



الجمعية العمومية — الدورة السادسة والثلاثون

اللجنة القانونية

البند رقم ٤٨: قرارات الجمعية العمومية التي يجب توحيدها أو إعلان انتهاء سريانها

اقتراح بتوحيد القرارات المتخذة في المجال القانوني

(ورقة مقدمة من المجلس)

الملخص التنفيذي

تتضمن هذه الورقة تقريراً عن قرارات الجمعية العمومية التي يجب توحيدها أو إعلان انتهاء سريانها في المجال القانوني وتقتراح قراراً محدثاً يحتوي على بيان موحد لسياسات الأيكاو المستمرة في المجال القانوني. وبالإضافة إلى القرار ٣١-١٥: بيان موحد عن سياسات الأيكاو المستمرة في المجال القانوني، يحتوي الباب الخامس من الوثيقة Doc 9848 على خمسة قرارات. ورأى المجلس أنه لا ينبغي إعلان انتهاء سريان أي من هذه القرارات وأنه لا يمكن توحيد القرارات على نحو جوهري لأنها تتناول مسائل مختلفة بقدر كاف. غير أنه، باستثناء القرار ٣٢-١٩: ميثاق حقوق الدول والتزاماتها فيما يتعلق بخدمات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية، والقرار ٣٢-٢٠: وضع وتطوير إطار قانوني ملائم طويل الأجل لتنفيذ النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS)، والقرار ٣٣-٢٠: إتباع نهج منسق لتقديم المساعدة إلى شركات الطيران في مجال التأمين على الطيران ضد مخاطر الحرب، تم تجميع القرارات الأخرى في البيان الموحد لسياسات الأيكاو المستمرة في المجال القانوني. وأدخلت تعديلات تحريرية على هذا البيان حسب الضرورة.

الإجراء المعروض على الجمعية العمومية: يرجى من الجمعية العمومية بحث واعتماد القرار المقترح في المرفق (أ).

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط هذه الورقة بالهدف الاستراتيجي F إذ ينجم عنها تشجيع الدول على التصديق على وثائق قانون الجو، وترتبط باستراتيجية دعم التنفيذ رقم ٣ إذ تحافظ على مدى فعالية وملاءمة وثائق المنظمة.
الآثار المالية:	هذا العمل لا يقتضي أي موارد إضافية
المراجع:	الوثيقة Doc 9848، القرارات سارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (في ٨ أكتوبر ٢٠٠٤)

- ١ - المقدمة

١-١ نظر المجلس، في الجلستين السابعة والثامنة من دورته ١٤٢، في ورقة العمل C-WP/9978 - الاستعراض الجوهرى لجميع قرارات الجمعية العمومية سارية المفعول، و"طلب من الأمانة العامة أن تعد، بقدر الإمكان، مشاريع قرارات موحدة في مجالي النقل الجوي والمسائل القانونية، لا تنطوي على تغيير في السياسة، على أساس البابين الثالث والسادس على التوالي من الوثيقة Doc 9602 [القرارات سارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (في ٨ أكتوبر ١٩٩٢)]، لكي تستعرضها لجنة النقل الجوي (الباب الثالث) والمجلس في الدورة ١٤٣". وفيما يتعلق بالقرارات في المجال القانوني، نظر المجلس في الجلسة الثانية والعشرين من دورته ١٤٣ في الورقة الناتجة عن ذلك (C-WP/10035)، ووافق على أن يوصي الدورة الحادية والثلاثين للجمعية العمومية باعتماد التوحيد المقترح للقرارات سارية المفعول. وبناء عليه، اعتمدت الجمعية العمومية القرار ٣١-١٥: بيان موحد لسياسات الايكاو المستمرة في المجال القانوني. وتعرض هذه الورقة بياناً موحداً محدثاً عن سياسات الايكاو المستمرة في المجال القانوني.

- ٢ - القرار الموحد المقترح

١-٢ يحتوي الباب الخامس: المسائل القانونية، من الوثيقة Doc 9848 بعنوان القرارات سارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (في ٨ أكتوبر ٢٠٠٤) على ستة قرارات، وترد في الباب الخامس إحالات فرعية إلى ثمانية قرارات أخرى من أبواب أخرى. وفيما يلي بيان هذه القرارات الستة:

- | | | |
|----|--------|--|
| ١) | ١٥-٣١: | بيان موحد لسياسات الايكاو المستمرة في المجال القانوني |
| ٢) | ١٩-٣٢: | ميثاق حقوق الدول والتزاماتها فيما يتعلق بخدمات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية |
| ٣) | ٢٠-٣٢: | وضع وتطوير إطار قانوني ملائم طويل الأجل لتنفيذ النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS) |
| ٤) | ٤-٣٣: | إصدار تشريع وطني بشأن بعض الاعتداءات التي ترتكب على متن الطائرات المدنية (مسألة الركاب المشاغبين أو غير المنضبطين) |
| ٥) | ٢٠-٣٣: | إتباع نهج منسق لتقديم المساعدة إلى شركات الطيران في مجال التأمين على الطيران ضد مخاطر الحرب |
| ٦) | ٣-٣٥: | وضع طريقة عملية للسير قدما في تحديد الجوانب القانونية والمؤسسية لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM) |

يتبين من بحث هذه القرارات أنه لا توجد أي قرارات ينبغي إعلان انتهاء سريانها. ونظرا لأن القرارات بصفة عامة لا تتناول نفس الموضوع بعبارات مماثلة، ولا يوجد أساسا ازدواج بينها، فلا يمكن من حيث الجوهر حاجة إلى توحيد القرارات المنفردة. بيد أنه توخيا للتيسير، ومع مراعاة الاستثناء المذكور أدناه فقد تم تجميعها معا في "البيان الموحد لسياسات الايكاو المستمرة في المجال القانوني".

٢-٢ أما القرار ١٩-٣٢: ميثاق حقوق الدول والتزاماتها فيما يتعلق بخدمات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية فهو، كما يدل على ذلك عنوانه، ميثاق يُقصد أن يكون له وضع خاص. وطبقا لذلك، فإن هذا الطابع المميز سيتعرض للطمس إذا أُضيف القرار إلى البيان الموحد العام، ولذلك يوصى بالإبقاء على القرار ١٩-٣٢ مستقلا. وقرر المجلس

أيضاً، في الجلسة التاسعة من دورته ١٨٠، المنعقدة في ٢٠٠٧/٣/٥، أنه ينبغي الإبقاء على الطابع المستقل لكل من القرار ٢٠-٣٢ وضع وتطوير إطار قانوني ملائم طويل الأجل لتنفيذ النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS) والقرار ٢٠-٣٣: إتباع نهج منسق لتقديم المساعدة إلى شركات الطيران في مجال التأمين على الطيران ضد مخاطر الحرب.

٣-٢ يتضمن التوحيد أيضاً بعض التعديلات التحريرية ولكن لا يُدخل أي تغيير في السياسة، تمثياً مع المبادئ التي تحكم هذه المهمة.

٣- الخلاصة

١-٣ تقدم المرفقات بهذه الورقة التوحيد المقترح للقرارات في بيان موحد لسياسات الايكاو المستمرة في المجال القانوني في نص نظيف [المرفق (أ)] ونص مقارنة [المرفق (ب)]، ويرد على هامش النص المقارن بيان مصدر النص أو مبرر التغيير.

المرفق (أ)

القرار ٣٦-: بيان موحد لسياسات الايكاو 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 المرفقات بهذا القرار تشكل البيان الموحد لسياسات الايكاو المستمرة في المجال القانوني، والمستكملة على النحو الذي كانت عليه تلك السياسات عند ختام الدورة السادسة والثلاثين للجمعية العمومية.
- ٢- تقرر أنها ستواصل في كل دورة عادية لها اعتماد بيان موحد لسياسات الايكاو المستمرة في المجال القانوني.
- ٣- تعلن أن هذا القرار يلغي القرارات: ٦-٧ و ١٠-٤٠ و ١٦-٣٦ و ٢٧-٣ و ٣١-١٥ و ٣٣-٤ و ٣٥-٣ ويحل محلها.

المرفق (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.

لما 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 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 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 أن لا يقل موعد افتتاح ذلك المؤتمر عن ستة أشهر من تاريخ إحالة المشروع وفقاً لما تقتضيه أحكام الفقرتين ٢ و ٣ أعلاه. ويجوز للمجلس أن يدعو إلى ذلك المؤتمر أية دولة غير متعاقدة يري أن اشتراكها فيه أمراً مرغوباً 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 الايكاو الدولية

إن الجمعية العمومية:

إن تذكر بقرارها ٣١-١٥، المرفق (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، وخصوصاً البروتوكولات الخاصة بإدخال المادة ٣ مكرر والمادة ٨٣ مكرر والفقرتين الختاميتين (المتعلقتين بالنصين العربي والصيني) لاتفاقية شيكاغو.

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 هذه 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.

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 بإدخال الفقرتين الختاميتين المتعلقةتين بالنصين العربي والصيني] في أقرب وقت ممكن، ما لم تكن قد فعلت ذلك.

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 لعام ١٩٩٩ ووثيقتا كيب تاون لعام ٢٠٠١، 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.

المرفق (د)

تدريس قانون الجو

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

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

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

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

المرفق (هـ)

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

إن الجمعية العمومية:

إدراكا 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.

وإن 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.

وإن 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 إلى 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 إلى أي دولة أخرى.

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

المرفق (و)

وضع طريقة عملية للسير قدما في تحديد الجوانب القانونية والمؤسسية لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM)

لما كان التنفيذ العالمي لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM) الذي يرمي، ضمن جملة أمور، إلى توفير خدمات أساسية لسلامة الملاحة الجوية، قد تقدم كثيرا منذ طرحه في المؤتمر العاشر للملاحة الجوية في عام ١٩٩١ وحظي بتأييد قوي في المؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية لعام ٢٠٠٣.

ولما كان الإطار القانوني الراهن لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM)، والذي يتكون من اتفاقية شيكاغو وملاحقها وقرارات الجمعية العمومية (وبوجه خاص ميثاق الحقوق والالتزامات في إطار النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية)، وإرشادات الايكاو ذات الصلة (وبوجه خاص بيان سياسات الايكاو بشأن تنفيذ وتشغيل

نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM) وخطط الملاحة الإقليمية والرسائل المتبادلة بين الايكاو والدول التي تشغل مجموعات الأقمار الصناعية المستخدمة في الملاحة، قد سمح ببلوغ مستوى التنفيذ الفني الحالي.

ولما كانت الايكاو قد كرست موارد كثيرة لدراسة الجوانب القانونية والمؤسسية لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM) في إطار الجمعية العمومية للايكاو، 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"، وقرارات ومقررات 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** الايكاو 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).

المرفق (ب)

القرار ٣١=٤٥-٣٦: بيان موحد لسياسات الايكوا 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:

٤- تقرر أن المرفقات بهذا القرار تشكل البيان الموحد لسياسات الايكوا المستمرة في المجال القانوني، والمستكملة على النحو الذي كانت عليه تلك السياسات عند ختام الدورة الحادية السادسة والثلاثين للجمعية العمومية.

٥- تقرر أنها ستواصل في كل دورة عادية لها اعتماد بيان موحد عن سياسات الايكوا المستمرة في المجال القانوني.

٦- تعلن أن هذا القرار يلغي القرارات: ٦-٧ و ١٠-٤٠ و ١٦-٣٦ و ٢٧-٣ و ٣١-١٥ و ٣٣-٤ و ٣٥-٣ ويحل محلها.

المصدر

القرار ٣١-١٥، المرفق (أ)

المرفق (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.

لما 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.

المصدر

القرار ٣١-١٥، المرفق (ب)

المرفق (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 و ٣ أعلاه. ويجوز للمجلس أن يدعو إلى ذلك المؤتمر أية دولة غير متعاقدة يرى 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.

المصدر

القرار ٣١-١٥، المرفق (ج)

المرفق (ج)

التصديق على وثائق الايكاو الدولية

إن الجمعية العمومية:

إن تذكر بقرارها ٤٧-٣١، المرفق (ج) المتعلق بالتصديق على بروتوكولات تعديل اتفاقية شيكاغو ووثائق قانون الجو الخاص وغير ذلك من الوثائق التي أعدت واعتمدت تحت رعاية المنظمة.

لإبراز أن الفقرتين الختاميتين المتعلقةتين
بالنصين العربي والصيني لم تصبحا
ساريين بعد

للتشجيع على التصديق حتى على تلك
السارية المفعول

هاتان الفقرتان الختاميتان فقط غير
ساريين بعد

لإبراز أهمية هذه التعديلات ولإدراجها
بعد حذفها أعلاه مباشرة

باعتقاد اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩،
ينصب التركيز الآن على التصديق على
اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ بدلا من
بروتوكولي عام ١٩٧٥

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 (المتعلقين 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
التعديلات على 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 بإدخال المادة ٣ مكرر والمادة ٨٣ مكرر فضلا عن البنود
الختامية، والمادة ٥٦ (١٩٨٩) والمادة ٥٠ (أ) (١٩٩٠) **الفقرتين الختاميتين
المتعلقين بالنصين العربي والصيني]** في أقرب وقت ممكن، ما لم تكن قد
فعلت ذلك.

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 بروتوكولي مونتريال الثالث والرابع لعام
١٩٧٥ لتعديل "نظام وارسو" اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ ووثيقتا كيب
تاوان لعام ٢٠٠١، 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.

المصدر

القرار ٣١-١٥، المرفق (د)

المرفق (د)

تدريس قانون الجو

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

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

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

كتاب المنظمة رقم TC 9/1.600-06/40
المؤرخ ٢٠٠٦/٤/٢٦ الذي يبلغ
الدول بإنشاء هذا الصندوق وكتاب المنظمة
رقم TC 9/1.600-06/44 المؤرخ
٢٠٠٦/٤/٢٨ الذي يشجعها على المساهمة
فيه.

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

المصدر

القرار ٣٣-٤

المرفق (هـ)

القرار ٣٣-٤: 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.

وإنه تلاحظ الزيادة الملموسة في عدد وخطورة الوقائع المبلغ عنها
والتي ارتكبتها على متن طائرات مدنية ركاب مشاغبون أو غير منضبطين.

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

وإنه 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.

وإن تدرّك 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.

وإن 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 تصدر بأسرع ما يمكن قوانين وقواعد وطنية تعالج بفاعلية مشكلة الركاب المشاغبيين، وأن تدرج فيها إلى أقصى حد ممكن عمليا النصوص الواردة في مرفق هذا القرار أدناه.

وتدعو جميع الدول المتعاقدة إلى أن تقدم إلى سلطاتها المختصة، بغرض المحاكمة، جميع الأشخاص الذين تتوفر 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.

الضميمة

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 اتباع 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.

المصدر

القرار ٣٥-٣

المرفق (و)

القرار ٣٥-٣ 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 الايكاو ذات الصلة (وبوجه خاص بيان سياسات الايكاو بشأن تنفيذ وتشغيل نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM)) وخطط الملاحة الإقليمية والرسائل المتبادلة بين الايكاو والدول التي تشغل مجموعات الأقمار الصناعية المستخدمة في الملاحة، قد سمح ببلوغ مستوى التنفيذ الفني الحالي.

ولما كانت الايكاو قد كرست موارد كثيرة لدراسة الجوانب القانونية والمؤسسية لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM) في إطار الجمعية العمومية للايكاو، 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"، وقرارات ومقررات 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** الايكاو 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).