



## الجمعية العمومية – الدورة السادسة والثلاثون

تقرير اللجنة القانونية  
عن القسم العام من تقريرها  
وعن البنود  
٧ و٨ و٤٥ و٤٦ و٤٧ و٤٨ من جدول الأعمال  
(مقدم من رئيس اللجنة القانونية)

وافقت الجلسة العامة على التقرير المرفق للجنة القانونية عن القسم العام من  
تقريرها وعن البنود ٧ و٨ و٤٥ و٤٦ و٤٧ و٤٨. ويعرض القرار ١/٤٨  
على الجلسة العامة لاعتماده.

ملاحظة: بعد إزالة هذه الصفحة، ينبغي وضع هذه الورقة في مكانها المناسب في حافظة التقرير.

## تقرير اللجنة القانونية

### عام

- ١- عقدت اللجنة القانونية ثلاث جلسات بين ١٨ و ٢٠٠٧/٩/٢٨ وانتخبت الجلسة العامة السيدة س.ه. تان (سنغافورة) رئيسة للجنة.
- ٢- انتخبت اللجنة في جلستها الأولى النائب الأول لرئيس اللجنة، السيد س.م. غايا (نيجيريا)، والنائب الثاني السيد أ.ه. موتي (الأرجنتين).
- ٣- عقدت الجلسات الثلاث للجنة بوصفها جلسات مفتوحة. وبناء على توصية من اللجنة التنفيذية، وافقت الجمعية العمومية على وقف إعداد محاضر جلسات اللجنة القانونية خلال انعقاد الدورة السادسة والثلاثين للجمعية العمومية.
- ٤- حضر ممثلون من ٧٩ دولة متعاقدة و٦ وفود مراقبة جلسة واحدة أو أكثر من جلسات اللجنة.
- ٥- كان أمين اللجنة هو السيد د. فيبو، مدير الإدارة القانونية. وكان نائبه هو السيد س.أ. إشيبيولا، وهو كبير مسؤولي الإدارة القانونية. وكان الأمناء المساعدون هم السيد ج.ف. أوغيسين، وهو أحد كبار موظفي الإدارة القانونية، والسادة ب. فيرهاغن وج.هانغ وأ. جاكوب وهم من موظفي الإدارة القانونية، والسيدة م. وينستين وهي مستشارة قانونية.

### جدول الأعمال وترتيبات العمل

- ٦- نظرت اللجنة في البنود ٧ و٨ و٤٥ و٤٦ و٤٧ و٤٨ من جدول الأعمال، التي أحالتها إليها الجلسة العامة، على النحو التالي:
  - البند ٧: تقارير المجلس السنوية إلى الجمعية العمومية عن السنوات ٢٠٠٤ و٢٠٠٥ و٢٠٠٦
  - البند ٨: الميزانية البرنامجية للسنوات ٢٠٠٨ و٢٠٠٩ و٢٠١٠
  - البند ٤٥: تقرير مرحلي عن تعويض الأضرار التي تلحقها الطائرات بالأطراف الثالثة نتيجة لأفعال التدخل غير المشروع أو الأخطار العامة
  - البند ٤٦: الأفعال أو الجرائم التي تخلق مجتمع الطيران ولم تشملها موثيق قانون الجو الراهنة
  - البند ٤٧: برنامج عمل المنظمة في المجال القانوني
  - البند ٤٨: قرارات الجمعية العمومية التي يجب توحيدها أو إعلان انتهاء سريانها.
- ٦-١ ترد الوثائق وورقات العمل التي نظرت فيها اللجنة حسب بنود جدول الأعمال في مرفق التقرير.
- ٦-٢ ووردت الإجراءات التي اتخذتها اللجنة فيما يخص كل بند من البنود بشكل منفصل في الفقرات التالية. ورتبت المواد حسب تتابع ترقيم بنود جدول الأعمال التي نظرت فيها اللجنة.

**البند ٧ من جدول الأعمال: تقارير المجلس السنوية إلى الجمعية العمومية عن السنوات ٢٠٠٤ و ٢٠٠٥ و ٢٠٠٦**

١-٧ نظرت اللجنة في الفصل السادس (المسائل الدستورية والقانونية) من تقارير المجلس السنوية إلى الجمعية العمومية عن السنوات ٢٠٠٤ (Doc 9851) و ٢٠٠٥ (Doc 9862) و ٢٠٠٦ (Doc 9876) وكذلك التقرير الإضافي للنصف الأول من سنة ٢٠٠٧ (Doc 9876 - التقرير الإضافي)، الذي أحالته إليها الجلسة العامة.

٢-٧ أشار أحد الوفود الى التقرير الإضافي (Doc 9876) وأعرب عن تأييده لاتفاقية الضمانات على المعدات المنقولة والبروتوكول الملحق بها للمسائل التي تخص معدات الطائرات لسنة ٢٠٠١ (اللدان دخلا حيز النفاذ في ٢٠٠٦/٣/١). وقد وقعت دولته على الاتفاقية المذكورة والبروتوكول الملحق بها وتعمل مع المقاطعات التابعة لها على ضمان تنفيذ صكي كيب تاون هذين على النحو الواجب. وقد لاحظ الوفد بارتياح أن مجلس الايكاو يضطلع بدوره كسلطة اشرافية على السجل الدولي، وأعرب أيضا عن سعادته بالطريقة الايجابية التي يتجاوب بها المسجل مع ضرورة وجود نظام سهل الاستعمال يبسر بالفعل الجهود المبذولة للتنفيذ. كما أعرب عن ارتياحه لتوفير اللوائح والإجراءات الخاصة بالسجل بجميع اللغات المستخدمة في الايكاو.

٣-٧ غير أن الوفد نفسه أعرب عن رغبته في عرض شواغله إزاء مسألتين. أولا، رأى ضرورة أن توسع القواعد والإجراءات المشار إليها أنفا نطاق استخدام جميع لغات الايكاو لتشمل السجل. مما سييسر امكانية استخدامه. ثانيا، رأى أن السجل لا يزال قاصرا عن الوفاء بمقتضيات اتفاقية وبروتوكول كيب تاون الخاصة بالتغطية التأمينية أو بالضمان المالي، حيث أن مستوى التغطية التأمينية لا يصل بعد الى المستوى المطلوب، على الرغم من زيادته الى ٣٥ مليون دولار أمريكي. ورأى هذا الوفد أن هذا المبلغ مازال بعيدا عن مستوى البروتوكول المقدر بمبلغ ٢٠٠ مليون دولار أمريكي وأنه يتعين على الجميع الامتثال لسيادة القانون. ومن ثم، فإن هذا الوفد، رغم دعمه الثابت لتنفيذ صكي كيب تاون، إلا أنه يود أن يرى تحركا جديا على جبهتي مسألتني اللغات والتأمين.

٤-٧ شدد وفد آخر، أيد الوفد السابق، على ضرورة مساعدة الدول النامية على تيسير الوصول إلى السجل. واستفسر أيضا عما إذا كانت الايكاو معنية بوضع بروتوكولات إضافية لاتفاقية كيب تاون، أي بشأن عربات السكك الحديدية وأصول الفضاء. وقد أوضح أمين اللجنة أنه، في الوقت الذي تم فيه وضع واعتماد صكوك كيب تاون تحت الرعاية المشتركة للايكاو والمعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص، فقد وضعت البروتوكولات الإضافية المذكورة تحت رعاية المعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص دون مشاركة الايكاو. وأفاد أن هناك مؤتمرا دبلوماسيا آخر اعتمد في الآونة الأخيرة البروتوكول المتعلق بعربات السكك الحديدية.

٥-٧ وقد خلصت رئيسة اللجنة، في معرض تلخيصها للمناقشة، إلى أن اللجنة **أخذت علما** بالفصل السادس في التقارير السنوية عن السنوات ٢٠٠٤ و ٢٠٠٥ و ٢٠٠٦ (بما في ذلك التقرير الإضافي لها) وينبغي أن يتضمن تقرير اللجنة الشواغل المذكورة أعلاه.

**البند ٨ من جدول الأعمال: الميزانية البرنامجية للسنوات ٢٠٠٨ و ٢٠٠٩ و ٢٠١٠**

١-٨ نظرت اللجنة في الميزانية البرنامجية - سيادة القانون - للسنوات ٢٠٠٨ و ٢٠٠٩ و ٢٠١٠، على النحو المقترح في ورقة العمل A36-WP/23. وأشار أحد الوفود الى أن مجلس الايكاو قد وافق على العمل بصفته سلطة اشرافية على السجل الدولي المنشأ بموجب اتفاقية وبروتوكول كيب تاون على أساس استرداد التكاليف، فاستقر عن غياب أي إشارة إلى تكاليف وإيرادات الايكاو المتوقعة في هذا الصدد. واستشهد في هذا الشأن بمبدأ الشفافية.

٢-٨ وأوضح نائب أمين اللجنة أن إدراج هذا النوع من المعلومات في الميزانية العادية أمر غير معتاد وأنه توجد حسابات منفصلة وستقدم إلى الدول الأطراف في صكي كيب تاون في التقارير الدورية للسلطة الإشرافية. عندئذ أشار الوفد الى أن الدول المتعاقدة لدى الايكاو مهتمة بهذه المسائل، وأنه سيكون من المفيد أن تتضمن الميزانيات المقبلة التكاليف والإيرادات المتوقعة، دون طلب إدخال تغييرات على مشروع الميزانية الحالية.

٣-٨ ذكرت رئيسة اللجنة، في معرض تلخيصها للمناقشات، أن اللجنة قد أحاطت علماً بالميزانية البرنامجية وأن التعليقات المذكورة أعلاه ينبغي أن ترد في تقرير اللجنة.

## البند ٤٥ من جدول الأعمال: تقرير مرحلي عن تعويض الأضرار التي تلحقها الطائرات بالأطراف الثالثة نتيجة لأفعال التدخل غير المشروع أو الأخطار العامة

١-٤٥ نظرت اللجنة في هذا البند على أساس ورقات العمل A36-WP/11 المقدمة من المجلس، و A36-WP/233 المقدمة من سنغافورة والسويد، و A36-WP/74 المقدمة من الاتحاد الدولي للنقل الجوي (أياتا).

٢-٤٥ وقدمت ورقة العمل A36-WP/11، لإحاطة الجمعية العمومية علماً، بتقريراً بالتقدم المحرز منذ دورتها الخامسة والثلاثين حول الأعمال المنفذة بخصوص تعويض الأضرار التي تحدثها الطائرات بالأطراف الثالثة بسبب أفعال التدخل غير المشروع أو المخاطر العامة. وأفادت بأن المجموعة الخاصة التي شكلها المجلس سنة ٢٠٠٤ عقدت ستة اجتماعات وأعدت نصي مشروعين، هما:

(أ) مشروع اتفاقية تعويض الأضرار التي تحدثها الطائرات بالأطراف الثالثة بسبب أفعال التدخل غير المشروع (المعروفة باسم "اتفاقية التعويض عن التدخل غير المشروع").

(ب) مشروع اتفاقية تعويض الأضرار التي تحدثها الطائرات بالأطراف الثالثة (المعروفة باسم "اتفاقية المخاطر العامة").

٣-٤٥ وأوضحت الورقة أهم الأحكام في كل من مشروعين الاتفاقيتين وخلصت إلى القول، في الاجتماع السادس للمجموعة الخاصة، انه كان يوجد اتفاق عام على أنها قد أكملت أعمالها، وقررت أن توصي المجلس بعقد دورة للجنة القانونية لمواصلة إعداد نصي مشروعين الاتفاقيتين.

٤-٤٥ أوضحت ورقة العمل A36-WP/233 التطورات الهامة في أعمال المجموعة الخاصة التابعة للمجلس، ولا سيما فيما يتعلق بمشروع اتفاقية التعويض عن التدخل غير المشروع. وشددت على حصول خروج عن نظام المسؤولية الوارد في اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩، وعلى أنه لن تكون هناك قيود على المطالبات الفردية، ولكن سيوضع حد عالمي لمسؤولية الناقل الجوي. ووفرت معلومات حول آلية تعويضات إضافية يتم إنشاؤها في إطار الاتفاقية وحقيقة أن الاتفاقية ستوفر نهجاً متكاملًا يغطي صناعة النقل الجوي بكاملها. وأفادت بأن هذه التطورات الهامة أيدتها أوسع غالبية في الاجتماع السادس للمجموعة الخاصة، وأن الغالبية ذاتها وافقت على أن نص مشروع الاتفاقية ناضج بدرجة كافية تسمح بالنظر فيه في اللجنة القانونية. وفي الختام دعت المجموعة الجمعية العمومية، بين عدة أمور، إلى أن تطلب من المجلس أن يواصل تطوير الأعمال بشأن مشروعين الاتفاقيتين حول تعويض الأطراف الثالثة، ولا سيما، في حالة التدخل غير المشروع، وذلك بوضعها على جدول أعمال الدورة القادمة للجنة القانونية وعقد الدورة القادمة في أسرع وقت ممكن سنة ٢٠٠٨.

٥-٤٥ وعالجت ورقة العمل A36-WP/74 مشروع اتفاقية التعويض عن التدخل غير المشروع فقط. ودعت إلى وجوب أن يشمل النص النهائي حداً أقصى لمسؤولية المشغل لا يمكن تجاوزه وأنه ينبغي أيضاً أن يشمل ما يلي: إعفاء و/أو حماية غير المشغلين، النص على أن الحد الأقصى للمسؤولية في المعاهدة واللجوء إلى الأموال من آلية التعويض الإضافية هما علاجان حصريان، مما يضمن حسم المطالبات نهائياً، وقصر دعاوى التعويض على دائرة الاختصاص التي تقع فيها الأضرار المادية، وحصر دفع مبالغ التعويضات عن الأضرار من المشغلين والصندوق في المبالغ الإجمالية

السنوية، ومعالجة القواعد الأساسية لتشغيل الأموال من صندوق التعويض الإضافي، بما في ذلك الانخفاضات عندما لا يكون التأمين متوفرا أو يكون مستنفدا.

٦-٤٥ أيد مندوبون عديدون ومراقب واحد الاقتراح الوارد في ورقة العمل A36-WP/233 بضرورة عقد دورة للجنة القانونية لمواصلة تطوير أعمال المجموعة الخاصة بشأن مشروع الاتفاقيتين، وأحاطوا علما بأن النصين ناضجين بدرجة كافية، وتمت بعض الاشارات إلى تحقيق التوازن بين حماية الضحايا وحماية الصناعة. وأشار عدد قليل من تلك الوفود إلى أنه لم يتم إيجاد حل لبعض التفاصيل في مشروع النصين، غير أنهم أعربوا عن شعورهم بالثقة أنه ستنتم تسوية ذلك بعد المزيد من النظر. واعتبرت بعض الوفود الأخرى أن النصين الحاليين، ولا سيما نص اتفاقية التعويض عن التدخل غير المشروع، قد تحسن بصورة كبيرة منذ أن نظرت فيه اللجنة القانونية في دورتها الأخيرة.

٧-٤٥ وتحدث مراقب، مشيراً إلى نص المخاطر العامة، عن الحاجة إلى تعديل مجال مسؤولية المشغل، واتخاذ قرار بشأن مستوى المسؤولية في المستوى الأول. وفيما يتعلق بمشروع الاتفاقية الأخرى، أعرب المراقب عن عدم تحييده لوضع حد أقصى للمسؤولية لا يمكن تجاوزه، وأفاد بأنه ينبغي تجاوز الحد أو كسره في حالة الأفعال غير المشروعة.

٨-٤٥ وأعرب أحد الوفود عن رأي مفاده أن المشروع الحالي لاتفاقية التعويض عن التدخل غير المشروع لن يكون بالإمكان التصديق عليه بالنسبة لعدد كبير من الدول. فأولاً، ستتغير حماية الضحايا إلى الأسوأ في حين ستصبح حماية شركات الطيران هي الغالبة. وثانياً، فإن النظام المالي ليس مجدياً، ولم يكن نموذج التمويل عادلاً ولا شفافاً حيث أنه لن ينشئ صلة بين الاشتراكات وخطر حدوث الأضرار، والطيران العام، ورحلات الأعمال التي تجريها شركات خاصة، والرحلات بدون ركاب أو رحلات الاختبار التي لن يشملها نظام التمويل رغم أن الطيران العام سينتفع من الحماية التي تعرضها الاتفاقية. وفضلاً عن ذلك، فإن المشروع يبرئ بصورة مفرطة شركات الطيران، في حال ما إذا كانت شركات الطيران قد حصلت على شهادة سارية المفعول بشأن أدائها في مجال أمن الطيران. كما أعرب الوفد عن عدم تحييده للحكم الخاص بالعلاج الحصري، والذي يتم بموجبه إحالة المطالبات إلى المشغل باستثناء حالة الارتكاب المتعمد لفعل تدخل غير مشروع فقط. واقترح الوفد تعليق العمل بخصوص مشروع الاتفاقية هذا في الوقت الحاضر أو التركيز على مشروع اتفاقية المخاطر العامة بغرض تركيز جهود الأيكاو ومواردها على مهمات أخرى.

٩-٤٥ وفيما يتعلق بنص مشروع اتفاقية التعويض عن التدخل غير المشروع، أشار أحد الوفود إلى الحاجة إلى موقف موحد بشأن أفضل السبل لحساب مستوى التعويض لتحقيق الإنصاف في سياق المجموعات الإقليمية.

١٠-٤٥ وأفاد وفد آخر بأنه لا ينبغي اعتبار المشغلين والمطارات مسؤولين في حال أفعال التدخل غير المشروع؛ وينبغي أن تكون الدول هي المسؤولة. وبالنسبة لنص المخاطر العامة، أفاد بأنه من الضروري وضع تعريف أفضل لمصطلح "المخاطر العامة" للتمييز بين الأضرار الناجمة عن أخطاء المشغل مقارنة بالأضرار الناجمة عن الظواهر الطبيعية، مثل الأعاصير.

١١-٤٥ وأعرب وفد عن اعتقاده بضرورة تركيز الأعمال المقبلة على مشروع اتفاقية التعويض عن التدخل غير المشروع، حيث أن لديه تحفظات على إمكانية حدوث تقدم في الأعمال المتعلقة بنص المخاطر العامة، واستشهد بعدم وجود دليل على طلب قوي على النص الأخير. كما اقترح ضرورة منح الدول مرونة تتيح لها الموافقة على عناصر معينة فقط من اتفاقية التعويض عن التدخل غير المشروع، وذلك عن طريق وضع تلك الاتفاقية في شكل وحدات. وفضلاً عن ذلك،

ينبغي النظر في هذا النص، في اللجنة القانونية، في نفس الدورة التي سينظر فيها في المشاريع التي ستتظر في اللجنة في إطار البند ٤٦ من جدول الأعمال: الأفعال أو الجرائم التي تخلق مجتمع الطيران الدولي ولم تشملها موثيق قانون الجو الراهنة. وينبغي النظر في مكان مناسب لعقد دورة اللجنة تلك لتحقيق اهتمام المجتمع العالمي بأعمال الايكاو في هذا المجال.

١٢-٤٥ أعرب وفد عن قلقه إزاء الصعوبات في إعطاء قيمة للحياة البشرية، وبالتالي، تحديد المستوى المناسب للحد الأقصى للمسؤولية.

١٣-٤٥ وأوضح أحد الوفود التهديد المتواصل الذي يمثله الإرهاب، وأفاد بأنه سيكون لزاما على الدول استعمال جهودها لإنشاء إطار قانوني جيد يوفر الاستقرار لصناعة الطيران وضمان التعويض المنصف لمواطنيها داخل البلد وخارجه. وينبغي حماية جميع الضحايا، بما في ذلك شركات الطيران. وأفاد هذا الوفد بأنه غير مقتنع بعد بأن نص المخاطر العامة ضروري أو مستصوب.

١٤-٤٥ لخصت رئيس اللجنة النقاش الذي دار حول هذا البند من جدول الأعمال، فأفادت بأن جميع الوفود التي تحدثت، باستثناء وفد واحد، اتفقت على أن أعمال المجموعة الخاصة تمخضت عن منتج جيد، رغم الإقرار بأن بعض المسائل مازالت معلقة. واتفقت الغالبية على أن هذه الأعمال ناضجة بدرجة تكفي لإحالتها الى اللجنة القانونية، ولذا خلص الى أن هذا يشمل مشروعى الاتفاقيتين. غير أن وفدين أعربا عن تحفظات حول نص المخاطر العامة والإشارات الأخرى التي يمكن اعطاؤها بشأن ما إذا كان ينبغي أو لا ينبغي إحالة هذا النص أيضا الى اللجنة في الوقت الذي ستتظر فيه اللجنة في البند رقم ٤٧ من جدول الأعمال: برنامج عمل المنظمة في المجال القانوني.

## البند ٤٦ من جدول الأعمال: الأفعال أو الجرائم التي تخلق مجتمع الطيران الدولي ولم تشملها مواثيق قانون الجو الراهنة

١-٤٦ نظرت اللجنة في هذا البند على أساس الورقة A36-WP/12 المقدمة من المجلس، والتي تضمنت تقريراً مرحلياً عن الأعمال المنجزة لمواجهة التهديدات الجديدة والناشئة للطيران المدني. ومن خلال عملية مسح أجريت في الدول الأعضاء والأعمال التي قامت بها الأمانة العامة ومجموعة الدراسة و"اللجنة الفرعية الخاصة التابعة للجنة القانونية"، تم التسليم بأنه يمكن تعديل اتفاقيات أمن الطيران الحالية لتغطية بعض التهديدات الجديدة والناشئة، مثل استخدام الطائرات المدنية كأسلحة، واستخدام الطائرات المدنية لنشر المواد البيولوجية والكيميائية والنووية بطريقة غير مشروعة، والهجمات على الطيران المدني باستخدام مثل هذه المواد. وكان يعتبر أيضاً من الضروري إضافة بعض الأحكام المشتركة المأخوذة من اتفاقيات الأمم المتحدة الأخيرة المتعلقة بمكافحة الإرهاب، مثل "بند الاستثناء العسكري" الذي ينص صراحة على أن هذه الاتفاقيات لا تنطبق على أنشطة القوات المسلحة خلال النزاعات المسلحة والأنشطة التي تقوم بها القوات العسكرية التابعة لأي دولة في أثناء ممارستها لمهامها الرسمية. واقترحت اللجنة الفرعية الخاصة مشروعاً بروتوكولين لهذه الأغراض. وكانت بعض الوفود قد اقترحت خلال اجتماع اللجنة الفرعية إضافة بعض الأحكام التي تحظر بصفة خاصة النقل الجوي المتعمد وغير المشروع للبضائع الخطرة والهاربين. وكانت اللجنة الفرعية قد قررت أن تطلب إرشادات المجلس حول هذا الموضوع وحول الحاجة إلى عقد اجتماع إضافي.

٢-٤٦ أكد أحد الوفود من جديد، وهو يشيد بالأعمال المنجزة حتى الآن، على تحفظاته التي أعرب عنها في اللجنة الفرعية فيما يتعلق ببند الاستثناء العسكري. وربما استطاع هذا الوفد أن يقبل إعفاء أنشطة القوات العسكرية خلال النزاعات المسلحة، وهو الأمر الذي يتمشى مع المادة ٨٩ من اتفاقية شيكاغو، ولكنه لا يستطيع أن يقبل الإعفاء العسكري الكامل حتى في أوقات السلم، لأنه رأى أن مثل هذا الإعفاء يشكل خرقاً للمبادئ المنصوص عليها في ديباجة اتفاقيتي لاهاي ومونتريال وأيضاً المبادئ والأحكام الواردة في اتفاقية شيكاغو وخاصة المادة ٤٤. وبالإضافة إلى ذلك، رأى أنه سيمثل أيضاً خرقاً لعدد من قرارات الأمم المتحدة والإيكاو، وبصفة خاصة قرار الجمعية العمومية للإيكاو ٣٥-٩ الذي يدين جميع أفعال التدخل غير المشروع ضد الطيران المدني بصرف النظر عن مكان وقوعه وعن الجهة المرتكبة لهذه الأفعال ولأي سبب كان. ولم يكن مقتنعاً بعد بأن إدراج مثل هذا البند الخاص بالإعفاء العسكري يمكن تبريره لمجرد أن نفس هذا البند وارد في اتفاقيات أخرى. وأعرب عن قلقه لأنه نتيجة لإدراج هذا الشرط، قد يتمتع الضباط المسلحون الذين يرتكبون عمليات استيلاء غير مشروعة لأي طائرة مدنية أو يستخدمون طائرة تخدم دولة ثالثة كسلاح للدمار الشامل بالحصانة من المقاضاة الجنائية.

٣-٤٦ وأشار نفس هذا الوفد إلى الصعوبة التي قد تتطوي عليها عملية إدراج قواعد "القانون الإنساني الدولي" في لوائح الطيران المدني. ونظراً لعدم تغطية التقرير الذي أعده مقرر اللجنة الفرعية لموضوع آثار إدراج هذه القواعد أو بند الاستثناء العسكري، اقترح دراسة هذا الموضوع من جانب المقرر أو أمانة الإيكاو. وقدم اقتراح أيضاً مفاده أن تدعو اللجنة القانونية مجلس المنظمة إلى الطلب من اللجنة الفرعية أو اللجنة القانونية إعادة النظر في بند الاستثناء العسكري على ضوء هذه الدراسة.

٤-٤٦ أعربت ثلاثة وفود عن تأييدها لهذه التحفظات والاقتراح المقدم في الفقرتين ٢-٤٦ و ٣-٤٦ ولكن أعرب وفد واحد عن اعتراضه عليه. وشدد وفدان على الحاجة إلى أن تطبق الدول بصورة مستمرة الاتفاقيات وقرارات الجمعية العمومية المتعلقة بأفعال التدخل غير المشروع ضد الطيران المدني من أجل محاكمة الأشخاص الذين يرتكبون أو يساعدون



في ارتكاب الأفعال الإجرامية ضد الطيران المدني، بما في ذلك الأفعال ضد الطائرات ومرافق المطارات والركاب، وإدانتهم بشدة.

٥-٤٦ وردا على استفسار من أحد الوفود، أوضح نائب رئيس اللجنة الفرعية أن اللجنة الفرعية أوصت بإدراج بند الاستثناء العسكري على أساس فهم واضح بأن الأنشطة العسكرية تحكمها قواعد دولية أخرى مرتبطة بتصرفات الدول. وأحاطت اللجنة الفرعية علما بأن تقريرها سيتضمن آراء أخرى حول هذا الموضوع، مع توقع أن تناقش هذه الآراء في مناسبات مقبلة. وأوضح نائب الرئيس أيضا فيما يتعلق بمجرد عملية نقل بعض المواد المحظورة، اعتبر عدد من الوفود أن هذا الموضوع يتجاوز صلاحياتها وسيقتضي الأمر لذلك الحصول على إرشادات إضافية من المجلس. وأن وفد آخر أيد بيان نائب الرئيس ومحتويات الورقة A36-WP/12 وشجع فكرة العمل في المستقبل على تعديل هاتين الاتفاقيتين بدون أي تأخير لا داعي له.

٦-٤٦ لخصت رئيسة اللجنة المناقشة قائلة أن اللجنة تشيد بالأعمال التي قامت بها الأمانة العامة ومجموعة الدراسة واللجنة الفرعية، وأيدت فكرة الانتقال إلى المرحلة القادمة. وأحاطت علما أيضا بالشواغل الخطيرة التي أعربت عنها بعض الوفود، ولا سيما فيما يتعلق ببند الاستثناء العسكري الذي ينبغي تسجيله في هذا التقرير وإحالته إلى المجلس للنظر فيه، عندما يجتمع للنظر في تقرير اللجنة الفرعية، ويقرر ما إذا كان ينبغي عقد اجتماع آخر للجنة الفرعية.

**البند ٤٧ من جدول الأعمال: برنامج عمل المنظمة في المجال القانوني**

١-٤٧ نظرت اللجنة في هذا البند على أساس الورقة A36-WP/8 المقدمة من المجلس، وA36-WP/134 المقدمة من الهند، والورقة A36-WP/140 المقدمة من أعضاء اللجنة الأوروبية للطيران المدني، والورقة A36-WP/230 المقدمة من كولومبيا، والورقة A36-WP/234 المقدمة من المملكة العربية السعودية، والورقة A36-WP/256 المقدمة من جمهورية كوريا.

٢-٤٧ تضمنت ورقة العمل A36-WP/8 برنامج عمل الإدارة القانونية، والشؤون القانونية في المجلس، وبرنامج عمل اللجنة القانونية، وخطط الاجتماعات القانونية في الفترة ٢٠٠٨-٢٠١٠. وسردت ورقة العمل المواضيع الواردة في برنامج عمل اللجنة القانونية بترتيب أولوياتها وتضمنت بعض المعلومات عما وصل إليه العمل بشأن بعض البنود الفردية في برنامج العمل.

٣-٤٧ تضمنت ورقة العمل A36-WP/134، المقدمة من الهند، معلومات متعلقة بمختلف نظم التقييم الفضائية وأبلغت فيها اللجنة بتأسيس نظام GAGAN للأقمار الصناعية في الهند والذي يتوقع أن يبدأ تشغيله في سنة ٢٠١٠. وبناء على قرار الجمعية العمومية ٣٥-٣ الذي كلف الأمين العام برصد عملية وضع الأطر التعاقدية والمساعدة فيها حسبما يكون ملائماً، نادى هذه الورقة بإعداد إرشادات خاصة بالإطار القانوني على المستوى الإقليمي.

٤-٤٧ قدمت المنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية، بالنيابة عن أعضاء اللجنة الأوروبية للطيران المدني، ورقة العمل A36-WP/140 بهدف تبليغ الجمعية العمومية فيما يتعلق بالتقدم المحرز في تنفيذ القرار ٣٥-٣. وأبرز المراقب أهمية الإطار التعاقدى لمعالجة المسائل القانونية والمؤسسية للنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية على المستوى الإقليمي، وذكر أن النموذج الذي وضع على المستوى الأوروبي قد يشكل أداة مرنة وسهلة التطبيق والتي يمكنها استيعاب المطالب المحددة لمختلف المناطق. وأبلغت اللجنة أن الإطار التعاقدى للجنة الأوروبية للطيران المدني قد حظي بالاعتراف داخل أوروبا وأنه سيقدم قريباً إلى الأيكاو لفحصه أو حتى لاعتماده. وذكر المراقب أنه سيتم معالجة مسألة المسؤولية الحاسمة ضمن الإطار التعاقدى.

٥-٤٧ تضمنت ورقة العمل A36-WP/230 المقدمة من كولومبيا، اقتراحاً يرمي إلى إدراج عنصر الهيئات الإقليمية متعددة الجنسيات في أعمال بحث الإطار القانوني لنظم CNS/ATM، بما في ذلك النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية، في المستقبل وتعديل صياغة البند رقم ٣ من برنامج العمل في هذا الصدد.

٦-٤٧ دعت الورقة A36-WP/234 المقدمة من المملكة العربية السعودية، الدول التي لم تصدق بعد على اتفاقية وبروتوكول كيب تاون أن تفعل ذلك تحقيقاً لمصلحة المدنيين والدائنين.

٧-٤٧ تضمنت ورقة العمل A36-WP/256 المقدمة من جمهورية كوريا اقتراحاً قدمته كوريا باستضافة حلقة دراسية قانونية إقليمية إضافية في سنة ٢٠٠٩ برعاية مشتركة مع الإدارة القانونية التابعة للايكاو. وستكون هذه الحلقة الدراسية الإقليمية المقترحة موجهة للدول التي يكون مكتب الايكاو لآسيا والمحيط الهادئ معتمداً لديها.

٨-٤٧ وفيما يتعلق بالبند رقم ١ من برنامج العمل (التعويض عن الأضرار التي تسببها الطائرات للأطراف الثالثة نتيجة لأفعال التدخل غير المشروع أو من المخاطر العامة)، ذكر أحد الوفود بالمداولات التي أجريت من قبل في إطار

البند ٤٥ في اللجنة حيث أعرب وفدان عن شعورهما بأن مشروع الاتفاقية الخاصة بالمخاطر العامة يبدو أنه لم يحظى بنفس القدر من الاهتمام الذي حظى به مشروع الاتفاقية الخاصة بالتدخل غير المشروع. واستفسر هذا الوفد عما إذا كان من الضروري النظر في هذه النقطة في سياق برنامج العمل، خاصة وأن اللجنة تفكر في إحالة نتائج كل أعمال المجموعة الخاصة، أي مشروع الاتفاقيتين، للمزيد من النظر من جانب اللجنة القانونية. وحول هذه النقطة اعتبر أحد الوفود أن الأمر قد يقتضي المزيد من التفكير في حالة الحاجة إلى إعطاء الأولوية لمشروع إحدى الاتفاقيتين. وفي هذا السياق، أوضح أحد الوفود الأخرى أنه بالنظر إلى عبء العمل الكبير المتوقع على اللجنة القانونية والرغبة في النجاح في هذه المداولات، سيكون على مجلس الايكاو أن يتخذ قرارا سياسيا لتحديد أي نصوص هي التي ينبغي أن تنتظر فيها اللجنة القانونية. وفي المناقشة التي تلت ذلك، أعرب عدد من الوفود عن رأي مفاده أنه ينبغي إحالة مشروع كلتا الاتفاقيتين إلى اللجنة القانونية على قدم المساواة، وأنه ينبغي أن يحظى المشروعان بنفس القدر من الاهتمام من جانب اللجنة القانونية بدون تحديد الأولوية لأي نص على النص الأخر. ولدى تلخيص المناقشة حول هذه النقطة، أوضحت الرئيسة أن أغلبية الوفود كانت تؤيد تقديم مشروع النصين إلى اللجنة القانونية وذكرت أنه يبدو أنه لا يوجد توافق كامل في الآراء بشأن مسألة الأولوية. واقترحت أنه يمكن للمجلس أن ينظر بعناية في ترتيب البنود التي ينبغي أن تنتظر فيها اللجنة القانونية على ضوء ما يتوافر من وقت وموارد.

٩-٤٧ ولدى مناقشة البند رقم ٣ من برنامج العمل العام للجنة القانونية، أيدت عدة وفود إدراج الهيئات الإقليمية متعددة الجنسيات كما هو مقترح في الورقة A36-WP/230. واعتبرت هذه الوفود أنه من المهم للغاية وضع قواعد ومبادئ إرشادية واضحة بشأن مشاركة الهيئات الإقليمية في تنفيذ نظم CNS/ATM. وشدد أحد الوفود أيضا على الحاجة إلى إطار عالمي واضح. وأكد وفد الولايات المتحدة مرة أخرى على أن حكومته قد جددت عرضها بتوفير "النظام العالمي لتحديد الموقع" (GPS) لكي يستخدمه الطيران المدني. وذكر الوفد أيضا أن حكومته قد اعتمدت سياسة عدم اللجوء إلى توفير الخدمة بصورة انتقائية لمختلف المنتفعين، بل أن الجيل الجديد من الأجهزة لا توجد به إمكانية توفير الخدمة بصورة انتقائية. وذكر وفد آخر بالفقرتين ٤ و ٥ من قرار الجمعية العمومية ٣٥-٣ وشدد على أهمية توفير المساعدة الفنية والمالية للبلدان النامية.

١٠-٤٧ واتفقت اللجنة على تعديل البند رقم ٣ من برنامج العمل العام للجنة القانونية بحيث يشمل الهيئات الإقليمية متعددة الجنسيات عند النظر في الإطار القانوني. وكان الفهم السائد في اللجنة أنه عندما يقوم أعضاء اللجنة الأوروبية للطيران المدني بإعداد نموذج الإطار القانوني الإقليمي، سيوزع هذا النموذج من خلال الايكاو على الدول الأعضاء، ويمكن للدول المهتمة بالأمر أن تستعمل المعلومات كمواد إرشادية لإعداد إطارها القانوني الإقليمي حسب الحالة.

١١-٤٧ بالعلاقة إلى البند رقم ٤، أخذت اللجنة علما بالورقة A36-WP/234.

١٢-٤٧ وبناء على ذلك، تم تحديد برنامج عمل اللجنة القانونية على النحو التالي:

(١) التعويض عن الأضرار التي تسببها الطائرات للأطراف الثالثة نتيجة لأفعال التدخل غير المشروع أو نتيجة للمخاطر العامة؛

(٢) الأفعال أو المخالفات التي تثير قلق مجتمع الطيران الدولي والتي لم تشملها مواثيق قانون الجو الراهنة؛

- ٣) النظر في وضع إطار قانوني بالنسبة لنظم CNS/ATM بما في ذلك النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية والهيئات الإقليمية متعددة الجنسيات؛
- ٤) الضمانات الدولية للمعدات المنقولة (معدات الطائرات)؛
- ٥) استعراض مسألة التصديق على موائيق قانون الجو الدولي؛
- ٦) اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار - الآثار، إن وجدت، على تطبيق اتفاقية شيكاغو وملاحقها وموائيق قانون الجو الدولي الأخرى.

أخذت اللجنة علما مع التقدير أيضا بالندوة القانونية الإقليمية المقترحة في ورقة العمل A36-WP/256.

### البند ٤٨ من جدول الأعمال: قرارات الجمعية العمومية التي يجب توحيدها أو إعلان انتهاء سريانها

٤٨-١ نظرت اللجنة القانونية في هذا البند على أساس الوثيقتين A36-WP/6 و A36-WP/28. وقام السكرتير بتذكير اللجنة بأن الجلسة العامة، بأخذها إجراء بصدد البند ٩ : قرارات الجمعية العمومية التي يجب توحيدها أو إعلان انتهاء سريانها وإحالتها إلى اللجنة التنفيذية واللجان، قد أحالت المرفق (د) من الوثيقة A36-WP/28 إلى اللجنة القانونية للنظر فيه في نطاق البند ٤٨ من جدول الأعمال. وكان الهدف من الوثيقة A36-WP/28 الإعلان عن عدم نفاذ بعض قرارات الجمعية العمومية التي لم تعد سارية. وأوصي في المرفق (د) بأن لا يعلن أن أيًا من القرارات الراهنة الواردة في الجزء الخامس - المسائل القانونية، من الوثيقة ٩٨٤٨ (قرارات الجمعية العمومية السارية) لم يعد ساريًا. وتضمنت الوثيقة A36-WP/6 بيانًا مستكملًا موحدًا ومنفصلًا بشأن سياسات الايكوا المستمرة في المجال القانوني. ووفقًا للمبادئ التي طبقتها الجمعية العمومية في الماضي، فقد كان التوحيد ذا طبيعة تحريرية بشكل أساسي ولم يتناول تغيير السياسات المتضمنة في القرارات. وأوحى بالإبقاء على الهوية المستقلة لثلاثة قرارات واردة في الجزء الخامس وأن لا تضمن في البيان الموحد، وهي قرارات الجمعية العمومية ٣٢-١٩: ميثاق حقوق الدول والتزاماتها فيما يتعلق بخدمات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية، و٣٢-٢٠: النظر في وضع وتطوير إطار قانوني ملائم طويل الأجل لتنفيذ النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية و٣٣-٢٠: إتباع نهج منسق لتقديم المساعدة إلى شركات الطيران في مجال التأمين على الطيران ضد مخاطر الحرب.

٤٨-٢ اقترح أحد الوفود لأسباب عملية وللسهولة المرجعية، أن يجري تضمن ديباجة البيان الموحد إشارة متقاطعة إلى القرارات الثلاثة التي لم يجر تضمينها. وأوضح الرئيس أن الوثيقة التي ستلي الوثيقة ٩٨٤٨ سوف تتضمن جزءًا مستقلًا يتناول فقط المسائل القانونية ويمكن أن تتضمن البيان الموحد بالإضافة إلى القرارات في المجال القانوني التي لم يجر تضمينها في البيان الموحد. ولذلك فقد أشارت إلى ضرورة إدراج مرجع لهذه القرارات في بيان موحد.

٤٨-٣ وافقت اللجنة بالتالي، بالنسبة للمرفق (د) من الوثيقة A36-WP/28 بأنه ليست هناك قرارات في المجال القانوني يتم الإعلان بأنها لم تعد سارية. ومن ثم، قررت اللجنة أن توصي إلى الجلسة العامة اعتماد القرار المقترح الوارد أدناه:

### القرار ١/٤٨: بيان موحد لسياسات الايكوا المستمرة في المجال القانوني

لما كان من المستصوب توحيد قرارات الجمعية العمومية عن سياسات المنظمة في المجال القانوني، وذلك تيسيرًا لتنفيذها وتطبيقها العملي من خلال جعل نصوصها أقرب متناولًا وأسهل فهمًا وأفضل تنظيمًا من الناحية المنطقية.

### فإن الجمعية العمومية:

١- تقرر أن المرفقات بهذا القرار تشكل البيان الموحد لسياسات الايكوا المستمرة في المجال القانوني والمستكملة على النحو الذي كانت عليه 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 يحل محل قراراتها: ٦-٧ و ١٠-٤٠ و ١٦-٣٦ و ٢٧-٣ و ٣١-١٥ و ٣٣-٤ و ٣٥-٣.

### 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 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 يري أن

اشترائها 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 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، 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 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 البروتوكولات بإدخال المادة ٣ مكرر والمادة ٨٣ مكرر وعلى تعديل المادة 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 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.

#### 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 مبادرات إقليمية لوضع التدابير التي تعالج أي قضايا قانونية أو مؤسسية تعيق تنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM) في الإقليم، مع ضمان توافق هذه الآليات مع اتفاقية شيكاغو.

#### 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"، 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).

- انتهى -