منظمة الطيران المدني الدولي

ورقة عمل

A38-WP/81
TE/10
13/7/16

الجمعية العمومية – الدورة التاسعة والثلاثون

اللجنة الفنية

الموضوع رقم ٣٥: سلامة الطيران وتوحيد القواعد القياسية للملاحة الجوية

المسؤوليات المتعلقة بمراقبة السلامة في إطار نقل الطائرات عبر الحدود

(ورقة مقدمة من الولايات المتحدة)

الموجز التنفيذي

شهد طابع عقود استئجار الطائرات تطوراً على مستوى طراز الطائرات والعمليات الجارية والأطراف في هذه العقود، سواء تعلق الأمر باستئجار الطائرة بالطاقم أو استئجارها بدون طاقم. أما ترتيبات الاستئجار الحالية فغالباً ما تشمل طائرات جدّ متطورة تقوم بعمليات دولية مكثفة، بما في ذلك العمليات عبر الوطنية، وتنوع تشكيلة الملكية المتعلقة بمستأجر الطائرة ومؤجّرها.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوّة إلى القيام بما يلي:

أ) الاعتراف بأن التطور السريع لعمليات الطائرات على المستوى العالمي يزيد من تعقيد الالتزامات المتعلقة بمراقبة السلامة من جانب جميع الأطراف؛

ب) التأكيد أن مسؤوليات جميع الأطراف والدول الأعضاء في الإيكاو وقطاع الطيران فيما يخص الحاجة إلى تشغيل الطائرات المأجورة بأمان، سواء استئجارها بالطاقم أو بدون طاقم، وذلك وفقاً للمقتضيات الدولية المنصوص عليها؛

ج) دعم إجراءات الأمانة العامة للإيكاو بتشكيل فريق عمل يتكون من مشاركين من نخبة من ممثلي السلطات التنظيمية وقطاع استئجار الطائرات، لديهم الخبرة الفنية و/أو القانونية اللازمة في مجال واحد على الأقل من المجالات التالية: صلاحية الطائرات للطيران وتشغيل الطائرات وإجازة العاملين؛

د) ينبغي أن يتناول فريق العمل المذكور المسائل التالية وأن يقدم توصيات بذلك:

١) تحديد الالتزامات والمتطلبات التي تحدّدها الإيكاو للسلطات التنظيمية وقطاع الطيران؛

٢) تحديد المشاكل، في الأجلين القريب والبعيد، التي تؤثر على فعالية وكفاءة مراقبة السلامة في إطار الترتيبات المتعلقة باستئجار الطائرات؛

٣) اقتراح وضع أفضل الممارسات المتعلقة بقطاع الطيران والاستراتيجيات الممكنة للتخفيف من حدّة هذه المشاكل، وذلك عملاً بأحكام الاتفاقية؛

٤) التعاون مع شركاء السلامة فيما يخص تعزيز وتطوير أدوات وآليات تيسِّر عملية نقل الطائرات عبر الحدود؛

٥) إنشاء نظام متطور للمعلومات يرتبط بعملية نقل الطائرات عبر الحدود والذي يعمّم هذه المبادرات ويزيد من تحسينها.

الأهداف الاستراتيجية:	ورقة العمل هذه مرتبطة بالهدف الاستراتيجي للسلامة.
الآثار المالية:	ورقة العمل هذه لا تنطوي على أي آثار مالية هامة.
المراجع:	الملحق السادس "تشغيل الطائرات" الوثيقة "دليل إجراءات عمليات التفتيش والترخيص والمراقبة المستمرة" (Doc 8335) الوثيقة "اتفاقية الطيران المدني الدولي" (Doc 7300)

١ – المقدمة

١–١ شهِد طابع عقود استئجار الطائرات تطوراً على مستوى طراز الطائرات والعمليات الجارية والأطراف في هذه العقود، سواء تعلق الأمر باستئجار الطائرة بالطاقم أو استئجارها بدون طاقم. أما ترتيبات الاستئجار الحالية فغالباً ما تشمل طائرات جدّ متطورة تقوم بعملية دولية مكثفة، بما في ذلك العمليات عبر الوطنية وتنوع تشكيلة الملكية المرتبطة بالمستأجر (الجهة التي أُجِّرت إليها الطائرة) والمؤجّر (الجهة التي استؤجرت منها الطائرة).

١–٢ ومن شأن هذه العمليات أن تُؤدي إلى القيام بمعاملات وترتيبات تجارية تحدّ من قدرة الجهات التنظيمية الوطنية فيما يخص تقديم مراقبة فعالة في مجال السلامة ويمكن أن تعزّز أوجه التفاعل التنظيمي أو العمل المزدوج مما قد ينجم عنه خسارة فعلية في قيمة الأصول. وتتناول ورقة العمل هذه الالتزامات بموجب اتفاقية الطيران المدني الدولي (Doc 7300) (المشار إليها في يلي باتفاقية شيكاغو) وقواعد الإيكاو القياسية التي تنص على أن تعمل جميع الدول على ضمان السلامة وتوفير مراقبة فعالة للتدابير في مجال السلامة.

١–٣ وتتضمن ورقة العمل هذه اقتراحات بأن تدعم الجمعية العمومية إجراءات الأمانة العامة للإيكاو فيما يتعلق بتشكيل فريق عمل من الخبراء القانونيين والفنيين مكلف بتحديد الالتزامات الأساسية المتعلقة بالسلامة التي تحددها الإيكاو فيما يرتبط باستئجار الطائرات، والمسائل التي تؤثر على الطائرات المستأجرة واقتراح إجراءات لتعزيز المراقبة الفعالة لسلامة الطائرات المستأجرة (سواء بموجب عقود استئجار الطائرة بالطاقم أو استئجارها بدون طاقم) بما يضمن استمرارية السلامة والقدرة على نقل هذه الطائرات إلى كيانات أخرى لدى انقضاء مدّة الترتيبات الحالية المتعلقة بالاستئجار.

٢ – المناقشة

٢–١ تحدّد اتفاقية شيكاغو وما يتصل بها من قواعد وتوصيات دولية المسؤوليات العامّة عن التشغيل الآمن والمراقبة الفعالة لعمليات الطائرات المستأجرة (استئجار الطائرة بالطاقم[١] أو استئجارها بدون طاقم[٢]).

٢–٢ **دولة السجّل** — هي الدولة التي دوّنت الطائرة في سجلها، بمعنى جنسية الطائرة. وتفرض اتفاقية شيكاغو التزامات على دولة السجّل التي ترتبط مباشرة بسلامة شبكة الطيران برمّتها. ويُسمح للدول، بموجب هذه الاتفاقية، بالتعاون لتشكيل مؤسسات مشتركة لتشغيل النقل الجوي أو وكالات تشغيلية دولية وتقديم خدماتها الجوية. والدول التي تشغل الطائرات بموجب هذه الترتيبات مُلزمة بصورة مشتركة بالوفاء بالالتزامات المرتبطة بدولة السجل.

٢–٣ **دولة المشغل** — الدولة التي يقع فيها المقر الرئيسي لأعمال مشغل الطائرات، أو، إذا لم يوجد مثل هذا الموقع للأعمال، مقر الإقامة الدائم للمشغل. ودولة المشغل مسؤولة على إصدار شهادة المشغل الجوي أو ما يُقابلها من مستندات فيما يخص عمليات الطائرات التجارية، على النحو المنصوص عليه في الملحق السادس "تشغيل الطائرات". وتنطوي هذه المسؤولية على مراقبة أنشطة جميع مشغلي الطائرات في دولة من الدول والإشراف على ذلك. وتضطلع دولة المشغل بمسؤوليات أخرى بموجب الاتفاقية المذكورة.

٢–٤ **استئجار الطائرات** — مختلف أنواع الترتيبات المتعلقة بتحويل مراقبة طائرة من الطائرات بدلاً من الشراء المباشر. وما لم توجد بين الدول المعنية ترتيبات ملائمة، فمن شأن عقود الإيجار أن تنطوي على مشاكل قانونية وتتعلق بالسلامة وإنفاذ القوانين وبالجوانب العملية بالنسبة لدولة سجل الطائرة أو دولة المشغل أو كلتيهما معاً. ويُعزى نشوء هذه المشاكل إلى عدم اليقين المحتمل بشأن تحديد الدول المسؤولة عن التشغيل الآمن للطائرات وصلاحيتها للطيران وكذلك عدم اليقين فيما يخص تحديد لوائح الدول التي ينبغي تطبيقها. وعملية تحديد المسؤوليات هي مشكلة واقعية تعتمد على شروط الإيجار أو غيرها من الترتيبات. أما عملية تحديد الطرف

---

[١] – استئجار الطائرة بالطاقم: استئجار الطائرة وتشغيلها بموجب شهادة المشغل الجوي للمؤجر. وهو في العادة استئجار طائرة بالطاقم، وتشغيلها في إطار المراقبة التجارية للمستأجر واستخدام رمز تسمية المستأجر وحقوقه من الحركة الجوية. (انظر الفقرة ١–٤ من وثيقة الايكاو "دليل إجراءات عمليات التفتيش والترخيص والمراقبة المستمرة" (Doc 8335))

[٢] – استئجار الطائرة بدون طاقم: استئجار الطائرة وتشغيلها بموجب شهادة المشغل الجوي للمستأجَر. وهو في العادة استئجار طائرة بدون طاقم، وتشغيلها تحت وصاية المستأجر وإشرافه التشغيلي والتجاري، وباستخدام رمز تسمية المستأجر وحقوقه من الحركة الجوية. (انظر الفقرة ١–٣ من وثيقة الإيكاو (Doc 8335)).

المسؤول في عقد الإيجار عن المراقبة التشغيلية والصلاحية للطيران فسيحدّد بدوره الدولة التي تضطلع بالمسؤوليات الإشرافية فيما يخص تشغيل الطائرات المستأجرة. وفي حالات عديدة، قد يبدو هناك وجود تداخل بين المسؤوليات الإشرافية التي تضطلع بها دولة السجّل ودولة المشغل. وتتمثل النقطة الأساسية من أي ترتيبات تتعلق بالإيجار في أنه يجب أن تحدّد بالنسبة لأي عملية تشغيل ماهي الدولة المسؤولة عن مراقبة السلامة.

٢-٥ **مستأجر الطائرات** — الجهة التي استؤجرت منها الطائرة. ينبغي أن يحدّد العقد الخاص باستئجار الطائرة أحكام وشروط استخدام الطائرة المعنية والتي يجب أن يستوفيها المستأجر فيما يخص الاعتبارات التجارية والالتزامات التنظيمية وأنشطة التشغيل والصيانة، بما في ذلك جوانب أخرى مثل أحكام وشروط إعادة الطائرة عند انقضاء مدة استئجارها. وينبغي أن يشير الاتفاق أيضا إلى أي ترتيبات خاصة، أو إلى أفضل الممارسات المتعلقة بقطاع الطيران أو عمليات الترخيص التي قد تكون لازمة بين جهات الاستئجار وما يتصل بها من سلطات تنظيمية لتوفير ما المراقبة الملائمة والمواءمة المستمرة وصيانة القيمة التجارية للأصول المستأجرة.

٢-٦ **مؤجر الطائرة** — الجهة التي استؤجرت منها الطائرة. وينبغي أن يحدّد العقد الخاص باستئجار الطائرة أحكام وشروط استخدام الطائرة المعنية التي يشترطها المؤجر فيما يخص الاعتبارات التجارية والالتزامات التنظيمية وأنشطة التشغيل والصيانة بما في ذلك جوانب أخرى مثل أحكام وشروط إعادة الطائرة لدى انقضاء مدّة عملية الاستئجار. وينبغي أن يشير الاتفاق أيضا إلى أي ترتيبات خاصة أو أفضل الممارسات المتعلقة بقطاع الطيران أو عمليات الترخيص التي قد تكون لازمة بين جهات الاستئجار وما يتصل بها من سلطات تنظيمية لتوفير المراقبة المناسبة ومدى الموائمة المستمرة وصيانة القيمة التجارية للأصول المستأجرة.

٢-٧ **المادة ٨٣ مكرراً من اتفاقية شيكاغو** — ينصّ أحد التعديلات على أن تُنقل طواعية إلى دولة المشغل الالتزامات المتعلقة بمراقبة سلامة دولة السجل فيما يخص الطائرات المبيّنة بشكل محدد والتي تم استئجارها أو نقلها إلى الخارج خلاف ذلك. وتنطوي المادة ٨٣ مكرراً على ميزة رئيسية هي أنه يجب على الجهات الأخرى الاعتراف بها. وقد أدرجت المادة ٨٣ مكرراً مفهوم دولة المشغل في الاتفاقية للمرة الأولى. ويتعذّر استيعاب المادة ٨٣ مكرراً استيعاباً جيداً ولا تُستخدم على نطاق واسع، وإن كانت أنها تشكل أداة أخرى للتعامل مع مشاكل السلامة المقترنة بالطائرات المستأجرة. وتعمل الإيكاو على تنفيذ أعمال فريق عمل الإيكاو المعني بالجوانب القانونية والفنية لتنقيح الإرشادات المنصوص عليها في المادة ٨٣ مكرراً وتحديث وإصلاح عملية تسجيل اتفاقات الطيران.

٣- الخلاصة

٣-١ مما لا شك فيه أن عملية نقل الطائرات غير التجارية عبر الحدود ستشهد في المستقبل المنظور تزايداً من حيث عددها أو كنسبة مئوية فيما يخص جميع الطائرات التي يتم استخدامها في الطيران الدولي. ومما لا شك فيه أيضا أن الترتيبات المتعلقة بعمليات النقل عبر الحدود تزداد تعقّداً للوفاء بالاحتياجات المالية والتشغيلية لمقدمي القروض والمشغلين.

٣-٢ ويجب على الإيكاو والدول الأعضاء وقطاع الطيران أن تتعاون بشكل وثيق حِرصاً على مواكبة التدابير التنظيمية للتطورات المستجدة، وذلك ليس من أجل تعزيز الكفاءة والجوانب الاقتصادية فحسب، بل وأيضا كي يحافظ قطاع الطيران على سجلّه الرائع الذي يُحسد عليه ويواصل تحسينه.

– انتهى –