

A38-WP/391  
LE/12  
27/9/13

منظمة الطيران المدني الدولي

ورقة عمل



## الجمعية العمومية - الدورة الثامنة والثلاثون

### اللجنة القانونية

مشروع نص التقرير

عن

البندين ٤٧ و ٤٨ من جدول الأعمال

المادة المرفقة عن البندين ٤٧ و ٤٨ من جدول الأعمال مقدمة من أجل عرضها على نظر اللجنة القانونية.

### البند ٤٧ من جدول الأعمال: برنامج عمل المنظمة في الميدان القانوني

١-٤٧ نظرت اللجنة في هذا البند استنادا إلى ورقات العمل A38-WP/62 التي قدمها المجلس و A38-WP/114 التي قدمتها كل من كندا وسنغافورة وجنوب أفريقيا والولايات المتحدة، و A38-WP/170 التي قدمتها الإمارات العربية المتحدة وفريق أسر ضحايا حوادث الطائرات (ACVFG) واتحاد النقل الجوي الدولي (IATA)، وورقتي العمل A38-WP/262 Revision No. 3 و A38-WP/340 اللتين قدمتهما جمهورية كوريا، وورقة العمل A38-WP/358 Corrigendum No.1 التي قدمتها رابطة أمريكا اللاتينية لقانون الطيران والفضاء.(ALADA).

٢-٤٧ وتضمنت ورقة العمل A38-WP/62 معلومات بشأن العمل الجاري حاليا للمنظمة في المجال القانوني ولمحة موجزة عن التطورات والقرارات ذات الصلة التي اتخذها المجلس واللجنة الفنية منذ الدورة السابقة للجمعية العمومية فيما يتصل بالبنود المطروحة على جدول أعمال لجنة الشؤون القانونية، بما في ذلك تحديد مستوى أولوية البنود.

٣-٤٧ وقام وفد جمهورية كوريا بعرض ورقة العمل A38-WP/262، واقترح أن تنظم الايكاو فريق دراسة مشابه لفريق الدراسة المعني بنظم الطائرات غير المؤهلة (UASSG) للنظر في قضايا المسؤولية المرتبطة بالطائرات الموجهة عن بعد (RPA) وإجراء دراسات قانونية عن هذه المسائل. وطُلب من الايكاو كذلك أن تقوم بإنشاء نظام لجمع البيانات وتبادلها بشأن حوادث ووقائع الطائرات الموجهة عن بعد والمسؤولية المرتبطة بها.

٤-٤٧ وأعرب عدد من الوفود عن تأييدها لورقة العمل A38-WP/262، وأشارت هذه الوفود إلى أنها تشارك جمهورية كوريا قلقها بشأن الحاجة إلى إجراء دراسات في المسؤولية المدنية المتصلة بالطائرات الموجهة عن بعد.

٥-٤٧ بيد أن أحد الوفود أعرب عن رأي مخالف مشيرا إلى أنه فيما يتصل بقضية المسؤولية على وجه الخصوص لم تثبت الورقة A38-WP/262 بصورة كافية الحاجة إلى قانون جديد يختص بالطائرات الموجهة عن بعد، خاصة بالنظر إلى أن هناك اتفاقيات تم اعتمادها بالفعل وإن لم تدخل بعد حيز النفاذ تتناولان الشواغل المتعلقة بالمسؤولية التي أثارها الورقة، وأهمها الاتفاقيتان اللتان اعتمدهما الايكاو في عام ٢٠٠٩ عوضا عن اتفاقية روما بشأن الأضرار التي تلحقها الطائرات بالأرض (اتفاقية التعويض عن الضرر في حالة التدخل غير المشروع واتفاقية المخاطر العامة).

٦-٤٧ وأعربت وفود عديدة عن تأييدها لما أثاره هذا الوفد من شواغل، مشككة في جدوى إنشاء فريق دراسة إما باعتبار أنه أمر غير ضروري أو أنه سابق لأوانه. واقترح أحد الوفود إجراء المزيد من الدراسات والقيام باستقصاء في الدول الأعضاء لكي يتسنى التحقق بصورة قاطعة عن وجود مثل هذا القانون. وقد أعرب مندوب آخر عن تأييده لهذا النهج المتبع، مع ملاحظة أنه بالرغم من أن الورقة A38-WP/262 أشارت إلى إمكانية وجود مسائل عالقة بشأن تسجيل الطائرات الموجهة عن بعد وتأمينها، لا بد من إجراء بحث أولي إضافي لتحديد الحاجة إلى وضع برنامج خاص بفريق معني بالدراسة المستقبلية.

٧-٤٧ أما بقية الوفود فقد وافقت بصورة عامة على المقترح الذي يقضي بإجراء المزيد من الدراسات قبل تكوين فريق الدراسة المشار إليه. وفضلا عن ذلك من المسلم به أن الجوانب الفنية الخاصة بحوادث ووقائع الطائرات الموجهة عن بعد وما يترتب على ذلك من جمع وتبادل للبيانات هي أمور تجري معالجتها في إطار إدارة الملاحة الجوية التابعة للايكاو.

٨-٤٧ وبناء على ما تقدم، وافقت اللجنة على مقترح الرئيس، القاضي بإحالة مسألة القضايا القانونية المتعلقة بالطائرات الموجهة عن بعد إلى اللجنة القانونية لإجراء المزيد من الدراسات بشأنها، مراعاة لمحدودية موارد المنظمة، خاصة بالنظر إلى أن نظم المسؤولية الخاصة بالأطراف الثالثة موجودة بالفعل. ووافقت اللجنة كذلك على إضافة هذا الموضوع إلى جدول أعمال اللجنة القانونية كبند جديد فيه.

٩-٤٧ وأوضح رئيس اللجنة القانونية أمام اللجنة القانونية أن رئيس ونواب رئيس اللجنة القانونية كانوا قد قاموا، لتيسير عمل اللجنة القانونية، بعقد اجتماعات لمناقشة مستقبل عمل اللجنة. وفي ضوء الاعتراف بما تتعرض له المنظمة من قيود خاصة بالميزانية وقيود أخرى تتصل بالموارد، فقد اقترح استكشاف الموارد المتاحة وتعبئتها لتعزيز عمل المنظمة في المجال القانوني. وشدد على أهمية مواصلة العمل القانوني مع باقي العمل المضطلع به في المنظمة، من خلال التنسيق الوثيق بين اللجنة القانونية وغيرها من هيئات المنظمة. وأشار إلى أن هناك العديد من القضايا الحيوية التي تهم مجتمع الطيران المدني، مثل تلك المتصلة بالسلامة والأمن والبيئة واقتصاديات النقل الجوي. فعمل اللجنة القانونية لا يقتصر على صياغة الاتفاقيات، بل إن اللجنة ينبغي أن تكون بمثابة مورد فكري لتحويل الإرادة السياسية الجماعية للدول الأعضاء إلى واقع ملموس.

١٠-٤٧ وأعربت وفود عديدة عن تأييدها لبيان رئيس اللجنة القانونية وشددت على الحاجة إلى مساعدة الأمانة العامة. فيمكن للدول الأعضاء على سبيل المثال النظر في المبادرة بإجراء دراسة تتناول قضايا قانونية بعينها تحظى باهتمام مشترك أو إجراء تحقيق أو استقصاء بشأن هذه القضايا أو تنظيم حلقات دراسية أو مؤتمرات قانونية على المستوى الإقليمي أو حلقات عمل و/أو إعارة موظفين إلى جهات أخرى.

١١-٤٧ ومن ثم اقترح رئيس اللجنة القانونية إبعاد البنود التي فرغت اللجنة من العمل في الجوانب التي تخصصها من جدول الأعمال، وهي البند (١) " التعويض عن الضرر الذي تلحقه الطائرات بأطراف ثالثة والنتائج عن أفعال التدخل غير المشروع أو عن المخاطر العامة"، والبند (٦) "المصالح الدولية في المعدات المتحركة (معدات الطائرات)". وأعاد رئيس اللجنة القانونية طرح اقتراح تقدم به وفد آخر، حيث اقترح تعديل البند ٧ بحيث يصبح "تعزيز التصديق على ميثاق قانون الجو". وفي هذا الصدد أعرب عن رأي مفاده أن تقوم اللجنة القانونية بتقديم دعم نشط للايكاو وميثاق قانون الجو والعلاقات الخارجية فيما يتصل بتقديم المساعدة للدول في المسائل الخاصة بالتصديق على ميثاق قانون الجو الدولية. وبالنظر إلى أنه من المتوقع أن يجري قريباً تفعيل إحالة استبيان للدول فيما يتصل بالبند الخاص بتوجيه تضارب المصالح، اقترح رئيس اللجنة القانونية كذلك رفع مستوى أولوية هذا البند إلى الرقم ٢.

١٢-٤٧ وفيما يتصل ببند جدول الأعمال الذي يتناول الإطار القانوني لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية، طلب أحد المراقبين أن يقوم الأمين العام بوضع مواد إرشادية لتنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية. وأعرب أحد الوفود في هذا الصدد عن رأيه بإمكانية إزالته من الأعمال في ضوء المادة التي وضعتها الايكاو خلال فترة عشر سنوات.

١٣-٤٧ في أعقاب ذلك وافقت اللجنة بالإجماع على إعادة مواصلة برنامج العمل ليتماشى مع المقترح الذي قدمه رئيس اللجنة القانونية. وبناء عليه، قررت اللجنة أن يكون برنامج العمل على النحو التالي:

- (١) الأفعال أو الجرائم التي تثير قلق أوساط الطيران الدولي والتي لا تغطيها ميثاق قانون الجو الحالية؛
- (٢) النظر في المواد الإرشادية في مجال تضارب المصالح؛
- (٣) الجوانب المتعلقة بالسلامة في التحرير الاقتصادي والمادة ٨٣ مكرر؛
- (٤) النظر في أمر إنشاء إطار قانوني فيما يتصل بنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية بما في ذلك النظم العالمية للملاحة بالأقمار الصناعية والكيانات الإقليمية المتعددة الجنسيات؛
- (٥) تعزيز التصديق على ميثاق قانون الجو الدولية؛
- (٦) دراسة القضايا القانونية المتصلة بالطائرات الموجهة عن بعد.

٤٧-١٤ تحتوي ورقة العمل A38-WP/114 على مقترح بإعادة اعتماد قرار يحث جميع الدول على التصديق بأسرع ما تيسر على اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ وتكليف أمين عام الايكاو بتقديم المساعدة في عملية التصديق حسب الاقتضاء وإذا طلبت منه ذلك إحدى الدول الأعضاء. وقد أشار وفد الولايات المتحدة الأمريكية في ورقته إلى استمرار وجود نظم قانونية مجزأة بسبب عدم اعتماد الوثيقة على الصعيد العالمي. وذُكر الوفد بالمنافع التي تعود بها الاتفاقية على المسافرين فضلا عن فعاليتها وقلة تكلفتها، معربا عن الحاجة إلى بذل جهود حثيثة لجعل اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ نظاما مطبقا عالميا.

٤٧-١٥ ونيابة عن الدول المشاركة في تقديم الورقة A38-WP/170، أعاد وفد الإمارات العربية المتحدة في العرض الذي قدمه، إلى الأذهان قرار الجمعية العمومية ٣٧-٢٤ بيد أنه لاحظ أن عددا كبيرا من الدول لم تقم بعد بالتصديق على اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩. وأشار عضو الوفد إلى أنه للاستفادة من المنافع التي توفرها الاتفاقية، من الضروري التخلص من الخيط المتناثر من النظم القانونية الحالية بصفة متوازنة. وحث جميع الدول التي لم تفعل ذلك أن تصبح أطرافا في اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ بأسرع ما تيسر.

٤٧-١٦ وحثت الورقة A38-WP/358 Corrigendum No.1 الدول التي لم تفعل ذلك أن تقوم بدعم الاعتماد العالمي لاتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ والتشجيع على ذلك. وجددت رابطة أمريكا اللاتينية لقانون الطيران والفضاء عرضها للتعاون في المهمة المتمثلة في نشر فوائد التصديق على اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ والانضمام إليها، خاصة في منطقة أمريكا اللاتينية.

٤٧-١٧ وبناء على ذلك وافقت اللجنة على توصية الجلسة العامة باعتماد القرار التالي:

#### القرار ١/٤٧ : تعزيز اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩

إِنَّ الجمعية العمومية،

إذ تشير إلى قرارها ٣٧-٢٤، المعنون "تعزيز اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩"؛

إذ تشير كذلك إلى قرارها ٣٧-٢٢، المرفق (ج) المتعلق بالتصديق على الموائيق التي أعدت واعتمدت تحت رعاية المنظمة؛

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

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

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

تحث جميع الدول على الانضمام إلى اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ في أقرب وقت ممكن إن لم تكن قد فعلت ذلك؛

تطلب إلى الأمين العام تقديم المساعدة، حسب الاقتضاء، في عملية التصديق إذا طلبت ذلك إحدى الدول؛

تعلن أن هذا القرار يحل محلّ القرار ٣٧-٢٤

٤٧-١٨ أحاطت اللجنة علما مع التقدير بورقة العمل A38-WP/340 التي تتضمن عرضا من جمهورية كوريا باستضافة حلقة دراسية قانونية إقليمية في عام ٢٠١٥ لمعالجة القضايا القانونية التي تهم منطقة آسيا والمحيط الهادئ.

البند ٤٨ من جدول الأعمال: المسائل الأخرى المعروضة على نظر اللجنة القانونية

٤٨-١ لا توجد مسائل أخرى معروضة على اللجنة القانونية.