



الاجتماع الثامن للمدراء العامين للطيران المدني في منطقة الشرق الأوسط

(DGCA-MID/8)

(الدوحة، قطر، 26-28 أكتوبر 2026)

بند جدول الأعمال 3: التطورات العالمية والإقليمية

البحوث والدراسات المتعلقة بموضوعات القانون الجوي الدولي

(مقدم من الأمانة العامة)

الملخص

تعرض هذه الورقة لمحة عامة عن البحوث والدراسات المتعلقة بالقانون الجوي الدولي التي تجريها منظمة الطيران المدني الدولي من خلال لجنتها القانونية ومكتب الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية، والتي تسهم في تحقيق الهدف الاستراتيجي المتمثل في «استجابة اتفاقية الطيران المدني الدولي والمعاهدات والقوانين واللوائح الأخرى لجميع التحديات». وتختتم الورقة باقتراح إجراءات مستقبلية لدعم أنشطة المنظمة في المجال القانوني.

1. المقدمة

1.1 حدّدت الخطة الاستراتيجية لمنظمة الطيران المدني الدولي للفترة 2026-2050، التي اعتمدها مجلس المنظمة في عام 2024 (يُرجع إلى الوثيقة C-DEC 233/5)، ستة أهداف استراتيجية لتحقيق رؤية المنظمة ورسالتها ودعمهما. وفي إطار الهدف الاستراتيجي (ه) — «استجابة اتفاقية الطيران المدني الدولي والمعاهدات والقوانين واللوائح الأخرى لجميع التحديات» — تعمل المنظمة على تكييف القانون الجوي الدولي حسب الضرورة لضمان استمرار استجابة الإطار القانوني للطيران المدني الدولي للتحديات والفرص الراهنة والناشئة، بما يعزز دعم الدول الأعضاء لجميع جوانب عمل المنظمة مع اقتراب الذكرى المئوية لتأسيسها وما بعدها.

1.2 وفي إطار تنفيذ هذا الهدف الاستراتيجي، تجري المنظمة بحوثاً ودراسات بشأن عدد من موضوعات القانون الجوي الدولي، بهدف تيسير تدوين القانون الجوي الدولي و/أو تطويره التدريجي، وإعداد الصكوك القانونية الدولية والمواد الإرشادية ذات الصلة بالقانون الجوي الدولي، وذلك من خلال لجنتها القانونية، بدعم من مكتب الشؤون القانونية والعلاقات

الخارجية. وتضع اللجنة القانونية برنامج عمل عامًا وتُبقى عليه، رهناً بموافقة المجلس، ويشمل بنودًا تقترحها اللجنة نفسها أو المجلس أو الجمعية العمومية، كما يجوز أن يشمل بنودًا تقترحها الدول المتعاقدة أو المنظمات الدولية. 1.3 خلال الدورة الثانية والأربعين للجمعية العمومية (مونتريال، 23 سبتمبر–3 أكتوبر 2025)، وافقت الجمعية على برنامج العمل العام التالي للجنة القانونية:

- (1) العمليات والإجراءات التي يتعين على الدول اتباعها للوفاء بالتزاماتها بموجب المادة 12 من اتفاقية شيكاغو؛
- (2) استعراض دور اللجنة الفنية الدولية للمتفجرات بموجب اتفاقية وسم المتفجرات البلاستيكية؛
- (3) الجوانب القانونية الدولية لعمليات الطائرات غير المأهولة (التي لا يقودها طيار) ودمجها في الطيران المدني؛
- (4) تعزيز التصديق على الصكوك القانونية الدولية المتعلقة بالقانون الجوي؛
- (5) الأفعال أو الجرائم التي تثير قلق مجتمع الطيران الدولي، بما في ذلك التهديدات السيبرانية، والتي قد لا تكون الصكوك القانونية الحالية المتعلقة بالقانون الجوي كافية لتغطيتها؛
- (6) دراسة المسائل القانونية الدولية المتعلقة بالنظم والخدمات الساتلية العالمية الداعمة لخدمات الملاحة الجوية الدولية؛
- (7) النقل الجوي الدولي وقوانين حماية البيانات؛
- (8) المراجعة القانونية للتحليل الذي أنجزه فريق الخبراء المعني بتنظيم النقل الجوي (ATRP) بشأن تطبيق المادة 15 من اتفاقية شيكاغو. ويرد في الفقرة 2 أدناه وصف لحالة العمل المتعلق بسبعة من هذه البنود المدرجة في برنامج العمل¹.

¹ تُعرض حالة البند 4 من برنامج العمل، «تعزيز التصديق على الصكوك القانونية الدولية المتعلقة بالقانون الجوي»، في ورقة العمل رقم (WP/x).

2. حالة البنود المدرجة في برنامج عمل اللجنة القانونية

2.1. العمليات والإجراءات التي يتعين على الدول اتباعها للوفاء بالتزاماتها بموجب المادة 12 من اتفاقية شيكاغو.

أنشئ فريق عمل تابع للأمانة العامة (A12 TF) في عام 2021 لدراسة تنفيذ المادة 12 من اتفاقية الطيران المدني الدولي (شيكاغو، 1944، ويُشار إليها فيما يلي باسم «اتفاقية شيكاغو»)، بشأن التزام الدول بوضع القواعد واللوائح المنظمة لطيران الطائرات ومناوراتها وإنفاذها. ودرس فريق العمل نطاق المادة 12 والمسائل القانونية ذات الصلة، كما بحث إمكانية تطوير أدوات قائمة على الويب لتبادل المعلومات المتعلقة بالامتثال للقانون الجوي وإنفاذها. وأجرى فريق العمل دراسة استقصائية قانونية في عام 2023 لمراجعة المسائل المحتملة طرحها، وفهم حالة تنفيذ المادة 12 والتحديات التي تواجه الدول واحتياجاتها فيما يتعلق بها. وقد جرى تقييم وتحليل الردود الواردة من 94 دولة على هذه الدراسة الاستقصائية. وأسهمت نتائجها في دعم دراسة فريق العمل للمسائل القانونية ذات الصلة. ومن المقرر أن يقدم فريق العمل تقريراً نهائياً عن أعماله إلى الدورة الأربعين للجنة القانونية، التي ستُعقد في مونتريال خلال الفترة من 26 إلى 30 أكتوبر 2026.

2.2. استعراض دور اللجنة الفنية الدولية للمتفجرات بموجب اتفاقية وسم المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها.

عقب إدراج هذا البند في برنامج عمل اللجنة القانونية خلال دورتها التاسعة والثلاثين في عام 2024، عُيّن مقرر في مايو 2025 لاستعراض دور اللجنة الفنية الدولية للمتفجرات (IETC)، المنشأة بموجب اتفاقية وسم المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها (مونتريال، 1991، ويُشار إليها فيما يلي باسم «اتفاقية المتفجرات البلاستيكية»). وخلال الدورة الثانية والأربعين للجمعية العمومية، قدم المقرر تحليلاً أولياً للحلول المحتملة لإعادة تحديد دور اللجنة الفنية الدولية للمتفجرات ومهامها، وحدد أربعة خيارات محتملة، هي: اعتماد قرار من المجلس بإنهاء عمل اللجنة؛ أو عقد مؤتمر للدول الأطراف في اتفاقية المتفجرات البلاستيكية؛ أو إجراء تعديل رسمي على الاتفاقية من خلال الإجراءات التقليدية التي تتبعها منظمة الطيران المدني الدولي لإبرام المعاهدات؛ أو السعي إلى استصدار قرار تفسيري من

الجمعية العمومية. وعقب الدورة الثانية والأربعين للجمعية العمومية، أنشأ رئيس اللجنة القانونية فريق أصدقاء الرئيس لتقديم المشورة والتوصيات بشأن تقرير المقرر، قبل نظر الدورة الأربعين للجنة القانونية فيه.

2.3. الجوانب القانونية الدولية لعمليات الطائرات التي لا يقودها طيار ودمجها في الطيران المدني. أنشئ فريق الدراسة

التابع للأمانة العامة والمعني بالمسائل القانونية المتعلقة بالطائرات التي لا يقودها طيار (SSG-LIPA) في فبراير 2020 للنظر في المسائل القانونية المتعلقة بالعمليات الدولية للطائرات التي لا يقودها طيار ودمج هذه الطائرات في الطيران المدني، وذلك لدعم الأعمال الفنية الجارية التي تضطلع بها المنظمة في هذا المجال، وإحاطة اللجنة القانونية علمًا بالحاجة إلى إجراء تعديلات محتملة على الاتفاقيات الدولية ذات الصلة. ويضم فريق الدراسة حاليًا ثلاثة أفرقة فرعية: الفريق الفرعي المعني باتفاقية شيكاغو: أجرى مؤخرًا تحليلًا مادةً بمادة لأحكام مختارة من اتفاقية شيكاغو، للنظر في مسائل تطبيقها وتفسيرها وتنفيذها فيما يتعلق بعمليات الطائرات التي لا يقودها طيار، بما في ذلك، على سبيل المثال لا الحصر، العمليات فوق أعالي البحار. الفريق الفرعي المعني بالمسؤولية والأمن: أجرى مؤخرًا تقييمًا منهجيًا للصكوك الدولية الرئيسية المتعلقة بأمن الطيران لتقييم مدى انطباقها على عمليات الطائرات التي لا يقودها طيار، ويجري حاليًا تحليل للفجوات في هذه الصكوك. الفريق الفرعي المعني بالمصطلحات: بدأ أعماله في أغسطس 2026 بالنظر في المصطلحات الخاصة بالطائرات التي لا يقودها طيار، وما قد يشوبها من اختلافات وتناقضات اصطلاحية. وقد سلطت الجمعية العمومية الضوء على أعمال فريق الدراسة خلال دورتها الثانية والأربعين في عام 2025، وأعربت عن تأييد واسع للتطوير والتنفيذ العاجلين لتدابير تيسر تشغيل الطائرات الصغيرة التي لا يقودها طيار، والتي يُشار إليها عادةً باسم «منظومات الطائرات الصغيرة غير المأهولة» أو «الطائرات المسيّرة»، فوق أعالي البحار، على نحو آمن ومتوافق مع المتطلبات القانونية.

2.4. الأفعال أو الجرائم التي تثير قلق مجتمع الطيران الدولي، بما في ذلك التهديدات السيبرانية، والتي قد لا تكون

الصكوك القانونية الحالية المتعلقة بالقانون الجوي كافية لتغطيتها. فيما يتعلق بمدى كفاية الإطار القانوني الدولي الحالي للطيران المدني للتصدي للهجمات السيبرانية التي تستهدف الطيران المدني، خلصت اللجنة القانونية،

خلال دورتها الثامنة والثلاثين (التي عُقدت افتراضياً خلال الفترة من 22 إلى 25 مارس 2022)، إلى أن اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة المتعلقة بالطيران المدني الدولي والبروتوكول التكميلي لاتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات (بكين، 2010، ويُشار إليهما فيما يلي باسم «اتفاقية وبروتوكول بكين لعام 2010») يتضمنان تحسينات مهمة مقارنة بالصكوك الأقدم، مما يوفر أساساً كافياً للدول للتعامل مع الهجمات السيبرانية التي تستهدف الطيران المدني بوصفها جرائم. وفي هذا السياق، تدعو الجمعية العمومية، بموجب القرار A42-19 المعنون «التصدي للأمن السيبراني في الطيران المدني»، الدول إلى التصديق على اتفاقية وبروتوكول بكين لعام 2010 باعتبارهما وسيلة للتعامل مع الهجمات السيبرانية التي تستهدف الطيران المدني. وسيُطلق استبيان قانوني بشأن مدى إدراج الدول أحكام الصكوك القانونية الدولية المتعلقة بالقانون الجوي ذات الصلة بالأمن السيبراني ضمن أطرها القانونية الوطنية، لاستطلاع آراء الدول بشأن إدراج الأحكام ذات الصلة بالهجمات السيبرانية في تشريعاتها المحلية، بهدف تقييم مدى تنفيذها وتحديد أي فجوات أو تحديات تستدعي المعالجة على المستوى الدولي. ويدعم هذا الاستبيان تنفيذ استراتيجية منظمة الطيران المدني الدولي للأمن السيبراني، التي تدعو إلى تحليل الأحكام القانونية. كما سيتضمن الاستبيان أسئلة بشأن النهج التشريعية المتبعة للتعامل مع التهديدات الناشئة، مثل التزيف في إشارات أنظمة الملاحة العالمية عبر الأقمار الصناعية (GNSS) والتشويش عليها.

2.5. دراسة المسائل القانونية الدولية المتعلقة بالنظم والخدمات الساتلية العالمية الداعمة لخدمات الملاحة الجوية

الدولية. أُضيف هذا الموضوع إلى برنامج عمل اللجنة القانونية في عام 1988، وأفضت الأعمال التي اضطلعت بها اللجنة منذ ذلك الحين إلى اعتماد الوثائق والقرارات التالية:

بيان سياسة منظمة الطيران المدني الدولي بشأن تنفيذ وتشغيل نظم الاتصالات والملاحة والمراقبة/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM)، الذي اعتمدته المجلس في 9 مارس 1994؛
ميثاق حقوق الدول والتزاماتها المتعلقة بخدمات أنظمة الملاحة العالمية عبر الأقمار الصناعية (قرار الجمعية العمومية A32-19)؛
وضع وصياغة إطار قانوني مناسب طويل الأجل لتنظيم تنفيذ أنظمة الملاحة العالمية عبر الأقمار الصناعية (قرار الجمعية العمومية A32-20)؛

نهج عملي للمضي قدمًا في الجوانب القانونية والمؤسسية لنظم الاتصالات والملاحة والمراقبة/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM) (قرار الجمعية العمومية 3-A35، المدرج حاليًا في الملحق (و) لقرار الجمعية العمومية 5-A42). وعقب نظر الدورة الثانية والأربعين للجمعية العمومية في مقترح يقضي بإسناد حزم عمل رئيسية إلى الهيئات المعنية في منظمة الطيران المدني الدولي، بهدف الرصد المستمر لبيئة تشغيل الطيران وتحديد المخاطر المحتملة، بما في ذلك دعم تدابير التخفيف من المخاطر المرتبطة بتنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والمراقبة/إدارة الحركة الجوية، فضلاً عن الآثار المحتملة الناجمة عن تزايد حالات عودة الأجسام الفضائية إلى الغلاف الجوي وازدياد العمليات على ارتفاعات أعلى، أحالت الجمعية المسألة إلى اللجنة القانونية لتحديد ما إذا كانت العناصر التي يتناولها المقترح تندرج ضمن نطاق أوسع لهذا الموضوع. وفي هذا السياق، وُزِعَ استبيان قانوني في يونيو 2026 على جميع الدول الأعضاء في منظمة الطيران المدني الدولي وعدد مختار من المنظمات الدولية، بهدف تقييم احتياجاتها فيما يتعلق بهذا الموضوع. وقد وردت 50 إجابة.

2.6. النقل الجوي الدولي وقوانين حماية البيانات. عقب صدور قرار عن مجلس منظمة الطيران المدني الدولي بشأن

برنامج عمل اللجنة القانونية (يُرجع إلى الوثيقة C-DEC 233/6 ، أنشئ في مارس 2025 فريق الدراسة التابع للأمانة العامة والمعني بالتفاعلات بين النقل الجوي الدولي وقوانين حماية البيانات (SSG-DPL) ، لدراسة أوجه التفاعل هذه واقتراح سبل لتيسير فهمها وتعزيز الوعي بها لدى الدول الأعضاء. وقد أُقر بأن هذه المسألة تتجاوز نطاق قطاع النقل الجوي، وأن وضع قوانين وسياسات حماية البيانات يظل من مسؤولية الدول. ولدعم هذا العمل، أُجريت دراسة استقصائية قانونية خلال الربع الأخير من عام 2025 لتقييم أوجه التداخل بين القوانين الوطنية وأطر حماية البيانات وآليات إنفاذها من جهة، والنقل الجوي الدولي من جهة أخرى، ولا سيما فيما يتعلق بجمع البيانات ومعالجتها والاحتفاظ بها ونقلها. وقد ورد ما مجموعه 95 ردًا من 88 دولة و6 أقاليم ومنظمة دولية واحدة، بما في ذلك ردود من أربع دول من إقليم الشرق الأوسط. وبوجه عام، أفادت الدول بتنوع تشريعاتها وممارساتها، مع ملاحظة بعض الاتجاهات العامة واختلافات إقليمية جديدة بالاهتمام في الإجابات عن بعض الأسئلة. ولا تزال الاستنتاجات والتوصيات النهائية للدراسة الاستقصائية قيد التشاور داخل فريق الدراسة المعني بالتفاعلات بين النقل الجوي الدولي وقوانين حماية البيانات، ومن المقرر تقديمها إلى الدورة الأربعين للجنة القانونية للنظر فيها.

2.7. المراجعة القانونية للتحليل الذي أنجزه فريق الخبراء المعني بتنظيم النقل الجوي (ATRP) بشأن تطبيق المادة

15 من اتفاقية شيكاغو. أُدرج هذا البند في برنامج عمل اللجنة القانونية بقرار من الدورة الثانية والأربعين للجمعية العمومية، مع استهداف استكمال العمل بشأنه بحلول عام 2026. ويهدف إحراز تقدم في العمل المتعلق بهذا البند على نحو سريع وفعال، أنشئ في نهاية عام 2025 فريق الدراسة التابع للأمانة العامة والمعني بالمادة 15 من اتفاقية شيكاغو (SSG-A15)، لمراجعة مشروعات الوثائق التي أعدها فريق الخبراء المعني بتنظيم النقل الجوي. وتشمل هذه الوثائق مشروع مواد إرشادية بشأن المادة 15 من اتفاقية شيكاغو، ومقترحًا لإجراء يتبعه المجلس عند النظر، بناءً على طلب تقدمه دولة متعاقدة معنية، في الرسوم المفروضة مقابل استخدام المطارات وغيرها من المرافق، وفقًا لما تنص عليه المادة 15، فضلًا عن مشروع رسالة موجهة إلى الدول لتوضيح التزامات الدول المتعاقدة بموجب المادة 15 من اتفاقية شيكاغو. ومن المقرر أن يقدم فريق الدراسة المعني بالمادة 15 تقريره النهائي إلى الدورة الأربعين للجنة

القانونية

3. الخاتمة

3.1. في ضوء ما تقدم، تُدعى دول إقليم الشرق الأوسط إلى ما يلي:

- (أ) مواصلة تقديم الدعم الفعال لأعمال اللجنة القانونية التابعة لمنظمة الطيران المدني الدولي والأفرقة ذات الصلة لتنفيذ برنامج عملها، بما في ذلك الرد على الاستبيانات القانونية المتعلقة بمختلف الموضوعات في الوقت المناسب؛
- (ب) المشاركة في أنشطة اللجنة القانونية واجتماعاتها.

-انتهى-