



الجمعية العمومية — الدورة التاسعة والثلاثون

الجلسة العامة

تقرير اللجنة القانونية

عن

الجزء العام والبنود ٤٤ و ٤٥ و ٤٦ و ٤٧ من جدول الأعمال

(مقدم من رئيس اللجنة القانونية)

أقرت اللجنة القانونية التقرير المرفق عن الجزء العام وعن البنود ٤٤ و ٤٥ و ٤٦ و ٤٧ من جدول الأعمال. ويوصى بأن تعتمد الجلسة العامة القرارات ١/٤٥ و ٢/٤٥ و ٣/٤٥ و ١/٤٦ لتعتمدها الجلسة العامة.

ملاحظة: بعد إزالة هذه الصفحة، ينبغي وضع هذه الورقة في مكانها المناسب في حافظة التقرير.

تقرير اللجنة القانونية إلى الجمعية العمومية

معلومات عامة

- ١- عقدت اللجنة القانونية ثلاث جلسات في الفترة من ٩/٢٨ إلى ٣/١٠/٢٠١٦. وانتخبت الجلسة العامة السيد أ. كارانتا (إيطاليا) رئيساً للجنة.
- ٢- وانتخبت اللجنة في جلستها الأولى السيد عبد الرحمن حسن شيخ (المملكة العربية السعودية) نائباً أولاً للرئيس والسيد شوكونا دوين (نيجيريا) نائباً ثانياً للرئيس.
- ٣- وكانت جلسات اللجنة الثلاث مفتوحة.
- ٤- وحضر ممثلون من ١١٩ دولة عضو و ١٢ وفداً مراقبة جلسة أو أكثر من جلسات اللجنة القانونية.
- ٥- وكان أمين اللجنة القانونية السيد ج. ف. أغوستين مدير إدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية بالإنابة. وكان نائباً الأمين الدكتور ج. هوانغ والسيد أ. جاكوب المسؤولان القانونيان الأولان. وكان الأمناء المساعدون السيد س. بتراس والسيد أ. أوبولوت، المسؤولان القانونيان، والسيدة م. فاينستين، المسؤولة القانونية.

جدول الأعمال وترتيبات سير العمل

- ٦- نظرت اللجنة القانونية في البنود ٤٥ و ٤٦ و ٤٧ و ٤٨ التي أحالتها إليها الجلسة العامة، وهي كما يلي:
 - البند ٤٤ : تقارير المجلس السنوية المقدمة إلى الجمعية العمومية عن السنوات ٢٠١٣ و ٢٠١٤ و ٢٠١٥
 - البند ٤٥ : برنامج عمل المنظمة في المجال القانوني
 - البند ٤٦ : البيان الموحد عن سياسات الايكاو وممارساتها المستمرة في المجال القانوني
 - البند ٤٧ : المسائل الأخرى المعروضة على نظر اللجنة القانونية.
- ٦-١ وترد في مرفق هذا التقرير قائمة مرتبة حسب بنود جدول الأعمال للوثائق وورقات العمل التي نظرت فيها اللجنة القانونية.
- ٦-٢ وترد في الفقرات التالية الإجراءات التي اتخذتها اللجنة بشأن كل بند على حدة. والمواد مرتبة حسب ترتيب أرقام بنود جدول الأعمال التي نظرت فيها اللجنة.

البند ٤٤ من جدول الأعمال: تقارير المجلس السنوية المقدمة إلى الجمعية العمومية
عن السنوات ٢٠١٣ و٢٠١٤ و٢٠١٥

١-٤٤ أحاطت اللجنة علما بالفصول التي أحالتها إليها الجلسة العامة عن التقارير السنوية التي قدمها المجلس إلى الجمعية العمومية عن السنوات ٢٠١٣ و٢٠١٤ و٢٠١٥ وكذلك الإضافة فيما يخص النصف الأول من سنة ٢٠١٦.

البند ٤٥ من جدول الأعمال: برنامج عمل المنظمة في المجال القانوني

١-٤٥ نظرت اللجنة في هذا البند على أساس ورقة العمل A39-WP/12 التي قدمها المجلس، وورقة العمل (Revision No. 1) A39-WP/77 التي قدمتها كندا والمكسيك ونيجيريا والولايات المتحدة؛ وورقة العمل A39-WP/100 التي قدمتها الولايات المتحدة؛ وورقة العمل A39-WP/101 التي قدمتها الولايات المتحدة؛ وورقة العمل A39 WP/228 التي قدمتها جمهورية كوريا؛ وورقة العمل A39-WP/375 التي قدمتها مصر. وأحاطت اللجنة علماً بالمعلومات الواردة في ورقة العمل A39-WP/422 التي قدمتها البرازيل وكندا وأيرلندا ولوكسمبورغ والنرويج وسنغافورة وإسبانيا والمملكة المتحدة والولايات المتحدة.

٢-٤٥ وتضمنت ورقة العمل A39-WP/12 معلومات بشأن عمل المنظمة الجاري حالياً في المجال القانوني ولمحة عن التطورات والقرارات ذات الصلة التي اتخذها كل من المجلس واللجنة القانونية للإيكاو منذ الدورة السابقة للجمعية العمومية فيما يتصل بالبنود المطروحة على جدول أعمال اللجنة القانونية للإيكاو، بما في ذلك تحديد مستوى أولوية البنود. وجرى أيضاً تقديم معلومات إلى اللجنة بشأن العمل القانوني في بعض المجالات الإضافية، وتحديد الضمانات الدولية على المعدات المنقولة (معدات الطائرات) واستعراض تطبيق معاهدات الإيكاو المتعلقة بمناطق النزاعات.

٣-٤٥ وفيما يخص "دراسة المسائل القانونية المتعلقة بالطائرات الموجهة عن بعد"، تمت الإشارة إلى أنه وفقاً لما خلصت إليه اللجنة القانونية في دورتها السادسة والثلاثين (التي انعقدت بمونتريال خلال الفترة من ٢٠١٥/١١/٣٠ إلى ٢٠١٥/١٢/٣) وبناء على القرار الذي اتخذته مجلس الإيكاو خلال الاجتماع السابع لدورته ٢٠٧، بدأت إدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية بالإيكاو يوم ٢٩/٨/٢٠١٦ بإجراء استبيان لجمع معلومات حول التشريعات الوطنية الخاصة بالطائرات الموجهة عن بعد، وذلك لأغراض المقارنة وللاستخدام كوسيلة لتحديد المسائل القانونية الدولية المرتبطة بعمليات الطائرات الموجهة عن بعد، والتي قد لا تزال بحاجة للدراسة. وأشار لاحقاً إلى أنه تمت مطالبة الدول بتقديم أجوبتها على الاستبيان بحلول ٣١/١٠/٢٠١٦. وترد المسائل الجوهرية المتعلقة بالطائرات الموجهة عن بعد تحت البند ٤٧ أدناه.

٤-٤٥ وفيما يتعلق بالبند المعنون "النظر في الإرشادات بشأن تضارب المصالح"، قدم مندوب كندا، بالنيابة عن المشاركين في تقديم الوثيقة، ورقة العمل A39-WP/77 Revision No.1، مشدداً على أن تضارب المصالح قد يؤثر سلباً في كفاءة تنظيم الطيران المدني واستقلاليتيه وحياده، مما يهدد سلامة الطيران المدني الدولي وأمنه، وداعياً إلى اعتماد قرار الجمعية العمومية، وذلك لتعزيز الوعي بحالات تضارب المصالح المحتملة في الطيران المدني وكذلك الحاجة إلى اتخاذ التدابير اللازمة لتفادي المخاطر الناجمة عن حالات تضارب المصالح على سلامة وأمن الطيران أو التخفيف من تلك المخاطر. ولفت انتباه اللجنة إلى الآثار المالية المرتبطة بالعمل المستقبلي الذي سيتم الاضطلاع به في إطار هذا البند على النحو الوارد في الملخص التنفيذي لورقة العمل، حيث سيتم تنفيذ الأنشطة اللازمة رهنا بالموارد المالية المتاحة ضمن ميزانية البرنامج العادي للسنوات ٢٠١٧-٢٠١٩ و/أو من المساهمات من خارج الميزانية.

٥-٤٥ وأعربت جميع الوفود التي أعطيت الكلمة عن تأييدها لورقة العمل والقرار. وهناك وفد واحد قد أشار إلى أن الملحق التاسع عشر - "إدارة السلامة" يتضمن أحكاماً تدعو إلى وضع إرشادات ترمي إلى تفادي تضارب المصالح في أداء مهام مراقبة السلامة، واقتراح أن يُشار في القرار إلى الملحق التاسع عشر. وسلطت عدة وفود الضوء على ضرورة مراعاة مستوى التنمية والموارد المتاحة للدول في إطار فرض التدابير اللازمة للتعامل مع تضارب المصالح ودعت إلى إحداث توازن في هذا الصدد تراعى فيه ظروف الدول الخاصة والمخاطر الناجمة عن تضارب المصالح. وأشار أحد المراقبين إلى أنه ينبغي مراعاة مسألة السلطة المفوضة حيث يضطلع شخص خاص بالمهام التنظيمية بالنيابة عن الجهة التنظيمية في إطار برنامج

منظّم. وتقدم هذه البرامج، من وجهة نظر قطاع الطيران، فوائد هامة تتسم بالكفاءة وتقوم على التعاون، وينبغي الإقرار بها وتقديمها في أي حالة من حالات التضارب في إطار إدارة المصالح.

٤٥-٦ وأقرت اللجنة بأنه سيكون من المناسب إدراج نص تكميلي في القرار لتناول التوضيحات والمقترحات الإضافية التي قدمتها الوفود.

ثم اتفقت اللجنة على توصية الجلسة العامة باعتماد القرار التالي:

القرار ١/٤٥: تضارب المصالح في الطيران المدني

إن الجمعية العمومية،

إذ تقرر بأن تضارب المصالح يعرقل فعالية واستقلالية وحياد تنظيمات السلامة في الطيران المدني وبالتالي يهدد أمن وسلامة الطيران المدني الدولي؛

وتعترف بضرورة وفوائد الاستفادة من تجارب وخبرات الموظفين المؤهلين العاملين في القطاع للمساعدة على ضمان توفير المهام الرقابية التنظيمية الهامة؛

وتشير إلى البند "النظر في الارشادات الخاصة بتضارب المصالح" الذي أضافته الجمعية العمومية في دورتها السابعة والثلاثين إلى برنامج العمل العام للجنة القانونية، واعتمده لاحقاً كل من اللجنة القانونية والمجلس والجمعية العمومية في الدورة الثامنة والثلاثين، مما أدى إلى رفع درجة أولويته؛

وتدرك أنه وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الفساد التي اعتمدها الجمعية العامة في ٣١/١٠/٢٠٠٣، فإن الدول ملزمة بالسعي الحثيث لاعتماد الآليات التي تعزز الشفافية وتصورها وتقويتها وتمنع تضارب المصالح؛

وتضع في اعتبارها أن الملحق التاسع عشر - "إدارة السلامة" ومواد الإيكارو الإرشادية توضح ضرورة قيام الدول بعدة أمور منها وضع استراتيجية للتخفيف من حدة بعض المشاكل المحتملة التي قد تنشأ عن تضارب المصالح في الطيران المدني؛
وتفتتح بضرورة قيام الدول بالمشاركة في المعلومات المتعلقة بالسياسات والتدابير المستخدمة في الكشف عن حالات تضارب المصالح في الطيران المدني وتقاديها والتخفيف من حدتها وإدارتها؛

تقرر ما يلي:

١- تحث الدول، التي لم تقم بذلك بعد، على النظر في وضع إطار قانوني رسمي للكشف عن حالات تضارب المصالح في الطيران المدني وتقاديها والتخفيف من حدتها وإدارتها؛

٢- تدعو الدول إلى:

أ) التأكد، على المستوى الوطني، من فعالية الأنظمة القانونية المحلية فيما يتعلق بالتدابير والممارسات للكشف عن حالات تضارب المصالح في الطيران المدني وتقاديها والتخفيف من حدتها وإدارتها، وذلك بهدف ضمان وتحسين الشفافية والمساءلة في الأنشطة التنظيمية للطيران المدني، وتحقيق التوازن بين ظروفها الخاصة وقدرتها على الوفاء بالتزاماتها الرقابية من جهة والتصدي للمخاطر الناجمة عن تضارب المصالح والتي قد تهدد سلامة وأمن الطيران من جهة أخرى؛

(ب) عند الضرورة، سن التشريعات ووضع النظم والقوانين والممارسات التي تعزز الوعي بشأن التضارب المحتمل في المصالح في الطيران المدني؛

٣- تحث الدول على ضمان إنفاذ القواعد والتدابير اللازمة للكشف عن حالات تضارب المصالح والمتعلقة بمراقبة السلامة في الطيران المدني وتفاديها والتخفيف من حدتها وإدارتها؛

٤- تكلف المجلس بتسهيل عملية الجمع والتحليل والنشر والترويج لأفضل الممارسات بشأن معالجة حالات تضارب المصالح والاستفادة من الخبرات الموجودة في الدول وفي الأمم المتحدة والمنظمات الدولية الأخرى ذات الصلة؛

٥- تطلب إلى الأمانة العامة مواصلة جمع المعلومات من الدول والمنظمات الحكومية الدولية المختصة بشأن السياسات والتدابير المستخدمة في الكشف عن حالات تضارب المصالح في الطيران المدني وتفاديها والتخفيف من حدتها وإدارتها، وذلك من أجل إحراز التقدم في دراسة هذا الموضوع؛

٦- تطلب إلى الأمانة العامة إعداد وثيقة مرجعية تحدد جميع الأحكام الواردة في الملاحق والأدلة الخاصة بتضارب المصالح؛

٧- تفوض اللجنة القانونية للقيام باستعراض مسألة تضارب المصالح في الطيران المدني بصورة منتظمة؛

٨- تحث الدول على توفير كامل الدعم والمساعدة للأمانة العامة في تطبيق القرار الحالي، بما في ذلك توفير الخبرات والمعلومات.

٧-٤٥ وفيما يتعلق بموضوع "الأفعال أو الجرائم التي تثير قلق أوساط الطيران الدولي ولا تشملها موثيق قانون الجو الراهنة"، أشارت اللجنة مع الارتياح إلى أنه بعد اعتماد البروتوكول المعنون "بروتوكول لتعديل الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات"، فإن فرقة عمل الجوانب القانونية لمشكلة الركاب غير المنضبطين اضطلعت بتطوير عملية تحديث كتاب الإيكاو الدوري رقم ٢٨٨ (المواد الإرشادية بشأن الجوانب القانونية لمشكلة الركاب غير المنضبطين/المشاغبين). كما أحاطت اللجنة علماً بالتقرير الوارد في ورقة العمل A39-WP/12 بشأن البنود التالية: "النظر في وضع إطار قانوني لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM)، بما فيها النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS) والهيئات الإقليمية المتعددة الجنسيات"، و"تحديد وضع الطائرة المدنية/الحكومية"، و"الجوانب المتعلقة بالسلامة في إطار التحرير الاقتصادي والمادة ٨٣ مكرراً".

٨-٤٥ وفيما يتعلق بـ "تعزيز التصديق على موثيق قانون الجو الدولية"، طلب مندوب الولايات المتحدة، في عرضه لورقة العمل A39-WP/100، أن يُبذل المزيد من الجهود لحث الدول الأعضاء في الإيكاو التي لم تصدق بعد على اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ أن تصدق عليها. وذكر ببعض الأحكام والابتكارات الرئيسية التي وردت في الاتفاقية، وهي التالية: (١) إلغاء النظام السابق للمستويات المنخفضة للاسترداد في حالات إصابة أحد الركاب أو وفاته من خلال وضع مستوى أول من المسؤولية الصارمة، مع التعويض عن الأضرار المؤكدة التي تتجاوز هذا الحد (المحدد حالياً بمبلغ قدره ١٠٠ ١١٣ لحقوق السحب الخاصة) ما لم يكن الناقل الجوي بإمكانه إظهار أنه لم يكن على خطأ أو إثبات وجود طرف ثالث كان على خطأ. (٢) وأن تضمن الاتفاقية ألا تكون تعويضات الركاب مرتفعة إلى حد غير معقول من خلال عدم السماح بفرض عقوبات تأديبية أو رادعة أو غير ذلك من أنواع الأضرار غير التعويضية؛ (٣) وأن تسمح الاتفاقية للمدعي بأن يرفع دعوى في بلده، إذ إن هذه الميزة غالباً ما كانت تُمنع بموجب القواعد المعمول بها سابقاً في اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي؛ (٤) وأن ترسي الاتفاقية قواعد واضحة لتوزيع المسؤوليات في حالات المشاركة في استخدام الرمز؛ (٥) وأن تضم الاتفاقية نظام وثائق فعال فيما يتعلق بنقل البضائع. وشدد المندوب على ضرورة الانتهاء من الخلط المربك بين نظم المسؤولية المتوازنة سعياً إلى إنشاء

إطار موحد قائم على اليقين القانوني. وفي ضوء ما تقدم، دعا اللجنة إلى اعتماد مشروع القرار الوارد في ورقة العمل A39-WP/100.

٩-٤٥ وعند النظر في هذه المسألة، أعربت كل الوفود المشاركة، بالإضافة إلى مراقب واحد، عن دعمها القوي لورقة العمل ومشروع القرار كليهما. وسلط أحد هذه الوفود الضوء على التأثير الإيجابي لاتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ على عنصر المساعدة المقدمة لأقارب ضحايا حوادث الطيران. وأبرز الرئيس في تلخيصه لهذه النقطة التأييد الواسع للاقتراح الوارد في ورقة العمل وفيما يخص مشروع القرار. واتفقت اللجنة على تعديل الفقرة الثالثة من ديباجة مشروع القرار الوارد في ورقة العمل A39-WP/100 باستعاضة العبارة "يتيح ... التام" بعبارة "فيما يتعلق بـ". وعند القيام بذلك، وافقت اللجنة على البدء في صياغة النص انطلاقاً من الفقرة الرابعة من ديباجة قرار الجمعية العمومية ٣٨-٢٠، مع مراعاة كون المطالبة المتعلقة بالبضائع تخضع لقيود. وأوصت اللجنة بأن تعتمد الجلسة العامة القرار التالي:

القرار ٢/٤٥: الترويج لاتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩

إن الجمعية العمومية:

إذ تُدرك بالمرفق (ج) بقرارها ٣٧-٢٢ المتعلق بالتصديق على الوثائق التي أُعدت واعتمدت تحت رعاية المنظمة، وبالقرار ٣٨-٢٠ بعنوان "الترويج لاتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩"؛

وتقر بأهمية وجود نظام عالمي يحكم مسؤولية شركات الطيران تجاه الركاب والشاحنين على الرحلات الجوية الدولية؛

وتقر باستصواب وجود نظام منصف وعادل ويسير فيما يتعلق بالتعويض عن الخسائر؛

تحث جميع الدول المتعاقدة على دعم وتشجيع الانضمام على الصعيد العالمي إلى اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي التي حررت في مونتريال في ٢٨/٥/١٩٩٩ (اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩)؛

وتحث جميع الدول التي لم تقم بذلك بعد على أن تصبح طرفاً في اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ في أقرب وقت ممكن؛

وتكلف الأمانة العامة بتقديم المساعدة، على النحو الملائم، في عملية التصديق إذا طلبت منها ذلك إحدى الدول.

وتعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٨-٢٠.

١٠-٤٥ وقدمت الولايات المتحدة أيضاً ورقة العمل A39-WP/101 التي ذُكرت بأن الجمعية العمومية قامت في دورتها السابعة والثلاثين، وعبر قرارها ٣٧/٢٣، بحث الدول على التصديق على اتفاقية بيجين وبروتوكول بيجين لعام ٢٠١٠. وشدد الوفد على أهمية هاتين الوثيقتين اللتين ساهمتا في توسيع وتعزيز الإطار العالمي لمكافحة الإرهاب في مجال الطيران العالمي، معرباً عن إيمانه بأن اعتماد هاتين الوثيقتين على الصعيد العالمي سيسهم إسهاماً كبيراً في النهوض بالتعاون في مجال درء الأفعال غير المشروعة المتعلقة بالطيران المدني على اختلاف أنواعها وملاحقة الجناة ومعاقبتهم. واقترحت الولايات المتحدة، بناءً على ذلك، أن يُعتمد قرار جديد لتعزيز التصديق على هاتين الوثيقتين.

١١-٤٥ وقد أعربت وفود عديدة عن دعمها لمشروع قرار الجمعية العمومية الوارد في ورقة العمل A39-WP/101. وأشار أحد الوفود إلى أن إقليمه أعرب عن دعمه القوي لتعزيز وثيقتي بيجين، وأن الهيئة التشريعية الوطنية في بلده قد وصلت

إلى المرحلة النهائية من إتمام عملية التصديق. وأشارت وفود أخرى أيضا إلى أن دولها قد حققت تقدماً مماثلاً في هذا السياق. كما ذكرت بعض الوفود أن دولها قامت بالتصديق الفوري على الوثيقتين وشجعت باقي الدول على القيام بالمثل.

١٢-٤٥ وبناء على الاقتراح المقدم من الأمانة العامة، وافقت اللجنة على صقل مشروع القرار، وعلى الإشارة إلى أن هذا القرار الجديد يحل محل القرار السابق. ويرد فيما يلي النص المُنقَح لمشروع القرار:

القرار ٣-٤٥: تعزيز اتفاقية بيجين وبروتوكول بيجين لعام ٢٠١٠

إن الجمعية العمومية،

إذ تشير إلى قرارها ١٩-٣٨ بعنوان: تعزيز اتفاقية بيجين وبروتوكول بيجين لعام ٢٠١٠؛

وتشير كذلك إلى المرفق (ج) من قرارها ٢٢-٣٧ المتعلق بالتصديق على الوثائق التي تم إعدادها واعتمادها تحت رعاية المنظمة؛

وتعترف بأهمية توسيع نطاق نظام أمن الطيران العالمي وتعزيزه لمواجهة المخاطر الجديدة والناشئة؛

١- **تحث جميع الدول على دعم وتشجيع الاعتماد العالمي لاتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة المتعلقة بالطيران المدني الدولي (اتفاقية بيجين لعام ٢٠١٠) والبروتوكول المكمل لاتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات (بروتوكول بيجين لعام ٢٠١٠)؛**

٢- **تحث جميع الدول على التوقيع والتصديق على اتفاقية بيجين وبروتوكول بيجين لعام ٢٠١٠ في أسرع وقت ممكن؛**

٣- **تطلب إلى الأمانة العامة تقديم ما يلزم من مساعدة في عملية التصديق إذا طلبت ذلك إحدى الدول.**

٤- **تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ١٩-٣٨.**

١٣-٤٥ وتمت مناقشة موضوع التصديق على وثائق القانون الجوي الدولي بشكل إضافي في إطار البند ٤٧ من جدول الأعمال.

١٤-٤٥ أحاطت اللجنة علماً بالوثيقة A-39-WP/228، التي تحتوي على عرض قدمته جمهورية كوريا لاستضافة ندوة قانونية إقليمية في عام ٢٠١٨ لمناقشة المسائل القانونية التي تثير الاهتمام في إقليم آسيا والمحيط الهادئ. وأعربت اللجنة عن تقديرها لهذا العرض.

١٥-٤٥ وفي سياق المصالح الدولية المرتبطة بالمعدات المنقولة (معدات الطائرات)، قدمت مصر الوثيقة A39-WP/375، التي تقترح فيها أن تنشئ الإيكاو لجنة خبراء أو مجموعة عمل ملحق بلجنة الخبراء التابعة للسلطة الإشرافية للسجل الدولي بغية مساعدة الدول النامية على تنفيذ اتفاقية الضمانات الدولية على المعدات المنقولة (اتفاقية كيب تاون)، وبروتوكول المسائل التي تخص معدات الطائرات الملحق باتفاقية الضمانات الدولية على المعدات المنقولة (بروتوكول كيب تاون)، اللذين تم توقيعهما معاً في كيب تاون في ١٦/١١/٢٠٠١. وقد استند الوفد في تقديم هذا الاقتراح إلى القرار رقم ٤ الصادر عن المؤتمر الدبلوماسي لعام ٢٠٠١. وفي إشارة إلى مشكلات التنفيذ التي تعترض الدول النامية والتي ترد في الفقرتين ٢-٢ و ٤-٢ من ورقة العمل، اعتبر الوفد أن من الواجب الاستفادة من تجارب الدول المتقدمة التي قامت بتنفيذ وثيقتي كيب تاون، ورأى أن إنشاء لجنة أو مجموعة عمل قد يكون الآلية المناسبة في هذا الصدد.

١٦-٤٥ وأعرب أحد الوفود، مدعوماً بوفدين آخرين، عن عدم تأييده لفكرة إنشاء لجنة أو مجموعة عمل، واقترح أن من الأنسب أن تأتي المساعدة في تنفيذ وثيقتي كيب تاون من الدول المتقدمة ومن قطاع الطيران، وأشار الوفد إلى أن مجموعة عمل الطيران تعمل في هذا المجال بنشاط بالغ. كما أشار المندوب، باعتباره عضواً في لجنة الخبراء التابعة للسلطة الإشرافية للسجل الدولي، إلى أن القرار رقم ٤ يقتصر على المسائل المتعلقة بالسجل الدولي فقط. وأشار أحد الوفود المؤيدة إلى ورقة المعلومات رقم A39-WP/422 التي بينت مزايا التصديق على وثيقتي كيب تاون، معرباً عن إدراكه لتعقيدات التصديق عليهما وتنفيذهما. ولكنه شدد في الوقت نفسه على أن الدول وقطاع الطيران في وضع أنسب لتقديم المساعدة إلى الدول النامية. وأشار أحد المراقبين، في دعمه لموقف الوفود الثلاثة، إلى أن القضايا التي طرحها الوفد المصري تتعلق بالخيارات الأساسية الخاصة بسياسات الدولة، والمسائل الجوهرية المتمثلة في قانون الملكية، وضمان أمن المعاملات، وغير ذلك، وأنها خارج اختصاص وخبرة لجنة الخبراء التابعة للسلطة الإشرافية للسجل الدولي. كما أشار وفد آخر، في دعمه لورقة العمل، إلى أن قيام الدول المتقدمة بتوفير الخبرة لا يمنع الإيكاو من تقديم المساعدة. واقترح مراقب آخر أن تعمل الإيكاو بمثابة مركز لتبادل المعلومات عبر التوسط في نقل الخبرات إلى الدول المهمة بذلك.

١٧-٤٥ وأعربت الأمانة العامة عن إدراكها لل صعوبات التي تواجهها الدول النامية فيما يتعلق بتعقيدات وثيقتي كيب تاون. ولكن نظراً إلى أن هذا المجال هو من النوع العالي التخصص، فإن الدول المتقدمة ذات الخبرة تبدو في وضع أفضل لتقديم المساعدة، مع أن بالإمكان إعادة النظر في هذه المسألة مستقبلاً.

١٨-٤٥ واختتم رئيس اللجنة المناقشة بشأن ورقة العمل هذه مشيداً بالاقترح، وأقر في الوقت نفسه بوجود سبل أخرى أنسب لتقديم المساعدة.

١٩-٤٥ وأحاطت اللجنة علماً بورقة المعلومات A39-WP/422 التي قدمتها البرازيل وكندا وأيرلندا ولوكسمبورغ والنرويج وسنغافورة وإسبانيا والمملكة المتحدة والولايات المتحدة.

٢٠-٤٥ وفيما يتعلق بموضوع "استعراض تطبيق معاهدات الإيكاو المتعلقة بمناطق النزاعات"، ذكر أحد المراقبين أن الإيكاو تستحق الإشادة لما حقته في هذا المجال، بما في ذلك إنشاء فرقة عمل إثر إسقاط طائرة في أوكرانيا. ولكنه تساءل عن سبب غياب هذا الموضوع عن برنامج العمل العام للجنة القانونية. وتم التذكير بأنه في أعقاب حدث مماثل، وتحديداً إسقاط طائرة KAL 007 في عام ١٩٨٣، قامت الإيكاو بالتحرك السريع لتعديل اتفاقية شيكاغو من خلال المادة ٣ مكرر. ولبلوغ هذه الغاية، رأى هذا المراقب أنه ينبغي إيلاء مزيد من المراعاة لمسألة إدراج هذا الموضوع في برنامج العمل العام للجنة القانونية. وأحاطت اللجنة علماً بهذا التعليق.

٢١-٤٥ ووافقت اللجنة بعد ذلك على برنامج العمل العام للجنة القانونية على النحو المبين في الفقرة ٤٧-٩.

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

- ١-٤٦ نظرت اللجنة في هذا البند من بنود جدول الأعمال استناداً إلى ورقة العمل A39-WP/57 التي قدمها المجلس.
- ٢-٤٦ 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 الملاحه الجوية، التي قُدمت لكي تعتمدها الجمعية العمومية في هذه الدورة.
- ٣-٤٦ 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.
- ٤-٤٦ 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- تقرّر أن المرفقات بهذا القرار تشكل البيان الموحد لسياسات الإيكاو المستمرة في المجال القانوني، والمستكملة على النحو الذي كانت عليه تلك السياسات عند ختام الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية.
- ٢- تقرّر أنها ستواصل في كل دورة عادية لها اعتماد بيان موحد لسياسات الإيكاو المستمرة في المجال القانوني.
- ٣- تعلن أن هذا القرار يلغي القرار: 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 مشفوعا بتقرير أي مشروع اتفاقية تعتبر اللجنة القانونية أنه جاهز لعرضه على الدول كمشروع نهائي.
- ٢- للمجلس أن يتخذ الإجراء الذي يراه ملائما، 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 وفقا لما تقتضيه أحكام الفقرتين ٢ و٣ أعلاه. ويجوز للمجلس أن يدعو إلى ذلك المؤتمر أية دولة غير متعاقدة يري أن اشتراكها فيه أمرا مرغوبا فيه، وعليه أن يقرر ما إذا كانت تلك المشاركة مصحوبة بحق التصويت. ويجوز للمجلس أيضا أن يدعو منظمات دولية لحضور المؤتمر بصفة مراقب.

المرفق (ج)

التصديق على وثائق الإيكاء الدولية

إن الجمعية العمومية:

- إذ تذكر بقرارها 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، وخصوصا 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.

تحت 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) اللتين اعتمدا في عام ٢٠١٦، وذلك في أقرب وقت ممكن.

تحت كل الدول المتعاقدة التي لم تصدق بعد على بروتوكولات إدخال المادة ٣ مكرر والمادة ٨٣ مكرر من اتفاقية شيكاغو على القيام بذلك.

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

تحت 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.

تحت 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 قطيط 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 عملياً النصوص الواردة أدناه.

وتدعو جميع الدول المتعاقدة إلى أن تقدم إلى سلطاتها المختصة، بغرض المحاكمة، جميع الأشخاص الذين تتوفر 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 يشجع "فرقة عمل الجوانب القانونية للركاب غير المنضبطين والمشاعين" 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 التهريب أو التهديد، سواء بالفعل أو بالقول، ضد أحد أعضاء طاقم الطائرة إذا كان هذا الفعل تدخلا 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 التهريب 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

١-٤٧ 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.

٢-٤٧ 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. ودعمت الوفود مقترحات اتحاد النقل الجوي الدولي، حيث أن دولها إما صدقت على البروتوكول أو كانت بصدد القيام بذلك. وقالت بعض الوفود أنه من غير المرجح على الإطلاق أن تصبح دولها أطرافاً في البروتوكول.

٣-٤٧ وأشار أحد الوفود إلى أنه في الوقت الذي كان فيه على استعداد دائم للانضمام إلى توافق الآراء بشأن التصديق على ميثاق قانون الجو تحت كنف الإيكافو، فإنه يشعر بخيبة أمل من نتائج البروتوكول. فالمعاهدة لم تحدث اتفاقية طوكيو بشكل فعال، ولم تتخذ أي خطوات مجدية للتعامل مع القضايا المرتبطة بالركاب غير المنضبطين. وهي لم تفشل فقط في توفير السلطة المناسبة لحراس الأمن على متن الطائرة ليتمكنوا من إنفاذ القانون، بل أنها أعطتهم سلطة أقل من تلك التي يتمتع بها الركاب بالفعل للرد على بعض الفئات من الوقائع. ووفقاً لذلك، فإن دولته من غير المرجح أن تصدق على البروتوكول. وفي سياق التأييد لهذا الوفد، ذكر وفد آخر أنه على الرغم من موافقته على مبادئ البروتوكول إلا أنه لم يكن راضياً في هذا الصدد. ولذا فإنه لا يؤيد التصديق عليه.

٤-٤٧ 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.

٥-٤٧ وقدم 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 المُنجزة 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"، كبنود 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 موائيق 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 موائيق قانون الجو الدولي؛
- ٧- الجوانب المتعلقة بالسلامة في إطار التحرير الاقتصادي والمادة ٨٣ مكرراً؛
- ٨- تنفيذ المادة ٢١ من اتفاقية شيكاغو.

٤٧-١٠ ووفياً بخص الفقرة ٤٥-٣ أعلاه، وما يتعلق بالبند "التعريف القانوني لتنظيم الطائرات الموجهة عن بُعد"، 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 بُعد 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 بُعد، وبالتالي فإنها تدعو إلى تضمين مسألة تعريف نظم الطائرات الموجهة عن بُعد في برنامج عمل اللجنة القانونية، مع الأخذ بعين الاعتبار ما توصل إليه فريق خبراء نظم الطائرات الموجهة عن بُعد من تطورات وخلص إليه من استنتاجات.

١١-٤٧ 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 هناك عدة مفاهيم مختلفة، مثل مفهوم "الطائرة غير المؤهلة"، و"الطائرة بدون طيار"، و"المرحلة الجوية غير المؤهلة" كانت موضع مناقشات والعمل التنظيمي المتعلق بنظام الطائرة الموجهة عن بعد، وأنه من الأهمية بمكان أن تكون هذه المفاهيم واضحة فيما يتعلق بهذا النوع من الطائرات التي تشمل كل حالة من الحالات. 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 والتحقق في الحوادث على النحو الوارد في الفقرة ٢-٢ من هذه الورقة.

١٢-٤٧ 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.

١٣-٤٧ 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 للمحاميين، 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 والسابع والثالث عشر لها صلة بالموضوع وينبغي تحليلها لتحديد ما إذا كان تعريف نظم الطائرات الموجهة عن بعد بوصفها طائرات يعالج بالفعل هذا الموضوع على النحو المناسب.

١٤-٤٧ 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. وفي الختام، أحاطت اللجنة القانونية علماً بغرض ورقة العمل هذه التي يمكن أن تثير المناقشات الجارية حالياً فيما يتعلق بهذه المسألة في اللجنة القانونية. وقالت بعض الوفود أن أي عمل تضطلع به اللجنة القانونية ينبغي أن يكون منسقاً بعناية مع الجهات الفنية لتقاضي الازدواجية في الجهود المبذولة.

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

١٦-٤٧ 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. وأشار أحد المراقبين إلى أنه ينبغي النظر في العقوبات الإدارية بوصفها أداة في غاية الأهمية، نظراً إلى قيمتها الرادعة، واستكمالاً عملياً لنظام اتفاقية شيكاغو.

١٤-١٧ وأشار رئيس اللجنة القانونية إلى أنه عقد اجتماعاً مع الأمانة العامة بمشاركة نواب اللجنة لمناقشة العمل الجاري فيما يتعلق ببنود برنامج العمل، استباقاً للجلسة المقبلة للجنة. ويمكن أن يتاح للدول تقرير موجز عن هذا الاجتماع.

—————

