



منظمة الطيران المدني الدولي

اللجنة القانونية

الدورة السادسة والثلاثون

مونتريال، من ٣٠ نوفمبر إلى ٣ ديسمبر ٢٠١٥

التقرير

١ - مكان الاجتماع ومدة انعقاده

١-١ انعقدت الدورة السادسة والثلاثون للجنة القانونية في مونتريال في الفترة من ٢٠١٥/١١/٣٠ إلى ٢٠١٥/١٢/٣. وترأس الدورة رئيس اللجنة القانونية بالنيابة، السيد تيري أولسون (فرنسا).

٢ - الكلمات الافتتاحية

١-٢ أعلن رئيس اللجنة القانونية عن افتتاح الاجتماع. ورحب النائب الأول لرئيس المجلس السيد انجلبرت زوا إيتوندي بجميع المندوبين والمراقبين نيابة عن المجلس ورئيسه والأمانة العامة. وأشار إلى أن الإيكاو منذ إنشائها وهي تعتمد على اللجنة في الحصول على المشورة القانونية بشأن أنشطتها وفي تمكينها من تحقيق أهدافها بموجب اتفاقية الطيران المدني الدولي. وبينما انصرف تركيز الاجتماعات السابقة للجنة القانونية بصفة أساسية إلى صياغة معاهدة واحدة أو أكثر من معاهدات القانون الجوي الدولي، ليس متوقفاً من هذا الاجتماع إعداد أي بروتوكول جديد أو اتفاقية جديدة. ولكن هذا لا يعني بأي حال من الأحوال أن أعمال الاجتماع الحالي أقل أهمية. فإن دراسة القضايا القانونية المعاصرة مهمة تتطلب من اللجنة جهداً مضمناً بهدف تعزيز سلامة وأمن الطيران المدني الدولي.

٢-٣ وأوضح النائب الأول لرئيس اللجنة أنه فيما يتعلق بالأفعال أو الجرائم التي تثير قلق مجتمع الطيران المدني والتي لا ترد في موثيق القانون الجوي الموجودة بالفعل حتى العام الماضي، فقد اعتمد بروتوكول جديد لتعديل الاتفاقية المتعلقة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى المرتكبة على متن الطائرات. وسوف تُحاط اللجنة علماً بنتائج أنشطة المتابعة داخل فرقة عمل الجوانب القانونية الخاصة بالركاب غير المنضبطين لتحديث المواد الإرشادية المترتبة على البروتوكول الجديد.

٢-٤ وأشار إلى أن تضارب المصالح مطروح للنقاش من جانب اللجنة، وأن الهدف العام للعمل في إطار هذا البند هو النظر في وضع قواعد أو إرشادات للإيكاو من أجل مساعدة الدول الأعضاء على اتخاذ تدابير من أجل الكشف عن تضارب المصالح وتجنبه والتخفيف منه والتعامل معه على الصعيد الوطني. وقد أعدت الأمانة العامة للإيكاو استبياناً لهذا الغرض ومن المزمع أن تناقش اللجنة التقرير الخاص به.

٢-٥ واعتمدت اللجنة في اجتماعها الأخير وجهة نظر مفادها أن بعض الدول الأعضاء قد يثير مسائل قانونية لدى تنفيذ المادة ٨٣ مكرر. وللتعامل مع هذا الموقف، شكّلت في عام ٢٠١٤ فرقة عمل للمادة ٨٣ مكرر وأحرزت تقدماً ممتازاً. وتساعد الفرقة الأمانة في وضع دليل لتحديث الإرشادات الخاصة بالمادة ٨٣ مكرر، واقترحت على اللجنة بعض التوصيات تضمنت إنشاء نظام للتسجيل على شبكة الإنترنت للاتفاقات الخاصة بالمادة ٨٣ مكرر.

٢-٦ وقد تثير الطائرات الموجهة عن بعد، باعتبارها عنصراً جديداً في منظومة الطيران المدني، مسائل فنية وتشغيلية لا تعد ولا تُحصى نظراً لعدم وجود طيار في الطائرة. وأجرت الأمانة العامة دراسة أولية بشأن مسؤولية الطائرات الموجهة عن بعد كي تنظر فيها اللجنة.

٢-٧ وأعرب النائب الأول لرئيس اللجنة عن توقعات طموحة من عمل اللجنة القانونية على تلك المسائل والبنود الأخرى المدرجة في جدول الأعمال، شاملة الإطار القانوني لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ إدارة الحركة الجوية، وتعزيز التصديق على موثيق القانون الجوي الدولي، وتحديد وضع أي طائرة. ووضع ثقة كبيرة في أداء اللجنة القانونية لمهامها. وسوف ينظر المجلس عقب هذا الاجتماع في نتائجه ويقرر مسار العمل في المستقبل.

٢-٨ وأعرب رئيس اللجنة عن شكره للنائب الأول لرئيس المجلس على ملاحظاته الواضحة والموجزة. ثم قدم تحية إجلال لذكرى السيدة هيلما هيتولا التي وافتها المنية في ١٧/٤/٢٠١٥. وأشار إلى أن السيدة هيتولا كانت أخصائية قانونية ومهنية رائدة عملت في العديد من المجالس القانونية لشركات عامة ناميبية. وكانت محامية كبيرة في مديرية الطيران المدني الناميبية وناصرت بقوة أهداف تنظيم الطيران المدني في ناميبيا، كما انتُخبت النائبة الرابعة لرئيس اللجنة القانونية خلال دورتها الخامسة والثلاثين. ولا يخفى على أحد داخل الإيكاو وخارجها ما تتميز به من شخصية ودودة ومهارات مهنية رفيعة المستوى. ووقف أعضاء اللجنة القانونية دقيقة صمت حداداً على السيدة هيتولا.

٣- جدول الأعمال وترتيبات العمل

- ٣-١ وافقت اللجنة على جدول الأعمال المؤقت الوارد في الوثيقة LC/36-WP/1-1. ويمكن الاطلاع على جدول أعمال الدورة بصيغته التي اعتمدها في المرفق (أ) من هذا التقرير.
- ٣-٢ وترد ورقات العمل التي تنظر فيها اللجنة حسب بنود جدول الأعمال في المرفق (ب) من هذا التقرير.
- ٣-٣ وترد بصورة منفصلة في التقرير الإجراءات التي اتخذتها اللجنة فيما يخص كل بند. وقد رُتبت المواد وفقاً لترقيم بنود جدول الأعمال التي درستها اللجنة.

٤- الجلسات

- ٤-١ عقدت اللجنة القانونية ست جلسات، وكانت جميعها جلسات مفتوحة.
- ٤-٢ وكان أمين اللجنة هو السيد ج. ف. أوغستين، مدير إدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية. وكان الدكتور ج. هوانج، موظف أقدم للشؤون القانونية، والسيد ب. فيراهجن، موظف أقدم للشؤون القانونية والعلاقات الخارجية، والسيد أ. جاكوب، موظف أقدم للشؤون القانونية، كنواب لأمين اللجنة. وعمل السيد أ. أوبولوت، والسيد س. بيتراس وكذلك السيدة م. واينشتاين، والسيدة بروكس، وهم مسؤولون قانونيون، أمناء مساعدين. كما قام مسؤولون آخرون في المنظمة بتقديم مجموعة من الخدمات إلى اللجنة.

٥- تمثيل الدول والمنظمات الدولية

- ٥-١ مثلت ٦١ دولة متعاقدة و ٩ منظمات دولية ١٣٤ ممثلاً ومراقباً في هذه الدورة للجنة القانونية. وترد في المرفق (ج) بهذا التقرير أسماء الممثلين والمراقبين.

٦- محاضر الجلسات

- ٦-١ قررت اللجنة أنه، تطبيقاً للمادة ٤٥ من نظامها الداخلي، أنه لا توجد حاجة إلى إعداد محاضر للدورة السادسة والثلاثين.

البند ٢ من جدول الأعمال: النظر في برنامج العمل العام للجنة القانونية

الأفعال أو الجرائم التي تثير قلق أوساط الطيران الدولي ولا تشملها وثائق قانون الجو الراهنة

١-٢ نُوقش هذا البند من جدول الأعمال بناء على ورقة العمل LC/36-WP/2-1، والتي قدمتها الأمانة العامة. وتذكر ورقة العمل أنه عندما اعتمد المؤتمر الدبلوماسي الذي عُقد تحت رعاية الإيكاو في ٢٠١٤/٤/٤ بروتوكول تعديل الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات (بروتوكول مونتريال لعام ٢٠١٤)، فقد اعتمد أيضاً قراراً يحث مجلس الإيكاو على أن يطلب من الأمين العام تحديث الكتاب الدوري رقم ٢٨٨ للإيكاو بعنوان (مواد إرشادية بشأن الجوانب القانونية لمشكلة الركاب المشاغبين/ المخربين) ليشتمل على قائمة أكثر تفصيلاً من الجرائم والأفعال الأخرى وكذلك إدخال تغييرات لاحقة على الكتاب الدوري الناشئة عن اعتماد البروتوكول. وبمقتضى هذا القرار، فقد أنشئت فرقة عمل بشأن الجوانب القانونية للركاب غير المنضبطين، التي عقدت أول اجتماع لها في سبتمبر ٢٠١٥.

٢-٢ وقدمت رئيسة فرقة العمل، السيدة بولكوفسكا (بولندا)، تقريراً مرحلياً أعدته فرقة العمل إلى اللجنة القانونية. وقررت فرقة العمل، ضمن أمور أخرى، المحافظة على قائمة الجرائم في الكتاب الدوري كما هي عليه، حيث أن القائمة شاملة بقدر كاف لتغطية السلوك غير المنضبط الذي يحدث يومياً. وأنشأت فرقة العمل أيضاً ثلاثة أفرقة صياغة ترأسها على التوالي سنغافورة وكينيا وفنلندا للفصول المختلفة في المواد الإرشادية الجديدة.

٣-٢ وأشادت وفود كثيرة بأعمال فرقة العمل. وأشار أحد الوفود إلى أن اعتماد بروتوكول مونتريال لعام ٢٠١٤ قد تترتب عنه آثار بالنسبة لقرار جمعية الإيكاو الحالي المتصل بالركاب المشاغبين ودعا إلى تعديله. وشدد الوفد على أنه إذا لم تتمكن الجمعية العمومية من تحديث قرارها في دورتها لعام ٢٠١٦، ينبغي القيام بذلك في الدورة المقبلة للجمعية العمومية. وذكرت الأمانة العامة أن تقديم مشروع قرار للجمعية العمومية في هذا الشأن في عام ٢٠١٦ سيعتمد على إكمال أعمال فرقة العمل.

٤-٢ وطلب أحد الوفود أن تراعى المواد الإرشادية كون اتفاقية طوكيو لعام ١٩٦٣ ستظل سارية المفعول بالنسبة لتلك الأطراف التي لم تصدق على بروتوكول مونتريال لعام ٢٠١٤. واقترح وفد آخر أن المواد الإرشادية لا ينبغي أن تغطي فقط الأفعال التي ترتكب على متن الطائرات أثناء الطيران بل ينبغي أن تغطي أيضاً أفعالاً معينة على الأرض، وقدّم مثلاً يرفض فيه الركاب مغادرة الطائرة بعد الهبوط. وأشارت الأمانة العامة إلى أن أحكام بروتوكول مونتريال لعام ٢٠١٤ تسري عند إغلاق باب الطائرة الخارجي. وعند فتح الباب، فإن الأفعال المرتكبة على متن الطائرة تخضع للقوانين الوطنية لدولة المطار الذي هبطت به الطائرة.

٥-٢ ولخص رئيس اللجنة المناقشة ووافقت اللجنة، على أنه ينبغي تهنئة فرقة العمل على أعمالها وتشجيعها على إكمال مهمتها.

النظر في الإرشادات بشأن تضارب المصالح

٦-٢ قدّمت الأمانة العامة ورقة العمل LC/36-WP/2-2 التي تضمنت تقريراً عن نتائج الدراسة الاستقصائية الإلكترونية بشأن تضارب المصالح في مجال الطيران المدني والتي ردت عليها ٤٣ دولة. وقد تبين من هذه الدراسة الاستقصائية أن معظم الدول التي ردت عليها وضعت إطاراً يتناول موضوع تضارب المصالح الذي تعتبره فعّالاً. بالإضافة إلى ذلك، خلّصت ورقة العمل إلى أن من المفيد أن تضع جميع الدول هذا الإطار نظراً لأهمية الحالات المتعلقة بتضارب المصالح في الأنشطة التي تمارسها الدول في مجال الطيران المدني. وأوصي بإعداد وتقديم قرار عن الجمعية العمومية من أجل زيادة الوعي باحتمال تضارب المصالح في مجال الطيران المدني وحاجة الدول إلى اتخاذ تدابير لتجنب أو خفض حدّة المخاطر على سلامة وأمن الطيران نتيجة تضارب المصالح.

٧-٢ وفي حين قدمت الولايات المتحدة ورقة العمل LC/36-WP/2-7 أوضحت فيها أن هدفها الرئيسي هو الإعراب عن اهتمامها بمواصلة الأعمال المتعلقة بتضارب المصالح. أما السيناريوهات مثل إدارات الطيران المدني التي لديها هيئة إشرافية يتكون أعضاؤها من ممثلي قطاع الطيران أو إدارات الطيران المدني التي تقدم بيانات عامة تبرز مهمتها في دعم أو تحسين مستوى الوضع الاقتصادي للناقلين على المستوى الوطني، فقد ذُكرت باعتبارها تشكل مخاطر محتملة تهدد التنظيم المستقل. وأشار إلى الأحكام مثل شروط الإفصاح ومنع اتخاذ قرارات تنظيمية بوصفها أمثلة للتخفيف من حدة التدابير التي يمكن تطبيقها. وقد أعربت الولايات المتحدة في هذا السياق عن تأييدها الكبير للاقتراح القاضي بإعداد الجمعية العمومية قراراً بشأن موضوع تضارب المصالح.

٨-٢ ووجه انتباه اللجنة لأحكام الإيكافو الإضافية بشأن تضارب المصالح في شكل قاعدة قياسية ترد في الملحق التاسع عشر - إدارة السلامة، لاسيما الفقرة ٣-٢، التي تُقرأ بالاقتران بالفقرة ٣-٣ الواردة في المرفق (١)، وتتصّل على أن تنشئ الدول وتتخذ نظاماً لمراقبة السلامة يكفل تزويد الموظفين الذين يؤدون مهام مراقبة السلامة بالإرشادات لغرض معالجة المسائل المتعلقة بالأخلاقيات وسلوك الموظفين وتقادي ما قد يحدث في أداء مهامهم الرسمية من حالات تضارب المصالح الفعلية والمفترضة. وقد أكدت الأمانة العامة أن نتائج البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة بينت أنه منذ تطبيق أسئلة البروتوكول ذات الصلة في عام ٢٠١٢، وضعت ٩ دولة من أصل ١٦ دولة شملها التدقيق، وضعت آلية لتفادي حالات تضارب المصالح الفعلية أو المفترضة لدى موظفي هيئة التدقيق.

٩-٢ وقد أعربت عدة وفود عن تقديرها للأمانة العامة على ما أنجزته من عمل هائل بشأن التقرير الذي يشمل الجهود الكبيرة التي بذلت لإنجاز الدراسة الاستقصائية. ولاحظ أحد الوفود أن الدراسة الاستقصائية أتاحت الفرصة للجهات التي ردت كي تمنع النظر وتستفيد من التدابير المتاحة في دولها لتناول موضوع تضارب المصالح، وأشاد بهذا الأمر باعتباره أداة تستفيد منها الدول التي لم تردّ بعد على الدراسة الاستقصائية.

١٠-٢ وأعرب جميع الوفود التي أخذت الكلمة عن تأييدها للاقتراح القاضي بإعداد وتقديم قرار للجمعية العمومية وأبدت وفود عديدة رغبتها في المساهمة في هذا القرار أو رعايته. وقد أبرز أحد الوفود في معرض دعمه للاقتراح الخاص بقرار للجمعية العمومية الحاجة إلى مراعاة مستوى الإعداد والموارد المتاحة للدول فيما يخص تحديد التدابير الخاصة بتضارب المصالح.

١١-٢ وشدد أحد الوفود على الحاجة في بعض الحالات إلى إيجاد توازن بين الحالات الخاصة للدول وبين المخاطر التي يطرحها موضوع تضارب المصالح كما جاء في الفقرة ٤-٤ من ورقة عمل الأمانة العامة. ورأى البعض أن من المهم في إطار القيام بذلك اعتماد نهج عملي وواقعي يقرّ بوجود حالات تتعلق بتضارب المصالح قد يتعدّر استئصالها بشكل تلقائي في بعض الحالات مع الحرص في الوقت ذاته على اتخاذ ما يلائم من خطوات لإدارتها بحيث لا تشكل مخاطر على سلامة وأمن الطيران. وقد لفت أحد الوفود انتباه اللجنة على ضرورة معالجة تضارب المصالح من الناحية التنظيمية، وذلك في ضوء المعاملات بين مختلف الوكالات المعنية بشؤون التنظيم وتوفير خدمات الطيران على التوالي.

١٢-٢ وفي الختام أحاط رئيس اللجنة علماً، أثناء تلخيصه، بأن الدراسة الاستقصائية قد ترتب عنها معدل ردود معقول وأن الدول قد أشارت أثناء مداواتها باللجنة إلى اهتمامها المتواصل بالعمل بشأن هذا الموضوع. وأحيط علماً أيضاً بأنه ثمة رغبة في التصدي للأشكال الأخرى من تضارب المصالح مثل تضارب المصالح التنظيمية في الترتيبات بين مختلف الوكالات العمومية والخاصة المشاركة في الطيران المدني. وكذلك ينبغي إيلاء الاعتبار للظروف المحددة للدول في تحديد تدابير الوقاية أو التخفيف المتوفرة لها بشأن تضارب المصالح. وتم تحديد الخطوات المقبلة لمواصلة العمل بشأن البنود التالية: (أ) تقوم الدول المعنية بإعداد قرار وتقديمه إلى الجمعية العمومية يحث الدول على وضع إطار قانوني والتعاون من أجل تبادل أفضل ممارساتها في التصدي لتضارب المصالح وأن توفر الأمانة العامة المساعدة المطلوبة في هذا المضمار؛ و(ب) تشجيع الدول التي لم ترد على الدراسة الاستقصائية المعنية بتضارب المصالح أن تقوم بذلك وأن هذه الدراسة لا تزال ومتاحة على

الإنترنت وتزويد الإيكاو بمعلومات إضافية، بما في ذلك النصوص التشريعية والتنظيمية. وفي نفس الوقت ستجمع الأمانة العامة المعلومات من الدول بشأن أفضل ممارساتها سيما فيما يتعلق بما يلي: (١) فصل المسؤوليات والسلطات بين مقدمي الخدمات المنظمين أو الذين يتبعون للدول؛ و(٢) تنقل الأفراد بين الوظائف في الكيانات التنظيمية والمنظمة؛ و(٣) أداء الواجبات التنظيمية بواسطة الموظفين المنتدبين أو المكلفين في الكيانات المنظمة. وستقوم الأمانة العامة أيضا بجمع القواعد والإرشادات المتوفرة ضمن الإيكاو بشأن هذا الموضوع.

جوانب السلامة المتعلقة بالتحريك الاقتصادي والمادة ٨٣ مكررا

٢-١٣ ثم تطرقت اللجنة إلى ورقة العمل LC/36-WP/2-3 التي قدمتها الأمانة العامة. وأشارت الورقة إلى أن اللجنة القانونية قد أوصت، في دورتها الخامسة والثلاثين، بتشكيل فرقة عمل، وأن المجلس قد وافق على ذلك. وبالتالي فقد أنشئت في سبتمبر ٢٠١٤ فرقة العمل المعنية بالمادة ٨٣ مكررا، وتمثل مهامها في تقديم توصيات لمراجعة كتاب الإيكاو الدوري ٢٩٥ وتحديد الخيارات التي يتعين أن تنظر فيها الإيكاو كبداية لنظام التسجيل الحالي، وإمكانية أن تقوم هذه البدائل على شبكة الإنترنت.

٢-١٤ وشكر الأمين أيرلندا فضلا عن المملكة المتحدة وهيئات الطيران المدني في برمودا لتيسير هذا العمل بشأن المادة ٨٣ مكررا بواسطة التكرم باستضافة اجتماعات فرقة العمل، وأجزل الشكر كذلك لأعضاء فرقة العمل ككل على أعمالهم المضنية وعلى إنجازاتهم السريعة. ورفعت فرقة العمل توصيات إلى الأمانة العامة من أجل نشر دليل لتحديث الكتاب الدوري ٢٩٥، الذي قُدمت سماته الرئيسية في الجزء ٤ من الورقة، فضلا عن خمس توصيات مقدمة إلى اللجنة القانونية والواردة في الجزء رقم ٥. وأشار أيضا إلى أن مشروع النص الموحد للدليل ينبغي أن يكون جاهزا في أبريل ٢٠١٦ تقريبا لكي يستعرضه أعضاء فرقة العمل ولاستعراض مقارن آخر، وذلك من أجل تقديم الدليل إلى الأمانة العامة بحلول نهاية صيف ٢٠١٦ من أجل إقراره واحتمال نشره في خريف ٢٠١٦.

٢-١٥ وقدم التوصيات إلى اللجنة رئيس فرقة العمل السيد ج. ثاتشيت من الوفد الكندي. وفيما يتعلق بالتعديل المقترح على قواعد المجلس المنطبقة للسماح بالتسجيل السريع ونشر اتفاقات المادة ٨٣ مكررا من خلال نظام تفاعلي قائم على شبكة الإنترنت، فقد أشار إلى أنه كان من المنتظر أن تتمكن الأمانة العامة والمجلس من النظر فيما إذا كانت ثمة جوانب فعالة لتوسيع نطاق نظام التسجيل على شبكة الإنترنت لكي يشمل اتفاقات وترتيبات طيران أخرى، وقد أيدت بعض الوفود هذه النقطة. وفي التوصية الخامسة التي تناهت بالتصديق على المادة ٨٣ مكررا من جانب الدول غير الأطراف فيها بعد، فقد سرّه إبلاغ اللجنة بأن تشاد قد صدقت على البروتوكول مؤخرا. وفي الختام شكر السيد ثاتشيت الأمانة العامة للإيكاو المكونة من موظفين من إدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية وإدارة الملاحة الجوية وإدارة النقل الجوي، وبالفعل لجميع أعضاء فرقة العمل، على النتائج الناجحة التي توصلت إليها وعلى روح الفريق العظيمة التي سادت أثناء المداولات.

٢-١٦ في المناقشات التي أعقبت ذلك، كان هناك تأييد وتقدير عامان جرى الإعراب عنهما للعمل الذي أنجزته فرقة العمل ونتيجته المثمرة للغاية التي تجاوزت التوقعات وبيّنت المزيد من التعاون المتعدد التخصصات الفعال بما في ذلك التعاون بين مختلف إدارات الإيكاو. وكان من رأي العديد من الوفود أنه من المؤكد أن الدليل الجديد سيساعد الدول في التغلب على الصعوبات المواجهة في تنفيذ المادة ٨٣ مكررا، فاسترعى أحدهم النظر لاقتراح نموذج لموجز لاتفاق بمقتضى المادة ٨٣ مكررا، وكذلك لأهمية فصل بشأن تدريب المفتشين. وأوصى وفد، تؤيده وفود أخرى، بأنه ينبغي أن تنظم الأمانة العامة حلقات عمل وندوات أو جلسات إحاطة خلال اجتماعات ملائمة، بشأن الإرشادات التي تُقدّم في الدليل الجديد الذي سيصدر.

٢-١٧ أعربت الوفود بصفة عامة أيضاً عن تأييدها القوي للتوصيات الخمس. أما التوصية الثانية بشأن نظام تفاعلي قائم على الإنترنت للتسجيل والنشر للاتفاقات بمقتضى المادة ٨٣ مكررا فقد حظيت بدعم ساحق، نظراً للتحويلات السريعة للطائرات بعقود تأجير في أيامنا هذه. وتطرق أحد الوفود إلى ميزة إجراء تحليل للتكاليف والمنافع لأي نظام تسجيل جديد قائم

على الإنترنت. واقترح وفد أن تنظر الأمانة العامة في اللجوء إلى تكنولوجيا دليل المفاتيح العامة المتوفرة بالفعل والمستخدمه عن طريق الايكاو لأغراض التحقق من الصحة. وبالإشارة إلى مشروعات الايكاو مثل تسجيل الطائرات ونظم شهادة المشغل الجوي، اقترح مراقب أن أي نظام تسجيل للمادة ٨٣ مكرراً قائم على الإنترنت من المؤكد أنه ينبغي توصيله بنظم أخرى عن طريق الايكاو، مما يسمح بالوصول إلى تسجيل موثوق وبيانات AOC من جميع الدول الأعضاء في الايكاو. وأيد اقترح المراقب من حيث المبدأ وفدان وفقاً للمادة ٣١ أ) من النظام الداخلي. وقد دعا هذان الوفدان إلى إجراء المزيد من التحقيق والمعلومات بشأن هذا الموضوع. وقدمت الأمانة العامة تحديثاً عن قاعدة بيانات تسجيل الطائرات المذكورة، التي تعوقها حالياً حقيقة أن كثيراً من الدول مازالت لم تصرّح بالوصول إلى بياناتها. وفي هذا الصدد، عرض أحد الوفود اقتراحاً، وإن لم يكن مرتبطاً بشكل مباشر بهذا البند، بأنه ينبغي في نهاية المطاف أن تولي الأمانة العامة الاعتبار لتعديل الملحق السابع باتفاقية شيكاغو لتزويد الدول بقواعد دولية تنظم شطب تسجيل الطائرات.

٢-١٨ أعربت عدة وفود عن تأييدها الخاص للتوصية الثالثة بشأن قاعدة قياسية جديدة في الملحق السادس تطلب أن نسخة طبق الأصل ومصدقة في شكل ورقي أو إلكتروني من موجز للاتفاق بمقتضى المادة ٨٣ مكرراً تُحمل على متن الطائرة وطوال سريان الاتفاق، بنفس طريقة شهادة المشغل الجوي.

٢-١٩ فيما يتعلق بالتوصية الرابعة، طلب وفد مزيداً من الإيضاح بشأن مسألة الطيران العام. وأوضحت الأمانة العامة أنه نظراً لأن مفهوم دولة المشغل مرتبط جوهرياً بإصدار شهادة المشغل الجوي في حالة النقل الجوي التجاري، سيكون من المطلوب استعراض الجزأين الثاني والثالث من الملحق السادس لتحديد أفضل السبل لمعالجة نقل المسؤولية عن المراقبة لعمليات الطيران العام، ومن ثم الوفاء بمتطلبات عمليات التحويل بمقتضى المادة ٨٣ مكرراً. وبشأن نفس التوصية اقترح وفد، أيده وفد آخر، تعديلات للجملة الأخيرة لكي يتم التعبير على نحو أفضل عن حقيقة أن بعض المتطلبات الحالية لا يمكن أن تنطبق عملياً على الطائرات الموجهة عن بعد.

٢-٢٠ لخص الرئيس المناقشة فبين أن الرأي السائد للجنة أن هذا البند من برنامج عملها العام عولج بطريقة مهنية ومعجلة للغاية، وفرت حلاً حقيقياً التزم به مجتمع الطيران المدني. واختتم كلمته قائلاً إن اللجنة وافقت على التوصيات الخمس، بصيغتها المعدلة فيما يتعلق بالأولى والرابعة (انظر النص النهائي للتوصيات في المرفق (ه)) وشجعت الأمانة العامة على تعريف الدول بالإرشادات في الدليل الجديد فور نشره، بمناسبة الدورة التاسعة والثلاثين المقبلة للجمعية العمومية أو خلال اجتماعات أخرى حسب ما يكون ملائماً.

النظر في المسائل القانونية المرتبطة بالطائرات الموجهة عن بعد

٢-٢١ قدمت الأمانة العامة ورقة العمل LC/36-WP/2-4، التي أرفقت بها دراسة أجرتها الأمانة العامة للتحقق من ملاءمة وفعالية إطار المسؤولية الحالي لإدماج الطائرات الموجهة عن بعد. ولاحظت الدراسة أن الطائرات الموجهة عن بعد هي ببساطة طراز واحد للطائرات غير المأهولة، وجميع الطائرات غير المأهولة (بدون طيار)، سواء كانت تتم قيادتها عن بعد أو مستقلة تماماً، أو توليفات منها، تخضع لأحكام اتفاقية شيكاغو وملاحقها. وكان الاستنتاج العام للدراسة هو أنه على الرغم من أن انتشار الطائرات الموجهة عن بعد من المحتمل أن يكشف عن مشهد إثباتي يتعلق بالكيفية التي سيتم بها تطبيق نظام المسؤولية الدولي على عمليات الطائرات الموجهة عن بعد ومشغليها، فإن النظام في حالته الراهنة ملائم قانونياً ليستوعب تكنولوجيا الطائرات الموجهة عن بعد.

٢-٢٢ ثم أعقب تقديم الأمانة للورقة تقديم آخر من الأمانة العامة بشأن العمل الفني للايكاو المتصل بالطائرات الموجهة عن بعد. وعند اختتام عدد من الأسئلة والأجوبة بشأن العمل الفني للايكاو بصدد الطائرات الموجهة عن بعد، جرى طرح سؤال

بشأن متطلبات التأمين. ونظراً لأن ورقة العمل LC/36-WP/2-4 استنتجت أن المعاهدات الدولية الحالية بشأن المسؤولية تنطبق على الطائرات الموجهة عن بعد، أحال الأمين العام اللجنة إلى أحكام المعاهدات المحددة التي تتناول متطلبات التأمين، أي: المادة ٥٠ من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ والمادة ١٥ من اتفاقية روما لعام ١٩٥٢ والمادة ٩ من اتفاقية مونتريال للمخاطر العامة لعام ٢٠٠٩ والمادة ٧ من اتفاقية مونتريال لعام ٢٠٠٩ للتعويض عن التدخل غير المشروع لعام ٢٠٠٩.

٢٣-٢ أثنى العديد من أعضاء اللجنة على دراسة الأمانة العامة بوصفها ممتازة وتتسم عموماً بأنها متعمقة وشاملة. غير أن مندوباً بصفة خاصة كان يعتقد أنه لا تزال هناك مسائل تتعلق بنظام المسؤولية جديرة بالمزيد من المناقشات مع ملاحظة، مثلاً، أن اتفاقيتي عام ٢٠٠٩ للمخاطر العامة وللتعويض عن التدخل غير المشروع عرّفت "طائرة في حالة طيران" بالاستناد إلى فتح وإغلاق الأبواب الخارجية للطائرة وأن مثل هذا التعريف قد لا يشمل جميع الطائرات الموجهة عن بعد. وعلى الرغم من ذلك، أعربت الأغلبية الساحقة من المندوبين عن تأييدهم غير المشروط لتحليل التقرير واستنتاجاته، بينما أعربوا أيضاً عن تقديرهم للعروض التي قدمتها الأمانة العامة.

٢٤-٢ على الرغم من رضا اللجنة الشامل عن عمل الأمانة العامة، لاحظ عدد من المندوبين أن الجوانب القانونية لعمليات الطائرات الموجهة عن بعد بخلاف المسؤولية قد لا تزال في حاجة لمعالجتها ومن ثم أعربوا عن تفضيلهم للإبقاء على "النظر في المسائل القانونية المرتبطة بالطائرات الموجهة عن بعد" كبند في برنامج عمل اللجنة. وجزم وفد بأنه على الرغم من أن دولته لديها بالفعل لوائح وطنية شاملة لكل شيء عن الطائرات الموجهة عن بعد، بما في ذلك أحكام موسعة تتناول حتى الطائرات الصغيرة للغاية المشار إليها عادة باسم "الطائرات بدون طيار"، إلا أنها تهتم بأراء الدول الأخرى وتفضل استبياناً لجمع معلومات عن اللوائح الوطنية لدول أخرى. وأيد اقتراح إجراء استبيان عدد كبير من المندوبين الآخرين، دعا العديدين منهم إلى استخدامه كوسيلة لتحديد المشاكل القانونية الدولية المحددة التي يمثلها دمج الطائرات الموجهة عن بعد بالنسبة للدول. وشدد وفد أيضاً على أهمية ضمان أن يأخذ عمل اللجنة في المستقبل بشأن الطائرات الموجهة عن بعد بعين الاعتبار التطورات الفنية واحتياجات الصناعة من خلال التنسيق مع فريق خبراء نظم الطائرات الموجهة عن بعد.

٢٥-٢ لخص الرئيس مناقشة البند ٢-٤ من جدول الأعمال، فحدد ثلاثة استنتاجات رئيسية توصلت إليها اللجنة. أولاً، استنتجت اللجنة بالإجماع أنه ينبغي أن يظل البند في برنامج عملها. وثانياً، استنتجت اللجنة أن دراسة الأمانة العامة عالجت بشكل صحيح مسألة ملاءمة وفعالية نظام المسؤولية الدولي، غير أن جوانب أخرى لعمليات الطائرات الموجهة عن بعد ذات الطابع الدولي، مثل العمليات فوق أعالي البحار والعمليات عبر الحدود والتغيرات في حيازة/السيطرة على الطائرات الموجهة عن بعد أثناء الطيران الدولي تستلزم النظر المستمر في إطار دولي. وثالثاً، كان يوجد تأييد واسع النطاق في اللجنة لاستبيان الدول، وذلك في الوقت ذاته كوسيلة لجمع المعلومات عن التشريع الوطني لأغراض المقارنة، وكوسيلة لتحديد المسائل الدولية التي لها دور (أي، ما هي المشاكل التي لا يستطيع التشريع الوطني حلها). واقترح الرئيس أن الاستبيان قد يتم إرساله أثناء الأشهر الستة المقبلة، ودعا الدول لتقديم توصيات إلى الأمانة العامة بشأن كيفية تشكيل محتوى الاستبيان.

النظر في وضع إطار قانوني بشأن نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ إدارة الحركة الجوية CNS/ATM، بما في ذلك النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS) والهيئات الإقليمية المتعددة الجنسيات

٢٦-٢ أحاطت اللجنة علماً بورقة العمل LC/36-WP/2-5 التي قدمتها الأمانة العامة، والتي ذكرت أنه لم يجر أي نشاط رئيسي داخل الإيكاو فيما يتعلق بهذا البند، وأن الأمانة العامة ستواصل مراقبة رصد الأنشطة ذات الصلة بهذا الموضوع حسب الضرورة.

تعزيز التصديق على موثيق قانون الجو الدولي

٢٧-٢ أحاطت اللجنة علماً بورقة العمل LC/36-WP/2-5 التي قدمتها الأمانة العامة، والتي تتضمن تقريراً بشأن حالة التصديق على موثيق قانون الجو الدولي المعتمدة تحت رعاية الإيكاو وكذلك الجهود المتواصلة لتسريع وتيرة هذه التصديقات.

٢٨-٢ ثم قدمت جمهورية كوريا ورقة المعلومات LC/36-IP/2 - إعادة النظر في اتفاق عبور الخطوط الجوية الدولية لعام ١٩٤٤ (اتفاق العبور). دعت الورقة إلى نظرة جديدة إليه، بالنظر إلى التغيرات طوال السنوات السبعين الماضية من حيث حدود السيادة على الفضاء الجوي، ومع اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (١٩٨٢) ومعاهدة عام ١٩٦٧ للمبادئ المنظمة لأنشطة الدول في ميدان استكشاف واستخدام المجال الخارجي، بما في ذلك القمر والأجرام السماوية الأخرى ("معاهدة الفضاء الخارجي")، فضلاً عن توجه سياسات النقل الجوي نحو الأجواء المفتوحة أو التغيرات في السياسة الدولية أو الشواغل البيئية التي تتطلب استخدام أقصر الطرق. وفي الختام، اقترحت الورقة أنه ينبغي أن تستمر الإيكاو في الدعوة إلى الالتزام باتفاق العبور، وقد أحاطت اللجنة علماً بذلك.

تحديد وضع طائرة - مدنية/حكومية

٢٩-٢ فيما يتعلق بالبند ٢-٧ من جدول الأعمال، قدمت بولندا ورقة العمل LC/36-WP/2-6 التي ذكّرت بالدراسة التي أجرتها الأمانة العامة للإيكاو بشأن الطائرات المدنية/الحكومية ودعت اللجنة القانونية إلى اتخاذ موقف بشأن كيفية (أ) تحقيق تحديد الطائرات المدنية/الحكومية و(ب) "وضع" شروط أدق للطابع المدني أو الحكومي أو المختلط للطائرات والرحلات الجوية المشغلة لأغراض غير عادية" و(ج) "ضمان اعتراف مجتمع الطيران الدولي بالقواعد ذات الصلة بالموضوع لتحديد وضع الطائرات المستخدمة في كل رحلة أو مجموعة من الرحلات"، وكذلك تحديد "الجهة المختصة باتخاذ هذا القرار، وكيفية بت المسألة وإبلاغ القرار إلى الجهات المعنية عندما لا تكون القواعد المتعلقة بتخطيط الرحلات كافية"، وكل ذلك بدون تعديل الاتفاقية.

٣٠-٢ قدمت الولايات المتحدة كذلك ورقة العمل LC/36-WP/2-8 التي تساءلت عما إذا كانت الأهداف المبينة بإيجاز في ورقة العمل LC/36-WP/2-6 مستصوبة، وذكّرت بأن اتفاقية شيكاغو، بمقتضى المادة ٣ (أ) "لا تُطبق على الطائرات الحكومية". وإذ لاحظت كذلك الصعوبة السابقة في التوصل إلى تعريف "الطائرة الحكومية" بتوافق الآراء، فضلاً عن حقيقة أن "... إدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية (LEB) تبذل ما يفوق طاقتها بكثير لتقديم دعمها للبنود المتعددة التي يضمها برنامج العمل والتي ترى المنظمة أنها تتسم بقدر أكبر من الأهمية"، أوصى [أحد الوفود] بأن يبقى بند جدول الأعمال "تحديد ما إذا كانت الطائرة مدنية أو حكومية" في برنامج عمل اللجنة على مستواه الحالي من الأولوية.

٣١-٢ أعربت مجموعة من الوفود عن دعمها لإيضاح تعريف "طائرة حكومية" الوارد في المادة ٣ من اتفاقية شيكاغو ووضع معايير لتحديد وضع أي طائرة أو رحلة جوية بوصفها مدنية أم حكومية، لا بتعديل الاتفاقية، بل بالأحرى بتعديل واحد أو أكثر من ملاحقها. وقد نجمت صعوبات معينة عن عدم وجود ممارسة موحدة في تصنيف الطائرات المدنية/الحكومية. ومثلاً، فإن الطائرات المستخدمة لنقل المعتقلين اعتبرت بعض الدول طائرات مدنية، لكنها في الواقع طائرات حكومية ينبغي ألا تدخل في إقليم دولة أخرى دون الموافقة الصريحة من الأخيرة. وبناءً على ذلك، كانت تفضل إنشاء مجموعة عمل أو فرقة مهام لإحراز تقدم في العمل بشأن هذه المسائل. واعترفت مجموعة أخرى من الوفود بالتحديات التي يطرحها التصنيف الحالي "للطائرات المدنية/الحكومية"، لكن بالنظر إلى الموارد المحدودة لإدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية، أعربت عن تفضيلها لإبقاء البند في جدول أعمال اللجنة القانونية لمواصلة العمل خلال دورتها السابعة والثلاثين.

٣٢-٢ بيد أن أغلبية التدخلات، أعربت عن التأييد لفكرة إرسال استقصاء أو استبيان إلى الدول الأعضاء، كوسيلة للتحقق من مواقفها وممارساتها، وستكون لمثل هذا الاستقصاء أو الاستبيان فائدة قصوى لتحديد أي التحديات المحددة التي تواجهها الدول بسبب النظام القانوني الحالي المتصل بالطائرات المدنية/الحكومية.

٣٣-٢ أحاط الرئيس علماً، في تلخيص لمناقشة البند ٢-٧، بإحساس بعض المندوبين بأن تعريف اتفاقية شيكاغو "للطائرات الحكومية" أصبح عتيقاً، بقدر ما أن بعض طرز الطائرات/الرحلات الجوية لم تعد تتدرج بالتحديد في فئات الخدمات العسكرية أو الشرطية أو الجمركية. وواجهت أيضاً المطارات ومقدمو خدمة الملاحة الجوية بعض المشاكل في محاولتهم التحقق من الوضع المدني/الحكومي لطائرة بغية تحصيل الرسوم ذات الصلة. بيد أنه لاحظ أيضاً أنه كان ثمة عدد كبير من المندوبين الذين دعوا إلى وضع معايير محددة لتحديد وضع طائرة/رحلة جوية بوصفها مدنية/حكومية بينما، في الحقيقة، وفرت هذا دراسة الأمانة العامة للايكاو في عام ١٩٩٣ لمسألة الطائرات المدنية والحكومية.

٣٤-٢ وبعد أن قيل هذا، عدّد الرئيس أربع مجالات لتوافق الآراء بين أعضاء اللجنة، أي: (١) متطلبات السلامة والأمن التي تؤثر على الطيران المدني بارزة و(٢) لا حاجة لتعديل المادة ٣(أ) و(ب) من اتفاقية شيكاغو و(٣) "تحديد وضع الطائرة القانوني: هل هي مدنية أم حكومية" ينبغي أن يظل في برنامج عمل اللجنة و(٤) الدراسة التي أجرتها الأمانة العامة في عام ١٩٩٣ ممتازة وينبغي اتخاذها كأساس لاستعراض اللجنة وعملها المستمر بشأن هذه المسألة. وحدّد الرئيس فضلاً عن ذلك مسألتين لم يوجد توافق آراء فيما يتعلق بهما، أي: (١) الحاجة إلى أو استصواب تفسير رسمي من الايكاو لتعريف "طائرة مدنية/حكومية" و(٢) الحاجة إلى أو استصواب تعديلات لملاحق الاتفاقية لمعالجة المسألة. وفي الختام، اقترح الرئيس إنشاء مجموعة عمل أو فرقة مهام، في حين أنه غير مستبعد كلياً، ربما كان سابقاً لأوانه قبل نتائج استعراض إدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية لدراسة عام ١٩٩٣ الذي وجّه المجلس بإجرائه. واقترح فضلاً عن ذلك أنه نظراً للموارد المحدودة لإدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية، وافقت اللجنة بصفة عامة على أن استبياناً للتحقيق بشأن المشاكل العملية التي يسببها تصنيف "الطائرات المدنية/الحكومية" ينبغي إرساله قبل إجراء استعراض إدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية لدراسة عام ١٩٩٣ للمعونة في تضيق نطاق الاستعراض. وينبغي أن تبذل الإدارة المذكورة قصارى جهدها من أجل (١) إرسال استبيان في صيف عام ٢٠١٦؛ (٢) إكمال استعراضها وتحليلها للدراسة قبل انعقاد الدورة المقبلة للجنة.

البند ٣ من جدول الأعمال: استعراض برنامج العمل العام للجنة القانونية

١-٣ استند النظر في هذا البند من جدول الأعمال على ورقتي العمل LC/36-WP/3-1 و LC/36-WP/3-2، اللتين قدمتهما الأمانة العامة.

٢-٣ وأبلغت اللجنة القانونية، في ورقة العمل LC/36-WP/3-2 بأن المجلس عندما قرر عقد هذه الدورة للجنة القانونية، وافق على إطلاع اللجنة القانونية على الجوانب القانونية المتعلقة بالرحلات التجارية في الفضاء لدى نظرها في البند ٣ من جدول الأعمال.

٣-٣ ورَكَزت مداوالات اللجنة القانونية على مسألة ما إذا كان ينبغي إدراج الجوانب القانونية المتعلقة بالرحلات التجارية في الفضاء في برنامج العمل العام للجنة القانونية. وفيما يتعلق بمسألة ما إذا كان قد طُلب من الإيكاو إنجاز أي أعمال محددة في هذا المجال، فقد أشارت إدارة الملاحة الجوية إلى أنه لم يُقدم أي طلب مثل هذا حيث أن الجهات المعنية لا تزال بانتظار تطور الرحلات التجارية في الفضاء.

٤-٣ وبناء على المعلومات التي تفيد بأن قطاع سياحة الفضاء دون المداري هو قطاع حديث العهد، فقد رأت مجموعة من الوفود أن أي أعمال قانونية في هذا المجال هي أعمال سابقة لأوانها. وحتى الآن لا توجد أي إشارة تفيد بعدم تسيير الرحلات الجوية دون المدارية بواسطة الحركة الجوية في المجال الجوي الوطني. ولا ينجم عن ذلك أي تأثير على سلامة الطيران وإدارة المجال الجوي. وحيث أنه ثمة قائمة طويلة بالفعل من البنود في برنامج الإيكاو القانوني، فلا ينبغي استهلاك الموارد المحدودة للمنظمة في هذا المرحلة من أجل مسائل مستقبلية ليس لها تأثير في الوقت الحاضر. ووفقاً لذلك، لم توافق هذه المجموعة من الوفود على إدراج البند في برنامج العمل العام للجنة القانونية.

٥-٣ وارتأت مجموعة ثانية من الوفود أنه يتعين على الإيكاو أن تضطلع بدور استباقي في هذا المضمار. وجرت الإشارة إلى أنه منذ سنتين، عندما أُدرج نظام الطائرات الموجهة عن بعد (RPAS) في برنامج العمل العام للجنة القانونية، لم يظهر حماس كبير لهذا الموضوع كما هو عليه اليوم. وبالمثل، فبعد عدة سنوات من الآن، قد يختلف المنظور المتعلق بالرحلات التجارية في الفضاء اختلافاً تاماً. ومع ذلك، ففي هذه المرحلة، لا يزال يتعين حل الكثير من المسائل القانونية. فالمسائل المتصلة بإدارة الحركة الجوية والمسؤولية والتأمين، الناشئة عن عبور الرحلات الجوية دون المدارية في مناطق شاسعة من المجال الجوي، من ارتفاع ٢٠٠٠٠ متر إلى ارتفاع ١٠٠ كم، قد تشكل تحديات في هذا الشأن. ووفقاً لذلك، رأت هذه المجموعة أنه يتعين على الإيكاو الاضطلاع بدور رائد في هذا المجال، وأنه ينبغي إدراج البند في برنامج العمل العام للجنة القانونية من الآن فصاعداً.

٦-٣ واقترحت قلة من الوفود، كحل وسط، إدراج بند في برنامج العمل العام في إطار عنوان شامل هو "المسائل القانونية الناشئة"، والذي قد يشمل المسائل الخاصة بالرحلات التجارية في الفضاء. وبهذه الطريقة، يمكن توعية أوساط الطيران المدني بشأن الأعمال المقبلة، بدون إلقاء أعباء على برنامج العمل الحالي.

٧-٣ وأشار رئيس الاجتماع إلى أن ممارسات الإيكاو تنزع إلى اشتراط بيان أكثر تحديداً للبنود في برنامج العمل، وإن مثل هذه الفكرة الغامضة قد لا تسوّغ إقرار المجلس لهذا الأمر.

٨-٣ وأوجز قائلاً أن أغلبية واضحة ترى أنه من السابق لأوانه إدراج الجوانب القانونية للرحلات التجارية في الفضاء في برنامج العمل العام للجنة القانونية. وعندما تصبح الرحلات التجارية في الفضاء شائعة بصورة أكبر في المستقبل، قد يتعين إعادة النظر في المسائل القانونية ذات الصلة. وفي خلال ذلك الوقت، قد ترصد الأمانة العامة أي تطورات جديدة ناشئة عن الحلقات الدراسية وغيرها من الأنشطة في مختلف المحافل. واتفقت اللجنة مع ما أوجزه رئيس الاجتماع وقررت عدم إدراج هذا البند في برنامج العمل العام للجنة القانونية في هذا الوقت.

٩-٣ ثم نظرت اللجنة في ورقة العمل LC/36-WP/3-1 التي قدمتها الأمانة العامة.

١٠-٣ وطرح وفد، بدعم من وفد آخر، تساؤلاً حول ما إذا كان من المناسب تغيير أولوية البند ٣ (جوانب السلامة في التحرير الاقتصادي والمادة ٨٣ مكرر) إلى درجة أقل نظراً لنجاح العمل الذي أنجزه فريق العمل بشأن هذا الموضوع. واقترح أحد هذين الوفدين إلغاء هذا البند تماماً ولكنه طلب إرشاداً من الأمانة العامة في هذا الصدد. وتكرر طلب الإرشاد من وفدين آخرين. وأوضحت الأمانة العامة بالنسبة لهذه النقطة أن وثائق العمل والمعلومات الواردة فيها اتسمت بالشفافية الكاملة وشكلت أساساً سليماً استندت إليه اللجنة في استنتاجاتها بشأن برنامج العمل.

١١-٣ ومع ملاحظة أن اللجنة قررت المضي قدماً في مناقشة موضوعين عن طريق الاستبيانات، اقترح وفدان رفع أولوية هذين البندين، واقترح أحد هذين الوفدين رفع أولوية البند ٦ (تعزيز التصديق على ميثاق القانون الجوي الدولي)، بهدف تقوية التركيز على الحاجة إلى التصديق على ميثاق القانون الجوي المبرمة مؤخراً. ولم يشارك وفد آخر في الرأي القائل بأن مسألة الاستبيانات يجب أن ترتبط بالضرورة بإعادة ترتيب أولوية البنود المعنية. وطلب عدد من الوفود في هذا السياق إشارة إلى توقيت صدور الاستبيانات. وذكرت الأمانة العامة أنه سيتم إرسال الاستبيان الخاص بموضوع نظام الطائرات الموجهة عن بعد أثناء موسم الربيع في عام ٢٠١٦؛ وسيُرسل هذا الاستبيان المتعلق بالطائرات المدنية والحكومية أثناء صيف عام ٢٠١٦. وفيما يخص البند ٥ الخاص بالاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية طلب أحد المراقبين من الرئيس توضيحاً لما إذا كان عدم إجراء مناقشة موضوعية في اليوم السابق يمس بأي حال من الأحوال بدراسة اللجنة للبند المعني في إطار جدول الأعمال. وأشار الرئيس إلى أن حصيلة مداولات اليوم السابق جاءت دون المساس بأي جانب. ولم يُبْت بعد في مسألة الإبقاء على هذا البند في برنامج العمل وإعادة ترتيب الأولويات.

١٢-٣ وأخذاً في الاعتبار ما نقلته الأمانة العامة/وبالنظر إلى العمل الذي أنجز في إطار البند ١ (الأفعال والجرائم التي تثير قلق مجتمع الطيران الدولي ولم ترد في ميثاق القانون الجوي الدولي في الوقت الراهن) والبند ٣ (جوانب السلامة في التحرير الاقتصادي والمادة ٨٣ مكرر)، اقترح أحد الوفود حذفهما. وبالنسبة لهذا الاقتراح، أشار الرئيس فيما يتعلق بالبند ١ أنه على الرغم من إنجاز الكثير من العمل فإن أنشطة فريق عمل الجوانب القانونية الخاصة بالركاب غير المنضبطين مازالت جارية على قدم وساق، وأنه من المقرر أن يجتمع الفريق في جنيف في شهر مارس المقبل. واقترح من ثم الإبقاء على هذا البند؛ وبالمثل فيما يخص البند ٣ فإن العمل لم يُستكمل بعد، حيث أن نظام تسجيل الاتفاقات المنقح بأكمله لم يوضع بعد محل التنفيذ.

١٣-٣ واقترح وفد بدعم من وفدين آخرين إعادة ترتيب البنود على النحو التالي: أن يصبح البند ٥ البند ٣؛ وأن يصبح البند ٢ البند ١؛ وأن يصبح البند ٣ البند ٧؛ وأن يصبح البند ٤ البند ٢؛ وأن يصبح البند ٦ البند ٤؛ وأن يصبح البند ٧ البند ٥. وأيد وفد آخر هذا الاقتراح ولكنه اقترح نقل البند ٥ الحالي الخاص بالاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية مكان البند ٧، نظراً لعدم حدوث تطورات جوهرية في هذا الموضوع على النحو المبين في وثيقة العمل LC/36-WP/2-5. ورداً على الاقتراح الأخير، طلب أحد الوفود معلومات من الأمانة العامة عن السياق التاريخي لهذا البند وشارك الرأي القائل بضرورة الشروع في العمل حتى وإن مُنح هذا البند أولوية أكبر. وبالنسبة لهذه النقطة، وأوضحت الأمانة العامة أن الموضوع طُرح أمام اللجنة القانونية منذ وقت طويل يعود إلى عام ١٩٨٨، وأن العمل الفعلي قامت به هيئة مؤلفة من خبراء قانونيين وفنيين على مدى عدة سنوات، وأن الجمعية العمومية اعتمدت قرارين بشأن هذا الموضوع ألا وهما القرار A37-22 (التنزيل "او") والقرار A32-19. وأبلغت الأمانة العامة اللجنة بإمكانية إعداد معلومات إضافية حول هذا الموضوع في وقت قريب إذا اقتضت الضرورة.

١٤-٣ وبعد تقديم أمين اللجنة لمحة عن التطور التاريخي ضمن البند ٥ من برنامج العمل الذي يتناول الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM)، واصلت اللجنة نظرها في ورقة العمل LC/36-WP/3-1. وفي هذا السياق، أشار رئيس الاجتماع إلى أنه يتعين النظر إلى برنامج العمل كوثيقة حيّة دائمة التغيير، وأن المجلس والجمعية العمومية

هما من يجب عليهما في نهاية المطاف اتخاذ قرار في هذا الشأن وإدخال التعديلات على البرنامج حسبما يراه مناسباً. ومن ثم فمن غير المتوقع أن تكون قرارات اللجنة فيما يتعلق ببرنامج العمل قرارات نهائية بل أن تكون خاضعة لتغيرات عديدة.

٣-١٥ وشدد رئيس الاجتماع على أنه إذا أضيفت أولوية أقل على أحد البنود فإن ذلك لا يعني أنه سيتم تجاهله، وعلى النقيض من ذلك، وحسبما تبين مما تم إنجازه فيما يتعلق بالبند الخاص بالنظر في الإرشادات المتعلقة بتضارب المصالح، (والذي أسندت إليه الأولوية رقم ٥ في الدورة الأخيرة للجنة)، يمكن المضي في الأعمال بشأن البنود بشكل كبير بصرف النظر عن أولوياتها في برنامج العمل. وأشار رئيس الاجتماع أيضاً إلى أنه ثمة بنود إضافية وُضعت في برنامج العمل منذ الدورة الأخيرة للجنة (دراسة المسائل المتعلقة بالطائرات الموجهة عن بعد، وتحديد حالة الطائرات - المدنية والحكومية)، وفيما يتعلق بهذه المسائل فقد تم إنجاز الأعمال بطريقة فعالة. وأعرب الرئيس عن رأي مفاده أن أولويات البنود ينبغي أن تُبين بصورة منطقية الاهتمام الذي يولده بند معين في مناقشات اللجنة. وبناء على ما تقدم ذكره وما تم الإعراب عنه في السابق فيما يتعلق بالبنود التي تتناول الأفعال أو الجرائم والمادة ٨٣ مكرراً على التوالي، فقد اقترح الرئيس، إعادة إضفاء الأولويات التالية على البنود، ووافقت اللجنة بالإجماع على هذا الاقتراح، ألا وهي: البند ٤ سيتحول إلى البند ١؛ والبند ٢ سيظل كما هو؛ والبند ١ سيتحول إلى البند ٣؛ والبند ٥ سيتحول إلى البند ٤؛ والبند ٧ سيتحول إلى البند ٥؛ والبند ٦ سيظل كما هو؛ والبند ٣ سيتحول إلى البند ٧. وبينما أشار رئيس الاجتماع إلى أن عملية إعادة إضفاء الأولوية السالفة الذكر حصلت على توافق الآراء وإقرارها، ضمن اللجنة، فقد اقترح الرئيس، بناء على المداخلات في هذا الشأن من جانب عدة وفود، إمكانية إعادة النظر في البرنامج، عند الاقتضاء، بعد نظر اللجنة في ورقة العمل LC/36-WP/8-1. وفيما يتعلق بالبند الذي يتناول تعزيز التصديق على ميثاق قانون الجو، فقد أشار أحد الوفود إلى أهمية التصديق على كل من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ وميثاق بيجين لعام ٢٠١٠.

٣-١٦ ونتيجة للمناقشة السالفة الذكر، وفي أعقاب النظر في ورقة العمل LC/36-WP/8-1، تم وضع برنامج عمل اللجنة على النحو التالي:

- ١ - دراسة المسائل القانونية المرتبطة بالطائرات الموجهة عن بعد؛
- ٢ - النظر في إعداد إرشادات بشأن تضارب المصالح؛
- ٣ - الأفعال أو الجرائم التي تثير قلق أوساط الطيران الدولي ولا تشملها ميثاق قانون الجو الراهنة؛
- ٤ - النظر في وضع إطار قانوني لتنظيم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM)، بما فيها النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS) والهيئات الإقليمية المتعددة الجنسيات؛
- ٥ - تحديد وضع الطائرة المدنية/الطائرة التابعة لدولة؛
- ٦ - تعزيز التصديق على ميثاق قانون الجو الدولي؛
- ٧ - الجوانب المتعلقة بالسلامة في إطار التحرير الاقتصادي والمادة ٨٣ مكرراً.

البند رقم ٤ من جدول الأعمال: استعراض جدول أعمال لجنة الشؤون القانونية التابعة للجمعية العمومية في دورتها التاسعة والثلاثين

٤- ١ قدمت الأمانة العامة ورقة العمل LC/36-WP/4-1، التي تحدّد بنود جدول الأعمال والملاحظات الخاصة بلجنة الشؤون القانونية التابعة للجمعية العمومية في دورتها التاسعة والثلاثين والمزمع عقدها من ٢٠١٦/٩/٢٧ إلى ٢٠١٦/١٠/٧. ونظر المجلس خلال جلسته الثالثة في أثناء الدورة ٢٠٥ التي انعقدت في ٢٠١٥/٦/١٢ في مشروع جدول الأعمال المؤقت للدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية للإيكاو (٢٠١٦) وقرر أن يُحيل إلى اللجنة القانونية بنود جدول الأعمال والملاحظات الخاصة بلجنة الشؤون القانونية التابعة للجمعية العمومية للنظر فيها خلال دورتها السادسة والثلاثين وتقديم تقرير إلى المجلس في هذا الشأن. ويشمل جدول الأعمال وما يرافقه من ملاحظات أربعة بنود هي مواضيع اعتيادية سبق أن أُدرجت في جدول أعمال لجنة الشؤون القانونية خلال الدورات السابقة للجمعية العمومية.

٤- ٢ وأكّدت اللجنة بنود جدول الأعمال L1 (التقارير السنوية المقدمة من المجلس إلى الجمعية العمومية للسنوات ٢٠١٣ و ٢٠١٤ و ٢٠١٥)، و L2 (برنامج عمل المنظمة في المجال القانوني)، و L3 (البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في المجال القانوني)، و L4 (المسائل الأخرى المعروضة على لجنة الشؤون القانونية للنظر فيها) وما يقابلها من ملاحظات لإدراجها في مشروع جدول الأعمال المؤقت للدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية.

البند رقم ٥ من جدول الأعمال: تعديل النظام الداخلي للجنة القانونية

١-٥ قدمت الأمانة العامة ورقة العمل LC/36-WP/5-1 وعرضت فيها مقترحين لتعديل النظام الداخلي للجنة القانونية (Doc 7669). ويتناول المقترح الأول تعديل المادة ٦ لكي تنص على أنه عندما يستقيل الرئيس أو يصبح غير قادر لسبب آخر على العمل خلال الفترة المتبقية من مدته، يصبح النائب الأول للرئيس هو الرئيس، ويتقدم نواب الرئيس الآخرون للمستوى الأعلى الذي يسبق مستواهم الحالي؛ وأنه عندما يصبح منصب أحد نواب الرئيس شاغراً خلال هذه المدة ويتعذر ملؤه عن طريق خلف له، تنتخب اللجنة نائبا للرئيس لشغل هذا المنصب لما تبقى من المدة. أما المقترح الثاني فيتعلق بتعديل المادة ٤٤ لكي تضاف اللغة الصينية إلى لغات العمل الخمس الأخرى التي تستخدمها اللجنة نظرا للأسباب الواردة في الفقرة ٣-١ من ورقة العمل.

٢-٥ ثم دعا الرئيس إلى إبداء التعليقات بشأن التعديلين المقترحين. ونظراً إلى أن جميع الوفود التي تحدثت بشأن التعديلات المقترحة إدخالها على المادة ٤٤ تؤيد تماماً اعتمادها، فقد أعلن الرئيس اعتماد التعديلات على المادة ٤٤.

٣-٥ وفيما يتعلق بالمادة ٦، أيدت وفود متحدثة جميع التعديلات ورأت أنها معقولة وعملية للغاية وأنها ستتيح لأعضاء هيئة المكتب الاضطلاع بجميع مسؤولياتهم. وأعرب وفد واحد، بالرغم من أنه يؤيد التعديلات من حيث المبدأ، عن بعض الشواغل إزاء التغييرات المقترحة إدخالها على الفقرة (د) من المادة ٦، حيث إن نائب الرئيس الذي قد يصبح عن طريق الخلافة رئيساً خلال الدورة الأولى من المدة يمكنه نظرياً أن يترأس أربع دورات متتالية إذا انتُخب رئيساً للمدة اللاحقة. وأعرب وفدان آخران أنهما يشعران بنفس القلق إزاء هذه المسألة. وأبدى وفد آخر رأياً يفيد بإمكانية توفير ضمانات كافية لدرء هذا الاحتمال عن طريق إجراء انتخابات للمدة التالية.

٤-٥ وأخذ الرئيس علماً بالقلق المذكور أعلاه فيما يتعلق بمنصب الرئيس، ومع مراعاة طول المدة الفاصلة بين دورات اللجنة في السنوات الأخيرة، فقد قرر تعليق النظر في هذا البند ريثما يتسلم صيغة منقحة للفقرة (د) من المادة ٦، التي طلب من الوفد المعني تقديمها.

٥-٥ وتم استئناف النظر في هذا البند في وقت لاحق من الدورة حيث عرضت جنوب أفريقيا الورقة غير الرسمية رقم ١ المدرجة بوصفها المرفق (هـ). وتتضمن هذه الورقة غير الرسمية الصياغة الإضافية الخاصة بالفقرة (د) من المادة ٦ لمعالجة الشواغل المعبر عنها في الفقرة ٥-٣. ونظراً لعدم وجود أي اعتراض على الصياغة المقترحة، فقد أعلن الرئيس أن جميع التعديلات على المادة ٦ قد اعتمدها اللجنة.

البند رقم ٧ من جدول الأعمال: تاريخ ومكان انعقاد الدورة السابعة والثلاثين للجنة القانونية وجدول أعمالها

١-٧ نظرت اللجنة بعد ذلك في ورقة العمل LC/36-WP/7-1 التي قدمتها الأمانة العامة. وبناء على طلب من الرئيس، أشير إلى أنه من حيث الممارسة العملية ستجتمع اللجنة مرة كل سنتين، ما لم تدعُ الضرورة لعقد اجتماع إضافي على سبيل الاستعجال، وأن قرار تحديد موعد انعقاد الدورة المقبلة يبيّن فيه في العادة المجلس. وبالإشارة إلى الفقرة ٢ من ورقة العمل، تمت الإشارة أيضا إلى أنه قد أُدرج في خطة الاجتماعات، لأغراض الميزانية، بندٌ لعقد مؤتمر دبلوماسي في عام ٢٠١٨، إذا اقتضى إجران تقدم بشأن بند من بنود جدول البرنامج العام للجنة القانونية القيام بذلك وإن كان لا يُعتمد حتى الآن عقد هذا المؤتمر الدبلوماسي. وخلاصة القول، وافقت اللجنة على أن تحيل إلى المجلس مسألة البت في تاريخ ومكان انعقاد الدورة السابعة والثلاثين للجنة القانونية وجدول أعمالها.

البند رقم ٨ من جدول الأعمال: أي أعمال أخرى

٨-١ قدم وفد البرازيل ورقة العمل LC/36-WP/8-2 التي ركزت على الجزء النهائي من المادة ١٢ من اتفاقية شيكاغو. وأبلغ المقدم بأنه مع أن الدول تشاركت في تعريف يكاد يكون موحداً لما يشكل انتهاكاً، وكانت اتفاقية شيكاغو صامته بشأن وضع مبادئ توجيهية بشأن كيفية تعزيز مقاضاة مرتكبي الانتهاكات جنائياً. ونتيجة لذلك، كانت الدول تميل لاعتماد قانونها المحلي الخاص. واستشهد الوفد بمثال لنتائج عدم وجود أساس مشترك فيما يتعلق بالإجراءات هو الميل لتجاهل الانتهاكات الصغرى الذي يتفاد من إجراء التكاليف والافتقار لعدم التأخير في الإبلاغ عن انتهاك. وبالمثل، فإن عدم وجود آليات فعالة للتعاون بين الدول حال دون أن يتم الإنفاذ الفعال في دولة المشغل لإبلاغ دولة عن انتهاكات. وشكّل هذا شاغلاً حقيقياً بشأن السلامة. وبيّن الوفد أنه سبق الإعراب عن شواغل مماثلة أثناء مؤتمر السلامة رفيع المستوى الثاني لعام ٢٠١٥. ودعا المقدم اللجنة إلى الإحاطة علماً بهذا التحدي المحدد وإلى اتخاذ أي إجراء تراه ضرورياً، بما في ذلك إجراء دراسة استقصائية.

٨-٢ عبّر وفدان بوضوح عن تقديرهما لورقة العمل هذه وأعربا عن الرأي الذي مؤداه أنه ينبغي أن تنظر اللجنة في الآليات الممكنة بشأن تحسين الوضع ومعالجته. ولاحظ أحد هذين الوفدين أنه ليس من المؤلف أن تواجه هيئة الطيران المدني في دولته مخالفات ارتكبتها ناقلون جويون أجانب، مثلاً في مجال البضائع الخطرة الملصقة عليها بطاقات بشكل خاطئ أو التي ظلت غير معن عنها. وأوضح الوفد المذكور كذلك أن المبادلات الفعالة للمعلومات بشأن إجراءات الإنفاذ المتخذة كانت تعوقها أحياناً تحديات لغوية. وكانت توجد بعض الإرشادات من الايكاو في شكل دليل إجراءات عمليات التفتيش والترخيص والمراقبة المستمرة (الوثيقة Doc 8335). وأعرب وفد آخر عن الرأي الذي مؤداه أن المسألة تبخرت ولم يبق منها سوى مسائل فنية وإجرائية، وواجهت الدولة المذكورة أيضاً من وقت لآخر مسائل عدم امتثال مثل تشغيل الطائرات خارج الارتفاع المخصص؛ وأسلوب الإبلاغ عن انتهاك بواسطة كتاب حكومي رسمي موجّه إلى دولة المشغل الأجنبي كان يُنظر إليه على أنه عائق للإبلاغ في الوقت المناسب. ومن ثم رحب هذا الوفد الأخير بألية سهّلت نقل المعلومات في الوقت الحقيقي فيما يتعلق بالانتهاكات بغية تمكين دولة المشغل من أن ترصد بشكل أفضل امتثال ناقلها للوائح السلامة.

٨-٣ لاحظ الرئيس، في ملخصه بشأن هذا الموضوع، أنه لم يُنح للمندوبين سوى وقت محدود للنظر في ورقة العمل، مما جعل دولاً عديدة غير قادرة على اتخاذ قرار حازم بشأن هذه المسألة في هذا المنتدى. وعبّر عن أن الورقة أثارت درجة من اهتمام دول عديدة ينبغي نقله إلى هيئات الايكاو المختصة، من أجل تمكينها من تعميق تفكيرها في هذه المسألة على النحو الملائم.

٨-٤ ثم نظرت اللجنة في ورقة المعلومات LC/36-IP/1 المقدمة من الأمانة العامة وورقة العمل LC/36-WP/8-1 المقدمة من هولندا. وذكّرت ورقة المعلومات IP/1 ومرفقها بأنه في ضوء إسقاط طائرة الخطوط الجوية الماليزية في رحلتها ١٧ (MH17)، تم تشكيل مجموعة خاصة لاستعراض تطبيق معاهدات الايكاو فيما يخص مناطق النزاعات واجتمعت من ١٣ إلى ٢٠١٥/٧/١٤. واستنتجت المجموعة، ضمن أمور أخرى، أنها في هذه المرحلة لم تحدد أي حاجة لتعديل اتفاقية شيكاغو، بينما لم تستبعد أن مثل هذه الاستعراضات قد تكون ضرورية في المستقبل. وأيد المجلس استنتاجات المجموعة ووافق على استعراض نظر اللجنة القانونية إليها لأغراض الإعلام.

٨-٥ أشارت ورقة العمل WP/8-1 إلى التقرير النهائي عن التحقيق في MH17، الذي أصدره مجلس السلامة الهولندي في ٢٠١٥/١٠/١٣. ودعا التقرير إلى تحديد أكثر صرامة لمسؤوليات الدول المتصلة بسلامة مجالها الجوي وأشارت إلى الحاجة لتعديل اتفاقية شيكاغو وملاحقها. وبينت هولندا أنه نظراً لأن التقرير النهائي الذي تم إصداره بعد استنتاجات المجموعة

الخاصة المذكورة أعلاه، يُطلب من اللجنة القانونية أن تأخذ بعين الاعتبار في مداولاتها ما إذا كان من الضروري إعادة النظر في هذه الاستنتاجات.

٦-٨ أعربت وفود عن تأييدها لورقة العمل WP/8-1، واقترحت إدراج المسألة التي تناقش فيها في برنامج العمل العام للجنة القانونية. وأعرب وفد عن أسفه لفقد ٢٩٨ من الأرواح وأكد على ضرورة منع تكرارها. وذكر بأنه في حين أحال المجلس استنتاجات المجموعة الخاصة إلى هذه اللجنة لأغراض الإعلام، ينبغي أن يضع المرء في اعتباره قرارات المجلس الأخرى أن يظل محاطاً علماً بالمسائل المتعلقة بـMH17 واتخاذ سلسلة من التدابير لتحسين سلامة الطيران المدني. وأشار وفد آخر إلى اقتراحه السابق على المجلس النظر في تعديل ممكن لاتفاقية شيكاغو بغية الاستئصال أو التقليل إلى الحد الأدنى من المخاطر على الطيران المدني في مناطق النزاع. وحث المجتمع الدولي على التصرف قبل حدوث مأساة جديدة بمزيد من فقدان الأرواح. وأعاد وفد إلى الأذهان بصفة خاصة الحاجة لتعديل المادة ٩ من اتفاقية شيكاغو بغية سد الثغرة فيما يتعلق بالالتزام بإغلاق المجال الجوي فوق مناطق النزاع.

٧-٨ وتقدم عدد من الوفود الأخرى بتعازيهم الصادقة لمأساة MH17 وأعربت عن القلق البالغ على سلامة الطيران. وذكرت هذه الوفود أنه عملاً كلياً تم الاضطلاع به أو يجري الاضطلاع به في الايكاو، بما في ذلك إنشاء مستودع لمناطق النزاع على الإنترنت وإدخال تعديلات على ملاحق اتفاقية شيكاغو وإعداد أو مراجعة مواد إرشادية. وبما أن المجلس أيد بالفعل استنتاجات المجموعة الخاصة، بيّن عدد من الوفود أنه سيكون من السابق لأوانه أن يُدرج في برنامج العمل البند المتعلق بتعديل اتفاقية شيكاغو، قبل إكمال العمل الجاري في مجالات أخرى. وأشار وفد إلى صعوبة أن تغلق دولة جزرية مجالها الجوي، نظراً لأنها ستقل مدخلها إلى العالم الخارجي. ولوحظ أيضاً أن توصية مجلس السلامة الهولندي بشأن مسؤولية الدول كانت موجهة إلى الدول الأعضاء في الايكاو، ويجوز للدول اتخاذ مبادراتها الخاصة لاقتراح تعديل لاتفاقية شيكاغو إذا رأت ذلك ضرورياً، بدون إشراك اللجنة القانونية في ذلك.

٨-٨ في معرض الإشارة إلى مستودع الايكاو على الإنترنت، أحاط وفد اللجنة علماً بأنه توجد ٦٧ رسالة في المستودع تعني ١٤ دولة، من بينها ١١ دولة قدمت احتجاجات. وقد بيّن هذا الحاجة إلى تحسين النظام.

٩-٨ أحاط الرئيس علماً باهتمام الوفود البالغ بهذه المسألة القانونية والسياسية والفنية الحساسة. وأوضح أن المسألة المطروحة أمام اللجنة ليست ما إذا كان ينبغي تعديل اتفاقية شيكاغو، بل ما إذا كان ينبغي إدخال تغيير على برنامج العمل العام للجنة القانونية، مع مراعاة التوصيات في التقرير النهائي الذي أصدره مجلس السلامة الهولندي. وذكر اللجنة بالرسالة الواضحة التي أرسلها المجلس بأن اللجنة أحيطت علماً بالمسألة "لأغراض الإعلام". وفي حين أنه يوجد انقسام في الآراء في اللجنة، لم يشعر الرئيس بأن الأغلبية ستفضل إدراج هذا البند في برنامج العمل. وكنهج وسط، اقترح أن تأخذ اللجنة علماً بأن عدداً من بنود العمل، مثل التعديلات للقواعد القياسية والتوصيات، لا يزال جارياً في الايكاو. وفي انتظار نتائج هذا العمل، يمكن أن تفيد اللجنة المجلس بأنها متاحة وراغبة في المساعدة. وإذا قرر المجلس، بناء على المعلومات المقدمة، بما في ذلك التقرير النهائي لمجلس السلامة الهولندي، أن ثمة حاجة لمساعدة اللجنة القانونية، يجوز عندئذ الاضطلاع بالعمل مع اتباع الإجراءات المنتظمة للايكاو. ووافقت اللجنة على هذا الاقتراح.

المرفق (أ)

جدول الأعمال المؤقت

- البند ١:** اعتماد جدول الأعمال
- ملاحظة: تنص المادة ١١ (أ) من النظام الداخلي للجنة القانونية (Doc 7669-LC/139/5) على ما يلي:
"تحدد اللجنة جدول الأعمال النهائي للدورة في اجتماعها الأول."
- البند ٢:** النظر في برنامج العمل العام للجنة القانونية
- ملاحظة: ستنتظر اللجنة في تقارير عن البنود الواردة في برنامج عملها العام:
- ١) الأفعال أو الجرائم التي تثير قلق أوساط الطيران الدولي ولا تشملها موثيق قانون الجو الراهنة؛
 - ٢) النظر في وضع إرشادات بشأن تضارب المصالح؛
 - ٣) الجوانب المتعلقة بالسلامة في إطار التحرير الاقتصادي والمادة ٨٣ مكرراً؛
 - ٤) النظر في المسائل القانونية المرتبطة بالطائرات الموجهة عن بعد؛
 - ٥) النظر في وضع إطار قانوني بشأن نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM)، بما في ذلك النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS) والهيئات الإقليمية المتعددة الجنسيات؛
 - ٦) الترويج للتصديق على موثيق قانون الجو الدولي؛
 - ٧) تحديد وضع الطائرة - مدنية/حكومية.
- البند ٣:** استعراض برنامج العمل العام للجنة القانونية
- ملاحظة: ستحدد اللجنة برنامج عملها العام، مع ترتيب البنود حسب الأولوية، لعرضه على المجلس من أجل إقراره.

- البند ٤ :** استعراض جدول أعمال لجنة الشؤون القانونية التابعة للجمعية العمومية في دورتها التاسعة والثلاثين
- ملاحظة:** عملاً بقرار صادر عن المجلس في ٢٠١٥/٦/١٢ خلال الجلسة الثالثة من دورته ٢٠٥، يطلب من اللجنة القانونية أن تستعرض جدول أعمال لجنة الشؤون القانونية التابعة للجمعية العمومية في دورتها التاسعة والثلاثين.
- البند ٥ :** تعديل النظام الداخلي للجنة القانونية
- ملاحظة:** ستنتظر اللجنة في تعديل المادة ٤٤ وإضافة اللغة الصينية إلى اللغات الخمس الأخرى التي تستخدمها اللجنة حالياً. وستنتظر اللجنة في ما إذا كان عليها تعديل المادة ٦ بحيث تنص على أنه في حال استقال رئيس اللجنة أو نائب الرئيس أو أصبح غير قادر على أداء مهامه لما تبقى من مدة عمله، يخلفه في منصبه عضو المكتب الذي يليه رتبة، ويتقدم الأعضاء الآخرون، كل بدوره، إلى الرتبة الأعلى من رتبته الحالية وفق الأسبقية. وقد تنتظر اللجنة أيضاً فيما إذا كان ينبغي اعتماد قاعدة تمكّنها من ملء أي شغور في مناصب نائب الرئيس بعد عمليات الارتقاء المذكورة.
- البند ٦ :** انتخاب نواب رئيس اللجنة
- ملاحظة:** بناءً على القرار الذي تتخذه اللجنة بشأن البند الخامس، قد تقرر اللجنة أيضاً ملء أي شغور في مناصب نائب الرئيس.
- البند ٧ :** تاريخ ومكان انعقاد الدورة السابعة والثلاثين للجنة القانونية وجدول أعمالها
- ملاحظة:** ستنتظر اللجنة في تاريخ انعقاد دورتها القادمة ومكان انعقادها وجدول أعمالها، في ضوء القرارات التي ستتخذها خلال الدورة السادسة والثلاثين.
- البند ٨ :** أي أعمال أخرى
- البند ٩ :** تقرير عن الأعمال المنجزة في هذه الدورة

APPENDIX B**LIST OF WORKING PAPERS AND OTHER DOCUMENTS**

AGENDA ITEM	WORKING PAPER NO.	TITLE	PRESENTED BY
1	LC/36-WP/1-1	Provisional Agenda	Secretariat
1	LC/36-WP/1-2	Note on Documentation and Working Arrangements	Secretariat
2	LC/36-WP/2-1	Acts or offences of concern to the international aviation community and not covered by existing air law instruments	Secretariat
2	LC/36-WP/2-2	Consideration of Guidance on Conflicts of Interest	Secretariat
2	LC/36-WP/2-3	Safety aspects of economic liberalization and Article 83 <i>bis</i>	Secretariat
2	LC/36-WP/2-4	Study of legal issues relating to remotely piloted aircraft	Secretariat
2	LC/36-WP/2-5	Consideration of other items on the General work programme of the Legal Committee – covers “Consideration, with regard to CNS/ATM systems including global navigation satellite systems (GNSS), and the regional multinational organisms, of the establishment of a legal framework”; “Promotion of the ratification of international air law instruments”; and “Determination of the status of an aircraft – civil/state”	Secretariat
2	LC/36-WP/2-6	State/Civil Aircraft Definition and its Impact on Aviation	Poland, Bulgaria, The Czech Republic, Cyprus, Greece, Lithuania, Romania, Slovakia, Slovenia, Hungary
2	LC/36-WP/2-7	Consideration of Guidance on Conflicts of Interest	United States
2	LC/36-WP/2-8	Item 7) Determination of the Status of an Aircraft – Civil/State	United States
3	LC/36-WP/3-1	Review of the General Work Programme of the Legal Committee	Secretariat

AGENDA ITEM	WORKING PAPER NO.	TITLE	PRESENTED BY
3	LC/36-WP/3-2	Commercial Space Flights	Secretariat
4	LC/36-WP/4-1	Review of the Agenda of the Legal Commission of the 39th Session of the Assembly	Secretariat
5	LC/36-WP/5-1	Amendment of Rules 6 and 44 of the Rules of Procedure	Secretariat
6	LC/36-WP/6-1	Note on the Election	Secretariat
7	LC/36-WP/7-1	Date, place and agenda of the 37th Session of the Legal Committee	Secretariat
8	LC/36-WP/8-1	Recommendations MH17 Final Report	The Netherlands
8	LC/36-WP/8-2	Common Guidelines on Article 12 of Chicago Convention Enforcement of Violations Committed by Foreign Air Carriers	Brazil
9	LC/36-WP/9-1	Report on work done at the Session	

OTHER DOCUMENTATION

AGENDA ITEM	INFORMATION PAPER	TITLE	PRESENTED BY
2	LC/36-IP/2	Revisiting the International Air Services Transit Agreement of 1944 (Transit Agreement)	Republic of Korea
8	LC/36-IP/1	The Council Decision Relating to the Outcome of the Meeting of the Special Group To Review The Application of ICAO Treaties Relating To Conflict Zones (SGRAIT-CZ)	Secretariat

APPENDIX C**LIST OF PARTICIPANTS**

State/Organization	Participant Name	Role	Job Title
AUSTRALIA	JOHN REID	Chief Delegate	First Assistant Secretary
	TOBIAS HANSON	Delegate	
AUSTRIA	VERONIKA LOBLICH	Delegate	Legal Advisor
AZERBAIJAN	ALASKAR ABDULLAYEV	Chief Delegate	
BAHAMAS	KENIA NOTTAGE	Delegate	Consultant
BELGIUM	ANNE-CLAIRE DUPAYS	Delegate	Legal adviser
	FRANKIE DECKERS	Delegate	Legal Advisor
BOTSWANA	DAVID FANI	Delegate	Corporate Secretary
BRAZIL	CLESO FONSECA	Chief Delegate	Head of Legal Department
	DIOGO ARBIGAUS	Alternate to Chief Delegate	Technical Manager
	MAURO CHAVES	Advisor	Head of Legal Department
BURKINA FASO	LUCIE OUANGRAWA		Technical Advisor
	MOUMOUNI DIEGUIMDE	Delegate	Ambassador, Permanent Representative of Burkina Faso
CAMEROON	ENGLEBERT ZOA ETUNDI	Chief Delegate	Permanent Representative
CANADA	JOHN THACHET	Chief Delegate	Legal Counsel
CHAD	SOULEYMAN YAYA AZAIN	Delegate	Chef Division Affaires Juridiques et Coopérations Internationales
CHILE	ALVARO LISBOA	Delegate	
	DAVID DUEÑAS	Delegate	
	JAIME BINDER	Delegate	
	PAULINA RADRIGAN MENDOZA	Delegate	Fiscal
CHINA	BAOJIA ZHANG	Delegate	
	HE LIU	Delegate	
	RENGANG GUO	Delegate	
	YUE CAI		
COLOMBIA	ALBERTO MUÑOZ-GOMEZ	Chief Delegate	ICAO COUNCIL / Representante de Colombia ante la OACI
	EDGAR BENJAMIN RIVERA FLOREZ	Delegate	

CONGO	ANATOLE TSHIMANGA KANYANGA	Delegate	
	KITENGE RAMAZANI LASSYRY		
	ROMÉO MAKAYA BATCHI	Chief Delegate	Directeur du Transport Aérien
CUBA	CRESPO FRASQUIERI MIRTA MARINA	Delegate	Representante Permanente de Cuba ante la OACI
	SÁNCHEZ AGUERO ADYS	Delegate	Asesora Legal
	VÁZQUEZ GONZÁLEZ MERCEDES	Chief Delegate	Jefa del Departamento de Asesoría Legal
CZECH REPUBLIC	TEREZIE SMEJKALOVA	Chief Delegate	Legal Officer
	TOMAS PUSTINA	Alternate to Chief Delegate	Senior Legal Officer
DENMARK	MARTIN STREIT NISSEN	Delegate	
DOMINICAN REPUBLIC	ANA LUISA GONZALEZ	Delegate	
	CARLOS VERAS	Alternate to Chief Delegate	Permanent Representative of the Dominican Republic to ICAO
	JESUS A. SANTOS	Delegate	
	JOSE VALDEZ	Chief Delegate	
	YOHARA CARABALLO	Delegate	Lawyer
ECUADOR	ALEXANDRA PATRAS	Advisor	Administrative Assistant
	IVAN ARELLANO	Delegate	Alternate Representative to ICAO
EGYPT	ASHRAF SAAD	Delegate	General Manager Of Airport Security
	YEHIA AHMED	Delegate	General Manager
EQUATORIAL GUINEA	JACINTO NZO ONA MBA	Delegate	
	MARCIANO OBIANG AYONG ELO	Delegate	
	SILVANO ONDO EDJANG BIYE	Delegate	
FINLAND	SUSANNA METSALAMPI	Chief Delegate	Head of Department
FRANCE	CATHERINE BAFLAST	Delegate	
	ERIC RISSE		
	TERRY OLSON	Chief Delegate	Conseiller d'Etat
	VALÉRIE PERNOT- BURCKEL		
GAMBIA	ELLEN MANGA	Delegate	Legal Services Manager

GERMANY	ULRICH SCHWIERCZINSKI	Chief Delegate	Permanent Representative of the Federal Republic of Germany on the Council of ICAO
GREECE	EKATERINI NASSIKA	Chief Delegate	Representative
	ELPIDA KORYFIDOU	Alternate to Chief Delegate	Alternate Representative
	ILIANA ANDRITSOU	Delegate	Alternate Representative
GUINEA	JESUS ELA ABEME		
I.R. IRAN	HASSANALI SHAHBAZILAR	Delegate	Alternate Representative I.R. of Iran to ICAO
IRELAND	BRIAN SKEHAN	Delegate	Assistant Director Airworthiness
	NICHOLAS BUTTERFIELD	Delegate	
ISRAEL	RENANA SHAHAR	Chief Delegate	the Legal Advisor
ITALY	ANTONINO BARDARO	Alternate to Chief Delegate	Alternate Representative
	GIOVANNA DI GIANDOMENICO	Delegate	Lawyer
JAMAICA	MARVA GORDON	Delegate	General Counsel
JAPAN	MASAKAZU ISHII	Delegate	Alternate Representative of Japan on the Council of ICAO
	NAOKO UEDA	Chief Delegate	Representative of Japan on the Council of ICAO
KUWAIT	BADER AL-MUBARAK	Chief Delegate	
LEBANON	SOULEIMAN EID	Chief Delegate	Alternate Representative of Lebanon
MALAYSIA	YONG HENG LIM	Delegate	Representative of Malaysia
MALI	AISSATA TRAORE	Delegate	Director of Air Transport
MEXICO	DIONISIO MENDEZ	Chief Delegate	
	DULCE MARIA VALLE ALVAREZ	Delegate	Alternate Representative
MOROCCO	AZIZ BOULMANE	Delegate	Alternate Representative
NAMIBIA	GORDON ELLIOTT	Delegate	National Senior Legal officer
NETHERLANDS	TEUN MULLER	Delegate	Adviser Security/Dangerous goods
NIGERIA	ANASTASIA GBEM	Delegate	Legal Adviser
	CHRISTIAN IMUENTINYAN ERHABOR	Delegate	
	EMMANUEL CHUKWUMA	Delegate	

	ILITRUS AHMADU		
	SULEIMAN LIMAN	Delegate	Legal adviser
PHILIPPINES	ANALIZA DOFITAS	Delegate	Division Chief III-RSDD,RSD
	DEO DEOCAMPO	Delegate	Assistant Director General II
POLAND	MALGORZATA POLKOWSKA	Chief Delegate	Representative of the Republic of Poland on the Council of ICAO
	MATEUSZ KOTLINSKI	Delegate	Senior Specialist
PORTUGAL	CARLA SIMÕES	Chief Delegate	Legal Adviser on the Litigation and Registration Department
REPUBLIC OF KOREA	JAE WOON LEE	Advisor	Adjunct Professor
	JIHYE MOON	Alternate to Chief Delegate	2nd Secretary
	JIN HUR	Chief Delegate	Permanent Representative
	MYONGIL KANG	Alternate to Chief Delegate	Alternate Representative
RUSSIAN FEDERATION	DMITRY SHIYAN	Delegate	Chief, International Treaties Division
	VICTORIA GONCHAROVA	Delegate	
SAUDI ARABIA	ABDULRAHMAN SHIEKH	Delegate	
	HAZIM ABUDAOWD	Delegate	Representative of Saudi Arabia on the Council
	YAHYA Z.D. AL HIJAZI		
SINGAPORE	SIEW HUAY TAN	Delegate	Director (Legal)
	VINESH WINODAN		
SOUTH AFRICA	LEVERS MABASO		ACTING CHIEF DIRECTOR: AVIATION SAFETY, SECURITY, ENVIRONMENT AND SEARCH AND RESCUE
	MMANARE EVELYN MAMABOLO		
	SIPHO SKOSANA	Delegate	
SWEDEN	HELENE JANSSON SAXE	Delegate	Alternate Representative of Norway on the Council
	JOHNNY ANDERSSON	Delegate	Legal Adviser
SWITZERLAND	LAURENT NOEL	Delegate	
TANZANIA	PAUL MAKELELE	Advisor	LEGAL ADVISER

	RAPHAEL BOKANGO	Chief Delegate	Representative of Tanzania to ICAO
THAILAND	KITIWAN KHANTITRIRAT	Delegate	
	MISS NITIYA ARIYA		
TURKEY	ALI RIZA COLAK	Chief Delegate	Ambassador, Permanent Representative
	EMIN ERTOP	Alternate to Chief Delegate	Alternate Representative
	YILDIRIM YILLIKCI	Advisor	Senior advisor
UGANDA	JOSEPH JOEL OKWALINGA	Delegate	Manager Legal Services
UNITED ARAB EMIRATES	NADIA ALMAAZMI	Delegate	
UNITED KINGDOM	DAVID BROWITT	Chief Delegate	Lawyer, Aviation Team
UNITED STATES OF AMERICA	MICHAEL B. JENNISON	Delegate	Assistant Chief Counsel for International Affairs and Legal Policy
	PETER BLOCH	Alternate Chief Delegate	Deputy Assistant General Counsel
	TARIA BARRON	Delegate	Attorney
URUGUAY	CARLOS AMADO DIAZ	Chief Delegate	representative of Uruguay
	LUIS GIORELLO	Delegate	
	ROBERTO PERDOMO PROTTI		
Total for Member State and Government officials	121		
International Air Transport Association (IATA)	LESLIE MACINTOSH	Delegate	
Aviation Working Group (AWG)	JEFFREY WOOL		
European Civil Aviation Conference (ECAC)	PATRICIA REVERDY	Delegate	DEPUTY EXECUTIVE SECRETARY OF ECAC
Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO)	EUGENE HOEVEN	Chief Observer	Director, ICAO & Industry Affairs

Agency for Air Navigation Safety in Africa and Madagascar (ASECNA)	MANAGA BAMBA SANKARA	Chief Delegate	Chef du Cabinet du Directeur General
	CHARLES KOUADIO KANGA	Advisor	RVNAT
	MAKAN FOFANA	Observer	Responsable Affaires Juridiques et Assurances
Central American Aviation Safety Agency (COSECNA)	RITA NUÑEZ	Observer	Legal Management
International Union of Aerospace Insurers (IUAL)	GILES KAVANAGH	Advisor	Partner
	NEIL SMITH	Delegate	Secretary General
European Organization for the Safety of Air Navigation	PETER TANNHÄUSER	Chief Observer	Head Legal Service
African Civil Aviation Commission (AFCAC)	PETER AMALEBOBA	Observer	Legal Counsel
International Law Association (ILA)	MATHIEU VAUGEOIS	Chief Observer	Attorney
Total for International Organizations	13		
	HENRY DEFALQUE	Participant	Technical Officer, Licensing and Operations
	MIGUEL MARIN	Participant	A/C/OPS
	PHILIP DAWSON	Participant	Consultant
Total for ICAO Staff	3		
	ALI HAGHDOUST	Participant	Student
	HODJAT KHADJAVI	Participant	
	MARIOS SERETIS	Participant	
	MATCHTELD CAMBRIDGE		
	PAUL DEMPSEY	Participant	
Total for General Public/Industry	5		
TOTAL Participants for this event	142		

المرفق (د)

تقدم اللجنة القانونية التوصيات التالية كي ينظر فيها المجلس:

- (أ) "أن تعدّل الإيكاو قواعد مجلسها لتسجيل اتفاقات وترتيبات الطيران لدى الإيكاو (الوثيقة 6685 Doc) وذلك للنص على التسجيل الممكن للاتفاقات بموجب المادة ٨٣ مكرراً عن طريق نظام تفاعلي قائم على شبكة الإنترنت يستخدم منصة إلكترونية سهلة الاستخدام، وخاصة للسماح بتسجيل الاتفاقات بمقتضى المادة ٨٣ مكرراً وينشرها بسرعة". ومع أن فرقة العمل لديها مهمة تتمثل في النظر في تسجيل الاتفاقات بموجب المادة ٨٣ مكرراً، إلا أنها تعتقد بأنه يمكن للأمانة العامة والمجلس النظر في ما إذا كان من المجدي توسيع نطاق نظام التسجيل الإلكتروني ليشمل الاتفاقات والترتيبات الأخرى في مجال الطيران.
- (ب) "أن تقوم الإيكاو، لأغراض السلامة وإمكان الانفاذ والفعالية، بإنشاء مثل هذا النظام التفاعلي القائم على شبكة الإنترنت للتسجيل والنشر في أقرب وقت ممكن عملياً لتيسير القيام في الوقت المناسب بتسجيل الاتفاقات بموجب المادة ٨٣ مكرراً، وتعديلاتها، وكذلك نشرها فوراً. ويمكن ربط النظام على نحو مفيد بقواعد بيانات الإيكاو الأخرى التي تحتوي على معلومات سلامة ذات صلة بالموضوع بشأن تسجيل الطائرات وشهادات المشغلين الجويين. وتُحث الأطراف المهتمة بالأمر على أن تقدم إلى الإيكاو تعاونها ودعمها لإنشاء مثل هذا النظام".
- (ج) "أن تقوم الإيكاو، إلى جانب إنشاء نظام تسجيل ونشر قائم على شبكة الإنترنت، بالنظر في تعديل الملحق السادس باتفاقية شيكاغو لإدراج قاعدة قياسية تقتضي أن تُحمّل على متن الطائرات نسخة طبق الأصل ومصدّقة في شكل ورقي أو إلكتروني من ملخص للاتفاق بمقتضى المادة ٨٣ مكرراً طالما ظلّ الاتفاق سارياً، إلى جانب التعديلات ذات الصلة للملحق السادس بصدد شهادة المشغل الجوي والوثائق الأخرى. وينبغي أيضاً أن يشير الملحق السادس في هذا الصدد إلى ملخص الاتفاق الذي ينبغي تقديمه لأغراض تسجيل الاتفاقات بمقتضى المادة ٨٣ مكرراً".
- (د) "أن توضّح الإيكاو مفاهيم المشغل ودولة المشغل في سياق الطيران العام فيما يتعلق بالجزء الثاني والقسم الثاني من الجزء الثالث من الملحق السادس، وأن ينظر في تعديل القواعد القياسية ذات الصلة لتلبية متطلبات نقل المسؤوليات من دولة السجل بمقتضى المادة ٨٣ مكرراً. وينبغي أيضاً أن تستطلع الإيكاو إمكان تطبيق المادة ٨٣ مكرراً على طائرات الأشغال الجوية ونظم الطائرات الموجهة عن بعد نظراً لأن بعض شروط الملحق السادس الحالية لا يمكن أن تنطبق من الناحية العملية على تلك الطائرات".
- (هـ) "أنه، تمثيلاً مع قرار الجمعية العمومية ٢٣-٣، يحث الأمين العام للإيكاو الدول الأعضاء غير الأطراف في البروتوكول بشأن المادة ٨٣ مكرراً على التصديق عليه في أقرب وقت ممكن واستكمال التغييرات اللازمة لقانونها الوطني، بغية تحقيق الكفاءة القصوى لعمليات الطائرات الخاضعة للمادة ٨٣ مكرراً. وريثما يتم مثل هذا التصديق والتغييرات، ينبغي حثّ الدول المعنية على عدم منع عمليات مثل هذه الطائرات في مجالها الجوي لهذا السبب وعلى تقديم المعلومات ذات الصلة بسياساتها وممارساتها".

APPENDIX E

International Civil Aviation Organization

WORKING PAPERLC/36
Flimsy No. 1
1/12/15
English only**LEGAL COMMITTEE – 36TH SESSION**

(Montréal, 30 November – 3 December 2015)

Agenda item 5: Amendment of the Rules of Procedure of the Legal Committee**RULES OF PROCEDURE**

(Presented by South Africa)

....

SECTION III – OFFICERS**Rule 6***Chairman and Vice-Chairmen*

- a) The Committee shall elect at the end of every second session, from among the representatives of States, a Chairman and the First, Second, Third and Fourth Vice-Chairmen. Such officers shall hold office from the time of adjournment of the session when they were elected until the end of the session during which their successors are duly elected. Subject to Rule 6 (d), they ~~They~~ shall not be eligible for re-election for the next succeeding term for the same position.
- b) If the office of the Chairman or any of the offices of the Vice-Chairmen are vacated during the term, the next Vice-Chairman in line shall automatically succeed to the vacated office for the unexpired portion of the term.
- c) If the office of a Vice-Chairman is vacated during the term which cannot be filled in the manner described in Rule 6 (b), the Committee shall, at the end of the first session following the vacancy, elect from among the representatives of States, a Vice Chairman to fill the vacant office for the unexpired portion of the term.
- d) Individuals serving as officers for the unexpired portion of a term pursuant to Rules 6 (b) and (c) shall not be precluded from re-election for the next succeeding term for the same position; provided that in no event shall an individual serving as Chairman for the two sessions of the current term be eligible for re-election for the next succeeding term for the same position.

....