منظمة الطيران المدني الدولي

ورقة عمل

ATConf/7-WP/132[1]
25/9/26

المؤتمر العالمي السابع للنقل الجوّي

مونتريال، كندا، من ١٦ إلى ٢٠٢٦/١١/٢٠

البند ٣ من جدول الأعمال: تعزيز الأطر التنظيمية والمؤسسية

٣-١: تعزيز الإشراف التنظيمي والأطر المؤسسية المتطورة

مراقبة العمليات في الاتفاقات القصيرة الأجل لتأجير الطائرات (التبادل): أداة لتحسين استغلال الأساطيل

(مقدمة من شيلي وبتأييد من ١٧ دولة عضواً في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية)[2]

الموجز التنفيذي

يتيح اتفاق تأجير الطائرات القصير الأجل (التبادل) استخدام الطائرة نفسها بالتعاقب من جانب مشغلين اثنين في دولتين مختلفتين، ويعمل كل منهما بموجب شهادة المشغل الجوي الخاصة به وبطاقمه الخاص، ويمارس حقوق النقل الجوي الخاصة به، إذ من شأن اتفاق من هذا القبيل أن يتيح الاستخدام الأمثل للأسطول.

وتوضح هذه الورقة الأسباب التي تجعل هذه الاتفاقات أداة أساسية للمرونة التشغيلية، وتعرض آليات المراقبة التي تتيح للسلطات ممارسة الرقابة المناسبة دون المساس بالسلامة الجوية، شريطة التحديد الواضح لمسؤولية كل شركة معنية والوقت الذي تصبح فيه هذه المسؤولية نافذة.

وتقترح الورقة أن يقر المؤتمر بأن اتفاق التبادل أداة صالحة لاستخدام الأساطيل بكفاءة، وأن يطلب إلى منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) وضع إرشادات تساعد سلطات الدول على تحديد انتقال مراقبة العمليات بين الشركات الأطراف في هذه الاتفاقات والإخطار به.

الإجراءات: يُدعى المؤتمر إلى القيام بما يلي:

أ) الإقرار بأن اتفاقات التبادل تمثل أداة مشروعة لاستغلال الأساطيل بكفاءة ولممارسة حقوق النقل الجوي المتفق عليها، ودعوة الدول إلى إدراج أحكام في اتفاقات الخدمات الجوية تجيز هذا النوع من الاتفاقات صراحةً؛

ب) دعوة الإيكاو إلى إعداد مواد إرشادية بشأن كيفية تحديد انتقال المراقبة التشغيلية في هذه العمليات والإخطار به؛

ج) دعوة الدول إلى ضمان ألا يخضع اعتماد المشغلين الأجانب العاملين بموجب اتفاقات التبادل لاشتراطات تتجاوز تلك المنصوص عليها في الملحق السادس — تشغيل الطائرات، متى كانت العمليات ممتثلة لإرشادات الإيكاو.

[1] قدمت شيلي النسخة باللغة الإسبانية

[2] الأرجنتين، وبليز، ودولة بوليفيا المتعددة القوميات، والبرازيل، وكوستاريكا، وكوبا، وإكوادور، والسلفادور، وغواتيمالا، وغيانا، وهندوراس، وجامايكا، ونيكاراغوا، وبنما وباراغواي، وبيرو، وأوروغواي

الهدف الاستراتيجي:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي: "التنمية الاقتصادية للنقل الجوي تضمن تحقيق الازدهار الاقتصادي والرفاه المجتمعي للجميع".
الآثار المالية:	يُتوقع أن يجري العمل على إعداد المواد الإرشادية المقترحة ضمن برامج العمل العادية للهيئات الفنية الحالية.
المراجع:	الوثيقة (Doc 7300) "اتفاقية الطيران المدني الدولي"، المواد ١٦ و٣٠ و٣١ و٣٢ و٨٣ مكرراً الملحق السادس — "تشغيل الطائرات"، الجزء الأول — النقل الجوي التجاري الدولي — الطائرات الملحق التاسع عشر — "إدارة السلامة" الوثيقة (Doc 8335) "دليل إجراءات التفتيش على العمليات والترخيص والمراقبة المستمرة" الوثيقة (Doc 9587) "سياسات ومواد إرشادية بشأن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي" الوثيقة (Doc 9626) "دليل تنظيم النقل الجوي الدولي" الوثيقة (Doc 9734) "دليل مراقبة السلامة الجوية" — الجزء (أ)

١- المقدمة

١-١ يُعد النقل الجوي الدولي أحد أكثر الأنشطة اعتماداً على رأس المال ، كما أن العائد على الاستثمار فيه يرتبط بشكل مباشر بعدد الساعات التي تقضيها كل طائرة في الجو. وتزداد هذه العلاقة وضوحاً في حالة الطائرات العريضة المستخدمة على الخطوط الطويلة المدى، حيث تُتكبد تكاليف الملكية سواء كانت الطائرة تحلق أم متوقفة. وبالنسبة إلى الناقلات التي تخدم الأسواق المتوسطة الحجم، لا تكمن الصعوبة الهيكلية في الطلب ذاته بل في توزيعه؛ فقد يستطيع طريق جوي استيعاب أربع أو خمس رحلات أسبوعياً، ولكن ليس سبع رحلات، مما يعني بقاء الطائرة دون تشغيل في الأيام المتبقية.

١-٢ والحل المباشر لمثل هذه المشكلة يتمثل في تأجير الطائرات القصير الأجل، المعروف أيضاً بالتبادل، ، إذ يتيح لمشغلين اثنين أو أكثر من دول مختلفة استخدام الطائرة نفسها بالتعاقب، ويعمل كل منهم بموجب شهادة المشغل الجوي الخاصة به، وبطاقمه وعلى خطوطه، ويمارس حقوق النقل الجوي الممنوحة له بموجب اتفاقات الخدمات الجوية التي أبرمتها دولته. ويصف دليل تنظيم النقل الجوي الدولي (Doc 9626) التبادل تحديداً بأنه إحدى الآليات التي تُمارس من خلالها حقوق التشغيل والوصول إلى الأسواق.

١-٣ ولطالماً أولت شيلي اهتماماً مباشراً بهذه المسألة. فبحكم موقعها الجغرافي، يجري تسيير رحلات فائقة الطول إلى جميع أسواقها الرئيسية خارج المنطقة، إلا أن حجم الحركة قلماً يبرر تشغيل رحلات يومية على مدار السنة. ومن ثم، فإن إمكانية تقاسم استغلال الطائرات العريضة مع مشغلين في الدول المجاورة، في إطار صارم للمراقبة، كانت حاسمة للحفاظ على الربط الجوي الذي لولا ذلك لما كان مجدياً اقتصادياً.

١-٤ وعلى الرغم من أن دولاً عديدة تُدرج في اتفاقاتها الثنائية أحكاماً بشأن المرونة التشغيلية تجيز التبادل صراحةً، فإننا نرى أنه لا تزال ثمة شكوك بشأن الجهة المسؤولة عن التشغيل في أي وقت معين، وكيفية توثيق انتقال المسؤولية من مشغل إلى آخر.

٢- مراقبة العمليات: الضمانة الأولى

٢-١ إن المفهوم الذي يحكم هذه المسألة برمتها هو مراقبة العمليات، التي يعرّفها الملحق السادس — تشغيل الطائرات، الجزء الأول — النقل الجوي التجاري الدولي — الطائرات، بأنها «ممارسة السلطة على بدء الرحلة أو مواصلتها أو تحريف مسارها أو إنهائها تحقيقا لسلامة الطائرة وانتظام الرحلة وكفاءتها». وتحدد حيازة هذه السلطة، لكل رحلة، المشغل المسؤول وسلطة الطيران التي تتحمل مسؤولية الإشراف عليه.

٢-٢ وفي هذا السياق، ينبغي ألا يؤثر اتفاق التبادل في دور مراقبة السلامة الجوية الذي تضطلع به سلطتان أو أكثر، إذ لا يمارس مراقبة العمليات في أي وقت معين إلا مشغل واحد، بحيث لا تكون هناك إلا سلطة واحدة مسؤولة عنه.

٢-٣ وعليه، فإن النقطة الحاسمة ليست تحديد الجهة التي تتولى المراقبة، إذ يكون ذلك واضحاً دائماً، بل تحديد اللحظة التي تنتقل فيها تلك المسؤولية. ويوثّق هذا الانتقال بموجب شهادة قبول يوقعها المشغل الرئيسي والمشغل الثانوي، وتُسجّل حسب الأصول في سجل رحلات الطائرة، ويكون الإجراء قد أُدرج مسبقاً في مواصفات العمليات. وبذلك يمكن تدقيق عمليات التبادل بأثر رجعي، رحلةً برحلة.

٢-٤ ويستند باقي الإطار إلى الفرضية المذكورة أعلاه، إذ تُدرج الطائرة نفسها في شهادة المشغل الجوي وفي مواصفات العمليات الخاصة بكلا المشغلين، الصادرة عن دولتيهما، مما يفترض أن كل سلطة قد اعتمدت المشغل ووافقت عليه بصورة مستقلة في إطار مراقبتها الخاصة، مع الامتثال التام للقواعد القياسية الواردة في الملحق السادس. ولا تعترف أي سلطة باعتماد السلطة الأخرى أو تقبله بديلاً عن اعتمادها؛ بل تمارس كل سلطة اختصاصها كاملاً.

٢-٥ وفي المقابل، فإن المسؤولية الدائمة عن مراقبة الصيانة لا تنتقل بالتناوب، بل تقع على دولة التسجيل، التي يجوز لها الاتفاق على تقاسم المراقبة مع دولة المشغل الآخر أثناء تشغيل الطائرة بموجب هذا النظام. ويعني ذلك أن الطائرة تظل تعمل بموجب شهادة صلاحية واحدة للطيران ونظام واحد لاستمرار صلاحية الطائرات للطيران. فما ينتقل بالتناوب هو مراقبة العمليات، وليس الإدارة الفنية للطائرة.

٢-٦ وقد يساعد إبرام اتفاقات للمراقبة المزدوجة بين سلطات الدول المعنية أيضاً على تنسيق برامج المراقبة لدى الأطراف، وإجراء عمليات تفتيش مشتركة، وتبادل معلومات السلامة الجوية والإبلاغ عن الحوادث، وتسوية الاختلافات التنظيمية المحتملة مسبقاً، ووضع إجراءات للمراقبة.

٣- تجربة شيلي

٣-١ تشغّل بعض شركات الطيران الشيلية طائراتها بانتظام بموجب ترتيبات تبادل مع شركات طيران من دول أخرى، تحمل كل منها شهادة المشغل الجوي الخاصة بها.

٣-٢ ويوقّع المشغلون اتفاق تبادل بشأن كل طائرة في شكل عقد تأجير بدون طاقم، يبيّن بالتفصيل مسؤوليات كل طرف؛ ويُعرض الاتفاق على سلطات الطيران المعنية للموافقة عليه. وتستعرض السلطات كل على حدة مدى امتثاله لجميع متطلبات التشغيل والصلاحية للطيران والصيانة المنطبقة خلال فترة الاستخدام. وتُدرج الطائرات في شهادة المشغل الجوي ومواصفات العمليات الخاصة بكل مشغل، وتُعتمد إجراءات نقل مراقبة العمليات.

٣-٣ وعملياً، يتيح ذلك لطائرة واحدة تشغيل خط طويل المدى إلى وجهة مشتركة في دولة ثالثة انطلاقاً من كل من دولتي المنشأ خلال أسبوع واحد، وفي كل حالة بموجب شهادة المشغل الجوي وباستخدام حقوق النقل الجوي الخاصة بالمشغل المعني، مما يحسّن استغلال الطائرة دون أن يكون على أي من الشركتين أن يتوافر لديها حجم من الحركة تكفي لتشغيلها بمفردها.

٣-٤ ومن ثم، فإن اتفاق التبادل لا يثير إشكالاً مفاهيمياً غير محسوم، ولا يقتضي من أي دولة التخلي عن مسؤولياتها في المراقبة، إذ إن توثيق انتقال مراقبة العمليات على الوجه الصحيح يجعل السلطة المسؤولة واضحة بلا لبس وقابلة للتحقق والتدقيق في أي وقت، ولن تواجه دولة ثالثة تطبق قواعد اعتماد صارمة صعوبة في التعامل مع هذا الترتيب.

٤- الخلاصة

٤-١ يُعد اتفاق التبادل أداة مثبتة الفائدة للاستخدام الكفء لمعدات الطيران، وهو ذو قيمة خاصة للبلدان التي لا تستطيع أسواقها المحلية لا تملك حجماً كافياً من الحركة الجوية لتسير الرحلات الطويلة المدى. وتستند مشروعيته إلى أنه طوال العملية لا يوجد سوى مشغل واحد يمارس مراقبة العمليات، وشهادة مشغل جوي واحدة، وسلطة مسؤولة واحدة، وأن لحظة انتقال مراقبة العمليات تُسجّل كتابةً.

٤-٢ وتبيّن تجربة شيلي أن هذا النموذج لا يتفق فحسب مع الالتزامات الدولية المتعلقة بالمراقبة، بل يمكن أيضاً للدول الثالثة التحقق منه وإدارته حتى في ظل أكثر نظم الاعتماد صرامةً.

٤-٣ وفي ضوء ما تقدم، تدعو شيلي المؤتمر إلى الإحاطة علماً بالمعلومات الواردة في هذه الورقة، ولا سيما لفائدة الدول الأقل إلماماً بهذا النوع من الاتفاقات وآثاره، وتشجع الإيكاو على تزويد الدول بمرجع معياري موحد، بما يسهم في كفاءة النقل الجوي الدولي والربط الجوي للمناطق التي تعتمد على الأساطيل المشتركة واليقين القانوني للمنظومة ككل.

— انتهى —