



اللجنة القانونية – الدورة الأربعون

(مونتريال، من ٢٦ إلى ٣٠/١٠/٢٠٢٦)

البند رقم ٣ من جدول الأعمال: مراجعة برنامج العمل العام للجنة القانونية

لمحة تاريخية عن الأعمال السابقة التي أنجزتها الإيكاو
فيما يتعلق بالبند رقم ٦ من برنامج العمل العام للجنة القانونية:
دراسة المسائل القانونية الدولية المتعلقة بنظم وخدمات الأقمار الصناعية العالمية
المستخدمة في توفير خدمات الملاحة الجوية الدولية
(مقدمة من الأمانة العامة)

١- المقدمة

١-١ تخضع المسائل القانونية الدولية المتعلقة بالنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS) ونظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM) للدراسة في منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) منذ عدة عقود. وقد شملت هذه الجهود أعمالاً قامت بها عدة دورات للجمعية العمومية والمجلس ومؤتمرات الملاحة الجوية واللجنة القانونية وفريق الخبراء القانونيين والفنيين ومجموعة دراسة تابعة للأمانة العامة، التي اجتمعت إحدى عشرة مرة على مدى حوالى خمس سنوات.

٢-١ وفي يونيو ١٩٨٣، أعرب مجلس الإيكاو عن عزمه تشكيل لجنة خاصة لتحديد التوقعات فيما يخص احتياجات الملاحة الجوية والأنشطة ذات الصلة بها في مجال الطيران المدني الدولي، على أساس أن الدراسة المتعمقة لهذا الموضوع ستشمل جميع التكنولوجيات الجديدة والمتطورة، بما في ذلك تكنولوجيا الأقمار الصناعية^١. وفي نوفمبر ١٩٨٣، أنشئت "اللجنة الخاصة المعنية بالنظم المستقبلية للملاحة الجوية" (FANS) لتتولى المهام التالية: "دراسة المسائل الفنية والتشغيلية والمؤسسية والاقتصادية، بما في ذلك الآثار المتعلقة بالتكاليف والمنافع المتصلة بالنظم المستقبلية المحتملة للملاحة الجوية؛ لتحديد وتقييم المفاهيم الجديدة والتكنولوجيات الحديثة، بما في ذلك تكنولوجيا الأقمار الصناعية، التي قد تعود بفوائد مستقبلية على تطوير الطيران المدني الدولي، بما في ذلك الآثار المحتملة التي قد تنجم عن ذلك على مستخدمي هذه النظم ومقدمي خدماتها؛ وتقديم توصيات في هذا الصدد من أجل وضع رؤية شاملة طويلة الأجل للتطور المُنسّق للملاحة الجوية في مجال الطيران المدني الدولي على مدى خمسة وعشرين عاماً. وينبغي للجنة أن تتفادى ازدواجية الجهود، كما يتعين عليها تنسيق عملها مع المجموعات الأخرى القائمة في المنظمة"^٢. وتضمنت اختصاصات اللجنة المذكورة دراسة الجوانب المؤسسية للنظم المستقبلية للملاحة الجوية.

٣-١ وقد تناول الخبراء الفنيون في اللجنة الجوانب المؤسسية للنظم المستقبلية للملاحة الجوية خلال اجتماعات اللجنة الثاني (١٩٨٥) والثالث (١٩٨٦) والرابع (١٩٨٨)، كما نظرت فيها اللجنة الخاصة المعنية برصد وتنسيق التخطيط للتطوير والانتقال إلى النظم المستقبلية للملاحة الجوية (لجنة المرحلة الثانية للنظم المستقبلية للملاحة الجوية) في اجتماعات اللجنة الأول

^١ موجز القرارات C-DEC 109/20

^٢ موجز القرارات (C-DEC 110/9)، الفقرة ١.

(١٩٩٠) والثاني (١٩٩١) والثالث (١٩٩٢). وتناول المؤتمر العاشر للملاحة الجوية (٥ - ٢٠/٩/١٩٩١) ضمن البند رقم ٤ من جدول الأعمال موضوع: "النظر في الجوانب المؤسسية للنظم المستقبلية للملاحة الجوية". وشدد المؤتمر على الدور المهم الذي تضطلع به الإيكاو في استحداث الترتيبات المؤسسية المستقبلية وفقاً للمادة ٤٤ من اتفاقية شيكاغو، وخُصص إلى أن العديد من المشاكل المؤسسية والقانونية مترابطة وستتطلب دراسة من قبل اللجنة القانونية. وأوصى المؤتمر، نتيجةً لمداولاته، بأن تسرع الإيكاو من وتيرة عمل اللجنة القانونية بشأن موضوع "الجوانب المؤسسية والقانونية للنظم المستقبلية للملاحة الجوية"، بالقدر اللازم لتحقيق مفهوم نظم الملاحة الجوية المستقبلية، وأن تأخذ الأعمال الإضافية التي ستقوم بها هيئات الإيكاو بشأن هذا الموضوع بالقرارات الصادرة عن الجمعية العمومية للمنظمة والمبادئ التوجيهية والإرشادات التي تقترحها هذه اللجنة.

٤-١ وفي ١٩٨٨/٦/٢٩، قرّر المجلس إضافة البند التالي "الجوانب المؤسسية والقانونية للنظم المستقبلية للملاحة الجوية" إلى برنامج العمل العام للجنة القانونية^٣. وقد قامت الجمعية العمومية أو المجلس أو اللجنة القانونية بتعديل عنوان هذا البند منذ ذلك الحين في مناسبات عديدة، ليصبح حالياً كما يلي: "دراسة المسائل القانونية الدولية المتعلقة بنظم وخدمات الأقمار الصناعية العالمية المستخدمة في توفير خدمات الملاحة الجوية الدولية". وكما سيتمّ تفصيله أدناه، إنّ العمل الذي أنجزته اللجنة القانونية فيما يتعلق بهذا البند بلغ ذروته أو ساهم بشكل ملحوظ باعتماد "بيان سياسات الإيكاو بشأن تنفيذ وتشغيل نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع" الذي أقرّه المجلس في ١٩٩٤/٣/٩ و"ميثاق حقوق والتزامات الدول فيما يتعلق بخدمات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية"^٤ و"وضع وتطوير إطار قانوني ملائم طويل الأجل لتنفيذ النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية"^٥ و"تحديد طريقة عملية للسير قدماً في تحديد الجوانب القانونية والمؤسسية لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية"^٦ و"البيان الموحد بسياسات الإيكاو وممارساتها المستمرة لوضع نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية"^٧. ومع ذلك، لم تقم اللجنة القانونية بأي عمل جوهري بشأن هذا البند منذ اجتماعها الثالث والثلاثين الذي انعقد في عام ٢٠٠٨.

٥-١ وكما أشار الدكتور أسعد قطيط، الرئيس السابق لمجلس الإيكاو خلال مناقشة المجلس للتقرير النهائي لمجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة حول الجوانب القانونية لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية في ٢٠٠٤/٣/٥، شرعت الإيكاو قبل التاريخ المذكور أعلاه بفترة طويلة ببذل الجهود فيما يخص هذه النظم. وبحسب رأيه، "على الرغم من الإشارة المتكررة إلى مؤتمر الملاحة الجوية العاشر الذي انعقد عام ١٩٩١ والذي اعتمد مفهوم نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية، الذي أقرّه المجلس ثم أقرّته الجمعية العمومية في وقت لاحق، إلا أن مؤتمر الملاحة الجوية السابع الذي انعقد في عام ١٩٧٢ هو الذي أثّرت فيه لأول مرة فكرة نظام الملاحة الجوية القائم على الأقمار الصناعية. وقد تطوّرت تلك الفكرة تدريجياً لتصبح في الثمانينيات المرحلتين الأولى والثانية للنظم المستقبلية للملاحة الجوية". وأشار الدكتور قطيط كذلك إلى أن "هذا الموضوع، الذي يتسم بالتعقيد لا من الناحية القانونية فحسب، إنّما من الناحية التكنولوجية والفنية أيضاً، هو أحد البنود المدرجة على برنامج عمل اللجنة القانونية الذي أقرّته الجمعية العمومية ويقوم المجلس بمراجعته سنوياً"^٨.

٦-١ وقد أصبح تقديم الخدمات القائمة على النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية لتلبية احتياجات الطيران المدني الدولي أمراً ممكناً في البداية من خلال التنفيذ التشغيلي لكوكبتين أساسيتين من كوكبات الأقمار الصناعية، وهما: النظام العالمي لتحديد الموقع (GPS) والنظام العالمي للملاحة بواسطة الأقمار الصناعية (غلوناس - GLONASS) المقدمان من الولايات

^٣ موجز القرارات (C-DEC 124/16)، الفقرة ١

^٤ قرار الجمعية العمومية A32-19

^٥ قرار الجمعية العمومية A32-20

^٦ اعتمد أصلاً على أساس قرار الجمعية العمومية ٣٥-٣ ويرد حالياً في المرفق "و" بقرار الجمعية العمومية A42-5

^٧ قرار الجمعية العمومية A42-8

^٨ محضر دورة المجلس C-MIN 171/9، الفقرة ٤٧.

المتحدة والاتحاد الروسي على التوالي^٩. وفي عام ١٩٩٤، قدّمت الولايات المتحدة خدمة تحديد المواقع القياسية القائمة على النظام العالمي لتحديد الموقع (GPS-SPS) لتلبية الاحتياجات المتعلقة بالطيران المدني الدولي وأكدت ذلك مجدداً في عام ٢٠٠٧. وقد قبل مجلس الإيكاو كلا العرضين^{١٠} كما عرض الاتحاد الروسي في عام ١٩٩٦ نظام غلوناس لتلبية احتياجات الطيران المدني الدولي وقَبِل مجلس الإيكاو بهذا العرض^{١١}. وتعمل كل دولة منهما على رفع مستوى كوكبتها ملتزمة تجاه الإيكاو باتخاذ جميع التدابير اللازمة للحفاظ على موثوقية الخدمة. وقد شهدت البنية الأساسية العالمية للنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية تطوراً كبيراً منذ ذلك الحين مع إدخال كوكبات أساسية جديدة. كما قامت أوروبا والصين بتطوير نظم جديدة للنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية (غاليليو ونظام بايدو للملاحة بالأقمار الصناعية، على التوالي) تكون قابلةً للتشغيل البيني مع النظام العالمي لتحديد المواقع (GPS) ونظام غلوناس المحدثين. وأعلنت المفوضية الأوروبية عن تقديم خدمات غاليليو الأولية في عام ٢٠١٦ وعملت منذ ذلك الحين على إضافة التطويرات المطلوبة للإعلان عن القدرة التشغيلية الكاملة. كما أعلنت الصين عن تشغيل المرحلة الثالثة من نظام بايدو للملاحة بالأقمار الصناعية (BDS-3) بكامل طاقته في يوليو ٢٠٢٠ وقدمت خدمة نظام بايدو للملاحة بالأقمار الصناعية المفتوحة (BDS-3 Open Service) لأوساط الطيران المدني في عام ٢٠٢١^{١٢}.

٧-١ وفي عام ٢٠٠١، اعتمدت الإيكاو القواعد والتوصيات الدولية (SARPs) التي تُحدّد الشروط اللازمة للنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية^{١٣}. وتساعد هذه القواعد والتوصيات الدولية على تشغيل النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية استناداً إلى تقويم إشارات كوكبة الأقمار الصناعية الأساسية للوفاء بمقتضيات السلامة والموثوقية^{١٤}.

٨-١ وتقدّم هذه الورقة لمحةً تاريخيةً للأعمال التي أنجزتها مختلف الأجهزة والهيئات التابعة للإيكاو بشأن الجوانب المؤسسية والقانونية لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية، بما في ذلك النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية، بهدف تسهيل قيام اللجنة القانونية بدراسة ما إذا كان هناك ما يبرر القيام بأي أعمال إضافية بشأن هذا البند، وإذا كان الأمر كذلك، لمساعدة اللجنة القانونية في تقديم إرشادات محدّدة بشأن نطاق الأعمال القادمة واتجاهاتها.

٢- ١٩٩٠-١٩٩١: الجوانب المؤسسية والقانونية للنظم المستقبلية للملاحة الجوية

١-٢ وناقشت الدورة السابعة والعشرون للجنة القانونية (٢٧/٣-١٩٩٠/١٢/٤) بند "الجوانب المؤسسية والقانونية للنظم المستقبلية للملاحة الجوية" استناداً إلى مذكرة أعدتها الأمانة العامة^{١٥}. وأشارت هذه المذكرة إلى أن اعتماد النظم المستقبلية للملاحة الجوية لن يتوقّف على تطوير التكنولوجيا الجديدة وتوافرها فحسب، بل سيتوقّف إلى حدٍ كبير على مستوى الجهود التعاونية التي تبذلها الدول وتوافقها على تطبيق النظم الجديدة من الناحية العملية في ظل شروط قانونية محدّدة. فقد خلصت اللجنة القانونية إلى أن أي دراسة تُجرى في هذا الصدد ينبغي أن تتمّ بالتنسيق مع الأعمال الجارية لمتابعة أعمال لجنة النظم المستقبلية للملاحة الجوية^{١٦}، وذلك بالرغم من تأييدها بالإجماع لتعيين مُقرّر لدراسة هذا الموضوع.

٢-٢ وفي ضوء الأعمال التي قامت بها لجنة النظم المستقبلية للملاحة الجوية ومع مراعاة الآثار المؤسسية للنظم المستقبلية، رأى المجلس أن البند التالي: "الجوانب المؤسسية والقانونية للنظم المستقبلية للملاحة الجوية" يستحق إعطاءه أولوية قصوى في برنامج العمل العام للجنة القانونية، الذي عدّله المجلس على هذا الأساس في ١٤/٦/١٩٩١.

^٩ الوثيقة Doc 9849 - دليل النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS)، الطبعة الخامسة، ٢٠٢٥.

^{١٠} موجزا القرارات C-DEC 143/12 و C-DEC 182/7 وتبادل الرسائل ذات الصلة بين الإيكاو وحكومة الولايات المتحدة

^{١١} موجز القرارات C-DEC 147/15 وتبادل الرسائل ذات الصلة بين الإيكاو وحكومة الاتحاد الروسي

^{١٢} الوثيقة Doc 9849 - دليل النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS)، الطبعة الخامسة، ٢٠٢٥.

^{١٣} التعديل رقم (٧٦) للملحق العاشر - اتصالات الطيران، ٢٠٠١/٧/١٦.

^{١٤} الوثيقة Doc 9849 - دليل النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS)، الطبعة الخامسة، ٢٠٢٥.

^{١٥} ورقة العمل LC/27-WP/7 - "الجوانب المؤسسية والقانونية للنظم المستقبلية للملاحة الجوية" - مذكرة تمهيدية قدمتها الأمانة العامة

^{١٦} الوثيقة Doc 9556-LC/187، تقرير الدورة السابعة والعشرين للجنة القانونية، الفقرات ٧-١ إلى ٧-٨.

ووفقاً للمادة ١٧ من النظام الداخلي للجنة القانونية، عيّن رئيس اللجنة القانونية آنذاك مقررّاً (الدكتور و. غلديمان، سويسرا) لدراسة الموضوع المعنون "الجوانب المؤسسية والقانونية للنظم المستقبلية للملاحة الجوية" وإعداد تقرير بشأنه.

٣- أهمية وجود إطار قانوني فيما يتعلق بالنظم العالمية للملاحة بالأقمار الصناعية؛ النظر في وضع إطار قانوني فيما يتعلق بالنظم العالمية للملاحة بالأقمار الصناعية

١-٣ خلّصت اللجنة القانونية، خلال دورتها الثامنة والعشرين (١١ - ٢٢/٥/١٩٩٢)، بعد دراسة تقرير المقرر حول البند "الجوانب المؤسسية والقانونية للنظم المستقبلية للملاحة الجوية" إلى أنّه لا يوجد عائق قانوني أمام تنفيذ وتحقيق مفهوم نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية وأنه لا يوجد عنصر جوهري في مفهوم هذه النظم يتعارض مع اتفاقية شيكاغو. كما أقرّت اللجنة القانونية المبادئ التوجيهية التي وضعها الاجتماع الثالث للجنة المعنية بالمرحلة الثانية من النظم المستقبلية للملاحة الجوية بشأن الترتيبات المؤسسية المقبولة المتعلقة بتنفيذ النظم العالمية للملاحة بالأقمار الصناعية في مجال الطيران المدني. ووافقت اللجنة القانونية، عند مراجعة برنامج عملها، على حذف البند رقم ١ - "الجوانب المؤسسية والقانونية للنظم المستقبلية للملاحة الجوية" نظراً للعمل المُنجَز خلال الدورة الثامنة والعشرين وإدراج بند جديد يتعلق بالنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية وإسناده الأولوية رقم ٥ بعنوان: "أهمية وجود إطار قانوني فيما يتعلق بالنظم العالمية للملاحة بالأقمار الصناعية".^{١٧}

٢-٣ وقرّر المجلس، أثناء دورته ١٣٦، في ١٧/٦/١٩٩٢، تعديل البند رقم ٥ من برنامج عمل اللجنة القانونية ليكون على الشكل التالي: "النظر في وضع إطار قانوني فيما يتعلق بالنظم العالمية للملاحة بالأقمار الصناعية" وإسناد الأولوية رقم ١ إليه.^{١٨} وأقرّت الدورة التاسعة والعشرون للجمعية العمومية (٢٢/٩/١٩٩٢ إلى ٨/١٠/١٩٩٢) برنامج عمل اللجنة القانونية كما عدلها المجلس، ووافقت على وجود ضرورة ملحة للمجلس لتحديد أهداف البند بوضوح. وبالتالي، وافق المجلس، بعد دراسته لبرنامج عمل اللجنة القانونية أثناء دورتيه ١٣٧ (١٨/١١/١٩٩٢) و١٣٨ (٥ و ٢٦/٣/١٩٩٣)، على أنّه فيما يتعلق بالبند رقم ١ - "النظر في وضع إطار قانوني فيما يتعلق بالنظم العالمية للملاحة بالأقمار الصناعية"، يتعيّن على اللجنة القانونية معالجة المسائل المُحدّدة التالية:

(أ) تحديد الترتيبات المؤسسية المقبولة دولياً؛

(ب) الدور المحتمل للإيكاو في توفير خدمات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية على المدى الطويل؛

(ج) مضمون الترتيبات المُقرّر إبرامها بين الإيكاو والدولة التي تقدم خدمة النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية في الوقت الحاضر؛

(د) التزام مقدّمي خدمات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية بالقواعد والتوصيات الدولية ذات الصلة الصادرة عن الإيكاو.^{١٩}

٣-٣ وعيّن رئيس اللجنة القانونية آنذاك، في يوليو ١٩٩٣، الدكتور كينيث راتراي (جامايكا) مقررّاً لمعالجة الموضوع التالي: "النظر في وضع إطار قانوني فيما يتعلق بالنظم العالمية للملاحة بالأقمار الصناعية". وركّز تقرير المُقرّر^{٢٠}، وهو كان قيد النظر خلال الدورة التاسعة والعشرين للجنة القانونية، بشكل أساسي على إنشاء مؤسسة تنظيمية تكون مسؤولة عن الإشراف على مقدّمي خدمات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية مراقبتهم، ولكن من دون أن يكون لها ملكية النظام.

^{١٧} الوثيقة Doc 9588 LC/188، تقرير الدورة الثامنة والعشرين للجنة القانونية، الفقرات ١-٥ إلى ٨-٥.

^{١٨} موجز القرارات C-DEC 136/12

^{١٩} موجز القرارات C-DEC 138/18

^{٢٠} ورقة العمل LC/29-WP/3-1 - "الجوانب المؤسسية والقانونية للنظم المستقبلية للملاحة الجوية" - تقرير المقرر المقدم إلى اللجنة القانونية

واقترح المقرّر في هذا السياق أن يكون الإطار القانوني على شكل اتفاقية دولية أو اتفاق دولي يُعتمد تحت رعاية الإيكاو. ويفرض هذا الاتفاق على الجهة التي تقدم خدمات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية الحصول على شهادة من الإيكاو. ثم تناول المقرّر عدداً من المسائل الإضافية، وهي تحديد رسوم المنتفعين واعتبارات المسؤولية القانونية والأحكام المحتملة المتعلقة بالتعاون والمشاورات بين الدول الأطراف ومقدمي الخدمات وتوافق الاتفاقية المقترحة مع المعاهدات الدولية الأخرى وإجراءات تسوية المنازعات. وأخيراً، تطرّق المقرّر إلى الحاجة إلى وضع أحكام انتقالية تعترف بوجود النظام العالمي لتحديد الموقع (GPS) ونظام غلوناس كجزء لا يتجزأ من النهج التطوري لتأسيس النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية بشكله النهائي. واقترح المقرّر إبرام مذكرة تفاهم بين الإيكاو والدول التي تقدم هذه الخدمات من أجل توفير نقطة انطلاق عملية.

٤- ١٩٩٤: بيان سياسات الإيكاو بشأن تنفيذ وتشغيل نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية

١-٤ وافق المجلس، خلال دورته ١٣٩، أثناء مناقشة اقتراح الأمين العام^{٢١} بشأن إمكانية إعداد آلية تابعة للإيكاو بشأن نُظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية استجابةً للتوصيبتين ٥/٤ و ٥/٨ الصادرتين عن المؤتمر العاشر للملاحة الجوية، على ضرورة إعداد سياسة للإيكاو بشأن تنفيذ هذه النُظم وتشغيلها^{٢٢}. وينبغي أن تتناول هذه السياسة، من بين أمور أخرى، قضايا مثل استمرارية نُظم الملاحة الجوية الحالية وإتاحة حق استخدام النُظم الجديدة ومنع حالات الاحتكار وعدم التمييز. وبناءً على ذلك، طلب المجلس من الأمين العام صياغة مقترح حول سياسة الإيكاو العامة بشأن نُظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية، يُحدّد العناصر الأساسية التي يتعيّن إدراجها في الإطار القانوني للنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية. ووافق المجلس على إخطار اللجنة القانونية بأنه سيُطلب منها إدراج مسألة صياغة إطار قانوني للتنفيذ الطويل الأجل للنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية في برنامج عملها، وأنّ رئيس اللجنة القانونية سيقوم بتعيين مقرّر في الوقت المناسب.

٢-٤ وفي ١٩٩٤/٣/٩، وافق المجلس على "بيان سياسات الإيكاو بشأن تنفيذ وتشغيل نُظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية" الذي أعدته الأمانة العامة^{٢٣} وطلب من اللجنة القانونية، حسب الاقتضاء، إدراج عناصر هذا البيان في مقترحاتها المتعلقة بالإطار القانوني.

٥- ١٩٩٤: الدورة التاسعة والعشرون للجنة القانونية

١-٥ اعتمدت الدورة التاسعة والعشرون للجنة القانونية (٤ - ١٥/٧/١٩٩٤) بعد النظر في تقرير المقرّر، مسودة لاتفاق نموذجي من أجل إبرامه بين الإيكاو ومقدمي خدمات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية في المستقبل القريب. كما أقرّت اللجنة القانونية "قائمة مرجعية بالبند التي يجب مراعاتها في العقود المبرمة مع مقدمي خدمات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية بشأن توفير الإشارات في سياق النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية على الأمد الطويل"، وأوصت اللجنة القانونية المجلس بتشكيل فريق من الخبراء القانونيين والفنيين يُناط بالمهام الواردة أدناه، مع مراعاة ما يلي: (أ) تقرير المقرّر؛ و(ب) بيان سياسات الإيكاو بشأن تنفيذ وتشغيل نُظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية؛ و(ج) تقريرَي الدورتين الثامنة والعشرين والتاسعة والعشرين للجنة القانونية؛ و(د) أي وثائق أخرى ذات الصلة بهذا الأمر:

^{٢١} ورقة العمل C-WP/9776 - وضع آلية للإيكاو في مجال الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية.

^{٢٢} موجز القرارات C-DEC 139/13 و C-DEC 139/14

^{٢٣} موجز القرارات C-DEC 141/13

أ) دراسة الأنواع والأشكال المختلفة للإطار القانوني الطويل الأجل للنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية، مع الإشارة إلى الإيجابيات والسلبيات بكل شكل من أشكاله والخيارات المُفضّلة، واستكشاف الحاجة، إن وجدت، إلى إبرام اتفاقية؛

ب) وضع الإطار القانوني الذي يستجيب، في جملة أمور، للمبادئ الأساسية الواردة في الفقرة ٦ من تقرير المُقرّر؛

ج) إعداد مسودة النص أو النصوص، بما في ذلك إعداد عقد نموذجي من خلال استخدام القائمة المرجعية التي أقرتها الدورة التاسعة والعشرون للجنة القانونية، لكي ينظر فيها مجلس الإيكاو.

٦- ١٩٩٥ - ١٩٩٨: فريق الخبراء القانونيين والفنيين المعني بوضع الإطار القانوني المتعلق بالنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية (LTEP)

١-٦ شكّل المجلس، في جلسته الحادية عشرة من الدورة ١٤٦ بتاريخ ١٢/٦/١٩٩٥ فريق الخبراء القانونيين والفنيين المعني بوضع الإطار القانوني المتعلق بالنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية. كما قرّر تكليف فريق الخبراء بالاختصاصات التي أوصت بها الدورة التاسعة والعشرون للجنة القانونية والتي أقرتها الدورة الحادية والثلاثون للجمعية العمومية^{٢٤}.

٢-٦ وعقد فريق الخبراء ثلاثة اجتماعات وشكّل مجموعتي عمل: كُلّفت إحداها بوضع أحكام ميثاق يُحدّد المبادئ الأساسية للنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية بينما كُلّفت المجموعة الأخرى بدراسة المسائل المتعلقة بالترخيص والمسؤولية القانونية والإدارة والتمويل واسترداد التكاليف والهياكل التشغيلية المستقبلية للنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية.

٣-٦ وأعدّ فريق الخبراء نص الميثاق بشأن حقوق الدول والتزاماتها فيما يتعلّق بخدمات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية. ويجسّد هذا الميثاق مبادئ أساسية يجب تطبيقها في تنفيذ وتشغيل النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية، بما في ذلك سلامة الطيران المدني الدولي؛ وحق الاستخدام الشامل غير التمييزي لخدمات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية؛ والحفاظ على سيادة الدول وسلطانها ومسؤوليتها؛ وضمان الاستمرارية والتوافر والنزاهة والدقة والموثوقية لخدمات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية؛ وضمان توافق الترتيبات الإقليمية مع عملية التخطيط والتنفيذ العالمية؛ واحترام مبدأ التعاون والمساعدة المتبادلة. وفيما يتعلق بشكل الميثاق، أيدت غالبية أعضاء لجنة الخبراء فكرة اتفاقية دولية جديدة، بينما رأت أقلية منهم أن يُعتمد هذا الميثاق في شكل قرار صادر عن الجمعية العمومية كترتيب مؤقت أو انتقالي. ورأى فريق الخبراء أن الشكل النهائي للميثاق ينبغي أن يُترك للمجلس أو لهيئة مناسبة أخرى تتخذ قراراً بشأنه.

٤-٦ وفي هذا السياق، قدّم فريق الخبراء عدّة توصيات أخرى حول المسائل القانونية المتعلقة بالشهادات والمسؤولية القانونية والإدارة والمالية واسترداد التكاليف والهياكل التشغيلية المستقبلية للنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية. وأشار في بعض هذه التوصيات إلى الحاجة إلى مزيد من الدراسات في مواضيع معينة.

٥-٦ وقرّر المجلس، خلال دورته ١٥٣ بتاريخ ٢٠/٣/١٩٩٨، بعد دراسته لتقرير الاجتماع الثالث لفريق الخبراء، أن يقدم تقريراً عن أعمال فريق الخبراء إلى الدورة الثانية والثلاثين للجمعية العمومية للحصول على مزيد من الإرشادات؛ وأن مشروع الميثاق ينبغي أن يُقدّم إلى الدورة الثانية والثلاثين للجمعية العمومية لاعتماده^{٢٥}.

^{٢٤} موجز القرارات C-DEC 146/11

^{٢٥} موجز القرارات C-DEC 153/16، الفقرة ١٠

٧- المؤتمر العالمي لتنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية ١٩٩٨

١-٧ جرى عرض نتائج أعمال فريق الخبراء القانونيين والفنيين للعلم خلال المؤتمر العالمي لتنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية الذي انعقد في ريو دي جانيرو من ١١ إلى ١٥/٥/١٩٩٨. ودعم المؤتمر اعتماد مسودة الميثاق كإطار مؤقت على الأمد القصير. وبينما كان شكل الإطار القانوني الطويل الأجل مثيراً للجدل، خلُصت أغلبية الآراء إلى ضرورة وجود اتفاقية دولية لتوفير ضمانات قوية تكفل حق الاستخدام الشامل للخدمات واستمرارية تقديمها ومسائل أخرى ذات الصلة بذلك، وتغطية مسألة المسؤولية القانونية. وفي الوقت نفسه، جرى الاتفاق على عدم تأجيل تنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية في انتظار الأعمال الخاصة بالمسائل القانونية. كما خلُص المؤتمر إلى أن الترتيبات الإقليمية قد تسهم في إعداد إطار قانوني ومؤسسي عالمي لتنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية، بما في ذلك النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية، شرط أن تكون متوافقة تماماً مع الإطار العالمي المُتاح وتدعم التشغيل البيني للمكونات الإقليمية لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية. وأكد المؤتمر الدور المركزي الذي تؤديه الإيكاو من أجل تنفيذ النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية على الأمد الطويل من خلال إعداد القواعد القياسية والتوصيات الدولية الفنية والتشغيلية. كما سادت وجهة نظر أخرى خلال المؤتمر مفادها أن الإطار القانوني ينبغي ألا يقتصر على النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية، بل ينبغي أن يشمل الجوانب الأخرى لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية. وعلاوةً على ذلك، ينبغي اتخاذ تدابير قانونية للتعامل بفعالية مع أفعال التدخل غير المشروع المحتملة عند معالجة البيانات المتعلقة بنظم الاتصالات وتدفعها، وذلك من أجل حماية سلامة الطيران المدني.

٢-٧ واعتمد المؤتمر العالمي التوصيات التالية:

"تتطلب الجوانب القانونية المُعقّدة لتنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية، بما فيها النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية، مزيداً من عمل الإيكاو الذي يقضي بإعداد إطار قانوني ملائم طويل الأجل لتنظيم تشغيل هذه النظم وتوافرها، بما في ذلك النظر في وضع اتفاقية دولية لهذا الغرض. لكن، ينبغي ألا يؤخّر هذا العمل الإضافي تنفيذ هذه النظم.

وينبغي أن يسعى العمل الإضافي الذي يتعين على الإيكاو القيام به إلى تحقيق الهدفين التاليين:

- (أ) بناء وتعزيز الثقة المتبادلة بين الدول فيما يتصل بنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية؛
- (ب) دعم تنفيذ الدول المتعاقدة لهذه النظم.

٨- ١٩٩٨: الدورة الثانية والثلاثون للجمعية العمومية (١٩٩٨/٩/٢٢ - ١٩٩٨/١٠/٢)

١-٨ اعتمدت الدورة الثانية والثلاثون للجمعية العمومية، بعد النظر في نتائج عمل فريق الخبراء وتوصيات المؤتمر العالمي لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية، قرارين حول هذا الموضوع: قرار الجمعية العمومية ٣٢-١٩: الميثاق بشأن حقوق الدول والتزاماتها فيما يتعلق بخدمات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية؛ وقرار الجمعية العمومية ٣٢-٢٠: وضع وتطوير إطار قانوني ملائم طويل الأجل لتنفيذ النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية. وفي القرار ٣٢-٢٠، كلفت الجمعية العمومية المجلس والأمانة العامة بتشكيل مجموعة دراسة تابعة للأمانة العامة لضمان متابعة توصيات المؤتمر الذي انعقد في ريو وكذلك التوصيات التي أصدرها فريق الخبراء القانونيين والفنيين، لا سيما فيما يتعلق منها بالجوانب التنظيمية واعتبارات المسؤولية القانونية، والنظر في وضع تفاصيل إطار عام على الأمد الأطول لتشغيل النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية. وبذلك، أقرت الجمعية العمومية القرار الذي اتخذته المجلس خلال دورته ١٥٤ في ١٠/٦/١٩٩٨ بتشكيل فريق لدراسة الجوانب القانونية لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية.

٨-٢ كما قرّرت الدورة الثانية والثلاثون للجمعية العمومية تعديل البند رقم ١ من برنامج عمل اللجنة القانونية، الذي لم يكن يشمل سابقاً سوى النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية، بحيث يُصبح النصّ على النحو التالي: "النظر في وضع إطار قانوني بشأن نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية، بما في ذلك النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية". وفي هذا الصدد، تم التذكير بأنّه عندما شكّل المجلس فريق الخبراء القانونيين والفنيين، كلفه المجلس باختصاصات تتعلّق بالنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية فحسب، ولا بالجوانب الأخرى لنُظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية^{٢٦}. وبناءً عليه، لم ينظر فريق الخبراء في الجوانب القانونية لعناصر أخرى من نُظم الاتصالات. ولذلك، أتى تعديل عنوان البند رقم ١ من برنامج عمل اللجنة القانونية من قبل الدورة الثانية والثلاثين للجمعية العمومية استجابةً للتوصية الصادرة عن المؤتمر العالمي لتنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية لعام ١٩٩٨ التي تدعو إلى ألا يقتصر النظر في الجوانب القانونية على النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية بشكل حصري، بل ينبغي أن يشمل عناصر أخرى من نُظم الاتصالات أيضاً.

٩- ١٩٩٩ - ٢٠٠٤: أعمال مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة المعنية بالجوانب القانونية لنُظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية

٩-١ عقدت مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة والمعنية بالجوانب القانونية لنُظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية أحد عشر اجتماعاً في الفترة الممتدة بين أبريل ١٩٩٩ ويناير ٢٠٠٤، وتم عرض تقارير مرحلية دورية إلى المجلس. كما جرى تقديم تقرير مرحلي حول أعمال مجموعة الدراسة إلى الدورة الثالثة والثلاثين للجمعية العمومية في عام ٢٠٠١، والتي قرّرت إجراء المزيد من الأعمال على الجوانب القانونية لنُظم الاتصالات من أجل وضع اللمسات الأخيرة على مفهوم إطار تعاقد لنُظم الاتصالات كإطار مؤقت وتوفير مسار نحو تنفيذه، بما في ذلك النظر في وضع اتفاقية دولية. وعملاً بهذا القرار، أنهت مجموعة الدراسة هذه أعمالها في يناير ٢٠٠٤ واستعرضت الإطار القانوني الحالي المُطبّق على نُظم الاتصالات وحدّدت بعض أوجه القصور وناقشت بالتفصيل إطاراً تعاقدياً لهذه النُظم ودرست إمكانية وضع اتفاقية دولية لهذا الغرض.

٩-٢ وأجرت مجموعة الدراسة مناقشات مفصلة وأقرّت مجموعة من البنود التعاقدية في شكل "مشروع إطار تعاقد يتعلق بتوفير خدمات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية". وعلى الرغم من أن مشروع الإطار التعاقدية حظي بتأييد غالبية أعضاء المجموعة، إلا أنه لا تزال هناك آراء متباينة بشأن نطاق هذا الإطار وطبيعته الإلزامية. واعتبر بعض الأعضاء أن هذا الإطار يشكّل عقداً نموذجياً اختيارياً وغير ملزم، تتمتع الدول أو الأطراف الأخرى بحرية قبوله أو لا. ورأى آخرون أنّه، من أجل الحفاظ على الدرجة المرجوة من التوحيد وتوفير الضمانات الأساسية اللازمة لبناء الثقة في نُظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية، ينبغي أن يتضمّن الإطار عدداً من العناصر الإلزامية المشتركة التي تكون ملزمةً للأطراف. ومن وجهة نظرهم، ينبغي أن تتخذ هذه العناصر شكل اتفاق حكومي دولي، ويمكن أن يتطوّر تدريجياً في المستقبل ليصبح اتفاقية دولية. وعلى الرغم من المناقشات المستفيضة التي دارت خلال عدة اجتماعات، لم تتمكن المجموعة من التوصل إلى توافق في الآراء بشأن مسألة إبرام اتفاقية دولية.

٩-٣ وقد ظهر تياران فكريان داخل مجموعة الدراسة بشأن إبرام اتفاقية دولية كإطار قانوني طويل الأجل يُنظّم تشغيل النُظم العالمية للملاحة بالأقمار الصناعية: رأى أحد هذين التيارين أنّه من السابق لأوانه في تلك المرحلة وضع تفاصيل وصياغة اتفاقية دولية، نظراً لعدم اكتساب خبرة كافية في تنفيذ نُظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية، والنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية على وجه الخصوص؛ في حين رأى تيار فكري آخر أن إبرام اتفاقية دولية أمر ضروري ومستصوب.

^{٢٦} موجز القرارات C-DEC 146/11

٤-٩ وفي ٢٠٠٤/٣/٥، خلال دراسة المجلس للقرير النهائي لمجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة، أعرب أحدهم عن رأيه مفاده أنه في غياب أي إجماع بشأن الحاجة إلى اتفاقية دولية، ينبغي على المجلس أن يعترف بأن دراسات الإيكاو حول الجوانب القانونية لتنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية كانت شاملة وأن المجلس ينبغي أن يوصي الدورة الخامسة والثلاثين للجمعية العمومية بأن تعتبر الإيكاو أن أبحاثها القانونية مكتملة وأن تركز جهودها على الجوانب الفنية لتنفيذ نظم الاتصالات. واعتبر عدد من ممثلي المجلس أنه من السابق لأوانه في تلك المرحلة وضع وصياغة اتفاقية دولية. ورأى آخرون أن دراسة الجوانب القانونية لنظم الاتصالات يجب أن تستمر. ودعماً لهذا الرأي، جرت الإشارة إلى أنه بما أن الاتصالات اللاسلكية عبر الأقمار الصناعية ينبغي أن تصبح في نهاية المطاف الأداة الوحيدة للاستخدام في إدارة الحركة الجوية، يجب الإقرار بالحاجة إلى ترتيبات دولية جديدة لتنظيم عمليات تنفيذ وتشغيل النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية المستقبلية. وينبغي أن توفر هذه الترتيبات، على وجه الخصوص، يقيناً قانونياً كافياً للدول التي تعتمد على إشارات تقدمها الدول الأخرى فيما يخص التزاماتها بموجب المادة ٢٨ من اتفاقية شيكاغو. كما ينبغي أن توفر الترتيبات أيضاً إطاراً شاملاً ومتسقاً ومنسقاً للمسؤولية عن الأنشطة المتعلقة بالنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية.

٥-٩ وقرّر المجلس تأجيل تحديد الإجراءات الإضافية التي يُمكن اتخاذها في هذا الشأن إلى الدورة الخامسة والثلاثين للجمعية العمومية، إدراكاً منه لأهمية البالغة التي تكتسبها الجوانب القانونية لتنفيذ نظم الاتصالات.

١٠-٢٠٠٤: الدورة الخامسة والثلاثون للجمعية العمومية (٢٠٠٤/٩/٢٨ - ٢٠٠٤/١٠/٨)

١٠-١٠ استندت دراسة هذا البند خلال الدورة الخامسة والثلاثين للجمعية العمومية إلى ورقة العمل A35-WP/75 المقدمة من الأمانة العامة وورقة العمل A35-WP/125 المقدمة من ٤١ عضواً في اللجنة الأوروبية للطيران المدني وورقة العمل A35-WP/179 المقدمة من ٢١ دولة عضو في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية وورقة العمل A35-WP/215 المقدمة من اتحاد النقل الجوي الدولي وورقة العمل A35-WP/216 المقدمة من الولايات المتحدة. ولاحظت اللجنة القانونية الآراء المتباينة التي أعرب عنها في ورقات العمل المذكورة أعلاه، والتي تراوحت بين اقتراح للنظر في اتفاقية دولية واقتراح لاعتماد إطار تعاقدية كخطوة نحو تحقيق الهدف طويل الأجل لأداة عالمية للقانون الدولي إلى اقتراح لتعليق العمل على وضع "إطار قانوني جديد طويل الأجل" حتى الدورة العادية المقبلة للجمعية العمومية. واستناداً إلى توصية اللجنة القانونية، اعتمدت الجمعية العمومية في دورتها الخامسة والثلاثين القرار ٣٥-٣: "وضع طريقة عملية للسير قدماً في تحديد الجوانب القانونية والمؤسسية لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية".

١٠-٢ وذكّر قرار الجمعية العمومية ٣٥-٣ بأن الإيكاو قد كرست موارد كثيرة لدراسة الجوانب القانونية والمؤسسية لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية في إطار الجمعية العمومية للإيكاو والمجلس واللجنة القانونية وفريق الخبراء القانونيين والفنيين ومجموعة دراسة، وذلك من أجل إعداد سجل مفصل بالمسائل والتحديات والشواغل التي تواجه المجتمع العالمي تمهيداً لفهمها. وتدعو الفقرة الثالثة من منطوق القرار الدول المتعاقدة إلى النظر أيضاً في استخدام المنظمات الإقليمية لوضع الآليات اللازمة لمعالجة أي قضايا قانونية أو مؤسسية من شأنها أن تعوق تنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية في الإقليم، مع ضمان توافق هذه الآليات مع اتفاقية شيكاغو والقانون الدولي العام. كما كلف القرار الأمين العام بأن يسهر، بل وبأن يساعد عند الاقتضاء على وضع أطر تعاقدية يسهل انضمام الأطراف إليها، وتعتمد ضمن جملة أمور على أساس الهيكل والنموذج المقترحين من أعضاء اللجنة الأوروبية للطيران المدني ولجان الطيران المدني الإقليمية الأخرى، وعلى أساس القانون الدولي.

١١ - ٢٠٠٧ - ٢٠٠٨: النظر في وضع إطار قانوني بشأن نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية، بما في ذلك النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية والهيئات الإقليمية المتعددة الجنسيات

١-١١ خلال الدورة السادسة والثلاثين للجمعية العمومية (١٨ - ٢٠٠٧/٩/٢٨)، أبلغت المنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول)، باسم أعضاء اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC)، الجمعية العمومية بالتقدم المحرز في تنفيذ قرار الجمعية العمومية ٣٥-٣. وسلّطت يوروكنترول الضوء على أهمية الإطار التعاقدى لمعالجة المسائل القانونية والمؤسسية للنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية على المستوى الإقليمي، وأكدت أن النموذج الذي جرى إعداده على المستوى الأوروبي سيشكل أداة مرنة وسهلة التطبيق قادرة على تلبية المطالب المحددة للأقاليم المختلفة. وأبلغت يوروكنترول الجمعية العمومية أن الإطار التعاقدى للجنة الأوروبية للطيران المدني قد حظي بالاعتراف داخل أوروبا وأنه سيُعرض قريباً على الإيكاو للتدقيق فيه أو حتى التأكد من صلاحيته. وستتم معالجة القضية الحاسمة المتعلقة بالمسؤولية القانونية في الإطار التعاقدى.

٢-١١ وأدركت اللجنة القانونية أنه بمجرد إعداد أعضاء اللجنة الأوروبية للطيران المدني لنموذج إطار قانوني إقليمي، يُمكن توزيع هذا النموذج عبر الإيكاو إلى الدول الأعضاء فيها، ويُمكن للدول المهتمة استخدام المعلومات كمادة إرشادية لتطوير أطرها القانونية الإقليمية حسب الاقتضاء. وفي ضوء ما سبق، أُقرت الدورة السادسة والثلاثون للجمعية العمومية تعديل عنوان البند (الذي كان حينها ضمن الأولوية رقم ٣ في برنامج عمل اللجنة القانونية) ليشمل الهيئات الإقليمية متعددة الجنسيات عند النظر في إطار قانوني. لذا، فيما يلي عنوان البند بعد تعديله: "النظر في وضع إطار قانوني بشأن نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية، بما في ذلك النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية والهيئات الإقليمية المتعددة الجنسيات".

٣-١١ وقدمت منظمة يوروكنترول، أثناء الدورة الثالثة والثلاثين للجنة القانونية (٢٠٠٨/٠٤/٢١ - ٢٠٠٨/٠٥/٢)، ورقة عمل^{٢٧} تعرض اتفاق الإطار الأوروبي كآلية إقليمية، بالإضافة إلى دعوة الجهات الإقليمية المتعددة الجنسيات للقيام بذلك بموجب قرار الجمعية العمومية ٣٥-٣. وأحاطت اللجنة القانونية علماً بالورقة التي قدّمتها يوروكنترول.

١٢ - ٢٠٠٩ - ٢٠١٨: لم تحدث تطورات بارزة

١-١٢ خلال الدورة الرابعة والثلاثين للجنة القانونية (٩ - ٢٠٠٩/٩/١٧)، لم يتم الإبلاغ عن تطورات مُحدّدة فيما يتعلق بالأعمال الجارية للجنة القانونية حول البند "النظر في وضع إطار قانوني بشأن نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية، بما في ذلك النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية والهيئات الإقليمية المتعددة الجنسيات". وفي هذا الصدد، من المهم التذكير بأن الدورة الرابعة والثلاثين للجنة القانونية جرى تكريسها بشكل أساسي للنظر في مسودات الأدوات التي وضعتها اللجنة الفرعية المكلفة بمعالجة التهديدات الجديدة والناشئة. وأصبحت هذه الأدوات في نهاية المطاف اتفاقية وبروتوكول يبيّنين لعام ٢٠١٠.

٢-١٢ ونظر المجلس، في جلسته الثالثة من الدورة ١٩٧ في نوفمبر ٢٠١٢، في برنامج عمل اللجنة القانونية، بما في ذلك تحديد الأولوية للبنود المختلفة. وفي هذه المناسبة، قرر المجلس تغيير أولوية البند "النظر في وضع إطار قانوني بشأن نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية، بما في ذلك النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية والهيئات الإقليمية المتعددة الجنسيات" في برنامج عمل اللجنة القانونية من رقم ٣ إلى رقم ٤.

٣-١٢ وكانت هناك بعض المحاولات خلال الدورة الخامسة والثلاثين للجنة القانونية (٦ - ٢٠١٣/٥/١٥) لحذف البند رقم ٤ "النظر في وضع إطار قانوني بشأن نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية، بما في ذلك النظام

^{٢٧} ورقة العمل LC/33-WP/4-8 - طريق عملي للمضي قدماً: اتفاقية إطار نموذجية لتنفيذ وتوفير وتشغيل واستخدام نظام ملاحة عالمي بالأقمار الصناعية لأغراض الملاحة الجوية

العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية والهيئات الإقليمية المتعددة الجنسيات" من برنامج عمل اللجنة القانونية. وعلى الرغم من غياب أي تطورات ذات صلة بهذا الموضوع منذ عام ٢٠٠٨، قرّرت الدورة الخامسة والثلاثون للجنة القانونية الاحتفاظ بهذا البند على برنامج عملها نظراً لأن بعض الدول شددت على الافتقار إلى المساعدة الفنية لتنفيذ هذه النظم.

١٢-٤ وخلال الدورة الثامنة والثلاثين للجمعية العمومية (٢٠١٣/٩/٢٤ - ٢٠١٣/١٠/٤)، اعتبر أحد الوفود أنه يمكن حذف البند من برنامج العمل أو خفض مستوى أولويته بالنظر إلى المواد التي أعدتها الإيكاو وفي غياب أي أعمال في إطار اللجنة القانونية أو اللجنة القانونية المنبثقة عن الجمعية العمومية على مدى تسعة أعوام. واعترضت اللجنة الأفريقية للطيران المدني (أفكاك) على حذف هذا البند من برنامج عمل اللجنة القانونية أو خفض مستوى أولويته وطلبت من الأمين العام إعداد مواد إرشادية لتنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية. وبناءً على توصية اللجنة القانونية، قرّرت الدورة الثامنة والثلاثون للجمعية العمومية الاحتفاظ بهذا البند في برنامج عمل اللجنة القانونية باعتباره الأولوية رقم ٤.

١٢-٥ وأثناء الدورة ٢٠٣ للمجلس (٢٠١٤/٩/١٥ - ٢٠١٤/١١/١٤)، طلب أحد الممثلين إعطاء الأولوية للبند رقم ٤ "النظر في وضع إطار قانوني بشأن نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية، بما في ذلك النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية والهيئات الإقليمية المتعددة الجنسيات" حيث إن إعداد هذا الإطار القانوني ضروري لتقنين الحقوق المرتبطة بالنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية وتسهيل استخدامه. وشدد الممثل على ضرورة تحقيق الاتساق بين الإطار القانوني المتوقّع والإطار العالمي لـ "حزم التحسينات في منظومة الطيران" (ASBU)، مع التشديد على أن نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية، لا سيما النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية، ساهمت بشكل حاسم في استحداث حزم التحسينات هذه. واعتبر ممثل آخر أنّ غياب أي تقدم بالنسبة لهذا البند مؤخراً لا يعني بالضرورة أن إعداد الإطار القانوني غير مهم. فعالم نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية، وعلى وجه الخصوص عالم الأقمار الصناعية، كان يتطور يوماً بعد يوم. وكانت هناك بعض المقترحات بشأن النظم العالمية لإذاعة الاستطلاع التابع للتقائي (ADS-B) التي ستصبح جاهزة للاستخدام خلال الأشهر القليلة المقبلة. وكانت هناك مبادرات أخرى بشأن النظم العالمية التي توفر احتياجات الطيران من حيث اتصالات الإنترنت لتخزين معلومات الرحلات عن بُعد (إلكترونياً على السحاب) للرصد في الوقت الفعلي، والتي كانت مهمة لتتبع الرحلات العالمية. وسيكون من الضروري في مرحلة ما دراسة الاعتبارات القانونية لهذه الخدمات المقدّمة على المستوى العالمي في كل دولة معنية، حيث إن الدول هي التي تتحمل مسؤولية تقديم هذه الخدمات بناءً على المعلومات المستلمة من الآخرين بموجب اتفاقية شيكاغو. وبالتالي، اقترح الممثل الاحتفاظ بالبند في برنامج العمل، وأكد أن عدم إحراز أي تقدم ظاهري مؤخراً لا يعني أنه لن تكون هناك حاجة لهذا الإطار القانوني في المستقبل. وعلى الرغم من الآراء الواردة أعلاه، قرّر المجلس تغيير أولوية البند في برنامج عمل اللجنة القانونية من الأولوية رقم ٤ إلى الأولوية رقم ٢٨.

١٢-٦ وجرى تعديل برنامج العمل لاحقاً خلال الدورة السادسة والثلاثين للجنة القانونية (٢٠١٥/١١/٣٠ - ٢٠١٥/١٢/٣)، وأعيد البند إلى الأولوية رقم ٤. وعلى الرغم من عدم تنظيم الإيكاو لأنشطة بارزة تتعلق بهذا البند، وافقت الأمانة العامة على الاستمرار في مراقبة التطورات ذات الصلة به ورصدها عند الحاجة.

١٢-٧ وناقش المجلس نتائج الدورة السادسة والثلاثين للجنة القانونية خلال دورته ٢٠٧ (٢٠١٦/١/١١ - ٢٠١٦/٣/١١). وخلال المداولات، رأى أحد الممثلين أن اللجنة القانونية ينبغي أن تعتبر هذا البند مسألة مهمة، مشيراً إلى أن العديد من الأنشطة تم تطويرها في إطار فريق الخبراء المعني بالنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية بشأن النظام العالمي لتحديد الموقع والنظام العالمي للملاحة بواسطة الأقمار الصناعية (غلوناس) ونظام غاليليو وأحدث كوكبة بايدو الصينية. وأشار الممثل إلى تنفيذ النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية الذي أثر على مسؤوليات الدول بموجب المادة ٢٨ من اتفاقية شيكاغو عندما استخدمت إحدى الدول هذه الإشارات لتقديم خدمات الملاحة الجوية، لكنها لم تقم بمراقبة هذه الإشارات. وأكد أن الدول الأعضاء بحاجة

إلى التأكد من أن إشارات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية وخدماته المُقدّمة داخل مجالها الجوي تُلبي شروط الأداء المناسبة من حيث السلامة والموثوقية والدقة والاستمرارية، وأن المسؤوليات كانت مُحدّدة بوضوح. وشدّد الممثل على أن الاعتماد على القوانين والإجراءات الوطنية لا يُعتبر كافياً للتعامل بفعالية مع تحديات التقدم التكنولوجي في غياب أي إطار شامل يوفّر اليقين القانوني المطلوب للدول أو للصناعة في البيئة العالمية. وإقراراً منه بأن هذا البند كان قائماً منذ قدر من الزمن ولم تُبذل الجهود الكافية لتحقيقه، شدّد الممثل على أهمية هذه المسألة بالنسبة لسلامة استخدام إشارات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية. وبناءً عليه، اقترح منح الإطار القانوني للنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية الذي يحظى بالأولوية رقم ٤ أولوية أعلى في برنامج عمل اللجنة القانونية. كما شدّد على أهمية دراسة الأمانة العامة أو اللجنة القانونية لمسألة المادة ٢٨ من الاتفاقية بشأن المسؤولية القانونية المرتبطة باستخدام الإشارات، وهي لا تخضع لمراقبة الدولة نفسها. وأشار ممثل آخر إلى أنه بما أن العمل على هذا البند لم يتقدم خلال السنوات العشر الماضية وأن الإجراء الوحيد المُحدد يقضي بمتابعة المسألة ورصدها، فقد يكون من المناسب رفع الأولوية إذا وجدت أي إشكاليات قانونية في تنفيذ النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية. وإلا، أشار إلى أن أفضل نهج يقضي بحذف البند من برنامج العمل. وفي هذا السياق، قرّر المجلس، كحلّ وسط، الاحتفاظ بالبند في برنامج عمل اللجنة القانونية وفق الأولوية نفسها.

١٣- ٢٠١٨: دراسة المسائل القانونية الدولية المتعلقة بالنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية

١٣-١ بالإضافة إلى قرارات المجلس التي طلبت من اللجنة القانونية مراجعة الصياغة القائمة آنذاك للبند ليعبر بشكل أفضل عن التقدم المُسجل في المجال التكنولوجي، بما في ذلك اعتماد الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP) ومبادرات أخرى مثل الملاحة القائمة على الأقمار الصناعية والنظام العالمي لتتبع الرحلات، قامت الدورة السابعة والثلاثون للجنة القانونية (٤ - ٢٠١٨/٩/٧) بتغيير صياغة عنوان البند كما يلي: "دراسة المسائل القانونية الدولية المتعلقة بالنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية" مع مراعاة نتائج مؤتمر الملاحة الجوية الثالث عشر، الذي تناول الوضع القائم آنذاك فيما يخص التكنولوجيات الحالية والمستقبلية التي تسمح باستخدام النظام العالمي للملاحة الجوية. وأسند المجلس، في الجلسة الخامسة من الدورة ٢١٥ بتاريخ ٢٠١٨/١١/٧، الأولوية رقم ٨ إلى البند "دراسة المسائل القانونية الدولية المتعلقة بالنظم العالمية للملاحة بالأقمار الصناعية" بعد استعراض تقرير الدورة السابعة والثلاثين للجنة القانونية.

١٤- ٢٠١٩: دراسة المسائل القانونية الدولية المتعلقة بنظم خدمات الأقمار الصناعية العالمية المستخدمة في توفير خدمات الملاحة الجوية الدولية

١٤-١ طلب المجلس، في جلسته الثالثة من الدورة ٢١٦ بتاريخ ٢٠١٩/٢/٢٢، النظر بشكل أعمق في مقترح توسيع نطاق الدراسة القانونية ليشمل ما يتجاوز النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية بحيث يتضمن النظم الأخرى للملاحة الجوية ذات التغطية العالمية^{٢٩}. وكان من المُقرّر مراعاة نتائج مؤتمر الملاحة الجوية الثالث عشر في هذا الصدد^{٣٠}. وفي تلخيص مداولات المجلس، أكّد رئيس المجلس على أن البند رقم ٨ من برنامج عمل اللجنة القانونية سيشمل من الآن فصاعداً نظم وخدمات الأقمار الصناعية العالمية مثل إذاعة الاستطلاع التابع للتقائي الفضائي وخدمات طقس الفضاء. وشدّد على ضرورة أن تستفيد اللجنة القانونية، التي تتألف من خبراء قانونيين تُعيّنهم الدول الأعضاء، من خبرات القطاع الخاص في معالجة البند رقم ٨ من برنامج عملها، مع الإشارة إلى أنه منذ وقت النظام العالمي لتحديد الموقع والنظام العالمي للملاحة بواسطة الأقمار الصناعية، حدث تحوّل ملموس في الجهات التي تمتلك نظم الأقمار الصناعية المستخدمة في خدمات الملاحة الجوية الدولية بحيث انتقلت من القطاع العام إلى القطاع الخاص.

^{٢٩} موجز القرارات C-DEC 216/3

^{٣٠} موجز القرارات C-DEC 217/3، الفقرة ٨.

٢-١٤ وبناءً على طلب المجلس، غيّرت الدورة الأربعون للجمعية العمومية (٢٠١٩/٩/٢٤ - ٢٠١٩/١٠/٤) صياغة عنوان البند ليكون على الشكل التالي: "دراسة المسائل القانونية الدولية المتعلقة بنظم وخدمات الأقمار الصناعية العالمية المستخدمة في توفير خدمات الملاحة الجوية الدولية، مع الحفاظ على أولوية البند برقم ٨ في برنامج العمل^{٣١}".

١٥ - ٢٠٢٢: الدورة الثامنة والثلاثون للجنة القانونية (٢٢ - ٢٠٢٢/٣/٢٥) والدورة الحادية والأربعون للجمعية العمومية (٢٠٢٢/٩/٢٧ - ٢٠٢٢/١٠/٧)

١٥-١ أعادت الدورة الثامنة والثلاثون للجنة القانونية ترتيب أولويات برنامج العمل وأسندت إلى هذا البند الأولوية رقم ٦ بدلاً من الأولوية رقم ٣٢٨.

٢-١٥ وخلال الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية، قدمت اللجنة الأفريقية للطيران المدني (أفكاك) ورقة عمل باسمها وباسم ٥٤ دولة أفريقية^{٣٢}. وأبرزت ورقة العمل هذه أن جوانب النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية تتطلب أطراً عامة أو موثائق قانونية إضافية لتوجيه العمل بشأن ما يلي: (أ) الخدمات التشغيلية؛ و(ب) استيعاب المزيد من الأقمار الصناعية في كوكبة النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية. كما ورد في الورقة أنه نظراً لزيادة استخدام هذا النظام كوسيلة رئيسية لأغراض الملاحة خلال جميع مراحل الرحلة، فمن المهم ضمان سلامة هذا النظام وتوافره واستمراريته. وبينما ورد في الورقة أن "دراسة المسائل القانونية الدولية المتعلقة بنظم وخدمات الأقمار الصناعية العالمية المستخدمة في توفير خدمات الملاحة الجوية الدولية" كانت موجودة ضمن برنامج العمل العام للجنة القانونية لهذه الفترة الطويلة من دون إحراز أي تقدّم مؤخراً، فإنها دعت إلى إعادة ترتيب أولوية هذا البند وشددت على ضرورة وضع لوائح تنظيمية لمعالجة احتمال الملكية الخاصة لنظم الأقمار الصناعية التي تُستخدم لأغراض الملاحة الجوية الدولية من حيث الآثار على الدول الأعضاء. ومع التسليم بأن تنفيذ الإجراءات المقترحة في ورقة العمل ستكون له آثار مالية على المنظمة، فقد أُوصي بالآلا يتسبب ذلك في ردع استئناف العمل داخل الإيكاو على وضع إطار قانوني عام أو ميثاق لمعالجة جوانب عمليات النظم العالمية للملاحة بالأقمار الصناعية دعماً للنظام العالمي لإدارة الحركة الجوية.

٣-١٥ ورداً على ذلك، قدّمت الأمانة العامة نبذة تاريخية عن الأعمال التي اضطلعت بها المنظمة فيما يتعلق بهذا الموضوع منذ إدراجها لأول مرة في برنامج عمل اللجنة القانونية عام ١٩٨٨. وبالإضافة إلى ذلك، أشارت الأمانة العامة إلى أن الدول التي تقدّم خدمات النظم العالمية للملاحة بالأقمار الصناعية قد وضعت ترتيبات مع المنظمة من خلال تبادل الرسائل المتعلقة بالنظام العالمي لتحديد الموقع (GPS) التابع للولايات المتحدة في عام ١٩٩٤ وأُعيد التأكيد عليه في عام ٢٠٠٧، ونظام غلوناس التابع للاتحاد الروسي في عام ١٩٩٦، ونظام بايدو (BeiDou) للصين في عام ٢٠٢٢. وتتّصّ هذه الترتيبات على استخدام النظام بالمجان وضمان الامتثال للقواعد والتوصيات الدولية وبالإخطار ست سنوات على الأقل قبل التوقف عن توفير أي خدمة. وخُصّصت الأمانة العامة إلى أنها واصلت مراقبة التطورات التي تستدعي استئناف العمل على هذا البند بشكل مُكثّف، لكنها لم تحدد أي تطورات من شأنها أن تستلزم النظر في موثائق قانونية خلاف قرارات الجمعية العمومية الحالية. لكن، أعربت الأمانة العامة عن انفتاحها على تلقي مقترحات ملموسة من الدول بشأن كيفية المضي قدماً بالعمل المتعلق بهذا البند.

٤-١٥ وقررت الجمعية العمومية في دورتها الحادية والأربعين إبقاء هذا البند ضمن برنامج عمل اللجنة القانونية والحفاظ عليه بالأولوية رقم ٦. وفي أثناء ذلك، اعتبرت الجمعية العمومية أنه من المستبعد أن يؤدي تغيير مستوى الأولوية بالنسبة لهذا البند إلى تحقيق النتائج المرجوة. وبدلاً من ذلك، ومع مراعاة استعداد الأمانة العامة للنظر في المقترحات الملموسة من الدول والاقتراح الذي

^{٣١} ورقة العمل A40-WP/617 - تقرير اللجنة القانونية التابعة للجمعية العمومية حول القسم العام والبنود ٣٧ و ٣٨ و ٣٩ و ٤٠

^{٣٢} وثيقة Doc 10195-LC/38 - تقرير الدورة الثامنة والثلاثين للجنة القانونية

^{٣٣} ورقة العمل A41-WP/208, Revision No. 1، التنقيح رقم ١ - تحديد طريقة عملية للسير قدماً في تحديد الجوانب القانونية والمؤسسية لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية.

يحظى بتأييد واسع النطاق بمراجعة الأعمال التي أُنجزت سابقاً بشأن هذا البند، فإن التركيز على جوهر الأعمال التي يتعين الاضطلاع بها بدلاً من إعادة ترتيب أولويات البند يمكن أن يساعد على توضيح ما ينبغي القيام به في المستقبل^{٣٤}. ولذلك، حثّت الجمعية العمومية الدول على تقديم مقترحات ملموسة حتى تتمكن اللجنة القانونية من استئناف عملها بشأن هذا البند.

١٦- ٢٠٢٥: الدورة الثانية والأربعون للجمعية العمومية (٢٣/٩/٢٠٢٥ - ٣/١٠/٢٠٢٥)

١٦-١ حافظت الدورة الثانية والأربعون للجمعية العمومية على البند بالأولوية رقم ٦ مع مراعاة اقتراح الأمانة العامة لإجراء استطلاع لآراء جميع الدول الأعضاء في الإيكاو وبعض المنظمات الدولية لتقييم احتياجاتها فيما يتعلق باستئناف العمل على هذا البند^{٣٥}. وتم إبلاغ الجمعية للعمومية بأنه لم ترد أي مقترحات ملموسة من الدول لاستئناف العمل.

١٦-٢ كما نظرت الجمعية العمومية في ورقة عمل قدمتها جنوب أفريقيا^{٣٦} تحثها لإسناد بعض عناصر الأعمال الرئيسية إلى أقسام الإيكاو المختصة من أجل رصد المشهد التشغيلي في صناعة الطيران بشكل مستمر من أجل تحديد المخاطر المحتملة، بما في ذلك تيسير اتخاذ التدابير الاحترازية المتعلقة بتنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية، فضلاً عن الآثار المحتملة الناجمة عن تزايد حالات الأجسام الفضائية العائدة إلى الأرض والتي تؤثر على الملاحة الجوية الدولية وعمليات المجال الجوي العلوي. كما اقترح في الورقة تكليف اللجنة القانونية بإعداد جدول للمخاطر بشأن الجوانب التي جرى النظر فيها والتي جرى تناولها بموجب اتفاقية شيكاغو وبموجب القواعد القياسية والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية ذات الصلة بهذه المسألة بغرض عرضها على الدول لتتخذ فيها. ونظراً لتباين وجهات النظر التي أعربت عنها الدول، أحالت الجمعية العمومية المسألة إلى اللجنة القانونية لتحديد ما إذا كان من الممكن استيعاب العناصر المشمولة بالمقترح في حالة توسيع نطاق البند رقم ٦.

١٧- الإجراء المعروض على اللجنة

١٧-١ تُدعى اللجنة القانونية إلى النظر في المعلومات الواردة في هذه الورقة والمرفقات بها من أجل تيسير سير أعمالها.

— انتهى —

^{٣٤} ورقة العمل A41-WP/649 - تقرير اللجنة القانونية بشأن القسم العام والبنود ٤٠ و ٤١ و ٤٢ و ٤٣ على جدول الأعمال

^{٣٥} ورقة العمل A42-WP/699 - تقرير اللجنة القانونية حول القسم العام والبندين ٢٨ و ٢٩ على جدول الأعمال

^{٣٦} ورقة العمل A42-WP/90 - "دراسة المسائل القانونية الدولية المتعلقة بنظم وخدمات الأقمار الصناعية العالمية المستخدمة في توفير خدمات الملاحة الجوية الدولية".