



الجمعية العمومية — الدورة الأربعون

الجلسة العامة

تقرير اللجنة القانونية

عن

الجزء العام والبنود ٣٧ و٣٨ و٣٩ و٤٠ من جدول الأعمال

(مقدم من رئيس اللجنة القانونية)

وافقت اللجنة القانونية على التقرير المرفق عن الجزء العام وعن البنود ٣٧ و٣٨ و٣٩ و٤٠ من جدول الأعمال. ويوصى بأن تعتمد الجلسة العامة القرار ١/٣٩.

تقرير اللجنة القانونية إلى الجمعية العمومية

معلومات عامة

- ١- عقدت اللجنة القانونية ثلاث جلسات في الفترة ما بين ٢٥/٩/٢٠١٩ و ٣٠/٩/٢٠١٩. وانتخبت الجلسة العامة السيد عبد القادر جيلاني (إندونيسيا) رئيساً للجنة.
- ٢- وفي اجتماعها الأول، انتخبت اللجنة السيد ج. كلانغ (الولايات المتحدة) والسيد محمد منصور الرقيشي (عمان) كنائبين أول وثاني للرئيس على التوالي.
- ٣- وانهقدت جلسات اللجنة الثلاث كجلسات مفتوحة.
- ٤- وحضر اجتماعاً واحداً أو أكثر من اجتماعات اللجنة ١٢٧ دولة عضواً و ٢٥ وفداً من الوفود المراقبة.
- ٥- وكان أمين اللجنة هو الدكتور ج. هوانغ، مدير إدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية، وتولى مهام نواب أمين اللجنة السيد ب. فيرهاغن، مسؤول أقدم للشؤون الخارجية والقانونية. والسيد أ. جاكوب، وهو مسؤول قانوني أقدم. وتولى مهام الأمناء المساعدين للجنة موظفو الشؤون القانونية السيد س. بيتراس، والسيد أ. أوبولوت والسيد ج. ثاتشيت والسيدة م. فاينشتاين والسيد ي. نيامبونج، فضلاً عن موظفي الشؤون القانونية بالنيابة السيدة د. بروكس والسيد م. فوجوا.

جدول الأعمال وترتيبات العمل

- ٦- تم النظر في بنود جدول الأعمال ٣٧ و ٣٨ و ٣٩ و ٤٠ التي أحالتها الجلسة العامة إلى اللجنة القانونية، وهي:
البند ٣٧: تقارير المجلس السنوية المقدمة إلى الجمعية العمومية عن السنوات ٢٠١٦ و ٢٠١٧ و ٢٠١٨.
البند ٣٨: برنامج عمل المنظمة في المجال القانوني.
البند ٣٩: البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في المجال القانوني.
البند ٤٠: المسائل الأخرى المعروضة على نظر اللجنة القانونية.
- ٦-١ وترد قائمة الوثائق وأوراق العمل التي نظرت فيها اللجنة مرتبة حسب بنود جدول الأعمال في المرفق بالتقرير.
- ٦-٢ 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 ٣٧ من جدول الأعمال: تقارير المجلس السنوية المقدمة إلى الجمعية العمومية عن السنوات ٢٠١٦ و٢٠١٧ و٢٠١٨

١-٣٧ أحاطت اللجنة علما بالفصول التي أحالتها إليها الجلسة العامة من التقارير السنوية التي قدمها المجلس إلى الجمعية العمومية عن السنوات ٢٠١٦ و٢٠١٧ و٢٠١٨ وكذلك بالإضافة فيما يخص النصف الأول من سنة ٢٠١٩.

البند ٣٨ من جدول الأعمال: برنامج عمل المنظمة في المجال القانوني

٣٨-١ نظرت اللجنة في هذا البند على أساس ورقة العمل A40-WP/78 التي قدمها المجلس، وورقة العمل A40-WP/101 التي قدمتها البرازيل والولايات المتحدة الأمريكية وورقة العمل A40-WP/293 التي قدمها اتحاد النقل الجوي الدولي (الأياتا). وأحاطت اللجنة علماً بورقتي المعلومات A40-WP/375 التي قدمتها جمهورية كوريا و A40-WP/545 التي قدمتها إندونيسيا.

٣٨-٢ وتضمنت ورقة العمل A40-WP/78 معلومات بشأن عمل المنظمة الجاري حالياً في المجال القانوني ولمحة عن التطورات والقرارات ذات الصلة بذلك التي اتخذها كل من المجلس واللجنة القانونية للإيكاو منذ الدورة السابقة للجمعية العمومية فيما يتصل بالبنود المطروحة في برنامج العمل العام للجنة القانونية، بما في ذلك تحديد مستوى أولوية البنود. وأطلعت الأمانة العامة للجنة على نتائج استعراض حدود المسؤولية في اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ واسترعت انتباه اللجنة إلى أن الحدود المنقحة ستصبح نافذة بالنسبة لجميع الدول الأطراف اعتباراً من ٢٨/١٢/٢٠١٩. وأعرب عدد كبير من الوفود عن تأييدهم لورقة العمل A40-WP/78 وتقديرهم للعمل الذي اضطلعت به إدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية، فضلاً عن العمل الذي قامت به اللجنة القانونية ومجموعات العمل.

٣٨-٣ وقد قدم وفد البرازيل ورقة العمل A40-WP/101، التي شاركت الولايات المتحدة في رعايتها، والتي تتعلق بالمادة ١٢ من اتفاقية شيكاغو والحاجة إلى آلية تواصل ومبادئ توجيهية للمساعدة على تنفيذ هذه الآلية. ومع الإحاطة علماً بأن الإخطار والإبلاغ الفوريين عن الانتهاكات المزعومة لقواعد الطيران مسألة ضرورية لتعزيز السلامة وتمكّن الدول من الوفاء بالتزاماتها المتعلقة بالإفاد بموجب المادة ١٢، اختتم الوفد باقتراح مفاده أن تطلب اللجنة القانونية من المجلس إنشاء مجموعة عمل قانونية وفنية تابعة للجنة القانونية لدراسة الآليات التي تدعم تنفيذ المادة ١٢. وقد أخذت الولايات المتحدة الكلمة، بوصفها مشاركة في ورقة العمل، للإشارة إلى أن تعزيز سلامة الطيران في جميع أنحاء العالم أمرٌ يتطلب تعاوناً واتصالاً سريعاً دون حائل فيما بين الدول، لا سيما فيما بين سلطاتها المعنية بالطيران، بشأن الانتهاكات المزعومة لقواعد التشغيل. ولذلك، فإن إنشاء مجموعة عمل قانونية وفنية لتقييم وتحسين عملية الإخطار والاتصال بين الدول سيؤدي إلى تعزيز سلامة الطيران على الصعيد العالمي.

٣٨-٤ وبعد أن فتح الرئيس باب المناقشة، بادر أول وفد أخذ الكلمة بالإعراب عن تأييده لورقة العمل A40-WP/101 بشكل عام، إلا أنه أشار إلى أن الاقتراح يحتاج إلى مزيد من التفتيح والتوضيح، لتضمنه اعتبارات تتعلق بانتهاكات قانون الجو فوق أعالي البحار، وإدراج مفهوم "الثقافة العادلة" فيه. ثم أبدت الوفود الأخرى التي أخذت الكلمة تأييدها لورقة العمل مع تنبيه من عدد منها إلى ضرورة مراعاة مفهوم "الثقافة العادلة" عند النظر في آلية دعم تنفيذ المادة ١٢. وعقب مداخلة أدلى بها رئيس إدارة الشؤون القانونية، سلط فيها الضوء على مزايا مجموعات العمل التي تنشئها الأمانة العامة من منظور الميزانية وكوسيلة للتواصل مع الأفرقة الفنية التي تعمل على الموضوعات نفسها أو الموضوعات المشابهة، أعربت وفود عدة عن تأييدها لفكرة إنشاء مجموعة عمل أو فرقة عمل تابعة للأمانة العامة لتناول آليات تنفيذ المادة ١٢.

٣٨-٥ وبناء عليه، فقد أيدت اللجنة بالإجماع إضافة موضوع "عمليات وإجراءات لتمكين الدول من الوفاء بالتزاماتها بموجب المادة ١٢" ليكون البند رقم ٣ الجديد في برنامج عمل اللجنة الفنية. ولكن في ضوء الأولويات الحالية التي تموّل بواسطة ميزانية الفترة الثلاثية ٢٠٢٠-٢٠٢٢ ونظراً لعدم توافر موارد من خارج الميزانية، وافقت اللجنة على بدء العمل فيما يخص هذا البند بإنشاء مجموعة أو فرقة عمل متعددة التخصصات تابعة للأمانة العامة.

٣٨-٦ وعرضت الأياتا ورقة العمل A40-WP/293، وأشارت فيها إلى أن اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ تمثل نظاماً حديثاً وفعالاً للمسؤولية يتيح فوائد ملموسة للركاب والشاحنين. وألقت الضوء على المنافع المحققة ليس فقط لعموم المسافرين بل

للتجارة العالمية أيضا من خلال تيسير استخدام وثائق النقل الإلكترونية. وأشارت الأياتا إلى أن ١٤ دولة إضافية قامت بالتصديق على هذه الاتفاقية في الفترة المنصرمة منذ الجمعية العمومية الأخيرة وأن تنفيذ أحكامها أصبح الآن يغطي ٩٨ في المائة من الحركة العالمية. بيد أنها أشارت رغم ذلك إلى أن ٥٨ من الدول الأعضاء في الإيكاو لا تزال دولا غير أطراف في الاتفاقية وطلبت من الإيكاو تقديم الدعم اللازم لكي تتمكن الدول الأعضاء المتبقية من التصديق على الاتفاقية في أقرب فرصة ممكنة. وأعربت جميع الدول التي ناقشت الورقة عن تأييدها لهذا الأمر مشيرة إلى الدور الهام للاتفاقية ومنافعها الشاملة.

٣٨-٧ وفيما يخص البند "الجوانب القانونية الدولية لعمليات الطائرات غير المأهولة (غير المزودة بطيارين) واستيعابها في الطيران المدني"، تمت الإشارة إلى أن اللجنة القانونية في دورتها السابعة والثلاثين (التي انعقدت بمونتريال خلال الفترة من ٤ إلى ٢٠١٨/٩/٧) خلصت إلى أن الجوانب القانونية لعمليات الطائرات غير المأهولة تستحق مواصلة النظر فيها وشكلت مجموعة عمل لكي تتناول الجوانب القانونية لعمليات الطائرات غير المأهولة واستيعابها في الطيران المدني. ومع ذلك، تمت الإشارة أيضا إلى أن بداية عمل المجموعة لا تزال معلقة حاليا بسبب القيود المالية التي تواجهها المنظمة. وفي حين أعربت عدة وفود عن تفهمها للقيود المالية التي تواجهها المنظمة، إلا أنها أعربت كذلك عن قلقها من أن قرار اللجنة القانونية القاضي بتشكيل مجموعة العمل لمعالجة الجوانب القانونية لعمليات الطائرات غير المأهولة لم يتم تنفيذه لا سيما وأن قرار اللجنة القانونية قد اتخذ في إطار بند برنامج عملها بأعلى أولوية منذ عام تقريبا.

٣٨-٨ وأشار أحد الوفود إلى أن القيود المالية التي تواجهها الأمانة العامة مفهومة وتشكل سببا مقبولا لعدم تنفيذ قرار اللجنة القانونية. ودعا اللجنة إلى النظر في إمكانية أداء العمل المتعلق بالطائرات غير المأهولة من جانب مجموعة دراسة تابعة أو فرقة عمل للأمانة العامة، وقد يكون العمل بلغة واحدة مما يتيح تجنب تكاليف الترجمة الفورية والتحريرية التي يقتضيها إسناد الأمر إلى مجموعة عمل تابعة للجنة القانونية. وقُدّم اقتراح مفاده أن من شأن مجموعة كهذه أن تعجل بإنجاز العمل القانوني في هذا المجال في هذه الأثناء إلى أن تتم معالجة المسائل المالية. وأشار مدير إدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية إلى أن عمل المنظمة الفني بشأن الطائرات غير المأهولة يجري بمشورة ودعم من إدارة الشؤون الخارجية والعلاقات الخارجية وأنه لا يوجد طلب من الدول لصياغة معاهدة بشأن نظم الطائرات الموجهة عن بعد. وأشار إلى أن اقتراح الوفد المتعلق بتشكيل مجموعة عمل تابعة للأمانة العامة هو اقتراح جيد واقتراح المضي في تشكيل جهة للتواصل مع الأجهزة الفنية القائمة والنظر في المسائل القانونية اللازمة.

٣٨-٩ ومن بين الوفود التي أخذت الكلمة بعد ذلك، تبدى دعم عريض لفكرة إنشاء مجموعة تابعة للأمانة العامة كوسيلة للتغلب على المصاعب المتعلقة بالميزانية والربط بين عمل المنظمة القانوني والفني بشأن الطائرات بدون طيار.

٣٨-١٠ وفيما يتعلق ببند "النظر في مدى ملاءمة ميثاق قانون الجو الدولية الحالية في التصدي للتهديدات الإلكترونية ضد الطيران المدني"، طرح أحد الوفود تساؤلاً عما إذا كانت مجموعة فنية ستعالج المسائل القانونية المتعلقة بهذا الموضوع. وأفادت الأمانة العامة بأن إدارة الشؤون القانونية تدعم العمل الذي تقوم به مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة والمعنية بالأمن الإلكتروني (SSGC)، من خلال مجموعة أبحاث فرعية تابعة لها تُعنى بالجوانب القانونية (RSGLEG) لمراجعة ميثاق القانون الدولي، وأن هناك تعاوناً وتفاعلاً جيداً بين خبراء القانون وخبراء التهديدات الإلكترونية في هذه المجموعة. كما أكدت الأمانة العامة على ضرورة اتباع نهج متعدد التخصصات للاضطلاع بهذا العمل، مشيرة إلى أن قرار الجمعية العمومية ٣٩-١٩ يدعو الدول إلى معالجة هذه القضية من خلال نهج شامل يتضمن خبرة جماعية من مختلف تخصصات الطيران. وبناء على ذلك، ستمم مراجعة الدراسة التي تتناول هذا الموضوع من جانب مجموعة الأبحاث الفرعية المعنية بالجوانب القانونية (RSGLEG) ذات قاعدة العضوية الموسعة بناء على التمثيل الجغرافي، قبل الإبلاغ عن الجوانب المتعلقة بميثاق قانون الجو الدولي إلى اللجنة القانونية في دورتها القادمة.

١١-٣٨ وقبلت اللجنة بعد ذلك اقتراح الأمانة العامة بدمج البندين ٤ و ٥ في برنامج عمل اللجنة القانونية على النحو التالي: "الأفعال أو الجرائم التي تثير قلق أوساط الطيران الدولي، بما في ذلك التهديدات الإلكترونية، ولا تشملها موثيق قانون الجو الراهنة".

١٢-٣٨ وفيما يتعلق بالبند ٨، وافقت اللجنة على توسيع النطاق بما يتجاوز النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS)، على نحو ما سبق أن طلبه المجلس.

١٣-٣٨ وفي ختام مداواتها، وضعت اللجنة برنامج العمل العام للجنة القانونية على النحو التالي:

- (١) الجوانب القانونية الدولية لعمليات الطائرات غير المأهولة واستيعابها في الطيران المدني؛
- (٢) استعراض قواعد الإيكاو الخاصة بتسوية الخلافات؛
- (٣) عمليات وإجراءات الدول للوفاء بالتزاماتها بموجب المادة ١٢ من اتفاقية شيكاغو؛
- (٤) الأعمال أو الجرائم التي تثير قلق مجتمع الطيران الدولي، بما فيها التهديدات الإلكترونية، والتي قد لا تكون مشمولة بما فيه الكفاية في موثيق قانون الجو القائمة؛
- (٥) النظر في إعداد إرشادات بشأن تضارب المصالح؛
- (٦) الترويج للتصديق على موثيق قانون الجو؛
- (٧) تنفيذ المادة ٢١ من اتفاقية شيكاغو؛
- (٨) دراسة المسائل القانونية الدولية المتعلقة بنظم وخدمات الأقمار الصناعية العالمية المستخدمة في خدمات الملاحة الجوية الدولية.

١٤-٣٨ وشدد أحد الوفود على أن أولوية ترتيب البنود في برنامج العمل العام للجنة القانونية لا تعني ترتيبا وفقا للأهمية، بل تعبر عن منهج عملي بصدد المواضيع التي يمكن أن يتقدم العمل فيها في فترة زمنية قصيرة. وحظيت هذه الفكرة بتأييد أعضاء اللجنة.

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

١-٣٩ 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، و A40-WP/534، التي قدمها الاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF).

٢-٣٩ 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/المشاغبين" (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 والمشاغبين" (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 الايكاو 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 والأولية الحالية.

٣-٣٩ وكان هناك تأييد واسع النطاق لورقة العمل وللتغييرات التي أدخلت 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 الايكاو، 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.

٤-٣٩ وفي معرض اعتراف أحد الوفود بتزايد انتشار وقائع الركاب غير المنضبطين والمشاعبين؛ وبأنه يؤيد الجهود المبذولة لمكافحة هذه الوقائع، والعمل الذي قامت به فرقه العمل المعنية بالركاب غير المنضبطين والمشاعبين. إلا أنه قد أعرب عن اعتراضه على بروتوكول مونتريال لعام ٢٠١٤ بسبب القيود المفروضة على قدرة حراس الأمن على متن الطائرة (IFSOs) على اتخاذ تدابير احترازية معقولة عندما يكون هناك تهديد لسلامة طائرة أو الأشخاص على متنها، مما يحد بالتالي من سلطة حراس الأمن على متن الطائرة كركاب بموجب اتفاقية طوكيو. وبالإضافة إلى ذلك، فإن 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، ملاحظاً أن الشواغل المُعرب عنها يمكن معالجتها، كما أنها قد لا تنطبق على دول أخرى. وذكر هذا المراقب أن البروتوكول لا يمثل أي قيد موضوعي على قدرة الدول على معالجة المسائل الأمنية على متن الطائرات، وأنه يمثل أداة هامة للتوحد العالمي. وأعرب أحد الوفود عن تأييده لهذه الملاحظات قائلاً إن هذا البروتوكول، وإن لم يكن مثالياً من جميع النواحي، فإن له وجهته، كما أنه يتسق مع قانون الجو. وفي 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.

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 نظّمته 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. ولاحظت الوفود أن عقد المنتدى بانتظام سيُتيح تبادل المعلومات والتجارب، مما سيمكّن المستشارين القانونيين للطيران المدني من التطوير والتعزيز باستمرار لكفاءاتهم وقدراتهم على الاضطلاع بمسؤولياتهم بفعالية، ومن ثم حثت الدول على النظر في استضافة الدورات المستقبلية من المنتدى. وبغية تشجيع المزيد من هذه التحديثات والتحسينات، فقد 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 متفرغون. 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 النقيذ 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 الصين ترى أن هذه

التدابير الإدارية للانتماء فعّالة، فإنها تهدف من ورائها إلى تبادل خبراتها مع سلطات الطيران المدني الأخرى، وتلقي الدعم من الإيكاو والمساهمة في تعزيز إدارة الائتمان.

٩-٣٩ وشكرت بعض الوفود الصين على مشاركة ما لديها من خبرات ومعلومات. وأعرب أحد المراقبين، بتأييد من عدة وفود، عن قلقه من جهة شركات الطيران بشأن هذا الموضوع في ما يتعلق بتوافق نظام الجزاءات هذا مع الإطار القانوني الدولي. ونظراً لأن هذا النظام ينطبق أيضاً على شركات الطيران الأجنبية وليس على الشركات الصينية فحسب، فإن رفض أو تخفيض الوصول إلى الأسواق الناجم عن هذا النظام الائتماني الاجتماعي من شأنه أن يتنافى مع اتفاقات الخدمات الجوية الثنائية. وأشار بعض الوفود إلى التفاعلات المعقدة بين هذا المفهوم والمفهوم الدولي المتمثل في "الثقافة العادلة". وبينما يمكن أن يتمثل أحد أهداف هذا النظام في مكافحة الركاب غير المنضبطين، فقد أعربت عدة وفود عن ثقتها في العمل الذي اضطلعت به الإيكاو بالفعل في هذا المجال. وأكدت الصين مجدداً أن نظام إدارة الائتمان لن يقوض حقوق الدول الأعضاء بمقتضى اتفاقات الخدمات الجوية الثنائية التي تبرمها مع الصين. كما أن الصين قد أدخلت الإجراءات القانونية والأساس القضائي على النحو الواجب الذي من شأنه أن يضمن حقوق المشغلين الجويين والأفراد الأجانب. وأحاطت اللجنة علماً بورقة العمل ورحبت بالمعلومات الواردة فيها مع ملاحظة أنه على الصين تقديم معلومات إضافية في سياق أي مداولات مقبلة.

١٠-٣٩ وقدم 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 وانفقت 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 كثيرا على إيجاد وإبقاء الصداقة والتفاهم بين أمم العالم وشعوبه، بينما يمكن لإساءة استعماله أن تشكل خطرا 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 مجددا 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 بري 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 الإيكاو الدولية

إن الجمعية العمومية:

إذ تُذكر 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 ووثائق 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؛

وتحثّ 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؛

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

وتحثّ 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، والبروتوكولين بشأن النص الرسمي الخماسي للغات (١٩٩٥) والنص الرسمي السداسي للغات (١٩٩٨) من اتفاقية شيكاغو على القيام بذلك في أقرب وقت ممكن؛

وتحثّ 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؛

تحثّ 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 والمشغبين)

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 مشغبين 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 والمشاعيين" الذي صدر في عام ٢٠٠٢؛

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

لهذا:

تحث جميع الدول المتعاقدة على أن تعتمد بأسرع ما يمكن قوانين وقواعد وطنية تعالج بفاعلية مشكلة غير المنضبطين والمشاعيين مع مراعاة الإرشادات الواردة في "دليل الإيكاو بشأن الجوانب القانونية للمسافرين غير المنضبطين والمشاعيين" (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 ومشاعب 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 تدخلاً 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 مرتكبا لجريمة كل من يقوم على متن أي طائرة بأحد أفعال العنف البدني ضد أي شخص، أو بالاعتداء الجنسي أو بالتحرش بأي طفل.
- (٢) يعد مرتكبا 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 عمدا 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 مرتكبا 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 ممنوعا؛
- (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.

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؛

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- **تقرّر** 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 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

إذ تُذكر 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 الملائم 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 والإسهام في الالتزام بسيادة القانون؛

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

وإذ ترحب بالمبادرة الأولى لمنتدى المستشارين القانونيين في الطيران المدني التي نظمتها الإيكاو واستضافتها سنغافورة في مايو/أيار ٢٠١٩، والتي مكّنت 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 وتنمية 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 فضلاً 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

٤٠-١ 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 يبسر 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.

٤٠-٢ 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؛ وحثّ 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.

٤٠-٣ 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 تمثياً 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.

٤٠-٤ 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.

٤٠-٥ 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.