



## الجمعية العمومية - الدورة الأربعون

### اللجنة القانونية

البند رقم ٤٠ : المسائل الأخرى المعروضة على نظر اللجنة القانونية

#### المادة الثانية عشرة من اتفاقية شيكاغو: آلية التواصل

#### والمبادئ التوجيهية للمساعدة على تنفيذها

(مقدمة من البرازيل والولايات المتحدة)

#### الموجز التنفيذي

تضع المادة الثانية عشرة من اتفاقية شيكاغو الأساس العام للدول للتعاون من أجل تعزيز الامتثال للقواعد واللوائح المتعلقة برحلات الطائرات ومناورتها. وتقر البرازيل والولايات المتحدة بأن التعاون في مجال الطيران المدني، وخاصة فيما يتعلق بتنفيذ المادة الثانية عشرة، سيعزز السلامة الجوية. وعلى وجه الخصوص، فيما يتعلق بإنفاذ قواعد الطيران، من الضروري الإخطار والإبلاغ الفوري عن الانتهاكات المزعومة بين سلطات الطيران. لذلك، من أجل تعزيز السلامة وتشجيع المزيد من الالتزام بقواعد الجو، يجب على الإيكاو أن تشكل مجموعة عمل قانونية وفنية لتقييم التحديات المتعلقة بالإبلاغ عن الانتهاكات المزعومة والتواصل بشأنها، ووضع آلية مناسبة للإخطار الفعال وفي الوقت المناسب عن هذه الانتهاكات والتوصية باستخدامها. وينبغي لمجموعة العمل أيضاً وضع الإجراءات وأفضل الممارسات المشتركة الموصى بها فيما يتعلق بإعداد التحقيقات وإنفاذ القواعد، بما في ذلك الأدلة والوثائق المناسبة.

الإجراءات: الجمعية العمومية مدعوة إلى القيام بما يلي:

- الإقرار بأن السلامة الجوية هي في صميم أهداف الإيكاو وتنفيذ المادة الثانية عشرة ضروري لتحقيق هذا الهدف؛
- الإقرار بأن مشكلات السلامة التي لا تؤدي إلى حوادث أو وقائع لا تزال مهمة لأنها قد تسمح باكتشاف خطر ما على السلامة الجوية؛
- الطلب من المجلس تشكيل مجموعة عمل قانونية وفنية، تابعة للجنة القانونية، لدراسة الآليات التي تساعد على تنفيذ المادة الثانية عشرة؛
- استنتاج أنه ينبغي لمجموعة العمل وضع مجموعة من الإجراءات الفعالة لاستخدامها بين سلطات الطيران المعنية من أجل الإخطار والتواصل في الوقت المناسب وبصورة فعالة عن الانتهاكات المزعومة، والتوصية باستخدام هذه الإجراءات من جانب الإيكاو والدول الأعضاء؛ فضلاً عن وضع الإجراءات العامة وأفضل الممارسات الموصى بها فيما يتعلق بإعداد التحقيقات وإنفاذ القواعد، بما في ذلك الأدلة والوثائق المناسبة.

ترتبط ورقة العمل هذه بالأهداف الاستراتيجية الخاصة بالسلامة الجوية واستراتيجية دعم التنفيذ الخاصة بالخدمات القانونية والعلاقات الخارجية

الأهداف  
الاستراتيجية:

لا تطبق	الآثار المالية:
الوثيقة 8335 Doc - "دليل إجراءات عمليات التفتيش والترخيص والمراقبة المستمرة" الوثيقة 7300 Doc - "اتفاقية الطيران المدني الدولي" الملحق الثاني - "قواعد الجو"	المراجع:

## ١ - المقدمة

١-١ تنص المادة الثانية عشرة من "اتفاقية الطيران المدني الدولي" (الوثيقة 7300 Doc - اتفاقية شيكاغو) على ما يلي:

" تتعهد كل دولة متعاقدة بأن تعتمد الاجراءات التي تكفل امتثال كل طائرة تطير فوق اقليمها 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 ، الى 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 وتلزم المادة الثانية عشرة الدول بالتأكد من امتثال شركات النقل الجوي والأشخاص الآخرين الذين يشغلون طائرات يحملون مواطنيها في الخارج لقواعد تشغيل الدولة المضيفة. لذلك، فإن مواعمة قواعد ولوائح كل دولة بشأن هذه المسألة مع القواعد الموضوعية بموجب اتفاقية شيكاغو يمكن أن يسهم إسهاما كبيرا في الامتثال لتلك القواعد. وبالنظر إلى أنه ليس من الممكن دائما التوفيق التام بين القواعد واللوائح الوطنية، تلعب الإيكاف دورا مهما في إطلاع الدول الأعضاء على الاختلافات التنظيمية التي قد تؤثر على السلامة الجوية.

٣-١ علاوة على ذلك، فإن تنفيذ المادة الثانية عشرة، رغم أنه أساسي لضمان السلامة الجوية، ليس فعالا دائما. وأحد الأسباب هو عدم وجود آليات تواصل فعالة وفي الوقت المناسب بين سلطات الطيران، مما قد يساهم في عدم رفع الدعاوى اللازمة. ومن بين أمور أخرى، تختلف الممارسة الحالية لإرسال وتلقي الإشعار بحدوث انتهاك مزعوم بين الدول، ويمكن أن تكون غير مجدية. وقد يتم تجاهل الانتهاكات البسيطة أو التغاضي عنها من قبل كل من دولة وقوع الحادث والدولة التي يتم إخطارها، مع التأثير السلبي لذلك على السلامة الجوية.

## ٢ - المناقشة

١-٢ تحدد هذه الورقة التحديات التي تواجهها الدول في ضمان امتثال الطيارين ومشغلي الجو لقواعد التشغيل الوطنية بطريقة سريعة. وغالبا ما تتسق الجهات التنظيمية في عمليات التحقيق والقضايا المتعلقة بالطيارين والمشغلين الجويين الأجانب مع سلطات الطيران الشريكة باستخدام طرق غير فعالة لإبصال المعلومات، والتي لا تفضي إلى حل مشكلات السلامة في الوقت المناسب وبكفاءة.

٢-٢ وبالتالي، فإن أحد الأسباب المؤدية إلى عدم الاتساق في إنفاذ القوانين هو الوسيلة المرهقة التي يتم بموجبها إخطار دولة المشغل بالانتهاك المزعوم. فتعتمد دولة المشغل على سلطة الطيران في دولة وقوع الحادث لتقديم

تقرير عن التحقيق، مع استكمالها بالأدلة المناسبة. وقد يستغرق إرسال تقرير التحقيق إلى دولة المشغل وقتاً طويلاً، وغالباً ما يشمل وكالات متعددة. وقد يحول توجيه التقارير عن الحالات الروتينية عبر القنوات الدبلوماسية، على سبيل المثال، دون تبادل المعلومات عن الانتهاكات والمخالفات البسيطة نسبياً.

٣-٢ ويتطلب تعزيز السلامة الجوية في جميع أنحاء العالم لمعالجة الانتهاكات المزعومة التعاون والتواصل المباشر ودون عائق بين الدول، ولا سيما سلطات الطيران التابعة لها. ومن شأن وجود نظام مشترك للإبلاغ عن المعلومات عن هذه الانتهاكات وتلقيها، مع وجود قواعد إجرائية مشتركة بشأن كيفية التواصل، أن يسهم إلى حد كبير في تحقيق هذا الهدف المشترك. ويمكن فتح قنوات اتصال باستخدام الأدوات الآلية بين سلطات الطيران بحيث يمكن الإبلاغ بشكل فوري وسليم عن الإشعارات بحدوث انتهاكات مزعومة للقواعد المعمول بها في إقليم دولة ما من قبل الطيارين أو المشغلين لدولة أخرى والتصرف بناء عليها في أقرب وقت ممكن بعد حدوث الانتهاك المزعوم.

٤-٢ بالنظر إلى هذه التحديات، ينبغي للجمعية العمومية أن تطلب من المجلس تشكيل مجموعة عمل قانونية وفنية، تابعة للجنة القانونية، لتقييم عملية الإخطار والتواصل بين الدول والسعي لتحسينها، بدعم من الأمانة العامة للإيكاو. ويجب أن تأخذ مجموعة العمل في الاعتبار شكل ومحتوى الوثائق المتعلقة بجميع مراحل التحقيق.

٥-٢ وفيما يلي المسائل التي ينبغي لمجموعة عمل أن تتناولها عند استعراضها لإجراءات تنفيذ المادة الثانية عشرة:

- ١) إخطار الدولة التي ينتمي إليها الطيار أو المشغل في الوقت المناسب بشأن الانتهاك المزعوم؛
- ٢) وضع الإجراءات اللازمة لإحالة وثائق تقرير التحقيق إلى هيئة الطيران المختصة، إلى جانب المعلومات المتعلقة بالتشريعات المعمول بها؛
- ٣) إعداد بوابة إلكترونية تستضيفها الإيكاو لإخطار سلطات الطيران بالانتهاكات المزعومة وتيسير التواصل؛
- ٤) وجود إجراء محدد لتقديم التعقيبات اللازمة إلى هيئة الطيران في دولة حدوث الانتهاك المزعوم فيما يتعلق بمعالجة الإجراءات في الخارج؛
- ٥) إنشاء شبكة من جهات التنسيق في الدول الأعضاء تكون مسؤولة عن الإخطارات والمراسلات المتعلقة بالانتهاكات المزعومة. وتواظب الأمانة العامة للإيكاو على تحديث القائمة وتساعد في تحسين التواصل بين سلطات الطيران؛
- ٦) وجود آلية لسلطات الطيران لتقديم المزيد من التوضيح أو أدلة أخرى على الانتهاك المزعوم إذا لزم الأمر؛
- ٧) الإجراءات العامة وأفضل الممارسات الموصى بها فيما يتعلق بإعداد عمليات التحقيق وإنفاذ القواعد بما في ذلك ما يلزم من أدلة ووثائق.

٦-٢ في ختام أعمالها، ينبغي لمجموعة العمل أن تقدم تقريراً إلى المجلس يشمل مجموعة الإجراءات وأفضل الممارسات المشتركة الموصى بها، وتقديم توصيات بشأن المسائل الأخرى المذكورة أعلاه.

٣- الخلاصة

١-٣ بالنظر إلى ما ورد في ورقة العمل هذه، من المفهوم أن عدم وجود إجراءات مشتركة وواضحة بشأن تنفيذ المادة الثانية عشرة من اتفاقية شيكاغو قد يمثل خطراً على السلامة الجوية. فمن المهم أن تعالج الجمعية العمومية هذه المسألة عن طريق مطالبة الإيكاو بوضع نهج موصى به لتحسين عملية التواصل بين الدول الأعضاء، وبالتالي الامتثال لقواعد السلامة الجوية.

٢-٣ وسوف يؤدي تشكيل مجموعة عمل قانونية وفنية تابعة للجنة القانونية لتحديد أفضل الممارسات في تنفيذ المادة الثانية عشرة، ووضع الإجراءات اللازمة لعمليات الإبلاغ والتواصل في الوقت المناسب، إلى تعزيز السلامة الجوية العالمية.

- انتهى -