



الجمعية العمومية - الدورة التاسعة والثلاثون

اللجنة التنفيذية واللجنة القانونية

البند رقم ٣٥ من جدول الأعمال: سلامة الطيران والتوحيد القياسي للملاحة الجوية
البند رقم ٤٧ من جدول الأعمال: المسائل الأخرى المعروضة على نظر اللجنة القانونية

تطبيق المادة الحادية والعشرين من اتفاقية شيكاغو

(ورقة مقدّمة من فرنسا)

الموجز التنفيذي

تسترعي هذه الورقة انتباه الجمعية العمومية إلى التحديات التي يطرحها تطبيق المادة الحادية والعشرين من اتفاقية شيكاغو فيما يتعلّق بتوفير المعلومات عن ملكية الطائرات لأغراض تغيير التسجيل. ومن شأن تحسين تطبيق هذه المادة تسهيل عمليات انتقال الطائرات ما بين الدول. وهذا يكفل إمكانية تتبّع فضلى للطائرات أثناء مدّة حياتها ما يمكن أن يعود بالنفع على السلامة.

الإجراءات: الجمعية العمومية مدعوة إلى القيام بما يلي:

- (أ) أن تدعو الدول الأعضاء إلى تطبيق المادة الحادية والعشرين من اتفاقية شيكاغو باتخاذ ما يلزم من تدابير داخلية لتوفير المعلومات عن ملكية الطائرات المسجلة لديها؛
- (ب) أن تطلب إلى المجلس بإجراء دراسة عن مدى توافق البيانات المقدّمة من الدول الأعضاء، سواءً إلى الدول الأعضاء الأخرى أو إلى قاعدة بيانات الإيكاو، مع الأحكام الواردة في المادة الحادية والعشرين بشأن الملكية؛
- (ج) أن تطلب إلى المجلس أن ينظر في إدراج هذا الموضوع في برنامج عمل اللجنة القانونية للإيكاو.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالأهداف الاستراتيجية المتعلقة بالسلامة.
الآثار المالية:	لا بدّ أن تكون تكلفة الإجراءات المقترحة محدودة وبالتالي يُقترح تطبيقها ضمن الموارد المتاحة في ميزانية البرنامج العادي للإيكاو المقترحة للفترة ٢٠١٧-٢٠١٨-٢٠١٩.
المراجع:	الوثيقة Doc 7300، اتفاقية الطيران المدني الدولي كتاب المنظمة AN 11/47-10/67 بتاريخ ٢٠١٠/٩/٢٤

١- المقدمة

١-١ تتصّ المادة الحادية والعشرون من اتفاقية شيكاغو على ما يلي: "تتعهد كل دولة متعاقدة بأن تقدّم، بناءً على طلب أي دولة متعاقدة أخرى أو منظمة الطيران المدني الدولي، معلومات بخصوص تسجيل وملكية أي طائرة مسجلة في تلك الدولة".

٢-١ وفي الاتفاقية، هذه الأحكام هي جزء من الفصل بشأن جنسية الطائرات الذي يرد في الباب المعنون "الملاحة الجوية" والذي يعالج المبادئ المصمّمة لتسهيل الملاحة، بما في ذلك نقل تسجيل الطائرة من دولة إلى أخرى.

٢- المناقشة

١-٢ يلجأ المشغلون بصورة متزايدة إلى استئجار الطائرات التي تملكها مجموعات دولية ضخمة متخصصة في اشتراء الطائرات وتأجيرها، ما يجعل التغييرات في التسجيل تتكرّر بشكل مضطرب.

٢-٢ ولكن نقل تسجيل الطائرات من دولة إلى أخرى بنتيجة تغيير المشغل لا يعني بالضرورة تغيير المالك. ويمكن أن يؤدي غياب المعلومات عن الملكية إلى تأخيرات في تسجيل الطائرات، ما يترتب عليه عواقب بالنسبة إلى المشغل الذي يدمج الطائرات ضمن أسطوله.

٣-٢ وينبع غياب المعلومات من واقع هو أنّ عدداً من الدول لا يمثل للمادة الحادية والعشرين من اتفاقية شيكاغو (المعلومات بشأن ملكية كل طائرة)، ولا لاتفاقية جنيف بتاريخ ١٩٤٨/٦/١٩ بشأن الاعتراف الدولي بالحقوق في الطائرات حين تكون طرفاً في هذه الاتفاقية.

٤-٢ أولاً، ينبغي بالتالي إنفاذ القواعد الدولية الحالية والدول التي صادقت على هذه الاتفاقيات، لا سيما اتفاقية شيكاغو، ينبغي أن يُطلب إليها الامتثال لأحكامها، بما في ذلك تلك الواردة في الملاحق.

٥-٢ ولا تثبت بعض الدول ملكية الطائرات، على النحو المنصوص عليه في المادة الحادية والعشرين من اتفاقية شيكاغو. وتثبت بعض الدول هوية "حامل الوثيقة" أو "المشغل" ولكن ليس "المالك". والأدهى هو أنّ هناك دول تثبت هوية "مالك" ليس هو المالك الفعلي. ودول أخرى أيضاً لا تثبت بكل بساطة هوية أي من "المالك" أو "حامل الوثيقة". وأخيراً، هناك دول لا ترد على طلبات الحصول على معلومات التي تُرسل إليها. وفي بلدان عديدة، لا تغطّي سجلات الطائرات ملكية الطائرات التي تتولاها خدمات إدارية أخرى. ولكن ينبغي ألاّ يحول ذلك دون اتخاذ إحدى الدول إجراءات للتمكن من الرد على طلبات المعلومات بشأن الملكية.

٦-٢ وفي الوقت الراهن، حين تُسطب طائرة من أحد السجلات، في الدولة (أ)، لتسجيلها في الدولة (ب) بدون أي تغيير في المالك، تقوم سلطة الطيران في الدول (أ) بإرسال (بأي وسيلة مثل الفاكس والبريد الإلكتروني والتيلكس) إلى سلطة الطيران المسؤولة عن التسجيل الجديد في الدولة (ب) شهادة إلغاء تشير إلى المالك المسجّل. وبالتالي، يمكن تغيير التسجيل بسهولة بدون أن تحتاج السلطة في الدولة (ب) إلى المطالبة بوثيقة تثبت ملكية الطائرة، بما أنّ عملية التحقق هذه كان ينبغي أن تجريها السلطة السابقة في الدولة (أ). وعليه، فإن الإجراءات بالغة البساطة لنقل تسجيل إحدى الطائرات حين يكون المالك معروفاً، وفقاً للاتفاقات الدولية المشار إليها آنفاً.

٧-٢ إن تسجيل إحدى الطائرات في دولة ما يجعلها مسؤولة عن رصد ومراقبة صلاحية الطائرة المعنية للطيران.

٨-٢ في عام ٢٠١٠، طلب مجلس الإيكاو من جميع الدول تقديم بيانات التسجيل الخاصة بها عبر الوسائل الإلكترونية عملاً بالمادة الحادية والعشرين من اتفاقية شيكاغو (انظر كتاب المنظمة AN 11/47- 10/67 بتاريخ ٢٤/٩/٢٠١٠). ويبدو أن مضمون قاعدة البيانات لا يتسق دوماً مع البيانات المقدمة، ما لا يشجع الدول على تقديم بياناتها.

٩-٢ إننا ننصح بشدة باتخاذ إجراءات لتحسين تطبيق المادة الحادية والعشرين من اتفاقية شيكاغو.

- انتهى -