LC/40-WP/2-5
1/9/26

منظمة الطيران المدني الدولي

ورقة عمل

اللجنة القانونية – الدورة الأربعون

(مونتريال، من ٢٦ إلى ٢٠٢٦/١٠/٣٠)

البند ٢: النظر في برنامج العمل العام للجنة القانونية

العمليات والإجراءات لتمكين الدول من الوفاء بالتزاماتها بموجب المادة ١٢ من اتفاقية شيكاغو

(مقدمة من رئيس فرقة العمل المعنية بالمادة ١٢[١])

١- خلفية عامة

١-١ نظرت الجمعية العمومية للإيكاو، في دورتها الأربعين (مونتريال، من ٩/٢٤ إلى ٢٠١٩/١٠/٤)، في ورقة العمل A40-WP/101 المعنونة "المادة الثانية عشرة من اتفاقية شيكاغو: آلية التواصل والمبادئ التوجيهية للمساعدة على تنفيذها"، التي قدمتها البرازيل والولايات المتحدة بصورة مشتركة، وقررت إدراج بند "العمليات والإجراءات لتمكين الدول من الوفاء بالتزاماتها بموجب المادة ١٢ من اتفاقية شيكاغو" بوصفه بنداً جديداً في برنامج عملها العام. وسعياً لإحراز تقدم في العمل المتعلق بهذا البند، أنشئت فرقة العمل المعنية بالمادة ١٢ في مايو ٢٠٢١ لدراسة تنفيذ المادة ١٢ وتحديد الوسائل والآليات اللازمة لدعم هذا التنفيذ وتعزيزه.

١-٢ تمثل المادة الثانية عشرة (اختصاراً "المادة ١٢") من اتفاقية الطيران المدني الدولي (شيكاغو، ١٩٤٤، المشار إليها فيما يلي باسم "اتفاقية شيكاغو") حكماً أساسياً لضمان سلامة الطيران المدني الدولي وانتظامه. وهي تلزم الدول المتعاقدة بأن تضمن امتثال طائراتها للقواعد المنطبقة على "طيران الطائرات وتحركاتها" أينما وجدت تلك الطائرات، وأن تكفل مقاضاة مرتكبي مخالفات تلك القواعد.

١-٣ جاء عمل الفرقة استجابةً للشواغل التي أعربت عنها الدول ومفادها أن تنفيذ المادة ١٢ لا يتسم دائماً بالفعالية في الممارسة العملية، على الرغم من الأهمية الأساسية لهذه المادة. ووُجّه الاهتمام، بوجه خاص، إلى الصعوبات العملية التي تعترض معالجة مخالفات لوائح الملاحة الجوية، بما في ذلك التواصل الفعال والعاجل بين هيئات الطيران في الحالات التي تشمل طائرات أو مشغلين أو طيارين أجانب، وفي العمليات التي تنفذ فوق المجال الجوي الوطني أو أعالي البحار.

٢- التقرير الختامي لفرقة العمل المعنية بالمادة ١٢

غرض التقرير الختامي وطبيعته

٢-١ تتضمن ورقة العمل هذه، في **مرفقها**، التقرير الختامي لفرقة العمل المعنية بالمادة ١٢، وهو التقرير المقدَّم بموجب هذه الورقة إلى اللجنة القانونية في دورتها الأربعين للنظر فيه. ويجمع التقرير الختامي أعمال فرقة العمل المتعلقة باستعراض المادة ١٢ من اتفاقية شيكاغو وتنفيذها.

---

[١] الدكتور جوناثان أليك (أستراليا).

٢-٢ يعرض التقرير الختامي تحليل فرقة العمل لنطاق المادة ١٢ من اتفاقية شيكاغو وتطبيقها؛ والمسائل العملية الناشئة عن معالجة المخالفات المحتملة أو المدّعى بها لقواعد الجو؛ والآليات اللازمة لتيسير التعاون وتبادل المعلومات بين الدول. ويعرض التقرير، بالإضافة إلى ذلك، أداةً قائمة على شبكة الإنترنت أُعدت بتوجيه من فرقة العمل المعنية بالمادة ١٢، والغرض منها هو تيسير الاتصالات بين هيئات الطيران ودعم التنفيذ الفعّال للمادة ١٢. وأخيراً، يتضمن التقرير الختامي ٣٠ استنتاجاً مستمداً من أعمال فرقة العمل المعنية بالمادة ١٢.

٢-٣ تتسم المواد الواردة في التقرير الختامي بطابع إعلامي وتفسيري وعملي. والغرض منها هو مساعدة الدول والمنظمات الدولية والجهات الأخرى المعنية بالطيران من خلال توفير مرجع جامع بشأن المادة ١٢ من اتفاقية شيكاغو، والإطار القانوني والتنظيمي لتنفيذ القواعد المتعلقة بطيران الطائرات وتحركاتها. ولا يهدف التقرير إلى إنشاء التزامات جديدة تقع على عاتق الدول أو الدعوة إلى إدخال تعديلات على أي من مواثيق القانون الجوي الدولي.

تشكيل فرقة العمل المعنية بالمادة ١٢ وأساليب عملها

٢-٤ عقدت فرقة العمل ستة اجتماعات في الفترة الممتدة من نوفمبر ٢٠٢١ إلى مايو ٢٠٢٦، افتراضياً وبالحضور الشخصي. وشارك في اجتماع أو أكثر من اجتماعات فرقة العمل خبراء من ٢١ دولة عضواً (أستراليا والبرازيل وكندا والصين وكولومبيا وفنلندا وفرنسا وغانا واليونان وأيرلندا والأردن ومملكة هولندا ونيوزيلندا وعمان وقطر وجمهورية كوريا والاتحاد الروسي وسنغافورة والإمارات العربية المتحدة والمملكة المتحدة والولايات المتحدة) إلى جانب ثلاث منظمات دولية هي اللجنة الأفريقية للطيران المدني، واتحاد النقل الجوي الدولي، والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية. وأنجزت فرقة العمل أعمالها بدعم من الأمانة العامة للإيكاو، ولا سيما إدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية، وإدارة الملاحة الجوية، وإدارة الشؤون الإدارية والخدمات في مجال تكنولوجيا المعلومات والاتصالات.

٢-٥ واضطلعت فرقة العمل بأعمالها من خلال مجموعتين فرعيتين هما: المجموعة الفرعية المعنية بالنطاق، والتي تُعنى بنطاق المادة ١٢ والمسائل القانونية المرتبطة بذلك؛ والمجموعة الفرعية المعنية بالأدوات، التي تولت إعداد أداة قائمة على شبكة الإنترنت لتبادل المعلومات بين الدول. وشملت منهجية عمل الفرقة إجراء بحوث تاريخية وقانونية، والنظر في أحكام الإيكاو ووثائقها المرتبطة بالموضوع، وإجراء مشاورات فنية مع هيئات الإيكاو، وإجراء استبيان قانوني عالمي وزع على الدول وبعض المنظمات الدولية المختارة.

تجارب الدول والمسائل العملية المتعلقة بالتنفيذ

٢-٦ شكل الاستبيان القانوني، الذي أنجزت في عام ٢٠٢٣ والذي ردّت عليه ٩٣ دولة، مصدراً مهماً للمعلومات التجريبية. وتناولت الدراسة جملة أمور، منها الأساس القانوني للإنفاذ، وسلطات التحقيق، وأنواع العقوبات المطبقة، والإجراءات المتعلقة بالمشغلين أو الطيارين الأجانب، والحالات التي تشمل طائرات دولة يجري تشغيلها في دولة أخرى أو فوق أعالي البحار، والقنوات التي تستخدمها الدول في هذه الحالات للتواصل فيما بينها.

٢-٧ كشفت الردود على الاستبيان عن تنوع النهوج الوطنية، فقد برزت اختلافات بين النظم القانونية والترتيبات الإدارية وممارسات الإنفاذ. وكشفت في الوقت نفسه عن قيود عملية مشتركة، ولا سيما حالات التأخير أو القصور في الاتصال والمتابعة في القضايا العابرة للحدود. ولذلك، ينطلق التقرير الختامي من فرضية مفادها أن تحسين التعاون وتبادل المعلومات يمكن أن يعود بفوائد على السلامة من دون أن يستلزم تغييراً في مضمون الالتزامات القانونية.

٣- العناصر الرئيسية التي يتناولها التقرير الختامي

نطاق المادة ١٢ وتطبيق الملحق الثاني

٣-١ كان نطاق عبارة "للقواعد والأنظمة النافذة في ذلك المكان بخصوص طيران الطائرات وتحركاتها" من المسائل القانونية الرئيسية التي نظرت فيها فرقة العمل. فقد نظرت الفرقة بوجه خاص فيما إذا كانت القواعد المقصودة تقتصر على الملحق الثاني — "قواعد الجو"، أم أن أحكام ملاحق أخرى يمكن أن تكون لها صلة بالموضوع في سياقات معينة. ويورد التقرير الختامي رؤية تنطوي على مبدأ مفاده أن الملحق الثاني — "قواعد الجو" يشكل، وفقا للممارسة الحالية للإيكاو، المجموعة الأساسية من القواعد والأنظمة النافذة بخصوص طيران الطائرات وتحركاتها لأغراض المادة ١٢، ولا سيما فيما يتعلق بالعمليات فوق أعالي البحار، ما لم يحدد المجلس قواعد أخرى باعتبارها مندرجة في هذه الفئة. ويقر التقرير أيضاً بأن أحكاماً أخرى واردة في المعاهدات وفي وثائق الإيكاو، فضلاً عن مختلف ممارسات الدول، يمكن أن تكون ذات صلة بتنفيذ المادة ١٢ في سياقات تشغيلية أو قانونية معينة.

معنى "المقاضاة" وتدابير الإنفاذ الحديثة

٣-٢ ينظر التقرير الختامي أيضاً في معنى "المقاضاة" الوارد في المادة ١٢. ومع أن هذا المصطلح يرتبط تقليدياً بالإجراءات الجنائية، فإن فرقة العمل لاحظت أن الدول تنفّذ هذا الشرط من خلال مجموعة من الآليات القانونية والإدارية. وفي الممارسة المعاصرة، قد يشمل الإنفاذ تدابير جنائية أو إدارية أو مدنية أو قائمة على الامتثال، شريطة تحقيق الهدفين الأساسيين المتمثلين في الامتثال والمساءلة.

مبادئ الحماية ومعلومات السلامة

٣-٣ يؤكد التقرير الختامي أنه ينبغي تناول الإنفاذ بموجب المادة ١٢ على نحو يتفق مع مبادئ السلامة المعتمدة لدى الإيكاو، بما فيها المبادئ المتعلقة بحماية معلومات السلامة، والإبلاغ في مجال السلامة، وإدارة السلامة. ويُوجَّه اهتمام خاص إلى ضرورة ضمان عدم استخدام معلومات سلامة الطيران بطريقة من شأنها أن تقوّض الإبلاغ والتعلّم وتحسين السلامة، مع التسليم بمسؤوليات الدول المشروعة في مجال الإنفاذ.

التحقيقات والممارسات المتعلقة بالأدلة

٣-٤ مع أن المهام المحددة في اختصاصات فرقة العمل تضمنت إعداد توصيات بشأن إجراءات تحقيق مشتركة وممارسات مشتركة متعلقة بالأدلة، خلصت الفرقة إلى أنه لن يكون من المفيد أو العملي السعي إلى وضع إجراءات موحّدة في هذا المجال. ويراعي هذا الاستنتاج سيادة الدول وتنوع النظم القانونية الوطنية وعدم ثبوت الحاجة إلى قواعد تحقيق مشتركة مفصلة.

تبادل المعلومات والأداة القائمة على شبكة الإنترنت

٣-٥ يتمثل أحد الاستنتاجات العملية الرئيسية لفرقة العمل في أن دولاً كثيرة لا تملك وسيلة منظمة لتبادل المعلومات عقب وقوع مخالفات محتملة أو مدّعى بها للقواعد والأنظمة النافذة بخصوص طيران الطائرات وتحركاتها. ونظرت الفرقة في أدوات الإيكاو القائمة، ولكن تبيّن لها أنها غير ملائمة لهذا الغرض. ولذلك، وضعت المجموعة الفرعية المعنية بالأدوات تصوراً لمنصة مخصصة وآمنة على شبكة الإنترنت، تتيح إرسال الإخطارات وإجراء المتابعة دون إبطاء بين الدول المعنية، على أن يقتصر الوصول إليها على الأطراف المعنية. ونُفذت مرحلتان تجريبيتان، إحداهما في أوائل عام ٢٠٢٥ والأخرى في عام ٢٠٢٦. وكانت التعليقات الواردة إيجابية بوجه عام؛ إذ رأى المستخدمون أن الأداة سهلة الاستخدام، وحددوا في الوقت نفسه ميزات إضافية يمكن إدراجها. والأداة التي أُعدّت بتوجيه من فرقة العمل مصممة لتكون تيسيرية وطوعية ومكمّلة للعمليات الوطنية، وتخضع للمتطلبات المناسبة المتعلقة بالسرية وحماية البيانات. وتوفر الأداة المخصصة القائمة على شبكة الإنترنت وسيلة عملية لدعم إرسال الإخطارات وإجراء المتابعة دون إبطاء فيما بين الدول المعنية. وترى فرقة العمل أن الإيكاو هي الجهة المناسبة لاستضافة

الأداة وإدارتها، بالنظر إلى عضويتها العالمية ودورها المؤسسي المحايد وقدرتها على الاحتفاظ بمعلومات الاتصال الخاصة بجهات الاتصال المعيّنة.

الآليات المرتبطة بالموضوع والمسارات المستمرة لدعم التنفيذ

٣-٦ يشير التقرير الختامي كذلك إلى أنه يجوز للدول الاستعانة بآليات أخرى، من بينها ترتيبات التعاون الإقليمي والاتفاقات الثنائية وأحكام السلامة الواردة في اتفاقات الخدمات الجوية. ويحدد أيضاً معايير الامتثال والإخطار في العمليات الأجنبية الواردة في الملحق السادس — "تشغيل الطائرات"، ونهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، وأسئلة البروتوكول المرتبطة به، بوصفها مسارات يمكن الاستعانة بها لتعزيز الوعي بشأن المادة ١٢ وتنفيذها في السياقات المناسبة. ويمكن أن يؤدي تحسين التعاون وتبادل المعلومات بين هيئات الطيران إلى تعزيز فعالية تنفيذ المادة ١٢ والإسهام في تحقيق فوائد ملموسة في مجال السلامة، أما آليات الإيكاو فيمكن أن توفر ما يلزم من ضمانات ودعم للتنفيذ.

٤- الاستنتاجات والتوصيات

٤-١ توصي فرقة العمل اللجنة القانونية بما يلي:

أ) أن تحيط علماً بالتقرير الختامي لفرقة العمل المعنية بالمادة ١٢، وأن تؤيد استنتاجاته بوصفه مرجعاً موحداً بشأن المادة ١٢ وتنفيذها، وأن تحدد، حسب الاقتضاء، ما إذا كان ينبغي إتاحته للدول والمنظمات الدولية والجهات المعنية بشؤون الطيران بوصفه وثيقة إرشادية للتزويد بالمعلومات وبالأمور العملية؛

ب) أن تدعم بدء تشغيل الأداة الآمنة التي تديرها الإيكاو والقائمة على شبكة الإنترنت، رهناً بتوافر الموارد ومع الامتثال الكامل للمتطلبات السارية فيما يتعلق بالسرية وحماية البيانات، ومواصلة تحسين هذه الأداة وصيانتها واستخدامها الطوعي، بحيث يتسنى للدول إرسال الإخطارات التنظيمية وإجراء المتابعة، بما في ذلك استخدامها مستقبلاً بوصفها آلية لتعزيز السلامة العامة لعمليات الطيران المدني الدولي؛

ج) أن تشجع الدول على تحديد جهات اتصال مناسبة وتحديث بياناتها باستمرار لإدراجها في الأداة القائمة على شبكة الإنترنت، وعلى استخدام الأداة، حسب الاقتضاء، واستخدام قنوات منظمة للاتصال العاجل في الحالات التي تنطوي على مخالفات محتملة أو مدّعى بها للقواعد والأنظمة النافذة بخصوص طيران الطائرات وتحركاتها، عملاً بالمادة ١٢؛

د) أن تشجع الأمانة العامة على مواصلة التوعية بشأن العلاقة بين تنفيذ المادة ١٢، والإبلاغ في مجال السلامة، وحماية معلومات السلامة، وتدابير الإنفاذ المناسبة، وكذلك على تعزيز تنفيذ أحكام هذه المادة من خلال آليات الإيكاو القائمة، مثل نهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، حسب الاقتضاء.

٥- الإجراء المعروض على اللجنة

٥-١ تُدعى اللجنة القانونية إلى ما يلي: (أ) الإحاطة علماً بالعمل الذي أنجزته فرقة العمل المعنية بالمادة ١٢، وتأييد النتائج الواردة في العناصر الرئيسية من التقرير الختامي المرتبطة بهذا العمل، والموجزة في الفقرات من ٣-١ إلى ٣-٦؛ (ب) النظر في الاستنتاجات والتوصيات الواردة في الفقرة ٤-١ وتأييدها، حسب الاقتضاء؛ (ج) اتخاذ أي إجراء آخر تراه ضرورياً لاختتام العمل المتعلق بهذا البند.

— — — — — — — —

فرقة العمل المعنية بالمادة ١٢

منظمة الطيران المدني الدولي

تقرير فرقة العمل المعنية بالمادة ١٢

مونتريال، ٢٠٢٦/٨/٣١

جدول المحتويات

١- خلفية عامة ١
٢- التقرير الختامي لفرقة العمل المعنية بالمادة ١٢ ..... ١
٣- العناصر الرئيسية التي يتناولها التقرير الختامي ٣
٤- الاستنتاجات والتوصيات ٤
٥- الإجراء المعروض على اللجنة ٤
١- الخلفية العامة ٣
٢- مهام فرقة العمل المعنية بالمادة ١٢ وتنظيمها ٣
٣- خبرات الدول في تنفيذ القواعد والأنظمة عملاً بالمادة ١٢ ..... ٦
٤- استعراض المسائل القانونية الواردة في المادة ١٢ ..... ٨
٤-١ العناصر الأساسية للمادة ١٢ ..... ٨
٤-٢ تعريف القواعد المتعلقة بطيران الطائرات وتحركاتها ٩
٤-٣ تطبيق المادة ١٢ في الإقليم الوطني (المجال الجوي السيادي) ١٣
٤-٤ تطبيق القاعدة القياسية ٣-١-١ من الملحق الثاني: تشغيل الطائرات بإهمال أو استهتار ١٥
٤-٥ الولاية القضائية على الطائرات أثناء الطيران ١٥
٤-٦ تعريف أعالي البحار ١٦
٤-٧ معنى مصطلح "المقاضاة" ١٩
٤-٨ مبادئ الحماية والاستثناء ٢٠
٥- التحقيقات ٢٢
٦- عمليات الطائرات التي تطير بدون طيار (غير المأهولة) ٢٣
٧- الأداة القائمة على شبكة الإنترنت ٢٤
٧-١ النظر في وضع أداة مخصصة ٢٤
٧-٢ الميزات المقترحة للأداة ٢٤
٧-٣ اختبار الأداة ٢٦
٨- الآليات الأخرى لتبادل المعلومات ٢٧
٨-١ التعاون الإقليمي ٢٧
٨-٢ مذكرات التفاهم ٢٨
٨-٣ بوابة مخالفات الطيارين الدولية ٢٩
٨-٤ ترتيبات السلامة في اتفاقات الخدمات الجوية ٢٩
٩- أحكام الإيكاو ٣٠
٩-١ القواعد القياسية الواردة في الملحق السادس بشأن الامتثال والإخطار (القاعدة القياسية ٣-٢، الملحق السادس — "تشغيل الطائرات"، الجزء الأول — "النقل الجوي التجاري الدولي — الطائرات") ٣٠
٩-٢ البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية والمادة ١٢ ..... ٣١

ATTACHMENT A: LIST OF EXPERTS OF THE ARTICLE 12 TASK FORCE

ATTACHMENT B: LEGAL SURVEY ON THE IMPLEMENTATION BY STATES OF ARTICLE 12 OF THE CHICAGO CONVENTION

ATTACHMENT C: ILLUSTRATIVE RELATIONSHIP BETWEEN ANNEX 2 AND OTHER ICAO ANNEXES OPERATIONALLY RELATED STANDARDS SUPPORTING

ATTACHMENT D: CATEGORIZATION OF AIRSPACE UNDER UNCLOS AND THE CHICAGO CONVENTION

ATTACHMENT E: PLATFORM MODEL

ATTACHMENT F: SAMPLE MOU ESTABLISHING A FRAMEWORK FOR MUTUAL SUPPORT IN AVIATION OVERSIGHT AND INFORMATION EXCHANGE

تقرير فرقة العمل المعنية بالمادة ١٢

١- الخلفية العامة

١-١ تنص المادة ١٢ من اتفاقية الطيران المدني الدولي (شيكاغو، ١٩٤٤ — "اتفاقية شيكاغو") (الوثيقة Doc 7300/9) على ما يلي:

> تتعهد كل دولة متعاقدة بأن تعتمد الإجراءات التي تكفل امتثال كل طائرة تطير فوق إقليمها أو تقوم بتحركات في داخله وكل طائرة تحمل علامة جنسيتها، في أي مكان وجدت، للقواعد والأنظمة النافذة في ذلك المكان بخصوص طيران الطائرات وتحركاتها. وتتعهد كل دولة متعاقدة بأن تظل قواعدها الخاصة في هذا الصدد مطابقة، الى أقصى حد ممكن، للأنظمة التي قد تقرر من وقت لآخر بموجب هذه الاتفاقية. وتسرى فوق أعالي البحار القواعد المقررة بموجب هذه الاتفاقية. وتتعهد كل دولة متعاقدة بتقديم جميع الأشخاص الذين يخالفون الأنظمة السارية للمحاكمة. (التوكيد مضاف)

١-٢ خلال الدورة الأربعين للجمعية العمومية (مونتريال من ٢٠١٩/٩/٢٤ إلى ٢٠١٩/١٠/٤)، قدمت البرازيل والولايات المتحدة معاً ورقة العمل A40-WP/101 بعنوان "المادة الثانية عشرة من اتفاقية شيكاغو: آلية التواصل والمبادئ التوجيهية للمساعدة على تنفيذها" والتي أشارت إلى أن "تنفيذ المادة الثانية عشرة، رغم أنه أساسي لضمان السلامة الجوية، ليس فعالاً دائماً". وقد أوردت الورقة عدة أسباب لذلك منها "عدم وجود آليات للتواصل الفعال والعاجل فيما بين سلطات الطيران،" كذلك "تختلف الممارسات الحالية لإرسال وتلقي الإشعار بحدوث انتهاك مزعوم بين الدول، ويمكن أن تكون غير مجدية".

١-٣ وبناء على توصية بالإجماع من جانب اللجنة القانونية، قررت الجمعية العمومية في دورتها الأربعين إضافة موضوع "العمليات والإجراءات لتمكين الدول من الوفاء بالتزاماتها بموجب المادة ١٢ من اتفاقية شيكاغو" ليكون البند رقم ٣ الجديد في برنامج العمل العام للجنة القانونية. وأفادت بعض الدول بضرورة تضمين هذا الموضوع اعتبارات تتعلق بانتهاكات قانون الجوّ فوق أعالي البحار، ومراعاة مفهوم "الثقافة العادلة" ومبادئها. وفي الدورة التاسعة والثلاثين للجنة القانونية (مونتريال، من ٢٠٢٤/٦/٢٥ إلى ٢٠٢٤/٦/٢٨)، قدمت الأمانة العامة للإيكاو تقريراً مرحلياً عن أعمال فرقة العمل المعنية بالمادة ١٢[٢]، وعقب ذلك أسندت اللجنة الأولوية الأولى إلى هذا البند، على أساس أن تستكمل فرقة العمل المذكورة أعمالها في موعد يُفضّل أن يكون بحلول الدورة التالية للجنة القانونية.

٢- مهام فرقة العمل المعنية بالمادة ١٢ وتنظيمها

٢-١ أُنشئت فرقة العمل المعنية بالمادة ١٢ في مايو ٢٠٢١، عقب إصدار كتاب المنظمة رقم LE 4/76-IND/21/5، المؤرخ في ٢٠٢١/٤/٧، الذي طُلب فيه من الدول ومن مجموعة مختارة من المنظمات الدولية ترشيح خبراء لتشكيل فرقة العمل. وأُبلغت فيه الدول والمنظمات الدولية المعنية بأن فرقة العمل ستُجري دراسة بشأن تنفيذ الدول للمادة ١٢ من اتفاقية شيكاغو، وستحدد السبل والآليات التي تمكّن الدول من دعم تنفيذها وتعزيزه. وذُكر في كتاب المنظمة كذلك أن فرقة العمل

[٢] انظر القسم ٢ أدناه بشأن إنشاء فرقة العمل المعنية بالمادة ١٢ واجتماعاتها ومنهجية عملها.

ستنظر في وضع قواعد أو إرشادات أو توصيات للإيكاو ترمي إلى مساعدة الدول الأعضاء على دعم تنفيذ التزاماتها بموجب المادة ١٢ من اتفاقية شيكاغو وتعزيزه.[٣]

٢-٢ فيما يتعلق بالنواتج المتوقعة، كان من المنتظر أن تقوم فرقة العمل المعنية بالمادة ١٢ بما يلي: أ) وضع إجراء فعال تستخدمه هيئات الطيران المدني فيما بينها للإخطار بالمخالفات المدّعى بها والتواصل بشأنها بشكل عاجل وبكفاءة؛ ب) وضع توصيات بشأن الإجراءات المشتركة وأفضل الممارسات المتعلقة بإعداد التحقيقات وقضايا الإنفاذ، بما في ذلك الأدلة والوثائق المناسبة؛ ج) النظر في أي مسائل أخرى ذات صلة بالموضوع تحددها فرقة العمل في أثناء إجراء الدراسة.

٢-٣ وشارك في اجتماع واحد أو أكثر من اجتماعات فرقة العمل المعنية بالمادة ١٢ خبراء من ٢١ دولة عضواً، هي: أستراليا والبرازيل وكندا وكولومبيا والصين وفنلندا وفرنسا وغانا واليونان وأيرلندا والأردن ومملكة هولندا ونيوزيلندا وعُمان وقطر وجمهورية كوريا والاتحاد الروسي وسنغافورة والإمارات العربية المتحدة والمملكة المتحدة والولايات المتحدة؛ وكذلك خبراء من ثلاث منظمات دولية، هي: اللجنة الأفريقية للطيران المدني (AFCAC) واتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا) والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA). وتلقت فرقة العمل دعماً من الأمانة العامة قدمته إدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية (LEB) وإدارة الملاحة الجوية (ANB) وقسم تكنولوجيا المعلومات والاتصالات التابع لإدارة الشؤون الإدارية والخدمات (ICT/ADB). وترد في **الإضافة (أ)** لهذا التقرير قائمة بالخبراء الذين شاركوا في اجتماع واحد أو أكثر من اجتماعات فرقة العمل.

الاجتماعات

٢-٤ عقدت فرقة العمل المعنية بالمادة ١٢ ستة اجتماعات، هي: الاجتماع الأول، افتراضياً، في ٢٠٢١/١١/٢٣؛ والاجتماع الثاني في مونتريال، من ١٠/٥ إلى ٢٠٢٢/١٠/٦؛ والاجتماع الثالث في مسقط بعُمان في ٢٠٢٣/٢/٢٠؛ والاجتماع الرابع في لندن بالمملكة المتحدة في ٢٠٢٤/١١/٢٥؛ والاجتماع الخامس، افتراضياً، في ٢٠٢٦/٢/١٦؛ والاجتماع السادس، في ناساو بجزر البهاما، في ٢٠٢٦/٥/٢٥.

٢-٥ خلال الاجتماع الأول لفرقة العمل المعنية بالمادة ١٢، انتُخبت السيدة سوزانا ميتسالامبي (فنلندا) بالتزكية رئيسةً لفرقة العمل، وانتُخب الدكتور جوناثان أليك (أستراليا) نائباً للرئيسة. وخلال الاجتماع الخامس لفرقة العمل، انتُخب الدكتور جوناثان أليك رئيساً، والسيد ديفيد ستوبلار (المملكة المتحدة) نائباً للرئيس، عقب انسحاب فنلندا والسيدة ميتسالامبي من فرقة العمل في أكتوبر ٢٠٢٥.

المنهجية

المجموعتان الفرعيتان

٢-٦ أنشأت فرقة العمل المعنية بالمادة ١٢ مجموعتين فرعيتين من أجل ما يلي: (١) دراسة نطاق المادة ١٢ من اتفاقية شيكاغو، وهي "المجموعة الفرعية المعنية بالنطاق"؛ و(٢) النظر في إعداد أداة على شبكة الإنترنت لتبادل المعلومات بين الدول، وهي "المجموعة الفرعية المعنية بالأدوات".

٢-٧ تولى الدكتور جوناثان أليك (أستراليا) رئاسة المجموعة الفرعية المعنية بالنطاق، التي اجتمعت افتراضياً أربع مرات، على النحو التالي: الاجتماع الأول في ٢٠٢٣/٤/١٣؛ والاجتماع الثاني في ٢٠٢٤/٤/٢٥؛ والاجتماع الثالث في

[٣] وُجهت الدعوة في البداية إلى الدول والمنظمات الدولية التالية للمشاركة في فرقة العمل المعنية بالمادة ١٢: البرازيل وكابو فيردي والصين وكولومبيا والكونغو وكوت ديفوار وكوبا وفنلندا وفرنسا وغانا واليونان وإندونيسيا والأردن والمكسيك ونيوزيلندا وعُمان وقطر وجمهورية كوريا والاتحاد الروسي وسنغافورة والسودان والإمارات العربية المتحدة والمملكة المتحدة والولايات المتحدة وزامبيا؛ واللجنة الأفريقية للطيران المدني (AFCAC) ووكالة أمريكا الوسطى لسلامة الطيران (ACSA) ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO) ووكالة السلامة الجوية التابعة للاتحاد الأوروبي (EASA) واتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا) والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA) ولجنة الطيران المشتركة بين حكومات كمنولث الدول المستقلة (IAC).

٢٠٢٤/١٠/١٦؛ والاجتماع الرابع في ٢٠٢٥/١٠/٣٠. وشارك في اجتماع واحد أو أكثر من اجتماعات المجموعة ٣٤ خبيراً من البرازيل وكندا والصين وغانا وفنلندا وفرنسا والأردن ومملكة هولندا والاتحاد الروسي وسنغافورة والمملكة المتحدة والولايات المتحدة، فضلاً عن أربعة خبراء من اتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا)، والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA).

٢-٨ وتولى السيد أستور دي ليما أفيرسا نيتو (البرازيل) رئاسة المجموعة الفرعية المعنية بالأدوات، التي اجتمعت افتراضياً مرتين كالآتي: الاجتماع الأول في ٢٠٢٤/٤/٩ والاجتماع الثاني في ٢٠٢٤/١٠/٣. وشارك في اجتماع واحد للمجموعة أو في كلا الاجتماعين ٢٧ خبيراً من البرازيل وكندا والصين وغانا وفنلندا وفرنسا والإمارات العربية المتحدة ومملكة هولندا وسنغافورة والولايات المتحدة، فضلاً عن أربعة خبراء من اتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا) والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA).

الاستعراض التاريخي

٢-٩ تيسيراً لأعمال فرقة العمل المعنية بالمادة ١٢، عُرضت عليها نتائج الدراسات والبحوث التي أجرتها الأمانة العامة بشأن جملة أمور منها نشأة المادة ١٢ من اتفاقية شيكاغو ونطاقها المستخلصَين من أعمال المؤتمرات التي أفضت إلى اعتماد المعاهدات المعنية، بما فيها "الاتفاقية المتعلقة بتنظيم الملاحة الجوية" ، الموقعة في باريس في ١٩١٩/١٠/١٣ ("اتفاقية باريس لعام ١٩١٩")، واتفاقية شيكاغو. واستُعرضت أيضاً أحكام الإيكاو الرئيسية المتعلقة بالمادة ١٢، وكذلك الأدوات المستخدمة حالياً لدى الإيكاو لتبادل المعلومات بين الدول.

الاستبيان المرسل للدول

٢-١٠ أُرسل استبيان قانوني إلى جميع الدول المتعاقدة (كتاب المنظمة رقم LE 4/76-22/116، المؤرخ في ٢٠٢٢/١٢/٢٢). وطُلبت تعليقات المنظمات الدولية، بما فيها منظمات التكامل الإقليمي والمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية.[٤] وكان الهدف من الاستبيان هو تحسين فهم حالة تنفيذ المادة ١٢ والتحديات التي تواجهها الدول واحتياجاتها بشأن هذه المادة. وردّت على الاستبيان ٩٣ دولة، تمثل ما يقرب من ٥٠٪ من أعضاء الإيكاو، ومنطقة إدارية خاصة واحدة.

المشاورات الفنية

٢-١١ في ٢٠٢٥/٦/١٧، استمعت لجنة الملاحة الجوية التابعة للإيكاو إلى إحاطة بشأن الأعمال الجارية التي تضطلع بها فرقة العمل المعنية بالمادة ١٢. وحضر الجلسة، التي ترأسها السيد جونرونغ ليانغ، رئيس لجنة الملاحة الجوية آنذاك، أكثر من ٧٠ مشاركاً، من بينهم أعضاء لجنة الملاحة الجوية وخبراء فرقة العمل. وتولت تقديم الإحاطة السيدة سوزانا ميتسالامبي، رئيسة فرقة العمل آنذاك، بمساهمات من الدكتور جوناثان أليك، نائب رئيس فرقة العمل ورئيس المجموعة الفرعية المعنية بالنطاق آنذاك، وكذلك من الأمانة العامة.

إعداد الأداة

[٤] قائمة المنظمات الدولية التي طُلب منها الرد على الدراسة الاستقصائية بشأن المادة ١٢ من اتفاقية شيكاغو: المنظمة العربية للطيران المدني (أكاو)؛ ووكالة أمريكا الوسطى لسلامة الطيران (ACSA)؛ واللجنة الأفريقية للطيران المدني (AFCAC)؛ ووكالة سلامة الملاحة الجوية في أفريقيا ومدغشقر (أسكنا)؛ ومنظمة مراقبة السلامة الجوية التابعة لمجموعة اتفاق بانجول (BAGASOO)؛ ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO)؛ ووكالة مراقبة سلامة وأمن الطيران المدني في اتحاد أفريقيا الشرقية (CASSOA-EAC)؛ وهيئة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية (COCESNA)؛ ووكالة السلامة الجوية التابعة للاتحاد الأوروبي (EASA)؛ واللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC)؛ والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول)؛ ولجنة الطيران المشتركة بين حكومات كمنولث الدول المستقلة (IAC)؛ واتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا)؛ والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA)؛ ولجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية (LACAC)؛ ومنظمة سلامة الطيران التابعة للاتحاد الإنمائي لجنوب أفريقيا (SASO). وقدمت منظمة مراقبة السلامة الجوية التابعة لمجموعة اتفاق بانجول ووكالة مراقبة سلامة وأمن الطيران المدني في اتحاد أفريقيا الشرقية لاحقاً معلومات عن إطاريهما الحاليين لتبادل معلومات السلامة.

٢-١٢ اضطلعت المجموعة الفرعية المعنية بالأدوات بأعمال لدراسة الخيارات وميزات التصميم الخاصة بأداة قائمة على شبكة الإنترنت من المقرر إعدادها لتبادل المعلومات بين الدول فيما يتعلق بتنفيذ المادة ١٢.

٣- خبرات الدول في تنفيذ القواعد والأنظمة عملاً بالمادة ١٢

٣-١ عرض الخبراء، خلال اجتماعات فرقة العمل المعنية بالمادة ١٢، مختلف التحديات والصعوبات التي تواجه تنفيذ المادة ١٢، ومنها ما يلي:

أ) اعتُبرت التحديات الناجمة عن عدم تواصل هيئات الطيران المدني بفعالية وبشكل عاجل من المسائل ذات الأهمية القصوى.

ب) أفادت الدول، في حالات المخالفات التي يرتكبها مشغّل أو طيار أجنبي فوق إقليمها، بأنها تواجه صعوبات في إنفاذ الجزاءات، إذ كثيراً ما يرفض المشغّلون الأجانب دفع الغرامات أو يتجنبون العودة إلى إقليم الدولة. ولوحظ أنه عندما تقع مخالفة من هذا القبيل في مجال جوي مفوّض (أي في الحالات التي تكون فيها مسؤوليات تقديم خدمات الحركة الجوية قد فُوّضت من دولة إلى أخرى)، فإن تحديد الهيئات المختصة والإجراء الواجب التطبيق بموجب اتفاقية شيكاغو يمكن أن يكون مسألة حساسة. وتمثل أحد التحديات في إنفاذ الجزاءات على المشغّلين الأجانب بسبب مخالفتهم قواعد الجو، ولا سيما عندما تقع هذه المخالفات في مجال جوي مفوّض أو فوق أعالي البحار.

ج) واجهت الدول أيضاً تحديات مشتركة تتعلق بجمع الأدلة، فضلاً عن صعوبات ناجمة عن عدم وجود إجراءات منسقة للإخطار أو للتعاون في التحقيق في مخالفة للمادة ١٢. واعتُبر تعزيز التعاون بين الدول والعمل المشترك فيما بينها، لا سيما من خلال التجمعات الإقليمية والإجراءات والممارسات المنسقة، من السبل الكفيلة بتيسير التنفيذ الفعال للمادة ١٢.

د) فيما يتعلق بالمقاضاة، أُبرزت الصعوبات التي تواجه تحديد الاختصاص القضائي الواجب التطبيق، ولا سيما في المخالفات التي تقع فوق أعالي البحار، بوصفها تحدياً آخر يواجه تنفيذ المادة ١٢.

هـ) فيما يتعلق بالإنفاذ، تنص التشريعات الوطنية لعدد من الدول الأعضاء على عقوبات جنائية وإدارية، فضلاً عن جزاءات مدنية يجوز فرضها على مشغّلي الطائرات أو مالكيها أو شركات الطيران أو الطيارين، منفردين أو مجتمعين، في حال عدم الامتثال للقواعد والأنظمة النافذة. وكان من المفهوم كذلك أنه يتعين، في هذا السياق وحسب الاقتضاء، تطبيق المعايير المتعلقة بحماية بيانات السلامة ومعلومات السلامة، وكذلك المبادئ المتعلقة بحماية بيانات السلامة ومعلومات السلامة والمصادر المرتبطة بهما، والمنصوص عليها في الملحق التاسع عشر لاتفاقية شيكاغو — "إدارة السلامة"، وتطبيق القواعد القياسية الخاصة بحماية بعض سجلات التحقيق في حوادث ووقائع الطيران والمنصوص عليها في الملحق الثالث عشر لاتفاقية شيكاغو — "التحقيق في حوادث ووقائع الطيران"، تطبيقاً ملائماً.

٣-٢ أتاحت نتائج الاستبيان القانوني الذي أُرسل إلى جميع الدول الأعضاء في الإيكاو وإلى مجموعة مختارة من المنظمات الدولية (انظر الفقرة ٢-١٠ أعلاه) مزيداً من المعلومات، ومنها ما يلي:

أ) يشير الاستبيان إلى أن عدداً كبيراً من الدول نفذ المادة ١٢ بوضع قواعد تكفل امتثال مشغّلي الطائرات التي تحمل جنسيتها وأفراد طواقم قيادة هذه الطائرات للأنظمة النافذة بخصوص طيران الطائرات وتحركاتها ("قواعد الجو") فوق إقليمها أو إقليم دولة أجنبية، وكذلك امتثالهم للقواعد المقررة بموجب اتفاقية شيكاغو

فوق أعالي البحار (الملحق الثاني — "قواعد الجو"). وأنشأت معظم هذه الدول أيضاً آليات تكفل مقاضاة مرتكبي مخالفات الأنظمة النافذة.

ب) ترى معظم الدول أنه يجوز اتخاذ مجموعة متنوعة من إجراءات الإنفاذ للوفاء بشرط "ضمان المقاضاة" بالمعنى المقصود في المادة ١٢. وتشمل هذه الإجراءات، على سبيل المثال لا الحصر، توجيه إنذار رسمي، وفرض جزاءات مالية، والسجن، وإلغاء الإجازات أو الشهادات أو سحبها، وإيقاف الطائرات عن الطيران، وتعليق التحليق فوق المجال الجوي الوطني (انظر مزيداً من المناقشات بشأن معنى مصطلح "المقاضاة" في الفقرة ٤–٧ أدناه).

ج) تواجه دول عديدة تحديات في الحصول على ردود أو معلومات من دولة أخرى عقب إبلاغها عن مخالفة مدّعى بها. وعلاوة على ذلك، لم تضع دول عديدة أي إطار أو آلية واضحة لتبادل المعلومات مع الدول الأخرى عقب مخالفة الأنظمة الموضوعة بموجب المادة ١٢. وتحظى فكرة إعداد بوابة للإيكاو على شبكة الإنترنت لإخطار دولة التسجيل أو دولة المشغّل و/أو لتبادل المعلومات المتعلقة بالإنفاذ بتأييد قوي من الدول التي ردت على الاستبيان.

وترد نتائج الاستبيان في **الإضافة (ب)** لهذا التقرير.

٣–٣ تشير نتائج البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية فيما يتعلق بسؤال البروتوكول 7.001 ("هل أصدرت الدولة تشريعات للطيران تتوافق، دون استثناء، مع أحكام الملحق الثاني الواجبة التطبيق فوق أعالي البحار؟") إلى أن معدل التنفيذ الفعال بلغ ٧٦,٠٣٪.[٥]

الاستنتاج ١: إقراراً بأهمية سلامة الطيران وبالتحديات التي تعترض تنفيذ المادة ١٢ من اتفاقية شيكاغو، تشمل المسائل الرئيسية المتعلقة بهذه المادة ثغرات التواصل فيما بين إدارات الطيران المدني، وصعوبات إنفاذ الجزاءات على الطيارين والمشغّلين الأجانب، وصعوبات إنفاذ الجزاءات على المخالفات المرتكبة فوق أعالي البحار، وجمع الأدلة عقب مخالفة القواعد والأنظمة الموضوعة بموجب المادة ١٢، فضلاً عن مواءمة العمليات بين الدول. ويمكن معالجة المسائل المذكورة أعلاه عن طريق تعزيز التعاون، ووضع إجراءات فعالة وسريعة للتواصل وتبادل المعلومات بين الدول، واعتماد تشريعات وطنية محكمة، والتقيد بمبادئ الإبلاغ في مجال السلامة، الواردة في الملحق التاسع عشر — "إدارة السلامة".

[٥] النتائج حتى ٢٠٢٦/٨/٢٧.

٤- استعراض المسائل القانونية الواردة في المادة ١٢

نطاق المادة ١٢

٤-١ العناصر الأساسية للمادة ١٢

٤-١-١ تُلزم المادة ١٢ كل دولة متعاقدة بأن تكفل الامتثال للقواعد والأنظمة النافذة بخصوص "طيران الطائرات وتحركاتها" ("قواعد الجو") داخل إقليمها، وأن تكفل امتثال الطائرات التي تحمل جنسيتها لتلك القواعد والأنظمة أينما وجدت. ولأغراض المادة ١٢، تتألف التزامات الدول المعنية من العناصر التالية:

أ) **النطاق الإقليمي**. تلتزم الدولة التي تُحلِّق طائرة فوق إقليمها أو تعمل داخلها بأن تكفل امتثال جميع الطائرات التي تحلّق فوق إقليمها أو تعمل داخلها للقواعد والأنظمة النافذة بخصوص طيران الطائرات وتحركاتها، وأن تقاضي جميع الأشخاص الذين يخالفون تلك الأنظمة.

ب) **الجنسية**. تحمل الطائرة جنسية الدولة المسجلة فيها (دولة السجل)، وتلتزم تلك الدولة بأن تكفل امتثال جميع الطائرات التي تحمل علامة جنسيتها، أينما وجدت، للقواعد والأنظمة النافذة بخصوص طيران الطائرات وتحركاتها، وأن تقاضي جميع الأشخاص الذين يخالفون تلك الأنظمة. ويعني ذلك أن دولة السجل مسؤولة، فوق أعالي البحار، عن إنفاذ امتثال الطائرات التي تحمل جنسيتها للقواعد الخاصة بطيران الطائرات وتحركاتها.

وبالإضافة إلى ذلك، يجوز نقل المسؤوليات التي تضطلع بها دولة السجل بموجب المادة ١٢ إلى دولة المشغّل، وفقاً للمادة ٨٣ مكرر من اتفاقية شيكاغو. ولكن يوضَّح في إرشادات الإيكاو، وبالتحديد في "دليل تنفيذ المادة ٨٣ مكرر من اتفاقية الطيران المدني الدولي" (الوثيقة Doc 10059)، أنه لا يجوز تقسيم قواعد الجو الواردة في فصول الملحق الثاني ومرفقاته وإضافاته بين دولة السجل ودولة المشغّل. فهي تشكل حزمة واحدة من المسؤوليات المتعلقة بقواعد الجو، يتعين أن تتولى إحدى هاتين الدولتين المسؤولية عنها كاملة، بما في ذلك التعهد بكفالة مقاضاة جميع الأشخاص الذين يخالفون الأنظمة النافذة.[٦]

ج) **المطابقة**. تلتزم كل دولة بأن تظل أنظمتها الخاصة مطابقة، إلى أقصى حد ممكن، للأنظمة الموضوعة بموجب اتفاقية شيكاغو.

د) **أعالي البحار**. القواعد النافذة فوق أعالي البحار هي القواعد الموضوعة بموجب اتفاقية شيكاغو. ويتعين على كل دولة أن تلزم مشغّلي وطياري طائراتها المسجلة بالامتثال فوق أعالي البحار لقواعد الجو الواردة في الملحق الثاني، ولكن لا يجوز لها أن توسّع نطاق سريان أنظمتها الوطنية بحيث تطبقها على مشغّلي وطياري طائرات الدول الأخرى فوق أعالي البحار.

٤-١-٢ لا يحدد نص المادة ١٢ أي عمليات أو إجراءات يتعين على الدول تطبيقها في تنفيذ التزاماتها بموجب هذه المادة، ولذلك يترك هذه المسائل لتقدير الدول المعنية. وفضلاً عن ذلك، فإن مصطلحات من قبيل "القواعد والأنظمة النافذة بخصوص طيران الطائرات وتحركاتها" و"المقاضاة"، بصيغتها المستخدمة في المادة ١٢، قد لا تُفهم دائماً بين الدول على نحو متسق أو واضح وبالمعنى نفسه، ومن ثم يلزم تقديم مزيد من الإيضاح بشأنها. إضافةً إلى ذلك، ورغم ما يبدو من وجود قدر من توافق الآراء بشأن هذه المسألة، فإن نطاق أعالي البحار غير محدد في اتفاقية شيكاغو، مما يدفع الدول إلى الاستناد إلى

[٦] انظر "دليل تنفيذ المادة ٨٣ مكرر من اتفاقية الطيران المدني الدولي" (الوثيقة Doc 10059)، الفقرة ب) من القسم ٥-٣-٣).

معاهدات دولية أخرى، ولا سيما اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (مونتيغو باي، ١٩٨٢ — "اتفاقية قانون البحار")، أو إلى القانون الدولي العرفي.

٤-٢ تعريف القواعد المتعلقة بطيران الطائرات وتحركاتها

الملحق الثاني – قواعد الجو

٤-٢-١ نظرت فرقة العمل المعنية بالمادة ١٢ في معنى ونطاق عبارة "القواعد والأنظمة النافذة بخصوص طيران الطائرات وتحركاتها" الواردة في المادة ١٢. وراعت في ذلك نص المادة ١٢، وعنوانها ("قواعد الجو")، وتاريخ صياغة المادة ١٢، واعتماد المجلس للملحق الثاني لاتفاقية شيكاغو — "قواعد الجو" ، ومداولات المجلس اللاحقة بشأن الملحق الحادي عشر — "خدمات الحركة الجوية"، فضلاً عن المشاورات مع لجنة الملاحة الجوية والتعليقات الأكاديمية المرتبطة بالموضوع.

٤-٢-٢ واسترشدت فرقة العمل المعنية بالمادة ١٢ أيضاً بالقواعد العرفية لتفسير المعاهدات، كما وردت في المادتين ٣١ و٣٢ من اتفاقية فيينا لقانون المعاهدات (فيينا، ١٩٦٩ — "اتفاقية فيينا")، التي تقضي بأن تُفسَّر المعاهدة بحسن نية وفقاً للمعنى العادي الذي يُعطى لألفاظها في سياقها وفي ضوء موضوعها والغرض منها. وفضلاً عن ذلك، أقرت فرقة العمل، بما يتماشى مع اتفاقية فيينا، بفائدة الاستعانة بوسائل تفسير تكميلية، تشمل الأعمال التحضيرية للمعاهدات المعنية، فضلاً عن الممارسة المؤسسية الراسخة منذ أمد طويل فيما يتعلق بتفسير اتفاقية شيكاغو وتطبيقها.

٤-٢-٣ ولتحديد نطاق المادة ١٢ من خلال بحث نشأة هذا النص، عُرضت على فرقة العمل المعنية بالمادة ١٢ دراسات أعدتها الأمانة العامة للإيكاو بشأن تاريخ صياغة المادة ١٢ من اتفاقية شيكاغو.[٧] ولا توفر الأعمال التحضيرية لكل من "الاتفاقية المتعلقة بتنظيم الملاحة الجوية" (باريس، ١٩١٩ — "اتفاقية باريس لعام ١٩١٩") واتفاقية شيكاغو سوى معلومات محدودة تساعد على تحديد النطاق المقصود للمادة ١٢ وتعريف القواعد المتعلقة بطيران الطائرات وتحركاتها. وعلى الرغم من أن المادة ١٢ من اتفاقية شيكاغو تبدو مستمدة إلى حد كبير من مضمون المادة ٢٥ من اتفاقية باريس،[٨] فلا ترد في السجلات المتاحة لمفاوضات المعاهدتين أي مناقشة جوهرية بشأن المعنى الدقيق لعبارة "القواعد والأنظمة النافذة بخصوص طيران الطائرات وتحركاتها".

٤-٢-٤ لا شك في أن الملحق الثاني — "قواعد الجو" يتضمن قواعد تتعلق بطيران الطائرات وتحركاتها. وعندما اعتمد المجلس الملحق الثاني في عام ١٩٤٨، أُدرج في قراره حكم محدد يبيّن الطابع الخاص لهذا الملحق وعلاقته بالمادة ١٢ من اتفاقية شيكاغو. وقرر المجلس أن الملحق المعنون "قواعد الجو" يشكل القواعد المتعلقة بطيران الطائرات وتحركاتها بالمعنى المقصود في المادة ١٢ من الاتفاقية، وأنه لا يجوز الخروج عن هذه القواعد فيما يتعلق منها بالطيران فوق أعالي البحار.[٩]

٤-٢-٥ يحدد الملحق الثاني — "قواعد الجو" القواعد التي تحكم تحركات الطائرات أثناء الطيران، وهي تُطبق دون استثناء فوق أعالي البحار، كما تُطبق داخل المجال الجوي الوطني، باستثناء الحالات التي تحل فيها الأنظمة الوطنية محلها.[١٠] ويضع الملحق متطلبات أساسية لضمان سلامة الملاحة الجوية وانتظامها وكفاءتها، تشمل توحيد المصطلحات، وتحديد مسؤوليات قائد الطائرة وصلاحياته، ووضع قواعد تشغيلية أساسية تتناول تفادي التصادم وحماية الأشخاص والممتلكات

---

[٧] تنص المادة ٢٥ من اتفاقية باريس لعام ١٩١٩ على ما يلي: "تتعهد كل دولة متعاقدة باتخاذ تدابير تكفل امتثال كل طائرة تطير فوق حدود إقليمها، وكل طائرة تحمل علامة جنسيتها أينما كانت، للأنظمة الواردة في الملحق (د) [قواعد الأضواء والإشارات. قواعد الجو]. وتتعهد كل دولة من الدول المتعاقدة بكفالة مقاضاة جميع الأشخاص الذين يخالفون هذه الأنظمة ومعاقبتهم".

[٨] تنص المادة ٢٥ من اتفاقية باريس لعام ١٩١٩ على ما يلي: "تتعهد كل دولة متعاقدة باتخاذ تدابير تكفل امتثال كل طائرة تطير فوق حدود إقليمها، وكل طائرة تحمل علامة جنسيتها أينما كانت، للأنظمة الواردة في الملحق (د). وتتعهد كل دولة من الدول المتعاقدة بكفالة مقاضاة جميع الأشخاص الذين يخالفون هذه الأنظمة ومعاقبتهم".

[٩] الإيكاو، المجلس، الدورة الثالثة، محضر الجلسة الثانية والعشرين، ١٩٤٨/٤/١٣ (الوثيقة C/672 ،Doc 5701)، ١٩٤٨/٦/٢٤، الصفحة ٦٠، الفقرات ٣٣٢-٣٣٤.

[١٠] انظر القاعدة القياسية ٢-١-١ من الملحق الثاني.

والالتزامات المتعلقة بخطط الطيران. ويتضمن الملحق الثاني أيضاً أحكاماً موحدة على الصعيد العالمي بشأن قواعد الطيران البصري وقواعد الطيران الآلي، فضلاً عن المتطلبات الأساسية المتعلقة بالاتصالات، والتنسيق مع مراقبة الحركة الجوية والامتثال لتعليماتها، وإشارات الطوارئ، وإجراءات اعتراض الطائرات المدنية. وتشكل هذه الأحكام مجتمعةً إطاراً شاملاً لضمان سلامة الملاحة الجوية الدولية وانتظامها وكفاءتها.

الممارسة المؤسسية

٤-٢-٦ نظرت فرقة العمل المعنية بالمادة ١٢ أيضاً فيما إذا كان من الممكن أن تشمل عبارة "قواعد طيران الطائرات وتحركاتها" أحكاماً واردة خارج الملحق الثاني.

٤-٢-٧ وأُولي اهتمام خاص لمناقشات المجلس التي جرت في عام ١٩٥٠ وأفضت إلى اعتماد الملحق الحادي عشر — "خدمات الحركة الجوية". وفي ذلك الحين، قال رئيس المكتب القانوني إنه عندما "اعتُمد الملحق الثاني، ورغم أن المجلس لم يتخذ قراراً رسمياً بشأن هذه المسألة، كان قد أُعرب عن رأي مفاده أن "قواعد الجو" قد لا تكون وحدها "القواعد والأنظمة النافذة بخصوص طيران الطائرات وتحركاتها" بالمعنى المقصود في المادة ١٢. وكان المكتب القانوني قد اقتنع آنذاك، بعد دراسة متأنية للاتفاقية، بصحة هذا الرأي، وبأن "القواعد والأنظمة النافذة بخصوص طيران الطائرات وتحركاتها" تشمل أي قواعد يحددها المجلس بهذه الصفة، ولا تقتصر على قواعد الجو الواردة في الملحق الثاني".[١١]

٤-٢-٨ طُرح في بعض المداخلات أثناء مناقشات المجلس تساؤل عما إذا كانت بعض القواعد القياسية لخدمات الحركة الجوية، أو على الأقل القواعد المتعلقة منها بإجراءات مراقبة الحركة الجوية، تشكل قواعد وأنظمة نافذة بخصوص طيران الطائرات وتحركاتها بالمعنى المقصود في المادة ١٢، إلا أن المجلس قرر عدم جعلها إلزاميةً فوق أعالي البحار. وفضلاً عن ذلك، ذكر رئيس لجنة الملاحة الجوية آنذاك أن الدولة "التي حادت عن بعض الأحكام المعيّنة [من الملحق الحادي عشر] ينبغي أن يكون بوسعها الاستمرار في ذلك عند تقديم خدمات الحركة الجوية فوق أعالي البحار أو في مجال جوي غير محدد السيادة".[١٢] وإلا لكان عليها تطبيق مجموعتين من أنظمة خدمات الحركة الجوية: إحداهما في المجال الجوي فوق إقليمها، والأخرى في المجال الجوي فوق أعالي البحار وفي المجالات الجوية ذات السيادة غير المحددة التي تقدم فيها خدمات مراقبة الحركة الجوية. وفي هذا السياق، أكدت إحدى الدول أنه، بصرف النظر عن المسألة القانونية المتعلقة بما إذا كانت القواعد القياسية لخدمات الحركة الجوية تندرج في نطاق القواعد والأنظمة النافذة بخصوص طيران الطائرات وتحركاتها بالمعنى المقصود في المادة ١٢، فإن جعل تلك القواعد القياسية إلزاميةً فوق أعالي البحار قد يثني دولةً، من الناحية العملية، عن تقديم خدمات الحركة الجوية في هذه المجالات، إذ قد يتعين تقديم تلك الخدمات وفقاً لقواعد تختلف في بعض جوانبها عن القواعد المطبقة في المجال الجوي الواقع فوق إقليمها[١٣]

٤-٢-٩ ومن ثَم، بيّنت مناقشات المجلس بشأن الملحق الحادي عشر أن المسألة كانت أشد تعقيداً بكثير من مجرد تحديد ما إذا كانت قاعدة قياسية معينة تؤثر في سير الرحلة الجوية. ورأت فرقة العمل المعنية بالمادة ١٢ أن أهمية المناقشات المتعلقة بالملحق الحادي عشر لا تكمن في قرار المجلس فحسب، بل أيضاً فيما يكشفه ذلك القرار عن المسار الذي يُفترض اتباعه وفقاً للممارسة المتبعة في الإيكاو. ولوحظ أنه رغم احتمال وجود صلة تشغيلية بين القواعد القياسية الواردة خارج الملحق الثاني وسير الرحلة الجوية، فإن المجلس لم يعتبر تلك الصلة التشغيلية كافية في حد ذاتها لاعتبار هذه القواعد جزءاً من القواعد المتعلقة بطيران الطائرات وتحركاتها. بل قامت المناقشات على افتراض أن أي توسيع لنطاق قواعد طيران الطائرات وتحركاتها بحيث يتجاوز

---

[١١] الإيكاو، محضر الجلسة الثانية من الدورة العاشرة للمجلس، ١٩٥٠/٥/١٨ (الوثيقة Doc 7037-2، C/814-2)، ١٩٥٠/٩/٦، الصفحة ٢٩، الفقرة ٨١.

[١٢] المرجع نفسه، الصفحة ٢٩، الفقرة ٧٧.

[١٣] المرجع نفسه، الصفحتان ٢٩-٣٠، الفقرات ٧٧-٧٩ و٨٢ و٨٣.

الملحق الثاني يستلزم قراراً صريحاً ومقصوداً من المجلس. وحتى هذا التاريخ، لم يعتبر المجلس أي ملاحق أو قواعد أخرى، على هذا النحو، جزءاً من القواعد المتعلقة بطيران الطائرات وتحركاتها بالمعنى المقصود في المادة ١٢ من الاتفاقية.

٤-٢-١٠ واستُرعي انتباه فرقة العمل أيضاً إلى الكتابات الأكاديمية لتوماس بورغنثال، التي بدا أنها تعالج مسألة مماثلة للمسألة قيد البحث حالياً، إذ صاغ المسألة المحورية في تحديد ما إذا كانت المادة ١٢ لا تضفي الصفة الإلزامية فوق أعالي البحار إلا على القواعد القياسية الواردة في الملحق الثاني، أم "أن المادة ١٢ تسري أيضاً على القواعد القياسية المتعلقة بطيران الطائرات وتحركاتها، والمدرجة في أيّ من ملاحق الإيكاو الأخرى".[١٤] وأشار بورغنثال إلى أن المجلس نظر في هذه المسألة أثناء مناقشاته المتعلقة بالملحق الحادي عشر، وقرر عدم جعل القواعد القياسية الواردة فيه إلزامية فوق أعالي البحار، للأسباب المبينة أعلاه في الفقرة ٤-٢-٨. ورأى كذلك أن هذا القرار قد "يفسر لماذا لم يرَ المجلس أن من المناسب تطبيق المادة ١٢ على بعض القواعد القياسية الواردة في الملحقين السادس والثاني عشر، التي يبدو أنها تندرج أيضاً في نطاق القواعد المتعلقة بطيران الطائرات وتحركاتها". [١٥] وبالمثل، كان أحد الممثلين في المجلس قد رأى، أثناء مناقشات المجلس المتعلقة باعتماد الملحق الثاني، أن "بعض أحكام القواعد القياسية للعمليات" قد تندرج في مدلول عبارة "القواعد والأنظمة النافذة بخصوص طيران الطائرات وتحركاتها".[١٦]

٤-٢-١١ وأبدى باحثون آخرون ملاحظات مماثلة. وخلص الدكتور أوجين بيبان إلى أن "القواعد الوحيدة التي اعتمدها مجلس الإيكاو حتى الآن عملاً بالمادة ١٢، والتي لها صفة إلزامية في المجال الجوي فوق أعالي البحار، هي القواعد الواردة في الملحق الثاني"، على الرغم من وجود ما يشير إلى احتمال أن تكون مضامين الأفكار المطروحة أثناء مؤتمر شيكاغو قد انطوت على إمكانات أوسع.[١٧]

٤-٢-١٢ وأقرت فرقة العمل بوجود ترابط تشغيلي وثيق بين الملحق الثاني وسائر ملاحق الإيكاو. ورغم إمكان اعتبار الملحق الثاني المجموعة الأساسية من القواعد المنسقة دولياً التي تنظم طيران الطائرات وتحركاتها، فإن تطبيقه الفعال يعتمد على مجموعة من القواعد القياسية والخدمات والمتطلبات الداعمة الواردة في مواضع أخرى من منظومة الملاحق. وتنظم تلك الملاحق الخدمات والمعلومات والإجراءات والبنية الأساسية التي يتعذر من دونها الامتثال لقواعد الجو عملياً. وفي هذا الصدد، يمثل الملحق الحادي عشر — "خدمات الحركة الجوية" أبرز صلة تشغيلية بقواعد الجو، وقد نوقش باستفاضة أعلاه. وتبيَّن أيضاً أن الملحق الأول — "إجازة العاملين" يتسم بأهمية خاصة. وتحدد متطلبات الإجازة الواردة في الملحق الأول المؤهلات والكفاءات والامتيازات اللازمة لتنفيذ عمليات الطيران، ومن ثم فهي تؤثر مباشرةً في سلامة تشغيل الطائرات وتحركاتها. ويفترض الامتثال لقواعد الجو بالضرورة تمتع طواقم الطيران، والطيارين العاملين عن بُعد حيثما ينطبق ذلك، بالكفاءة اللازمة للاضطلاع بالمسؤوليات المسندة إليهم بموجب الملحق الثاني. وتسهم ملاحق أخرى، على نحو مماثل، في سلامة سير الرحلات وانتظامها وكفاءتها، ومنها الملحق الثالث — "خدمة الأرصاد الجوية للملاحة الجوية الدولية"، والملحق السادس — "تشغيل الطائرات"، والملحق العاشر — "اتصالات الطيران"، والملحق الثاني عشر — "البحث والإنقاذ"، والملحق الرابع عشر — "المطارات"،

---

[١٤] توماس بورغنتال، *Law-Making in the International Civil Aviation Organization* [وضع القواعد القانونية في منظمة الطيران المدني الدولي]، مطبعة جامعة سيراكيوز، ١٩٦٩، الصفحة ٨٢.

[١٥] المرجع نفسه، الصفحة ٨٤.

[١٦] الإيكاو، المجلس، الدورة الثالثة، محضر الجلسة الثانية والعشرين، ١٩٤٨/٤/١٣ (الوثيقة Doc 5701، C/672)، ١٩٤٨/٦/٢٤، الصفحة ٥٧، الفقرة ٣٠٦.

[١٧] رأى الدكتور أوجين بيبان أن "القواعد الوحيدة التي اعتمدها مجلس الإيكاو حتى الآن عملاً بالمادة ١٢، والتي لها صفة إلزامية في المجال الجوي فوق أعالي البحار، هي القواعد الواردة في الملحق الثاني، على الرغم من أن وثائق مؤتمر شيكاغو توحي بأن واضعي الاتفاقية كانت لديهم نوايا أكثر طموحاً" (التوكيد مضاف). انظر أوجين بيبان، *The Law of the Air and the Draft Articles Concerning the Law of the Sea Adopted by the International Law Commission at Its Eighth Session* [قانون الجو ومشروعات المواد المتعلقة بقانون البحار التي اعتمدتها لجنة القانون الدولي في دورتها الثامنة]، المحاضر الرسمية لمؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار، المجلد الأول (الوثائق التحضيرية)، جنيف، ١٩٥٨/٤/٢٧-٢/٢٤، A/CONF.13/4، الصفحتان ٦٨-٦٩، الفقرة ٣٦، وهي متاحة على الإنترنت: https://legal.un.org/diplconf_records/1958_los/docs/english/vol_1/a_conf13_4.pdf. وانظر أيضاً فرانسيس شوبرت، *The Law of Air Navigation Services* [قانون خدمات الملاحة الجوية] (دار إدوارد إلغار للنشر، ٢٠٢٤)، الصفحتين ٢٩٧-٢٩٨.

والملحق الخامس عشر — "خدمة معلومات الطيران"، والملحق التاسع عشر — "إدارة السلامة". وترد في **الإضافة (ج)** خلاصة لأمثلة من القواعد القياسية الواردة في هذه الملاحق الأخرى والمرتبطة تشغيلياً بسلامة سير الرحلات الجوية.

٤-٢-١٣ ومن ثم، فإن الملحق الثاني، من حيث الممارسة التشغيلية وتصميم المنظومة، لا يعد وثيقةً مكتفية بذاتها. والجدير بالذكر أن بعض أحكام الملحق الثاني نفسه تقتضي التقيد الصارم بقواعد أخرى بالغة الأهمية لسلامة الطائرات.[١٨] ويقر الملحق نفسه بهذا الترابط التشغيلي من خلال الإشارة إلى أحكام واردة في ملاحق أخرى، وغالباً ما تكون هذه الإشارة في شكل ملاحظات تقدم معلومات واقعية أو إحالات مرجعية لا تندرج، على الرغم من أهميتها لتطبيق قواعد قياسية معينة، في نطاق تلك القواعد القياسية.[١٩] وفي عدد محدود من الحالات، تحيل القواعد القياسية الواردة في الملحق الثاني نفسها إحالةً مباشرة إلى أحكام واردة في ملاحق أخرى، ولا سيما فيما يتعلق بنظم الطائرات الموجهة عن بُعد.[٢٠] ومع ذلك، شددت فرقة العمل على ضرورة التمييز بين الترابط التشغيلي والإدراج الرسمي في عداد القواعد المشمولة بالمادة ١٢. فمع أن العديد من القواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملاحق الأخرى تدعم الامتثال لقواعد الجو أو تمكّن منه أو تيسره، لم يعتبر المجلس رسمياً أي ملحق، باستثناء الملحق الثاني، أو أي حكم وارد خارج الملحق الثاني، من القواعد المتعلقة بطيران الطائرات وتحركاتها، التي لها صفة إلزامية فوق أعالي البحار وتسري في المجال الجوي فوق إقليم الدولة، رهناً بالإبلاغ عن الاختلافات وبمراعاة القانون الوطني الواجب التطبيق.

التشاور مع لجنة الملاحة الجوية

٤-٢-١٤ دُعيت لجنة الملاحة الجوية إلى تزويد فرقة العمل المعنية بالمادة ١٢ بآرائها بشأن عدة مسائل رئيسية، هي: التفسير الفني لعبارة "قواعد طيران الطائرات وتحركاتها"؛ وما إذا كان يمكن اعتبار الأحكام الواردة في ملاحق أخرى، مثل الملاحق الأول والسادس والحادي عشر، قواعد مندرجة في هذه الفئة؛ والجدوى المحتملة من إدراج أسئلة بروتوكول البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية للتحقق مما إذا كانت الدول تنفذ الأنظمة من خلال مقاضاة مرتكبي المخالفات، والحفاظ على آليات لتبادل المعلومات، والاستجابة لطلبات التعاون في مجال الإنفاذ. وأُثيرت أيضاً مسألة ما إذا كان يُنظر صراحةً، عند إعداد القواعد القياسية، في مدى اندراجها في نطاق المادة ١٢. وأشارت اللجنة إلى تعقيد تفسير عبارة "القواعد والأنظمة النافذة بخصوص طيران الطائرات وتحركاتها"، وتحديد ما إذا كان نطاقها يتجاوز الملحق الثاني بحيث يشمل قواعد واردة في ملاحق أخرى. وأبدت لجنة الملاحة الجوية استعدادها لمواصلة النظر في هذه المسألة قبل إبداء رأي أكثر تحديداً.

٤-٢-١٥ أقرت لجنة الملاحة الجوية، في ردها اللاحق، بأهمية المسائل المطروحة، لكنها أعربت عن صعوبة تقديم مشورة قد تترتب عليها آثار قانونية. وبناءً على ذلك، امتنعت اللجنة عن تقديم رأي فني في مسائل قد تنطوي على تفسير قانوني، مفضلةً إحالة النظر فيها إلى الخبراء القانونيين.

---

[١٨] المرجع نفسه.

[١٩] ترد هذه الملاحظات بشأن القواعد القياسية التالية في الملحق الثاني: ٢-٢ و٣-٧-١ (الملحق الحادي عشر)؛ وتعريف "إجراء الاقتراب الآلي"، ٣-٢، و٣-٢-٣، و٣-٢-٦-٢ (الملحق السادس)؛ و٣-٢-٢-٧-٢، و٤-٢ من المرفق ١ (الملحق الرابع عشر)؛ و٣-٢-٣ (الملحق الثامن)؛ و١ من المرفق ١ (الملحق الثاني عشر)؛ و٣-٧-٢ (الملحق السابع عشر).

[٢٠] تشمل القواعد القياسية المتعلقة بنظم الطائرات الموجهة عن بُعد ما يلي: ٢-٢ (الملحق السادس، الجزء الرابع)؛ و٢-٣ (الملحق الأول)؛ و٢-١ و٢-٢ من المرفق ٤ (الملحق الثامن)؛ و٣-٢ (ع) من المرفق ٤ (الملحق السادس عشر)؛ و٣-٢ (ف) من المرفق ٤ (الملحق السابع عشر). وتجدر الإشارة إلى أن القواعد القياسية الخاصة بنظم الطائرات الموجهة عن بُعد، التي تضع أحكام المرفق ٤ من الملحق الثاني موضع التنفيذ، اعتُمدت للأغراض التالية: (١) إصدار إجازات الطيارين العاملين عن بُعد في عام ٢٠١٨ (التعديل رقم ١٧٥ للملحق الأول)؛ (٢) إصدار شهادات صلاحية نظم الطائرات الموجهة عن بُعد للطيران في عام ٢٠٢١ (التعديل رقم ١٠٨ للملحق الثامن)؛ (٣) إصدار شهادات مشغلي نظم الطائرات الموجهة عن بُعد في عام ٢٠٢٤ (كتاب المنظمة رقم AN 11/61.1-24/37). وتشتمل القواعد القياسية الأخرى على ٣-٦-٥-٢ (الملحق العاشر).

الآثار العملية

٤-٢-١٦ لاحظت فرقة العمل المعنية بالمادة ١٢ أنه، بصرف النظر عن الآراء المتعلقة بالنطاق النظري لعبارة "القواعد والأنظمة النافذة بخصوص طيران الطائرات وتحركاتها"، يوجد اتفاق واسع على أن الملحق الثاني يشكل المجموعة الأساسية من هذه القواعد لأغراض المادة ١٢. وأقرت فرقة العمل كذلك بأن القواعد القياسية الواردة في ملاحق أخرى قد تدعم سير الرحلة الجوية أو تمكّن منه أو تخضعه لشروط معينة، وقد تتجلى في القواعد التشغيلية السارية في المجال الجوي الوطني. غير أن فرقة العمل ميزت بين هذه الصلة التشغيلية والمسألة المستقلة المتمثلة فيما إذا كان المجلس قد اعتبر تلك القواعد القياسية من القواعد المتعلقة بطيران الطائرات وتحركاتها بالمعنى المقصود في المادة ١٢. وإضافةً إلى ذلك، أشارت فرقة العمل إلى التحديات القانونية والعملية المرتبطة بتحديد قواعد إضافية تتعلق بطيران الطائرات وتحركاتها، إلى جانب القواعد الواردة في الملحق الثاني. وتشمل هذه التحديات عدم وجود معايير قانونية متفق عليها لإجراء هذا التحديد، والتساؤلات المتعلقة بالجهة المختصة بالبت في ذلك، والعواقب التي قد تنجم عن ذلك فيما يتعلق بالاختلافات والتنفيذ والإنفاذ والمقاضاة. ورأت فرقة العمل أن توسيع نطاق المادة ١٢ بما يتجاوز الملحق الثاني، من دون إرشادات قانونية واضحة أو قرار صريح من المجلس بإدراج قواعد أخرى ضمن نطاقها، قد يؤدي إلى عدم اليقين لدى الدول المتعاقدة ويعقّد إدارة النظام المنشأ بموجب المادة ١٢.

٤-٢-١٧ وأشارت فرقة العمل المعنية بالمادة ١٢ أيضاً إلى أنه، في حين يُسلّم عموماً بعدم جواز الإبلاغ عن أي اختلافات بشأن القواعد القياسية الواردة في الملحق الثاني عند تطبيقها فوق أعالي البحار، سبق للدول أن أبلغت عن اختلافات بشأن أحكام واردة في ملاحق أخرى، بما فيها بعض الأحكام التي قد تكون مرتبطة تشغيلياً بسير الرحلة الجوية. وفي هذا السياق، ناقشت فرقة العمل تعذر تحديد الأحكام الواردة خارج الملحق الثاني بأثر رجعي، والتي ينبغي اعتبارها من القواعد المتعلقة بطيران الطائرات وتحركاتها لأغراض المادة ١٢. ولذلك فضلت فرقة العمل اتباع نهج عملي يركز على تطبيق الملحق الثاني، ولم تسعَ، في هذه المرحلة، إلى تعريف أحكام إضافية واردة خارج الملحق الثاني أو تحديدها باعتبارها مندرجة في نطاق المادة ١٢. ويحافظ هذا النهج على اليقين القانوني، ويتجنب في الوقت نفسه المسألة الشائكة المتمثلة في أن يُحدَّد، بأثر رجعي، ما يصح أن يندرج في مدلول تلك العبارة من الأحكام الواردة خارج الملحق الثاني.

الاستنتاج ٢: في ضوء الممارسة المتّبعة في المنظمة، بما في ذلك اعتماد المجلس للملحق الثاني في عام ١٩٤٨ ونظره في الملحق الحادي عشر في ١٩٥٠/٥/١٨، فإن القواعد والأنظمة النافذة بخصوص طيران الطائرات وتحركاتها، بالمعنى المقصود في المادة ١٢ من الاتفاقية، هي حالياً القواعد الواردة في الملحق الثاني لاتفاقية شيكاغو. ويجوز للمجلس في أي وقت أن يعتبر قواعد واردة في ملاحق أخرى جزءاً من القواعد المتعلقة بطيران الطائرات وتحركاتها، وعندئذ تُطبق هذه القواعد أيضاً دون استثناء فوق أعالي البحار.

٤-٣ تطبيق المادة ١٢ في الإقليم الوطني (المجال الجوي السيادي)

٤-٣-١ يتمثل أحد أوجه التمييز الأساسية بموجب اتفاقية شيكاغو في التمييز بين المجال الجوي الخاضع لسيادة الدولة والمجال الجوي فوق أعالي البحار. وتنص الاتفاقية على أن لكل دولة "السيادة الكاملة والمطلقة على الفضاء الجوي الذي يعلو إقليمها" (المادة الأولى)، وتُعرّف ذلك الإقليم بأنه الأراضي البرية والمياه الإقليمية المتاخمة لها الخاضعة لسيادة تلك الدولة (المادة الثانية). وبالنسبة إلى الدول الساحلية، يمثل الحد الخارجي للمجال الجوي فوق المياه الإقليمية نطاق امتداد سيادتها الوطنية.[٢١] ويعد هذا التمييز أساساً تقوم عليه أحكام عديدة من اتفاقية شيكاغو، كما أنه يتجلى في تطبيق المادة ١٢.

٤-٣-٢ ويتعين على الطائرات، داخل المجال الجوي السيادي، الامتثال للقواعد والأنظمة النافذة في الإقليم المعني. ويعبّر ذلك عن الإطار الأوسع الذي أرسته اتفاقية شيكاغو، والذي يقر بسلطة الدول في تنظيم عمليات الطائرات داخل أقاليمها،

[٢١] نيكولاس غريف، القانون الدولي العام في المجال الجوي فوق أعالي البحار، ١٩٩٤، الصفحة ٦١.

شريطة تطبيق تلك القوانين من دون تمييز على أساس الجنسية وتنفيذها بما يتفق مع اتفاقية شيكاغو. وتتكامل المادتان ١١ و١٢ في هذا الصدد، إذ تقرران كلتاهما الالتزام بالامتثال وبهدف تحقيق أكبر قدر ممكن من المطابقة بين القواعد.

٤-٣-٣ تقر اتفاقية شيكاغو بأن تطبيق القواعد التشغيلية داخل المجال الجوي الوطني قد لا يكون متماثلاً من جميع الوجوه بين الدول المتعاقدة. وعملاً بالمادة ٣٨ من اتفاقية شيكاغو، يجوز للدول الإبلاغ عن الاختلافات بين أنظمتها الوطنية والقواعد القياسية الواردة في الملحق الثاني. وقد فعلت ذلك دول كثيرة حتى الآن فيما يتعلق بمجالها الجوي الوطني. وتشمل الإخطارات المقدمة من ٥٠ دولة متعاقدة، على أقل تقدير، طائفة واسعة من القواعد القياسية والتعاريف الواردة في الملحق الثاني. ومع أن الكثير من الاختلافات المبلغ عنها هي ذات طابع مصطلحي أو تحريري، فإن نسبة كبيرة منها تتعلق بمتطلبات تشغيلية تؤثر في كيفية تسيير الرحلات الجوية، ومنها القواعد التي تحكم استخدام المجال الجوي، والحدود الدنيا المتعلقة بالأحوال الجوية ومدى الرؤية، والخلوص من العوائق، وإجراءات تخطيط الرحلات الجوية والإبلاغ، والاتصالات. وبناءً على ذلك، قد يختلف التطبيق العملي للقواعد التشغيلية التي تنظم الطيران داخل الإقليم الوطني من دولة إلى أخرى، بالقدر المبيّن في الاختلافات المبلّغ عنها.

٤-٣-٤ وعلى النقيض من ذلك، لا يخضع المجال الجوي فوق أعالي البحار لسيادة أي دولة، كما أن تنظيم الرحلات الجوية في ذلك المجال يخرج عن نطاق السلطة التنظيمية لأي دولة.[٢٢] وتفادياً لحدوث فراغ تنظيمي في هذا المجال الجوي، تنص الجملة الثالثة من المادة ١٢ على أن "تسري فوق أعالي البحار القواعد المقررة بموجب هذه الاتفاقية"، ويجوز أن تُستكمل هذه القواعد بالقواعد القانونية لدولة السجل أو أن تُضاف إليها فيما يتعلق بالطائرات التي تحمل علامة جنسيتها في هذا المجال الجوي، على ألا تتعارض مع قواعد الجو التي وضعتها الإيكاو لأعالي البحار. ومن المتعارف عليه أن هذه هي الآلية التي وضعتها الاتفاقية لضمان تطبيق القواعد الدولية الموحدة، ولا سيما القواعد الموضوعة من خلال آليات وضع القواعد القياسية في الإيكاو، على الحالات التي لا يسري فيها، بحكم السيادة، أي نظام قانوني تابع لإقليم أي دولة.[٢٣]

٤-٣-٥ وتنص اتفاقية شيكاغو نفسها أيضاً على طائفة من التدابير التشغيلية الأخرى التي تؤثر في تسيير الرحلات الجوية داخل الإقليم الوطني. وتشمل هذه التدابير المسارات المحددة أو الأذون الخاصة التي تُفرض لأسباب تتعلق بالسلامة، والنظم الخاصة بالطائرات التي تطير بدون طيار (المادة ٨ — "الطائرات التي تطير بدون طيار")، فضلاً عن فرض قيود أو حظر على التحليق فوق مناطق محددة لدواعي الضرورة العسكرية أو السلامة العامة (المادة ٩ — "المناطق المحظورة"). وتُنفَّذ هذه التدابير من خلال الأطر القانونية الوطنية، وتشكل جزءاً من النظام التنظيمي المنطبق على الطائرات داخل المجال الجوي السيادي.

٤-٣-٦ وبناءً على ذلك، تميز المادة ١٢ بين المجال الجوي فوق أعالي البحار والمجال الجوي الوطني. ففي المجال الجوي فوق أعالي البحار، توفر الاتفاقية نفسها القواعد التشغيلية المنطبقة، وذلك من خلال الملحق الثاني بصورة أساسية. ونظراً إلى الولاية القانونية لدول السجل على طائراتها في المجال الجوي فوق أعالي البحار، تقر بعض الدول في قوانينها الوطنية بأسبقية أحكام الملحق الثاني عند تعارضها مع قواعدها الوطنية. ومن الأمثلة على ذلك النص على ألا يُعد حكم من أحكام الملحق الثاني متعارضاً مع حكم وارد في القواعد الوطنية لهذه الدول، ما دام يمكن تطبيق الحكمين معاً في الوقت نفسه.[٢٤]

---

[٢٢] المرجع نفسه، الصفحتان ٦١-٦٢. انظر أيضاً كاي هايلبرونر، "Freedom of the Air and the Convention on the Law of the Sea" ["حرية الطيران واتفاقية قانون البحار"] (١٩٨٣)، المجلة الأمريكية للقانون الدولي، المجلد ٧٧، بدءاً من الصفحة ٤٩٠، وبخاصة الصفحة ٤٩١.

[٢٣] انظر مايكل ميلدي، *International Air law and ICAO* [القانون الجوي الدولي والإيكاو]، الطبعة الثالثة (دار إليفن الدولية للنشر، ٢٠١٦)، الصفحة ٤٠.

[٢٤] *Australian Civil Aviation Safety Regulations* [الأنظمة الأسترالية لسلامة الطيران المدني] ، ١٩٩٨، الجزء ٩١، البند ٩١-٠١٥، "تطبيق الجزء ٩١ — الطائرات الأسترالية فوق أعالي البحار".

الاستنتاج ٣: يتعين على مشغلي الطائرات، في المجال الجوي الوطني، التقيد بالقوانين والأنظمة النافذة في الإقليم المعني، بما في ذلك المتطلبات التشغيلية الوطنية التي نفذت الدولة من خلالها أحكام الملحق الثاني، وأي تدابير أخرى اعتُمدت وفقاً لاتفاقية شيكاغو. ومع أن اتفاقية شيكاغو تسعى إلى تحقيق أكبر قدر ممكن من التوحيد الدولي لهذه القواعد، فإنها تقر بالسلطة السيادية لكل دولة في تنظيم تشغيل الطائرات داخل إقليمها، شريطة التقيد بالملاحق المنطبقة. وبناءً على ذلك، قد تختلف المتطلبات التشغيلية الوطنية من دولة إلى أخرى، بما يشمل الحالات التي يُبلَّغ فيها عن اختلافات عن الملحق الثاني عملاً بالمادة ٣٨ من اتفاقية شيكاغو.

٤-٤ تطبيق القاعدة القياسية ٣-١-١ من الملحق الثاني: تشغيل الطائرات بإهمال أو استهتار

٤-٤-١ عندما تُقرأ القاعدة القياسية ٣-١-١ من الملحق الثاني مقترنةً بالمادة ١٢ من اتفاقية شيكاغو، فإنها تؤدي وظيفة مهمة في مجال السلامة. إذ تُلزم المادة ١٢ الدول المتعاقدة بضمان التقيد بالقواعد والأنظمة النافذة التي تكفل سلامة سير عمليات الطيران، وبالتصدي للمخالفات المرتكبة بحقها. وتنص القاعدة القياسية ٣-١-١ من الملحق الثاني على أنه "لا يُسمح بتشغيل طائرة بإهمال أو استهتار على نحو يعرض حياة الآخرين أو ممتلكاتهم للخطر".

٤-٤-٢ تُطبَّق القاعدة القياسية ٣-١-١ بالاستناد إلى **أثر** السلوك في سلامة الرحلة الجوية وانتظامها، بدلاً من اشتراط التقيد بمتطلب إجرائي أو فني محدد. ولذلك، يمكن تطبيق هذه القاعدة القياسية على الحالات التي تؤدي فيها أفعال أو حالات امتناع أو إخفاقات تشغيلية إلى تشغيل طائرة بإهمال أو استهتار، بصرف النظر عن الملابسات المحددة التي أدت إلى ذلك السلوك.

الاستنتاج ٤: تكون القاعدة القياسية ٣-١-١ من الملحق الثاني منطبقةً عندما تؤدي أفعال أو حالات امتناع إلى تشغيل طائرة بإهمال أو استهتار على نحو يعرض حياة الآخرين أو ممتلكاتهم للخطر، أو عندما تسهم تلك الأفعال أو الحالات في هذا التشغيل. وعند تطبيق هذه القاعدة القياسية، يجوز تقييم السلوك المعني بالاستناد إلى أثره على سلامة تشغيل الطائرة.

٤-٥ الولاية القضائية على الطائرات أثناء الطيران

٤-٥-١ تذكر المادة ٤ من "الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات" (طوكيو، ١٩٦٣ — "اتفاقية طوكيو لعام ١٩٦٣") (الوثيقة Doc 8364) ظروفاً محددة يجوز فيها لدول غير دولة السجل أن تمارس الولاية القضائية الجنائية على الجرائم المرتكبة على متن الطائرات أثناء الطيران، في سياق تلك الاتفاقية. ومن بين هذه الظروف، تجيز الفقرة (د) من المادة ٤ صراحةً ممارسة هذه الولاية عندما تتمثل الجريمة في مخالفة القواعد أو الأنظمة الوطنية لتلك الدولة التي تنظم طيران الطائرات أو تحركاتها:

"لا يجوز لدولة متعاقدة ليست دولة السجل أن تتدخل في طائرة أثناء طيرانها لغرض ممارسة ولايتها القضائية الجنائية على جريمة مرتكبة على متن الطائرة، إلا في الحالات التالية: [...] (د) إذا كانت الجريمة تتمثل في مخالفة أي من القواعد أو الأنظمة النافذة في تلك الدولة بخصوص طيران الطائرات أو تحركاتها."

٤-٥-٢ ويتجلى في هذا الحكم دور اتفاقية طوكيو في تيسير الإنفاذ الفعال لأنظمة سلامة الطيران والملاحة الجوية، بما يتفق مع الإطار المنصوص عليه في المادة ١٢ من اتفاقية شيكاغو.

٤-٥-٣ وتؤكد الأعمال التحضيرية لاتفاقية طوكيو لعام ١٩٦٣ صراحةً هذه الصلة.[٢٥] إذ تبين الأعمال التحضيرية أن الفقرة (د) من المادة ٤ صيغت عمداً في ضوء المادة ١٢ من اتفاقية شيكاغو، وأن المقصود منها أن تُطبق على نحو ينسجم

[٢٥] الدورة الثانية عشرة للجنة القانونية للإيكاو (ميونيخ، من ٨/١٨ إلى ١٩٥٩/٩/٤)، المجلد الثاني، الوثائق، الجزء الأول-باء (الوثيقة Doc 8111-LC/146-2)، تعليقات الأمانة العامة على مشروع الاتفاقية الذي اعتمدته اللجنة الفرعية، الصفحتان ٢٤ و٣١، الفقرة ٧-٥. انظر أيضاً المؤتمر

معها. وفي هذا السياق، تفترض الفقرة (د) من المادة ٤ وجود منظومة معروفة ومشروعة من القواعد أو الأنظمة التي تنظم طيران الطائرات أو تحركاتها، على النحو المنصوص عليه في المادة ١٢، وتمكّن الدول من إنفاذ تلك القواعد عن طريق ممارسة الولاية القضائية الجنائية في الحالات المناسبة. وبذلك، ييسر هذا الحكم التطبيق الفعال للمادة ١٢ وللالتزامات الدولية المتعلقة بالملاحة الجوية والسلامة، ويسهم في الحفاظ على الاتساق بين الاتفاقيتين.

الاستنتاج ٥: تيسر الفقرة (د) من المادة ٤ من اتفاقية طوكيو لعام ١٩٦٣ التنفيذ الفعال للمادة ١٢ من اتفاقية شيكاغو وللالتزامات الدولية المتعلقة بالملاحة الجوية والسلامة، وتسهم في الحفاظ على الاتساق بين الاتفاقيتين.

٤-٦ تعريف أعالي البحار

أعالي البحار

٤-٦-١ لا يخضع المجال الجوي فوق أعالي البحار، بخلاف المجال الجوي فوق إقليم الدولة، لسيادة أي دولة. ووفقاً للمادة ١٢، تكون القواعد النافذة فيه هي القواعد الموضوعة بموجب الاتفاقية. وعندما اعتُمدت اتفاقية شيكاغو في عام ١٩٤٤، كان القانون الدولي العرفي هو الذي يعرّف أعالي البحار. وأدخلت التطورات التي شهدها قانون البحار، ولا سيما اعتماد اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، بعض العناصر المتعلقة بأعالي البحار.[٢٦] ومن أبرزها أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار تنص على مفهوم المنطقة الاقتصادية الخالصة، التي تخضع لنظام قانوني خاص يختلف عن نظام أعالي البحار وينفصل عنه. وفي ضوء الدراسة التي تناولت آثار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على مواثيق القانون الجوي الدولي، نظرت اللجنة القانونية، في دورتها التاسعة والعشرين (مونتريال، من ٤/٧ إلى ١٥/٧/١٩٩٤)، في استنتاجات دراسة أعدتها الأمانة العامة[٢٧] وفي تقرير للمقرر بشأن المنطقة الاقتصادية الخالصة، وأقرت بأنه لا يبدو أن المنطقة الاقتصادية الخالصة تترتب عليها آثار بالنسبة إلى الطيران المدني.[٢٨] وكما جاء في موجز تقرير المقرر: "تتمتع الطائرات فوق المنطقة الاقتصادية الخالصة، من دون أي لبس، بالحق نفسه في حرية الملاحة الذي تتمتع به الطائرات فوق أعالي البحار، وهذا هو المعنى الواضح للمادتين ٥٨ و٨٧ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. ويترتب على المادتين ٥٨ و٨٧ من تلك الاتفاقية أن تكون قواعد الجو المنطبقة فوق المنطقة الاقتصادية الخالصة مطابقة للقواعد المنطبقة فوق أعالي البحار."[٢٩] وتفادياً لأي لبس، لا يشكل المجال الجوي فوق المنطقة الاقتصادية الخالصة جزءاً من المجال الجوي السيادي أو الوطني لأي دولة. ويقدم الشكل البياني الوارد في **الإضافة (د)**، وإن لم يكن ذا حجية، إيضاحاً مفيداً لتصنيف المجال الجوي بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار واتفاقية شيكاغو.

٤-٦-٢ تشير اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار إشارةً مباشرة أيضاً إلى قواعد الجو، وبالتحديد في الفقرة الفرعية (أ) من الفقرة ٣ من المادة ٣٩، التي تنص على "أن تراعي قواعد الجو الموضوعة من قبل منظمة الطيران المدني الدولية والمنطبقة على الطائرات المدنية". وستكون قواعد الجو التي اعتمدها مجلس الإيكاو واجبة التطبيق على الطائرات المدنية التي تمارس حق المرور العابر فوق المضائق المستخدمة للملاحة الدولية. ويُستخلص من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار أنه لا يجوز

الدولي بشأن قانون الجو (طوكيو، أغسطس–سبتمبر ١٩٦٣)، المجلد الأول، المحاضر (الوثيقة Doc 8565-LC/152-1)، الاجتماع الحادي عشر، الصفحتين ١١١–١١٢، الفقرة ٧.

[٢٦] تعرّف المادة ٨٦ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار أعالي البحار بأنها "جميع أجزاء البحر التي لا تشملها المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر الإقليمي أو المياه الداخلية لدولة، أو لا تشملها المياه الأرخبيلية لدولة أرخبيلية".

[٢٧] انظر ورقة العمل LC/29-WP/8-1، "اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار — ما قد يترتب عليها من آثار بالنسبة إلى تطبيق اتفاقية شيكاغو وملاحقها وسائر مواثيق القانون الجوي الدولي — دراسة الأمانة العامة".

[٢٨] تقرير الدورة التاسعة والعشرين للجنة القانونية، مونتريال، من ٤/٧ إلى ١٥/٧/١٩٩٤ (الوثيقة Doc 9630-LC/189)، الصفحة ٨–١.

[٢٩] انظر ورقة العمل LC/29-WP/8-1، "اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار — ما قد يترتب عليها من آثار بالنسبة إلى تطبيق اتفاقية شيكاغو وملاحقها وسائر مواثيق القانون الجوي الدولي — تقرير المقرر (السيد أ. و. ج. كين، المملكة المتحدة)"، الصفحة ١٠، الفقرة ٣٣.

للدول المشاطئة للمضيق أن تبلّغ عن اختلاف عن الملحق الثاني — "قواعد الجو" بموجب المادة ٣٨ من اتفاقية شيكاغو، فيما يتعلق بالطائرات التي تمارس حق المرور العابر في المجال الجوي فوق المضائق. وبناءً على ذلك، يعود الاختصاص التشريعي الختامي بشأن قواعد الجو المنطبقة على الطائرات المدنية التي تمارس حق المرور العابر في المجال الجوي فوق المضائق المستخدمة للملاحة الجوية الدولية إلى مجلس الإيكاو.[٣٠] وفي حالة المضائق التي يبلغ عرضها ٢٤ ميلاً بحرياً أو أقل، تشكل المياه التي تتكون منها هذه المضائق بحاراً إقليمية للدول المشاطئة لها، ويكون المجال الجوي فوق تلك المياه مجالاً جوياً سيادياً، وإن كانت ممارسة الدول المشاطئة للمضائق لهذه السيادة تخضع لقواعد اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار وسائر قواعد القانون الدولي.[٣١]

٤-٦-٣ لا تتضمن اتفاقية شيكاغو تعريفاً للبحر الإقليمي. ولهذا الغرض، تستند الدول إلى أحكام المادة ٣ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، التي تعبر عما استقر عليه القانون الدولي العرفي، وتنص على أن "لكل دولة الحق في أن تحدد عرض بحرها الإقليمي بمسافة لا تتجاوز ١٢ ميلاً بحرياً مقيسة من خطوط الأساس [...]".[٣٢] ومع ذلك، أشيرَ أيضاً إلى أن بعض الدول غير الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار[٣٣] قد تقر بالحد البالغ ١٢ ميلاً بحرياً من خلال اعتماد تشريعات وطنية. ومن الأمثلة على ذلك الولايات المتحدة، التي وسعت، بموجب الإعلان الرئاسي رقم ٥٩٢٨ المؤرخ في ١٩٨٨/١٢/٢٧، عرض بحرها الإقليمي من ٣ أميال بحرية إلى ١٢ ميلاً بحرياً مقيسة من خطوط الأساس للولايات المتحدة.

الاستنتاج ٦: لأغراض المادة ١٢ من اتفاقية شيكاغو، تبدأ أعالي البحار عند الحد الخارجي للبحر الإقليمي للدولة. وفيما يتعلق بعرض البحر الإقليمي، ينبغي للدول تطبيق المادة ٣ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، التي تعبر عما استقر عليه القانون الدولي العرفي، وتنص على أن "لكل دولة الحق في أن تحدد عرض بحرها الإقليمي بمسافة لا تتجاوز ١٢ ميلاً بحرياً مقيسة من خطوط الأساس [...]".

نطاق تحديد الهوية لأغراض الدفاع الجوي

٤-٦-٤ ترد في الملحق الثاني قواعد الجو التي يتعين على طائرات الدول المتعاقدة في اتفاقية شيكاغو التقيد بها فوق أعالي البحار. وقد فرض عدد من الدول، من جانب واحد، قواعد إضافية تنظم الطيران فوق أعالي البحار، وذلك بإنشاء نطاقات لتحديد الهوية لأغراض الدفاع الجوي. ويشكل نطاق تحديد الهوية لأغراض الدفاع الجوي شكلاً من أشكال ممارسة الدول يرمي إلى التحديد المبكر لهوية الطائرات التي تقترب من المجال الجوي الوطني. وكثيراً ما تمتد هذه النطاقات إلى ما وراء حدود المجال الجوي السيادي للدولة، وإلى مسافات بعيدة فوق أعالي البحار. وقد أُنشئت عموماً كتدبير وقائي لتعزيز حماية الأمن الوطني، وذلك بإخضاع دخول الطائرات لمتطلبات التحديد المبكر لهويتها. وأُنشئ أول نطاق لتحديد الهوية لأغراض الدفاع الجوي في خمسينات القرن العشرين، ويوجد حالياً على الصعيد العالمي أكثر من ٢٠ نطاقاً من هذه النطاقات لا تزال عاملة.[٣٤]

---

[٣٠] انظر ورقة العمل LC/29-WP/8-1، "اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار — ما قد يترتب عليها من آثار بالنسبة إلى تطبيق اتفاقية شيكاغو وملاحقها وسائر مواثيق القانون الجوي الدولي — دراسة الأمانة العامة"، الفقرة ٩-٧.

[٣١] المادة ٣٤ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

[٣٢] يخضع ذلك للأحكام الأخرى المنطبقة، ولا سيما المادة ٧ ("خطوط الأساس المستقيمة") والمادة ١٥ ("تعيين حدود البحر الإقليمي بين الدول ذات السواحل المتقابلة أو المتلاصقة") من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

[٣٣] في ٢٠٢٦/٧/١، بلغ عدد الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٧٢ طرفاً، منها ١٦٩ دولةً عضواً في الإيكاو. والدول الأعضاء في الإيكاو غير الأطراف في الاتفاقية هي: أفغانستان وأندورا وبوتان وبوروندي وجمهورية أفريقيا الوسطى وكولومبيا وجمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية والسلفادور وإريتريا وإثيوبيا وجمهورية إيران الإسلامية وإسرائيل وكازاخستان وليبيا وبيرو وجنوب السودان والجمهورية العربية السورية وطاجيكستان وتركيا وتركمانستان والإمارات العربية المتحدة والولايات المتحدة وأوزبكستان وجمهورية فنزويلا البوليفارية.

[٣٤] تشمل الدول التي أنشأت نطاقات (لا تزال تعمل) لتحديد الهوية لأغراض الدفاع الجوي: الأرجنتين وأستراليا وبنغلاديش والبرازيل وكندا والصين وكوبا وفنلندا واليونان والهند وإندونيسيا وجمهورية إيران الإسلامية واليابان وميانمار وباكستان وبنما وبيرو وبولندا وجمهورية كوريا وسري لانكا وتايلند والولايات المتحدة وأوروغواي. انظر ستيفاني ستيبسيتس، Air Defence Identification Zones and Maritime Frontier Disputes: Legal and

ويمكن عادةً العثور على المعلومات المتعلقة بإجراءات هذه النطاقات في أدلة الطيران. ولا توجد قائمة موحدة متاحة للعموم بتلك النطاقات.[٣٥] وعادةً ما يقتضي التطبيق العملي لمفهوم "نطاق تحديد الهوية لأغراض الدفاع الجوي" من الطائرات التي تعبر النطاق أن تعرّف بنفسها في مرحلة مبكرة، وذلك بإيداع خطة طيران تتضمن معلومات عن الوقت المقدر لدخول النطاق ونقاط دخوله، وبتقديم تقارير عن الموقع تتضمن وقت اجتياز كل نقطة إبلاغ محددة وارتفاع الطائرة عند اجتيازها. وقد تتعرض الطائرة للاعتراض في حالة عدم التقيد بهذه المتطلبات.

٤-٦-٥ أدرج مجلس الإيكاو مفهوم "نطاق تحديد الهوية لأغراض الدفاع الجوي" (أو "منطقة الدفاع الجوي") في القواعد الفنية للإيكاو، وأورد التعريف التالي لهذا المصطلح في الملحق الخامس عشر — "خدمة معلومات الطيران": "مجال جوي معين خاص ذو أبعاد محددة تلزم الطائرات فيه بالإبلاغ عن هويتها وبإجراءات الإبلاغ الأخرى، بخلاف الإجراءات المتعلقة بتقديم خدمات الحركة الجوية." وباستثناء التعريف الوارد فيه، فإن الإشارة الوحيدة إلى نطاق تحديد الهوية لأغراض الدفاع الجوي في ملاحق الإيكاو تتمثل في اشتراط أن تنشر الدول تفاصيل نطاقاتها في دليل الطيران وفي خرائط الطيران الخاصة بها (الملحق الخامس عشر والملحق الرابع — "خرائط الطيران"). ولا توجد أي قواعد قياسية أو إجراءات أخرى صادرة عن الإيكاو تتعلق بإنشاء نطاق لتحديد الهوية لأغراض الدفاع الجوي أو تشغيله.

٤-٦-٦ وعلى الرغم من عدم وجود أحكام في الملحق الثاني تلزم الطائرات بالتقيد بمتطلبات نطاق تحديد الهوية لأغراض الدفاع الجوي، فإن بعض الأحكام الواردة فيه تتصل بتنفيذ الدول المعنية لهذه النطاقات. ويتضمن الملحق الثاني قواعد بشأن تقديم خطة الطيران الذي تطلبه السلطة المختصة بخدمات الحركة الجوية (الفقرة الفرعية (د) من القاعدة القياسية ٣-٣-١-٢)، وبشأن تقرير الموقع (القاعدة القياسية ٣-٦-٣). ويتضمن الملحق الثاني أيضاً أحكاماً تتعلق بإجراءات الاعتراض (القاعدة القياسية ٣-٨-١)، ويتعين على الدول المعنية التقيد بها عند سن قوانينها الوطنية بشأن اعتراض الطائرات المدنية في حالة عدم التقيد بمتطلبات نطاق تحديد الهوية لأغراض الدفاع الجوي. وترد معلومات وإرشادات إضافية للدول بشأن تنفيذ هذه النطاقات في الفصل التاسع من "دليل التعاون بين القطاعين المدني والعسكري في مجال إدارة الحركة الجوية"، الصادر عن الإيكاو (الوثيقة Doc 10088).

الاستنتاج ٧: لا تغير ممارسة إنشاء نطاقات تحديد الهوية لأغراض الدفاع الجوي كيفية تطبيق الملحق الثاني فوق أعالي البحار، إلا أن هذه الممارسة قد تترتب عليها آثار عملية فيما يخص كيفية تقيد الطائرات بقواعد الجو فوق أعالي البحار، إذ تجعل دخول المجال الجوي الوطني مشروطاً باستيفاء متطلبات التحديد المبكر لهوية الطائرات، التي قد يمتد نطاق تطبيقها إلى ما وراء البحار الإقليمية.

المخالفات التي تقع فوق أعالي البحار

٤-٦-٧ نظرت فرقة العمل المعنية بالمادة ١٢ في الجوانب التشغيلية والقانونية لالتزامات الدول في سياق المادة ١٢، ولا سيما تحديد الدولة المسؤولة عن اتخاذ الإجراء اللازم عند وقوع مخالفة محتملة لقواعد الجو، في مختلف المناطق بما يشمل أعالي البحار حيث لا تكون السيادة الإقليمية قائمة. وأُقر بأن هذه المسألة أساسية للتنفيذ العملي للمادة ١٢، التي تلزم الدول المتعاقدة بضمان تقيد طائراتها الوطنية بقواعد الجو واتخاذ الإجراء المناسب إزاء المخالفات، بصرف النظر عن مكان وقوعها.

٤-٦-٨ فيما يتعلق بمخالفة طائرة لقواعد طيران الطائرات وتحركاتها في المجال الجوي فوق أعالي البحار، كان هناك اتفاق عام على أن الدول التي تضطلع بمسؤولية تقديم خدمات الحركة الجوية قد تتاح لها، من الناحية العملية، إمكانية الاطلاع

Political Issues [نطاقات تحديد الهوية لأغراض الدفاع الجوي ومنازعات الحدود البحرية: المسائل القانونية والسياسية] (Koninklijke Brill BV)، الفصل الثالث، الصفحة ٢٣.

[٣٥] "دليل التعاون المدني والعسكري في مجال إدارة الحركة الجوية"، الطبعة الأولى، ٢٠٢١ (الوثيقة Doc 10088)، الفقرات من ٩-١ إلى ٩-٣، الفصل التاسع.

على بيانات الحركة الجوية المعنية، ويمكنها تقديم معلومات واقعية لدعم أي تحقيق أو إجراء إنفاذ تتخذه دولة السجل وفقاً للمادة ١٢ من الاتفاقية ولأحكام الملحقين الثالث عشر والتاسع عشر. وأُقر أيضاً بأنه يجوز للدولة المسؤولة عن تقديم خدمات الحركة الجوية في تلك الأجزاء من أعالي البحار أن تبادر إلى بدء عملية التنسيق، لكن إجراءات المتابعة تقع في كثير من الأحيان على عاتق دولة السجل أو دولة المشغل، اللتين تمارسان الولاية القضائية على الطائرة و/أو المشغل و/أو الطيار المعني. ويُعد التعاون بين هذه الدول ضرورياً لضمان الوفاء بالالتزامات المنصوص عليها في المادة ١٢. وأشيرَ إلى أن هذا التنسيق يجري بالفعل بصورة غير رسمية بين هيئات الطيران المدني في الدول المعنية، وغالباً من خلال قنوات ثنائية، وأن أداة تبادل المعلومات المرتقبة يمكنها أيضاً تيسير هذه العملية.

الاستنتاج ٨: عندما تقع مخالفات محتملة لقواعد الجو فوق أعالي البحار، يعتمد التنفيذ الفعال للمادة ١٢ على التعاون بين الدول، لا على الولاية القضائية الإقليمية. ويُتاح تنفيذ هذه المادة عندما تبادر الدولة التي قبلت مسؤولية تقديم خدمات الحركة الجوية إلى تقديم التقارير وإجراء التنسيق، وتتولى دولة السجل و/أو دولة المشغل اتخاذ إجراءات المتابعة المناسبة، بالاستعانة بقنوات التنسيق القائمة وآليات تبادل المعلومات.

٤-٧ معنى مصطلح "المقاضاة"

٤-٧-١ يُفهم مصطلح "المقاضاة" عموماً بمعنى المقاضاة الجنائية. وأشارت فرقة العمل المعنية بالمادة ١٢ إلى أنه يمكن، من الناحيتين اللغوية والعملية، تفسير هذا المصطلح بمعنى أوسع، بما يتفق مع نهج حديث لإنفاذ قواعد الجو من خلال إجراءات لا تقتصر على المقاضاة الجنائية التقليدية والتدابير العقابية، من قبيل فرض عقوبات مالية أو سالبة للحرية. وأُقرَّ بإمكان إسناد معان مختلفة إلى هذا المصطلح في النسخ اللغوية المختلفة لاتفاقية شيكاغو. فعلى سبيل المثال، كثيراً ما تُترجم كلمة "prosecution" الإنجليزية ["المقاضاة"] في الفرنسية باستخدام فعل "poursuivre" ["لاحقَ"، أي "الملاحقة"]، الذي لا يرتبط بالضرورة بفرض عقوبات جنائية، بل قد يدل أيضاً على إجراء تحقيق يمكن أن يؤدي إلى فرض جزاءات إدارية. وتشمل الأشكال الأخرى من الإجراءات التي تتخذها الدول لضمان الامتثال والتعامل مع المخالفات طائفة من الجزاءات الإدارية والإجراءات المتخذة بشأن الشهادات.

٤-٧-٢ وكمثال على إجراءات الإنفاذ، قدمت حكومة كندا إرشادات في مجال السياسات بشأن تشريعاتها المنفذة للالتزام المنصوص عليه في المادة ١٢ فيما يتعلق بضمان الامتثال ومقاضاة مرتكبي المخالفات. وتقر هذه الإرشادات بأن "الامتثال الطوعي" للأنظمة هو النهج الأكثر تقدماً وفعالية لتحقيق سلامة الطيران. [٣٦] ويُفترض لهذا الغرض أن معظم الأشخاص مواطنون عقلاء ومسؤولون وملتزمون بالقانون بدافع من ذواتهم ومصالحهم الشخصية، وأنهم يتشاطرون الاهتمام بمجتمع الطيران والالتزام تجاهه. بيد أن أفراد مجتمع الطيران الذين لا تمثل لديهم عوامل من قبيل المنطق السليم والمسؤولية الشخصية والمدنية والاعتزاز والمهنية، ولا سيما السلامة، حافزاً كافياً، يصبحون موضع تركيز إجراءات الإنفاذ. ولذلك تنص سياسة إنفاذ الأنظمة المتعلقة بالطيران التي وضعتها حكومة كندا على تقديم "توجيه شفهي" بشأن المخالفات البسيطة التي لا تمثل تهديداً لسلامة الطيران. وفي الحالات التي لا يكون فيها هذا التوجيه ملائماً، ينبغي للمفتش أن يملأ استمارة إشعار بالكشف عن مخالفة، بوصف ذلك الخطوة الأولى في عملية الإنفاذ الأولية، وأن يحيلها إلى المكتب الإقليمي المعني بإنفاذ الأنظمة المتعلقة بالطيران.

٤-٧-٣ قد تشمل الإجراءات الأخرى المنصوص عليها في سياسة الإنفاذ تلك إبلاغ مرتكبي المخالفات بحقهم في عرض العقوبات على هيئة مستقلة شبه قضائية منفصلة عن الوزارة المسؤولة عن الطيران المدني الدولي لاستعراضها، وتشجيع التواصل المفتوح بين الأشخاص المدعى بارتكابهم مخالفات ومفتشي الإنفاذ، ولا سيما في الحالات التي قد توجد فيها ظروف مخففة. وفي الحالات التي تنطوي على مخالفة مدّعى بها للوائح، يُجرى تحقيق للتثبت مما إذا كانت المخالفة قد وقعت أم لا.

[٣٦] انظر حكومة كندا، *Aviation offences and enforcement* [مخالفات الطيران وعمليات الإنفاذ]، وثيقة متاحة على الإنترنت: <https://tc.canada.ca/en/aviation/aviation-accidents-investigations/aviation-offences-enforcement>.

ومتى خلص التحقيق إلى وقوع المخالفة، يُنظر في فرض عقوبة مناسبة مع مراعاة جسامة المخالفة. وتبعاً لجسامة المخالفة، قد تشمل الإجراءات المتخذة رداً عليها التوجيه الشفهي أو فرض عقوبة مالية أو تعليق وثيقة من وثائق الطيران أو المقاضاة الجنائية. وفي حالة المخالفات المتكررة والمتعمدة التي تعرّض سلامة الطيران للخطر، قد تشمل الإجراءات زيادة العقوبات المالية وتعليق وثائق الطيران وفرض غرامات قضائية وأحكام بالسجن ومصادرة الطائرات.

الاستنتاج ٩: بالنظر إلى بعض أنظمة الدول وسياساتها وإجراءاتها المتعلقة بتنفيذ المادة ١٢، لا يلزم أن يقتصر مصطلح "المقاضاة"، حسب استعماله في المادة ١٢، على المقاضاة الجنائية، بل يجوز أن يشمل إجراءات إنفاذ أو تدابير تنظيمية أخرى.

الاستنتاج ١٠: بالإضافة إلى المقاضاة الجنائية، تشمل إجراءات الإنفاذ والتدابير التنظيمية الأخرى التي يجوز للدول اتخاذها بما يتفق مع التزاماتها بموجب المادة ١٢، من حيث طبيعتها وشكلها وكيفية تنفيذها، ما يلي:

أ) عقوبات مالية أو سالبة للحرية؛

ب) غرامات مدنية؛

ج) جزاءات أو عقوبات إدارية؛

د) تغيير الشهادات أو الإجازات أو تعليقها أو إلغاؤها؛

هـ) التدريب العلاجي أو غيره من التدابير التصحيحية؛

و) التوجيه الشفهي أو الكتابي؛

ز) رسائل التحذير؛

ح) مصادرة الطائرات.

٤-٨ مبادئ الحماية والاستثناء

٤-٨-١ أبرزت بعض الدول، في مناقشات اللجنة القانونية أثناء الدورة الأربعين للجمعية العمومية للإيكاو، ضرورة أن يراعي العمل في هذا الموضوع مفهوم "الثقافة العادلة".[٣٧] وتجدر الإشارة إلى أن الإيكاو تعمدت عدم استخدام مصطلح "الثقافة العادلة" في قواعدها القياسية وتوصياتها الدولية. فبدلاً من استحداث مصطلحات أو تعريفات محددة، يضع الملحق التاسع عشر — "إدارة السلامة" مبادئ لحماية بيانات السلامة ومعلومات السلامة والمصادر المرتبطة بهما. ويأخذ هذا النهج في الحسبان تنوع النظم القانونية الوطنية، ومن ثم يتيح للدول المرونة في تحديد كيفية تطبيق مبادئ حماية بيانات السلامة ومعلومات السلامة والمصادر المرتبطة بهما وفقاً للأطر القانونية والتنظيمية لكل منها.

٤-٨-٢ يصف الملحق التاسع عشر إطار الحماية، موضحاً أن وجود بيئة للإبلاغ يثق فيها الموظفون وموظفو التشغيل بأنهم لن يعاقبوا على أفعالهم أو حالات امتناعهم التي تتناسب مع تدريبهم وخبرتهم أمر أساسي للإبلاغ في مجال السلامة.[٣٨]

---

[٣٧] يُعرّف مصطلح "الثقافة العادلة" في قوانين الاتحاد الأوروبي بأنه "ثقافة لا يُعاقب فيها العاملون الرئيسيون أو غيرهم من الأشخاص على الأفعال أو حالات الامتناع أو القرارات الصادرة عنهم والمتناسبة مع خبرتهم وتدريبهم، ولكن لا يُتسامح فيها مع الإهمال الجسيم والمخالفات المتعمدة والأفعال التخريبية". انظر لائحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠١٤/٣٧٦ بشأن الإبلاغ عن الحوادث والوقائع في الطيران المدني وتحليلها ومتابعتها.

[٣٨] انظر الملحق التاسع عشر، التوصية ٥-٣-٢، الملاحظة ١.

ولا يمتد إطار الحماية هذا إلى فعل أو امتناع يشتمل على "وقائع وظروف تشير بصورة معقولة إلى أن [...] الفعل أو الامتناع يُعد، وفقاً للقوانين الوطنية، سلوكاً يشكل إهمالاً جسيماً أو إساءة تصرف عن عمد أو نشاطاً إجرامياً".[٣٩]

٤-٨-٣ وعلى الرغم من تطبيق مبادئ الحماية والاستثناء في الملحق السادس — "تشغيل الطائرات"،[٤٠] والملحق الثالث عشر — "التحقيق في حوادث ووقائع الطيران"،[٤١] وكذلك في الملحق التاسع عشر، فإن طريقة صياغة الأحكام المرتبطة بها تراعي السياق التاريخي. بيد أن أحد التحديات التي جرى تحديدها يتمثل في عدم إلمام سلطات الدول، ولا سيما الجهات المعنية بالمقاضاة، مثل أعضاء النيابة العامة والمدعين العامين والقضاة، بالتطورات المتعلقة بمبادئ الحماية والاستثناء في قطاع الطيران أو عدم إحاطتهم بها، مما يؤكد ضرورة بذل جهود للتوعية والتثقيف في هذا الشأن.[٤٢]

٤-٨-٤ يتمثل الهدف من حماية بيانات السلامة ومعلومات السلامة والمصادر المرتبطة بهما في الملحق التاسع عشر في ضمان استمرار توافرها لغرض استخدامها من أجل المحافظة على سلامة الطيران أو تحسينها، مع تشجيع الأفراد والمنظمات على الإبلاغ عن بيانات السلامة ومعلومات السلامة. ولا يُقصد بمبادئ الحماية إعفاء المصادر من التزاماتها المتعلقة بالسلامة أو التدخل في حسن سير العدالة. ولا يُمنع على الدول استخدام بيانات السلامة أو معلومات السلامة لاتخاذ أي إجراء وقائي أو تصحيحي أو علاجي يلزم للمحافظة على سلامة الطيران أو تحسينها. وتحدد مبادئ الاستثناء الظروف التي يجوز فيها الخروج عن مبادئ الحماية تلك.[٤٣]

٤-٨-٥ مع أن البيانات والمعلومات يمكن أن تَرِد من مصادر مختلفة، فإن إعداد الأفراد والمنظمات في منظومة الطيران للتقارير بشأن بيانات السلامة ومعلومات السلامة أمر أساسي لإدارة السلامة. وتساعد النظم الفعالة للإبلاغ في مجال السلامة على ضمان استعداد الأشخاص للإبلاغ عن أخطائهم وتجاربهم واستمرارهم في ذلك، بحيث يتاح للدول ومقدمي الخدمات الاطلاع على البيانات والمعلومات اللازمة لمعالجة أوجه القصور ومصادر الخطر القائمة والمحتملة في مجال السلامة.

---

[٣٩] انظر الملحق التاسع عشر، المرفق ٣، الفقرة الفرعية أ) من الفقرة ٣.

[٤٠] تنص القاعدة القياسية ٣-٣-٦ من الملحق السادس على ما يلي: يجب ألاّ تسمح الدول باستخدام تسجيلات أو نسخ من تسجيلات جهاز التسجيل الصوتي لمقصورة القيادة (CVR) ونظام التسجيل السمعي بمقصورة القيادة (CARS) والفئة (أ) من أجهزة تسجيل الصور المحمولة على متن الطائرة (Class A AIR) والفئة (أ) من نظام تسجيل الصور بالطائرة (Class A AIRS) لأغراض أخرى غير التحقيق في حادث أو واقعة وفقاً للملحق الثالث عشر إلا إذا كانت التسجيلات أو النسخ من التسجيلات: أ) ترتبط بحدث محدد في سياق نظام إدارة السلامة؛ وتقتصر على الأجزاء ذات الصلة بالنسخ المكتوبة التي لا تشير إلى الهوية؛ وتخضع لأشكال الحماية المنصوص عليها في الملحق التاسع عشر؛ ب) أو مطلوبة للاستخدام في ملاحقات جنائية غير متصلة بحدث مرتبط بالتحقيق في حادث أو واقعة وتخضع لأشكال الحماية المنصوص عليها في الملحق التاسع عشر؛ ج) تستخدم لتفتيش نظم مسجلات الطيران المبينة في القسم ٧ من المرفق ٨. ملاحظة — ترد الأحكام بشأن حماية بيانات السلامة ومعلومات السلامة وما يتصل بها من مصادر في المرفق (٣) من الملحق التاسع عشر. وعندما يقرر إجراء تحقيق بموجب الملحق الثالث عشر، فإن سجلات التحقيق تخضع لتدابير الحماية التي يمنحها الملحق الثالث عشر."

[٤١] يجب على الدولة القائمة بالتحقيق في حادث أو واقعة، أينما وقعت، ألا تتيح السجلات المذكورة أدناه لأغراض أخرى غير أغراض التحقيق في الحادث أو الواقعة، ما لم تقرّر السلطة المختصة المعيّنة من جانب تلك الدولة، وفقا للقوانين الوطنية وعملا بالمرفق (٢) وبالفقرة ٥-١٢-٥، أن الإفصاح عن هذه السجلات أو استخدامها يتجاوز ما قد ينتج عن هذا الإجراء من أثر سيئ محتمل محلي أو دولي على هذا التحقيق أو أي تحقيقات في المستقبل: أ) التسجيلات الصوتية لمقصورة القيادة وتسجيلات الصور المحمولة على متن الطائرة وأي نسخ من هذه التسجيلات؛ ب) السجلات الموجودة في عهدة أو تحت سيطرة هيئة التحقيق في الحوادث هي: ١) كافة التصريحات التي تحصل عليها سلطات التحقيق من أشخاص خلال قيامها بالتحقيق؛ ٢) كافة الاتصالات بين الأشخاص الذين كانوا متصلين بتشغيل الطائرة؛ ٣) معلومات طبية أو خاصة تتعلق بالأشخاص المشتركين في الحادث أو الواقعة؛ ٤) التسجيلات الصوتية لوحدات مراقبة الحركة الجوية والنصوص المكتوبة لهذه التسجيلات؛ ٥) تحاليل وآراء بشأن المعلومات، بما في ذلك معلومات مسجّل الطيران، تقدّمت بها هيئة التحقيق في الحوادث فيما يتعلّق بالحادث أو الواقعة؛ ٦) مشروع التقرير الختامي للتحقيق بالحادث أو بالواقعة."

[٤٢] الملحق التاسع عشر — "إدارة السلامة"، الطبعة الرابعة، ٢٠١٨، القاعدة القياسية ٥-٣-٤.

[٤٣] المرجع نفسه، المرفق ٣. وانظر أيضاً "دليل إدارة السلامة"، الطبعة الرابعة، ٢٠١٨ (الوثيقة Doc 9859)، الفقرة ٧-٢-٦.

ويتحقق هذا الضمان بتهيئة بيئة يثق فيها الأشخاص بأن بيانات السلامة ومعلومات السلامة لن تُستخدم إلا لغرض المحافظة على السلامة وتحسينها، ما لم ينطبق أحد مبادئ الاستثناء.[٤٤]

الاستنتاج ١١: عند النظر في استخدام تدابير الإنفاذ، ينبغي إيلاء الاعتبار الواجب لحماية بيانات السلامة والمصادر المرتبطة بها، بما في ذلك مبادئ الحماية والاستثناء المنصوص عليها في الملاحق السادس والثالث عشر والتاسع عشر. ويشمل ذلك ضمان أن تدعم نهوج الإنفاذ الإبلاغ في مجال السلامة على نحو فعال، وتبادل المعلومات، والتحسين المستمر لأداء السلامة.

٥- التحقيقات

٥-١ مع أن مهام فرقة العمل كانت تنص على إعداد توصيات بشأن إجراءات مشتركة للتحقيق والممارسات المتعلقة بالأدلة، تشير فرقة العمل المعنية بالمادة ١٢، استناداً إلى جملة أمور منها نتائج الاستبيان للدول، إلى أنه لم تُحدَّد أي ثغرات أو أوجه قصور أو احتياجات تشغيلية في هذا المجال. ومن المسلَّم به أن النظم الوطنية للتحقيق والإنفاذ راسخة وتعمل بفعالية.

٥-٢ وإضافة إلى ذلك، تستند عمليات التحقيق والإنفاذ إلى أطر قانونية وطنية تختلف من حيث المتطلبات المتعلقة بالأدلة، والترتيبات المؤسسية، والضمانات الإجرائية، والتقاليد القضائية. ويبين هذا التنوع، إلى جانب نتائج الاستبيان للدول التي لم تُشر إلى وجود تحديات ناجمة عن غياب إرشادات الإيكاو، أن الدول لا ترى في عدم وجود إجراءات منسقة مشكلة. وبناءً على ذلك، فإن إمكانية وضع إجراءات موحدة للتحقيق على الصعيد الدولي والقيمة المضافة المتوقعة منها محدودتان بطبيعتهما.

٥-٣ يمثل دور الملحقين الثالث عشر والتاسع عشر والطريقة التي وُضعا بها مرجعين مفيدين في هذا الصدد. فقد صيغ كلا الملحقين عن قصد على مستوى عالٍ، إذ يحددان الأهداف والأدوار المؤسسية والضمانات بدلاً من فرض طرائق تفصيلية للتحقيق أو قواعد متعلقة بالأدلة. ويهدف الملحق الثالث عشر إلى ضمان استقلالية التحقيقات في الحوادث والوقائع وتركيزها على السلامة، وإلى حماية سجلات التحقيق ومعلومات السلامة. وهو لا ينظم تدابير الإنفاذ أو معايير الإثبات أو سير الإجراءات الإدارية أو المدنية أو الجنائية. وبالمثل، يركز الملحق التاسع عشر على إدارة السلامة على مستوى المنظومة وحماية بيانات السلامة والمصادر المرتبطة بها، وذلك لغرض صريح هو الحفاظ على إعداد التقارير وثقافة السلامة. ويبين الملحقان الثالث عشر والتاسع عشر، عند النظر إليهما معاً، ما يجب حمايته وأسباب تلك الحماية، وذلك من خلال تحديد أهداف محورها السلامة وإرساء الاستقلالية المؤسسية ومبادئ حماية المعلومات؛ لكنهما لا يحددان كيفية إجراء التحقيقات أو عمليات الإنفاذ على الصعيد الوطني، ولا يوفران أساساً لمواءمة الممارسات المتعلقة بالتحقيق أو بالأدلة في النظم القانونية الوطنية المختلفة.

٥-٤ لا يوفر أي من الملحقين أساساً معيارياً لإجراءات منسقة للتحقيق أو للممارسات المتعلقة بالأدلة، وليس الغرض من أي منهما توفير مثل هذا الأساس. وقد يؤدي وضع إرشادات إلزامية في مجال التحقيق والممارسات المتعلقة بالأدلة إلى التدخل في الإجراءات القانونية الوطنية والخروج عن التوجه السياساتي والنهج التنظيمي المتبعين في الملحقين الثالث عشر والتاسع عشر، ولا سيما عندما تكون معلومات السلامة مهمة في سياقات الإنفاذ أو المقاضاة. وفي ضوء ذلك، سيتجاوز هذا العمل الإلزامي الحدود العملية والمؤسسية للإطار القائم للإيكاو.

٥-٥ في ضوء هذه الاعتبارات، ومراعاةً لسيادة الدول وسلامة نظمها القانونية الوطنية، فضلاً عن عدم ثبوت وجود حاجة تشغيلية، تخلص فرقة العمل إلى أن وضع إرشادات للإيكاو بشأن إجراءات التحقيق لن يكون عملياً ولا مفيداً.

---

[٤٤] انظر "دليل إدارة السلامة"، الطبعة الرابعة، ٢٠١٨ (الوثيقة Doc 9859).

الاستنتاج ١٢: لا حاجة إلى مواصلة العمل على وضع إجراءات مشتركة للتحقيق أو ممارسات مشتركة متعلقة بالأدلة، لأن هذا العمل لن يكون مفيداً ولا مستصوباً ولا عملياً، نظراً إلى التنوع الراسخ والمستمر منذ أمد بعيد في النظم القانونية الوطنية وفي النهوج المتبعة في التحقيق والأدلة، وهي نهوج لا تقبل مواءمة مجدية على الصعيد الدولي.

٦- عمليات الطائرات التي تطير بدون طيار (غير المأهولة)

٦-١ تنطبق المادة ١٢ على جميع الطائرات، غير المأهولة والمأهولة. وبالنظر إلى الطائفة الواسعة من عمليات الطائرات التي تطير بدون طيار (غير المأهولة) وأنواعها، فإن الطائرات الموجهة عن بُعد التي تشارك في عمليات دولية وفق قواعد الطيران الآلي هي النوع الذي تضع له الإيكاو القواعد والتوصيات الدولية (أي الطائرات الموجهة عن بُعد الحاصلة على شهادة)، وذلك لتحقيق هدف عام يتمثل في إدماج العمليات الدولية لنظم الطائرات الموجهة عن بُعد في المجال الجوي. ولهذا الغرض، اعتُمدت تعديلات على عدة ملاحق، منها الملحق الأول والملحق الثاني والملحق الثامن والملحق العاشر، واعتُمد أيضاً جزء رابع جديد من الملحق السادس،[٤٥] ولا يزال في الوقت نفسه إعداد المزيد من الأحكام الفنية جارياً. ويتضمن الملحق الثاني، على وجه التحديد، حكماً (القاعدة القياسية ٣-١-٩) ينص على أنه "يجب تشغيل أي طائرة موجهة عن بعد على النحو الذي يقلل إلى أقصى حد من الأخطار التي قد تلحق بالأشخاص أو الممتلكات أو بطائرات أخرى، وطبقاً للشروط التي يحددها المرفق ٤". وبناءً على ذلك، تنطبق أحكام الملحق الثاني، ولا سيما المرفق ٤ المعنون "نظم الطائرات الموجهة عن بُعد"، من دون استثناء على العمليات الدولية لنظم الطائرات الموجهة عن بُعد فوق أعالي البحار.

٦-٢ نظراً إلى تزايد عدد عمليات الطائرات غير المأهولة فوق أعالي البحار، أي الطائرات الموجهة عن بُعد غير الحاصلة على ترخيص، وإلى الشواغل المرتبطة بها في مجالي السلامة والقانون، ثمة حاجة ماسّة إلى وضع حل مؤقت يتيح للدول الترخيص بهذه العمليات بصورة قانونية، إلى حين اعتماد أحكام مؤقتة ثم أحكام أكثر ديمومة ورهناً بهذا الاعتماد. وحثت الجمعية العمومية للإيكاو، في دورتها الثانية والأربعين، المجلس على وضع إطار مؤقت واعتماده في موعد يُستحسن أن يكون قبل نهاية عام ٢٠٢٦، واشترطت أن يكون هذا الإطار قائماً على النتائج ومتسقاً مع مقاصد اتفاقية شيكاغو وأن يمتثل لها بوسيلة من وسائل الامتثال المقبولة.[٤٦] وأُقر كذلك بأنه يقع على عاتق الدول، في غضون ذلك، التزام باتخاذ تدابير أكثر اتساماً بالطابع الفوري وتنفيذها لضمان الامتثال للمتطلبات الواجبة التطبيق، كما أن لها صلاحية اتخاذ تلك التدابير وتنفيذها، إلى حين اعتماد أحكام مؤقتة ثم أحكام دائمة في نهاية المطاف.[٤٧] وفي المجال القانوني، تُجري مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة والمعنية بالمسائل القانونية المتصلة بالطائرات غير المأهولة تحليلاً قانونياً لانطباق أحكام اتفاقية شيكاغو على الطائرات التي تطير بدون طيار والمشاركة في الملاحة الجوية الدولية، بما في ذلك العمليات فوق أعالي البحار، وتفسير تلك الأحكام وتنفيذها.

الاستنتاج ١٣: سيستمر رصد التقدم الذي تحرزه مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة والمعنية بالمسائل القانونية المتصلة بالطائرات غير المأهولة في هذا الموضوع، من أجل تقييم آثار أعمالها على تنفيذ المادة ١٢.

---

[٤٥] يبدأ تطبيق معظم القواعد القياسية والتوصيات الدولية المتعلقة بنظم الطائرات الموجهة عن بُعد في الملاحق الأول والثاني والثامن والعاشر اعتباراً من ٢٠٢٦/١١/٢٦، أما تطبيق الجزء الرابع من الملحق السادس فقد أُرجئ من ٢٠٢٦/١١/٢٦ إلى ٢٠٣٠/١١/٢١. انظر ورقة العمل C-WP/15794 المعنونة "اعتماد التعديل رقم (١) على الجزء الرابع من الملحق السادس"، التي قدمها رئيس لجنة الملاحة الجوية إلى المجلس في دورته ٢٣٧.

[٤٦] ورقة العمل A42-WP/696، "تقرير اللجنة الفنية عن البند ٢٤ من جدول الأعمال"، ٢٠٢٥/٩/٢٩، الفقرة ٢٤-٩٢.

[٤٧] المرجع نفسه.

٧- الأداة القائمة على شبكة الإنترنت

٧-١ النظر في وضع أداة مخصصة

٧-١-١ لم تضع أغلبية الدول التي ردت على الاستبيان للدول (٧٥٪) إطاراً أو آلية مع دول أخرى لضمان تبادل المعلومات بشكل عاجل عقب مخالفة الأنظمة الموضوعة بموجب المادة ١٢ من اتفاقية شيكاغو. غير أن نسبة أقل منها (٢٠٪) وضعت بالفعل مثل هذا الإطار، أما بقية الدول فلم تقد رداً على الاستبيان. وقد تدل هذه النتيجة المستخلصة من الاستبيان على عدم وجود آليات للتواصل الفعال والعاجل بين هيئات الطيران.

٧-١-٢ ويمكن لأداة قائمة على شبكة الإنترنت أن توفر إطاراً لتيسير تبادل المعلومات بين الدول بشكل عاجل عقب وقوع مخالفة محتملة أو مدّعى بها للأنظمة الموضوعة بموجب المادة ١٢ من اتفاقية شيكاغو. وفي هذا الصدد، رأت الغالبية العظمى من الدول التي ردت على الاستبيان (٨٢٪) أن من المستصوب أو الضروري أن تعد الإيكاو بوابة على شبكة الإنترنت لتبادل المعلومات المتعلقة بالامتثال والإنفاذ، في حين لم تتخذ نسبة ١٢٪ منها موقفاً، ورأت أربع دول أنه لا حاجة إلى إعداد الإيكاو مثل هذه البوابة.

٧-١-٣ نظرت فرقة العمل المعنية بالمادة ١٢ في الأدوات القائمة المستخدمة حالياً لدى الإيكاو لغرض تبادل المعلومات. وشملت هذه الأدوات شبكة جهات الاتصال في مجال أمن الطيران، والموقع الشبكي لتنفيذ إدارة السلامة، وشبكة معلومات الصلاحية للطيران على الإنترنت، فضلاً عن توصيات السلامة ذات الاهتمام العالمي. ولم يتبين أن أياً منها ملائم لهذا الغرض. وإضافة إلى ذلك، نظرت فرقة العمل في مدى ملاءمة استخدام دليل الإيكاو للمديرين العامين للطيران المدني، وذلك بأن يُطلب من الدول إرسال بيانات الاتصال الخاصة بجهة اتصال معنية بالمسائل المتعلقة بالمادة ١٢. ولم تمض فرقة العمل أيضاً في هذا الخيار الممكن.

٧-١-٤ وبوشر العمل على إعداد أداة جديدة من خلال أعمال المجموعة الفرعية المعنية بالأدوات، التي نظرت في الميزات التي يراد أن تتسم بها الأداة القائمة على شبكة الإنترنت ونطاق استخدام هذه الأداة.

٧-٢ الميزات المقترحة للأداة

نوع المعلومات المطلوب تبادلها

٧-٢-١ نظرت فرقة العمل المعنية بالمادة ١٢ أيضاً في العملية والطرائق التي ستستخدمها هيئات الطيران المدني لتحديد نوع المعلومات التي يلزم تبادلها ضمن إطار متعلق بالإنفاذ. وجرى التشديد على أن إتاحة هذه المعلومات ستمكّن الدول من فهم الإجراءات التي تتخذها كل منها، بهدف ضمان وفائها بالتزاماتها على النحو الملائم.

٧-٢-٢ على الرغم من ذلك، ينطوي نشر المعلومات المتعلقة بالإنفاذ على تحديات متأصلة، إذ قد يضر، في بعض الحالات، بمصالح الأفراد المتأثرين أو يؤثر في نتيجة عملية الإنفاذ المعنية. ونظراً إلى أنه لا يبدو أن هناك في الوقت الراهن توافقاً في الآراء بشأن طبيعة ومضمون المعلومات المتعلقة بالإنفاذ التي يمكن تبادلها بفعالية على أساس متعدد الأطراف، فإن المجال المتاح حالياً للعمل على وضع عمليات وطرائق لهذا الغرض يظل محدوداً. وأُشيرَ في هذا الصدد إلى أنه ينبغي ألا يجري تبادل المعلومات الحساسة أو المشمولة بحقوق الملكية إلا مباشرة بين جهات الاتصال المعيّنة في الدول المعنية. وأشارت فرقة العمل كذلك إلى أهمية إعداد إرشادات بشأن هذه المسائل.

الاستنتاج ١٤: يمكن، بل ينبغي، اتخاذ خطوات فورية لكي يجري داخل هيئات الطيران المدني تحديد أنسب جهات الاتصال التي يمكن أن توجَّه إليها الاستفسارات التي تتعلق بالإنفاذ بموجب المادة ١٢، والتي يمكن من خلالها تقديم المعلومات المعنية على النحو الملائم وعلى أساس ثنائي.

الاستنتاج ١٥: يمكن أن تتاح للدول الأعضاء، من خلال أداة قائمة على شبكة الإنترنت، بيانات جهات الاتصال القائمة داخل هيئات الطيران المدني والتي يمكن أن توجَّه إليها طلبات الحصول على معلومات الامتثال والإنفاذ المرتبطة بإجراءات من النوع المندرج في نطاق المادة ١٢.

الاستنتاج ١٦: يمكن مواصلة النظر في تحديد طبيعة ومضمون المعلومات المتعلقة بالامتثال والإنفاذ، والمتصلة بممارسة الدول لهذه الصلاحيات وفاءً بالتزاماتها بموجب المادة ١٢، وهي معلومات يمكن تبادلها بمزيد من السهولة على أساس متعدد الأطراف أو على أساس إقليمي، رهناً بأوجه الحماية التي قد ينص عليها القانون الوطني بموجب الملحقين الثالث عشر والتاسع عشر.

٧-٢-٣ نظرت فرقة العمل المعنية بالمادة ١٢ في طبيعة المعلومات الإلزامية التي ينبغي إدراجها في الأداة (أي "الدولة المرسلة" و"الدولة المستقبلة" وتاريخ الحدث)، وشددت على أنه يتعذر، في بعض الحالات، تبادل جميع المعلومات بين الدول (أي "ماذا وأين ومتى وكيف"). وجرى النظر بوجه خاص في ضرورة إتاحة بعض المعلومات الواردة في الأداة للعموم، مع احترام مبادئ حماية معلومات السلامة. فعلى سبيل المثال، يمكن أن تُتاح على المنصة للعموم معلومات تتعلق بمخالفة لقواعد الجو ارتكبها طيار و/أو مشغل، لكن لا يجوز الكشف عن هوية الطيار و/أو المشغل. ويمكن عرض هذه المعلومات بعد حجب بيانات الهوية فيها وتجميعها، بهدف استخدامها لأغراض سلامة الطيران. وتنشر بعض الدول على مواقعها الشبكية تدابير الإنفاذ في شكل وصيغة ملائمين لتبادلها، ويمكن اعتماد هذا النهج، حسب الاقتضاء، لأغراض المعلومات المتعلقة بالمادة ١٢.[٤٨]

٧-٢-٤ وفيما يتعلق بتطبيق مبادئ الحماية والاستثناء، أُشيرَ إلى أن الدول قد تتردد في تبادل المعلومات مع دول أخرى حتى إن كانت تلك المعلومات مشفرة. واتُّفق على ألا تتاح أي معلومات يجري تبادلها باستخدام الأداة إلا للدول المعنية مباشرة بالمخالفة المحتملة أو المدّعى بها للأنظمة الموضوعة بموجب المادة ١٢ من اتفاقية شيكاغو. وشددت فرقة العمل أيضاً على ضرورة توضيح طبيعة المعلومات المتعلقة بمخالفة لقواعد الجو ومصدر تلك المعلومات.

٧-٢-٥ ينبغي أن تتضمن الأداة القائمة على شبكة الإنترنت، في الحد أدنى، ميزة تتيح للدولة المستقبلة للرسالة الرد على الدولة المرسلة، [وكذلك آلية لتتبع حالة العملية عقب تلقي إخطار من دولة مرسلة]. وفي هذا الصدد، قد يكون من المفيد تحديد إطار زمني تردّ خلاله الدولة المستقبلة عقب إخطار الدولة المرسلة، باستخدام الأداة، بوقوع مخالفة للأنظمة الموضوعة بموجب المادة ١٢ من اتفاقية شيكاغو. وجرى التشديد أيضاً على ضرورة وجود فهم مشترك لما يؤدي إلى "إغلاق" مثل هذا الحدث بين الدول المعنية. ومن المفهوم أيضاً أن "الإغلاق" لا يعني بالضرورة أن المسألة قد حُلَّت أو استُكملت، بل قد يعني كذلك تقديم المعلومات أو اتخاذ إجراء مُرضٍ.

٧-٢-٦ من شأن دليل للمستخدم أن يساعد الدول على استخدام الأداة.

٧-٢-٧ ستكون الإيكاو الجهة الأنسب لاستضافة الأداة، نظراً إلى قدرتها على الحصول على بيانات الاتصال من الدول الأعضاء. ومع إقرار فرقة العمل المعنية بالمادة ١٢ بأن استضافة الأداة ستترتب عليها بالضرورة بعض التكاليف (مثل تكاليف إنشاء الأداة وصيانتها)، فإنها لم تجر أي تقييم لتلك التكاليف. ويتمثل دور الإيكاو في صيانة الموقع الشبكي، وضمان وصول المستخدمين المصرح لهم إليه في جميع الأوقات، وتحديث معلومات المستخدمين. وتتولى الدول الأعضاء ضمان بقاء بيانات جهات الاتصال التابعة لها محدَّثة، وذلك بإخطار الإيكاو فوراً بأي تغييرات. وبقصد إبقاء قائمة جهات الاتصال محدَّثة، يمكن للإيكاو أن تطلب من الدول، من وقت إلى آخر، تأكيد جهات الاتصال التي عيَّنتها أو تحديث بياناتها. وإضافة إلى ذلك، أُبديت شواغل بشأن ميزات الأمان في الأداة، وكذلك بشأن مسائل حماية البيانات في حال تخزين معلومات شخصية حساسة فيها.

[٤٨] يمكن الاطلاع على مثال من أستراليا على الرابط التالي: https://www.casa.gov.au/search-centre/recent-enforcement-actions.

٧-٣ اختبار الأداة

٧-٣-١ في الفترة الممتدة من ٢/٢٠ إلى ٢٠٢٥/٣/٦، دُعيت جهات الاتصال التابعة لفرقة العمل المعنية بالمادة ١٢ والأمانة العامة إلى اختبار نسخة تجريبية من الأداة. واختبرت أربع دول والأمانة العامة الأداة، وقدمت ثمانية نماذج (ستة من نوع "إخطار" واثنان من نوع "رد"). ووردت ملاحظات من دولة واحدة ومن الأمانة العامة. وفي هذا الصدد، أفادت الملاحظات بأن الأداة سهلة الاستخدام نسبياً، إذ تتيح اتصالاً بسيطاً ينقل الحد الأدنى من المعلومات اللازمة لإخطار دولة أخرى بمخالفة محتملة في مجال الطيران. وأُشيرَ أيضاً إلى أن إبقاء قائمة جهات الاتصال محدَّثة قد يكون أمراً صعباً (بحسب الموقع النهائي للمنصة)، غير أن القائمة نفسها تُعَد مورداً قيماً. وقُدمت عدة اقتراحات بقصد تحسين الأداة.

٧-٣-٢ أُعدت النسخة التجريبية الثانية من الأداة وأُتيحت على منصة الإيكاو لإدراج الوظائف التي حُددت خلال الاختبار الأول وتيسير مشاركة أوسع. وفيما يلي الميزات والوظائف الرئيسية للأداة:

أ) تتضمن الأداة قائمة بجهات الاتصال التي تعيّنها الدول الأعضاء.

ب) يمكن للدولة العضو إرسال إخطار إلى دولة أخرى. ويمكن إرفاق المستندات الداعمة عند إرسال الإخطار. وبعد تقديم الإخطار، تقوم المنصة تلقائياً بما يلي: إنشاء رقم فريد للحدث؛ وحفظ محتوى الإخطار في قائمة على منصة SharePoint؛ وإرسال رسالة بالبريد الإلكتروني إلى الدول الأعضاء التي وُجّه إليها الإخطار.

ج) يمكن للدولة العضو المستقبلة إرسال رد إلى الدولة التي أرسلت الإخطار. وينبغي تقديم رقم الحدث عند إرسال الرد. وبعد تقديم الرد، يُحفظ محتواه في قائمة على منصة SharePoint، وتُرسل رسالة بالبريد الإلكتروني إلى الدول الأعضاء التي أرسلت الإخطار في البداية.

د) تُمنح الدول الأعضاء المعنية تلقائياً إمكانية الوصول الآمن إلى محتوى الإخطار والرد، ولا يمكن لغير هذه الدول الاطلاع على محتواهما.

٧-٣-٣ في الفترة من ٣/١٤ إلى ٢٠٢٦/٤/٣٠، دُعيت جهات الاتصال المعيّنة في فرقة العمل المعنية بالمادة ١٢ إلى اختبار نسخة تجريبية ثانية من الأداة. واختبرت ست دول الأداة، وقدمت ثمانية نماذج (خمسة من نوع "إخطار" وثلاثة من نوع "رد"). ووردت ملاحظات من دولة واحدة ومن الأمانة العامة. وأعربت الملاحظات عن التقدير لإدراج ميزة إرفاق المستندات، واقترحت عدة ميزات إضافية تتيح التحرير وتحسين وضوح العملية وإغلاقها. وجرى التشديد على ضرورة مراعاة سرية المعلومات المقدمة والتحديث المنتظم لبيانات جهات الاتصال.

٧-٣-٤ يرد رسم إيضاحي لنموذج منصة الأداة في **الإضافة (هـ)**.

الاستنتاج ١٧: يتمثل الغرض الرئيسي من الأداة في تيسير تبادل المعلومات بشكل عاجل مع الدول الأخرى المعنية بشأن مخالفة محتملة أو مدّعى بها للقواعد والأنظمة النافذة بخصوص طيران الطائرات وتحركاتها.

الاستنتاج ١٨: ستكون الأداة آلية تيسيرية وغير ملزمة.

الاستنتاج ١٩: ينبغي الحفاظ على سرية المعلومات المتبادلة وجعل الوصول إليها مقصوراً على الدول المعنية.

الاستنتاج ٢٠: يمكن أن تتضمن الأداة آلية لتتبع حالة العملية على النحو الملائم عقب تلقي إخطار من دولة مرسلة.

الاستنتاج ٢١: ينبغي إعداد دليل لمستخدمي الأداة.

الاستنتاج ٢٢: ينبغي أن تتطابق المعلومات الدنيا مع المعلومات التي تطلبها الأداة في الخانات الإلزامية، وهي المعلومات اللازمة لتمكين الدولة المستقبلة من فهم الطلب الوارد في الإخطار وتقييمه. ويجوز تقديم معلومات إضافية بصورة منفصلة وفقاً لتقدير الدولة المستقبلة.

الاستنتاج ٢٣: ينبغي أن تسعى الدول إلى تقديم رد أولي على الإخطار باستخدام الأداة خلال فترة معقولة، ويُفضل أن يكون ذلك في غضون ٣٠ يوماً من تسلُّم الإخطار. وإذا تعذر على الدولة المستقبلة تقديم الرد خلال تلك الفترة، فينبغي لها إبلاغ الدولة المرسلة للإخطار في أقرب وقت ممكن عملياً، وأن تبين، حيثما أمكن، إطاراً زمنياً بديلاً لتقديم الرد.

الاستنتاج ٢٤: ينبغي أن يُفهم مفهوم "إغلاق" الإخطار في الأداة على أنه حالة إدارية تتعلق بتبادل المعلومات بين الدول، وألا يُفسَّر على أنه يدل على انتهاء أي تحقيق أو تدبير إنفاذ أو إجراء قضائي مرتبط به. ويمكن مواصلة النظر في معايير وإجراءات تسجيل الإغلاق في الأداة، مثل تحديد ما إذا كان ذلك يجري بتوافق آراء الدولة المرسلة للإخطار والدولة المستقبلة، أم بتأكيد من الدولة المرسلة للإخطار وحدها.

الاستنتاج ٢٥: ينبغي أن تكون هناك ضمانات مناسبة للحفاظ على السرية في أي استخدام مستقبلي للمعلومات المجمعة بعد حجب بيانات الهوية فيها، لأغراض أوسع نطاقاً تتعلق بسلامة الطيران.

الاستنتاج ٢٦: الإيكاو هي الجهة المناسبة لاستضافة الأداة وإدارتها، نظراً إلى عضويتها العالمية ودورها المؤسسي المحايد وقدرتها على الاحتفاظ ببيانات الاتصال الخاصة بجهات الاتصال المعيّنة. ومع أن النسخة التجريبية أُعدت باستخدام البنية الأساسية القائمة لتكنولوجيا المعلومات في الإيكاو، فإن إدخال تحسينات على الأداة في المستقبل وإدارتها وصيانتها قد يستلزم موارد إضافية يتعين إجراء مزيد من التقييم بشأنها.

٨- الآليات الأخرى لتبادل المعلومات

٨-١ التعاون الإقليمي

٨-١-١ لضرب مثال على التعاون الإقليمي، تجدر الإشارة إلى أن الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي لديها إطار تنظيمي مشترك لسلامة الطيران، وُسِّع نطاقه، من خلال اتفاقات، ليشمل أيضاً بعض الدول الشريكة الأخرى. ويجري تعزيز النهج المنسق للأنشطة التنظيمية المتعلقة بسلامة الطيران من خلال أنشطة توحيد المقاييس المضطلع بها في نطاق اختصاص وكالة السلامة الجوية التابعة للاتحاد الأوروبي، والاجتماعات والمراسلات المنتظمة بين الدول الأعضاء، سواء على المستوى الرفيع (المديرون العامون) أو على المستوى الفني و/أو التشغيلي.

٨-١-٢ يتمثل النص القانوني الأساسي على مستوى الاتحاد الأوروبي في لائحة الاتحاد الأوروبي ١١٣٩/٢٠١٨ ("اللائحة الأساسية")، كما أن الأعمال التنفيذية والأعمال المفوضة المعتمدة بموجبها تمثل أدوات لنقل قواعد ومعايير السلامة المعتمدة بموجب اتفاقية شيكاغو إلى النظام القانوني للاتحاد.[٤٩] وينص تحديداً على أن تتبادل السلطات الوطنية المعنية بسلامة الطيران ومفوضية الاتحاد الأوروبي ووكالة السلامة الجوية التابعة للاتحاد الأوروبي أي معلومات متاحة لديها تكون لازمة للأطراف الأخرى لأداء مهامها بموجب اللائحة الأساسية. ويحق أيضاً لسلطات الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي المكلفة بالتحقيق في حوادث ووقائع الطيران المدني، أو بتحليل الحوادث والوقائع، الاطلاع على تلك المعلومات لأداء مهامها. ولتيسير تبادل المعلومات المتعلقة بالطيران المدني، أُنشئ مستودع إلكتروني للمعلومات تتولى وكالة السلامة الجوية

[٤٩] انظر المواد ٦٢ و٧٢ و٧٤ من لائحة الاتحاد الأوروبي ١١٣٩/٢٠١٨ بشأن القواعد المشتركة في مجال الطيران المدني وإنشاء وكالة للسلامة الجوية تابعة للاتحاد الأوروبي.

التابعة للاتحاد الأوروبي إدارته، بقصد ضمان التعاون الفعال بين السلطات الوطنية المعنية بسلامة الطيران والوكالة في أداء مهامها المتعلقة بالترخيص والمراقبة والإنفاذ بموجب اللائحة الأساسية. ويشتمل مستودع المعلومات على قاعدة بيانات مركزية، وبنية أساسية للاتصالات، وواجهة لوصول المستخدمين تتيح إصدار المعلومات المخزنة في المستودع والاستعلام عنها والاطلاع عليها.[٥٠]

٨-١-٣ أُدرجت مبادئ الحماية والاستثناء في تشريعات الاتحاد الأوروبي المتعلقة بالسلامة.[٥١] وتنص هذه التشريعات على حماية مصدر المعلومات وفقاً للقانون المنطبق في مجال حماية مصادر المعلومات المتعلقة بسلامة الطيران المدني.[٥٢] ولكن لا ينطبق ذلك في حالات إساءة التصرف عن عمد، أو عندما يكون هناك تجاهل بيّن وجسيم وخطير لخطر واضح، وإخفاق بالغ في الوفاء بالمسؤولية المهنية عن توخي العناية التي تقتضيها الظروف بوضوح، بما يتسبب في إلحاق ضرر متوقع بشخص أو بممتلكات، أو يعرّض مستوى سلامة الطيران المدني لخطر شديد.[٥٣]

٨-١-٤ وأفادت منظمة مراقبة السلامة الجوية التابعة لمجموعة اتفاق بانجول ووكالة مراقبة سلامة وأمن الطيران المدني في اتحاد أفريقيا الشرقية بأن دولهما الشريكة قد وضعت فيما بينها أطراً قائمة لتبادل معلومات السلامة، وإن لم تكن هذه الأطر معدّة خصيصاً لتنفيذ المادة ١٢. ويمكن الاستفادة بدرجة أكبر من هذه الأطر في عمليات التبادل المتعلقة بالمادة ١٢. ويرد تفصيل أدوار المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية في "دليل مراقبة السلامة الجوية"، الوثيقة Doc 9734، الجزء (ب)، إنشاء وإدارة "المنظمة الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية".

٨-٢ مذكرات التفاهم

٨-٢-١ أفادت ثلاث دول، في الاستبيان للدول، بأن لديها ترتيبات قائمة بموجب مذكرات تفاهم مع دول أخرى لغرض تبادل المعلومات عقب وقوع مخالفة لقواعد الجو. ويشكل نموذج اتفاق التعاون الذي تستخدمه إدارة النقل الإستونية مثالاً على مذكرة تفاهم من هذا القبيل، إذ ينشئ إطاراً منظماً للدعم المتبادل في مجال مراقبة الطيران وتبادل المعلومات (انظر النموذج الوارد في **الإضافة (و)**).

٨-٢-٢ يشمل نطاق التعاون، على سبيل المثال لا الحصر، الاستعانة بمفتشين خبراء من السلطة الشريكة، وتسجيل الاستنتاجات استناداً إلى المعلومات المتبادلة، وتبادل بيانات السلامة ونتائج التدقيق. وتشمل المجالات المحددة لتبادل المعلومات استنتاجات عدم الامتثال، والعمليات عن بُعد، وفتح قواعد التشغيل وإغلاقها، وترتيبات تأجير الطائرات مع طاقمها، والعمليات الجماعية، والبيانات المتعلقة بالسلامة، مثل تقارير تقييم سلامة الطائرات الأجنبية وتقييم سلامة طائرات دول الاتحاد الأوروبي وبيانات الحوادث والوقائع. ويشمل الاتفاق أيضاً التغييرات التي تؤثر في تقديم الخدمات عبر الحدود، بما في ذلك الوضع القانوني لمقدمي خدمات الملاحة الجوية وترخيصهم ورصد أدائهم في مجال السلامة.

---

[٥٠] لائحة المفوضية التنفيذية للاتحاد الأوروبي ٢١١٧/٢٠٢٣، الصادرة في ٢٠٢٣/١٠/١٢، التي تضع القواعد اللازمة والمتطلبات التفصيلية لتشغيل وإدارة مستودع للمعلومات بموجب لائحة الاتحاد الأوروبي ١١٣٩/٢٠١٨ الصادرة عن البرلمان الأوروبي والمجلس.

[٥١] انظر لائحة الاتحاد الأوروبي ١١٣٩/٢٠١٨، ولائحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠١٤/٣٧٦ بشأن الإبلاغ عن الحوادث والوقائع، ولائحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠١٠/٩٩٦ بشأن التحقيق في الحوادث والوقائع.

[٥٢] على سبيل المثال، عندما يقدم المعلومات شخص طبيعي، لا يجوز الكشف عن مصدرها، ولا يجوز تسجيل البيانات الشخصية لذلك المصدر مع المعلومات المقدمة. ومع عدم الإخلال بالقانون الجنائي الوطني المنطبق، تمتنع الدول عن إقامة دعاوى بشأن مخالفات قانونية غير مدبرة سلفاً أو غير متعمدة لم تعلم بها إلا بسبب تقديم معلومات عنها في إطار لائحة الاتحاد الأوروبي ١١٣٩/٢٠١٨. انظر الفقرتين ١ و٢ من المادة ٧٣ من لائحة الاتحاد الأوروبي ١١٣٩/٢٠١٨.

[٥٣] انظر الفقرة ٢ من المادة ٧٣ من لائحة الاتحاد الأوروبي ١١٣٩/٢٠١٨.

٨-٢-٣ فيما يتعلق بالإنفاذ، يحدد الاتفاق إجراءات إصدار توجيهات السلامة وسحبها، وغير ذلك من تدابير الإنفاذ، ولا سيما عندما تتأثر خدمات الحركة الجوية العابرة للحدود. ويشدد على التشاور بين السلطات وضرورة التحقق من استعادة مستويات السلامة قبل سحب التوجيهات.

٨-٣ بوابة مخالفات الطيارين الدولية

٨-٣-١ فيما يلي مثال آخر على آليات تبادل المعلومات: اتفقت البرازيل والولايات المتحدة، على استخدام بوابة مخالفات الطيارين الدولية التابعة لإدارة الطيران الاتحادية. وتتبادل الدول، من خلال المنصة، معلومات عن مخالفات محتملة يرتكبها طيارون تابعون لإحدى الدول أثناء عملياتهم في المجال الجوي للدولة الأخرى. فعلى سبيل المثال، تستخدم الوكالة الوطنية للطيران المدني في البرازيل المعلومات المتاحة على المنصة لتقييم بعض جوانب السلامة التشغيلية، مثل تحديد ما إذا كان الحدث يدل على وجود أوجه قصور في تدريب الطيار أو في قدرته على استخدام اللغة الإنجليزية في اتصالات الطيران. وينبغي التشديد على أن هذه التقييمات ليست ذات طابع عقابي، بل ترمي حصراً إلى تحسين السلامة التشغيلية. وبالمثل، يجوز لمفتشي إدارة الطيران الاتحادية المكلفين بقضية ما أن يطلبوا دعم الوكالة الوطنية للطيران المدني في البرازيل لتحديد هوية الطيار أو الحصول على بيانات الاتصال به باستخدام البوابة. وبعد أن تُجري الوكالة تقييماتها، يمكن أن يُرسَل إلى إدارة الطيران الاتحادية، باستخدام المنصة نفسها، ملخص للإجراءات التي اتخذتها الوكالة. ومنذ أبريل ٢٠٢٢، أبلغت إدارة الطيران الاتحادية الوكالة، باستخدام نظام البوابة، عن أربع عشرة حالة. وتستخدم إدارة الطيران الاتحادية البوابة أيضاً على أساس ثنائي مع هيئات الطيران المدني في كندا وفرنسا وبنما والمكسيك وجمهورية كوريا.

٨-٤ ترتيبات السلامة في اتفاقات الخدمات الجوية

٨-٤-١ توفر اتفاقات الخدمات الجوية الثنائية، ولا سيما بنود السلامة الواردة فيها، إطاراً راسخاً للتعاون وتبادل المعلومات بين الدول بشأن المسائل المتعلقة بالامتثال للقواعد والتوصيات الدولية، بما فيها قواعد الجو. وتتجلى في نموذج الإيكاو لاتفاقات الخدمات الجوية، الذي تُصاغ الاتفاقات الثنائية للخدمات الجوية على غراره،[٥٤] ممارسة مستقرة للدول منذ أمد بعيد في هذا المجال، ويتضمن هذا النموذج أحكاماً بشأن السلامة تعيد الدول المتعاقدة من خلالها تأكيد التزاماتها بموجب الاتفاقية وملاحقها، وتتعهد بالتعاون عن طريق إجراء مشاورات بين سلطاتها.

٨-٤-٢ ينص بند سلامة الطيران الوارد في نموذج الإيكاو لاتفاقات الخدمات الجوية (المادة ٨) على أنه يجوز لكل طرف "أن يطلب اجراء مشاورات في أي وقت بشأن القواعد القياسية المتعلقة بالسلامة لدى الطرف الآخر في المجالات المتعلقة بتجهيزات الطيران، وأطقم القيادة، والطائرات، وتشغيل الطائرات". وينص البند كذلك على التشاور والتعاون بين الطرفين عند نشوء شواغل تتعلق بالسلامة، بوسائل منها تبادل المعلومات المعنية بين السلطات وتنفيذ إجراءات تصحيحية، مع احتفاظ الطرفين بحق تعليق تراخيص التشغيل الممنوحة للطرف الآخر. وتوضح الملاحظات المتعلقة بالبند أن "البند النموذجي المذكور آنفا الخاص بالسلامة والذي طورته الإيكاو يتيح اجراءً موحداً حتى تعالج أطراف أي اتفاق الشواغل الخاصة بالسلامة. والهدف من ذلك البند هو ضمان أن الطائرات التي تشغلها شركات طيران معينة في إقليم الطرف الآخر أو يجري تشغيلها نيابة عن تلك الشركات يتم تشغيلها وصيانتها وفقاً للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو". وقد وُضعت هذه الأحكام صراحة لتيسير الحوار وتبادل المساعدة بين الدول، ضمن الأطر القانونية والتنظيمية لكل منها. وفي السياق نفسه، يتضمن "دليل إجراءات عمليات التفتيش والترخيص والمراقبة المستمرة" (الوثيقة Doc 8335) إرشادات بشأن هذا البند النموذجي المتعلق بسلامة الطيران.

---

[٥٤] انظر "سياسات ومواد إرشادية بشأن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي"، الطبعة الرابعة، ٢٠١٧ (الوثيقة Doc 9587)، المرفق ١.

٨-٤-٣ أشـــارت فرقة العمل المعنية بالمادة ١٢ إلى أن بنود الســـلامة الثنائية هذه ملائمة تماماً لدعم التنفيذ العملي للمادة ١٢، ولا ســيما في الحالات التي تنطوي فيها المخالفات المدّعى بها لقواعد طيران الطائرات وتحركاتها على عناصـــر عابرة للحدود. ومن خلال إنشـاء قنوات واضـحة للاتصـال بين السـلطات، تتيح هذه البنود للدول تبادل المعلومات الوقائعية والتنظيمية وطلب التوضيحات وتحسين فهم الإجراءات التي تتخذها الدول الأخرى رداً على المخالفات.

٨-٤-٤ ومن المفهوم أن هناك أيضـاً ترتيبات ثنائية مسـتقلة وقائمة بذاتها لإنفاذ السـلامة، ترمي إلى تعزيز الامتثال للقوانين والأنظمة الوطنية والمعايير الدولية المتعلقة بتشـغيل الطائرات المدنية، وإنفاذها حسـب انطباقها في نطاق اختصـاص كل دولة. ويشمل التعاون، في جملة أمور، إجراء مشاورات متبادلة وتبادل المعلومات بشأن إجراءات التحقيق والإنفاذ المتعلقة بالمخالفات المدّعى بها للقوانين أو الأنظمة المرتبطة بالسـلامة، حسـب انطباقها. ويلزم وضـع ضـمانات كافية لحماية أمن المعلومات المتعلقة بهذه المخالفات المدّعى بها.

الاستنتاج ٢٧: تبين بنود سلامة الطيران الثنائية الواردة في اتفاقات الخدمات الجوية وترتيبات السلامة الثنائية وسـيلة عملية ومرنة لدعم تنفيذ المادة ١٢، وتوفر آلية أخرى لتعزيز التعاون والشـفافية بين الدول فيما يتعلق بالامتثال لقواعد الجو.

الاســـتنتاج ٢٨: توفر الآليات المحددة، وهي أطر التعاون الإقليمي، والترتيبات المنظمة لتبادل المعلومات، وأدوات الإبلاغ الثنائية والمتعددة الأطراف، وممارســـات المراقبة المنســـقة المدعومة بأوجه الحماية القانونية المناسبة، وسائل فعالة تتيح للدول تعزيز تنفيذ المادة ١٢ من اتفاقية شيكاغو. ومن خلال اعتماد هذه الآليات واسـتخدامها بفعالية، يمكن للدول تحسـين قدرتها على تحديد حالات عدم الامتثال ومعالجتها، وتيسـير تبادل معلومات السـلامة البالغة الأهمية بشـكل عاجل، وتعزيز ثقافة تعاونية للسـلامة تدعم سـلامة الطيران على الصعيد العالمي.

٩- أحكام الإيكاو

٩-١ القواعد القياسـية الواردة في الملحق السـادس بشـأن الامتثال والإخطار (القاعدة القياسـية ٣-٢، الملحق السادس — "تشغيل الطائرات"، الجزء الأول — "النقل الجوي التجاري الدولي — الطائرات")

٩-١-١ يجب على المشغلين ضمان إلمام موظفيهم، ولا سيما الطيارين وسائر أفراد طواقم الطيران، بالقوانين والأنظمة والإجراءات النافذة في أي دولة يعملون فيها، وامتثالهم لها. ويجب على الطيارين فهم القواعد المتعلقة بمهامهم، بما فيها القواعد المتعلقة بالمجال الجوي والمطارات وتجهيزات الملاحة الجوية. ويجب أيضـاً أن يكون سـائر أفراد طواقم الطيران على علم بالقواعد المتصلة بمهامهم. وإذا حددت دولة حالة عدم امتثال أو مسألة خطيرة تتعلق بالسلامة تخص مشغلاً أجنبياً داخل إقليمها، وجب عليها أن تخطر المشـغل فوراً، وأن تخطر، إذا اقتضـى الأمر، دولة المشـغل ودولة التسـجيل. وينبغي أيضـاً للدولة المرسلة للإخطار، حسب الاقتضاء، أن تجري مشاورات مع هاتين الدولتين بشأن معايير السلامة التي يطبقها المشغل.

الاستنتاج ٢٩: تعزز متطلبات الامتثال والإخطار الواردة في أحكام الإيكاو، مثل المتطلبات الواردة في القاعدة القياسية ٣-٢ من الملحق السادس — "تشغيل الطائرات"، الجزء الأول — "النقل الجوي التجاري الدولي — الطائرات"، فعالية المادة ١٢ من خلال تعزيز إلمام المشغلين وطواقم الطيران بالمتطلبات الوطنية المنطبقة، وتيسير تبادل المعلومات بين الدول عند تحديد حالات عدم الامتثال. وتدعم هذه الآليات اتساق تطبيق وإنفاذ القواعد والأنظمة المقصودة في المادة ١٢.

٩-٢ البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية والمادة ١٢

٩-٢-١ يتعلق السؤالان التاليان من أسئلة البروتوكول في البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية بالمادة ١٢، وتحديداً باعتماد الأنظمة أو وضعها:

٧,٠٠١ هل أصدرت الدولة تشريعاً أساسياً للطيران يتوافق، دون استثناء، مع الأحكام المنطبقة من الملحق الثاني بشأن المجال الجوي فوق أعالي البحار؟

٧,٠٠٩ هل أصدرت الدولة أنظمة تشغيل محددة لإدراج الأحكام المتعلقة بخدمات الملاحة الجوية والواردة في الملاحق الثاني والثالث والرابع والخامس والعاشر والحادي عشر والثاني عشر والخامس عشر؟

٩-٢-٢ مع الإشارة إلى أن طبعة عام ٢٠٢٤ من أسئلة البروتوكول في البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية لم تُدخل أي تعديلات على أسئلة البروتوكول المذكورة، ولم تتضمن أسئلة بروتوكول جديدة تتعلق بالمادة ١٢ من اتفاقية شيكاغو،[٥٥] نُظر في مدى الحاجة إلى تعديل أسئلة البروتوكول القائمة المتعلقة بالمادة ١٢ أو إعداد أسئلة إضافية بشأن هذا الموضوع. وأُشيرَ، على سبيل المثال، إلى أن أسئلة البروتوكول الحالية تتناول التزامات الدولة بوضع الأنظمة، لكنها لا تشمل تنفيذها، بما في ذلك الامتثال والإنفاذ.

٩-٢-٣ ويتعلق السؤالان التاليان من أسئلة البروتوكول بامتثال المشغل الأجنبي لقوانين دولة ما وأنظمتها وإجراءاتها (انظر القاعدة القياسية ٣-٢ من الملحق السادس):

٤,٤٤٨ هل يُنفذ برنامج مراقبة رسمي للتحقق من امتثال المشغلين الجويين الأجانب، على نحو متواصل، للمعايير الدولية وشهادات المشغل الجوي ومواصفات العمليات المناظرة؟

٤,٤٥٠ هل يشمل برنامج المراقبة عمليات تفتيش على ساحة وقوف الطائرات التي يشغّلها حاملو شهادات المشغل الجوي والمشغلون الجويون الأجانب، استناداً إلى المخاطر؟

٩-٣-٤ وفي هذا الصدد، أعربت فرقة العمل المعنية بالمادة ١٢ عن رأي مفاده أن البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وأسئلة البروتوكول يشكلان سبيلين ممكنين لتعزيز الوعي بشأن المادة ١٢ وتنفيذها.

الاستنتاج ٣٠: ينبغي استعراض آليات البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية على نحو مستمر، بقصد تعزيز الوعي بشأن المادة ١٢ وتدعيم تنفيذها من خلال السبل المناسبة، بما فيها أسئلة البروتوكول.

— — — — — — — —

[٥٥] أصبحت النسخة الإنجليزية من طبعة عام ٢٠٢٤ لأسئلة البروتوكول متاحة على الإطار الإلكتروني للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر (https://www.icao.int/usoap)، تحت عنوان "مكتبة نهج الرصد المستمر". انظر النشرة الإلكترونية للإيكاو EB 2024/22، الصادرة في ٢٠٢٤/١٠/٩.

ATTACHMENT A

LIST OF EXPERTS OF THE ARTICLE 12 TASK FORCE

STATES/ENTITIES	PARTICIPANTS
Australia	Aleck, J.
Brazil	Avila, J. W. Barbosa, A. B. Braga A.S. Neto, A. L. Pontes, M. G. C. Watanabe,Y.
Canada	Day, M.-C. MacVannel, G. Thachet, J.
Colombia	Caceido, L. E. García, D. M. R.
China	Cai, Y. Lei, A. Meng, Q.F. Wang, L. Zhao, J.
Finland	Lähteenmäki-Riistama, K. Metsalämpi, S.
France	Correia, V.
Ghana	Agbevey, E. Thompson, S.
Greece	Karachaliou, A. Koryfidou, E.
Ireland	Tyrrell, W.
Jordan	Al-Akhras, W Abughoush, B. Odeh, A.

STATES/ENTITIES	PARTICIPANTS
Netherlands (Kingdom of the)	Beumkes, K.E. Cambridge, M. Viergever, A.
Oman	Al Busaidi, A. K. Al-Ruqaishi, M.
Qatar	Alhammadi, I. Augustin, J. V.
Russian Federation	Batalov, A. Korsakov, A.
Singapore	Lim,G. Tan, S. H. Tan, S.T. Wong, D.
South Korea	Yu, P. K.
United Arab Emirates	Al Blooshi, I. Al Maazmi, N. I. Asker, M. B. Sonjani, M.
United Kingdom	Stoplar, D.
United States	Dominik, C. Klang, J. Landon, J. Ohannesian, M.R. Serrao, J.E Weingold, B.
AFCAC	Vieira, V.
IATA	MacIntosh, L. Munisami, I. Xie, X.
IFALPA	Ariel, G. Ball, C.J. Wells, J.

— — — — — — — —

ATTACHMENT B

LEGAL SURVEY ON THE IMPLEMENTATION BY STATES OF ARTICLE 12 OF THE CHICAGO CONVENTION

1. INTRODUCTION

1.1 The 40th Session of the ICAO Assembly (Montréal, 24 September – 4 October 2019) added "*Processes and Procedures for States to fulfill their obligations under Article 12 of the Chicago Convention*" as a new Item 3 to the General Work Programme of the Legal Committee. The Article 12 Task Force (A12 TF) was then established in April 2021 to undertake work on this item. The overall objective of work under this item is to conduct a study on the implementation of Article 12 of the *Convention on International Civil Aviation* (Chicago, 1944 – "the Chicago Convention") (Doc 7300/9) by States as well as to identify the means and mechanisms for States to support and enhance their implementation.

1.2 Following its Second Meeting, the A12 TF also decided to conduct a States' survey to better understand the implementation status, challenges and the needs of States regarding this provision.

1.3 The survey questionnaire was issued to all ICAO Member States by State letter LE 4/76 – 22/116 of 22 December 2022 in order to solicit responses from States by 31 March 2023. Additional time was allowed for completion of the survey up to 15 May 2023 (EB 2023/16 LE 4/76, 31 March 2023).

1.4 Responses to the survey questionnaire are analysed in this Report to determine the extent to which Member States have implemented their obligations arising from Article 12 of the Chicago Convention, the measures they have established to fulfil those obligations and the experiences and challenges encountered.

1.5 The outcomes of the survey and the report containing the analyses of the responses will provide the basis for further deliberations in the A12 TF and its groups on the means to enhance the implementation of Article 12 obligations.

1.6 A copy of the survey questionnaire is provided in the **Annex**.

2. ISSUES UNDER CONSIDERATION

2.1 Article 12 of the Chicago Convention provides that:

> *Each contracting State undertakes to adopt measures to insure that every aircraft flying over or maneuvering within its territory and that <u>every aircraft carrying its nationality mark, wherever such aircraft may be, shall comply with the rules and regulations relating to the flight and maneuver of aircraft there in force</u>. Each contracting State undertakes to keep its own regulations in these respects uniform, to the greatest possible extent, with those established from time to time under this Convention. Over the high seas, the rules in force shall be those established under this Convention. <u>Each contracting State undertakes to insure the prosecution of all persons violating the regulations applicable.</u>* (emphasis added)

2.2 Under Article 12, the State of Registry has the responsibility for ensuring that the aircraft carrying its nationality mark complies with the rules and regulations relating to the flight and manoeuvre of aircraft in force wherever such aircraft may be as well as for the prosecution of all persons violating these regulations.

2.3 ICAO has adopted several Standards and Recommended Practices (SARPs) concerning Article 12 of the Chicago Convention which can be found in Annex 2 – *Rules of the Air*, in Annex 6 – *Operation of Aircraft* and Annex 11 – *Air Traffic Services*. Moreover, at the time of adopting Annex 2 – *Rules of the Air*, the Council, at the 22nd Meeting (Part III) of its Third Session (15 April 1948), resolved that "the Rules of the Air Annex constitutes rules relating to the flight and manoeuvre of aircraft within the meaning of Article 12 of the Convention and deviations from these rules may not be made in so far as they relate to flight over the high seas."

2.4 The USOAP Programme contains the following two protocol questions in relation to Article 12: (i) 7.001 Has the State promulgated primary aviation legislation in compliance, without exception, with the applicable provisions of Annex 2 on high seas airspace? and (ii) 7.009 Has the State promulgated specific operating regulations to transpose the ANS-related provisions of Annexes 2, 3, 4, 5, 10, 11, 12 and 15?

2.5 During its 40th Session, the ICAO Assembly considered A40-WP/101, *Article 12 of the Chicago Convention: Communication Mechanism and Guidelines to Support its Implementation*, which highlighted that "the implementation of Article 12, while fundamental for ensuring flight safety, is not always effective." Amongst the reasons identified therein are "the lack of efficient and timely communication mechanisms between Aviation Authorities" as well as that "the current practice for transmitting and receiving the notice of an alleged violation varies among States,and can be inefficient." In addition, it was highlighted by some States that the work on this item should include consideration of rules of the air violations over the high seas and take into account the *just culture* concept.

2.6 At its meetings held between November 2021 and February 2023[56], the A12 TF experts exchanged experiences on the implementation of Article 12, discussed the scope of Article 12 and related legal issues and made arrangements for the conduct of future work. In addition to the survey, the A12 TF decided to establish a Scoping Group to study the scope of Article 12 and related legal issues and a Tools Group to consider the development of tools for exchange of air law regulatory compliance and enforcement information.

3. RESPONSES TO THE SURVEY

3.1 A total of 93 States (representing almost 50% of ICAO's membership) and one Special Administrative Region (SAR) responded to the survey (see the list in **Appendix B**) as of 26 December 2023. References to "States" in this report means States responding to the Survey, unless the context otherwise requires.

3.2 International organizations (IOs)[57] with a potential interest or involvement in issues pertaining to the implementation of Article 12 of the Chicago Convention were also requested to provide information or comments, but none responded.

---

[56] Since its establishment, the A12 TF met three times: First Meeting (Virtual, 23 November 2021), Second Meeting (Montréal, 5 – 6 October 2022) and Third Meeting (Muscat, Sultanate of Oman, 20 February 2023).

[57] Arab Civil Aviation Organization (ACAO); Agency on Aeronautical Safety for Central America (ACSA); African Civil Aviation Commission (AFCAC); Agency for Air Navigation Safety in Africa and Madagascar (ASECNA); Banjul Accord Group Aviation Safety Oversight Organisation (BAGASOO); Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO); Civil Aviation Safety and

3.3 Establishment of laws or regulations for the implementation of Article 12

3.3.1 Most States (94%) have established laws or regulations for compliance with Article 12 and the prosecution of violations. In most cases, this took the form of a legislative instrument as part of the States' civil aviation regulations or as part of the State's criminal code or a combination of both which encompasses all legal, civil and administrative actions. 92% of States have established laws or regulations to ensure compliance with *Rules of the Air* over their territory or in a foreign territory. A lesser yet still high percentage of States (83%) have also established rules to ensure compliance with the rules of the Chicago Convention over the high seas and 86% of States have national laws providing for the prosecution of all persons violating the applicable regulations. Additionally, 51% of States provided links to their regulations (a list of those States is provided in **Appendix C**).

3.3.2 While a few States did not provide a response to this question (5 States), one State indicated that it did not establish rules for the implementation of Article 12. That State did not indicate its reason(s) for not having established such rules.

3.4 Enforcement mechanisms when prosecuting a violation of the rules of the air

3.4.1 Regarding States' enforcement mechanisms when prosecuting a violation of the rules of the air, some of the mechanisms identified in the survey include imposing fines or imprisonment, initiating administrative investigations, suspension or cancellation or downgrade of certificates or licenses, remedial training as well as verbal counselling. 55% of States' national legislations use all of criminal prosecution, civil/administrative penalties, and regulatory/licensing actions to deal with violations.

3.4.2 Further information on the applicable mechanisms in their national legislation was provided by 54 States. The general view expressed by those States is that the appropriate mechanism applicable to each violation depends on a variety of factors including; (i) technical investigations, which are initiated to determine the causes of each infringement to consequently determine the appropriate action, (ii) the seriousness of the grounds on which the actions are based, and (iii) the gravity of the violation committed, which are considered by special committees or public prosecution channels for review and determination.

3.4.3 72% of States provide for criminal prosecution with the majority of States indicating that criminal prosecution outcomes typically include fines or imprisonment, with varying amounts of fines and term of imprisonment (State responses varied from a term of one day to 25 years). A few States (4) disclosed that in some cases there may be fines in addition to imprisonment.

3.4.4 Most States (84%) specified that their national legislations provide for civil/administrative penalties in cases of violations of the rules of the air. Several States cited initiating administrative investigations or proceedings conducted by either their national aviation authorities or by their law enforcers to determine the appropriate action necessary in each case. A high number of States indicated that civil/administrative penalties include suspension, cancellation or downgrade of certifications or licenses. One State specified that administrative penalties could take many forms including administrative monetary penalties, remedial training, and verbal counselling, with two States pointing to letters of warning as a way

---

Security Oversight Agency (CASSOA); Civil Air Navigation Services Organisation (COCESNA); European Union Aviation Safety Agency (EASA); European Civil Aviation Conference (ECAC); European Organisation for the Safety of Air Navigation (EUROCONTROL); Interstate Aviation Committee (IAC); International Air Transport Association (IATA); International Federation of Air Line Pilots' Associations (IFALPA); Latin American Civil Aviation Commission (LACAC); SADC Aviation Safety Organization (SASO).

of addressing violations and encouraging future compliance. One State indicated that in some cases, violations may face civil penalties as well as cancellation or revocation of certificates/license simultaneously. Only one other State indicated that criminal investigations and administrative penalties may be applied simultaneously. It is important to note here that the meaning of "prosecution" within this survey's context refers to the application of any of the enforcement mechanisms and does not necessarily mean conducting criminal legal proceedings.

3.4.5 Lastly, 78% of States responded that regulatory/licensing actions are taken in cases of violations of the rules of the air. A large number of States elaborated on these measures by referring to the suspension, cancellation or revocation of operating certificates and/or licenses. One State provided that its national procedure includes issuing a warning to the operator, limiting, or banning further operations, issuing a conditional fine as well as a conditional orders of suspension. As an example of regional mechanisms, two States who are Member States of the European Union (EU) referred to EU Regulations that require each State's authorities to initiate procedures whenever non-compliance is detected. It is important to note here that the categorization of civil/administrative penalties and regulatory/licensing differ from one State to another which clarifies why similar actions are discussed in both sections (see the list in **Appendix C**).

3.5 **Actions taken by States in the case of a violation of the rules of the air**

3.5.1 On actions taken in cases of violations by a foreign operator over the State's territory, some States (19) shared that they would firstly notify the relevant foreign regulatory authority through a formal notice of the committed violation. A copy of such notification form can possibly be provided to be used for guidance and as a reference for other States.

3.5.2 Additionally, various States (18) indicated that a violation by a foreign operator would involve criminal proceedings and subsequent prosecution if necessary while an equal number of States pointed to monetary penalties in the form of fines as a possible action that could be imposed. Other common actions cited by States include cancellation or revocation of licenses/certificates, grounding of aircraft, and totally or partially suspending overflight in national airspace. Two other States cited issuing a formal warning while two others indicated that the case will be forwarded to the foreign competent authority which is the operator's State of registration to handle the violation. A small number of States (4) indicated that two or more concurrent actions may be taken, depending on the violation.

3.5.3 A large number of States (31%) indicated that they do not have delegated administrative responsibilities over airspace. Those States (17%) that do have such responsibilities indicated that their national regulations are equally appliable to the designated international airspace (the actions that would be taken by States in accordance with their national legislations are outlined in 3.4 above). 11% of States indicated that the State where the aircraft is registered is the responsible authority to take charge of the violation. One State shared that under its law, all the concerned parties are afforded the responsibility to choose to accept jurisdiction for administering the related mechanisms in relation to the violation. The remaining States did not provide specific information on this matter of delegated administrative responsibilities over airspace.

3.5.4 A number of States (16) responded that the appropriate action for violations committed by an operator of their State in another State's territory is determined by their own national law, in effect that national operators must comply with national legislation wherever they operate. One State pointed out that this is the case unless oversight of such an aircraft was transferred to another State by way of an Article 83 *bis* agreement. A few States (5) indicated that the appropriate action should be taken by the State where the violation has occurred. One State cited that it cannot initiate punitive procedures due to the "Principle of

Territoriality"[58] and therefore is limited to continuous supervision of the operator committing the violation. A different approach was expressed by another State specifying that the State where the violation has occurred has the authority to choose the applicable regime while another State shared that its national legislation would apply as long as the appropriate action does not conflict with the rules of the State where the violation has occurred. The actions that would be taken by States in accordance with their national legislations are outlined in 3.4 above.

3.5.5 A large number of States (32%) indicated that in cases where their national operator commits a violation over international airspace, the action taken would be in accordance with national laws and legislation. One State explained that although it would not be able to initiate punitive procedures owing to the Principle of Territoriality, the violation would be investigated within their State in order to identify the cause behind the violation to consequently take necessary actions; three other States similarly indicated that they would firstly carry out an investigation into the violation before taking an enforcement action. One other State shared that its civil aviation authority would firstly conduct a due diligence investigation and secondly communicate and liaise with the State of Registry to agree on a course of action in response to the violation. The remaining number of States did not provide a response to this question.

3.6 Challenges and difficulties encountered following violations of the rules of the air

3.6.1 Many States (32%) encountered challenges relating to obtaining pertinent evidence, data or information from another State, 14% reported facing difficulties in providing evidence, pertinent data or information gathered by their State to another State, and 24% were met with challenges obtaining a response or following up actions by another State on the State's report of an alleged violation. A lower percentage of States (9%) encountered all three challenges and a higher percentage of States (28%) reported facing no challenges at all. Some States (10%) reported other challenges, including: difficulties faced with coordinating actions with other States in responding to a violation; difficulties with prosecuting a violation and/or enforcing regulatory licensing actions in foreign countries; inconsistency between national legislation; States that have not ratified relevant treaties; and lack of implementation of rules and procedures.

3.6.2 Other challenges that were cited by two States include difficulty in obtaining certified or official copies of pertinent documents that could be utilised by States in enforcement actions. Two other States referred to the lack of harmonised international mechanisms for the exchange of information as well as the absence of a common legal framework amongst States. One State indicated that challenges were faced due to differing and strict data protection laws, however, that State also shared that it entered into Memorandum of Understanding with some States to facilitate the exchange of information in a simpler manner. Copies of such Memorandum of Understanding could possibly be used as a template to provide further guidance to other States.

3.6.3 Solutions or best practices in addressing the above challenges could be devised or identified as part of the work of the Task Force.

3.7 Exchange of information and application of *just culture* principles

3.7.1 A majority of States (78%) responded that they had not experienced any divergence of views with respect to the exchange of information with another State regarding the application of just culture principles or the protection of safety information in accordance with Annex 13 – *Aircraft Accident*

[58] The Principle of Territoriality is a principle emerging from public international law which allows a sovereign State to exercise exclusive jurisdiction over individuals and other legal persons/entities within its territory. The rights associated with the Principle of Territoriality include the right to arrest and prosecute individuals for criminal offences committed within that State's territory.

and Incident Investigation and Annex 19 – *Safety Management*. Some States (8%) experienced a divergence of views with another State in regard to the aforementioned, while the rest of the States did not provide a response.

3.8 Establishment of a framework for the timely exchange of information following violations

3.8.1 A majority of States (75%) have not established a framework or mechanism with other States to ensure the timely exchange of information following a violation of the regulations established under Article 12 of the Chicago Convention. However, a lower percentage (20%) have in fact established such a framework while the rest of the States did not provide a response. This could reflect the lack of efficient and timely communication mechanisms between aviation authorities. As an example of a multilateral framework, some EU Member States cited the requirement to exchange information with other States within the EU and other Member States of the European Union Aviation Safety Agency (EASA) by referring to Article 72 of the Regulation (EU) 2018/1139 and Article 15 of the Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament on common rules in the field of civil aviation.

3.9 ICAO web portal for sharing compliance and enforcement information

3.9.1 Nearly all States (82%) were of the view that it was desirable or necessary for ICAO to develop a web portal for sharing compliance and enforcement information, 12% did not take a position and 4 States were of the view that there was no need to develop such an ICAO web portal.

3.10 Kind of information to be provided on ICAO web portal

3.10.1 Altogether, 61% of States were of the view that both contact information on focal points and status of a reported violation are important information to be shared on a web portal. When addressing the two types of information separately, 78% supported the sharing of contact information and 66% supported status reports.

3.10.2 Additional insight into the kind of information that could be made available on the web portal was provided by seven States. One State shared the view that an ICAO web portal is desirable only if information relating to non-compliance by service providers that are under the supervision of another State will be uploaded onto the web system and only if this information will be visible to the State that uploaded it and the State to which it is addressed, not by any State or individual with access to the web portal. Another State was of the view that the information on the web portal should be harmonised and should comply with general data protection rules. One other State shared that it is desirable to make available for all ICAO Member States a dedicated page to include comprehensive summaries of all reported cases in relation to Article 12 and Annex 2, without referring to specific States or operators, to raise awareness and continuously improve the safety of international civil aviation.

3.11 Other general information or remarks

3.11.1 One other State suggested that a comprehensive gap analysis of the ICAO Annexes and related Guidance Material should be performed in order to assess whether Article 12 has been fully implemented by the existing ICAO framework of requirements and guidance to assist States. This State explained that the outcome of this gap analysis should provide information on the roles of the parties concerned and the existing mechanisms in place and the remaining gaps in the system that need to be addressed. The results of the survey may provide proven best practices and information on differences between States.

3.11.2 ICAO Circular 95 - *The Continuing Airworthiness of Aircraft in Service,* which was developed to facilitate sharing continuing airworthiness information between the State of Design, the State of Manufacture, and the State of Registry, was cited by one State in suggesting that a similar framework could be considered for enforcement of the rules of the air so as to facilitate the exchange of information between States. As a web-based tool, the said document was launched with a view to provide online means for Member States to update information that they are requested to share in a timely manner, this framework, if developed, can provide useful means by which States could ensure the timely exchange of information amongst key parties.

3.11.3 One State highlighted the need for an international standard on violations of the rules of the air committed by a foreign operator in international airspace where another State has delegated administrative responsibility.

4. CONCLUSIONS

4.1 **Establishment of Rules:** A substantial number of States have implemented Article 12 by establishing rules to ensure compliance with the rules and regulations for the flight and maneuver of aircraft ("*rules of the air*") over State territory or in a foreign territory, compliance with the rules established under the Chicago Convention over the high seas (Annex 2 – *Rules of the Air*) and means by which to ensure prosecution of violations of the related regulations. Further enquiry may be needed to understand the circumstances of those States that have not established rules.

4.2 **Enforcement Mechanisms:** It is understood by most States that a variety of enforcement actions can be used to meet the requirement to "insure prosecution" within the meaning of Article 12. Such actions include issuing formal warning, monetary penalties, imprisonment, cancellation or revocation of licenses/certificates, grounding of aircraft, and suspending overflight in national airspace.

4.3 **Implementation Challenges:** In practice, many States encountered challenges relating to obtaining a response or data from another State on the State's report of an alleged violation. A mechanism to facilitate timely and sufficient provision of information and evidence from another State could be useful in this regard. The application of *just culture* principles does not generally appear to be a concern for most States.

4.4 **Web portal for exchange of information**:

4.4.1 Most States were of the view that an ICAO web portal would be a useful tool for sharing compliance and enforcement information to further assist States with implementation of Article 12. This is significant given the finding that for most States there is not a bilateral or multilateral mechanism, or framework for timely exchange of information. Such a portal would contain both contact information on focal points and status updates of a reported violation. But it is still to be defined what kind of status information would be provided.

4.4.2 However, the web portal would only be desirable for some States if information relating to non-compliance by service providers that are under the supervision of another State is uploaded onto the web system. Moreover, this information should only be visible to the State that uploaded it and the State to which it is addressed, and not by any State or individual with access to the web portal. Another suggestion was to make available for all ICAO Member States a dedicated page to include comprehensive summaries of all reported cases in relation to Article 12 and Annex 2, without referring to specific States or operators, to raise awareness and continuously improve the safety of international civil aviation.

4.5 **Scope of Article 12**: It is important to note here that the survey did not expressly solicit the views and understanding of States about the scope of Article 12, which remains a matter for the A12 TF to study further.

4.6 **Future Work:** Therefore, it is envisaged that future work could comprise:

4.6.1 Developing guidance material to potentially include:

(i) elaborating the scope of Article 12 and what comprises the "rules established under the Convention";

(ii) elaborating the understanding of what to "insure prosecution" entails including the inventory of potential actions for that purpose;

(iii) identifying solutions or best practices to address the other implementation challenges cited by States; and

(iv) highlighting some of the implementation mechanisms or tools shared by the States, such as providing copies of formal notices of the committed violations by the State of occurrence to another State and Memorandum of Understanding templates on the exchange of enforcement information; and

4.6.2 Deciding on an appropriate tool, to facilitate the exchange of enforcement information, and its content.

— — — — — — — —

LC/40-WP/2-5
Appendix
English only

APPENDIX A

QUESTIONNAIRE ON THE IMPLEMENTATION BY STATES OF ARTICLE 12 OF THE CHICAGO CONVENTION

Note: Replies to this survey are intended to be purely indicative and to be used only for the purposes of study. They do not entail a binding commitment by a State in respect of its future position on this subject.

Respondent

Name of State: _____

Contact person (name, position, organization, address):

_____

_____

***

1. Has your State established laws or regulations for the implementation of Article 12 of the Chicago Convention in order to insure: *(select as applicable)*

   - ☐ compliance with the rules and regulations for the flight and manoeuvre of aircraft ("*rules of the air*") over your State's territory or in a foreign territory;
   - ☐ compliance with the rules established under the Chicago Convention over the high seas (Annex 2 – *Rules of the Air*); and
   - ☐ prosecution of all persons violating the regulations applicable.

   Please provide a reference and/or link to the regulations.

   _____

   _____

2. When prosecuting a violation of the rules of the air, does your State's enforcement mechanism provide for: *(select as applicable)*

   - ☐ criminal prosecution;
   - ☐ civil/administrative penalties; and
   - ☐ regulatory/licensing action.

Please describe the applicable mechanism.

3. Please describe what kind of actions would be taken by your State in the case of a violation of the rules of the air:

(a) by a foreign operator over your State's territory

(b) by a foreign operator in international airspace in which your State has delegated administrative responsibilities

(c) by an operator of your State in another State

(d) by an operator of your State in international airspace

4. Following a *rules of the air* violation of the kind described in question 3 above, has your State encountered any challenges or difficulties in: (*select as applicable*)

- ☐ obtaining pertinent evidence, data or information from another State;
- ☐ providing the evidence, pertinent data or information gathered by your State to another State;
- ☐ getting a response or follow up action by another State on your State's report of an alleged violation; and
- ☐ other challenge or difficulty, please describe as appropriate:

5. With respect to the exchange of information has your State experienced any divergence of views with another State with regard to the application and effects of just culture principles or the protection of safety information in accordance with Annex 13 – *Aircraft Accident and Incident Investigation* and Annex 19 – *Safety Management*?

   Yes

   No

   If your answer is yes, please describe any such difficulties.

6. Has your State established a framework/mechanism for the timely exchange of information with other States following a violation of the regulations established under Article 12 of the Chicago Convention?

   Yes

   No

   If your answer is yes, please describe such framework/mechanism.

7. Do you consider it desirable or necessary for ICAO to develop a web portal for sharing compliance and enforcement information?

   Yes

   No

   No Position

8. What kind of information would you consider to be suitable in order to be provided on a web portal for sharing compliance and enforcement information between States

    - ☐ contact information on focal points;
    - ☐ status of a reported violation; and
    - ☐ other information, please specify as appropriate. _____

9. Any other general information or remarks.

_____

_____

_____

_____

— — — — — — — — —

APPENDIX B

LIST OF RESPONSES TO STATE LETTER LE 4/76 – 22/116 OF 22 DECEMBER 2022

States

1. Albania
2. Angola
3. Argentina
4. Armenia
5. Australia
6. Austria
7. Azerbaijan
8. Bahrain
9. Bolivia
10. Bosnia and Herzegovina
11. Botswana
12. Brazil
13. Bulgaria
14. Burkina Faso
15. Cabo Verde
16. Canada
17. Cambodia
18. Chad
19. Chile
20. Colombia
21. Costa Rica
22. Cote d'Ivoire
23. Croatia
24. Cuba
25. Czechia
26. Denmark
27. Dominican Republic
28. Ecuador
29. El Salvador
30. Equatorial Guinea
31. Eritrea
32. Estonia
33. Eswatini
34. Ethiopia
35. Fiji
36. Finland
37. France
38. Gabon
39. Gambia
40. Ghana
41. Greece
42. Guinea Bissau
43. Honduras
49. Japan
50. Kuwait
51. Kyrgyzstan
52. Luxembourg
53. Madagascar
54. Mauritania
55. Mauritius
56. Mexico
57. Moldova
58. Morocco
59. Nepal
60. Netherlands (Kingdom of the)
61. North Macedonia
62. Norway
63. Panama
64. Papua New Guinea
65. Paraguay
66. Peru
67. Philippines
68. Poland
69 Qatar
70. Republic of Korea
71. Romania
72. Russian Federation
73. Sao Tome and Principe
74. San Marino
75. Saudi Arabia
76. Sierra Leone
77. Singapore
78. Slovenia
79. South Africa
80. Spain
81. Sri Lanka
82. Suriname
83. Sweden
84. Switzerland
85. Tanzania
86. Thailand
87. Togo
88. United Arab Emirates
89. United Kingdom
90. United States
91. Uruguay

Special Administrative Region (SAR)

1. China, (Hong Kong, SAR)

44. Hungary
45. Indonesia
46. Iran
47. Ireland
48. Jamaica
92. Venezuela (Bolivarian Republic of)
93. Zimbabwe

— — — — — — — — —

APPENDIX C

LINKS TO STATES' NATIONAL LAWS

States	Links to States's National Laws
1. Albania	https://qbz.gov.al/eli/fz/2012/116/18d2a9ff-b3b1-4fde-8ef2-b065eec340d6
2. Armenia	https://www.arlis.am/DocumentView.aspx?DocID=109070 https://www.arlis.am/DocumentView.aspx?DocID=186486 https://www.arlis.am/DocumentView.aspx?DocID=185735
3. Australia	https://www.legislation.gov.au/Details/C2021C00060 https://www.legislation.gov.au/Details/F2022C01214 https://www.legislation.gov.au/Details/F2021C01179 https://www.legislation.gov.au/Details/C2018C00156 https://www.legislation.gov.au/Details/C2022C00324 https://www.legislation.gov.au/Details/C2023C00023 https://www.legislation.gov.au/Details/C2016C00936 https://www.casa.gov.au/search-centre/manuals-and-handbooks/enforcement-manual
4. Austria	https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A02012R0923-20230126&qid=1679048009546 SERA.1001 https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011306
5. Bahrain	https://www.mtt.gov.bh/sites/default/files/caa_law.pdf
6. Bulgaria	https://www.caa.bg/en/category/246/2537
7. Chile	https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=260998 https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=200642
8. Colombia	https://www.aerocivil.gov.co/normatividad/RAC/RAC%20%2091%20-%20Reglas%20Generales%20de%20Vuelo%20y%20%20Operaci%C3%B3n.pdf https://www.aerocivil.gov.co/normatividad/RAC/RAC%20%2013%20-%20R%C3%A9gimen%20%20Sancionatorio.pdf
9. Costa Rica	https://www.dgac.go.cr/wp-content/uploads/2020/11/ALCANCE-DIGITAL-N---300-A-LA-GACETA-N---271-de-la-fecha-12-11-2020-RAC-20-42591-MOPT.pdf
10. Cote d'Ivoire	https://www.anac.ci/anac/web/
11. Croatia	EUR-Lex - 32012R0923 - EN - EUR-Lex (europa.eu)
12. Cuba	https://www.iacc.gob.cu/marco-legal-regulatorio
13. Czechia	https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-49 https://www.easa.europa.eu/en/document-library/easy-access-rules/easy-access-rules-standardised-european-rules-air-sera https://aim.rlp.cz/predpisy/predpisy/dokumenty/L/L-2/index.htm
14. Denmark	https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02012R0923-20230126 https://www.trafikstyrelsen.dk/lovlisteside/luftfart-love-og-regler/2017/okt/bestemmelser-om-lufttrafikregler https://www.trafikstyrelsen.dk/lovlisteside/luftfart-love-og-regler/2017/okt/bestemmelser-der-supplerer-sera-forordningen https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02012R0965-20230109 https://www.trafikstyrelsen.dk/lovlisteside/luftfart-love-og-regler/2021/jan/bl-5-50-bestemmelser-om-luftfartoejsoperatoerer-som-ikke-er-omfattet-af-eu-air-ops

15. Ecuador	https://www.aviacioncivil.gob.ec/wp%E2%80%90content/uploads/downloads/2019/07/12%E2%80%90RDAC%E2%80%9091%E2%80%90N.E%E2%80%90Enmienda%E2%80%90Original%E2%80%9010%E2%80%90Junio%E2%80%902019.pdf
16. El Salvador	https://www.aac.gob.sv/ley-organica-de-aviacion-civil/ https://www.aac.gob.sv/regulaciones-2/ https://www.aac.gob.sv/aip/
17. Eswatini	https://www.eswacaa.co.sz/regulationandcompliance/documents/regulations/RulesoftheAirandAirTrafficControl-2011.pdf
18. Fiji	https://www.laws.gov.fj/Acts/DisplayAct/612 https://www.laws.gov.fj/Acts/DisplayAct/857
19. Finland	https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32018R1139 https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32012R0923 https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2014/20140864) https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2017/20170320) https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1889/18890039001)
20. France	https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32012R0923
21. Ghana	https://www.gcaa.com.gh/web/wp-content/uploads/2018/directives/GCA_AIR_NAVIGATION_SERVICES_DIRECTIVES/PART_19_RULES_OF_THE_AIR.pdf
22. Greece	https://www.kodiko.gr/nomothesia/document/260972/nomos-1815-1988
23. Honduras	http://ahac.gob.hn/Descargas/Departamentos/Asesoria%20Legal/ley-y-sus-reformas-para-publicacion.pdf http://ahac.gob.hn/Descargas/Departamentos/Asesoria%20Legal/reglamento-ley-aeronautica-civil.pdf http://ahac.gob.hn/Descargas/Biblioteca%20Tecnica/Regulaciones%20Aeronauticas/rac-02-revision-02.pdf
24. Hungary	https://njt.hu/jogszabaly/1995-97-00-00 https://www.easa.europa.eu/en/document-library/easy-access-rules/easy-access-rules-standardised-european-rules-air-sera
25. Ireland	https://www.iaa.ie/docs/default-source/publications/legislation/statutory-instruments-(orders)/irish-aviation-authority-(standardised-rules-of-the-air)-order-2019-(si-266-of-2019).pdf?sfvrsn=15b500f3_8
26. Kuwait	https://kas2.dgca.gov.kw/kasd/aviation-safety-department/primary-law/ https://kas2.dgca.gov.kw/kasd/aviation-safety-department/kuwait-civil-aviation-safety-regulations-kcasr/ https://kas2.dgca.gov.kw/kasd/wp-content/uploads/2022/02/Reg-Cir-2022-02-NPA-2022-01-KCASR-26-Online.pdf
27. Luxembourg	https://legilux.public.lu/eli/etat/leg/loi/1948/01/31/n1/jo https://legilux.public.lu/eli/etat/leg/rgd/1961/07/27/n1/jo https://legilux.public.lu/eli/etat/leg/rgd/1985/06/28/n3/jo
28.Mauritius	https://civil-aviation.govmu.org/Documents/Legislation/civilact74.pdf https://civil-aviation.govmu.org/Documents/Legislation/Regulation/reg-2007-amds.pdf https://civil-aviation.govmu.org/Documents/Regulatory/Air%20Navigation%20Services/1.%20MCAR%20ATS%20(2).pdf
29.Mexico	https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf_mov/Ley_de_Aviacion_Civil.pdf https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/regley/Reg_LAC.pdf https://mxafacmy.sharepoint.com/personal/alejandro_magallon_afac_gob_mx/_layouts/15/onedrive.aspx?id=%

	2Fpersonal%2Falejandro%5Fmagallon%5Fafac%5Fgob%5Fmx%2FDocuments%2FCIRCULAR ES%2Fco%2Dav%2D20%2D2%2D07%2Dr2%2Epdf&parent=%2Fpersonal%2Falejandro%5Fm agallon%5Fafac%5Fgob%5Fmx%2FDocuments%2FCIRCULARES&ga=1
30.Moldova	file:///C:/Users/latu/Downloads/06_CT-RA_ru_am.04%20(1).pdf https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=136064&lang=ro#
31.Morocco	https://www.aviationcivile.gov.ma/reglementation/navigation-aerienne/
32.Norway	https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2016-12-14-1578?q=forskrift%20om%20lufttrafikkregler https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1993-06-11-101?q=luftl https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1993-06-11-101?q=luftfartsloven https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1993-06-11-101?q=luftfartsloven https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1993-06-11-101?q=luftfartsloven
33.Papua New Guinea	https://casapng.gov.pg/ https://casapng.gov.pg/civilaviationrules/
34.Paraguay	http://www.dinac.gov.py/Seguridad_Operacional/docs/DINAC_R2_ReglamentodelAire_Res_110 3-2021.pdf
35.Peru	https://www.gob.pe/institucion/mtc/normas-legales/395507-27261-ley-de-aeronautica-civil https://www.gob.pe/institucion/mtc/informes-publicaciones/320208-rap-91-reglas-de-vuelo-y-operacion-general https://www.gob.pe/institucion/mtc/normas-legales/355498-361-2011-mtc-02-reglamento-de-infracciones-y-sanciones-aeronauticas
36.Qatar	https://www.caa.gov.qa/en-us/AviationLaw/Pages/15-2002-Amended-2018.aspx https://www.caa.gov.qa/ar-qa/CivilAviationRegulations/RegulationMaterials/Air%20Safety%20Regulations/Qatar%20Rules%20of%20the%20Air/Qatar%20Civil%20Aviation%20Regulation%20-%20Qatar%20Rules%20of%20the%20Air.pdf
37.Republic of Korea	https://casapng.gov.pg/civilaviationrules/
38.Saudi Arabia	https://gaca.gov.sa/web/en-gb/page/laws-regulation
39.Sierra Leone	https://www.slcaa.gov.sl/
40.Singapore	www.sso.agc.gov.sg
41.Slovakia	https://www.policija.si/images/stories/Legislation/pdf/AviationAct.pdf https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2012:281:0001:0066:EN:PDF
42.Spain	https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=OJ:C:2012:326:TOC https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=OJ:L:2004:096:TOC https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:02012R0923-20220127&from=EN https://www.boe.es/buscar/pdf/1960/BOE-A-1960-10905-consolidado.pdf https://www.boe.es/buscar/pdf/2002/BOE-A-2002-1097-consolidado.pdf https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2018-15406 https://www.boe.es/buscar/pdf/1964/BOE-A-1964-21509-consolidado.pdf https://www.boe.es/buscar/pdf/1995/BOE-A-1995-25444-consolidado.pdf https://www.boe.es/buscar/pdf/2003/BOE-A-2003-13616-consolidado.pdf
43.Sri Lanka	https://www.caa.lk/images/Civil_Aviation/CAAct10of2010.pdf https://www.caa.lk/images/Civil_Aviation/ANR_Scan_Part_I.pdf

	https://www.caa.lk/images/Civil_Aviation/11_264_33_civil_aviation_iInterim_regulations_no_0f_2001_28_11_2002.pdf https://www.caa.lk/images/stories/pdf/implementing_standards/sn026.pdf
44. Sweden	EUR-Lex - 32012R0923 - EN - EUR-Lex (europa.eu) swedish-aviation-act.pdf (transportstyrelsen.se)
45. Switzerland	https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/2015/326/fr https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1950/471_491_479/fr
46. Tanzania	https://www.tcaa.go.tz/page?p=Regulations&mn=14&token=db9dba12761871b00fe8280d689e275e80ad3b8adebc942ed6179f291c36e66837
47. Togo	https://anac-togo.tg/IMG/pdf/LOI-N%C2%B02016-011-PORTANT-CODE-DE-LAVIATION-CIVILE.pdf
48. Hong Kong, SAR	https://www.elegislation.gov.hk/hk/cap448C

— — — — — — — —

ATTACHMENT C

ILLUSTRATIVE RELATIONSHIP BETWEEN ANNEX 2 AND OTHER ICAO ANNEXES OPERATIONALLY RELATED STANDARDS SUPPORTING

THE CONDUCT OF FLIGHT

Annex	**Application to flight operations**	**Rules**
Annex 1 – *Personnel Licensing*	Establishes the qualifications, knowledge, skill, experience and medical fitness requirements for pilots, air traffic controllers, flight engineers, maintenance personnel and other aviation personnel. Licensed personnel are responsible for decisions and actions that directly affect the conduct, control and safety of flight operations. Pilot competency, training and licensing requirements are fundamental prerequisites for the safe execution of the Rules of the Air and compliance with operational procedures.	Pilot licensing requirements, ratings, competency standards, recurrent training, language proficiency requirements, medical certification and licensing standards for air traffic controllers.
Annex 3 - *Meteorological Service for International Air Navigation*	Provides meteorological information necessary for flight planning, route selection, fuel planning, aircraft performance calculations, hazard avoidance and operational decision-making.	Forecasts, SIGMETs, volcanic ash advisories, tropical cyclone advisories, meteorological observations.
Annex 6 – *Operation of Aircraft*	Establishes requirements governing aircraft operations, operational control, dispatch, flight preparation, crew qualifications, fuel planning and operating procedures.	Flight planning, operational control systems, minimum equipment requirements, operational procedures.
Annex 10 – *Aeronautical Telecommunications*	Provides communications, navigation and surveillance systems necessary for implementation of Annex 2 procedures and compliance with ATC instructions.	Voice communications, CPDLC, navigation aids, surveillance systems, distress communications.

Annex	**Application to flight operations**	**Rules**
Annex 11 – *Air Traffic Services*	Establishes the framework for provision of air traffic services that support the safe, orderly and expeditious flow of air traffic. Closely linked to Annex 2 because aircraft operate in accordance with ATC clearances and instructions issued pursuant to ATS procedures.	Air traffic control services, flight information service, alerting service, ATS routes.
Annex 12 – *Search and rescue*	Provides mechanisms for assisting aircraft and persons in distress and supporting emergency flight situations.	Search and rescue coordination, emergency response arrangements, rescue coordination centres.
Annex 14 – *Aerodromes*	Establishes aerodrome infrastructure, visual aids and operational conditions necessary for safe aircraft movements.	Runway markings, lighting systems, obstacle limitation surfaces, aerodrome operational requirements.
Annex 15 – *Aeronautical Information Services / Aeronautical Information Management*	Provides aeronautical information used in planning and executing flight operations.	AIPs, NOTAMs, aeronautical charts, terrain and obstacle data.
Annex 19 – *Safety Management*	Establishes safety management principles designed to identify and mitigate operational risks that may ultimately affect aircraft operations.	Safety management systems, safety risk management, safety assurance processes.

— — — — — — — —

ATTACHMENT D

CATEGORIZATION OF AIRSPACE UNDER UNCLOS AND THE CHICAGO CONVENTION

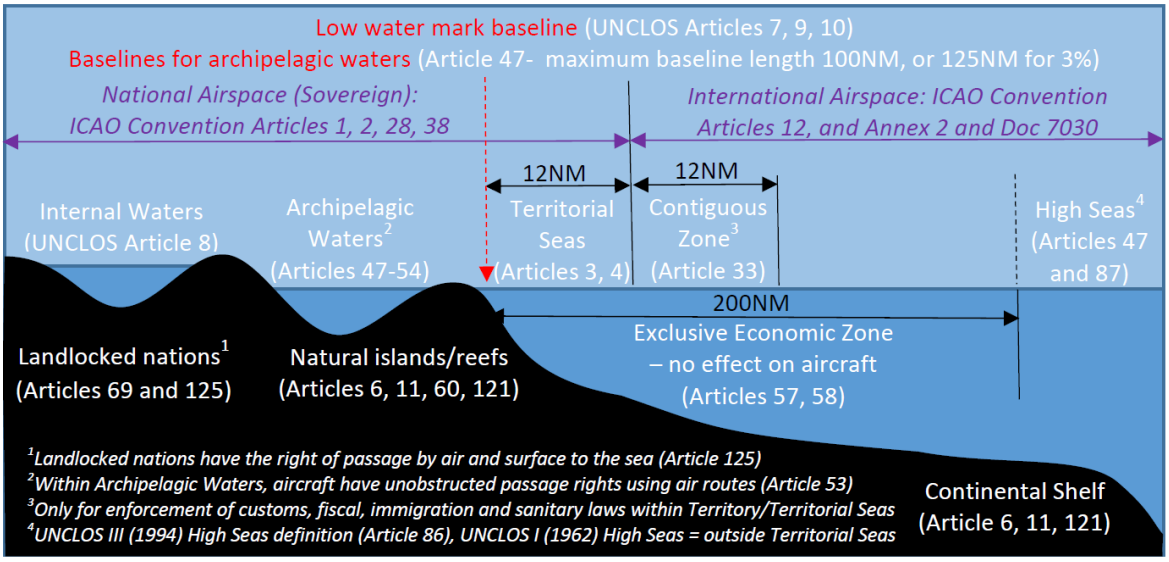


Figure 1: Maritime and Airspace Volumes as Defined by UNCLOS (white/red = UNCLOS, purple = CC)

Source: Originally developed as ATM/SG/6-Flimsy 6 submitted to the Sixth Meeting of the Air Traffic Management Sub-Group (ATM/SG/6) of the Asia Pacific Air Navigation Planning and Implementation Regional Group (APANPIRG) (2018).

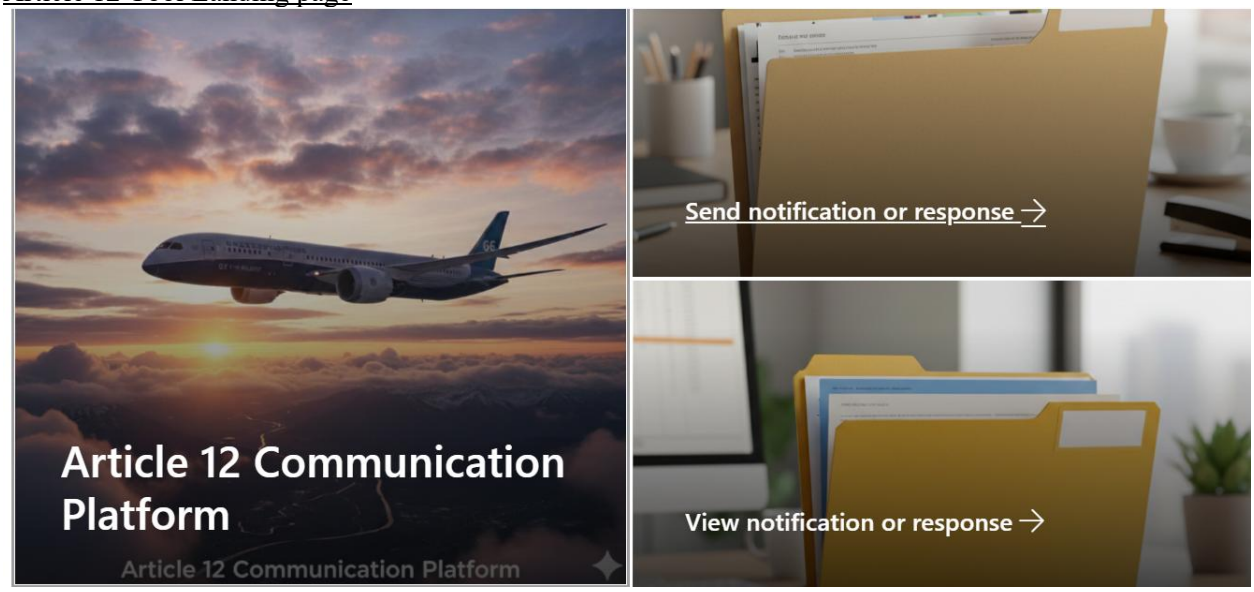
— — — — — — — —

LC/40-WP/2-5
Appendix
English only

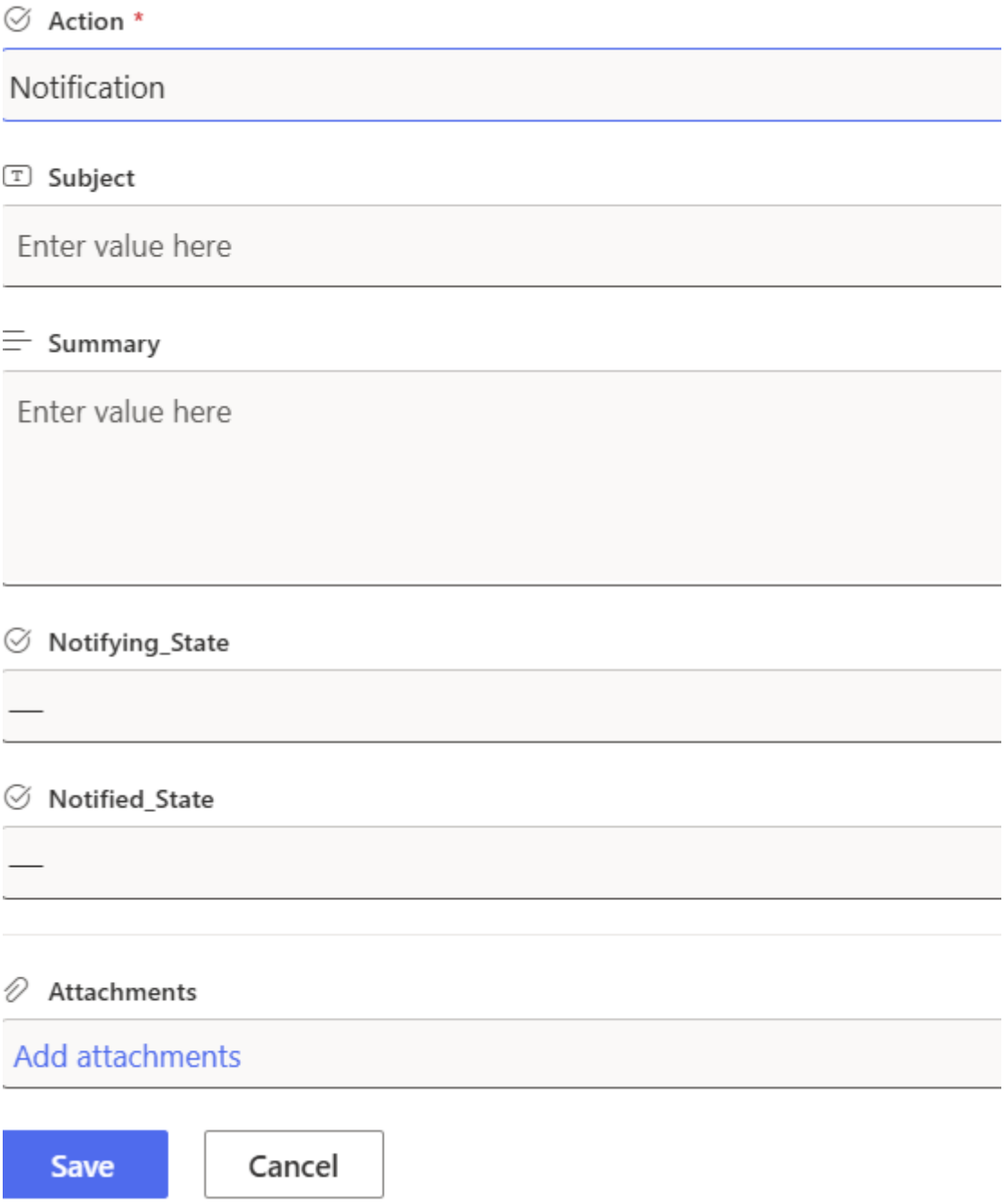
ATTACHMENT E

PLATFORM MODEL

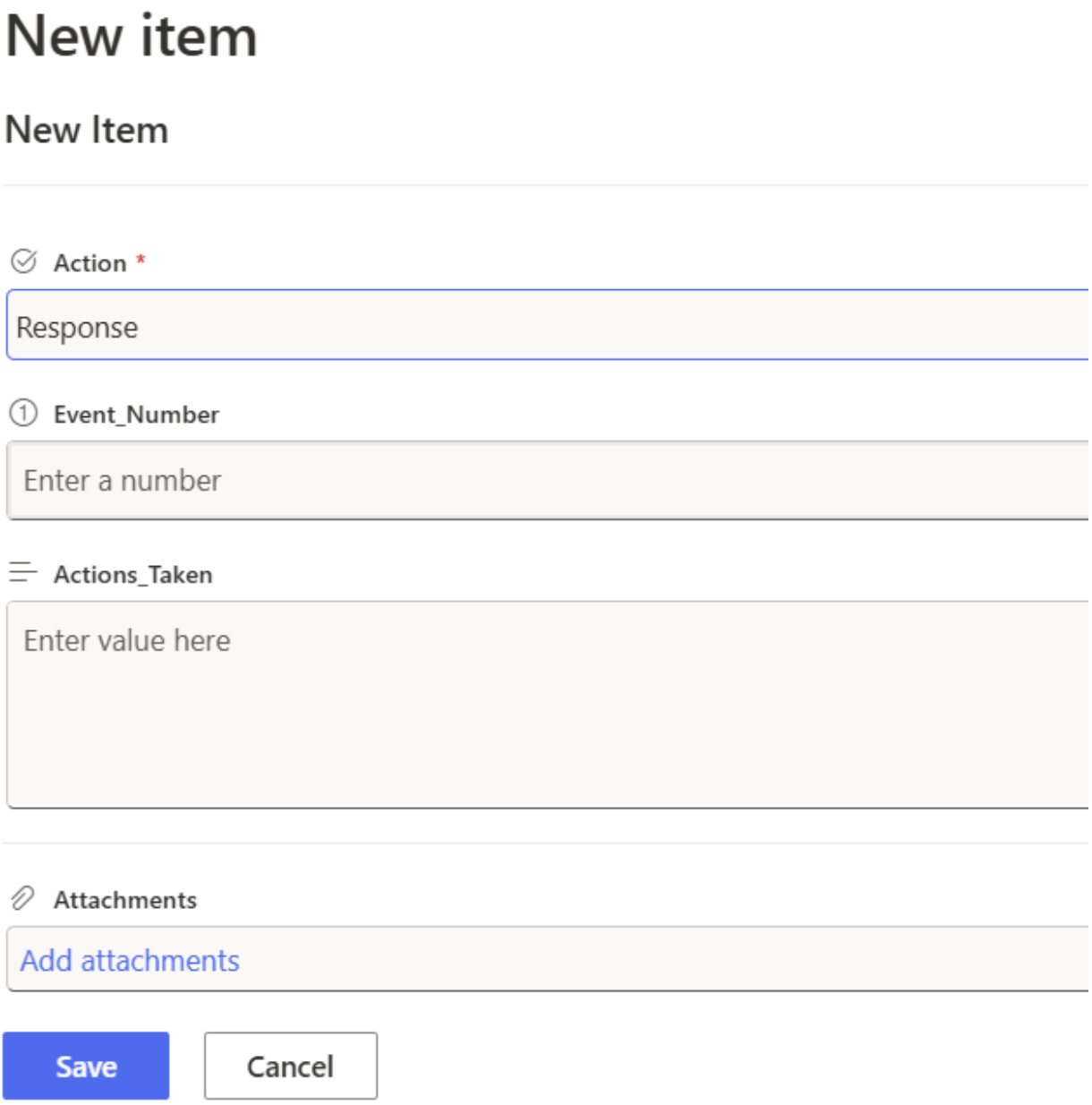
Article 12 Tool Landing page



Notification layout



Response layout



— — — — — — — —

ATTACHMENT F

SAMPLE MOU ESTABLISHING A FRAMEWORK FOR MUTUAL SUPPORT IN AVIATION OVERSIGHT AND INFORMATION EXCHANGE

Cooperation Agreement for support the mutual exchange of information and oversight activities between Estonian Transport Administration and …

Estonian Transport Administration (TRAM) and … hereinafter jointly referred to as the "Competent Authorities" hereinafter referred to as the "Contracting Parties",

Considering the necessity to establish cooperation in support of oversight in the meaning of Article 62 paragraphs 1 and 9 of the Regulation (EU) 2018/1139[59] (the Basic Regulation),

Have amended the Agreement (hereinafter referred to as "The Agreement") signed [date] and agreed as follows:

1. **Purpose and conditions of The Agreement**

1.1. The purpose of The Agreement is to establish a framework setting of the cooperation between Competent Authorities in support of oversight activities and mutual exchange of information.

1.2. Both Competent Authorities are to ensure a high and uniform level of aviation safety through the establishment and maintenance of cooperative relationships and to ensure compliance with the Basic Regulation and the delegated and implementing acts adopted pursuant thereto.

1.3. Each Competent Authority undertakes its own oversight program according to national arrangements and in line with the EU legislation.

1.4. Both Competent Authorities include in their oversight scope activities performed by persons or organisations established or residing in Parties Member State on the basis of the safety priorities, as well as of past oversight activities.

1.5. The Competent Authority responsible for the oversight is the Competent Authority with Safety Oversight Responsibility and Accountability of persons and organisations certified, authorised by or having made declarations to that competent authority. Specifically, in ATM/ANS domain, the respective ANSP agreements shall be taken into account.

1.6. Where appropriate, a Competent Authority involves inspectors as experts (Experts) of the other Competent Authority in its oversight activities. The Experts shall participate in the oversight activities as observers within the limits of their competence. Before taking any action, any observations must be forwarded to the inspectors in charge of supervision.

---

[59] Regulation (EU) 2018/1139 of the European Parliament and of the Council of 4 July 2018 on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Union Aviation Safety Agency, and amending Regulations (EC) No 2111/2005, (EC) No 1008/2008, (EU) No 996/2010, (EU) No 376/2014 and Directives 2014/30/EU and 2014/53/EU of the European Parliament and of the Council, and repealing Regulations (EC) No 552/2004 and (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council and Council Regulation (EEC) No 3922/91

2. **Scope of The Agreement**

2.1. Both Competent Authorities can use the following means in oversight activities (the list is not exhaustive):

2.1.1. the Experts in oversight activities of the other Competent Authority;

2.1.2. raise of findings for certified or approved organisations or persons of the Competent Authority based on information received from the other Competent Authority, taking into account the identified hazards and their possible consequences in operations;

2.1.3. mutual exchange of information on findings, inspections or audits; and performed follow-up actions, related to the audits and inspections performed with the participation of The Experts of the other Competent Authority.

2.2. Both Competent Authorities exchange safety data and safety information in the mutual interest, in particular on the following (list is not exhaustive):

2.2.1. findings of non-compliances with an indication of the level of the finding;

2.2.2. information about remote operations conducted within the territory of a Competent Authority's Member State;

2.2.3. bases located within the territory of the Competent Authority's Member State (opening/closing of bases);

2.2.4. information on wet-leases (e.g. long-term wet-lease agreements between EU operators that result in a prolonged operation outside the territory of the Competent Authorities Member States);

2.2.5. information on group operations, e.g. multiple AOCs within a single holding in both Member States are streamlining operations and aim to operate under one Operations Manual;

2.2.6. sharing of safety data and safety information between Competent Authorities, e.g. data on SAFA/SACA, occurrences data, service providers' information;

2.2.7. mutual exchange of all necessary information and assisting the other Competent Authority on implementation of appropriate safety measures to prevent accidents, incidents and high-risk occurrences;

2.2.8. any change or modification of the legal status of the air navigation service providers under its supervision affecting cross border service provision;

2.2.9. any change, amendment or revocation of the certificates of the air navigation service providers under its supervision affecting cross border service provision;

2.2.10. any limitation of competence or equivalent measures imposed on air navigation service providers and safety related obligations in the designation acts affecting cross border service provision;

2.2.11. safety related information gathered within monitoring of safety performance affecting cross border service provision;

2.2.12. proposed new functional systems or changes to existing functional systems affecting cross border service provision;

2.2.13. reports received in the format of European Coordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems (ECCAIRS) concerning the incidents and occurrences relevant to the cross-border service provision, to be able to monitor, measure and identify risk performance in a comparable way.

2.3 Cooperation on safety directive delivery or appropriate enforcement measures delivery for ANS/ATM oversight:

2.3.1. If one Competent Authority decides to issue a safety directive as required by Commission Implementing Regulation (EC) 2017/373 or to issue appropriate enforcement measures as required by Regulation (EC) 550/2004 of the European Parliament and of the Council of the 10 March 2004 as amended by regulation (EC) 1070/2010 on the provision of air navigation services in the single European sky Article 7 (7) and if the situation has an impact on air traffic service in the cross border area or on the interface between ANSPs, the responsible Competent Authority for issuing safety directive shall consult with the other Competent Authority. The final responsibility for the decision remains with the Competent Authority responsible for issuing safety directive.

2.3.2. Before withdrawing a safety directive, the Competent Authority shall verify that the level of safety has been restored, through safety regulatory audits, desktop reviews, safety occurrences reviews, or any other adequate measures. If the verification process confirms that the unsafe condition no longer exists, the responsible Competent Authority shall inform the other Competent Authority about the withdrawal of the safety directive together with its rationale and the effective date of withdrawal.

2.3.3. In the case of the enforcement measure, the Competent Authorities shall cooperate on the handling of cases involving non-compliance with the applicable common requirements.

3. Exchange of information

3.1. All communications affecting the execution of the Agreement shall be made via the respective Heads of Departments/Units of both Competent Authorities.

3.2. Both Competent Authorities agree on the meetings to be held – on-site meetings, or meetings held by using any other appropriate technical facilities (eg teleconferencing).

3.3. All information to be shared between the Competent Authorities shall be in the English language as requested.

4. Cost, accountability and liability

4.1. If it is not agreed differently in writing, each Competent Authority bears any costs related to secondment of its inspectors and other related activities (daily allowances, accommodation, transport etc) for joint inspections.

4.2. If one Competent Authority requests participation of Experts of the other party, the costs for such participation shall be borne by the Competent Authority requesting such tasks.

4.3. Point 4.1 does not cover any liability charges.

4.4. The Competent Authority shall exonerate the other from all civil liability arising from loss, damage or bodily injury suffered by its staff as a result of the performance of the present The Agreement or as a result of the performance of another written specific agreement, where such loss, damage or bodily injury is not due to gross negligence or deliberate omission or wrongful act on the part of the other Competent Authority or its staff.

5. **Entry into force and validity**

5.1. The Agreement shall enter into force and shall be valid for an indefinite period, when signed by both Competent Authorities.

5.2. This Agreement is done in two, duly signed originals in the English language.

5.3. The Agreement shall remain effective until either one Competent Authority provides the other with a written notification to the effect of its termination. The Agreement may be terminated immediately if the Competent Authority's consent in writing to immediate termination or by either Competent Authority by giving six (6) months written notice to the other Competent Authority.

5.4. The Agreement or Annex shall be reviewed regularly. The Agreement has the following annex: Annex – „List of Experts available for oversight activities".

5.5. The Agreement may be amended subject to mutual written agreement of the Competent Authorities.

6. **Signatures and date of signature**

[Name] Director General	
Estonian Transport Administration Valge 4, 11413 Tallinn, Estonia	

"……." …….. [date] "……."
……... [date]

— END —