



الجمعية العمومية - الدورة التاسعة والثلاثون

اللجنة القانونية

البند رقم ٤٧ بند جدول الأعمال: المسائل الأخرى المعروضة على نظر اللجنة القانونية

مبادئ توجيهية مشتركة بشأن تنفيذ المادة (١٢) من اتفاقية شيكاغو
فيما يتعلق بالمخالفات التي يرتكبها الناقلون الجويون الأجانب

(ورقة مقدمة من البرازيل)

الموجز التنفيذي

من المفهوم أن المادة (١٢) من اتفاقية شيكاغو تُرسي أسساً للدول من أجل التعاون فيما يتعلق بضمان مقاضاة جميع الأشخاص الذين يُخالفون الأنظمة السارية بشأن قواعد الجو. ومع ذلك، فإن هذا النص لا يتناول القواعد الإجرائية بشأن كيفية حدوث هذه المقاضاة.

الإجراء المطلوب: بالنظر إلى حكم المادة (١٢)، والصعوبات التي قد تُواجهها بعض الدول من أجل الامتثال التام لهذه المادة نظراً للافتقار إلى القواعد الإجرائية وفيما يتعلق بالتأثير السلبي الذي قد تُمثله بالنسبة لسلامة الطيران المدني، يُرجى من الجمعية العمومية الانتباه إلى هذا التحدي واتخاذ أي إجراء قد تراه ضرورياً في هذا الشأن.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه باستراتيجيات دعم التنفيذ - الخدمات القانونية والعلاقات الخارجية
الآثار المالية:	غير منطبقة
المراجع:	الوثيقة (Doc 7300) - "اتفاقية الطيران المدني الدولي"

١- المقدمة

١-١ تُنص اتفاقية الطيران المدني الدولي (الوثيقة (Doc 7300)، اتفاقية شيكاغو) في المادة الثانية عشرة 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، إلى 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".

٢-١ وبصرف النظر عن الجزء النهائي من المادة المذكورة أعلاه، فإن البرازيل تفهم أن الدول قد تواجه بعض الصعوبات في تشجيع هذه المقاضاة. ورغم أن الدول تحتفظ بتعريف شبه موحد للمخالفات، إلا أنها تنزع إلى اعتماد قواعد متباينة عندما يتعلق الأمر بالقواعد الإجرائية الخاصة بكيفية تشجيع مقاضاة هذه الأفعال ولا توجد مبادئ توجيهية مُحددة بموجب الاتفاقية.

٢- المناقشة

١-٢ تعود معظم الصعوبات المذكورة أعلاه إلى الافتقار إلى أساس مشترك من حيث التشريعات الإجرائية ضمن الدول. ولا تنص المادة (١٢) من الاتفاقية على مبادئ توجيهية بشأن كيفية شروع الدول في المقاضاة، مما يؤدي بها إلى الاعتماد على القانون المحلي أساساً. ومن ثم، يتعين على فرادى الدول معرفة جميع القواعد الإجرائية بالدول الأخرى من أجل توفير معلومات سليمة لقضية إنفاذ فعلية.

٢-٢ وبالمثل، فإن عدم وجود آليات تعاون يحول دون الإنفاذ الفعال في دولة التشغيل عند الإبلاغ عن مخالفة ارتكبتها إحدى الدول. ومن الجدير بالذكر أنه عندما يتعلق الأمر بقرارات المحاكم، فإن تنفيذ هذه القرارات بشأن دول مختلفة يقوم على وثائق قانونية بشأن التعاون الدولي تضمن إنفاذها، ومع ذلك فإن القرارات الإدارية لا تُعامل نفس المعاملة.

٣-٢ وتتضمن الممارسة الحالية لإحالة بلاغ عن مخالفة، في معظم الحالات، تصرّف الدول من خلال قنوات دبلوماسية مُكلفة وغير سريعة حسب ما بيّنته بجلاء الولايات المتحدة في الوثيقة RAAC/14-WP14. ومن ثم، تنزع الدول إلى تجاهل المخالفات البسيطة أو تجنبها، مما قد يُشكل تأثيراً سلبياً على معايير السلامة وخاصة فيما يتعلق بتسوية الشواغل المتعلقة بالسلامة.

٤-٢ ويُمكن أن يُعتبر عدم وجود اتساق في كيفية امتثال الدول للجزء الأخير من المادة (١٢) من الاتفاقية، فضلاً عن الافتقار إلى آليات تعاون، بمثابة عراقيل أمام واجب المقاضاة المذكور أعلاه. وباختصار، فعندما لا تُنفذ قاعدة ما فإن حكمها يُصبح مجرد توصية، مما قد ينال من سلامة الطيران المدني.

٣- الخلاصة

٣-١ بالنظر إلى ما ورد في ورقة العمل هذه، من المفهوم أن الافتقار إلى قواعد إجرائية مشتركة وواضحة بشأن كيفية الامتثال للمادة (١٢) من اتفاقية شيكاغو قد يُمثل خطراً على سلامة الطيران. ومن المهم أن تتناول الجمعية العمومية هذه المسألة من أجل توفير وثيقة ما تضع قواعد إجرائية واضحة.

- انتهى -