

دراسة أجرتها الأمانة العامة للإيكاو عن جانبي السلامة والأمن في اطار التحرير الاقتصادي

(مقدمة الى المجلس بتاريخ ٢٠٠٥/٦/١)

١- مقدمة

١-١ نشأت هذه الدراسة من أعمال المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي. ورغم أن المسائل التي بحثها ذلك المؤتمر تعلقت أساسا بالجانب الاقتصادي لتحرير النقل الجوي، فإن جانبي السلامة والأمن كانا موضوعا أساسيا طوال المداولات وفي النتائج. وأحاط ذلك المؤتمر علما بأن العولمة والتحرير والخصخصة قد أدت على مدى العقدين السابقين الى تغييرات أساسية في صناعة النقل الجوي، كان لبعضها آثار على تنظيم سلامة الطيران وأمنه.

٢-١ لذلك شدد المؤتمر على ما يلي: مراعاة الأهمية الكبيرة للسلامة والأمن في كل تغيير تنظيمي، والحاجة الى توضيح خطوط المسؤولية، والتأكيد على الدور القيادي الذي تؤديه الإيكاو في وضع الاستراتيجيات العالمية للسلامة والأمن في ظل التحرير، وتوفير الوسائل الكفيلة بمعالجة مسألة قلة الموارد المتاحة لضمان مستويات السلامة والأمن في دول نامية كثيرة. وبعد أن أدرك ذلك المؤتمر أن بيئة التشغيل التي يزداد فيها تعدد الجنسيات قد أثارَت مسائل تتعلق بتنظيم السلامة والأمن لأن هذا التنظيم وطني في الأساس، دعا المؤتمر الإيكاو الى اعداد دراسة لتوضيح تعريف الدولة أو الدول المسؤولة عن مراقبة السلامة والأمن، وأن توصي حسب الامكان بتعديل الأحكام التنظيمية القائمة الصادرة عنها في هذا المجال".

٣-١ ان الإيكاو هي الوكالة المتخصصة التابعة للأمم المتحدة والمسؤولة عن وضع القواعد الدولية للطيران المدني، وعليها بالتالي أن تقوم بدور قيادي في اعداد الاستراتيجيات العالمية لتنظيم ومراقبة السلامة الجوية وأمن الطيران، سواء بصفة محددة أو في سياق تسهيل الاصلاح التنظيمي الاقتصادي. ولذلك فإن هذه الدراسة تشكل جزءا من تلبية المنظمة لذلك الطلب، بما يضمن استمرارية قدرة النظام العالمي لتنظيم السلامة والأمن على التكيف مع التغيرات وعلى تبديد المخاوف.

٤-١ استهلّت الأمانة العامة في مارس ٢٠٠٤ هذه الدراسة كجزء من الأعمال التي أيدها المجلس لمتابعة أعمال المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي. وتم انجاز هذه المهمة بالتنسيق فيما بين ادارات مختلفة في المنظمة (ادارة النقل الجوي وادارة الملاحة الجوية والادارة القانونية) حيث استعرضت مختلف ترتيبات التحرير وما يتعلق بها من قواعد قياسية وتوصيات دولية ومواد ارشادية أصدرتها الإيكاو، وذلك لتحقيق ما يلي: (أ) تحديد المجالات التي تؤثر على السلامة و/أو الأمن، (ب) تحديد أي ثغرات في أحكام الإيكاو الراهنة.

٥-١ انطوى هذا الاستعراض على أربع خطوات هي: تسجيل الحالات المحددة (الفعلية أو المحتملة) التي أثارَت تساؤلات حول السلامة و/أو الأمن. وتحليل كيفية تأثير هذه الحالات على السلامة و/أو الأمن. والتحقق من مدى كفاية

القواعد والتوصيات والارشادات الدولية الراهنة الصادرة عن الايكاو لمعالجة هذه الحالات. وتحديد الاجراء المطلوب من الايكاو و/أو الدول، ان دعت الحاجة اليه. وفي أثناء هذا الاستعراض استشارت الأمانة العامة أعضاء فريق خبراء تنظيم النقل الجوي، وفريق خبراء أمن الطيران، ومكاتب الايكاو الاقليمية، وذلك بالمراسلة حيثما كانت المعلومات الواردة منها مفيدة. وتعرض هذه الورقة نتائج هذه الدراسة. وقد تم اعداد جدول بالمشاكل والحالات المحددة التي تتعلق بأحكام وارشادات الايكاو، وهو مرفق بهذه الدراسة بناء على قرار المجلس.

٢- نتائج الدراسة

١-٢ العلاقة المترابطة بين التحرير الاقتصادي وتنظيم السلامة والأمن

١-١-٢ ان مسألة احتمال تأثير التحرير على السلامة والأمن وعلاقتها المترابطة ليست بالمسألة الجديدة. فقد كانت موضع مناقشة في أحدث مؤتمرات للنقل الجوي عقدا في سنة ١٩٩٤ وسنة ٢٠٠٣. وبينت نتائج هذين المؤتمرين اجماع الآراء على أن التحرير هدف عام ينبغي لكل دولة أن تبلغه بمحض اختيارها وحسب خطواتها هي. وأوضح المؤتمران أيضا أن الأهمية القصوى يجب أن تظل معطاة للسلامة والأمن، بصرف النظر عن أي تغيير في الترتيبات التنظيمية. والآن وقد انتشر التحرير مازالت هناك حاجة الى تبيد المخاوف الراهنة والمخاوف المتوقعة ازاء تأثير التحرير على السلامة والأمن. والتحدي الذي يواجهه الدول هو كيف يمكن لها أن تجني فوائد التحرير الاقتصادي بدون تقويض مستويات السلامة والأمن. وبالتالي فان التحرير في حد ذاته ليس بمشكلة، ولكن المهم هو ضمان استمرار السلامة والأمن مع انتشار التحرير.

٢-١-٢ من المسلم به عموما أن سياسات التحرير (أي السياسات المتعلقة بدخول الأسواق، وتعيين شركات الطيران، والسعة، والتسعير، والفرص التجارية) تعود بمنافع اقتصادية كثيرة على الدول والصناعة والمستهلكين، ومن ضمنها نمو الحركة الجوية (سواء من حيث حجم حركة الركاب والبضائع أم من حيث عدد تحركات الطائرات)، وشركات النقل الجوي متعددة الناقلين (بما فيها شركات النقل قليل التكلفة) التي تدخل الأسواق، وازدياد بدائل الخطوط، والمنافسة في الأسعار، وتنمية السفر والسياحة، وفتح فرص العمالة. هذا فضلا عن الفوائد الاقتصادية التي تشق من القواعد القياسية للسلامة الجوية في عدة أسواق محررة. ومن الواضح أيضا أن النمو الناتج عن ذلك في نشاط النقل الجوي والترتيبات التجارية المعقدة الناشئة عن تطور الأعمال والممارسات التشغيلية قد يضيف ضغطا على الدولة من حيث قدرتها على تنظيم السلامة والأمن. ذلك لأن كل دولة مطالبة بمراقبة السلامة والأمن، لا على مشغلي طائراتها فحسب بل وعلى المشغلين الأجانب الذين يشغلون طائراتهم في مجالها الجوي. ولذلك فقد يتعذر على الدولة التعامل مع عواقب توسع السوق والتحرير ما لم توضع البنية الأساسية التنظيمية والقانونية والبشرية والمالية لأداء مهام تنظيم السلامة والأمن.

٣-١-٢ في هذا الاطار واجهت عدة دول أعضاء في الايكاو مشاكل تتعلق بمراقبة السلامة. فقد أثبتت نتائج عمليات تدقيق مراقبة السلامة التي أجرتها الايكاو في البداية على أساس الملحق الأول: اجازة العاملين، والملحق السادس: تشغيل الطائرات، والملحق الثامن: صلاحية الطائرات للطيران، أن عددا كبيرا من ١٨١ دولة متعاقدة جرى فيها التدقيق بين مارس ١٩٩٩ ويوليو ٢٠٠٤ قد عانى من ثغرات في تنفيذ عدد من شروط هذه الملاحق. وأثبتت أيضا بعثات متابعة التدقيق في عدة حالات وجود ثغرات كبيرة ظلت باقية بعد ذلك التدقيق الأولي (انظر ورقة العمل A35-WP/67). ولذلك لا ينبغي للدول التي تواجه توسع السوق نتيجة التحرير والعولمة أن تكتفي بإيلاء الاعتبار للفوائد الاقتصادية وحدها بل وأن

تهتم أيضا بالأثر الذي يحتمل أن يسفر عنه هذا التحرير على تنظيم السلامة والأمن، وباستمرار قدرتها على الوفاء بالمقتضيات، فتضمن بذلك استمرار السلامة والأمن والانتظام في نمو الطيران المدني.

٢-٢ بعض الحالات التي قد تؤثر على تنظيم السلامة و/أو الأمن

١-٢-٢ لكي يتسنى تحديد ما اذا كانت أحكام الايكاو الراهنة تفي بتحديات السلامة والأمن في هذه البيئة دائبة التغيير، من الضروري البحث في البداية عن الترتيبات أو الممارسات الناجمة عن التحرير والعمولة التجارية والتشغيلية التي قد تكون لها آثار على السلامة والأمن. ولهذا الغرض تم استعراض حالات مختلفة في المجالات التالية التي اعتبرت لها آثار معينة على السلامة والأمن: الخدمات الأرضية، وتأجير الطائرات، والمشاركة في رموز الرحلات الجوية، واستخدام الاسم التجاري (الفرانشايز)، وملكية شركات النقل الجوي والسيطرة عليها، ودخول الأسواق، والتعاقد مع المصادر الخارجية، والتشغيل التجاري للمطارات وهيئات تقديم خدمات الملاحة الجوية.

٢-٢-٢ تبين من الاستعراض أن المخاوف التي ثارت ازاء السلامة والأمن تعزى أساسا الى الترتيبات أو الممارسات التجارية التي اتبعت ازاء تشغيل الطائرات أو ازاء المسؤولين عن هذا التشغيل. ويمكن تقسيم مختلف الحالات الى فئتين أساسيتين، الفئة الأولى هي الحالات التي تؤثر على تنظيم السلامة والأمن (مثل زيادة الضغط على الاجازة والمراقبة) ولكنها لا تثير مشكلة من حيث تحديد مسؤولية الدولة. وهذه الحالات تتعلق في الغالب بالأنشطة التي تجري في داخل الدولة الواحدة، مثل العمليات التي يشغلها مشغلو طائرات أو مقدمو خدمات جدد غير التقليديين، وشركات الطيران التي تواجه صعوبات مالية، ونقل العمليات الحكومية الى القطاع الخاص نتيجة للتشغيل التجاري أو الخصخصة في المطارات وهيئات تقديم خدمات الملاحة الجوية.

٣-٢-٢ الحالة الثانية تنشأ في عدة دول من المسائل التي تتعلق بتحديد المساءلة أو المسؤولية عن مراقبة السلامة والأمن بموجب النظام الراهن القائم على أحكام الايكاو. وهذه الحالات هي التي استدعت اجراء هذه الدراسة، وفيما يلي بعض الأمثلة عليها.

١-٣-٢-٢ **العمليات المشغلة بطائرات مسجلة في الخارج** - شهد العقدان الماضيان ازديادا في قيام المشغلين بتشغيل طائرات مسجلة في الخارج، وذلك لعدة أسباب. وأصبحت الطائرات قابلة أكثر فأكثر للاستئجار أو للتبادل بأي طريقة أخرى أو للتشغيل خارج دولة السجل، وتشغل هذه الطائرات أحيانا لمدد طويلة. وفي بعض الحالات نجد أن الطائرات المسجلة في الخارج توجر مباشرة أو من الباطن للرحلات المنتظمة أو العارضة بين دولة وأخرى. وان كانت هذه الترتيبات مشروعة من زاوية التنظيم الاقتصادي، فإنها تثير مشاكل تتعلق بالسلامة الجوية لأنها تقسم هذه المراقبة الى شقين أحدهما يخص دولة السجل والآخر يخص دولة المشغل. وقد يسفر ذلك مثلا عن حالة يصبح فيها المشغلون عرضة للطريقة التي تطبق بها كل دولة القواعد والتوصيات الدولية. ومن بين أهم مخاوف السلامة نجد "جنسية المنفعة"^١ التي تستخدمها بعض الطائرات المسجلة في الخارج. ذلك لأن الطائرة عندما تعود الى دولة السجل - وهذا أمر يحدث نادرا، ان حدث للمرة - تصبح مراقبة صلاحيتها للطيران قضية في غياب أي ترتيبات معقودة بين دولة السجل ودولة المشغل لمراقبة السلامة. وهناك مجموعتان عموما من الطائرات المسجلة في الخارج التي يمكن اعتبارها متمتعة بجنسية المنفعة:

^١ هذا مصطلح مأخوذ من الصناعة البحرية وهو يستعمل عندما تكون الباطنة التجارية مملوكة لمواطني إحدى الدول ولكنها مسجلة في دولة أخرى ويسمح لها بالتشغيل بكل حرية فيما بين أي دول أخرى.

الطائرات المسجلة في الخارج لأسباب ضريبية، والطائرات المسجلة في الخارج للاستفادة من أقل مراقبة اقتصادية أو أقل مراقبة فنية. وفي حين لا تثير المجموعة الأولى مشكلة خطيرة اذا عقدت الدولتان المعنيتان الترتيبات اللازمة لضمان المراقبة السليمة - وليكن ذلك مثلا من خلال عقد اتفاق ثنائي بموجب المادة رقم ٨٣ مكرر من اتفاقية شيكاغو يسمح للدولتين بنقل مسؤوليات معينة عن مراقبة السلامة الجوية، كليا أو جزئيا، من احدهما الى الأخرى. ولكن هذه المجموعة في الواقع لا تبعث على الارتياح لأن الايكاو لم تبلغ الا بعدد قليل نسبيا من الاتفاقات الثنائية التي عقدت لتنفيذ المادة رقم ٨٣ مكرر (تسلمت الايكاو ١١٤ اتفاقا ساريا بين ٣٤ دولة بحلول مارس ٢٠٠٥)، ولأن طائرات كثيرة من جميع الطرز في مختلف أنحاء العالم مازالت عرضة لانقسام مسؤولية مراقبة السلامة الجوية. والمجموعة الثانية من الطائرات هي التي تثير مشكلة ضخمة يجب حلها^٢.

٢-٢-٣-٢ **العمليات المشغلة بطاقم قيادة أجنبي** - تحدث أيضا مشكلات انقسام مسؤولية مراقبة السلامة ازاء طواقم القيادة المجازة في الخارج. تقتضي المادة ٣٢ (أ) من الاتفاقية: "يشترط في قائد كل طائرة تعمل في الملاحة الدولية وباقي أعضاء طاقم قيادتها أن تكون لديهم شهادات أهلية ورخص صادرة أو معتمدة من الدولة المسجلة فيها الطائرة". وبناء على ذلك فان الطائرة التي تشغلها دولة غير دولة السجل، مثلما هي الحالة عند الاستئجار بدون الطاقم، تثير مشكلة اعتماد اجازات طاقم القيادة الأجنبي في دولة السجل، وتزداد هذه المشكلة تعقيدا عندما تنص قواعد وشروط اجازة الطاقم في دولة السجل على أحكام مختلفة عن القواعد السارية في الدولة التي أصدرت الاجازات الأصلية. وهناك اختلافات أيضا بين القوانين والقواعد السارية في دولة السجل والقوانين والقواعد السارية في دولة المشغل في حالة استئجار الطائرات بالطواقم. وفي حين يعد المؤجر هو المشغل الرسمي في هذه الحالات، يجوز أن يكون المستأجر قد شغل بالفعل طائرات من طرز مشابهة بموجب شهادته هو، وعندئذ تصبح الطائرة المستأجرة بطاقم القيادة مشغلة طبقا لشهادة المشغل الجوي المستأجر، فتصبح دولة المستأجر هي دولة المشغل. وفي ظل هذه الظروف تصبح المراقبة على طاقم القيادة صعبة. وقد يتفاقم الوضع اذا كانت العملية الجوية مشغلة بطاقم مختلط (بمعنى أن طاقم الضيافة يكون تابعا للمستأجر، وطاقم القيادة تابعا للمؤجر الأجنبي).

٢-٢-٣-٣ **العمليات المشغلة "فوق أعالي البحار"** (أي العمليات المشغلة بعيدا عن دولة التعيين أو دولة السجل أو دولة المشغل). عندما يسمح لشركة الطيران المعنية بموجب اتفاق ثنائي بأن تتمتع بحقوق الحرية السابعة (أي النقل من دولة ثانية الى دولة ثالثة أو بالعكس بدون حاجة الى أن يمر الخط بدولة الوطن)، قد تنشئ هذه الشركة قاعدة تشغيلية لها في بلد ثان لتشغيل خطوطها منه الى بلد ثالث ذهابا أو ايابا. وعند السماح للشركة بحق الكابوتاج أو حق التأسيس، يجوز لها أن تشغل طائراتها في اقليم الدولة التي منحت هذا الحق. وفي هذه الحالة تثير مشكلة من حيث أن مسؤولية مراقبة السلامة سوف تنقسم بين دولة المشغل والدولة التي تقوم منها العملية الجوية.

٢-٢-٣-٤ **العمليات الجوية التابعة لأطراف متعددة وباستخدام اسم تجاري مختلف** - مثل عمليات المشاركة في الرموز أو استخدام الاسم التجاري (الفرانشايز). فقد كانت المشاركة في الرموز هي العنصر السائد في ترتيبات التحالف

^٢ هذه المشكلة موضع دراسة حاليا في لجنة الملاحة الجوية والمجلس في اطار الاستراتيجية الموحدة لسد ثغرات السلامة بموجب المادة ٥٤ (ي) من اتفاقية شيكاغو. انظر AN-WP/8015.

عبر الوطني بين شركات الطيران، وأخذت هذه المشاركة عدة أشكال. وبالرغم من أنها تعامل عادة كما لو كانت اتفاقا تجاريا، فإن ازدياد تعقيد بعض ترتيبات المشاركة في الرموز (مثلما هي الحال عندما تشغل الطائرة برموز أكثر من شركة في أكثر من بلد) قد يصعب على سلطات السلامة والأمن أن تحدد مستوى مشاركتها مع السلطات الأخرى. وفي هذه الظروف تصبح مسائل المسؤولية والمساءلة عن السلامة والأمن عرضة للشك (انظر الكتاب الدوري رقم ٢٦٩: آثار المشاركة في الرموز بين شركات الطيران). ولما كانت هذه الترتيبات تتيح للمشغل أن يستخدم اسم مشغل آخر أو واجهته التجارية أمام الجمهور (مثلما هي الحال عند الاتفاق على استخدام حق الاسم التجاري)، فقد أدت الحاجة الى حماية السمعة من حيث نوعية الخدمة والسلامة الى اتخاذ بعض اجراءات تنظيمية تتعلق بالسلامة والأمن، ومنها مثلا أن بعض الدول أصبحت تقتضي من شركات الطيران الأجنبية التي عقدت مع شركاتها الوطنية اتفاقا للمشاركة في الرموز أن تفي بمستوى لا يقل عن مستوى السلامة المقرر لديها. وهذا يثير مسألة أخرى هي هل ينبغي لجميع الدول التي شاركت شركاتها في الرموز أن تسهم في مراقبة السلامة عليها، والى أي مدى. وهناك في اطار المشاركة في الرموز شاغل آخر يتعلق بالأثر الأمني، لأن الخطر الأمني الذي تتعرض له احدى الشركات سوف ينتشر بالتالي ليشمل الشريك الآخر الواحد أو الأكثر في ترتيبات المشاركة في الرموز، ولأن أي تدبير أمني اضافي يستتبعه ذلك وتفرضه السلطات المختصة سيسري على الشركاء الآخرين. ولما كانت القواعد الفنية والتشغيلية تتفاوت تفاوتا كبيرا من شريك الى آخر، سواء كان الشريك شركة طيران أو دولة، فإن ذلك يثير مسألة تحديد المساءلة والمسؤولية عن السلامة والأمن وكيفية معاملة هذا الموضوع بين شركاء الرموز.

٢-٣-٥-٢ **دمج أو شراء شركات الطيران عبر الحدود** - عندما يسمح بهذا الدمج أو الشراء يجوز للشركات أن تشغل عملياتها وأن تفتح أماكن عمل لها في دول مختلفة، أو أن تشغل طائراتها في الغالب خارج دولة تسجيل مكاتبها و/أو مقر الملاك. وهذه المسألة تنطوي على مشكلة تحديد مسؤولية مراقبة السلامة بين الدول المعنية (مثلما هي الحال في حالة دمج شركتين بمقرين رئيسيين)، وتنطوي كذلك على مشكلة تحديد القواعد المنطبقة اذا اختلفت بين البلدين المعنيين.

٢-٣-٦-٢ **التعاقد مع جهات خارجية على أنشطة تؤثر على عمليات الطائرات** - تشمل الأمثلة ما يلي: شركات الطيران التي تتعاقد مع جهات خارجية على الخدمات الأرضية، والشركات التي ترسل طائراتها للتصليح أو الصيانة في بلدان أجنبية، والشركات التي تتعاقد على عمليات طيران معينة و/أو ادارة شؤون الطاقم مع شركات طيران أخرى أو أي شركة أخرى. وفي كل من هذه الحالات نشأت صناعات متعددة الجنسيات لتقديم هذه الخدمات. وحدث في بعض الدول أن كان طالب شهادة المشغل الجوي فيها مجرد هيكل مؤسسي يقدم أنشطته التشغيلية المقترحة عن طريق شركات أجنبية (بما في ذلك الطائرات وطواقم القيادة). وقد تنجم عن هذه الحالة تحديات لسلطات الاجازة ومراقبة السلامة - سواء في الدولة التي تصدر شهادة المشغل الجوي أو الدولة التي توفر شركاتها الأنشطة المتعاقد عليها - من حيث كيفية ضمان احترام شروط السلامة والأمن احتراماً ملائماً.

٢-٣-٧-٢ **وان كانت بعض الحالات المذكورة أعلاه تجعل من الصعب تحديد أو اسناد مسؤولية الالتزام بقواعد السلامة والأمن ومراقبة السلامة والأمن، فإن المشكلة تزداد تعقيدا في الحالات التي تولف بين كثير من السمات المذكورة أعلاه أو بينها جميعا. وكما سلف الشرح، هناك عدد من الحالات أخذ في الازدياد تتعاقب فيه الدول ولكل منها مسؤولية في مجال تشغيل النقل الجوي، والتحدي الذي يواجهها هو كيف يمكن - بصرف النظر عن شكل الترتيبات التنظيمية أو التجارية - تحديد نقطة اتصال واحدة وواضحة تتحمل مسؤولية مراقبة السلامة والأمن في دولة محددة بوضوح أو في السلطة المكلفة رسميا فيما يتعلق بتشغيل أي طائرة.**

٤-٢-٢ إضافة الى تيار التحرير والعمولة، والتكامل الاقتصادي الاقليمي الأكبر، طبق العديد من الدول النهج الاقليمي كوسيلة فعالة لمواصلة التغيير التنظيمي في النقل الجوي الدولي. فمع تحرير قطاع النقل الجوي انتهج المزيد من الدول نهجا اقليميا لتنظيم خدمات النقل الجوي. بل ان تعزيز السلامة الجوية أصبح قائما على أساس اقليمي بسبب الخطوات الملموسة التي اتخذت في هذا الاتجاه. مثل ذلك أن برنامج اللجنة الأوروبية للطيران المدني (لجنة ايكاف) ينص على تقييم السلامة لا على الطائرات التابعة لدولها الأعضاء فحسب بل وعلى المشغلين الجويين الذين يشغلون طائراتهم في أوروبا. وأنشأ الاتحاد الأوروبي "الوكالة الأوروبية للسلامة الجوية"، وتشمل مهامها ترخيص منتجات الطيران وتمتد الى اصدار الموافقات على العمليات الجوية واجازة العاملين. واتبعت أقاليم أخرى نهجا مشابهة لتنسيق السلامة (نذكر منها على سبيل المثال "هيئة أفريقيا ومدغشقر للطيران المدني"، و"الجهاز الاقليمي للتعاون على مراقبة السلامة التشغيلية" في دول لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني، والجهاز الاقليمي لمراقبة السلامة الجوية في الكاريبي، ووكالة أمريكا الوسطى للسلامة الجوية، ومنظمة السلامة الجوية في المحيط الهادئ). وتتطوي هذه الهيئات الاقليمية على عدة مزايا وفوائد، أهمها تحقيق وفورات ضخمة وترويج التوحيد في كل اقليم، وتتمتع كل منها بقدر مختلف الى حد كبير من السلطة المفوضة اليها لتنفيذ المسؤوليات الوطنية. وقد تطرح هذه الأوضاع مسألة التنسيق على النطاق الواسع (لأن تقييم الامتثال من جانب احدى الهيئات قد يختلف عنه في هيئة أخرى). وتوجد حاجة كبيرة لتوخي الشفافية في هذه الترتيبات الاقليمية بحيث يتسنى لجميع الأطراف المعنية، ولا سيما الأطراف الثالثة، معرفة ما هي المهام التي أسندت الى الهيئة الاقليمية وما هي المهام التي مازالت من اختصاص الدولة.

٣-٢ هل يمكن أن تعالج أحكام الايكاف الراهنة هذه الحالات؟

١-٣-٢ تشكل اتفاقية شيكاغو وملاحقها الاطار القانوني والتشغيلي الذي تعتمد عليه الدول المتعاقدة لانشاء وتجديد نظام سلامة وأمن الطيران المدني على أساس تبادل الثقة والاعتراف. ومن زاوية قانونية محض، وضع هذا النظام ليضمن أن الطيران المدني الدولي يعمل بطريقة تتميز بالسلامة والأمن وباستقلالية عن سياسة النقل الجوي والتنظيمات الاقتصادية التي قد تتبعها الدول المتعاقدة. وبالتالي، وبصرف النظر عن أي تغيير في الترتيبات الاقتصادية، تظل مسؤولية احترام السلامة والأمن ومراقبة السلامة والأمن في يد الدول المتعاقدة. ولذلك فان الدول هي التي تنفذ التزاماتها في مجال مراقبة السلامة والأمن، حسب المقرر في اتفاقية شيكاغو وملاحقها، من خلال سن القوانين الوطنية ذات الصلة واصدار القواعد وادراج الأحكام المناسبة في اتفاقات الخطوط الجوية الثنائية.

٢-٣-٢ من المهم أن تضمن الايكاف في ظل العمولة والتحرير أن القواعد والتوصيات والارشادات الدولية التي وضعتها من أجل السلامة والأمن سنظل فعالة وقادرة على التكيف مع التغييرات. ولأغراض هذه الدراسة أجرينا استعراضا للأحكام الراهنة الواردة في اتفاقية شيكاغو وملاحقها ذات الصلة، وقارناها بالحالات التي حددناها من قبل. وتبين لنا من حيث تحديد مسؤوليات الدول المعنية أن القواعد والتوصيات والارشادات الدولية الراهنة مازالت ملائمة عموما، لكن المزيد من العمل على تحسينها مطلوب لمعالجة التحديات الجديدة الناشئة من الممارسات التجارية في النقل الجوي الدولي.

٣-٣-٢ وعلى وجه الخصوص فيما يتعلق بالحالات التي يعمل فيها مقدمو الخدمات بصفة دائمة (مثل شركات الخدمات الأرضية، ومشغلي المطارات، ومقدمي خدمات الملاحة الجوية)، من الواضح أن الدولة التي توجد فيها هذه الشركات يجب أن تكون هي المسؤولة عن مراقبة السلامة والأمن طبقا للشروط الواردة في الملاحق المعنية (أي مسؤولة عن ترخيص ومتابعة مشغلي المطارات وشركات الخدمات الأرضية).

٢-٣-٤ أما بالنسبة للحالات التي تنطوي على تشغيل الطائرات، فإن مسائل السلامة قد عولجت في الملحقين السادس والثامن. وقد نص الملحق السادس على ثلاثة مستويات للمسؤولية عن تشغيل الطائرات: دولة السجل، ودولة المشغل، ومشغل الطائرة. ومن السهل تتبع خطوط هذه المسؤولية المنطقية إذا كان المسؤولون الثلاثة ينتمون الى نفس الدولة. ففي هذه الحالة يصبح المشغل مسؤولاً أمام دولة المشغل التي هي أيضا دولة السجل. لكن الأوضاع تزداد تعقيدا على النحو الوارد أدناه.

٢-٣-٤-١ **تحديد المشغل (في اطار الملحق السادس) في حالة التأجير أو المشاركة في الرموز أو استخدام الاسم التجاري** - نص الملحق السادس على أن المشغل الجوي هو المسؤول عن تشغيل العمليات التجارية بموجب شهادة المشغل الجوي التي منحها دولة المشغل. وبالتالي فإن المشاركة في الرموز أو استخدام الاسم التجاري معناه أن الرحلات الجوية تشغل تحت مسؤولية المشغل الجوي لأنه هو الذي يشغل بالفعل الرحلة الجوية بصرف النظر عن اسم الطائرة أو رقم الرحلة. ودولة المشغل هي التي تمارس عادة المراقبة على هذه الرحلة. أما إذا كان المشغل يستعمل طائرة مسجلة في دولة غير دولته فقد تصبح المراقبة مطلوبة من دولة السجل في حالة عدم عقد اتفاق مثل المنصوص عليه في المادة رقم ٨٣ مكرر أو اتفاق ثنائي لهذا الغرض بين الدولتين المعنيتين. وجدير بالملاحظة أن مشغل، سواء شارك في رموز غيره أو لم يشارك، ملزم باحترام شروط القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الايكاو عند تشغيل العمليات الدولية. وفي حالات التأجير لا يجوز تشغيل الطائرة الا بموجب شهادة المشغل الجوي الصادرة من دولة المشغل. وفي حالة تأجير الطائرة بدون الطاقم تظل دولة المستأجر دائما هي دولة المشغل، وتظل هي المسؤولة دائما عن اصدار شهادة المشغل الجوي. أما في حالة التأجير بالطاقم فان الطائرة تصبح مشغلة عموما تحت مسؤولية المؤجر الذي يتمتع بشهادة المشغل الجوي وتحت مسؤولية دولة المشغل عن اصدار هذه الشهادة. غير أن شروط وظروف التأجير قد تجعل دولة المستأجر هي دولة المشغل، فتصبح عندئذ مسؤولة بنفسها عن اصدار شهادة المشغل الجوي. هذا فضلا عن أن دولة المستأجر يجب أن تضمن أن طاقم القيادة المجاز في دولة المؤجر قد تدرب وأثبت كفاءته طبقا للشروط التنظيمية المنطبقة والمذكورة في شهادة المشغل الجوي التي أصدرتها دولة المستأجر. ويلاحظ أن بعض السلطات التنظيمية لا تعقد هذا النوع من الاتفاقات لأن تدريب طواقم القيادة بما يفي بالمتطلبات المفروضة على المستأجر قد يثير صعوبات. وقد وردت ارشادات بشأن اتفاقات الاستئجار وتبادل الطائرات والاستئجار العارض في دليل اجراءات تفتيش العمليات وترخيصها واستمرار مراقبتها (Doc 8335)، ودليل صلاحية الطائرات للطيران (Doc 9760) ودليل تنفيذ المادة رقم ٨٣ مكرر من اتفاقية الطيران المدني الدولي (الكتاب الدوري رقم ٢٩٥).

٢-٣-٤-٢ **اختلاف دولة المشغل عن دولة السجل** - حدد الملحق السادس المسؤولية عن سلامة العمليات، وحدد الملحق الثامن المسؤولية عن صلاحية الطائرات للطيران. وطبقا لشروط الملحق السادس يتحمل المشغل مسؤولية تنظيم ومراقبة تشغيل الرحلات الجوية. وهو المسؤول أيضا عن وضع وتجديد الترتيبات اللازمة لصيانة الطائرات التي تحت سيطرته بحيث يضمن أنها تفي بجميع شروط صلاحية الطيران المنطبقة والداخلية في اختصاص مسؤولية دولة السجل. لذلك فان دولة المشغل هي التي تتحمل المسؤولية النهائية عن مراقبة سلامة عمليات الطيران التي يشغلها المشغل، في حين تتحمل دولة السجل مسؤولية صلاحية كل طائرة مسجلة لديها للطيران. وان كانت المسؤوليات الموكولة لدولة المشغل ودولة السجل قد حددت بوضوح في هذين الملحقين، قد تصبح الحالة معقدة بالفعل وتفضي الى شيء من التفتيت في هذه المسؤوليات. مثل ذلك أن عدة دول من دول السجل قد تصبح معنية إذا أدرج المشغل في أسطوله طائرات مسجلة في دول مختلفة. ويزداد الأمر تعقيدا عندما تعتمد دولة السجل شهادة صادرة من دولة أخرى بدلا من أن تصدر شهادتها بنفسها. وفي معظم الأحيان يمكن تقاسم المسؤولية بين دولة المشغل ودولة السجل من خلال قواعد واجراءات راسخة، مهما كانت

الحالة معقدة. لكن ذلك يزيد من تعقيد المسألة عن مراقبة السلامة، وفي غياب تنفيذ القواعد الملائمة قد يصبح هذا الموضوع موطن ضعف في النظام الراهن.

٢-٣-٤-٣ ان توزيع المسؤولية بين دولة المشغل ودولة السجل يشق الى حد بعيد من اتفاقية شيكاغو لأنها وزعت المسؤولية عن صلاحية الطائرات للطيران وعن اجازة طواقم القيادة لدولة السجل، ولم تعترف بدور دولة المشغل الا في المادة رقم ٨٣ مكرر. ولذلك فان هناك طرقا محدودة لتلافي التفتيت المحتمل في المسؤولية على النحو المذكور أعلاه. اذ يمكن نقل بعض مهام دولة السجل الى دولة المشغل عن طريق تطبيق المادة رقم ٨٣ مكرر على الاستئجار والاستئجار العارض وتبادل الطائرات، وهذا حل فعال ولكن حدوده ضيقة لأن هذه الاتفاقات لا تعقد الا طوعا. وهناك حل آخر يمكن النظر فيه هو تعديل الملحق السادس بحيث يشترط استصدار نسخة معتمدة طبق الأصل من شهادة المشغل الجوي التي تعمل الطائرة بموجبها، ووضع هذه النسخة على متن الطائرة في الرحلات الدولية. وبهذه الطريقة يمكن تحديد الدولة المسؤولة عن مراقبة السلامة في كل عملية تفتيش تجرى في ساحات الطائرات، ويمكن استكمال هذا الشرط بقاعدة قياسية تنص على عدم تشغيل أي طائرة بعينها في أي وقت معين الا بموجب شهادة المشغل الجوي. ويمكن ايضا ذلك بوضع مواد ارشادية تشرح العلاقة بين دولة السجل ودولة المشغل والمشغل نفسه. وينبغي أن تحدد هذه الارشادات مسؤوليات كل طرف معن من منطلق اتفاقية شيكاغو وملاحقها ومن منطلق علاقة كل طرف بآخر.

٢-٣-٤-٤ **المراقبة والتفتيش من جانب الدول غير دولة السجل أو دولة المشغل** - أعطت المادة ١٦ من اتفاقية شيكاغو الحق للدول في أن تفتش بدون تأخير لا داعي له أي طائرة تابعة لدولة متعاقدة أخرى عندما تهبط أو تغادر، وتفتيش الشهادات وغيرها من الوثائق المقررة في هذه الاتفاقية، ومن ضمنها اجازة طاقم القيادة وشهادة صلاحية الطائرة للطيران. لكن تطبيق هذه المادة ١٦ له حدود عملية تعزى أساسا الى أن شهادة الصلاحية السارية لا تعني بالضرورة أن الطائرة صالحة للطيران، وتعزى أيضا الى أن الاتفاقية وملاحقها لم تنص على حمل صورة من شهادة المشغل الجوي على متن طائراته. ولهذا السبب الأخير تضمنت الفقرة ٢-٣-٤-٣ أعلاه اقتراحا يجعل حمل هذه الشهادة على متن الطائرة اجباريا. أما فيما يتعلق بالسبب الأول فان الطائرة قد تفقد صلاحيتها للطيران مؤقتا بسبب عطل أو أي حدث آخر، وهذه أمور منصوص عليها في قواعد التشغيل التي تقتضي أن تكون الطائرة صالحة للطيران قبل تشغيلها (انظر مثلا الفقرة ٣-٥ من الجزء الأول من الملحق الثامن، أو الفقرة ٨-١-١ أ) من الجزء الأول من الملحق السادس)، ولا تقتضي تعليق أو الغاء شهادة صلاحية الطيران. لكن الفقرة ٣-٦-٢ في الجزء الأول من الملحق الثامن تتيح لسلطات الدولة المتعاقدة أن تحتجز الطائرة المصابة بالضرر والمسجلة في دولة متعاقدة أخرى، بشرط افادة دولة السجل مباشرة وفورا واعطائها جميع المعلومات الضرورية التي تمكنها من تحديد مدى صلاحية الطائرة للطيران. وقد تضمن التعديل رقم (١٠٠) للملحق الثامن، والذي سينطبق في ٢٠٠٧/١٢/١٣، مسؤوليات كل دولة في هذه الحالة، لأن ذلك التعديل اشترط على دولة السجل أن تنتظر في القيود التي تقترحها الدولة المتعاقدة التي احتجزت الطائرة، وذلك عند الاند للطائرة بالسفر فارغة الى أي مطار يمكن اجراء الصيانة الضرورية لها فيه.

٢-٣-٥ **فيما يتعلق بشؤون العاملين**، تعتبر أحكام المادة ٣٢ من اتفاقية شيكاغو وملحقها الأول والجزء الأول من ملحقها السادس ملائمة عموما لمعالجة مختلف الأوضاع التي تتعلق بطواقم القيادة. فان دولة السجل هي المسؤولة عن اعتماد أو معادلة الاجازات، وهي المسؤولة عن المحافظة على سريان الاجازات، أما المحافظة على كفاءة الطاقم فهي من مسؤولية دولة المشغل. وحتى ان كانت المحافظة على صلاحية الاجازات بموجب الملحق الأول، والمحافظة على الكفاءة بموجب الملحق السادس، أمرين مستقلين من الناحية الفنية، فان امتحانات الكفاءة المنصوص عليها في الملحق السادس تعد

ممارسة مقبولة للمحافظة على صلاحية إجازة الطيار، وقد أدرجت ملاحظة بهذا المعنى في الملحق الأول. ولذلك فإن أحد الجوانب الخاصة التي تتعلق بالسلامة في التحرير الاقتصادي هو كثرة اعتماد اجازات طواقم القيادة. وقد تبين من عمليات تدقيق مراقبة السلامة الجوية وجود عدد من المشاكل التي تتعلق بالاعتماد، من حيث صعوبة تتبع الإجازة الأصلية (وخصوصا معرفة الحدود أو القيود المرتبطة بها) وأسس منح مزايا الإجازة الأصلية (وخصوصا شهادات الأهلية). وقد استعرض فريق خبراء اجازة وتدريب طواقم القيادة هذه المسائل عندما أعاد النظر في القواعد والتوصيات الدولية المتعلقة بإجازة طواقم القيادة. واقترح ذلك الفريق ادخال بعض التغييرات على الملحق الأول وعلى الارشادات، وسيعرض اقتراحه هذا على لجنة الملاحه الجوية في الربع الثاني من سنة ٢٠٠٥.

٦-٣-٢ **الجانب الأمني** - يفترض أن الملحق السابع عشر: أمن الطيران، هو ومواده الارشادية، قادر على حل معظم المسائل الراهنة (مثل مسألة المخاوف المتعلقة بموظفي الخدمات الأرضية، ومسألة انتقال التهديدات الأمنية عن طريق المشاركة في رموز الرحلات، ومسألة التعاقد مع الجهات الخارجية لإجراء الكشف الأمني في المطارات). فكل دولة مسؤولة عن ضمان الأمن في أنشطة النقل الجوي التي تجري في اقليمها، لا سيما عن إنشاء وتعزيز البرامج الوطنية لأمن الطيران المدني. وقد شملت القواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق السابع عشر عدة جوانب محددة من شروط أمن الطيران، مثل التدابير الأمنية للعمليات الداخلية، وتقييم التهديدات، ووضع برامج أمن المطارات وبرامج أمن المشغلين الجويين، والتحري عن الموظفين واختيارهم وتدريبهم، ومعايير الأداء، وترخيص القائمين على الكشف الأمني، وبرامج مراقبة الجودة، والتعاون بين الدول. وتشمل المواد الارشادية التي أعدت لمساعدة الدول على تنفيذ الملحق السابع عشر ما يلي: دليل الأمن لحماية الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروع (Doc 8973 - Restricted) والبرامج التدريبية القياسية على أمن الطيران والتي تجدد بصفة منتظمة. هذا فضلا عن أن مراكز الايكاو للتدريب على أمن الطيران في مختلف أنحاء العالم تقدم للدول والصناعة منوعة كبيرة من الدورات التدريبية والحلقات العملية في مجال أمن الطيران.

٧-٣-٢ **الهيئات الاقليمية وفوق الوطنية** - لا يوجد ما يحول دون أن تستند الدول المتعاقدة الى هيئات أخرى وضع الترتيبات التي تضمن تنظيم السلامة والأمن، ومن بينها الهيئات الوطنية المستقلة أو هيئات القطاع الخاص أو المؤسسات الدولية أو فوق الوطنية، أو الهيئات التي تنشأ خصيصا لأداء هذه المهام، غير أنه ينبغي أن تعي الدول تماما أنها هي التي تتحمل وحدها المسؤوليات المنصوص عليها في اتفاقية شيكاغو وملاحقها. ولذلك ينبغي للدول عند النظر في عقد هذه الترتيبات أن تتوخى الحذر وأن تضمن المساعلة الضرورية عند تكليف الهيئات بهذه المهام. وينبغي أيضا أن تشترط على هذه الهيئات الشفافية اللازمة وأن تحدد لها بوضوح ما هو نطاق السلطة التي فوضتها الدولة للهيئة الاقليمية أو فوق الوطنية.

٣- الاستنتاجات

١-٣ يمكن استنتاج ما يلي من النتائج المذكورة أعلاه:

أ) أسفر التحرير الاقتصادي وتطور الممارسات التجارية والتشغيلية عن آثار على تنظيم السلامة والأمن، وهذا أمر يستحق النظر الملائم. وفي هذه البيئة المتغيرة دوما ينبغي اقامة الاعتبار الواجب لهذا التأثير حتى يتسنى وضع سياسة أكثر تماسكا. وتظهر المشاكل المحتملة في مجال تحديد

خط المسؤولية كلما كانت العمليات أو الترتيبات تتطوي على أطراف متعددة من دول مختلفة، أو كلما كانت الطائرات تشغل من أماكن أخرى غير دولة السجل و/أو دولة المشغل. وهذه الحالات تقتضي انتباها وثيقا من جانب الدول.

(ب) ان أحكام الايكاو وارشاداتها الراهنة بشأن مسؤولية الدول عن سلامة وأمن الطيران تعد ملائمة عموما لمعالجة مختلف الحالات الناشئة من التحرير (مثل الحالات المذكورة في هذه الدراسة). ويمكن القيام بالمزيد من الأعمال لتحسين القواعد والتوصيات الدولية والارشادات الراهنة بما يجعلها متكيفة مع تطور الممارسات التجارية (مثل الممارسات المذكورة في الفقرة ٢-٣ أعلاه). وينبغي تشجيع الدول بقوة على اتباع المادة رقم ٨٣ مكرر من اتفاقية شيكاغو لأنها نصت على وسائل مفيدة لتفادي الحالات المعقدة التي تتطوي على انتقال الطائرات الى الخارج. وينبغي ايلاء المزيد من الاهتمام أيضا لتحسين وتنفيذ القواعد والتوصيات والارشادات الدولية ذات الصلة. وينبغي في هذا الصدد مراعاة المشاكل التي حددتها هذه الدراسة عند معالجة ثغرات مراقبة السلامة والأمن في مختلف أنحاء العالم.

(ج) يجب أن تظل السلامة وأن يظل الأمن أهم عنصر في تشغيل وتمية النقل الجوي الدولي، وينبغي ألا يتعرضا للتقويض بأي حال من الأحوال من جراء الاعتبارات الاقتصادية. وينبغي أن تواصل الايكاو متابعتها عن كثب للتطورات التنظيمية في قطاع الطيران، وأن تتخذ الاجراءات الملائمة التي تضمن أن النظام العالمي للسلامة والأمن سيظل يعمل بكفاءة مهما تطورت صناعة النقل الجوي ومهما ازداد تعقيد الممارسات التجارية التي كثيرا ما هي متعددة الجنسيات.

(د) ينبغي لجميع الأطراف، حكومات كانت أو هيئات تقديم خدمات، أن تعي أهمية توفير فهم واضح لمسؤوليات كل منها عن احترام تدابير السلامة والأمن وعن مراقبة السلامة والأمن. ويجب أن تقبل الدول مسؤوليتها الأساسية في ضمان المراقبة التنظيمية للسلامة والأمن بصرف النظر عن أي تغييرات تطرأ على الترتيبات التنظيمية الاقتصادية. وفي هذا الصدد ينبغي أن تكون نتائج هذه الدراسة موضع انتباه لتحسين وعي الدول ولكي تضع الدول على أساسها وتنفذ التدابير الوقائية أو التصحيحية الملائمة. ويمكن شرح هذه النتائج (ولا سيما الحالات التي تقتضي انتباها وثيقا) بطريقة ملائمة وتوزيعها على الدول بالمراسلة و/أو بالنشر على موقع الايكاو على شبكة الانترنت ومن خلال الاجتماعات والحلقات الدراسية.

المرفق

حالات محددة وأحكام الايكاو ذات الصلة ومادة ارشادية

التعليق والوثائق المرجعية	الحالات التي تستوجب اهتمام الدول
الحالات التي تخص دولة واحدة	
قد يكون للحالات في هذا القسم أثر على تنظيم السلامة/الأمن ولكنها لا تمثل مشكلة من حيث تحديد مسؤولية الدولة.	
<p>تقتضي اتفاقية شيكاغو وملاحقها من كل دولة متعاقدة توفير مراقبة السلامة والأمن للمشغلين الجويين فيها وكذلك مراقبة المشغلين الأجانب الذين يعملون ضمن مجالها الجوي. يجب أن تكون الدولة مجهزة بصورة كافية (من حيث البنية الأساسية القانونية والتنظيمية والإدارية، والعاملين الأكفاء، والموارد المالية) لمعالجة ارتفاع مستوى النشاط.</p> <p>اتفاقية شيكاغو (الوثيقة Doc 7300) الملحق الأول – اجازة العاملين الملحق السادس – تشغيل الطائرات الملحق الثامن – صلاحية الطائرات للطيران الملحق السابع عشر – الأمن (انظر أيضا الضميمة (ب))</p>	<p>ارتفاع مستوى نشاط النقل الجوي، مثل زيادة عدد الطائرات، وشركات الطيران، والهيئات الأخرى المقدمة للخدمة، والعاملين في مجال التشغيل (الجوي والأرضي)، ونمو الحركة الجوية (من حيث حركة الطائرات والركاب/البضائع). وقد يشكل ذلك ضغطا على قدرة الدولة على تنظيم السلامة و/أو الأمن. وقد يتجاوز، في بعض الحالات، قدرة الدولة على المراقبة التنظيمية.</p> <p>التحدي: كيف يمكن لسلطات تنظيم السلامة والأمن الحفاظ على نظام فعال لتنظيم السلامة والأمن؟</p>
<p>يجب أن تكون الدولة التي يقوم فيها مقر تلك الشركات، في حالة هيئات تقديم الخدمة، أو دولة السجل/دولة المشغل، في حالة شركات الطيران، مسؤولة عن مراقبة السلامة والأمن وفقا للمقتضيات المنصوص عليها في الملاحق القابلة للتطبيق (أي بخصوص ترخيص ومراقبة المشغلين الجويين، ومشغلي المطارات، وشركات المناولة الأرضية).</p> <p>اتفاقية شيكاغو (الوثيقة Doc 7300) الملحق الأول – اجازة العاملين الملحق السادس – تشغيل الطائرات الملحق الثامن – صلاحية الطائرات للطيران الملحق السابع عشر – الأمن</p>	<p>المستثمرين الجدد أو الهيئات غير التقليدية لتوفير الخدمة التي تدخل أو ترغب في الدخول الى السوق للمنافسة في الأعمال (مثل شركات الطيران الداخلة حديثا الى السوق والتي أنشأتها هيئات لا علاقة لها بالطيران، وشركات المناولة الأرضية لطرف ثالث). وهناك بعض القلق من أن تلك الهيئات، خاصة تلك التي ليس لها أي خبرة سابقة في المجال، ليس لديها المعرفة اللازمة في مجال السلامة أو العاملين المؤهلين أو المدربين بصورة صحيحة للاضطلاع بتلك الأعمال.</p> <p>التحدي: كيفية ضمان وفاء تلك الشركات والعاملين فيها بمقتضيات السلامة/الأمن اللازمة للترخيص أو الاجازة، وكيفية الحفاظ على الاشراف والمراقبة التنظيمية المتواصلة على أدائها بعد الترخيص.</p>

التعليق والوثائق المرجعية	الحالات التي تستوجب اهتمام الدول
<p>يجب على كل دولة الحفاظ على مراقبة فعالة للتشغيل الآمن للناقلين الجويين الذين يعملون ضمن أراضيها، وضمان عدم تعريض سلامة الطيران وأمنه للخطر نتيجة لاعتبارات اقتصادية أو تجارية.</p> <p>اتفاقية شيكاغو (الوثيقة 7300 Doc) الملحق الأول - اجازة العاملين الملحق السادس - تشغيل الطائرات الملحق الثامن - صلاحية الطائرات للطيران الملحق السابع عشر - الأمن</p>	<p>شركات الطيران التي تواجه مطالب مالية تلجأ عادة الى تدابير مختلفة لتوفير/تخفيض التكاليف. وإذا كانت تلك التدابير تمس عمليات الطائرات أو العاملين ذوي الصلة (مثل تخفيض عدد الموظفين وتكليف هيئات خارجية بأنشطة تشغيلية معينة)، فقد يكون لذلك تأثير سلبي محتمل على معايير السلامة والأمن لعملياتها.</p> <p>التحدي: كيفية ضمان عدم تأثر معايير السلامة/الأمن لأولئك الناقلين بأي من تدابير توفير/تخفيض التكاليف.</p>
<p>بغض النظر عن تغيير الملكية أو الإدارة في تلك الهيئات، فإن الدولة في نهاية الأمر مسؤولة عن مراقبة السلامة والأمن والمراقبة الاقتصادية لعملياتها. وتوصي الايكاو في حال انشاء وكالة أو هيئة مستقلة، بضرورة أن تجعل الدولة موافقتها على انشاء تلك الهيئة مشروطة باقتضاء أن تراعي تلك الهيئة جميع التزامات الدولة ذات الصلة المحددة في اتفاقية شيكاغو وملاحقها، وضرورة أن تجري الدولة عمليات تدقيق لضمان الامتثال.</p> <p>الملحق الأول - اجازة العاملين الملحق السادس - عمليات الطائرات الوثيقة (Doc 9802)، سياسات الايكاو بشأن فرض الرسوم على المطارات وخدمات الملاحة الجوية Doc 9562، دليل اقتصاديات المطارات Doc 9161، دليل اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية الكتاب الدوري ٢٨٤، الخصخصة في تقديم خدمات المطارات وخدمات الملاحة الجوية</p>	<p>نقل العمليات الحكومية الى هيئات مستقلة أو الى القطاع الخاص نتيجة للتشغيل التجاري أو المخصصة للمطارات وهيئات تقديم خدمات الملاحة الجوية. ومع تغيير الملكية والسيطرة، تولي تلك الهيئات عادة أهمية أكبر للنتائج التجارية وقد تتخذ بعض تدابير توفير التكاليف لتحقيق تلك الأهداف (أي عن طريق تخفيض عدد الموظفين) وقد يكون لذلك تأثير سلبي على معايير السلامة والأمن لعملياتها.</p> <p>التحدي: كيفية ضمان مراقبة الجودة، وصيانة ومراقبة معايير السلامة والأمن لتلك الهيئات.</p>
الحالات التي تخص دولاً مختلفة	
<p>قد تثير بعض الحالات في هذا القسم تساؤلات بخصوص توزيع المساءلة والمسؤولية عن مراقبة السلامة/الأمن بين الدول المعنية</p>	
<p>عمليات "أعالي البحار" (أي عمليات الطيران بعيداً عن دول المقر) نتيجة لتحرير الأسواق وملكية الناقل الجوي والسيطرة عليه.</p>	
<p>يمكن أن تعالج الدول هذا الوضع بادراج أحكام السلامة/الأمن المناسبة في اتفاقيات الخدمات الجوية الثنائية ذات الصلة، أو عن طريق ترتيبات أخرى متفق عليها.</p>	<p>المثال ١: شركة طيران تستعمل حقوق الحرية السابعة الممنوحة في اطار اتفاقية ثنائية لإنشاء قاعدة تشغيلية في الدولة المانحة الى/من دول ثالثة.</p>
<p>تعد الدولة التي تصدر شهادة المشغل الجوي لشركة الطيران (أي دولة المشغل) مسؤولة عن ضمان مراقبة السلامة، بما في ذلك العمليات الأجنبية للمشغل.</p>	<p>المثال ٢: شركة طيران تستعمل حقوق الحرية التاسعة (منح حق النقل الداخلي لشركة أجنبية) الممنوحة في اطار اتفاق ثنائي لتشغيل خدمات الطيران ضمن اقليم الدولة المانحة.</p>

التعليق والوثائق المرجعية	الحالات التي تستوجب اهتمام الدول
<p>تعد الدولة التي يكون فيها مقر العمليات مسؤولة عن الاضطلاع بالمراقبة والتفتيش على عمليات المشغلين الأجانب للحفاظ على سلامة العمليات.</p> <p>اتفاقية شيكاغو المادة ١٦ (المرجع مراقبة الطائرات الأجنبية) الملحق الأول - اجازة العاملين الملحق السادس - عمليات الطائرات الملحق الثامن - صلاحية الطائرات للطيران الملحق السابع عشر - الأمن (انظر أيضا الضميمة (ب))</p>	<p>المثال ٣: شركة طيران تمتلك شركة طيران تابعة لبلد آخر، ومع استمرار الشركة المملوكة في العمل في الدولة الثانية ولكن بموجب شهادة المشغل الجوي الممنوحة لشركة الطيران الأولى.</p> <p>التحدي: اذا كان مقر عمليات الطيران في بلد غير الدولة المعنية أو دولة اصدار شهادة المستثمر الجوي (دولة المشغل)، فكيف يمكن للدولة المعنية أو دولة المشغل، والدولة التي يقع فيها مقر العمليات معالجة مراقبة السلامة/الأمن اللازمة؟</p>
<p>ينبغي للدول المعنية الاتفاق على خط المسؤولية عن مراقبة السلامة/الأمن (في اتفاق ثنائي أو ترتيب آخر)، وضمان وفاء العمليات بمعايير السلامة/الأمن المطلوبة.</p> <p>اتفاقية شيكاغو المادة ١٦ من الاتفاقية الملحق الأول - اجازة العاملين الملحق السادس - عمليات الطائرات الملحق الثامن - صلاحية الطائرات للطيران الملحق السابع عشر - الأمن (انظر أيضا الضميمة (ب))</p>	<p>يمكن للدولة، حيثما يسمح ذلك، تعيين شركة طيران من بلد ثالث، بوصفها شركة طيرانها المعنية، للقيام بتشغيل خدمات الطيران على طرق جوية بين أراضيها والدولة الشريك في الاتفاق الثنائي. وقد يحدث نقص محتمل في المراقبة اذا لم تضع الأطراف المعنية ترتيبات تنظيمية مناسبة وتنفذها.</p> <p>التحدي: اذا لم يكن المشغل شركة الطيران المعنية للدولة، كيف يمكن للدولة المعنية أو دولة المشغل الوفاء بمسؤوليات مراقبة التشغيل من حيث السلامة والأمن؟</p>
<p>انظر التعليق بخصوص عمليات "أعالي البحار".</p> <p>اتفاقية شيكاغو المادة ١٦ من الاتفاقية الملحق الأول - اجازة العاملين الملحق السادس - عمليات الطائرات الملحق الثامن - صلاحية الطائرات للطيران الملحق السابع عشر - الأمن (انظر أيضا الضميمة (ب))</p>	<p>اذا كان "حق الانشاء" مسموحاً، فيمكن انشاء شركة طيران بوصفها شركة تابعة لشركة طيران في دولة أخرى للتشغيل في أراضي تلك الدولة والى/من بلدان ثالثة.</p> <p>التحدي: اذا كان مقر عمليات الطيران في مكان آخر غير الدولة التي سجل فيها المكتب الرئيسي لشركة الطيران أو مقر مالكي تلك الشركة، فكيف يمكن ممارسة مراقبة السلامة؟ وما هي أدوار كل من الدول المعنية؟</p>
<p>يجب أن يكون المشغل حائزاً على شهادة مشغل جوي سارية المفعول صادرة عن الدولة التي يقوم فيها مقر أعماله الرئيسي. وتعد الدولة التي تصدر شهادة المشغل الجوي مسؤولة عن امتثال المشغل لمقتضيات تشغيل الطائرات الواردة في الملحق السادس.</p>	<p>قد يؤدي اندماج شركات الطيران عبر الحدود الى أن يكون لشركة الطيران الجديدة أكثر من مقر للأعمال في بلدان مختلفة (مثلاً عند الحفاظ على قاعدتي العمليات الأصليتين لشركتي الطيران)</p>

التعليق والوثائق المرجعية	الحالات التي تستوجب اهتمام الدول
<p>لا يمكن تشغيل طائرة الا بموجب شهادة مستثمر جوي واحد فقط في وقت واحد. ولا يمكن أن يكون هناك سوى دولة سجل واحدة ودولة مشغل واحدة. ويجب على جميع المشغلين الوفاء بالحد الأدنى من قواعد الايكاو الواردة في الملاحق. ويحث المشغلون على القيام، الى أقصى حد ممكن، بتطبيق وصيانة أعلى مستويات القواعد.</p>	<p>التحدي: كيف يمكن توزيع مسؤوليات المراقبة التنظيمية بين الدول المعنية. وأي دولة ينبغي أن تكون مقر الأعمال الرئيسي لشركة الطيران تلك؟ وأي شهادة مشغل جوي ينبغي لشركة الطيران المدموجة تلك استخدامها؟ ومعايير أي دولة للسلامة/الأمن ينبغي تطبيقها اذا كانت مختلفة؟</p>
تأجير الطائرات	
<p>عندما يكون مقر الطائرة وتشغيلها في دولة غير دولة تسجيلها، تتوزع مسؤولية مراقبة السلامة الطائرة بين دولة السجل (صلاحيتها للطيران) ودولة المشغل (تشغيلها). وتبين في الاتفاقية، والملحقين السادس والثامن (ومواد ارشادية مثل الوثيقة Doc 8335) مسؤوليات كل طرف عن سلامة تشغيل الطائرة وصلاحيتها للطيران.</p> <p>دولة السجل مسؤولة عن صلاحية الطيران لكل طائرة مسجلة في سجلها وعن اجازات طواقم الطيران (المادة ٣٢). وأما دولة المشغل فتتولى مسؤولية المراقبة الشاملة عن سلامة عمليات لطيران التي ينفذها المشغل.</p> <p>يتحمل المشغل، بموجب أحكام الملحق السادس، مسؤولية الحفاظ على التنظيم الكافي والمراقبة والإشراف بالنسبة لعمليات الطيران كما يتحمل أيضا مسؤولية إنشاء وحفظ ترتيبات الصيانة المناسبة لضمان وفاء الطائرات، الواقعة تحت سيطرة، بجميع مقتضيات الصلاحية للطيران القابلة للتطبيق والتي تقع تحت مسؤولية دولة السجل.</p> <p>يجب، بصورة أكثر تخصيصا، أن تعتمد دولة السجل برنامج صيانة المشغل (الملحق السادس الجزء الأول الفقرة ٨-٣-١). ويجب أن يكون دليل مراقبة الصيانة مقبولا من دولة السجل (الملحق السادس الجزء الأول الفقرة ٨-٢-١) ويجب أن يشمل المواد التي تشترطها دولة السجل ودولة المشغل (الملحق السادس الجزء الأول الفقرة ٨-٢-٤).</p> <p>عمليات الطيران تخضع عادة لمراقبة دولة المشغل غير أن دولة السجل تتحمل مسؤولية رمز التفضيل (الملحق السادس، الجزء الأول، الفقرة ٥-١-١)، ودليل الطيران — بيانات الأداء (الملحق السادس، الجزء الأول، الفقرة ١١-١ — الملحق الثامن، الفقرة ٢-٢-١-١) وتعتمد دولة المشغل قائمة الحد الأدنى من المعدات</p>	<p>العمليات التي تخص طائرات مسجلة في بلد أجنبي: يقوم المشغلون الجويون بصورة متزايدة لأسباب مختلفة بتشغيل طائرات مسجلة في بلد أجنبي. ويمكن استئجار الطائرات أو تبادلها وتشغيلها خارج دولة التسجيل، وأحيانا لمدد طويلة. ويمكن استئجار الطائرات أو استئجارها من الباطن أو للرحلات العارضة من بلد الى آخر. ويمكن أن يتكون اسطول المشغل من طائرات مؤجرة مسجلة في بلدان مختلفة.</p> <p>قد تبرز مشاكل عندما تتوزع مسؤولية مراقبة سلامة الطائرة المؤجرة بين دولة السجل ودولة المشغل في حال عدم وجود ترتيبات مراقبة فعالة ومناسبة، كما هو مبين في الأمثلة أدناه.</p> <p>المثال ١: [طائرة مؤجرة تخص دول ثالثة كقاعدة للتشغيل]: طائرة مسجلة في الدولة (أ)، مؤجرة بدون طاقم الدولة (ب) ومؤجرة من الباطن للدولة (ج) لتشغيلها الى الدولة (د).</p> <p>المثال ٢: طائرة مؤجرة من الباطن للدولة (ج) كما في المثال (١)، ولكن أعمال صيانة الطائرة تتم في دولة رابعة.</p> <p>المثال ٣: [جنسية المنفعة]: طائرات مسجلة في دولة بدون أو بحد أدنى من المراقبة الاقتصادية والفنية، ولكنها تستعمل في بلدان أخرى ونادرا ما تعود الى دولة السجل.</p> <p>تشكل الأمثلة أعلاه مشاكل خطيرة اذا لم تكن الأطراف المعنية تمارس بصورة صحيحة مراقبة السلامة في اطار مسؤوليات كل منها أو في حال عدم وجود ترتيبات بينها لضمان المراقبة الصحيحة. وهناك قلق كبير بخصوص حالة "جنسية المنفعة".</p> <p>التحدي: كيف يمكن للدول المعنية التعامل مع الحالات الواردة أعلاه لضمان المراقبة الفعالة والكافية؟</p>

التعليق والوثائق المرجعية	الحالات التي تستوجب اهتمام الدول
<p>غير انها يجب أن تمتثل للمقتضيات التي حددتها دولة السجل (الملحق السادس، الجزء الأول، الفقرة ٦-١-٢).</p> <p>تسمح المادة ٨٣ مكرر من اتفاقية شيكاغو بنقل وظائف معينة من دولة السجل الى دولة المشغل فيما يتعلق باستتجار الطائرات والرحلات العارضة وتبادل الطائرات. وتوفر وسيلة مفيدة لمساعدة الدول على معالجة مراقبة سلامة الطائرات التي يقع مقرها في الخارج والتي تشغل في الخارج.</p>	
طواقم الطيران المجازة في الخارج	
<p>تتحمل دولة السجل (المادة ٣٢ (أ) من الاتفاقية) مسؤولية التحقق من الاجازات أو تحويلها وعن صيانة صلاحية الاجازة. وتتحمل دولة المشغل مسؤولية صيانة كفاءات الطاقم. ويجب على المشغل انشاء وتشغيل برامج تدريب للطاقم الأرضي وطاقم الطيران، معتمدة من دولة المشغل، تضمن خضوع جميع أعضاء طاقم الطيران للتدريب الكافي لأداء المهامات الموكلة اليهم (الملحق السادس، الجزء الأول، الفقرة ٩-٣-١).</p> <p>المادة ٣٢ من الاتفاقية الملحق الأول الملحق السادس (انظر أيضا الضميمة ب)</p>	<p>يوظف الناقلون الجويون بصورة متزايدة أعضاء طواقم طيران يحملون اجازات صادرة في دول مختلفة. ويستأجر بعض الطيارين عن طريق وكالة للتوظيف (تحت سجل بأسماء الطيارين المجازين المتوفرين للاستتجار).</p> <p>عندما يستعمل المسجل الجوي طائرات مستأجرة مسجلة في بلد أجنبي، كما في حالة الاستتجار بدون طاقم، فقد تبرز مشكلة تحقق دولة السجل من الاجازات الأجنبية للطاقم. ويصبح الموضوع معقدا عندما تختلف القواعد والمقتضيات بالنسبة لاجازات الطواقم في دولة السجل عن ما يقابلها من قواعد في الدولة التي أصدرت الاجازات أساسا.</p> <p>وقد توجد فروقات بين قوانين وأنظمة دولة السجل ومثيلاتها في دولة المشغل في حالة الاستتجار مع الطاقم. وبظل المؤجر عادة هو المشغل الرسمي في تلك الحالات، غير أن المستأجر قد يشغل بالفعل طائرة من طراز مشابه بموجب اجازة المشغل الجوي التي يحملها. وقد يحدث أن تشغل الطائرات المؤجرة مع الطاقم بموجب اجازة المشغل الجوي للمؤجر، وبالتالي، تصبح دولة المؤجر هي دولة المشغل.</p> <p>وقد يصبح الوضع أكثر تعقيدا اذا اشترك في التشغيل طاقم مختلط، مثل في حالة الاستتجار مع نصف الطاقم (مثال، أن يكون طاقم المقصورة من الناقل المؤجر وطاقم الطيران من ناقل مستأجر أجنبي). وفي تلك الحالات، قد تصبح المراقبة المناسبة لطاقم التشغيل أمرا صعبا.</p> <p>التحدي: كيفية ضمان وفاء الدول المعنية بالحالات المذكورة أعلاه بمسؤوليات كل منها بخصوص اجازات طاقم الطيران.</p>

التعليق والوثائق المرجعية	الحالات التي تستوجب اهتمام الدول
تقاسم رموز شركات الطيران/استئجار الاسم التجاري	
<p>ينبغي للدول أن تدرك بصورة واضحة مسؤولياتها المتعلقة بالمراقبة على عمليات الطائرات، بما في ذلك الطائرات الخاضعة لترتيبات تعاونية تجارية مختلفة مثل تقاسم الرموز أو الاسم التجاري.</p> <p>ينبغي لأي مشغل، سواء أكان شريكا في تقاسم للرموز أم لا أن يفي بالمقتضيات القابلة للتطبيق للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الايكاو عند المشاركة في عمليات دولية.</p> <p>وينص الملحق السادس على أن المشغل الجوي هو المسؤول عن تشغيل العمليات التجارية بموجب شهادة المشغل الجوي التي منحتها له دولة المشغل. وبالتالي فإن المشاركة في الرموز أو استخدام الاسم التجاري معناه أن الرحلات الجوية تشغل تحت مسؤولية المشغل الجوي لأنه هو الذي يشغل بالفعل الرحلة الجوية بصرف النظر عن اسم الطائرة أو رقم الرحلة. (الملحق السادس، الجزء الأول، الفصل الثاني والفقرة ٤-٢-١).</p> <p>ودولة المشغل هي التي تمارس المراقبة على تلك الرحلة عادة. أما إذا كان المشغل يستعمل طائرة مسجلة في دولة غير دولته، فقد تصبح المراقبة مطلوبة من دولة السجل في حالة عدم عقد اتفاق مثل المنصوص عليه في المادة رقم ٨٣ مكرر أو اتفاق ثنائي لهذا الغرض بين الدولتين المعنيتين.</p> <p>اتفاقية شيكاغو المادة ١٦ من الاتفاقية المادة ٨٣ مكرر الملحق الأول - اجازة العاملين الملحق السادس - عمليات الطائرات الملحق الثامن - صلاحية الطائرات للطيران الملحق السابع عشر - الأمن (انظر أيضا الضميمة (ب))</p>	<p>يمكن أن تأخذ ترتيبات تقاسم الرموز أشكالاً مختلفة وتخص شركات متعددة الأطراف (مثل ناقلي الحرية الثالثة والرابعة من دول مشاركة ثنائية الأطراف - وناقلي الحرية الخامسة من دول من طرف ثالث). وتمارس شركات الطيران بعض تقاسم الرموز إلى/من نقاط ليس لديها فيها حقوق للحركة. ويسمح ترتيب استئجار الاسم التجاري لشركة تحت هذه الترتيب باستعمال الاسم أو الاستيلاء على الوجه الرسمي للشركة المؤجرة للاسم من بلد آخر. ويمكن لأنواع التحالف هذه أن تؤدي إلى "تعدد جنسية" الهيئة الاقتصادية لعملية التشغيل، كما أنها يمكن أيضا أن تزيد من تعقيد ممارسة الدولة لمراقبة السلامة/الأمن.</p> <p>ان تقاسم الرموز الذي ينطوي على شركاء متعددي الأطراف من دول مختلفة، الذي يمكن أن يكون لكل طرف فيه حصة من المسؤولية:</p> <p>(هـ) من حيث أطراف شركة الطيران:</p> <ul style="list-style-type: none"> - شركة الطيران التي تقوم فعليا بتشغيل الرحلة. - شركات الطيران التي تستعمل رموز التعيين الخاصة بها لتقاسم رموز الرحلة. <p>(ب) من حيث الدول الأطراف:</p> <ul style="list-style-type: none"> - الدولة التي تكون شركة طيرانها هي المشغل الفعلي (دولة المشغل). - الدول التي تكون شركات طيرانها الشركاء في ترتيب تقاسم الرموز (بما في ذلك الدولة الشريك في اتفاق ثنائي الأطراف ودول الطرف الثالث). - الدولة التي سجلت فيها الطائرات (دولة السجل) عندما تستعمل الرحلة الجوية طائرة مؤجرة من دولة أجنبية. - كما يمكن أن تكون الدولة من دول الحرية السابعة، التي تبدأ منها الرحلة والتي يكون فيها مقر المشغل. <p>التحدي:</p> <p>(أ) كيفية التعرف على مسؤوليات كل من شركات الطيران والدول المعنية.</p> <p>(ب) كيفية تحديد درجة مشاركة أو لشراف السلطات التنظيمية بالنسبة لعمليات شركة طيران أجنبية تتقاسم الرموز مع أحد الناقلين المرخصين من دولتها.</p> <p>(ج) كيفية معالجة الوضع في حال وجود مقتضيات تنظيمية مختلفة تتعلق بتقاسم الرموز.</p>

التعليق والوثائق المرجعية	الحالات التي تستوجب اهتمام الدول
التعاقد مع جهات خارجية على أنشطة تؤثر على عمليات الطائرات	
<p>تتحمل دولة السجل ودولة المشغل مسؤولية ضمان الامتثال للقواعد والتوصيات الدولية. ويجب أن تضمن دولة المشغل امتثال المشغل الذي منحه الاجازة لأحكام الملحق السادس. ينبغي للدول الأخرى غير دولتي السجل والمشغل ممارسة مراقبة وتفتيش مناسبين على العمليات التي يقوم بها مشغل أجنبي.</p> <p>المراقبة والتفتيش من جانب الدول غير دولة السجل أو دولة المشغل</p> <p>أعطت المادة ١٦ من اتفاقية شيكاغو الحق للدول في أن تفتش بدون تأخير لا داعي له أي طائرة تابعة لدولة متعاقدة أخرى عندما تهبط أو تغادر، وتفتيش الشهادات وغيرها من الوثائق المقررة في هذه الاتفاقية، ومن ضمنها اجازة طاقم القيادة وشهادة صلاحية الطائرة للطيران. وقد اعتمدت الايكاو مؤخرا اقتراحا بتعديل الملحق السادس يقتضي أن يحمل على متن كل طائرة نسخة أصلية مصدقة من شهادة المشغل الجوي التي يتم تشغيل الطائرة بموجبها.</p>	<p>تشمل الأمثلة ما يلي: شركات الطيران التي تتعاقد مع جهات خارجية على الخدمات الأرضية، والشركات التي ترسل طائراتها للتصليح أو الصيانة في بلدان أجنبية، والشركات التي تتعاقد على عمليات طيران معينة و/أو ادارة شؤون الطاقم مع شركات طيران أخرى أو أي شركة أخرى. وفي بعض الحالات، قد لا يملك المشغل الجوي سوى هيكل مؤسسي في حين يؤدي/يقدم أنشطته التشغيلية التالية عن طريق شركات أجنبية (بما في ذلك الطائرات وطواقم القيادة).</p> <p>التحدي: كيف يمكن لسلطات اصدار الاجازات ومراقبة السلامة في كل من دولة اصدار اجازة المشغل الجوي ودولة الجهة الخارجية المتعاقد معها لأداء النشاط ضمان وفاء أسلوب العمل ذلك أو تلك الهيئة بصورة صحيحة بمقتضيات السلامة والأمن.</p>
أمن الطيران	
<p>كل دولة مسؤولة عن ضمان الأمن في أنشطة النقل الجوي التي تجري في اقليمها، بما في ذلك انشاء وتعزيز البرامج الوطنية لأمن الطيران المدني، وذلك امتثالا للقواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق السابع عشر - الأمن.</p> <p>ويشمل الملحق السابع عشر عدة جوانب محددة من شروط أمن الطيران، مثل التدابير الأمنية للعمليات الداخلية، (القاعدة ٢-١-٣) وتقييم التهديدات (القاعدة ٣-١-٤)، ووضع برامج أمن المطارات (القاعدة ٣-٢-١)، وبرامج أمن المشغلين الجويين (القاعدة ٣-٣-١)، والتحري عن الموظفين واختيارهم (القاعدة ٣-٤-١)، والتدريب، ومعايير الأداء (القاعدة ٣-٤-٢)، وترخيص القائمين على الكشف الأمني (القاعدة ٣-٤-٣)، وبرامج مراقبة الجودة (القاعدة ٣-٤-٤)، والتعاون بين الدول (القاعدة ٢-٣-٢).</p> <p>وتشمل المواد الارشادية التي أعدت لمساعدة الدول على تنفيذ الملحق السابع عشر ما يلي: دليل الأمن لحماية الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروع (الوثيقة Doc 8973-Restricted) والبرامج التدريبية القياسية على أمن الطيران والتي تجدد بصفة منتظمة. هذا فضلا عن أن مراكز الايكاو للتدريب على أمن</p>	<p>التعاقد الخارجي للمناولة الأرضية مع طرف ثالث موفر للخدمة (محلي أو أجنبي)، وادارة طاقم الطيران لمشغل أو هيئة أجنبية آثارا بعض المخاوف (مثل ما يتعلق بالتنصيرح الأمني لموظفي المناولة الأرضية وطاقم الطيران).</p>

التعليق والوثائق المرجعية	الحالات التي تستوجب اهتمام الدول
الطيران في مختلف أنحاء العالم تقدم للدول والصناعة مجموعة كبيرة متنوعة من الدورات التدريبية والحلقات العملية في مجال أمن الطيران.	
الحالات التي تخص هيئات اقليمية	
<p>على الرغم من أن الدول المتعاقدة ليست ممنوعة من اجراء ترتيبات لتوكيل مهام تنظيمية معينة في مجال السلامة والأمن أو أداء تلك المهام الى هيئات معينة، بما في ذلك المنظمات فوق الوطنية، فانه ينبغي لها أن تدرك تماما أن المسؤوليات التي تفرضها اتفاقية شيكاغو وملاحقها تظل منوطة بالدول المعنية. وينبغي للدول اتخاذ الاحتياطات لضمان المساءلة اللازمة بالنسبة للهيئات التي تؤدي تلك الوظائف، وتوفير الشفافية اللازمة للترتيبات.</p>	<p>في بعض الأقاليم، اتخذت الدول خطوات على أساس اقليمي لتعزيز تنظيم السلامة (بما في ذلك تفويض هيئة فوق الوطنية بأداء وظائف تنظيمية معينة مثل اجازة منتجات الطيران، واعتماد عمليات الطيران واجازة العاملين). ورغم ما لتلك الترتيبات الاقليمية من محاسن عديدة وما يمكن أن تجلبه من منافع، تشمل بصورة رئيسية اقتصاديات الكثرة وتشجيع التوحيد ضمن الاقليم، فانها تتفاوت بقدر كبير في مدى التفويض بتنفيذ المسؤوليات الوطنية.</p> <p>التحدي: كيفية تحقيق التوافق على نطاق أوسع (مثل معالجة الوضع الذي يختلف فيه تقييم هيئة اقليمية للامتثال عن تقييم هيئة أخرى). وكيفية ضمان شفافية تلك الترتيبات الاقليمية بحيث تعرف كافة الأطراف المتأثرة، ولا سيما الأطراف الثالثة، تماما ما هي الوظائف المفوض القيام بها للهيئات الاقليمية وما هي المهام التي ظلت من مسؤولية الدولة.</p>

الضميمة (ب) بكتاب المنظمة

مسؤوليات دولة المشغل	مسؤوليات دولة السجل	الوثيقة المرجع
اتفاقية الطيران المدني الدولي		
	<p>(أ) تسلم الدول المتعاقدة بأنه يجب على كل دولة أن تمتنع عن اللجوء الى استعمال الأسلحة ضد الطائرات المدنية أثناء طيرانها، وبأنه يجب، في حالة حدوث اعتراض، ألا تعرض أرواح الأشخاص الذين على متن الطائرة وسلامة الطائرة للخطر. ولا يفسر هذا الحكم على أنه يعدل بأي شكل من الأشكال حقوق والتزامات الدول المنصوص عليها في ميثاق الأمم المتحدة.</p> <p>(ب) تسلم الدول المتعاقدة بأنه يحق لكل دولة، في ممارسة سيادتها، أن تلزم بالهبوط في مطار معين ما أي طائرة مدنية تطير فوق اقليمها بدون سند، أو اذا كانت ثمة أسباب معقولة يستنتج منها أن الطائرة يجري استعمالها لأي غرض لا يتفق مع أغراض هذه الاتفاقية، ويجوز للدول أيضا أن تصدر لتلك الطائرة أي تعليمات أخرى لوضع حد لتلك الانتهاكات. ولهذا الغرض، يجوز للدول المتعاقدة أن تلجأ لأي وسائل ملائمة تتفق مع قواعد القانون الدولي ذات الصلة بذلك، بما في ذلك الأحكام ذات الصلة في هذه الاتفاقية، وبالتحديد الفقرة (أ) من هذه المادة. وتوافق كل دولة متعاقدة على أن تنشر نظمها السارية فيما يتعلق باعترض الطائرات المدنية.</p> <p>(ج) تمتثل كل طائرة مدنية لأي أمر صادر وفقا للفقرة (ب) من هذه المادة. ولهذا الغرض تضع كل دولة متعاقدة جميع الأحكام الضرورية في قوانينها أو نظمها الوطنية لجعل هذا الامتثال الزاميا لأي طائرة مدنية مسجلة في تلك الدولة. وتجعل كل دولة متعاقدة كل انتهاك لتلك القوانين أو النظم المطبقة معاقبا عليه بعقوبات شديدة، وتعرض الحالة على سلطاتها المختصة وفقا لقوانينها أو نظمها.</p> <p>(د) تتخذ كل دولة متعاقدة التدابير الملائمة كي تحظر أن تستعمل عمدا لأي غرض لا يتفق مع أغراض هذه الاتفاقية أي طائرة مدنية مسجلة في تلك الدولة أو يقوم باستثمارها مستثمر يكون مقر عمله الرئيسي أو اقامته الدائمة في تلك الدولة. ولا يؤثر هذا الحكم في الفقرة (أ) أو يخل بما جاء في الفقرتين (ب) و (ج) من هذه المادة.</p>	<p>المادة الثالثة مكرر</p>

مسؤوليات دولة المشغل	مسؤوليات دولة السجل	الوثيقة المرجع
	قواعد الجور تتعهد كل دولة متعاقدة بأن تعتمد الاجراءات التي تكفل امتثال كل طائرة تطير فوق اقليمها أو تقوم بتحركات في داخله وكل طائرة تحمل علامة جنسيته، 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. وتسري فوق أعالي البحار القواعد المقررة بموجب هذه الاتفاقية. وتتعهد كل دولة متعاقدة بتقديم جميع الأشخاص الذين يخالفون الأنظمة السارية للمحاكمة.	المادة الثانية عشرة
	جنسية الطائرات تحمل الطائرات جنسية الدولة المسجلة فيها.	المادة السابعة عشرة
	ازدواجية التسجيل لا يمكن تسجيل طائرة ما تسجيلًا صحيحًا في أكثر من دولة واحدة، ولكن يجوز نقل تسجيلها من دولة الى أخرى.	المادة الثامنة عشرة
	القوانين الوطنية التي تحكم التسجيل يتم تسجيل الطائرات أو نقل تسجيلها في أي دولة متعاقدة طبقاً لقوانينها وأنظمتها.	المادة التاسعة عشرة
	ابرار العلامات تحمل كل طائرة مستعملة في الملاحة الجوية الدولية علامات الجنسية والتسجيل الخاصة بها.	المادة العشرون
	تقارير التسجيل تتعهد كل دولة متعاقدة بأن تقدم، بناء على طلب أي دولة متعاقدة أخرى أو منظمة الطيران المدني الدولي، معلومات بخصوص تسجيل وملكية أي طائرة مسجلة في تلك الدولة. وبالإضافة الى ذلك، تقدم كل دولة متعاقدة	المادة الحادية والعشرون

مسؤوليات دولة المشغل	مسؤوليات دولة السجل	الوثيقة المرجع
	<p>الى منظمة الطيران المدني الدولي، طبقا للقواعد التي قد تقررها هذه المنظمة، تقارير تحتوي على البيانات الملائمة التي يمكن توفيرها فيما يتعلق بملكية وادارة الطائرات المسجلة في تلك الدولة والمستخدمه عادة في الملاحة الجوية الدولية. وتضع منظمة الطيران المدني الدولي البيانات التي حصلت عليها بهذه الطريقة تحت تصرف الدول المتعاقدة الأخرى بناء على طلبها.</p>	
	<p>المستندات التي تحمل على متن الطائرات تحمل على متن كل طائرة تابعة لدولة متعاقدة وتعمل في الملاحة الدولية المستندات الآتية طبقا للشروط المنصوص عليها في هذه الاتفاقية:</p> <p>(أ) شهادة تسجيلها. (ب) شهادة صلاحيتها للطيران. (ج) الرخص اللازمة لكل من أعضاء طاقمها. (د) سجل رحلاتها. (هـ) رخصة جهازها اللاسلكي اذا كانت مجهزة بمثل هذا الجهاز. (و) قائمة بأسماء الركاب وأماكن المغادرة والمقصد، اذا كانت تحمل ركابا. قائمة بالبضائع وقرارات تفصيلية بشأنها، اذا كانت تحمل بضائع.</p>	<p>المادة التاسعة والعشرون</p>
	<p>جهاز اللاسلكي بالطائرات</p> <p>(أ) لا يجوز لطائرات كل دولة متعاقدة، أن تحمل جهاز ارسال لاسلكي أثناء وجودها في اقليم دولة متعاقدة أخرى أو فوق ذلك الاقليم، الا اذا كانت السلطات المختصة في الدولة المسجلة فيها الطائرة قد أصدرت ترخيصا بتركيب مثل هذا الجهاز وتشغيله. ويكون استعمال جهاز الارسال اللاسلكي داخل اقليم الدولة المتعاقدة التي تطير الطائرة فوقه خاضعا للأنظمة التي تضعها تلك الدولة.</p> <p>(ب) لا يجوز أن يستعمل جهاز الارسال اللاسلكي الا أعضاء طاقم الطيران الذين لديهم رخصة خاصة لهذا الغرض صادرة من السلطات المختصة في الدولة المسجلة فيها الطائرة.</p>	<p>المادة الثلاثون</p>

مسؤوليات دولة المشغل	مسؤوليات دولة السجل	الوثيقة المرجع
	شهادات الصلاحية للطيران تزود كل طائفة مستخدمة في الملاحة الدولية بشهادة صلاحية للطيران صادرة أو معتمدة من الدولة المسجلة فيها الطائفة.	المادة الحادية والثلاثون
	رخص الأفراد (أ) يشترط في قائد كل طائفة تعمل في الملاحة الدولية وباقي أعضاء طاقم قيادتها أن تكون لديهم شهادات أهلية ورخص صادرة أو معتمدة من الدولة المسجلة فيها الطائفة. (ب) تحتفظ كل دولة متعاقدة بحقها في عدم الاعتراف، فيما يتعلق بالطيران فوق إقليمها، بشهادات الأهلية والرخص التي تمنحها لأي من رعاياها دولة متعاقدة أخرى.	المادة الثانية والثلاثون
	الاعتراف بالشهادات والرخص تعترف الدول المتعاقدة الأخرى بصحة شهادات الصلاحية للطيران وشهادات الأهلية والرخص الصادرة أو المعتمدة من الدولة المتعاقدة المسجلة بها الطائفة، 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.	المادة الثالثة والثلاثون
	سجلات الرحلات يحتفظ لكل طائفة تعمل في الملاحة الدولية بسجل رحلات تقيد به البيانات عن الطائفة وطاقمها وعن كل رحلة من رحلاتها، وذلك بالشكل الذي يقرر من وقت لآخر تطبيقاً لهذه الاتفاقية.	المادة الرابعة والثلاثون
	اعتماد القواعد القياسية والاجراءات الدولية تتعهد كل دولة متعاقدة بأن تتعاون لبلوغ أقصى درجة ممكنة من التوحيد في الأنظمة والقواعد القياسية والاجراءات والتنظيم، فيما يتعلق بالطائرات والأفراد والطرق الجوية والخدمات المساعدة، في جميع الأمور التي يؤدي فيها هذا التوحيد الى تسهيل الملاحة الجوية وتحسينها.	المادة السابعة والثلاثون

مسؤوليات دولة المشغل	مسؤوليات دولة السجل	الوثيقة المرجع
	<p>الخروج عن القواعد القياسية والاجراءات الدولية على أي دولة ترى أنه يتعذر عليها عمليا الامتثال في كل الوجوه لأي من هذه القواعد القياسية أو الاجراءات الدولية، أو جعل قواعدها أو اجراءاتها الخاصة متفقة تماما مع أي من القواعد القياسية أو الاجراءات الدولية بعد تعديل هذه الاجراءات، أو ترى من الضروري اعتماد أنظمة أو اجراءات مختلفة في ناحية معينة عن الأنظمة أو الاجراءات التي قررتها قاعدة قياسية دولية، أن تبلغ فوراً منظمة الطيران المدني الدولي بالاختلافات بين اجراءاتها الخاصة وبين الاجراءات التي قررتها القاعدة القياسية الدولية. وفي حالة التعديلات على القواعد القياسية الدولية، فعلى كل دولة لا تدخل على قواعدها أو اجراءاتها التعديلات الملائمة أن تخطر المجلس بذلك خلال السنتين يوما التالية لاعتماد تعديل القاعدة القياسية الدولية، أو أن توضح الاجراء الذي تعتمده اتخاذ. وفي هذه الأحوال، يبلغ المجلس فوراً جميع الدول الأخرى بالاختلاف القائم بين عنصر أو أكثر من عناصر القاعدة القياسية الدولية المعنية وبين ما يقابلها من الاجراءات الوطنية في تلك الدولة.</p>	المادة الثامنة والثلاثون
	<p>اعتماد الشهادات والرخص (أ) أي طائرة أو جزء منها توجد بصدها قاعدة قياسية دولية خاصة بالصلاحيات للطيران أو الأداء ولم تف في أي جانب كان لتلك القاعدة عند اصدار شهادة صلاحيتها للطيران، فيجب أن يدون على شهادة صلاحيتها للطيران، أو في ملحق لها، بيان كامل بالتفاصيل التي لم تف فيها الطائرة أو أحد أجزائها بالقاعدة القياسية.</p> <p>(ب) أي شخص لديه رخصة ولكنه لا يستوفي تماما الشروط المفروضة في القاعدة القياسية الدولية فيما يتعلق بدرجة الرخصة أو الشهادة التي يحملها، فيجب أن يدون على رخصته أو في ملحق لها بيان كامل بتفاصيل عدم استيفائه لهذه الشروط.</p>	المادة التاسعة والثلاثون

مسؤوليات دولة المشغل	مسؤوليات دولة السجل	الوثيقة المرجع
	<p>صلاحية الشهادات والرخص المعتمدة</p> <p>لا يجوز لأي طائرة أو لأي عضو في طاقم طائرة ممن لديهم شهادات أو رخص معتمدة على هذا النحو أن يشتركوا في الملاحة الدولية، إلا إذا كان ذلك بإذن من الدولة أو الدول التي يدخلون أراضيها. أما تسجيل أو استخدام مثل هذه الطائرة، أو أي جزء مرخص من أجزاء الطائرة، في دولة غير الدولة التي أصدرت فيها شهادتها أصلاً، فيترك لتقدير الدولة التي تستورد إليها الطائرة أو جزء الطائرة.</p>	المادة الأربعون
المادة الثالثة والأربعون		
	<p>نقل بعض المهام والواجبات</p> <p>(أ) بغض النظر عن أحكام المواد (١٢) و (٣٠) و (٣١) و (٢٣) (أ)، عند استثمار طائرة مسجلة في دولة متعاقدة بموجب اتفاق لايجار أو استئجار أو تبادل الطائرة أو بموجب أي ترتيب مماثل، بواسطة مستثمر يكون مركز أعماله الرئيسي أو يكون محل إقامته الدائمة أن لم يكن له مركز عمل رئيسي، في دولة متعاقدة أخرى، يجوز لدولة التسجيل، بالاتفاق مع تلك الدولة الأخرى، أن تنقل إليها كل أو بعض مهامها أو واجباتها كدولة تسجيل بالنسبة لتلك الطائرة بموجب المواد (١٢) و (٣٠) و (٣١) و (٢٣) (أ). وتعفى دولة التسجيل من المسؤولية فيما يتعلق بالمهام والواجبات المنقولة.</p> <p>(ب) لا يصبح النقل نافذاً بالنسبة لدول متعاقدة أخرى قبل أن يكون الاتفاق الذي يتضمنه قد سجل لدى المجلس وأعلن وفقاً للمادة الثالثة والثمانين، أو قبل أن تكون سلطات الدولة أو الدول المتعاقدة الأخرى المعنية قد أخطرت مباشرة بوجود الاتفاق ونطاقه بواسطة دولة طرف في الاتفاق.</p> <p>(ج) تسري أحكام الفقرتين (أ) و (ب) أعلاه كذلك على الحالات التي تشملها المادة السابعة والسبعون.</p>	المادة الثالثة والثمانون مكرر
الملحق السادس* ، الجزء الأول		
<p>٢-٤ ترخيص العمليات والإشراف عليها</p> <p>١-٢-٤ شهادة المستثمر الجوي</p> <p>١-٢-٤-١ على المستثمر ألا يقوم بعمليات نقل جوي تجاري الا اذا كان يملك شهادة</p>		<p>الفصل الرابع،</p> <p>الفقرة ٤-٢</p>

* تتحمل الدول مسؤولية ضمان امتثال المشغلين الجويين لأحكام الملحق السادس.

مسؤوليات دولة المشغل	مسؤوليات دولة السجل	الوثيقة المرجع
<p>صالحة للمستثمرين الجويين أو وثيقة معادلة لها صادرة عن دولة المستثمر .</p> <p>٤-٢-١-٢ شهادة المستثمر الجوي أو الوثيقة المعادلة لها، ترخص للمستثمر القيام بعمليات نقل جوي تجاري بالشروط والقيود التي قد تكون محددة.</p> <p>٤-٢-١-٣ يكون اصدار دولة المستثمر لشهادة المستثمرين الجويين أو للوثيقة المعادلة لها رهنا باثبات المستثمر أن لديه تنظيمًا سويًا، وطريقة وافية لمراقبة العمليات الجوية والإشراف عليها، وبرنامج تدريب، وتدبير مناولة أرضية وصيانة تتماشى مع طبيعة ومدى العمليات المقررة.</p> <p>ملاحظة — تتضمن الإضافة (و) إرشادات عن اصدار شهادة المستثمرين الجويين.</p> <p>٤-٢-١-٤ يكون استمرار صلاحية شهادة المستثمرين الجويين أو الوثيقة المعادلة لها، رهنا باستمرار وفاء المستثمر بالمتطلبات المذكورة في الفقرة ٤-٢-١-٣ تحت إشراف دولة المستثمر .</p> <p>٤-٢-١-٥ يجب أن تتضمن شهادة المستثمرين الجويين أو الوثيقة المعادلة لها البيانات التالية على الأقل:</p> <p>بيانات تحقيق شخصية المستثمر (الاسم، الموقع).</p> <p>تاريخ الإصدار ومدة الصلاحية.</p> <p>وصف أنواع العمليات المرخص بها.</p> <p>طراز / طرازات الطائرات المرخص باستعمالها.</p> <p>هـ) مناطق التشغيل أو الطرق الجوية المرخص بها.</p> <p>يجب أن تنشئ دولة المستثمر نظامًا لكل من الترخيص والرقابة المستمرة على المستثمر لضمان المحافظة على المستويات المطلوبة للعمليات والمقررة في الفقرة ٤-٢.</p>		

مسؤوليات دولة المشغل	مسؤوليات دولة السجل	الوثيقة المرجع
<p>٤-٢-٢-٢ على دولة المستثمر أن تشترط قيام المستثمر بتزويدها بنسخة من دليل العمليات وبكل ما يدخل عليه من تعديلات و/أو تنقيحات، لاستعراضه وقبوله والموافقة عليه إذا تطلب الأمر ذلك، وعلى المستثمر أن يدرج في دليل العمليات كل ما قد تقتضيه دولة المستثمر من نصوص اجبارية.</p> <p>ملاحظة ١ — يتضمن المرفق ٢ الشروط الموضوعية لمحتويات دليل العمليات وتنظيمه.</p> <p>ملاحظة ٢ — بعض بنود دليل العمليات تقتضي موافقة دولة المستثمر عليها وفقاً للقواعد القياسية ٤-٢-٧، و ٦-١-٢، و ٩-٣-١، و ٤-١٢ و ١٣-٤-١.</p>		<p>الفقرة ٤-٢-٢</p>
<p>٤-٢-٧-١ على دولة المستثمر أن تقتضي من المستثمر أن يضع حدوداً دنياً للتشغيل لكل مطار سوف يستعمل في العمليات، وعلى تلك الدولة أن تعتمد الطريقة التي تتبع في تقرير الحدود الدنيا المذكورة. ويجب ألا تقل تلك الحدود الدنيا عن أي حدود تكون الدولة التي يوجد بها المطار قد وضعتها لتلك المطارات، إلا بموافقة صريحة من تلك الدولة.</p>		<p>الفقرة ٤-٢-٧-١</p>
<p>٤-٢-٧-٢ على دولة المستثمر أن تقتضي، عند وضع الحدود الدنيا لتشغيل المطار التي تنطبق على أي عملية بالذات، أن يؤخذ تماماً في الحسبان ما يلي:</p> <p>(أ) طراز الطائرة وأدائها وخصائص التعامل معها.</p> <p>(ب) تكوين طاقم القيادة وكفاءتهم وخبرتهم.</p> <p>(ج) أحجام وخصائص المدارج التي يجوز اختيارها للاستعمال.</p> <p>(د) كفاية وأداء المساعدات الأرضية المتاحة، من بصرية وغير بصرية.</p> <p>(هـ) المعدات المتاحة على الطائرة لغرض الملاحة و/أو مراقبة المسار الجوي أثناء الاقتراب للهبوط والاقتراب الفاشل.</p>		<p>الفقرة ٤-٢-٧-٢</p>

مسؤوليات دولة المشغل	مسؤوليات دولة السجل	الوثيقة المرجع
<p>(و) العوائق في منطقتي الاقتراب والاقتراب الفاشل، وارتفاع / علو الخلوص من العوائق لاجراءات الاقتراب الآلي.</p> <p>(ز) الوسائل المستعملة لتحديد الأحوال الجوية والتبليغ عنها.</p> <p>(ح) العوائق في مناطق بدء الصعود وهوامش الخلوص اللازمة.</p> <p>ملاحظة — ان الارشادات عن تقرير الحدود الدنيا لتشغيل المطارات واردة في دليل العمليات في جميع الأحوال الجوية (Doc 9365).</p>		
<p>٣-٧-٢-٤ يجب عدم التصريح باجراء عمليات الاقتراب والهبوط الآلية من الفئتين (٢) و (٣) ما لم تقدم معلومات عن مدى الرؤية على المدرج.</p>		الفقرة ٣-٧-٢-٤
<p>١-٩-٢-٤ على المستثمر أن يحتفظ بسجلات للوقود والزيت حتى تتمكن دولة المستثمر من التأكد من تنفيذ المتطلبات الواردة بالفقرة ٦-٣-٤ بالنسبة لكل رحلة جوية.</p>		الفقرة ١-٩-٢-٤
<p>٢-١٠-٢-٤ مدة الطيران ومدد مأموريات الرحلات وفترات الراحة — على المستثمر أن يضع قواعد لتحديد مدة الطيران ومدد مأموريات الرحلات ولتأمين فترات راحة كافية لجميع أعضاء الطاقم التابعين له. ويجب أن تكون هذه القواعد وفقا للأنظمة التي تقررها دولة المستثمر، أو أن تعتمد دولة المستثمر تلك القواعد وأن تدرج في دليل العمليات.</p>		الفقرة ٢-١٠-٢-٤
<p>٣-٦-٣-٤ الطائرات ذات المحركات التوربينية النفاثة يجب أن تكون كمية الوقود والزيت المحمولة تنفيذا للفقرة ١-٦-٣-٤، في حالة الطائرات التوربينية النفاثة، هو على الأقل الكمية الكافية للسماح للطائرة بما يلي:</p>		الفقرة ٣-٦-٣-٤

مسؤوليات دولة المشغل	مسؤوليات دولة السجل	الوثيقة المرجع
<p>٤-٣-٦-٣-١ عندما يكون من اللازم تعيين مطار مقصد بديل:</p> <p>(أ) اما بالطيران الى المطار المقصود المذكور في خطة الطيران، والقيام باقتراب، وباقتراب فاشل، ثم بعد ذلك:</p> <p>(١) بالطيران الى المطار البديل المحدد في خطة الطيران التشغيلية وخطة طيران خدمات الحركة الجوية،</p> <p>(٢) ثم بالطيران لمدة ٣٠ دقيقة بسرعة الانتظار على مستوى ٤٥٠ مترا (١٥٠٠ قدم) فوق المطار البديل، في درجة الحرارة القياسية، والاقتراب والهبوط.</p> <p>(٣) وأن يكون لدى الطائرة كمية اضافية من الوقود تكفي لمواجهة زيادة الاستهلاك في حالة وقوع أي طارئ من الطوارئ المحتملة التي يحددها المستثمر وتوافق عليها دولة المستثمر.</p> <p>(ب) واما بالطيران الى المطار البديل عبر أي نقطة سابقة التحديد ثم بعد ذلك لمدة ثلاثين دقيقة على مستوى ٤٥٠ مترا (١٥٠٠ قدم) فوق المطار البديل، على أن تكون الطائرة قد تزودت بكمية اضافية من الوقود تكفي لتغطية زيادة الاستهلاك في حالة وقوع أي ظرف من الظروف المحتملة غير المنظورة التي يحددها المستثمر وتوافق عليها دولة المستثمر، وبشرط ألا تقل كمية الوقود المحددة على هذا النحو عن كمية الوقود اللازمة للطيران الى مطار الوصول المزمع في خطة الطيران، ثم بالطيران بعد ذلك لمدة ساعتين بمعدل الاستهلاك العادي للطيران المستقيم.</p>		
<p>٤-٧ مقتضيات اضافية للعمليات بعيدة المدى التي تقوم بها طائرات مزودة بمحركين توربينيين</p> <p>٤-٧-١ اذا لم تكن دولة المستثمر قد وافقت على التشغيل على وجه التحديد، يجب</p>		الفقرة ٤-٧

مسؤوليات دولة المشغل	مسؤوليات دولة السجل	الوثيقة المرجع
<p>عدم تشغيل الطائرة المزودة بمحركين توربينيين - باستثناء الحالات المنصوص عليها في الفقرة ٤-٧-٤، على طريق تكون فيه مدة الطيران بسرعة الطيران المستقيم بمحرك واحد الى مطار بديل مناسب في مرحلة الطريق متجاوزة للحد الزمني الذي تقرره تلك الدولة لتلك العمليات.</p> <p>ملاحظة ١ — تتضمن الاضافة (هـ) ارشادات عن قيمة العتبة الزمنية.</p> <p>ملاحظة ٢ — في سياق الموافقة على العمليات التي فيها يمكن الوفاء بمتطلبات الفقرة ٥-٢-١١، تحتوي الاضافة (هـ) على مواد ارشادية بخصوص المطار البديل الملائم والمطار البديل المناسب.</p> <p>٤-٧-٢ على دولة المستثمر، عند الموافقة على التشغيل، أن تكفل ما يلي:</p> <p>(أ) أن شهادة الصلاحية الخاصة بطراز الطائرة.</p> <p>(ب) ودرجة الاعتماد على نظام الدفع.</p> <p>(ج) وما لدى المستثمر من اجراءات للصيانة وأساليب عمل في التشغيل واجراءات ترحيل الطائرة وبرامج تدريب الأطقم.</p> <p>توفر المستوى العام للسلامة المقصود بأحكام الملحقين السادس والثامن. وعند تقرير ذلك ينبغي أن يؤخذ في الحسبان الطريق المزمع الطيران عليه، وظروف التشغيل المتوقعة، وموقع المطارات البديلة المناسبة على مرحلة الطريق.</p> <p>ملاحظة ١ — تتضمن الاضافة (هـ) ارشادات عن الوفاء بمقتضيات هذا الحكم.</p> <p>ملاحظة ٢ — يتضمن " دليل صلاحية الطائرات للطيران" (Doc 9760) ارشادات عن مستوى أداء نظم الطائرة ومستوى قدراتها، الذي يرمي اليهما الفقرة ٤-٧-٢ وارشادات عن جوانب متطلبات الفقرة ٤-٧-٢ بخصوص الصلاحية المستمرة للطائرات.</p>		

مسؤوليات دولة المشغل	مسؤوليات دولة السجل	الوثيقة المرجع
<p>٣-٧-٤ يجب عدم بدء الرحلة التي تجري وفقا للفقرة ٤-٧-١، الا اذا كان المطار أو المطارات البديلة اللازمة لمرحلة الطريق سوف تكون متاحة أثناء فترة الوصول المحتملة، والا اذا دلت المعلومات المتاحة على أن الظروف في تلك المطارات سوف تعادل أو تفوق الحدود الدنيا لتشغيل المطار المعتمدة للتشغيل</p> <p>٤-٧-٤ توصية — ان دولة المستثمر لطراز من الطائرات مزود بمحركين توربينيين كان مرخصا له بالعمل ويعمل فعلا — قبل ١٩٨٦/٣/٢٥ على طريق يتجاوز فيه وقت الطيران، بسرعة الطيران المستقيم بمحرك واحد، الى مطار بديل مناسب على مرحلة الطريق، العتبة الزمنية المقررة لتلك العمليات وفقا للفقرة ٤-٧-١، ينبغي لها النظر في السماح لهذا التشغيل أن يستمر على ذلك الطريق بعد التاريخ المشار اليه.</p>		
الفصل الخامس		
	١-١-٥ يكون تشغيل الطائرات وفقا لنظام أداء شامل وتفصيلي تضعه دولة التسجيل وفقا للقواعد القياسية واجبة التطبيق الواردة في هذا الفصل.	الفقرة ١-١-٥
	٤-٢-٥ يجب على دولة التسجيل أن تتخذ من الاحتياطات ما هو ممكن ومعقول للتأكد من الحفاظ على مستوى السلامة العام الذي تسعى اليه هذه الأحكام في جميع ظروف التشغيل المتوقعة، بما فيها الظروف التي لا تغطيها أحكام هذا الفصل بالتحديد.	الفقرة ٤-٢-٥
الفصل السادس		
	١-١-٦ بالإضافة الى الحد الأدنى من المعدات اللازمة لاصدار شهادة صلاحية الطائرة، يجب أن تركيب أو تحمل بالطائرات، حسب الحاجة، العدادات والمعدات ووثائق الطيران المنصوص عليها في البنود التالية، تبعا لنوع الطائرة المستعملة وللظروف التي ستجري فيها الرحلة. ويجب على دولة التسجيل أن تعتمد أو توافق على الأجهزة والمعدات المذكورة، بما في ذلك تركيبها.	الفقرة ١-١-٦

مسؤوليات دولة المشغل	مسؤوليات دولة السجل	الوثيقة المرجع
<p>٢-١-٦ على المستثمر أن يدرج في دليل العمليات قائمة بالحد الأدنى للمعدات، تكون معتمدة من دولة المستثمر، وتسمح لقائد الطائرة بأن يقرر ما اذا كان من المستطاع بدء الرحلة، أو مواصلتها من أي نقطة توقف وسيطة، في حالة تعطل أي عدادات أو معدات أو أنظمة. وعندما تكون دولة المستثمر غير دولة التسجيل، يجب أن تكفل دولة المستثمر أن قائمة الحد الأدنى من المعدات لا تؤثر على التزام الطائرة لمقتضيات الصلاحية السارية في دولة التسجيل.</p>		الفقرة ٢-١-٦
	<p>١٣-٦ يجب أن تحمل الطائرة وثيقة تثبت صدور شهادة الضوضاء لها. عند اصدار وثيقة أو بيان ملائم يقدم شهادة تخص الترخيص للضوضاء متضمن في وثيقة أخرى وافقت عليها دولة التسجيل وذلك بلغة أخرى غير الانجليزية، وجب أن تتضمن الوثيقة ترجمة بالانجليزية.</p>	الفقرة ١٣-٦
	<p>٣-١٦-٦ مقاعد طاقم مقصورة الركاب المتوفرة وفقا للفقرتين ١-١٦-٦ و ٢-١٦-٦ يجب أن يكون موقعها بالقرب من مخارج الطوارئ الموجودة على مستوى أرضية الطائرة ومخارج الطوارئ الأخرى التي تقتضيها دولة التسجيل للاجلاء في حالات الطوارئ.</p>	الفقرة ٣-١٦-٦
الفصل السابع		
<p>٢-٢-٧ بالنسبة للرحلات الجوية في أجزاء محددة من المجال الجوي أو في مسارات الطيران التي يفرض فيها طراز للأداء الملاحي المطلوب، يجب القيام بما يلي للطائرات بالإضافة الى المتطلبات الواردة في الفقرة ١-٢-٧:</p> <p>(أ) أن تزود بمعدات ملاحية تمكنها من العمل وفقا لطراز الأداء الملاحي المطلوب المفروضة.</p> <p>(ب) أن يرخص لها بالقيام بعمليات في هذا المجال الجوي من قبل دولة المشغل.</p>		الفقرة ٢-٢-٧

مسؤوليات دولة المشغل	مسؤوليات دولة السجل	الوثيقة المرجع
<p>٣-٢-٧ بالنسبة للرحلات التي تجري في أجزاء محددة في المجال الجوي يكون مفروضا فيها حدود دنيا للأداء الملاحي بموجب اتفاق اقليمي للملاحة الجوية، يجب أن تكون الطائرة مزودة بمعدات ملاحة يشترط فيها ما يلي:</p> <p>(أ) أن تمد باستمرار طاقم القيادة ببيانات عن ملازمة المسار أو الابتعاد عنه، بدرجة الدقة اللازمة، عن أي نقطة على طول ذلك المسار.</p> <p>(ب) أن تكون دولة المستثمر قد رخصت لها بالعمليات المعنية التي تجري وفقا للحدود الدنيا للأداء الملاحي.</p>		الفقرة ٣-٢-٧
<p>٤-٢-٧ بالنسبة للرحلات التي تتم في أجزاء محددة من الفضاء الجوي، واستنادا الى اتفاق اقليمي بشأن الملاحة الجوية، يطبق فصل رأسي مخفض بحد أدنى قدره ٣٠٠ متر (١٠٠٠ قدم) بين مستويي الطيران FL 290 و FL 410، ويتعين على الطائرات:</p> <p>(أ) أن تكون مزودة بأجهزة تؤدي الوظائف التالية:</p> <p>(١) تبين لطاقم القيادة مستوى الطيران الذي تطير فيه الطائرة.</p> <p>(٢) تحتفظ تلقائيا بمستوى الطيران المختار.</p> <p>(٣) تتبها طاقم الطيران عند حدوث انحراف عن مستوى الطيران المختار. ويجب ألا تتجاوز حدود التنبه ± 90 مترا (٣٠٠ قدم).</p> <p>(٤) تقدم لمراقب الحركة الجوية بيانا عن العلو الضغطي.</p> <p>(ب) وأن تكون حاصلة من دولة المستثمر على تصريح بالطيران في الفضاء الجوي المعني.</p>		الفقرة ٤-٢-٧

مسؤوليات دولة المشغل	مسؤوليات دولة السجل	الوثيقة المرجع
الفصل الثامن		
	١-١-٨ يجب أن يضمن المستثمر ما يلي وفقا للإجراءات المقبولة لدولة التسجيل. (أ) ان كل طائرة يشغلها المستثمر في حالة جعلها صالحة للطيران. (ب) ان معدات التشغيل والطوارئ الضرورية للرحلة المعتزمة جاهزة للخدمة. (ج) ان شهادة صلاحية كل طائرة يشغلها المستثمر لا تزال صالحة.	الفقرة ١-١-٨
	٢-١-٨ لا يشغل المستثمر أي طائرة الا بعد أن تكون صيانتها أو صلاحيتها قد أجزت من مؤسسة الصيانة المعتمدة وفقا لأحكام الفقرة ٧-٨ أو من أي مؤسسة أخرى مكافئة لها، ويجب أن تكون مؤسسة الصيانة مقبولة لدى دولة التسجيل.	الفقرة ٢-١-٨
	٣-١-٨ عندما تقبل دولة التسجيل مؤسسة مكافئة، يجب أن يكون الشخص الذي يوقع شهادة الصيانة مرخصا بموجب أحكام الملحق الأول.	الفقرة ٣-١-٨
	١-٢-٨ يجب أن يوفر المستثمر دليلا لمراقبة السلامة مقبولاً لدى دول التسجيل طبقاً لشروط الفقرة ١١-٢ ليستعين به ويسترشد به أفراد الصيانة والعمليات المعنيون.	الفقرة ١-٢-٨
	٤-٢-٨ يجب أن يوفر المستثمر لدولة المستثمر ودولة التسجيل نسخة من دليله لمراقبة الصيانة شاملاً جميع التعديلات والتفتيحات، وأن يدرج في الدليل أي مواد الزامية تقضيها دولة المستثمر أو دولة التسجيل.	الفقرة ٤-٢-٨
٤-٢-٨ يجب أن يوفر المستثمر لدولة المستثمر ودولة التسجيل نسخة من دليله لمراقبة الصيانة شاملاً جميع التعديلات والتفتيحات، وأن يدرج في الدليل أي مواد الزامية تقضيها دولة المستثمر أو دولة التسجيل.		
	١-٣-٨ يجب على المستثمر أن يوفر برنامجاً للصيانة تقره دولة التسجيل ويتضمن المعلومات المطلوبة في الفقرة ١١-٣، كي يستعمله ويسترشد به العاملون في مجالى الصيانة والتشغيل. ويجب مراعاة مبادئ العوامل البشرية في تصميم برنامج المستثمر للصيانة.	الفقرة ١-٣-٨

مسؤوليات دولة المشغل	مسؤوليات دولة السجل	الوثيقة المرجع
	١-٥-٨ يجب على مستثمر الطائرة التي تزيد كتلتها القصوى المقررة للاقلاع على ٥٧٠٠ كيلوجرام، أن يرصد ويقيم الخبرة في مجال الصيانة والتشغيل بالنسبة لاستمرار صلاحيتها للطيران، وعليه أن يقدم المعلومات وفقا لما تنص عليه دولة التسجيل، وأن يقدم تقارير في هذا الشأن باتباع النظام المنصوص عليه في الملحق الثامن - الجزء الثاني، الفقرتان ٣-٢-٤ و ٤-٢-٤.	الفقرة ١-٥-٨
	٢-٥-٨ يجب على مستثمر الطائرة التي تزيد كتلتها القصوى المقررة للاقلاع على ٥٧٠٠ كيلوجرام أن يحصل على المعلومات والتوصيات بشأن استمرار صلاحيتها للطيران من الهيئة المسؤولة عن تصميم الطراز وأن يجري تقييما لها، كما عليه أن ينفذ ما يتخذ من تدابير قد تعتبر ضرورية وفقا لاجراء تقبله دولة التسجيل.	الفقرة ٢-٥-٨
	٦-٨ التعديلات والاصلاحات يجب أن تتمشى كل التعديلات والاصلاحات مع متطلبات صلاحية الطائرات التي تقبلها دولة التسجيل. ويجب وضع الاجراءات اللازمة للتأكد من حفظ البيانات المؤيدة التي تثبت الامتثال لمتطلبات صلاحية الطائرات.	الفقرة ٦-٨
٧-٨ مؤسسة الصيانة المعتمدة ١-٧-٨ اصدار الاعتماد ١-١-٧-٨ تعتمد الدولة مؤسسة الصيانة بعد أن تتحقق من أن المؤسسة الطالبة امتثلت شروط الفقرة ٧-٨. ٢-١-٧-٨ تتضمن وثيقة الاعتماد البنود التالية على الأقل: أ) اسم المؤسسة وعنوانها. ب) تاريخ الاعتماد ومدة صلاحيته. ج) شروط الاعتماد.	٧-٨ مؤسسة الصيانة المعتمدة ١-٧-٨ اصدار الاعتماد ١-١-٧-٨ تعتمد الدولة مؤسسة الصيانة بعد أن تتحقق من أن المؤسسة الطالبة امتثلت شروط الفقرة ٧-٨. ٢-١-٧-٨ تتضمن وثيقة الاعتماد البنود التالية على الأقل: أ) اسم المؤسسة وعنوانها. ب) تاريخ الاعتماد ومدة صلاحيته. ج) شروط الاعتماد. ٣-١-٧-٨ يرتهن استمرار صلاحية الاعتماد باستمرار التزام مؤسسة الصيانة المعتمدة بشروط الفقرة ٧-٨.	الفقرة ٧-٨

مسؤوليات دولة المشغل	مسؤوليات دولة السجل	الوثيقة المرجع
٣-٥-٧-٨ يجب التحقق من أن اختصاص أفراد الصيانة يفي بالاجراءات والمستويات المقبولة لدى دولة الاعتماد. ويجب أن يكون الشخص الذي يوقع على قسيمة الصيانة مؤهلا طبقا لأحكام الملحق الأول.	٣-٥-٧-٨ يجب التحقق من أن اختصاص أفراد الصيانة يفي بالاجراءات والمستويات المقبولة لدى دولة الاعتماد. ويجب أن يكون الشخص الذي يوقع على قسيمة الصيانة مؤهلا طبقا لأحكام الملحق الأول.	الفقرة ٣-٥-٧-٨
الفصل التاسع		
	٢-١-٩ أخصائي تشغيل المعدات يجب أن يتضمن طاقم القيادة عضوا واحدا على الأقل يحمل اجازة سارية المفعول صادرة أو معتمدة من دولة التسجيل، ترخص بتشغيل نوع معدات الارسال اللاسلكي المقرر استخدامه.	الفقرة ٢-١-٩
٣-٩ برامج تدريب أعضاء طاقم القيادة ١-٣-٩ يجب على المستثمر أن يضع برنامج تدريبي أرضي وجوي، تعتمد عليه دولة المستثمر، وأن يلتزم بتنفيذه، يكفل أن يكون كل عضو من طاقم القيادة مدربا تدريباً سوياً لأداء الواجبات المسندة اليه. ويجب توفير تسهيلات التدريب الأرضية والجوية والمدرسين المؤهلين على النحو الذي تحدده دولة المستثمر. ويجب أن يتكون برنامج التدريب من تدريب أرضي وجوي على طراز أو طرازات الطائرات التي يعمل عليها عضو طاقم القيادة، وأن يتضمن التدريب على التنسيق السليم بين طاقم القيادة والتدريب على جميع أنواع حالات الطوارئ أو الحالات غير العادية أو الاجراءات التي يسببها اختلال تشغيل وحدات القدرة أو هيكل الطائرة أو أنظمتها أو الحريق أو غير ذلك من الأمور غير العادية. ويجب أن يتضمن برنامج التدريب كذلك تدريباً في الأداء البشري وفي المهارات ذات الصلة، وتدريباً على نقل البضائع الخطرة. ويجب أن يكفل التدريب لكل عضو من طاقم القيادة، خصوصاً التدريب المتعلق بإجراءات الطوارئ أو الاجراءات غير العادية أن يعرف كل أعضاء طاقم القيادة، الوظائف التي هم مسؤولون عنها وعلاقتها بوظائف الأعضاء الآخرين. ويجب	الفقرة ١-٣-٩	

مسؤوليات دولة المشغل	مسؤوليات دولة السجل	الوثيقة المرجع
أن ينفذ برنامج التدريب على أساس دوري وفقاً لما تقرره دولة المستثمر ويجب أن يتضمن اختباراً لتحديد الأهلية.		
٢-٣-٩ يعتبر أن الالتزام بالتدريب الدوري على الطيران بالنسبة لطراز معين من الطائرات قد تحقق بما يلي: (أ) استعمال أجهزة تدريب الطيران التمثيلي المعتمدة من دولة المستثمر لهذا الغرض وذلك في الحدود التي تراها دولة المستثمر مقبولة. (ب) اتمام اختبار الأهلية المنصوص عليه في الفقرة ٤-٤-٩ بالنسبة للطراز المذكور من الطائرات، خلال المدة المحددة لذلك.		الفقرة ٢-٣-٩
٤-٣-٤-٩ يجب على المستثمر أن يحتفظ بسجل كاف لإقناع دولة المستثمر بمؤهلات الطيار وبالطريقة التي تم بها حصوله على تلك المؤهلات.		الفقرة ٤-٣-٤-٩
٤-٤-٩ اختبارات كفاءة الطيار يجب على المستثمر أن يتأكد من فحص أسلوب قيادة الطائرة والقدرة على تنفيذ إجراءات الطوارئ بالشكل الذي يثبت كفاءة الطيار. وإذا كان من المحتمل أن يتم التشغيل طبقاً لقواعد الطيران الآلي، فيجب على المستثمر التأكد من كفاءة الطيار في الامتثال لتلك القواعد، أما أمام طيار اختبار تابع للمستثمر، أو أمام مندوب لدولة المستثمر. ويجب إجراء هذه الاختبارات مرتين خلال أي مدة طولها عام. ولا يكون أي اختبارين من هذه الاختبارات متماثلين ويقعان خلال مدة أربعة أشهر متتالية، كافيين بمفردهما للوفاء بهذا الشرط.		الفقرة ٤-٤-٩
٦-٩ مدة الطيران ومدد مأموريات الرحلات وفترات الراحة يجب على دولة المستثمر أن تضع أنظمة تقرر الحدود التي تنطبق على مدة الطيران		الفقرة ٦-٩

مسؤوليات دولة المشغل	مسؤوليات دولة السجل	الوثيقة المرجع
<p>ومدد مأموريات الرحلات لجميع أعضاء طاقم القيادة. ويجب أن تشمل هذه الأنظمة أحكاماً تقضي بفترات راحة كافية كما يجب أن تكون تلك الأنظمة على نحو يكفل أن الإرهاق الذي يحدث خلال رحلة جوية أو خلال رحلات جوية متتالية، أو يتراكم على مدى مدة زمنية بسبب هذه الواجبات أو غيرها، لا يعرض سلامة الرحلة الجوية للخطر.</p>		
الفصل الحادي عشر		
	<p>١-١١ دليل الطائرة ملاحظة — يتضمن دليل الطائرة البيانات المقررة في الملحق الثامن. يجب تنقيح دليل الطائرة بتنفيذ التغييرات التي تقرر دولة التسجيل أنها الزامية.</p>	<p>الفقرة ١-١١</p>
	<p>٢-١١ دليل المستثمر لمراقبة الصيانة ان دليل المستثمر لمراقبة الصيانة، المنصوص عليه في الفقرة ٢-٨، والذي يجوز أن يتكون من عدة أجزاء، يجب أن يحتوي المعلومات التالية: أ) وصف الاجراءات المنصوص عليها في الفقرة ١-١-٨، وما يلي حسب الاقتضاء: (١) وصف الترتيبات الادارية المعقودة بين المستثمر ومؤسسة الصيانة المعتمدة. (٢) وصف اجراءات الصيانة واجراءات استيفاء وتوقيع قسيمة اتمام الصيانة عندما تكون الصيانة قد أجريت وفقا لنظام يختلف عن نظام مؤسسة الصيانة المعتمدة. ب) أسماء ومهام الأشخاص المنصوص عليهم في الفقرة ٤-١-٨. ج) اشارة الى برنامج الصيانة المقرر بموجب الفقرة ١-٣-٨. د) وصف الأساليب المتبعة لاستيفاء وحفظ سجلات الصيانة التابعة للمستثمر والمقررة بموجب الفقرة ٤-٨. هـ) وصف اجراءات رصد الصيانة وتقييمها وتقديم التقارير عنها، ووصف الخبرة التشغيلية المنصوص عليها في الفقرة ١-٥-٨.</p>	<p>الفقرة ٢-١١</p>

مسؤوليات دولة المشغل	مسؤوليات دولة السجل	الوثيقة المرجع
	<p>(و) وصف اجراءات الالتزام بشروط ابلاغ معلومات الخدمة الواردة في الفقرتين ٤-٣-٥ و ٤-٣-٣ من الجزء الثاني من الملحق الثامن.</p> <p>(ز) وصف اجراءات تقييم معلومات استمرار صلاحية الطائرة للطيران وتنفيذ أي اجراءات حسب نص الفقرة ٨-٥-٢.</p> <p>(ح) وصف اجراءات تنفيذ الأعمال الناجمة عن المعلومات الالزامية عن استمرار صلاحية الطيران.</p> <p>(ط) وصف طريقة انشاء واستكمال نظام للتحليل والرصد المتواصل للأداء والكفاءة في برنامج الصيانة، بما يكفل تصحيح أي عيب في البرنامج.</p> <p>(ي) وصف طرز الطائرات وموديلاتها التي ينطبق عليها الدليل.</p> <p>(ك) وصف اجراءات تسجيل وتصويب العيوب التي تؤثر على صلاحية الطيران.</p> <p>(ل) وصف اجراءات اخطار دولة التسجيل بمشاكل الخدمة المتكررة ذات الأهمية.</p>	
الفصل الثاني عشر		
<p>١-١٢ اسناد واجبات الطوارئ</p> <p>يجب أن يحدد المستثمر، بموافقة دولة المستثمر، الحد الأدنى للعدد اللازم من أعضاء طاقم مقصورة الركاب لكل طراز من الطائرات، على أساس عدد المقاعد أو عدد الركاب المحمولين، وذلك في سبيل القيام باجلاء مأمون وسريع عن الطائرة والقيام بما يجب من وظائف في حالة الطوارئ أو عند حدوث حالة تقتضي اجلاء اضطراريا. ويجب على المستثمر اسناد تلك الوظائف بالنسبة لكل طراز من الطائرات.</p>		<p>الفقرة ١-١٢</p>
<p>٤-١٢ التدريب</p> <p>يجب على المستثمر أن يضع ويطبق برنامجا للتدريب، معتمدا من دولة المستثمر، يتابعه بأكمله جميع الأشخاص قبل تعيينهم في طاقم مقصورة الركاب. وعلى أعضاء طاقم مقصورة الركاب أن يتابعوا برنامج تدريب</p>		<p>الفقرة ٤-١٢</p>

مسؤوليات دولة المشغل	مسؤوليات دولة السجل	الوثيقة المرجع
<p>يتكرر سنويا. ويجب أن تكفل برامج التدريب هذه أن يكون كل شخص:</p> <p>(أ) مؤهلا لتأديبة واجبات السلامة والوظائف المسندة الى عضو طاقم مقصورة الركاب في حالة حدوث طارئ أو عند حدوث حالة تقتضي اجلاء اضطراريا.</p> <p>(ب) متديرا وقادرا على استعمال معدات الطوارئ والانقاذ المطلوب حملها، مثل سترة النجاة، وقوارب النجاة، وشرائط الانزلاق للاجلاء، ومخارج الطوارئ، ومضخات الاطفاء المتقلة، ومعدات الأوكسيجين وصناديق الاسعاف.</p> <p>(ج) لديه ما يلزم من معرفة بتأثير نقص الأوكسيجين، عندما يقوم بالخدمة على طائرات تطير على ارتفاعات تفوق ٣٠٠٠ متر (١٠٠٠٠ قدم)، والمعرفة اللازمة بالظواهر الفيسيولوجية المصاحبة لهبوط الضغط، في حالة الطائرات مكيفة الضغط.</p> <p>(د) على علم بالأعمال والوظائف المسندة الى غيره من أعضاء الطاقم في حالة حدوث طارئ الى المدى الذي يكون ضروريا لقيام عضو طاقم مقصورة الركاب بواجباته الذاتية.</p> <p>(هـ) على علم بأنواع البضائع الخطرة التي يجوز، والتي لا يجوز حملها في مقصورة الركاب، وقد أتم برنامج التدريب على شؤون البضائع الخطرة الذي يقتضيه الملحق الثامن عشر.</p> <p>(و) على معرفة بالأداء البشري حسب ما يتعلق بواجبات سلامة مقصورة الطائرة، ويشمل ذلك ما يتعلق بالتنسيق بين طاقم قيادة الطائرة وبين طاقم مقصورة الركاب</p>		
<p>١٢-٥ مدة الطيران ومدد مأموريات الرحلات وفترات الراحة</p> <p>يجب على دولة المستثمر أن تضع أنظمة تقرر الحدود التي تنطبق على مدة الطيران ومدد</p>		<p>الفقرة ٥-١٢</p>

مسؤوليات دولة المشغل	مسؤوليات دولة السجل	الوثيقة المرجع
مأموريات الرحلات وفترات الراحة لطاقم مقصورة الركاب.		
الملحق السابع		
الفصل السادس		
	٦ - سجل علامات الجنسية والتسجيل والعلامات العامة يجب أن تحتفظ كل دولة متعاقدة أو سلطة تسجيل علامة عامة بسجل مستكمل، يبين بالنسبة لكل طائرة مسجلة بمعرفة تلك الدولة أو سلطة تسجيل العلامة العامة، المعلومات المدونة في شهادة التسجيل (انظر القسم ٧). ويجب أن يحتوي السجل الخاص بالمناطق الحرة بدون قائد على معلومات بشأن تاريخ وساعة ومكان الاطلاق، فضلا عن نوع المنطاد واسم المشغل.	
	٢-٧ عند اصدار شهادات التسجيل بلغة غير اللغة الانجليزية، فإنها يجب أن تشمل ترجمة باللغة الانجليزية.	الفقرة ٢-٧
الملحق الثامن، الجزء الثاني (الطبعة التاسعة)		
الفصل الأول		
	٢-٤-١ عندما تصدر دولة متعاقدة، بخلاف دولة التصميم، شهادة طراز، يجب أن تفعل ذلك على أساس دليل مقبول بأن طراز الطائرة يمثل للجوانب المتعلقة بالتصميم في متطلبات الصلاحية الملائمة	الفقرة ٢-٤-١
الفصل الثالث		
	١-٢-٣ تصدر الدول المتعاقدة، شهادة صلاحية الطائرة للطيران على أساس أدلة كافية على أن الطائرة تفي بالجوانب المتعلقة بالتصميم في متطلبات الصلاحية الملائمة.	الفقرة ١-٢-٣
	٢-٢-٣ لا يجوز لدولة متعاقدة اصدار أو اعتماد شهادة صلاحية للطيران تنوي طلب الاعتراف بها طبقا للمادة (٣٣) من اتفاقية الطيران المدني الدولي، ما لم يكن لديها دليل مقبول عن مراعاة الطائرة للقواعد القياسية الواردة في هذا الملحق من خلال الامتثال لمتطلبات الصلاحية الملائمة.	الفقرة ٢-٢-٣
	٣-٢-٣ تجدد شهادة الصلاحية للطيران أو تستمر نافذة المفعول، مع مراعاة قوانين دولة التسجيل، على أن تطلب دولة التسجيل تحديد استمرار صلاحية الطائرة	الفقرة ٣-٢-٣

مسؤوليات دولة المشغل	مسؤوليات دولة السجل	الوثيقة المرجع
	للطيران اما باجراء تفتيش دوري يتكرر على فترات ملائمة مع مراعاة الزمن المنقضي ونوع الخدمة واما عن طريق نظام للتفتيش تعتمد الدولة ويؤدي على الأقل الى نتائج مماثلة.	
	٣-٢-٤ في حالة تسجيل طائرة أصدرت لها دولة متعاقدة شهادة صلاحية صحيحة في سجل دولة متعاقدة أخرى، يجوز لدولة التسجيل الجديدة أن تضع في اعتبارها حين اصدار شهادة صلاحية أخرى أو اعتماد الشهادة الأصلية، أن قيام دولة متعاقدة من قبل باصدار شهادة صلاحية هو دليل كاف، كليا أو جزئيا، على صلاحية الطائرة وتراعي متطلبات الصلاحية الملائمة ولا يجوز أن تتجاوز صلاحية التصريح فترة صلاحية شهادة الصلاحية. ملاحظة - هذا ينطبق في حالة تسجيل الطائرة لأول مرة وكذلك في حالة تغيير جنسيتها.	الفقرة ٣-٢-٤
	٣-٣-٢ عند اصدار شهادات الصلاحية للطيران بلغة غير الانجليزية، وجب أن تتضمن هذه الشهادات ترجمة بالانجليزية.	الفقرة ٣-٣-٢
	٣-٤ معلومات الطائرة وحدود تشغيلها يجب تزويد كل طائرة بدليل طيران وبطاقات ارشاد أو وثائق أخرى تبين حدود التشغيل المعتمدة التي تعتبر الطائرة ضمنها صالحة للطيران حسيما تحدد متطلبات الصلاحية الملائمة والتعليمات والمعلومات الاضافية اللازمة للتشغيل الآمن للطائرة.	الفقرة ٣-٤
	٣-٥ الفقدان المؤقت لصلاحية الطيران ان أي اخفاق في الإبقاء على الطائرة في حالة صلاحية حسيما تحدها متطلبات الصلاحية الملائمة يجعل الطائرة غير صالحة للطيران الى حين اعادتها الى حالة الصلاحية.	
	٣-٦ الأضرار التي تصيب الطائرات ٣-٦-١ عندما تصاب طائرة ما بأضرار فعلى دولة التسجيل أن تقرر ما اذا كانت طبيعة هذه الأضرار تجعل الطائرة غير صالحة للطيران على النحو الذي تحده القواعد القياسية الواردة في هذا الملحق.	

مسؤوليات دولة المشغل	مسؤوليات دولة السجل	الوثيقة المرجع
	٢-٦-٣ إذا حدثت الأضرار أو تأكد حدوثها خلال وجود الطائرة في إقليم دولة متعاقدة أخرى، يجوز لسلطات الدولة المتعاقدة الأخرى أن تمنع الطائرة من الاستمرار في رحلتها شريطة أن تبلغ دولة التسجيل بذلك فوراً وترسل إليها جميع التفاصيل اللازمة لاتخاذ القرار المشار إليه في ١-٦-٣.	
	٣-٦-٣ عندما ترى دولة التسجيل أن الأضرار التي أصابت الطائرة من شأنها أن تجعلها غير صالحة للطيران، تمنع الطائرة من الاستمرار في رحلتها لحين إعادتها إلى حالة الصلاحية للطيران، غير أنه يجوز لدولة التسجيل، في ظروف استثنائية، وضع شروط تحديد معينة للسماح للطائرة بالطيران بدون ركاب بأجر إلى مطار يمكن فيه إعادتها إلى حالة الصلاحية للطيران، وعلى الدولة المتعاقدة التي منعت الطائرة أصلاً من الاستمرار في رحلتها بموجب البند ٢-٦-٣ أن تسمح بمثل هذه الرحلة.	
	٤-٦-٣ عندما ترى دولة التسجيل أن الأضرار التي أصابت الطائرة ذات طبيعة تظل معها الطائرة صالحة للطيران، فيجب السماح للطائرة بالاستمرار في رحلتها.	
		الفصل الرابع
	١-٢-٤ ضع دولة التسجيل أو تعتمد متطلبات الضمان استمرار صلاحية الطائرة للطيران طوال فترة تشغيلها، بما في ذلك متطلبات تكفل أن الطائرة: (أ) تواصل الامتثال لمتطلبات الصلاحية الملائمة بعد ادخال تعديل عليها أو إصلاحها أو تركيب قطع غيار. (ب) تم صيانتها لكي تظل صالحة للطيران ووفقاً لمتطلبات الصيانة الواردة في الملحق السادس وعند انطباق الباب الثالث (أ) و(ب) والباب الرابع من هذا الملحق.	الفقرة ١-٢-٤
	٢-٢-٤ تقرر دولة التسجيل استمرار صلاحية الطائرة للطيران طبقاً لمتطلبات الصلاحية الملائمة السارية المفعول لهذه الطائرة.	الفقرة ٢-٢-٤

مسؤوليات دولة المشغل	مسؤوليات دولة السجل	الوثيقة المرجع
	١-٣-٤ في حالة قيام دولة متعاقدة ليست هي دولة التصميم بقيد طائرة من طراز معين في سجلها لأول مرة، واصدار أو اعتماد شهادة صلاحيتها للطيران طبقاً للفقرة ٢-٢-٣ من هذا الباب، يجب عليها ابلاغ دولة التصميم بأنها أدرجت هذه الطائرة في سجلها.	الفقرة ١-٣-٤
	٣-٣-٤ بمجرد حصول دولة التسجيل على المعلومات الالزامية بشأن استمرار الصلاحية للطيران من دولة التصميم، تقوم دولة التسجيل باعتماد هذه المعلومات فوراً أو بتقييمها واتخاذ الاجراء الملائم بشأنها.	الفقرة ٣-٣-٤
	٤-٣-٤ أي دولة متعاقدة أدرجت طائرة في سجلها وهي ليست دولة تصميمها وأصدرت لها شهادة صلاحية أو اعتمدت تلك الشهادة طبقاً للبند ٢-٣ من هذا الباب، عليها أن تتأكد من تزويد دولة التصميم بجميع المعلومات الالزامية بشأن استمرار الصلاحية للطيران والتي أصدرتها بشأن تلك الطائرة بوصفها دولة التسجيل.	الفقرة ٤-٣-٤
	٥-٣-٤ على دولة التسجيل ضمان أنه يوجد بالنسبة للطائرات التي تتجاوز كتلتها القصوى المقررة للاقلاع ٥٧٠٠ كيلوجرام وطائرات هليكوبتر التي تتجاوز كتلته القصوى المقررة للاقلاع ٣١٨٠ كيلوجرام، نظام لنقل المعلومات عن الأعطال وسوء الأداء والعيوب والوقائع الأخرى التي يكون أو تؤثر أو قد تؤثر، تأثيراً ضاراً على استمرار صلاحية الطائرة للطيران الى الهيئة المسؤولة عن تصميم هذا الطراز من الطائرات.	الفقرة ٥-٣-٤
	٨-٣-٤ يجب على كل دولة متعاقدة، فيما يتعلق بالطائرات التي تتجاوز كتلتها القصوى المقررة للاقلاع ٥٧٠٠ كيلوجرام وطائرات هليكوبتر التي تتجاوز كتلتها القصوى المقررة للاقلاع ٣١٨٠ كيلوجرام، أن تحدد نوع معلومات الخدمة التي يجب على المستثمرين والهيئات المسؤولة عن تصميم الطراز وهيئات الصيانة ابلاغها الى سلطتها المختصة بالصلاحية للطيران. كما يجب وضع اجراءات لابلاغ هذه المعلومات.	الفقرة ٨-٣-٤