



اللجنة القانونية – الدورة التاسعة والثلاثون

(مونتريال، ٢٥ إلى ٢٨/٦/٢٠٢٤)

- البند ٢ من جدول الأعمال: النظر في برنامج العمل العام للجنة القانونية
- البند ٢-٢ من جدول الأعمال: الجوانب القانونية الدولية لعمليات الطائرات غير المأهولة (بدون طيار) واستيعابها في الطيران المدني
- البند ٢-٣ من جدول الأعمال: العمليات والإجراءات التي تستوفي الدول من خلالها التزاماتها بموجب المادة ١٢ من اتفاقية شيكاغو
- البند ٢-٤ من جدول الأعمال: الأفعال أو الجرائم التي تثير قلق أوساط الطيران الدولي، بما في ذلك التهديدات الإلكترونية، التي قد لا تشملها موثيق قانون الجو الراهنة
- البند ٢-٦ من جدول الأعمال: دراسة المسائل القانونية الدولية المتعلقة بنظم وخدمات الأقمار الصناعية العالمية المستخدمة في توفير خدمات الملاحة الجوية الدولية
- البند ٢-٧ من جدول الأعمال: النظر في وضع الإرشادات بشأن تضارب المصالح
- البند ٢-٨ من جدول الأعمال: تطبيق المادة ٢١ من اتفاقية شيكاغو

النظر في بنود أخرى

في برنامج العمل العام للجنة القانونية

(ورقة مقدّمة من الأمانة العامة)

١- المقدمة

١-١ تتناول ورقة العمل هذه الأعمال المتعلقة بالبنود ٢-٢، ٢-٣، ٢-٤، ٢-٦، ٢-٧، و ٢-٨ في برنامج العمل العام للجنة القانونية. ويشمل ذلك برنامج العمل العام للجنة، بخلاف البنود الواردة في ورقتي العمل LC/39-WP/2-2 و LC/39-WP/2-3 بالترتيب.

٢-١ وأكد المجلس في الجلسة الرابعة في دورته رقم ٢٢٦ (المنعقدة في ٣٠/٥/٢٠٢٢) على أن البنود التي تناولتها الفقرات من ٢ إلى ٧ أدناه ستشكّل بالترتيب الأولويات رقم ٢ و ٣ و ٤ و ٦ و ٧ و ٨ في "برنامج العمل العام للجنة القانونية". واعتمدت الجمعية العمومية هذا القرار لاحقاً خلال دورتها الحادية والأربعين (مونتريال، ٢٧/٩/٢٠٢٢ - ٧/١٠/٢٠٢٢).

٢- الجوانب القانونية الدولية لعمليات الطائرات غير المأهولة (بدون طيار) واستيعابها في الطيران المدني

١-٢ بناءً على اقتراح من الدورة الأربعين للجمعية العمومية (مونتريال، ٢٤/٩/٢٠١٩ إلى ٤/١٠/٢٠١٩) بإنشاء فريق من الأمانة العامة لإتاحة واجهة للتفاعل بين العمل القانوني والعمل الفني للمنظمة بشأن الطائرات بدون طيار، أنشئت مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة والمعنية بالمسائل القانونية المتصلة بالطائرات غير المأهولة (SSG-LIPA) في فبراير ٢٠٢٠. وقررت مجموعة الدراسة في اجتماعها الأول الذي انعقد في ١٠/٨/٢٠٢١ إنشاء مجموعتين فرعيتين، هما "المجموعة الفرعية المختصة بالامتثال لاتفاقية شيكاغو" (SSG-LIPA-CCSG) و"المجموعة الفرعية المختصة بالمسؤولية القانونية والأمن" (SSG-LIPA-LSSG).

٢-٢ وفي حين أحاطت الدورة الحادية والأربعون للجمعية العمومية (مونتريال، ٢٧/٩/٢٠٢٢ - ٧/١٠/٢٠٢٢). علماً باستمرار عمل مجموعة الدراسة ومجموعتيها الفرعيتين، استمر العمل في عام ٢٠٢٣ بعقد عدة اجتماعات للمجموعتين الفرعيتين. ونظرت مجموعة المسؤولية القانونية في تطبيق المواثيق الدولية ذات الصلة على عمليات الطائرات بدون طيار، واستكمالاً لتحليلها، ناقشت المسائل المحتملة المتعلقة بالمسؤولية والتأمين مع شركات التأمين العالمية وشركات إعادة التأمين. أما مجموعة الامتثال فقد واصلت نظرها في تفسير وتطبيق بعض الجوانب ذات الأهمية الحاسمة في اتفاقية شيكاغو فيما يتعلق بعمليات الطائرات بدون طيار، مثل اشتراط حمل شهادة صلاحية الطائرة للطيران على متن الطائرة والعمليات فوق أعالي البحار. وما تزال الدول تعرب عن تأييد واسع النطاق لضرورة مواصلة العمل بشأن الإطار القانوني الدولي المنطبق على عمليات الطائرات غير المأهولة (بدون طيار). ومن المتوقع عقد اجتماعات أخرى للمجموعتين الفرعيتين في النصف الثاني من ٢٠٢٤.

٣- العمليات والإجراءات التي تستوفي الدول من خلالها التزاماتها بموجب المادة ١٢ من اتفاقية شيكاغو

١-٣ نظرت فرقة العمل المعنية بالمادة ١٢^١، في اجتماعيها المعقودين في عامي ٢٠٢٢ و ٢٠٢٣، في نطاق المادة ١٢ من اتفاقية شيكاغو والمسائل القانونية الناشئة عن تنفيذها. كما تطرقت الفرقة أيضاً إلى استحداث أداة على شبكة الإنترنت لتبادل المعلومات المتعلقة بالامتثال للمادة ١٢ وإنفاذ أحكامها.

٢-٣ وقررت فرقة العمل إنشاء مجموعتي عمل فرعيتين لدراسة نطاق المادة ١٢ والمسائل القانونية ذات الصلة (المجموعة الفرعية المعنية بالنطاق) وللنظر في إنشاء أداة على شبكة الإنترنت لتبادل المعلومات بين الدول فيما يتعلق بالمادة ١٢ (المجموعة الفرعية المعنية بالأدوات).

٣-٣ وأجريت في مايو ٢٠٢٣ دراسة استقصائية قانونية تهدف إلى التوصل إلى فهم أفضل لمستوى تنفيذ الدول لأحكام المادة ١٢ والتحديات التي تواجهها في ذلك واحتياجاتها في هذا الشأن. وقامت الأمانة العامة بتقييم الدراسة

^١ تتألف فرقة العمل المعنية بالمادة ١٢ من الأعضاء التالية أسماؤهم: الاتحاد الروسي، والأردن، وأستراليا، والإمارات العربية المتحدة، والبرازيل، وجمهورية كوريا، وسنغافورة، والصين، وعمان، وغانا، وفرنسا، وفنلندا، وقطر، وكندا، وكولومبيا، والمملكة المتحدة، وهولندا، والولايات المتحدة، واللجنة الأفريقية للطيران المدني، والاتحاد الدولي للنقل الجوي، والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية.

الاستقصائية، التي شاركت فيها ٩٤ دولة، وحللت النتائج التي أبلغت بها المجموعتين الفرعيتين التابعتين لفرقة العمل. وستواصل فرقة العمل دراسة المسائل ذات الصلة في ضوء نتائج هذه الدراسة الاستقصائية.

٤-٣ ويتواصل العمل حالياً في المجموعتين الفرعيتين لبلورة إجابات على الأسئلة الرئيسية المتعلقة بنطاق المادة ١٢ وتنفيذها والنظر في شكل ومحتوى الأداة على شبكة الإنترنت لتبادل المعلومات المتعلقة بالمادة ١٢.

٤- الأفعال أو الجرائم التي تثير قلق أوساط الطيران الدولي، بما في ذلك التهديدات الإلكترونية، التي قد لا تشملها موثيق قانون الجو الراهنة

١-٤ كما ورد في ورقة العمل LC/39-WP/2-3، ركزت الأمانة العامة على تشجيع الدول على التصديق على المعاهدات المعتمدة في هذا المجال وتنفيذها، ولا سيما اتفاقية بيجين وبروتوكول بيجين لعام ٢٠١٠ اللذين يتضمنان أحكاماً تنطبق على الهجمات الإلكترونية ضد الطيران المدني وبروتوكول مونتريال لعام ٢٠١٤ الذي يتناول مسألة الركاب المشاغبيين وغير المنضبطين.

٢-٤ وفيما يتعلق بمواصلة العمل بشأن مدى كفاية معاهدات قانون الجو الدولي القائمة للتصدي للهجمات الإلكترونية ضد الطيران المدني، ولتحديد العمل المقبل في هذا الصدد، أعدت دراسة استقصائية قانونية للدول لتقييم مدى تنفيذها للأحكام ذات الصلة من معاهدات قانون الجو الدولي في تشريعاتها المحلية.

٥- دراسة المسائل القانونية الدولية المتعلقة بنظم وخدمات الأقمار الصناعية العالمية المستخدمة في توفير خدمات الملاحة الجوية الدولية

١-٥ خلال الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية، قدّمت الأمانة العامة نبذة تاريخية عن العمل الذي اضطلعت به المنظمة فيما يتعلّق بهذا الموضوع منذ إدراجه لأول مرة في برنامج عمل اللجنة القانونية قبل أكثر من ٣٠ عاماً. وأشير، على وجه الخصوص، إلى أن الجوانب المؤسسية والقانونية لنظم الملاحة الجوية في المستقبل قد نظر فيها فريق الخبراء القانونيين والفنيين (LTEP) الذي أنشئ في عام ١٩٩٥، واجتمع عدة مرات على مدى سنوات عديدة. كما نوقشت الجوانب القانونية للنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS) مناقشة مستفيضة في المؤتمر العالمي لتنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM) في مايو ١٩٩٨. وأوضح كذلك أن عمل المنظمة بشأن هذا الموضوع قد توجّج باعتماد قرار الجمعية العمومية ٣٢-١٩، "ميثاق حقوق الدول والتزاماتها فيما يتعلق بخدمات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية"، والقرار ٣٢-٢٠: "وضع وتطوير إطار قانوني ملائم طويل الأجل لتنفيذ النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية" (GNSS)، والمرفق (و) من القرار ٤٠-٢٨، "وضع طريقة عملية للسير قدماً في تحديد الجوانب القانونية والمؤسسية لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM)". وأشارت الأمانة العامة إلى أنها رصدت

^٢ "اتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة المتعلقة بالطيران المدني الدولي"، و"البروتوكول التكميلي لاتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات"، المبرمتان في بيجين يوم ١٠/٩/٢٠١٠

^٣ "بروتوكول تعديل الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي تُرتكب على متن الطائرات"، الذي أُبرم في مونتريال في ٤/٤/٢٠١٤.

المستجدات في المنظمات والكيانات الأخرى من أجل تحديد الأعمال الجوهرية في هذا المجال، ولكنها لم تحدد أي تطورات تستلزم النظر في موثيق قانونية بخلاف قرارات الجمعية العمومية الحالية.

٢-٥ وفي إطار ذلك البند، نظرت الجمعية أيضاً في ورقة العمل A41-WP/208، التي قدمتها جنوب أفريقيا، نيابة عن اللجنة الأفريقية للطيران المدني و٥٤ دولة أفريقية، وأبرزت أن هناك جوانب في النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية تتطلب أطراً/موثيق قانونية إضافية للاسترشاد بها: (أ) الخدمات التشغيلية؛ (ب) إدخال المزيد من الأقمار الصناعية ضمن كوكبة النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية. كما ورد في الورقة أنه نظراً لزيادة تطبيق هذا النظام كوسيلة رئيسية لدعم الملاحة خلال جميع مراحل الرحلة، فمن المهم ضمان سلامة هذا النظام وإتاحته واستمراره.

٣-٥ وخلال مداوات الجمعية العمومية، أعربت وفود عديدة عن قلقها من أن العمل بشأن هذا البند لم يشهد أي تقدم في السنوات الماضية. وفي هذا الصدد، كان هناك تأييد ساحق لإبقاء هذا البند في برنامج عمل اللجنة القانونية. ومع مراعاة استعداد الأمانة العامة للنظر في مقترحات ملموسة من الدول والاقتراح الذي يحظى بتأييد واسع النطاق بمراجعة الأعمال التي أنجزت سابقاً بشأن هذا البند، كان من المفهوم أن أفضل طريقة لتوضيح الخطوات الملائمة في المرحلة القادمة هي من خلال التركيز على جوهر الأعمال التي يتعين الاضطلاع بها بدلاً من إعادة ترتيب أولوية البند.

٦- النظر في وضع الإرشادات بشأن تضارب المصالح

١-٦ عملاً بالقرار ٣٩-٨ الصادر عن الجمعية العمومية، الذي يحدّد الأعمال المقبلة للمنظمة بشأن موضوع تضارب المصالح في الطيران المدني، أعدت الإيكاو مجموعة من الأحكام (المواد الإرشادية للإيكاو بشأن تضارب المصالح في الطيران المدني)، وعرضتها على الدورة السابعة والثلاثين للجنة القانونية. وتضمّ المجموعة أحكام الإيكاو بخصوص تضارب المصالح فيما يتعلق بسلامة الطيران، والأمن، والتحقق في الحوادث والوقائع، بالإضافة إلى سياسة النقل الجوي الواردة في الملاحق الثالث عشر والسابع عشر والتاسع عشر للإيكاو وفي العشرات من أدلة الإيكاو، وهي متاحة بصفة دائمة منذ يوليو ٢٠١٩ بجميع لغات عمل الإيكاو.

٢-٦ وأحاطت الجمعية العمومية في دورتها الحادية والأربعين علماً بأن الأمانة العامة ستجري عمليات استعراض وتحديث إضافية لمجموعة أحكام الإيكاو بهدف تضمينها أي تغييرات تكون قد دخلت على الأحكام والمواد الإرشادية في الملاحق منذ عام ٢٠١٩. ويجري حالياً إعداد طبعة ثانية من مجموعة الأحكام للنشر خلال الفترة ٢٠٢٤-٢٠٢٥. وخلال مداوات الجمعية العمومية بشأن هذا البند، أيدت الوفود بالإجماع الإبقاء على البند ضمن برنامج عمل اللجنة القانونية لأنه يتطلب اهتماماً مستمراً.

٧- تطبيق المادة ٢١ من اتفاقية شيكاغو

١-٧ أحاطت الجمعية العمومية في دورتها الحادية والأربعين علماً بأن الدورة السابعة والثلاثين للجنة القانونية (مونتريال ٢٠١٨/٩/٧-٤) اعتمدت من حيث المبدأ ما أوصت به فرقة العمل المعنية بتنفيذ المادة ٢١ من اتفاقية شيكاغو (A21TF) من تضمين الملحق السابع — "علامات جنسية وتسجيل الطائرات" نموذج لشهادة شطب تسجيل الطائرات. وأشير أيضاً إلى أن الأمانة العامة قدمت نموذج شهادة شطب تسجيل الطائرات التي اقترحتها فرقة العمل المذكورة إلى فرقة العمل

الخاصة بالنقل عبر الحدود (XBT-TF) وأن المجلس، في الاجتماع الثامن من دورته ٢٢٥ (٢٠٢٢/٣/٧)، نظر في النموذج المقدم واعتمد التعديل رقم (٧) على الملحق السابع.

٨- الإجراء المطلوب من اللجنة

٨-١ تُدعى اللجنة القانونية إلى النظر في ورقة العمل هذه واتخاذ أي إجراء تراه ضرورياً.

- انتهى -