



الجمعية العمومية — الدورة الحادية والأربعون

اللجنة الاقتصادية

البند رقم ٣٩: المسائل الأخرى المعروضة على نظر اللجنة الاقتصادية

مسؤولية الدولة في رصد أنشطة مقدمي الخدمات المتخصصة
في المطارات ومراقبتها والإشراف عليها لضمان التنفيذ الفعال
للاتفاقيات الثنائية وتأمين السلامة

(مقدمة من فنزويلا (جمهورية - البوليفارية))

الموجز التنفيذي

تشير هذه الورقة إلى سلسلة من الإجراءات التي يتخذها مقدمو الخدمات المتخصصة في المطارات في بعض الدول الموقعة على اتفاقية الطيران المدني الدولي (الاتفاقية) في تناقض مع نص وروح هذه الاتفاقية وكذا مع الالتزامات والمسؤوليات التي تعهدت بها الدول الأطراف لدى التوقيع على اتفاقيات الخدمات الجوية (ASAs) ومذكرات التفاهم، مع العلم أن الدول هي مالكة حقوق الطيران التجاري وتبادلها على أساس المعاملة بالمثل عند التوقيع. وتلزم المادة ٢٨ من الاتفاقية "التسهيلات والأنظمة القياسية للملاحة الجوية"، الدول، وليس شركات الخدمات المتخصصة في المطارات، بتقديم الخدمات والمرافق لتيسير الملاحة الجوية الدولية؛ وهي أنشطة يتعين الاضطلاع بها، وفقا للمبادئ المكرسة في الاتفاقية، بغرض توطيد أواصر الصداقة بين الشعوب. وبالمثل، تنص مادة من ذات النوع هي المادة الرابعة على ألا تسمح الدول باستخدام الطيران المدني لأغراض لا تتسق مع أهداف الاتفاقية وعلى أن سلطات الدولة هي المسؤولة عن ممارسة مبدأ السيادة الوارد في المادة الأولى من الاتفاقية. وبناء عليه، قدمت هذه الورقة إلى الجمعية العمومية على أساس هذه الأحكام.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى القيام بما يلي:

- أ) أخذ مضمون هذه الورقة في الاعتبار؛
- ب) التأكد، عملاً بأحكام اتفاقية شيكاغو، من احترام الدول المتعاقدة لحقوق الطيران التجاري للدول الأخرى؛
- ج) طلب المجلس أن ييبث في الالتزامات الملزمة على عاتق الدول بتوفير خدمات ومرافق المطارات، جاهزة ودون قيود، لضمان سلامة عمليات الطائرات أثناء الرحلات الدولية.

ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي "التنمية الاقتصادية للنقل الجوي".

الأهداف
الاستراتيجية:

¹ النسخة الإسبانية قدمتها فنزويلا (جمهورية البوليفارية).

<p>إن امتناع مقدمي الخدمات المتخصصة في المطارات عن خدمة طائرات الدول الأطراف أثناء رحلات تجارية دولية يؤدي إلى تأخير وعرقلة تنمية الطيران المدني الدولي، مما يكبد المشغلين الجويين خسارات مالية نتيجة التأخير وضياع الرحلات اللاحقة وحماية الركاب وفقدان الخانات الزمنية وارتفاع تكلفة الخدمات، علاوة على جوانب أخرى تتصل بتوقف الطائرات خارج قواعدها في المطار.</p>	<p>الآثار المالية:</p>
<p>اتفاقية الطيران المدني الدولي (Doc 7300)</p>	<p>المراجع:</p>

١- المقدمة

١-١ تستند اتفاقية الطيران المدني الدولي (الاتفاقية) إلى مجموعة من المبادئ الغرض منها تطوير الطيران المدني الدولي باعتباره أداة تتيح "إيجاد وابقاء الصداقة والتفاهم بين أمم العالم وشعوبه، بينما يمكن إساءة استخدامه أن تشكل خطراً على الأمن العام" (الديباجة)؛ إضافة إلى ذلك، تنص الاتفاقية على وجوب استحداث خدمات النقل الجوي الدولي على أساس تكافؤ الفرص.

٢-١ وسعياً إلى تجسيد المبادئ التي تقوم عليها الاتفاقية، أنشئت منظمة الطيران المدني الدولي، كمنظمة دولية ومكون من مكونات الأمم المتحدة؛ وأسندت إليها وظائف رئيسية منها واجب رصد التطور الآمن والمنظم والكفء للطيران المدني الدولي بوسائل منها ضمان تكافؤ الفرص في مجال خدمات النقل الجوي الدولي والعمل من أجل تقادي الممارسات التمييزية بما يخدم السلام والتقارب بين الدول.

٣-١ وجمهورية فنزويلا البوليفارية، بوصفها أحد موقعي الاتفاقية ودولة عضو في الإيكاو، أثبتت عزمها على الوفاء بالالتزامات الناشئة عن عضويتها كما تؤكد من خلال مراعاتها الدائمة للقواعد والتوصيات الدولية بما يسهم في التطور الآمن والمنظم والكفء للطيران المدني الدولي.

٤-١ وتبنت جمهورية فنزويلا البوليفارية موقفاً استباقياً في المنظمة، كما ينعكس في تعاونها الذي ما فتئت تقيمه مع الدول والمساعدة التي دأبت على تقديمها. وبالمثل، وفي إطار سعيها إلى الدفع بخدمات النقل الجوي الدولي وفقاً لمعايير الإيكاو، وقعت سلسلة من الاتفاقات الثنائية (اتفاقات الخدمات الجوية) ومذكرات تفاهم مع غيرها من الدول الأطراف وإيداعها، حسب الأصول، بمقر الإيكاو المكلفة بمهمة رصد الامتثال في إطار البارامترات المتفق عليها دولياً. ومع ذلك، وبالرغم من وفاء جمهورية فنزويلا البوليفارية بالتزاماتها الدولية على النحو المناسب، هناك دول أخرى لا تتعامل بنفس الطريقة حيث سمحت لشركات ذات شخصية اعتبارية بعرقلة حصول المشغلين الجويين على الخدمات اللازمة لسلامة الملاحة الجوية الدولية مما يؤدي إلى تقويضها.

٢-٢ اعتبارات بشأن التزامات الدول بموجب اتفاقات النقل الجوي الدولي الثنائية الموقعة والآثار المترتبة عن انتهاك تلك الاتفاقات.

١-٢ ترد مبينة أدناه الاعتبارات المنسقة مع أحكام الاتفاقية والتي تستند إليها المطالبات الواردة في ورقة العمل هذه.

٢-٢ لا بد من التذكير بأن الاتفاقات الثنائية يجب أن تحمل توقيع السلطات المختصة في كل ذلك، كي تكون مقبولة لأنها تفضي إلى مفاوضات بشأن تبادل حقوق الطيران التجاري التي تندرج ضمن ملكية الدول في إطار ممارسة مبدأ السيادة

المجسد في المادة الأولى من الاتفاقية؛ وهو ما يستبعد مباشرة الخواص، حيث لا يجوز لهؤلاء سوى حيازة الامتياز حينما تفوض لهم سلطات الدولة الموقعة خدمات الملاحة الجوية الدولية اللازمة تماشياً مع المادة الثامنة والعشرين من الاتفاقية "التسهيلات والأنظمة القياسية للملاحة الجوية".

٢-٣ ويعني ما ورد ذكره أعلاه أن سلطات الدولة مسؤولة عن رصد مدى الوفاء بالالتزامات بمجرد التوقيع على اتفاق ثنائي. ذلك أنه وإن جاز إسناد خدمات المطارات اللازمة لتطوير الملاحة الجوية الدولية على النحو المناسب، بموجب حق استخدام الاسم التجاري أو تفويضها إلى أطراف ثالثة ذات شخصية اعتبارية، فإن الدولة الموقعة على الاتفاق الثنائي هي صاحبة المسؤولية والواجب تجاه البلد. إضافة إلى ذلك، تقضي القواعد القياسية أن يخضع مقدمو الخدمات المتخصصة في المطارات، قبل مزاولتهم مهامهم، لأحكام الترخيص والاعتماد من جانب السلطات المعنية للتأكد، في إطار برنامج مراقبة السلامة، من أن الخدمات تقدم وفقاً لمعايير الطيران التجاري المنطبقة، وأن تتحقق الدولة، عبر سلطات الطيران، من سلامة التشغيل التقني للطائرة قبل استخدامها في رحلة دولية.

٢-٤ وبناء عليه، لوحظ مع بالغ القلق أن بعض الدول الأعضاء التي أبرمت اتفاقات ثنائية مع دولة فنزويلا تسمح، لدى تنفيذ تلك الاتفاقات، لبعض الشركات الخاصة برفض تقديم الخدمات المتخصصة في مطاراتها إلى المشغلين الجويين الفنزويليين متجاهلة المادة الثامنة والعشرين من الاتفاقية التي تنص على "أن توفر في إقليمها مطارات وخدمات لاسلكية وخدمات أرساد جوية وغيرها من تسهيلات الملاحة الجوية لتسهيل الملاحة الجوية الدولية طبقاً للقواعد والتوصيات وأساليب العمل التي يوصى بها أو تقرر من وقت لآخر تطبيقاً لهذه الاتفاقية".

٢-٥ وتبين هذه المادة أن الدولة وليس الأشخاص، هي التي يقع عليها واجب توفير الخدمات الأساسية لتطوير الطيران المدني الدولي بموجب قواعد الإيكاو القياسية الخاصة بالسلامة، وبالتالي فإن الدولة هي التي يتعين عليها أن تضمن أن الشركات التي تفوض لها نشاطاً من الأنشطة الضرورية لتطوير الطيران المدني الدولي على نحو آمن، تمتلك لما يصدر عن الإيكاو من مبادئ وقواعد قياسية وتوصيات دولية. ذلك أن عدم الالتزام بروح الاتفاقية يفقدها فعاليتها ويخلق حالة من عدم المساواة بين الدول من خلال انتهاك حقوقها في مجال الطيران التجاري انتهاكاً صارخاً.

٢-٦ إن امتناع مقدمي خدمات المطارات، من جانب واحد، عن الاضطلاع بالأنشطة التي رخصت بها سلطات الطيران في الدولة يمس بالتزامات الأخيرة (الدولة) في ضمان السلامة. إضافة إلى ذلك، فإن هذه الدولة تحيل مسؤولياتها إلى أطراف ثالثة من القطاع الخاص وبذلك تتخلص من الالتزامات التي أخذتها على عاتقها بالتوقيع على اتفاق الخدمات الجوية أو مذكرة التفاهم وتفوض سلامة المشغلين الجويين الفنزويليين كما تنتقص، على أساس التمييز، من حقوق الطيران التجاري لدولة متعاقدة.

٢-٧ ولأسباب الواقعية والقانونية الوارد شرحها في هذه الورقة، ترى دولة فنزويلا أنه من المناسب أن تطلب إلى مجلس الإيكاو تحليل هذا الوضع واتخاذ الإجراءات حسب الأصول وفقاً للمادة ٥٤ (ي) و(ك) و(ن) "المهام الإلزامية للمجلس" والمادة ٥٥ (ج) و(د) و(هـ) "المهام الاختيارية للمجلس" وهي مادة من ذات النوع والطبيعة، وأن تلتزم منه مع كامل الاحترام أن يقرر في الوقت المناسب وضع حد لهذه الممارسات التي تقوض المنافسة الشريفة والتوازن العادل في علاقات الطيران التجاري بين الدول الأعضاء في الإيكاو.

٣- الاستنتاج

١-٣ وأخيرا تدعو جمهورية فنزويلا البوليفارية المجلس، استنادا إلى ما ورد في هذه الورقة من اعتبارات، إلى تحليل مضمونها تحليلا موضوعيا والبت في هذه المسألة مع توضيح الأمور أدناه ذات الأهمية الرفيعة بالنسبة للتطور الآمن والمنظم والكفاء للطيران المدني الدولي:

أ) من المسؤول عن الوفاء بالالتزامات التي تتعهد بها الدول لدى التوقيع على اتفاقات الطيران المدني الدولي الثنائية ومتعددة الأطراف مثل اتفاقية الطيران المدني الدولي واتفاقات الخدمات الجوية ومذكرات التفاهم؟

ب) ما هو دور مقدم الخدمات المتخصصة في المطار المرخص من سلطات الطيران المدني بالدولة، في تنفيذ المادة ٢٨ من اتفاقية شيكاغو؟

ج) هل يجوز لمقدم الخدمات المتخصصة في المطار، المرخص من سلطات الطيران المدني بالدولة، أن يرفض تقديم الخدمات الأساسية لمشغل جوي تابع لدولة أخرى أثناء ممارسته حقوق الطيران التجاري التي أقرتها دولة الوجهة النهائية للرحلة، بموجب الالتزامات المنبثقة عن اتفاق ثنائي؟

د) يرجى من المجلس أن يبت في انتهاك الدول لالتزاماتها حينما تمس أطراف من القطاع الخاص بهذه الالتزامات على حساب السلامة الجوية.

— انتهى —