



الجمعية العمومية — الدورة الأربعون

اللجنة القانونية

مشروع نص التقرير بشأن
البندين ٣٩ و ٤٠ من جدول الأعمال

المادة المرفقة عن البندين ٣٩ و ٤٠ من جدول الأعمال مقدمة من أجل عرضها
على نظر اللجنة القانونية.

البند ٣٩ من جدول الأعمال: البيان الموحد بسياسات الإيكافو المستمرة في المجال القانوني

٣٩-١ نظرت اللجنة في هذا البند على أساس ورقة العمل A40-WP/9، التي قدمها المجلس؛ وورقة العمل A40-WP/204، المقدمة من سنغافورة، وشارك في رعايتها أرمينيا، وأستراليا، وجزر البهاما، وبلجيكا، وبوتسوانا، وبلغاريا، وكندا، والصين، وفيجي، وفنلندا، وغامبيا، وغانا، وإندونيسيا، واليابان، والكويت، وجمهورية لاو الديمقراطية الشعبية، ونيجيريا، ومقدونيا الشمالية، وعمان، وبابوا غينيا الجديدة، والفلبين، وبولندا، وقطر، والاتحاد الروسي، والمملكة العربية السعودية، وجنوب أفريقيا، والإمارات العربية المتحدة، والولايات المتحدة، وفيتنام؛ وورقة العمل A40-WP/236، التي قدمتها جمهورية الصين الشعبية؛ وورقة العمل A40-WP/335، المقدمة من اتحاد النقل الجوي الدولي (IATA) والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA) والاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF). وأحاطت اللجنة علماً بورقتي المعلومات A40-WP/142، التي قدمتها الهند، وA40-WP/534، التي قدمها الاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF).

٣٩-٢ وفيما يتعلق بورقة العمل A40-WP/9، أشارت الأمانة العامة إلى أنه تم الانتهاء من إعداد ورقة العمل، كما روجع قرار الجمعية العمومية بصفة أساسية لتضمينه العمل الذي أنجزته فرقة العمل المعنية بالجوانب القانونية للركاب غير المنضبطين لتحديث الكتاب الدوري رقم ٢٨٨ "المواد الإرشادية عن الجوانب القانونية الخاصة بالركاب غير المنضبطين/المشاعبين" (الكتاب الدوري ٢٨٨) بعد اعتماد بروتوكول تعديل الاتفاقية الخاصة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى المرتكبة على متن الطائرة (بروتوكول مونتريال لعام ٢٠١٤). وقد قبلت اللجنة القانونية في دورتها السابعة والثلاثين التوصيات الصادرة عن فرقة العمل المذكورة وذلك في سبتمبر ٢٠١٨، كما قبلها المجلس في نوفمبر ٢٠١٨. وكانت أهم هذه التوصيات هو أن يتم نشر تلك المواد الإرشادية بصيغتها الأحدث في صورة دليل. وقد نُشرت بعد ذلك بالفعل في وثيقة "دليل الجوانب القانونية للركاب غير المنضبطين والمشاعبين" (Doc 10117). وذكرت الأمانة العامة أن الكتاب الدوري ٢٨٨ لم يتم إيقافه، وإنما لا يزال متاحاً كدليل للدول التي لم تصدق على بروتوكول مونتريال لعام ٢٠١٤. كما أبرزت ورقة العمل الوضع الراهن فيما يخص التصديق على البروتوكولات لإدخال المادتين ٣ مكرر و٨٣ مكرر من اتفاقية شيكاغو، والتقارير عن بدء دورة الايكافو التدريبية على قانون الجو الدولي في عام ٢٠١٧ والتي كانت متاحة باللغة الإنجليزية فقط في بادئ الأمر، وتُرجمت الآن إلى الفرنسية والإسبانية. وأحاطت الأمانة العامة علماً بقرار اللجنة بموجب البند ٣٨ من جدول الأعمال بإعادة صياغة عنوان بند العمل المتعلق بأنظمة الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية في برنامج العمل العام للجنة القانونية (انظر الفقرة ٣٨-١٢)، وبضرورة تحديث المرفق (و) من قرار الجمعية العمومية كي يعكس العنوان الحالي والأولوية الحالية.

٣٩-٣ وكان هناك تأكيد واسع النطاق لورقة العمل وللتغييرات التي أُدخلت على قرار الجمعية العمومية، وخاصة الملحق (هـ)، حيث أعربت وفود عديدة عن تقديرها لفرقة العمل لما بذلته من جهود وعمل شاق في سياق إعداد وثيقة Doc 10117. ورداً على أحد الاستفسارات، أوضحت الأمانة العامة أنه تم حذف كلمة "المدني" من المرفق والتشريع النموذجي كي تتماشى الصياغة مع الاستخدامات والمصطلحات الحديثة في المعاهدات وفي وثائق الايكافو، ولا يزال التشريع النموذجي لا يُقصد به أن ينطبق على الطائرات الحكومية، وذلك بموجب الفقرة ٤ من المادة ١ من "اتفاقية الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات" (اتفاقية طوكيو). وتساءل وفد آخر عن سبب حذف القسم الخاص بالولاية القضائية من التشريع النموذجي، وأوضحت الأمانة العامة أنه لم تعد هناك ضرورة له بالنظر إلى أن بروتوكول مونتريال لعام ٢٠١٤ نجح حالياً في سد الثغرات المتعلقة بالولاية القضائية في اتفاقية طوكيو. ويهدف التشريع النموذجي على وجه الخصوص إلى تقديم توجيهات بشأن المجالات التي لا يتناولها البروتوكول على وجه التحديد، مثل قائمة الجرائم.

٣٩-٤ وأعرب أحد الوفود عن اعتراضه على بروتوكول مونتريال لعام ٢٠١٤ مؤكداً على فشله في اتخاذ خطوات مُجدية لمعالجة مسألة الركاب غير المنضبطين والمشاعبين، وأن هناك قيوداً مفروضة على قدرة حراس الأمن على متن الطائرة

(IFSOs) على اتخاذ تدابير احترازية معقولة عندما يكون هناك تهديد لسلامة طائرة أو الأشخاص على متنها، وأن صياغة البروتوكول تجعل تنفيذ الولاية القضائية لدولة الهبوط على الجناة أمراً صعباً بالنسبة للعديد من الدول. وأبرز أحد المراقبين أن هناك فوائد جمة يمكن جنيها من التصديق الواسع النطاق على البروتوكول، وأن الشواغل المعرب عنها قد لا تنطبق على جميع الدول. في سياق تأييد ورقة العمل، أشار وفد آخر بصفة خاصة إلى المرفق (د) من قرار الجمعية العمومية، والتوسع في تدريس قانون الجو للدول التي تحتاج إليه. واقترح وفد آخر أن العمل القانوني الذي ورد في ورقتي العمل المعروضتين على اللجنة الاقتصادية، وهما A40-WP/182 وA40-WP/192، واللتين تضمنان عناصر قانونية، كان ينبغي أن تنظر فيهما لجنة الشؤون القانونية في إطار ولايتها. فأوضحت الأمانة العامة أن المسائل المثارة في هاتين الورقتين ربما لم تكن تهدف إلى اعتماد معاهدات تحت رعاية الإيكاو. وكمسألة إجرائية، فإن أي معاهدة تُعتمد تحت رعاية الإيكاو يجب أن تكون اللجنة القانونية قد نظرت فيها أولاً، ثم تُرفع بعد ذلك إلى لجنة الشؤون القانونية التابعة للجمعية العمومية.

٥-٣٩ واقترحت وفود مختلفة إدخال تعديلات تحريرية عدة على قرار الجمعية العمومية، وقد قبلتها اللجنة.

٦-٣٩ وقدمت سنغافورة ورقة العمل WP/204، التي تقدم معلومات تتعلق بأول منتدى للمستشارين القانونيين في الطيران المدني (CALAF)، الذي نظمته إدارة الشؤون القانونية واستضافته سنغافورة في مايو ٢٠١٩. وأثنى الكثير من الوفود على إدارة الشؤون القانونية وعلى سنغافورة لتنظيمها منتدى ناجحاً، مؤكداً على أهمية وجدوى وجود منبر غير رسمي لمناقشة القضايا الملحة التي تؤثر على الطيران المدني الدولي. ولأحظت الوفود أن عقد المنتدى بانتظام سيبني تبادل المعلومات، مما سيمكن المستشارين القانونيين للطيران المدني من تطوير وتعزيز كفاءاتهم وقدراتهم على الاضطلاع بمسؤولياتهم بفعالية، ومن ثم حثت الدول على النظر في استضافة الدورات المستقبلية من المنتدى. وفي هذا السياق، دعت غامبيا إلى المشاركة في دورة قانون الجو الدولي والندوة التي ستستضيفها في فبراير ٢٠٢٠.

٧-٣٩ ومع ذلك، أعربت بعض الوفود عن أملها في توفير الدعم المالي واللغوي، من أجل تحقيق قدر أكبر من المشاركة في المنتدى. كما اقترح عدد قليل من الوفود إضفاء طابع رسمي على المنتدى من خلال إدراجه في التسلسل الهرمي للهيئات القانونية في الإيكاو. على سبيل المثال، يمكن عقد المنتدى بين دورات اللجنة القانونية على سبيل التحضير لاجتماعات اللجنة. وأبرزت بعض الوفود أهمية وضع إطار للكفاءة للمستشارين القانونيين في الطيران المدني لضمان الاتساق والتوحيد، بينما أكد آخرون على ضرورة أن يكون لدى إدارات الطيران المدني مستشارون قانونيون داخليون منقرغون. وكان هناك تأييد واسع لمشروع المرفق بقرار الجمعية العمومية المقترح في ورقة العمل WP/204. وقبلت اللجنة اقتراحاً مقدم من أحد الوفود بأن المرفق ينبغي أن يُدرج المساهمة في التقيد بسيادة القانون كجزء من صلاحيات المستشارين القانونيين في الطيران المدني.

٨-٣٩ وقدمت الصين ورقة العمل A40-WP/236، التي تضمنت معلومات عن نظام إدارة الائتمان في الطيران المدني في الصين. وبناءً على القوانين المحلية، ومن أجل تعزيز سلامة الطيران وتحسين الامتثال للقوانين، طوّرت الصين آليات ائتمان تتعلق بهذه المسألة، بما في ذلك تدابير لمعاقبة السلوكيات غير القانونية التي تُعرض سلامة الطيران والنظام للخطر. وتطبق هذه التدابير على الشركات المحلية والأجنبية والموظفين والركاب من الداخل والخارج. وبما أن هذه التدابير الإدارية للائتمان قد أثبتت فعاليتها، فإن هدف الصين هو تبادل خبراتها مع سلطات الطيران المدني الأخرى، وتلقي الدعم من الإيكاو والمساهمة في تعزيز إدارة الائتمان.

٩-٣٩ وشكرت وفود كثيرة الصين على مشاركة ما لديها من خبرات ومعلومات. والتمست بعض الوفود توضيحاً بشأن تطبيق التدابير الائتمانية. وأحاطت اللجنة علماً بورقة العمل ورحبت بالمعلومات الواردة فيها مع ملاحظة أنه سيكون على الصين تقديم معلومات إضافية في سياق المداولات المقبلة.

١٠-٣٩ وقدّم اتحاد النقل الجوي الدولي (IATA) ورقة العمل A40-WP/335، التي تدعو إلى التصديق على بروتوكول مونتريال لعام ٢٠١٤. وأعربت عدة وفود عن تأييدها لورقة العمل والبروتوكول، مع التعليق على التقدم الذي أحرزته دولهم في التصديق على البروتوكول. إلا أن أحد الوفود أشار إلى اعتراضه على بروتوكول مونتريال لعام ٢٠١٤، مشيراً إلى الأسباب التي سبق أن شرحها بالتفصيل في مداخلته بورقة العمل A40-WP/9.

١١-٣٩ واتفقت اللجنة على أن توصي الجلسة العامة باعتماد القرار التالي:

١-٣٩: 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 الأربعين 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: ١١-٣٩ 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 مصحوبا بتقرير مشروع أي اتفاقية تعتبر اللجنة القانونية أنه جاهز للتقديم إلى 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 ٣٩-١١، 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 البروتوكولين اللذين يعدلان المادتين ٥٠ (أ) و٥٦ المعتمدتين في ٢٠١٦، والفقرتين الختاميتين (المتعلقتين بالنصين العربي والصيني)؛
- وتلاحظ أيضا** أنه في حين يوجد عدد كبير من الدول الأطراف في البروتوكولين اللذين يدخلان المادتين ٣ مكرر و٨٣ مكرر من اتفاقية شيكاغو، لا تزال هناك حاجة لإحراز المزيد من التقدم في التصديق على هذين البروتوكولين؛
- 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 تلك 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؛
- وتحث** 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 اعتمدتا في ٢٠١٦، في أقرب وقت ممكن؛

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

وتحت كل الدول المتعاقدة التي لم تصدق بعد على الوثائق الأخرى لقانون الجو الدولي، وخصوصاً اتفاقية مونتريال للعام ١٩٩٩ واتفاقية كيب تاون وبروتوكول الطائرات للعام ٢٠٠١، واتفاقيتي مونتريال بتاريخ ٢/٥/٢٠٠٩ واتفاقية بيجين وبروتوكول بيجين لعام ٢٠١٠، وبروتوكول مونتريال لعام ٢٠١٤، والبروتوكولين بشأن النص الرسمي الخماسي اللغات (١٩٩٥) والنص الرسمي السداسي اللغات (١٩٩٨) من اتفاقية شيكاغو على القيام بذلك في أقرب وقت ممكن؛

وتحت 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؛

وتطلب 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؛

وترحب باستحداث دورة تدريبية لمنظمة الطيران المدني الدولي في قانون الجو الدولي في عام ٢٠١٧ بهدف تمكين ممثلي إدارات الطيران المدني والمطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية من دعم مؤسساتهم في تنفيذ قانون الجوي:

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 والمشاعبين)

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؛

وإذ تلاحظ الزيادة الملموسة في عدد وخطورة الوقائع المبلغ عنها والتي ارتكبتها على متن طائرات ركاب مشاعبون وغير 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 وعدم 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 وعدم 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 والمشاعبين" الذي صدر في عام ٢٠٠٢؛

وتلاحظ كذلك نشر وثيقة الإيكاو Doc 10117 - "دليل الجوانب القانونية للمسافرين غير المنضبطين والمشاعبين"، الذي يتضمن التغييرات التي تترتب على اعتماد بروتوكول مونتريال لعام ٢٠١٤ ويتضمن قائمة بالجرائم والأعمال التي من الأرجح أن ترتكب على متن الطائرات من قبل الركاب غير المنضبطين والمشاعبين؛

لهذا:

تحث جميع الدول المتعاقدة على أن تعتمد بأسرع ما يمكن قوانين وقواعد وطنية تعالج بفاعلية مشكلة غير المنضبطين والمشاعبين مع مراعاة الإرشادات الواردة في "دليل الإيكاو بشأن الجوانب القانونية للمسافرين غير المنضبطين والمشاعبين" (Doc 10117)، وأن تدرج فيها إلى أقصى حد ممكن عملياً أحكام التشريع النموذجي الواردة أدناه؛

وتدعو جميع الدول المتعاقدة إلى أن تقدم إلى سلطاتها المختصة، بغرض المحاكمة أو تطبيق الإجراءات الإدارية أو أي شكل آخر من أشكال الإجراءات القانونية، جميع الأشخاص الذين تتوافر لديها أسس معقولة لاعتبارهم ممن ارتكبوا أياً من

الجرائم والأفعال المنصوص عليها في القوانين والقواعد الوطنية الصادرة على هذا النحو ويدخل في اختصاص تلك السلطات بموجب هذه القوانين والقواعد؛

وتشجع الدول التي لم تفرض بعد عقوبات مدنية وإدارية لمعالجة الأفعال أو الجرائم الأقل خطورة المتعلقة بسلوك غير منضبط ومشاغب على متن الطائرات أن تفعل ذلك بطريقة سريعة وفعالة.

تشريع نموذجي بشأن بعض الجرائم التي ترتكب على متن الطائرات

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

يعد مرتكباً لجريمة كل من يقوم بأحد الأفعال التالية على متن طائرة ما:

- (١) الاعتداء الجسماني أو التهديد بارتكاب مثل هذا الاعتداء ضد أحد أعضاء الطاقم؛
- (٢) الترهيب اللفظي أو التهديد ضد أحد أعضاء طاقم الطائرة إذا كان هذا الفعل تدخلا في أداء عضو الطاقم لمهامه أو يقلل من قدرته على أداء مهامه؛
- (٣) رفض اتباع التعليمات القانونية التي يصدرها تصدر عن قائد الطائرة أو بالنيابة عنه من أجل:
 - (أ) حماية سلامة الطائرة أو سلامة الأشخاص أو الممتلكات على متن الطائرة؛
 - (ب) 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

- (١) يعد مرتكباً لجريمة كل من يقوم على متن أي طائرة 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 ، 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

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

- (١) التدخين في دورة المياه أو في أي مكان آخر عندما يكون ذلك الفعل ممنوعاً؛
- (٢) العبث بجهاز الكشف عن الدخان أو غيره من الأجهزة المتعلقة بالسلامة على متن الطائرة؛
- (٣) تشغيل أي جهاز إلكتروني محمول عندما يكون تشغيله محظوراً.

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 (وبوجه خاص ميثاق الحقوق والالتزامات في إطار النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية)، وإرشادات الإيكاو ذات الصلة (وبوجه 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؛

ولما كان المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية قد استعرض في ٢٠١٨ حالة التكنولوجيات الحالية والمستقبلية التي تشكل عناصر تمكين لنظام الملاحة الجوية العالمي؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تقرّ بأهمية البند رقم ٨ من برنامج العمل العام للجنة القانونية دراسة المسائل القانونية الدولية المتعلقة بالنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية، 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 ويأمن 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 (طبقاً للمواد ٥٤ و ٥٥ و ٨٣ من اتفاقية شيكاغو).

المرفق (ز)

تعزيز قدرة وفاعلية الدول على تنفيذ معاهدات قانون الجو وتحديث القوانين والأنظمة الوطنية

إذ تُدكر بالدور المهم للقانون (خصوصاً قانون الجو) لإنجاز الإيكاو لأهدافها وأغراضها ولقيام الإيكاو والدول الأعضاء وصناعة الطيران بالاستجابة بشكل فعال للفرص الجديدة والناشئة والتحديات والتهديدات التي تعترض تطور الطيران المدني الدولي؛

وإذ **تعترف** أن الدول الأعضاء يجب أن تضمن صياغة التشريع الملئم والأنظمة من أجل التنفيذ لأدوات قانون الجو وأحكام الإيكاو ذات الصلة، وأنها تطبق وفقاً لاتفاقية شيكاغو؛

وإذ **تؤكد** الدور المهم الذي يلعبه المستشارون القانونيون في الطيران المدني وممارسو قانون الجو في دعم دولهم ومنظماتهم لتنفيذ معاهدات قانون الجو وصياغة القوانين والأنظمة الوطنية وتحديثها وذلك لتنفيذ السياسات والمتطلبات التنظيمية الوطنية والاسهام في الالتزام بسيادة القانون؛

وإذ **تعتبر** أن المستشارين القانونيين يجب أن يواصلوا تحديث وتعزيز مهاراتهم وقدراتهم على تنفيذ مسؤولياتهم بفاعلية؛

وإذ **ترحب** بالمبادرة الأولى لمنندى المستشارين القانونيين في الطيران المدني التي نظمتها الإيكاو واستضافتها سنغافورة في مايو/أيار ٢٠١٩، والتي مكنت المستشارين القانونيين، لاسيما هؤلاء الذين يسهمون في منظمات تنظم الطيران المدني، للمشاركة في الآراء وتبادلها حول المسائل الجارية ذات الأهمية لمجتمع الطيران الدولي وبشأن تعزيز دعمهم لمنظماتهم ودولهم؛

فإن الجمعية العمومية:

١- **تشجع** الدول الأعضاء التي لم تفعل ذلك بعد على إنشاء مراكز للمستشارين القانونيين المحليين وذلك لخدمة إدارات الطيران المدني فيها؛

٢- **تشجع** الدول الأعضاء على أن تستخدم ندوات الإيكاو وحلقات العمل التي تنظمها، ودورة القانون الجوي الدولي وغيرها من الأحداث المثيلة من أجل استمرار تدريب وتتمية مستشاريها القانونيين والنظر في استضافة هذه الأحداث من وقت لآخر في دولها وأقاليمها؛

-
- ٣- **تدعو** الدول الأعضاء إلى دعم مبادرة منتدى المستشارين القانونيين للطيران المدني والنظر في استضافة دورات تالية لهذا المنتدى فضلا عن تشجيع وتسهيل المستشارين القانونيين بها على الاشتراك في المنتدى والإسهام فيه؛
- ٤- **تطلب** من الأمانة العامة أن تساعد الدول الأعضاء في تحقيق وحفظ القدرات الملائمة للمستشارين القانونيين للطيران المدني بما في ذلك من خلال تطوير إطار الكفاءة لتعزيز دورهم؛
- ٥- **وتحث** الدول الأعضاء على دعم عمل الإيكاو في المجال القانوني لتشجيع المشاركة النشطة لمستشاريها القانونيين في أعمال اللجنة القانونية، واللجان الفرعية ومجموعات المهام، واجتماعات الخبراء، وأفرقة العمل وغير ذلك من الهيئات المماثلة التي تنشأ لبحث مسائل الطيران المدني وإعداد حلول قانونية لها.

البند ٤٠ من جدول الأعمال: المسائل الأخرى المعروضة على لجنة الشؤون القانونية للنظر فيها

١-٤٠ قدم وفد الصين ورقة العمل A40-WP/235، التي تحدد الأسباب الأربعة التالية لتطوير الرقابة الموجّهة والدقيقة من قبل إدارة الطيران المدني في الصين (CAAC)، وهي: (١) النمو السريع لصناعة النقل الجوي في الصين، والتي أدت إلى وجود تفاوت في مستويات إدارة الامتثال؛ (٢) الموارد المحدودة التي تفرض قيوداً على قدرات الرقابة، لأن عدد وكفاءة المراقبين لا تواكب النمو الذي تشهده الصناعة؛ (٣) التقدم التكنولوجي، الذي ييسر الرقابة الموجّهة والدقيقة؛ (٤) الحاجة إلى خفض تكلفة أعمال التنظيم بكل من إدارة الطيران المدني في الصين والصناعة ككل. وأوضح الوفد أنه يرحب بدعم الإيكاو في المرحلة المقبلة لتعزيز الرقابة الموجّهة والدقيقة في الصين. وأخذ أحد الوفود الكلمة للإعراب عن اهتمامه بالنهج الجديد للرقابة الذي تتبعه إدارة الطيران المدني في الصين وأشار إلى أنه يرحب بسماع تجارب الدول الأخرى حول الأساليب التي تطبقها.

٢-٤٠ وقدم الاتحاد الدولي لأسر ضحايا تحطم الطائرات (ACVF) ورقة العمل A40-WP/434، مشيراً إلى أن التجارب السابقة لعائلات ضحايا تحطم الطائرات أظهرت أن التأخر في تحصيل استحقاقات التأمين يخلف أثراً سلبياً على الضحايا وعائلاتهم، كما أشار إلى الحاجة إلى تحسين طرق التعامل مع الضحايا. ولذلك ذكر الاتحاد بقرارات الإيكاو بشأن تعويض الضحايا؛ وحث جميع الجهات المعنية على دعم أفضل ممارسات شركات التأمين في التعامل مع الضحايا؛ ودعا المجلس إلى تضمين مسألة تنفيذ الدول لأفضل الممارسات في برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP)؛ ودعا الإيكاو إلى تنظيم ندوة العام المقبل حول أفضل الممارسات المتبعة في الدول بشأن تعامل شركات التأمين والمشغلين الجويين مع مسألة تعويض الضحايا.

٣-٤٠ وأخذت عدة وفود الكلمة للتعبير عن تأييدها لورقة العمل A40-WP/434، لا سيما فكرة تنظيم ندوة على النحو المقترح في الورقة. وأعرب أحد الوفود عن تقديره لورقة العمل وأشار إلى أهمية الموضوع، لكنه لاحظ أنه تمشياً مع المبادئ التوجيهية للمجلس، فإن محور برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية هو السلامة الجوية، وبالتالي فإن مسألة تنفيذ الدول لأفضل الممارسات فيما يتعلق بتعويض الضحايا ليس موضوعاً مناسباً يمكن إدراجه في البرنامج. وكرر وفد آخر هذا التحفظ واقترح تضمين موضوع أفضل ممارسات الدول فيما يخص قيام شركات التأمين والمشغلين الجويين بتعويض الضحايا في فعاليات أخرى.

٤-٤٠ وأعرب مدير إدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية (LEB) عن تقديره للورقة التي قدمها الاتحاد الدولي لأسر ضحايا تحطم الطائرات، وأكد على دعم الأمانة العامة للهدف المتمثل في ضمان التعويض الكامل للضحايا. وقال إنه بعد أن شاهد بنفسه المحنة المفزعة التي تعرض لها ضحايا سقوط رحلة الخطوط الجوية الماليزية رقم ١٧ في أوكرانيا، فهو يتفق شخصياً مع الرؤية التي تعبر عنها الورقة. إلا أنه أشار إلى أن تعويض الضحايا ليس مسألة قانونية حصرياً وأنها ستحتاج إلى نهج متعدد التخصصات لمعالجتها. كما أشار إلى أن إدارة الشؤون القانونية تفتقر إلى الميزانية اللازمة لتنظيم ندوة مخصصة لهذا الموضوع وحده، ودعا الدول التي أعربت عن تأييدها للورقة لتمويل مثل هذه الفعالية. واقترح، كبديل لذلك، أن يطرح الاتحاد الدولي لأسر ضحايا تحطم الطائرات هذا الموضوع للنظر فيه إما أمام المنتدى القادم للمستشارين القانونيين في الطيران المدني أو في الندوة القانونية للإيكاو، التي ستعقد في جمهورية كوريا في ٢٠٢١.

٥-٤٠ وأحاطت اللجنة علماً بورقة العمل A40-WP/235، وأبدت الترحيب بالمعلومات المقدمة وشجعت الصين على تبادل المعلومات حول التطورات المستقبلية. كما أحاطت اللجنة علماً بورقة العمل A40 WP/434 وطلبت من الأمانة العامة دراسة إمكانية العمل المقبل بشأن القضايا المثارة في الورقة، ورفع التقارير في حينها إلى المجلس، مع النظر في اتباع نهج متعدد التخصصات. وطلبت اللجنة كذلك من الأمانة العامة تشجيع الاتحاد الدولي على عرض هذه القضايا للمناقشة في المنتدى القادم للمستشارين القانونيين في الطيران المدني أو في الندوة القانونية للإيكاو التي ستعقد في كوريا في ٢٠٢١.