

اللجنة القانونية - الدورة السابعة والثلاثون

(مونتريال، ٤ إلى ٧/٩/٢٠١٨)

البند ٢ من جدول الأعمال: النظر في برنامج العمل للعام للجنة القانونية

تطبيق المادة الحادية والعشرين من اتفاقية شيكاغو

(ورقة مقدمة من فرنسا وسويسرا وأوكرانيا وإيطاليا وهنغاريا وبولندا وفنلندا)

١- المقدمة

١-١ الغرض الرئيسي من المادة الحادية والعشرين من اتفاقية الطيران المدني الدولي (اتفاقية شيكاغو) هو تيسير تبادل المعلومات بين الدول المتعاقدة بشأن تسجيل الطائرات وملكيته والسيطرة عليها. وتهدف المادة الحادية والعشرون إلى تحقيق هذا الغرض من خلال فرض التزامين واضحين على الدول المتعاقدة، هما:

(أ) أولاً "تتعهد كل دولة متعاقدة بأن تقدم، بناء على طلب أي دولة متعاقدة أخرى أو منظمة الطيران المدني الدولي، معلومات بخصوص تسجيل وملكية أي طائرة مسجلة في تلك الدولة؛"

(ب) ثانياً "تقدم كل دولة متعاقدة إلى منظمة الطيران المدني الدولي، طبقاً للقواعد التي قد تقررها هذه المنظمة، تقارير تحتوي على البيانات الملائمة التي يمكن توفيرها فيما يتعلق بملكية وإدارة الطائرات المسجلة في تلك الدولة والمستخدم عادة في الملاحة الجوية الدولية. وتضع منظمة الطيران المدني الدولي البيانات التي حصلت عليها بهذه الطريقة تحت تصرف الدول المتعاقدة الأخرى بناء على طلبها".

٢-١ وتنص الفقرة الأولى من هذه المادة على أنه ينبغي لكل دولة أن تكون قادرة على الاستجابة فوراً للطلبات الصادرة من الدول الأخرى، لا سيما فيما يتعلق بهوية مالك الطائرة التي ألغت تسجيلها تلك الدولة.

٣-١ وتنص المادة التاسعة عشرة من اتفاقية شيكاغو في الوقت ذاته على أن يتم تسجيل الطائرات أو نقل تسجيلها في أي دولة متعاقدة طبقاً لقوانينها ولوائحها التنظيمية. وبالتالي، يحق لكل دولة عضو أن تعرّف ما تعنيه "الملكية" لها في حالة تسجيل الطائرات".

٤-١ غير أن تطبيق المادة الحادية والعشرين ضمن هذا الإطار المنشأ في عام ١٩٤٤ أثار بمرور الوقت شواغل بالنسبة لبعض الدول مثل فرنسا، وذلك بسبب غياب فهم موحد لمصطلح "الملكية". ويثير غياب التعريف والفهم المشتركين لهذا المصطلح غموضاً عندما تتبادل الدول الأعضاء معلومات عن الملكية خلال عملية نقل الطائرة من سجل دولة إلى سجل دولة أخرى.

٥-١ وتزداد هذه المسألة أهمية في الوقت الحاضر في ضوء ما شهده قطاع الطائرات الدولي عموماً وممارسات المشغلين خصوصاً من تطورات منذ عام ١٩٤٤. ففي تلك الحقبة، كان "المالك" و"المشغل" شخصاً واحداً في معظم الحالات. ولكن بعد مرور أكثر من سبعة عقود، أصبح المشغلون يملكون أكثر فأكثر لاستخدام طائرات مستأجرة تملكها مجموعات دولية

كبرى متخصصة في حيازة الطائرات وتأجيرها. بيد أن غياب المعلومات عن الملكية قد يؤدي إلى تأخر تسجيل الطائرة بالنسبة للمشغل الذي يسعى إلى إدخال الطائرة ضمن أسطوله مما تتجم عنه عواقب اقتصادية تشمل تأخير العمليات والتكاليف المالية الإضافية، وهو ما يلحق الضرر بالقطاع ككل.

٢- الأعمال ذات الصلة

١-٢ أدرج بند "تطبيق المادة الحادية والعشرين من اتفاقية شيكاغو" ضمن برنامج عمل اللجنة القانونية للإيكاو بقرار أصدرته الجمعية العمومية في دورتها التاسعة والثلاثين في عام ٢٠١٦. واستند قرار الجمعية العمومية إلى توصية اعتمدها اللجنة القانونية بالإجماع، وذلك بعد النظر في ورقة العمل A 39-WP/159 المقدمة من فرنسا والتي حظيت بتأييد جميع المندوبين الذين أخذوا الكلمة.

٢-٢ وبناء عليه، عمّت الأمانة العامة في كتاب المنظمة إلى الدول LM2/22-17/87 المؤرخ ٢٩/٦/٢٠١٧ دراسة استقصائية إلكترونية عن تطبيق المادة الحادية والعشرين من اتفاقية شيكاغو، شاركت فيها ٥٩ دولة عضواً. وكان الهدف من الدراسة الاستقصائية عموماً هو فهم الأسلوب الذي تتبعه الدول الأعضاء في تطبيق هذه المادة، بما في ذلك التحديات التي تواجه الدول التي تبغ الإيكاو بالبيانات اللازمة من خلال نظام تسجيل الطائرات (ARS). وقد وضعت الإيكاو هذا النظام الإلكتروني لمساعدة الدول الأعضاء على الوفاء بالتزاماتها بموجب المادة الحادية والعشرين، وسيتم الاستعاضة عنه لاحقاً ببرنامج تسجيل جديد هو في طور الإعداد (شبكة تسجيل الطائرات - ARN).

٣-٢ وأفادت نتائج الدراسة الاستقصائية بأن العديد من الدول تواجه صعوبات بسبب عدم تطابق محتوى سجل الطائرات بين الدول الأعضاء في الإيكاو. وتبين تحديداً أن تعريف "السيطرة" يختلف عن تعريف "الملكية" في معظم الدول وبأن الدول تطبق معايير "الملكية" و"السيطرة" على نطاق واسع لتسجيل الطائرات ضمن ولايتها القضائية. كما اتضح من الدراسة تفاوت آراء الدول الأعضاء بشأن تقييم مدى فعالية وملاءمة قاعدة بيانات نظام تسجيل الطائرات.

٤-٢ وأيدت الدول الأعضاء في نهاية المطاف الاقتراح الذي يرحب استفادة الدول من وضع الإيكاو قواعد أو إرشادات أو توصيات بخصوص سحب تسجيل الطائرات.

٥-٢ وأصدر مؤتمر الطيران المدني الأوروبي في الوقت ذاته دراسة استقصائية للتوصل إلى فهم أفضل للوضع القائم في كل دولة من دوله الأعضاء البالغ عددها ٤٤ دولة. وأظهرت النتائج كذلك وجود اختلافات بين الدول الأوروبية فيما يتصل بتطبيق المادة الحادية والعشرين وما ينطوي على ذلك من صعوبات مردّها أساساً إلى اللبس في تحديد حائز الطائرة ومالكها ومشغلها. وكانت إحدى التوصيات التي أصدرتها الدول الأوروبية هي استحداث شهادة إلغاء تسجيل نموذجية إلزامية لجميع الدول الأعضاء في الإيكاو.

٦-٢ وقررت الإيكاو بالتزامن مع ذلك تشكيل فرقة عمل تُعنى بهذه المسألة. وقد عقدت فرقة العمل اجتماعين في مونتريال، الأول من ٢٧ إلى ٢٩/٩/٢٠١٧ والثاني يومي ١٠ و ١١/٤/٢٠١٨، برئاسة السيدة سوزانا ميتسالامبي (فنلندا).

٣- الاقتراحات

١-٣ خُصت أعمال فرقة العمل إلى ضرورة توشي المزيد من الشفافية والاتساق على النظام لإزالة أي أوجه لبس تكتنفه أو الحدّ منها.

٢-٣ ومن هذا المنظور، يمكن أن يشكّل وضع نموذج موحدّ لشهادة إلغاء التسجيل أداة مفيدة لإضفاء المزيد من الوضوح. ففي معظم الحالات، ترسل الدولة التي تلغي تسجيل طائرة ما شهادة الإلغاء أو إشعاراً بإلغاء التسجيل إلى دولة التسجيل التالية. وقد اقترحت فرنسا هذا النموذج لإجراء المناقشة.

٣-٣ ومع أن نموذجاً من هذا النوع قد لا يكفي بحدّ ذاته لمساعدة الدول الأعضاء على تطبيق المادة الحادية والعشرين من اتفاقية شيكاغو وتفسيرها، فإن من شأنه أن ينطوي على مزايا من خلال توفير وسيلة لتحسين نقل الطائرات بين السجلات - في الأمد القصير وبصورة مؤقتة - ريثما يتم التوصل إلى حلّ دائم للصعوبات المرتبطة بتطبيق المادة الحادية والعشرين.

٤-٣ وفي الاجتماع الأخير لفرقة العمل، نُظر في إمكانية إصدار هذا النموذج كمادة إرشادية، مثلاً في سياق دليل عن نقل الطائرات عبر الحدود تعكف على إعداده حالياً فرقة العمل الخاصة بالنقل عبر الحدود (XBT-TF) التي أنشأتها إدارة الملاحة الجوية.

٥-٣ وعُرض من ثم نموذج شهادة إلغاء تسجيل الطائرات الذي أعدته فرقة عمل المادة الحادية والعشرين، على فرقة العمل للنقل عبر الحدود كي تنظر فيه أثناء دورتها الأخيرة المنعقدة في مونتريال من ٢٠١٨/٤/٣٠ إلى ٢٠١٨/٥/٣ (انظر المرفق).

٦-٣ كما اتخذ قرار بتشكيل مجموعة فرعية مكرّسة للمادة الحادية والعشرين لمساعدة الإيكاو على وضع مواصفات شبكة تسجيل الطائرات ونظامها الداخلي، وذلك وفقاً للاحتياجات الفنية والتشغيلية للدول الأعضاء ونتائج المناقشة بشأن الملكية.

٤- الإجراءات المقترحة على اللجنة

أ) تعزيز الحاجة إلى توشي المزيد من الشفافية والاتساق على تطبيق المادة الحادية والعشرين من اتفاقية شيكاغو؛

ب) المتابعة عن كثب لتطوير شبكة تسجيل الطائرات باعتبارها حلاً طويل الأمد من شأنه مساعدة الدول الأعضاء على الوفاء بالتزاماتها بموجب المادة الحادية والعشرين من اتفاقية شيكاغو؛

ج) النظر في مشروع نموذج شهادة إلغاء التسجيل التي أرسلت لفرقة العمل الخاصة بالنقل عبر الحدود كحل مؤقت على الأقل؛

المرفق

نموذج شهادة إلغاء التسجيل

هيئة الطيران المدني لـ (اسم الدولة)

شهادة إلغاء التسجيل

(وفقاً للمادتين الثامنة عشرة والحادية والعشرين من اتفاقية الطيران المدني الدولي)

تفيد هذه الشهادة بأن الطائرة التالية أوصافها قد سُطبت من سجل الطيران المدني لـ (اسم الدولة) وألغيت علامات تسجيلها وجنسيته.

علامات الجنسية والتسجيل:

المصنّع:

الطرز:

الرقم التسلسلي:

تاريخ الشطب: ____/____/____

سبب الشطب: سيتم تصدير الطائرة إلى..... (اسم الدولة)

عند الإمكان، يُرجى إضافة بيانات الخانات الثلاث التالية ("المالك القانوني"، "الحائز القانوني"، "المشغل القانوني").

قانوني

مالك

آخر

عنوان آخر مالك قانوني مسجل¹:

آخر حائز مسجل²:

عنوان آخر حائز مسجل²:

آخر مشغل مسجل³:

عنوان آخر مشغل مسجل³:

ملاحظات (لا تظهر سجلاتنا أي رهون أو امتيازات مسجلة عالقَة تتصل بهذه الطائرة)

سجل الطائرة

(موظف تسجيل الطائرة)

التاريخ: ____/____/____

هيئة الطيران المدني

تسجيل الطائرات

العنوان، رقم الهاتف، رقم الفاكس، البريد الإلكتروني، الموقع الإلكتروني

- انتهى -

¹ "المالك القانوني": شخص أو منظمة أو شركة تملك وثيقة، هي عادة في شهادة ملكية الطائرة، تثبت صفة الملكية القانونية لهذه الطائرة، وفقاً لاتفاقية جنيف المؤرخة 19/6/1948.

² "الحائز": شخص أو منظمة أو شركة لها حق حيازة الطائرة والسيطرة عليها بحكم القانون. ولحائز الطائرة حق تأجير الطائرة أو تشغيلها، وما لم يؤجرها يكون هو المالك القانوني للطائرة.

³ "المشغل": شخص أو منظمة أو شركة تشغل الطائرة أو تعرض تشغيلها. ولمشغل الطائرة أن يؤجرها، وما لم يؤجرها يكون هو المالك القانوني للطائرة.