



## الجمعية العمومية - الدورة الحادية والأربعون

### اللجنة التنفيذية

البند ٢٨ من جدول الأعمال: المسائل الأخرى الرفيعة المستوى المتعلقة بالسياسة العامة والمعروضة على نظر اللجنة التنفيذية

### تحديات متعلقة بالمادة ٨٣ مكرراً

(مقدمة من الإمارات العربية المتحدة)

#### الموجز التنفيذي

أثبتت المادة ٨٣ مكرراً فعاليتها على مر السنين وتطبقها العديد من الدول في جميع أنحاء العالم، وهي تمنح هذه الدول القدرة على تحقيق الاستعادة القصوى من حاملي الإجازات. بيد أن هذا الأمر أصبح يشكل تحدياً كبيراً في جميع أنحاء العالم في أعقاب جائحة فيروس كورونا وما صاحبها من ركود حتمي. ومن أجل استدامة صناعة الطيران، هناك حاجة لجعل نقل الطائرات والأطقم الجوية من دولة إلى أخرى أكثر مرونة بغرض تعظيم الاستعادة من الأصول الموارد المتاحة في جميع أنحاء العالم.

وترى دولة الإمارات العربية المتحدة أنه ليست هناك حاجة لربط دولة التسجيل بحامل الإجازة، مما يعني أن الدولة التي تتبع هذه القاعدة سيكون لها الحق في قبول أي حامل إجازة لتشغيل طائراتها من دون الحاجة إلى الخضوع للعمليات والإجراءات المكثفة المعمول بها حول العالم، والتي تضيف عبئاً إدارياً ضخماً على هيئات الطيران المدني.

الإجراءات: يُرجى من الجمعية العمومية القيام بما يلي:

أ) اغتنام الفرصة لإعادة النظر في المادة ٨٣ مكرراً من اتفاقية الطيران المدني الدولي (شيكاغو، ١٩٤٤) (اتفاقية شيكاغو) التي لا تفي بمتطلبات السوق؛

ب) إعادة دراسة العوامل من وراء المادة ٨٣ مكرراً واستشرف الطريق الصحيح للمضي قدماً؛

ج) إعادة النظر في عملية تنفيذ المادة ٨٣ مكرراً وتبسيط الجزء الإداري المصاحب للتنفيذ.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي ١ (السلامة)
الآثار المالية:	لا تترتب عن هذه الورقة آثار مالية.
المراجع:	الوثيقة Doc 7300 - المادة ٨٣ مكرراً من "اتفاقية الطيران المدني الدولي"

## ١- المقدمة

١-١ تتظم اتفاقية شيكاغو تشغيل الطائرات المدنية على الصعيد الدولي، وتضع هذه الاتفاقية آلية تمكّن البلدان من قبول الطائرات الأجنبية، حيث تتطلب أن تكون هذه الطائرات مسجلة في دولة من الدول المتعاقدة في الإيكاو باعتبار ذلك شرطاً أساسياً لقبول الطائرات في البلدان الأخرى.

٢-١ ووفقاً لما هو معروف للدول المتعاقدة، فإن بعض الطائرات تشغلها شركات ليس لديها نفس دولة التسجيل، ولكنها مسجلة في بلدان أخرى بموجب المادة ٨٣ مكرراً، وهذا بحد ذاته سلوك مقبول ومعمول به أحياناً لأسباب عديدة.

## ٢- المناقشة

١-٢ نتيجة لذلك، تعاني شبكة الطيران المدني من بعض الأحداث السياسية حيث تتخذ الدول المتعاقدة التي لديها من قبل مذكرات تفاهم تحت مظلة المادة ٨٣ مكرراً مع نظراء آخرين تدابير معينة ضد دول متعاقدة أخرى، بما في ذلك فرض عقوبة على تسجيل بعض طائراتها، مما يجعل تشغيل تلك الطائرات في دول متعاقدة أخرى يمثل تحدياً كبيراً وتترتب عنه مسؤوليات ضخمة على المشغلين ودولهم المتعاقدة.

٢-٢ وتعتبر دولة الإمارات العربية المتحدة أن مثل هذه العمليات لا يمكن تنفيذها تحت المظلة الحاكمة الحالية، لأنها تتعارض مع الاتفاق المذكور أعلاه ولن توفر أي تغطية قانونية لعملية التشغيل.

٣-٢ وترتبط التحديات الأخرى في هذه المسألة بشروط رحلات الاختبار في إطار عمليات الصيانة الرئيسية والعمليات الموسمية التي تُجرى باستخدام موظفين لديهم إجازات من دول متعاقدة مختلفة غير دولة التسجيل. فعلى الرغم من توحيد ممارسة إصدار الإجازات في الدول المتعاقدة في الإيكاو، فإن القواعد القياسية والتوصيات الدولية لا تسمح لحاملي الإجازات بتشغيل طائرات مسجلة في بلدان مختلفة، مما يعقد عملية إجراء رحلات الاختبار والعمليات الموسمية لأنها تتطلب التحقق من صحة إجازات الأفراد من دولة التسجيل في كل مرة يعملون فيها.

## ٣- الخلاصة

١-٣ ينبغي أن تتفح الإيكاو المادة ٨٣ مكرراً من أجل وضع آلية لنقل المهام والواجبات من دولة التسجيل إلى دولة المشغل بأكثر الطرق جدوى، مما ييسر ويتيح استخداماً أكثر مرونة لإجازات الطيران في مختلف أنواع العمليات (المحلية والدولية) وبالتالي يتسنى التغلب على التحديات وتوسيع مجال عمليات التأجير بدون طاقم، وحل المشكلات المرتبطة برحلات الاختبار والعمليات الموسمية.