



الجمعية العمومية - الدورة الحادية والأربعون

الجلسة العامة

تقرير اللجنة القانونية
بشأن الجزء العام
والبنود ٤٠، ٤١، ٤٢، و٤٣

(مقدم من رئيس اللجنة القانونية)

وافقت اللجنة القانونية على التقرير المرفق بشأن الجزء العام والبنود ٤٠،
و٤١، و٤٢، و٤٣. ويوصى الاجتماع العام باعتماد القرار ٤١/خ.

تقرير اللجنة القانونية إلى الجمعية العمومية

معلومات عامة

- ١- عقدت اللجنة القانونية ثلاث جلسات في الفترة ما بين ٢٩/٩/٢٠٢٢ و ٤/١٠/٢٠٢٢. وانتخبت الجلسة العامة الدكتور جوناثان أليك (أستراليا) رئيساً للجنة.
- ٢- وفي جلستها الأولى، انتخبت اللجنة السيدة سوزانا ميتسالامبي (فنلندا) نائباً أول للرئيس والسيد بيتر أماليوبيا (غانا) نائباً ثانياً للرئيس.
- ٣- وانعقدت جلسات اللجنة الثلاث كجلسات مفتوحة.
- ٤- وحضر اجتماعاً واحداً أو أكثر من اجتماعات اللجنة 127 دولة عضواً والعديد من الوفود المراقبة.
- ٥- وكان أمين اللجنة هو السيد مايكل غيل، مدير إدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية، وكان نائبه السيد شونيو دينغ، نائب المدير. وتولّى مهام الأمناء المساعدين للجنة السيد بنوا فيرهانج، كبير مسؤولي الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية، والسيد أري جاكوب، كبير مسؤولي الشؤون القانونية، والسيد كريستوفر بيتراس، والسيد أندرو أوبولوت، والسيد ياو نيامبونغ، والسيدة مارلا واينستين، وهم من المسؤولين القانونيين، وكذلك السيدة ديانا بروكس، والسيد ماتيو فوجوا، والسيدة أو لي، وهم من المسؤولين القانونيين المنتسبين. وساعد اللجنة أيضاً الاستشاريان السيد سيلفيرو إشبينولا والسيد بيير أوليفر توركوت.

جدول الأعمال وترتيبات العمل

- ٦- تم النظر في بنود جدول الأعمال ٤٠ و ٤١ و ٤٢ و ٤٣ التي أحالتها الجلسة العامة إلى اللجنة القانونية، وهي:
البند ٤٠: تقارير المجلس السنوية المقدّمة إلى الجمعية العمومية عن السنوات ٢٠١٩ و ٢٠٢٠ و ٢٠٢١.
البند ٤١: برنامج عمل المنظمة في المجال القانوني.
البند ٤٢: البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في المجال القانوني.
البند ٤٣: المسائل الأخرى المعروضة على نظر اللجنة القانونية.
- ٧- وترد قائمة الوثائق وأوراق العمل التي نظرت فيها اللجنة مرتبة حسب بنود جدول الأعمال في المرفق بالتقرير.
- ٨- وترد الإجراءات التي اتخذتها اللجنة بالنسبة لكل بند بصفة مستقلة في الفقرات التالية. والمادة مرتبة حسب التسلسل الرقمي لبنود جدول الأعمال التي نظرت فيها اللجنة.

البند رقم ٤٠ من جدول الأعمال: تقارير المجلس السنوية المقدّمة إلى الجمعية العمومية عن السنوات
٢٠١٩ و ٢٠٢٠ و ٢٠٢١

١-٤٠ أحاطت اللجنة علماً بفصول تقارير المجلس السنوية المقدّمة إلى الجمعية العمومية عن السنوات ٢٠١٩ و ٢٠٢٠ و ٢٠٢١، إلى جانب الإضافة الخاصة بالنصف الأول من سنة ٢٠٢٢، والتي كانت قد أُحيلت إلى نظر المجلس من جانب الجلسة العامة.

البند رقم ٤١ من جدول الأعمال: برنامج عمل المنظمة في المجال القانوني

٤١-١ نظرت اللجنة القانونية المنبثقة عن الجمعية العمومية في هذا البند استناداً إلى ورقات العمل A41-WP/53 (المقدمة من المجلس)، وورقة العمل A41-WP/65 (المقدمة من الاتحاد الدولي للنقل الجوي "الأياتا"/الاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA))، وورقة العمل A41-WP/124، التفتيح رقم ١ (المقدمة من جمهورية كوريا)، وورقة العمل A41-WP/126 التفتيح رقم ١ (المقدمة من جمهورية كوريا)، وورقة العمل A41 WP/208، التفتيح رقم ١ (المقدمة من "لجنة أفكاك" بالنيابة عن ٥٤ دولة أفريقية: الجزائر وأنغولا وبنين وبوتسوانا وبوركينا فاسو وبوروندي والكاميرون وكابو فيردي وجمهورية أفريقيا الوسطى وتشاد وجزر القمر وكوت ديفوار وجمهورية الكونغو الديمقراطية وجمهورية الكونغو وجيبوتي ومصر وغينيا الاستوائية وإريتريا وإيسواتيني وإثيوبيا والغابون وغامبيا وغانا وغينيا وغينيا بيساو وكينيا وليسوتو وليبيريا وليبيا ومدغشقر وملاوي ومالي وموريتانيا وموريشيوس والمغرب وموزمبيق وناميبيا والنيجر ونيجيريا ورواندا وساو تومي وبرينسيبي والسنغال وسيشيل وسيراليون والصومال وجنوب أفريقيا وجنوب السودان والسودان وتنزانيا وتوغو وتونس وأوغندا وزامبيا وزيمبابوي، وورقة العمل A41-WP/324 التفتيح رقم ١ (المقدمة من الجمهورية الدومينيكية بدعم من الأرجنتين وكوستاريكا وبنما)، وورقة العمل A41-WP/327 (المقدمة من الجمهورية الدومينيكية بدعم من الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية: أروبا وبليز وشيلي وكولومبيا وكوستاريكا وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجامايكا والمكسيك ونيكاراغوا وبنما وباراغواي وأوروغواي وفنزويلا (الجمهورية البوليفارية)). أحاطت اللجنة علماً بورقات المعلومات A41 WP/125 (المقدمة من جمهورية كوريا) و A41-WP/260، التفتيح رقم ١ (المقدمة من الجمهورية الدومينيكية).

٤١-٢ وأبلغت الجمعية العمومية، من خلال ورقة العمل A41-WP/53، المقدمة من المجلس، عن الأعمال القانونية التي تقوم بها المنظمة، كما أبرزت الورقة الأنشطة الجارية التي تضطلع بها إدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية (LEB)، لا سيما الدعم الذي تقدمه إلى المجلس ولجانه الدائمة، ومؤخراً إنشاء مجلس الطعون الخاص بالإيكاو. وأطلعت الأمانة العامة اللجنة على آخر المستجدات بشأن مسألة تم تناولها في القسم ٢ من ورقة العمل، أي تقديم الدعم القانوني إلى فريق التحقيق لتقصي الحقائق (FFIT)، الذي جرى تأسيسه بغرض التحقيق في الواقعة المتعلقة برحلة "ريان إير FR4978" في المجال الجوي البيلاروسي بتاريخ ٢٣/٥/٢٠٢١. ونكرت الأمانة العامة أنه في تاريخ ١٨/٧/٢٠٢٢، نظر المجلس، خلال دورته ٢٢٦، في تقرير مُحدّث عن تحقيق تقصي الحقائق، واستنتج ببالغ القلق بأنه تم تعريض سلامة رحلة "ريان إير FR4978" للخطر عندما أرسل تهديد كاذب بوجود قنبلة إلى طاقم الرحلة، بناء على تعليمات من مسؤولين بارزين في حكومة بيلاروسيا. كما قرّر المجلس أنّ هذه الأفعال تمثّل انتهاكاً لاتفاقية شيكاغو ارتكبه دولة بيلاروسيا. وبموجب قرار من المجلس، أرسلت استنتاجات ونتائج التحقيق إلى جميع الدول الأعضاء في كتاب منظمة صدر بتاريخ ٤/٨/٢٠٢٢، كما نُشرت النسخة النهائية من التقرير على الموقع الإلكتروني العام للإيكاو. وقرر المجلس أيضاً، وفقاً للمادة ٥٤ ك) من اتفاقية شيكاغو، رفع هذه المسألة إلى عناية الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية للإيكاو كي تنظر فيها الدول الأعضاء. وأفادت الأمانة العامة بأنه سيجري النظر في هذه المسألة في إطار اللجنة التنفيذية.

٤١-٣ ودعت الأمانة العامة اللجنة القانونية إلى النظر في الأعمال المقبلة للمنظمة في المجال القانوني، والبتّ في برنامج عمل اللجنة القانونية العامة بحسب ما هو وارد في الفقرة ٤-٣ من ورقة العمل A41-WP/53، بما في ذلك تحديد الأولويات للبند.

٤١-٤ وعبر مندوبو الوفود الذين تقدّموا بمداخلات بشأن هذه المسألة عن تأييدهم لبرنامج العمل في هيئته الحالية. ومع ذلك، حتّى وفدان اللجنة القانونية العامة على بذل المزيد من الجهود فيما يخص الجوانب القانونية والمؤسسية للنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS). وقام أحد مندوبي الوفود بتسليط الضوء على مسألتي الأمن الإلكتروني والحاجة إلى توفير الضمانات الكافية. ونوّه رئيس اللجنة بالتأييد الواسع لورقة العمل A41-WP/53، معرباً أيضاً عن التقدير لإدارة الشؤون القانونية ومختلف المجموعات وفرق العمل التي تأسست تحت رعايتها.

٤١-٥ وفيما يتعلق بالبند رقم ١ من برنامج العمل "استعراض قواعد الإيكاو لتسوية الاختلافات"، تناولت ورقة العمل A41-WP/124، التفتيح رقم ١، المقدّمة من جمهورية كوريا، أحكام اتفاقية شيكاغو المتعلقة بتسوية الخلافات (المواد ٨٤ و ٨٥ و ٨٦) وحدود آلية تسوية الخلافات في إطار اتفاقية شيكاغو وما تبذله الإيكاو من جهود، لا سيما من خلال "مجموعة عمل مراجعة قواعد الإيكاو لتسوية الخلافات" (WG-RRSD)، سعياً لتفتيح نظام تسوية الخلافات. واقترح في الورقة أن تؤيد الجمعية العمومية العمل الذي تضطلع به مجموعة العمل، وأن تنظم الإيكاو حلقة عمل أو ندوة تتبادل من خلالها جميع الدول المتعاقدة وجهات النظر بشأن نتائج أعمال مجموعة العمل بعد استكمالها. وأكدت الأمانة العامة أنّ المجموعة تواصل عملها على البند، وأنه سيجري عقد جلسة إحاطة افتراضية غير رسمية للمجموعة عبر الإنترنت بتاريخ ١٧/١٠/٢٠٢٢، ليتبعها الاجتماع السابع لمجموعة عمل مراجعة قواعد الإيكاو لتسوية الاختلافات، المقترح انعقاده بالحضور الشخصي في مونتريال في الفترة من ١٠ إلى ١٢/١/٢٠٢٣.

٤١-٦ وأعرب عدد من مندوبي الوفود عن تأييدهم للعمل على هذا البند الذي يقوم به كل من رئيس مجموعة عمل مراجعة قواعد الإيكاو لتسوية الاختلافات والمقرر والأمانة العامة. وأكد أحد الوفود أنّ المجلس هيئة سياسية تتمتع بسلطة شبه قضائية، وفي هذا الشأن، شدد الوفد على أهمية ضمان الإنصاف للدول المتنازعة، وتيسير تسوية الخلافات بينها. وشدد وفد آخر على أنه في حين حددت مجموعة عمل مراجعة قواعد الإيكاو لتسوية الاختلافات عدة مجالات تشهد مستوى كبيراً من الاتفاق على تنقيحات محتملة على القواعد أو حيث لا توجد حاجة لإدخال أي تنقيحات، يوجد عدد من المجالات الأخرى التي تتطلب أن تواصل مجموعة العمل النظر فيها. وفي هذا الوقت، تساءل هذا الوفد بشأن القيمة المضافة لمقترح تنظيم ندوة أو حلقة عمل في هذا الوقت. كما ذكر الوفد بأنّ الجلسة المقبلة للجنة القانونية العامة سوف تعطي فرصة كبيرة لعرض نتائج الأعمال التي قامت بها مجموعة العمل. وقد لاقت وجهة النظر هذه تأييداً من وفد آخر بيّن، فيما يتصل بمحتوى الوثيقة A41-WP/124، التي تتناول طبيعة المهام التي يؤديها المجلس بموجب المادة ٨٤ التفتيح رقم ١، بأن هذه المهام تخضع لعدة تفسيرات مما يقتضي بالضرورة أن تستكمل مجموعة العمل أعمالها، بما في ذلك في هذا الشأن. أما بالنسبة لمقترح عقد ندوة أو حلقة عمل، ذكرت الأمانة العامة أنه يمكن العودة للنظر فيه بعد استكمال مجموعة العمل لأعمالها.

٤١-٧ وأشاد رئيس مجموعة عمل مراجعة قواعد الإيكاو لتسوية الاختلافات بالأمانة العامة، ورئيسة اللجنة القانونية العامة والمقرر لتأييدهم لأعمال المجموعة، معرباً عن تقديره لأعضاء المجموعة على تحليهم بروح التعاون الإيجابي فيما بينهم. وذكر الرئيس أنّه منذ تأسيسها، عقدت المجموعة ستة اجتماعات، اثنان منها بالحضور الشخصي قبل نقشي جائحة فيروس كورونا، وأربعة اجتماعات على نحو افتراضي لاحقاً. وأشار إلى أنه ينبغي أن تتمكن مجموعة العمل من استكمال أعمالها خلال اجتماعين إضافيين كحد أقصى بالحضور الشخصي، دون الحكم مسبقاً على نتائج أي اجتماعات لاحقة.

٤١-٨ وبيّنت رئيسة اللجنة القانونية العامة الصعوبات المقترنة بإجراء اجتماعات افتراضية، بما في ذلك أنّ مدة هذه الاجتماعات كانت قصيرة، ولم تقض إلى مشاورات غير رسمية بين الأعضاء، مضيفة أنّه على الرغم من هذه الصعوبات،

أحرزت مجموعة العمل تقدماً ملحوظاً في الأعمال التي تظلم بها. كما سلطت الضوء على أهمية هذه المسألة بالنسبة للمجلس وكذلك الأطراف في الخلافات في المستقبل، وأوضحت أن القواعد المنقحة، عند استكمالها واعتمادها، لن تسري على النزاعات القائمة.

٩-٤١ وأحاطت اللجنة القانونية المنبثقة عن الجمعية العمومية علماً بالتقدم الذي أحرزته مجموعة العمل، وأن هذه الأعمال سوف تستمر بحسب ما أكدته الأمانة العامة، وأن المقترح المقدم من جمهورية كوريا يعقد ندوة أو حلقة عمل بشأن نتائج هذه الأعمال يمكن إعادة النظر فيه لدى استكمال هذه الأعمال.

١٠-٤١ وفيما يتعلق ببند الجوانب القانونية الدولية لعمليات الطائرات غير المأهولة (بدون طيار) واستيعابها في الطيران المدني، قدّمت الجمهورية الدومينيكية ورقة العمل A41-WP/327، التي تطلب إدراج المسؤولية المدنية عن عمليات نُظّم الطائرات الموجهة عن بعد في برنامج عمل اللجنة القانونية العامة. ووفقاً للورقة، يتطلب نمو عمليات الطائرات الموجهة عن بعد إطاراً موحداً للمسؤولية المدنية، وتحديدًا في حالات الإصابة أو الضرر الناجم عن عمليات هذه الطائرات. وتخلص الوثيقة A41-WP/327 إلى أن هناك حاجة إلى معاهدة دولية جديدة لمعالجة هذه الأمور.

١١-٤١ وأعربت الأمانة العامة عن تقديرها لورقة العمل، وأشارت إلى أن الأسئلة المهمة التي أُثيرت فيها يمكن أن يغطيها البند الحالي المتعلق ببرنامج العمل الخاص بنُظّم الطائرات الموجهة عن بعد (بدون طيار)، واقترحت أن تتخذ مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة والمعنية بالمسائل القانونية المتصلة بالطائرات غير المأهولة (SSG-LIPA) ورقة العمل كمرجع لها وأن تظلم بدراستها.

١٢-٤١ وخاطب عدد من الوفود الجلسة للتأكيد على أهمية المسائل التي تم تناولها في ورقة العمل A41-WP/327 معربين عن دعمهم للموضوع الذي تنظر فيه اللجنة القانونية. وأشار أحد الوفود، الذي يعمل مندوبه كمقرر "المجموعة الفرعية للمسؤولية والأمن" التابعة لمجموعة الدراسة المعنية بالمسائل القانونية المتصلة بالطائرات غير المأهولة، إلى العمل الذي تم في وقت سابق في هذا المجال تحت رعاية اللجنة القانونية وطمان اللجنة أن موضوع المسؤولية القانونية لعمليات نُظّم الطائرات الموجهة عن بعد ستتناوله المجموعة الفرعية دون إبطاء. وخاطبت الجلسة عدة دول بعد ذلك للإقرار بأهمية القضايا التي أثارها ورقة العمل A41-WP/327، وأعربت عن دعمها لعمل مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة والمعنية بالمسائل القانونية المتصلة بالطائرات غير المأهولة، واقترحت أن تقوم المجموعة الفرعية للمسؤولية والأمن بمزيد من العمل بشأن هذه المسائل.

١٣-٤١ وعند تلخيصه المناقشات، سلط الرئيس الضوء على اعتراف الدول بأهمية القضايا التي أثارها ورقة العمل A41-WP/327، وأكد أنه يبدو أن هناك تأييداً واسع النطاق بين الوفود التي خاطبت الجلسة لإحالة الورقة إلى مجموعة عمل مراجعة قواعد الايكاو لتسوية الاختلافات لأعضائها لمزيد من الدراسة.

١٤-٤١ وشكر رئيس "فرقة العمل المعنية بالمادة ١٢" المشاركين في فرقة العمل التي بدأت أعمالها بشأن البند ٣ من برنامج العمل - "العمليات والإجراءات لتمكين الدول من الوفاء بالتزاماتها بموجب المادة ١٢ من اتفاقية شيكاغو"، في اجتماع انعقد عبر الإنترنت في ٢٣/١١/٢٠٢١. وسينعقد اجتماع ثانٍ لفرقة العمل حضورياً في ٥ و٦/١٠/٢٠٢٢ على هامش الدورة الحادية والأربعين الجارية حالياً للجمعية العمومية.

تقرير عن البند ٤١ من جدول الأعمال

٤١-١٥ وفيما يتعلق بالبند ٤ من برنامج العمل العام - "الأفعال أو الجرائم التي تثير قلق أوساط الطيران الدولي، بما في ذلك التهديدات الإلكترونية، التي قد لا تشملها موثيق قانون الجو الراهنة"، فإن ورقة العمل A41-WP/65، المقدمة من اتحاد النقل الجوي الدولي والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية، سلّطت الضوء على أهمية تنفيذ آليات لمعالجة حالات عدم الالتزام من قِبَل الركب غير المنضبطين والمشاعبين، الأمر الذي كان مصدر قلق لسنوات عديدة إلا أنه تفاقم مؤخراً بسبب تطبيق تدابير مكافحة جائحة فيروس كورونا. واقترحت الورقة ثلاثة محاور للعمل: تنفيذ حملات لإذكاء الوعي العام لضمان إبلاغ المسافرين بما يشكل سلوكاً محظوراً والعقوبات القانونية والجزاءات الأخرى التي يمكن أن تتجم عنه بما يتوافق مع القواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق التاسع - "التسهيلات"؛ والتصديق على "بروتوكول مونتريال" لعام ٢٠١٤ لإزالة أي ثغرات قضائية؛ وتنفيذ نظام العقوبات المدنية والإدارية على النحو المبين في وثيقة الايكاو Doc 10117.

٤١-١٦ أحوالت الأمانة العامة اللجنة إلى الفقرة ٤-١-٤ في ورقة العمل A41-WP/53 والفقرة ٤ في المرفق (أ) فيما يتعلق بدعم الأمانة العامة لأعمال فرقة العمل المجلس لإنعاش قطاع الطيران (CART) في سياق عملية مراجعة الوثيقة Doc 10117 وتطبيقها لتنفيذ وإنفاذ تدابير الصحة العامة الخاصة بجائحة فيروس كورونا، واستجابتها للاستفسارات بخصوص "بروتوكول مونتريال" لعام ٢٠١٤. وأشار إلى أن أكثر من عشر دول أعضاء قد صدقت على البروتوكول المذكور منذ بداية الجائحة.

٤١-١٧ وكانت اللجنة تدرك المسائل التي تم إبرازها في ورقة العمل A41-WP/65 واتفقت على أنه من المهم وجود آليات تتناول كيفية ردع السلوك غير المنضبط والمشاعب بشكل فعال، على الرغم من الآراء المختلفة المُعرب عنها بشأن مدى هذه الآليات. وأيدت جميع الوفود وأحد المراقبين الذين خاطبوا الجلسة ورقة العمل، وأعربوا عن قلقهم بشأن أهمية معالجة مشكلة السلوك غير المنضبط والمشاعب على متن الطائرات. وأيدت معظم تلك الوفود أيضاً بنود العمل الثلاثة الواردة في الورقة، حيث سلّطت عدة وفود الضوء على تنفيذها للجزاءات الإدارية والجزائية لمعاقبة الأفعال أو الجرائم الجامحة والمخلة بالنظام، وأشارت بعضها إلى اتباع سياسات عدم التسامح مطلقاً تجاه السلوك الذي يهدد نظام وسلامة الطائرات. ورأى أحد الوفود، وأيدته وفود أخرى، أن صناعة الطيران هي الأفضل لتنفيذ حملات توعية عامة بأقصى قدر من التأثير. وشدد وفد آخر على ضرورة احتواء المخاطر من أجل الحد من انتشار حوادث الركاب غير المنضبطين والمشاعبين، والتي بدورها ستقلل من الحاجة إلى فرض الجزاءات. وأعرب وفدان عن عدم تأييدهما للبروتوكول، وأشار أحدهما إلى عدم قدرته على التحديث الفعال لاتفاقية طوكيو لعام ١٩٦٣، وإلى الشواغل بشأن التطبيق العملي والقيود المفروضة على بعض الأحكام المتعلقة بحراس الأمن على متن الطائرة (IFSOs) واختصاص دولة الهبوط. وشددت وفود أخرى على أهمية تنفيذ اختصاص دولة الهبوط، وهو ما تستطيع الدول القيام به، سواء صدقت أم لم تصدق على بروتوكول مونتريال لعام ٢٠١٤. وسلمت اللجنة بالإجماع على ضرورة إبقاء الدول على نهجها في الاستجابة السريعة وتدابير الردع للتعامل مع الركاب غير المنضبطين والمشاعبين قيد المراجعة المستمرة.

٤١-١٨ وفيما يتعلق بالبند ٥ من برنامج عمل اللجنة القانونية - "الترويج للتصديق على موثيق قانون الجو الدولي"، تسلط الوثيقة A41-WP/126، التتقيح رقم ١، المقدمة من جمهورية كوريا الضوء على وجود قواعد (معاهدات أو تعديلات على معاهدات) صدّقت عليها الدول المتعاقدة جنباً إلى جنب مع قواعد لم يتم التصديق عليها. وتم اقتراح نُهج مختلفة لتسريع التصديق على التعديلات مع التركيز على اتفاقية شيكاغو، وإذا لم تكن جميع الدول قد صدّقت على موثيق قانون الجو الدولي، فهناك إمكانية وجود قواعد مصدّق عليها وأخرى غير مصدّق عليها تتماشى مع بعضها البعض دون تعارض. ويُقترح في الورقة أن تقوم الجمعية العمومية بإعداد حلقات دراسية وندوات واجتماعات وغيرها من أشكال العمل لتسهيل معرفة الدول المتعاقدة بالتعديلات، وعقد اجتماع لجميع الدول المتعاقدة لتبادل تجاربها لكي تعجل بالتصديق على موثيق قانون الجو الدولي.

٤١-١٩ وفيما يتعلق بالعنصر الأول من الإجراءات التي ينبغي اتخاذها وفقاً لورقة العمل A41-WP/126 أشارت الأمانة العامة إلى ورقة العمل A41-WP/53 فيما يتعلق بالتقرير عن البند ٥ من برنامج العمل في الفقرة ٤-١-٧ من الورقة والفقرة ٦ من المرفق، التي تلخص الإجراءات المتوخاة لزيادة التصديق على مواثيق قانون الجو، بما في ذلك اعتماد الجمعية العمومية لقرارات تروج للتصديق، وإصدار كتب المنظمة المرسلة إلى الدول التي يتم فيها تذكر الدول بالتصديق على معاهدات معينة من الأيكاو، ومشاركة إدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية في الفعاليات التي تهدف إلى زيادة عمليات التصديق أو تيسيرها لها، والمساعدة التي تقدمها إدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية إلى مكتب التدريب العالمي على الطيران (GAT) من خلال إعداد وتنظيم دورة الإيكاو لقانون الطيران الدولي. كما سلطت الأمانة العامة الضوء على الفعالية الثانية الخاصة بالمعاهدات التي انعقدت في وقت سابق من هذه الدورة للجمعية العمومية (٢٧ و ٢٨ سبتمبر)، بهدف التشجيع على التصديق. وفيما يتعلق بمحور العمل الثاني من ورقة العمل A41-WP/126 أشارت الأمانة العامة إلى أن إدارة الشؤون القانونية والإدارية قد عقدت مؤخرًا اجتماعات مع المديرين الإقليميين للإيكاو للمساعدة في مسائل التصديق، وسيتواصل تيسير هذه الاجتماعات وكذلك مع الحكومات والجهات المعنية في الصناعة لزيادة الإلمام والوعي بمعاهدات قانون الجو. وفيما يتعلق بالتطبيق المؤقت للمعاهدات، أوضحت الأمانة العامة أن المجلس قد أعرب عن تفضيل واضح لاتخاذ إجراءات إدارية، على عكس الإجراءات القانونية، لتسريع التصديق على معاهدات الأيكاو وبدء نفاذها. وقد نظر المجلس في هذا الأمر أخيراً في الجلسة التاسعة من دورته ٢٠٦ في نوفمبر ٢٠١٥ فيما يتعلق بإمكانية فحص البدائل لتسهيل بدء نفاذ تعديل المادة ٥٠ (أ) من اتفاقية شيكاغو (التي اعتمدها لاحقاً الجمعية العمومية في دورتها التاسعة والثلاثين في عام ٢٠١٦). وفي ذلك الاجتماع، كان رئيس المجلس قد أشار إلى أنه من الواضح أن غالبية الممثلين لا يؤيدون اتخاذ إجراءات مسرعة لدخوله حيز النفاذ، واعتبر أنه من الضروري الامتنال للمادة ٩٤، التي تنص على أن عدد التصديقات المطلوبة لدخول أي تعديل مقترح حيز النفاذ يجب ألا يقل عن ثلثي إجمالي عدد الدول المتعاقدة.

٤١-٢٠ وأقر أحد الوفود بأهمية التصديق على مواثيق قانون الجو الدولية، وأعرب عن تقديره للعمل الذي تقوم به إدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية فيما يتعلق بالتشجيع على التصديق. وأشار إلى الجهود الإقليمية في الترويج لها. وتساءل الوفد عن عدم فهم طبيعة التعديلات على صكوك قانون الجو.

٤١-٢١ وقدّمت جنوب أفريقيا الورقة A41-WP/208 باسم اللجنة الأفريقية للطيران المدني و٥٤ دولة أفريقية. وأبرزت الورقة أن جوانب عمليات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية تتطلب أطراً عامة ومواثيق قانونية إضافية لتوجيه ما يلي: (أ) الخدمات التشغيلية؛ (ب) إدخال المزيد من الأقمار الصناعية ضمن كوكبة النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية. كما ورد في الورقة أنه نظراً لزيادة تطبيق هذا النظام كوسيلة رئيسية لدعم الملاحة خلال جميع مراحل الرحلة، فمن المهم ضمان سلامة هذا النظام وإتاحته واستمراره. وبينما ورد في الورقة أن "دراسة المسائل القانونية الدولية المتصلة بالنظم والخدمات العالمية بالأقمار العالمية الداعمة لخدمات الملاحة الجوية الدولية" كانت موجودة ضمن برنامج العمل العام للجنة القانونية لهذه الفترة الطويلة دون إحراز أي تقدّم مؤخراً، فإنها دعت إلى إعادة ترتيب أولوية هذا البند وشددت على ضرورة وضع لوائح تنظيمية لمعالجة احتمال الملكية الخاصة لنظم الأقمار الصناعية التي تستخدم لأغراض الطيران الدولي من حيث الآثار على الدول الأعضاء. ومع التسليم بأن تنفيذ الإجراءات المقترحة في ورقة العمل ستكون له آثار مالية على المنظمة، فقد أوصي بالأحوال ذلك دون استئناف العمل داخل الإيكاو على وضع إطار قانوني عام أو معاهدة لمعالجة جوانب عمليات النظم العالمية للملاحة بالأقمار الصناعية دعماً للنظام العالمي لإدارة الحركة الجوية.

٤١-٢٢ وبناء على دعوة من رئيس اللجنة، عرضت الأمانة العامة معلومات أساسية عن العمل الذي اضطلعت به المنظمة فيما يتعلق بالموضوع منذ إدراجه لأول مرة في برنامج عمل اللجنة القانونية قبل أكثر من ٣٠ عاماً. وأشار إلى أن الجوانب

تقرير عن البند ٤١ من جدول الأعمال

المؤسسية والقانونية لنُظُم الملاحة الجوية في المستقبل قد نظر فيها فريق من الخبراء القانونيين والفنيين أنشئ في عام ١٩٩٥، واجتمع عدة مرات على مدى سنوات عديدة. كما نوقشت الجوانب القانونية للنُظُم العالمية للملاحة بالأقمار الصناعية مناقشة مستفيضة في المؤتمر العالمي لتنفيذ نُظُم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM) في مايو ١٩٩٨. وأسفر عمل المنظمة في هذا الصدد عن اعتماد قرارات الجمعية العامة ٣٢-١٩ - "ميثاق حقوق الدول والتزاماتها فيما يتعلق بخدمات النُظُم العالمية للملاحة بالأقمار الصناعية"، والمرفق (و) بالقرار ٤٠-٢٨ - "وضع طريقة عملية للسير قدماً في تحديد الجوانب القانونية والمؤسسية لنُظُم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM)"، والقرار ٣٢-٢٠ - "إعداد وصياغة إطار قانوني مناسب طويل الأجل لتنظيم تنفيذ النُظُم العالمية للملاحة بالأقمار الصناعية". وأشارت الأمانة العامة إلى أنها رصدت منظمات وكيانات أخرى من أجل تحديد الأعمال الجوهرية في هذا المجال، ولكنها لم تحدد أي تطورات من شأنها أن تستلزم النظر في موثيق قانونية خلاف قرارات الجمعية العامة الحالية. وأعربت الأمانة العامة عن انفتاحها على تلقي مقترحات ملموسة من الدول بشأن كيفية المضي قدماً بالعمل المتعلق بهذا البند.

٢٣-٤١ وبالإضافة إلى ذلك، أشارت الأمانة العامة إلى أن الدول التي تقدّم خدمات النُظُم العالمية للملاحة بالأقمار الصناعية قد وضعت ترتيبات مع المنظمة من خلال تبادل الرسائل المتعلّقة بالنظام العالمي لتحديد الموقع (GPS) التابع للولايات المتحدة الذي تم إعداده في عام ١٩٩٤ وأعيد تأكيده في عام ٢٠٠٧، ونظام غلوناس (GLONASS) التابع للاتحاد الروسي الذي تم إعداده في عام ١٩٩٦، ونظام بيدو (BeiDou) للصين الذي تم إعداده في عام ٢٠٢٢. وتتص هذه الترتيبات على استخدام النظام بالمجان، وضمان الامتثال للقواعد والتوصيات الدولية، وبالإخطار قبل ست سنوات على الأقل من التوقف عن توفير أي خدمة. وخُصت الأمانة العامة إلى أنه، كما هو الحال بالنسبة لخدمات الملاحة الجوية طويلة المدى الأخرى، تظل موثيق القانون الجوي الدولي منطبقة على النُظُم العالمية للملاحة بالأقمار الصناعية، ومن ثم، فإن الاستخدام والتشغيل الحاليين للنُظُم العالمية للملاحة بالأقمار الصناعية لا يقعان خارج إطار قانوني أوسع.

٢٤-٤١ وأعرب عدد من المندوبين الذين تناولوا الكلمة عن تأييدهم للمسائل المعروضة في الوثيقة A41-WP/208، وكذلك عن ضرورة الإبقاء على هذا البند ضمن برنامج العمل العام للجنة القانونية. وأيد عدد من المندوبين الاقتراح الداعي إلى إعادة ترتيب أولويات برنامج العمل. ولدى ملاحظة الحاجة إلى معالجة القضايا القانونية المتصلة بالنُظُم العالمية للملاحة بالأقمار الصناعية، مثل الالتزامات، فقد أقر بعض المندوبين بأن هناك ما يبرر إجراء مناقشة أوسع نطاقاً تشمل الجوانب القانونية والمؤسسية والفنية والسياسية لجوانب الموضوع. وسلط بعض الوفود الضوء على العمل الذي سبق أن أنجزته المنظمة، لا سيما في فريق الخبراء القانونيين والفنيين ومجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة، حيث نظرا في العديد من المسائل، بما في ذلك الحاجة إلى إعداد معاهدة دولية جديدة بشأن النُظُم العالمية للملاحة بالأقمار الصناعية. وأشار أحد الوفود إلى أن اللجنة القانونية وافقت في الدور الأربعين على توسيع نطاق البند بالنظر إلى التطورات التي شهدتها الملاحة القائمة على الأقمار الصناعية ولكن ليست هناك حاجة إلى العمل نحو استحداث إطار قانوني لنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية. ومع مراعاة القيود المفروضة على الموارد التي تواجهها الأمانة العامة، فقد أعرب عدة وفود عن تأييدهم لاقتراح قُدّمه أحد الوفود بإتاحة معلومات عن العمل المستفيضة الذي قامت به مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة بشأن الجوانب القانونية لأنظمة الاتصالات والملاحة والاستطلاع لإدارة الحركة الجوية CNS/ATM. واقترح فريق الدراسة هذا بعد إمعان النظر في إمكانية استحداث معاهدة جديدة، إطاراً تعاقدياً لمعالجة المسؤولية والجوانب ذات الصلة بدلاً من ذلك. وأشارت المجموعة أيضاً إلى أن الجوانب التقنية تم تناولها في إطار الإطار القانوني والمؤسسي لاتفاقية شيكاغو. وتم اعتماد القرار A32-20 بعد اختتام أعمال الفريق. واقترح الوفد أن تستمر استشارة الأمانة بشأن الأعمال الفنية وما يتصل بها من عمل بشأن النظم العالمية للملاحة بالأقمار الصناعية والتي قد تساعد أيضاً في تحديد التطورات الجديدة التي حدثت منذ ذلك الحين من أجل مراجعة استئناف العمل بشأن البند.

٢٥-٤١ وتلخيصاً للمداخلات، أشار الرئيس إلى مشاعر خيبة الأمل والإحباط المفهومين التي أعربت عنها وفود عديدة نظراً لعدم التقدم في الأعمال المتعلقة بهذا البند على مدى السنوات الماضية، وبالتأكيد الساحق للإبقاء على إدراج هذا البند ضمن برنامج عمل اللجنة القانونية. وبينما أشار الرئيس إلى أن أولوية البند قد تغيرت مؤخراً من ٨ إلى ٦، فقد أوضح أن إجراء تغيير آخر في الأولوية ربما لن يحقق النتائج المرجوة. وبدلاً من ذلك، ومع مراعاة استعداد الأمانة العامة للنظر في مقترحات ملموسة من الدول والاقترح الذي يحظى بتأييد واسع النطاق بمراجعة الأعمال التي أنجزت سابقاً بشأن هذا البند، فإن التركيز على جوهر الأعمال التي يتعين الاضطلاع بها بدلاً من إعادة ترتيب أولويات البند يمكن أن يساعد على توضيح ما ينبغي القيام به في المستقبل.

٢٦-٤١ وقدمت الجمهورية الدومينيكية الورقة A41-WP/341، مبرزة التقدم الذي أحرزته الجمهورية الدومينيكية في سن تشريعاتها المحلية وأهمية أن تضع الدول الأعضاء أحكاماً تهدف إلى معالجة مسألة تضارب المصالح أو منعها كوسيلة أساسية لتنظيم سلامة الطيران المدني وأمنه بنزاهة وفعالية. وأوضحت الأمانة العامة أن المسائل التي نوقشت في هذه الورقة مشمولة في إطار البند المعنون "النظر في وضع إرشادات بشأن تضارب المصالح" ضمن برنامج العمل العام للجنة القانونية، وأن قرار الجمعية العمومية ٣٩-٨ يطلب إلى الدول اتخاذ إجراءات مختلفة لوضع أطر قانونية مناسبة بشأن تضارب المصالح.

٢٧-٤١ وكان هناك تأييد واسع النطاق لورقة العمل، حيث أشارت بعض الوفود إلى أن تضارب المصالح يمكن أن يكون أمراً ذا آثار سلبية على سلامة الطيران. وأيدت الوفود بالإجماع الإبقاء على البند ضمن برنامج عمل اللجنة القانونية لأنه يتطلب اهتماماً مستمراً. وأعرب أحد الوفود عن تقديره للإيكاو لنشرها مجموعة أحكام الإيكاو المتعلقة بتضارب المصالح في عام ٢٠١٩، وجهودها الرامية إلى ضمان تحديث هذه المجموعة. وأشارت بعض الوفود إلى أنه يمكن استخدام نهج وأدوات قانونية مختلفة في مختلف النظم القانونية للتخفيف من تأثير تضارب المصالح مع مراعاة الظروف المحلية، واستشهد أحد الوفود بالنهج والأدوات القانونية التي وضعتها الأمم المتحدة. وبينما أعرب أحد المراقبين عن تقديره للعمل المنجز بشأن هذه المسألة، فقد عرض إسهامه في هذا العمل في المستقبل.

٢٨-٤١ ولم يتحدث أي وفد فيما يتعلق بالبند ٨ من برنامج العمل العام - "تنفيذ المادة ٢١ من اتفاقية شيكاغو".

٢٩-٤١ وفي ختام مداواتها، أكدت اللجنة برنامج عمل اللجنة القانونية على النحو المبين في الفقرة ٤-٣ من الورقة

البند ٤٢ من جدول الأعمال: البيان المؤدّد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في المجال القانوني

١-٤٢ قبل أن تبدأ اللجنة القانونية في النظر في البند ٤٢ من جدول الأعمال، أحاطت علماً بأن يوم ٣٠/٩/٢٠٢٢ يصادف اليوم الدولي للترجمة، وأشادت بعمل المهنيين اللغويين الذين يقدّمون خدمات الترجمة التحريرية والترجمة الفورية والمصطلحات والتحرير والدعم بلغات الإيكاو الرسمية الست تسهياً للحوار والتفاهم والتعاون بين الدول الأعضاء في إطار النهوض بعمل الإيكاو في مجال الطيران العالمي، وتمسكاً من الإيكاو بالالتزام الكامل بتعدد اللغات.

٢-٤٢ ثم نفت وفد كندا انتباه اللجنة إلى أن يوم ٣٠ سبتمبر يصادف "اليوم الوطني السنوي للحقيقة والمصالحة" الذي يتدبّر فيه الكنديون في تاريخ الأمم الأولى وشعوب الميتيس والإنوي في كندا، ودعا جميع الكنديين إلى العمل معاً لتعزيز المصالحة وتنفيذ إعلان الأمم المتحدة بشأن حقوق الشعوب الأصلية.

٣-٤٢ ونظرت اللجنة في البند ٤٢ على أساس الورقة A41-WP/52، التي قدّمتها المجلس، والورقة A41-WP/115، التي قدّمتها الصين. وأحاطت اللجنة علماً بورقة المعلومات A41-WP/401، التي قدّمتها عُمان، والتي تقترح فيها استضافة الدورة الثانية من منتدى المستشارين القانونيين في الطيران المدني.

٤-٤٢ وفيما يتعلق بالورقة A41-WP/52، فقد سلّطت الأمانة العامة الضوء على التعديلات التحريرية المقترحة على قرار الجمعية العمومية ٤٠-٢٨، "البيان المؤدّد بسياسات الإيكاو المستمرة في المجال القانوني"، وعلى وجه الخصوص، المرفق (ج) بشأن "التصديق على وثائق الإيكاو الدولية" (إضافة لتاريخ اعتماد بروتوكولي تعديل اتفاقية شيكاغو المتعلّقين بالنصين العربي والصيني)، والمرفق (د) بشأن "تدريس قانون الجو" (توسيع النطاق المتعلّق بتدريس قانون الجو ليشمل النهوض بتدريس قانون الجو ونشر المعرفة به في جميع أنحاء العالم)، والمرفق (و)، ليعكس العنوان الحالي لأهمية البند "دراسة المسائل القانونية الدولية المتعلقة بالنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية والخدمات الداعمة لخدمات الملاحة الجوية الدولية" ضمن برنامج العمل العام للجنة القانونية.

٥-٤٢ وكان هناك تأييد واسع النطاق لورقة العمل وللتعديلات المقترحة على قرار الجمعية العمومية ٤٠-٢٨. وردا على استفسار من أحد الوفود، أوضحت الأمانة العامة أن النص الوارد في ديباجة المرفق (أ) من القرار يعكس صياغة ديباجة اتفاقية شيكاغو. وتساءل وفد آخر عن التعديل المقترح إدخاله على المرفق (د) الذي رأى أنه سيكون تغييراً جوهرياً بالنظر إلى أن التكليف موجّه إلى "الإيكاو"، وليس إلى أي من أجهزتها أو مسؤوليها، وأنه ذلك قد لا يتسق مع صياغة البيانات المؤدّدة الأخرى التي اعتمدها الجمعية العمومية والتي توجّه تكليفاتها إلى "المنظمة" أو "الأمين العام" أو "المجلس". وأوضحت الأمانة العامة أن هذا التغيير قد نوقش باستفاضة في المجلس خلال دورته ٢٢٦ بقصد ضمان الاتساق في المصطلحات فيما بين قرارات الجمعية العمومية، وإتاحة المرونة للأجهزة المعنيّة داخل المنظمة لتتحمل المسؤولية المنوطة بها، كل في اختصاصه.

٦-٤٢ واتفقت اللجنة بعد ذلك على أن توصي الجلسة العامة باعتماد القرار التالي، مع مراعاة ضرورة اتساق المصطلحات التوجيهية مع القرارات الأخرى الموصى باعتمادها في دورة الجمعية العمومية هذه:

القرار ١/٤٢: 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 المتداول 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 الحادية والأربعين 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: A40-28 +1=39 ويحل محله.

المرفق (أ)

السياسة العامة

لما كان تطوّر 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 مصحوباً بتقرير مشروع أي اتفاقية تعتبر اللجنة القانونية أنه جاهز للتقديم إلى 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 ألا يقل موعد افتتاح ذلك المؤتمر عن ستة أشهر من تاريخ إحالة المشروع وفقاً لما تقتضيه أحكام الفقرتين ٢ و٣ أعلاه. ويجوز للمجلس أن يدعو إلى ذلك المؤتمر أية دولة غير متعاقدة يرى أن اشتراكها فيه أمر مرغوب 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 تذكّر بقرارها ٣٩-١١-28/A40، 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 البروتوكولين اللذين يعدلان المادتين ٥٠ (أ) و٥٦ المعتمدتين في ٢٠١٦، والفقرتين الختاميتين (المتعلقين بالنصين العربي والصيني المعتمدين في عامي ١٩٩٥ و١٩٩٨ على التوالي)؛

وتلاحظ أيضاً 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؛

وإدراكاً 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؛

وإدراكاً 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؛

وتحت 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، المعتمدين في عامي ١٩٩٥ و ١٩٩٨ على التوالي، 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، وخصوصا اتفاقية مونتريال للعام ١٩٩٩ واتفاقية كيب تاون وبروتوكول الطائرات للعام ٢٠٠١، واتفاقيتي مونتريال لعام بتاريخ ٢٠٠٩/٥/٢ واتفاقية بيجين وبروتوكول بيجين لعام ٢٠١٠، وبروتوكول مونتريال لعام ٢٠١٤، والبروتوكولين بشأن النص الرسمي الخماسي للغات (١٩٩٥) والنص الرسمي السداسي للغات (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 الجو:

تُكَلِّف المجلس والأمين العام باتخاذ ~~إلى~~ اتخاذ كل التدابير الممكنة للنهوض بتدريس قانون الجو ونشر المعرفة به في جميع أنحاء العالم؛

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؛

وإذ تلاحظ الزيادة الملموسة في عدد وخطورة الوقائع المبلغ عنها والتي ارتكبتها على متن طائرات ركاب مشاغبون 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 والمشاغبين" الذي صدر في عام ٢٠٠٢؛

وتلاحظ كذلك نشر وثيقة الإيكاو Doc 10117 – "دليل الجوانب القانونية للمسافرين غير المنضبطين والمشاغبين"، 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 والمشاغبين؛

لهذا:

تحث جميع الدول المتعاقدة على أن تعتمد بأسرع ما يمكن قوانين وقواعد وطنية تعالج بفاعلية مشكلة غير المنضبطين والمشاغبين مع مراعاة الإرشادات الواردة في "دليل الإيكاو بشأن الجوانب القانونية للمسافرين غير المنضبطين والمشاغبين" (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 أيّاً 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 تُرتكب على متن الطائرات

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

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

- (١) الاعتداء الجسماني أو الترهيب أو التهديد بارتكاب مثل هذا الاعتداء ضد أحد أعضاء الطاقم؛
- (٢) الترهيب اللفظي أو التهديد ضد أحد أعضاء طاقم الطائرة إذا كان هذا الفعل تدخلاً في أداء عضو الطاقم لمهامه أو يقلل من قدرته على أداء مهامه؛
- (٣) رفض إتباع التعليمات القانونية التي يصدرها 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 تعرّض 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 يعرّض بالفعل 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 عمدًا 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 قدماً 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 كثيراً 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 النظم 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 تمهيداً لفهمها.

ولما كانت هناك حاجة إلى النظر في اتخاذ مبادرات إقليمية 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- تقر بأهمية البند رقم ٦ أ من برنامج العمل العام للجنة القانونية "دراسة المسائل القانونية الدولية المتعلقة بالنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية والخدمات الداعمة لخدمات الملاحة الجوية الدولية"، 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 أيضاً 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 (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

١- إن الجمعية العمومية

- إذ تدرك 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؛
- وتعترف 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؛

وتؤكد 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 والإسهام في الالتزام بسيادة القانون؛

وتعتبر أن المستشارين القانونيين يجب أن يواصلوا تحديث وتعزيز مهاراتهم وقدراتهم على تنفيذ مسؤولياتهم بفاعلية؛

وترحب بالمبادرة الأولى لمنندى المستشارين القانونيين في الطيران المدني التي نظمها 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 لأوساط الطيران الدولي وبشأن تعزيز دعمهم لمنظماتهم ودولهم؛

٢- 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 قانون الجو الدولي وغيرها من الأحداث المثيلة من أجل استمرار تدريب وتنمية مستشاريها القانونيين والنظر في استضافة هذه الأحداث من وقت لآخر في دولها وأقاليمها؛

٣- تدعو الدول الأعضاء إلى دعم مبادرة منندى المستشارين القانونيين للطيران المدني والنظر في استضافة دورات تالية لهذا المنندى فضلا عن تشجيع وتسهيل المستشارين القانونيين بها على الاشتراك في المنندى 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.

٤٢-٧ وقدمت الصين الورقة A41-WP/115، التي تبين فعالية الوثائق القانونية المتعلقة بالطيران المدني الدولي التي وُضعت أو عُدلت تحت رعاية الإيكاو على مدى العقدين الماضيين، وشرحت إجراءات التصديق في الصين، وقدمت معلومات عن الوثائق التي صدقت عليها. وكان هناك تأييد واسع النطاق لدعوة الصين الدول الأعضاء التي لم تصدق بعد على الوثائق القانونية المتعلقة بالطيران المدني الدولي إلى أن تفعل ذلك، مما يبرز أهمية التصديق لتحقيق غايات وأهداف ومبادئ اتفاقية شيكاغو لضمان التنمية السليمة والمنظمة والفعالة للطيران المدني الدولي. وشددت عدة وفود على أهمية التصديق في أقرب وقت ممكن على بروتوكولي عام ٢٠١٦ المعدلين للمادتين ٥٠ (أ) و٥٦ من اتفاقية شيكاغو. وشدد أحد الوفود، بدعم من وفود أخرى، على الصعوبات التي تواجهها الدول النامية في التصديق على بعض موثائق قانون الجو الدولي، مشيرا إلى نقص الموارد البشرية والمالية، ودعا إلى تقديم دعم إضافي في هذا الصدد. كما أشارت وفود أخرى إلى قلة الموارد في الدول الصغيرة. واسترعت الأمانة العامة الانتباه إلى المعلومات التي قدّمتها أثناء نظر اللجنة في الوثيقة A41-WP/53 في إطار البند ٤١ من جدول الأعمال بشأن مختلف الإجراءات المتخذة للترويج لعملية التصديق على موثائق قانون الجو. وسلط أحد الوفود الضوء على النص

الوارد في مختلف مجموعات الوثائق الإدارية التي وضعتها الإيكاو ونشرتها على موقعها الإلكتروني الخاص بمجموعة المعاهدات لمساعدة الدول على التصديق. وأشار بعض الوفود إلى أهمية أن تواصل الأمانة العامة العمل على الترويج للتصديق على هذه المواثيق القانونية.

البند ٤٣ من جدول الأعمال: المسائل الأخرى المعروضة على نظر اللجنة القانونية

١-٤٣ عرضت سنغافورة الوثيقة A41-WP/106 (المقدمة من سنغافورة والتي شاركت في رعايتها الدول الأعضاء في اللجنة الأفريقية للطيران المدني (أفكاك)) وأستراليا، والبرازيل وبروناي دار السلام، وكمبوديا، وكندا، وفيجي، وفلندا، واليابان، وغيانا، وجمهورية لاو الديمقراطية الشعبية، ومقدونيا الشمالية، وعمان، وبابوا غينيا الجديدة، والإمارات العربية المتحدة، والمملكة المتحدة، والولايات المتحدة)، وطرح إطارا للكفاءات يحدد مجالات المسؤولية والمعرفة القانونية المطلوبة والمعرفة السياقية اللازمة والكفاءات الأساسية في المهارات القانونية للمستشارين القانونيين في مجال الطيران المدني. ويهدف إطار الكفاءات، الوارد في المرفق بورقة العمل، إلى مساعدة سلطات الطيران المدني من أجل تعيين المستشارين القانونيين في الطيران المدني وتدريبهم وتمييزهم مهنيًا من أجل تعزيز كفاءاتهم لمساعدة منظماتهم في الاضطلاع بالمهام التنظيمية وغيرها من الوظائف، لا سيما في المجالات المتعلقة بمراقبة سلامة وأمن الطيران، وتنفيذ الالتزامات في إطار المعاهدات المتعلقة بقانون الجو وتحديث القوانين واللوائح الوطنية.

٢-٤٣ وفي معرض توجيه الشكر إلى سنغافورة على الورقة وقيادة وفدها في ضمان الطابع الشامل لهذا الإطار العام، كان هناك دعم قوي وعالمي من الوفود لورقة العمل وإطار الكفاءات. وأشارت وفود عديدة إلى أنه سيكون من المفيد بصفة خاصة مساعدة إدارات الطيران المدني على تحديد أكثر فرص التدريب والتنمية المهنية فائدةً لمستشاريها القانونيين، وهو ما رأته تلك الوفود عاملاً أساسياً للمستشارين القانونيين للاضطلاع بمسؤولياتهم ومواجهة التحديات بفعالية. ولاحظت بعض الوفود بصفة خاصة أهمية هذا الإطار العام لبعض الدول النامية والصغيرة. وأشار آخرون إلى أنه يمكن تعزيز هذا الإطار من حيث المتطلبات المعرفية تحديداً في إطار الفئات المختلفة للكفاءات وتكييفه وفقاً للظروف الوطنية والإقليمية كما ينبغي أن تؤخذ في الاعتبار الموارد البشرية في هذا المجال. وبفضل الدعم العام لورقة العمل، فقد شجعت اللجنة الدول على أخذها إطار الكفاءات في اعتبارها عند تعيين مستشاريها القانونيين في مجال الطيران المدني وتدريبهم وتمييزهم مهنيًا.

٣-٤٣ واستعرضت اللجنة الوثيقة A41-WP/105، التي قدّمتها سنغافورة وشاركت في رعايتها الأرجنتين، وأستراليا، والنمسا، وجزر الباهاما، وبليز، وبوتان، وبوليفيا (جمهورية ... المتعددة القوميات)، والبرازيل، وبروناي دار السلام، وكمبوديا، وكندا، وشيلي، وكولومبيا، وكوستاريكا، وكوبا، والجمهورية الدومينيكية، والإكوادور، والسلفادور، وفيجي، وفلندا، وغامبيا، وألمانيا، وغواتيمالا، وغيانا، وهندوراس، والمجر، وأياتا، وجمايكا، واليابان، والمكسيك، وهولندا، ونيكاراغوا، وعمان، وبنما، وبابوا غينيا الجديدة، وباراغواي، وبيرو، والإمارات العربية المتحدة، والمملكة المتحدة، والولايات المتحدة، وأوروغواي، وفنزويلا (جمهورية ... البوليفارية)، التي سلّطت الضوء على مساهمات اللجنة القانونية التابعة للإيكاو وأدوارها الهامة على مدى السنوات الخمس والسبعين الماضية فيما يتعلّق بإعداد مشاريع نصوص موثيق قانون الجو الدولي في المجالات المتعلقة بسلامة وأمن الطيران، ومسؤولية الناقلين الجويين، وتمويل الطائرات، وتفسير اتفاقية شيكاغو، وإعداد عدة دراسات حول قضايا محددة في قانون الجو الدولي. واقترحت الورقة أن تعتمد الجمعية العمومية قراراً يعترف بمساهمات اللجنة القانونية وأهميتها ويشجع الدول وغيرها من الجهات المعنية على مواصلة التعاون من خلال ما تضطلع به اللجنة من عمل. وأحاطت اللجنة علماً أيضاً بالورقة A41-

^١ الجزائر، أنغولا، بنين، بوتسوانا، بوركينا فاسو، بوروندي، الكامرون، الرأس الأخضر، جمهورية إفريقيا الوسطى، تشاد، جزر القمر، الكونغو، كوت ديفوار، جمهورية الكونغو الديمقراطية، جيبوتي، مصر، غينيا الاستوائية، إريتريا، سوازيلاند، إثيوبيا، الغابون، غامبيا، غانا، غينيا بيساو، كينيا، ليسوتو، ليبيريا، ليبيا، مدغشقر، ملاوي، مالي، موريتانيا، موريشيوس، المغرب، موزامبيق، ناميبيا، النيجر، نيجيريا، رواندا، ساو تومي وبرينسيبي، السنغال، سيشيل، سيراليون، الصومال، جنوب أفريقيا، جنوب السودان، السودان، توغو، تونس، أوغندا، جمهورية تنزانيا المتحدة، زامبيا وزمبابوي.

WP/207، التي قُدِّمتها ٥٤ دولة عضواً في لجنة أفكاك^٢، والتي حددت أيضاً ملامح الإسهام الكبير للجنة القانونية في إعداد واعتماد وتحديث معاهدات قانون الجو الدولي، وسلَّطت الضوء على ذكرى مرور ٧٥ عاماً على تأسيس اللجنة ومساهمة لجنة أفكاك. وأُعربت الأمانة العامة عن تقديرها لورقتي العمل اللتين قُدِّمتهما سنغافورة ولجنة أفكاك، وأبرزت أن مشروع القرار الوارد في المرفق بالورقة A41-WP/105 هو شهادة على خبرة اللجنة القانونية والتزامها.

٤٣-٤ وحظي مشروع القرار، المرفق بالوثيقة A41-WP/105، على تأييد جميع الوفود وأحد المراقبين الذي تناول الكلمة وأشيد باللجنة القانونية لما تُقدِّمه من إسهام بارز منذ إنشائها في تطوير وتدوين قانون الجو الدولي. وأُعربت عدة وفود عن تقديرها للمساهمة البارزة والقيادة والنهج التعاوني للسيدة س. تان (سنغافورة) نظراً لترحها عدداً من المبادرات المختلفة. وأثنت وفود عديدة على إدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية لدورها الحاسم في دعم أعمال اللجنة القانونية، الذي اعترفت به اللجنة بتصفيق حار ووافقت على إبرازه في تعديل على الفقرة ٣ من مشروع القرار. وأبرزت بعض الوفود أيضاً أهمية أن تصبح الدول أطرافاً في معاهدات قانون الجو الدولي حتى يتسنى تطبيقها على الصعيد العالمي.

٤٣-٥ واتفقت اللجنة بعد ذلك على أن توصي الجلسة العامة باعتماد القرار التالي:

القرار ١/٤٣: ذكرى مرور ٧٥ عاماً على إنشاء اللجنة القانونية التابعة لمنظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو)

لما كان عام ٢٠٢٢ يصادف ذكرى مرور ٧٥ عاماً على إنشاء اللجنة القانونية التابعة لمنظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) على يد الدورة الأولى للجمعية العمومية للإيكاو التي انعقدت في عام ١٩٤٧؛

وتذكيراً بأن اللجنة القانونية التابعة للإيكاو قد أنشئت على أساس اللجنة الفنية الدولية لفقاء قانون الجو (CITEJA)؛

فإن الجمعية العمومية:

إذ تشير إلى أن اللجنة القانونية قد أعدت منذ إنشائها مشاريع مواثيق أدت إلى اعتماد ٢٤ من معاهدات قانون الجو الدولي في مجالات مسؤولية شركات النقل الجوي والطائرات وتمويل الطائرات وسلامة الطيران وأمن الطيران؛

وتشير أيضاً إلى أن اللجنة القانونية قد شاركت في إعداد دراسات عن مسائل محددة تتعلق بقانون الجو الدولي وكذلك في وضع مواد توجيهية تحتاج إليها الدول الأعضاء في الإيكاو والمنظمات الدولية في إطار تنفيذها لمعاهدات قانون الجو والقواعد والتوصيات الدولية ذات الصلة؛

وتسليم بالمساهمة الكبيرة التي تُقدِّمها اللجنة القانونية، بدعم قوي من الأمانة العامة للإيكاو، لا سيما إدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية، في تطوير وتدوين قانون الجو الدولي، وتسليم كذلك بأن المشاركة العالمية في معاهدات قانون الجو الدولي هي وحدها التي تضمن توحيد القواعد الدولية التي تجسدها وتُعزِّز فوائدها؛

^٢ أنظر الحاشية ١ أعلاه.

وتصميماً منها على ضمان أن تواصل اللجنة القانونية الاضطلاع بدور هام في التصديّ للتحديات المستمرة التي تهم أوساط قانون الجو الدولي؛

فإن الجمعية العمومية، بمناسبة ذكرى مرور ٧٥ عاماً على إنشاء اللجنة القانونية التابعة للإيكاو:

١- **تشديد** بقيادة ورؤية اللجنة الفنية الدولية لفقهاء قانون الجو التي صاغت أول مجموعة من معاهدات قانون الجو الدولي؛

٢- **وتشديد** على الدور الأساسي الذي تضطلع به اللجنة القانونية التابعة للإيكاو في تطوير وتدوين قانون الجو الدولي منذ إنشائها في عام ١٩٤٧؛

٣- **وتنويه** بالمساهمين العديدين في أعمال اللجنة القانونية، بمن فيهم ممثلو الدول الأعضاء في الإيكاو الذين عملوا كرؤساء للجنة القانونية وكنواب رؤسائها وفي لجانها الفرعية ومجموعات العمل التابعة لها، وفي مجموعات الدراسة وأفرقة العمل المخصصة التابعة للأمانة العامة كرؤساء أو نواب رؤساء أو مقرررين أو أعضاء، فضلاً عن ممثلي المنظمات المراقبة الدولية المعتمدة لدى اللجنة القانونية وإدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية لدورهم الداعم؛

٤- **وتؤكد مجدداً** ضرورة أن تواصل اللجنة القانونية الاضطلاع بدور قيادي في دراسة القضايا الجديدة والناشئة التي تؤثر في قانون الجو وأن تعمل على تطوير وتدوين قانون الجو الدولي، وبالتالي تعزيز الإطار القانوني الحاكم للطيران المدني الدولي؛

٥- **وتحثّ** جميع الدول الأعضاء في الإيكاو على تعزيز المشاركة العالمية في معاهدات قانون الجو الدولي والامتثال الفعّال لأحكامها من أجل تعزيز سيادة القانون؛

٦- **وتدعو** جميع الجهات المعنية، بما في ذلك الدول الأعضاء والمنظمات المعنية في أوساط الطيران المدني العالمي، إلى مواصلة العمل معاً من خلال اللجنة القانونية التابعة للإيكاو بهدف الإسهام في تطوير وتدوين قانون الجو الدولي لصالح جميع أمم العالم وشعوبها.
