LC/40-WP/3-3
29/9/26

منظمة الطيران المدني الدولي

ورقة عمل

اللجنة القانونية — الدورة الأربعون

(مونتريال، من ٢٦ إلى ٢٠٢٦/١٠/٣٠)

البند ٣: مراجعة برنامج العمل العام للجنة القانونية

دراسة المسائل القانونية الدولية المتعلقة بنُظم وخدمات الأقمار الصناعية العالمية المستخدمة في توفير خدمات الملاحة الجوية الدولية

(مقدمة من الأمانة العامة)

١- الخلفية العامة

١-٢ تقدم ورقة العمل هذه في مرفقها ملخصاً للردود الواردة على استبيان تقييم مدى الحاجة إلى قيام اللجنة القانونية بمزيد من العمل بشأن البند رقم ٦ من برنامج عملها العام المعنون "دراسة المسائل القانونية الدولية المتعلقة بنُظم وخدمات الأقمار الصناعية العالمية المستخدمة في توفير خدمات الملاحة الجوية الدولية" ونطاق ذلك العمل. وقد أُرسل الاستبيان في ٢٠٢٦/٦/١١ إلى جميع الدول الأعضاء في الإيكاو وكذلك إلى بعض المنظمات الدولية المختارة.

٢- الإجراء المطلوب من اللجنة

٢-١ تُدعى اللجنة القانونية إلى القيام بما يلي:.

أ) النظر في المعلومات المقدمة في هذه الورقة، بما في ذلك نتائج الاستبيان، الواردة في المرفق؛

ب) استعراض مدى الحاجة إلى قيام اللجنة القانونية بمزيد من العمل بشأن البند رقم ٦ من برنامج عملها العام المعنون: "دراسة المسائل القانونية الدولية المتعلقة بنُظم وخدمات الأقمار الصناعية العالمية المستخدمة في توفير خدمات الملاحة الجوية الدولية" ونطاق ذلك العمل.

— — — — — — — —

المرفق

استبيان لتقييم مدى الحاجة إلى قيام اللجنة القانونية بمزيد من العمل بشأن البند رقم ٦ من برنامج عملها العام المعنون "دراسة المسائل القانونية الدولية المتعلقة بنُظم وخدمات الأقمار الصناعية العالمية المستخدمة في توفير خدمات الملاحة الجوية الدولية" ونطاق ذلك العمل

١- مقدمة

١-٢ عقب انعقاد الدورة الثانية والأربعين للجمعية العمومية (مونتريال، في الفترة من٩/٢٣/ إلى ٢٠٢٥/١٠/٣)، التي جرى خلالها الإبقاء على البند ٦ من برنامج العمل العام للجنة القانونية المعنون "دراسة المسائل القانونية الدولية المتعلقة بنُظم وخدمات الأقمار الصناعية العالمية المستخدمة في توفير خدمات الملاحة الجوية الدولية"، أصدرت الأمانة استبياناً قانونياً لتقييم مدى الحاجة إلى مزيد من العمل في إطار اللجنة القانونية بشأن هذا البند ونطاق ذلك العمل.

٢-٢ وقد وُزعت أسئلة الاستبيان على جميع الدول الأعضاء في الإيكاو وعلى بعض المنظمات الدولية المختارة، وذلك طيّ كتاب المنظمة رقم LM 25/2, LE 49/4.4 المؤرخ ٢٠٢٦/٦/١١، الذي طُلِبَ فيه تقديم الردود بحلول ٢٠٢٦/٧/٣١. وقد مُنحت مهلة إضافية لإكمال الاستبيان حتى ٢٠٢٦/٨/٣١ (انظر النشرة الإلكترونية EB 29/2026 المؤرخة ٦/ ٨/ ٢٠٢٦). وترد نسخة من أسئلة الاستبيان في الملحق (أ) بورقة العمل هذه.

٢- الردود على الاستبيان

١-٢ وردت على الاستبيان ٦٩ دولةً عضواً في الإيكاو، ومنطقة إدارية خاصة واحدة ومنظمة دولية واحدة (انظر القائمة الواردة في الملحق (ب) بورقة العمل هذه) حتى تاريخ ٢٠٢٦/٩/٢٤. ويرِد أدناه موجز للردود.

١-١-٢ وأشارت بعض الدول والمنظمة الدولية التي أرسلت رداً (١٥٪ من الردود على الاستبيان) إلى أنها توفر نظم أقمار صناعية عالمية تدعم خدمات الملاحة الجوية الدولية. ومن بين الردود الواردة على الاستبيان، أفاد أحد المشاركين بمواجهة بعض المسائل القانونية الدولية في توفير النُظُم العالمية للأقمار الصناعية التي تدعم الملاحة الجوية الدولية. تتعلق هذه المسائل بالتنسيق القانوني بين مختلف مقدمي خدمات الملاحة الجوية، وكذلك بالتنسيق القانوني بين مختلف مقدمي أنظمة الأقمار الصناعية العالمية.

٢-١-٢ وأفادت غالبية الدول التي ردت على الاستبيان، بالإضافة إلى المنطقة الإدارية الخاصة والمنظمة الدولية (٩٢٪ من الردود)، بأنها تستخدم نظم أقمار صناعية عالمية و/أو خدمات قائمة على الأقمار الصناعية تدعم خدمات الملاحة الجوية الدولية، بما في ذلك واحد أو أكثر مما يلي:

(أ) النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS) (مثل GPS أو GLONASS أو Galileo أو BeiDou أو الخدمات القائمة على نظام GNSS)

(ب) نُظُم تتبع الطائرات بالأقمار الصناعية

(ج) نُظُم الأرصاد الجوية بالأقمار الصناعية

(د) نُظُم الاتصالات بالأقمار الصناعية

(هـ) نُظُم معلومات طقس الفضاء

(و) نُظُم تقويم الإشارات في المناطق الواسعة

٢-١-٣ وأبلغت دول قليلة (٧٪) من بين الدول التي ردت على الاستبيان عن أنها واجهت مسائل قانونية دولية في توفير النُظُم العالمية للأقمار الصناعية التي تدعم الملاحة الجوية الدولية. ومن الأمثلة على هذه المسائل تقييد الوصول إلى خدمات الأقمار الصناعية أو عدم توفرها، وعدم حصول مقدمي الخدمات على التراخيص اللازمة، بما يخالف القوانين السارية.

٢-١-٤ واعتبرت معظم الدول التي ردت على الاستبيان (٧٧٪) أن من الضروري أن تواصل اللجنة القانونية العمل بشأن البند رقم ٦ من برنامج عملها. ومن بين المسائل المطروحة كموضوعات ممكنة للدراسة ما يلي:

(أ) عودة الأجسام الفضائية إلى الغلاف الجوي؛

(ب) العمليات في الارتفاعات العالية؛

(ج) التبعات والمسؤوليات والمساءلة التي تقع على عاتق الدول ومقدمي خدمات الملاحة الجوية ومقدمي خدمات الأقمار الصناعية؛

(د) استمرارية خدمات الأقمار الصناعية/نظام العالمي (GNSS) وتوافرها وقدرتها على تجاوز الازمات وموثوقيتها؛

(هـ) التداخل في الأنظمة العالمية (GNSS) والتداخل في الترددات اللاسلكية؛

(و) الإشراف على مقدمي خدمات الأقمار الصناعية من القطاع الخاص؛

(ز) الأمن الإلكتروني والوقائع الإلكترونية؛

(ح) حماية البيانات والوصول إليها لأغراض التحقيقات.

٢-١-٥ واقترحت بعض الدول التي ردت على الاستبيان (١١٪) أن أي عمل يُعتزم الاضطلاع به في المستقبل لابد وأن يُحدد بوضوح، وأن يركز على مسائل قانونية محددة، وأن يُراعى فيه الاستغلال الفعال للموارد، وأن يكون منسقاً مع الهيئات/أفرقة الخبراء الفنية الأخرى التابعة للإيكاو وهيئات الأمم المتحدة، مثل مكتب الأمم المتحدة لشؤون الفضاء الخارجي (UNOOSA) ولجنة الأمم المتحدة لاستخدام الفضاء الخارجي في الأغراض السلمية (COPUOS).

٢-١-٦ ورأت بعض الدول والمنطقة الإدارية الخاصة التي ردت على الاستبيان (٢٣٪) أنه ليس من الضروري أن تضطلع اللجنة القانونية بمزيد من العمل بشأن هذا البند للأسباب التالية:

(أ) استخدام أنظمة الأقمار الصناعية العالمية و/أو الخدمات القائمة على الأقمار الصناعية التي تدعم الملاحة الجوية الدولية ليس مقصوراً على الطيران المدني الدولي؛

(ب) اختصاصات اللجنة القانونية وأساليب عملها مهيئة أكثر لمعالجة المسائل القانونية الدولية التي حُدِّدت مُسبقاً ووُصِفت بوضوح؛

(ج) لا تزال الأطر القانونية وأطر السياسات الحالية كافية؛

(د) قُدِّمت بالفعل مقترحات بتدابير فعالة يتعين على الدول تنفيذها.

— — — — — — — —

الملحق (أ)

أسئلة الاستبيان عن مدى الحاجة إلى قيام اللجنة القانونية بمزيد من العمل ونطاق العمل المقترح بشأن البند ٦ من برنامج عملها المعنون "دراسة المسائل القانونية الدولية المتعلقة بنُظم وخدمات الأقمار الصناعية العالمية المستخدمة في توفير خدمات الملاحة الجوية الدولية"

١) هل توفر دولتكم أي نُظُم عالمية للأقمار الصناعية تدعم توفير خدمات الملاحة الجوية الدولية؟

نعم

لا

٢) إذا كانت الإجابة على السؤال ١ هي "نعم"، فما هي تحديداً النُظُم العالمية للأقمار الصناعية التي توفرها دولتكم لدعم الملاحة الجوية الدولية؟

أ) النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS) (مثل GPS أو GLONASS أو Galileo أو BeiDou أو الخدمات القائمة على نظام GNSS)

ب) نُظُم تتبع الطائرات بالأقمار الصناعية

ج) نُظُم الأرصاد الجوية بالأقمار الصناعية

د) نُظُم الاتصالات بالأقمار الصناعية

هـ) نُظُم معلومات طقس الفضاء

و) اختيارات من بين الأجوبة (أ) إلى (هـ) أعلاه. يُرجى التحديد: _____

ز) غير ذلك. يُرجى التحديد:

_____

_____

٣) إذا كانت الإجابة على السؤال ١ هي "نعم"، فهل واجهت دولتكم أي مسائل قانونية دولية في توفير النُظُم العالمية للأقمار الصناعية التي تدعم الملاحة الجوية الدولية؟ (يُرجى ملاحظة أنه في هذا الصدد، ينبغي عدم الإبلاغ عن الحوادث ذات الصلة بالتداخل مع الترددات اللاسلكية في النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS-RFI) أو الآلية العالمية لاسترداد تكاليف خدمات معلومات طقس الفضاء باعتبارها من ضمن المسائل القانونية الدولية المعنية، إذ ربما تكون مندرجة بالفعل في وثائق أمن الطيران الحالية أو قرارات الجمعية العمومية في هذا الصدد).

نعم

لا

٤) إذا كانت الإجابة على السؤال ٣ هي "نعم"، فهل يمكنكم تقديم وصف موجز للمسألة (المسائل) القانونية الدولية التي واجهتها دولتكم في توفير النُظُم العالمية للأقمار الصناعية الداعمة للملاحة الجوية الدولية؟

_____

_____

٥) هل تستخدم دولتكم أي نُظُم أو خدمات بالأقمار الصناعية العالمية لتوفير خدمات الملاحة الجوية الدولية؟

نعم

لا

٦) إذا كانت الإجابة على السؤال ٥ هي "نعم"، فما هي نُظُم أو خدمات الأقمار الصناعية العالمية التي تستخدمها دولتكم لتوفير خدمات الملاحة الجوية الدولية؟

أ) النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS) (مثل GPS أو GLONASS أو Galileo أو BeiDou)

ب) نُظُم أو خدمات تتبع الطائرات بالأقمار الصناعية

ج) نُظُم أو خدمات الأرصاد الجوية بالأقمار الصناعية

د) نُظُم أو خدمات الاتصالات بالأقمار الصناعية

هـ) نُظُم أو خدمات معلومات طقس الفضاء

و) اختيارات من بين الأجوبة (أ) إلى (هـ) أعلاه. يُرجى التحديد: _____

ز) غير ذلك. يُرجى التحديد:

_____

_____

٧) إذا كانت الإجابة على السؤال ٥ هي "نعم"، فهل واجهت دولتكم أي مسائل قانونية دولية فيما يتعلق بالوصول إلى أو استخدام نُظم وخدمات الأقمار الصناعية العالمية المستخدمة في توفير خدمات الملاحة الجوية الدولية؟ [يُرجى ملاحظة أنه في هذا الصدد، ينبغي عدم الإبلاغ عن الحوادث ذات الصلة بالتداخل مع الترددات اللاسلكية في النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS-RFI) أو الآلية العالمية لاسترداد تكاليف خدمات معلومات طقس الفضاء باعتبارها من ضمن المسائل القانونية الدولية المعنية، إذ ربما تكون مندرجة بالفعل في وثائق أمن الطيران الحالية أو قرارات الجمعية العمومية في هذا الصدد].

نعم

لا

٨) إذا كانت الإجابة على السؤال ٧ هي "نعم"، فهل يمكنكم تقديم وصف موجز للمسألة (المسائل) القانونية الدولية التي واجهتها دولتكم في الوصول إلى أو استخدام نُظم وخدمات الأقمار الصناعية العالمية المستخدمة في توفير خدمات الملاحة الجوية الدولية؟

_____

_____

٩) بالنظر إلى الأطر العامة الحالية سواء القانونية والمتعلقة بالسياسات والتي اعتمدتها الجمعية العمومية وأقرها مجلس الإيكاو بشأن نُظم وخدمات الأقمار الصناعية العالمية المستخدمة في توفير خدمات الملاحة الجوية الدولية، هل ترى دولتكم أن من الضروري أن تضطلع اللجنة القانونية بالإيكاو بمزيد من العمل بشأن البند: "دراسة المسائل القانونية الدولية المتعلقة بنُظم وخدمات الأقمار الصناعية العالمية المستخدمة في توفير خدمات الملاحة الجوية الدولية"؟
] يرجى ملاحظة أن الأطر العامة الحالية سواء القانونية والمتعلقة بالسياسات تشمل:

- القواعد والتوصيات الدولية الواردة في المجلد الأول — "المساعدات الملاحية اللاسلكية" من الملحق العاشر باتفاقية الطيران المدني الدولي — "اتصالات الطيران"؛
- "بيان سياسات الإيكاو بشأن تنفيذ وتشغيل نُظُم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية" (الذي أقرّه المجلس في ١٩٩٤/٣/٩ – موجز القرارات C-DEC 141/13)؛
- "ميثاق حقوق الدول والتزاماتها فيما يتعلق بخدمات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية" (قرار الجمعية العمومية ٣٢–١٩)؛
- "وضع وتطوير إطار قانوني ملائم طويل الأجل لتنفيذ النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية" (قرار الجمعية العمومية ٣٢–٢٠)؛
- "وضع طريقة عملية للسير قدماً في تحديد الجوانب القانونية والمؤسسية لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM)" (قرار الجمعية العمومية ٣٥–٣، وحالياً المرفق (و) بالقرار ٤٢–٥)؛
- "البيان الموحَّد بسياسات الإيكاو وممارساتها المستمرة المتعلقة بنُظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجويّة" (قرار الجمعية العمومية ٤٢–٨)].

نعم

لا

١٠) إذا كانت الإجابة على السؤال ٩ هي "لا"، فهل يمكنكم تحديد الأسباب التي تجعل دولتكم ترى أنه لا مبرر لأن تواصل اللجنة القانونية العمل بشأن بند "دراسة المسائل القانونية الدولية المتعلقة بنُظم وخدمات الأقمار الصناعية العالمية المستخدمة في توفير خدمات الملاحة الجوية الدولية"؟

أ) نُظم وخدمات الأقمار الصناعية العالمية المستخدمة في توفير خدمات الملاحة الجوية الدولية لا تقتصر في العادة على الطيران المدني الدولي، ولذلك فإن أي مسائل قانونية دولية تنشأ في هذا الصدد لا يمكن للإيكاو تسويتها.

ب) أي مسائل قانونية دولية تتعلق بنُظم وخدمات الأقمار الصناعية العالمية المستخدمة في توفير خدمات الملاحة الجوية الدولية من الأفضل حلها بطريقة ثنائية بين الدول المزودة والدول المنتفعة، بدلاً من حلها في إطار متعدد الأطراف من خلال الإيكاو.

ج) مهمة اللجنة القانونية وأساليب عملها أكثر ملاءمة لمعالجة المسائل القانونية الدولية التي تم تحديدها مسبقاً وجرى تعريفها بوضوح. فهي ليست مناسبة لدراسة الموضوعات الفنية لطرح المسائل القانونية الدولية التي قد تظهر جراء التكنولوجيات الجديدة الناشئة.

د) أسباب أخرى، يُرجى التحديد:

_____

_____

١١) إذا كانت الإجابة على السؤال ٩ هي "نعم"، فهل يمكنكم تحديد مسائل قانونية دولية محددة تتعلق بنُظم وخدمات الأقمار الصناعية العالمية المستخدمة في توفير خدمات الملاحة الجوية الدولية، والتي ينبغي للجنة القانونية دراستها كجزء من أعمالها المقبلة؟

_____

_____

١٢) تمشياً مع قرار الدورة الثانية والأربعين للجمعية العمومية الذي يحث اللجنة القانونية على النظر فيما إذا كانت بعض العناصر المقترحة يمكن إدراجها ضمن نطاق أوسع للبند ٦ من برنامج عملها، هل ترى دولتكم أن الأعمال الإضافية التي يمكن للجنة القانونية القيام بها بشأن البند ٦: "دراسة المسائل القانونية الدولية المتعلقة بنُظم وخدمات الأقمار الصناعية العالمية المستخدمة في توفير خدمات الملاحة الجوية الدولية" ينبغي أن تتناول:

(أ) الآثار المحتملة الناجمة عن تزايد معدل عودة الأجسام الفضائية إلى الغلاف الجوي؟ نعم

نعم

لا

(ب) العمليات على ارتفاعات عُليا؟ نعم

نعم

لا

١٣) يُرجى الإدلاء بأي تعليقات إضافية قد تكون لديكم فيما يتعلق بمواصلة اللجنة القانونية عملها بشأن البند "دراسة المسائل القانونية الدولية المتعلقة بنُظم وخدمات الأقمار الصناعية العالمية المستخدمة في توفير خدمات الملاحة الجوية الدولية":

_____

_____

_____

_____

— — — — — — — —

الملحق (ب)

قائمة الردود على كتاب المنظمة LM 25/2، LE 49/4,4 المؤرخ ٢٠٢٦/٦/١١

الدول

١- ألبانيا
٢- الجزائر
٣- أنغولا
٤- الأرجنتين
٥- أرمينيا
٦- أستراليا
٧- أذربيجان
٨- جزر البهاما
٩- بيلاروس
١٠- بنن
١١- بوليفيا (متعددة الأقطار)
١٢- البوسنة والهرسك
١٣- البرازيل
١٤- بلغاريا
١٥- بوروندي
١٦- كابو فيردي
١٧- كولومبيا
١٨- كوستاريكا
١٩- كوت ديفوار
٢٠- شيلي
٢١- كوبا
٢٢- تشيكيا
٢٣- جمهورية الكونغو الديمقراطية
٢٤- الإكوادور
٢٥- إسواتيني
٢٦- إثيوبيا
٢٧- فرنسا
٢٨- ألمانيا
٢٩- اليونان
٣٠- آيسلندا
٣١- الهند
٣٢- إيران (جمهورية – الإسلامية)
٣٣- إيطاليا
٣٤- اليابان
٣٥- كينيا
٣٦- الكويت
٣٧- قرغيزستان
٣٨- جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية
٣٩- –لاتفيا
٤٠- لكسمبورج
٤١- موريتانيا
٤٢- موريشيوس
٤٣- جمهورية مولدوفا
٤٤- منغوليا
٤٥- ناميبيا
٤٦- نيبال
٤٧- نيكاراغوا
٤٨- النيجر
٤٩- هولندا
٥٠- النرويج
٥١- باراغواي
٥٢- الفلبين
٥٣- رومانيا
٥٤- الاتحاد الروسي
٥٥- السنغال
٥٦- سيشيل
٥٧- سيراليون
٥٨- سنغافورة
٥٩- جنوب أفريقيا
٦٠- إسبانيا
٦١- السويد
٦٢- سويسرا
٦٣- توغو
٦٤- أوكرانيا
٦٥- المملكة المتحدة
٦٦- الولايات المتحدة
٦٧- أوروغواي
٦٨- فنزويلا (جمهورية – البوليفارية)
٦٩- فيتنام

منطقة إدارية خاصة

١- الصين (منطقة هونغ كونغ الإدارية الخاصة)

منظمة دولية

١- المفوضية الأوروبية

— انتهى —