



الجمعية العمومية — الدورة التاسعة والثلاثون

اللجنة القانونية

مشروع نص التقرير بشأن البندين ٤٦ و ٤٧ من جدول الأعمال

المادة المرفقة عن البندين ٤٦ و ٤٧ من جدول الأعمال مقدمة من أجل عرضها
على نظر اللجنة القانونية.

البند ٤٦ من جدول الأعمال: البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في المجال القانوني

- ٤٦-١ نظرت اللجنة في هذا البند من بنود جدول الأعمال استناداً إلى ورقة العمل A39-WP/57 التي قدمها المجلس.
- ٤٦-٢ وأبرزت الأمانة، بشكل متلازم مع الفقرة ٤٥-٧ أعلاه، أنه قد تم إعداد ورقة العمل هذه لمعالجة بعض التغييرات التبعية في قرار الجمعية العمومية نتيجة لاعتماد بروتوكول مونتريال عام ٢٠١٤، والعمل الذي أعقب ذلك من فرقة العمل لتحديث المواد الإرشادية بشأن الجوانب القانونية المتعلقة بالركاب غير المنضبطين وكان له تأثير في المرفق (هـ) بالقرار. وقد أُدرجت تغييرات إضافية في قرار الجمعية العمومية في ضوء التعديلات المتوقعة لزيادة عدد أعضاء المجلس ولجنة الملاحة الجوية، التي قُدمت لكي تعتمد الجمعية العمومية في هذه الدورة.
- ٤٦-٣ ووافقت اللجنة على الاقتراح الذي تقدم به أحد الوفود بغرض أن تنعكس تلك التعديلات في الفقرة السادسة من ديباجة المرفق (ج) بقرار الجمعية العمومية الذي يتضمن إشارات مرجعية إلى تعديلات أخرى لاتفاقية شيكاغو لم تدخل حيز النفاذ بعد، بدلاً من الفقرة السابعة من الديباجة.
- ٤٦-٤ ووافقت اللجنة حينئذ على أن توصي إلى الجلسة العامة باعتماد القرار التالي:

القرار ١/٤٦: البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في المجال القانوني

لما كان من المستصوب توحيد قرارات الجمعية العمومية عن سياسات المنظمة في المجال القانوني، وذلك تيسيراً لتنفيذها وتطبيقها العملي من خلال جعل نصوصها أقرب إلى المتناول وأسهل فهماً وأفضل تنظيماً من الناحية المنطقية.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تقرر أن المرفقات بهذا القرار تشكل البيان الموحد لسياسات الإيكاو المستمرة في المجال القانوني، والمستكملة على النحو الذي كانت عليه تلك السياسات عند ختام الدورة السابعة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية.
- ٢- تقرر أنها ستواصل في كل دورة عادية لها اعتماد بيان موحد لسياسات الإيكاو المستمرة في المجال القانوني.
- ٣- تعلن أن هذا القرار يلغي القرار: ٣٦-٣٧-٢٢ ويحل محله.

المرفق (أ)

السياسة العامة

لما كان تطور الطيران المدني الدولي يمكن أن يساعد كثيراً على إيجاد وإبقاء الصداقة والتفاهم بين أمم العالم وشعوبه، بينما يمكن لإساءة استعماله أن تشكل خطراً على الأمن العام.

ولما كان من المرغوب فيه تجنب الخلافات بين الأمم والشعوب والنهوض فيما بينها بالتعاون الذي عليه يعتمد سلام العالم.

فإن الجمعية العمومية:

تؤكد مجدداً على الدور المهم للقانون في تجنب وحل النزاعات والخلافات بين أمم العالم وشعوبه وفي تحقيق المنظمة لأهدافها وأغراضها.

المرفق (ب)

إجراءات الموافقة على مشاريع الاتفاقيات الخاصة بقانون الجو الدولي

تقرر الجمعية العمومية:

استخدام الإجراءات التالية في الموافقة على مشاريع الاتفاقيات:

- ١ - يرفع إلى المجلس مشفوعاً بتقرير أي مشروع اتفاقية تعتبر اللجنة القانونية أنه جاهز لعرضه على الدول كمشروع نهائي.
- ٢ - للمجلس أن يتخذ الإجراء الذي يراه ملائماً، بما في ذلك توزيع المشروع على الدول المتعاقدة وعلى من يحدده من الدول والمنظمات الدولية الأخرى.
- ٣ - للمجلس عند توزيع مشروع الاتفاقية، أن يضيف أي تعليقات وأن يتيح للدول والمنظمات فرصة تقديم تعليقاتها للمنظمة في غضون فترة لا تقل عن أربعة أشهر.
- ٤ - يقدم مشروع الاتفاقية إلى مؤتمر للنظر فيه بغرض اعتماده، ويجوز أن يعقد ذلك المؤتمر في نفس فترة انعقاد إحدى دورات الجمعية العمومية. ويجب أن لا يقل موعد افتتاح ذلك المؤتمر عن ستة أشهر من تاريخ إحالة المشروع وفقاً لما تقتضيه أحكام الفقرتين ٢ و ٣ أعلاه. ويجوز للمجلس أن يدعو إلى ذلك المؤتمر أية دولة غير متعاقدة يري أن اشتراكها فيه أمراً مرغوباً فيه، وعليه أن يقرر ما إذا كانت تلك المشاركة مصحوبة بحق التصويت. ويجوز للمجلس أيضاً أن يدعو منظمات دولية لحضور المؤتمر بصفة مراقب.

المرفق (ج)

التصديق على وثائق الإيكاو الدولية

إن الجمعية العمومية:

إذ تذكر بقرارها ٣٦-٤٦ ٣٧-٢٢، المرفق (ج) المتعلق بالتصديق على بروتوكولات تعديل اتفاقية شيكاغو ووثائق قانون الجو الخاص وغير ذلك من الوثائق التي أعدت واعتمدت تحت رعاية المنظمة.

وتلاحظ بقلق استمرار بطء التقدم في التصديق على بروتوكولات التعديل المذكورة أعلاه، وخصوصاً البروتوكولات الخاصة بإدخال المادة ٣ مكرر والمادة ٨٣ مكرر والفقرتين الختاميتين (المتعلقتين بالنصين العربي والصيني) لاتفاقية شيكاغو.

وإدراكا منها لأهمية هذه التعديلات بالنسبة للطيران المدني الدولي، لاسيما بالنسبة لقدرة اتفاقية شيكاغو على الاستمرار، وما يستتبع ذلك من حاجة ملحة للإسراع في دخول هذه التعديلات غير السارية بعد حيز النفاذ.

وإدراكا منها للحاجة إلى التعجيل في التصديق على وسريان مفعول وثائق قانون الجو التي أعدت واعتمدت تحت رعاية المنظمة.

وتدرك أن المشاركة العالمية في بروتوكولات التعديل والوثائق الأخرى هي وحدها التي ستؤمن وتعزز من المنافع المترتبة على توحيد القواعد الدولية الواردة في تلك الاتفاقيات.

تحث كل الدول المتعاقدة على اتخاذ جميع الخطوات الضرورية للتصديق على هذه التعديلات لاتفاقية شيكاغو التي لم يسر مفعولها بعد [أي التعديلات على الفقرة الأخيرة لإضافة النصين العربي والصيني إلى النصوص الأصلية للاتفاقية]، والتعديلات على المادة ٥٠ (أ) والمادة (٥٦) اللذين اعتمدا في عام ٢٠١٦، وذلك في أقرب وقت ممكن.

تحث كل الدول المتعاقدة التي لم تصدق بعد على بروتوكولات إدخال المادة ٣ مكرر والمادة ٨٣ مكرر وتعديل المادة ٥٠ (أ) ~~(١٩٩٠)~~ (٢٠١٦) والمادة ٥٦ ~~(١٩٨٩)~~ (٢٠١٦) من اتفاقية شيكاغو على القيام بذلك.

تحث كل الدول المتعاقدة التي لم تصدق بعد على الوثائق الأخرى لقانون الجو الدولي، وخصوصا اتفاقية مونتريال للعام ١٩٩٩ ووثيقتي واتفاقية كيب تاون وبروتوكول كيب تاون للعام ٢٠٠١، واتفاقتي مونتريال بتاريخ ٢٠٠٩/٥/٢ واتفاقية بيجين وبروتوكول بيجين لعام ٢٠١٠ وبروتوكول مونتريال لعام ٢٠١٤ على القيام بذلك في أقرب وقت ممكن.

تحث الدول التي صدقت على الوثائق المعنية على أن تقدم للأمين العام نسخة من النص والمستندات التي استعملتها في عملية التصديق على هذه الوثائق وفي تنفيذها، والتي قد تكون بمثابة مثال لمساعدة الدول الأخرى في القيام بنفس العملية.

تطلب من الأمين العام أن يتخذ جميع التدابير العملية في حدود إمكانيات المنظمة وبالتعاون مع الدول لتقديم المساعدة، عند الطلب، إلى الدول التي تواجه صعوبات في عملية التصديق على وثائق قانون الجو وتنفيذها، بما في ذلك تنظيم وحضور الحلقات أو الندوات للتشجيع على عملية التصديق على وثائق قانون الجو الدولي.

المرفق (د)

تدريس قانون الجو

إن الجمعية العمومية، إذ تأخذ بعين الاعتبار الأهمية الأكيدة لتدريس قانون الجو دراسة تخصصية بالنسبة للمنظمة والدول، والرغبة في تعزيز المعرفة بهذا الموضوع المهم.

تدعو المجلس إلى اتخاذ كل التدابير الممكنة للنهوض بتدريس قانون الجو في الدول التي لا يتوفر فيها مثل هذا التدريس.

تحث الدول على اتخاذ التدابير الملائمة التي من شأنها أن تعزز من تنفيذ الهدف المذكور أعلاه.

تدعو الدول المتعاقدة والأطراف المعنية إلى المساهمة في صندوق أسعد قطييط للمنح الدراسية الجامعية العليا.

المرفق (هـ)

اعتماد تشريع وطني بشأن بعض الجرائم التي ترتكب على متن الطائرات المدنية (مسألة الركاب غير المنضبطين أو المشاغبين)

إن الجمعية العمومية:

إدراكاً منها بأن أهداف ومقاصد المنظمة المنصوص عليها في ديباجة اتفاقية الطيران المدني الدولي وفي المادة ٤٤ من تلك الاتفاقية تتضمن تعزيز تخطيط وتطوير النقل الجوي الدولي من أجل تلبية احتياجات شعوب العالم إلى نقل جوي يتسم بالأمان والانتظام والفاعلية والاقتصاد.

وتلاحظ الزيادة الملموسة في عدد وخطورة الوقائع المبلغ عنها والتي ارتكبتها على متن طائرات مدنية ركاب مشاغبون أو غير منضبطين.

وتقيم الاعتبار لآثار تلك الوقائع على سلامة الطائرات وسلامة الركاب والطاقم الذين على متنها.

ولا يغيب عن بالها أن القانون الدولي الراهن والقوانين الوطنية والقواعد التنظيمية الوطنية في دول كثيرة ليست ملائمة بالقدر الكافي لمعالجة هذه المشكلة بشكل فعال.

وتدرك البيئة الخاصة والمخاطر الكامنة فيها للطائرات أثناء طيرانها، والحاجة إلى اعتماد تدابير ملائمة من خلال القانون الوطني لتمكين الدول من المحاكمة على الأفعال الإجرامية والاعتداءات التي تشكل شغبا أو عدم انضباط على متن الطائرات.

وتشجع على اعتماد قواعد قانونية وطنية تمكن الدول من ممارسة اختصاصها في الحالات المناسبة بالمحاكمة على الأفعال الإجرامية والاعتداءات التي تشكل شغبا أو عدم انضباط على متن الطائرات المسجلة في دول أخرى.

وتحيط علماً بأن الدول اعتمدت خلال المؤتمر الدولي بشأن قانون الجو المنعقد في مونتريال في ٢٠١٤/٤/٤ "بروتوكول تعديل اتفاقية الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات المدنية" وبأن المؤتمر قرّر عدم إدراج قائمة بالجرائم والأفعال الأخرى في البروتوكول ولكنه أوصى بتحديث كتاب الإيكاو الدوري رقم ٢٨٨ "مواد إرشادية بشأن الجوانب القانونية لمشكلة الركاب غير المنضبطين والمشاغبين" الذي صدر في عام ٢٠٠٢.

لهذا:

تحث جميع الدول المتعاقدة على أن تعتمد بأسرع ما يمكن قوانين وقواعد وطنية تعالج بفاعلية مشكلة الركاب المشاغبين، وأن تدرج فيها إلى أقصى حد ممكن عمليا النصوص الواردة أدناه.

وتدعو جميع الدول المتعاقدة إلى أن تقدم إلى سلطاتها المختصة، بغرض المحاكمة، جميع الأشخاص الذين تتوافر لديها أسس معقولة لاعتبارهم ممن ارتكبوا أياً من الجرائم منصوص عليه في القوانين والقواعد الوطنية الصادرة على هذا النحو ويدخل في اختصاص تلك السلطات بموجب هذه القوانين والقواعد.

وتطلب إلى المجلس أن يشجّع "فرقة عمل الجوانب القانونية للركاب غير المنضبطين والمشاعبين" على مواصلة أعمالها، بما في ذلك مراجعة محتويات "التشريع النموذجي بشأن بعض الجرائم التي ترتكب على متن الطائرات المدنية"، والوارد في هذا المرفق وإبلاغ الدورة السابعة والثلاثين للجنة القانونية بهذا الشأن؛

وتقرر مراجعة هذا المرفق خلال دورتها العادية المقبلة على أساس نتائج أعمال فرقة العمل المذكورة.

تشريع نموذجي بشأن بعض الجرائم التي ترتكب على متن الطائرات المدنية

القسم الأول: الاعتداء وأفعال التدخل الأخرى ضد أحد أعضاء الطاقم على متن أي طائرة مدنية

يُعد مرتكباً لجريمة كل من يقوم بأحد الأفعال التالية على متن طائرة مدنية:

- (١) الاعتداء الجسماني أو الترهيب أو التهديد، سواء بالفعل أو بالقول، ضد أحد أعضاء طاقم الطائرة إذا كان هذا الفعل تدخلاً في أداء عضو الطاقم لمهامه أو يقلل من قدرته على أداء مهامه.
- (٢) رفض إتباع التعليمات القانونية التي يصدرها قائد الطائرة أو أي عضو من طاقم الطائرة بالنيابة عنه لتأمين سلامة الطائرة أو سلامة أي شخص أو أي ملكية على متن الطائرة أو حفظ النظام والانضباط على متن الطائرة.

القسم الثاني: الاعتداء الجسماني والأفعال الأخرى التي تعرض السلامة للخطر أو تخل بالنظام والانضباط على متن أي طائرة مدنية

- (١) يعد مرتكباً لجريمة كل من يقوم على متن طائرة مدنية بأحد أفعال العنف البدني ضد أي شخص، أو بالاعتداء الجنسي أو بالتحرش بأي طفل.
- (٢) يعد مرتكباً لجريمة كل من يقوم بأحد الأفعال التالية على متن أي طائرة مدنية، إذا كان من المحتمل أن يعرض الفعل سلامة الطائرة أو سلامة أي شخص على متنها للخطر، أو يخل بالنظام والانضباط على متن الطائرة:

- (أ) الاعتداء الجسماني أو الترهيب أو التهديد، سواء بالفعل أو بالقول، ضد شخص آخر .
- (ب) التسبب عمداً في تلف أو تدمير أي ملكية.
- (ج) تعاطي الخمر أو العقاقير إلى حد الثمالة.

القسم الثالث: الجرائم الأخرى التي ترتكب على متن أي طائرة مدنية

يعد مرتكباً لجريمة كل من يقوم بارتكاب أحد الأفعال التالية على متن أي طائرة مدنية:

- (١) التدخين في دورة المياه أو في أي مكان آخر على نحو يحتمل أن يهدد سلامة الطائرة.
- (٢) العبث بجهاز الكشف عن الدخان أو غيره من الأجهزة المتعلقة بالسلامة على متن الطائرة.

٣) تشغيل أي جهاز إلكتروني محمول عندما يكون تشغيله محظورا.

القسم الرابع: الاختصاص

١ - يمتد اختصاص (اسم الدولة) ليشمل أي جريمة منصوص عليها في الأقسام الأول والثاني والثالث من هذا القانون إذا كان الفعل الذي يشكل جريمة قد وقع على متن أي من الطائرات التالية:

(١) أي طائرة مدنية مسجلة في (اسم الدولة).

(٢) أي طائرة مدنية مؤجرة بالطاقم أو بدون الطاقم لأي مشغل جوي يقع مقر عمله الرئيسي في (اسم الدولة) أو أي مشغل جوي ليس له مقر في (اسم الدولة) ولكنه يقيم فيها بصفة دائمة.

(٣) أي طائرة مدنية في إقليم (اسم الدولة) أو تطير فوقه.

(٤) أي طائرة مدنية أخرى تطير خارج (اسم الدولة)، إذا توافر الشرطان التاليان:

(أ) أن يكون الهبوط التالي للطائرة في (اسم الدولة)

(ب) وأن يكون قائد الطائرة قد سلم المتهم المشتبه فيه الى السلطات المختصة في (اسم الدولة) وطلب من هذه السلطات محاكمة ذلك المتهم المشتبه فيه مؤكدا لها أنه لا هو ولا مشغل الطائرة قد قدم طلبا مماثلا أو سيقدم طلبا مماثلا الى أي دولة أخرى.

٢ - إن عبارة "أثناء الطيران" تعني في هذا القسم الفترة التي تبدأ من لحظة تشغيل القدرة بغرض الإقلاع وانتهاء باللحظة التي تتوقف فيها الطائرة عن الحركة بعد الهبوط.

المرفق (و)

وضع طريقة عملية للسير قدما في تحديد الجوانب القانونية والمؤسسية لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM)

لما كان التنفيذ العالمي لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM) الذي يرمي، ضمن جملة أمور، إلى توفير خدمات أساسية لسلامة الملاحة الجوية، قد تقدم كثيرا منذ طرحه في المؤتمر العاشر للملاحة الجوية في عام ١٩٩١ وحظي بتأييد قوي في المؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية لعام ٢٠٠٣.

ولما كان الإطار القانوني الراهن لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM)، والذي يتكون من اتفاقية شيكاغو وملاحقها وقرارات الجمعية العمومية (ويوجه خاص ميثاق الحقوق والالتزامات في إطار النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية)، وإرشادات الإيكاو ذات الصلة (ويوجه خاص بيان سياسات الإيكاو بشأن تنفيذ وتشغيل نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM)) وخطط الملاحة الإقليمية والرسائل المتبادلة بين الإيكاو والدول التي تشغل مجموعات الأقمار الصناعية المستخدمة في الملاحة، قد سمح ببلوغ مستوى التنفيذ الفني الحالي.

ولما كانت الإيكاو قد كرست موارد كثيرة لدراسة الجوانب القانونية والمؤسسية لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM) في إطار الجمعية العمومية للإيكاو، والمجلس، واللجنة القانونية، وفريق الخبراء القانونيين

والفنيين، ومجموعة دراسة أنشئت لدراسة هذا الموضوع، وذلك من أجل إعداد سجل مفصل بالمسائل والتحديات والشواغل التي تواجه المجتمع العالمي تمهيدا لفهمها.

ولما كانت هناك حاجة إلى النظر في اتخاذ المبادرات الإقليمية لوضع التدابير التي تعالج أي قضايا قانونية أو مؤسسية تعيق تنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM) في الإقليم، مع ضمان توافق هذه الآليات مع اتفاقية شيكاغو.

فإن الجمعية العمومية:

- ١ - **تقر** بأهمية البند رقم ٤ من برنامج العمل العام للجنة القانونية "النظر في وضع إطار قانوني لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM) بما فيها النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية والهيئات الإقليمية المتعددة الأطراف، وإقامة إطار عمل قانوني"، وقرارات أو مقررات الجمعية العمومية والمجلس فيما يتعلق بذلك.
- ٢ - **تؤكد** من جديد على عدم وجود حاجة إلى تعديل اتفاقية شيكاغو لتنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM).
- ٣ - **تدعو** الدول المتعاقدة إلى النظر أيضا 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 (CNS/ATM) في الإقليم، مع ضمان توافق هذه الآليات مع اتفاقية شيكاغو والقانون الدولي العام.
- ٤ - **تشجع** الإيكاو والمنظمات الإقليمية والصناعة على تقديم التسهيلات والمساعدات الفنية اللازمة لتنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM).
- ٥ - **تدعو** الدول المتعاقدة والوكالات متعددة الأطراف وجهات التمويل الخاصة إلى النظر في إيجاد مصادر تمويل إضافية لمساعدة الدول والمجموعات الإقليمية على تنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM).
- ٦ - **تكلف** 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.
- ٧ - **تدعو** الدول المتعاقدة إلى إفادة المجلس بالمبادرات الإقليمية.
- ٨ - **تكلف** المجلس بأن يسجل هذه المبادرات الإقليمية، وبأن ينظر في قيمتها ويجعلها علنية بأسرع ما يمكن (طبقا للمواد ٥٤ و ٥٥ و ٨٣ من اتفاقية شيكاغو).

البند ٤٧ من جدول الأعمال: المسائل الأخرى المعروضة على نظر اللجنة القانونية

٤٧-١ متابعة لوقائع مواصلة تعزيز التصديق على اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩، فقد أشار اتحاد النقل الدولي (أياتا)، في عرضه لورقة العمل A39-WP/120، إلى الفوائد الكبيرة للركاب وشركات الشحن والأطراف المعنية الأخرى بمقتضى الوثيقة المذكورة. وأشار المراقب إلى أنه على الرغم من التقدم الجيد المُحرز من حيث عدد التصديقات على هذه الاتفاقية منذ الجمعية العمومية السابقة، فلا يزال هناك ٧٢ دولة عضواً لم تصدق بعد على الوثيقة، بما في ذلك دول في أسواق وأقاليم متنامية. وذكر المراقب أن غياب منظومة عالمية واحدة للمساءلة من أجل الناقلين الجويين الدوليين قد تركت الساحة مفتوحة لخليط غير مرغوب فيه من نظم قانونية مختلفة، وبالتالي، فقد كان من الضروري تجديد الجهود الرامية إلى حث جميع الدول الأعضاء المتبقية على التصديق على اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ في أقرب فرصة ممكنة. وترديداً للمشاعر التي أعرب عنها أثناء النظر في ورقة العمل A39-WP/100، ومشروع القرار الوارد فيها (الفقرة ٤٥-٨)، فإن جميع الوفود التي تحدثت قد أعربت عن ترحيبها بالنهج الاستباقي الذي ابتدره اتحاد النقل الجوي الدولي بشأن هذا الموضوع، وأكد على أهمية وجود نظام عالمي.

٤٧-٢ بالإضافة إلى مناقشة الفقرة ٤٥-٧ وما يلي، فقد قدم اتحاد النقل الجوي الدولي ورقة العمل A39-WP/139، التي دعت جميع الدول إلى التصديق على بروتوكول مونتريال عام ٢٠١٤. ودعم عدد من الوفود مقترحات اتحاد النقل الجوي الدولي، حيث صدقت بعض من دولهم على البروتوكول، بينما هناك دول أخرى في سبيلها إلى القيام بذلك.

٤٧-٣ وأشار أحد الوفود إلى أنه في الوقت الذي كان فيه على استعداد دائم للانضمام إلى توافق الآراء تحت كنف الإيكاو، فإنه يشعر بخيبة أمل من نتائج البروتوكول. فالمعاهدة لم تحدّد اتفاقية طوكيو بشكل فعّال، ولم تتخذ أي خطوات مجدية للتعامل مع القضايا المرتبطة بالركاب غير المنضبطين. بل كانت تراجعاً فيما يتعلق بوضع مسؤول الأمن على متن الطائرة. ووفقاً لذلك، فإن دولته لن تصدق على البروتوكول. وفي سياق التأييد لهذا الوفد، ذكر وفد آخر أنه يوافق على مبادئ البروتوكول ولكنه لم يكن راضياً عن بنود معينة فيه.

٤٧-٤ وذكر بعض الوفود أن نتائج البروتوكول تعكس حلاً وسطاً بين مجموعة متنوعة من القضايا. وذكر أحد الوفود أنه بينما لم يكن البروتوكول قوياً بالشكل الذي ينبغي، فإنه يمثل مع ذلك جهوداً طيبة لتعزيز الإطار القانوني ضد السلوك غير المنضبط. ومع تفهمه للصعوبات التي تواجهها بعض الدول في قبول البروتوكول، فإنه لا يزال يعتقد أن هناك المزيد من المزايا لوضع هذه المعاهدة موضع التنفيذ.

٤٧-٥ وقدّم وفد فرنسا ورقة العمل A39-WP/159 التي تحدد التزامات الدول المتعاقدة بموجب المادة ٢١ من اتفاقية شيكاغو فيما يخص تقديم المعلومات بشأن ملكية الطائرات المسجلة في دولة ما. وأشار الوفد إلى كتاب المنظمة AN 11/47-10/67 فيما يتعلق بتنفيذ نظام قائم على شبكة الإنترنت لتقديم البيانات ذات الصلة بالطائرات المسجلة في الدولة عملاً بالمادة ٢١ من اتفاقية شيكاغو. ولوحظ أن الدول المتعاقدة قد لاقت صعوبة بدرجات متفاوتة في سبيل الوفاء بالتزاماتها بمقتضى المادة ٢١، حيث كانت النتيجة أن المعلومات كانت غير مكتملة وغير موثوقة حتى مع توفيرها عبر نظام قائم على الإنترنت. مشيراً إلى أن مشهد النقل الجوي من حيث تعلقه بالتغييرات في ملكية الطائرة وتسجيلها قد تغير بشكل كبير منذ تمت صياغة المادة ٢١، ورأى الوفد أن الدول المتعاقدة تحتاج إلى توضيح وتنسيق تعريف الملكية والمفاهيم ذات الصلة بها. وفي معرض اقتراح أن يكون هناك توضيح لاتفاقية شيكاغو في هذا الصدد، وليس تعديلاً، فقد جزم الوفد أنه لم تكن هناك أي قيود على حرية الدول المتعاقدة في إدارة كل منها لإجراءات التسجيل المحلية. واختتم الوفد باقتراح أن توصي اللجنة القانونية بإدراج هذا الموضوع في برنامج العمل العام للجنة القانونية.

٤٧-٦ وأيدت جميع الوفود التي تناولت الكلمة في الاجتماع ورقة العمل A39-WP/159، واستصوبت إدراج هذا البند في برنامج العمل العام للجنة القانونية. وأشار عدد من الوفود إلى الصعوبات التي أبرزتها ورقة العمل. فذكر أحدها على سبيل المثال أن عبارة "المالك" في القانون الوطني تعني الشخص المسؤول عن تشغيل وصيانة الطائرة. ورأت بعض الوفود أن تنفيذ التزامات المادة ٢١ بمزيد من الفعالية من شأنه أن يعزز الشفافية، ويحسن القدرة على التتبع على مدى عمر الطائرة، ويبسط إجراءات نقل الملكية، وكلها أمور مفيدة لصناعة الطيران.

٤٧-٧ وأوضح ممثل عن إدارة الملاحة الجوية أن النظام القائم على شبكة الإنترنت يعمل بالفعل على الرغم من أنه قد شكل تحدياً لبعض الدول، وأنه قيد المراجعة لتسهيل استخدامه. ورحبت الإدارة بالتعليق بشأن تحسين النظام.

٤٧-٨ وأيد أحد المراقبين ورقة العمل A39-WP/159 على أساس أنها يمكن أن تخفف من العبء التنظيمي عن كاهل شركات الطيران، وأوصى بتنسيق الجهود مع العمل الذي تضطلع به اللجنة الفنية فيما يتعلق بورقة العمل A39-WP/237 بشأن تسهيل عملية النقل عبر الحدود. وأيد هذه التوصية أحد الوفود الذي أضاف أنه إذا كان العزم معقود على إدراج هذا البند في برنامج العمل العام للجنة القانونية، فسيكون من المهم الإشارة بشكل سليم إلى كل الأعمال الجارية أو المنجزة التي قد تكون ذات صلة بتوضيح الملكية والمفاهيم ذات الصلة بها.

٤٧-٩ وتبعاً لذلك، أيدت اللجنة بالإجماع إضافة موضوع "تنفيذ المادة ٢١ من اتفاقية شيكاغو"، كبند جديد من بنود برنامج العمل العام للجنة القانونية تحت الرقم ٨. وبناءً على ذلك، أصبح برنامج العمل العام للجنة القانونية على النحو التالي:

- ١ - دراسة المسائل القانونية المرتبطة بالطائرات الموجهة عن بعد؛
- ٢ - النظر في إعداد إرشادات بشأن تضارب المصالح؛
- ٣ - الأفعال أو الجرائم التي تثير قلق أوساط الطيران الدولي ولا تشملها موانئق قانون الجو الراهنة؛
- ٤ - النظر في وضع إطار قانوني لتنظيم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM)، بما فيها النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS) والهيئات الإقليمية المتعددة الجنسيات؛
- ٥ - تحديد وضع الطائرة المدنية/الحكومية؛
- ٦ - تعزيز التصديق على موانئق قانون الجو الدولي؛
- ٧ - الجوانب المتعلقة بالسلامة في إطار التحرير الاقتصادي والمادة ٨٣ مكرراً؛
- ٨ - تنفيذ المادة ٢١ من اتفاقية شيكاغو.

٤٧-١٠ ووفياً يخصص الفقرة ٤٥-٣ أعلاه، وما يتعلق بالبند "التعريف القانوني لتنظيم الطائرات الموجهة عن بعد"، فقد قدمت البرازيل ورقة العمل WP/229، مسلطة فيها الضوء على المشكلة التي واجهتها البرازيل في تطبيق القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو فيما يتصل بتنظيم الطائرات الموجهة عن بعد نتيجة لتعريف "الطائرة" في التشريع الوطني البرازيلي الذي يتباين عن تعريف "الطائرة" الوارد في الملحق السابع لاتفاقية شيكاغو، وذلك كمجرد توضيح لأنواع المشاكل التي كانت الدول تواجهها فيما يتعلق بالتنظيم القانوني لتنظيم الطائرات الموجهة عن بعد، وبالتالي فإنها تدعو إلى تضمين مسألة تعريف نظم الطائرات الموجهة عن بعد في برنامج عمل اللجنة القانونية، مع الأخذ بعين الاعتبار ما توصل إليه فريق خبراء نظم الطائرات الموجهة عن بعد من تطورات وخلص إليه من استنتاجات.

٤٧- ١١ وهناك عدد من الوفود التي شاركت البرازيل في الشواغل التي عبرت عنها في ورقة العمل WP/229، كما عبر أحد الوفود عن رأيه في أن مفهوم "الطائرة غير المأهولة" كان غير واضح على النحو الوارد في المادة الثامنة من اتفاقية شيكاغو. وأشار وفد آخر من هذه الوفود بوجه خاص إلى احتمال حاجة اللجنة القانونية إلى العمل لمعالجة موضوعات أخرى متعلقة بتشغيل الطائرات الموجهة عن بعد، مثل قواعد الملاحة الجوية وجنسية الطائرات والعلامات المسجلة والتحقيقات في الحوادث على النحو الوارد في الفقرة ٢-٢ من هذه الورقة.

٤٧- ١٢ ومن ثم تناول رئيس اللجنة القانونية الكلمة ليذكر المندوبين بأن موضوع "دراسة المسائل القانونية المتعلقة بالطائرات الموجهة عن بعد" الذي يشمل جميع المسائل القانونية المتعلقة بالتعاريف مدرج أصلاً في برنامج العمل العام للجنة القانونية، مع إعطائه الأولوية القصوى بوصفه البند رقم (١). كما ذكر المندوبين بالدراسة الاستقصائية بشأن المسائل القانونية المتعلقة بالطائرات الموجهة عن بعد التي تم توزيعها على جميع الدول الأعضاء في أغسطس ٢٠١٦، وشجع الدول على الرد وإثارة المسائل المتعلقة بالتعاريف، مثل تلك التي عرضتها البرازيل في ورقة العمل A39-WP/229، أو أي من القضايا الأخرى المتعلقة بالطائرات الموجهة عن بعد التي يرغبون طرحها على أمام اللجنة القانونية.

٤٧- ١٣ وأعطيت الكلمة بعد ذلك لعدة وفود أخرى، أيدت فيها مبدأ إدراج مسألة تعريف الطائرات الموجهة عن بعد في برنامج العمل العام للجنة القانونية، وشددت على أهمية المادة التي اقترحتها البرازيل في ورقة العمل A39-WP/229: أي أنه يتعين مراعاة استنتاجات ومستجدات فريق خبراء نظم الطائرات الموجهة عن بعد. وأشار أحد الوفود إلى أنه، على الرغم من أن مسألة التعاريف هي بطبيعة الحال ذات أهمية خاصة للمحامين، إلا أن تعريف الطائرة الوارد في الملحق السابع لاتفاقية شيكاغو يسبق تأسيس الإيكاو ويشكل أساساً لأكثر من ١٠ ٠٠٠ قاعدة وتوصية من القواعد والتوصيات الدولية الواردة في جميع الملحق. وأكد هذا الوفد على أن تلك القواعد والتوصيات الدولية نفسها تُعد أساساً تستند إليه تشريعات الطيران المدني في العديد من الدول، وأنه كان من المهم الوعي باحتمال وجود تأثير بالغ لتغيير التعريف الطويل الأمد لعبارة "الطائرة" حيث يمكن أن يؤثر على البنية التنظيمية القائمة للإيكاو. وأشار وفد آخر إلى أن الملحق الثاني والرابع والسابع لها صلة بالموضوع وينبغي تحليلها لتحديد ما إذا كان تعريف نظم الطائرات الموجهة عن بعد بوصفها طائرات يعالج بالفعل هذا الموضوع على النحو المناسب.

٤٧- ١٤ أما الوفود الأخرى التي تناولت الكلمة فعبّرت بشكل عام عن تأييدها القوي وتقديرها للورقة التي قدمتها البرازيل، بيد أن عدداً كبيراً من هذه الوفود أكد على أن مسألة تعريف الطائرات الموجهة عن بعد مدرج بالفعل في برنامج العمل العام للجنة القانونية في إطار البند ١ أو ينبغي اعتباره أنه مدرج في هذا البند.

٤٧- ١٥ ولفتت ورقة العمل A39-WP/251 التي قدمتها البرازيل انتباه الجمعية العمومية إلى الصعوبات التي تواجهها بعض الدول في امتثالها للبند ١٢ نظراً إلى افتقارها إلى القواعد الإجرائية والتأثير السلبي الذي قد تمثله فيما يتعلق بسلامة الطيران المدني. وأحاطت اللجنة علماً بهذه الورقة وشجعت الدول الأعضاء على تعزيز إنفاذ المادة ١٢.

٤٧- ١٦ وبشكل متلازم مع الفقرة ٤٥-٧ أعلاه، أحاطت اللجنة علماً أيضاً بورقة العمل A39-WP/293 التي قدمتها كولومبيا بالنيابة عن غواتيمالا وأحالتها إلى فرقة عمل الجوانب القانونية لمشكلة الركاب غير المنضبطين. وأشار أحد الوفود وأحد المراقبين إلى أن تجربة بعض الدول في فرض العقوبات الإدارية على السلوك غير المنضبط يمكن أن يشكل مرجعية مفيدة في انتظار سريان مفعول البروتوكول.

