A37-WP/80
LE/6
20/8/10

منظمة الطيران المدني الدولي

ورقة عمل

الجمعية العمومية ــ الدورة ٣٧

اللجنة القانونية

البند رقم ٦٠ من جدول الأعمال: برنامج عمل المنظّمة في الميدان القانوني

ينبغي إضافة موضوع "النظر في الإرشادات حول تضارب المصالح" إلى برنامج عمل اللجنة القانونية

(ورقة مقدمة من الولايات المتحدة الأمريكيّة)

الملخص التنفيذي

لقد أصدرت الايكاو عدداً ضئيلاً جدّاً من الإرشادات بشأن تفادي تضارب المصالح بين المسؤولين التنظيميين عن الطيران بحيث تُركت هذه المسألة للتشريعات الوطنيّة غير المنسجمة. إنّ التحرّر من تضارب المصالح ضروريّ للتنظيم الفعّال والحيادي لسلامة وأمن الطيران المدني. وعلى اللجنة القانونية النظر في إرشادات الايكاو الحاليّة وممارسات الدول الأعضاء وتقديم توصيات، حسب الاقتضاء، بشأن الإرشادات التي ينبغي إصدارها حول هذا الموضوع. ومن شأن إرشادات الايكاو في هذا المجال تعزيز الاتساق بين الدول الأعضاء. وقد تشكّل أرضيّةً لفرض حدود على تضارب المصالح أو التخفيف من حدّة النزاعات حيث لا يمكن تفاديها.

الإجراء: يرجى من الجمعيّة العموميّة إضافة موضوع "النظر في الإرشادات حول تضارب المصالح" إلى جدول أعمال اللجنة القانونيّة.

الأهداف الاستراتيجية:	ورقة العمل هذه مرتبطة بالهدف الاستراتيجي (و) (سيادة القانون).
الآثار المالية:	الآثار المالية في حدودها الدنيا
المراجع:	لا مراجع

١- المقدمة

١-١ لقد وضعت الايكاو عدداً قليلاً جدّاً من الإرشادات حول المشاكل المتعلّقة بتضارب المصالح في مجال مراقبة السلامة. ويصحّ هذا على وجه الخصوص بالنسبة إلى مراقبة السلامة، ولكنّه ينطبق أيضاً على مجالات أخرى كثيرة تقع ضمن نطاق اختصاص الايكاو، بدءاً بالمطارات والحركة الجويّة، وصولاً إلى الأمن والبيئة والتحقيق في الحوادث. وفي مجال مراقبة السلامة، قد يكون هذا النقص في الإرشادات إرثاً تاريخيّاً. ففي بداية نشاطات الطيران المدني، كان النموذج التقليدي عبارةً عن شركة خطوط جويّة تملكها الدولة وهي تملك تجهيزاتها كافّة. ولم تكن العلاقة السائدة بين المنظّم والهيئة المنظَّمة علاقة مباشرة.

١-٢ لقد تغيّر الوضع في يومنا هذا. فهناك، بطبيعة الحال، علاقات عمل وطيدة بين الحكومة والصناعة. ولكن يجب أن تتوفر القواعد المتّسقة بحدود المعقول عبر القطاع لإقامة فصل واضح والمحافظة عليه ما بين سلطات الطيران المدني والأنشطة التي تشرف عليها. إنّ سيادة القانون، لاسيّما الممارسة الموضوعيّة والمتجرّدة للمسؤوليّات التنظيميّة، أمر أساسيّ لمراقبة السلامة بشكل فعّال.

٢- المناقشة

٢-١ وتعني ندرة توصيات الايكاو حول تضارب المصالح بين المسؤولين التنظيميين عن الطيران أنّ هذه المسائل تخضع للقانون الوطني الذي يختلف اختلافاً شاسعاً بين دولةٍ وأخرى. ففي إحدى الدول، على سبيل المثال، قد يضطرّ المدير العام للطيران المدني (DGCA) أن يجرّد نفسه من أيّ مصلحة ماليّة في الصناعة، بما في ذلك منافع التقاعد؛ وفي دولةٍ أخرى، قد يكون مدير عام الطيران المدني طيّاراً أو مديراً تنفيذيّاً حصل على إجازة مدفوعة من شركة الطيران التي يعمل فيها.

٢-٢ وفضلاً عن المصالح الماليّة في الهيئات المنظّمة، تعالج قواعد تضارب المصالح تقليديّاً ما يُسمّى بحالات الباب الدوّار، أي انتقال الأفراد من مراكز في الحكومة إلى الصناعة والعكس بالعكس ومع ما يرتبط بذلك من ممارسات التوظيف. ولكن لدى النظر في احتمال وضع إرشادات حول تضارب المصالح، يجب أن يؤخذ في الحسبان إن الكثير من الدول الأعضاء لديها صناعات طيران صغيرة وإن عدد المرشحين ذوي الخبرة الواسعة محدود لشغل المناصب التنظيميّة. في هذه الحالات، قد يكون على الإرشادات المتعلّقة بتضارب المصالح التركيز على الإجراءات المخففة.

٢-٣ ويظهر شاغل آخر يتعلّق بالممارسة العاديّة القائمة على تعيين أو إعارة بعض الموظفين للقيام بوظائف المراقبة باسم هيئة الطيران المدني (CAA). وتعالج الايكاو هذه الممارسة في الفقرة ٥-٣، الموظفون، من الوثيقة ٨٣٣٥ (Doc 8335)، *دليل الإجراءات الخاصة بعمليات التفتيش والترخيص والرصد المستمر*. والمفتّشون الجويون وممثلو الهندسة المعيّنون والفاحصون الطبيّون أمثلة نموذجية على ذلك. وتعتبر هذه الممارسات ضروريّة للمراقبة الفعّالة للأمن، لاسيّما في الدول التي لديها قطاعات طيران كبيرة، إذ أنّ قلّة من هيئات الطيران المدني يمكنها استخدام ما يكفي من اليد العاملة للاضطلاع بجميع أنشطة الإشراف الضروريّة فقط بواسطة موظفي هيئة الطيران المدني. ولكن يجب توظيف الأشخاص المعيّنين وفق أسس تضمن الموضوعيّة، ويجب أن يخضعوا هم أنفسهم لإشراف فعّال خلال قيامهم بوظائفهم. وتقرّ إرشادات الايكاو الحاليّة بوجود هذه المشكلة، وفيما يتعلّق بموضوع إعارة الموظفين تشير إلى أنّه "من الضروري وضع وتوثيق إستراتيجيّة للتخفيف من حدّة قضايا تضارب المصالح المحتملة". الفقرة ٥-٣-٣ من المرجع المذكور.

٣- الاستنتاج

٣-١ على اللجنة القانونيّة التحقيق في هذه المسائل ورفع توصيات بشأنها. وعليها تحديد التدابير الموجودة حاليّاً وتقييم مدى ملاءمتها وضع الصناعة الراهن. كما عليها إجراء دراسة لمسح الممارسات الشائعة بين الدول الأعضاء. وعليها أيضاً رفع توصيات إلى الايكاو لإصدار قواعد معياريّة إضافيّة وتوصيات وغيرها من المواد الإرشاديّة حسب الاقتضاء. يجب أن تتحقق اللجنة مما إذا كان يكفي تعديل الأدلّة الملائمة المتعلّقة بتنظيم مراقبة السلامة الجوية أو إذا كان من الأفضل وضع إعلان مبادئ جديد ومقتضب يمكن للدول استخدامه أو ينبغي عليها ذلك. ومن شأن إرشادات الايكاو في هذا المجال تعزيز الاتساق بين الدول الأعضاء. وقد تشكّل أرضيّةً لفرض حدود على تضارب المصالح أو التخفيف من حدّة النزاعات حيث لا يمكن تفاديها.

٤- الإجراء المطلوب من الجمعيّة العموميّة

٤-١ يرجى من الجمعيّة العموميّة:

أ) إضافة موضوع "النظر في الإرشادات حول تضارب المصالح" إلى جدول أعمال اللجنة القانونيّة.

ب) وإعطاء تعليمات إلى اللجنة لكي:

١) تنظر في معالجة تضارب المصالح (بما في ذلك المصالح الماليّة للمسؤولين عن الطيران، وما يسمّى بحالات الباب الدوّار، وإسناد وظائف السلامة إلى أشخاص من خارج هيئة الطيران المدني) ضمن إرشادات الايكاو الحاليّة وقانون البلديات في الدول الأعضاء؛

٢) ووضع توصيات، حسب الاقتضاء، بشأن الإرشادات التي ينبغي على المنظّمة اعتمادها.

— انتهـــى —