



الجمعية العمومية - الدورة الحادية والأربعون

اللجنة الفنية

البند رقم ٣١: سلامة الطيران والتوحيد القياسي للملاحة الجوية

تحسين القدرات التنظيمية من خلال الاعتراف بالمعادلة

(مقدمة من جنوب أفريقيا)

الموجز التنفيذي

في حين أن المادة ٣٣ من اتفاقية الطيران المدني الدولي (اتفاقية شيكاغو، Doc 7300) تنص على ما يلي: تعترف الدول المتعاقدة الأخرى بصحة شهادات الصلاحية للطيران وشهادات الأهلية والرخص الصادرة أو المعتمدة من الدولة المتعاقدة المسجلة بها الطائرة، بشرط أن تكون الشروط التي أصدرت أو اعتمدت بمقتضاها تلك الشهادات أو الرخص معادلة أو أعلى من الحد الأدنى للقواعد القياسية التي قد تقرر من وقت لآخر تطبيقاً لهذه الاتفاقية.

وتتمثل الممارسة الراهنة في أن الدول تجبر حملة الموافقة على الحصول على موافقة مماثلة أو مطابقة لتلك التي تصدرها هيئة الطيران المدني المحلية. وعلى الرغم من ذلك، يمكن أن يكون مستوى التنفيذ في الدولة الأخرى معادلاً للمستوى الخاص بهم. تسعى هذه الورقة إلى حثّ الإيكاو والدول الأعضاء، مع احترام سيادة كل دولة، على خلق بيئة موحدة خالية من الأعباء.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى:

(أ) الطلب إلى الإيكاو وضع إطار لإرشاد الدول في إعداد عمليات الاعتراف بشهادات الصلاحية للطيران وشهادات الأهلية والرخص الصادرة أو المعتمدة من الدولة المتعاقدة المسجلة بها الطائرة، بشرط أن تكون الشروط التي أصدرت أو اعتمدت بمقتضاها تلك الشهادات أو الرخص معادلة؛

(ب) وحثّ الدول على إبرام اتفاقات ثنائية ومتعددة الأطراف تنص على الاعتراف بشهادات ورخص بعضها البعض مع مراعاة أن الدولة التي تسعى للقيام بعمليات في الدولة التابعة معادلة لمستوى شهادات الدولة التي تنوي لعمل فيها أو أعلى منها.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالأهداف الاستراتيجية للاستراتيجية والسياسة العامة.
الآثار المالية:	الآثار المالية على مجتمع الطيران لا يترتب أي آثار مالية على صناعة الطيران. ويتوقع أن يكون هناك آثار مالية على الدول فيما يتعلق بتنفيذ مبادرات التدريب. الآثار المالية على الإيكاو لا يترتب آثار مالية محددة على الإيكاو.
المراجع:	لا يوجد

١- المقدمة

١-١ تنص المادة ٣٣ من *اتفاقية الطيران المدني الدولي* (اتفاقية شيكاغو، Doc 7300) على ما يلي: تعترف الدول المتعاقدة الأخرى بصحة شهادات الصلاحية للطيران وشهادات الأهلية والرخص الصادرة أو المعتمدة من الدولة المتعاقدة المسجلة بها الطائرة، بشرط أن تكون الشروط التي أصدرت أو اعتمدت بمقتضاها تلك الشهادات أو الرخص معادلة أو أعلى من الحد الأدنى للقواعد القياسية التي قد تقرر من وقت لآخر تطبيقاً لهذه الاتفاقية.

٢-١ ولتسهيل هذا الاعتراف بصحة الشهادات، تنص المادة ٣٧ كذلك على ما يلي: "تتعهد كل دولة متعاقدة بأن تتعاون لبلوغ أقصى درجة ممكنة من التوحيد في اللوائح والتنظيم فيما يتعلق بالطائرات والطرق الجوية والخدمات المساعدة في جميع المسائل التي يؤدي فيها هذا التوحيد إلى تسهيل الملاحة الجوية وتحسينها."

٣-١ ومع ذلك، فقد تمثلت الممارسة في أن الدول استمرت بإجبار حملة الموافقة على الحصول على شهادات مماثلة أو مطابقة لتلك التي تصدرها هيئة الطيران المدني المحلية. ونتيجة لذلك، أثبتت سلاسة عمليات الطيران أنها تشكل تحدياً.

٢- المناقشة

١-٢ تسعى معظم الدول عند إعداد اللوائح إلى ضمان امتثال لوائحها للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو بما يتماشى مع المادة ٣٧ وإلى إنشاء هيئات وطنية للطيران المدني مكلفة بمهام تنظيم عمليات الطيران وفق توجيهات القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو.

٢-٢ ولضمان الامتثال للقواعد والتوصيات الدولية، تخضع الدول المتعاقدة إلى البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر. وتعكس نتائج هذا البرنامج مستوى التنفيذ الفعال للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو في جميع الدول المتعاقدة.

٣-٢ ومع ذلك فإن المشاركين في مجال الطيران من الدول النامية، وبالرغم من امتثال دولهم للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو وقيامهم بتنفيذ فعال جيد في بعض الحالات، لا يحصلون على الاعتراف من بعض الدول ويجدون أن عليهم الحصول على الموافقة من دولتين أو أكثر أو من هيئات إقليمية. وفي الحالات التي يتم فيها إبرام الاتفاقات، يكون هناك عادة تحيز إلى جانب الدول النامية. تؤخر هذه الممارسة تطور الطيران في الدول النامية ولا تتماشى مع حملة الإيكاو بعدم تخلف أي بلد الركب.

٤-٢ وتمشياً مع روح المادة ٣٣، قد يكون من المستصوب أن تعترف الدول الأعضاء بالأطر التنظيمية لبعضها البعض، حيث يكون مستوى التنفيذ في دولها الخاصة متعادلاً. ويمكن تحقيق ذلك من خلال اتفاقات ثنائية ومتعددة الأطراف تتولى الاعتراف بشهادات الصلاحية للطيران وشهادات الأهلية لبعضها البعض مع مراعاة أن الدولة التي تسعى للعمل في الدولة التابعة تحقق مستوى مقبولاً من التنفيذ الفعال في الدولة التي تنوي العمل فيها.

٥-٢ ولتسهيل هذه الاتفاقات، قد يكون من المفيد أن تضع الإيكاو إطاراً لإرشاد الدول في الاعتراف باتفاقات المعادلة.

٦-٢ من شأن هذا الاعتراف بالمعادلة أن يساعد كثيراً في تشجيع جميع الدول على تحسين امتثالها للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو وبالتالي تعزيز مستويات السلامة في العالم. ولدى تحديد بعض النواقص في مستوى التنفيذ الفعال، يمكن للدولة الأكثر امتثالاً أن تساعد الدولة الأقل امتثالاً على الوفاء بالتزامات الامتثال وبالتالي ضمان عدم تخلف أي بلد عن الركب.

٣- الاستنتاج

١-٣ إن الاعتراف بالمعادلة بين الدول، الذي يؤدي إلى الاعتراف بشهادات الصلاحية للطيران وشهادات الأهلية الصادرة عن الدولة المتعاقدة المسجلة فيها الطائرة سيكون مفيداً جداً في تخفيف عبء الدول المتعاقدة والمشاركين في مجال الطيران في الامتثال لأطر متعددة.

٢-٣ ومن شأن الإرشادات الصادرة عن الإيكاو أن تساعد أيضاً الدول على إبرام اتفاقات مع ضمان احترام السيادة وعدم تعريض السلامة للخطر.

- انتهى -