

المؤتمر العالمي للنقل الجوي

الاجتماع السادس

مونتريال، من ١٨ إلى ٢٢ مارس ٢٠١٣

البند ١ من جدول الأعمال : استعراض شامل للاتجاهات والتطورات

١-١: التطورات في قطاع النقل الجوي والتطورات التي طرأت على اللوائح التنظيمية

نموذج الإشراف المشترك على تبادل الطائرات بين مختلف الدول

(ورقة مقدمة من اثنتين وعشرين دولة عضواً هي أعضاء في لجنة أمريكا اللاتينية للطيران)

الموجز التنفيذي

تقدّم هذه الورقة نموذجاً بديلاً للمادة ٨٣ مكرراً من اتفاقية الطيران المدني الدولي، من أجل إتاحة الفرصة أمام تبادل الطائرات بين الشركات من مختلف الدول. ولقد أصبح هذا النموذج أداة مهمة بالنسبة للدول الأعضاء في لجنة أمريكا اللاتينية للطيران، لكن لا إشارة في الهيئة المنظمة للطيران المدني إلى وجود سابقة من هذا النوع.

الإجراء: المؤتمر مدعو إلى أن:

(أ) ينظر في المعلومات والخلفيات الواردة في هذه الورقة؛

(ب) يقر الاستنتاجات الواردة في الفقرة ٣؛

(د) يعتمد التوصيات الواردة في الفقرة ٤.

يمكن الاطلاع على المواد المرجعية للمؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي على الموقع:

www.icao.int/meetings/atconf6

١- مقدمة

١-١ عملاً بالخطة الاستراتيجية للجنة أمريكا اللاتينية للطيران (اللجنة)، تم تحليل سياسات الدول في مجال الطيران. وخلص هذا التحليل إلى وجود اتجاه نحو إدراج بعض القواعد والمعايير و/أو الإجراءات في السياسات المتعلقة بإبرام اتفاقات التعاون، حيث تبدي بعض البلدان قدراً أكبر من الانفتاح على هذه الاتفاقات، فيما تفرض بعض البلدان الأخرى شروطاً على تطبيقها.

^١ النسخة الإسبانية من هذه الورقة قدّمتها لجنة أمريكا اللاتينية للطيران.

^٢ هي الأرجنتين، وأروبا، وبليز، وبوليفيا، والبرازيل، وشيلي، وكولومبيا، وكوستاريكا، وكوبا، والجمهورية الدومينيكية، وإكوادور، والسلفادور، وغواتيمالا، وهندوراس، وجامايكا، والمكسيك، ونيكاراغوا، وبنما، وباراغواي، وبيرو، وأرغواي، وفينزويلا.

٢-١ وقد بدأ من الواضح، منذ عقد التسعينات، أن حقوق الحركة الجوية في أمريكا اللاتينية قد شرعت في الانفتاح على الاتجاهات الدولية وفي مواكبتها، وأن هناك استخداما للنماذج المتساوقة أكثر مع التحالفات العالمية بين المشغلين. لذا أصبحت اتفاقات تقاسم الرموز بالنسبة لهم، في سياق أسواق الطيران الآخذة بمزيد التحرر، ضرورية جدا في السعي إلى مواجهة المنافسة.

٣-١ أما ممارسة تأجير الطائرات فهي في تزايد، وقد كان استخدامها في سياق تنظيمي منحصر عاملا من العوامل التي يسرت دخول الناقلين الجويين الجدد إلى الأسواق و/أو أتاحت الاستخدام الأمثل للطائرات.

٤-١ والدول، بصورة عامة، تأخذ عادة بحكم نموذجي ضمن أحكام اتفاقات تقاسم الرموز، أو هي تسترشد بالمقترحات الواردة في اتفاق الايكاو النموذجي لخدمات النقل الجوي. بيد أن معظم هذه الدول لا تتوفر لها، عندما يتعلق الأمر بتبادل الطائرات، أحكاماً نموذجية تسيير عليها، أو هي لا تطبق هذا النوع من الأحكام.

٥-١ ورغم وجود أحكام أو نصوص تنظيمية محدّدة توفر إطارا مناسباً لتناول هذه المسألة في كل الدول، فإنّه قد تبين أنّ دولاً شتى ما زالت لا تسمح بتبادل الطائرات نظراً للصعوبات الناجمة عن نقل المسؤوليات وفق شروط المادة ٨٣ مكرراً من اتفاقية الطيران المدني الدولي (اتفاقية شيكاغو).

٦-١ وتتص اتفاقية شيكاغو صراحة على المسؤوليات المنوطة بدولة السّجل وبدولة المُشغّل فيما يتعلق بالسلامة. بيد أنّه من الصعب تطبيق هذه النصوص عندما يتعلق الأمر بتبادل الطائرات فيما بين مشغلين من دول مختلفة ولفترات زمنية قصيرة جداً.

٧-١ وبما أنّ تبادل الطائرات هو من الترتيبات اللازمة للمشغلين لتحسين الكفاءة ولبلوغ، وهو الأهم، مستوى أفضل من استغلال الطائرات أو التعويض عن النقص المؤقت في أساطيلهم، فقد تم استحداث نموذج بديل للمادة ٨٣ مكرراً. ويحافظ هذا النموذج على المسؤوليات المنوطة بدولة السّجل وبدولة المُشغّل، بما يكفل السلامة ولا يؤدي إلى تكاليف إضافية على كاهل المشغلين عندما يُسمح لهم بتبادل الطائرات لساعات.

٨-١ وهناك في الإقليم حالياً دول كثيرة تطبّق هذا الاتفاق مع دول أخرى في الإقليم (البرازيل وشيلي وكولومبيا وإكوادور وبيرو) من أجل تبادل الطائرات. ويُعرف هذا الاتفاق باسم "مذكرة اتفاق من أجل التعاون بين هيئات الطيران على الإشراف سوية على السلامة ضمن عقود تبادل الطائرات". وتجدر الإشارة إلى أنّ العمل بهذه الاتفاقات مكّلت بالنجاح بعد أن تم في كل سنة تسجيل ٢٥ ٠٠٠ عملية تبادل للطائرات من دون أي تبعات على مستوى السلامة.

٢ - وصف النموذج

١-٢ يستند الاتفاق إلى رغبة هيئات الطيران في اتخاذ تدابير تحفز وتسهّل العمليات المتعلقة بالطائرات والشركات وأيضاً بأداء موظفي طيران دولة من الدول داخل المجال الجوي التابع لدولة أخرى وذلك بغية تطوير الأنشطة والعلاقات بين هذه البلدان في مجال الطيران. ولا بد أيضاً من تنسيق عمليات المراقبة والإشراف بفعالية، التي ينبغي لكل هيئة من الهيئات أن تتطلع بها داخل ولاياتها القضائية وفيما يتعلق بتشغيل الطائرات من قبل شركات الطيران المأذون لها من حكوماتها بالنقل الجوي الدولي للمسافرين والبضائع و/أو البريد.

٢-٢ وهو يُعتبر أيضا ذا فائدة على الطرفين حيث أنه يسهل التعاون الفني والتشغيلي بين شركات الطيران وبتيح لها تحقيق المزيد من النجاعة عبر تحسين استخدام طائراتها. ولذلك، تم تضمين هذال الصك المبادئ الأساسية اللازمة لإبرام عقود تبادل الطائرات بما يكفل اضطلاع دولة السّجل ودولة المُشغّل بالمسؤوليات المنوطة بهما.

٣-٢ ولما كان من مصلحة الطرفين توطيد السلامة عبر الرصد المستمر، فإن هيئة الطيران بالدولة الأولى تعترف بقيمة مشاركة هيئة الطيران التابعة للدولة الثانية وتقبل بتدابير التفتيش والإشراف الدائم على الطائرة المسجلة لديها. ويجوز أن يكون الأمر كذلك بالنسبة للطرف الآخر داخل إقليمه ومجاله الجوي، دون المساس بالمسؤوليات المنوطة به باعتباره دولة السّجل، وفقا بالأخص لأحكام المرفقات الأول والسادس والثامن من اتفاقية شيكاغو.

٤-٢ أما نطاق الاتفاق فهو واسع بحيث يشمل الطائرات المسجلة لدى الطرفين والمدرجة في المواصفات التشغيلية، وأيضا مسألة منح التراخيص واعتمادها وإجازة موظفي الطيران من كلا الطرفين. وهو يتطرق أيضا إلى جميع التدابير الكفيلة باستمرار سريان مفعول هذه الصكوك، وذلك وفقا لما هو سائد في الدولتين من لوائح وقوانين.

٥-٢ والمسؤوليات المنوطة بكل دولة مشاركة في الاتفاق تشتمل بإيجاز على جملة أمور من بينها ما يلي:

(أ) بالنسبة لهيئة الطيران في دولة السّجل:

(١) منح و/أو اعتماد التراخيص وإجازة موظفي الطيران حسب الطلب، ووفقا لقوانينها الداخلية، وذلك من أجل أداء مهامها فيما يتعلق بالطائرة المسجلة لدى هذه الدولة؛

(٢) الحفاظ، لدى إبرام عقود التبادل لساعات، على السيطرة الكاملة وفي جميع الأوقات على كل ما يتعلق بصلاحية الطائرة المسجلة لدى هذه الدولة للطيران والمستخدم من قبل شركات طيران مرخصة في دولة أخرى؛

(٣) القبول بكافة تدابير الإشراف التي ترغب في اتخاذها هيئة طيران الدولة الأخرى فيما يتعلق بصلاحية الطائرة المسجلة لدى هذه الدولة للطيران والمشغلة من قبل شركات طيران مرخصة في دولة أخرى، وذلك على الرغم مما يعنيه الأمر من إشراف مشترك،

(٤) النهوض بجميع المسؤوليات المنوطة بدولة المُشغّل حيال شركات الطيران التابعة لدولتها، وذلك بغض النظر عن محل تسجيل الطائرة.

(ب) بالنسبة لهيئة الطيران في دولة المُشغّل:

(١) منح و/أو اعتماد التراخيص وإجازة موظفي الطيران حسب الطلب ووفقا لقوانينها الداخلية؛

(٢) اتخاذ تدابير التفتيش والإشراف الدائم على الطائرة المسجلة في دولة أخرى المشغلة من طرف شركة طيران في دولة الهيئة؛

(٣) إجراء التفتيشات التي تراها لازمة للتأكد من توفر الشروط التي أتاحت للطائرة الحصول على رخصة الصلاحية للطيران؛

(٤) التأكد من أنّ المُشغّل يُدرج مسؤولياته في الصيانة ضمن دليل الصيانة العام؛

- ٥) التأكيد من أن دليل الصيانة العام يتطرق إلى المسؤولية المذكورة في برنامج الصيانة وإلى عملية تطوير الإجراءات؛
- ٦) تفتيش سجلات الصيانة وفقا لخطة الرصد المستمر؛
- ٧) التتحقق من أن المشغل يقوم بتحليل الصلاحية للطيران ويقدم التقارير إلى دولة السجل؛
- ٨) التأكيد من أن إجراءات تعديل الطائرات أو إصلاحها تظهر في دليل الصيانة العام ويتم اتباعها في كل الأوقات؛
- ٩) التأكيد من أن ترتيبات الصيانة الاعتيادية هي الركيزة التي يتم تطبيقها بالشكل السليم، ووفقا لإجراءات دليل الصيانة العام؛
- ١٠) النهوض بجميع المسؤوليات المنوطة بدولة المشغل حيال شركات الطيران التابعة لدولتها، وذلك بغض النظر عن محل تسجيل الطائرة.

٣- الاستنتاجات

- ١-٣) يحافظ هذا النموذج على المسؤوليات المنوطة بدولة السجل وبدولة المشغل، عملا بأحكام اتفاقية شيكاغو.
- ٢-٣) وهو يولي أهمية إلى مسألة التعاون بين الدول لتحسين الإشراف على الطائرة المسجلة في دولة من الدول عند تشغيلها من قبل شركة طيران تابعة لدول أخرى، بما يكفل ضمان السلامة خلال عمليات تبادل الطائرات.
- ٣-٣) ولا تتجم عن هذا النموذج تكاليف إضافية بالنسبة للمشغلين لأنه يتيح لهؤلاء الاستغلال الأمثل لطائراتهم، والتعويض عن النقص المؤقت في أساطيلهم للوفاء بالتزاماتهم التجارية.

٤- التوصية

- ١-٤) الايكاو مدعوة إلى النظر في المعلومات والخلفيات الواردة في هذه الورقة بغية تحليل مزايا الترويج لهذا النموذج البديل المتمثل في تبادل الطائرات بين شركات الطيران من مختلف الدول.

-انتهى-