

منظمة الطيران المدني الدولي

الجمعية العمومية - الدورة الخامسة والثلاثون

اللجنة القانونية

البند ٣٦: تقرير عن وضع اطار قانوني لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM) بما فيها النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية

اعتبارات بشأن التقرير الختامي لمجموعة دراسة تابعة^١
لأمانة العامة بشأن الجوانب القانونية لنظم الاتصالات
والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية

الحاجة الى وضع اطار قانوني ملزم

(مقدمة من ٢١ دولة أعضاء في لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني*)

ملخص

تعرض ورقة العمل هذه على الجمعية العمومية اعتبارات مقدمة من لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني بشأن التقرير الختامي الذي أعدته مجموعة دراسة تابعة للايكاو عن الجوانب القانونية لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية، وكذلك اقتراحات لصياغة اطار قانوني طويل الأمد، وعلى وجه الخصوص للنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية.

يرد الاجراء المعروض على الجمعية العمومية في الفقرة ٣.

١ - مقدمة

١-١ اعتمدت لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني، خلال جمعيتها العادية الحادية عشرة، التي احتفل بها في مانوس في نوفمبر ١٩٩٤، القرار A11-1، الذي ينص في الفقرة الثالثة على: "الحاجة الى الاعتماد على اطار قانوني ومؤسسي من شأنه الحفاظ على تنفيذ النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية".

^١ قدمت لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني النص بالانجليزية والاسبانية

* الأرجنتين، اروبا، بوليفيا، البرازيل، شيلي، كولومبيا، كوستا ريكا، كوبا، الجمهورية الدومينيكية، اكوادور، السلفادور، غواتيمالا، هندوراس، جامايكا، المكسيك، نيكاراغوا، بنما، باراغواي، بيرو، اوروغواي، فنزويلا.

٢-١ شكلت الحاجة الى صياغة اطار قانوني دولي يضمن فيما يضمن الحصول دون تمييز على خدمة تكفل استخدام النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية واستمرارها مهمة دائمة (منذ الجمعية العمومية الحادية عشرة الى الجمعية العمومية الخامسة عشرة) في برامج عمل لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني لفترة السنتين.

٣-١ من جهة أخرى، نظرت مجموعة التخطيط والتنفيذ للكاربيبي وأمريكا الجنوبية في الحاجة الى دراسة وصياغة الجوانب القانونية اللازمة لتنفيذ خطة الملاحة الجوية الاقليمية (نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية) وبالتالي انشاء مجموعة عمل بشأن الجوانب المؤسسية فيما يخص المرجع الذي يشتمل فيما يشتمل على تحليل جوانب خطة الملاحة الجوية الاقليمية تلك لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية التي ستقتضي تنسيقاً متعدد الأطراف".

٤-١ اعتمدت الدورة الثانية والثلاثون للجمعية العمومية للايكاو القرار A32-20، بينما كلفت المجلس والأمين العام، في اطار مسؤوليتهم وبدءاً بمجموعة دراسة تابعة للأمانة العامة، بالنظر في أمور من جملتها وضع واعداد اطار قانوني ملائم وطويل الأمد لتنظيم استخدام النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية بما في ذلك امكانية الاحتفال باتفاقية دولية. وبموجب القرار A32-20، أنشأت مجموعة دراسة تابعة للأمانة العامة بشأن الجوانب القانونية لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية، وذلك مع نهاية عام ١٩٩٨.

٥-١ في وقت لاحق، وخلال الدورة الثالثة والثلاثين للجمعية العمومية للايكاو، تقرر الاستمرار في تحليل الجوانب القانونية لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية بغية استكمال تحليل الاطار التعاقدية المؤقت لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية من أجل تعزيز تنفيذه.

٦-١ عرض الأمين العام على مجلس الايكاو، خلال دورته ١٧١، ورقة عمل C-WP/1297 تتضمن تقريراً نهائياً عن عمل مجموعة الدراسة الوارد ذكرها أعلاه. وقرر المجلس أن يعرض على الجمعية العمومية ورقة عمل تتضمن التقرير الختامي لمجموعة الدراسة، الذي يتوقع تحليلها خلال الدورة ١٧٢ للمجلس.

٧-١ عرضت الأمانة العامة للايكاو بالمثل التقرير الختامي لمجموعة الدراسة (LC/32-WP/5-1) خلال فترة الدورة الثانية والثلاثين للجنة القانونية، المعقودة في مونتريال، في الفترة ١٥-٢١ مارس ٢٠٠٤. وطلبت ورقة العمل هذه من اللجنة القانونية الاحاطة علماً بالموضوع.

٢-٢ اعتبارات بشأن التقرير الختامي لمجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة بشأن الجوانب القانونية لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية

١-٢ ذكرت مجموعة الدراسة في تقريرها مسائل منها ما يلي:

- المساءلة المالية.
- الاطار التعاقدية
- الاتفاقية الدولية

٢-٢ الاعترافات المتعلقة بالمساءلة المالية

١-٢-٢ يشير تقرير المجموعة الى أنه لا ينبغي اعتبار المساءلة المالية، طبقاً للمادة ٢٨ من اتفاقية شيكاغو، مساوية للمسؤولية، لأنها تنظم العلاقة بين الدول فقط ولا تعطي سبباً للتدخل الى الأشخاص للمطالبة عن التعويض عن الأضرار. وينبغي بالأحرى أن يتم تناول هذه المطالب على مستوى القانون الداخلي الساري.

٢-٢-٢ رغم أنه من الواضح جدا أن بعض الجوانب القانونية لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية ينظمها في الوقت الراهن القانون الوطني الساري، لا سيما فيما يخص المسألة المتعلقة بالمساءلة المالية، فاننا نوافق على التحليل الذي أعدته المجموعة ومفاده أن قواعد الاجراء المتعلق بالولاية القضائية غير كافية لاتخاذ اجراءات قانونية.

٣-٢-٢ نعتبر الحل الوسط الذي اعتمدته المجموعة غير كاف، أي البحث عن نهج لاطار تعاقدى فيما يخص المساءلة المالية ومن جهة أخرى، نوصي بأن يتضمن الاطار التعاقدى بين موردي الاشارات والدول ذات الاختصاص، مجموعة عناصر مشتركة، يتعلق بعضها بالمساءلة المالية (الفقرة ٣-٣-٤، والفقرة الفرعية أ) و ب) ج) و د) و هـ) من التقرير).

٤-٢-٢ فضلا عن ذلك، يقترح في تقرير المجموعة أن تكون تلك العناصر المشتركة الزامية لجميع الأطراف المعنية بالاطار التعاقدى؛ وبالتالي، ينبغي ادراجها في اتفاق الاطار (الملحق ز)) من التقرير المذكور. ومع ذلك، فالعناصر المشتركة المقترح ادراجها عناصر تقييدية، بقدر ما يحتفظ كل جزء بالحرية في تحديد مشاركته ليس في الاطار التعاقدى، وبالتالي، فما هي الضمانات المتعلقة بالمساءلة المالية؟

٥-٢-٢ بعد تحليل كل ما سبق ذكره، فاننا نتفق مع ما أعرب عنه من "جزء من المجموعة" على النحو المبين في الفقرة ٤-٣-٣ من تقرير المجموعة، ويشير الى أنه من أجل تحقيق عالمية نظام الملاحة الجوية الجديد وتأكيد، ينبغي تناول قضية المساءلة المالية في اطار نظام عالمي ولا ينبغي أن يترك البث فيها للقانون الوطني في كل دولة.

٣-٢ النظر في الاطار التعاقدى

١-٣-٢ يذكر تقرير المجموعة أنه خلال المداولات اتضح أنه، من حيث المبدأ، لا يكون اطار تعاقدى الزاميا؛ فضلا عن ذلك، فقد تم قبول مسودة الاطار التعاقدى كملحق و) من التقرير الختامى.

٢-٣-٢ بالنسبة لهذه المسألة، فاننا ندعم الاقتراح البديل، الذي يراعى ادراج اتفاق ايطاري بين الدول على مستوى حكومي، أي لتحديد العناصر المشتركة الالزامية التي ينبغي تطبيقها. ونتفق مع معيار أن الاتفاق يجب ألا يركز على العلاقات بين الدول فحسب، بل ينبغي أيضا أن ينظم بعض جوانب العلاقة التعاقدية التي تؤثر في مستخدمى النظام وموردي الخدمات (انظر محتويات الملحق ز)).

٤-٢ النظر في وضع اتفاقية دولية

١-٤-٢ بالنسبة لهذه المسألة، تتفق تماما مع ما قاله بعض أعضاء المجموعة، على النحو المبين في الفقرة ٢-٢-٥ من التقرير الختامى، مع مراعاة أن معظم البلدان النامية تدافع، في كل المحافل التي يناقش فيها هذا الموضوع، عن الحاجة الى وضع اطار قانونى مؤسسي ملزم.

٢-٤-٢ نعتقد أن التقرير الذي أعده وعرضه على المجموعة بعض أعضائها فيما يتعلق بأهم عناصر اتفاقية دولية، يرد بوصفه الملحق هـ) من التقرير، رغم أنه لا يعبر عن رأي أغلبية المجموعة، لا يلبى مصلحة أكبر عدد من الدول النامية.

٣-٤-٢ بناء على ذلك، تعتبر لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني أنه من الضروري أن يخضع الملحق ح) لمزيد من التحليل والدراسة والتقيح بهدف الاعتماد، في المدى المتوسط والمدى الطويل، على مسودة اتفاقية دولية تضع حقوق الدول والتزاماتها بشأن خدمات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية.

٣- القرار المعروض على الجمعية العمومية

١-٣ يرجى من الجمعية العمومية القيام بما يلي:

أ) الإبقاء في برنامج العمل العام للجنة القانونية على بند جدول العمل بشأن وضع اطار قانوني لتنظيم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية، بما في ذلك النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية.

ب) الإبقاء على مهام مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة فيما يخص الجوانب القانونية لتنظيم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية.

ج) تكليف مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة بتحليل أهم العناصر المقدمة في المرفق ح) من التقرير الختامي للمجموعة ودراستها وتقيحها، بغية النظر في وضع اتفاقية دولية في المستقبل.

د) تكليف مجموعة الدراسة بمواصلة دراسة وضع اطار تعاقدية مؤقت واعداده، مع مراعاة المرفق ز) من التقرير الختامي للمجموعة.

هـ) تقديم أي معلومات أخرى تعتبر ضرورية.

- انتهى -