، باستثناء قطع الغيار أو المخزونات، التي تستعمل على متن الطائرة أثناء الرحلة الجوية.

مشغل الطائرة — من يشغل أي عملية طيران أو يعرض تشغيلها سواء كان شخصا أو هيئة أو مؤسسة.

وثائق مشغلي الطائرات — مستندات الشحن الجوي/إشعارات إرساليات الشحن، وتذاكر الركاب وبطاقات صعود الطائرة ومستندات التسوية المالية للبنوك والوكلاء، وبطاقات الأمتعة الزائدة وأوامر الرسوم المنقرقة (M.C.O.)، وتقارير التفريات والمخالفات، وبطاقات تعريف الأمتعة والبضائع، وجدول مواعيد الرحلات، ومستندات الوزن والحمولة ليستعملها مستثمرو الطائرات.

شركة الطيران — أي مؤسسة للنقل الجوي تقدم أو تشغل خدمات جوية دولية طبقا لأحكام المادة ٩٦ من الاتفاقية.

الوكيل المعتمد — الشخص الذي ينوب عن مستثمر الطائرة والمخول من قبله أو بالنيابة عنه بإتمام الإجراءات الرسمية المتعلقة بدخول طائرات المستثمر والتخليص عليها وإنهاء إجراءات أعضاء طاقم الطائرة أو الركاب أو الشحنات أو البريد أو الأمتعة أو المخزونات، ويشمل، حيثما يسمح القانون الوطني بذلك، طرفا ثالثا مصرحاً له بنقل البضائع على متن الطائرة.

مفتش سلامة الطيران - لأغراض الملحق ٩، مفتش سلامة الطيران هو فرد تعينه دولة متعاقدة لإجراء عمليات تفتيش في الجوانب المتعلقة بالسلامة على عمليات النقل الجوي وفقا لتوجيهات السلطة المختصة.

ملاحظة - تشمل الأمثلة عن مفتشي السلامة، مفتشي صلاحية الطائرات للطيران أو عمليات الطيران وأي جوانب أخرى متعلقة بالسلامة من عمليات النقل الجوي.

الأمتعة — الممتلكات الشخصية للركاب أو طاقم الطائرة، المحمولة على متن الطائرة بالاتفاق مع الناقل الجوي.

سلامة الحدود — إنفاذ دولة، لقوانينها و/أو تنظيماتها بشأن حركة البضائع و/أو الأشخاص عبر حدودها.

البضائع — أي ممتلكات منقولة على الطائرة باستثناء البريد وإمدادات الطائرة والأمتعة بصحبة الركاب أو الأمتعة المفقودة .

تخليص البضائع — انجاز الإجراءات الجمركية الضرورية للسماح بإدخال سلع لاستعمالها محليا أو تصديرها أو إخضاعها لإجراءات جمركية أخرى.

منشأ الرحلة — النقطة التي يبدأ المسافر فيها رحلته دون الأخذ في الاعتبار أي مطار توقف فيه للعبور المباشر (ترانزيت)، سواء في رحلة مارة أو أثناء تغيير الرحلة، إذا لم يكن المسافر قد ترك منطقة العبور المباشر في المطار المعني.

إمدادات السلع التموينية — مواد يتم التخلص منها بعد الاستعمال، أو للاستعمال عدة مرات، ويستخدمها مستثمر الطائرة لتقديم الخدمات أثناء الرحلات الجوية، وبصورة خاصة لتقديم المأكولات والمشروبات للركاب ولتأمين راحتهم.

عضو الطاقم — أي شخص يكلفه المشغل بالعمل على الطائرة خلال مدة مأمورية الرحلة.

المعلن — أي شخص يتقدم بإقرار بضائع أو يقدم ذلك الإقرار باسمه.

أمر الإبعاد — أمر مكتوب، تصدره السلطات المختصة في دولة ما بحق شخص قررت إبعاده، تأمره فيه بمغادرة تلك الدولة.

الشخص المبعد — هو شخص سمحت له السلطات في دولة ما أن يدخل أراضيها بصورة قانونية، أو كان قد دخلها بصورة غير قانونية، وأمرته، في وقت لاحق السلطات المختصة رسمياً بمغادرة تلك الدولة.

منطقة العبور المباشر — منطقة خاصة تقام في مطار دولي، بموافقة السلطات العامة المختصة وتقع تحت إشرافها المباشر أو مراقبتها المباشرة، ويمكن للركاب أن يمكثوا فيها أثناء عمليات العبور أو مواصلة السفر دون التقدم بطلب دخول الدولة.

ترتيبات العبور المباشر — الترتيبات الخاصة التي تعتمدها السلطات العامة المختصة التي تمكن تلك السلطات من الرقابة المباشرة على الحركة التي تتوقف لمدة وجيزة أثناء مرورها بالدولة المتعاقدة.

النزول من الطائرة — مغادرة الأشخاص للطائرة بعد هبوطها، ما عدا أفراد الطاقم أو الركاب الذين سيواصلون السفر في المرحلة التالية من نفس الرحلة المارة.

التطهير — عملية تتخذ بمقتضاها تدابير لمكافحة أو إبادة الحشرات الموجودة في الطائرة وفي داخل الحاويات.

الصعود إلى الطائرة — صعود الأشخاص إلى الطائرة استعداداً لبدء الرحلة، ما عدا أعضاء الطاقم أو الركاب الذين صعدوا إلى الطائرة في مرحلة سابقة من نفس الرحلة المارة.

وثيقة السفر الإلكترونية المقروءة آلياً — هي وثيقة سفر مقروءة آلياً (جواز سفر أو تأشيرة أو بطاقة) مثبت بها رقاقة تحتوي على دائرة متكاملة بعيدة عن اللمس وتمكن من التعرف على حامل وثيقة السفر المقروءة آلياً بالسماط البيومترية طبقاً للمعايير المنصوص عليها في الجزء المعني من الوثيقة Doc 9303 — وثائق السفر المقروءة آلياً.

عضو طاقم القيادة — عضو في طاقم قيادة يحمل إجازة ويكلف بواجبات ضرورية لتشغيل الطائرة طوال مدة مأمورية الرحلة الجوية.

منطقة حرّة — جزء من إقليم الدولة المتعاقدة تعتبر أي بضائع تدخل إليه بشكل عام خارج الإقليم الجمركي من حيث الرسوم والضرائب على الاستيراد.

عملية طيران عام — تشغيل طائرة لغرض آخر غير النقل الجوي التجاري أو الأعمال الجوية.

المعدات الأرضية — أدوات ذات صفة خاصة تستعمل في صيانة وإصلاح وخدمة الطائرة على الأرض، وتشمل معدات الاختبار ومعدات نقل البضائع وخدمة الركاب.

دليل المفاتيح العامة للإيكاو — تيسيراً للتحقق من صحة البيانات الواردة في وثائق السفر الإلكترونية المقروءة آلياً، تدير الإيكاو نيابة عن المشاركين قاعدة البيانات المركزية، التي تستخدم كمستودع لشهادات جهات التوقيع على الوثائق، (وتحتوي على المفاتيح العامة لتلك الجهات)، والقائمة الرئيسية بالسلطات الوطنية المعنية بالتوقيع على الشهادات، وشهادات الربط للسلطات الوطنية المعنية بالتوقيع في الدولة، وقوائم إلغاء الشهادات الصادرة من المشاركين وكذلك نظام توزيعها في أنحاء العالم.

مراقبة الهجرة — تدابير تعتمدها الدول لمراقبة دخول المسافرين جواً لأراضيها وعبورهم فيها ومغادرتهم منها.

الرسوم والضرائب على الاستيراد — الرسوم الجمركية وجميع الرسوم الأخرى والضرائب والرسوم التي تحصل عند استيراد البضائع أو المتعلقة باستيرادها. وهي لا تشمل أي رسوم تقتصر قيمتها على التكلفة التقريبية للخدمات المقدمة، أو التي تحصلها الجمارك نيابة عن سلطة وطنية أخرى.

الشخص الحامل لوثائق غير سليمة — شخص يسافر أو يحاول السفر بما يلي: (أ) وثيقة سفر أو تأشيرة دخول انتهت مدة صلاحيتها أو (ب) وثائق سفر أو تأشيرة مزيفة أو مزورة أو مبدلة البيانات (ج) وثيقة سفر أو تأشيرة لشخص آخر (د) وثيقة سفر أو (هـ) دون تأشيرة إذا كان الأمر يقتضي تأشيرة.

- الشخص الممنوع من الدخول** — هو الشخص الذي رفضت أو سترفض دولة ما أو سلطاتها دخوله أراضيها.
- المنطقة الموبوءة** — (لأغراض الصحة البشرية) تعرّف كمناطق جغرافية تنتقل فيها بنشاط أمراض بشرية أو حيوانية عن طريق حشرات ناقلة للعدوى، بالصورة التي تبلغ عنها السلطات الصحية العامة المحلية أو الوطنية أو منظمة الصحة العالمية.
- ملاحظة** — ترد قائمة المناطق الموبوءة التي تبلغ عنها إدارات الصحة في النشرة التي تصدرها منظمة الصحة العالمية باسم (سجل الأوبئة الأسبوعي).
- المطار الدولي** — أي مطار جوي تعينه الدولة المتعاقدة داخل إقليمها كمطار لدخول وخروج الحركة الجوية الدولية وتتم فيه الإجراءات الرسمية المتعلقة بالجمارك والهجرة والصحة العامة والحجر الصحي للحيوانات والنباتات والإجراءات المشابهة الأخرى.
- التحميل** — وضع الشحنات أو البريد أو الأمتعة أو المخزونات على متن الطائرة لنقلها.
- البريد** — نقل المراسلات والمواد الأخرى المسلمة إلى الخدمات البريدية وفقا لقواعد الاتحاد البريدي العالمي (UPU).
- الأمتعة المفقودة** — الأمتعة التي تُفصل عن الركاب وأفراد طاقم الطائرة لأسباب خارجة عن الإرادة أو بسبب الإهمال.
- مكافحة المخدرات** — التدابير التي تتخذ لمكافحة تهريب المخدرات والمؤثرات العقلية عن طريق الجو.
- سبل الراحة للركاب** — هي تسهيلات تقدم للركاب ولا تعد أساسية في معالجة الإجراءات المتعلقة بالركاب.
- المعاق** — أي شخص تقل حركته بسبب الضعف الجسماني (الحسي أو الحركي) أو العجز العقلي أو السن أو أي سبب إعاقة آخر، عندما يستخدم وسائل النقل، وتتطلب حالته عناية خاصة وتكثيف الخدمات المتاحة لجميع الركاب وفق احتياجاته.
- قائد الطائرة** — الطيار المسؤول عن عمليات وسلامة الطائرة طوال طيرانها.
- السلطات العامة** — الإدارات أو الموظفون التابعون للدولة المتعاقدة والمسؤولون عن تطبيق وتنفيذ قوانين وأنظمة تلك الدولة المتعلقة بأي جانب من تلك القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها.
- طوارئ الصحة العامة التي تسبب قلقا دوليا** — أي حدث استثنائي تبين وفقا للوائح الصحية الدولية (لسنة ٢٠٠٥) الصادرة عن منظمة الصحة العالمية أنه: (١) يشكل خطرا محتملا يهدق بالصحة العمومية في دول أخرى بسبب انتشار المرض دوليا، (٢) وقد يقتضي ردا دوليا منسقا.
- المخاطر المحدقة بالصحة العامة** — احتمال وقوع حدث قد يضر بصحة البشر مع التركيز على الحدث الذي قد ينتشر دوليا أو قد يشكل خطرا جسيما ومباشرا.
- الإفراج عن البضائع** — إجراء تتخذه سلطات الجمارك للسماح بوضع البضائع التي خضعت لإجراءات التخليص تحت تصرف الأشخاص المعنيين.
- رحلات الإغاثة** — رحلات تشغل لأغراض إنسانية وتحمل موظفي الإغاثة وإمدادات الإغاثة كالأغذية والملابس والخيام والمواد الطبية وغيرها أثناء وقوع أي حالة طارئة و/أو أي كارثة أو بعد وقوعها، و/أو تستخدم في إجلاء الأشخاص من المكان الذي تتعرض فيه أرواحهم أو صحتهم للخطر بسبب تلك الحالة الطارئة و/أو الكارثة إلى ملاذ آمن في نفس الدولة أو في دولة أخرى مستعدة لاستقبالهم.
- ترحيل الشخص** — إجراء تتخذه السلطات العامة في دولة ما وفقا لقوانينها لإصدار توجيه إلى شخص ما لمغادرة تلك الدولة.

أمر الترحيل — أمر مكتوب توجهه الدولة الى المشغل الذي سافر على رحلته شخص لا يسمح له بالدخول وذلك الى أراضي تلك الدولة، وتملي فيه على المشغل ترحيل ذلك الشخص من أراضيها.

تقييم المخاطر — تقييم تجريه الدولة القائمة بالإبعاد لمدى ملاءمة الشخص قيد الإبعاد لعملية الترحيل بحراسة أو بدون حراسة بواسطة خطوط جوية تجارية. ويجب لهذا التقييم أن يأخذ في الاعتبار كل العوامل ذات الصلة، بما في ذلك اللياقة الطبية والعقلية والجسمانية لحمله على متن رحلة جوية تجارية ورغبته أو عدم رغبته في السفر وأنماط سلوكه وأي سوابق له في أعمال العنف.

إدارة الأخطار — التطبيق المنظم للإجراءات والأساليب الإدارية التي تؤمن تزويد سلطات التفتيش على الحدود بالمعلومات الضرورية للتصدي للتحركات أو الإرساليات التي تمثل خطراً.

معدات الأمن — أجهزة ذات طابع تخصصي تستخدم، سواء منفردة أو كجزء من جهاز، في منع أفعال التدخل غير المشروع ضد الطيران المدني وتجهيزاته أو في كشف تلك الأفعال.

قطع الغيار — مواد التصليح وقطع الغيار التي تتركب في الطائرة وتشمل المحركات والمراوح.

دولة السجل — الدولة التي دوتت الطائرة في سجلاتها.

المخزونات (الإمدادات): أ) المخزونات (الإمدادات) لغرض الاستهلاك؛ ب) المخزونات (الإمدادات) لغرض الاقتناء

المخزونات (الإمدادات) الاستهلاكية — السلع، سواء كانت تباع أم لا، المخصصة لاستهلاك الركاب وأعضاء الطاقم على متن الطائرة، والسلع اللازمة لتشغيل وصيانة الطائرات، وتشمل الوقود ومواد التشحيم.

المخزونات (الإمدادات) للاقتناء — السلع التي تباع للركاب وأفراد طاقم الطائرة بغرض أخذها معهم من الطائرة.

الإدخال المؤقت — الإجراء الجمركي الذي يمكن بموجبه إدخال سلع معينة الى إقليم جمركي مع إعفاؤها شرطياً بصورة كلية أو جزئية من دفع الرسوم والضرائب على الاستيراد. ويجب أن تستورد تلك السلع لغرض محدد وأن يكون القصد إعادة تصديرها خلال مدة محددة بدون أن يطرأ عليها أي تغيير باستثناء الاستهلاك العادي الناجم عن استعمالها.

الرحلة المارة — تشغيل خاص للطائرات يعرف من قبل مستثمر الطائرة خلال قطاعات الرحلة باستعمال الرمز ذاته من نقطة المنشأ ومروراً بأي نقاط متوسطة وحتى نقطة المقصد.

وثيقة السفر — جواز سفر أو أية وثيقة هوية رسمية أخرى تصدر عن دولة أو منظمة ويمكن أن يستخدمها صاحبها القانوني للسفر دولياً.

الأمثلة غير المصاحبة للركاب — الأمثلة التي تنقل كشحنات والتي قد تحمل أو لا تحمل على نفس الطائرة بصحبة الراكب الذي يملكها.

الأمثلة المتروكة — الأمثلة التي تصل الى مطار ولا يستلمها أو يطالب بها الراكب.

الأمثلة غير المعرفة — الأمثلة التي تصل الى مطار ما وهي تحمل أو لا تحمل بطاقة تعريف، والتي لم يستلمها أو يتعرف عليها ركب.

التفريغ — إنزال الشحنات أو البريد أو الأمثلة أو المخزونات من على الطائرة بعد الهبوط.

الزائر — أي شخص ينزل من الطائرة ويدخل إقليم دولة متعاقدة غير الدولة التي يقطنها عادة، ثم يبقى هناك لأغراض مشروعة غير الهجرة، طبقاً لما تقرره الدولة المتعاقدة المعنية، مثل السياحة والترفيه والرياضة والاستشفاء والأغراض العائلية أو الحج أو الأعمال، ولا يلتحق بوظيفة يكتسب منها خلال إقامته في الإقليم الذي يزوره.

قائمة الأسماء الموجزة

AIP. Aeronautical Information Publication	دليل الطيران
API. Advance passenger information	المعلومات المسبقة عن الركاب
APP. Advance passenger processing	إنهاء المسبق لإجراءات الركاب
ATC. Air Transport Committee	لجنة النقل الجوي
ASTP. Aviation Security Training Package	ملف المواد التدريبية بشأن أمن الطيران
AVSEC. Aviation Security	أمن الطيران
CMC. Crew Member Certificate	شهادة عضو الطاقم
EDI. Electronic data interchange	تبادل البيانات الإلكترونية
EMS. Express Mail Service	خدمة البريد السريع
FAL. Facilitation	التسهيلات
IATA. International Air Transport Association	إتحاد النقل الجوي الدولي
ISO. International Organization for Standardization	المنظمة الدولية للتوحيد القياسي
MoU. Memorandum of Understanding	مذكرة التفاهم
MRP. Machine readable passport	جواز السفر المقروء آلياً
MRTD. Machine readable travel document	وثيقة السفر المقروءة آلياً
MRV. Machine readable visa	التأشيرة المقروءة آلياً
PKD. Public key directory	دليل المفاتيح العامة
PKI. Public key infrastructure	البنية الأساسية للمفاتيح العامة
PNR. Passenger name record	سجل أسماء الركاب
SARPs. Standards and Recommended Practices	القواعد والتوصيات الدولية
TAG. Technical Advisory Group	الفريق الاستشاري الفني
UPU. Universal Postal Union	الإتحاد البريدي العالمي
WCO. World Customs Organization	منظمة الجمارك العالمية
WHO. World Health Organization	منظمة الصحة العالمية

الفصل الأول

مقدمة

١-١ مبادئ عامة

القواعد والتوصيات الدولية الواردة في القسم (باء) من الفصل الأول من الملحق ٩: مبادئ عامة

- ١-١-١ تتطبق القواعد القياسية والتوصيات الواردة في الملحق ٩ على جميع فئات عمليات الطائرات ما عدا الحالات التي يوجد فيها نص معيّن يشير بصفة خاصة لنوع واحد فقط من العمليات.
- ٢-١-١ يجب أن تتخذ الدول المتعاقدة التدابير اللازمة لضمان ما يلي:
- (أ) انجاز إجراءات مراقبة الحدود بالنسبة للأشخاص والطائرات وبالنسبة للإفراج عن البضائع أو تخليصها في أقصر وقت ممكن.
- (ب) عدم إحداث إزعاج كبير نتيجة لتطبيق المتطلبات الإدارية ومتطلبات المراقبة.
- (ج) دعم وتشجيع تبادل المعلومات المهمة بين الدول المتعاقدة ومشغلي الطائرات والمطارات الى أقصى حد ممكن.
- (د) تحقيق أعلى مستويات الأمن والامتثال للقانون.
- ٣-١-١ يجب أن تستخدم الدول المتعاقدة إدارة الأخطار لدى تطبيق إجراءات مراقبة الحدود في الإفراج عن البضائع أو تخليصها. وينطبق هذا الحكم على سبيل الحصر على إجراءات الفصل الرابع.
- ٤-١-١ يجب أن تقوم الدول المتعاقدة بتطوير تكنولوجيا المعلومات الفعالة لزيادة كفاءة وفعالية إجراءات المطبقة في المطارات.
- ٥-١-١ يجب أن تقوم الدول المتعاقدة بوضع إجراءات لإرسال البيانات قبل وصول الطائرة ليتسنى الإفراج عن البضائع وتخليصها بسرعة. وينطبق هذا الحكم على سبيل الحصر على إجراءات الفصل الرابع.
- ٦-١-١ يجب أن لا تحول أحكام الملحق ٩ دون تطبيق التشريعات الوطنية بخصوص تدابير أمن الطيران وإجراءات المراقبة اللازمة الأخرى.

٢-١ ما هو الملحق ٩ – التسهيلات

- ١-٢-١ يتضمن الملحق ٩ لاتفاقية الطيران المدني الدولي القواعد والتوصيات الدولية المتعلقة بتسهيلات إجراءات المراقبة على الحدود. وهو يوفر إطاراً مرجعياً لمخططي ومديري عمليات المطارات الدولية، بما في ذلك وكالات التفتيش الحكومية وسلطات المطارات ومشغلو شركات الطيران. وهو يصف مسؤوليات وكالات الصناعة والحكومة على السواء والمواصفات للمعلومات المطلوبة. وبالإضافة الى ذلك، يحدد الملحق ٩ إجراءات للقيام بعمليات التخليص، بالهدف ذي الشقين المتمثل في الامتثال الفعال للقوانين الوطنية وفي إنتاجية المشغلين والعاملين في المطار ووكالات التفتيش الحكومية المعنية.

٢-٢-١ وُضعت القواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق ٩ وتمت الموافقة عليها بتوافق الآراء بين الدول المتعاقدة لدى الايكاو. وعلى مرّ السنين، جرى تحديث هذه المواد دورياً خلال اجتماعات شعبة التسهيلات، وهي مؤتمر عالمي تُدعى لحضوره جميع الدول المتعاقدة. ومنذ عام ١٩٩٧، اضطلع فريق خبراء في التسهيلات بهذا العمل بين دورات الشعبة. وتقوم الدول المتعاقدة باستعراض توصيات الشعبة وفريق الخبراء بإدخال تعديلات على الملحق ٩ وفي نهاية الأمر يتم، بناء على توصية لجنة النقل الجوي، عرضها على مجلس الايكاو لاعتمادها.

٣-١ تفويض الايكاو في مجال التسهيلات:

اتفاقية الطيران المدني الدولي لعام ١٩٤٤

١-٣-١ تتشكّل عدة مواد من *اتفاقية الطيران المدني الدولي* (المشار إليها أيضاً باسم "اتفاقية شيكاغو") أساس وضع برنامج الايكاو للتسهيلات، بشكل عام، والملحق ٩، بشكل خاص.

٢-٣-١ يصف الملحق التزامات الدول المتعاقدة بمقتضى المواد الثانية والعشرين والثالثة والعشرين والرابعة والعشرين من اتفاقية شيكاغو والإجراءات الموحدة للوفاء بالمتطلبات القانونية المشار إليها في المواد العاشرة والثالثة عشرة والرابعة عشرة والتاسعة والعشرين والخامسة والثلاثين. وتصف بعض هذه المواد التزامات الزبائن وهيئات الأعمال في مجتمع الطيران، بينما تشير مواد أخرى الى التزامات الدول المتعاقدة. ويرد فيما يلي جوهر هذه الأحكام:

التزامات أعضاء مجتمع الطيران

المادة العاشرة - "... تهبط كل طائرة تدخل إقليم دولة متعاقدة في مطار معيّن من هذه الدولة لأغراض التفتيش الجمركي وغيره، إذا كانت قواعد هذه الدولة تتطلب ذلك..."

يعترف هذا النص بمسؤولية الطائرة عن الهبوط والخضوع للتفتيش أين ومتى ما يكون ذلك مطلوباً.

المادة الثالثة عشرة - "إن القوانين والقواعد المعمول بها في دولة متعاقدة والمتعلقة بدخول ركاب الطائرات وطواقمها والبضائع المنقولة عليها الى إقليمها أو خروجهم منه، كالأنظمة المتعلقة بالدخول والتصريح والهجرة والجوازات والجمارك والحجر الصحي، يجب إتباعها عند دخول إقليم تلك الدولة أو الخروج منه أو أثناء البقاء فيه، بواسطة أو بالنيابة عن هؤلاء الركاب أو الطواقم، أو فيما يتعلق بهذه البضائع."

المادة التاسعة والعشرون - "تُحمل على متن طائرة تابعة لدولة متعاقدة وتعمل في الملاحة الدولية المستندات الآتية طبقاً للشروط المنصوص عليها في هذه الاتفاقية:

...

(و) قائمة بأسماء الركاب وأماكن المغادرة والمقصد، إذا كانت تحمل ركاباً.

(ز) قائمة بالبضائع وإقرارات تفصيلية بشأنها، إذا كانت تحمل بضائع."

المادة الخامسة والثلاثون

"أ) لا يجوز نقل ذخائر حربية أو مواد حربية الى داخل إقليم دولة أو فوقه بطائرة تعمل في الملاحة الدولية إلا بإذن من تلك الدولة.

ب) تحتفظ كل دولة متعاقدة بحقها في أن تتظّم أو تحظر، لأسباب تتعلق بالنظام العام والسلامة، نقل أشياء خلاف ما ذكر في الفقرة (أ) داخل إقليمها أو فوقه..."

يعترف هذا النص بحق الدول المتعاقدة في أن تطلب رخصاً للأشياء المحظورة أو المقيدة خلاف تلك المذكورة في الفقرة الفرعية أ).

التزامات الدول المتعاقدة

المادة الرابعة عشرة - توافق الدول المتعاقدة على اتخاذ التدابير الفعالة لمنع انتشار الأمراض المعدية بواسطة الملاحة الجوية وعلى أن تحافظ على الاستمرار في التشاور الوثيق مع الهيئات المعنية بالأنظمة الدولية، مثل منظمة الصحة العالمية.

المادة الثانية والعشرون - توافق الدول المتعاقدة على أن تتخذ كل التدابير العملية لتسريع ملاحه الطائرات وتجنب أي تأخير لا داعي له، خصوصاً التأخير بسبب الإدارة والجمارك والهجرة وإجراءات التصريح والحجر الصحي.

المادة الثالثة والعشرون - توافق الدول المتعاقدة على أن تضع إجراءات فعالة للجمارك والهجرة.

المادة الرابعة والعشرون - توافق الدول المتعاقدة على أن تعفي من الرسوم الجمركية في ظروف معينة قطع الغيار والمؤن والمعدات للطائرات.

المادة السابعة والثلاثون - تلزم الدول المتعاقدة "... بأن تتعاون لبلوغ أقصى درجة ممكنة من التوحيد في الأنظمة والقواعد القياسية والإجراءات والتنظيم... التي يؤدي فيها هذا التوحيد الى تسهيل الملاحة الجوية وتحسينها".

تصرّح هذه المادة في الواقع بفكرة ملاحق الاتفاقية، بما في ذلك الملحق الذي يحتوي على قواعد وتوصيات دولية لإجراءات الجمارك والهجرة. وهذه الوثيقة هي الملحق ٩ - التسهيلات.

المادة الثامنة والثلاثون - تلزم الدول المتعاقدة بإبلاغ الايكاو بالاختلافات بين إجراءاتها الوطنية وبين القواعد الدولية الواردة في الملاحق. وتنتشر الايكاو هذه الاختلافات وتوزعها على الدول المتعاقدة كإضافات الى الملاحق.

تتضمن قرارات الجمعية العمومية تقويضات إضافية لبرنامج الايكاو للتسهيلات. ويمكن أن تشمل بعض هذه القرارات بيانات للسياسة تتعلق بما يلي:

(١) تطوير أحكام التسهيلات، بما في ذلك الملحق ٩ - التسهيلات، ووثائق السفر المقررة آلياً (الوثيقة 9303 Doc)، والإشارات الدولية لإرشاد الأشخاص في المطارات والفرص البحرية (الوثيقة 9636 Doc).

(٢) تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق ٩، وإبلاغ الايكاو بالاختلافات مع السياسات والممارسات الوطنية.

(٣) التعاون الدولي في حماية أمن وسلامة جوازات السفر، بما في ذلك الجهود لمنع تزوير الجوازات.

٤-١ أهداف وأنشطة برنامج الايكاو للتسهيلات

١-٤-١ أنشئ برنامج الايكاو للتسهيلات بغية مساعدة الدول المتعاقدة في تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية للملحق ٩ وتحديثها والقيام بتقويضات الملحق ٩ .

٢-٤-١ يهدف برنامج التسهيلات الى توفير الوسائل اللازمة لكي تحدد الدول المتعاقدة غايات وأهدافاً واقعية في برامجها الوطنية للتسهيلات والى تقديم الإرشادات لمساعدة الدول في اتخاذ الخطوات اللازمة لبلوغ هذه الغايات والأهداف.

المجموعات المهمة بالتسهيلات

- ٣-٤-١ تهتم بالتسهيلات في مجتمع الطيران المدني أربع مجموعات رئيسية (الدول المتعاقدة والمشغلون والمطارات والزيائن)، وأولوياتها مختلفة ومع ذلك فهي متداخلة.
- أولويات الدول هي الامتثال التام لقوانينها وأنظمتها وحماية حدودها من الإرهاب والجريمة العابرة للحدود الوطنية.
 - أولوية المشغلين هي تحقيق الحد الأقصى من الإنتاجية عن طريق تحقيق الحد الأدنى من تكاليف التأخيرات التشغيلية والإجراءات الإدارية.
 - أولوية المطارات هي تقليل الازدحام في محطات الركاب وفي حظائر البضائع.
 - أولوية الزيائن (الركاب وشاحني البضائع) هي الخدمة الجيدة، التي تعني القدرة على التقدم عبر المطارات مع الحد الأدنى من التأخير والصعوبة.

تحدي الايكاو

- ٤-٤-١ تحدي الايكاو في تناول هذه الأولويات هو وضع قواعد وتوصيات دولية ومواد إرشادية تتناول احتياجات المجموعات الأربع جميعها.

التحديات الخارجية – الأنشطة التي تعرّض برنامج التسهيلات للخطر

- ٥-٤-١ يجب أن تتصدى الدول للتحديات الخارجية المتمثلة في التدخل غير المشروع، مثل الهجرة غير القانونية، والاتجار بالمخدرات غير المشروعة وتزوير وثائق السفر والأمراض المعدية، وجميعها يمكن أن تبطل المبادرات لتسهيل النقل إذا لم تخضع للمراقبة. وقد أصبحت هذه المشكلات تهديدات عالمية وهي من الوقائع اليومية. ولا يمكن اعتبارها ظرفاً استثنائية، تتطلب أحياناً إجراءات تسهيلية لإزالتها. وعضواً عن ذلك، يجب وضع هذه المشكلات في الاعتبار لكي يمكن أن يوفر برنامج التسهيلات المراقبة اللازمة، مع تحقيق أهداف الايكاو للتسهيلات في الوقت ذاته.

الأنشطة الإستراتيجية التي تشكل من المنافع العالمية لبرنامج التسهيلات

- ٦-٤-١ جوهر برنامج التسهيلات هو تحسين إجراءات المراقبة والتخليص على الحدود، لا لتكون أكثر كفاءة فحسب بل أيضاً أكثر فعالية في ضمان الامتثال. وهذه المجموعة من عناصر البرنامج هي الأكثر وضوحاً لجمهور المسافرين والشاحنين وهي في الوقت ذاته تتطلب أكثر الإجراءات العلاجية. وتشمل هذه العناصر ترشيد إنسيابات الحركة عبر المطارات ونظم مراقبة الحدود بمساعدة التكنولوجيا.

احتواء المشكلات الأمنية

- ٧-٤-١ يمثل احتواء المشكلات الأمنية، مثل الاتجار في المخدرات أو البضائع المهربة الأخرى والهجرة غير المشروعة وتزوير وثائق السفر، عناصر ذات أولوية لبرنامج التسهيلات. وكثيراً ما يُستشهد بوجود هذه المشكلات على مستويات غير مقبولة كسبب لعدم اعتماد تدابير من شأنها أن تحسّن الكفاءة في عمليات مراقبة الحدود. وقد عززت الايكاو وستواصل تعزيز التعاون بين الصناعة والحكومة، وكذلك الترتيبات التعاونية فيما بين الدول، من خلال أحكام الملحق ٩ التي تغطّي إبعاد الأشخاص غير المسموح لهم بالدخول والوثائق المزورة والإجراءات الأمنية وأمن سلسلة التوريد.

توحيد المعلومات والتشغيل المتبادل عالمياً

٨-٤-١ توحيد المعلومات ضروري للتشغيل المتبادل للنظم عالمياً، وبالتالي، تعطي الايكاو أولوية عالية للمطابقة لمواصفات ووثائق معينة. وتُعطى أعلى درجة من الأولوية لتوحيد الوثائق المستخدمة في المعاملات بين الدول، وخاصة جوازات السفر ووثائق السفر الرسمية الأخرى والإعلانات العامة وبيانات الحمولة. وثمة أشكال أخرى مستخدمة للإجراءات داخل الدولة، مثل بطاقات الصعود/النزول وإقرارات الجمارك، لها بعض التأثير على رضا الزبائن ويتم تناولها في الملحق ٩، على الرغم من أن هذا التوحيد لا ينطوي على أهمية حاسمة لانسيابات الحركة بسلاسة.

٥-١ وضع القواعد والتوصيات الدولية للملحق ٩ واعتمادها وتنفيذها

المعلومات الأساسية

١-٥-١ **التوحيد** - المادة السابعة والثلاثون - اعتماد القواعد القياسية والإجراءات الدولية، من اتفاقية شيكاغو تقتضي أن تتعاون جميع الدول لبلوغ أقصى درجة ممكنة من التوحيد في الأنظمة والقواعد القياسية، وذلك بغية تسهيل الملاحة الجوية الدولية وتحسينها.

٢-٥-١ **بور الايكاو** - ترخص المادة السابعة والثلاثون للايكاو باعتماد وتعديل القواعد والتوصيات والإجراءات الدولية بغية مساعدة الدول في ضمان التوحيد.

٣-٥-١ **الملاحق** - اعتمدت الايكاو ١٨ ملحقاً لاتفاقية الطيران المدني الدولي. وتحتوي هذه الملاحق على قواعد وتوصيات دولية بشأن طائفة كبيرة ومتنوعة من المواضيع. ويحتوي الملحق ٩ على قواعد وتوصيات دولية متعلقة على وجه الخصوص بتسهيلات النقل الجوي الدولي.

٤-٥-١ **الملحق ٩** - اعتمد مجلس الايكاو قواعد وتوصيات دولية بشأن التسهيلات لأول مرة في شهر آذار/مارس ١٩٤٩. وتضمنت الطبعة الأولى من الملحق ٩ ٨٩ من القواعد والتوصيات الدولية. وازداد عدد القواعد والتوصيات الدولية الى أكثر من ٣٤٠ قاعدة وتوصية، وذلك عن طريق سلسلة من التعديلات للملحق.

عملية تعديل الملحق ٩

٥-٥-١ **الاقتراحات** - تبدأ عملية تعديل الملحق ٩ عادة في اجتماعات شعبة التسهيلات، ومنذ وقت أقرب، في اجتماعات فريق خبراء التسهيلات. وتُقدّم هذه الهيئات تغييرات للملحق، يمكن أن تكون إضافة قواعد وتوصيات دولية جديدة أو تعديلات للقواعد والتوصيات الدولية القائمة.

٦-٥-١ **بور لجنة النقل الجوي** - تستعرض لجنة النقل الجوي الاقتراحات، التي تُرسل بعد ذلك الى الدول لإبداء تعليقات عليها. وتقوم الأمانة العامة بتجميع ردود الدول وعرضها على لجنة النقل الجوي. وتحلّل اللجنة ردود الدول وتعدّ مسودة بالتغييرات المقترحة. وتُعرض المسودة على مجلس الايكاو.

٧-٥-١ **بور المجلس** - يناقش المجلس مسودة النص، وإذا تمت الموافقة عليه، يعتمد رسمياً التغييرات الموصى بها بوصفها "تعديلاً" للملحق.

٨-٥-١ **كتاب المنظمة** - تقوم الايكاو بتعميم كتاب للمنظمة على الدول المتعاقدة، تدعوها فيه لاتخاذ إجراء بشأن التعديل المعتمد. ويشتمل كتاب المنظمة المتعلق باعتماد التعديلات عموماً على أربعة أجزاء:

١- الكتاب نفسه، الذي يحيط الدول علماً بالتعديل، يصف بإيجاز النقاط البارزة للتعديل، ويحدد مواعيد نهائية لردود الدول.

٢- المرفق (أ)، ملاحظة بشأن الإبلاغ عن الاختلافات.

٣- المرفق (ب)، الذي يتعين على الدول استخدامه إذا كانت ترغب في إبلاغ الأيكاو بأي حالات عدم موافقة. وعادة ما يُتاح للدول ٩٠ يوماً (٣ أشهر) من تاريخ اعتماد التعديل للإبلاغ عن عدم الموافقة على التعديل (أو أي جزء منه).

٤- المرفق (ج)، الذي يتعين على الدول استخدامه إذا كانت ترغب في إبلاغ الأيكاو بامتنالها للملحق ٩ (حتى وشاملاً آخر تعديل)، أو باختلافاتها عنه. وعادة ما يتاح للدول نحو ١٨٠ يوماً (٦ أشهر) من تاريخ اعتماد التعديل للإبلاغ الأيكاو بالامتنال أو الاختلافات.

الإجراءات التي تتبعها الدول التي تبلغ عن عدم موافقتها على التعديل

٩-٥-١ **الشرح** – يحق للدول أن تصوّت ضد تعديل (أو أي جزء منه) لا توافق عليه، عن طريق تسجيل عدم موافقتها. وإذا لم توافق أغلبية الدول على التعديل المعتمد (أو جزء منه)، تكون الأيكاو ملزمة "بسحب" النص.

١٠-٥-١ **الإجراء المطلوب – يتعين تسجيل بيانات عدم الموافقة فقط** – إذا لم ترد إحدى الدول على كتاب المنظمة مبيّنة عدم موافقتها، تفترض الأيكاو أن تلك الدولة لا تبدي عدم موافقتها على التعديل.

١١-٥-١ في نهاية الفترة المقررة، يصبح التعديل "ساري المفعول"، ما لم يتم سحبه (أو سحب أي جزء منه). ولجميع الأغراض العملية، تُفهم عبارة "ساري المفعول" على أنها تعني أن التعديل "تم إصداره" رسمياً. ولم يعد من الممكن سحبه أو تعديله من قبل الأيكاو بدون اللجوء إلى عملية التعديل.

١٢-٥-١ فيما يتعلق بتسجيل حالات عدم الموافقة:

(أ) بيانات عدم الموافقة المسجلة بعد أن يصبح التعديل ساري المفعول لا تؤثر على وضع التعديل.

(ب) تسجيل عدم موافقة لا يشكل إبلاغاً عن الاختلافات. ومن الضروري تقديم بيان منفصل إذا كانت توجد أي اختلافات. وهذا يعني أنه، إذا سجلت إحدى الدول عدم موافقتها، ينبغي ألا تفترض أن الأيكاو ستقوم تلقائياً باعتبار هذا اختلافاً. وعلى الدولة أن تبلغ الأيكاو صراحة بأنه يوجد اختلاف. وأحد أسباب هذا هو أن حالات عدم الموافقة والاختلافات تنظّمها أحكام مختلفة من اتفاقية شيكاغو.

الإبلاغ عن الامتنال و/أو الاختلافات

١٣-٥-١ **الشرح** – بعد أن يسري مفعول التعديل بأربعة أشهر تقريباً يصبح "قابلاً للتطبيق". ويُفهم هذا على أنه يعني أنه يدخل حيز النفاذ. والوضع المثالي هو أنه بحلول الوقت الذي يصبح فيه التعديل قابلاً للتطبيق، تكون الدول قد أجرت التغييرات الملائمة في أنظمتها الوطنية لجعلها متماشية مع التعديل. غير أن هذا نادراً ما يحدث في غضون الإطار الزمني.

١٤-٥-١ بالتالي، يسعى المرفق (ج) بكتاب المنظمة لتحديد نوايا الدول (ما إذا كانت أجرت أو لم تجر التعديلات، أو ما تزمع القيام به). ويبيّن المرفق (ج) الإجراءات التي تتبعها الدول بغية تقديم هذه المعلومات إلى الأيكاو.

١٥-٥-١ يسعى المرفق (ج) أيضاً لتحديد وضع تنفيذ الملحق بالنسبة لإحدى الدول، في فترة زمنية محددة. ولذلك يُطلب من الدول تقديم موعد سيتم فيه الإبلاغ عن الامتنال و/أو الاختلافات. ويسهّل هذا تحديث سجلات تنفيذ الدولة للقواعد والتوصيات الدولية.

الإجراء المطلوب للإبلاغ عن الامتثال

١٦-٥-١ ينبغي أن تستكمل الدولة الفقرة ١ فقط من المرفق (ج) إذا كانت تعتزم الامتثال التام للملحق (المعدل) وإجراء التغييرات اللازمة لأنظمتها وممارساتها الوطنية على غرار التعديل.

الإجراء المطلوب للإبلاغ عن الاختلافات

١٧-٥-١ ينبغي أن تستكمل الدولة الفقرة ٢ فقط من المرفق (ج) إذا كانت تعتزم جعل قوانينها وممارساتها الوطنية متماشية مع التعديل، أو أجزاء منه.

١٨-٥-١ **الشرح** – في هذه الحالة، ستوجد اختلافات بين التعديل وبين الأنظمة والممارسات الوطنية للدولة. وتضمن التقارير عن الاختلافات توعية الوكالات الحكومية وغيرها من الوكالات، بمن في ذلك المشغلون، المعنية بالطيران المدني الدولي في جميع البلدان بكل الأنظمة والممارسات الوطنية بقدر ما تختلف عن تلك المقررة في القواعد القياسية للايكافو.

الالتزام بالإبلاغ

١٩-٥-١ الدول غير ملزمة بتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية بمجرد أن تصبح قابلة للتطبيق. ويمكنها القيام بذلك في أي وقت. ويجوز للدول أيضاً الاختلاف عن القواعد والتوصيات الدولية في أي وقت. غير أنها ملزمة بإبلاغ الايكافو عن الامتثال و/أو الاختلافات في وقت لاحق، لتمكين الايكافو من تعميم هذه المعلومات على جميع الدول المتعاقدة.

٢٠-٥-١ من المهم ملاحظة أن القواعد الدولية الواردة في الملحق لها قوة إلزام مشروطة بقدر ما لم تبلغ الدولة عن أي اختلافات عنها بمقتضى المادة الثامنة والثلاثين من اتفاقية شيكاغو.

الإبلاغ عن الامتثال المتوقع

٢١-٥-١ تقتضي الفقرة ٣ من المرفق (ج) أن تبلغ الدولة الايكافو بالموعد (بالمواعيد) الذي يمكنها فيه توقع الامتثال للتعديل المعني.

٢٢-٥-١ **الشرح** – من المهم للايكافو أن تعرف ليس فقط ما هي الاختلافات الموجودة في موعد محدد، بل أيضاً ما هو الإجراء الذي تعتزم الدولة اتخاذه في المستقبل. والقصد من هذا الإجراء هو معاونة الايكافو للتخطيط من أجل المستقبل. ولإعطاء مثال واحد لذلك: قد تبين نسبة كبيرة من الدول اعترافها عدم الامتثال لقاعدة أو توصية دولية معينة. وسترجع الايكافو الى القاعدة أو التوصية الدولية في المستقبل، وتبحث لماذا تعترض عليها الدول، وربما تعطلها أو تحذفها حسب ما يكون ملائماً. وهذا الإجراء يتيح للايكافو إلغاء الأحكام العتيقة / غير القابلة للتطبيق، وكذلك الحفاظ على توحيد الأنظمة الدولية.

الإضافات

٢٣-٥-١ تنتشر الايكافو المعلومات الواردة بشأن الامتثال و/أو الاختلافات، عن طريق إضافة الى الملحق. وتبلغ الوثيقة الدول بالاختلافات الموجودة بين واحدة أو أكثر من سمات ملحق والممارسات الوطنية المناظرة للدول المبلغة.

التنفيذ على خطوتين

٢٤-٥-١ عموماً، يتم التنفيذ في خطوتين. وتشتمل الأولى على العملية الإدارية اللازمة لإدخال القواعد والتوصيات الدولية حيز التنفيذ على الصعيد الوطني. وتشتمل الخطوة الثانية على ترتيبات عملية، مثل توفير التجهيزات والعاملين والمعدات.

المراجعة العامة للملحق ٩

٢٥-٥-١ من أجل تحسين تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية، يقوم فريق خبراء التسهيلات باستمرار بمراجعة الملحق بهدف تبسيط لغة القواعد والتوصيات الدولية وإيضاح مقصدها.

٦-١ التسهيلات وأمن الطيران في الايكاو

التنسيق بين التسهيلات وأمن الطيران

١-٦-١ توصي الايكاو بالتنسيق الوثيق بين البرامج الوطنية للتسهيلات وأمن الطيران. وإجراءات مراقبة التسهيلات تعزز الأمن فعلاً، من حيث أن البيئة المراقبة تتيح إتباع نهج متّسم بحسن التمييز في إنفاذ القانون، والإسراع بالحركة قليلة المخاطر.

الاستهداف المشترك للتسهيلات وأمن الطيران

٢-٦-١ تتمثل إستراتيجية مشتركة بين التسهيلات وأمن الطيران في "الاستهداف"، وهو استخدام تقنيات "أنماط السلوك" وقواعد بيانات الاستخبارات لاختيار الأشخاص أو شحنات البضائع من أجل الفحص المكثّف، عوضاً عن محاولة فحص كل شخص وكل شيء. وفي كل من عمليتي البضائع والركاب، يتيح هذا للسلطات إنفاق الموارد بمزيد من الحكمة والكفاءة على عمليات التفتيش. والنتيجة هي الإسراع بالحركة قليلة المخاطر وتحقيق السلطات لمزيد من النجاح في الكشف عن الانتهاكات الأمنية.

الحركة

٣-٦-١ يتم ترتيب أنماط الحركة في المطار بغية التقليل من الازدحام ومنع تقاطع خطوط الانسياب. وبتوفير عدة قنوات للتفتيش على الركاب وتطبيق مستويات مختلفة للتفتيش على أنواع مختلفة من شحنات البضائع، تتعزز استراتيجيات التسهيلات وتُكتشف مشاكل أمن الطيران بمزيد من السهولة.

النظم الآلية

٤-٦-١ بيانات الحمولة من البضائع المقدمة إلكترونياً والمعلومات المسبقة عن الركاب هي نظم تنقل المعلومات عن البضائع و/أو الركاب إلى السلطات قبل الوصول. ويتم إنهاء إجراءات البضائع والركاب بصورة أسرع باستخدام هذه النظم لأن التحليل الأولي يُنجز قبل حينه. وكذلك، يتعزز إنفاذ القانون لأن السلطات لديها مزيد من الوقت لتقييم البيانات والمخاطر قبل اتخاذ قرار بشأن مستوى المراقبة.

منع الاتجار غير المشروع

٥-٦-١ تتمثل مكافحة الاتجار بالمخدرات والبضائع المهربة الأخرى والهجرة غير المشروعة وتزوير وثائق السفر شواغل ذات أولوية عالية لأن وجودها يمكن أن يعرّض تقدم التسهيلات للخطر إذا سُمح لها بالتوسّع، بلا ضابط، لمستويات غير مقبولة. وتمثل هذه المشاكل أيضاً شاعلاً ذا أولوية عالية لاختصاصيي أمن الطيران لأن مثل هذه الأنشطة غير المشروعة قد تكون وسائل للتدخل غير المشروع. وتتعاون الصناعة والحكومة في معالجة هذه المشاكل لصالح كلا البرنامجين.

الدعم المتبادل للتشغيل

٦-٦-١ التسهيلات وأمن الطيران كلاهما برنامجان متفاعلان يشتملان على عمليات أرضية يومية، ولذلك ينظر مديرو الخدمة بالمطار في متطلبات التسهيلات وأمن الطيران جنباً إلى جنب عند معالجة المشاكل التشغيلية.

الفصل الثاني

دخول الطائرات ومغادرتها

١-٢ مقدمة

القواعد والتوصيات الدولية الواردة في القسم (ألف): أحكام عامة من الفصل الثاني من الملحق ٩

- ١-١-٢ تلزم المادة الثانية والعشرون من اتفاقية شيكاغو، المعنونة تبسيط الإجراءات، الدول المتعاقدة بأن:
- "... تتخذ، عن طريق إصدار أنظمة خاصة أو بأي وسيلة أخرى، كل التدابير العملية لتسهيل ملاحه الطائرات بين أقاليم الدول المتعاقدة وتسريعها، وتجنّب أي تأخير لا داعي له للطائرات والطواقم والركاب والبضائع، خصوصاً فيما يتعلق بتطبيق قوانين الهجرة والحجر الصحي والجمارك وإجراءات التصريح."
- ٢-١-٢ يتناول الفصل الثاني من الملحق ٩ تلك المجالات التي قد تتطلب أنظمة خاصة أو تدابير أخرى بغية تسهيل إجراءات المراقبة المطبقة على دخول الطائرات ومغادرتها. وهذه متميّزة عن تلك التي قد تُطبّق على المركبات على الأرض والبحر والسكك الحديدية بسبب الخواص الفريدة للطائرات المدنية، والسرعة النسبية للنقل الجوي، وإنشاء خدمات دائمة للتخليص على الحدود ومرافق للدعم الإداري، وتنظيم وجدولة عمليات الطائرات الى داخل المطارات والى خارجها.
- ٣-١-٢ تشمل الأنظمة والتدابير الخاصة النماذج المستخدمة من أجل دخول/تخليص الطائرات والترتيبات "الحقوق الهبوط" (الإذن بالهبوط) ونظم الإبلاغ المسبق عن وصول الرحلات الجوية ومغادرتها والترتيبات لتخليص حمولات الطائرات من الركاب والبضائع بأكملها.
- ٤-١-٢ تتضمن عمليات الطائرات عدة أنواع من الضوابط، مثل ضوابط السلامة على الحركة الجوية وصيانة الطائرات وضوابط الإيرادات بمكتب التذاكر والبوابه والضوابط الأمنية مثل الكشف الأمني على الأشخاص والأمتعة والبضائع وضوابط الحدود للجمارك والهجرة والحجر الصحي والصحة العامة. وجميع هذه الضوابط ضرورية لأعمال الطيران، ولكن في الوقت ذاته، فإن هدف الأعمال هو وصول الطائرات ومغادرتها في مواعيدها المقررة.

كيفية تحقيق أهداف التسهيلات للطائرات

- ٥-١-٢ ينبغي أن تعتمد الدول تدابير مناسبة لإنهاء إجراءات الطائرات القادمة من دولة متعاقدة أخرى أو المغادرة إليها ويجب أن تتفدّ هذه التدابير لكي تحول دون حدوث تأخيرات غير ضرورية. (القاعدة ١-٢)
- ٦-١-٢ يجب على الإجراءات الرامية الى إنهاء إجراءات الطائرات القادمة أو المغادرة على نحو يتسم بالكفاءة أن تأخذ في الحسبان تطبيق إجراءات أمن الطيران ومكافحة المخدرات، حيثما يكون ذلك ملائماً. (القاعدة ٢-٢)
- ٧-١-٢ وفقاً للمادة الثانية والعشرين من اتفاقية شيكاغو، يجب على الدول أن تعتمد أنظمة لمراقبة الحدود ملائمة لبيئتها للنقل الجوي وأن تطبق هذه الأنظمة لتجنّب أي تأخير، وذلك بالاستناد الى المبادئ المبينة في الجزء الأول من هذا الدليل (١-١ مبادئ عامة).

استخدام تكنولوجيا المعلومات

٨-١-٢ يجب أن تقوم الدول المتعاقدة بتطوير تكنولوجيا المعلومات الفعالة لزيادة فعالية إجراءات المطارات. وعلى سبيل المثال، تُستخدم تطبيقات تكنولوجيا المعلومات في تبادل المعلومات المتعلقة بالركاب والبضائع بين مشغلي الطائرات والسلطات العامة. (القاعدة ١-٤)

٩-١-٢ تحتاج الدول لأن تأخذ في الحسبان إجراءات أمن الطيران ومكافحة المخدرات، حيثما يكون ذلك ملائماً، عندما تضع الإجراءات الرامية إلى إنهاء إجراءات الطائرات القادمة أو المغادرة على نحو يتسم بالكفاءة. ومثل هذه الإجراءات ضرورية – ليست استثناءات. ولا بد من أن تكون جزءاً لا يتجزأ من إجراءات التعامل مع الطائرات عند وصولها ومغادرتها. (القاعدة ٢-٢)

التشغيل المتبادل عالمياً

١٠-١-٢ التزام جميع الدول بنفس المتطلبات ضروري للتشغيل المتبادل عالمياً.

١١-١-٢ التشغيل المتبادل عالمياً، في سياق التسهيلات، هو قدرة نظم التنقيش، سواء كانت يدوية أو آلية، في الدول بجميع أنحاء العالم على تبادل البيانات ومعالجة البيانات المتسلسلة من نظم في دول أخرى، واستخدام مثل هذه البيانات في عمليات التنقيش في كل من دولها.

١٢-١-٢ وفضلاً عن ذلك، عندما تتبع الدول نفس الإجراءات وتقتضي نفس المتطلبات لوثائق الطائرات الدولية، يشجع هذا سلطات الدولة الأخرى على قبول هذه الوثائق بوصفها صحيحة.

مذكرة التفاهم للتعاون ضد التهريب الدولي للمخدرات

١٣-١-٢ ينبغي أن تعقد الدول مذكرات تفاهم مع شركات الطيران التي تقدم خدمات دولية لتلك الدولة ومع مستثمري مطاراتها الدولية، تحدد فيها الخطوط الإرشادية للتعاون المتبادل فيما بينها على التصدي للخطر الناجم عن التهريب الدولي للمخدرات والعقاقير المؤثرة في العقل. (التوصية ٢-٣)

١٤-١-٢ ينبغي صياغة مذكرات التفاهم هذه وفق النماذج التي أعدتها منظمة الجمارك العالمية. وعلاوة على ذلك، تشجع الدول المتعاقدة على التفاوض بشأن مذكرات تفاهم فيما بينها.

١٥-١-٢ للاطلاع على عينات من مذكرات التفاهم هذه، يرجى زيارة موقع منظمة الجمارك العالمية على الإنترنت (www.wcoomd.org).

٢-٢ الوثائق المطلوبة لتخليص الطائرات

القواعد والتوصيات الدولية الواردة في القسم (باء): المستندات – المتطلبات والاستعمال من الفصل الثاني من الملحق ٩

١-٢-٢ تنص المادة التاسعة والعشرون من اتفاقية شيكاغو، المعنونة *المستندات التي تُحمل على متن الطائرات*، على أن:

" تُحمل على متن كل طائرة تابعة لدولة متعاقدة وتعمل في الملاحة الدولية المستندات الآتية طبقاً للشروط المنصوص عليها في هذه الاتفاقية:

...

(د) سجل رحلاتها.

...

(و) قائمة بأسماء الركاب وأماكن المغادرة والمقصد، إذا كانت تحمل ركابياً.

(ز) قائمة بالبضائع وإقرارات تفصيلية بشأنها، إذا كانت تحمل بضائع^١.

٢-٢-٢ النماذج الموحدّة التي تُستخدم للتعرف على وتخليص الطائرات المدنية وشحناتها صممها فريق عامل تمّ تشكيله مباشرة بعد التوقيع على اتفاقية شيكاغو في كانون الأول/ديسمبر ١٩٤٤. وكان يعتبر من الضروري توحيد وتبسيط النماذج والإجراءات. وكان المقصود هو إعداد النماذج قبل أن تغادر الطائرة منشأ رحلتها وإكمالها قبل وصولها إلى مقصدها، لكي يتسنى تقصير الوقت اللازم للفحص والتخليص إلى الحد الأدنى.

٣-٢-٢ الإقرار العام - شكل الإقرار العام مبيّن في المرفق (١) للملحق ٩، الوارد في نهاية هذا الفصل. ويُستخدم هذا النموذج لتعريف السلطات العامة بالطائرة ومشغلها عند وصولها من، أو قبل مغادرتها إلى، مقصد أجنبي. وهو يُستخدم أيضاً لتوفير مسار الرحلة الجوية وقائمة بأسماء وجنسيات أعضاء الطاقم وعدد الركاب، و(في حالة الوصول) تفاصيل أي مشاكل صحية تكون قد حدثت على متن الطائرة خلال الرحلة الجوية. وفي الإقرار العام بغرض مفيد كجزء من سجلات مشغل الطائرة وكثيراً ما يُستخدم لإثبات إعفاءات مشغل الطائرات عند تقديمه عريضة لإعفائه من عقوبات إدارية. وفضلاً عن ذلك، يُذكر الإقرار العام في الجزء الأول من الملحق ٦ لاتفاقية الطيران المدني الدولي بوصفه وثيقة مقبولة بدلاً عن سجل الرحلة الجوية^١. (القاعدتان ١٠-٢ و ١١-٢)

٤-٢-٢ قائمة الركاب - يرد نموذج قائمة الركاب في المرفق (٢) بالملحق ٩، المستنسخ في نهاية هذا الفصل. ويُستخدم هذا النموذج لتوفير قائمة بالركاب الذين يصعدون إلى أو ينزلون من طائرة تعمل في الملاحة الجوية الدولية. وبالإضافة إلى تحديد تفاصيل مالك/مشغل الطائرة ومعلومات الرحلة الجوية، فإن بيانات هوية الركاب مطلوبة ولكنها تقتصر على اسم كل راكب ومنشأ/مقصد رحلته، على النحو المنصوص عليه في المادة التاسعة والعشرين من اتفاقية شيكاغو. ولهذا السبب، فإن استعمال الوثيقة محدود لأغراض تقييم المخاطر. وفي معظم الحالات، يزود النموذج السلطات بوسيلة لتقديم بيان عن كل راكب، وهو ذو قيمة ضئيلة في أي مطار حديث نظراً لأن الركاب النازلون تتم مراقبتهم مادياً بين الطائرة ونقطة التفتيش، وهم يبيّنون هويتهم بتقديم جوازات سفرهم أو وثائق هويتهم الخاصة. ومن ثم، ينص الملحق ٩ على عدم المطالبة، عادة، بتقديم قائمة الركاب إلى سلطات المراقبة. (القاعدة ١٢-٢)

٥-٢-٢ توجد أحياناً حاجة إلى قائمة بالركاب، مثلاً، في حالة الطوارئ أو تحويل مسار الرحلة الجوية، غير أن لدى معظم المشغلين الآن نظاماً آلياً يمكن أن تُطبع منها قوائم أسماء الركاب بسهولة إذا نشأت الحاجة إليها، ويتم بذلك تجنب الحاجة لإعداد النموذج التقليدي. ويمكن أيضاً أن يؤدي وجود نظم الحاسوب الحديثة للحجز واستخراج التذاكر والتسجيل إلى تجنب الحاجة لحمل قائمة بالركاب على متن الطائرة، وخاصة في حالة الرحلات الجوية المنتظمة التي يشغلها مشغل جوي لديه تجهيزات في كل من منشأ الرحلة ومقصدها.

٦-٢-٢ لا تشمل القاعدة ١٢-٢ قوائم الركاب المقدمة في المعلومات المسبقة عن الركاب أو نظم الإنهاء المسبق لإجراءات الركاب. وهذه القوائم مفصلة أكثر بكثير من النموذج الورقي، وتحللها السلطات العامة لأغراض تقييم المخاطر قبل الرحلة الجوية. وبالتالي، فهي تتيح التخليص بصورة أسرع في المقصد. وفضلاً عن ذلك، تُقدّم هذه القوائم فقط في شكل إلكتروني في نظام تبادل البيانات. وفي حالة وضع معلومات مسبقة عن الركاب أو نظام للإنهاء المسبق لإجراءات الركاب، فإن أي اقتضاء سابق لنموذج القائمة الورقي يكون تكراراً ويجب إلغاؤه^٢. (تُعالج نظم المعلومات المسبقة عن الركاب/الإنهاء المسبق لإجراءات الركاب بمزيد من التفصيل في الجزء الثالث من هذا الدليل.)

٧-٢-٢ قائمة البضائع - يرد نموذج قائمة البضائع في المرفق (٣) بالملحق ٩، المستنسخ في نهاية هذا الفصل. ويُستخدم هذا النموذج لتوفير قائمة بشحنات البضائع المحمّلة على متن طائرة مغادرة أو التي تنزل من طائرة عند وصولها، على النحو الذي تتطلبه

^١ الفقرة ٥-٥-٤ من الفصل الرابع من الجزء الأول من الملحق ٦ قائد الطائرة مسؤول عن سجل طيران الطائرة أو عن الإقرار العام الذي يتضمن المعلومات المنصوص عليها في الفقرة ١١-٤-١.

ملاحظة - بمقتضى القرار ٣٦-١٠ الصادر عن الدورة العاشرة للجمعية العمومية (المعقودة في كراكاس، يونيو-يوليو ١٩٥٦) "يجوز للدول المتعاقدة الاعتدال بالإقرار العام [الوارد وصفه في الملحق ٩] عند إعداده بحيث يحتوي على كل المعلومات اللازمة بموجب المادة الرابعة والثلاثين [من اتفاقية الطيران المدني الدولي] عن سجل الطيران، باعتباره شكلاً مقبولاً لسجل الطيران".

^٢ تبين القاعدة ٣-٤٧-٧ أنه "يجب على الدول المتعاقدة التي تشترط تقديم بيانات الركاب إلكترونياً عن طريق نظام معلومات الركاب المسبقة ألا تشترط الحصول أيضاً على قائمة الركاب مطبوعة على الورق".

المادة التاسعة والعشرون. وبالإضافة لتحديد تفاصيل مالك/مشغل الطائرة ومعلومات الرحلة، تُطلب معلومات تحدد كل شحنة — رقم بوليصة الشحن الجوي والطرود ونوع البضائع. وتقدم تفاصيل إضافية عن كل شحنة في بواليص شحن جوي منفردة، من المطلوب في بعض الدول أيضاً تقديمها كجزء من قائمة البضائع. وفي حالات نادرة، قد تقتضي الدولة بواليص الشحن الجوي فقط، مع إكمال قائمة البضائع جزئياً. (القاعدة ٢-١٣)

٢-٢-٨ شكل قائمة البضائع في النموذج الورقي لا ينطبق بالضرورة على تقديم قوائم البضائع إلكترونياً في نظام للمعلومات المسبقة عن البضائع. وعادة ما تقوم هذه القوائم الأخيرة أكثر تفصيلاً، وتتيح للسلطات العامة الفرصة في إجراء تحليلات لمخاطر شحنات البضائع الواردة فيها. ومن ثم، لا تشمل القاعدة ٢-١٣ التقديم الإلكتروني لقوائم البضائع، ولكن في حالة أن يقدمها مشغل إلى السلطات، فإن أي اقتضاء لتقديم النموذج الورقي يكون مكرراً وينبغي إلغاؤه. وتقتضي القاعدة ٤-١١ أن تقبل الدول بيانات الشحنات ومستندات الشحن الجوي بشكل إلكتروني عند تقديمها بصورة ملائمة إلى نظام معلومات تابع للسلطات العامة. (يتم تناول قوائم البضائع الإلكترونية بمزيد من التفصيل في الجزء الرابع من هذا الدليل.)

مسائل التوحيد

٢-٢-٩ التشغيل المتبادل — النماذج الموحدة للإبلاغ عن الطائرات وتخليصها عند وصولها ومغادرتها ضرورية للتشغيل المتبادل عالمياً لعمليات الملاحة الجوية المدنية. وقد حُدثت الأشكال الموحدة للنماذج الميَّنة أعلاه لكي يستخدم مشغل الطائرة نفس النماذج للإبلاغ عن وصولها إلى مقصدها وطلب تخليصها للمغادرة في منشأ رحلتها.

٢-٢-١٠ الاعتراف العالمي — يسهل وجود نموذج موحد عالمياً عملية التفتيش والتخليص لأنه يمكن أن تتعرف عليه السلطات العامة عالمياً. ويمكن العثور بسرعة على المعلومات المطلوبة، في الشكل المطلوب، والكشف بمزيد من السهولة عن الأخطاء أو التناقضات. ولهذه الأسباب، من الضروري ألا تخرج أي دولة عن المعلومات الموحدة المطلوبة لكل نموذج. وإذا فرضت أي متطلبات للبيانات بالإضافة إلى المتطلبات الواردة في النموذج الموحد، يجب على الدولة التي تفرضها أن تشرها في أدلتها للطيران لكي يتسنى للمشغلين في جميع الدول الأخرى إعداد وثائقهم بصورة ملائمة.

النماذج الأخرى

٢-٢-١١ قائمة المخزونات — لا يحدد الملحق ٩ نموذجاً موحداً لتقديم قائمة بالمخزونات الخاضعة لضمان^٣ على متن طائرة عند وصولها أو مغادرتها. وتقتضي اتفاقية شيكاغو، في المادة الرابعة والعشرين (أ)، أن المؤمن التي تبقى على متن طائرة أجنبية عند وصولها ومغادرتها على متن نفس الطائرة تُعفى من الرسوم والضرائب. ويقتضي الملحق ٩ ألا تقدم الدول إقراراً خطياً بمثل هذه المخزونات (القاعدة ٢-١٤). وشكل الإقرار الخطي غير محدد في حالة المخزونات التي لا يتم إنزالها من طائرة عند وصولها أو تحميلها على طائرة مغادرة (بصرف النظر عن جنسية الطائرة)، ولكن الملحق ٩ ينص على أن تكون البيانات المطلوبة في الحد الأدنى ومماثلة لتلك العناصر الواردة في قائمة البضائع. (القاعدة ٢-١٥)

٢-٢-١٢ نماذج البريد — ينص الاتحاد البريدي العالمي، وليس الايكاو، على النماذج الموحدة للتعرف على البريد الدولي وتخليصه (القاعدة ٢-١٧). ولذلك، لا تُعالج هذه النماذج وإجراءات استخدامها في الملحق ٩ إلا عن طريق إحالات إلى الاتحاد البريدي العالمي.

٢-٢-١٣ عدد النسخ — نظراً لأنه تتوفر عادة أساليب حديثة للطباعة والاستتساخ بسرعة عالية، فإن عدد النسخ التي تطلبها السلطات في وقت تخليص الطائرة عند دخولها أو مغادرتها لم يعد مسألة تُحظى باهتمام دولي. غير أنه، لمصلحة الكفاءة وتوفير الورق، لا يزال الملحق ٩ ينص على أن يكون العدد الأقصى المُطالب به هو ثلاث نسخ من كل نموذج مطلوب (القاعدة ٢-١٨). ومن المفهوم أنه من أجل عمليات التفتيش اللاحقة، وخاصة تخليص البضائع الجوية الواردة، قد تكون ثمة حاجة إلى نسخ إضافية من الإقرار العام

^٣ تشمل المخزونات الخاضعة لضمان تلك الأشياء الخاضعة عادة لضرائب أو رسوم جمركية، ولكنها تُعفى عند استخدامها على متن رحلات جوية دولية أو تخزينها من أجل مثل هذا الاستخدام.

وقائمة البضائع لتلبية متطلبات شتى وكالات التفتيش، مثل الجمارك والحجر الصحي وبيئة الصحة والأغذية والمخدرات، غير أنه يجوز إبراز هذه النسخ بعد تخليص الطائرة - ولا حاجة لتأخير تشغيل الطائرة أو تخليصها أثناء إعداد نسخ إضافية.

٢-٢-١٤ وثائق الطائرات المقدمة إلكترونياً - يجوز أن تُقدّم إلكترونياً المعلومات التي تشمل أيّاً من أو كل وثائق الطائرة المذكورة أعلاه، بشرط أن يكون لدى كل من مشغل الطائرة والدولة المعنية القدرة على تبادل البيانات الإلكترونية اللازمة (القاعدة ٢-٨). وفي مثل هذه الحالة، إذا قدم المشغل وثيقة إلكترونياً، يقتضي الملحق ٩ أن تمتنع الدولة عن طلب تقديم المستند ذاته في شكل ورقي (القاعدة ٢-٩). ومن المفهوم أنه عند إنشاء نظام لتبادل البيانات الإلكترونية لأول مرة، تلزم عادة فترة تجريبية قبل الاستغناء عن الوثيقة (الوثائق) الورقية. بيد أنه من المفهوم أيضاً أن الدولة ينبغي أن تقوم في الوقت المناسب بإلغاء اقتضاء الورق بمجرد أن تصبح السلطات ومشغلو الطائرات على ثقة من أن النظام الإلكتروني مستقر ويمكن الاعتماد عليه.

٢-٣ تطهير الطائرة من الحشرات

القواعد والتوصيات الدولية الواردة في القسم (دال) من الفصل الثاني من الملحق ٩: تطهير الطائرة من الحشرات

٢-٣-١ أدت زيادة سرعة الطائرات والتخفيض المترتب عليها في وقت العبور، الى جانب تطور الحركة الدولية، الى تفاقم خطر نقل الحشرات الناقلة للأمراض من بلد الى آخر، بل حتى من قارة الى أخرى.

٢-٣-٢ تشعر الدول بالقلق إزاء نقل حشرات جديدة ناقلة للأمراض أو أنواع جديدة من الآفات الى أراضيها عن طريق الطائرات والسفن والقطارات والسيارات وحاوليات البضائع، بسبب الآثار الكارثية المحتملة على زراعتها الوطنية. وفي محاولة لمنع إدخال أنواع جديدة من الآفات التي تشكل تهديداً لصحة البشر والحيوانات والنباتات، أو للبيئة، قد تتخذ الدول إجراءات للحماية في برامجها الوطنية للاستيراد. وتطهير الطائرة من الحشرات هو واحد من مثل هذه التدابير.

٢-٣-٣ على مر السنين، كانت ثمة شواغل إزاء إجراءات التطهير من الحشرات عقب وقائع أبلغ فيها الركاب والطواقم عن ردود فعل حساسية، نسبوا الى رشح الطائرة بالهباء. ونظرت الدورة الحادية عشرة لشعبة التسهيلات في موقفين مختلفين بشأن تطهير الطائرة من الحشرات:

(أ) الدول التي يساورها القلق إزاء التأثير الممكن للتطهير من الحشرات على الركاب والطواقم.

(ب) الدول التي تستمر في المطالبة بالتطهير من الحشرات لحماية الصحة العامة والبيئة والحيوانات والنباتات.

٢-٣-٤ في عام ١٩٨٤، اعترفت منظمة الصحة العالمية بأنه يبدو أن الأساليب التقليدية للتطهير من الحشرات سببت، في بعض الحالات، ردود فعل حساسية وردود فعل غير مؤاتية أخرى لدى الركاب، أو ربما كانت على الأقل تعمل كمثيرات لردود فعل حساسية لبعض مسببات الحساسية و/أو المواد الحافزة للمناعة المعروفة تماماً. وبغية التغلب على هذه الصعوبات، فإن أسلوباً جديداً للتطهير من الحشرات يستند الى رذاذ متبقي ذي فعالية طويلة الأجل، هو البرمثرين، تم تطويره في نيوزيلندا ووافقت عليه منظمة الصحة العالمية. وهذا الأسلوب المتبقي للتطهير من الحشرات يقلل خطر الآثار الضارة للأشخاص سريع التآثر بمكونات أنواع الهباء القاتلة للحشرات.

٢-٣-٥ أحاطت شعبة التسهيلات علماً بأنه على الرغم من أن الأساليب والإجراءات والمواد الحالية المستخدمة في تطهير الطائرات من الحشرات قد درستها منظمة الصحة العالمية دراسة وافية ووجدت أنها مأمونة، أوقف في بعض البلدان الرش المعتاد بسبب القلق بالنسبة لصحة الركاب والطواقم وللاعتقاد أن رش الطائرات لم يلعب دوراً هاماً في مكافحة الأمراض.

٢-٣-٦ من الضروري الوفاء بمتطلبات حماية الصحة العامة والبيئة والزراعة، والعناية في الوقت ذاته براحة ورفاهية الركاب والطواقم.

٧-٣-٢ ممارسات التطهير من الحشرات

يمكن القيام بتطهير الطائرة من الحشرات بعدة طرق:

(أ) عن طريق المعالجة المتبقية.

(ب) عن طريق رش الحيز مع وجود الركاب أو عدم وجودهم.

(ج) عن طريق توليفات من الطريقتين.

قد تتم أساليب التطهير من الحشرات التي تستخدمها شركات الطيران حالياً عن طريق الرش قبل أو خلال الرحلة الجوية باستخدام أجهزة الهباء والمعالجة المتبقية.

أنواع إجراءات التطهير من الحشرات

٨-٣-٢ التطهير من الحشرات "قبل الإقلاع" — يتخذ هذا الإجراء بعد صعود الركاب على متن الطائرة، وإغلاق الأبواب، وقبل الإقلاع. ويعالج أعضاء الطاقم الطائرة وهم يسبرون عبر المقصورات ويرشون رشّة واحدة تمت الموافقة عليها بأجهزة الهباء بالجرعة المقررة. وترش مستودعات البضائع ومقصورة القيادة قبل المغادرة وترش مقصورة القيادة قبل صعود الطاقم على متن الطائرة.

٩-٣-٢ الرش قبل الطيران وفي بداية النزول — هذا الإجراء مماثل للرش "قبل الإقلاع" باستثناء أن مقصورة الطائرة تُرش على الأرض قبل صعود الركاب على متن الطائرة، باستخدام هباء يحتوي على مبيد حشرات متبق. ويسمح توقيت هذا الرش بترك خزانات الأمتعة اليدوية مفتوحة ويسبب الحد الأدنى من الإزعاج للركاب. ويعقب الرش قبل الطيران رش آخر أثناء الطيران يتم "في بداية النزول" عندما تبدأ الطائرة نزولها إلى مطار الوصول.

١٠-٣-٢ المعالجة المتبقية — يُستخدم هذا الإجراء لرش الأسطح الداخلية للطائرة، باستثناء مناطق إعداد الطعام، بانتظام بمبيد حشرات متبق لضمان أنه إذا دخلت أي حشرة إلى الطائرة وحطت على أحد الأسطح سنتلقى جرعة فعالة من مبيد الحشرات. وتوفر المعالجة المتبقية أكبر ضمان ضد ردود الفعل الصحية الضارة، وتظل فعالة لثمانية أسابيع، ولا تتطلب تعريض الركاب أو الطاقم لرشات هباء، كما أنها تقتضي عملاً أقل من طاقم مقصورة الطائرة. وعلى الرغم من ذلك، من المعترف به أن هذا الأسلوب لن تستخدمه جميع شركات الطيران لأسباب مرتبطة بعمليات شركات الطيران و، بدرجة أقل، باعتبار التكلفة. ولهذا السبب ينبغي أن تُتاح لشركات الطيران عدة خيارات لتحقيق التطهير الفعال من الحشرات.

١١-٣-٢ لا تقتضي قواعد الإيكافو أن تقوم أي دولة برش مقصورة الطائرة في حضور الركاب، ولا أن تجري أي نوع آخر من التطهير من الحشرات. وعلى الدول المتعاقدة التي تتطلب تطهير الطائرات من الحشرات الامتثال لتوصيات منظمة الصحة العالمية. (القاعدة ٢-٢٤)

١٢-٣-٢ عندما يتم التطهير من الحشرات وفقاً للإجراءات التي أوصت بها منظمة الصحة العالمية، يجب أن تقبل الدولة المتعاقدة المعنية شهادة متصلة به على الإقرار العام على النحو الوارد في المرفق (١) بالملحق ٩ (المستنسخ في نهاية هذا الفصل) أو، في حالة آخر عملية تطهير من الحشرات، الشهادة بشأن آخر عملية تطهير من الحشرات الواردة في المرفق (٤) بالملحق ٩ (المستنسخة أيضاً في نهاية هذا الفصل).

٤-٢ الإخطار المسبق بالوصول وطلبات التصريح المسبق بالطيران العام الدولي

والرحلات الأخرى غير المنتظمة

القواعد والتوصيات الدولية الواردة في القسم (واو) من الفصل الثاني من الملحق ٩: الترتيبات الخاصة

بالطيران العام الدولي والرحلات الأخرى غير المنتظمة

١-٤-٢ تنص المادة العاشرة من اتفاقية شيكاغو، المعنونة الهبوط في مطار جمركي، على أنه:

"باستثناء الحالة التي يُسمح فيها للطائرات، بموجب أحكام هذه الاتفاقية أو بموجب ترخيص خاص، بعبور إقليم دولة متعاقدة بدون هبوط، تهبط كل طائرة تدخل إقليم دولة متعاقدة في مطار معين من هذه الدولة لأغراض التفتيش الجمركي وغيره، إذا كانت قواعد هذه الدولة تتطلب ذلك. وعلى مثل هذه الطائرة، عند مغادرتها إقليم دولة متعاقدة، أن تغادره من مطار جمركي معين بنفس الطريقة..."

٢-٤-٢ الغرض من تطلب إخطار مسبق وتصريح مسبق للرحلات الدولية هو تمكين الوكالات الحكومية من توفير التفتيش بكفاءة على الحدود والموارد البشرية لمراقبة الحركة الجوية، فضلاً عن دعم النظام الملائم للتفتيش على الطائرات وحمولاتها وتخليصها.

٣-٤-٢ لا ينبغي الخلط بين الترخيص المسبق والإخطار المسبق وبين سلطة الناقل الجوي الرئيسي في الدولة لتشغيل رحلته على طرق جوية معينة إلى مقاصد أجنبية معينة. وهذه السلطة من النوع الأخير تحصل عليها الحكومة الوطنية من خلال مفاوضات من أجل إتفاق ثنائي أو متعدد الأطراف أو ترتيب "المجالات الجوية المفتوحة"، ويسمح لمشغل الطائرات، من حيث المبدأ، بتشغيل رحلة واحدة أو أكثر.

٤-٤-٢ الترخيص المحدد بالوصول إلى مطار معين أو المغادرة منه تعطيه إحدى السلطات المسؤولة عن أمن الحدود - عادة ما تكون الجمارك في الدولة المعنية. وبغية الحصول على مثل هذا الترخيص، يجب أن يفي المشغل بمتطلبات سلطات مراقبة الحدود لتحديد الهوية والمعلومات عن حجم وطبيعة حمولته من الركاب و/أو البضائع، ولضمان أو تعهد كاف بحماية إيراد الحكومة المعنية. ويُعرف هذا الترخيص باسم "حقوق الهبوط".

٥-٤-٢ بالنسبة للرحلات الجوية المنتظمة، تنقل السلطات العامة للدولة المعنية حقوق الهبوط إلى تلك الكيانات التي تقوم بالتشغيل إلى داخل أراضيها. ولذلك فإن هذه الإجراءات الوطنية لا تُعالج في الملحق ٩. (يمكن الحصول على مزيد من المعلومات في الوثيقة Doc 9587، سياسات ومواد إرشادية بشأن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي).

٦-٤-٢ بالنسبة لغير الرحلات المنتظمة التي تشغلها كيانات قد لا تكون لديها تجهيزات أو عمليات منتظمة، تعالج إجراءات الإخطار المسبق والتصريح المسبق في الملحق ٩ لصالح التشغيل المتبادل وتسهيلات إجراءات الدخول/المغادرة. ويُطلب من الدول أن تنشر في أدلتها للطيران متطلباتها المتعلقة بالوقت الذي يتم فيه مقدماً إعطاء الإخطارات المسبقة وتقديم الطلبات للتصريح المسبق بمثل هذه الرحلات والمعلومات الأخرى ذات الصلة.

٧-٤-٢ ترد في القسم (واو) من الفصل الثاني من الملحق ٩ القواعد والتوصيات الدولية التي تتناول بالتفصيل إجراءات الإخطار المسبق وطلبات التصريح المسبق المتعلقة بالطيران العام الدولي والرحلات الأخرى غير المنتظمة.

المرفق (١) بالفصل الثاني – الإقرار العام

أقرار عام (للخروج والدخول)		
المستثمر علامات الجنسية والتسجيل رقم الرحلة التاريخ الإقلاع من الوصول إلى (المكان) (المكان)		
خط سير الرحلة (عمود "المكان" يتضمن دائماً نقطة المنشأ وكل نقطة توقف في الطريق ونقطة المقصد)		
عدد الركاب في هذه المرحلة من الرحلة**	أسماء أعضاء الطاقم*	المكان
كان قيام الرحلة:		
الصاعدون		
المتابعون على نفس الرحلة		
كان الوصول:		
المغادرون		
المتابعون على نفس الرحلة		
للاستعمال الرسمي فقط	البيان الصحي أسماء الأشخاص الموجودين على متن الطائرة وأرقام مقاعدهم أو وظائفهم من المصابين بأمراض غير دوار الجو أو تأثيرات الحوادث والذين قد يكونوا مصابين بمرض معد (الحمى التي ترتفع معها درجة الحرارة إلى ٣٨ درجة مئوية/١٠٠ درجة فهرنهايت أو أكثر مقترنة بواحدة أو أكثر من العلامات أو الأعراض التالية مثل ظهور الإعياء الواضح أو السعال المستمر أو صعوبة التنفس أو الإسهال المستمر أو القيء المستمر أو الطفح الجلدي أو ظهور كدمات أو نزيف بدون إصابة سابقة أو التشنج الذهني الحديث، تزيد من احتمالات كون هذا الشخص مصاباً بمرض معد). وكذلك الحالات المرضية التي غادرت الرحلة عندما توقفت من قبل تفصيل عمليات التطهير من الحشرات أو المعالجة الصحية (المكان والتاريخ والساعة والأسلوب) في أثناء الرحلة. في حالة عدم تطهير الطائرة من الحشرات خلال الرحلة اذكر تفاصيل أحدث عملية تطهير تمت التوقيع (إذا كان ذلك مطلوباً) والوقت والتاريخ عضو الطاقم المعني	
أقر بأن جميع المعلومات والتفاصيل الواردة في هذا الإقرار العام، أو في أي نماذج إضافية يطلب تقديمها مع هذا الإقرار العام هي على قدر ما أعلم كاملة ودقيقة وصحيحة، وأن جميع الركاب العابرين سوف يستأنفون/قد استأنفوا السفر على نفس الرحلة. التوقيع الوكيل المعتمد أو قائد الطائرة		

٢٩٧ ملليمتر (١١ ٤/٣ بوصة)

يجب أن يكون حجم المستند ٢١٠ ملليمتر × ٢٩٧ ملليمتر (٨ ١/٤ بوصة × ١١ ٣/٤ بوصة).

* يستكمل عندما تطلب الدولة ذلك.

** لا يستكمل إذا تم تقديم قائمة الركاب، ويستكمل فقط عندما تشتترطه الدولة.

٢١٠ ملليمتر (٨ ١/٤ بوصة)

المرفق (٣) بالفصل الثاني — قائمة البضائع

قائمة البضائع				
..... المستثمر				
..... علامات الجنسية والتسجيل *				
..... رقم الرحلة				
..... التاريخ				
..... نقطة التحميل				
..... نقطة التفريغ				
(المكان)			(المكان)	
رقم بوليصة الشحن الجوي	عدد الطرود	نوع البضائع *	لاستعمال المستثمر فقط	للاستعمال الرسمي فقط
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

٢٩٧ ملليمتر (٣/٤) بوصة

يجب أن يكون حجم المستند ٢١٠ ملليمتر × ٢٩٧ ملليمتر (٤/٨ بوصة × ٣/٤ بوصة).
 * يستكمل عندما تطلب الدولة ذلك .
 ٢١٠ ملليمتر (٨/٤ بوصة)

المرفق (٤) بالفصل الثاني – شهادة بشأن آخر عملية تطهير من الحشرات

حكومة	
شهادة بشأن آخر عملية تطهير من الحشرات	
تمت معالجة الأسطح الداخلية بما في ذلك مقصورة البضائع	بالبرمثرين في
(تسجيل الطائرة)	(التاريخ)
وفقا لتوصيات منظمة الصحة العالمية (السجل الأسبوعي للأمراض الوبائية رقم ٧ لعام ١٩٨٥ - الصفحة ٤٧، ورقم ١٢ لعام ١٩٨٥ - الصفحة ٩٠، ورقم ٤٥ لعام ١٩٨٥ - الصفحتان ٣٤٥-٣٤٦، ورقم ٤٤ لعام ١٩٨٧ - الصفحتان ٣٣٥-٣٣٦) وأي تعديلات عليها.	
يجب اعادة المعالجة اذا ما أدى التنظيف أو العمليات الأخرى الى ازالة قدر كبير من البرمثرين المتبقي، وفي كل الحالات يجب أن يتم ذلك خلال ٨ أسابيع من التاريخ أعلاه.	
تاريخ انتهاء سريان المفعول:	
التوقيع:	
الاسم:	
التاريخ:	

الفصل الثالث

دخول ومغادرة الأشخاص وأمتعتهم

١-٣ مقدمة

القواعد والتوصيات الدولية الواردة في القسم (ألف) من الفصل الثالث من الملحق ٩: أحكام عامة

تسهيل الإجراءات الرسمية

١-١-٣ بغرض تحقيق هدف الإسراع في إنهاء معاملات الأشخاص وأمتعتهم، ينبغي أن تعتمد الدول اللوائح التنظيمية لمراقبة الحدود الملائمة لبيئة النقل الجوي، وأن تطبقها بطريقة تحول دون حدوث حالات التأخير التي لا داعي لها بالاستناد الى المبادئ المبينة أدناه، وأن تنفذها باستخدام التقنيات والتكنولوجيات المبينة في ٢-١-٣ و ٣-١-٣. (القاعدة ١-٣)

٢-١-٣ ينبغي أن تعتبر الدول، عند تطبيق إجراءات المراقبة على الحدود، أن ظروف التشغيل بطريق الجو ليست هي نفس ظروف التشغيل بطرائق السفر الأخرى.

٣-١-٣ لذلك، ينبغي أن تأخذ الأنظمة والسياسات والتدابير الأخرى للحدود في الحسبان عوامل مثل ما يلي:

١) وصول الركاب في مجموعات (حمولات طائرات) ولكن يتم إنهاء إجراءاتهم كأفراد. والركاب الداخلون لديهم طلباتهم الخاصة للدخول وإعلاناتهم الخاصة للجمارك وأعراض الحجر الصحي. ويمر الركاب المغادرون أيضاً من خلال نقاط المراقبة للصعود على متن الطائرات للقيام برحلات كأفراد. ويتباين هذا مع المسافرين الذين يعبرون الحدود بالقطار أو السيارات، الذين يجب أن ينتظروا الى حين الانتهاء من إجراءات كل واحد في المركبة قبل أن يمكنهم مواصلة السير.

٢) يقدم المشغل الوثائق التي تنفرد بها طريقة النقل الجوي (مثل قائمة الركاب، الإقرار العام).

٣) توضع ترتيبات حضور العاملين في التفتيش مقدماً لتتزامن مع مواعيد وصول ومغادرة الرحلات الجوية لكي يكون الركاب حاضرين للتفتيش فوراً.

٤) يمكن أن تكون التذاكر الجوية مدعومة ببيانات الركاب لخطط سفرهم، عندما يؤثر هذا العامل في الأهلية للدخول بدون تأشيرة.

٥) يحمل المشغل في نظامه قدراً معيناً من بيانات التعرف على هوية كل راكب، وبذلك، قد يساعد في تسهيل الإجراءات الرسمية. ويراقب المشغل أيضاً صعود الركاب على متن الطائرات لرحلاته الجوية ولذلك يمكن أن يتعهد بفحص وثائق السفر وأداء مهام التنظيم.

الأمن والتسهيلات

٤-١-٣ على العكس، عند وضع الإجراءات الهادفة الى التطبيق الفعال للضوابط الحدودية على المسافرين وطواقم الطائرات، يجب على الدول مراعاة تطبيق تدابير أمن الطيران وسلامة الحدود ومكافحة المخدرات ومراقبة الهجرة، حيثما يكون ذلك مناسباً. (القاعدة ٢-٣)

٣-١-٥ لا بد من أن تشكّل مثل هذه التدابير جزءاً لا يتجزأ من إنهاء إجراءات الركاب عند الوصول والمغادرة، ويمكن أن ينتج عن عدم مراعاة هذه التدابير خلال مراحل التخطيط الأولي للإجراءات الفشل التام للعملية.

يجب إطلاع صاحب جواز السفر على معلومات الجواز المشفرة

٣-١-٦ عندما تقرر دولة استخدام الرموز الشريطية أو رقائق الدائرة المدمجة لتسجيل البيانات الشخصية في جوازات السفر، ينبغي إطلاع صاحب الوثيقة عليها إذا طلب ذلك. (القاعدة ٣-٣)

٣-١-٧ لا يمكن قراءة البيانات المقروءة آلياً المشفرة في رموز شريطية أو رقائق دائرة مدمجة بالعين البشرية، غير أن لصاحب جواز السفر الحق في معرفة نوع البيانات الشخصية التي تمّ تشفيرها، ويعطي هذا الحكم صاحب جواز السفر الإذن للتحقق من دقة هذه البيانات.

٣-١-٨ لإطلاع صاحب جواز السفر على البيانات التي يحتوي عليها الجزء المقروء آلياً من جواز سفر، ارجع الى الجزء الأول من الوثيقة Doc 9303 (أنظر الشكل ٠.١)

تمديد صلاحية جوازات السفر المقروءة آلياً

٣-١-٩ لا تسمح المواصفات والتكنولوجيا المستخدمة لإصدار جوازات السفر المقروءة آلياً بتغيير البيانات التي يحتوي عليها الجزء المقروء آلياً، بما في ذلك تاريخ انتهاء الصلاحية. وهذا لأنه أثناء عملية صنع الجوازات، يتم إدخال الجزء المقروء آلياً كجزء لا يتجزأ من صفحة بيانات جواز السفر، مما يحمي مثل هذا الجزء من التغييرات ويجعل من المستحيل تمديد صلاحية جواز السفر المقروء آلياً.

٣-١-١٠ يعني هذا أن أي تجديد "خارجي" على أي جواز سفر مقروء آلياً (أي عن طريق ختم تجديد) سيحدث عدم تطابق بين المعلومات في الجزء المقروء آلياً وختم أو صفحة التجديد. وقد يسبب هذا التباساً خلال عملية المراقبة، فيهزم بذلك غرض هذا النوع من الوثائق. ولن يكون إدراج صفحة جديدة مقروءة آلياً متوافقاً مع عمليات الإنتاج الحديثة. والواقع، أنه قد يكون أصعب من إصدار وثيقة جديدة. ومن أجل تجديد جواز سفر مقروء آلياً، يجب استبداله. (القاعدة ٣-٤)

٣-٢ جوازات السفر الصالحة والتأشيرات الصالحة

القواعد والتوصيات الدولية الواردة في القسم (باء) من الفصل الثالث من الملحق ٩: الوثائق المطلوبة من المسافرين

٣-٢-١ ينص الملحق ٩ على أنه يجب على الدول ألا تطالب الزائرين بمستندات غير تلك المبينة في الفصل الثالث من الملحق ٩ لدخولهم ومغادرتهم إقليمياً. وتُحدّد وتوصف هذه الوثائق في هذا الفصل. (القاعدة ٣-٥)

٣-٢-٢ وثائق السفر المقبولة على النطاق العالمي هي جوازات السفر الوطنية وتأشيرات بلدان المقصد. وتعتبر هذه الوثائق كافية للأشخاص الذين يدخلون دولة أخرى كزائرين، ولا تُطلب وثيقة هوية أخرى عند تقديم جواز سفر وتأشيرة صالحين. (القاعدة ٣-٦)

٣-٢-٣ غير أن هذا لا يحول دون تسلّم الدول لوثائق رسمية أخرى بدلاً عن جوازات السفر و/أو التأشيرات، مثل تعريف الهوية الشخصي المقدم داخل إقليم يشمله اتفاق إقليمي خاص (أي معاهدة شنغن)، أو قبول وثائق الهوية الأخرى في ظروف خاصة (أي اللاجئين)، أو الإشارة إلى فئة خاصة من الأشخاص (أي المسافرين بحراً). (القاعدة ٣-٦، ملاحظة)

٤-٢-٣ يرد أدناه وصف موجز للوثائق المذكورة أعلاه، ويمكن الحصول على تفاصيل بشأن إجراءات إصدار كل وثيقة ومحتوياتها وصلاحياتها ومراقبتها في الفصل الثالث من الملحق ٩.

ملاحظة - ينكر الملحق ٩ تأشيرات الخروج وشهادات سداد ضرائب الدخل، المبيّنة أدناه. ولا يعترف الملحق ٩ بمثل هذه الوثائق بوصفها متطلبات للسفر، وبالتالي لا يوصى بأشكال موحدة لإصدارها.

٥-٢-٣ استُخدمت جوازات السفر وخطابات العبور والوثائق المماثلة طوال قرون للسماح للأفراد بالسفر بأمان في الأراضي الأجنبية، ولكن اعتماد جميع الأمم لجواز السفر هو تطوّر حدث في القرنين التاسع عشر والعشرين، وباستثناء فترات وجيزة خلال أوقات الحرب، لم تكن جوازات السفر مطلوبة بصفة عامة للسفر في الخارج وكانت دول قليلة تطلب جوازات السفر. ومنذ ذلك الحين أدركت الحكومات أنه من الضروري وجود وثيقة أو شهادة رسمية تعرّف هوية أي مسافر بصفته مواطناً أو صاحب جنسية، له حق في الحماية حينما يكون بالخارج وحق في العودة إلى بلد موطنه.

٦-٢-٣ ظلت الإيكاو تُعنى بتوحيد جوازات السفر منذ عام ١٩٦٨ عندما أعرب مجتمع الطيران المدني الدولي عن اهتمامه بوضع توصيات بشأن جوازات السفر المقروءة آلياً في شكل كتاب أو بطاقة، بهدف الإسراع بتخليص الركاب عبر الضوابط على الحدود.

٧-٢-٣ جواز السفر مطلوب لمغادرة الدول وللعودة إليها على السواء. ويتم دورياً رفع مستوى جوازات السفر لإدماج تكنولوجيات جديدة تهدف لإفشال المزيفين والمزورين. ومعظم جوازات السفر الحديثة تتضمن أحدث التجهيزات الإضافية، بما في ذلك الخيط الأمني المدمج في الورق والأحبار الخاصة. وتُستخدم أيضاً تكنولوجيا الطباعة المتقدمة لتوفير روادع إضافية للغش. وبصفة عامة، فإن جواز السفر هو أكثر وثيقة سفر دولية معروفة ومستخدمة وموحدة، تصدرها السلطات المختصة لدولة الجنسية وتعرّف هوية صاحبه لسلطات الدول الأخرى.

٣-٣ أمن وثائق السفر

القواعد والتوصيات الدولية الواردة في القسم (جيم) من الفصل الثالث من الملحق ٩: أمن وثائق السفر

١-٣-٣ أصبح رفع مستوى الثقة في أمن وثائق السفر وإجراءات التفتيش هدفاً هاماً لبرنامج الإيكاو للتسهيلات. وتشمل الاستراتيجيات التي قد تعتمدها الدول المتعاقدة في هذا الصدد تعزيز استخدام التقنيات والنظم الأمنية الجديدة للتحقق من صحة مثل هذه الوثائق وتأكيد هوية أصحابها، ودعم المبادرات لتحسين إجراءات التفتيش من أجل أمن وكفاءة أفضل، والتدابير المساندة التي تضعها السلطات العامة لردع الهجرة غير المشروعة، فيما يتعلق بكل من الحركة الناشئة والحركة العابرة.

٢-٣-٣ لذلك يحتوي الملحق ٩ على مبادئ عامة بشأن أمن وسلامة وثائق السفر، وبشأن عمليات إصدار الوثائق. وتطلب القاعدة ٧-٣ من الدول أن تقوم بانتظام بتحديث مواصفات الأمن في النسخ الجديدة من وثائق السفر الخاصة بها وتلتزم القاعدة ٨-٣ بوضع الضوابط على إعداد وإصدار وثائق السفر. (القاعدتان ٧-٣ و ٨-٣)

٣-٣-٣ يحتوي المجلد الأول من الجزء الأول من الوثيقة Doc 9303 على معلومات تفصيلية عن المعايير الأمنية لوثائق السفر المقروءة آلياً وعن منع الغش المرتبط بعملية الإصدار.

جوازات السفر الإلكترونية ووثائق السفر الأخرى المقروءة آلياً والمزودة بالسماوات البيومترية

٤-٣-٣ تشجّع التوصية ٩-٣ على استخدام البيانات البيومترية في وثائق السفر المقروءة آلياً. وتتيح زيادة استخدام وثائق السفر المعززة بالسماوات البيومترية الإسراع بمرور المسافرين عبر إجراءات المراقبة بالمطار ورفع مستوى أمن الطيران وزيادة الحماية ضد سرقة الهوية. وطبقاً لهذا التفويض، يمكن العثور على المواصفات الفنية لتضمين المعلومات البيومترية في جوازات السفر المقروءة آلياً

(أي "جوازات السفر الإلكترونية") في المجلد الثاني من الجزء الأول من الوثيقة 9303 Doc. وتوجد المواصفات البيومترية لوثائق السفر الإلكترونية المقررة آلياً في المجلد الثاني من الجزء الثالث من الوثيقة 9303 Doc.

دليل المفاتيح العامة للايكاو

٣-٣-٥ يتمثل عنصر جوهري في إدخال استخدام جوازات السفر الإلكترونية ووثائق السفر الأخرى المماثلة في تنفيذ نظام عالمي لاعتماد جوازات السفر الإلكترونية يُحقق عن طريق تبادل شهادات البنية الأساسية للمفاتيح العامة. وسيسمح مثل هذا الاعتماد لسلطات مراقبة الحدود بتأكيد أن الوثيقة التي يحملها المسافر: (أ) أصدرتها سلطة أصلية و (ب) لم يتم تغييرها في وقت لاحق و (ج) ليست نسخة (وثيقة مستنسخة). وبالإضافة إلى ذلك، إذا تم الإبلاغ عن فقدان الوثيقة أو إلغائها، يمكن أن يؤكد الفحص لغرض الاعتماد ما إذا كانت الوثيقة لا تزال في حوزة الشخص الذي أُصدرت له.

٣-٣-٦ لذلك فإن اعتماد جواز السفر الإلكتروني عنصر أساسي للاستفادة من استثمار الدول في تطوير جوازات السفر الإلكترونية. ولأن فوائد اعتماد جوازات السفر الإلكترونية جماعية وتراكمية وعالمية، فمن المستصوب تنفيذ مشروع لاعتماد جوازات السفر الإلكترونية على أوسع نطاق ممكن.

٣-٣-٧ بناء على ذلك، تحت التوصية ٣-٩-١ جميع الدول المتعاقدة التي (أ) تصدر أو تنوي إصدار جوازات سفر إلكترونية و/أو (ب) تنفذ عمليات فحص آلية لجوازات السفر الإلكترونية عند نقاط المراقبة على الحدود على أن تتضمن إلى دليل المفاتيح العامة للايكاو الذي أنشئ ليوفر للدول المصدرة لجوازات سفر إلكترونية نظام اعتماد دولي لمثل هذه الوثائق. (التوصية ٣-٩-١) (يمكن العثور على مزيد من المعلومات عن دليل المفاتيح العامة للايكاو بموقع الايكاو الخاص بوثائق السفر المقررة آلياً على الانترنت.)

الأمن والتسهيلات

٣-٣-٨ لا يُنظر للأمن على أنه استثناء من أحكام التسهيلات. ولا يُقصد بأحكام التسهيلات إلغاء أو تخفيض التدابير الأمنية بل بالأحرى تعزيزها.

٣-٣-٩ أنواع الأمن:

- ١- أمن الوثائق.
- ٢- أمن الحدود (الهجرة، الجمارك، الحجر الصحي، الصحة).
- ٣- أمن الإيرادات.
- ٤- الأمن المادي.
- ٥- أمن الطيران.
- ٦- الأمن الوطني (يشمل هذا العنصر جميع ما ورد أعلاه).

٣-٣-١٠ زيادة الكفاءة والأمن ليس هما هدفين متنافيين. وفي هذا الصدد، لا يُقصد بأحكام الملحق ٩ أن تحول دون تطبيق التشريعات الوطنية بخصوص تدابير أمن الطيران أو إجراءات المراقبة اللازمة الأخرى. (القاعدة ١-٦)

٣-٤ وثائق السفر وسياسة "جواز السفر الواحد للشخص الواحد"

القواعد والتوصيات الدولية الواردة في القسم (دال) من الفصل الثالث من الملحق ٩: وثائق السفر

جواز السفر المقررة آلياً

٣-٤-١ اعتباراً من ١/٤/٢٠١٠، تلتزم الدول بإصدار جوازات سفر مقررة آلياً فقط. ومواصفات جواز السفر المقررة آلياً، الواردة في الوثيقة 9303 Doc، ووثائق السفر المقررة آلياً، الجزء الأول – جوازات السفر المقررة آلياً، هي معيار عالمي. ونتيح جوازات

السفر المقروءة آلياً درجة عالية من أمن الوثيقة. وهي قابلة للتشغيل المتبادل عالمياً. وهي تتيح مزيداً من الحماية من سرقة هوية أصحابها. وتقوم الآن أكثر من ١٧٥ دولة بإصدار جوازات سفر مقروءة آلياً إذ أنها ترى أن جواز السفر المقروء آلياً وسيلة ضرورية في تسهيل تخليص الركاب وتحسين الأمن. ولذلك، تقتضي القاعدة ٣-١٠ أن تبدأ جميع الدول المتعاقدة في إصدار جوازات السفر المقروءة آلياً فقط وفقاً للمواصفات المحددة في الجزء الأول من الوثيقة Doc 9303، في موعد أقصاه ٢٠١٠/٤/١. (القاعدة ٣-١٠)

٣-٤-٣ غير أنه من الجدير بالملاحظة أن هذا الحكم لا يمنع الدول من إصدار جوازات سفر أو وثائق سفر مؤقتة محدودة الصلاحية غير مقروءة آلياً في حالات الطوارئ (مثلاً عندما يفقد صاحب جواز السفر جوازه ويطلب وثيقة سفر للعودة الى وطنه).

٣-٤-٣ بغية الملاءمة لتلك الدول التي ظلت تصدر جوازات سفر مدتها عشر سنوات، يحتوي الملحق ٩ أيضاً على حكم "الموعد انتهاء السريان" يقتضي أن تنتهي صلاحية جميع جوازات السفر غير المقروءة آلياً قبل ٢٤/١١/٢٠١٥. (القاعدة ٣-١٠-١). ولأن نسبة كبيرة من الدول تصدر الآن جوازات سفر مقروءة آلياً، من المحتمل أن يواجه أصحاب جوازات السفر غير المقروءة آلياً صعوبة متزايدة في السفر دولياً بعد عام ٢٠١٥. وعلى سبيل المثال، يتوافر الآن المزيد من السفر بدون تأشيرة في بعض أنحاء العالم لأصحاب جوازات السفر المقروءة آلياً. ويضمن لصاحب جواز السفر المقروء آلياً تخليص أسرع في نقاط مراقبة الحدود بسبب استعمال أجهزة قراءة جوازات السفر واعتماد المسؤولين عن مراقبة الحدود المتزايد على جوازات السفر المقروءة آلياً. فضلاً عن ذلك، نظراً لأن جوازات السفر غير المقروءة آلياً أكثر تعرّضاً للغش في الوثائق، فإن مثل هذه الجوازات للسفر ستخضع للفحص بمزيد من الدقة وسيخضع أصحابها بصورة متزايدة للفحوص الثانوية، وبذلك يتأخر كثيراً دخولهم في دولة مقصدهم.

محتويات جواز السفر

مواصفات جوازات السفر غير المقروءة آلياً

٣-٤-٤ قد لا تكون بعض الدول بدأت إصدار جوازات السفر المقروءة آلياً. وبالنسبة لهذه الدول، تقتضي القاعدة ٣-١٢ تطابق معلومات تحقيق الشخصية وبيانات إصدار الوثيقة ونموذج صفحة البيانات مع المواصفات المناظرة المنشورة في الجزء الأول من الوثيقة Doc 9303. ويقتضي الحكم أيضاً ملاءمة الخانة المقروءة آلياً بعبارات مثل "هذا الجواز غير مقروء آلياً" أو أي بيانات أخرى لمنع إدخال الرموز المقروءة آلياً في تلك الخانة عن طريق التزوير. (القاعدة ٣-١٢)

٣-٤-٥ تتطبق هذه المتطلبات على جميع جوازات السفر بصرف النظر عما إذا أُصدرت في شكل مقروء آلياً. وفي ظروف معينة، تُصدر جوازات سفر غير مقروءة آلياً، مثل أن المراكز القنصلية قد لا تكون مجهزة لإصدار جوازات سفر مقروءة آلياً لمواطن يطلب جواز سفر في حالة طوارئ. (القاعدة ٣-١٠، ملاحظة)

مواصفات جوازات السفر المقروءة آلياً

٣-٤-٦ لصالح التشغيل المتبادل، الذي يضمن القبول واسع النطاق لجوازات السفر التي تصدرها أي دولة، ينبغي إصدار جميع جوازات السفر وفقاً للمواصفات المنشورة في الجزء الأول من الوثيقة Doc 9303. ويتم تحديث هذه الوثيقة باستمرار لتزويد الدول بالمعلومات الفنية عن المحتوى والسمات الأمنية لجوازات السفر، سواء كانت أو لم تكن مقروءة آلياً.

٣-٤-٧ تُفصل بيانات تعريف صاحب جواز السفر وبيانات الوثيقة في الأجزاء التالية (أنظر الشكل ٢):

- نوع الوثيقة ودولة أو منظمة الإصدار
- معلومات الهوية الشخصية — الأسماء وتاريخ الميلاد والجنسية (زائداً تفاصيل اختيارية) معلومات عن الوثيقة — سلطة الإصدار وتاريخ الإصدار وتاريخ انتهاء الصلاحية (زائداً تفاصيل اختيارية)
- توقيع صاحب الوثيقة (الزامي)
- سمة للتعريف مثل الصورة (الزامية)

وجه الصفحة أعلى		01 دولة أو منظمة الإصدار (متغير)	
		02 اسم الوثيقة (متغير)	
		03 نوع الوثيقة (٢)	
		04 رمز دولة أو منظمة الإصدار (٣)	
		05 رقم جواز السفر (٩)	الجزء I
صورة صاحب الجواز 19		06 الاسم - المعرف الرئيسي (متغير)	
		07 الاسم - المعرف الثانوي (متغير)	
		08 الجنسية (متغير)	
		09 تاريخ الميلاد (١٥)	
		10 الرقم الشخصي (١٤)	
		11 الجنس (٣)	
		12 محل الميلاد (٢٧)	
		13 عناصر بيانات شخصية اختيارية (متغير)	الجزء II
		14 تاريخ الإصدار (١٤)	
		15 سلطة الإصدار (متغير)	
الجزء V		16 تاريخ انتهاء الصلاحية (١٥)	الجزء III
		17 عناصر اختيارية لبيانات الوثيقة (متغير)	الجزء IV
		18 توقيع صاحب الوثيقة أو علامته المعتادة	
	الجزء المقروء آلياً		الجزء VII

وجه صفحة بيانات جواز السفر المقروء آلياً

وجه الصفحة أعلى		
		عناصر بيانات اختيارية 20
		الجزء VI

ظهر صفحة بيانات جواز السفر المقروء آلياً ، أو صفحة مجاورة لها

ملاحظات:

١- (VR) = عدد متغير من الرموز.

٢- () = العدد الأقصى أو الثابت من الرموز (انظر الفقرة 4-5 - دليل عناصر البيانات).

٣- O = رقم الخانة.

الشكل ٢ - صفحة البيانات في جواز السفر المقروء آلياً

- أي معلومات اختيارية قد ترغب الدولة في إضافتها لأغراضها الخاصة
- جزء إلزامي مقروء ألياً

صلاحية جوازات السفر

٣-٤-٨ تميل العملية الطويلة وتكلفة الحصول على وثائق الهوية، أو الحاجة إلى التجديد المتكرر لمثل هذه الوثائق، إلى عدم التشجيع على السفر، وخاصة السفر جواً بعد فترة إشعار قصيرة نسبياً. وعلاوة على ذلك، فإن المسافرين الذين في حوزتهم عدة تأشيرات تنتهي صلاحيتها بعد تاريخ انتهاء صلاحية جواز السفر يعانون من مزيد من الإزعاج لأنهم حينئذ يحتاجون لحمل جوازي سفر عند سفرهم، أي: جواز السفر المنتهية صلاحيته مع التأشيرات التي لم تنتهي صلاحيتها وجواز السفر الجديد.

فترة صلاحية جوازات السفر

٣-٤-٩ للتغلب على هذه المشكلة، يوصي الملحق ٩ بإصدار جوازات السفر لركاب الأعمال أو السياحة العاديين لمدة خمس سنوات على الأقل، ولعدد غير محدود من الرحلات، وللسفر إلى جميع الدول والأقاليم. (التوصية ٣-١٦)

استثناء جوازات السفر للأغراض الخاصة

٣-٤-١٠ هذا لا يمنع الدول من إصدار جوازات سفر صالحة لفترة تقل عن خمس سنوات للأغراض الخاصة، وعلى سبيل المثال، يجوز للدول أن تصدر جوازات سفر دبلوماسية وجوازات سفر مؤقتة أخرى يتم إصدارها في ظروف خاصة وتكون صالحة فقط للفترة التي يحتاج إليها فيها (جوازات السفر للخدمة قصيرة الأجل، جوازات السفر الصادرة فيما وراء البحار للاستعاضة عن جوازات سفر مفقودة، حالات الطوارئ، الخ). (التوصية ٣-١٦، الملاحظة ٢).

فترة الصلاحية القصوى المقترحة في الملحق ٩

٣-٤-١١ بسبب البلى والتمزق العاديين اللذين يلحقان بأي جواز سفر أثناء عمره، ينصح الملحق ٩ بفترة صلاحية لا تتجاوز عشر سنوات. وبعد عدد من السنوات، يبلى الاستعمال الوثائق، فيجعل من الصعب قراءة الجزء المقروء ألياً أو البيانات في الأجزاء الأخرى، مما يشكل مساساً بسلامة الوثيقة أو صفحاتها، ويجعلها غير قابلة للاستعمال جزئياً. (التوصية ٣-١٦، الملاحظة ١)

تاريخ انتهاء الصلاحية

٣-٤-١٢ يساعد تاريخ انتهاء صلاحية جوازات السفر السلطات على تحديد عدد جوازات السفر المتداولة وكم منها ستحتاج إلى الاستعاضة عنها باستخدام سمات أمنية وتكنولوجية محسنة فضلاً عن تفاصيل حديثة لتحديد الهوية الشخصية.

تحديث المظهر البندي لصاحب جواز السفر

٣-٤-١٣ يتمثل سبب آخر لعدم تمديد فترة صلاحية جواز السفر لأكثر من عشر سنوات في المظهر المتغير لصاحب جواز السفر بمرور الوقت، مثل أنه قد تتغير التجاعيد الجلدية وشكل الوجه بسبب السن والجراحة التجميلية والتغيرات الكبيرة في الوزن. وقد يصعب على سلطات المراقبة تأكيد هوية حامل جواز السفر إذا سبق إصدار الجواز منذ أكثر من عشر سنوات.

إجراءات إصدار جوازات السفر أو تجديدها أو تبديلها

١٤-٤-٣ يتوقع الجمهور العام أن يتسم إصدار السلطات المختصة وتجديدها لجوازات السفر بالكفاءة. ويطلب من السلطات وضع وتحديث الإجراءات وتقديم تسهيلات تفي بمثل هذه التوقعات، وكذلك الإحاطة على الدوام بالتطورات التكنولوجية المعتمدة أو قيد التنفيذ لتلبية الاحتياجات الدولية.

١٥-٤-٣ فيما يتعلق بإجراءات تقديم طلبات إصدار جوازات السفر وتجديدها وتبديلها، تقتضي الفقرة ٣-١٤ أن تجعل الدول هذه الإجراءات تتسم بالشفافية لمقدم الطلب. (القاعدة ٣-١٤)

المرافق - إنشاء مرافق مفتوحة للجمهور

١٦-٤-٣ ينبغي أن تكون مرافق معالجة طلبات إصدار جوازات السفر مفتوحة ليصل إليها الجمهور العام بسهولة (التوصية ٣-١٣). وينبغي إيلاء الاعتبار لتحديد مواقع مثل هذه المرافق في المجتمعات المحلية الصغيرة والبعيدة بالإضافة إلى المدن الرئيسية.

الرسوم المطبقة

١٧-٤-٣ نظراً لأن إصدار أو تجديد جوازات السفر هما خدمة حكومية ينبغي أن تتم بكفاءة وأن تكون اقتصادية، وإذا فرضت أي رسوم لهذه الخدمة فينبغي ألا تتعدى الرسوم تكاليف إعداد الجوازات. (التوصية ٣-١٤-١)

التأشيرة المقروءة آلياً وعمل الفريق الاستشاري الفني

المعنى بوثائق السفر المقروءة آلياً

المعلومات الأساسية

١٨-٤-٣ في عام ١٩٩١، أعيدت تسمية الفريق الاستشاري الفني المعنى بجوازات السفر المقروءة آلياً بإسم الفريق الاستشاري الفني المعنى بوثائق السفر المقروءة آلياً وتم توسيع نطاق اختصاصاته بحيث تشمل وضع مواصفات للتأشيرات المقروءة آلياً. وبعد التقييم الشامل للتأشيرات ووثائق التخليص عند الدخول الأخرى من جميع أقاليم العالم، وبالتعاون مع المنظمة الدولية للتوحيد القياسي، حددت عناصر البيانات المختلفة للتأشيرة ونشرت المواصفات كإرشادات للدول.

١٩-٤-٣ تتيح مواصفات التأشيرات المقروءة آلياً، المنشورة في الجزء الثاني من الوثيقة Doc 9303، لأي دولة تخليص المسافرين إلى إقليمها عن طريق الوسائل البصرية لقراءة الحروف، سواء كان لديهم جواز سفر وطني بصفته مواطنين أو مقيمين في تلك الدولة، أو لديهم جوازات سفر أجنبية عليها تأشيرات مقروءة آلياً أصدرتها دولة الدخول.

٢٠-٤-٣ توصي بعض أحكام الملحق ٩ بإلغاء التأشيرات تماماً، وللأسف شهدت الدول فترات متناوبة من الممارسات التحريرية والتقيدية في متطلبات التأشيرات. وجرب عدد قليل فقط من البلدان بنجاح إصدار تأشيرات مقروءة آلياً مصممة وفقاً لمواصفات الوثيقة Doc 9303.

تعريف التأشيرة المقروءة آلياً

٢١-٤-٣ التأشيرة المقروءة آلياً هي تخليص أو تأشيرة للدخول، مناسبة للقراءة آلياً وفقاً للمواصفات المنصوص عليها في الجزء الثاني من الوثيقة Doc 9303. والتأشيرة المقروءة آلياً هي بطاقة يمكن تثبيتها بصورة مأمونة على صفحات التأشيرة من جواز السفر أو وثيقة سفر أخرى. غير أنه إذا أمكن جعل صفحة التأشيرة نفسها مطابقة للمواصفات الواردة في الوثيقة Doc 9303، يجوز إنتاج التأشيرة المقروءة آلياً مباشرة على الصفحة نفسها. ويجب ألا تظهر أكثر من تأشيرة مقروءة آلياً واحدة على صفحة تأشيرة واحدة ويجب أن تكون

مقروءة بصرياً وعن طريق أساليب التعرف على الحروف بصرياً على النحو المنصوص عليه في الوثيقة 9303 Doc، ويجب أن تظل كذلك طوال فترة صلاحية التأشيرة (أي أنه يجب عدم وضع علامات أو مشابك سلكية أو طوابع على الجزء المقروء آلياً).

التأشيرة المقروءة آلياً من النوع A

٣-٤-٢٢ التأشيرة المقروءة آلياً من النوع A هي تلك التأشيريات التي تتبع المواصفات والأبعاد المبينة في الوثيقة 9303 Doc، والمناسبة لتستخدمها الدول التي ترغب في ضمان توافر حيز كافٍ لاحتواء متطلباتها من البيانات والتي لا تحتاج للاحتفاظ بمساحة خالية على صفحة التأشيرة بجواز السفر المجاورة للتأشيرة (أنظر الشكل ٣).

التأشيرة المقروءة آلياً من النوع B

٣-٤-٢٣ التأشيرة المقروءة آلياً من النوع B هي تلك التأشيريات التي تتبع المواصفات المبينة في الوثيقة 9303 Doc، والتي تطابق الأبعاد المحددة لبطاقة الهوية من النوع ٢ (ISO 7810). وهذه التأشيريات مناسبة لتستخدمها الدول التي ترغب في الاحتفاظ بمساحة خالية على صفحة التأشيرة بجواز السفر المجاورة للتأشيرة، أي لكي لا تحجب الرقم المطبوع أو المتقوب على صفحات دفتر جواز السفر و/أو للسماح بوضع خاتم على التأشيرة و صفحة جواز السفر المثبتة عليها (أنظر الشكل ٤).

مواصفات التأشيريات المقروءة آلياً

٣-٤-٢٤ يرد في الجزء الثاني من الوثيقة 9303 Doc وصف تفصيلي لشكل ومحتوى نماذج التأشيرة. ولضمان التشغيل المتبادل لجميع وثائق السفر، يوصي الحكم ٣-١١ من الملحق ٩ بأن تصدر الدول تأشيراتها طبقاً للمواصفات الفنية الواردة في الوثيقة 9303 Doc (التوصية ٣-١١).

جواز سفر واحد للشخص الواحد

المعلومات الأساسية

جواز سفر الأسرة

٣-٤-٢٥ منذ أربعين سنة تقريباً، في مستهل عصر الطائرات النفاثة، استحدثت الايكافو توصية سمحت بإدراج الأطفال دون سن ست عشرة سنة في جواز سفر الوالدين لغرض زيادة التسهيلات. وفي ذلك الوقت، كان الخبراء يعتقدون أن إدراج عدة أشخاص في جواز سفر واحد سيساعد السلطات في الإسراع بتخليص الركاب في نقاط المراقبة، وشجعت الدول على قبول "جوازات سفر الأسر".

الإزعاج والالتباس الناجمان عن السماح بأكثر من شخص واحد في جواز السفر

٣-٤-٢٦ مع الزيادة الضخمة في أعداد المسافرين جواً على مر السنين، أصبحت هذه الممارسة مزعجة للمسافر ومسببة للالتباس لسلطات التفتيش. وعلاوة على ذلك، اتضح من البيانات التي جمعت في استقصاء لممارسات الدول الحالية بصدد هذا الإجراء أن التوحيد (لتفاصيل القصر المدرجين في جوازات سفر الأسر) لن يتم تحقيقه بسهولة فيما بين الدول.

استحداث جوازات السفر المقروءة آلياً

٣-٤-٢٧ أُنشئت ممارسة الدول أن جواز السفر المقروء آلياً هو وسيلة أفضل لإدارة عمليات المراقبة والإسراع بتخليص الركاب، مع الحفاظ على أعلى مستوى للأمن. وهناك مبدأ أساسي يدعم هذه الوسيلة هو أن صفحة البيانات لجواز السفر المقروء آلياً تشير إلى شخص واحد فقط.

٣-٤-٢٨ بهدف وضع توصيات للدول بشأن توحيد الإجراءات لإدراج المعالين في جواز سفر صاحب الجواز الرئيسي، لتضمينها في الملحق ٩ في وقت لاحق، أجرت الإيكاو في عام ١٩٩٨ استقصاءً تحقق من أن: القوانين الوطنية للعديد من الدول نصّت على إدراج الأطفال القُصّر في جواز سفر صاحب الجواز الرئيسي، ولا توجد ممارسات موحدة للدول ولا اتفاق عالمي بشأن تعريف "الطفل القاصر"، والبيانات المطلوبة لتحديد هوية الطفل القاصر المُدرج في جواز سفر أحد والديه غير موحدة، وهناك شك في فائدة توحيد الإجراءات لإدراج الأطفال في جواز سفر صاحب الجواز الرئيسي. وأجري مزيد من المناقشات التي نظرت في نتائج دراسة للمملكة المتحدة "جدول أعمال المملكة المتحدة للأطفال" بصدد اختطاف الأطفال، وأوصت بإصدار جوازات سفر فردية مع صورة فوتوغرافية لصاحب الجواز القاصر والتوقف عن إصدار "جوازات سفر للأسرة".

إلغاء جواز سفر الأسرة

٣-٤-٢٩ بناء على ذلك، ألغت الإيكاو التوصية "بجوازات الأسرة" من الملحق ٩، واستعاضت عنها بقاعدة جديدة، وهي مفهوم "جواز السفر الواحد للشخص الواحد". (القاعدة ٣-١٥)

٣-٤-٣٠ اعتمدت الإيكاو هذه القاعدة رسمياً. ويساعد مفهوم "جواز السفر الواحد للشخص الواحد" أيضاً على دعم قاعدة قياسية تقتضي إصدار جوازات السفر المقروءة آلياً على النحو المحدد في الوثيقة Doc 9303. (القاعدة ٣-١٠)

فوائد تنفيذ مفهوم "جواز السفر الواحد للشخص الواحد" فيما يتعلق بجواز السفر المقروء آلياً

متوافق مع تكنولوجيا جواز السفر المقروء آلياً

٣-٤-٣١ تنفيذ هذا المفهوم متوافق مع تكنولوجيا جواز السفر المقروء آلياً وله تأثير إيجابي مباشر على أمن ومراقبة وتخليص الركاب على النطاق العالمي في نقاط الخروج والدخول. وهو يسهل تحديد هوية الأشخاص ويعزز عملية التفتيش عن طريق تخفيض إدخال البيانات يدوياً بقدر كبير. وهو أيضاً يوحّد استخدام وتبادل المعلومات ويدعم سلامة النظام العالمي الذي يؤدي إلى تحقيق التشغيل المتبادل عالمياً وبقلل التزوير والأوجه الأخرى لإساءة استعمال الوثائق.

استقلال صاحب الجواز في السفر

٣-٤-٣٢ تتمثل ميزة أخرى لمفهوم "جواز السفر الواحد للشخص الواحد" في أنه يزيل خطر سفر أي شخص إلى ما وراء البحار بدون تحديد هويته، مثل ما يمكن أن يحدث إذا واصل صاحب جواز السفر رحلته بدون الشخص الآخر المدوّن اسمه (الأشخاص الآخرين المدوّن أسماؤهم) في جواز السفر. وعلى سبيل المثال، أي طفل يتعين على أحد والديه أن يواصل رحلة بدون الطفل، سيتترك الوالد خلفه طفلاً بلا وثيقة. ويمكن حدوث حالة مماثلة عندما يضاف أحد الزوجين في جواز سفر الزوج الآخر.

وفورات التكلفة

٣-٤-٣٣ يمكن أن تكون تكلفة المشاكل الناشئة عن عدم دقة تحديد هويات الأشخاص في "جوازات سفر الأسر" أكبر بكثير من تكلفة إصدار جوازات سفر فردية. وفي سياق الأمن الدولي وسلامة المعلومات وتنفيذ إدارة عمليات المراقبة بكفاءة، ينبغي أن يكون السؤال هو "هل يمكننا تحمّل تكلفة عدم إصدار جوازات سفر فردية؟"

توفير تكلفة التذليل

٣٤-٤-٣ قد تعترض في البداية الأسر المعتادة على ممارسة الدولة السابقة على اقتضاء الدفع من أجل جوازات سفر منفصلة لكل عضو في الأسرة، لكن تجدر الإشارة إلى أن امتلاك جوازات سفر منفصلة سيكون، على المدى الطويل، أكثر كفاءة بكثير من حيث التكلفة ومريحاً لكل عضو.

ملاحظة - قد يتعين إصدار جواز سفر الطفل لفترة صلاحية أقصر لضمان تحديثه بصورة متكررة أكثر مع تغييرات مظهر الطفل.

دعم تكلفة جواز سفر الطفل

٣٥-٤-٣ خفضت بعض الدول التكلفة للأسر عن طريق استحداث بنية رسوم مخفضة لجواز سفر الطفل.

الفوائد فيما يتعلق بمسائل حقوق الأطفال

٣٦-٤-٣ فيما يلي منافع تنفيذ مفهوم "جواز السفر الواحد للشخص الواحد" في ضوء القانون الدولي وحقوق الأطفال:

قد يمنع وقوع حالات اختطاف الأطفال

٣٧-٤-٣ فيما يتعلق بإدراج طفل في جواز سفر أحد الوالدين، من المحتمل، خلال منازعات الحضانة، أن تسهل هذه الممارسة على أحد الوالدين اختطاف الطفل والدخول غير المصرح به في أراضٍ مختلفة. ويمكن أن يمنع مفهوم "جواز السفر للشخص الواحد" وقوع هذه الحالة.

٣٨-٤-٣ جرى أيضاً تأكيد أنه، في بعض الأوقات، لا تثبت الصور الفوتوغرافية للأطفال بإحكام على جوازات السفر. ويسمح هذا النقص بإمكان إبدال الصور الشخصية مساعدة للتجار بالأطفال. ويتيح جواز السفر المقروء آلياً المنفصل تأكيد هوية الطفل بمزيد من السهولة.

مكافحة نقل الأطفال غير المشروع

٣٩-٤-٣ في عام ١٩٩٨، اعتمدت الجمعية العمومية للايكوا القرار ٣٢-١٨، "التعاون الدولي على حماية أمن وسلامة جوازات السفر". ولاحظت الجمعية العمومية أنه من المطلوب التعاون بين الدول على مستوى عالٍ لتعزيز مقاومة الغش في جوازات السفر، بما في ذلك "...إساءة استعمال جوازات السفر الصحيحة من جانب حاملها بشكل مشروع تمهيداً لارتكاب جريمة...". ومن الواضح أن اختطاف الأطفال هو جريمة من هذا القبيل. وبمقتضى المادة ١١ من اتفاقية عام ١٩٨٩ بشأن حقوق الطفل، تُلزم الدول باتخاذ تدابير لمكافحة نقل الأطفال غير المشروع إلى الخارج.

حق الطفل في الجنسية

٤٠-٤-٣ من المعترف به منذ وقت طويل في القانون الوطني والدولي أن جواز السفر هو وثيقة سفر تصدرها سلطة مختصة تظهر أصل صاحب الجواز وهويته وجنسيته. وتبين المادة ١٥ من الإعلان العالمي لحقوق الإنسان أنه "لكل فرد حق التمتع بجنسية ما". وقد يُحرم من هذا الحق أي طفل لا تكون بحوزته وثيقة سفره الخاصة. فضلاً عن ذلك، تعلن المادة ٧ من اتفاقية حقوق الطفل لعام ١٩٨٩ أنه يكون للطفل الحق منذ ولادته في اكتساب جنسية. وبمقتضى المادة ٨ من اتفاقية حقوق الطفل، تتعهد الدول باحترام حق الطفل في الحفاظ على هويته وجنسيته. ويبلغ عدد الدول الأطراف في هذه الاتفاقية ١٩٠ دولة.

حق الطفل في هوية

٤١-٤-٣ في معرض التعليق على اتفاقية حقوق الطفل يبين "وضع الأطفال في العالم ١٩٩٦"، وهي طبعة الذكرى الخمسين لصندوق الأمم المتحدة للطفولة، أن: "التقدم الأساسي الرئيسي هو الاعتراف بالطفل كفرد كامل. وتقرر الاتفاقية أن الطفل له هوية متميزة عن هويات والديه أو مربيه وأن على المجتمع [الدولي] واجب حماية تلك الهوية وتمكين الطفل من التعبير عنها في شؤون مثل الوصاية أو الحضانة." ومن شأن مبدأ "جواز السفر الواحد للشخص الواحد" أن يضمن احترام هذه المبادئ للقانون الدولي وممارستها.

٣-٥ تأشيرات الدخول والخروج والعودة

القواعد والتوصيات الدولية الواردة في القسم (دال): تأشيرات الدخول/العودة والقسم (هاء): تأشيرات

الخروج من الفصل الثالث من الملحق ٩

١-٥-٣ التأشيرة هي وثيقة تصدرها السفارات والقنصليات الوطنية وتسمح لشخص محدد الهوية على النحو الواجب بالدخول في الإقليم الوطني للدولة المصدرة للتأشيرة. والتأشيرة لا تضمن الدخول. ويظل ذلك حق المسؤولين عن مراقبة الحدود في نقطة الدخول. ونظراً لأن غرض التأشيرة هو المراقبة الفردية للأجانب الزائرين لأحد البلدان وكذلك تقييد عدد زيارتهم وطول بقائهم، قد تكون للتأشيرات قيود وخصائص مختلفة. ويتوقف اقتضاء تأشيرات للزوار الأجانب على عوامل شتى تتعلق بنوع ما قد يكون لدى البلد المضيف من شواغل بشأن زيارة مواطنين من بلدان محددة أخرى.

صلاحية التأشيرات

مدد البقاء المحدودة

٢-٥-٣ تكون بعض التأشيرات صالحة لمدة معينة هي عادة طول بقاء الزائر المصرح به. وعلى سبيل المثال، فإن تأشيرة طالب أو دبلوماسي صالحة لثلاثة أشهر تتيح للشخص البقاء في البلاد لتلك الفترة. وفي حالات أخرى، قد تكون التأشيرة صالحة لفترة أطول من البقاء المرخص به، مثلاً، قد تكون تأشيرة سائح عادي صالحة لعدة مرات دخول خلال أربع سنوات، ولكن طول البقاء المصرح به في كل مرة قد يكون محدوداً بثلاثة أشهر. (القاعدة ٣-٢٤)

التأشيرة الصالحة لمدة لا تقل عن ستة أشهر

٣-٥-٣ يجب أن تكون التأشيرة صالحة للاستعمال لمدة لا تقل عن ستة أشهر من تاريخ إصدارها بغض النظر عن عدد مرات الدخول. (القاعدة ٣-٢٤)

٤-٥-٣ تمنح الدولة هذا النوع من التأشيرة في سفارتها أو قنصليتها، ويتم ختمها أو تثبيتها على جواز سفر الشخص. ولا ينبغي الخلط بينها وبين إذن الدخول الذي تمنحه الدولة للشخص في نقطة الدخول.

طول فترة إذن الدخول

٥-٥-٣ يخضع طول فترة إذن الدخول الممنوح عند نقطة الدخول لصلاحية وتاريخ انتهاء صلاحية التأشيرة الممنوحة أصلاً، ومع العلم بأن مدة كل بقاء قد تكون محدودة. (القاعدة ٣-٢٤)

مثال: تصدر دولة تأشيرة سياحة صالحة لستة أشهر في ٢٠٠٣/١/٥. ويزور الشخص الدولة في ٢٠٠٣/١/١٧. وتمنح الدولة إذنًا بالبقاء في البلاد لشهرين كحد أقصى. هذا الإذن صالح لهذه الزيارة فقط ولا يمكن استعماله مرة أخرى. ويقرر الشخص المغادرة بعد ١٥ يوماً، ثم يزور الدولة مرة أخرى في ٢٠٠٣/٤/٢٣ مستعملاً التأشيرة الممنوحة أصلاً.

وفي نقطة الدخول، تمنح الدولة هذا الشخص إذناً بالبقاء في البلاد لشهر واحد فقط، لأن التأشيرة تنتهي صلاحيتها في ٢٠٠٣/٧/٥.

إجراءات إصدار التأشيرات

الشفافية

٦-٥-٣ عند إعداد وتنفيذ إجراءات لإصدار التأشيرات، ينبغي أن تضع الدول إجراءات تتسم بالبساطة والشفافية لتقديم الطلبات. (القاعدة ٢٢-٣)

وقت الاستجابة

٧-٥-٣ يجب أن تضمن الإجراءات المعتمدة للدول والمستعملين أنه، بمجرد ملء استمارات طلب تأشيرات الدخول بصورة سليمة، ستتم معالجة مثل هذا الطلب في أقرب وقت ممكن. (القاعدة ٢٢-٣)

لا حاجة للحضور شخصياً

٨-٥-٣ ليس لدى بعض الدول سفارات أو مكاتب قنصلية على النطاق العالمي، ومن ثم فإن التوصية ٣-٢٣ للملحق ٩ تتصح هذه الدول بتوفير مرافق لمعالجة الطلبات في المواقع النائية. وفي هذه الحالات، لا ينبغي المطالبة في إجراءات إصدار التأشيرة بحضور مقدم الطلب شخصياً (التوصية ٣-٢٣)، ولكنها قد تطالب بتدابير إضافية في نقطة مراقبة الحدود للدخول، مماثلة للتدابير المستخدمة للترخيص بإصدار تأشيرة في نقطة الدخول عند وصول المسافر. وتهدف هذه التدابير إلى إجراء تحريات شخصية عن مقدم الطلب وإجراءات المراقبة التي ينبغي تطبيقها عند الوصول.

٩-٥-٣ يجوز تطبيق هذا الحكم عندما يكون حضور المسافر شخصياً إلى مكتب الإصدار صعباً للغاية بسبب عوائق شخصية أو ظروف طارئة.

عدم اقتضاء تأشيرة

١٠-٥-٣ اختلاف مستوى التهديد الذي يتصوره بلد مستقبل من بلد آخر يجعل هذا الاقتضاء قابلاً للتطبيق على بعض الزوار فقط. وتمنح بعض الدول إعفاءات من التأشيرة لجنسيات معينة لأسباب سياسية أو عملية وقد تقرر القيام بذلك على أساس المعاملة بالمثل. وأكثر سبب سياسي شائع هو حق حرية الحركة الممنوح لمواطني الدول الأعضاء في اتفاقات تكامل إقليمية/دون الإقليمية.

١١-٥-٣ تضع بعض الدول هذا الاقتضاء كممارسة عامة دون القيام فعلاً بتقييم التهديد الذي تشكله بلدان منفردة. وينبغي استعراض هذه الممارسة بهدف التنازل عن أو إلغاء اقتضاء تأشيرة دخول للزائرين من أكبر عدد ممكن من الدول التي قد تقوم أيضاً، استجابة لذلك، بإلغاء مثل هذا الاقتضاء.

لا تأشيرة عودة للمواطنين والمقيمين الدائمين

١٢-٥-٣ تقتضي بعض الدول، بسبب احتياجات خاصة لمراقبة الهجرة، تأشيرة خروج و/أو عودة لمواطنيها أو الأجانب المقيمين. وليس من الشائع إصدار هذه الوثيقة أو طلبها وتمثل عبئاً إضافياً يحد من الحرية الفردية ويعوق التجارة والسفر الدوليين اقتصادياً. وتلزم القاعدتان ٣-١٧ و ٣-٢٠ الدول بإلغاء هذه الاقتضاءات و، من أجل إزالة كل تمييز ممكن، حسب ما يطلبه ميثاق الأمم المتحدة لحقوق الإنسان، توصي القاعدتان ٣-١٨ و ٣-٢١ أيضاً بإلغاء اقتضاءات تأشيرة الخروج و/أو العودة للأجانب المقيمين الحاصلين على تصاريح إقامة دائمة قانونية. (القاعدتان ٣-١٧ و ٣-٢٠ و التوصية ٣-٢١)

مواصفات التأشيرات غير المقروءة آلياً

١٣-٥-٣ في الحالات التي تكون فيها التأشيرات غير مقروءة آلياً، تنصح التوصية ٣-٢٥ للملحق ٩ بأن تضمن الدول تطابق بيانات الهوية الشخصية وبيانات الإصدار وكذلك شكل الخانة البصرية لتلك الوثائق مع المواصفات المنصوص عليها في الجزء الثاني من الوثيقة Doc 9303. وتهدف هذه التوصية الى الحفاظ على شكل التأشيرة موحداً بصرف النظر عما اذا كانت مقروءة آلياً. (التوصية ٣-٢٥)

إلغاء شرط تأشيرة الدخول

١٤-٥-٣ لتشجيع السفر للسياحة والأعمال، ينبغي أن تنظر الدول في إلغاء أو إبطال شرط تأشيرة الدخول لمواطني أقصى عدد من الدول. (التوصية ٣-١٩)

١٥-٥-٣ عندما تلغى أو تبطل إحدى الدول شرط تأشيرة الدخول، يعني ذلك أنه عند وصول الزائر الى نقطة مراقبة الدخول، ستستعرض الدولة إذن الدخول وتقرر طول الإقامة. وسيستعرض المسؤول بالدولة كل حالة ويطبق أنظمة وإجراءات الدولة لمنح مثل هذه الأدونات بالدخول.

ملاحظة – لا تشترط بعض الدول تأشيرة دخول لمواطني بعض الدول التي تعتبر ذات خطر منخفض. وبعد تطبيق مبادئ إدارة المخاطر (أي مسافري الأعمال بصورة متكررة)، لن تشترط مثل هذه الدول عادة تأشيرة إذا كان الشخص لا ينوي البقاء في إقليمها لأكثر من ٩٠ يوماً.

١٦-٥-٣ تمنح بعض الدول إعفاءات من التأشيرة لمواطني دول معينة لأسباب سياسية دولية و/أو على أساس المعاملة بالمثل.

٦-٣ بطاقات الصعود الى الطائرة والنزول منها

القواعد والتوصيات الدولية الواردة في القسم (زاي): بطاقات الصعود الى الطائرة والنزول منها من

الفصل الثالث من الملحق ٩

١٦-٦-٣ بطاقات الصعود الى الطائرة والنزول منها هي استمارات قد تشترطها دولة منشأ الرحلة الجوية و/أو دولة مقصد الرحلة الجوية للمسافر. وهذه البطاقات، التي ينبغي للدول المعنية أن تزود شركات الطيران ووكالات السفر بها بدون مقابل (القاعدة ٣-٢٩)، تحتوي على معلومات المسافر لمراقبة الهجرة والجمارك وتوفر معلومات إحصائية وتزود دولة الإصدار أيضاً بسجل مكتوب لدخول كل مسافر و/أو مغادرته. وفي هذه الحالات، ينبغي أن تقتصر الدول في طلباتها للمعلومات على المعلومات الواردة في بطاقة الصعود الى الطائرة والنزول منها القياسية الواردة في المرفق (٥) للملحق ٩، وأن تقبل قيام المسافرين بملئها بدلاً من مطالبة شركة الطيران باستكمالها أو مراجعتها. (القواعد ٣-٢٧ و ٣-٢٨ و ٣-٢٩)

٢-٦-٣ تطلب دول عديدة من المسافرين عند وصولهم ليس بطاقة النزول من الطائرة فقط بل أيضاً استمارة إقرار جمركي، تُستخدم للتأكد من أن أي شخص يستورد كميات محدودة من السلع و/أو العملة النقدية التي تخضع لضريبة أو لإجراءات تخليص خاصة. ونظراً لأن الاستمارة من هذا النوع لا ينظر فيها الملحق ٩، ينبغي لمحتواها أن لا يكرر المعلومات الشخصية المقدمة من خلال استمارات أو وثائق أخرى. وعندما تطلب السلطات المختلفة معلومات شخصية، تُستخدم قاعدة بيانات للحصول على معلومات الهوية من وثائق السفر المقروءة آلياً أو من مصادر أخرى، مما يسمح للسلطات بالتشارك في هذه المعلومات (أنظر الشكل ٥). (التوصية ٣-٢٦)

**البطاقة الدولية
للصعود الى الطائرة والنزول منها**

(يرجى الكتابة بأحرف كبيرة*)

١- الاسم
الاسم الرئيسي
الاسم الثانوي (الأسماء الثانوية)

٢- تاريخ الميلاد
السنة
الشهر
اليوم

٣- الجنسية

٤- وثيقة السفر
دولة الإصدار
نوع الوثيقة
رقمها

٥- للركاب القادمين :
مطار صعود الطائرة
أو
للركاب المغادرين :
مطار النزول من الطائرة

٦- (بيانات أخرى، للدولة الخيار في طلبها)
أ)
ب)
ج)

* ينطبق على اللغات التي تستخدم الأحرف اللاتينية.

الشكل ٥ - بطاقة الصعود الى الطائرة والنزول منها

٣-٧ شهادات التطعيم

القواعد والتوصيات الدولية الواردة في القسم (حاء): شهادات التطعيم من الفصل الثالث من الملحق ٩

تعريف شهادة التطعيم

٣-٧-١ بمقتضى اللائحة الصحية الدولية التي اعتمدها منظمة الصحة العالمية يجوز لأي بلد، بشروط معينة، أن يطلب من المسافرين الدوليين شهادة دولية للتطعيم ضد أمراض معينة. والشهادات الدولية للتطعيم هي وثائق رسمية يتم توفيرها لتسجيل عمليات التطعيم من أجل إبرازها للمسؤولين الصحيين.

٣-٧-٢ يمكن الحصول على المزيد من المعلومات عن إجراءات إصدار هذه الوثيقة ومحتوياتها وصلاحياتها ومراقبتها بموقع منظمة الصحة العالمية على الإنترنت www.who.int.

تعريف التطعيم

٣-٧-٣ التطعيم هو إعطاء لقاح لحفظ الاستجابة المناعية الوقائية التي قد تمنع إصابة الشخص الذي تم تطعيمه بالمرض في حالة حدوث تلامس مع العامل المعدي المناظر. وهكذا، فإن التطعيم، إن كان ناجحاً، ينتج عنه تحصين. وفي الواقع، فإن الاصطلاحين "تطعيم" و"تحصين" كثيراً ما يُستخدم كل منهما بدلاً عن الآخر.

عمليات التطعيم الشائعة

٣-٧-٤ التطعيم ضد الكوليرا والحمى الصفراء هما أكثر عمليات التطعيم شيوعاً.

قبول الشهادة الدولية للتطعيم

٣-٧-٥ عندما تريد الدول منع الانتشار الدولي للأمراض المعدية والأمراض التي تستوجب الحجر الصحي، يجوز أن تطلب من الزوار تقديم إثبات للحماية من مثل هذه الأمراض. وبالنسبة لهذه الحالات، تطالب القاعدة ٣-٣٠ السلطات المعنية بأن تقبل الشهادة الدولية للتطعيم أو إعادة التطعيم المقررة من منظمة الصحة العالمية. (القاعدة ٣-٣٠)

خصائص الشهادة الدولية للتطعيم

٣-٧-٦ ستكون أي شهادة دولية للتطعيم صالحة إذا كانت تشتمل على الخصائص التالية:

(١) اكتمال الشهادة

يجب أن تكون الشهادة مكتملة في كل من تفاصيلها، وإذا كانت غير مكتملة أو غير دقيقة فهي غير صالحة.

(٢) التوقيعات

يجب أن تكون الشهادة موقعاً عليها من طبيب مرخص أو شخص معين ومصرح من طبيب. ولا يُقبل ختم التوقيع. وعند إصدار الشهادة لطفل غير قادر على الكتابة، ينبغي أن تكون موقعة من أحد والديه أو وصي عليه. وبالنسبة للأشخاص الأميين، ينبغي بيان التوقيع عن طريق علامتهم وشهادة شخص آخر عليه.

٣) اللغات

يجب أن تكون الشهادة مطبوعة بالإنجليزية والفرنسية، ويجوز استخدام لغة أخرى.

٤) شهادة دولية للتطعيم واحدة للشخص الواحد

الشهادة هي شهادة فردية ولا ينبغي استخدامها جماعياً. وينبغي إصدار شهادات منفصلة للأطفال. أي لا ينبغي إدراج المعلومات في شهادة أحد الأبوين.

٥) اللقاح المعتمد من منظمة الصحة العالمية

الشهادة صالحة فقط إذا اعتمدت اللقاح المستخدم منظمة الصحة العالمية وعيّنت الإدارة الصحية مركز التطعيم للإقليم الذي يقع المركز فيه.

لماذا نحتاج الى شهادات تطعيم للسفر؟

٧-٧-٣ عولمة الأمراض المعدية ليست ظاهرة جديدة. وزيادة تحركات السكان، سواء عن طريق السياحة أو الهجرة أو نتيجة للكوارث، والنمو في التجارة الدولية في الأغذية والمنتجات البيولوجية، والتغيرات الاجتماعية والبيئية المرتبطة بالتحول الحضري، وإزالة الغابات والتغيرات في المناخ وفي أساليب تجهيز الأغذية والتوزيع وعادات المستهلكين كلها أمور أكدت من جديد أن الأمراض المعدية الموجودة في أحد البلدان من المحتمل أن تكون شاعراً للعالم أجمع. (أنظر موقع منظمة الصحة العالمية على الانترنت <http://www.who.int>)

٨-٧-٣ بالإضافة الى الأوبئة التي تحدث بصورة طبيعية، يمكن أيضاً أن تنتج حالات انتشار الأمراض عن الإطلاق المتعمد أو العرضي لعوامل بيولوجية. وبالتالي، فإن من الأمور الحاسمة الحاجة الى التعاون الدولي والأنظمة الصحية الدولية من أجل صون الأمن الصحي العالمي.

٨-٣ وثائق الركاب والمشغلون – القاعدتان ٣-٣١ و ٣-٣٣ والتوصية ٣-٣٢

القواعد والتوصيات الدولية الواردة في القسم (طاء): فحص وثائق السفر

من الفصل الثالث من الملحق ٩

١-٨-٣ تعتمد الدول على إجراءات التسجيل لدى المشغلين لضمان أن الركاب لديهم وثائق على النحو الملائم. وفضلاً عن ذلك، اعتمدت عدة دول مقصد قواعد تفرض غرامات على المشغل الذي يفشل في اكتشاف الركاب غير الممتثلين أو في اتخاذ تدابير وقائية لتفادي قيام أصحاب وثائق السفر بإتلافها خلال الرحلة الجوية.

٢-٨-٣ بسبب العبء الاقتصادي لهذه الغرامات وكذلك النفقات الأخرى المرتبطة بإعادة مثل هؤلاء الركاب الى نقطة منشأ رحلتهم، ينبغي أن يتخذ المشغلون احتياطات في نقطة الصعود الى الطائرة لضمان أن الركاب في حوزتهم وثائق السفر المقررة من دول العبور والمقصد لأغراض المراقبة (القاعدة ٣-٦). وهذا هو التزام المشغلين المقرر عن طريق القاعدة ٣-٣٣.

٣-٨-٣ من المهم إبراز أنه، على الرغم من أن الملحق ٩ يحتوي على أحكام يبدو أنها تلزم سلطات الدول فقط، تهدف أحكام معينة، مثل تلك المذكورة أعلاه، الى إيضاح هذه المسؤوليات وإشراك كيانات أخرى مرتبطة بأنشطة النقل. ولهذه الكيانات أيضاً دور هام في التسهيلات لأن إجراءاتها جزء من عملية بأكملها يُخضع لها الركاب عند سفرهم دولياً. غير أنه مع أن التحقق من الوثائق هو مسؤولية المشغلين، يجب فهم أنهم لا تكون لديهم دائماً جميع المعلومات والخبرة المطلوبة للنجاح. ومن ثم، يطلب الملحق ٩ من السلطات العامة مساعدة المشغلين على تقييم وثائق السفر التي يقدمها الركاب. (القاعدة ٣-٣١)

٤-٨-٣ قد تختلف شروط مثل هذا التعاون في كل دولة ومطار، على نحو يتوقف على الموارد التي قد تتوافر للمشغل. وعلى سبيل المثال، عندما يصعب أو يستحيل على المشغل الاتصال بسفارة أو قنصلية الدولة المعنية، يمكن أن تقدم سلطات الهجرة بالمطار مساعدة وخبرة مفيدتين عندما توجد شكوك بشأن صلاحية وصحة وثائق السفر.

حالات إساءة استعمال وكلاء السفر لمتطلبات الهجرة

٥-٨-٣ متى ما سُحب حق وكيل للسفر في بيع النقل الجوي نيابة عن شركة طيران من جانب شركة الطيران تلك لحالات إساءة استعمال في مراعاة متطلبات الهجرة، ينبغي أن تقوم شركة الطيران التي تتخذ مثل هذا الإجراء بإخطار السلطات العامة المعنية، وكذلك جميع شركات الطيران الأخرى التي قد تتأثر بحالات إساءة الاستعمال هذه، لكي تتخذ الإجراء الملائم.

اتفاقات التعاون لمواجهة حالات إساءة الاستعمال على وثائق السفر

٦-٨-٣ يمكن أن تدخل الدول أيضاً في ترتيبات تعاونية (مثل مذكرات التفاهم) مع المشغلين الذين يقدمون خدمات دولية الى تلك الدول ومنها، بغية مكافحة تزوير وثائق السفر. وينبغي أن تضع هذه الاتفاقات مبادئ توجيهية لدعمهم المتبادل وتعاونهم في هذا المجال وتحديد مسؤوليات معينة بشأن المسائل التالية:

- (أ) التأكد من صلاحية وصحة وثائق سفر الركاب الذين يصعدون الى الطائرة.
 (ب) تحديد الخطوات الضرورية لمنع فقدان الركاب للوثائق أو إتلافهم لها أثناء الطريق الى مقاصدهم.

تعيين ضباط اتصال من دول أخرى

٧-٨-٣ بهدف المساهمة في فعالية إجراءات التحقق من الوثائق التي يطبقها المشغلون، قد تفكر الدول في عمل ترتيبات مع الدول الأخرى للسماح بتعيين "ضباط اتصال" في المطارات للتحقق من صلاحية وصحة وثائق سفر الأشخاص المغادرين (التوصية ٣-٣٢). ويمكن أن تتم هذه الترتيبات عن طريق استخدام مذكرات تفاهم أو أشكال أخرى للتعاون الدولي.

لا تُفرض غرامات إذا وفي المشغل بالمقتضيات

٨-٨-٣ اعترافاً بالجهود التي يبذلها المشغلون، لا ينبغي فرض غرامات عليهم عند وجود ركاب قادمين و/أو عابرين حاملين وثائق غير سليمة وعندما يمكن المشغل أن يثبت أنه اتخذ جميع الاحتياطات الملائمة لتفادي حدوث هذه الحالات. ولهذا الغرض، أصدرت القاعدة ١٧-٥ التي تطلب من الدول التصرف وفقاً لها.

٩-٣ إنهاء الإجراءات: المغادرة

القواعد والتوصيات الدولية الواردة في القسم (باء): إجراءات المغادرة

من الفصل الثالث من الملحق ٩

١-٩-٣ تتاح للسلطات والمشغلين وإدارة المطار الفرصة في تحسين صورتهم لدى الجمهور عن طريق تحديد أوقات لإنهاء الإجراءات بكفاءة بالنسبة للمسافرين وأمتعتهم.

٢-٩-٣ لتحديد الكفاءة القصوى، يجب أن يوجد تنسيق وتعاون على نحو وثيق وعملي بين جميع الكيانات المسؤولة عن مختلف الإجراءات. ونظراً لأن الوقت الحقيقي المطلوب لعملية إنهاء إجراءات بأكملها يمكن قياسه، فإن المقارنة بين الوقت الحقيقي والوقت

المستهدف المعتمد توفر قياساً دقيقاً، يمكن استخدامه لكشف وتحليل مشاكل معينة (أي الافتقار للموارد، الإجراءات غير العملية، الافتقار للتنسيق). ومن خلال هذا التحليل، فإن البحث عن حلول ملائمة واختيارها تدعمهما الحقائق.

٣-٩-٣ يتمشى تحديد أوقات قصوى لإنهاء الإجراءات مع المبدأ الوارد في القاعدة ١-٢ من الملحق ٩، التي تطلب من الدول إنجاز إجراءات مراقبة الحدود بالنسبة للأشخاص والطائرات وبالنسبة للإفراج عن البضائع أو تخليصها في أقصر وقت ممكن. ويتضمن الملحق ٩ أيضاً أحكاماً تحدد مثل هذه الأوقات القصوى لإنهاء الإجراءات، وقد اعتمدت على أساس خبرات الخبراء الذين يمثلون تخصصات مختلفة وأجزاء مختلفة من العالم وقد ساعدوا الأيكاو في وضع و/أو تحسين تدابير التسهيلات.

أوقات التسجيل

٤-٩-٣ ينبغي أن ينشر الناقلون بانتظام آخر موعد للتسجيل في جداول زمنية ليستخدما الجمهور، بالنسبة لكل رحلة جوية دولية على الأقل. وينبغي تأكيد موعد التسجيل كتابة للركاب في وقت إجرائهم للحجز أو شرائهم للتذاكر. وينبغي أن يسعى المشغلون وإدارات المطارات لأن يحددوا، بالنسبة لكل مطار، موعداً واحداً لكل فئة من الرحلات الجوية.

المعلومات عن التأخيرات

٥-٩-٣ ينبغي أن يبذل المشغلون كل جهد لإحاطة ركبهم علماً، قبل التسجيل، بأي تأخيرات في مواعيد المغادرة.

الهدف الموضوع لإنهاء الإجراءات عند المغادرة

٦-٩-٣ الهدف الموضوع لإتمام جميع إجراءات مغادرة الركاب وأمتعتهم هو ٦٠ دقيقة (التوصية ٣-٣٦). ويجب حساب هذا الوقت إجمالياً، وهو يشير إلى جميع الركاب الذين يتطلبون إجراءات عادية.

الأنشطة لإتمام الإجراءات عند المغادرة

٧-٩-٣ الإجراءات المطلوبة عند المغادرة التي يتعين إتمامها خلال مدة ٦٠ دقيقة الموصى بها تشمل ما يلي:

- التسجيل لدى شركة الطيران.
- إجراءات أمن الطيران.
- حيثما يكون ذلك مطبقاً، تحصيل رسوم المطار والضرائب الأخرى.
- إجراءات مراقبة الخروج من الحدود، مثل الضوابط على جوازات السفر أو الحجر الصحي أو الجمارك. (التوصية ٣-٣٦)

نظام الهجرة القائم على مسارات متعددة (التوصية ٣-٣٧)

٨-٩-٣ يسمح هذا الأسلوب بفصل المجموعات التي تتطلب مزيداً من الجهد. وعلى سبيل المثال، فصل المواطنين والمقيمين الدائمين عن أعضاء الطاقم والزوار. ويجوز أيضاً فصل المجموعة الأخيرة إلى من ينتمون إلى دولة ذات امتيازات خاصة.

٩-٩-٣ تتمثل الفائدة الإضافية لفرز الأشخاص باستخدام التكنولوجيا القائمة على مسارات متعددة في أنها تتيح أيضاً إنهاء الإجراءات بصورة أسرع، نظراً لأن وكيل المراقبة سيؤدي مهام بحث متكررة بالنسبة لمجموعة محددة.

٣-١٠ إنهاء الإجراءات: الدخول

القواعد والتوصيات الدولية الواردة في القسم (كاف): إجراءات ومسؤوليات الدخول من الفصل الثالث من الملحق ٩

التزام تزويد المشغلين بالمعلومات

٣-١٠-١ ينبغي لمشغلي شركات الطيران وإدارات المطارات والخدمات العامة للدول المتعاقدة أن تحتفظ، وأن توسع إن أمكن، ببرامج تزود الركاب، في الوقت المناسب، بالمعلومات عن متطلبات وإجراءات الدخول، وخاصة فيما يتعلق بمتطلبات الصحة العامة والهجرة والإعفاءات الجمركية وأنواع الحظر والقيود على الواردات وأنظمة الحجر الصحي الزراعي وفئات الضريبة على الأشياء الأكثر شيوعاً أن يشتريها في الخارج السواح والمسافرون العائدون الآخرون.

الهدف الموضوع لإنهاء الإجراءات عند الدخول

٣-١٠-٢ ينبغي أن يكون هدف إنهاء الإجراءات عند الدخول، بالنسبة للركاب الذين يتطلبون تفتيشاً عادياً، ٤٥ دقيقة كحد أقصى (التوصية ٣-٣٩). وينبغي تحقيق هذا الوقت بغض النظر عن حجم الطائرة ووقت الوصول المحدد.

كيفية حساب الهدف الزمني

٣-١٠-٣ ينبغي حساب الهدف البالغ ٤٥ دقيقة من وقت نزول الراكب من الطائرة الى لحظة إنهاء إجراءات الراكب من جميع السلطات المشتركة في الإجراءات، بما في ذلك إجراءات أمن الطيران وإجراءات مراقبة دخول الحدود (مثل الهجرة أو الحجر الصحي أو الضوابط الجمركية).

لا يتم جمع الوثائق قبل الوصول الى نقاط المراقبة –

القاعدة ٣-٤١

٣-١٠-٤ عند إيجاز إجراءات المراقبة على الحدود، ينبغي أن تنتظر السلطات المعنية في الآثار غير السارة على المسافرين وشواغلهم عند جمع وثائقهم قبل وصولهم الى نقاط المراقبة. ولأنه يوجد خطر حقيقي لفقدان الوثائق، يخاف المسافرون من أن يصبحوا "بدون وثائق" واحتمال مواجهة صعوبات شخصية وكذلك إجراءات رسمية تستغرق وقتاً طويلاً ومكلفة لإعادة إصدار وثائق سفرهم. وفي هذه الحالة، لا يتأثر الركاب فحسب بل أيضاً السلطات المعنية، إذ أن الشكاوى الناجمة عن ذلك تجعل من الصعب على السلطات معالجة مثل هذه المشاكل.

٣-١٠-٥ في هذا السياق، تقرر القاعدة ٣-٤١ أنه، باستثناء الحالات الخاصة، يجب على الدول ألا تقتضي جمع جوازات السفر أو وثائق السفر الرسمية أو وثائق الهوية الأخرى من الركاب أو أفراد الطاقم قبل وصولهم الى نقاط مراقبة الجوازات. (القاعدة ٣-٤١)

على الدولة أن تقبل فحص الأشخاص على وجه السرعة –

القاعدة ٣-٤٢

٣-١٠-٦ هناك حالات يتعين فيها، بسبب الافتقار الى الموارد البشرية أو لأسباب أخرى، على الطائرة والمسافرين على متنها الانتظار حتى تصبح (مراقبة الحدود) السلطات العامة مستعدة لاستقبالهم. ولهذا السبب، يُخضع كل من الناقلين الجويين والمسافرين

لأوقات أطول لإنهاء الإجراءات مما يسبب ازدحاماً في مناطق معينة من المطار، مثل ساحات وقوف الطائرات وبوابات المغادرة. وهذا يعوق أيضاً الجداول الزمنية لشركات الطيران وتخصيص الخانات الزمنية في المطار المتأثر بهذه المشكلة.

٧-١٠-٣ مع وضع ما تقدم في الحسبان وكذلك التكلفة والتأثير التشغيلي لمثل هذه التأخيرات على الناقلين الجويين والمسافرين والمطارات، تطلب القاعدة ٣-٤٢ من السلطات العامة المختصة أن تقبل فحص الركاب وأعضاء الطاقم على وجه السرعة لغرض دخولهم الى الدولة. (أنظر أيضاً المسرد اللغوي لهذا الدليل للاطلاع على تعريف "تصريح الدخول" والقاعدة ٥-١٦ من الملحق ٩ بشأن المسائل المتعلقة بالسماح بالدخول).

المشغل مسؤول عن الأشخاص حتى الفحص -

القاعدة ٣-٤٣

٨-١٠-٣ يحتاج المشغلون وسلطات مراقبة الحدود لإضفاء الطابع الرسمي على نطاق مسؤولياتهم بصدد التكفل بالمسافرين الدوليين ورعايتهم. وتحديد مسؤوليات واضحة وقياسية يساعد المشغلين على تجنب الالتباس والأخطاء، ويجعل تطبيق مراقبة الحدود صارماً. وفي هذا الصدد، تنص القاعدة ٣-٤٣ على أن المشغلين مسؤولون عن التكفل بالركاب والطاقم ورعايتهم حتى يتم قبولهم للفحص، وتلزم الدول بتوحيد مثل هذه المسؤولية عن طريق اعتماد هذا الحكم.

٩-١٠-٣ الاصطلاح "مقبول للفحص" يرد تعريفه في الملحق ٩ بوصفه "يُعتبر أي راكب أو عضو طاقم "مقبولاً للفحص" عندما يقف للمرة الأولى أمام نقطة مراقبة الوصول بعد نزوله من الطائرة، طالباً دخول البلد المعني، وعندئذ، يقرر ضابط المراقبة السماح له بالدخول أو لا يقرره. ولا يشمل ذلك الاطلاع على وثائق السفر الذي يمكن أن يتم فور النزول من الطائرة." (القاعدة ٣-٤٢ ملاحظة)

١٠-١٠-٣ مسؤولية المشغل، حسبما هي محددة في القاعدة ٣-٤٣، تشمل التكفل بالركاب والطاقم ورعايتهم بين:

— الطائرة ومبنى محطة الركاب،

— وداخل مبنى محطة الركاب حتى نقاط مراقبة الحدود.

مصادرة الوثائق المغشوشة أو المزورة أو المزيفة

١١-١٠-٣ من أجل ضمان سحب الوثائق المغشوشة أو المزورة أو المزيفة من التداول، لكي لا يمكن استخدامها وإعادة استخدامها للهجرة غير المشروعة، تلزم القاعدة ٣-٤٦ الدول بمصادرة مثل هذه الوثائق. وتطلب القاعدة من الدول أيضاً مصادرة وثائق المحتال، أي الشخص الذي يسافر بوثائق شخص آخر. وتعاد هذه الوثائق المصادرة الى دولة إصدار الوثائق أو الى البعثة الدبلوماسية المقيمة لتلك الدولة.

المعلومات المسبقة عن الركاب

الغرض من المعلومات المسبقة عن الركاب

١٢-١٠-٣ تتصح التوصية ٣-٤٧ من الملحق ٩ بأن تطبق الدول نظاماً للمعلومات المسبقة عن الركاب، يتيح أخذ المعلومات عن الركاب قبل المغادرة، وكذلك إرسال مثل هذه البيانات وتحليلها من قبل السلطات العامة المعنية.

١٣-١٠-٣ إن توافر المعلومات عن المسافرين قبل وصولهم لأغراض إنهاء الإجراءات بنقاط مراقبة الحدود يتيح تطبيق تقنيات إدارة المخاطر الملائمة، مما يسرع بعملية إنهاء الإجراءات ويركز موارد المراقبة على اكتشاف أولئك المسافرين ذوي المستويات الأعلى من المخاطر والكشف الأمني عليهم. والقيمة الأساسية للمعلومات المسبقة عن الركاب هي تحسين الأمن وإنهاء إجراءات الركاب من حيث

الكفاءة والفعالية. ومن الناحية الإحصائية، لا يشكل معظم المسافرين أي خطر على إنفاذ القانون. وبالتالي ينبغي إخضاع الحركة "البريئة" للحد الأدنى من المراقبة.

٣-١٠-١٤ إن المعلومات المسبقة عن الركاب هي إجراء للتسهيل، ولكن يُعترف به أيضاً كإجراء أمني نظراً لأنه من الجائز تحديد حالات يمكن أن تثير مشاكل قبل الوصول، وبذلك يتعزز إنفاذ القانون والأمن. وهذا يمكن أن يكون حافزاً قوياً لكي تتفق أي حكومة الموارد اللازمة لتحسين عمليات التنقيش. ومن الجدير بالملاحظة، مع ذلك، أن نجاح أي برنامج للمعلومات المسبقة عن الركاب يُقاس عن طريق الزيادة في الكفاءة التشغيلية والانخفاض في ازدحام المطار.

وصف المعلومات المسبقة عن الركاب

٣-١٠-١٥ يشمل أي نظام للمعلومات المسبقة عن الركاب الخطوات التالية:

- (١) أخذ معلومات معينة من جواز السفر أو التأشيرة قبل مغادرة الأشخاص واستكمالها ببيانات خاصة للرحلة الجوية.
- (٢) إرسال المعلومات أعلاه بوسائل إلكترونية إلى السلطات العامة المختلفة.
- (٣) معالجة مثل هذه البيانات من أجل إعداد الملامح والتحليل (تقييم المخاطر) وتحديد عملية المراقبة التي تطبق عند وصول المسافرين.

استخدام أجهزة قراءة الوثائق

٣-١٠-١٦ تتمثل إحدى الأدوات الهامة للتقليل إلى الحد الأقصى من أوقات التسجيل وإنهاء الإجراءات للدخول في جهاز قراءة الوثائق. وهناك فائدتان رئيسيتان لمثل هذه الأجهزة للقراءة: قراءة معلومات وثيقة السفر بسرعة ودقة البيانات.

استخدام المواصفات القياسية في الوثيقة Doc 9303

٣-١٠-١٧ تتجم عن التوحيد فوائد، والتوحيد القياسي هو السبيل لتحقيقه. وقد تحصل سلطات المراقبة عند الحدود على الفوائد التامة من التوحيد عندما تقتصر البيانات المطلوب إرسالها (معلومات تحديد هوية المسافرين) على المعلومات الواردة في الجزء المقروء آلياً، كما هو محدد في المرفق ٦ بالباب الرابع من المجلد الأول من الجزء الأول من الوثيقة Doc 9303. ويقال طلب البيانات الموحد التكلفة المرتبطة به ويسهل وضع واستخدام نظم المعلومات المسبقة عن الركاب. (القاعدة ٣-٤٧-١).

شكل الرسالة PAXLST

٣-١٠-١٨ يقتضي كل اتصال ثلاثة عناصر أساسية هي: جهاز الإرسال وجهاز الاستقبال ووسائل الإرسال، ليكون ملائماً. وإذا لم يتعرّف جهاز الاستقبال على الإشارة المرسل، أو إذا كانت الوسيلتان اللتان يستخدمهما جهاز الإرسال وجهاز الاستقبال مختلفتين، يتعذر الاتصال. وينطبق هذا المبدأ أيضاً على نظم المعلومات المسبقة عن الركاب. ويجب أن تتبع البيانات التي يرسلها مصدر المعلومات شكلاً محدداً سلفاً يتعرّف عليه المعالج في المقصد أيضاً.

٣-١٠-١٩ من أجل حل مشاكل التشغيل المتبادل، قامت الأمم المتحدة بوضع مواصفات لتبادل البيانات الالكترونية (UN/EDIFACT). وتمّ وضع PAXLST بوصفه الشكل الموحد للرسائل المتضمنة معلومات عن الركاب. وهذا الشكل ضروري للتشغيل المتبادل عالمياً والاتصال المرتقب لنظم المعلومات المسبقة عن الركاب فيما بين الدول المشاركة.

المعلومات المسبقة عن الركاب - المعلومات الأساسية

مقدمة

٣-١٠-٢٠ نظام المعلومات المسبقة عن الركاب صمّمته خدمات الجمارك لدول معيّنة حددت الحاجة لمعالجة الخطر الزائد الذي شكّله ركاب شركات الطيران في السنوات القليلة الماضية، وخاصة فيما يتعلق بالاتجار بالمخدرات والتهديدات الأخرى للأمن الوطني. وفي بعض المواقع، فإن هذه الحاجة لتعزيز الضوابط، الى جانب زيادة حركة الركاب الجويين، سبّبت إجهاداً شديداً لموارد الجمارك والهجرة، مما نتج عنه تأخيرات غير مقبولة في إنهاء إجراءات الركاب القادمين بالمطارات. وكوسيلة للامتثال على نحو أفضل وإنهاء إجراءات الركاب قلبي الخطر بصورة أسرع تمّ تصوّر نظام يمكن أن تُرسل فيه بيانات الهوية عن الركاب الى السلطات أثناء طيران الطائرة، لمعالجتها مقابل قواعد بيانات الحاسوب قبل وصول الركاب.

المعلومات الأساسية

٣-١٠-٢١ تطلب المادة التاسعة والعشرون من اتفاقية شيكاغو أن تحمل كل طائرة تعمل في الملاحة الدولية مستندات معينة، تشمل، بالنسبة للركاب، "قائمة بأسماء الركاب وأماكن المغادرة والمقصد". ويحدّد الملحق ٩، في القاعدة ٢-١٢، إلا تتم المطالبة بتقديم وثيقة قائمة الركاب عادة، وتلاحظ أنه إذا كانت المعلومات مطلوبة، فينبغي أن تقتصر المتطلبات من المعلومات على العناصر المدرجة في الشكل المقرر، أي الأسماء وأماكن المغادرة والمقصد، وتفصيل الرحلة الجوية.

٣-١٠-٢٢ من الجدير بالملاحظة أن اعتماد القاعدة ٢-١٢ تصوّر قائمة الركاب كوثيقة ورقية، تُطبع أو تُكتب وتُسلم يدوياً. غير أن مفهوم وضع حد لكمية المعلومات الضرورية للوفاء بالأهداف الأساسية للسلامة والكفاءة والامتثال التنظيمي، قابل للتطبيق على النظم الحديثة لتبادل البيانات الالكترونية، مثل نظم المعلومات المسبقة عن الركاب. ومن المعترف به على نطاق واسع أنه في أي نظام يشمل تبادل المعلومات (التلقائي أو لا)، يتمثل المصروف الرئيسي في جمع البيانات، لذلك من المتوقع أن تتجم عن جمع البيانات فوائد تتجاوز التكاليف الإضافية. وكان هذا المبدأ مسألة أساسية خلال النقاش بشأن نظام المعلومات المسبقة عن الركاب في الدورة العاشرة لشعبة التسهيلات (FAL/10) وقيام الدورة الحادية عشرة لشعبة التسهيلات في نهاية الأمر باعتماد نظم المعلومات المسبقة عن الركاب كتوصية. (التوصية ٣-٤٧).

٣-١٠-٢٣ وافقت بعض شركات الطيران في الولايات المتحدة على اختبار نظام المعلومات المسبقة عن الركاب، الذي يرد وصفه بإيجاز في الفقرات التالية:

٣-١٠-٢٤ تقوم شركة الطيران خلال عملية التسجيل فيما وراء البحار بأخذ البيانات عن كل راكب (حسبما ترد في الجزء المقروء ألياً من جواز السفر)، التي قام بتشكيلها نظام شركة الطيران للحجز/المراقبة وأرسلت الى نظام الجمارك المركزي، حيث يتم التحقق منها مقابل قواعد البيانات المشتركة بين الوكالات وقوائم "المراقبة". ويتم بعد ذلك تنزيل نتائج عمليات التحقق هذه إلى مطار الوصول، حيث يتم توزيعها على كل من الهجرة والجمارك. وإنجاز هذا الجزء من العملية قبل وصول الرحلة الجوية يقلّل بقدر كبير أو يلغي متطلبات إدخال البيانات والمعالجة بالحاسوب خلال فحص كل راكب التي تستغرق وقتاً طويلاً.

٣-١٠-٢٥ مع قيام شركات الطيران وسلطات المراقبة بتعزيز نظام المعلومات المسبقة عن الركاب، فإن أوقات إنهاء إجراءات الركاب للرحلات الجوية العابرة للمحيطات (التي كثيراً ما كانت، قبل استخدام المعلومات المسبقة عن الركاب، تحدث لها تأثيرات تتجاوز ساعتين) انخفضت الى متوسطات تقل كثيراً عن الهدف الموصى به من الإيكاو وهو ٤٥ دقيقة. وبالإضافة الى هذا التحسين في الإنتاجية، حققت سلطات المراقبة تعزيزاً لجهودها للإنفاد، بسبب أن تسلّم المعلومات مقدماً يتيح لها مزيداً من الوقت لمعالجة المعلومات عن الركاب واتخاذ قرارات أفضل بصدد أهدافها للتفتيش ومستوى المراقبة الملائم.

٣-١٠-٢٦ عبّرت توصية الدورة الحادية عشرة لشعبة التسهيلات عن الدعم، من حيث المبدأ، لاستخدام نظم المعلومات المسبقة عن الركاب على النطاق العالمي، بيد أنه تم أيضاً الاعتراف بأنها قد لا تكون حلاً في جميع الحالات وبأن بعض الدول قد لا تكون في وضع يسمح لها بتنفيذ مثل هذه النظم. وتُنصح مجتمعات الدول والمطارات المهتمة بوضع نظام للمعلومات المسبقة عن الركاب بالنظر في المسائل التالية:

نظام المعلومات المسبقة عن الركاب بوصفه نظاماً لتبادل البيانات الالكترونية

٣-١٠-٢٧ يتضمن أي نظام للمعلومات المسبقة عن الركاب التبادل الالكتروني للبيانات (تفاصيل تحديد الهوية من جواز السفر والمعلومات الأساسية عن الرحلة الجوية) بين شركة طيران المنشأ ودولة المقصد. ولا تشمل التوصية ٣-٤٧ الأعداد اليدوي للقوائم أو الرسائل المطبوعة عن بعد أو الوثائق التي تحتوي على معلومات إضافية عن الركاب.

نظام المعلومات المسبقة عن الركاب بوصفه نظاماً للتفتيش المسبق

٣-١٠-٢٨ الغرض من أي نظام للمعلومات المسبقة عن الركاب ليس هو تزويد السلطات بقائمة كاملة بالركاب على متن الطائرة فحسب، بل أيضاً تزويد السلطات بالإجراءات والموارد اللازمة لفحص هذه البيانات قبل وصول الرحلة الجوية، لكي يخفّض وقت تفتيش الركاب بعد الوصول.

التكاليف

٣-١٠-٢٩ يتطلب أي نظام للتبادل الالكتروني للبيانات استثماراً كبيراً في أجهزة وبرامج الحاسوب وتدريب العاملين على جانبي كل من المشغلين وسلطات المراقبة. وقاعدة البيانات التي يمكن الوصول إليها إلكترونياً ضرورية، وإنشاء قاعدة البيانات هو مسؤولية الدولة. ويمكن أن يتوقع المشغلون وسلطات المراقبة تكبد تكاليف تطوير نظمهم للحاسوب وإنشاء وصلات للاتصال بغية إتاحة أخذ البيانات المطلوبة وإرسالها واستقبالها ومعالجتها. ويوصي الملحق ٩ بأنه ينبغي للدول أن تسعى الى تقليص عدد مرات نقل بيانات المعلومات المسبقة عن الركاب بالنسبة لرحلة جوية معينة (التوصية ٣-٤٧-٤)، أي أنه ينبغي تفادي الطلبات المتعددة للبيانات بالنسبة لأي رحلة جوية منفردة. وسبب هذا هو أن كل نقل للبيانات يكبد المشغلين بعض التكلفة. وفي بعض الحالات، قد تحتاج مرافق المطارات لتعديل بغية استيعاب ركاب المعلومات المسبقة عن الركاب بصورة منفصلة عن الركاب الآخرين.

تأثير إجراء جديد

٣-١٠-٣٠ على الرغم من أن المادة الثانية والعشرين من اتفاقية شيكاغو تطلب من الدول تسهيل الملاحة الجوية الدولية واعتماد جميع التدابير الممكنة عملياً لتجنب أي تأخير لا داعي له، تطلب المادة الثالثة عشرة من مجتمع الطيران الامتثال لقوانين وقواعد أي دولة كالأنظمة "... المتعلقة بالدخول والتصريح والهجرة والجوازات والجمارك والحجر الصحي...". ومن الناحية التشغيلية، فإن الإجراء الجديد المتصل بوصول الرحلة الجوية ومغادرتها يمكن تبريره إذا كان يفيد في تحسين إنتاجية العمليات وإذا كان يحسّن الامتثال للقوانين المذكورة آنفاً و/أو يعزّز أمن الطيران. وبمقدور نظم المعلومات المسبقة عن الركاب أن تحلّ بكفاءة مشاكل الأمن الوطني والتأخيرات الطويلة غير المقبولة في إنهاء إجراءات الركاب وتدهور جهود الإنفاذ بسبب النقص في الموارد من العاملين. وينبغي موازنة تكاليف إدخال النظام مقابل حدة هذه المشاكل في الدولة المعنية أو المطار المعني.

الأسباب المتعددة لتأخيرات إنهاء إجراءات الركاب

٣-١٠-٣١ ينبغي الإقرار بأنه ليس كل الوقت الذي يُقضى بين النزول من الطائرات والتخليص النهائي يُعزى لأنشطة هيئات إنهاء الإجراءات على الحدود. وبعض العوامل التي تسهم في التأخيرات هي عدم الكفاءة في مناولة الأمتعة وعدم توافر الجسور الموصلة بين الطائرة وبوابة المحطة والنقل الأرضي ومسافات السير الطويلة من الطائرة الى منطقة التفتيش، ولكن لا يمكن حلّها عن طريق نظام المعلومات المسبقة عن الركاب. وإجراء تحليل لتحديد كم من الوقت الزائد لإنهاء إجراءات الركاب يُعزى لعمليات التفتيش ضروري من أجل تقرير ما إذا سيكون نظام المعلومات المسبقة عن الركاب ملائماً.

هيئات التفتيش المتعددة

٣-١٠-٣٢ إذا أُتخذ القرار بإنشاء نظام للمعلومات المسبقة عن الركاب، من الضروري إشراك جميع هيئات التفتيش في مرحلتها التخطيط والتطوير. وسلطات الجمارك والهجرة والزراعة كلها لديها احتياجات مختلفة للمعلومات، ويجب تليبيتها من أجل الحيلولة دون عدم مشاركة إحدى الهيئات، وبذلك إضاعة مكاسب الإنتاجية للهيئات الأخرى.

إشراك الصناعة

٣٣-١٠-٣ نظراً لأن المشاركة في نظام المعلومات المسبقة عن الركاب تترتب عليه تكاليف للمشغلين، يتسم تعاونهم بأكثر قدر من الفعالية عندما تكون المشاركة طوعية. ولا ينبغي اتخاذ إجراءات عقابية في مواجهة المشغلين الذين لا يشاركون أو الذين يرتكبون أخطاءً، مع أنه من المرتقب أن يقضي الركاب القادمين باستخدام مشغلين لا يشاركون وقتاً أطول لإنهاء إجراءاتهم. ومن أجل إقامة علاقة عمل منسجمة ومنتهجة بين المشغلين والسلطات، ينبغي ترويج النظام الجديد على أساس مزاياه.

عملية المطار بأكمله

٣٤-١٠-٣ لكي تكون نظم المعلومات المسبقة عن الركاب ناجحة، فهي تتطلب تعاون جميع الأطراف المعنية بعملية التفتيش على الركاب.

٣٥-١٠-٣ ينبغي أن يُحظى التطوير المستمر لنظم المعلومات المسبقة عن الركاب بدرجة عالية من الأولوية في جداول أعمال لجان تسهيلات المطارات.

٣٦-١٠-٣ عندما يكون ذلك ملائماً، ينبغي أن تدخل الدول المتعاقدة نظاماً للمعلومات المسبقة عن الركاب، يتضمن أخذ تفاصيل جواز السفر قبل المغادرة وإرسال التفاصيل بوسيلة إلكترونية إلى السلطات في بلد المقصد. وعند القيام بذلك، يُطلب من الدول إتباع رسائل UN/EDIFACT PAXLST الواردة في المبادئ الرائدة المشتركة بين منظمة الجمارك العالمية واتحاد النقل الجوي الدولي والايكاو بشأن المعلومات المسبقة عن الركاب (القاعدة ٣-٤٧-١). ولنفاذي الوقت الزائد للمناولة خلال التسجيل، ينبغي التشجيع على استخدام أجهزة قراءة الوثائق لأخذ المعلومات في وثائق السفر المقروءة آلياً.

بيانات سجل أسماء الركاب

٣٧-١٠-٣ في المناخ الحالي المتمسم بالضوابط الأمنية المكثفة، من المعترف به أن وسائل التسهيلات الحديثة مثل جوازات السفر المقروءة آلياً ونظم المعلومات المسبقة عن الركاب تعزز بصورة شاملة أمن الطيران المدني الدولي. وفي السنوات القليلة الماضية، ارتفع مستوى الاهتمام باستخدام المعلومات المسبقة عن الركاب كتدبير أمني. ورأت بعض الدول أنه من الضروري، من أجل مكافحة الإرهاب وحماية حدودها، تجاوز متطلبات المعلومات المسبقة عن الركاب وطلب معلومات إضافية تتعلق بالركاب لتخزينها في نظام الحجز ونظم مشغلي الطائرات الأخرى من هذا القبيل.

٣٨-١٠-٣ هذه المسألة، أي جمع الدول لبيانات سجل أسماء الركاب، أثرت أولاً في الايكاو في الدورة الثانية عشرة لشعبة التسهيلات (٢٠٠٤)، وأدرجت في وقت لاحق في الملحق ٩ بوصفها التوصية ٣-٤٨. وبوصفي النص الدول المتعاقدة التي تشترط الاطلاع على سجل أسماء الركاب بأن توحّد شروط البيانات وطريقة مناولة هذه البيانات حسب الإرشادات الصادرة عن الايكاو. (التوصية ٣-٤٨).

٣٩-١٠-٣ في أبريل/نيسان ٢٠٠٦، نشرت الايكاو التعميم رقم ٣٠٩، *Guidelines on Passenger Name Record (PNR) Data* (إرشادات بشأن بيانات سجلات أسماء الركاب). والغرض من المبادئ التوجيهية هو وضع تدابير موحدة لنقل بيانات سجل أسماء الركاب ومناولة تلك البيانات في وقت لاحق من قبل الدول المعنية، استناداً إلى مبادئ: أ) تقليل التكلفة للصناعة إلى الحد الأدنى و ب) دقة المعلومات و ج) اكتمال البيانات و د) حماية البيانات الشخصية و هـ) الوقت المناسب و و) كفاءة وفعالية إدارة البيانات/إدارة المخاطر. (أنظر إرشادات بشأن بيانات سجلات أسماء الركاب (الوثيقة 9944 Doc)).

٤٠-١٠-٣ تسعى الإرشادات أيضاً لمساعدة الدول في تصميم المتطلبات للبيانات والإجراءات بغية التخفيف إلى الحد الأقصى من الأعباء الفنية التي قد تعوق تنفيذ هذه الترتيبات الموحدة. وتتناول الإرشادات مسألة نقل بيانات سجلات أسماء الركاب من نظام المشغل إلى إحدى الدول، وإدارة هذه البيانات بما في ذلك ترتيبات التخزين والحماية. (أنظر إرشادات بشأن بيانات سجلات أسماء الركاب (الوثيقة 9944 Doc)).

سفر المجموعات المنظمة

٣-١٠-٤١ لا تشجع الممارسة المتمثلة في جمع وثائق سفر أشخاص يسافرون في مجموعات منظمة وفحصها بصورة جماعية لأنها يمكن أن تعوق الانسياب العادي لحركة الركاب الآخرين. غير أنه إذا كانت السلطات لا تزال تعتبر مثل هذه الممارسة مفيدة، بسبب خصائص الحركة الخاصة للدولة، ينبغي تكريس نقاط مراقبة خاصة لإنهاء إجراءات المجموعات من الأشخاص.

إدارة المخاطر للركاب

لماذا ينبغي استخدام إدارة المخاطر

٣-١٠-٤٢ في الواقع العملي يتعين على الجمارك والسلطات الأخرى، التي تكون مواردها ثابتة أو، في بعض الحالات، متناقصة فعلاً، أن تعالج النمو الكبير في السفر والتجارة الدوليين، بينما توفر في الوقت ذاته مزيداً من التسهيلات في شكل وثائق وإجراءات مبسطة وإنهاء إجراءات الأشخاص/تخليص البضائع بصورة تكاد تكون فورية.

٣-١٠-٤٣ هذا يعني أنها لا يمكنها المضي في تطبيق الأساليب التقليدية لمراقبة الأشخاص بدون قضاء أوقات طويلة في إنهاء الإجراءات والازدحام وعدم رضا الجمهور، أو لمراقبة البضائع على أساس الشحنة المنفردة لضمان تحصيل الإيراد الصحيح وإنفاذ اتفاقات السياسة التجارية (الحصص، الأفضليات) وأن السلع المحظورة أو المقيدة يتم اكتشافها والتعامل معها على النحو الملائم. ومحاولة القيام بذلك تلقي بأعباء غير واقعية على موارد سلطات مراقبة الحدود وتتجم عنها تأخيرات غير مقبولة في إنهاء إجراءات الأشخاص/تخليص البضائع.

٣-١٠-٤٤ تختلف العوامل التي ينطوي عليها تقييم المخاطر بالنسبة لكل هيئة وتتفاوت من دولة إلى أخرى. وتستند أهميتها إلى أنواع "التهديدات" التي قد تُدرك. وبصرف النظر عن هذا الإدراك، ينبغي أن ترسي هيئات التفتيش أساساً منطقياً لاستهداف أشخاص ينبغي فحصهم بمزيد من الدقة وللإسراع بإنهاء إجراءات قلبي الخطر أو الذين لا خطر منهم. وينبغي أن تستند مثل هذه القرارات إلى مستوى "الخطر" الذي تم تقييمه أو احتمال انتهاك القانون أو أنواع أخرى من عدم الانتظام. ويمكن القيام بتقييم المخاطر فيما يتعلق بالأفراد أو المجموعات أو بطائرة بأكملها.

استخدام نظام المسار المزدوج

٣-١٠-٤٥ نظام المسار المزدوج أو الأحمر/الأخضر هو واحدة من أكثر العمليات الانتقائية المعروفة والتي تستخدمها الجمارك لتفتيش الأمتعة الواردة. وبعد تحليل فوائد هذا التسهيل (التعامل بكفاءة مع عدد متزايد من الركاب بدون زيادة مناظرة في عدد العاملين بالجمارك) واستنتاج أنه يمكن اعتماده دون تقليل فعالية الضوابط الجمركية، أوصت منظمة الجمارك العالمية (مجلس التعاون الجمركي سابقاً)، في عام ١٩٧١، بأن يدخل أعضاؤها تطبيق نظام المسار المزدوج.

٣-١٠-٤٦ بغية إنفاذ التوصية المذكورة، اعتمدت الإيكاو القاعدة ٣-٥١ للملحق ٩، التي تطلب من الدول الأخذ بنظام المسار المزدوج أو بعملية انتقائية أخرى للتفتيش الجمركي والحجر الصحي على أساس إدارة الأخطار، وبما يلائم الظروف وحجم الحركة في المطار المعني. وترد معلومات تفصيلية في المرفق (٦) بالملحق ٩. (القاعدة ٣-٥١)

التأشيرة الصالحة في جواز السفر المنتهية صلاحيته

٣-١٠-٤٧ عند انتهاء صلاحية جواز السفر قبل التأشيرة، ينبغي للدولة التي أصدرت التأشيرة مواصلة قبول التأشيرة حتى تاريخ انتهاء صلاحيتها عندما يقدم إليها جواز السفر الجديد للزائر. (التوصية ٣-٥٣)

مثال: لدى أحد الأشخاص جواز سفر صالح حتى ٢٠/٨/٢٠٠٢، ولكن التأشيرة التي منحها إحدى الدول صالحة حتى ٢٠٠٢/١٢/٣١. ويحصل المسافر على جواز سفر جديد للسفر بعد ٢٠ أغسطس/آب ويرغب في زيارة الدولة التي أصدرت التأشيرة مرة أخرى قبل ٢٠٠٢/١٢/٣١. وفي هذه الحالة، ينبغي السماح للمسافر بدخول الدولة عن طريق تقديم كل من جواز السفر القديم الذي يحتوي على التأشيرة الصالحة وجواز السفر الجديد الساري المفعول.

٤٨-١٠-٣ عندما تقدّم الى المسؤول عن المراقبة تأشيرة للدخول لعدد محدود من المرات، يجب أن يبيّن على خانة بالقرب من صفحة التأشيرة، بطريقة مناسبة وواضحة ولاتفة، كل مرة تُستعمل فيها التأشيرة. وينبغي أن تنشئ الدول هذه الخانة مسبقاً لكي يتمكن حاملها أو أي مشغّل أو السلطات العامة من تحديد صلاحيتها بسرعة وبدون استعمال أي وسائل خاصة. وهي تساعد أيضاً على منع أي شخص من السفر بتأشيرة "استنفدت باستعمالها للسفر". (القاعدة ٣-٥٤)

إعادة الوثائق الى الأشخاص بعد الفحص

٤٩-١٠-٣ جرى الإعراب عن شواغل خطيرة بصدد الممارسة المتمثلة في سحب جوازات السفر مؤقتاً من الركاب خلال إنهاء إجراءاتهم، أو عند العبور، بسبب الصعوبات البغيضة والمكلفة التي يواجهها المسافر الذي فقد جواز سفره بينما هو في حيازة السلطات العامة. وفي هذا الصدد، يعترف المجتمع الدولي بأن جواز السفر هو أحد الممتلكات الشخصية وينبغي إعادته الى صاحبه بعد الفحص الذي تقوم به السلطات العامة فوراً.

٥٠-١٠-٣ لا يجوز للسلطات العامة الاحتفاظ بوثائق السفر إلا في حالات فردية خاصة وتطلب القاعدة ٣-٥٥ من الدول اعتماد تدابير تضمن إعادة جميع وثائق السفر الى صاحبها فور فحصها. (القاعدة ٣-٥٥)

الكشف الصحي على القادمين من مناطق موبوءة – التوصية ٣-٥٦

٥١-١٠-٣ تطلب الدول عادة إجراء كشف طبي على المسافرين في نقاط دخولهم لتفادي انتشار الأمراض المعدية من بلدان أخرى. ونظراً لأنه لا تحقّق فوائد عملية من الكشف على جميع المسافرين القادمين، تنصح التوصية ٣-٥٦ للملحق ٩ بأن تقتصر مثل هذه الكشوف على المسافرين القادمين من منطقة موبوءة، أثناء فترة الحضانة للمرض المعني، وفقاً لقواعد الصحة العالمية.

١١-٣ الإجراءات الرسمية للعبور

القواعد والتوصيات الدولية الواردة في القسم (لام): إجراءات ومقتضيات العبور من الفصل الثالث من الملحق ٩

١-١١-٣ هناك دول تستقبل حركة القادمين فقط من خلال مطارات عبور محددة بسبب التحويلات المتعددة للرحلات الجوية و/أو محطات الركاب الدولية المتعددة للوصول/للمغادرة. وفي هذه الحالات، فإن المسافات الطويلة بين محطة الوصول ومحطة المغادرة أو عدم وجود استراحات للركاب العابرين كلها أمور قد ترغم السلطات المحلية على المطالبة بتأشيرة عبور للركاب العابرين. وهذه التأشيرة، التي تسمح للركاب بحرية الحركة داخل المناطق العامة بالمطار بعد مرورهم بجميع الإجراءات الرسمية للتخليص، لها مزايا وعيوب. وهي تحل مشكلة الركاب الذين يحتاجون الى نقلهم الى محطة مغادرتهم/بوابة رحلتهم الجوية، لكنها يمكن أيضاً أن تزيد عبء العمل على سلطات المراقبة بالمطالبة الإضافية بالخدمات، التي يمكن أن تصرف موارد المراقبة عن الأهداف شديدة الخطورة أو تحديات إنفاذ القانون.

٢-١١-٣ نظراً لأن كلاً من حركة العبور والسلطات تتأثر بالمطالبة بتأشيرة عبور، تطلب القاعدة ٣-٥٨ أن تضع الدول إجراءات تلغي اقتضاء تأشيرة العبور، إن أمكن ذلك، وتقديم تسهيلات للركاب العابرين والطواقم، مثل مناطق العبور المباشر وفتح المراقبة للعبور التي يديرها مشغّلو شركات الطيران تحت إشراف سلطات مراقبة الحدود. وسيسمح هذا للركاب العابرين بأن يمكثوا بصفة مؤقتة داخل المطار دون الخضوع لإجراءات مراقبة الحدود التي تتفّدها دولة العبور.

تأشيرة العبور

اقتضاء تأشيرة العبور لحد أدنى لعدد الدول

٣-١١-٣ في الحالات التي لا يمكن فيها إلغاء اقتضاء تأشيرة العبور، تطلب القاعدة ٣-٥٩ للملحق ٩ من الدول أن تضع حداً أدنى لعدد الدول التي تطالب مواطنيها بالحصول على مثل هذه التأشيرة. (القاعدة ٣-٥٩)

٤-١١-٣ يُسَمَح بالعبور بدون تأشيرة عندما يفى المسافر بالشروط التالية:

- لديه جواز سفر صالح.
- لا يغادر منطقة العبور المباشر أو "المنطقة المعقمة".
- يبقى في المطار لأقل من ٢٤ ساعة.
- لديه تأشيرة صالحة أو تصريح بالدخول الى دولة ثالثة.
- لديه تذكرة طائرة صالحة وحجز رحلة جوية مؤكد الى دولة ثالثة، من نفس المطار وفي نفس اليوم.

١٢-٣ الأمتعة التي فُصِلت عن صاحبها

القواعد والتوصيات الدولية الواردة في القسم (ميم): التصرف في الأمتعة التي فُصِلت عن صاحبها من

الفصل الثالث من الملحق ٩

١-١٢-٣ من أجل عدم المساس بالتطورات التكنولوجية لمناولة الأمتعة، مثل النظام العالمي لتتبع الأمتعة والجهود الأخرى للإسراع بالإجراءات التي وافقت عليها دول عديدة، تطلب القاعدة ٣-٦٢ للملحق ٩ من الدول أن تسمح بإجراء تحويل للأمتعة المتروكة، بين الرحلات الدولية في نفس المطار، دون تفتيش إلا لأغراض أمن الطيران أو لأغراض ضرورية أخرى. (القاعدتان ٢-١٦ و ٣-٦٢)

الحراسة المشددة على أساس مؤقت للأمتعة المتروكة

٢-١٢-٣ عندما لا يمكن القيام بتحويل الأمتعة المتروكة، ينبغي أن تكفل الدول الحراسة المشددة على أساس مؤقت لمثل هذه الأمتعة في مكان مناسب. (القاعدة ٣-٦٢)

١٣-٣ وثائق هوية الطاقم

القواعد والتوصيات الدولية الواردة في القسم (نون): التعرف على هوية أعضاء الطاقم وموظفي مشغلي

الطائرات الآخرين ودخولهم من الفصل الثالث من الملحق ٩

شهادة عضو الطاقم وشهادة مفتش سلامة الطيران المدني

١-١٣-٣ شهادة عضو الطاقم هي وثيقة رسمية تُستخدم لإثبات تعيين وهوية طاقم القيادة والعاملين في المقصورة، ولا ينبغي الخلط بينها وبين إجازات الطاقم التي تثبت المؤهلات المهنية لطاقم القيادة.

٣-١٣-٢ كان أصل أحكام الملحق ٩ المتعلقة بهذه الوثيقة هو الاعتراف العام بالفائدة الكبيرة التي يمتثلها لمشغلي الطائرة استخدام رخص وشهادات عضو الطاقم، بدلاً عن جوازات السفر والتأشيرات وينبغي أن يستمر وجود هذه الفائدة حتى في حالة تبادل الطائرات بين مختلف مشغلي شركات الطيران.

٣-١٣-٣ يسمح تنفيذ شهادة عضو الطاقم، حسب ما هي مبيّنة هنا، لشركات الطيران بالتصرف في العاملين بكفاءة. غير أن الفائدة التامة المستمدة من استخدام هذه الوثيقة لا يمكن تحقيقها بينما تمتنع بعض الدول عن قبولها.

تعريف عضو الطاقم وعضو طاقم القيادة

٣-١٣-٤ يعرف الملحق ٩ عضو الطاقم بأنه أي شخص يكلفه المشغل بالعمل على الطائرة خلال مدة مأمورية الرحلة. (الملحق ٩، الفصل الأول - تعاريف)

٣-١٣-٥ يعرف نفس الملحق أيضاً عضو طاقم القيادة بأنه عضو في طاقم قيادة يحمل إجازة ويكلف بواجبات ضرورية لتشغيل الطائرة طوال مدة مأمورية الرحلة الجوية.

محتويات شهادة عضو الطاقم

٣-١٣-٦ لأسباب عملية للإصدار، يُعتبر العاملون في المقصورة وطاقم القيادة على السواء أعضاء في الطاقم. ويرد المحتوى العام لهذه الوثيقة في المرفق (٧) للملحق ٩. وترد المواصفات الفنية التفصيلية لشهادة عضو الطاقم المقروءة آلياً في المرفق (٧) بالباب الخامس من المجلد الأول من الجزء الثالث من الوثيقة Doc 9303. (أنظر الشكل ٦)

شهادة عضو الطاقم كما تظهر في الملحق ٩

شهادة عضو الطاقم في البطاقات المقروءة آلياً

٣-١٣-٧ نظراً للاستعمال المتكرر (الممكن) لشهادة عضو الطاقم، ثمة حاجة لإنتاجها بسمات مأمونة وطبيّة وممتينة، وفي هذا الصدد، تلزم القاعدة ٣-٦٨ من الملحق ٩ الدول، إذا كانت تصدر شهادات لأعضاء الطاقم، بأن تصدرها كبطاقات مقروءة آلياً، طبقاً للمواصفات المنشورة في الجزء الثالث من الوثيقة Doc 9303. (القاعدة ٣-٦٨)

شروط شهادة عضو الطاقم غير المقروءة آلياً

٣-١٣-٨ من المهم إبراز أنه حتى مع أن الوثيقة Doc 9303 تتضمن مواصفات لوثائق السفر المقروءة آلياً، تنطبق هذه المواصفات أيضاً على الوثائق غير المقروءة آلياً، التي يجوز إصدارها وعليها عبارة "هذه ليست وثيقة مقروءة آلياً" في الجزء المقروء آلياً. وتسهّل هذه الممارسة توحيد شهادات عضو الطاقم على النطاق العالمي. وبهذا المعنى، ينبغي إصدار جميع شهادات عضو الطاقم غير المقروءة آلياً باستخدام نفس نسق وثيقة السفر المقروءة آلياً المناظرة.

هدف شهادة عضو الطاقم

٣-١٣-٩ هدف إصدار شهادة عضو الطاقم الموحدة هو تسهيل السفر الدولي لأعضاء طاقم شركة الطيران عن طريق إعفائهم من شروط الحصول على تأشيرة، وكذلك عن طريق تقديم تأكيدات الى سلطات مراقبة الحدود بشأن صحة وثائق سفر وهوية وماضي الطواقم المذكورة. وتطلب القاعدة ٣-٧١ للملحق ٩ من الدول أن تعترف بشهادة عضو الطاقم كوثيقة هوية تفي بالشروط للدخول مؤقتاً (القاعدة ٣-٧١). والقصد هو أنه ينبغي أن ينطبق هذا حتى لو لم يكن صاحب الشهادة أحد مواطني دولة تسجيل الطائرة التي يعمل على متنها.

الدولة المصدرة الهيئة المختصة المصدرة		شهادة عضو الطاقم	
صورة صاحب الشهادة	Surname/اسم العائلة/	Given name/الاسم الأول/	
	Sex/الجنس/	Nationality/الجنسية/	Date of Birth/تاريخ الميلاد/
	Employed by/جهة العمل/	Occupation/الوظيفة/	
	Doc No./رقم الوثيقة/	Date of Expiry/تاريخ انتهاء الصلاحية/	
	(توقيع صاحب الشهادة)		

الصفحة الأمامية للشهادة

الدولة المصدرة	
يمكن لصاحب الشهادة العودة والدخول في أي وقت بمجرد إبراز هذه الشهادة ، خلال مدة صلاحيتها .	
Issued at/مكان الإصدار/ (Place of issue)	(الإمضاء) Issuing authority/ جهة الإصدار
الجزء المقروء آليا (يترك هذا الحيز فارغا عندما تكون الشهادة المصدرة غير مقروءة آليا)	

الصفحة الخلفية للشهادة

الشكل ٦ - شهادة عضو الطاقم

متى ينبغي قبول شهادة عضو الطاقم للدخول مؤقتاً

١٠-١٣-٣ توجد شروط معينة ينبغي أن يفي بها أعضاء الطاقم الذين لديهم شهادة عضو الطاقم لكي يتم قبولهم للدخول مؤقتاً إلى أي دولة، بدون طلب الحصول على تأشيرة.

١١-١٣-٣ في ما يلي هذه الشروط:

- الاحتفاظ بالشهادة في حوزتهم عند صعودهم إلى الطائرة أو نزولهم منها.
- البقاء في المطار الذي توقفت فيه الطائرة أو ضمن حدود المدن المجاورة له.
- المغادرة على متن نفس الطائرة أو رحلتهم الجوية المنتظمة التالية (القاعدة ٣-٧١ والتوصية ٣-٧١-٢).

ضوابط إصدار شهادات عضو الطاقم

١٢-١٣-٣ هناك حاجة لضمان إتباع إجراءات المراقبة الملائمة لإصدار شهادة عضو الطاقم بغية ضمان أمن الوثيقة. والدول ملزمة بإجراء التحريات بشأن أعضاء الطاقم قبل إصدار شهادات عضو الطاقم. ويرد أيضاً النص على ضوابط متصلة بالأمن فيما يتعلق بإصدار شهادات عضو الطاقم. (القاعدة ٣-٧٠). والمقصود هو موازنة ضوابط إصدار شهادة عضو الطاقم مع الضوابط الأمنية للوثائق الأخرى الواردة في الفصل الثالث. (القاعدتان ٣-٧ و ٣-٨)

١٣-١٣-٣ ينبغي أن تقدم الدول تسهيلات تمكن أعضاء الطاقم من الحصول على شهادة عضو الطاقم الصالحة لفترة توظيف عضو الطاقم (القاعدة ٣-٦٧). وينبغي أن توفر إجراءات إصدار شهادة عضو الطاقم خدمة أعضاء الطاقم وسلطات الحدود بكفاءة مع الدعم التام من منفذي القانون.

تفتيش أعضاء الطاقم – القاعدة ٣-٦٦

١٤-١٣-٣ بعد إحداث ٢٠٠١/٩/١١، يخضع أعضاء الطاقم وأمتعتهم، شأنهم شأن المسافرين الآخرين، لتفتيش دقيق تقوم به سلطات مراقبة الحدود. غير أنه، نظراً لأنهم يصعدون إلى الطائرة قبل الركاب من أجل التحضير للرحلة الجوية ونظراً لأن المعلومات عن ماضيهم أسهل منالاً في أي وقت، ينبغي أن تسرع السلطات بقدر الإمكان في تفتيش أعضاء الطاقم وأمتعتهم. (القاعدة ٣-٦٦)

١٥-١٣-٣ في هذا الصدد، تطلب القاعدة ٣-٦٦ من الدول اعتماد تدابير أو ترتيبات خاصة لإنهاء إجراءات أعضاء الطاقم. ونظراً لأن الحكومات لا تهتم بنفس القدر بأي شخص، لكنها تبدي اهتمامات مختلفة بالزائرين والمقيمين العائدين وفئات أخرى، مثل أعضاء طواقم شركات الطيران، قد يخضع هؤلاء الأشخاص للتفتيش بمزيد من الكفاءة في نقاط المراقبة المعيّنة.

١٦-١٣-٣ لذلك، للإسراع بإنهاء إجراءات الركاب عن طريق الأخذ بعمليات انتقائية (القاعدة ٣-٥١)، يُستحسن أن توفر الدول منطقة منفصلة لإنهاء إجراءات أعضاء الطاقم.

٣-١٤ شهادة مفتش سلامة الطيران

القواعد والتوصيات الدولية الواردة في القسم (سين): مفتشو سلامة الطيران من الفصل الثالث

من الملحق ٩

١-١٤-٣ شهادة مفتش سلامة الطيران هي وثيقة تُصدر لمفتشي سلامة الطيران، وتسهّل تعرّف سلطات الحدود على هوية هؤلاء الأشخاص وواجباتهم. والشهادة مماثلة في شكلها وشروطها لشهادة عضو الطاقم المقروءة آلياً، على النحو المبين في المرفق (٨) للملحق ٩.

٣-١٤-٢ نظراً لأن واجبات مثل هؤلاء المفتشين يتم القيام بها لسلامة المواطنين (المسافرين وعلى الأرض) ومواطني البلدان الأخرى، تتصح التوصية ٣-٧٣ للملحق ٩ سلطات الحدود بمنح المفتشين في أثناء أدائهم لوظائفهم نفس معاملة أعضاء الطاقم. وفي هذا الصدد، تُعتبر شهادة مفتش سلامة الطيران وثيقة سفر رسمية، بالإضافة لتسهيل التعرف على هوية وواجبات مثل هؤلاء المفتشين، تعطي صاحبها الحق في الحصول على امتيازات مماثلة للامتيازات الممنوحة لأعضاء الطاقم الآخرين.

٣-١٤-٣ من أجل القبول العالمي لشهادة مفتش سلامة الطيران، وكذلك وثائق السفر الأخرى المقررة في الملحق ٩، يجب إتباع المواصفات القياسية. وفيما يتعلق بهذا الهدف، اعتمدت مواصفات تفصيلية لهذه الشهادة ونشرت في الجزء الثالث من الوثيقة Doc 9303 – وثائق السفر الرسمية المقروءة آلياً من الحجم ١ ومن الحجم ٢. ولتحقيق القبول العالمي لهذه الشهادات، يُطلب من السلطات الوطنية إصدار هذه الشهادات وفقاً للمواصفات المقررة في المرفق (٨) للملحق ٩ وقبول مثل هذه الوثائق كوثائق سفر رسمية. (التوصية ٣-٧٤)

الشهادة صالحة لفترة التوظيف

٣-١٤-٤ تفادياً لتكرار الطلبات لشهادة مفتش سلامة الطيران، وتخفيفاً لعبء عمل سلطات الإصدار، ينبغي أن تكون مثل هذه الشهادة صالحة لفترة توظيف المفتش. (التوصية ٣-٧٣)

الوثائق التي يتعين حملها

٣-١٤-٥ تتصح التوصية ٣-٧٥ للملحق ٩ بأن يحمل مفتشو السلامة عند أدائهم لمهامهم ليس شهادة مفتش سلامة الطيران فحسب بل أيضاً نسخة شخصية من خط سير مفتش الطيران (معتمدة على النحو الواجب من الدولة التي تستعين بالمفتش) وجواز سفر ساري المفعول. (أنظر الشكل ٧)

امتيازات الدخول المؤقت لمفتشي السلامة

٣-١٤-٦ ينبغي للدول أن تمنح نفس امتيازات الدخول المؤقت المقدمة لأعضاء الطاقم (على النحو المذكور في القاعدة ٣-٧١) لمفتشي السلامة التابعين لدولة أخرى، الذين يؤديون مهامهم للتفتيش (التوصية ٣-٧٦)، بشرط أن يكون تفتيش الطيران القادم بعد وقت لا يتجاوز فترة راحة عادية.

الدولة المصدرة الهيئة المختصة المصدرة		شهادة مفتش سلامة الطيران المدني	
صورة صاحب الشهادة	Surname/اسم العائلة/	Given name/الاسم الأول/	
	Sex/الجنس/	Nationality/الجنسية/	Date of Birth/تاريخ الميلاد/
	Employed by/جهة العمل/	Occupation/الوظيفة/	
		مفتش سلامة الطيران المدني	
	Doc No./رقم الوثيقة/	Date of Expiry/تاريخ انتهاء الصلاحية/	
		(توقيع صاحب الشهادة)	

الصفحة الأمامية للشهادة

الدولة المصدرة	
يمكن لصاحب الشهادة العودة والدخول في أي وقت بمجرد إبراز هذه الشهادة ، خلال مدة صلاحيتها .	
(الإمضاء)	
Issued at/مكان الإصدار/ (Place of issue)	Issuing authority/ جهة الإصدار
الجزء المقروء آليا (يترك هذا الحيز فارغا عندما تكون الشهادة المصدرة غير مقروءة آليا)	

الصفحة الخلفية للشهادة

الشكل ٧ – شهادة مفتش سلامة الطيران المدني

الفصل الرابع

دخول ومغادرة الشحنات والمواد الأخرى

٤-١ مقدمة

القواعد والتوصيات الدولية الواردة في القسم (ألف): أحكام عامة من الفصل الرابع من الملحق ٩

٤-١-١ قامت الايكاو، من خلال اجتماعات شعبة التسهيلات وفريق خبراء التسهيلات، بمراجعة وتحديث أحكام الملحق ٩ لضمان الاتساق بين القواعد والتوصيات الدولية المتعلقة بالضوابط الجمركية والأحكام المناظرة من اتفاقية كيوتو لمنظمة الجمارك العالمية، بصيغتها المعدلة في ١٩٩٩، وأدخلت كذلك مفاهيم حديثة وضعتها منظمة الجمارك العالمية، مثل إدارة الأخطار والاستعمال الأمثل لنظم المعلومات الآلية.

الأهداف والاستراتيجيات

٤-١-٢ تعبر أحدث أحكام تسهيلات الشحنات في الملحق ٩ عن الأهداف والاستراتيجيات المحددة التالية:

(١) الهدف: تحقيق هدف (أهداف) وقت الإفراج عن الشحنات.

الاستراتيجيات:

— استخدام إدارة الأخطار كأساس لاختيار الشحنات التي يتعين فحصها أو لاختيار مستوى المراقبة الذي يُفرض على شحنة معينة أو نوع من الشحنات. وللاطلاع على تعريف "إدارة الأخطار" كما هي مطبقة على أحكام الفصل الرابع، الرجاء الرجوع الى التعريف الوارد في المسرد اللغوي لهذا الدليل والشرح المقدم في جزء لاحق من هذا الفصل.

— تقديم ومعالجة معلومات قائمة البضائع والدخول قبل وصول الطائرة.

— الاستعاضة عن الإجراءات اليدوية للسلطة العامة والقطاع الخاص بتكنولوجيا المعلومات الالكترونية.

— دمج الضوابط الجمركية وضوابط هيئات المراقبة المعنية الأخرى (أي تنسيق التفتيش).

(٢) الهدف: تحقيق التشغيل المتبادل عالمياً لنظم الدول والمشغلين.

الاستراتيجيات:

— توحيد متطلبات وأشكال المعلومات (بما في ذلك البيانات المقروءة آلياً).

^٤ الاتفاقية الدولية لتبسيط وتنسيق الإجراءات الجمركية، ١٩٧٣ (التي عدلتها منظمة الجمارك العالمية في ١٩٩٩).

— التحرك نحو الاتصال الإلكتروني (أي بدون ورق).

٣) الهدف: تحقيق تحسينات نوعية تؤدي الى زيادات متزامنة في مستوى رضا الزبائن والثقة في سلطات المراقبة.

الاستراتيجيات:

— ترويج مفهوم الإجراءات الاستثنائية (درجة عالية من كفاءة الصناعة تضمن درجات امتثال عالية ومن ثم تمكن السلطات من تحمل أقصى درجة من التسهيل).

— تعزيز كفاءة الجمارك ونزاهتها.

— تعزيز الإجراءات الموحدة على النحو المبين في الملحق ٩ واتفاقية كيوتو المنقحة.^٥

المبادئ العامة التي تنطبق على البضائع الجوية

الأهداف والوسائل العامة للتسهيلات

٣-١-٤ تحدد القاعدة ٢-١ أهداف الملحق ٩ بينما أن وسائل تحقيق تلك الأهداف محددة في القواعد من ٣-١ الى ٦-١ والفصول التالية من الملحق (أنظر التمهيد لهذا الدليل).

الإفراج/التخليص مع الحد الأدنى من التأخير والمضايقة

٤-١-٤ الاصطلاحان "إفراج" و"تخليص" كلاهما معرفان في الفصل الأول من الملحق ٩. وأساساً، يُعطى التخليص فقط عند الوفاء بجميع المتطلبات الرسمية، في حين يعني الإفراج أن الجمارك تضع البضائع تحت تصرف الشخص المعني سواء كانت أو لم تكن قد أكملت جميع الإجراءات الجمركية الرسمية وسواء أمكن أو لم يمكن تخليص البضائع فعلاً في ذلك الوقت.

٤-١-٥ كثيراً ما يتم تخليص البضائع المشحونة جواً والإفراج عنها في نفس الوقت تقريباً، وخاصة عندما يكون كل شيء مرتباً ويتم استخدام عمليات التخليص الآلية. غير أنه في العديد من الحالات، وبغية عدم تأخير البضائع الذي لا داعي له، قد تفرج الجمارك عنها ويُمنح التخليص الفعلي في وقت لاحق فقط. ويحدث هذا على أساس متفق عليه بمقتضى الإجراءات الخاصة في القاعدتين ٤-٢٥ و ٤-٢٧ والتوصية ٤-٢٨. بيد أن هناك ظروفاً أخرى مختلفة قد تفرج فيها الجمارك عن البضائع، قبل التخليص، بموجب إجراءات قياسية، تشمل ما يلي:

- الحالات التي لا تتوافر فيها فوراً معلومات معينة ويودع إقرار مؤقت أو غير مكتمل بالبضائع.
- الحالات التي لا تتوافر فيها فوراً وثائق إثبات معينة.
- الحالات التي أخذت فيها عينات بغية تحديد تصنيف البضائع حسب التعريف، مثلاً.
- الحالات التي يتم فيها بموافقة الجمارك تأجيل تعبئة بيانات التصنيف الإحصائي وسداد الرسوم.

^٥ الاتفاقية الدولية لتبسيط وتنسيق الإجراءات الجمركية، ١٩٧٣ (التي عدلتها منظمة الجمارك العالمية في ١٩٩٩).

٤-١-٦ عند الإفراج عن البضائع في مثل هذه الظروف، تحتاج الجمارك للاقتناع بأنه لا يوجد خطر عدم الامتثال للقانون وبأنه سيتم الوفاء بجميع المتطلبات الرسمية وبأنه سيتم إكمال الإجراءات الرسمية في الوقت المناسب. وعلاوة على ذلك، عندما لا تُسَدَّد الرسوم والضرائب، يجب أن تتأكد الجمارك أنه تم تقديم ضمان لدفعها. ومن الواضح أن الإفراج السريع عن البضائع هو دليل تسهيل رئيسي بالنسبة للمستوردين والمصدّرين.

التسهيلات والمراقبة/الإفاد

٤-١-٧ في الواقع العملي، فإن تطبيق إجراءات سليمة وفعالة وحديثة على النحو المحدد في الفصل الرابع من الملحق ٩، بصدد معاملة البضائع، يجعل من الممكن توفير طائفة واسعة من التدابير التسهيلية المفيدة دون المساس بالأمن والامتثال للإجراءات. وفي الحقيقة، عادة ما تكون مثل هذه التدابير وسيلة لتعزيز قدرة السلطات على إدارة عملياتها للمراقبة وإفاد القوانين. غير أن هذا يتوقف على المستويات الجيدة للاتصال وتبادل المعلومات بين جميع المعنيين، على الصعيدين الوطني والدولي على السواء. (القاعدة ٢-١ ج)

إدارة الأخطار

٤-١-٨ تُعرّف إدارة الأخطار في الملحق ٩ بأنها "التطبيق المنظم للإجراءات والأساليب الإدارية التي تؤمن تزويد سلطات التفتيش على الحدود بالمعلومات الضرورية للتصدّي للتحركات أو الإرساليات التي تمثل خطراً". وفي هذا السياق، فإن "الخطر" يعني احتمال عدم الامتثال للقانون، بينما أن "إدارة الأخطار" تعني تحليل الأخطار ومؤشرات الأخطار وتقييم الأخطار وتقديم لمحة مختصرة عن الأخطار. وهي تشمل أيضاً قبول مستوى معين للخطر في الشحنات لصالح تركيز الموارد على السلع والظروف التي تعتبر منطوية على أعلى مستوى للخطر ومن الأرجح أنه ستكون هناك حاجة لإجراءات الإفاد. (القاعدة ٣-١)

لماذا ينبغي استخدام إدارة الأخطار

٤-١-٩ يتعين على الجمارك والسلطات الأخرى، التي يكون حجمها ثابتاً ومواردها ثابتة أو يتناقص حجمها ومواردها فعلياً، التعاون مع النمو الكبير في أحجام التجارة الدولية والقيام في الوقت ذاته بتوفير وثائق ووسائل مبسّطة، وكذلك الإفراج عن البضائع وتخليصها فوراً لتلبية طلبات الأعمال للتسليم في المواعيد. ويعني هذا أنها لم يعد بمقدورها استخدام الأساليب التقليدية لمراقبة البضائع على أساس الشحنة المنفردة لضمان تحصيل الإيراد الصحيح وإنفاذ اتفاقات السياسة التجارية (الحصص، الأفضليات) والكشف عن السلع المحظورة أو المقيدة والتعامل معها على النحو الملائم. وتلقي محاولة القيام بذلك بأعباء غير واقعية على عاتق الجمارك وستتجم عنها تأخيرات غير مقبولة في الإفراج عن البضائع أو تخليصها.

٤-١-١٠ لذلك أدخلت الجمارك طائفة من الإجراءات الخاصة للمستوردين والمصدّرين الذين هم راضون عن الامتثال للشروط الرسمية، فضلاً عن الضوابط المدخلة التي تقوم على تحليل وتقييم الأخطار لتمكينهم من الإفراج عن/تخليص الأغلبية الكبرى من السلع (السلع البريئة) دون تأخير، لكي يتسنى تركيز مواردهم على تلك السلع التي يُرى أنها تشكل خطراً شديداً.

عنصر أساسي لترتيبات المراقبة الحديثة

٤-١-١١ إدارة الأخطار هي مبدأ شامل في ترتيبات المراقبة الجمركية الحديثة. وتشمل العناصر الجوهرية في أي برنامج ناجح ما يلي: تحديد وتحليل الخطر، والانتقائية وتقديم اللحة المختصرة والاستهداف، والرصد والاستعراض، وقياس الامتثال، مدعومة جميعاً بتكنولوجيا المعلومات المناسبة والتعاون بين الجمارك وقطاع التجارة والمساعدة المتبادلة فيما بين الإدارات الجمركية.

استخدام تكنولوجيا المعلومات

٤-١-١٢ إن التشغيل الآلي لعملية تخليص البضائع الجوية مدرج بأعلى جدول أعمال الخدمات الجمركية على النطاق العالمي نظراً لأنه أكثر الوسائل كفاءة لإدارة كمية ضخمة من البيانات التي يتم تبادلها بين عدد من الأطراف، أي الجمارك والشاحنين والمرسلة إليهم الشحنات والناقلين الجويين والوسطاء الجمركيين والزراعة والوكالات الحكومية المعنية الأخرى. وإن الحاجة لتعزيز الضوابط في مواجهة

الأخطار المتزايدة من الاتجار بالمخدرات وانتهاكات حقوق الملكية الفكرية وتهريب الأنواع المهددة بالانقراض والأنشطة غير المشروعة الأخرى، الى جانب النمو في أحجام التجارة الدولية، هي أمور جعلت من الصعب بصورة متزايدة على وكالات التفتيش الحكومية أن تؤدي مهامها للإنفاذ بالإجراءات اليدوية وحدها. فضلاً عن ذلك، استنتجت الدراسات لنظم البضائع الجوية التقليدية بدون مساعدة تكنولوجيا المعلومات أن متوسط "وقت التوقف قبل الانطلاق" لأي شحنة مستوردة (من وصولها الى الإفراج عنها للتسليم) هو أربعة أيام ونصف يوم – وهو تأخير غير مقبول لدى معظم زبائن الشحن الجوي. ويبحث الناقلون الجويون والوسطاء الجمركيون والسلطات عن حلول بالتشغيل الآلي لضمان الامتثال على نحو أفضل للقوانين والتخليص الأسرع للبضائع قليلة الخطر عن طريق إدارة الحركة بمزيد من الكفاءة.

١٣-١-٤ يمكن أن يحدث استخدام تكنولوجيا المعلومات زيادة كبيرة في كفاءة وفعالية إجراءات الشحن الجوي. والوضع المثالي هو أن جميع السلطات ودوائر التجارة/النقل ينبغي أن تتبادل المعلومات، بما في ذلك أي تبادل دولي للمعلومات، ضمن أسرة المطار. (القاعدة ٤-١)

١٤-١-٤ توجد عدة أوجه لاستخدام تكنولوجيا المعلومات في المطارات الدولية مثل: الوثائق المتعلقة بوصول الطائرات ومغادرتها، البضائع والمخزونات التي يتم نقلها وإنزالها وأخذها على متن الطائرة، محاسبة المخزونات المؤقتة، مراقبة مخزن الجمارك، منح الإفراج عن البضائع أو تخليصها إلكترونياً، ترتيبات السداد الإلكتروني.

إيداع البيانات قبل الوصول

١٥-١-٤ تشتمل نظم الشحن الآلي على مكونين رئيسيين: (١) نظام لمعالجة المدخلات بطريقة آلية وهو أساسي للدول التي تكون فيها الجمارك آلية، و (٢) مكون قائمة البضائع الآلي، المستخدم في بعض الدول، وهو يكمل عملية تخليص البضائع الجوية.

١٦-١-٤ بيانات قائمة البضائع ومستند الشحن الجوي، التي يرسلها الناقل الجوي، تقابلها في نظام الجمارك الآلي بيانات الإدخال التي أرسلها المستورد أو وسيط الجمارك. ثم يستعرض هذه البيانات المفتش، بمساعدة قواعد البيانات لتقرير ما إذا كان يمكن الإفراج عن البضائع أو ما إذا كان يقتضي الأمر القيام بفحص وثائقي إضافي أو بفحص مادي. وإذا أرسلت المعلومات من كلا مكوني النظام في وقت مبكر بما فيه الكفاية، يمكن اتخاذ هذا القرار قبل وصول الرحلة الجوية. (القاعدة ٥-١)

١٧-١-٤ في بعض البلدان، يمكن منح الإفراج/التخليص قبل وصول البضائع فعلاً. وفي بلدان أخرى، يجب أن تكون البضائع موجودة مادية قبل أن يمكن منح الإفراج/التخليص، غير أنه، إذا كانت توجد ترتيبات عملية، ينبغي ألا يعاني التجار من أي تأخير في الحصول على بضائعهم.

عدم الحيلولة دون ضوابط أمن الطيران وإجراءات المراقبة الأخرى (القاعدة ٦-١)

١٨-١-٤ الهدف الرئيسي للملحق ٩ هو، بالطبع، تسهيل الإجراءات الرسمية، وتبيين القاعدة ٦-١، كمبدأ عام ينطبق على الملحق بأكمله، أنه يجب ألا تحول أحكام الملحق دون تطبيق التشريعات الوطنية بخصوص تدابير أمن الطيران أو إجراءات المراقبة اللازمة الأخرى. (القاعدة ٦-١)

١٩-١-٤ يعالج أمن الطيران في الملحق ١٧. وتوجد ضوابط أخرى عديدة على البضائع المستوردة والمصدرة تضطلع بها سلطات وطنية مختلفة وتتعلق، مثلاً، بصحة الحيوان والنبات والضوابط المالية الوطنية وحماية الأنواع المهددة بالانقراض.

٢٠-١-٤ تتولى الجمارك عموماً مهمة منع حركة البضائع المحظورة (البضائع التي لا يُسمح باستيرادها أو تصديرها) ومراقبة حركة البضائع المقيدة (البضائع التي يجوز استيرادها أو تصديرها بشرط الوفاء بشروط معينة وكثيراً ما تخضع لشروط ترخيص). وتوجد طائفة واسعة من البضائع المحظورة والمقيدة، تتفاوت من بلد الى بلد. وبعض البضائع تحظرها أو تقيدتها اتفاقات دولية، وتُحظر أو تقيد بضائع أخرى لاعتبارات وطنية بحتة. وتتعلق أنواع الحظر والتقييد المطبقة على أوسع نطاق ببضائع مثل العقاقير المخدرة والأسلحة والمتفجرات والمواد الإباحية والأعمال الفنية والأنواع المحمية.

التعاون في مكافحة الاتجار الدولي غير المشروع بالمخدرات

٢١-١-٤ يستند إنفاذ إستراتيجية مكافحة الاتجار بالمخدرات، التي وضعتها منظمة الجمارك العالمية، الى مذكرات تفاهم مع صناعتي التجارة والنقل، وإعداد لمحات موجزة عن واستهداف المشبوهين باستخدام نظام معلومات مركزي وضباط اتصال للمخبرات الإقليمية والمساعدة التدريبية. وتعترف الإستراتيجية تماماً بالحاجة الى استخدام أساليب الكشف المتوافرة الأحدث والأكثر فعالية دون التأثير سلبياً على كفاءة العمليات.

٢٢-١-٤ يُعتبر التعاون بين الإدارات وشركات الطيران ومشغلي المطارات والوكالات الحكومية ضرورياً في مكافحة الاتجار بالمخدرات والعقاقير المؤثرة في العقل. وتشجع القاعدة ٢-٣ للملحق ٩ الدول على الدخول في مذكرات تفاهم فيما بينها ومع شركات الطيران الدولية ومشغلي المطارات، بغية تحديد الخطوط الإرشادية للتعاون المتبادل فيما بينها، وفق النماذج التي أعدتها منظمة الجمارك العالمية. (القاعدة ٢-٣)

الاعتبارات التشغيلية المتعلقة بالشحن الجوي

تسهيل والإسراع في الإفراج عن البضائع المحمولة جواً وتخليصها

٢٣-١-٤ يتسم الإفراج السريع عن الشحنات من الجمارك بأهمية خاصة للمُرسلَة إليهم ووكلاء الشحن والمشغلين. ويشجع الفصل الرابع من الملحق ٩ على تبسيط وتوحيد الوثائق والإجراءات والشروط للإفراج عن البضائع المستوردة/المصدرة وتخليصها، وتخفيض وقت التوقف بمحطات المطارات قبل الانطلاق الى أدنى حد، وتحويل البضائع الى مكتب جمركي مرخص به من أجل الدخول والتخليص الجمركيين، والإفراج عن جزء من الشحنة عند الوفاء بشروط معينة، وتسهيل الإدخال المعفى من الضريبة أو المؤقت والاستعمال لقطع الغيار والمعدات والمخزونات والحاويات والمنصات والمواد المستوردة/المصدرة الأخرى من جانب المشغلين فيما يتصل بالخدمات الدولية. وتساعد جميع هذه التدابير على التخفيف من الازدحام والحيلولة دون حدوث حالات تأخير لا داعي لها. (القاعدة ٤-١)

البضائع المنقولة جواً وبراً

٢٤-١-٤ تتشابه مبادئ الإفراج عن البضائع وتخليصها سواء كان نقلها جواً أو برّاً - فكل منهما يشمل إيداع الإقرار بالبضائع والوثائق المساندة وعمليات التحقق من الوثائق وفحص البضائع عند الضرورة وتقديم ضمان لرسوم وضرائب الاستيراد/التصدير أو سدادها.

٢٥-١-٤ غير أنه في الواقع العملي، نظراً لأن نسبة كبيرة نسبياً من البضائع المنقولة جواً تتألف من شحنات صغيرة عادة ما تكون مطلوبة بصورة عاجلة (الطرود التي تنقلها مؤسسات النقل السريع، المواد البريدية، الخ.)، كثيراً ما تُستخدم إجراءات خاصة يشار إليها في أحكام القواعد من ٤-٢٥ الى ٤-٢٨ من الفصل الرابع من الملحق ٩.

٢٦-١-٤ في حالة الشحنات بوسيلتين للنقل، ينبغي لواقعة التعاقد عليها بموجب مستند شحن جوي أن تبيّن معاملتها من جانب السلطات كبضائع جوية، على الرغم من تسليمها عن طريق النقل البرّي الى مقصدها.

المشاورات بشأن اللوائح التنظيمية والإجراءات للإفراج عن البضائع وتخليصها

٢٧-١-٤ بسبب توسع الاتجار غير المشروع بالمخدرات، والملكية الفكرية، والأنواع المهددة بالانقراض، والإجراءات المترتبة على ذلك التي تطلبها وكالات الإنفاذ، التي تشمل الضوابط الرسمية وإدماج فوائد التسهيلات، تتطلب هذه الأمور الدعم من طائفة من مؤسسات الأعمال والمؤسسات الحكومية. والتعاون هو الوسيلة الرئيسية لنجاح التسهيلات ويتوقف العديد من تطورات التسهيلات على الإجراءات المشتركة التي تتخذها الكيانات المعنية.

٢٨-١-٤ مراعاة لأن التجارة الدولية وأنماط النقل الجوي قد تتغير، فمن المصلحة العامة للسلطات وقطاع التجارة التعاون على نحو وثيق في وضع أكثر الإجراءات فعالية. ويتعين على الجمارك والسلطات الأخرى استخدام أكثر الإجراءات كفاءة بغية ضمان الامتثال

للقانون بينما يتم في الوقت ذاته تسهيل التجارة المشروعة. ومن المعترف به على نطاق واسع أن الفهم المتبادل للأهداف والشواغل، الى جانب مدخلات التجارب والخبرات المختلفة في مرحلة التخطيط، هي أمور مفيدة عند إدخال أو تعديل اللوائح التنظيمية والإجراءات. (القاعدة ٤-٣)

تنسيق التخليص

٤-١-٢٩ هناك العديد من الشحنات التي في حاجة لتتحقق منها الوكالات بالإضافة الى الجمارك، إما في مرحلة الوثيقة وإما عن طريق الفحص المادي. والدول غير ملزمة بتفويض الوكالات الأخرى سلطة تخليص البضائع للجمارك، ولكن نظراً لأن الجمارك معتادة على الأنماط والممارسات التجارية ويمكنها تطبيق متطلبات المراقبة الرسمية من أجل حد أدنى من التأخير لمرور الشحنات البريئة، كثيراً ما تفوض الوكالات الحكومية الأخرى سلطة تخليص البضائع للجمارك أو، إذا لم يكن ذلك ممكناً، تتخذ جميع الخطوات اللازمة لضمان القيام بالتخليص بصورة متزامنة، أي في نقطة واحدة وبأقل حد من التأخير. وفي كثير من الأحيان، خاصة في حالة عمليات التحقق من الرخص والشهادات والوثائق الأخرى، تعتمد الوكالات الأخرى المعنية على الجمارك للتصرف بالنيابة عنها، وبذلك تبسط الإجراءات الرسمية للإفراج/للتخليص وتخفص مقدار الوقت المطلوب. (القاعدة ٤-٤)

إدارة الأخطار والفحص المادي

٤-١-٣٠ يسبب فحص جميع الشحنات مادياً ازدحاماً شديداً ويؤخر تخليص البضائع، وهو لا يتسم بالكفاءة واستخدام غير منتج للموارد البشرية الشحيحة.

٤-١-٣١ تؤكد الإيكاو ومنظمة الجمارك العالمية على استخدام تقنيات إدارة الأخطار لتقرير الحالات التي يُجرى فيها فحص مادي للبضائع، وبذلك يتم تفادي إخضاع جميع الشحنات الواردة/الصادرة لفحص مادي. وعن طريق تحليل الأخطار ووضع مؤشرات للأخطار، يمكن أن تتخذ الجمارك قراراً منطقياً بشأن تحديد البضائع التي في حاجة الى فحصها ومدى التفتيش المطلوب. وفي هذا الصدد، تعزز القاعدة ٤-٥ اقتضاء هذه التقنيات، على النحو المبين في القاعدة ١-٣. (القاعدة ٤-٥)

٤-١-٣٢ الغرض من الفحص المادي من قبل الجمارك هو القيام على وجه الدقة بتحديد ما هي البضائع وكميتها وأنها كما هي موصوفة في الوثائق. وفي العادة، إذا كانت فحوص الوثائق مرضية ولا يوجد خطر يمكن تمييزه، لا يتم التفتيش على البضائع. غير أنه إذا كان الفحص مطلوباً، فإن مدى الفحص يتفاوت وفقاً لأنواع البضائع والجريمة الجمركية المشتبه في ارتكابها.

٤-١-٣٣ يوجد عموماً مستويان للفحص، ويُعرف المستوى الأول باسم "الفحص الاجازي"، الذي يتضمن التحقق من المظهر الخارجي للحاويات والأغلفة للتحقق من العلامة والرقم، والتحقق من أن أي أختام أو أربطة سليمة، والتثبت من التفاصيل الأخرى مقابل إقرار البضائع، وفي كثير من الأحيان لا يتم فتح الحاويات والأغلفة. ويسمى المستوى الثاني "الفحص التفصيلي"، الذي يتضمن فتح الحاويات و/أو الأغلفة وفحص البضائع أنفسها للتحقق من وصفها وكميتها وقيمتها ومصدرها وتصنيفها في التعريف وما الى ذلك، والقيام، عند الضرورة، بأخذ عينات من أجل تحليلها.

استخدام تقنيات الكشف والفحص الحديثة

٤-١-٣٤ يتمثل أحد التحديات الكبرى التي تواجهها سلطات المراقبة على الحدود في التحسن المستمر للكفاءة. وتزود تقنيات الكشف والفحص عن طريق المودم السلطات بوسائل ملائمة لتحسين كفاءة عمليات المراقبة وتسهيل الفحص المادي للبضائع المستوردة أو المصدرة. وتحدد القاعدة ٤-٦ هذا كهدف لجميع الدول المتعاقدة، ولكنها تعتبر أن مثل هذه التجهيزات ينبغي تنفيذها فقط حيث يكون ذلك ممكناً عملياً. (القاعدة ٤-٦)

٤-١-٣٥ تفحص الجمارك البضائع لتحديد وصفها بغية وضع تقدير لرسوم وضرائب الاستيراد المستحقة للاطمئنان على أن متطلبات المصدر والحصة الخ قد تم الوفاء بها، وللكشف عن البضائع المحظورة أو المقيّدة. وتقوم وكالات أخرى، مثل وزارتي الزراعة والغابات، بفحص البضائع للصحة و/أو متطلبات مشابهة. (القاعدة ٤-٥)

٣٦-١-٤ لأغراض الجمارك، تتوفر طائفة واسعة وشاملة من المعدات لأغراض الكشف والفحص. (يمكن الحصول على التفاصيل من منظمة الجمارك العالمية.) وبصفة خاصة، تُستخدم معدات الأشعة السينية - من الآلة الصغيرة نسبياً في مستودع البريد إلى المعدات الكبيرة جداً المصممة لمسح شحنات الحاويات بأكملها - على نطاق واسع. وفي بعض الحالات، فإن أنواعاً معينة من السلع، مثل المواد الكيميائية والسوائل السائبة والأدوية ومواد البحث الطبي المعقمة والمجوهرات والأعمال الفنية، تتطلب معدات أو خبرة خاصة. وفي تلك الحالات، كثيراً ما تُفحص البضائع بمقار التجار أو في مكتب الجمارك بالمعدات اللازمة.

٣٧-١-٤ قد يُطلب من المستورد، أو ممثله، أن يكون حاضراً عند فحص البضائع، أو قد يُطلب منه تقديم مساعدة خبير. وفي حالات أخرى، قد تحصل الجمارك على خبراء خارجيين لإسداء المشورة أو قد تأخذ عينات لتحليلها في المختبر لتحديد طبيعة البضائع بدقة.

تجهيزات المناطق الحرة و/أو مخازن الجمارك

(التوصية ٤-٧ والقاعدة ٤-٨)

٣٨-١-٤ يُعرّف الاصطلاح "منطقة حرة" في الفصل الأول من الملحق ٩، وفي الفصل الثاني من المرفق (د) لاتفاقية كيوتو المنقحة. وعلى الرغم من أن "منطقة حرة" هو أكثر الاصطلاحات شيوعاً، إلا أنها تُعرف في بعض البلدان باسم "الموانئ الحرة" أو "المخازن الحرة" أو "مناطق التجارة الأجنبية".

غرض المنطقة الحرة

٣٩-١-٤ الغرض الرئيسي للمنطقة الحرة هو تشجيع التجارة الدولية عن طريق منح إعفاء من رسوم وضرائب الاستيراد، وكذلك الإعفاء من الرسوم والضرائب الداخلية على السلع التي من المعتزم إما تصديرها وإما استعمالها على الرحلات الجوية أو الأسفار الدولية. وينشئ هذا منطقة معفاة من الرسوم والضرائب في الواقع. ومنطقياً تقع المناطق الحرة في المطارات والموانئ البحرية والموانئ النهرية والأماكن الأخرى ذات المزايا الجغرافية والاقتصادية المماثلة، وقد تكون داخل المطارات أو بمواقع مجاورة لها، وقد يتفاوت حجمها تفاوتاً كبيراً.

٤٠-١-٤ تفرّق بلدان عديدة بين المناطق الحرة "التجارية" وبين المناطق الحرة "الصناعية". وفي جميع المناطق الحرة، قد تخضع البضائع لعمليات لازمة لحفظها، إلى جانب الأشكال المعتادة من المعالجة لتحسين تغليفها أو جودتها من حيث صلاحيتها للعرض في السوق أو إعدادها للشحن، الذي يشمل تقسيم الشحنات السائبة إلى كميات أصغر وتجميع الرزم وإعادة تجميعها وفرزها وتحديد درجاتها وتنظيفها وإعادة تعبئتها. وبالإضافة إلى ذلك، يمكن القيام في المناطق الحرة الصناعية بمعالجة السلع وتصنيعها كأشياء أخرى إما لتصديرها وإما لاستيرادها إلى الاقتصاد بفئات رسوم أدنى من فئات رسوم المواد الأصلية. ويتمثل تطبيق جدير بالاهتمام للمنطقة الحرة في تخزين وقود الطائرات، الذي يُعفى من الضرائب الداخلية عند استخدامه في الطائرات المغادرة إلى مقصد دولي.

٤١-١-٤ البضائع المستوردة مباشرة إلى داخل منطقة حرة لا تحتاج عادة إلى إقرار بضائع رسمي، ولكن يُسمح بدخولها مقابل وثيقة تجارية مثل الفاتورة أو مستند الشحن. ويحق للجمارك انتقاء عينات من البضائع لفحصها، ولكنها تعتمد أساساً على عمليات التدقيق والمحاسبة الوثائقية، بالنظر إلى أنه تمت الموافقة على بنية المنطقة الحرة وترتيباتها عندما أنشئت.

مخازن الجمارك

٤٢-١-٤ مخازن الجمارك (الفصل الأول من المرفق (د) لاتفاقية كيوتو المنقحة) هي مناطق معينة قد تُخزن فيها البضائع المستوردة بدون دفع رسوم وضرائب الاستيراد. والغرض منها هو تسهيل التجارة عن طريق توفير المرونة للمستورد أو المالك. وكثيراً ما لا يعلم كيف سيتم التصرف في البضائع في النهاية، ويتيح له المخزن الوقت للتفاوض على بيع البضائع أو وضع ترتيب لمعالجتها أو تصنيعها أو وضعها تحت إجراء جمركي ملائم آخر. وإذا لم يتم بيع البضائع في السوق الداخلية في الوقت المناسب، لا يتعين دفع الرسوم والضرائب حتى تخلص البضائع للاستعمال الداخلي. وعلى العكس، إذا تعيّن إعادة تصدير البضائع، يتفادى التاجر تماماً إرغامه على دفع الرسوم والضرائب.

٤-١-٤٣ توسّع بعض البلدان نطاق هذه الفكرة الأساسية بالسماح بوضع سلع خضعت أو عرضة لأن تخضع لضرائب داخلية في مخزن الجمارك وتكون في تلك النقطة مؤهلة لإعادة تلك الضرائب أو الإعفاء منها. ويتعلّق هذا الحكم بالسلع التموينية "المعفاة من الضرائب"، بما في ذلك الخمور والسجائر والعمود التي تباع للركاب على متن الطائرة أو "بمتاجر السوق الحرّة" في المطار.

٤-٢ المعلومات التي تطلبها السلطات العامة

القواعد والتوصيات الدولية الواردة في القسم (باء): المعلومات التي تطلبها السلطات العامة من الفصل الرابع من الملحق ٩

الاقتصار على المعلومات الضرورية حقاً

٤-٢-١ من الواضح أن من مصلحة الجميع أن تكون المعلومات المطلوبة فيما يتعلق باستيراد البضائع وتصديرها مقتصرة على ما هو ضروري حقاً للسلطات لتخليص الشحنة. (٤-٩)

٤-٢-٢ تطلب الجمارك عادة التفاصيل التالية عند الاستيراد:

- نوع الإجراء الجمركي المطلوب.
- تفاصيل المعلن والمستورد والمرسل.
- طريقة النقل وتفاصيل وسيلة النقل.
- وصف البضائع وتصنيف تعريفاتها، بلد الإرسال أو التصدير الأصلي، بلد المقصد، وصف الرزم (العدد والنوع والعلامات والأرقام)، الكمية، الوزن الإجمالي والوزن الصافي.
- فئات الرسوم والضرائب، القيمة، سعر الصرف، شروط التسليم.
- المطالبة بالمعاملة التفضيلية، تفاصيل وثائق الإثبات، المكان والتاريخ وتوقيع المعلن.

٤-٢-٣ في العادة، تُطلب معلومات أقل عند التصدير، نظراً لأنه في كثير من الحالات يكون طلبها لأغراض إحصائية فقط. وفي العديد من البلدان، لأن الجمارك هي السلطة الرئيسية التي تتعامل مع البضائع المستوردة والمصدرة، فهي كثيراً ما تحصل على المعلومات نيابة عن سلطات أخرى فيما يتعلق، مثلاً، بالإحصاءات ومراقبة الصرف والترخيص بتصدير سلع معينة، على النحو الذي يُعالج في المادة الخامسة والثلاثين من اتفاقية شيكاغو.

البيانات الإحصائية

٤-٢-٤ في العديد من البلدان، تتولى الجمارك مسؤولية جمع وتصنيف الإحصاءات التجارية، غير أنه في بعض البلدان تتولى المسؤولية عن مثل هذه الإحصاءات سلطة منفصلة، ولكن البيانات يتم عادة الحصول عليها من وثائق الجمارك. وأكثر أسلوب شائع للحصول على البيانات الإحصائية هو باستخدام نسخة من إقرار البضائع كوثيقة إحصائية. وكثيراً ما يقوم التجار الذين يستخدمون إجراءات مبسطة أو خاصة بتقديم البيانات الإحصائية على فترات متفق عليها باستخدام تكنولوجيا المعلومات. ولا ينبغي تأخير الإفراج عن البضائع أو تخليصها في انتظار المعلومات التي يمكن الإبلاغ عنها في موعد لاحق. (القاعدة ٤-١٠)

الوثائق المقبولة في شكل إلكتروني

٥-٢-٤ توجد فائدة بيّنة في استخدام تكنولوجيا المعلومات لإيداع الوثائق الرسمية لأغراض التجارة الدولية، على الرغم من أن بعض البلدان ليس لديها بعد القدرة التكنولوجية اللازمة. ويتوقف استخدام العديد من الإجراءات المبسطة والخاصة المنصوص عليها في الفصل الرابع من الملحق ٩ على تكنولوجيا المعلومات. (القاعدة ٤-١١)

٦-٢-٤ في الوقت الراهن، معظم الترتيبات لإيداع الوثائق إلكترونياً هي أساساً نظائر محدثة للإجراءات الوثائقية القياسية. ونظراً لأن جميع البيانات المطلوبة تقريباً موجودة فعلاً في نظم المعلومات التجارية المطلوبة لمعاملة الأعمال ذاتها، قد تتمثل أكثر الترتيبات كفاءة بالنسبة للمستوردين والمصدرين في أن تعتمد الجمارك على تلك النظم للأغراض الرسمية، مع مراعاة ترتيبات الدخول والتدقيق المحددة من أجل متطلبات المراقبة المعينة. (القاعدة ٤-١١)

المسؤولية عن الوثائق (القاعدة ٤-١٢، القاعدة ٤-١٣)

٧-٢-٤ مشغلو الطائرات، أو وكلاؤهم المرخصون، مسؤولون عن نقل الوثائق (أي مستندات الشحن الجوي وقائمة البضائع والإقرارات العامة)، ولكن ليس عن الوثائق الأخرى المطلوبة لتخليص البضائع ما لم يتصرف كمثلين (أي إيداع القيد الجمركي للشحنة). (القاعدة ٤-١٢)

٨-٢-٤ الوثائق الأخرى المطلوبة للإفراج عن/لتخليص البضائع هي إقرار البضائع نفسه وأي وثائق إثبات ضرورية. وهي تشمل الفواتير التجارية والرخص والشهادات والدليل الوثائقي على المصدر، وعادة ما تتضمن معلومات متصلة بمتطلبات خاصة لوكالات أخرى أو باتفاقات تجارية أو بتسريع التعريف.

٩-٢-٤ التزامات المعلن ومسؤولياته وحقوقه هي عناصر أساسية لإجراءات الجمارك والتجارة الدولية، وبالتالي، يجب أن ينص التشريع الوطني على من يجوز له أن يكون معلناً والشروط ذات الصلة. وعادة ما يكون المعلن مالك البضائع، أو طرفاً ثالثاً مثل ناقل أو مُرسَل إليه أو وكيل تحويل أو وسيط جمارك، يتصرف نيابة عن المالك. وفي حالات الشك، يجوز للجمارك أن تطلب من المعلن أن يبين أنه يحق للطرف الثالث "التصرف في" البضائع بتقديم الوثائق التجارية ذات الصلة.

نموذج الأمم المتحدة (القاعدة ٤-١٤)

١٠-٢-٤ بغية تسهيل التجارة الدولية، من المهم توحيد تصميم إقرار البضائع المستخدم في مختلف البلدان. وأساس هذا التوحيد هو نموذج الأمم المتحدة الذي ينص على الحجم والشكل والحد الأدنى من البيانات التي يتعين تقديمها. وقد أدى استخدام هذا النموذج إلى قيام منظمة الجمارك العالمية بإعداد إقرار البضائع الواحد والوثيقة الإدارية الواحدة اللذين يستخدمهما أعضاء الجماعة الأوروبية وسلطات الجمارك الأخرى.

تبادل المعلومات الإلكترونية (القاعدة ٤-١٥)

١١-٢-٤ بالمثل، ولمصلحة التشغيل المتبادل عالمياً، يجب تنسيق الشكل المستخدم في الإقرارات الإلكترونية ويستعمل العديد من البلدان القواعد القياسية المقبولة دولياً لرسائل الجمارك التي يتم إعدادها عن طريق قواعد الأمم المتحدة لتبادل البيانات الإلكترونية في مجالات الإدارة والتجارة والنقل. (القاعدة ٤-١٥)

١٢-٢-٤ لأن تخليص البضائع يتضمن التفاعل بين كيانات القطاع الخاص والقطاع العام، يتطلب نظام تبادل المعلومات الإلكترونية الاستثمار، من جانب جميع الأطراف، في أجهزة الحاسوب وبرامجه وتدريب القوى العاملة. وينبغي أن ينظر كيان القطاع الخاص الذي يقوم باستثمار من هذا القبيل، كتعويض، في التحسن الذي يُكتسب في منتجات خدمتهم وكفاءتها. وفي حالة البضائع الجوية، فإن أي شحنة تصل لمشغل مشارك في النظام الآلي ينبغي تخليصها في وقت أقل مما إذا كانت قد وصلت لمشغل غير مشارك فيه، ويمكن أن يتاح الإفراج قبل الوصول، إذا تم الوفاء بجميع المتطلبات من المعلومات. وبذلك ستكون تكلفة التخزين والمناولة أقل، وستحسن خدمة الزبائن.

١٣-٢-٤ ينبغي أن يهدف تطوير نظام تبادل المعلومات الإلكترونية لإنهاء إجراءات البضائع الجوية الى جعل تبادل الوثائق الورقية يتم على مراحل، بغية تقادي التكاليف المزدوجة للحكومات وكيانات القطاع الخاص، وكذلك لتقديم حافز الى المشغلين للقيام بالاستثمارات الضرورية. وفي حين أنه من المعترف به أن الاحتفاظ بوثيقة ورقية في حد ذاته قد يكون ضرورياً بسبب المتطلبات القانونية، فإن إلغاء تبادل الوثائق الورقية يمكن أن يقلل التكاليف الإدارية بقدر كبير ويخفف وقت تخليص البضائع.

نظم المعلومات الإلكترونية

١٤-٢-٤ هناك ظروف مختلفة يتم فيها تحويل البضائع التي لم يتم بعد الإفراج عنها أو تخليصها بين النقل الجوي ووسيلة نقل أخرى، عادة ما تكون مركبة برية. وعلى سبيل المثال، يمكن نقل البضائع من مطار الوصول لتخليصها داخل البلاد. ويتعين أن تكون نظم المعلومات الإلكترونية قادرة على متابعة مثل هذه التنقلات وما يليها من تحركات عادة ما تكون بموجب ترتيبات الجمارك الوطنية للعبور أو النقل المبسط. (التوصية ٤-١٦)

نشر المقتضيات من الوثائق (القاعدة ٤-١٧)

١٥-٢-٤ من الضروري، إذا أريد عدم تأخير الإفراج عن/تخليص البضائع بصورة خطيرة، أن يكون التاجر على علم بالمقتضيات الرسمية بصدد الوثائق والإجراءات على السواء. ويتعين على الجمارك والسلطات الأخرى ضمان نشر أنظمتها وتوافرها للاستعمال العام. (القاعدة ٤-١٧)

١٦-٢-٤ يمكن تقديم المعلومات ذات الطابع العام في إشعارات للجمهور وتعريف الجمارك والجرائد الرسمية والمواقع على الإنترنت، الخ؛ وعن طريق مكاتب الاستعلامات، وبالأرجح عن طريق السفارات والبعثات التجارية. ويمكن تقديم المعلومات المحددة شفهيًا أو كتابيًا أو إلكترونياً وينبغي أن تشمل كل التفاصيل التي تعتبرها السلطات مفيدة للسائل.

١٧-٢-٤ في بعض البلدان، يسير العمل بشأن قواعد البيانات لتمكين مكاتب الاستعلامات من إسداء المشورة عن مقتضيات جميع السلطات بصدد استيراد البضائع أو تصديرها. ومثل هذه "المتاجر الجامعة" التي تتوافر فيها فوراً البيانات المحدثة ذات الصلة من المتوقع أن تعزز تسهيل التجارة بقدر كبير. وقد أصبحت المواقع على الإنترنت وسيلة محبوبة وغير مكلفة نسبياً لتوصل بها الحكومات مقتضياتها الى كيانات القطاع الخاص المعنية.

١٨-٢-٤ كثيراً ما يتطلب القانون ووثائق مثل الرخص والشهادات. ومن المهم ليس أن تتوافر المعلومات عن هذه الوثائق فحسب، بل أن يمكن إصدار الوثائق أو تجديدها بسرعة. وتعالج بعض البلدان الآن هذه الوثائق إلكترونياً وذلك مفيد إذا أحيطت الجمارك علماً بالإصدار أو التجديد، بما في ذلك التفاصيل المرجعية. وباستخدام تكنولوجيا المعلومات، ينبغي أن يتسنى أيضاً إخطار السلطات في البلدان الأخرى المشتركة في المعاملة الدولية.

الإيداع الإلكتروني للوثائق المساندة

١٩-٢-٤ إذا قبلت الجمارك وعالجت إقرارات البضائع المودعة إلكترونياً فينبغي أيضاً، إذا أريد عدم تقليل فوائد تكنولوجيا المعلومات للبيانات الإلكترونية، أن تقلل الإيداع الإلكتروني للوثائق المساندة. وفي بعض الحالات، قد تطلب الجمارك أن يحتفظ المشغل المعني بالوثائق الأصلية لفترة محددة لكي يتسنى التحقق منها، إذا كان ذلك ضرورياً. وفي حالات أخرى، لا يتعين إيداع الوثائق إلكترونياً، بل يجب تقديم التفاصيل (مثل النوع، الرقم، مرجع الإصدار) بشأن إقرار البضائع وينبغي أن تكون الوثائق متاحة من أجل التفتيش لفترة محددة. (التوصية ٤-١٨)

٤-٣ الإفراج عن البضائع المصدّرة وتخليصها

القواعد والتوصيات الدولية الواردة في القسم (جيم): الإفراج عن البضائع المصدّرة وتخليصها من الباب الرابع من الملحق ٩

الإقرار المبسط للتصدير (القاعدة ٤-٢٠)

٤-٣-١ عادة ما تطلب الجمارك إقراراً للبضائع فقط عند التصدير، ولكن قد توجد حالات أخرى يُحتاج فيها أيضاً، على سبيل المثال، لرخصة تصدير. وأحياناً تكون ثمة حاجة لإقرار بضائع لغرض خاص عندما يتم، مثلاً، تصدير البضائع أو إعادة تصديرها بموجب إجراءات توفّر الإعفاء من الرسوم والضرائب أو ردّها.

٤-٣-٢ توافق بعض السلطات الجمركية، كأحد تدابير التسهيل، على التنازل عن شرط إقرار البضائع القياسي وتقبل بدلاً عن ذلك وثيقة تجارية مثل فاتورة أو وثيقة نقل، بشرط أن تحتوي على التفاصيل اللازمة. وقد ينطبق هذا فقط على بعض أنواع البضائع مثل المواد السائبة والصحف والمجلات، ويمكن أن ينطبق على طائفة أوسع من السلع. وتحتاج الجمارك للتأكد من أن المعلومات متوافرة عن أي فئات البضائع يجوز أن تغطيها الوثائق المبسطة ولأن تحاول توسيع نطاق هذه الفئات بغية الاستفادة من أكبر عدد ممكن من الفئات. (القاعدة ٤-٢٠)

الإفراج عن البضائع المصدّرة حتى موعد المغادرة

٤-٣-٣ إن القدرة على الإفراج عن البضائع المصدّرة حتى موعد مغادرة الطائرة هي أحد تدابير التسهيل الضرورية، وخاصة في حالة البضائع المستعجلة أو عندما قد يمكن أن يتأخر التصدير كثيراً إذا فاتته الرحلة الجوية. وعادة ما يتم إعطاء الإذن بالإفراج على أساس كل حالة على حدة، ولكن يمكن منحه على أساس أعم لبعض المصدّرين أو الناقلين في إطار ظروف محددة بوضوح. ويمكن منح الإفراج أيضاً مقابل وثيقة تجارية، ولكن الجمارك قد تحتاج لأن تكون مقتنعة بأن جميع الإجراءات الرسمية الضرورية ستتخذ في وقت لاحق وفي غضون مدة متفق عليها. ويمكن أن ينجم عن الإخفاق في الوفاء بهذا الشرط سحب الامتياز. (القاعدة ٤-٢١)

مكان عرض البضائع المصدّرة لتخليصها (القاعدة ٤-٢٢)

٤-٣-٤ في بعض البلدان، يجب إيداع إقرار البضائع ويجب عرض البضائع إما في مكتب الجمارك المخصص لهذا الغرض الأقرب إلى مقر المصدّر وإما في مكتب للجمارك على أحد طرق التجارة/النقل الرئيسية، مثل أحد المطارات الدولية. وفي بلدان أخرى، قد يتم القيام بهذا عادة في مطار المغادرة بدلاً عن أن يتم داخل البلاد.

٤-٣-٥ إذا جرى الإقرار بالبضائع للتصدير ثم تعيّن نقلها إلى مطار المغادرة، تطلب سلطات عديدة أن يتم النقل بموجب نظام الجمارك الوطنية للممرور العابر. ولا تشكّل الأغلبية الكبرى من الصادرات خطراً بصفة خاصة وعادة ما تتوافر، عند اللزوم، وثائق مناسبة تتيح التعرف على البضائع عند التصدير وتبيّن تفاصيل التعبئة والوصف والوزن الإجمالي. وفي مثل هذه الحالات، تكون الإجراءات الرسمية بسيطة للغاية.

٤-٣-٦ البضائع البالغة الخطر التي تخضع لرسوم وضرائب عالية (مثل منتجات التبغ والكحول) أو لتدابير مراقبة خاصة (مثل السلع التي تشملها رخص أو تصاريح أو تتم المطالبة باسترداد ثمنها أو إعفائها من الرسوم) قد يتعين نقلها في حاويات مغلقة أو وحدات نقل مأمونة أخرى، وتقديم ضمان مالي إلى الجمارك لتغطية دفع أي مبلغ سيصبح مستحقاً إذا لم يتم تصدير البضائع.

٤-٣-٧ يتمثل هدف القاعدة ٤-٢٢ في إلزام الدول بتسهيل عرض البضائع المصدّرة في أي مكتب جمارك مخصص لهذا الغرض بغية التخفيف من الازدحام في مكاتب الجمارك بالمطار.

عدم المطالبة بدليل على وصول البضائع المصدرة (القاعدة ٤-٢٣)

٤-٣-٨ لا تطالب الجمارك عادة بدليل على وصول البضائع المصدرة الى الخارج، ولكن هناك ظروف قد تفعل فيها ذلك بصفة استثنائية. ومن أمثلة ذلك البضائع التي تخضع لمراقبة خاصة وتُشحن الى مقاصد محددة (مثل الأسلحة، العقاقير المخدرة لإنتاج الأدوية، المواد الخطرة) والبضائع المؤهلة للإعفاء من الرسوم والضرائب أو لاستردادها ولكن لا يوجد شك في أنها أُرسِلت الى الخارج فعلاً.

٤-٣-٩ في بلد التصدير، عادة ما تقبل الجمارك كدليل بياناً من المرسل إليه مشفوعاً بشهادة من الجمارك في بلد المقصد، أو نسخة معتمدة من إقرار البضائع تشمل استيراد البضائع الى البلد الأجنبي.

٤-٣-١٠ ضمن هذا السياق، تنص القاعدة ٤-٢٣ على عدم مطالبة الدول بصورة عادية بدليل على وصول البضائع المصدرة الى البلد الآخر. وهذا النص تعترف به أيضاً منظمة الجمارك العالمية التي أدرجت قاعدة مماثلة في الفصل الأول من الملحق (ج) لاتفاقية كيوتو المنقحة. (القاعدة ٤-٢٣)

البضائع التي تم تحميلها عند اختيارها للفحص

٤-٣-١١ توجد حالات عندما يكون قد تم فيها تحميل بعض البضائع فعلاً على متن طائرة مغادرة تقوم السلطات العامة باختيارها للفحص، مما يسبب تأخيراً في مغادرة الطائرة. وبغية الحيلولة دون مثل هذه التأخيرات، تشجّع التوصية ٤-٢٤ السلطات على السماح لمشغل الطائرة، أو وكيله المعتمد المناسب، بتقديم ضمان بإعادة مثل هذه البضائع.

٤-٣-١٢ يعتمد إمكان استخدام هذا النص على الظروف وسبب مطالبة السلطات بفحص البضائع. وهو لا ينطبق عادة إذا كانت الجمارك تشتهب في أنه يتم تصدير بضائع محظورة أو مقيدة بدون الرخصة اللازمة، أو إذا شعرت بأن السلامة أو الأمن يتعرضان للخطر. غير أنه إذا اختيرت البضائع لفحص روتيني، أو كانت البضائع مؤهلة لإحدى المزايا المالية عند التصدير (مثل رد رسوم وضرائب الاستيراد)، يمكن أن تسمح الجمارك بمغادرتها وأن تأخذ تأميناً من الشخص المعني إذا كانت مقتنعة بأنه لا يوجد خطر مفرط لعدم الامتثال. ويُعرّف "التأمين" في الملحق العام لاتفاقية كيوتو المنقحة بأنه "... كل ما يضمن للجمارك الوفاء بالتزام تجاهها...". (التوصية ٤-٢٤)

٤-٤ الإفراج عن الشحنات المستوردة وتخليصها

القواعد والتوصيات الدولية الواردة في القسم (دال): الإفراج عن الشحنات المستوردة وتخليصها من

الفصل الرابع من الملحق ٩

البضائع ذات الطابع العاجل

٤-٤-١ بعض البضائع "عاجلة" بطبيعتها ويتعين الإفراج عنها أو تخليصها على سبيل الأولوية. وتعتبر الحيوانات والبضائع القابلة للفساد أمثلة واضحة، وتشمل الأمثلة الأخرى الدماء وبلازما الدم والأعضاء المتبرع بها ومواد البحوث الطبية والأدوية واللقاحات والصحف ومواد الأنباء. (القاعدة ٤-٢٥)

٤-٤-٢ قد تتطلب أنواع أخرى من البضائع الإفراج عنها أو تخليصها على سبيل الأولوية بوصفها مطلوبة بصفة عاجلة كبداية لقطع الطائرات (القاعدة ٤-٨)، وكمعدات وإمدادات للإغاثة بعد وقوع الكوارث (القاعدة ٨-٩).

الأمثلة غير المصاحبة للراكب التي تحتوي على ممتلكات شخصية (القاعدة ٤-٢٦)

٤-٤-٣ الأمثلة غير المصاحبة للراكب التي تحتوي على ممتلكات شخصية ينبغي تخليصها في إطار ترتيبات مبسطة لأنه، عموماً، تُستخدم هذه الممتلكات الشخصية وهي ليست للبيع، وليس لها قيمة تجارية كبيرة. ولا يؤدي إخضاع هذا النوع من البضائع لإجراءات

التخليص العادية إلا لمزيد من عمل سلطات المراقبة على الحدود ويصرف إنتباهها ومواردها عن الشحنات التي تتطلب متابعة وفحصاً بصورة خاصة. (القاعدة ٤-٢٦)

"الأمثلة غير المصاحبة للركاب" تُعرّف في الفصل الأول من الملحق ٩ بأنها: "الأمثلة التي تُنقل كشحنات والتي قد تُحمل أو لا تُحمل على نفس الطائرة بصحبة الراكب الذي يملكها."

"الأمثلة الشخصية" تُعرّف في الفصل الأول من الملحق الخاص (J) لاتفاقية كيوتو المنقحة بأنها: "جميع الأصناف (جديدة كانت أو مستعملة) التي قد يحتاج إليها الراكب بصورة معقولة أثناء رحلته، مع الأخذ في الاعتبار كافة الظروف المحيطة بالرحلة، لكن مع استبعاد أي بضاعة مستوردة أو مصدرّة لأغراض تجارية."

الممارسات الشائعة

٤-٤-٤ تسمح معظم البلدان بالاستيراد المعفى من رسوم وضرائب الاستيراد لكمية معيّنة من البضائع القابلة لأن تخضع للرسوم الجمركية (منتجات التبغ، الكحول، العطور)، وكذلك للبضائع ذات الطابع غير التجاري. وإذا تم السماح لمثل هذا الإعفاء لهذه السلع في الأمثلة غير المصاحبة للراكب، قد تطلب الجمارك إثباتاً لأن الشخص المعني هو في الحقيقة قادم من الخارج.

٥-٤-٤ في العادة، يجب أن يكون الأشخاص الذين يقدمون أمثلة أشخاص آخرين إلى الجمارك لتخليصها قادرين على إثبات أنهم مرخص لهم بالقيام بذلك وقد يُطلب منهم أحياناً تقديم ترخيص مكتوب. بيد أن الجمارك عادة ما تقبل موظف أو وكيل الناقل بوصفه "مرخصاً له".

٦-٤-٤ لا تطلب الجمارك إقراراً للبضائع بالنسبة للأمثلة غير المصاحبة للراكب التي تحتوي على ممتلكات شخصية فقط وتستخدم تقييم المخاطر لتحديد ما إذا كان يلزم أو لا يلزم اتخاذ أي إجراء رسمي. ولمساعدتها، تطلب بعض السلطات أن يستوفي مالكو الأمثلة إقراراً بسيطاً مرفقاً بالأمثلة ويُنقل معها.

تخليص البضائع في إطار إجراءات جمركية مبسطة (القاعدة ٤-٢٧)

٧-٤-٤ نظراً لأن تكلفة إعداد وثائق للشحنات المنخفضة القيمة كثيراً ما تتجاوز قيمة البضائع، توجد حاجة متزايدة لأن تتوفر لشاحني البضائع والمرسلة إليهم إجراءات تخليص أكثر كفاءة من أجل الشحنات حتى قيمة معيّنة أو البضائع من نوع محدد.

٨-٤-٤ الشحنات منخفضة القيمة، أو التي عليها رسوم وضرائب استيراد منخفضة، كثيرة نظراً لأن التجارة الإلكترونية تصبح أكثر أسلوب مريح للشراء. ويفرض إيداع ومعالجة إقرار بضائع قياسي وتحصيل رسوم وضرائب الاستيراد في مثل هذه الظروف عبء عمل على الجمارك والمستورد، لا يبرره المبلغ المالي المعني.

٩-٤-٤ لذلك تحدد وتنتشر معظم سلطات الجمارك حدوداً للقيمة النقدية لن تُحصّل دونها رسوم وضرائب استيراد ويجوز دونها إيداع إقرار مبسط. وتتفاوت الحدود فيما بين الدول بسبب الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية المختلفة، وبالتالي، فإن نشر هذه الحدود ضروري.

١٠-٤-٤ تطبق الإجراءات المبسطة، في العديد من البلدان، على أنواع محددة من البضائع التي يستوردها أشخاص مرخص لهم باستخدام ترتيبات معيّنة. ومن أمثلة مثل هذه البضائع الصحف والمجلات و مواد القراءة الأخرى والوثائق التجارية والزهور المقطوفة ومني الحيوانات والأجنة.

١١-٤-٤ بهدف وضع إجراءات مبسطة كممارسة معتمدة بصورة مشتركة، وللتخفيف من عبء العمل من على عاتق الجمارك، أدرجت منظمة الجمارك العالمية والإيكاو نصوصاً في *the WCO Guidelines for the Immediate Release of Consignments by Customs* (يمكن العثور على هذه الوثيقة بموقع منظمة الجمارك العالمية على الانترنت بالعنوان: <http://wcoomdpublishations.org>) والقاعدة ٤-٢٧ للملحق ٩، التي تطلب من الدول استخدام إجراءات جمركية مبسطة لتسهيل تخليص مثل هذه الشحنات والإفراج عنها بسرعة. (القاعدة ٤-٢٧)

الإجراءات الخاصة للمستوردين المعتمدين (التوصية ٤-٢٨)

٤-٤-١٢ باستخدام إدارة المخاطر، تستطيع الجمارك تحديد أي البضائع وأي التجار (المستوردين المنتظمين عادة) يشكلون خطراً ضئيلاً لأغراض المراقبة الجمركية. ومثل هؤلاء التجار لديهم سجلات ممتازة في الامتثال للقانون، وكثيراً ما يُشار إليهم بوصفهم "أشخاصاً معتمدين"، ويسمح لهم باستخدام إجراءات خاصة تتضمن قليلاً من تدخل الجمارك. وتعزز التوصية ٤-٢٨ اعتماد إجراءات خاصة تسمح بالإفراج فوراً عن البضائع عند وصولها عندما يفى المستورد بمعايير محددة. (التوصية ٤-٢٨)

٤-٤-١٣ تشمل الإجراءات الخاصة ما يلي:

- الإفراج عن البضائع مقابل حد أدنى متفق عليه من المعلومات (عادة ما يكون وصف البضائع وكميتها وقيمتها) أو إشارات متفق عليها للترخيص وتفاصيل السجل. ويتم تقديم المعلومات التكميلية الضرورية لاحقاً في غضون فترة متفق عليها.
- التخليص في موقع مخصص لهذا الغرض، بعيداً عن مكتب الجمارك، قد يكون مقر التاجر الخاص. ويسهل هذا عملية الإفراج/التخليص ويحسن أمن البضائع ويوفر التأكد من التوافق. وعادة ما تغطي البضائع بإقرار مبسط أولي مع تقديم إقرار تكميلي مساند (يشكلان معاً إقرار البضائع) ويتم نقلها في إطار ترتيبات الجمارك الوطنية للنقل العابر أو المبسط.
- إقرار الجمارك الدوري، وهو نظام يغطي بموجبه إقرار بضائع واحد جميع البضائع المستوردة خلال فترة محددة. ومزايا هذا النظام هي الإفراج السريع عن البضائع والوثائق الأقل والتكاليف الأقل. أما المراقبة، القائمة على تقييم المخاطر، فتستند عادة إلى التدقيق، وتُستبعد من الترتيب البضائع التي يُعتبر أنها تشكل خطراً.
- التقدير الذاتي لرسوم وضرائب الاستيراد باستخدام السجلات التجارية، الذي يسمح للتاجر بتحديد ودفع المبالغ المستحقة باستخدام النظم التجارية الموضوعية لمراقبة التوريد والنقل والتخزين والجوانب المالية للشحنات الدولية. وتحفظ الجمارك، بالطبع، بالحق في إجراء عمليات فحص لضمان الامتثال وأن المبالغ الصحيحة قد دُفعت، وهي في حاجة لأن تكون مقتنعة، قبل الترخيص باستخدام الإجراءات، بأن سجلات التاجر ونظمه يمكن الاعتماد عليها.
- إيداع إقرار البضائع بإدراجه في سجلات الشخص المرخص له، وفي بعض البلدان يجب تقديم إقرار تكميلي في وقت لاحق.

٤-٤-١٤ عادة ما يقدم الإدراج في السجل تفاصيل شاحن البضائع والمرسلة إليه ونوعها وقيمتها وكميتها وبلد منشئها، وتاريخ الإفراج.

٤-٤-١٥ يرد مثال للإجراءات الخاصة في Immediate Release Guidelines الصادرة عن منظمة الجمارك العالمية. وتجري بلدان مجموعة السبعة حالياً تجارب، مع التجار المعتمدين، يمكن بموجبها استخدام البيانات الموفرة والفحوص التي أُجريت لغرض الإفراج/التخليص في بلد الاستيراد بالشروط التي توافق عليها السلطات الجمركية المعنية.

هدف الإفراج عن البضائع خلال ثلاث ساعات (التوصية ٤-٢٩)

٤-٤-١٦ عندما يؤدي وقت التوقف المطول قبل الانطلاق إلى إبطاء قيام الجمارك بإنهاء إجراءات البضائع العامة وتخليصها، كثيراً ما تقل فوائد النقل الجوي. وتصبح السعة المحدودة لمحطة البضائع وموارد التفيتيش غير كافية لمواجهة الطلب المتزايد، تعاق جودة الخدمة، مما يزيد التكاليف ويسبب مضايقات للشاحنين والزبائن، ويعوق الانسياب العادي للتجارة الدولية.

٤-٤-١٧ يمكن أن يؤدي إيداع إقرارات البضائع والوثائق المساندة إلكترونياً وقبل وصول البضائع دوراً رئيسياً في الإفراج عن البضائع بسرعة، حتى في إطار الإجراءات القياسية. وسيتصرف العديد من الزبائن، حسبما هو منصوص عليه في اتفاقية كيوتو المنقحة،

على أساس إقرار بضائع غير مكتمل أو مؤقت، بشرط أن يحتوي على التفاصيل الضرورية للإفراج عن البضائع وأن يكونوا مقتنعين بأن المعلن سيقدّم المعلومات الإضافية في غضون فترة متفق عليها. وبالمثل، قد تسمح الجمارك أيضاً بتقديم وثائق مساندة معينة في وقت لاحق، إلا أن هذا الامتياز غير ممكن عادة إذا كانت الوثائق غير المتوفرة تتعلق بمسائل مثل الصحة أو المسائل البيطرية أو مسائل الصحة النباتية أو معايير السلامة.

٤-٤-١٨ اعترافاً بالظروف بالغة الاختلاف في الدول والأنواع المختلفة من البضائع الجوية المعنية، ينبغي أن تنسق السلطات العامة أو المشغلون والمستوردون أو وكلاؤهم المعتمدون مهامهم لضمان الإفراج عن جميع البضائع التي لا تحتاج إلى فحص والتي تم تقديم وثائقها الصحيحة خلال ثلاث ساعات من وصولها. (التوصية ٤-٢٩)

الإفراج عن أجزاء من إرساليات (التوصية ٤-٣٠)

٤-٤-١٩ في حال تقديم جميع المعلومات المتعلقة بجزء من إرسالية والوفاء بجميع المقتضيات الأخرى بالنسبة له، فإن الممارسة الحسنة للجمارك والمرسل إليهم هي الإفراج عن الإرسالية بأسرع ما في الإمكان. وهذه الممارسة لا تسرع بالإفراج والتسليم فحسب، بل تسهم في تحقيق وفورات كبيرة من حيث تكاليف التخزين وحيّز المخزن، وكذلك تحسين التجارة وتسهيلات الشحن الجوي.

٤-٤-٢٠ لا يقدم المرسل إليه، أو وكيله المعتمد، سوى طلب للإفراج عن جزء من إرسالية عند وصوله وعند الوفاء بمقتضيات الاستيراد. ثم تشرع الجمارك في منح الإفراج عن الإرسالية بعد التأكد من اتخاذ التدابير الأمنية الملائمة. وتتجم عن المعالجة الالكترونية لهذه العمليات مراقبة كافية للإرساليات والمرسل إليهم من قبل الجمارك. وقد وُضع ما تقدم في الاعتبار في التوصية ٤-٣٠ التي تشجّع الدول على اعتماد هذه الممارسات.

تخليص البضائع في أي مكتب جمارك معين (القاعدة ٤-٣١)

٤-٤-٢١ باستثناء الحالات الخاصة، و/أو الترتيبات الموضوعية مسبقاً والتي يتم بموجبها تخليص البضائع بمقر التاجر، يجري تخليص البضائع المستوردة بمكتب جمارك الوصول في المطار أو بمكتب جمارك معين آخر. وقد تكون المكاتب المعنية على الحدود أو داخل البلاد على نحو يتوقف على أحجام الحركة واحتياجات التجارة.

٤-٤-٢٢ يتعين على الجمارك مراعاة مقتضيات التجارة والنقل عند تحديد مواقع مكاتب الجمارك وكفاءة العاملين فيها وساعات العمل الخ، وتوخي المرونة في التكيف مع أنماط التجارة/النقل المتغيرة.

٤-٤-٢٣ عادة ما يتم نقل البضائع من مكان الوصول إلى مكتب الجمارك بموجب وثائق الجمارك الوطنية للنقل العابر أو المبسّط مع تقديم ضمان عن طريق تعهّد عام. وتستخدم بعض السلطات نظم المعلومات الالكترونية للسماح بإيداع إقرارات البضائع بمكاتب معالجة الإقرارات المركزية بينما تكون البضائع بعيدة مادياً. ويتم تبادل رسائل الكترونية بين السلطات بصدد الحاجة لإمكان فحص البضائع، ونتائج أي فحص، ودفع رسوم وضرائب الاستيراد، والتصريح بالإفراج أو التخليص، مع تجنّب الحاجة لنقل البضائع من مكان إلى آخر من أجل الإفراج عنها/تخليصها.

العقوبات والغرامات والرسوم الأخرى لمشاكل في المناولة (القاعدة ٤-٣٢، القاعدة ٤-٣٣)

٤-٤-٢٤ يمكن أن تحدث مشاكل في مناولة البضائع الجوية خلال عمليات شحنها وتنزيلها، يمكن أن تنجم عنها عقوبات أو غرامات أو رسوم أخرى تُفرض على المشغل. ونظراً لأن مثل هذه المشاكل تعتبر أحياناً لا مفر منها، تقتضي القاعدتان ٤-٣٢ و ٤-٣٣ أن تقبل الدول أن بعض الأخطاء غير متعمّدة، وبالتالي لا ينبغي إخضاع المشغل لغرامات أو عقوبات أو رسوم. وفي هذه الحالات، يجب على الدول تحويل البضائع إلى مقصدها الصحيح فور الوفاء بالمقتضيات المحلية. (القاعدة ٤-٣٢) (القاعدة ٤-٣٣).

٢٥-٤-٤ إن النقطتين الجوهريتين اللتين تستند إليهما هاتان القاعدتان هما أن الشخص المعني يبلغ الجمارك بالخطأ بدلاً عن الانتظار لتكتشفه الجمارك، وأن تتخذ جميع الخطوات اللازمة لتسوية الوضع، وأن تكون الجمارك على استعداد لقبول صحة التفسير وأن تكون مقتنعة بأنه لا توجد محاولة لارتكاب جريمة. وفي بعض البلدان، قد تُفرض عقوبة في حالة الفشل المتكرر من جانب الشخص المعني كإبذار عام بأنه يجب تحسين الأداء.

٢٦-٤-٤ في تلك الحالات التي قد تحدث فيها مشاكل في المناولة بسبب أخطاء في الوثائق، ينبغي أن تأخذ السلطات المعنية في الحسبان القاعدتين ٢٠-٢ و ٢١-٢، عندما يُعتبر فرض الغرامات ضرورياً.

البضائع التي تُطلب إعادتها إلى نقطة المنشأ

٢٧-٤-٤ لا يتم الإفراج عن بعض البضائع للاستعمال المحلي وتُطلب إعادتها إلى نقطة المنشأ أو إعادة توجيهها إلى مقصد آخر. ونظراً لأنه يتعين إعادة توجيه هذه البضائع إلى الخارج، فهي لا تمثل استيراداً أو تصديراً فعلياً، وبالتالي ينبغي أن تسهل إجراءات الجمارك هذه العملية بإلغاء بعض المتطلبات من الوثائق، مثل رخص الاستيراد والتصدير والعبور.

٢٨-٤-٤ من أجل الهدف أعلاه، تلزم القاعدة ٤-٤-٣٤ الدول بتسهيل إعادة توجيه تلك البضائع عن طريق إلغاء المتطلبات المذكورة من الوثائق، إذا كان ذلك لا ينطوي على مخالفة للقوانين واللوائح السارية. (القاعدة ٤-٤-٣٤)

المسؤولية عن ضرائب ورسوم الاستيراد

٢٩-٤-٤ في حال وضع البضائع في عهدة السلطات العامة، أو نقلها إلى طرف ثالث قدم الضمانات الكافية للجمارك، ينبغي ألا يكون المشغل، أو وكيله المعتمد، مسؤولاً عن رسوم وضرائب الاستيراد المناظرة. وعدم وجود تنظيم عادل بشأن هذه المسألة يلقى بالمسؤولية على عاتق مشغلي الشحن الجوي، الذين يمكن أن يكونوا مسؤولين إذا فُقدت البضائع. وتحدد القاعدة ٤-٤-٣٥ التزام الدولة في هذا الصدد. (القاعدة ٤-٤-٣٥)

٤-٥ قطع الغيار والمعدات والمخزونات والمواد الأخرى

القواعد والتوصيات الدولية الواردة في القسم (هاء): قطع الغيار، والمعدات على متن الطائرة، والمخزونات، والمواد الأخرى التي يقوم مشغلو الطائرات باستيرادها أو تصديرها فيما يتعلق بالخدمات الدولية من الفصل الرابع من الملحق ٩

١-٥-٤ بغية الحفاظ على خدمات نقل جوي مأمونة وموثوق بها، من الضروري أن تكون لدى الدول أحكام جمارك تسهل تخليص قطع غيار الطائرات والإمدادات والمعدات التي يتم استيرادها أو تصديرها، وللإبقاء على تكاليف عمليات الإفراج من هذا القبيل في الحد الأدنى.

٢-٥-٤ أهمية التقليل من الحواجز التي تعترض استيراد وتصدير قطع غيار الطائرات والمعدات والإمدادات معترف بها في ثلاثة صكوك دولية لتوافق الآراء:

— ينص اتفاق منظمة التجارة العالمية بشأن تجارة الطائرات المدنية (١٩٨٠) للاتفاق العام بشأن التعريفات الجمركية والتجارة على أنه يجب على الدول الموقعة أن تسمح، بدون رسوم، بدخول الطائرات وقائمة شاملة بقطع غيار الطائرات، المعرفة على وجه التحديد بأرقام تصنيفها في تعريفات النظام المنسق.

— تنص المادة الرابعة والعشرون من اتفاقية شيكاغو على أنه يجب على الدول المتعاقدة أن تسمح، مع الإعفاء من الرسوم الجمركية، بدخول الطائرات والإمدادات وقطع الغيار والأجهزة لطائرات شركات الطيران الأجنبية، مع مراعاة قواعد الدولية التي قد تقتضي إشراف الجمارك.

— يقدم الملحق ٩ لاتفاقية الطيران المدني الدولي مزيداً من التفاصيل عن تسهيل الدعم اللوجستي، بنصّ القواعد والتوصيات الدولية على الإعفاء من الرسوم لدخول الإمدادات والمعدات الأخرى لشركات الطيران، على النحو التالي:

(أ) المخزونات والإمدادات التموينية: الدخول مع الإعفاء من الرسوم مع مراعاة الضوابط الجمركية (القاعدة ٤-٣٦)، ولا تُطلب وثائق مساندة (التوصية ٤-٣٧)، والبيع دون دفع الرسوم على متن الطائرة (التوصية ٤-٣٨).

(ب) معدات وقطع غيار الطائرات المستوردة بمقتضى المادة الرابعة والعشرين من اتفاقية شيكاغو: الإفراج/التخليص السريع، باستخدام إجراءات وثائقية مبسطة (القاعدة ٤-٤٠)، وتبادل معدات الطائرات بين المشغلين لدعم خدمات النقل الجوي الدولي (القاعدة ٤-٤٢).

(ج) المعدات الأرضية والأمنية والمواد التعليمية ومساعدات التدريب للاستعمال من قبل شركة طيران أجنبية ضمن حدود مطار دولي: الدخول مع الإعفاء من الرسوم (التوصية ٤-٣٩)، واستخدام إجراءات وثائق مبسطة للإفراج أو التخليص الفوري (القاعدة ٤-٤١)، وتبادل معدات الطائرات بين المشغلين لدعم خدمات النقل الجوي الدولي (القاعدة ٤-٤٢).

(د) الاستيراد مع الإعفاء من الرسوم لوثائق مشغلي الطائرات لاستعمالها فيما يتعلق بالخدمات الجوية الدولية (التوصية ٤-٤٣).

السماح مؤقتاً بدخول الإمدادات والمخزونات

٤-٥-٣ تعفي معظم البلدان من رسوم وضرائب الاستيراد المخزونات والإمدادات الاستهلاكية التي تحملها الطائرات القادمة من الخارج، بقصد تلبية احتياجات الركاب والطاقم، وكذلك الطائرة ذاتها. وأساس هذا الإعفاء هو أن هذه المخزونات والإمدادات عادة ما تظل على متن الطائرة ويُعتبر إدخالها مؤقتاً مع حد أدنى من الإجراءات الرسمية، على الرغم من أنه، بموجب التوصية ٤-٣٨، يجوز استهلاك أو استعمال المخزونات والإمدادات الاستهلاكية بينما تكون الطائرة مادياً في إقليم الجمارك. (التوصية ٤-٣٦)

٤-٥-٤ عادة ما لا يُطلب إقرار منفصل للمخزونات التي تبقى على متن طائرة عند وصولها في رحلة دولية، ولكن إذا طُلب إقرار، فقد يتعلق فقط بالبضائع الخاضعة لفئات عالية من الرسوم والضرائب والبضائع المقيدة. وتطلب الجمارك من المشغل منع أي استخدام غير مصرح به للمخزونات، ونادراً ما تقوم الجمارك بفحصها وختمها.

٤-٥-٥ توجد ظروف مختلفة تؤخذ فيها المخزونات والمواد الاستهلاكية من الطائرة عند وصولها، وأوضح حالة هي "المخزونات التي يتعين أخذها" والتي يبيعت للركاب خلال الرحلة الجوية لاستخدامها بعد الرحلة. وقد تصبح مثل هذه المخزونات خاضعة للرسوم والضرائب إذا تجاوز الركاب المقادير المسموح بها للإعفاء من الرسوم والضرائب في البلد الذي يهبطون فيه.

المساندة الوثائقية للإمدادات والمخزونات

٤-٥-٦ تسمح الجمارك بنقل المخزونات من طائرة وصلت الى طائرة مغادرة، وتطلب إشعاراً مسبقاً، وقد تطلب وثيقة للنقل من طائرة الى أخرى تحدد البضائع وستمارس الإشراف العام. وقد يتم أيضاً إنزال المخزونات الى الأرض من أجل فرزها وإعادة تعبئتها وإعادة ملئها لاستعمالها في رحلة جوية مغادرة. وتُحفظ مثل هذه المخزونات في مناطق جمركية بالمطار، تتم مراقبتها وفقاً لنفس المبادئ التي تراقب بها مخازن الجمارك. غير أنه، نظراً لأن بعض الدول تطلب وثائق مساندة فيما يتعلق باستيراد المخزونات والإمدادات الاستهلاكية، تشجع التوصية ٤-٣٧ على التنازل عن بعض المتطلبات الوثائقية (مثل شهادات المنشأ أو الشهادات القنصلية أو الفواتير المتخصصة). (التوصية ٤-٣٧)

٧-٥-٤ هناك أيضاً إنزال منتظم للإمدادات الاستهلاكية لإبادتها، أو لتنظيفها وتعبئتها الخ.، ولاستعمالها في رحلة جوية مغادرة. وقد تمارس الجمارك إشرافاً عاماً، ولكنها قد تعتمد عادة على وثائق المشغل وسجلاته إذا اعتبرت الفحوص ضرورية.

بيع واستعمال إمدادات التموين والمخزونات

٨-٥-٤ كما هو منصوص عليه في التوصية ٣٨-٤، تطبق بعض البلدان مبدأ القاعدة ٣٦-٤ على الطائرة التي تؤدي رحلة جوية دولية تتوقف في مطارين دوليين أو أكثر في إقليم الجمارك، بشرط عدم صعود ركاب داخليين، لا يحق لهم الحصول على مخزونات معفاة من الرسوم والضرائب. (القاعدة ٣٨-٤)

المعدات الأرضية للمشغل والمواد غير التجارية الأخرى

٩-٥-٤ تتمثل الممارسة العادية في أن يستورد مشغل الطائرة أو الدولة المتعاقدة المعدات الأرضية والأمنية وأجزائها، والمواد التعليمية ومساعدات التدريب لاستعمالها كجزء من المعدات و/أو المواد الأساسية التي يحتاج إليها المشغل/الدولة للقيام بعملياته في إقليم دولة أخرى. وفي هذا الصدد، أصدرت الإيكاو سياسة محددة تشجع الدول المتعاقدة على منح "إعفاء شركات النقل الجوي التابعة للدول المتعاقدة الأخرى من ضرائب الملكية ورأس المال وغيرها من الضرائب المماثلة المفروضة على الطائرات وعلى الممتلكات الأخرى المنقولة المرتبطة بتشغيل الطائرات في النقل الجوي الدولي" (أنظر القسم الأول، قرار المجلس بشأن ضرائب النقل الجوي الدولي، سياسات الإيكاو بشأن فرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي (الوثيقة Doc 8632)).

١٠-٥-٤ نظراً لأن القصد من السياسة المذكورة أعلاه والتوصية ٣٩-٤ هو تفادي فرض ضرائب متعددة على عمليات النقل الجوي الدولي، وينبغي لكل دولة متعاقدة، شريطة الامتثال للوائح التنظيمية والمقتضيات التي تضعها، السماح بالإعفاء من الرسوم والضرائب على الاستيراد فيما يتعلق بمثل هذه البضائع التي يقوم باستيرادها إلى داخل إقليمها المشغل الأجنبي، أو تستورد نيابة عنه، أو من قبل وكيله المعتمد، ضمن حدود مطار دولي أو في منشأة معتمدة خارج المطار. (التوصية ٣٩-٤)

المعدات الأرضية التي تشملها التوصية ٣٩-٤

١١-٥-٤ تتضمن المعدات الأرضية التي يشملها هذا النص ما يلي:

(أ) معدات الإصلاح والصيانة والخدمة، مثل:

- جميع مواد الإصلاح والصيانة لهياكل الطائرات ومحركاتها وأجهزتها.
- المجموعات التخصصية من أدوات إصلاح الطائرات.
- بطاريات بدء التشغيل ووحدات القدرة الأرضية.
- منصات وسلالم الصيانة.
- معدات الاختبار لمحركات الطائرات وأجهزة الطائرات.
- أجهزة تسخين وتبريد محركات الطائرات.
- معدات اللاسلكي الأرضية.

(ب) معدات نقل الركاب، مثل:

- سلالم الركاب.

- الأجهزة التخصّصية لوزن الركاب.
- المعدات التخصّصية لتقديم المأكولات والمشروبات.
- (ج) معدات شحن البضائع، مثل:
 - المركبات لنقل أو شحن الأمتعة والبضائع والمعدات والإمدادات.
 - الأجهزة التخصّصية لشحن البضائع.
 - الأجهزة التخصّصية لوزن البضائع.
- (د) تتضمن المعدات الأمنية التي يشملها هذا النص ما يلي:
 - أجهزة الكشف عن الأسلحة.
 - أجهزة الكشف عن المتفجرات.
 - أجهزة الكشف عن التسلّل.

١٢-٥-٤ المواد التعليمية ومساعدات التدريب المشمولة هي أشياء محددة بوضوح بوصفها مرتبطة بالتعليم والتدريب في مجال الطيران والجو، مثل محاكيات الطيران ومحاكيات لينك والنسخ الجسميّة طبق الأصل ومحركات وأجزاء فاصلات المظلات والخراط التي تبيّن عمل الأنظمة الفنية.

الإجراءات الوثائقية وإجراءات الإفراج/التخليص المبسّطة (القاعدة ٤-٤٠، القاعدة ٤-٤١)

١٣-٥-٤ نظراً إلى أن التوصية ٣٩-٤ والمادة الرابعة والعشرين من اتفاقية شيكاغو تنصان على الإعفاء من الرسوم والضرائب على الاستيراد والرسوم الأخرى على بضائع معيّنة يستوردها أو يصدرها مشغّلو الطائرات الأجانب (معدات الطائرات وقطع غيارها والمعدات الأمنية والأرضية وقطع غيارها والمواد التعليمية ومساعدات التدريب)، ينبغي أن تقوم السلطات الوطنية بإعداد واعتماد مقتضيات وإجراءات وثائقية مبسّطة لضمان الإفراج عن الأشياء المستوردة/المصدّرة و/أو تخليصها بسرعة وضمان المراقبة وإنفاذ القانون على نحو ملائم. (القاعدة ٤-٤٠) (القاعدة ٤-٤١)

١٤-٥-٤ بالنظر إلى طبيعة هذه البضائع الخاصة والظروف المحيطة بها، لا تطلب بعض الجمارك سوى إيداع إقرار مبسّط قد يكون وثيقة تجارية، بشرط أن يحدد البضائع بصورة مرضية. ويمكن استخدام نسخة من تلك الوثيقة كقيد في سجلات المشغّل أو الوكيل المعتمد يبيّن مكان وجود البضائع واستخدامها. وأي عمليات مراقبة لاحقة تقوم بها الجمارك ستكون فحوصاً بالموقع وفحوصاً للتدقيق كما هو الحال، مثلاً، في مخزن الجمارك.

تبادل معدات الطائرات وقطع الغيار والمعدات الأرضية الخ.

(القاعدة ٤-٤٢)

١٥-٥-٤ هناك بعض الظروف الخاصة التي يحتاج فيها مشغّلو طائرات الدول الأخرى لأن يستعير بعضهم من بعض معدات الطائرات أو قطع الغيار أو المعدات الأرضية والأمنية وقطع تبديلها، التي تم استيرادها خاضعة لإعفاء شرطي من الرسوم والضرائب على الاستيراد. وفي هذه الحالات، تنص القاعدة ٤-٤٢ على أن تسمح الدول المعنية بمثل هذه التبادلات، ولكن تتخذ تدابير المراقبة الملائمة. (القاعدة ٤-٤٢)

١٦-٥-٤ يُطلب من المشغّلين الحصول على الموافقة على مثل هذه المبادلات لكي تكون الجمارك مقتنعة بأنه يتم الوفاء بشروط الإعفاء من رسوم وضرائب الاستيراد. وفي الواقع العملي، قد تمنح الجمارك سلطة عامة للمبادلات بين مشغّلين معيّنين، أو وكلائهم المعتمدين، بشرط تسجيل التفاصيل على نحو سليم في سجلات الأشخاص المعيّنين. وهذه الممارسة تنطبق روتينياً على تبادل وحدات التحميل.

إستيراد وثائق المشغلين

١٧-٥-٤ وثائق المشغلين المستعملة فيما يتعلق بالخدمات الجوية الدولية ضرورية، ونظراً لأنه ليس لهذه الوثائق قيمة تجارية، فهي معفاة من رسوم وضرائب الإستيراد. وفي هذا الصدد، تشجع التوصية ٤-٤٣ على اعتماد مثل هذه المعاملة الخاصة لوثائق المشغلين، الوارد تعريفها في الفصل الأول من الملحق ٩ (التوصية ٤-٤٣)

١٨-٥-٤ الوثائق المعنية هي مستندات الشحن الجوي / إشعارات إرساليات الشحن، وتذاكر الركاب وبطاقات صعود الطائرة، ومستندات التسوية المالية للبنوك والوكلاء، وبطاقات الأمتعة الزائدة، وأوامر الرسوم المتفرقة (M.C.O.)، وتقارير التفتيات والمخالفات، وبطاقات تعريف الأمتعة والبضائع، وجدول مواعيد الرحلات، ومستندات الوزن والحمولة، لتستعملها شركات الطيران والمشغلون. وهذه الوثائق ضرورية لاستعمالها فيما يتعلق بالتشغيل العملي لتقديم الخدمات الجوية الدولية. ولا يشمل ذلك مواد الترويج والاعلان.

٦-٤ الحاويات والمنصات الناقلّة

القواعد والتوصيات الدولية الواردة في القسم (واو): الحاويات والمنصات الناقلّة من الفصل الرابع من الملحق ٩

الادخال المؤقت

١-٦-٤ الحاويات والمنصات الناقلّة هي عناصر أساسية لعمليات الشحن الجوي وجزء من الممتلكات المنقولة المرتبطة بتشغيل الطائرات في النقل الجوي الدولي (أنظر القسم الأول، قرار المجلس بشأن ضرائب النقل الجوي الدولي من الوثيقة Doc 8632). وفي هذا السياق، ينبغي إعفاء الحاويات والمنصات الناقلّة من رسوم وضرائب الاستيراد، وكذلك أي قطع استبدال مطلوبة لإصلاحها.

٢-٦-٤ نظراً لأن الحاويات والمنصات الناقلّة تستخدمها باستمرار طائرات مختلفة وترسل للخارج الى مطارات دولية أخرى، تلزم القاعدة ٤-٤٤ الدول بالسماح بالإدخال المؤقت للحاويات والمنصات الناقلّة عندما تستعمل على خدمات جوية دولية مغادرة أو يُعاد تصديرها. ويقرر هذا النص أيضاً أن مثل هذا الإدخال المؤقت يخضع لشرط الامتثال للوائح التنظيمية والمقتضيات في الدولة المعنية. وعلاوة على ذلك، تلزم القاعدة ٤-٥٢ الدول أيضاً بأن تسمح بنفس الإدخال المؤقت لقطع التبدل إذا لزم لإصلاح الحاويات والمنصات الناقلّة. (القاعدة ٤-٤٤) (القاعدة ٤-٥٢)

٣-٦-٤ كثيراً ما يُشار الى الحاويات والمنصات الناقلّة المذكورة في القاعدتين ٤-٤٤ و ٤-٥٢ أيضاً باسم "وحدات التحميل". وهذه تشمل أي نوع من حاوية البضائع أو الطائرة والمنصة الناقلّة بالطائرة ذات الشبكة أو القبة، ولكن لا تشمل الأغلفة الخارجية أو الحاويات للمواد المشعّة.

مراقبة الحاويات والمنصات الناقلّة المُدخلة مؤقتاً

٤-٦-٤ بالنظر الى الدور الأساسي للحاويات والمنصات الناقلّة في النقل المأمون للبضائع جواً، عادة ما تستخدم البلدان ترتيبات إدخال مؤقت مبسّطة بالمقارنة مع النظام "القياسي" للدخال المؤقت. ومن ثم، لا يُطالب بإقرار إدخال مؤقت محدد للبضائع عند الاستيراد وإعادة التصدير إلا في الظروف الاستثنائية. وتعتمد الجمارك على الوثائق والسجلات التجارية للمشغل أو الوكيل المعتمد. (التوصية ٤-٤٥) (التوصية ٤-٤٦)

مناولة البضائع العابرة

٥-٦-٤ تتم عادة في كثير من المطارات الدولية عملية مناولة هامة أخرى هي تفريغ البضائع العابرة التي تصل في حاويات ومنصات ناقلّة تحتاج الى فرزها وإعادة تجميعها في شحنات لمواصلة نقلها. وينبغي تنفيذ هذه العمليات دون أن تخضع لإجراءات

التخليص للاستعمال المحلي، وينبغي القيام بها في مناطق جمركية أو في مخازن مؤقتة، وكل ذلك تحت إشراف السلطات المعنية. ويجوز وضع هذه البضائع هناك مقابل قائمة بضائع تجارية، أو وثيقة تجارية مناسبة أخرى تصفها، وقد تخضع للعمليات العادية اللازمة لتسهيل أخذها من المخزن ومواصلة نقلها. (القاعدة ٤-٤٧)

الحاويات والمنصات الناقلية التي تغادر المطار لتحميلها

٤-٦-٦ عندما تغادر البضائع المستوردة مطار الوصول للإفراج عنها أو تخليصها، وتتحرك بموجب ترتيبات النقل المحلية إذا كانت الرحلة محدودة للغاية أو بموجب عبور الجمارك الوطني، يمكن تسجيل تفاصيل الحاويات والمنصات الناقلية على الوثائق ذات الصلة ولا حاجة لوثيقة أو مراقبة منفصلة. وستشمل سجلات المشغل عادة النقل، كما ستكون الحالة بالنسبة للحاويات والمنصات الناقلية التي تغادر المطار لتحميلها من أجل التصدير. (القاعدة ٤-٤٨)

تخزين الحاويات والمنصات الناقلية في مواقع خارج المطارات

٤-٦-٧ قد توجد مناسبات يكون فيها من الضروري، بسبب عدم وجود حيز أو التأخير المرتقب قبل إعادة التصدير، تخزين الحاويات والمنصات الناقلية في مواقع خارج المطارات. ونظراً لخضوع هذه الأشياء للإدخال المؤقت، ستوقع الجمارك أن يكون مكان التخزين قريباً على نحو مريح من المطار وأن تكون فترة التخزين قصيرة. وشريطة أن يكونوا مقتنعين بالظروف وبسجلات مشغل الطائرة، يمكن إعطاء موافقة عامة (على عكس الموافقة الفردية) بدون فرض مقتضيات مراقبة إضافية.

٤-٦-٨ مع مراعاة قيود الحيز في العديد من المطارات الدولية والتكلفة العالية المرتبطة بتخزين الحاويات والمنصات الناقلية بمباني المطار، تطلب القاعدة ٤-٤٩ من الدول أن تسمح بمواقع خارج المطارات لتخزين الحاويات والمنصات الناقلية. (القاعدة ٤-٤٩)

استعارة الحاويات والمنصات الناقلية

٤-٦-٩ لغرض إنهاء الإدخال المؤقت، لا يهم ما إذا كانت الحاويات والمنصات الناقلية تُستخدم في رحلة دولية مغادرة أو يعاد تصديرها فارغة كبضائع. وقد تحدث الحالة الأخيرة عندما توجد حاجة لسد نقص في مكان آخر، وكثيراً ما يكون ذلك في إطار ترتيبات للتجميع. وقد تُعطي الجمارك تصريحاً عاماً للمشغلين لاستعارة الحاويات والمنصات الناقلية، مع الاعتماد على سجلات الأشخاص المعنيين إذا قررت الجمارك التحقق من أن إعادة التصدير تلك قد تمت حقاً.

٤-٦-١٠ نظراً لممارسات الجمارك الواردة أعلاه والاحتياجات التشغيلية لمشغلي الطائرات، تلزم القاعدة ٤-٥٠ الدول بأن تسمح للمشغلين بالقيام بصورة متبادلة بينهم باستعارة الحاويات والمنصات الناقلية التي تم إدخالها بموجب القاعدة ٤-٤٤، وإعفاء مثل هذه الاستعارات من الرسوم والضرائب على الاستيراد. (القاعدة ٤-٥٠)

إعادة تصدير الحاويات والمنصات الناقلية

٤-٦-١١ في حالات الإدخال المؤقت، يتسم التعرف على البضائع بأهمية خاصة لأن الجمارك في حاجة للاقتناع بأن البضائع يُعاد تصديرها حقاً. وأحياناً لا يكون ذلك بسيطاً تماماً وقد تطلب الجمارك إعادة تصديرها من خلال مكتب جمركي معين لأغراض المراقبة. وفي حالات أخرى، عندما تكون قد وُضعت ترتيبات محددة لأحد الأنشطة (مثل معرض رئيسي)، يمكن أن تسهل إعادة التصدير عبر "مكتب المراقبة" الأمور وأن تساعد التاجر. وفي حالة الحاويات والمنصات الناقلية، لا تنطبق مثل هذه الاعتبارات ويُسمح بإعادة التصدير عن طريق أي مكتب جمركي معين لهذا الغرض، ويسهل هذا التجارة، مثلاً، عندما تغادر الحاويات والمنصات الناقلية مطار الوصول للإفراج عن/لتخليص البضائع في مكان آخر، ويتعين، لأسباب خاصة بالنقل، أن يُعاد تصديرها عن طريق مطار مختلف. وتضع القاعدة ٤-٥١ الممارسات الواردة أعلاه في الاعتبار وتلزم الدول بالتصرف وفقاً لذلك عن طريق توحيد مثل هذه الممارسات والتسهيلات. (القاعدة ٤-٥١)

٧-٤ الإجراءات المتعلقة بالبريد – الاتحاد البريدي العالمي (UPU)

القواعد والتوصيات الدولية الواردة في القسم (زاي): المستندات والإجراءات المتعلقة بالبريد من الفصل الرابع من الملحق ٩

١-٧-٤ تتضمن قوانين الاتحاد البريدي العالمي ترتيبات دولية ومستندات مقررّة لنقل البريد وتخليصه على الصعيد الدولي. وتوافق على الأحكام المتصلة بالجمارك والبريد لجنة اتصال الاتحاد البريدي العالمي/منظمة الجمارك العالمية، التي تجتمع عادة مرة في السنة. وفي هذا السياق، يجب أن تمتثل مناولة البريد وإرساله وتخليصه للإجراءات المستندية المنصوص عليها في القوانين سارية المفعول الصادرة عن الاتحاد البريدي العالمي والقاعدة ٤-٥٣. (القاعدة ٤-٥٣)

٢-٧-٤ عادة ما يغطي البريد المنقول جواً نموذج الاتحاد البريدي العالمي UPU CN38، وهو فاتورة التسليم، ولكن يغطيه أحياناً النموذج UPU CP87، وهو فاتورة الطرود الجوية التي تعطي عدد الطرود المنقولة. ويتضمن النموذج UPU CN38 قائمة بعدد أوعية البريد (الأكياس أو الصواني)، وأحياناً عدد الطرود والوزن الاجمالي. وقد يميّز أيضاً بين فئات البريد المختلفة، مثل بريد الخطابات والطرود البريدية و مواد خدمة البريد السريع. ويبيّن أيضاً خدمة المنشأ البريدية ومكتب الارسال ومكتب بريد المقصد وأي مطار تحويل الى وسيلة نقل أخرى ومطار الإنزال وأرقام الرحلات الجوية والتاريخ والأوقات وأرقام الحاويات وأرقام الأختام والمرجع البريدي. والنموذج UPU CN38 هو لتقديم الفاتورة الى الناقل والنموذج UPU CP87 هو للخدمة البريدية في المقصد.

٣-٧-٤ في بعض الحالات، يتم تخليص البريد بالمرافق البريدية/الجمركية في مطار المقصد، ولكن كثيراً ما يُنقل الى مكاتب بريدية/جمركية داخل البلاد. وعادة ما يتم تخليص المواد البريدية مقابل النموذجين المصاحبين UPU CN22 أو CN23 وأي وثائق مساندة لازمة. ولا يُطلب إقرار تام للبضائع إلا عندما تكون البضائع خاضعة لضوابط خاصة أو عندما تتجاوز قيمتها مبلغاً محدداً في التشريع الوطني.

ملاحظة – يمكن الحصول على نماذج الاتحاد البريدي العالمي بالموقع: www.usps.com/forms/intlforms.htm.

٨-٤ المواد المشعّة

القواعد والتوصيات الدولية الواردة في القسم (حاء): المواد المشعّة من الفصل الرابع من الملحق ٩

١-٨-٤ يتم بانتظام وبصورة روتينية نقل البضائع الخطرة (مثل المواد المشعّة) بطريق الجو. ولضمان أنها لا تشكل خطراً على الطائرة وركابها توجد معايير دولية شاملة وصارمة يُطلب من كل دولة، بمقتضى أحكام اتفاقية شيكاغو، إدخالها في التشريع الوطني. ويضمن هذا النظام المراقبة الحكومية لنقل البضائع الخطرة بطريق الجو ويحقق التوافق العالمي لمعايير السلامة.

٢-٨-٤ يحدد الملحق ١٨ – النقل الآمن للبضائع الخطرة بطريق الجو مبادئ عامة بشأن مثل هذا النقل. ويتم توسيع هذه المبادئ بمواصفات تفصيلية في التعليمات الفنية للنقل الآمن للبضائع الخطرة بطريق الجو (الوثيقة 9284 Doc).

٣-٨-٤ على الرغم من الامتثال لأحكام الملحق ١٨ والمواصفات الواردة في الوثيقة 9284 Doc، يتم الإبلاغ، بصفة خاصة، عن عدد من حالات رفض و/أو تأخير شحن المواد المشعّة. وتحدث حالات الرفض والتأخير هذه في جميع مراحل نقل المواد، بما في ذلك عمليات مراقبة الحدود الدولية مثل الجمارك. وكذلك، تفرض بعض الدول أيضاً قيوداً غير موحدة بالإضافة الى المواصفات المتفق عليها دولياً في الوثيقة 9284 Doc على نقل المواد المشعّة ودخولها و/أو خروجها.

٤-٨-٤ تسبّب حالات التأخير والرفض هذه مشاكل للمستعملين النهائيين. وتنتج عن حالات تأخير ورفض شحنات المواد المشعّة، وخاصة المواد المستعملة للتطبيقات الطبية، صعوبات للمرضى الذين يخضعون للتشخيص والعلاج وغيرهم ممن يعتمدون على منتجات

مُعقمة بالإشعاع. وتستورد معظم البلدان في شتى أنحاء العالم النظائر المستخدمة بصفة عامة في الطب، مثل تلك المستخدمة لمعالجة السرطان ولتشخيص النوبات القلبية. وتعتمد المستشفيات والعيادات على وصول هذه الشحنات الدولية في حينها، وخاصة إذا كان للنظير نصف عمر قصير، وإذا كان معداً من أجل مريض أو تطبيق على وجه التحديد ويجب إرساله بطريق الجو.

٥-٨-٤ عندما تسبب الضوابط التنظيمية للدولة، مثل الضوابط الجمركية، تأخيرات حتى وإن تم الإمتثال لجميع الأنظمة الدولية، يحدث هذا اختناقات تعترض سبيل الشحنات. وفي الحالات المتعلقة بالنظائر ذات نصف العمر القصير – مثل اليود المستخدم لمعالجة واكتشاف أورام الغدة الدرقية – تجعل التأخيرات النظائر أقل فعالية بكثير وتجعلها عديمة الفائدة إذا كان التأخير طويلاً بقدر كاف.

٦-٨-٤ لذلك، وبغية تعزيز توحيد أنظمة الجمارك أو أنظمة الدخول أو الخروج الأخرى بشأن حركة المواد المشعة، وخاصة المواد المستخدمة في التطبيقات الطبية، تم إدراج قسم فرعي جديد في الفصل الرابع من الملحق ٩ يتضمن قاعدة وتوصية دوليتين جديدتين (القاعدة ٥٤-٤ والتوصية ٥٥-٤) تتعلقان بمعاملة الجمارك ومعاملة الدخول/الخروج الأخرى للمواد المشعة المنقولة بطريق الجو وقاعدة واحدة (٥٦-٤)، مماثلة للقاعدة ٢-٥-١ من الملحق ١٨، تطلب من الدول أن تبلغ الأيكاو فوراً بأي اختلافات عن الوثيقة Doc 9284.

٧-٨-٤ تهدف هذه القواعد والتوصيات الدولية الى استكمال عمل الوكالة الدولية للطاقة الذرية في مهمتها للتخفيف من تأثير تكاثر القواعد والأنظمة التي تعوق نقل المواد المشعة.

الفصل الخامس

الأشخاص الممنوعون من الدخول والمُبعَدون

١-٥ مقدمة

١-١-٥ التحديات التي واجهت الطيران المدني، في أواخر السبعينيات وأوائل الثمانينيات، عن طريق الأعداد المتزايدة من محاولات الهجرة غير المشروعة بطريق الجو أدت إلى اعتماد قواعد وتوصيات دولية جديدة في الملحق ٩ من جانب الدورتين العاشرة والحادية عشرة لشعبة التسهيلات (الدورة العاشرة لشعبة التسهيلات، المنعقدة في ١٩٨٨ والدورة الحادية عشرة لشعبة التسهيلات، المنعقدة في ١٩٩٥) والمزيد من التطوير من قبل الاجتماع الأول لفريق خبراء التسهيلات (الاجتماع الأول لفريق خبراء التسهيلات، ١٩٩٧)، وتتوج ذلك بالتعديل ١٧ للملحق. وشملت فئات المشاكل التي سعت هذه القواعد والتوصيات الدولية لمعالجتها تدابير وقائية مضادة للهجرة غير المشروعة وإجراءات للهجرة وإعادة من يسمون "الأشخاص الممنوعين من الدخول" إلى بلدانهم. وأدرجت هذه القواعد والتوصيات الدولية في الفصل الثالث، دخول ومغادرة الأشخاص وأمتعتهم، من الملحق ٩.

٢-١-٥ بغية تبسيط هذه الأحكام، وتحديثها لمعالجة مشكلة متزايدة التشعب، تمت في السنوات التي أعقبت الاجتماع الأول لفريق خبراء التسهيلات إعادة النظر بصورة شاملة في القواعد والتوصيات الدولية الواردة في الفصل الثالث، وخاصة تلك المتعلقة بإجراءات ومسؤوليات الدخول. ووضعت في فصل خامس جديد تلك القواعد والتوصيات الدولية التي تتناول مشاكل عملية متصلة بالركاب "الذين يمثلون مشاكل" مثل الأشخاص الممنوعين من الدخول والمُبعدين والأشخاص المعترف بأنهم يتطلبون عمليات دخول أو مغادرة أكثر تفصيلاً أو تخصصاً في المطارات الدولية.

٣-١-٥ ينقسم الفصل الخامس من الملحق ٩ إلى أربعة أقسام. ويتضمن القسمان الثاني والثالث قواعد وتوصيات دولية تتعلق على وجه التحديد بالأشخاص الممنوعين من الدخول والمُبعدين، على التوالي. ويتضمن القسمان الأول والأخير قواعد تطبيق على كلا هاتين الفئتين.

التعاريف ذات الصلة

٤-١-٥ ينبغي النظر في الاصطلاحات التالية (المعرفة في المسرد اللغوي) أثناء تنفيذ أحكام الفصل الخامس من الملحق ٩:

- تصريح الدخول ومنشأ الرحلة وأمر الإبعاد والشخص المُبعَد والشخص الحامل لوثائق غير سليمة والشخص الممنوع من الدخول وترحيل الشخص وأمر الترحيل وتقييم المخاطر ووثيقة السفر.
- يوجد فرق هام للغاية بين الأشخاص "الممنوعين من الدخول" وبين الأشخاص "المُبعدين". وهذا هو سبب وضع القواعد والتوصيات الدولية المتعلقة بكل فئة في قسمين منفصلين في الفصل الخامس من الملحق ٩.

٥-١-٥ الأشخاص الممنوعون من الدخول

- يعرف "الشخص الممنوع من الدخول" بأنه "هو الشخص الذي رفضت أو سترفض دولة ما أو سلطاتها دخوله أراضيها". ويحدث هذا "الرفض" للدخول في الوقت الذي يسعى فيه الشخص إلى دخول الدولة، وهو الوقت الذي يقرر فيه المسؤول عن المراقبة أنه لا ينبغي السماح له بالدخول.
- يمكن أن يكون الشخص الممنوع من الدخول راكباً أو عضواً في طاقم رحلة جوية قادمة.
- يمكن تمييز الأشخاص الممنوعين من الدخول في "أنواع" مختلفة. مثلاً:

- (أ) الأشخاص حاملون لوثائق غير سليمة: مثل الأشخاص حاملين لجوازات سفر صحيحة انتهت مدة صلاحيتها و/أو الأشخاص بدون تأشيرات صحيحة (أنظر المسرد اللغوي).
- (ب) الأشخاص حاملون لوثائق مغشوشة، أي الأشخاص الذين يستعملون وسائل غير مشروعة للتحايل أو تفادي اكتشافهم بطريقة أخرى خلال عمليات مراقبة الهجرة، أي عن طريق الوصول بوثائق مغشوشة أو مزورة أو مزيفة أو عن طريق الوصول بوثائق صحيحة يملكها شخص آخر.
- (ج) الأشخاص بدون وثائق، أي الأشخاص الذين يصلون بدون وثائق. ومثل هؤلاء الأشخاص إما يصعدون الى الطائرة بوثائق ملائمة وصحيحة ثم يتلفون وثائقهم خلال الرحلة الجوية وإما يفقدون وثائقهم.
- (د) الحالات الأخرى لرفض السماح بالدخول، أي الأشخاص الذين يحملون وثائق أصلية وصحيحة خاصة بهم، والذين يبدو للمشغل أنهم يفون بجميع شروط الدخول، ولكن السلطات العامة تمنعهم مع ذلك من الدخول لأسباب خارجة عن سيطرة المشغل، مثل الافتقار للأموال أو المعلومات التي تحتوي عليها قاعدة بيانات المراقبة على حدود الدولة أو أسباب أخرى.

تسوّج هذه الفئات من الأشخاص الممنوعين من الدخول اتباع نهج مختلفة من جانب السلطات العامة إزاء المشغلين، على النحو المبين في القاعدتين ٩-٥ و ١-٩-٥.

٦-١-٥ الأشخاص المبعدون

— يُعرّف "الشخص المُبعد" بأنه "هو شخص سمحت له السلطات في دولة ما أن يدخل أراضيها بصورة قانونية، أو كان قد دخلها بصورة غير قانونية، وأمرته، في وقت لاحق للسلطات المختصة رسمياً بمغادرة تلك الدولة." (أنظر المسرد اللغوي)

— الأشخاص المُبعدون هم فئة من الأشخاص المتميزين عن الأشخاص الذين يُكتشف أنهم ممنوعون من الدخول في وقت الدخول الى الدولة. والأشخاص المُبعدون ليسوا هم من الأشخاص الممنوعين من الدخول. والأشخاص المُبعدون هم: (أ) الأشخاص الذين يسعون الى الدخول في الدولة، وتسمح لهم سلطات المراقبة بالدخول، والذين يُأمرون رسمياً في وقت لاحق بمغادرة الدولة (لأي سبب كان)، أو (ب) الأشخاص الذين يدخلون إحدى الدول بطريقة غير قانونية والذين يُأمرون رسمياً في وقت لاحق بمغادرة الدولة (لأي سبب كان). وينطبق هذا حتى على أولئك الذين تسمح لهم سلطات المراقبة بالدخول في وقت الدخول ويُكتشف لاحقاً أنهم دخلوا بطريقة غير قانونية (مثل إستعمال وثائق مغشوشة).

وسيلة فهم الاختلاف بين الشخص الممنوع من الدخول والشخص المُبعد هي هذه: من اللحظة التي يُسمح فيها لشخص بدخول إحدى الدول، تنتهي مسؤولية مشغل الطائرة عن التكفل به ورعايته (أنظر القاعدة ٣-٤٥). وبعد ذلك، إذا قامت الدولة بإبعاد هذا الشخص من إقليمها، تُلزم هي (وليس مشغل الطائرة) بأن تأخذ على عاتقها جميع الالتزامات والمسؤوليات والتكاليف المرتبطة بإبعاده (القاعدة ٥-١٨). ولا يعمل مشغل الطائرة إلا على توفير نقل الشخص المُبعد، مثلما يفعل بالنسبة لأي راكب "منتظم".

القواعد والتوصيات الدولية الواردة في القسم (ألف): أحكام عامة من الفصل الخامس من الملحق ٩

٧-١-٥ يلاحظ اليوم اتجاه متزايد هو عدم استعداد سلطات المراقبة في الدول، التي ترسل وتتسلم الأشخاص الممنوعين من الدخول، للتعاون والاتصال فيما بينها، وبذلك تعوق سير الطيران المدني الدولي بصورة سليمة واقتصادية. ووردت تقارير عن أشخاص يُرسلون ويُعادون بين الدول بسبب الخلافات بشأن وضعهم "كأشخاص ممنوعين من الدخول" أو "كأشخاص مُبعدين". وجرى احتجاج الطائرات على الأرض لأيام، وحتى لأسابيع، بسبب النزاعات بين الإدارات بشأن مسؤولياتها كل عن حدة بصدد الأشخاص الممنوعين من الدخول. ولا تخدم مثل هذه التأخيرات والاختلالات أي غرض مفيد ويمكن فقط أن تشجّع على الهجرة غير القانونية بطريق الجو.

٨-١-٥ من ثم، فإن المبدأ العام الوارد في القاعدة ١-٥ يلزم الدول المعنية بالاتصال والتعاون لتسوية خلافاتها بسرعة. وتتوقف فعالية الأحكام التي تنطبق على الأشخاص الممنوعين من الدخول، بصفة خاصة، الى حد كبير على القبول واسع النطاق للقواعد

والتوصيات الدولية والتوافق معها والتعاون بين الدول في تنفيذها. والمراد هو الحيلولة دون الحالات التي تلقي فيها الدول المعنية بعبء الأشخاص الممنوعين من الدخول والمُبعدين على عاتق شركات الطيران ذات الصلة، مما يؤخر بصورة خطيرة حل المشاكل. (القاعدة ١-٥)

٩-١-٥ تزود القاعدة ٢-٥ الدول بأساس تنظيمي/قانوني للسماح بالمرور العابر للأشخاص المرشحين من دولة أخرى، ومن يصطحبونهم، إن وجدوا. وفي ضوء زيادة أهمية المصطحبين، من المتوقع أن يسهل هذا النص رحلة المصطحبين عند مرافقتهم لشخص ممنوع من الدخول أو مبعد. (القاعدة ٢-٥)

١٠-١-٥ تؤكد القاعدة ١-٢-٥ على احترام حقوق الانسان للأشخاص الممنوعين من الدخول والمُبعدين. وتلزم هذه القاعدة السلطات العامة ذات الصلة بحماية الأشخاص المرشحين من أي انتهاك لكرامتهم، لا سيما الإساءات وفضول الجمهور وأي فعل عنف أو تهديد.

٢-٥ الأشخاص الممنوعون من الدخول

القواعد والتوصيات الدولية الواردة في القسم (باء): الأشخاص الممنوعون من الدخول من الفصل الخامس من الملحق ٩

١-٢-٥ تحدد المجموعة الأولى من القواعد والتوصيات الدولية في هذا القسم (٣-٥ الى ٧-٥)، بطريقة مرتبة زمنياً بقدر الإمكان، الإجراءات خطوة خطوة التالية التي تتبعها الدولة ومشغل الطائرة المعني، "لترحيل" شخص ممنوع من الدخول من تلك الدولة:

(أ) **الاحطار بالمنع من الدخول** (القاعدة ٣-٥ والملاحظة): عقب تقرير مسؤول لمراقبة الحدود أن أحد الركاب أو أعضاء الطاقم سيمنع من دخول إحدى الدول، تلزم السلطة المعنية بما يلي: (أ) إخطار مشغل الطائرة بوجود شخص ممنوع من الدخول (ب) إخطار المشغل دون إبطاء (ج) إرسال إخطار كتابي بالمنع من الدخول بأسرع ما يمكن. وهذا الإخطار الكتابي يجوز أن يكون على الورق أو على شكل إلكتروني. والفكرة وراء هذا النص هي إقامة اتصالات/صلة مباشرة بين الدولة والمشغل بصدد المنع من الدخول، ومن ثم تمكين المشغل من البدء في التخطيط لترحيل الشخص الممنوع من الدخول. ويؤدي هذا أيضاً لتفادي الاخطارات المتأخرة والشفهية بمثل هذه الحالات التي كانت تقليدياً تسبب صعوبات تشغيلية لشركات الطيران.

(ب) **التشاور بشأن الاطار الزمني للترحيل** (التوصية ٤-٥): بعد أن تبلغ السلطات مشغل الطائرة طبقاً للقاعدة ٣-٥، يوصى بأنه ينبغي أن تستشير السلطات المشغل بشأن الاطار الزمني الذي يتعين ضمنه ترحيل الشخص الممنوع من الدخول. والهدف هنا هو إتاحة أكبر قدر ممكن من حرية العمل للمشغل بغية القيام بالترحيل على رحلته. غير أنه يمكن مطالبة المشغل بالقيام بالترحيل عن طريق شركة طيران بديلة إذا لم يتم، أو لم يمكن، ترحيل الشخص الممنوع من الدخول في غضون ٢٤ ساعة. (التوصية ٤-٥)

(ج) **تقديم الوثائق:**

(١) **أمر الترحيل** (القاعدة ٥-٥): بالإضافة الى التأكيد الكتابي المطلوب بموجب القاعدة ٣-٥، يُطلب من الدولة أيضاً أن تقدم الى المشغل "أمر ترحيل" مكتوب يوجه المشغل بترحيل الشخص الممنوع من الدخول من الدولة (أنظر المسرد اللغوي والقاعدة ٥-٥). وأمر الترحيل هو إحدى الوثائق العديدة التي تقدمها الدولة المرحلة الى المشغل لتسليمها الى دولة المقصد، وهي بمثابة دليل مكتوب على الإجراءات الاداري الذي اتخذته الدولة التي تأمر بالترحيل. (القاعدة ٥-٥)

(٢) **الرسائل المفسرة** (القاعدتان ٦-٥ و ٧-٥): بالإضافة الى أمر الترحيل، تلزم الدولة أيضاً بأن تقدم الى مشغل الطائرة "رسائل مفسرة" تقدم تفاصيل عن الشخص الذي يتم ترحيله وظروف الترحيل. وهذه الرسائل، التي ترد عينة لأشكالها في المرفق (٩) للملحق ٩، يتعين تقديمها في الحالتين التاليتين: (أ) بالنسبة لشخص تبين أنه ممنوع

من الدخول لأنه بدون وثائق (أي الوثائق "المفقودة" أو "المتلفة")، أو ب) بالنسبة لشخص مسافر بوثائق صادرة بمقتضى أحكام القاعدة ٤٦-٣. (القاعدة ٥-٦ والقاعدة ٥-٧). (أنظر المرفق (٩) بالملحق ٩.٠)

٢-٢-٥ تلزم القاعدة ٤٦-٣ الدول بأن تصدر الوثائق المغشوشة أو المزورة أو المزيفة أو بأن تصدر وثائق الذي ينتحل شخصية آخر، أي الشخص الذي يسافر بوثائق شخص آخر. وسبب هذا هو ضمان إخراج مثل هذه الوثائق من التداول، لكي لا يمكن استعمالها وإعادة استعمالها للهجرة غير القانونية. ويتعين إعادة هذه الوثائق المصادرة إلى دولة إصدار الوثائق أو إلى البعثة الدبلوماسية المقيمة لتلك الدولة.

٣-٢-٥ في حالة مصادرة وثائق السفر بموجب القاعدة ٤٦-٣، يُطلب من الدولة التي ترحل شخصاً ممنوعاً من الدخول أن تقدم نسخاً فوتوغرافية من الوثائق المصادرة إلى مشغل الطائرة لإرسالها إلى دولة المقصد.

٤-٢-٥ لاحظ أن القاعدتين ٥-٦ و ٥-٧ يتعين قراءتهما مقترنتين بالقاعدة ٥-١٣.

أ) تتعلق المجموعة التالية من القواعد والتوصيات الدولية في هذا القسم (٥-٨ إلى ٥-١٠) بأمن الرحلة الجوية وتكاليف التكاليف بالأشخاص ممنوعين من الدخول ورعايتهم واسترداد تكاليف النقل، على النحو التالي:

١) يمكن أن يقاوم الأشخاص المعلن عنهم بوصفهم ممنوعين من الدخول عند قيام المشغلين بترحيلهم. وبالتالي تكون شركات الطيران معرضة لمخاطر من المحتمل أن تقلل أمن الرحلات الجوية. ولذلك تقتضي القاعدة ٥-٨ أن تقدم الدولة القائمة بالترحيل إنذاراً مسبقاً للمشغل بأي مشاكل محتملة تتعلق بالشخص ممنوع من الدخول، ليتمكن الأخير من اتخاذ الاحتياطات الضرورية لضمان أمن الرحلة.

يتعلق جانب من هذا بتوفير مرافقين أو ضباط شرطة. وأحياناً تصبح تكاليف مثل هؤلاء المرافقين/الضباط مسألة مثيرة للنزاع بين الدولة والمشغلين، خاصة إذا وفرت هؤلاء المرافقين الدولة القائمة بالترحيل. ومن ثم، تسمح هذه القاعدة للمشغل بوضع ترتيباته الخاصة لكي يتاح للمشغل خيار استخدام الأمن الذي توفره السلطات العامة أو موظفيه الأمنيين الخاصين أو تعيين موظفين خارجيين، حسبما يكون ملائماً للوضع.

٢) تحدد القاعدتان ٥-٩ و ٥-٩-١ التزامات كل من مشغل الطائرة والدولة القائمة بالترحيل بالنسبة للتكاليف المرتبطة باحتجاز الشخص ممنوع من الدخول ورعايته. وهذه التكاليف، التي يمكن أن تشمل تكاليف الاعتقال والإعاشة، يمكن أن تكون كبيرة، ويتوقف ذلك على موقع وفترة احتجاز مثل هؤلاء الأشخاص.

ب) القاعدة ٥-٩: وضعت مسؤولية المشغل عن التكلفة المرتبطة باحتجاز ورعاية الركاب والطاقم بعد أن تبين أنهم ممنوعون من الدخول في الفصل الخامس لأنه يتناول وضعاً خاصاً ناشئاً عن السماح بدخول الأشخاص ومراقبتهم. والعنصر الأساسي في القاعدة ٥-٩ هو أن الشخص المعني تبين أنه ممنوع من الدخول لأنه لا يحمل وثائق سفر سليمة (للاطلاع على تعريف هذا الاصطلاح، أنظر المسرد اللغوي). وبالإضافة إلى ذلك، يتعين إعادته إلى المشغل لترحيله، لكي يتمكن المشغل من وضع ترتيباته الخاصة لأي اعتقال/احتجاز حتى يتم مادياً ترحيل الشخص من الدولة على متن طائرة. (القاعدة ٥-٩)

ج) القاعدة ٥-٩-١: العنصر الأساسي هنا هو أن الدولة مسؤولة عن تكلفة الاحتجاز والرعاية لجميع فئات الأشخاص الذين لا يمكن الإذن لهم بالدخول باستثناء ما ورد بيانه في القاعدة ٥-٩: أي إذا لم يُسمح لشخص بالدخول بسبب مشاكل وثائقية تتجاوز خبرة المشغل أو لأي سبب آخر بخلاف الوثائق غير السليمة، تكون الدولة مسؤولة عن التكلفة ذات الصلة. والدولة مسؤولة عن جميع تكاليف الاعتقال والإعاشة حتى يُعاد الشخص ممنوع من الدخول إلى المشغل لترحيله من الدولة (في وقت الرحلة الجوية المحجوز له عليها للسفر).

١) تتعلق القاعدة ٥-١٠ باستعادة تكاليف الترحيل من الشخص الذي يتبين أنه ممنوع من الدخول. وعموماً، يُستخدم الجزء الخاص بالعودة من تذكرة الشخص. غير أنه إذا لم يكن لدى الشخص تذكرة للعودة، تهَيَّي القاعدة أساساً قانونياً لاسترداد تكاليف ترحيل الشخص ممنوع من الدخول.

(د) تتعلق المجموعة التالية من القواعد والتوصيات الدولية في هذا القسم (٥-١١ الى ٥-١٣) بالترحيل المادي للشخص الممنوع من الدخول من الدولة القائمة بالترحيل وقبوله بالدولة التي يُنقل إليها.

(١) تلزم القاعدة ٥-١١ مشغّل الطائرة بأن يبعد الشخص الذي لا يمكن السماح بدخوله الى أحد مكانين ممكنين هما:
(أ) نقطة منشأ الرحلة، أو (ب) أي مكان يُسمح له بدخوله.

٥-٢-٥ المعنى المُسند الى الاصطلاح "منشأ الرحلة" مهم للغاية. وهو "النقطة التي يبدأ المسافر فيها رحلته دون الأخذ في الاعتبار أي مطار توقّف فيه للعبور المباشر (ترانزيت)، سواء في رحلة مارة أو أثناء تغيير الرحلة، إذا لم يكن المسافر قد ترك منطقة العبور المباشر في المطار المعني." (أسرد المسرد اللغوي).

٦-٢-٥ على سبيل المثال:

(أ) يسافر السيد م على متن طائرة من الدولة أ الى الدولة ب. والدولة أ هي النقطة التي بدأ السيد م فيها رحلته.
(ب) يسافر السيد م على متن طائرة من الدولة أ الى الدولة ب. غير أنه في عبور في الدولة ب. ويقضي بعض الوقت في منطقة العبور انتظاراً لتغيير رحلته الى الدولة ج. والدولة أ هي النقطة التي بدأ السيد م فيها رحلته.

(ج) يسافر السيد م على متن طائرة من الدولة أ الى الدولة ب. وهو في عبور في الدولة ب. غير أن تغيير رحلته لا يتم حتى بعد ست ساعات، لذلك يذهب الى مسؤول عن مراقبة الحدود ويطلب من المسؤول الإذن للقيام بزيارة سريعة لمشاهدة معالم أقرب مدينة. ويسمح له المسؤول بالمراقبة بدخول الدولة ب. وبعد رحلة السيد م لمشاهدة المعالم، يعود الى المطار ويلحق برحلته الوسيطة الى الدولة ج. وتصبح الدولة ب هي النقطة التي بدأ السيد م فيها رحلته.

(د) يسافر السيد م على متن طائرة من الدولة أ الى الدولة ب. وهو في عبور في الدولة ب. غير أن تغيير رحلته لا يتم حتى بعد عشر ساعات، لذلك يذهب الى مسؤول عن مراقبة الحدود ويطلب من المسؤول الإذن لزيارة أحد الفنادق (موقعه في المطار، ولكن وراء نقطة المراقبة) لأخذ قسط من الراحة والانتعاش. ويسمح مسؤول المراقبة لهم بدخول الدولة ب لكي يتمكن من الاستجمام في الفندق. ثم يعود السيد م الى المحطة بالمطار ويلحق برحلته الوسيطة الى الدولة ج. وتصبح الدولة ب النقطة التي بدأ السيد أ فيها رحلته.

(هـ) يرغب السيد م في السفر على متن طائرة من الدولة أ الى الدولة ج. غير أن الدولة ب على طريقه. ولم يسبق له قط زيارة الدولة ب، المعروفة بمعالمها للجذب السياحي. لذلك، يحجز رحلته بالمسار التالي: من الدولة أ الى الدولة ب ومن الدولة ب الى الدولة ج، كل ذلك على نفس التذكرة، ولكن مع انقطاع لعشرة أيام في الدولة ب. ولأنه يحتاج الى تأشيرة للدولة ب، يقدم طلباً للتأشيرة ويحصل على تأشيرة زائر للدخول مرة واحدة. ثم يسافر على متن طائرة من الدولة أ الى الدولة ب، وبعد عشرة أيام، يسافر على متن طائرة الى الدولة ج حيث يتبين أنه ممنوع من الدخول. والدولة ب هي النقطة التي بدأ السيد م فيها رحلته.

٧-٢-٥ الاصطلاح "أي مكان مسموح فيه بالدخول" غير معرف في الملحق. غير أنه يبدو أنه يفسر عموماً بأنه الدولة التي يكون الشخص أحد مواطنيها أو المقيمين فيها إقامة صحيحة ومرحّصاً بها. ولعدة سنوات، طلب الملحق أن ترحّل شركات الطيران أي شخص ممنوع من الدخول الى النقطة التي بدأ فيها رحلته. غير أنه في ١٩٦٣، قامت الدورة السادسة لشعبة التسهيلات بتعديل النص لإعطاء المشغلين الخيار بين إعادة الأشخاص ممنوعين من الدخول الى النقطة التي بدأوا فيها استخدام طائرة المشغّل أو نقل مثل هؤلاء الأشخاص الى أي مكان آخر يُسمح لهم فيه بالدخول. وسبب هذا هو أنه أحياناً لا يكون لدى الشخص ممنوع من الدخول الوثائق المطلوبة لدخول النقطة التي بدأ فيها رحلته.

٨-٢-٥ لذلك، في المثال (هـ) أعلاه، بدلاً عن إعادة الشخص ممنوع من الدخول الى الدولة ب (حيث لن يُسمح لهم بالدخول لأن تأشيرته انتهت صلاحيتها، وعلى الأرجح أنه ستُفرض على المشغّل غرامة كبيرة)، يقوم المشغّل بنقل السيد م على متن طائرة مباشرة الى الدولة أ.

أ) على الرغم من أن الدورة السادسة لشعبة التسهيلات أدرجت الخيار الثاني لترحيل الشخص الممنوع من الدخول إلى أي مكان حيث يُسمح له بالدخول، لم تبيّن على وجه التحديد أي كيان (الدولة أو مشغل الطائرة) يحق له ممارسة الخيار. وهذا الخيار، الذي اعترفت به الدورة السادسة لشعبة التسهيلات (١٩٦٣)، لم يتم حتى منذ وقت قريب (٢٠٠٩) النص عليه بصورة محددة في الملحق. ويوصي الملحق الآن (التوصية ٥-١١-١) بأنه ينبغي للدول المتعاقدة أن تتشاور، حسب الاقتضاء، مع مشغل الطائرة بخصوص أنسب مكان يُرحّل إليه الشخص الممنوع من الدخول.

٩-٢-٥ لذلك، في مثلنا ه) أعلاه، بعد المشاورات مع الدولة القائمة بالترحيل، يجوز لمشغل الطائرات أن يرحل السيد م إلى الدولة د، مثلاً، التي يقيم فيها بصفة قانونية، بدلاً عن الدولة أ.

أ) تلزم القاعدة ٥-١٢، التي يتعين قراءتها مع القاعدة ٥-١١، الدولة المتعاقدة بأن تقبل النظر في حالة الشخص المرحل من دولة تبين فيها أنه ممنوع من الدخول، إذا بدأ هذا الشخص رحلته من إقليمها. لذلك، في المثال ج) أعلاه، تلزم الدولة ب بالنظر في حالة الشخص المرحل من الدولة ج. وفضلاً عن ذلك، تمنع القاعدة ٥-١٢ الدولة ب من إعادة هذا الشخص إلى الدولة ج. ويُقصد بهذه القاعدة البحث عن حل للممارسة غير المرغوب فيها المتمثلة في ترحيل الأشخاص الذين يتبين أنهم ممنوعون من الدخول جيئةً وذهاباً بين الدول.

ب) تلزم القاعدة ٥-١٣ الدول المتعاقدة بأن تقبل "الرسائل" والوثائق الأخرى المقدمة وفقاً للقاعدة ٥-٦ أو القاعدة ٥-٧ كوثائق كافية لفحص الشخص المشار إليه في الرسالة.

ج) تتناول المجموعة الأخيرة من القواعد والتوصيات الدولية في هذا القسم (٥-١٤ إلى ٥-١٦) المواضيع التالية:

د) تقتضي القاعدة ٥-١٤ ألا تفرض الدول غرامات على مشغلي الطائرات لوجود أشخاص حاملين وثائق غير سليمة إذا أثبت المشغلون أنهم اتخذوا احتياطات ملائمة للتأكد من وفاء هؤلاء الأشخاص بالمقتضيات عن المستندات لدخول الدولة المستقبلية. (إرجع إلى القواعد والتوصيات الدولية ٣-٣١ و٣-٣٢ و٣-٣٣ في هذا الصدد.)

ه) يشجع الملحق الترتيبات التعاونية بين مشغلي الطائرات والسلطات الحكومية بصدد أدوارهم المختلفة في التعامل مع مشكلة الأشخاص الممنوعين من الدخول. وعلى سبيل المثال، أصبحت الآن الاتفاقات مثل مذكرات التفاهم شائعة بين الأطراف المختلفة. ولذلك يوصي الملحق بأنه إذا تم التوصل إلى مثل هذه الاتفاقات بهدف منع نقل الأشخاص الذين لا يمكن السماح لهم بالدخول، ينبغي للدول المتعاقدة أن تخفف الغرامات والجزاءات التي قد تفرضها في حالة نقل هؤلاء الأشخاص إلى إقليمها. (التوصية ٥-١٥)

و) تشير الأدلة الواردة في بعض الحكايات إلى أن الدول تمنع الطائرات أحياناً من الاقلاع لأنه يُنتظر تحديد وضع الأشخاص الذين وصلوا. وهذا يؤخر عمليات الاقلاع ويسبب صعوبات تشغيلية لشركات الطيران. ولذلك، تضمن القاعدة ٥-١٦ عدم إضطراب النقل الجوي من جراء وقائع من النوع المبيّن في الفقرة. وتترك الملاحظة للدول مجالاً معيناً في تطبيق القاعدة أعلاه بغية مراعاة الأوضاع التي يوجد فيها عدد كبير غير عادي من الأشخاص الممنوعين من الدخول على رحلة معينة. (القاعدة ٥-١٦ والملاحظة)

٥-٣ المبعدون

القواعد والتوصيات الدولية الواردة في القسم (جيم): المبعدون من الفصل الخامس من الملحق ٩

١-٣-٥ حسيما سبقت الإشارة إليه، فإن المبعدين ليسوا أشخاصاً ممنوعين من الدخول. وهؤلاء هم أشخاص سبق أن سمحت لهم إحدى الدول بالدخول، ولكن لسبب معين يُطلب منهم المغادرة. وأسهل وأسرع طريقة لإبعاد أي شخص هي عن طريق النقل الجوي.

ونتيجة لذلك، ليس من النادر أن تحضر السلطات الحكومية شخصاً، دون إنذار أحياناً، إلى مكتب شركة طيران وتطلب أن يوفر المشغل النقل للمُبعَد. وتشير الأدلة، ضمن أمور أخرى، إلى أنه قلما يُعطى أو لا يُعطى إنذار للمشغلين بصدد مُبعَد محتمل للسماح للمشغل بإجراء حجز ملائم على الرحلة، وتقدّم وثائق غير كافية (أو قليلة) إلى المشغل لضمان أن المُبعَد لديه الوثائق المطلوبة للسفر جواً إلى دولة أخرى، ولا تقدّم إرشادات إلى المشغل بخصوص مقصد المُبعَد.

٢-٣-٥ لذلك تهدف القواعد والتوصيات الدولية في القسم (جيم) إلى تزويد الدول والمشغلين على السواء بإجراءات موحدة تحدد أدوار ومسؤوليات وواجبات كل كيان في عملية الإبعاد.

٣-٣-٥ لذلك، حتى قبل أن تثير أي دولة مسألة نقل مُبعَد مع أحد المشغلين، تُلزم الدولة بما يلي:

(أ) أن تصدر للشخص الذي يُراد إبعاده أمر إبعاد، يبيّن اسم دولة المقصد. (القاعدة ٥-١٧). وأمر الإبعاد (المعرّف في المسرد اللغوي) هو أيضاً بمثابة دليل مكتوب على الإجراء الإداري للدولة.

(ب) أن تأخذ على عاتقها جميع الالتزامات والمسؤوليات والتكاليف المرتبطة بعملية الترحيل (القاعدة ٥-١٨). وهذا النص يحدد بوضوح بالغ الوضع القانوني للمُبعَد الشخص الممنوع من الدخول.

٤-٣-٥ تُلزم القاعدة ٥-١٩ الدولة، عندما تقوم بإجراء ترتيبات مع مشغل الطائرة لترحيل شخص مُبعَد، بتوفير معلومات مسبقة محددة ومعينة للمشغل. وتتيح هذه القاعدة للمشغل وقتاً كافياً لإجراء تقييم تام للمخاطرة التي قد يسببها نقل المُبعَد بالتلف أو الخطر أو الأذى الممكن. وسيتيح الإشعار المسبق للمشغل أيضاً ضمان تخصيص مقعد ملائم للمُبعَد وإمكان تخصيص مرافق له وتزويد أعضاء الطاقم بالمعلومات واتخاذ جميع الاحتياطات الملائمة للنقل.

٥-٣-٥ عبارة "تقييم الخطر" المستخدمة في هذه القاعدة معرفة في المسرد اللغوي.

٦-٣-٥ يقتضي الملحق أن تستعمل الدول رحلات مباشرة بدون توقف في حالات الإبعاد (القاعدة ٥-٢٠). وذلك لتفادي أي تعقيدات قد تنشأ إذا طلب من المُبعَد العبور من خلال دولة (دول) أخرى، ومن الممكن أن يكون ذلك عن طريق خدمات أكثر من مشغل طائرات واحد. واستعمال رحلات مباشرة بدون توقف يلغي اقتضاء مرافقين وتكاليفهم والحاجة للحصول على تأشيرات عبور للمُبعَد ومرافقيه.

٧-٣-٥ تُلزم القاعدة ٥-٢١ الدولة المتعاقدة، عندما تقدم شخصاً قيد الإبعاد لغرض ترحيله، بالتأكد من تقديم جميع وثائق السفر الرسمية التي تقتضيها أي دولة مرور عابر أو مقصد إلى مشغل الطائرة. وسبب هذا هو أن الشخص المُبعَد قد لا تكون لديه وثائق السفر اللازمة (مثل جواز السفر أو التأشيرة). ولذلك تضمن القاعدة تزويد المُبعَد بوثيقة (وثائق) السفر اللازمة لتسهيل سفره عن طريق دولة عبور ودخوله في دولة المقصد. وفي هذا الصدد، فإن القواعد التالية ذات صلة بصورة خاصة بتنفيذ هذه القاعدة: القاعدة ٥-١٧ (إلزام الدولة التي تقوم بالإبعاد بإصدار أمر إبعاد) والقاعدة ٥-٢٦ (إلزام الدولة بتقديم وثائق سفر إلى أحد مواطنيها) والقاعدة ٥-٢٧ (عدم إقتضاء توقيع لإصدار الوثيقة) والقاعدة ٥-٢٨ (إصدار وثائق السفر العاجلة) والقاعدة ٥-٢٩ (منع رفض إصدار وثيقة سفر).

٨-٣-٥ تنص القاعدة ٥-٢٢ والقاعدة ٥-٢٣ على التزامات دول المقصد للأشخاص المُبعدين. ويلزم الملحق الدولة المتعاقدة بإدخال مواطنيها المُبعدين من دولة أخرى إلى أراضيها (القاعدة ٥-٢٢). ويطلب الملحق من الدولة "التفكير بوجه خاص" في إعطاء إذن بدخول أي شخص مُبعَد من دولة أخرى ما دامت لديه إقامة سارية المفعول ومصرّح بها في إقليمها. وتوحي هذه الأحكام بترتيب اختيار المقاصد التي يمكن ترحيل المُبعَد إليها. غير أن أكثر إجراء مستصوب بالنسبة لأي دولة تقوم بالإبعاد، من خلال القنوات الدبلوماسية والقنوات الأخرى، أن تكون قد رتبت بالفعل لدخول المُبعَد في دولة المقصد. (القاعدة ٥-٢٢، القاعدة ٥-٢٣)

٩-٣-٥ أخيراً، توفر القاعدة ٥-٢٤ أساساً قانونياً ليظل المسؤولون الأمنيون (المصطحبون) مع الشخص المُبعَد حتى الوصول إلى المقصد عن طريق دولة عبور. ويضمن هذا النص عدم منع أي مصطحب من دخول أي دولة عبور. وهو يضمن أيضاً لدولة العبور أن أي مُبعَد مشاغب محتمل يصطحبه باستمرار موظفون أمنيون خلال مدة بقائه في تلك الدولة. ويتيح النص أيضاً تغييراً ملائماً للمصطحبين في موقع المرور العابر.

٥-٤ الحصول على وثيقة سفر بديلة

القواعد والتوصيات الدولية الواردة في القسم (دال): الحصول على وثيقة سفر بديلة من الفصل الخامس من الملحق ٩

٥-٤-١ كما هو الحال في كثير من الأحيان، فإن الشخص الممنوع من الدخول أو المُبعد الذي يتم ترحيله من إحدى الدول لا تكون في حوزته وثائق سفر تؤكد هويته وتسمح له بالسفر. وتهدف القواعد والتوصيات الدولية الواردة في القسم (دال) لسد هذا النقص.

٥-٤-٢ تتناول القاعدة ٥-٢٥ مسألة مشكلة للغاية عادة ما ترتبط بالأشخاص الممنوعين من الدخول. وفي العديد من الحالات، فإن الشخص الذي يصل بدون وثائق يُعاد إلى الناقل الداخل إلى البلاد مع أمر بترحيله. ويوضع الناقل عندئذ في موقف يجعله إما: (أ) أن ينقل الراكب إلى مكان من المعروف أنه لا يقبل الوثائق ويواجه صعوبة قانونية، وإما (ب) أن يبقى الشخص الممنوع من الدخول قيد الاعتقال بينما يحاول جعل سلطات البلد موطن ذلك الشخص تصدر وثيقة بديلة. ولذلك فإن هذه القاعدة تلزم الدولة التي تأمر بترحيل شخص ممنوع من الدخول بالعمل مع دولة أخرى لضمان الاسراع بإصدار وثيقة بديلة. وإذا لم تتوافر وثائق سفر، فإن الدولة التي تقوم بالترحيل ملزمة، على أي حال، بالامتثال لأحكام القاعدة ٥-٦.

٥-٤-٣ تستند القواعد الأربع الأخيرة من الفصل الخامس (٥-٢٦ إلى ٥-٢٩) إلى مبدأ أن الدول ليس لديها حق سيادي في ترحيل الأشخاص غير مواطنيها فحسب بل لديها أيضاً التزام دولي بالسماح بدخول مواطنيها العائدين من دول لا يحق لهم البقاء فيها. وعادة ما تتعاون الدول بعضها مع بعض عند تقديم طلبات لإصدار وثائق سفر لترحيل الأشخاص الممنوعين من الدخول والمُبعدين. غير أن بعض الدول تقضي أسابيع أو فترة أطول لمعالجة طلبات الحصول على وثائق سفر. وكثيراً ما تنتج عن مثل هذه التأخيرات تكاليف صيانة واعتقال أكبر، في حال الانطباق. وفضلاً عن هذا، فإن التأخيرات تزيد احتمالات أن مثل هؤلاء الأشخاص غير المعتقلين سينجحون في التهرب من السلطات في نهاية الأمر في وقت ترحيلهم.

٥-٤-٤ نتيجة لذلك، وبمقتضى القاعدة ٥-٢٦، فإن أي دولة ملزمة، عند الطلب، بتقديم وثيقة سفر لأي شخص يتم ترحيله في غضون مدة لا تتجاوز ثلاثين يوماً من تاريخ الطلب، أو بإقناع الدولة طالبة بأن الشخص الذي يتم ترحيله ليس من مواطنيها. وإذا كانت الدولة لا تستطيع إصدار وثيقة سفر في غضون ثلاثين يوماً، فهي ملزمة، بمقتضى القاعدة ٥-٢٨، بأن تصدر وثيقة سفر عاجلة. وبمقتضى القاعدة ٥-٢٧، لا يجوز لدولة الإصدار طلب توقيع لإصدار وثيقة. وأخيراً، تحظر القاعدة ٥-٢٩ على أي دولة أن ترفض إصدار وثيقة سفر لأحد مواطنيها عند إعادته إلى الدولة أو أن تجعله شخصاً بلا وطن.

٥-٥ وثائق مرجعية إضافية

للاطلاع على مزيد من المعلومات، يمكن الحصول بموقع الايكاو على الانترنت: <http://www2.icao.int/EN/AVSEC/FAL/pages/Annex9.aspx> على مبادئ توجيهية ذات صلة بالأشخاص الممنوعين من الدخول والمُبعدين، نشرتها (IATA/CAWG) International Air Transport Association/Control Authorities Working Group. وهذه هي: (أ) IATA/CAWG Guidelines for the Removal of (ب) IATA/CAWG Guidelines for the Removal of Inadmissible Persons (April 2005) و (ج) Deportees (June 2007).

الفصل السادس

المطارات الدولية –

التسهيلات والخدمات المتعلقة بالحركة

١-٦ مقدمة

١-١-٦ الفصل السادس من الملحق ٩ مقسّم الى الأجزاء الستة التالية: (ألف) – أحكام عامة، (باء) – ترتيبات سير الحركة بالمطار، (جيم) – التسهيلات المطلوبة لتنفيذ تدابير الصحة العامة، والإسعافات الطبية، والحجر الصحي الحيواني والنباتي، (دال) – التجهيزات المطلوبة لمراقبة التخليص وخدمات المراقبة، (هاء) – الركاب غير المنضبطين، (واو) – وسائل الراحة للركاب.

التعريف ذات الصلة

٢-١-٦ ينبغي النظر في الاصطلاحات التالية (حسبما هي معرفة في المسرد اللغوي) أثناء تنفيذ أحكام الفصل السادس: الأمتعة والبضائع ومنطقة العبور المباشر والمطار الدولي والبريد والأمتعة المفقودة وسبل الراحة للركاب والسلطات العامة والأمتعة غير المصاحبة للركاب والأمتعة المتروكة والأمتعة غير المعرفة.

القواعد والتوصيات الدولية الواردة في القسم (ألف): أحكام عامة من الفصل السادس من الملحق ٩

٣-١-٦ القاعدة ١-٦، النص الشامل للفصل السادس، تبيّن مبدأ أنه لا الدولة ولا المطار يمكن أن يتفادى المسؤولية بسبب الخصخصة وأن المسؤولية تؤول الى الدولة بالنسبة للتنظيم المستمر لسياسة النقل الجوي في إقليمها بصرف النظر عن وضع المطار كشركة أو وضعه الاقتصادي. وبالتالي، يقتضي النص أن تكفل كل دولة متعاقدة استمرار تطبيق أحكام الملحق ٩ في حال خصخصة أي مطار.

٤-١-٦ لا جدال في أن مسؤولية الدولة لا تنتهي لمجرد أن المطار أخضع للملكية الخاصة أو السيطرة الإدارية الخاصة. وفي النقل الجوي الدولي، فإن مجرد واقعة أن الدولة عليها تقديم خدمات المطارات بمقتضى المادة الثامنة والعشرين من اتفاقية شيكاغو وتقوم في الحقيقة بتعيين المطارات داخل إقليمها لأغراض الهبوط وفقاً للمادتين العاشرة والثامنة والسنتين تفرض مسؤولية قانونية على الدولة لتكون خاضعة للمساءلة للقانون الدولي العام لأي مسؤولية تتحملها نتيجة لإجراء من جانب المطارات داخل إقليمها. وأحكام اتفاقية شيكاغو، وهي معاهدة دولية، ملزمة للدول المتعاقدة في الاتفاقية ولذلك فهي مبادئ للقانون الدولي العام.

٥-١-٦ يحتوي الملحق ٩ على مبادئ توجيهية بشأن التسهيلات يمكن استخدامها في حالة السياسات والتحسينات الجديدة المتأثرة في أي مطار يخضع للخصخصة. وأهمية هذه الأحكام في الملحق هي حقيقة أنه، أياً كانت بنية الشركة أو البنية الحاكمة لأي مطار، تم تزويد الدول بمبادئ توجيهية مقررّة للسيطرة التنظيمية المستمرة على مطاراتها. وعلى العكس، يظل أي مطار مخصص محتفظاً بالالتزام بتنفيذ أحكام الملحق ٩.

٦-١-٦ يمكن الحصول على مزيد من المعلومات عن مسألة خصخصة المطارات في تعميم الايكاو رقم *Cir 284, Privatization in the Provision of Airports and Air Navigation Services*.

٧-١-٦ ترجع أصول التوصية ٦-١-١ والقاعدتين ٦-١-٢ و٦-١-٣ الى الطبعة الأولى من الملحق ٩ التي طلبت من الدول توفير مساحة وتسهيلات للسلطات العامة في المطارات الدولية، على النفقة العامة، ومجاناً خلال ساعات العمل العادية. وإذا كان لا بد من تحصيل رسوم عن هذه الخدمات، فيتعين تقديمها بشروط "لا تقل أفضلية" عن الخدمات المقدمة الى "وسائل النقل الأخرى". وكان التركيز على تساوي خدمات النقل الجوي، وهو شرط تكرر في جميع الطبقات السابقة من ملحق الايكاو تقريباً. وكان هذا لضمان عدم جعل وسيلة النقل الجوي "الوليدة" في وضع غير متكافئ في مواجهة النقل البحري، وبصفة خاصة، لكي ينمو إقتصادياً وبكفاءة.

٨-١-٦ غير أنه بمرور السنين، ومع نمو النقل الجوي ليصبح أكثر شعبية، لم تبق سوى مقتضيات توفير المشغلين لإنهاء الإجراءات بسرعة وتقديم سلطات المراقبة الخدمات بكفاءة. وهذه الفقرات الثلاث تفسر نفسها بنفسها الى حد ما ولا حاجة للإطالة في القول على سبيل تقديمها، باستثناء الإشارة الى "ترتيبات السير".

٩-١-٦ فيما يتعلق بترتيبات السير الفعالة، تهدف هذه المقتضيات الى ضمان تحسين ترتيبات معالجة الحركة بالمحطة النهائية من منطلق الجمارك والهجرة والصحة العامة، وكذلك الراحة العامة للركاب. وتشير ترتيبات السير، أساساً، الى سير الحركة (حركة الركاب بصفة عامة) بصورة سلسة وسريعة وبلا انقطاع، بصرف النظر عما إذا كانت الحركة للنزول من الطائرة أو الصعود إليها أو العبور المباشر. والفكرة هي ضمان صعود الركاب ونزولهم بسرعة، بغية تقليل الوقت الذي تقضيه الطائرة على الأرض الى الحد الأدنى والتقليل من الازدحام. وتُحظى ترتيبات السير الفعالة بالمطار بتركيز خاص في القسم (باء) من الفصل السادس من الملحق ٩.

١٠-١-٦ مبادئ السير المثالي التي يتعين اتباعها في تخطيط المطارات منصوص عليها بالتفصيل في *Airport Planning Manual* (Doc 9184), Part 1 – Master Planning, Chapter 9.

١١-١-٦ تتناول القاعدة ٦-١-٤ القدرة على التوسع بالمطارات لاستيعاب نمو الحركة والخدمات المتصلة بالأمن. وقد أُدخل العنصر الذي يتطلب أن تكون تجهيزات المطارات قادرة على التوسع في الفصل السادس من الملحق ٩ خلال السنوات الأولى من عصر الطائرات النفاثة. ومع زيادة الحركة بصورة تفوق التصور في العديد من المطارات الدولية، كثيراً ما لم يكن هذا الجانب يؤخذ في الحسبان بقدر كاف عند إعادة تصميم المطارات أو بناء المطارات الجديدة، مما نتج عنه ازدحام في المطارات وتأخيرات في التخليص وتضايق جمهور المسافرين وتغييرات مكلفة. ومن ثم، كان من المطلوب أن تكون التجهيزات والخدمات قادرة على التوسع لاستيعاب نمو الحركة. وجاء العنصر الأمني في وقت لاحق. ويتصل موضوع أساسي يتخلل الملحق ٩ بأكمله بالعلاقة بين التسهيلات وأمن الطيران. ويسعى برنامج الايكاو للتسهيلات الى ضمان تخليص الطائرات وشحناتها بسرعة وكفاءة عن طريق توحيد وتبسيط الشكليات والإجراءات المعنية. وهدف برنامج الأمن هو أن يضمن، عن طريق الضوابط الأمنية، أن الطائرات قادرة على الطيران بأمان وبمعزل عن أفعال التدخل غير المشروع. ولذلك فإن التنسيق ضروري لضمان تحقيق أهداف البرنامجين كليهما بأكثر الطرق كفاءة. ولذلك، من المطلوب، بمقتضى القاعدة ٦-١-٤، أن تكون التجهيزات والخدمات بالمطارات قادرة على التوسع لاستيعاب التدابير المتصلة بالأمن وسلامة الحدود.

١٢-١-٦ تطلب القاعدة ٦-٢ التشاور مع مختلف أصحاب المصلحة عند التخطيط للتجهيزات الجديدة أو التعديلات الرئيسية للتجهيزات القائمة، لكي يتم الحصول على المعلومات والمشورة اللازمة في البداية بغية إنجاز تجهيزات مثالية من وجهة النظر الخاصة بالتسهيلات. وقد يجري إدخال إجراءات جديدة لتخليص الركاب أو الأمتعة أو البضائع كنتيجة لتغييرات في السياسات قد تكون لها آثار واسعة النطاق بالنسبة للتسهيلات لمثل هؤلاء الركاب والأمتعة والبضائع، وبالنسبة للتجهيزات المادية المطلوبة. وفي مثل هذه الحالات، قد يتيح التعاون بين مختلف الكيانات إمكان معالجة مشاكل التسهيلات وتصميم التجهيزات. وقد ينجم عن الإخفاق في التشاور مع أصحاب المصلحة المعنيين في المطار حيز غير كاف أو تجهيزات غير كافية وتصميم غير ملائم لطرق السير وتخطيطات غير ملائمة للمحطة النهائية، وقد يسبب مشاكل للحركة.

١٣-١-٦ ترتبط التوصية ٦-٣ بالقاعدة ٦-٢ عن طريق اشتراط أن يقدم مشغلو الطائرات مدخلاتهم خلال مثل هذا التشاور على أساس من الثقة، بسبب الطابع (التنافسي) الحساس لمعلوماتهم.

١٤-١-٦ الأساس المنطقي للتوصية ٦-٤، أي التحصيل المباشر لرسوم الخدمات أو ضرائب المطار أو الرسوم المماثلة، هو منع تكون صفوف طويلة بالمطارات، وبذلك يتم تقادي زيادة ازدحام المطارات. وينبغي تضمين هذه الفروض والرسوم في ثمن تذكرة شركة الطيران.

١٥-١-٦ تتصح التوصية ٥-٦ بالسعي لتحقيق التوازن بين حقوق مشغلي الطائرات في تعيين وكلائهم الخاصين للخدمات الأرضية أو في أداء المهام المرتبطة بذلك بأنفسهم، وبين حقوق مشغل المطار، الذي يتمثل هدفه الرئيسي في التقليل من الازدحام والمحافظة على السلامة بساحة وقوف الطائرات. ويرى مشغلو الطائرات منذ زمن طويل أن قيام مشغل المطار أو وكيل يعبثه مشغل المطار بالخدمات الأرضية يتدخل في التشغيل الآمن والمتسم بالكفاءة والاقتصاد للطائرات الذي هو أساساً شأن شركات الطيران أنفسهم. ومسؤولية المشغلين، بموجب مختلف معاهدات قانون الجو الخاص (مثل اتفاقية وارسو)، عن التكاليف والكفاءة وسريّة بيانات الأعمال، ووضعهم التنافسي العام في مطار معين هي أسباب أخرى تقدمها شركات الطيران في هذا الصدد. ولذلك، كان رأي المشغلين أنه ينبغي أن تسيطر شركات الطيران أنفسهم على الخدمات الأرضية والخدمات الأخرى بساحة وقوف الطائرات التي تتعلق بنقل الركاب وصعودهم الى الطائرات ونزولهم منها وبنقل الأمتعة والبضائع وإمدادات المأكولات والمشروبات ومناولتها وشحنها وتفريغها.

١٦-١-٦ لذلك تتصح التوصية ٥-٦ بأنه ينبغي أن يملك مشغلو الطائرات أكبر قدر ممكن من الحرية في اختيار مقدمي الخدمات الأرضية، مع مراعاة قيود الحيز والقيود المادية الأخرى ومع مراعاة اللوائح ذات الصلة التي وضعتها الدولة.

٢-٦ ترتيبات سير الحركة بالمطار

القواعد والتوصيات الدولية الواردة في القسم (باء): ترتيبات سير الحركة بالمطار من الفصل السادس من الملحق ٩

القسم أولاً - أحكام عامة

١-٢-٦ القاعدة ٦-٦، التي تطلب أن يوفر مشغلو المطارات تجهيزات لتمكين الركاب من الصعود الى الطائرة أو النزول منها بدون إبطاء، تفسر نفسها بنفسها. وهدفها هو تقليل الازدحام وزيادة الكفاءة في نزول الركاب من الطائرة لكي يتقدموا من الطائرة الى مواضع مراقبة الحدود في مبنى المحطة النهائية بأسرع ما يمكن.

٢-٢-٦ تتناول التوصية ٦-٧ إقتضاء تبادل المعلومات التشغيلية بين مشغلي المطار ومشغلي الطائرات والسلطات العامة. ومثل هذا التبادل للمعلومات فائق الأهمية لسير الحركة بالمطار بكفاءة وللتشغيل السلس لمركز قيادة المطار.

٣-٢-٦ التوصية ٦-٨ المتصلة بتوفير أكشاك/تسهيلات (آلية) "للخدمة الذاتية" في المطارات لإجراءات الركاب والأمتعة، تفسر نفسها بنفسها. وهي تشجع المطارات على توفير حيز ملائم لتدابير تسهيلات الركاب المعززة التي اكتسبت (أو تكتسب) شعبية على النطاق العالمي.

٤-٢-٦ تشجع التوصية ٦-٩ على المزيد من استخدام The International Signs to Provide Guidance to Persons at Airports and Marine Terminals (Doc 9636)، التي نشرتها الايكاو بالاشتراك مع المنظمة البحرية الدولية. وهي تتضمن مجموعة من العلامات القياسية لتسهيل استخدام المسافرين والمستعملين الآخرين للمطار الدولي والمحطات النهائية البحرية. وتشتمل الوثيقة على رموز بيانية لتحديد بسهولة مواقع التجهيزات والخدمات المستعملة بصورة أعم في مباني المحطات النهائية وتقدم إرشادات لمشغلي المطارات والمحطات النهائية البحرية لتقليل الازدحام عن طريق تسهيل سير الركاب بانتظام الى المواقع التي ينشدونها.

٥-٢-٦ أُدخِلت التوصية ٦-٩-١ أصلاً في التسعينات، من أجل إنذار المسافرين بالعواقب الخطيرة للاتجار بالمخدرات وبالتدابير العقابية التي قد يكون عرضة لها الأشخاص المدانون في جرائم قانون المخدرات. وتم توسيع نطاق هذه التوصية ليشمل اللوائح الجمركية/الأمنية الأخرى التي تنطبق على حمل مواد محظورة أو مقيّدة، التي يمكن نشر المعلومات عنها بوسائل مختلفة للاتصال، مثل الإشارات أو المنشورات أو الأشرطة البصرية أو الأشرطة السمعية أو مواقع الانترنت أو وسائل الإعلام الأخرى.

٦-٢-٦ التوصية ٦-١٠، المتعلقة بتركيب "الأجهزة الآلية لنقل الأشخاص" تفسر نفسها بنفسها. وهي توصي بتركيب مثل هذه الأجهزة عندما تقتضي ذلك مسافات السير على الأقدام وحجم الحركة بين مباني محطات الركاب ودخلها.

٧-٢-٦ تشجّع كل من التوصيتين ١١-٦ و ١٢-٦ على المزيد من استعمال نظم عرض معلومات الرحلات الجوية على الجمهور بغية توفير معلومات فورية عن عمليات المغادرة والوصول والالغاء والتأخير وتخصيص مباني محطات الركاب والبوابات وأيضاً للمساعدة في الحفاظ على أنماط سير الركاب السلسة عبر مباني محطة الركاب بالمطار. ومن أجل التوحيد في تصميم مثل هذه النظم، أنظر the Dynamic Flight-related Public Information Displays (Doc 9249). ويمكن الحصول على مزيد من المعلومات عن مثل هذه النظم في الفصل التاسع من الجزء الأول من الوثيقة 9184 Doc.

٨-٢-٦ التوصية ١٣-٦، التي تنصح بتوفير تجهيزات لوقوف السيارات للركاب والزوار وطواقم الطائرات والعاملين، تفسّر نفسها بنفسها. وللإطلاع على شرح لمبادئ تخطيط مواقف السيارات، أنظر الفصل الحادي عشر من الجزء الأول من الوثيقة 9184 Doc.

القسم ثانياً – ترتيبات الخدمة ووقوف الطائرات

٩-٢-٦ التوصية ١٤-٦ هي النص الوحيد في الفصل السادس من الملحق ٩ الذي يشير على وجه التحديد الى تجهيزات ووقوف الطائرات وخدمتها. ويغطي هذا الموضوع بالتفصيل في الفصل السابع من الوثيقة 9184 Doc. ولتفادي ووقوف الطائرات لفترات طويلة بمواقع البوابات، من الضروري تخصيص حيز على ساحة ووقوف الطائرات، بعيداً عن مبنى محطة الركاب، يجوز فيه ووقوف الطائرات التي لا يصعد إليها أو لا ينزل منها ركاب والتي لا يجري شحنها أو تفريغها بطريقة لا تعوق ممر الطائرات السائرة الأخرى ولا تعوق سير الركاب أو الأمتعة أو البضائع على ساحة ووقوف الطائرات. وفيما يتعلق بهذه التوصية، من المستصوب بصفة خاصة ما يلي:

(أ) وضع ترتيبات لتخصيص مساحات ووقوف الطائرات بحيث تكون أقرب ما يمكن الى مبنى محطة الركاب من أجل الصعود إليها والنزول منها وشحنها وتفريغها بسرعة.

(ب) توفير مساحات ووقوف كافية، بعيداً عن مبنى محطة الركاب، للطائرات عند الصعود إليها أو النزول منها أو شحنها أو تفريغها، نقادياً لإعاقة سير الحركة على ساحة ووقوف الطائرات، ووضع ترتيبات ملائمة لاستخدامها الأمثل.

(ج) تزويد مساحات الوقوف بالوسائل اللازمة للآداء السريع والمريح والمأمون لجميع عمليات خدمة الطائرات، بما في ذلك معدات الربط المأمون.

(د) إيلاء أهمية خاصة لتدابير مساعدة الطائرات خلال عمليات الصعود إليها والنزول منها.

(هـ) توفير التجهيزات لتزويد الطائرات بالوقود خلال الساعات التي تحددها السلطات العامة.

(و) توفير النقل بين مواقع الوقوف النائية ومبنى محطة الركاب عندما تقتضي المسافة والسلامة ذلك نتيجة للاستخدام الأمثل لمساحة الوقوف المتوفرة.

(ز) القيام، عند الضرورة، بتوفير مساحة ووقوف للرحلات الجوية الدولية حيث يمكن القيام بنفثيش الطائرة والركاب والطاقم والأمتعة.

القسم ثالثاً – الركاب وأعضاء الطاقم والأمتعة على الرحلات المغادرة

١٠-٢-٦ التوصية ١٥-٦، التي تفسّر نفسها بنفسها، يُصدّ بها تسهيل حركة الركاب بين محطات الركاب عن طريق توفير مواصلات أرضية (مثل خدمة الحافلات المكوكية، القطار، الخ.) بين مباني محطات الركاب، في أثناء ساعات تشغيل المطار.

١١-٢-٦ تنص التوصية ١٦-٦ على التسهيلات خارج المطار للتحقق من أوراق الركاب من أجل راحة الركاب، طالما استوفيت جميع التدابير الأمنية اللازمة وشروط المراقبة الأخرى. وتوجد حالات معينة ينبغي فيها أن تنتظر السلطات في التسهيلات خارج المطار للتحقق من أوراق الركاب، بغية نقادي الازدحام في نقاط مراقبة الحدود. وهذا ممكن عندما يكون لدى المطار عدد من السواح الذين تنقلهم شركات طيران بطائرات مستأجرة تعرض صفقات للرحلات السياحية التي تشمل كل شيء. وفي هذه الحالات، اتفق مشغل الرحلة السياحية مع مجموعة من الزبائن على أنه تم فعلاً وضع الترتيبات للإقامة والنقل الأرضي والجوي. ونظراً لأن الممارسة العادية هي

أيضاً أن الفنادق المشاركة في هذه الصفقات للرحلات السياحية لا تكون مختلفة، سيوافق الناقلون الجويون وسلطات مراقبة الحدود المعنية على إقامة مواقع التحقق من الأوراق والتخليص في مثل هذه الفنادق ونقل الركاب بين مثل هذه الفنادق والطائرة، مصحوبين على النحو الواجب بممثل لمثل هذه السلطات. ومن الجدير بالملاحظة أن التحقق من أوراق الركاب خارج المطار يختلف عن تسجيل الأمتعة في مدخل محطة الركاب. ولأسباب أمنية لا يُعتبر الأخير عملياً بالنسبة للرحلات الجوية الدولية.

١٢-٢-٦ هدف التوصية ١٧-٦ هو أن تكون تقنيات الفحص والتدقيق فعالة وسريعة لكي لا تتأخر مغادرة الطائرات. وينبغي استخدام تقنيات حديثة لفحص الركاب والأمتعة لكي لا تسبب تأخيرات لا ضرورة لها. وتبين الملاحظة التالية لهذه التوصية بالتفصيل خصوصية الركاب خلال عمليات الفحص الفعلي.

١٣-٢-٦ تتصح التوصيتان ١٨-٦ و ١٩-٦ بأن تكون عملية تسجيل أعضاء طاقم الطائرة والتجهيزات اللازمة لأعمالهم متسمة بالكفاءة وسهولة المنال وقريبة من بعضها. والفكرة وراء هذا النص هي التسهيل على مشغلي الطائرات في مهامهم الإدارية بالمطارات. ونظراً لأن الظروف يمكن أن تتفاوت من مطار لآخر، كلما توافرت تجهيزات وخدمات مختلفة أسهل منالاً، كلما احتاج مشغلو المطار وطاقمهم لقضاء وقت أقل في المهام التنظيمية/الإدارية والتشغيلية. ويشار إلى Doc 9184, Chapter 12, 12.0 – Aircrew Briefing and Reporting and 12.12 – Aviation Facilities.

١٤-٢-٦ تعبر كل من القاعدتين ٢٠-٦ و ٢١-٦ عن نفس الالتزام، الأولى من وجهة النظر الخاصة بمراقبة المغادرة والأخيرة بالنسبة إلى دخول الركاب والطاقم والأمتعة. والمبدأ الذي تقوم عليه القاعدتان كلتاها هو أنه يتعين الحفاظ على حرية الحركة ودفعها المستمر من خلال قنوات المراقبة. وينبغي توجيه الحالات التي تتطلب تدقيقاً أشد (مثل الأشخاص ممنوعين من الدخول) إلى قنوات مراقبة منفصلة.

القسم رابعاً – الركاب وأعضاء الطاقم والأمتعة على الرحلات القادمة

١٥-٢-٦ التوصيتان ٢٢-٦ (المساحة الكافية في منطقة استلام الأمتعة لتسهيل على كل راكب استرداد أمتعته بسرعة) و ٢٣-٦ (توفير نظم آلية لتسليم الأمتعة تيسيراً لحركة أمتعة الركاب) تفسران نفسيهما بنفسيهما. وتقدم الوثيقة Doc 9184 إرشادات تفصيلية، في Chapter 9, 9.5 – Baggage Processing.

١٦-٢-٦ القاعدة ٢٤-٦، التي يتعين فيها على مشغلي المطارات أن يتأكدوا من إمكانية حصول الركاب على المساعدة التي تمكنهم من نقل أمتعتهم من مناطق استلام الأمتعة، تشير إلى توفير ما يكفي من العربات الصغيرة لنقل الأمتعة أو الحمالين.

القسم خامساً – الركاب وأعضاء الطاقم العابرون والمحوّلون

١٧-٢-٦ تعالج التوصية ٢٥-٦ تلك الحالات التي تتوقف فيها طائرة، مثلاً لأخذ أو لإنزال راكب. وفي هذه الحالة، قد يختار الركاب الذين يواصلون رحلتهم البقاء على متن الطائرة، ويوصي هذا النص بأنهم لا ينبغي، نتيجة لذلك، إلزامهم بالنزول من الطائرة. غير أنه بالنسبة لحالات التوقف لأسباب فنية، مثل التزوّد بالوقود، تفرض الاعتبارات الأمنية عموماً أنه ينبغي أن ينزل جميع الركاب من الطائرة.

١٨-٢-٦ التوصية ٢٦-٦، لضمان مرور الركاب بسلاسة أثناء انتقالهم من طائرة إلى أخرى بينما يظلون في منطقة العبور، تكملها الآن التوصية بأن يتشاور كل من مشغلي المطار ومشغلي الطائرات بغية تحديد المساحات المطلوبة لمشغلي الطائرات ولضمان استخدام مثل هذه المكاتب للتسجيل بأكبر قدر من الكفاءة. والافتقار إلى المساحة، خاصة في مناطق العبور، يؤدي عموماً لتقاسم مكاتب التسجيل بين شركات الطيران، ومن ثم الحاجة للتشاور والتنسيق للتأكد من استخدام التجهيزات بكفاءة.

القسم سادساً – التسهيلات والخدمات المختلفة في محطات الركاب

١٩-٢-٦ تتصح التوصية ٢٧-٦ بتوفير تسهيلات "الأمتعة المتروكة" في المطارات لراحة الركاب، لاستعادتها في وقت لاحق. والإشارة إلى "المتطلبات الأمنية" نقر بأن مثل هذه التسهيلات ينبغي توفيرها وفقاً للممارسات والإجراءات الأمنية الملائمة وبصورة متسقة معها.

٢٠-٢-٦ تسهّل القاعدة ٦-٢٨ المناولة السريعة للأمتعة المتروكة وغير المعرفة والمفقودة (المعرفة في المسرد اللغوي) وبذلك تقدّم الى الركاب خدمة زبائن أفضل. وهذه الفئات من الأمتعة هي عموماً مسؤولة مشغّلين الطائرات. وقد يعيّنون مقالاً ("مقدماً للخدمة") لتقديم خدمة تتبع الأمتعة غير المعرفة أو المتروكة. وعادة ما يكون تخزين مثل هذه الأمتعة في مرفق للمطار من المعتاد أن يُستأجر من مشغّل المطار أو يُوفّر كجزء من اتفاق الامتياز. وتختلف الأمتعة المفقودة في أن هوية صاحبها ومقصدها غير معروفين ولكن وُضعت الحقيقية في الرحلة الجوية الخطأ. وعادة ما تحتفظ بهذه الأمتعة شركة الطيران أو وكيلها للمناولة ريثما يتم نقلها على الرحلة الجوية المتوافرة القادمة. وتلزم القاعدة ٦-٢٨ الدول بوضع هذه الأنواع من الأمتعة في مخزن مأمون، وبذلك تتم حمايتها من السرقة والتلف. ويُسمَح لموظفي شركة الطيران بالوصول الى مثل هذه الأمتعة مما يسمح لهم بتخليص الأمتعة من خلال الجمارك، إذا كان ذلك ضرورياً، وإعادة الأمتعة الى أصحابها بأسرع ما يمكن. أنظر أيضاً القسم (ميم)، التصرف في الأمتعة التي فصلت عن صاحبها، من الفصل الثالث من الملحق ٩ .

٢١-٢-٦ تتصح التوصية ٦-٢٩ بوضع ترتيبات ملائمة للأشخاص غير المسافرين بحيث لا يتداخلون مع تدفق حركة الركاب.

٢٢-٢-٦ تتصح التوصية ٦-٢٩-١ بتوفير تجهيزات خاصة (مثل مكاتب التسجيل المنفصلة، المقصورات المخصصة للتخليص على الحدود، الخ.) لمنظمي المجموعات أو الرحلات السياحية بغية تقليل التراحم الى أدنى حد.

٢٣-٢-٦ تتصح التوصية ٦-٣٠ بالألا تتسبب محلات البيع في إعاقة تدفق الركاب. ويمكن الحصول على مزيد من التفاصيل بشأن تخطيط مثل هذه المرافق في Doc 9184, Part I, Section three, Chapter 9, 9.10 – Passenger amenities and other passenger service

القسم سابعاً – التجهيزات الخاصة بمناولة البضائع والبريد والتخليص عليها

٢٤-٢-٦ المبدأ الذي تقوم عليه أحكام هذا القسم من الفصل السادس من الملحق ٩ هو نفس المبدأ مثلما بالنسبة للركاب والأمتعة: ترتيبات التدفق الفعال وتحسين ترتيبات التعامل مع الحركة من وجهة نظر الجمارك ووكالات مراقبة الحدود الأخرى ذات الصلة بغية كفاءة التدفق السلس والسريع والمتواصل لهذه المواد.

٢٥-٢-٦ ترجع الفقرات المتعلقة بمناولة وتخليص البضائع الى أواخر الخمسينات – أوائل الستينات عندما بدأ حجم البضائع الجوية في الزيادة الثابتة بدون تحسّن مواز في التسهيلات والخدمات لتخليص ومناولة مثل هذه البضائع. وبذلك أصبح من الضروري توفير إرشادات تنظيمية بشأن معالجة البضائع الجوية، وخاصة تلك التي تنقلها طائرات البضائع الصرف، لكي لا تُفقد الميزة الرئيسية الكامنة في النقل الجوي، وهي السرعة، بسبب تأخيرات على الأرض يمكن تفاديها. وجعل مرور الوقت الكثير من الأحكام الأصلية غير ملائمة بسبب استخدامها على نطاق واسع. غير أن الطبعة الحالية من الملحق ٩ احتفظت بثلاث من أكثر التوصيات الأساسية المتعلقة بمناولة ومعالجة البضائع الجوية، أي التوصيات ٦-٣١ (تخليص الطائرة المستعملة للشحن فقط) و٦-٣٢ (تصميم وعمليات طرق الوصول الى محطات البضائع) و٦-٣٣ (معالجة وتخزين البضائع).

٢٦-٢-٦ تتعلق التوصية ٦-٣٤ بفحص وتخزين شحنات البريد (حركة البريد والبريد الممتاز) وتوصي بأنه ينبغي توفير مساحة وتجهيزات ملائمة في المطارات الدولية لفرز ومناولة مثل هذا البريد، حيث يستدعي حجم البريد ذلك.

٢٧-٢-٦ تنص الوثيقة Doc 9184، في الفصل العاشر، على إرشادات تفصيلية بشأن تخطيط وتحديد مواقع تجهيزات البضائع ومبادئ التدفق ومناولة البضائع المعنية والتجهيزات (مثل مباني المحطات) المطلوبة لمثل هذه الحركة.

٣-٦ تدابير الصحة العامة والإسعافات الطبية والحجر الصحي

القواعد والتوصيات الدولية الواردة في القسم (جيم): التسهيلات المطلوبة لتنفيذ تدابير الصحة العامة،
والإسعافات الطبية، والحجر الصحي الحيواني والنباتي من الفصل السادس من الملحق ٩

١-٣-٦ القاعدة ٦-٣٥، التي تلزم الدول بأن تكفل المحافظة على خدمات الصحة والحجر الصحي في المطارات الدولية، هي المبدأ السائد في هذا القسم من الفصل السادس.

٢-٣-٦ التوصيات ٦-٣٦ و ٦-٣٧ و ٦-٣٨ والقاعدة ٦-٣٩ هي من بين أقدم الأحكام في الفصل السادس من الملحق ٩، وترجع إلى الطبعة الأولى من الملحق. وهي تنص على تنظيم شؤون الصحة والحجر الصحي في المطارات الدولية، وهو شيء شائع ومسلّم به اليوم، ولكن لم يكن كذلك خلال الأيام الأولى للطيران المدني الدولي بعد الحرب، في أواسط الأربعينات.

٣-٣-٦ تقتضي دول عديدة التطعيم ضد الحمى الصفراء بصفة خاصة. والتوصية ٦-٣٦ هي تدبير للتسهيلات يُقصد به راحة الركاب، وهي تسعى لضمان أنه إذا وصل راكب في دولة بدون تطعيم مطلوب، أو إثبات لمثل هذا التطعيم، يمكن حينئذ، حسب اختياره، تطعيمه في المطار وتفادي منعه من الدخول في الدولة لأسباب صحية. ويمكن الحصول على مزيد من المعلومات عن شهادة التطعيم الدولية والوقاية من الأمراض في موقع منظمة الصحة العالمية على الإنترنت <http://www.who.int/ihr/travel/icvp/en/index.html>.

٤-٣-٦ تتصح التوصية ٦-٣٧ بأن تتاح في المطارات الدولية امكانية استخدام التجهيزات بسهولة (مثل المساحة الملائمة) لإدارة شؤون الصحة العامة وتدابير الحجر الصحي. غير أنه ليس جميع المطارات الدولية في وضع يسمح لها بتوفير مثل هذه التجهيزات. وقد لا يكون لدى بعض المطارات الدولية ما يلزم من التجهيزات والعاملين للامتثال لهذه التوصية بسبب الكمية القليلة التي لديها من العمليات والركاب والبضائع. وفي حين أن البضائع والبريد الذي يتطلب تفتيشاً للصحة العامة أو الحجر الصحي يمكن تحويله إلى مطارات توفر مثل هذه التجهيزات، إذ يتعين أن يتوافر أو يُتاح في معظم المطارات الدولية مستوى معين من تجهيزات التفتيش على الطواقم والركاب والأمتعة.

٥-٣-٦ تسعى التوصية ٦-٣٨ لضمان أن يتمكن الأشخاص والحيوانات عند العبور من السفر بدون خطر التعرض للعدوى وحاملات الأمراض، مثل البعوض، والأساس المنطقي لهذه التوصية هو ضمان حماية حركة العبور المباشر من أي خطر للعدوى والحشرات الناقلة للأمراض بغية تسهيل التخليص الصحي في المطارات التالية.

٦-٣-٦ تلزم القاعدتان ٦-٣٩ و ٦-٤٠ الدول بأن تكفل تنفيذ النظم والإرشادات الصادرة عن منظمة الصحة العالمية ومنظمة الأغذية والزراعة، بالإضافة إلى نظم المطارات الوطنية، في المطارات الدولية فيما يتعلق بما يلي: أ) إجراءات مناولة وتوزيع المنتجات الاستهلاكية (مثلاً، الأغذية والمشروبات وإمدادات المياه) الموجودة على متن الطائرة أو في المطار، و ب) إزالة جميع النفايات والمياه المستعملة والمواد الأخرى التي تشكل خطورة على صحة الأشخاص أو الحيوانات أو النباتات. وفي هذا الصدد، يشار إلى مطبوع منظمة الصحة العالمية – Guide to Hygiene and Sanitation in Aviation.

٧-٣-٦ تركز القاعدة ٦-٤١ على توافر التجهيزات (مثل المساحة الكافية) والخدمات (مثل خدمات الممرضة أو الطبيب) لأداء مهام الإسعافات الأولية بالموقع في المطارات الدولية. وفي حين أنه قد لا يكون من المعقول أن يكون لدى كل مطار دولي (بسبب انخفاض حجم الحركة) موظفون للمساعدة الطبية، يُطلب توافر ترتيبات لتسهيل الإسعافات الأولية. وتتصح الملاحظة التالية لهذا النص بأنه ينبغي التشاور مع منظمة الصحة العالمية بشأن جميع المسائل التي تخص صحة الركاب. ويمكن الحصول على مزيد من المعلومات عن توفير مثل هذه التجهيزات في الفقرة ١٢-٣ من الفصل الثاني عشر من الوثيقة 9184 Doc.

٤-٦ مراقبة التخليص وخدمات المراقبة

القواعد والتوصيات الدولية الواردة في القسم (دال): التجهيزات المطلوبة لمراقبة التخليص وخدمات المراقبة من الفصل السادس من الملحق ٩

١-٤-٦ تتص القاعدة ٤٢-٦ على التزام الدول بأن تكفل التقديم مجاناً للخدمات الكافية التي تؤديها السلطات العامة المختصة (بصفة عامة، الهجرة، الجمارك، الصحة والحجر الصحي، والأمن). وتقوم السلطات المختلفة بتحديد ساعات العمل. ويقتضي الملحق ١٥ - خدمات معلومات الطيران أن تنشر الدول أنواع وساعات خدمات التخليص المقدمة. وتُدخل الملاحظة ٢ لهذه القاعدة مفهوم التجهيزات الآلية "السريعة" للتخليص على الحدود التي يجري تدريجياً استخدامها بالمطارات من جانب سلطات المراقبة، بالإضافة إلى الخدمات المشار إليها في القاعدة ٤٢-٦. ومثل هذه "الخدمات المعززة" تتضمن بصفة عامة قيام الراكب بالتسجيل المسبق لدى سلطات الدولة، الذي تقدّم عن طريقه البيانات الشخصية (بما في ذلك معلومات جواز السفر) إلى جانب معالم بيومترية (مثل صورة الوجه، مسح القرنية، بصمات الأصابع). وبمجرد الموافقة على الطالب وتدوينه في البرنامج (الذي يحصل من أجله عادة رسم سنوي)، يتسلم الراكب بطاقة يمكنه استعمالها بالأكشاك الآلية لتجاوز نقاط مراقبة الجوازات العادية للتخليص من أجل الدخول.

٢-٤-٦ تتعلق التوصية ٤٣-٦ "بترتيبات التخليص المسبق" بين الدول للفحص المسبق، من أجل إجراءات مراقبة الحدود، للحركة الجوية المتدفقة بين هذه الدول. ويُقصد بالإفراج المسبق ترشيد إجراءات الحدود وتقليل التزام في موانئ الدخول وتسهيل السفر بين نقطة المغادرة ونقطة المقصد. وتسهيلات التخليص المسبق القائمة للسفر جواً بين كندا والولايات المتحدة هي مثال معروف تماماً لمثل هذه الترتيبات بين الدول. وقد سمحت كندا لخدمات التفتيش الاتحادية للولايات المتحدة بتشغيل التخليص المسبق للركاب في كندا منذ الخمسينات، بالنسبة للحركة التي تبدأ رحلتها في كندا وتسعى للدخول في الولايات المتحدة.

٥-٦ الركاب غير المنضبطين

القواعد والتوصيات الدولية الواردة في القسم (هاء): الركاب غير المنضبطين من الفصل السادس من الملحق ٩

١-٥-٦ تشير عبارة "الركاب غير المنضبطين" إلى الركاب الذين لا يحترمون قواعد السلوك على متن الطائرة أو لا يتبعون تعليمات أعضاء الطاقم وبذلك يخلّون بحسن النظام والانضباط على متن الطائرة. والأشخاص الممنوعون من الدخول والمُبعَدون والأشخاص الآخرون في الحراسة الذين يرحّلون من إحدى الدول عن طريق النقل الجوي يمكن أن يصبحوا مشاغبيين، إما على الأرض وإما في الجو، ويعرضون أنفسهم والآخرين للخطر، ويشكّلون تهديداً لسلامة الطائرة.

٢-٥-٦ في تعميم الأيكاو رقم Circular 288 – Guidance Material on the Legal Aspects of Unruly/Disruptive Passengers تقدّم إرشادات تفصيلية وكذلك نموذج تشريع موجّه على وجه التحديد نحو الإجراءات على متن الطائرات التي يمكن أن تستخدمها الدول على الصعيد الوطني.

٣-٥-٦ توسّع التوصيتان ٤٤-٦ و ٤٥-٦ مدار عمل الدولة ضد الركاب غير المنضبطين. وتوصيان بنهج متعدد التخصصات وقائم على أساس واسع لمعالجة المشكلة، مع تدابير موازية ومتكاملة من منظور التسهيلات والمنظور القانوني والمنظور الأمني. وتشمل هذه الاستراتيجية التنفيذ الأوسع نطاقاً للتشريع الوطني النموذجي، إلى جانب قيام المطار والطيران المدني وسلطات إنفاذ القانون بوضع استراتيجية وقائية للتعامل مع الركاب غير المنضبطين. وتزيد التوصية ٤٤-٦ الوعي بين الركاب بكيفية تصدّي المطارات وشركات الطيران والسلطات للأفعال غير المنضبطة في تجهيزات الطيران وعلى متن الطائرات. ويمكن إنجاز إبلاغ الركاب بعدم مقبولية وعواقب السلوك غير المنضبط، مثلاً، عن طريق الملصقات التي تعرض في جميع أنحاء مناطق محطات الركاب في المطار، وعن طريق وضع بطاقات إخطار في مظاريب التذاكر وعلى متن الطائرة.

- ٤-٥-٦ تقدم التوصية ٤٥-٦ إرشادات بشأن ما يمكن القيام به لاكتشاف أي مشكلة محتملة قبل حدوثها. ويمكن تدريب العاملين الأرضيين والجويين على مهارات خدمة الركاب للتقليل إلى الحد الأدنى من التفاعلات المتسمة بالتوتر، وعلى التعرف على علامات أي راكب من المحتمل أكثر قليلاً، إما بسبب عدم الاستقرار العام وإما بسبب رد الفعل على توتر مباشر، أن ينفجر في سلوك غير مستساغ، وعلى التعرف على الأوضاع التي من المحتمل أن تتفاقم، وعلى احتواء الأزمة. ويمكن الحصول على مزيد من المعلومات عن التدابير للوقاية من الركاب غير المنضبطين في ICAO's Aviation Security Training Package (ASTP) No. 123P6 (Airline).
- ٥-٥-٦ يمكن الحصول على معلومات عن الجوانب المتصلة بالأمن بشأن هذا الموضوع في the ICAO Security Manual.

٦-٦ وسائل الراحة للركاب

القواعد والتوصيات الدولية الواردة في القسم (واو): وسائل الراحة للركاب من الفصل السادس من الملحق ٩

- ١-٦-٦ "وسائل الراحة للركاب" هي تلك التسهيلات المقدمة للركاب وغير الضرورية لإنهاء إجراءات الركاب. وتقدم الفقرة ٩-١٠ من الفصل التاسع من الوثيقة Doc 9184 إرشادات بشأن تخطيط وسائل الراحة للركاب والخدمات الأخرى في المطارات.
- ٢-٦-٦ التوصية ٤٦-٦، بشأن توفير التجهيزات لرعاية الأطفال في المطارات الدولية حيث تبرر الحركة ذلك، تفسر نفسها بنفسها.
- ٣-٦-٦ تتعلق التوصيتان ٤٧-٦ و ٤٨-٦ بشهادات العملات وتقييد استيراد العملات أو تصديرها. وتقيّد بعض الدول استيراد العملات أو تصديرها لردع تبييض الأموال والسيطرة على تصدير العملات الصعبة. وعند دخول المسافر إحدى الدول، ينبغي أن تصدر السلطات المعنية شهادة تبين مبلغ الأموال المصرّح بدخوله البلاد وكذلك المبلغ الذي يحق لصاحبه أن يحمله معه عند مغادرته الدولية القادمة. وبغية ممارسة الحق في حمل مثل هذه الأموال إلى خارج البلاد، سيتعين على المسافر أن يقدم الشهادة المناظرة، أو أن يقدم وثيقة السفر المدوّنة عليها التصريح بالأموال إلى سلطات المراقبة قبل مغادرة الدولة، كجزء من إجراءاته الرسمية للمغادرة. (التوصية ٤٧-٦)
- ٤-٦-٦ بالنسبة للدول التي تحظر أو تحدّ من مبلغ استيراد عملتها، توصي التوصية ٤٨-٦ بتوفير المرافق المعقولة لإيداع واسترداد مثل هذه الأموال عند نقاط الدخول والخروج أو أي نقطة أخرى تعيّن السلطات العامة المعنية. وتهدف هذه المرافق إلى تسهيل دخول ومغادرة المسافرين الذين يعلنون عن مبلغ من العملة الوطنية يتجاوز المبلغ الذي تسمح به الأنظمة الوطنية. (التوصية ٤٨-٦)
- ٥-٦-٦ تركز التوصية ٤٩-٦ على توفير المعلومات عن المواصلات البرية التي ينبغي أن يتيحها مشغلو المطارات أو مقدمو الخدمات. وينبغي أن تتضمن مثل هذه المعلومات، مثلاً، الخدمات المتوافرة، المعلومات عن التذاكر، سعر مثل هذه الخدمات، أساليب الدفع، موقع (مواقع) الخدمات المختلفة، الخ.
- ٦-٦-٦ القاعدة ٥٠-٦، التي تلزم الدول بأن تؤمن تسهيلات لاستبدال العملة الأجنبية في المطارات، تفسر نفسها بنفسها. وتشير الملاحظة على القاعدة إلى فائدة "أجهزة الصراف الآلي" (ATMs) التي تعمل طوال ٢٤ ساعة في المطارات.

الفصل السابع

الهبوط في أماكن أخرى غير المطارات الدولية

١-٧ مقدمة

القواعد والتوصيات الدولية الواردة في القسم (ألف): أحكام عامة من الفصل السابع من الملحق ٩

١-١-٧ تقتضي المادة العاشرة من اتفاقية شيكاغو أن "تهبط كل طائرة تدخل إقليم دولة متعاقدة في مطار معين من هذه الدولة لأغراض التفيتش الجمركي وغيره ... وعلى مثل هذه الطائرة، عند مغادرتها إقليم دولة متعاقدة، أن تغادره من مطار جمركي معين بنفس الطريقة."

٢-١-٧ تنشر الايكاو تفاصيل جميع المطارات الجمركية المعيّنة، بما في ذلك تلك المعيّنة بمقتضى المادة العاشرة من اتفاقية شيكاغو، في مطبوع يسمّى *Aeronautical Information Services Provided by States (Doc 7383)*.

٣-١-٧ بيد أن الرحلات الجوية تتعرض لحالات طارئة قد تمنعها من التمكن من الامتثال للمادة العاشرة. وقد تتفاوت بقدر كبير الظروف التي يتعين فيها على طائرة في رحلة دولية أن تهبط في مكان غير مطار دولي. وأوضح حالة هي عند نشوء وضع طارئ، يجبر قائد الطائرة على اتخاذ قرار بالهبوط في أقرب وقت ممكن، ولا يقع أي مطار دولي معين في مسار طيران الطائرة. ويمكن أن يكون هذا الوضع الطارئ فنياً في طبيعته أو لطارئ صحّي يتعلق بأحد الركاب أو بعضو في الطاقم. ومثل هذه الحالات للهبوط عند الطوارئ يشيع حدوثها أيضاً بسبب زيادة حالات الركاب "المشغبين".

٤-١-٧ يتألف الفصل السابع من الملحق ٩ من إحدى عشرة قاعدة، تتسم إثنان منها بطابع عام، وتندرج القواعد الباقية في فئتين عامتين: الفئة الأولى هي حالة الوضع الطارئ الأصغر الذي يمكن إصلاحه على الأرض في غضون وقت قصير نسبياً قبل أن تشرع الطائرة في رحلتها الجوية. وتتعلق الفئة الثانية بوضع طارئ أكبر حيث يُرغم قائد الطائرة على الهبوط بالطائرة في أول فرصة وحيث يكون الاقلاع بعد ذلك إما مستحيلاً وإما يتوقع أن يرتبط بتأخير لوقت طويل.

القاعدتان المتسمتان بطابع عام

٥-١-٧ تنص القاعدتان ١-٧ و ٢-٧ على التزامين أساسيين يحكمان إما وضعاً طارئاً أصغر وإما وضعاً طارئاً أكبر. وهناك التزام من جانب الدولة المتعاقدة التي يتم الهبوط في أراضيها والالتزام الآخر من جانب قائد الطائرة المعنية.

٦-١-٧ تلزم القاعدة ١-٧ كل دولة متعاقدة بأن تكون على استعداد لتقديم كل المساعدة الممكنة لأي طائرة اضطرت، لظروف خارجة عن إرادة قائدها، للهبوط في أراض غير أحد المطارات الدولية ويجب عليها، في مثل هذه الحالات، اتخاذ جميع الخطوات اللازمة لتبسيط الإجراءات الرسمية وإجراءات المراقبة الى أدنى حد. (القاعدة ١-٧)

٧-١-٧ تفرض القاعدة العامة الثانية التزاماً على قائد الطائرة أو من يليه في المرتبة من أعضاء الطاقم، عندما لا يكون قائد الطائرة موجوداً، بإبلاغ الدولة المتعاقدة بمثل هذا الهبوط الاضطراري. (القاعدة ٧-٢)

٨-١-٧ تنطبق أيضاً في الحالات المبيّنة في الفصل السابع من الملحق ٩ المبادئ العامة للفصل الأول من الملحق ٩، وخاصة القاعدة ٦-١ (تطبيق التشريعات الوطنية بخصوص تدابير أمن الطيران وإجراءات المراقبة اللازمة الأخرى).

٧-٢ القواعد التي تنظم التوقف لفترة قصيرة

القواعد والتوصيات الدولية الواردة في القسم (باء): التوقف لفترات قصيرة من الفصل السابع من الملحق ٩

١-٢-٧ تقتصر قواعد هذا القسم على الحالة التي تظل فيها الطائرة على الأرض لوقت محدود فقط و، في الظروف العادية، تغادر بنفس حمولتها أو، في حالات استثنائية، بجزء من حمولتها. والأمر الوحيد الذي يهيم السلطات العامة في الحالة السابقة هو التحقق من أنه لم ينزل أي أشخاص من الطائرة ولم تُنزل منها أي بضائع دون تصريح وبذلك دخلت الإقليم بصورة غير قانونية. وإجراء فحص وجيز لوثائق الطائرة مثل الاقرار العام ينبغي أن يحقق ذلك ولا ينبغي أن يلزم إجراء فحص تفصيلي للركاب الأفراد وأعضاء الطاقم وشحنات البضائع الخ. وإذا كانت هناك حاجة لإرسال جزء من الحمولة عن طريق النقل الأرضي لأن، مثلاً، طول المدرج غير كاف للاقلاع بحمولة كاملة، سيقترض أن السلطات العامة سترغب في إجراء بعض الفحص لمثل هذا الجزء من الحمولة. وعلى الرغم من ذلك، يمكن إنجاز هذا بطريقة تؤدي لتفادي أي تأخيرات في نقل الحمولة الى جهتها المقصودة. (القاعدة ٧-٣-١)

٢-٢-٧ في حالة التوقف لفترة لا يتوقع فيها أن يظل الركاب والطاقم على متن الطائرة، لأكثر من ساعة مثلاً، والسماح لهم بالنزول من الطائرة، يجب على السلطات العامة أن تخصص مساحة، عادة ما تكون بالقرب من الطائرة، يمكن للركاب وأعضاء الطاقم أن يتجولوا فيها تحت الاشراف العام للسلطات. (القاعدة ٧-٣-٢)

٣-٢-٧ تنص القاعدة ٧-٣-٣ على أنه يجب عدم تأخير الطائرة بلا ضرورة، عندما تكون على استعداد للمغادرة، بأن يُطلب، مثلاً، من قائد الطائرة الحصول على إذن بالاقلاع من وكالات حكومية متنوعة، إلا فيما يتعلق بأي تصريح لازم لمراقبة الحركة الجوية.

٧-٣ القواعد التي تنظم حالة عدم استئناف الرحلة

القواعد والتوصيات الدولية الواردة في القسم (جيم): عدم استئناف الرحلة من الفصل السابع من الملحق ٩

١-٣-٧ تتناول القواعد الواردة في القسم (جيم) من الفصل السابع أي طائرة قد تكون معنية بوضع طارئ أكبر ولا تستطيع هي ولا أي من حمولتها مواصلة رحلتها جواً في غضون وقت معقول من الهبوط. ويجب أن يُفترض، خاصة في وضع من ذلك النوع، أن السلطات العامة لا يسهل دائماً الوصول إليها وأنه قد ينقضي وقت طويل قبل وصولها. وفي هذه الظروف، يحق لقائد الطائرة أن يتخذ جميع الإجراءات الطارئة لحماية صحة وسلامة الركاب وطاقم الطائرة ولتجنب أو الاقلال من ضياع أو دمار الطائرة وحمولتها. (القاعدة ٧-٤-١)

٢-٣-٧ عند وصول السلطات العامة الى مكان الهبوط، لا شك في أنه سيكون من المطلوب اتخاذ إجراءات تخليص معينة نتيجة الحاجة الى ترحيل الأشخاص والبضائع. وإذا لم يمكن إتمام الإجراءات على الفور، يتعين أن تؤمّن للركاب وطاقم الطائرة وسائل الراحة أثناء استكمال مثل هذه الإجراءات (القاعدة ٧-٤-٢) وإذا نقلت حمولة الطائرة من الطائرة، فيجب إيداعها في منطقة قريبة من الطائرة حتى تُستكمل الإجراءات الضرورية (القاعدة ٧-٤-٣)

٣-٣-٧ تبين القاعدة ٧-٤-٤ الخطوات التي يتعين اتخاذها بصدد البريد، والتي يتم بواسطتها الامتثال لمقتضيات الاتحاد البريدي العالمي. أنظر، مثلاً، “Steps to be taken in the event of an accident” Article RL 196, the UPU’s “Letter Post Manual” (2005 edition), and Article RL 197, “Steps to be taken in the event of an interrupted flight, or of diversion or mis-sending of airmails” found at: . www.ptt.gov.tr/uluslararasi/images/letter_en.pdf

الفصل الثامن

أحكام أخرى للتسهيلات

٨-١ مقدمة

٨-١-١ تلك الأحكام المتصلة بالتسهيلات التي لا يكفي طولها لتبرير إبقائها في فصول منفصلة ولا يتم التصرف فيها بطريقة أخرى باندرجها تحت موضوع أي من الفصول السبعة السابقة للملحق ٩، تجد مكانها في الفصل الثامن، وهي "مجموعة منوعة" من القواعد والتوصيات الدولية للتسهيلات.

٨-١-٢ يتألف الفصل الثامن من الملحق ٩ من كتل منفصلة من القواعد والتوصيات الدولية، كل منها منفصلة ومتميزة عن الأخرى، باستثناء الجزعين (هاء) و(واو) وكلاهما يتعلقان بصحة الركاب/الطاقم. ويتكوّن الفصل الثامن من الأجزاء التالية: (ألف) – الضمانات والاعفاء من المصادرة أو الحجز و(باء) – تسهيلات البحث والانتقاد والتحقيق في الحوادث وإنقاذ الممتلكات و(جيم) – رحلات الاغاثة بعد وقوع كوارث طبيعية وكوارث من صنع الانسان تشكل خطراً جسيماً على صحة الانسان أو على البيئة، وأوضاع الطوارئ المماثلة التي تتطلب مساعدة الأمم المتحدة و(دال) – التلوّث البحري وعمليات الطوارئ المتعلقة بالسلامة و(هاء) – تنفيذ اللوائح الصحية الدولية والأحكام المرتبطة و(واو) – خطة الطيران الوطنية للتصدّي لحالات ظهور الأمراض المعدية و(زاي) – وضع برامج التسهيلات الوطنية و(حاء) – تسهيلات نقل الركاب الذين يحتاجون الى مساعدة خاصة و(طاء) – مساعدة ضحايا حوادث الطائرات وأسره.

التعاريف ذات الصلة

٨-١-٣ ينبغي النظر في الاصطلاحات التالية (حسبما هي معرّفة في المسرد اللغوي) عند تنفيذ أحكام الفصل الثامن: مشغّل الطائرة والمعدات الأرضية والمعاق وقائد الطائرة وطوارئ الصحة العامة التي تسبّب قلقاً دولياً والمخاطر المحدقة بالصحة العامة ورحلات الاغاثة ومعدات الأمن وقطع الغيار والادخال المؤقت ووثيقة السفر.

٨-٢ الضمانات والاعفاء من المصادرة أو الحجز

القواعد والتوصيات الدولية الواردة في القسم (ألف): الضمانات والاعفاء من المصادرة أو الحجز من الفصل الثامن من الملحق ٩

فيما يتعلق بالتوصية ٨-١، "الضمان" هو وثيقة قانونية تتعلق بمدفوعات نقدية أو تقديم تأمين مالي. وهذه عادة ما تكون في شكل ضمان مصرفي أو دعم من مصدر ضمان الكفيل للتأكد من التغطية المالية في مواجهة أي مسؤولية قانونية ممكنة قد تنشأ عن عدم الامتثال، من جانب مشغّل الطائرة لأي التزامات قانونية أو تنظيمية لإحدى الدول. وكتدبير للتسهيل، تنصح التوصية ٨-١ باستعمال ضمان حكومي واحد لتجنب تعدد الإجراءات الذي يمكن أن ينشأ عن طريق المطالبة بعدة ضمانات حكومية للامتثال لإجراءات الدخول/الخروج للسلطات العامة المختلفة.

٣-٨ البحث والانتقاد والتحقيق في الحوادث وانتقاد الممتلكات

القواعد والتوصيات الدولية الواردة في القسم (باء): تسهيلات البحث والانتقاد والتحقيق في الحوادث وانتقاد

الممتلكات من الفصل الثامن من الملحق ٩

١-٣-٨ الأساس المنطقي للقاعدة ٣-٨ هو تسهيل الدخول، بدون تأخير، "للأفراد المؤهلين" الى أي دولة متعاقدة لأغراض البحث والانتقاد والتحقيق في الحادث وعمليات الانتقاد. ولا حاجة لأن يكون "الأفراد المؤهلون" بالضرورة من مواطني دولة تسجيل الطائرة. ويمكن أن يكون الاختصاصيون في المجالات المختلفة (البحث، الانتقاد، التحقيق في الحوادث، الإصلاح، انقاذ ما يمكن انقاذه) من مواطني أي دولة. ولذلك، إذا كان يوجد احتياج عاجل لأي من المهام المذكورة، ينبغي تسهيل دخولهم في الدولة المعنية بصرف النظر عن جنسيتهم. غير أن الملحق ١٢ - البحث والانتقاد (أنظر أحكام الفصلين الثاني والثالث، على وجه الخصوص) والملحق ١٣ - التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات (أنظر أحكام الفصل الخامس، على وجه الخصوص) يضعان شروطاً يمكن بموجبها إرسال مثل هؤلاء الأفراد الى داخل أي دولة متعاقدة. ولذلك يصبح دخول مثل هؤلاء الأشخاص خاضعاً لهذه الشروط.

٢-٣-٨ تهدف القاعدة ١-٣-٨ الى استبعاد التأخيرات التي يمكن تسببها في سفر الأفراد المذكورين في القاعدة ٣-٨ عن طريق طلب أن تكون وثيقة السفر الوحيدة اللازمة هي جواز السفر. وفي هذا الصدد، يشار الى تعريف "وثيقة السفر" في الفصل الأول.

٣-٣-٨ تنصح التوصية ٢-٣-٨ بأن التأشير، إذا كانت مطلوبة، ينبغي إصدارها لدى الوصول. ويتيح هذا التدبير التسهيلي السفر بعد فترة إشعار قصيرة، على سبيل الاستعجال. وعادة ما يمكن أن تستغرق عملية إصدار التأشيرة أياماً أو أسابيع، على نحو يتوقف على الظروف وموقع مكتب إصدار التأشير الملائم للدولة المعنية. وكندبير إضافي لتسهيل سرعة سفر الأفراد، تنصح التوصية أيضاً بالتنازل عن مثل هذه التأشيرة، إن كانت مطلوبة، إذا كان في حوزة المسافر خطاب رسمي (صادر عن الدولة) أو وثيقة أخرى تشهد بأسباب السفر.

٤-٣-٨ التوصية ٣-٣-٨ تفسر نفسها بنفسها ولا تحتاج الى إيضاح.

٥-٣-٨ تطلب القاعدة ٤-٨ من الدول أن تسهل الاستيراد المؤقت للطائرات والأجهزة وقطع الغيار والمعدات المطلوبة في الأنشطة التي يشملها هذا القسم من الفصل الثامن من الملحق ٩ وأن تعفيها من الرسوم الجمركية والضرائب أو الرسوم الأخرى. والاصطلاح "الادخال المؤقت" معرف في الفصل الأول. والجمارك التي تحكم مثل هذه الإجراءات مبيّنة في الفصل الأول من الملحق الخاص (G) من اتفاقية كيوتو المنقحة، الاتفاقية الدولية لتبسيط وتنسيق الإجراءات الجمركية. وبمطابقتها الدول التخفيف من صرامة تطبيق الأنظمة من أي نوع التي تقيّد استيراد مثل هذه السلع، تعبّر القاعدة عن الحاجة، في حالات الطوارئ، لأن تبدي الدول قدراً كبيراً من التعاون. وفي هذا الصدد، يتعين على الدول الاعتراف بأن الاستيراد المؤقت للأجهزة وقطع الغيار والمعدات اللازمة للأغراض المحددة في القاعدة لا يؤثر في اقتصاد الدولة المعنية، ولا يشكل أي مخاطر أمنية.

٦-٣-٨ تشير الملاحظة على القاعدة ٤-٨ الى أن إجراءات الصحة العامة والحجر الصحي للحيوانات والنباتات يستمر تطبيقها بالنسبة للسلع التي يتم استيرادها. ولا يحول هذا دون الاستيراد غير المقصود، من إحدى مناطق العالم الى منطقة أخرى، للأنواع الغريبة (من النباتات والحيوانات) التي يمكن أن تستوطن في بيئتها الجديدة وتصبح غازية، على نحو يضر بالأنواع المحلية والزراعة والبستنة والحراجة المحلية والصناعات الأخرى.

٧-٣-٨ مثلما تطلب القاعدة ٤-٨ من الدول المتعاقدة أن تسهل دخول أشياء معينة الى إقليمها للأغراض التي تُستورد مؤقتاً من أجلها، تلزم القاعدة ٥-٨ الدول بأن تسهل نقلها. ومن شأن هذا أن يسمح بإعادة مثل هذه السلع بسرعة الى مالكيها الشرعيين وأن يسمح كذلك بإجراء الفحوص (المختبرية) اللازمة في أماكن أخرى لديها المرافق الضرورية. غير أنه إذا لم يتم نقل مثل هذه الأشياء في غضون وقت مقرر، تسمح القاعدة ٦-٨ للدولة المعنية بالتخلص من الأشياء قيد النظر وفقاً لقوانينها (الجمركية، البيئية، الخ) الوطنية ذات الصلة. ويتيح هذا النص للدولة إنفاذ قوانينها الجمركية بشأن الادخال المؤقت واسترداد أي تكاليف متكبدة في تخزين السلع والمحافظة عليها وضمنان حماية بيئتها.

٨-٣-٨ تؤكد القاعدة ٧-٨ على أهمية الإسراع بإرسال أجزاء الطائرة المحطمة، من دولة متعاقدة الى أخرى، حيث توجد الخبرة الفنية أو التجهيزات اللازمة، للفحص أو الاختبار، وإعادتها الى الدولة المذكورة آنفاً. والدول المعنية ملزمة بتسهيل مثل هذا النقل.

٨-٤ رحلات الاغاثة

القواعد والتوصيات الدولية الواردة في القسم (جيم): رحلات الاغاثة بعد وقوع كوارث طبيعية وكوارث من صنع الانسان تشكل خطراً جسيماً على صحة الانسان أو على البيئة، وأوضاع الطوارئ المماثلة التي تتطلب مساعدة الأمم المتحدة من الفصل الثامن من الملحق ٩

٨-٤-١ في عام ١٩٧١، اعتمدت الأمم المتحدة القرار رقم ٢٨١٦ بشأن موضوع المساعدة في حالات الكوارث الطبيعية وأوضاع الكوارث الأخرى التي تُدعى فيها الحكومات، ضمن جهات أخرى، الى النظر في تدابير لتسهيل تلقي المعونة، بما في ذلك حقوق الطيران العابر والهبوط والامتيازات والحصانات اللازمة لوحدة الاغاثة. وامتثالاً لهذا القرار، تم تعديل الملحق ٩ للنص على وجه التحديد على التسهيلات للطائرات وحمولاتها في الرحلات الجوية للاغاثة عند الكوارث. وجرى الاقرار بالدور الهام الذي أداه الطيران المدني الدولي في توصيل إمدادات الاغاثة الى المناطق المصابة بالكوارث دون تأخيرات. وكان يُعتبر عنصر الوقت عاملاً جوهرياً في مثل هذه العمليات وكان يُرى أن الدول المعنية سترغب في التأكيد من أنه لا توجد إجراءات على الحدود من شأنها أن تعوق انسياب السلع ذات الصلة الى مناطق الكوارث.

٨-٤-٢ في السنوات اللاحقة، عُدلت هذه الأحكام للتعبير عن الحاجة الى الرحلات الجوية للاغاثة أيضاً بسبب الكوارث من صنع الانسان وأوضاع الطوارئ المماثلة حيث تُطلب مساعدة الأمم المتحدة، مثلاً، الرحلات الجوية للاغاثة التي يتم تشغيلها لنقل اللاجئين من مناطق الطوارئ أو الكوارث الى ملاجئ آمنة بغية المحافظة على حياتهم وصحتهم.

٨-٤-٣ تعبر القاعدتان ٨-٨ و ٩-٨ عن التزامات الدول بصدد التسهيلات، عبر أراضيها، للطائرات القائمة برحلات للاغاثة لأغراض الميمنة في الفقرات أعلاه. وتتص الملاحظة ١ على القاعدة ٨-٨ على تعريفين لـ "الظروف الطارئة" و"الكارثة". وتجدر ملاحظة أن تعريف "رحلات الاغاثة" موجود في الفصل الأول. ويقدم المزيد من الارشادات بشأن تطبيق هذه القاعدة في الاشارات الواردة في الملاحظة ٢ على القاعدة ٨-٨ للملحق ١١ - خدمات الحركة الجوية (تتسم بأهمية خاصة الأحكام التي تطلب التعاون بين السلطات المدنية والعسكرية لتجنب الوقائع المؤسفة، أنظر القاعدة ٢-١٧ للملحق ١١) و Manual Concerning Safety Measures Relating to Military Activities Potentially Hazardous to Civil Aircraft Operations (Doc 9554) and the Manual concerning Interception of Civil Aircraft (Doc 9433).

٨-٤-٤ تقتضي القاعدة ٩-٨ أن تتأكد الدول من انتهاء الإجراءات بدون تأخير بالنسبة لدخول الأشخاص والمواد التي تصل على متن طائرات الاغاثة.

٨-٤-٥ تتص اتفاقية كيوتو المنقحة، في الفصل الخامس من الملحق الخاص (J)، على أحكام الجمارك لتخليص إرساليات الاغاثة. وقد شرع مكتب تنسيق الشؤون الانسانية في عدة أنشطة تهدف الى تحسين بعض الوسائل الرئيسية للاستجابة للكوارث، وإحداها هي تطبيق إجراءات جمركية مبسطة بغية الإسراع بتسليم المساعدة الانسانية الدولية، بما في ذلك الأصول العسكرية وللدفاع المدني وللحمية المدنية. ويمكن الحصول على تفاصيل هذه المبادرة بموقع مكتب تنسيق الشؤون الانسانية على الانترنت بالعنوان:

http://www.reliefweb.int/ocha_ol/programs/response/custnet/index.html

٨-٥ التلوّث البحري

القواعد والتوصيات الدولية الواردة في القسم (دال): التلوّث البحري وعمليات الطوارئ المتعلقة بالسلامة من الفصل الثامن من الملحق ٩

١-٥-٨ هدف قاعدتي القسم (دال) مماثل لهدف القواعد والتوصيات الدولية الواردة في القسم (جيم)، أي: مطالبة الدول المتعاقدة بتسهيل دخول وعبور ومغادرة الطائرات (القاعدة ٨-١٠) والأشخاص والبضائع والمواد والمعدات (القاعدة ٨-١١) في ظروف معينة.

٢-٥-٨ في سياق القسم (دال)، تتعلق الالتزامات بالطائرات والأشخاص والبضائع المشتركة في عمليات مكافحة التلوّث البحري أو منعه، أو في عمليات أخرى لضمان سلامة البحار أو سلامة السكان أو حماية البيئة. وفي عام ١٩٨٧، أدخلت المنظمة البحرية الدولية تعديلات على ملحق اتفاقية التسهيلات على نفس هذه الاتجاهات. ورأت المنظمة البحرية الدولية من المستصوب إدخال أحكام مماثلة في الملحق ٩، بالنظر إلى خطورة الكوارث البحرية والحاجة لوصول المساعدة الطارئة في أكثر مرحلة مبكرة من وقوعها، ويعني ذلك عادة عن طريق الجو. وفي وقت لاحق، أُدمجت هذه القواعد الجديدة في الفصل الثامن من الملحق ٩.

٣-٥-٨ يمكن الحصول على تفاصيل بشأن حماية البيئة البحرية، مع التركيز على منع التلوّث البحري، بموقع المنظمة البحرية الدولية على الإنترنت بالعنوان: <http://www.imo.org>.

٨-٦ اللوائح الصحية الدولية

القواعد والتوصيات الدولية الواردة في القسم (هاء): تنفيذ اللوائح الصحية الدولية والأحكام المرتبطة من الفصل الثامن من الملحق ٩

١-٦-٨ تضع القواعد والتوصيات الدولية الواردة في القسم (هاء) من الفصل الثامن موضع التنفيذ العملي أساساً المادة الرابعة عشرة من اتفاقية شيكاغو، التي تنص على ما يلي:

"منع انتشار الأمراض"

توافق كل دولة متعاقدة على اتخاذ التدابير الفعالة لمنع انتشار الأمراض الآتية بواسطة الملاحة الجوية: الكوليرا، والتيفوس (الوبائي)، والجذري، والحمى الصفراء، والطاعون، وغيرها من الأمراض المعدية التي تقرر الدول المتعاقدة تحديدها من وقت لآخر، وتحقيقاً لهذا الغرض، تحافظ الدول المتعاقدة على الاستمرار في التشاور الوثيق مع الهيئات المعنية بالأنظمة الدولية المتعلقة بالإجراءات الصحية التي تطبق على الطائرات. ويجرى هذا التشاور دون مساس بتطبيق أي اتفاقية دولية قائمة في هذا الخصوص وتكون الدول المتعاقدة أطرافاً فيها."

٢-٦-٨ الهيئة الرئيسية "المعنية بالأنظمة الدولية المتعلقة بالإجراءات الصحية" هي منظمة الصحة العالمية، التي تضع وتحفظ بـ اللوائح الصحية الدولية، التي اعتمدت آخر طبعة منها في عام ٢٠٠٥.

٣-٦-٨ تقر المادة الرابعة عشرة ضمناً بأن النقل الجوي، في حين أنه يوفر وسيلة فعالة وسريعة لتمكين الأشخاص والبضائع من السفر من بلد إلى آخر، قد يسهل أيضاً لإراديّاً انتشار الأمراض، عند سفر الركاب المتأثرين بها من جزء إلى آخر من العالم. ونتيجة مرونة لغة النص ("غيرها من الأمراض المعدية التي تقرر الدول المتعاقدة تحديدها من وقت لآخر") للدول المتعاقدة الاستفادة من هذا النص فيما يتعلق بالتهديدات الجديدة التي لم يمكن توقعها منذ عقود مضت، كما كان هو حال أمراض مثل انفلونزا الطيور ومرض الانتهاب الرئوي الحاد الشديد وفيروس H1N1 منذ وقت أقرب.

٤-٦-٨ كانت القواعد والتوصيات الدولية المتعلقة بالتدابير الصحية التي تتخذها الدول المتعاقدة جزءاً من الملحق ٩ منذ الطبعة الأولى، التي طلبت من الدول تنفيذ اللوائح الصحية الدولية ذات الصلة والأحكام المتصلة بها. وكان الموضوع الأساسي الذي قامت عليه هذه القواعد والتوصيات الدولية – ولا تزال – هو أن التعاون الوثيق بين الدول المتعاقدة والإيكو ومنظمة الصحة العالمية ضروري من أجل منع انتشار الأمراض المعدية عن طريق الجو.

٥-٦-٨ استخدمت الأحكام ذات الصلة للوائح الصحية الدولية كأساس لوضع القواعد والتوصيات الدولية للملحق ٩ والمواد الإرشادية الأخرى للإيكو لضمان أنه لا توجد مجالات تضارب بين عمل كل من المنظمين.

٦-٦-٨ بذلك ترسي القاعدة ٨-١٢ أساس القواعد والتوصيات الدولية عن طريق الزام الدول المتعاقدة بالامتثال للنصوص الملائمة في اللوائح الصحية الدولية. وهذه هي صك قانوني دولي ملزم لـ ١٩٤ بلداً، بما في ذلك جميع الدول الأعضاء في منظمة الصحة العالمية. وهدف اللوائح الصحية الدولية هو مساعدة المجتمع الدولي على منع والاستجابة للأخطار الصحية العامة والشديدة التي من المحتمل أن تعبر الحدود وتهدد البشر في العالم أجمع.

٧-٦-٨ القاعدة ٨-١٣، وهي تدبير للتسهيلات يهدف إلى التوحيد الدولي لجميع النماذج والوثائق المستخدمة في الطيران المدني، تطلب من الدول المتعاقدة أن تضمن أن القائمين بالتطعيم يستعملون نموذج الشهادة الدولية للتطعيم أو الوقاية حتى يمكن التأكد من قبولها بشكل موحد.

٨-٦-٨ تسعى القاعدة ٨-١٤ لضمان توعية الركاب بمتطلبات التطعيم لجميع البلدان ونموذج الشهادة الدولية للتطعيم. ويطلب النص من جميع الدول المتعاقدة أن تنشر هذه المعلومات. ويمكن الحصول على مثل هذه المعلومات بسهولة من مواقع الدول على الانترنت. وبالإضافة إلى ذلك، يقدم اتحاد النقل الجوي الدولي (الأياتا) المعلومات عن التطعيم التي تطلبها الدول في مطبوعه الشهري، *TIM: Travel Information Manual*.

٩-٦-٨ القاعدة ٨-١٥ والتوصية ٨-١٥-١ هما إضافتان حديثتان إلى الملحق ٩. وقد تم إدراجهما في الملحق، نتيجة لقرار الجمعية العمومية ٣٥-١٢، حماية صحة الركاب وطواقم الطائرات ومنع تفشي الأمراض المعدية من خلال السفر الدولي. وبالنظر إلى أن الانتقال العالمي للأمراض المعدية عن طريق النقل الجوي قد تزايد في السنوات الماضية والتهديد الذي يمثله، أعلنت الجمعية العمومية أن حماية صحة الركاب وطواقم الطائرات على الرحلات الجوية الدولية تشكل جزءاً لا يتجزأ من السفر الجوي الآمن وأن من الضروري وضع شروط لحماية الصحة بصورة موقوتة واقتصادية. وبالتالي طلبت الجمعية العمومية من المجلس، ضمن أمور أخرى، أن يستعرض القواعد والتوصيات الدولية القائمة المتعلقة بصحة الركاب وطواقم الطائرات وأن يضع قواعد وتوصيات دولية جديدة، حسب الاقتضاء، وأن يضع، على وجه الأولوية، قواعد وتوصيات دولية لمعالجة خطط الطوارئ لمنع انتشار الأمراض المعدية عن طريق النقل الجوي.

١٠-٦-٨ القاعدة ٨-١٥ هي أكثر نتيجة عملية مباشرة لقرار الجمعية العمومية ٣٥-١٢. وهي تطلب من قائد أي طائرة تحمل حالة مرض معد مشتبه فيه الإبلاغ عن مثل هذا الحدث إلى مراقبة الحركة الجوية لإرساله إلى سلطة الصحة العامة في المقصد. وتوفر الملاحظة ١ على القاعدة ٨-١٥ عملية لمساعدة طاقم المقصورة في التعرف على أي حالة مرض معد مشتبه فيه. وتبين الملاحظة أنه يمكن الاشتباه في وجود مرض معد يستلزم إجراء المزيد من التقييم إذا أصيب الشخص بالحمى (٣٨ درجة مئوية/١٠٠ درجة فهرنهايت أو أكثر) وكانت مقترنة بوحدة أو أكثر من العلامات أو الأعراض التالية: ظهور الاعياء الواضح أو السعال المستمر أو صعوبة التنفس أو الاسهال المستمر أو القيء المستمر أو الطفح الجلدي أو ظهور كدمات أو نزيف بدون إصابة سابقة أو التشوش الذهني الحديث. وتم أيضاً تعديل جزء البيان الصحي من المرفق (١) للملحق ٩، الإقرار العام للطائرة، للتعبير عن نص الملاحظة. وتوفر هذه الإرشادات، إذا نفذتها جميع الدول، طريقة بسيطة ومنسقة للتعرف على أي حالة مرض معد.

١١-٦-٨ تبين الملاحظة ٢ على القاعدة ٨-١٥ أنه في حالة الاشتباه في وجود مرض معد على متن طائرة ما، قد يتعين على قائد الطائرة اتباع البروتوكولات والإجراءات الخاصة بشركة الطيران التابع لها إضافة إلى المقضيات القانونية المتعلقة بالصحة الخاصة ببلدي المغادرة و/أو المقصد. وعادة ما تكون مثل هذه المقضيات محددة في أدلة الطيران (AIPs) الخاصة بالدول المعنية.

١٢-٦-٨ لدعم القاعدة التي تطلب من قائد الطائرة الإبلاغ عن أي حالة مرض معد مشتبه فيه، أُدرجت إجراءات تفصيلية تبيّن العملية التي يتعين أن يتبعها قائد الطائرة، ومراقب الحركة الجوية الذي يستلم رسالة من قائد الطائرة، في إجراءات خدمات الملاحة الجوية - إدارة الحركة الجوية (الوثيقة Doc 4444) (الفقرة ١٦-٦) التي أصبحت قابلة للتطبيق في عام ٢٠٠٩.

١٣-٦-٨ تم تعديل الملحق ٦ - تشغيل الطائرات فيما يتعلق بنقل الامدادات الطبية على متن الطائرة، بحيث أصبح الآن يتناسب بشكل محدد مع إدارة حالات المرض المعدي.

١٤-٦-٨ تتصح التوصية ٨-١٥-١ بأن بطاقة الصحة العامة الخاصة بتحديد موقع الراكب، التي تُستعمل لتتبع أي مسافر من المحتمل أن يكون قد تعرّض لمرض معد، ينبغي أن تكون الوثيقة الوحيدة التي تقبلها الدول المتعاقدة لتحديد مواقع المسافرين المشتبه في أنهم تعرّضوا لمرض معد على متن إحدى الطائرات. ويُقصد بالمعلومات على البطاقة مساعدة سلطات الصحة العامة على إدارة أي حدث للصحة العامة عن طريق تمكينها من تتبع مثل هؤلاء الركاب. ويمكن الاطلاع على "نموذج" للبطاقة في المرفق (١٣) للملحق ٩. وتُقدّم ملاحظة على التوصية أن تقوم الدول بتوفير كميات ملائمة من البطاقة ليتسنى استخدامها في المطارات ولتوزيعها على مشغلي الطائرات.

٧-٨ الأمراض المعدية

القواعد والتوصيات الدولية الواردة في القسم (واو): خطة الطيران الوطنية للتصدّي لحالات ظهور الأمراض

المعدية من الفصل الثامن من الملحق ٩

١-٧-٨ طلب أيضاً قرار الجمعية العمومية ٣٥-١٢ (المذكور أعلاه في ٨-١-٣٠) من الايكاو بأن تضع قواعد وتوصيات دولية تتعلق بخطط الطوارئ لمنع انتشار الأمراض المعدية عن طريق النقل الجوي. وكانت نتيجة هذا هي القاعدة ٨-١٦ من الفصل الثامن. ويلزم النص جميع الدول بأن تضع خطة طيران وطنية تأهباً لظهور أي مرض معد يشكل خطراً على الصحة العامة أو أي من حالات طوارئ الصحة العامة ذات البعد الدولي. وتم بالتعاون مع منظمة الصحة العالمية واتحاد النقل الجوي الدولي والمجلس الدولي للمطارات وضع مبادئ توجيهية في وضع خطة للطيران الوطني، وهي متوفرة بموقع الايكاو المتاح للجمهور على الانترنت بالعنوان: <http://www.icao.int/icao/en/med/guidelines.htm>

٢-٧-٨ في معالجة المسائل المتصلة بالصحة المتعلقة بالطيران، تتعاون منظمة الصحة العالمية والايكاو على نحو وثيق في وضع إرشادات فنية وإجراءات تشغيلية. ويسمح هذا للطيران الوطني والسلطات الصحية على السواء بالاستعداد على نحو أفضل لما يلي:

(أ) الاستجابة للمخاطر الصحية المحتملة التي يمكن أن تنتشر عن طريق النقل الجوي.

(ب) حماية صحة السكان ومصالح الطيران للبلدان.

٣-٧-٨ تحدد منظمة الصحة العالمية مستوى الخطر بتقديم المعلومات المتعلقة بالتدابير الصحية الدولية الضرورية. وسلطات الصحة العامة الوطنية دور رئيسي وستكون عادة مسؤولة بصورة شاملة عن الاستجابة الوطنية. ويقوم مشغلو المطارات وشركات الطيران وسلطة الطيران الوطنية أيضاً بأدوار هامة ويحتاجون للتنسيق على نحو فعال مع سلطة الصحة العامة.

٤-٧-٨ دور الايكاو أساساً هو دور للتنسيق وتقديم الارشادات والمعلومات. وبغية وضع استراتيجية تخفيف فعالة، من الضروري وجود استجابة في الوقت المناسب ومنسقة ومناسبة من سلطات الصحة العامة الوطنية وأصحاب المصلحة في مجتمع الطيران. وتسعى الايكاو للتقليل من إمكان شروع إحدى الدول في مقتضيات صارمة لتخفيف الخطر المدرك، في حين تختار أخرى نهجاً أكثر تحرراً، عندما يكون التهديد لكل من الدولتين متماثلاً. ومن المحتمل أن يسبب اتباع نهج غير متماثل التبساً بشأن الخطر الفعلي الذي يواجهه الجمهور عند السفر.

٥-٧-٨ على المستوى العالمي، يستمر تحسّن التنسيق بين منظمة الصحة العالمية والايكاو لضمان أن الخبرة بين قطاعي الصحة والطيران ممثلة على نحو ملائم في وضع استراتيجية وخطة عالميتين منسقتين. وسيساعد أي تحرك مماثل على المستوى الوطني بين سلطات الطيران والصحة العامة على تحسين الاستراتيجية الوطنية وخطط الاستعداد في مواجهة انتشار الأمراض المعدية عن طريق السفر جواً / النقل الجوي.

٨-٨ برامج التسهيلات الوطنية

القواعد والتوصيات الدولية الواردة في القسم (زاي): وضع برامج التسهيلات الوطنية من الفصل الثامن من الملحق ٩

١-٨-٨ ترسي القاعدة ٨-١٧ أساس القواعد والتوصيات الدولية للقسم (زاي): فهي تلزم الدول بأن تضع برامج وطنية لتسهيلات النقل الجوي بالاستناد الى متطلبات التسهيلات التي تنص عليها اتفاقية شيكاغو والملحق ٩. وتحدد القاعدة ٨-١٨ هدف برنامج التسهيلات الوطني. وتتصح التوصية ٨-١٨-١ بأن تستخدم الدول المواد الإرشادية المبينة في المرفق (١٢) للملحق ٩ في وضع برامجها.

٢-٨-٨ تأتي القواعد والتوصيات الدولية بشأن التسهيلات نتيجة للمادة السابعة والثلاثين من اتفاقية شيكاغو، التي تنص، ضمن أمور أخرى، على أن "تقوم منظمة الطيران المدني الدولي من وقت لآخر، وحسب الضرورة، باعتماد أو تعديل القواعد القياسية الدولية وأساليب العمل والإجراءات الدولية الموصى بها، والتي تتعلق ... بإجراءات الجمارك والهجرة ... وكذلك جميع المسائل الأخرى التي تتصل بسلامة الملاحة الجوية وانتظامها وفعاليتها، حسبما تدعو إليها الحاجة من وقت لآخر".

٣-٨-٨ السياسة المتعلقة بتنفيذ الدول للقواعد والتوصيات الدولية بشأن التسهيلات تعززها المادة الثانية والعشرون من اتفاقية شيكاغو، التي تعبر عن الالتزام الذي تقبله كل دولة متعاقدة بأن "تتخذ، عن طريق إصدار أنظمة خاصة أو بأي وسيلة أخرى، كل التدابير العملية لتسهيل ملاحه الطائرات بين أقاليم الدول المتعاقدة وتسريعها، وتجنب أي تأخير لا داعي له للطائرات والطواقم والركاب والبضائع، خصوصاً فيما يتعلق بتطبيق قوانين الهجرة والحجر الصحي والجمارك وإجراءات التصريح"، والمادة الثالثة والعشرون، التي تعبر عن تعهد كل دولة متعاقدة "بأن تضع، الى الحد الذي تراه ممكناً من الوجهة العملية، إجراءات الجمارك والهجرة المتعلقة بالملاحة الجوية الدولية طبقاً لأساليب العمل التي قد تُقرّر أو يوصى بها من وقت لآخر بمقتضى هذه الاتفاقية".

٤-٨-٨ هناك عدد من المواد الأخرى لاتفاقية شيكاغو وثيقة الصلة بصورة خاصة بأحكام الملحق ٩ وقد روعيت في إعداده. وعلى وجه الخصوص، ينبغي أن يكون الأشخاص المسؤولون عن تنفيذ أحكام الملحق ٩ على معرفة بالمواد التالية بالإضافة الى المادتين الثانية والعشرين والثالثة والعشرين:

- المادة العاشرة — الهبوط في مطار جمركي.
- المادة الحادية عشرة — تطبيق القواعد الجوية.
- المادة الثالثة عشرة — قواعد التصاريح والدخول.
- المادة الرابعة عشرة — منع انتشار الأمراض.
- المادة الرابعة والعشرون — الرسوم الجمركية.
- المادة التاسعة والعشرون — المستندات التي تُحمل على متن الطائرات.
- المادة الخامسة والثلاثون — القيود المفروضة على نقل البضائع.

٥-٨-٨ في مجتمع الطيران المدني، تهتم بالتسهيلات أربع مجموعات رئيسية (الدول المتعاقدة والمشغلون والمطارات والزبائن)، ولكل مجموعة أولوية مختلفة الى حد ما على الرغم من أن المصالح تتداخل. والمصلحة الأولى للدول هي الامتثال التام لقوانينها وأنظمتها. وأهم مصلحة للمشغلين هي زيادة الانتاجية عن طريق التخفيض الى الحد الأدنى لتكاليف التأخيرات التشغيلية والإجراءات الإدارية. وللمطارات مصلحة في التسهيلات بغية التقليل من الازدحام في محطات الركاب وفي حظائر البضائع. والمجموعة الرابعة، وهي زبائن النقل الجوي (الركاب وشاحنو البضائع)، تريد خدمة جيدة، وهذا يعني السماح بالنقدم عبر المطارات مع الحد الأدنى من التأخير والصعوبة. والتحدّي الذي يتصدى له برنامج التسهيلات هو معالجة جميع هذه المصالح بطريقة منسّقة، مع العمل في سبيل هدف منتج للنقل أكثر كفاءة وتنظيماً وجاذبية.

٦-٨-٨ تلزم القاعدة ٨-١٩ الدول بأن تشكّل لجنة وطنية لتسهيلات النقل الجوي، لتنسيق المسائل السياسية العامة على المستوى الوطني. ومن المطلوب إنشاء لجان لتسهيلات المطارات لتنسيق شتى المسائل اليومية العملية وإيجاد حلول للمشاكل التي قد تنثور على المستوى المحلي. وتنفيذ برنامج التسهيلات، حسبما هو مبين في الملحق ٩ والوثائق الأخرى ذات الصلة، لا يعني إدارات الطيران المدني

الحكومية فحسب بل أيضاً مجموعة متنوعة من الإدارات الحكومية الأخرى، مثل الجمارك، الهجرة، الصحة العامة، الخ؛ التي توجد مصالحها الأساسية في مجالات غير الطيران. لذلك، فإن أي تقدم في التسهيلات يتوقف على تنسيق المصالح المتنوعة والتعاون من جانب مختلف الإدارات المعنية. ومثل هذه الاجتماعات "من نوع المنتدى" أكثر كفاءة واقتصاداً، ولديها احتمال للنجاح أكبر مما لدى المناقشات "الثنائية" المنفصلة بين إدارة الطيران المدني والإدارات الأخرى. ومع أن الايكاو يمكنها أن تساعد الدول المتعاقدة، وتقوم بمساعدتها، على تنفيذ مختلف جوانب برنامج التسهيلات، فإن المسؤولية الرئيسية تقع على عاتق الدول المتعاقدة نفسها. وفي داخل كل دولة، تظل المبادرة لدى سلطات الطيران المدني لجعل الجمارك والهجرة والصحة العامة وسلطات المراقبة الحكومية الأخرى تعي باستمرار احتياجات ومشاكل الطيران المدني في مجال التسهيلات والسعي لتعاونها في الوفاء بهذه الاحتياجات وإنهاء المشاكل.

٧-٨-٨ يتعلق موضوع يتضمّن الملحق ٩ بأكمله بالعلاقة بين التسهيلات وأمن الطيران. ويسعى برنامج الايكاو للتسهيلات لضمان تخليص الطائرات وحمولاتها بسرعة وكفاءة عن طريق توحيد وتبسيط الشكليات والإجراءات المعنية. وهدف برنامج الأمن هو أن يكفل، من خلال الضوابط الأمنية، أن الطائرة قادرة على العمل بصورة مأمونة وخالية من أفعال التدخل غير المشروع. ولذلك فإن التنسيق ضروري لكفالة تحقيق أهداف كل من البرنامجين بأكثر الطرق كفاءة. ولذلك، تنصح التوصية ٨-٢٠ بأنه ينبغي أن يعمل كل من البرنامجين في تنسيق وثيق مع الآخر. وتحقيقاً لهذا الغرض، ينبغي أن يكون أعضاء لجنة التسهيلات أعضاء أيضاً في لجنة الأمن.

٨-٨-٨ التوصية ٨-٢١، التي تنصح بأن تستخدم الدول المواد الإرشادية الواردة في المرفقين (١١) و(١٢) للملحق ٩، تفسّر نفسها بنفسها.

٩-٨-٨ الأهمية المستمرة لمثل هذه اللجان للتسهيلات ما فتئت تنوّه بها الجمعية العمومية للايكاو التي تلاحظ أن إنشاء لجان وطنية للتسهيلات وتشغيلها بفعالية يمثل وسيلة ناجحة لإدخال التحسينات اللازمة في إجراءات مراقبة التخليص. وحثّت الجمعية العمومية الدول على أن تتخذ جميع التدابير الضرورية لاسترعاء اهتمام جميع الهيئات الحكومية المختصة للحاجة إلى جعل قواعدها وممارساتها الوطنية متوافقة مع أحكام الملحق ٩ ومقاصده وإعداد الحلول المناسبة للمشاكل اليومية في مجال التسهيلات. (أنظر، مثلاً، القسم الثالث: الإجراءات الوطنية والدولية والتعاون على مسائل التسهيلات من المرفق (د) من قرار الجمعية العمومية ٣٦-١٥، البيان الموحد بسياسات الايكاو المستمرة في مجال النقل الجوي).

١٠-٨-٨ تشجّع الجمعية العمومية أيضاً الدول المتعاقدة على المشاركة في برامج التسهيلات الإقليمية وشبه الإقليمية للمنظمات الدولية الحكومية الأخرى المعنية بالطيران وتنسيق نتائج لجانها المعنية بمشاكل التسهيلات مع النتائج التي توصلت إليها الدول المتعاقدة الأخرى التي قد ترتبط معها بصلات جوية والتشاور مع الدول المجاورة والمتاخمة بشأن المشاكل المشتركة التي قد تجابهها في مجال التسهيلات، كلما تبيّن أن هذه المشاورات قد تؤدي إلى حل موحد لمثل هذه المشاكل.

٩-٨ المعوقون

القواعد والتوصيات الدولية الواردة في القسم (حاء): تسهيلات نقل الركاب الذين يحتاجون إلى مساعدة خاصة

من الفصل الثامن من الملحق ٩

١-٩-٨ يرجع وعي الايكاو بالتحدي المتمثل في تحسين تسهيلات نقل الركاب الذين يحتاجون إلى مساعدة خاصة إلى الطبعة السادسة من الملحق ٩ (١٩٦٩). وكانت المسألة تتعلق بالركاب العابرين. وتم إدراج فقرة في الملحق توصي بأنه ينبغي الترخيص بالانتقال المباشر من طائرة لأخرى للركاب، وعلى الأخص الركاب المرضى، بسبب ضيق وقت حجز الرحلات الوسيطة أو أي ظروف أخرى. وكان الهدف هو استبعاد الحاجة لأن يقطع الركاب مسافات طويلة وغير ضرورية في المحطات الجوية (يحدث هذا أحياناً خلال العبور)، وهو فرض مرهق للغاية على أشخاص مسنين أو مرضى. وتم تعديل النص أيضاً في عام ١٩٩٠ للإشارة إلى الركاب المرضى كركاب مسنين ومعوقين.

٢-٩-٨ في عام ١٩٧٩، وبغية تقرير المزيد الذي يمكن القيام به في المطارات لتسهيل حركة مثل هؤلاء الأشخاص، بدأت الايكاو جمع وتحليل مواد سهولة الاستخدام التي أعدتها فعلاً الدول وشركات الطيران والمطارات، مع التركيز على سهولة استخدام المطار بدلاً عن سهولة استخدام نظام النقل الجوي الأوسع نطاقاً.

٣-٩-٨ خلال هذه الفترة، استمر تزايد عدد الركاب الجويين المسنين والمعوقين، عند بدئهم في الاستفادة من زيادة الفرص المتاحة للسفر الجوي الداخلي والدولي. بيد أنه كانت لا تزال توجد عوائق عديدة تحدّ من قدرة الأشخاص المسنين والمعوقين على الاستفادة التامة من خدمات النقل الجوي الدولي. وكان لهذه العوائق، بالإضافة إلى أثرها الانساني السلبى على كثير من المسافرين جواً المحتملين، تأثير اقتصادي على الناقلين الجويين في شكل إيرادات مفقودة.

٤-٩-٨ علاوة على ذلك، بدأ قدر كبير من الاهتمام الدولي يتركز على تحسين الفرص المتاحة للمعوقين. وكان جلّ هذا يُعزى لإعلان الأمم المتحدة للأعوام ١٩٨٣ - ١٩٩٢ بوصفها عقد المعوقين.

٥-٩-٨ في عام ١٩٨٦، طلبت الجمعية العمومية لالاكوا من المجلس استكمال استعراض مشاكل المسافرين جواً المسنين والمعوقين على النطاق العالمي، وتحديد التدابير التي ستكون ملائمة لضمان تحسين سهولة استخدام هؤلاء المسافرين للمطارات وحصولهم على الخدمات الجوية. وقرر المجلس أنه سيتم إجراء الاستعراض في جزعين، أي: أولاً، سهولة استخدام المطارات و، ثانياً، سهولة الحصول على خدمات النقل الجوي.

٦-٩-٨ نتج عن الجزء الأول من الاستعراض العديد من القواعد والتوصيات الدولية الجديدة التي أُدرجت في الطبعة التاسعة من الملحق ٩ (١٩٧٩)، إلى جانب مواد إرشادية تكميلية أُرقيت بهذه الطبعة. وتطلب الجزء الثاني من الاستعراض تحديد المشكلات التي يواجهها الركاب المسنون والمعوقون في استعمال الخدمات الجوية، بما في ذلك سهولة الوصول إلى الطائرة والحركة والتسهيلات والخدمات على متن الطائرة. وحدد المجلس مبادئ أساسية معينة بشأن ما ينبغي أن يسود في كل مرحلة من رحلة الشخص المسنّ أو المعوق وأيدت هذه في وقت لاحق الدورة التاسعة والعشرون للجمعية العمومية في عام ١٩٩٢ .

٧-٩-٨ هذه المبادئ الأساسية التي أيدتها الدورة التاسعة والعشرون للجمعية العمومية شملت المجالات التالية: (أ) الاتصالات مع مرافق الحجز بشركات الطيران و/أو وكلاء السفر و (ب) الوصول إلى الطائرة و (ج) الحركة والتسهيلات والخدمات على متن الطائرة و (د) الحق في اتخاذ قرار بشأن الحاجة إلى مرافق و (هـ) الأجور والرسوم وشروط السفر ذات الصلة. ووافقت الجمعية العمومية أيضاً على أن يعزز المجلس تطبيق هذه المبادئ من خلال أحكام إضافية في الملحق ٩.

٨-٩-٨ نتيجة لذلك، وعقب الدورة الحادية عشرة لشعبة التسهيلات، تم إدخال قسم جديد في الطبعة العاشرة من الملحق ٩ (١٩٧٧) اشتمل على العديد من القواعد والتوصيات الدولية الجديدة / المعدلة بشأن تسهيلات نقل الركاب الذين يحتاجون إلى مساعدة خاصة، بما في ذلك تعريف لـ "المعاق"، يستند إلى تعريف اللجنة الأوروبية للطيران المدني لـ "Person with reduced mobility".

٩-٩-٨ القاعدتان العامتان (٢٧-٨ و ٣٤-٨) تكملهما أحكام تنص على توصيات عامة بشأن: (أ) الوصول إلى المطارات و (ب) حصول المعاقين (Persons with reduced mobility) على الخدمات الجوية. وتلتزم القاعدتان الدول بأن تتخذ الخطوات اللازمة للتأكد من: (أ) تكييف مرافق وخدمات المطارات وفق احتياجات الأشخاص المصابين بعجز (القاعدة ٢٧-٨) و (ب) حصول المعاقين على الخدمات الجوية بصورة ملائمة. والأحكام التكميلية (التوصيات من ٢٢-٨ إلى ٢٦-٨، من ٢٨-٨ إلى ٣٣-٨، من ٣٥-٨ إلى ٣٨-٨) تفسر نفسها بأنفسها.

١٠-٩-٨ ترد مواد إرشادية تفصيلية تبيّن باستفاضة القواعد والتوصيات الدولية للملحق ٩ وتساعد مجتمع الطيران المدني في تنفيذها في تعميم الايكوا رقم 274 - Access to Air Transport by Persons with Disabilities.

٨-١٠ ضحايا حوادث الطائرات

القواعد والتوصيات الدولية الواردة في القسم (طاء): مساعدة ضحايا حوادث الطائرات وأسره من الفصل

الثامن من الملحق ٩

١-١٠-٨ ينشأ عن حوادث الطائرات الكثير من القضايا الانسانية، التي معظمها خارج نطاق عمل الايكوا. غير أن وضع القواعد والتوصيات الدولية والمواد الارشادية الرامية إلى تسهيل السفر الدولي للأشخاص المرتبطين بالحادث مباشرة، سواء كان هؤلاء الأشخاص ضحايا الحادث أو أسره، يدخل في تفويض الايكوا.

٢-١٠-٨ في عام ٢٠٠١، نشر الأمين العام تعميم الايكاو رقم *Circular 285 – Guidance on Assistance to Aircraft Accident Victims and their Families*. وهدف تعميم الايكاو رقم 285 هو تقديم إرشادات بشأن أنواع مساعدة الأسر التي قد تقدّم الى ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم والسبل المتاحة لتقديم تلك المساعدة. وهو يرمي الى إعداد جميع الأطراف المعنية على نحو أفضل وتسهيل التنسيق بينها ووصف نطاق مشاركتها. ويوفّر التعميم أيضاً مبادئ توجيهية لقيام الدول المتعاقدة ومشغلي طائراتها بوضع تشريعات وأنظمة وبرامج ملائمة بغية دعم ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم.

٣-١٠-٨ في عام ٢٠٠٥، اعتمد المجلس قواعد وتوصيات دولية جديدة من أجل جوانب الملحق ٩ المتعلقة بمساعدة ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم. وكان الهدف الرئيسي لهذه التدابير هو تسهيل الدخول، في دولة وقوع الحادث، لأفراد الأسرة والممثلين المرخص لهم للمشغّل (أو شريك التحالف) الذي وقع الحادث لطائرته. وتدعو هذه القواعد والتوصيات الدولية الدول الى وضع وتنفيذ أكثر إجراءات سريعة وممكنة عملياً لتسهيل حركة مثل هؤلاء الناجين من الحادث، وأفراد أسرههم، وكذلك إعادة جنّامين المتوفين في الحادث الى بلادهم الأصلية.

٤-١٠-٨ قد يحتاج أفراد أسر الضحايا للسفر الى موقع الحادث أو مستشفى أو موضع آخر للقاء الناجين الجرحى أو حضور مراسم التأيين أو زيارة الدولة التي وقع فيها الحادث لأسباب متعلّقة بالحادث مباشرة. وسيتعين على العاملين لدى المشغّل السفر دون إبطاء الى موقع الحادث، لكي يقدموا كل المساعدة الممكنة الى أفراد الأسرة والناجين من الحادث، وكذلك ليشاركوا في التحقيق في الحادث. ومن ثم سيقدّرون سهولة الوصول الى دولة وقوع الحادث والعودة منها مباشرة. وتتناول القاعدتان ٨-٣٩ و ٨-٤٠ التزامات دولة وقوع الحادثة لطائرة والدول المجاورة لها بصدد مثل هذا السفر والدخول لأفراد الأسرة ومشغّل الطائرة/الشريك المتحالف معه.

٥-١٠-٨ تركز التوصية ٨-٤١ على ضمان أن السفر الطارئ، بموجب القاعدة ٨-٣٩، يمكن القيام به باستعمال جواز سفر فقط. وأحياناً، من الصعب الحصول على جوازات سفر بعد فترة إشعار قصيرة للغاية. ولذلك، تتيح التوصية ٨-٤١ أيضاً إصدار وثيقة سفر خاصة بالطوارئ تُصدر لهؤلاء الأشخاص ويُقصد بها أن تكون خصيصاً للسفر الى موقع الحادثة. وتنصح هذه التوصية أيضاً بالاسراع بإصدار أي تأشيريات إذا كانت مطلوبة.

٦-١٠-٨ من المحتمل أن يكون الناجون قد فقدوا وثائق هويتهم/سفرهم. وسيطلبون المساعدة لإكمال سفرهم. ولذلك تلزم القاعدة ٨-٤٢ الدول المتعاقدة بالقيام بالترتيبات من أجل إصدار وثائق سفر خاصة بالطوارئ، إذا تطلّب الأمر ذلك، لمواطنيها الذين نجوا من الحادث.

٧-١٠-٨ تُطلّب المساعدة من وكالات الهجرة والجمارك لتسهيل إعادة الرفات البشرية الى بلادها. ولذلك تطلب القاعدة ٨-٤٣ من جميع الدول المتعاقدة تقديم كل المساعدة الضرورية، مثل الترتيب الخاص بالنقل والتخليص الجمركي، وذلك في إعادة الرفات البشرية الى بلدان المنشأ، بناء على طلب أفراد أسر المتوفين أو المشغّل الذي تعرّضت طائرته للحادثة.

المرفق (١) – نموذج برنامج لتسهيلات المطارات

١- الغرض من برنامج لتسهيلات المطار

ان الغرض من وجود برنامج لتسهيلات المطار هو المضي في تحقيق أهداف الملحق التاسع على المستوى التشغيلي، بغية تسهيل انهاء الاجراءات الرسمية للمرور من الحدود وذلك في المطار فيما يخص كلا من الطائرة والطاقم والركاب والبضائع.

٢- مجال تطبيق برنامج تسهيلات المطار

يشتمل برنامج تسهيلات المطار على جميع أحكام الملحق التاسع المتعلقة بالاجراءات الخاصة بالمرور من الحدود في المطار، اضافة الى تخطيط وادارة هذه الاجراءات. وترد في الجدول أدناه قائمة تمثل الأمور وتورد المهام التي ينبغي أن تؤدي والقواعد والتوصيات التي تنطبق على كل منها.

٣- التنظيم والادارة

١-٣ ان الأداة الموصى بها لتسيير برنامج التسهيلات على المستوى التشغيلي هي لجنة تسهيلات المطار. وعلى الرغم من أنه يجب تشجيع مثل هذه اللجان من طرف لجنة التسهيلات الوطنية وابقاء اللجنة على علم بما لتلك اللجان من مشكلات وما تحققة من تقدم، فإنه لا يتم الاشراف على اللجان بالضرورة من قبل هذه الهيئة الوطنية. والشاغل الرئيسي لهذه اللجان هو التوصل الى حل للمشكلات اليومية وتنفيذ الملحق التاسع.

٢-٣ ويوصى بأن يتولى مدير المطار الاشراف على هذه اللجنة وأن يدعوها لعقد اجتماعات منتظمة. ويجب أن تتكون عضويتها من كبار المسؤولين من الهيئات القائمة بالتفتيش في المطار، مثل سلطات الجمارك والهجرة والصحة والحجر الصحي، الخ، اضافة الى المديرين المعنيين بمحطة المطار لدى مشغلي الطائرات الذي يشغلون عمليات دولية في المطار المعني. ومشاركة جميع الأطراف ضرورية لنجاح برنامج تسهيلات المطار.

المرفق التاسع (الطبعة الثانية عشرة) القواعد والتوصيات	مهام برنامج التسهيلات في المطار
التوصية ١-١-٦ والقواعد ٢-١-٦ إلى ٤-١-٦ و ٨-١٧	وضع اجراءات وصول الرحلات وتخليص اجراءاتها في المطار المعني ومراجعتها وتعديلها حسب الاقتضاء.
التوصيتان ٣-٣٦ و ٣-٣٩	مراجعة أداء كل الأطراف بانتظام، فيما يرتبط باستيفاء هدف ٤٥ دقيقة لإنهاء إجراءات الركاب القادمين وهدف ٦٠ دقيقة لإنهاء إجراءات الركاب المغادرين. واستخدام دراسات مبنية على أساس الوقت وتحليل لصفوف الانتظار لتحديد مجال التعديلات التي يتعين أن تجرى.
القواعد ٣-٤٠ و ٣-٥١ و ٤-٦ و ٦-٢٠ و ٦-٢١	وضع نظم حديثة للهجرة ولتفتيش الجمارك، باستخدام التكنولوجيا المطبقة. والتعاون في وضع نظم آلية لإنهاء إجراءات الركاب.

الملحق التاسع (الطبعة الثانية عشرة) القواعد والتوصيات	مهام برنامج التسهيلات في المطار
التوصية ١-١-٦	اجراء التغييرات اللازمة في مواضع تدفق الحركة وعند نقاط الفحص في المطار للتعامل مع حجم الحركة المتزايدة.
التوصيتان ٩-٦ و ١٢-٦	تحسين نوعية وكمية الاشارات المتواجدة في تسهيلات التفتيش بغية التقليل من الالتباس على الزبائن.
التوصية ٣-٦	مراجعة الموظفين في محطات التفتيش - نوبات العمل، وفترات العمل الاضافية، الخ - والسعي لإدخال تعديلات عليها للوفاء بمتطلبات الحركة.
القاعدتان ٤-١-٦ و ٢-٦	تقديم المعلومات نيابة عن مشغلي شركات الطيران المقيمين وهيئات التفتيش لتصميم مطارات جديدة أو تسهيلات تفتيش جديدة.
التوصيتان ٨-٦ و ٢٢-٦	متابعة وتحسين توصيل الأمتعة الى مناطق تفتيش الجمارك.
القاعدة ٨-١٩	تنسيق اجراءات التسهيلات ومكافحة المخدرات وأمن الطيران والتعامل مع المواد الخطرة بحيث يتم استيفاء أهداف البرامج الأربعة جميعها.
القاعدة ٤-٢٥، التوصيات ٤-٢٨ و ٤-٢٩ و ٦-٣١ الى ٦-٣٤	لا تنس البضائع! تنسيق أنشطة ومتطلبات العديد من هيئات التفتيش بغية ضمان التخليص السريع للاجراءات وتسليم الشحنات الجوية. وتقديم تسهيلات مناسبة للتحميل/التفريغ وضمان تخزين البضائع بطريقة آمنة أثناء انتظار انتهاء اجراءات الجمارك.
القاعدتان ٤-٤ و ٤-١٥	وضع نظم الكترونية وصيانتها لقوائم البضائع وإنهاء اجراءات الجمارك وتسليمها.
التوصيتان ٤-٢٨ و ٤-٢٩	خدمة الزبائن: استعراض أداء جميع الأطراف بصفة منتظمة فيما يرتبط باستيفاء هدف الساعات الثلاث لاستكمال رسميات التفتيش وإدخال تعديلات أينما كان ذلك ضروريا ومجديا.
القاعدة ٦-٣-١ و ٦-٤٢	متابعة سير موظفي هيئة التفتيش العاملين في منطقة انتهاء اجراءات البضائع - نوبات العمل وساعات العمل الاضافية، الخ - والسعي الى طلب التعديلات لتلبية احتياجات الزبائن.

المرفق (٢) – نموذج برنامج وطني للتسهيلات

١- الغرض من وجود برنامج وطني للتسهيلات

ان الغرض من برنامج تسهيلات وطني هو تنفيذ الولاية المنصوص عليها في اتفاقية شيكاغو وتقضي بأن توفر الدول المتعاقدة ما يلزم للاجراءات الرسمية لعبور الحدود التي يجب أن تتم فيما يرتبط بالطائرات القائمة بعمليات دولية وركابها وطواقمها وشحناتها وأن تسهل تلك الاجراءات.

٢- نطاق تطبيق برنامج وطني للتسهيلات

ترد المواد التي تنطبق على ذلك من اتفاقية شيكاغو والمهام الداخلة في تنفيذ كل منها في الجدول أدناه. والأنشطة الهادفة الى تنفيذ هذه المهام والمهام ذات الصلة في دولة ما تشكل البرنامج الوطني للتسهيلات.^٦

٣- التنظيم والادارة

١-٣ تقع المسؤولية الرئيسية عن البرنامج الوطني للتسهيلات على عاتق سلطة الطيران المدني أو وزارة النقل أو الهيئتين معا. الا أن نجاح هذا البرنامج يتطلب المشاركة الفعالة للوزارات أو الهيئات الأخرى مثل:

الجمارك
الشؤون الخارجية
الزراعة/البيئة
الأمن ومكافحة المخدرات
السياحة
الهجرة
سلطات اصدار جوازات السفر/التأشيرات
الصحة العامة
سلطات اصدار بطاقات الهوية
الحجر الصحي

٢-٣ إضافة الى ذلك، تعد المشاركة الفعالة لسلطات المطار (العامة أو الخاصة) وجهات التشغيل المقيمة للطائرات على الخطوط الدولية أو المنظمات التي تمثلها مسألة ضرورية.

٣-٣ تشمل الهيئات الأخرى التي يمكن أن تقوم بدور استشاري الوكالات الحكومية أو المنظمات غير الحكومية التي تشجع السياحة والتجارة الدوليتين.

٤-٣ ان الأداة الموصى بها لتنفيذ البرنامج الوطني للتسهيلات هي اللجنة الوطنية للتسهيلات، المكونة من رؤساء الوكالات الحكومية المعنية وكبار الرؤساء التنفيذيين للمنظمات الوطنية التي تمثل جهات تشغيل الطائرات وجهات تشغيل المطارات. ويجب أن يكون رئيس اللجنة مسؤولا اداريا رفيع المستوى في سلطة الطيران المدني أو سلطة مختصة. وبغية الحفاظ على صلة وثيقة بين اللجنة

⁶ - قد تقرر مجموعة من صغار الدول ذات الحاجات والأهداف المشتركة وضع برنامج اقليمي فرعي للتسهيلات لصالح تحقيق وفورات على نطاق واسع.

الوطنية للتسهيلات واللجنة الوطنية لأمن الطيران، يجوز لأعضاء مناسيين من اللجنة الوطنية لأمن الطيران أن يكونوا أيضا أعضاء في اللجنة الوطنية للتسهيلات والعكس بالعكس.

٣-٥ يمكن، لأغراض تنفيذ أعمال اللجنة، أن يرشح الأعضاء شخصا واحدا أو أكثر من المستوى الإداري المتوسط من داخل المؤسسات لدى كل منهم لتمثيلهم في الاجتماعات على مستوى العاملين (مجموعات عمل). ويتعين أن يكون لدى هؤلاء المسؤولين سلطة كافية للنيابة عن منظماتهم والبدء في اتخاذ الإجراءات اللازمة دعما لعمل اللجنة. ويجب على الرئيس أن يختار مسؤولا من المستوى الإداري المتوسط في ادارته أو وكالته للقيام برئاسة الاجتماعات على مستوى العاملين ودعوتها للانعقاد.

٣-٦ ان قرار عقد اجتماعات اللجنة الوطنية للتسهيلات أو اجتماع ممثلي الأعضاء المعينين من طرفهم فضلا عن تواتر ومكان عقد مثل هذه الاجتماعات مسائل مردها الى السلطة التقديرية لرئيس اللجنة. وتعتمد ترتيبات العمل الرامية الى انجاز العديد من مهام التنفيذ على طبيعة المهمة والمسألة المطروحة.

٤ - إنشاء برنامج وطني للتسهيلات

من المستصوب تحديد السلطات المرتبطة ببرنامج وطني للتسهيلات والعضوية في اللجنة الوطنية للتسهيلات وفقا لتشريع أو قاعدة تنظيمية أو اجراءات تنفيذية صادرة عن شخص مصرح له بغية ضمان مشاركة مختلف الوكالات ومجموعات قطاع الصناعة المعنية وكفالة الاستمرارية. ويجب على المدير العام للطيران المدني أو السلطة المختصة البدء في عملية الحصول على مثل هذا التكليف من خلال النظام السياسي الوطني.

متطلبات اتفاقية شيكاغو	مهام التنفيذ
المادة العاشرة - الهبوط في مطار جمركي ... تهبط كل طائرة تدخل اقليم دولة متعاقدة في مطار معين من هذه الدولة لأغراض التفتيش الجمركي وغيره، اذا كانت قواعد هذه الدولة تتطلب ذلك. وعلى مثل هذه الطائرة، عند مغادرتها اقليم دولة متعاقدة، أن تغادره من مطار جمركي معين بنفس الطريقة. ...	- انشاء مطارات جمركية وفتح مطارات جديدة، حسب ما هو ملائم. - اعداد الاجراءات التي قد يطلب من خلالها مشغلو الخطوط المنتظمة وغير المنتظمة الاذن للهبوط أو المغادرة من المطارات الجمركية. - اعداد لخدمات التفتيش على الحدود في المطارات الجمركية.
المادة الثالثة عشرة - قواعد التصاريح والدخول ان القوانين والقواعد المعمول بها في دولة متعاقدة والمتعلقة بدخول ركاب الطائرات وطواقمها والبضائع المنقولة عليها الى اقليمها أو خروجهم منه، كالأظمة المتعلقة بالدخول والتصريح والهجرة والجوازات والجمارك والحجر الصحي، يجب اتباعها عند دخول اقليم تلك الدولة أو الخروج منه أو أثناء البقاء فيه، بواسطة أو بالنيابة عن هؤلاء الركاب أو الطواقم، أو فيما يتعلق بهذه البضائع.	- دعم الوكالات المهتمة بمراقبة الحدود في انشاء وصيانة نظم التفتيش الفعالة في المطارات ودعمها في جهودها الرامية الى ترشيد اجراءاتها. - اعداد برامج لمراقبة المشاكل الأمنية مثل تزوير الوثائق والهجرة غير المشروعة والتخريب. - تنسيق الترتيبات لانهاء اجراءات عدد كبير من الزوار الدوليين عند تنظيم أحداث خاصة مثل المسابقات الرياضية الدولية.
المادة الرابعة عشرة - منع انتشار الأمراض توافق كل دولة متعاقدة على اتخاذ التدابير الفعالة لمنع انتشار الأمراض الأتية بواسطة الملاحه الجوية: الكوليرا، والنتيفوس (الوبائي)، والجذري، والحمى الصفراء، والطاعون، وغيرها من الأمراض المعدية التي تقرر الدول المتعاقدة تحديدها من وقت لآخر، ...	- اعداد واستعراض وتعديل، حسب الاقتضاء، السياسات الوطنية بشأن الحماية من انتشار الأمراض المعدية بواسطة النقل الجوي مثل اعادة الحشرات على متن الطائرات وتطهير الطائرات وبرامج الحجر الصحي المتعلقة بالصحة العامة واجراءات الفحص المطبقة في حالات الطوارئ المتعلقة بالصحة.
المادة الثانية والعشرون - تبسيط الاجراءات توافق كل دولة متعاقدة على أن تتخذ، عن طريق اصدار أنظمة خاصة أو بأي وسيلة أخرى، كل التدابير العملية لتسهيل ملاحه الطائرات بين أقاليم الدول المتعاقدة وتسريعها، وتجنب أي تأخير لا داعي له للطائرات والطواقم والركاب والبضائع، خصوصا فيما يتعلق بتطبيق قوانين الهجرة والحجر الصحي والجمارك واجراءات التصريح.	- الانشاء والاستعراض والتعديل، كما تقتضي الضرورة، للتنظيمات الوطنية التي تنفذ من خلالها قوانين الدولة في مجالات الجمارك والهجرة والحجر الصحي المرتبطة بالتنقل جوا على المستوى الدولي.

مهام التنفيذ	متطلبات اتفاقية شيكاغو
<ul style="list-style-type: none"> - الانشاء والتعديل، على النحو الملائم، لاجراءات الجمارك والهجرة المطبقة في المطارات لمواءمتها مع القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها المنصوص عليها في الملحق التاسع. - دعم وتأييد الاصدار الوطني لجوازات السفر ووثائق السفر الأخرى بموجب مواصفات الايكاو المحددة في الوثيقة Doc 9303 - وثائق السفر المقروءة آليا. 	<p>المادة الثالثة والعشرون - اجراءات الجمارك والهجرة</p> <p>تتعهد كل دولة متعاقدة بأن تضع، الى الحد الذي تراه ممكنا من الوجهة العملية، اجراءات الجمارك والهجرة المتعلقة بالملاحة الجوية الدولية طبقا لأساليب العمل التي قد تقرر أو يوصى بها من وقت لآخر بمقتضى هذه الاتفاقية. ...</p>
<ul style="list-style-type: none"> - المشاركة في اعمال الايكاو لتطوير الملحق التاسع. - استعراض الاجراءات الوطنية بشكل دوري بهدف ضمان اتساقها مع أحكام الملحق التاسع. 	<p>المادة السابعة والثلاثون - اعتماد القواعد القياسية والاجراءات الدولية</p> <p>تتعهد كل دولة متعاقدة بأن تتعاون لبلوغ أقصى درجة ممكنة من التوحيد في الأنظمة والقواعد القياسية والاجراءات والتنظيم، فيما يتعلق بالطائرات والأفراد والطرق الجوية والخدمات المساعدة، في جميع الأمور التي يؤدي فيها هذا التوحيد الى تسهيل الملاحة الجوية وتحسينها. ...</p> <p>(ي) اجراءات الجمارك والهجرة. ...</p>
<ul style="list-style-type: none"> - اجراء استعراض دوري لمدى التطابق لدى كل الوكالات ذات الصلة مع أحكام الملحق التاسع وابلاغ الايكاو بأية اختلافات بين الممارسات الوطنية والقواعد القياسية ذات الصلة. 	<p>المادة الثامنة والثلاثون - الخروج عن القواعد القياسية والاجراءات الدولية</p> <p>على أي دولة ترى أنه يتعذر عليها عمليا الامتثال في كل الوجوه لأي من هذه القواعد القياسية أو الاجراءات الدولية، أو جعل قواعدها أو اجراءاتها الخاصة متفقة تماما مع أي من القواعد القياسية أو الاجراءات الدولية بعد تعديل هذه الاجراءات، أو ترى من الضروري اعتماد أنظمة أو اجراءات مختلفة في ناحية معينة عن الأنظمة أو الاجراءات التي قررتها قاعدة قياسية دولية، أن تبلغ فوراً منظمة الطيران المدني الدولي بالاختلافات بين اجراءاتها الخاصة وبين الاجراءات التي قررتها القاعدة القياسية الدولية. ...</p>

المرفق (٣) - بطاقة الصحة العامة الخاصة بتحديد موقع الراكب

بطاقة الصحة العامة الخاصة بتحديد موقع الراكب

يتم استيفاء بطاقة الصحة العامة لتحديد موقع الراكب عندما تشك السلطات العامة المعنية بالصحة في وجود مرض معد. ومن شأن المعلومات التي تقدمونها أن تساعد سلطات الصحة العامة على معالجة أي حدث يهدد الصحة العامة مما يمكنها من تحديد موقع الراكب الذين كانوا عرضة لمرض معد. وسوف تحتفظ سلطات الصحة العامة بالمعلومات المقدمة وفقا للقانون الساري ولن تستعمل إلا لأغراض الصحة العامة.

معلومات الرحلة

١- شركة الطيران ورقم الرحلة
شركة الطيران رقم الرحلة

٢- تاريخ الوصول
يوم شهر سنة

٣- رقم مقعد الجلوس الفعلي على متن الطائرة

المعلومات الشخصية

٤- الاسم
اللقب
عنوان المنزل الحالي (بما في ذلك الدولة)

اسم ورقم الشارع
المدينة
الولاية أو المحافظة

الدولة
رمز البريدي

رقم الاتصال (منزل أو عمل أو هاتف محمول)

رقم الدولة رقم المنطقة رقم الهاتف
البريد الإلكتروني

رقم جواز السفر أو وثيقة السفر
دولة أو منظمة الاصدار

معلومات الاتصال

٥- العنوان ورقم الهاتف حيث يمكن الاتصال بكم في أثناء الإقامة، أو رقم الهاتف المحمول في حالة زيارتكم عدة مناطق والعنوان الأول

اسم ورقم الشارع
المدينة
الولاية أو المحافظة

الدولة
الرمز البريدي
رقم الهاتف (بما في ذلك رقم الدولة) أو رقم الهاتف المحمول

٦- معلومات الاتصال بالشخص الذي قد يكون على دراية بمكان تواجدكم خلال فترة الـ ٣١ يوما التالية، في حالة الطوارئ أو لتقديم معلومات هامة عن الصحة اليكم. رجاء تقديم اسم شخص قريب منكم أو زميل في العمل. يجب ألا تكون البيانات خاصة بكم.

أ- الاسم
اللقب
ب- رقم الهاتف
رقم الدولة رقم المنطقة رقم الهاتف
البريد الإلكتروني

ج- العنوان
اسم ورقم الشارع
المدينة
الولاية أو المحافظة

الدولة
الرمز البريدي

٧- هل أنت مسافر بصحبة شخص آخر؟ نعم/لا رجاء وضع دائرة على الإجابة اذا كانت الإجابة بنعم، من؟ (اسم الشخص (الأشخاص) أو المجموعة)

— انتهى —

ISBN 978-92-9231-868-0



9

7 8 9 2 9 2 3 1 8 6 8 0