



الجمعية العمومية – الدورة السابعة والثلاثون

تقرير اللجنة القانونية

عن القسم العام

والبنود ٥٥ و٥٦ و٥٧ و٥٨ و٥٩ و٦٠ و٦١ و٦٢ من جدول الأعمال
(مقدم من رئيس اللجنة القانونية)

وافقت اللجنة القانونية على التقرير المرفق عن القسم العام والبنود ٥٥ و٥٦ و٥٧ و٥٨ و٥٩ و٦٠ و٦١ و٦٢ من جدول الأعمال. وتوصي الجلسة العامة باعتماد القرارات ١/٥٩ و١/٦٠ و١/٦١.

تقرير اللجنة القانونية إلى الجمعية العمومية

معلومات عامة

- ١- عقدت اللجنة القانونية ثلاث جلسات في الفترة من ٢٨ سبتمبر إلى ٨ أكتوبر ٢٠١٠. وانتخب السيد ل. ماباسو (جنوب أفريقيا) رئيساً للجنة في الجلسة العامة.
- ٢- انتخبت اللجنة في جلستها الأولى السيد سليمان عيد (لبنان) نائبا أولا للرئيس والسيد س. كليغ (نيوزيلندا) نائبا ثانيا للرئيس.
- ٣- كانت جلسات اللجنة الثلاث مفتوحة.
- ٤- حضر ممثلون من ١٠٥ دول متعاقدة و ٩ وفود مراقبة جلسة أو أكثر من جلسات اللجنة القانونية.
- ٥- كان أمين اللجنة القانونية السيد د. فيبو، مدير إدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية. وكان نائب الأمين هو السيد ج. ف. أغوستان، نائب المدير. وكان الأمناء المساعدون، السيد ب. فرهاغن، كبير موظفي العلاقات الخارجية والشؤون القانونية، والسيدان ج. هوانغ وأ. جاكوب، مسؤولان قانونيان، و السيدة م. فينستاين، مسؤولة قانونية.

جدول الأعمال وترتيبات سير العمل

- ٦- نظرت اللجنة القانونية في البنود ٥٥ و ٥٦ و ٥٧ و ٥٨ و ٥٩ و ٦٠ و ٦١ و ٦٢ التي أحالتها إليها الجلسة العامة، وهي كما يلي:

- البند ٥٥ : تقارير المجلس السنوية المقدمة إلى الجمعية العمومية عن السنوات ٢٠٠٧ و ٢٠٠٨ و ٢٠٠٩
- البند ٥٦ : ميزانيات السنوات ٢٠١١ و ٢٠١٢ و ٢٠١٣
- البند ٥٧ : المصالح الدولية في المعدات المنقولة (معدات الطائرات)
- البند ٥٨ : تقرير مرحلي عن بند "تعويض الأضرار التي تلحقها الطائرات بالأطراف الثالثة بسبب أفعال التدخل غير المشروع أو المخاطر العامة"
- البند ٥٩ : الأفعال أو الجرائم التي تثير قلق مجتمع الطيران الدولي ولم تشملها صكوك قانون الجو القائمة
- البند ٦٠ : برنامج عمل المنظمة في المجال القانوني
- البند ٦١ : بيان موحد بسياسات الايكاو المستمرة في المجال القانوني

البند ٦٢: مسائل أخرى مقدّمة للجنة القانونية لتتظر فيها

١-٦ ترد في تذييل هذا التقرير قائمة مرتبة حسب بنود جدول الأعمال للوثائق وورقات العمل التي نظرت فيها اللجنة القانونية.

٢-٦ يرد في الفقرات التالية الإجراءات التي اتخذتها اللجنة بشأن كل بند على حدة. والمواد مرتبة حسب ترتيب أرقام بنود جدول الأعمال التي نظرت فيها اللجنة.

البند ٥٥ من جدول الأعمال: تقارير المجلس السنوية المقدمة إلى الجمعية العمومية عن السنوات ٢٠٠٧ و٢٠٠٨ و٢٠٠٩
١-٥٥ أحاطت اللجنة علما بالفصل المتعلق بسيادة القانون للتقارير السنوية التي يقدمها المجلس إلى الجمعية العمومية للسنوات ٢٠٠٧ (Doc 9898) ، و٢٠٠٨ (Doc 9916) و٢٠٠٩ (Doc 9921) وكذلك الإضافة فيما يخص النصف الأول من سنة ٢٠١٠ (Doc 9921 – Supplement) ، التي أحالتها إليها الجلسة العامة.

البند ٥٦ من جدول الأعمال: ميزانيات السنوات ٢٠١١ و٢٠١٢ و٢٠١٣

١-٥٦ أحاطت اللجنة علماً بالميزانية الخاصة بالخدمات القانونية وخدمات العلاقات الخارجية للسنوات ٢٠١١ و٢٠١٢ و٢٠١٣ الواردة في الصفحة ٩٦ من مسودة ميزانية المنظمة على النحو المقترح في ورقة العمل A37-WP/43.

البند ٥٧ من جدول الأعمال: المصالح الدولية في المعدات المنقولة (معدات الطائرات)

١-٥٧ نُظر في هذا البند استنادا إلى ورقة العمل A37-WP/44 المقدمة من المجلس، التي قدمت تقريرا مرحليا منذ انعقاد الدورة السادسة والثلاثين للجمعية العمومية بشأن العمل المرتبط بقيام المجلس، بصفته سلطة إشرافية، بالإشراف على السجل الدولي. وأشار بوجه خاص إلى إصدار المجلس لتقريرين خلال عامي ٢٠٠٨ و ٢٠١٠ مقدمين إلى الأطراف في صكوك كيب تاون بشأن الاضطلاع بمهامها بوصفها السلطة الإشرافية، وقيامها بتعيين/إعادة تعيين ١٢ عضوا في لجنة خبراء السلطة الإشرافية على السجل الدولي خلال عام ٢٠٠٩، وموافقتها على التغييرات التي أُدخلت على السجل بناء على توصيات لجنة خبراء السلطة الإشرافية على السجل الدولي خلال السنوات ٢٠٠٧ و ٢٠٠٨ و ٢٠٠٩ والواردة كتعديلات على لوائح وإجراءات السجل الدولي، وقرارها بإعادة تعيين مسؤول التسجيل لولاية ثانية مدتها خمس اعتبارا من شهر مارس ٢٠١١. وقدم أمين اللجنة معلومات مستحدثة عن الفقرة ٢-٤ من ورقة العمل مشيرا إلى أنه حتى ٢٠١٠/٩/١، بلغ عدد الدول الأطراف في صكوك كيب تاون ٣٣ دولة.

٢-٥٧ وأعرب أحد الوفود عن دعمه القوي لاتفاقية كيب تاون والبروتوكول مشيرا إلى الدور الفعال لحكومته في إعدادها ومشيدا بخدمات التسجيل والبحث المقدمة من السجل الدولي. غير أن هذا الوفد شاركها قلقها إزاء المسألتين. أولا، فقد اعتبر من الضروري إتاحة التسجيل وتسهيلات البحث الخاصة بالسجل بجميع اللغات الرسمية للإيكاو بغية استفادة المشاركين منه إلى الحد الأقصى. ثانيا، رأى أن مسؤول التسجيل لا يزال غير قادر على تلبية مقتضيات اتفاقية كيب تاون والبروتوكول فيما يخص التغطية التأمينية أو الضمان المالي بالرغم من أنه زاد من تغطيته لتصل إلى مبلغ ٧٠ مليون دولار أمريكي. ورأى هذا الوفد أن هذا المبلغ لم يصل بعد المستوى المحدد في البروتوكول والمقدر بمبلغ ٢٠٠ مليون دولار أمريكي. وحث هذا الوفد الجمعية العمومية على الأخذ علما بموقفه بشأن المسائل المتعلقة بالتأمين واللغات، معربا عن أمله في المصادقة على صكوك كيب تاون عما قريب.

٣-٥٧ وأفاد أمين اللجنة أن الوثائق التي وافق عليها المجلس باعتباره السلطة الإشرافية، مثل اللوائح والإجراءات، أُعدت بجميع اللغات الرسمية للإيكاو؛ غير أن السجل لا يزال يعمل باللغة الإنجليزية نظرا للتحديات الفنية المطروحة. وأفاد أمين اللجنة أيضا أن الأمانة العامة تتشاور مع الفريق المخصص بشأن تجديد عقد مسؤول التسجيل بخصوص التأمين وأمور أخرى. ويتألف الفريق المخصص من بعض أعضاء لجنة خبراء السلطة الإشرافية على السجل الدولي.

٤-٥٧ وأوضح وفد آخر، يشارك أحد خبراءه عضوا في لجنة خبراء السلطة الإشرافية على السجل الدولي والفريق المخصص، أن التغطية التأمينية تأثرت بالمبالغ المتاحة في سوق التأمين. وأوضح هذا الوفد أيضا أن مسؤول التسجيل يمكن أن يستفيد من الحماية الإضافية المقدمة من انخفاض التأمين القابل للخصم نظرا لعدم وجود أي مطالبات ضد مسؤول التسجيل منذ بدء تشغيل السجل.

٥-٥٧ وخلص الرئيس، في معرض تلخيصه للمناقشة، إلى أن اللجنة أحاطت علما بالمعلومات المستحدثة الواردة في ورقة العمل A37-WP/44 إلى جانب التعليقات التي أبدتها المتحدثون.

البند ٥٨ من جدول الأعمال: تقرير مرحلي عن بند "تعويض الأضرار التي تلحقها الطائرات بالأطراف الثالثة بسبب أفعال التدخل غير المشروع أو المخاطر العامة"

١-٥٨ نُظر في هذا البند استناداً إلى ورقة العمل A37-WP/31 Revised المقدمة من المجلس، وورقة العمل A37-WP/118 المقدمة من كندا، وسنغافورة، وجنوب أفريقيا والمملكة المتحدة.

٢-٥٨ وقد زودت ورقة العمل A37-WP/31 Revised الجمعية العمومية بتقرير مرحلي عن العمل الذي أنجز بشأن هذا البند منذ انعقاد الدورة الأخيرة للجمعية العمومية. وقُدمت تحديداً معلومات عن اعتماد المؤتمر الدبلوماسي في عام ٢٠٠٩ لنصي الصكين التاليين:

أ) اتفاقية التعويض عن الضرر الذي يلحق بأطراف ثالثة والنتائج عن أفعال التدخل غير المشروع التي تشمل طائرات (يشار إليها عادة "باتفاقية التدخل غير المشروع") (الوثيقة رقم 9920 Doc)؛

ب) اتفاقية التعويض عن الضرر الذي تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة (يشار إليها عادة "باتفاقية المخاطر العامة") (الوثيقة رقم 9919 Doc).

٣-٥٨ وأبرزت ورقة العمل في تذييلها أهم الأحكام المتعلقة بكل اتفاقية من الاتفاقيتين وأوضحت أنه وقّع على صك الاتفاقية الأولى ٧ دول ووقّع على صك الاتفاقية الثانية ٩ دول. وقدمت الورقة أيضاً معلومات عن الأعمال المتواصلة للجنة التحضيرية لإنشاء الصندوق الدولي، وقد أنشئ هذا الأخير بموجب القرار رقم ٢ الذي اعتمده المؤتمر الدبلوماسي. وطلبت ورقة العمل أن تحيط الجمعية العمومية علماً بالمعلومات، كما حثت الدول على المصادقة على الاتفاقيتين، وفقاً لقرار المجلس المتخذ خلال دورته ١٩٠.

٤-٥٨ وقد أعرب أحد الوفود عن شكوكه إزاء الطلب من الدول المصادقة على الصكين المذكورين. ورأى هذا الوفد أن اتفاقية التدخل غير المشروع تشوبها عيوب كبيرة. واعتبر هذا الوفد أن نظام الصندوق المتوخى يفتقر للفعالية والجدوى ورأى أن مفهوم الحد الذي لا يمكن تجاوزه لا يحسن مستوى حماية الضحايا. وبالنظر إلى انخفاض عدد الدول الموقعة إلى يومنا هذا وارتفاع الحد الأعلى اللازم لدخول الصكين حيز النفاذ، فقد ساوره شكوك بألا يدخل الصكين حيز النفاذ وبالتالي لا يمكنه أن يؤيد فكرة حث الدول على المصادقة عليهما. وقد شاطره وفد آخر هذا الشعور.

٥-٥٨ وزودت ورقة العمل A37-WP/118، المقدمة من وفد كندا بالنيابة عن الجهات الأخرى المشتركة في الرعاية، الجمعية العمومية بمعلومات عن الأعمال المتواصلة للجنة التحضيرية من أجل إنشاء صندوق دولي للتعويض عن الطيران المدني. وقد أوضح الوفد، في ضوء إعرابه عن الشعور بأن الآراء التي أعرب عنها الوفدان اللذان تحدثنا سابقاً تمثل رأي أقلية، أنه جد ملتزم بإعداد حلول عملية للمشاكل الصعبة. وأوضح هذا الوفد أن روح التفكير في المستقبل انتقل إلى اللجنة التحضيرية التي كُلفت بالفعل بتوقع القرارات التي ينبغي أن يتخذها مؤتمر الأطراف في اتفاقية التعويض عن التدخل غير المشروع. ولتحقيق هذا الغرض، قامت اللجنة التحضيرية بالفعل بتقسيم النظام الداخلي لمؤتمر الأطراف وشاركت بنشاط في معالجة القضايا الأكثر تعقيداً المتعلقة بلوائح الصندوق الدولي التي تتعلق بعدة أمور من ضمنها هيكل الصندوق. وتُبذل جهود أيضاً بشأن صياغة مبادئ توجيهية خاصة بالتعويض، وجانب الاشتراكات الأولية المقدمة إلى الصندوق، والمبادئ التوجيهية المتعلقة بالاستثمار وترتيبات الإدارة المالية وكذلك المبادئ التوجيهية العامة المتعلقة

بالمساعدة في حالة وقوع أحداث في الدول غير الأطراف. وأفاد هذا الوفد أيضا أن اللجنة التحضيرية بصدد إعداد مذكرة تبرز الخيارات القانونية الأساسية للتسريع بتنفيذ منافع الاتفاقية بصورة مؤقتة في حالة نشوب أزمة قبل دخول الاتفاقية حيز النفاذ. واختتم هذا الوفد تدخله بتوجيه دعوة إلى الدول المعنية التي لديها خبراء أكفاء إلى الانضمام إلى اللجنة التحضيرية بصفة مراقبين.

٦-٥٨ وأبرزت عدة وفود الحاجة إلى دعم اللجنة التحضيرية، معربة عن دعمها للبند المقترحة المتعلقة بالإجراءات الواردة في ورقتي العمل. ولاحظ وفد من هذه الوفود أنه في حين يتفهم الشواغل التي أثارها الوفد الذي أعرب عن شكّه، ينبغي التذكير بضرورة اعتبار أنّ اتفاقية تعويض التدخل غير المشروع والصندوق يعالجان مشكلة المسؤولية الصارمة وغير المحدودة التي تواجهها شركات الطيران بالإضافة إلى مبلغ التعويض الهائل اللازم والذي لا يمكن تأمينه بواسطة الضمان المتوفر. لدى وضعهما، كانت الاتفاقية والصندوق يهدفان إلى تحقيق توازن بين احتياجات الضحايا واحتياجات شركات الطيران.

٧-٥٨ وخلص رئيس اللجنة، في معرض تلخيصه للمناقشة، إلى أن ورقات العمل لم تناقش قضايا جديدة. وطالما تعلق الأمر ببعض التحفظات التي أعربت عنها الدول، فقد أوضح الرئيس أنه من الضروري دفع العملية بما يتجاوز نطاق المواقف المعرب عنها خلال انعقاد المؤتمر الدبلوماسي. وبذلك أخذت اللجنة علما بالتقدم المحرز وحثت الدول التي لديها خبراء يتمتعون بالخبرة الملائمة على الانضمام إلى عمل اللجنة التحضيرية والمساعدة على دخول الصكين حيز النفاذ.

البند ٥٩ من جدول الأعمال: الأفعال أو الجرائم التي تثير قلق مجتمع الطيران المدني الدولي ولم تشملها صكوك قانون الجو القائمة

١-٥٩ قدم أمين اللجنة تقريراً شفويًا فيما يتعلق بالمؤتمر الدبلوماسي بشأن أمن الطيران، الذي عقد في بيجين، الصين، من ٣٠ آب/أغسطس إلى ١٠ أيلول/سبتمبر ٢٠١٠. وشارك في المؤتمر ست وسبعون دولة وأربع منظمات دولية. وقد اعتمد المؤتمر اتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة المتعلقة بالطيران المدني الدولي (اتفاقية بيجين) والبروتوكول المكمل لاتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات (بروتوكول بيجين). وتجزم هاتان المعاهدتان، في جملة أمور، استخدام الطائرات المدنية كسلاح، واستخدام مواد خطيرة للهجوم على الطائرات أو أهداف أخرى على الأرض. وأصبح النقل غير المشروع للأسلحة البيولوجية، والكيميائية، والنووية، والمواد المتصلة بها خاضعا للعقاب. وبالإضافة إلى ذلك، غطت المعاهدتان بوجه خاص المسؤولية الجنائية لمديري ومنظمي الجريمة. وبموجب المعاهدتين فإن التهديد بارتكاب جريمة يمكن أيضا أن يثير المسؤولية الجنائية، عندما تدل الظروف على مصداقية التهديد. وتحتاج كل من المعاهدتين إلى تصديق ٢٢ دولة لكي تصبح سارية المفعول. ولغاية أول تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٠، كانت الاتفاقية قد وقعت من قبل ٢٠ دولة والبروتوكول من قبل ٢١ دولة.

٢-٥٩ وتقترح ورقة العمل A37-WP/290، المقدمة من الأرجنتين، وأستراليا، وكندا، والصين، والجمهورية التشيكية، وفرنسا، والمكسيك، ونيجيريا، وجنوب أفريقيا، وأوغندا، والمملكة المتحدة، والولايات المتحدة الأمريكية في مرفق لها مشروع قرار للجمعية العمومية يحث جميع الدول الأعضاء في الإيكاو على التوقيع على اتفاقية وبروتوكول بيجين والتصديق عليهما.

٣-٥٩ وشدد أحد الوفود، وأيدته ثلاثة وفود أخرى، على الحاجة إلى توسيع وتعزيز الإطار القانوني لتجريم الأفعال غير المشروعة المتعلقة بالطيران المدني الدولي، أسفاً لكون دعم معاهدتي بيجين لم يكن نتيجة لتوافق الآراء بل للتصويت. وقد تسبب ما يسمى "بند الاستبعاد العسكري" بانقسام بين الدول، الأمر الذي يمكن أن يؤثر على القبول بهذين الصكين. وجرى التأكيد على أنه ينبغي أن يتاح للدول مجال إبداء التحفظ إزاء هذا البند.

٤-٥٩ وأعربت غالبية الوفود التي تناوبت على الكلام عن رأيها بأن المعاهدتين الجديديتين توسعان من نطاق الإطار العالمي لمكافحة الإرهاب ضد الطيران المدني وتعززانه. وأن من شأن اعتمادهما على الصعيد العالمي أن يدفع التعاون قدما لمنع الأفعال غير المشروعة ضد الطيران المدني.

٥-٥٩ وأشار أحد الوفود المراقبة إلى التصريح الذي أدلى به خلال المؤتمر الدبلوماسي والذي قال فيه أن ما من جريمة من بين تلك الواردة في معاهدتي بيجين تهدف إلى تغطية التصرف المشروع لشركات الطيران وموظفيها خلال تأدية أعمالهم الطبيعية.

٦-٥٩ وبايجاز، فقد شدد الرئيس على توافق الآراء الواسع النطاق الحاصل بشأن وجوب تعزيز الإطار القانوني لأمن الطيران لمواجهة المخاطر الجديدة الناشئة. ولم تمنع المعاهدتان الجديديتان الدول من إبداء تحفظ على بند محدد عند التوقيع أو التصديق أو الانضمام إليهما. وبعند وافقت اللجنة بأن توصي إلى الجلسة العامة اعتماد القرار التالي:

القرار ١/٥٩: تعزيز اتفاقية بيجين وبروتوكول بيجين لعام ٢٠١٠

إن الجمعية العمومية،

إن تشير إلى قرار الجمعية العمومية ٣٦-٢٦، المرفق (ج) المتعلق بالتصديق على الصكوك التي أُعدت واعتمدت تحت رعاية المنظمة؛

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

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

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

٣- تطلب إلى الأمين العام تقديم المساعدة، حسب الاقتضاء، في عملية التصديق إذا طلبت ذلك إحدى الدول الأعضاء.

البند ٦٠ من جدول الأعمال: برنامج عمل المنظمة في المجال القانوني

١-٦٠ نظرت اللجنة في هذا البند على أساس ورقة العمل A37-WP/33، المقدمة من المجلس، والورقة A37-WP/77، بالإضافة رقم ١ والإضافة رقم ٢ والإضافة رقم ٣، المقدمة من الأرجنتين، والبرازيل، وكندا، وألمانيا، واليابان، ونيجيريا، وسنغافورة، وجنوب أفريقيا، وتنزانيا، والولايات المتحدة الأمريكية، والورقة A37-WP/80، المقدمة من الولايات المتحدة الأمريكية، والورقة A37-WP/229، المقدمة من كولومبيا، والورقة A37-WP/233، المقدمة من جمهورية كوريا، والورقة A37-WP/281 Revised والتصويب رقم ١، المقدمة من مجموعة أسر ضحايا حوادث الطائرات، ومؤسسة سلامة الطيران (FSF)، ورابطة أمريكا اللاتينية لقانون الطيران والفضاء (ALADA).

٢-٦٠ قدمت الورقة A37-WP/33 معلومات إلى الجمعية العمومية فيما يتعلق بعمل الأمانة العامة في المجال القانوني ونظرة شاملة على التطورات والقرارات ذات الصلة التي اتخذها المجلس منذ الدورة السابقة للجمعية العمومية فيما يتعلق بالبنود المعروضة على جدول أعمال اللجنة القانونية، بما في ذلك تحديد أولويات البنود. ورحب أحد الوفود وأحد الوفود المراقبة بإعادة تنشيط فريق الدراسة المعني بالركاب غير المنضبطين التابع للأمانة العامة، وأشار بوجه خاص إلى الحاجة لمعالجة المسائل القضائية العائدة لدولة الهبوط فيما يتعلق بالجرائم الخطرة المرتكبة من قبل ركاب غير منضبطين.

٣-٦٠ وتضمنت الوثيقة A37-WP/77 اقتراحا لاعتماد قرار يحث جميع الدول على التصديق في أسرع وقت ممكن على اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ ويطلب إلى أمين عام الايكاو تقديم المساعدة، حسب الاقتضاء، بالنسبة لعملية التصديق إذا طلبت إحدى الدول ذلك. وأشار وفد الولايات المتحدة الأمريكية إلى المنافع المتضمنة في الاتفاقية بالنسبة لجمهور الركاب وأبرز الحاجة للسعي للحث للقبول العالمي لهذه الاتفاقية، وذلك لوجود عدد من النظم القانونية في الوقت الحاضر.

٤-٦٠ وأبرزت مجموعة أسر ضحايا حوادث الطائرات أيضا في عرضها بالنيابة عن مقدمي ورقة العمل A37-WP/281 الحاجة لزيادة تعزيز التصديق على اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩، وأشارت إلى أنه من غير المقبول أن تكون القواعد المطبقة لتعويض الضحايا مختلفة بالنسبة لنفس الحادث.

٥-٦٠ ولدى النظر في ورقتي العمل، أعربت عدة وفود من بينها وفد تكلم بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي واللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC)، بالإضافة إلى وفد مراقب، عن مساندة فكرة تعزيز الجهود لحث الدول على التصديق على اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩. ورأت وفود عدة أنه قد آن الأوان للسعي إلى تطبيقها على نطاق عالمي. ولاحظت وفود عدة أن الحالة الراهنة غير مرضية لأنه من الصعب في بعض الأحيان تحديد أي نظام من المسؤولية ينبغي أن يطبق. وردا على ملاحظة أدلى بها أحد الوفود بأنه يوجد حاليا قرار يتعلق باتفاقية مونتريال، لاحظ أحد الوفود أن القرار المقترح هو أوسع نطاقا بقليل بحيث أنه يشجع على الاعتماد على نطاق عالمي. وبناء على ذلك، وافقت اللجنة على اعتماد القرار الوارد أدناه:

القرار ١/٦٠: تعزيز اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩

إن الجمعية العمومية،

إن تشيير إلى قرارها ٣٦-٢٦، التذييل (ج) المتعلق بالتصديق على الصكوك التي أعدت واعتمدت تحت رعاية

المنظمة؛

وإذ تقر بأهمية تحقيق نظام عالمي ليحكم مسؤولية شركات الطيران إزاء الركاب والشاحنين على الرحلات الجوية الدولية؛

وإذ تقر باستصواب وجود نظام منصف وعادل ومناسب يتيح التعويض الكامل عن الخسائر ؛

١- **تحث جميع الدول على دعم وتشجيع الاعتماد العالمي لاتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، المبرمة في مونتريال في ٢٨ أيار/مايو ١٩٩٩ (اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩)؛**

٢- **تحث جميع الدول التي لم تفعل ذلك لأن تنضم إلى اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ في أقرب وقت ممكن؛**

٣- **تطلب إلى الأمين العام تقديم المساعدة، حسب الاقتضاء، في عملية التصديق إذا طلبت ذلك إحدى الدول الأعضاء.**

٦٠-٦ تضمنت الوثيقة A37-WP/80 اقتراحاً بإضافة موضوع " النظر في إرشادات بشأن تضارب المصالح" إلى برنامج عمل اللجنة القانونية. وفي معرض الحديث عن هذا الاقتراح، أعرب وفد الولايات المتحدة الأمريكية عن رأي مؤداه أنه من المستصوب وجود قواعد متسقة إلى حد ما عبر قطاع الطيران للفصل الواضح والمستمر بين سلطات الطيران المدني والأنشطة التي تشرف عليها. وقدم مثالا على ذلك بأنه قد يكون من الضروري في إحدى الدول أن يُجرّد مدير عام الطيران المدني نفسه كلياً من أي نوع من الاهتمامات المالية في الصناعة، في حين أنه في دولة أخرى قد يكون مدير عام الطيران المدني قادراً على الحفاظ على وظيفته كطيار في إحدى شركات الطيران، وأن غياب الإرشادات قد ترك هذه المسائل لتحكمها قوانين وطنية متفاوتة إلى حد كبير. واقترح الوفد النظر في حالات تضارب المصالح في مجالات ثلاثة متميزة: (١) المصالح المالية في الكيانات النظامية؛ و (٢) انتقال الأفراد من وظائف حكومية إلى الصناعة والعكس بالعكس و (٣) العادة المتبعة بتعيين أو إعاره موظفين للقيام بأعمال المراقبة بالنيابة عن هيئة الطيران المدني. لذلك، فإنه من المناسب أن تواصل اللجنة القانونية دراسة هذه المسألة ووضع التوصيات، إذا كان ضرورياً ومناسباً، وأن تقوم الايكاو بإصدار المواد الإرشادية، عند الاقتضاء.

٦٠-٧ رأى وفدان أن المواد الإرشادية الحالية للايكاو كافية وأن لا حاجة لأن تقوم اللجنة القانونية بمزيد من العمل في هذا المجال. وأشار أحد الوفدين إلى المواد الحالية المتضمنة في الجزء الأول من دليل تدقيق مراقبة السلامة (الوثيقة 9735). كما أُشير أيضاً إلى أن الجزء ٣ من الوثيقة 8335 Doc، دليل إجراءات عمليات التفتيش والترخيص والمراقبة المستمرة، يتضمن أيضاً بعض المواد الإرشادية. واقترح وفد آخر، رغم عدم اعتراضه على الأهداف التي يسعى الاقتراح لتحقيقها، أن تُحال المسألة أولاً إلى لجنة الملاحة الجوية كي تنتظر فيها. ورأى العديد من الوفود التي تكلمت في هذا الموضوع أنه من المفيد الأخذ بهذا الاقتراح. ولاحظ العديد من هذه الوفود أنه ينبغي أن تقتصر الدراسة على احتمال وضع مواد إرشادية، سيما وأن المسألة لا تستوجب المعالجة ضمن القواعد والتوصيات دولية الصادرة عن الايكاو أو في شكل اتفاقية. واقترح أحد هذه الوفود إرسال استبيان لتحديد العناصر الواجب دراستها.

٦٠-٨ ولدى اختتام المناقشة حول هذه النقطة، أشار الرئيس إلى الدعم القوي الذي يلقاه القيام بدراسة حول الموضوع. وتمت الموافقة على إضافة البند " النظر في وضع إرشادات بشأن تضارب المصالح" إلى جدول أعمال اللجنة القانونية.

٩-٦٠ وتقدم أحد الوفود باقتراح بوضع تشريع نموذجي لمساعدة الدول على تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية بشأن السلامة والأمن، يضاف إلى برنامج العمل. ودعم أحد الوفود هذا الاقتراح ورأى عدد قليل أن فيه ميزة. واقترح أحد الوفود النظر فيه ضمن الإطار الأوسع لدراسة المسائل القانونية المرتبطة بتنفيذ برنامج سلامة الدولة. ومع الإعراب عن بعض التقدير بأن التشريع الخاص بتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية يظل تحدياً بالنسبة لبعض الدول، ذكرت وفود عدة أن الاقتراح لم يُقدم مسبقاً، ولاحظت أنها ليست في وضع يمكنها من مناقشة هذه المسألة في هذه المرحلة.

١٠-٦٠ ونظرت اللجنة لاحقاً في ورقة العمل A37-WP/229، المقدمة من كولومبيا. وتضمنت الورقة اقتراحاً لتوحيد المعايير التي تحكم المسؤولية بين مشغلي المطارات، وسلطات الطيران، وأطراف أخرى، بالنسبة إلى الضرر المتأني عن اصطدام الطائرة بالحيوانات البرية. ولم تر غالبية الوفود التي تكلمت في الموضوع أي ثغرات قانونية ينبغي سدها، سيما وأن اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩، وصكوك مسؤولية الأطراف الثالثة، مثل اتفاقية الأخطار العامة لعام ٢٠٠٩، تنص على حد سواء على إمكانية اعتماد إجراءات للطعن. وبالإضافة إلى ذلك، يوفر سوق التأمين تغطية مناسبة للحماية من هذه المخاطر.

١١-٦٠ أحاطت اللجنة علماً مع التقدير بالورقة A37-WP/233، التي تتضمن عرضاً من جمهورية كوريا باستضافة الندوة القانونية الإقليمية في ٢٠١٢ للنظر في المسائل القانونية ذات الأهمية بالنسبة إلى إقليم آسيا والمحيط الهادئ.

١٢-٦٠ وافقت اللجنة على برنامج عمل اللجنة القانونية شرط إضافة البند الجديد المتعلق بتضارب المصالح، كما ورد في الفقرة ٣-٤ من ورقة العمل A37-WP/33.

البند ٦١ من جدول الأعمال: بيان موحد بسياسات الإيكواو المستمرة في المجال القانوني

١-٦١ نظرت اللجنة القانونية في هذا البند استنادا إلى ورقة العمل A37-WP/3 Revised المقدمة من المجلس، وورقة العمل A37-WP/243 المقدمة من جمهورية فنزويلا البوليفارية.

٢-٦١ وتضمنت ورقة العمل A37-WP/3 Revised اقتراحا بوضع قرار مستحدث من الناحية التحريرية يحل محل البيان الموحد المعمول به، الوارد في قرار الجمعية العمومية ٣٦-٢٦. وأوضح أمين اللجنة أن الورقة لم تهتم سوى بالمسائل التحريرية، وأنه لا ينبغي معالجة أي أمور تتعلق بالسياسات، وفقا للمبادئ التي تنظم هذه المهمة. وكما أشار إلى ذلك أحد الوفود، كان مفهوما أنه من الضروري إدراج الأسماء المختصرة لصكوك بيجين بشأن أمن الطيران التي اعتمدت حديثا في الفقرة الثامنة من المرفق (جيم) التي تبدأ بعبارة "حث جميع الدول المتعاقدة".

٣-٦١ وتضمن ورقة العمل A37-WP/243 اقتراحا بتعديل التشريع النموذجي بشأن بعض الجرائم التي ترتكب على متن الطائرات المدنية الوارد في المرفق (هاء) من البيان الموحد. ودعا الاقتراح إلى إدراج ملاحظة في الأقسام الأول والثاني والثالث من التشريع النموذجي لمراعاة التشريعات الوطنية المعمول بها في فنزويلا التي ميزت بين الجُرح والجرائم. ودعا هذا الاقتراح أيضا إلى إضافة نص إلى القسم الرابع يتناول الاختصاص القضائي. ولاحظ الرئيس أن الاقتراح لا يحظى بالدعم، ولكنه أشار إلى أن فنزويلا لها حرية ملاحظة المسألة في محفل آخر وفق الإجراءات المتبعة.

٣-٦١ وبالتالي وافقت اللجنة على التوصية باعتماد الجلسة العامة للقرار المقترح الوارد أدناه:

القرار ١/٦١: بيان موحد بسياسات الإيكواو المستمرة في المجال القانوني

لما كان من المستصوب توحيد قرارات الجمعية العمومية عن سياسات المنظمة في المجال القانوني، وذلك تيسيرا لتنفيذها وتطبيقها العملي من خلال جعل نصوصها أقرب إلى متناول اليد وأسهل فهما وأفضل تنظيما من الناحية المنطقية.

فإن الجمعية العمومية:

١- تقرر أن التدبيبات بهذا القرار تشكل البيان الموحد لسياسات الإيكواو المستمرة في المجال القانوني، والمستكملة على النحو الذي كانت عليه تلك السياسات عند ختام الدورة السابعة والثلاثين للجمعية العمومية.

٢- تقرر أنها ستواصل في كل دورة عادية لها اعتماد بيان موحد لسياسات الإيكواو المستمرة في المجال القانوني.

٣- تعلن أن هذا القرار يلغي القرار: ٣٦-٢٦ ويحل محله.

التذييل (أ)

السياسة العامة

لما كان تطور الطيران المدني الدولي يمكن أن يساعد كثيرا على ايجاد 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.

التذييل (ب)

إجراءات الموافقة على مشاريع الاتفاقيات الخاصة بقانون الجو الدولي

تقرر الجمعية العمومية:

استخدام الإجراءات التالية في الموافقة على مشاريع الاتفاقيات:

١- يرفع مشروع أي اتفاقية تعتبر اللجنة القانونية أنه جاهز للتقديم إلى الدول كمشروع نهائي، يرفع إلى المجلس مصحوبا بتقرير عنه.

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.

التذييل (ج)

التصديق على وثائق الايكاو الدولية

إن الجمعية العمومية:

إن تذكر بقرارها ٣٦-٢٦، التذييل (ج) المتعلق بالتصديق على بروتوكولات تعديل اتفاقية شيكاغو ووثائق قانون الجو الخاص وغير ذلك من الوثائق التي أعدت واعتمدت تحت رعاية المنظمة.

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

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

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

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

تحث كل الدول المتعاقدة على اتخاذ جميع الخطوات الضرورية للتصديق على هذه التعديلات لاتفاقية شيكاغو التي لم يسر مفعولها بعد [أي التعديلات على الفقرة الأخيرة لإضافة النصين العربي والصيني إلى النصوص الأصلية للاتفاقية] في أقرب وقت ممكن.

تحث كل الدول المتعاقدة التي لم تصدق بعد على التعديلات بإدخال المادة ٣ مكرر والمادة ٨٣ مكرر والمادة ٥٠ (أ) (١٩٩٠) والمادة ٥٦ (١٩٨٩) لاتفاقية شيكاغو على القيام بذلك.

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

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

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

التذييل (د)

تدريس قانون الجو

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

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

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

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

التذييل (هـ)

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

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 مدنية ركاب مشاغبون أو غير منضبطين.

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

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

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

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

لهذا:

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

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

تشريع نموذجي بشأن بعض الجرائم التي ترتكب على متن الطائرات المدنية

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

يعد مرتكبا لجريمة كل من يقوم بأحد الأفعال التالية على متن طائرة مدنية:

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

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

- (١) يعد مرتكبا لجريمة كل من يقوم على متن طائرة مدنية 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 مدنية، إذا كان من المحتمل أن يعرض الفعل سلامة الطائرة أو سلامة أي شخص على متنها للخطر، أو يخل بالنظام والانضباط على متن الطائرة:
 - (أ) الاعتداء الجسماني أو الترهيب أو التهديد، سواء بالفعل أو بالقول، ضد شخص آخر.
 - (ب) التسبب 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 مدنية

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

- (١) التدخين في دورة المياه أو في أي مكان آخر على نحو يحتمل أن يهدد سلامة الطائرة.

٢) العبث بجهاز الكشف عن الدخان أو غيره من الأجهزة المتعلقة بالسلامة على متن الطائرة.

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

القسم الرابع: الاختصاص

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

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

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

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

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

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

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

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

التذييل (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.

فإن الجمعية العمومية:

١- **تقر** بأهمية البند رقم ٣ من برنامج العمل العام للجنة القانونية "النظر في وضع إطار قانوني لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM) بما فيها النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية والهيئات الإقليمية المتعددة الأطراف، وإقامة إطار عمل قانوني"، وقرارات أو مقررات الجمعية العمومية والمجلس فيما يتعلق بذلك.

٢- **تؤكد** من جديد على عدم وجود حاجة إلى تعديل اتفاقية شيكاغو لتنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM).

٣- **تدعو** الدول المتعاقدة إلى النظر أيضا في استخدام المنظمات الإقليمية لوضع الآليات اللازمة لمعالجة أي قضايا قانونية أو مؤسسية من شأنها أن تعوق تنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM) في الإقليم، مع ضمان توافق هذه الآليات مع اتفاقية شيكاغو والقانون الدولي العام.

٤- **تشجع** الإيكاو والمنظمات الإقليمية والصناعة على تقديم التسهيلات والمساعدات الفنية اللازمة لتنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM).

٥- **تدعو** الدول المتعاقدة والوكالات متعددة الأطراف وجهات التمويل الخاصة إلى النظر في إيجاد مصادر تمويل إضافية لمساعدة الدول والمجموعات الإقليمية على تنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM).

٦- **تكلف** الأمين العام بأن يسهر، بل وبأن يساعد عند الاقتضاء على وضع أطر تعاقدية يسهل انضمام الأطراف إليها، وتعتمد ضمن جملة أمور على أساس الهيكل والنموذج المقترحين من أعضاء اللجنة الأوروبية للطيران المدني ولجان الطيران المدني الإقليمية الأخرى، وعلى أساس القانون الدولي.

٧- **تدعو** الدول المتعاقدة إلى إفادة المجلس بالمبادرات الإقليمية.

٨- **تكلف** المجلس بأن يسجل هذه المبادرات الإقليمية، وبأن ينظر في قيمتها ويجعلها علنية بأسرع ما يمكن (طبقا للمواد ٥٤ و ٥٥ و ٨٣ من اتفاقية شيكاغو).

البند ٦٢ من جدول الأعمال: مسائل أخرى مقدمة للجنة القانونية للنظر فيها
١-٦٢ أحاطت اللجنة علما بالورقة A37-WP/95 (ورقة معلومات).

— انتهى —