



## الجمعية العمومية — الدورة الثامنة والثلاثون

### تقرير اللجنة القانونية

#### عن

### الجزء العام والبنود ٤٥ و ٤٦ و ٤٧ و ٤٨ من جدول الأعمال

(ورقة مقدمة من رئيس اللجنة القانونية)

أقرت اللجنة القانونية التقرير المرفق عن الجزء العام وعن البنود ٤٥ و ٤٦ و ٤٧ و ٤٨ من جدول الأعمال. ويوصى بأن تعتمد الجلسة العامة القرارين ١/٤٦ و ١/٤٧.

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

## تقرير اللجنة القانونية إلى الجمعية العمومية

### معلومات عامة

- ١ - عقدت اللجنة القانونية ثلاث جلسات في الفترة من ٢٥ إلى ٢٠١٣/٩/٣٠. وانتخبت الجلسة العامة السيدة م. غوردون (جامايكا) رئيسة للجنة.
- ٢ - وانتخبت اللجنة في جلستها الأولى السيد سليمان عيد (لبنان) نائباً أولاً للرئيسة والسيدة ه. هينولا (ناميبيا) نائبة ثانية للرئيسة.
- ٣ - وكانت جلسات اللجنة الثلاث مفتوحة.
- ٤ - وحضر ممثلون من ١٠٣ دولة عضو و٧ وفود مراقبة جلسة أو أكثر من جلسات اللجنة القانونية.
- ٥ - وكان أمين اللجنة القانونية السيد ج. ف. أغوستين مدير إدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية بالإنابة. وكان نائباً الأمين هما الدكتور ج. هوانغ والسيد أ. جاكوب المسؤولان القانونيان الأولان. وكان الأمناء المساعدون هم السيد س. بتراس والسيد أ. أوبولوت، المسؤولان القانونيان، والسيدة م. فاينستين، المسؤولة القانونية.

### جدول الأعمال وترتيبات سير العمل

- ٦ - نظرت اللجنة القانونية في البنود ٤٥ و ٤٦ و ٤٧ و ٤٨ التي أحالتها إليها الجلسة العامة، وهي كما يلي:
  - البند ٤٥ : تقارير المجلس السنوية المقدمة إلى الجمعية العمومية عن السنوات ٢٠١٠ و ٢٠١١ و ٢٠١٢
  - البند ٤٦ : الأفعال أو الجرائم التي تثير قلق أوساط الطيران الدولي والتي لا تغطيها وثائق قانون الجو الحالية
  - البند ٤٧ : برنامج عمل المنظمة في المجال القانوني
  - البند ٤٨ : المسائل الأخرى المعروضة على نظر اللجنة القانونية.
- ٦-١ وترد في مرفق هذا التقرير قائمة مرتبة حسب بنود جدول الأعمال للوثائق وورقات العمل التي نظرت فيها اللجنة القانونية.
- ٦-٢ وترد في الفقرات التالية الإجراءات التي اتخذتها اللجنة بشأن كل بند على حدة. والمواد مرتبة حسب ترتيب أرقام بنود جدول الأعمال التي نظرت فيها اللجنة.

البند ٤٥ من جدول الأعمال: تقارير المجلس السنوية المقدمة إلى الجمعية العمومية عن السنوات ٢٠١٠ و٢٠١١ و٢٠١٢  
١-٤٥ أحاطت اللجنة بالفصول التي أحالتها إليها الجلسة العامة من التقارير السنوية التي قدمها المجلس إلى الجمعية العمومية عن السنوات ٢٠١٠ (Doc 9952) و٢٠١١ (Doc 9975) و٢٠١٢ (Doc 10001) وكذلك الإضافة فيما يخص النصف الأول من سنة ٢٠١٣ (Doc 10001 – Supplement).



## البند ٤٦ : الأفعال أو الجرائم التي تثير قلق أوساط الطيران الدولي والتي لا تغطيها وثائق قانون الجو الحالية

١-٤٦ نظرت اللجنة في هذا البند على أساس ورقة العمل A38-WP/49 التي قدمها المجلس، وورقة العمل A38-WP/109 التي قدمتها الولايات المتحدة وشاركت في رعايتها بعد ذلك مجموعة أسر ضحايا حوادث الطائرات، وورقة العمل A38-WP/154 التي قدمتها الجمهورية الدومينيكية. وقدمت ورقة العمل A38-WP/49 تقريراً عن التقدم المحرز بشأن الأعمال المتصلة بالركاب غير المنضبطين وعن تنفيذ اتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة المتعلقة بالطيران المدني الدولي (اتفاقية بيجين)، والبروتوكول التكميلي لاتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات (بروتوكول بيجين). وفيما يتعلق بالأعمال المتصلة بالركاب غير المنضبطين، قدمت اللجنة القانونية التابعة للايكاو مشروع نص للبروتوكول من أجل تعديل الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات (اتفاقية طوكيو). وقد اعتُبر النص ناضج بقدر كاف وجاهز لكي يقدم إلى المجلس كمشروع نهائي يقدم إلى الدول وفي، نهاية المطاف، إلى مؤتمر دبلوماسي. وبناء على نتائج أعمال اللجنة القانونية التابعة للايكاو، قرر المجلس أن يعقد مؤتمراً دبلوماسياً لتعديل اتفاقية طوكيو في مونترال في الفترة من ٢٠١٤/٣/٢٦ إلى ٢٠١٤/٤/٤.

٢-٤٦ وأكد كل من تحدث من الوفود والمراقبين على أهمية تحديث اتفاقية طوكيو. وقد صمدت اتفاقية طوكيو على مر الزمن باعتبارها واحدة من أنجح الاتفاقيات التي اعتمدت في إطار الايكاو، ولكن حدثت تغييرات خلال الخمسين عاماً المنصرمة. وعلى وجه التحديد، أدى التوسع الضخم في النقل الجوي والزيادة المصاحبة في عدد حالات عدم الانضباط على متن الطائرات إلى ضرورة تحديث هذه الوثيقة. وأشادت هذه الوفود على مبادرة الايكاو في هذا الصدد، بالإشارة تحديداً إلى عمل المقرر ورئيس اللجنة الفرعية ورئيس اللجنة القانونية التابعة للايكاو. وقد تمت الإشارة إلى أنه ينبغي على الجمعية العمومية تشجيع أكبر عدد ممكن من الدول للمشاركة في المؤتمر الدبلوماسي. فكلما كان عدد الدول المشاركة عالياً، اتسع نطاق مصالح المجتمع الدولي الذي سيتم تمثيله. ومن المحتمل أنه يمكن أن يساهم هذا أيضاً في تحقيق نتيجة أفضل في المؤتمر الدبلوماسي وفي أن يتم في وقت لاحق قبول الوثيقة التي تم التوصل إليها في المؤتمر.

٣-٤٦ وأشار أحد الوفود، بدعم من عدة وفود أخرى، إلى مسائل معينة لا تزال تحتاج إلى توافق في الآراء بشأنها، خاصة مركز ومهام حراس الأمن على متن الطائرات. وأشار إلى أن المجلس قد طلب إلى إدارة الملاحة الجوية التابعة للأمانة العامة تقديم رأيها في هذا الشأن. وشجّع هذا الوفد على عرض ذلك الرأي على الدول قبل انعقاد المؤتمر الدبلوماسي بوقت كاف، حتى تتمكن الدول من أن تكون مطلّعة ومستعدة على النحو الملائم. وفي هذا الصدد، ذكر أحد الوفود أن حكومته بصدد تنظيم حلقة دراسية للدول الأفريقية قبل انعقاد المؤتمر الدبلوماسي، وذلك بغرض نشر المعلومات. كما أعلن وفد آخر عن خطة لإستضافة حلقة دراسية في إقليم آسيا والمحيط الهادئ.

٤-٤٦ وتحدث أحد الوفود عن المسائل الرئيسية التي ناقشتها اللجنة القانونية. وتم التأكيد على أهمية إقامة الاختصاص لدولة الهبوط ودولة المشغل. وبينما أقامت اتفاقية طوكيو اختصاص دولة التسجيل، لكنها لم تتطوّر على بند لمعالجة هذه المسألة. وكررت وفود أخرى هذا الأمر بالتأكيد على ضرورة المقاضاة في حالة السلوك غير المنضبط أينما وقع. وفيما يتعلق بمسألة حراس الأمن على متن الطائرات، فإن وجودهم قد أصبح حقيقة في الحياة المعاصرة، لكن ليس لدى كل دولة عضو حراس أمن خاصين بها. ووفقاً لذلك، اقترح أن توفر الدول التي تقوم بنشر حراس الأمن على متن الطائرات أكبر قدر من المعلومات لكي تيسر مناقشة هذا الموضوع في المؤتمر الدبلوماسي. والأمل معقود على أن يتوصل المؤتمر الدبلوماسي إلى التوافق في الآراء في هذا الشأن وأن يضع وثيقة تعد مقبولة إلى حد كبير.

٤٦-٥ وتوصي اللجنة بالإجماع بأن تدعو الجلسة العامة الدول الأعضاء إلى المشاركة في المؤتمر الدبلوماسي لتعديل اتفاقية طوكيو .

٤٦-٦ وفيما يتعلق باتفاقية بيجين وبروتوكول بيجين، قدمت الأمانة العامة تقريرا مفاده أنه حتى ٢٥/٩/٢٠١٣، وقعت ٢٩ دولة على اتفاقية بيجين وصدقت عليها أو انضمت إليها ثمان دول، ووقعت على بروتوكول بيجين ٣١ دولة وصدقت عليه أو انضمت إليه سبع دول.

٤٦-٧ وتم التأكيد مرة أخرى في ورقة العمل WP/109 على أن هاتين الوثيقتين توسعان وتعززان الإطار العام لمكافحة الإرهاب في مجال الطيران المدني العالمي وبالتالي شجعت كل الدول الأعضاء على أن توقع وتصدق عليهما. وتضمنت اقتراحا بأن يتم مجددا اعتماد قرار يحث كل الدول على تصديق اتفاقية بيجين وبروتوكول بيجين لعام ٢٠١٠ في أسرع وقت ممكن، ويوجه الأمين العام للايكاو بتقديم المساعدة، حسب الاقتضاء، في عملية التصديق أذا ما طلبت إحدى الدول ذلك. وذكر وفد الولايات المتحدة في عرضه أن معاهدتي بيجين، الذين سيحلان محل أو سيعدلان اتفاقات التدخل غير المشروع التي أثبت الزمن جدارتها ولديها أكثر من ١٧٥ طرفاً، يجب أن تقبل على أوسع نطاق حتى تكون ناجحة حقاً. وأعرب الوفد عن الحاجة للسعي حثيثاً لجعل اتفاقية بيجين وبروتوكول بيجين لعام ٢٠١٠ نظاماً مطبقاً عالمياً.

٤٦-٨ وشجعت كذلك ورقة العمل WP/154 الدول الأعضاء على إدراج عقوبات ضد الجرائم الواردة في هاتين الوثيقتين في قوانينها أو تشريعاتها الجنائية.

٤٦-٩ وصرحت عدة وفود أن دولها لم تشترك في المؤتمر الدبلوماسي في بيجين فحسب، لكنها اتخذت أيضا إجراءات فورية للتصديق عليهما. وأبلغ عدد أكبر من الوفود للجنة أن دولها بدأت عملية التصديق وستوقع على الوثيقتين وتصدق عليهما في المستقبل القريب. وذكر أحد الوفود أن كل وثيقة من الوثيقتين تتطلب ٢٢ تصديقا من أجل دخولها حيز النفاذ، وهو الأمر الذي اعتبر بمثابة مستوى عال. ووفقا لذلك، لا بد من بذل المزيد من الجهود للوصول إلى هذا العدد. وأكد وفد آخر، وأيدته وفود أخرى، على ضرورة أن تنظم الايكاو حلقات عمل وحلقات دراسية بمقرها أو في الأقاليم للنهوض بهاتين الوثيقتين. واقترح أن تُذكر مسألة التصديق في كل مؤتمر تعقده الايكاو.

٤٦-١٠ ولخص الرئيس النقاش قائلاً أن اللجنة القانونية المنبثقة عن الجمعية العمومية قد نالت الدعم الكامل من الوفود للدعوة إلى تعزيز اتفاقية بيجين وبروتوكول بيجين. **واتفقت** اللجنة على أن توصي الجلسة العامة باعتماد القرار التالي:

#### القرار ١/٤٦: تعزيز اتفاقية بيجين وبروتوكول بيجين لعام ٢٠١٠

إن الجمعية العمومية،

إذ تشير إلى قرار الجمعية العمومية ٣٧-٢٣ بعنوان: تعزيز اتفاقية بيجين وبروتوكول بيجين لعام ٢٠١٠؛

وتشير كذلك إلى المرفق (ج) من قرار الجمعية العمومية ٣٧-٢٢ المتعلق بالتصديق على الوثائق التي أُعدت واعتمدت تحت رعاية المنظمة؛

وتعترف بأهمية توسيع نطاق نظام أمن الطيران العالمي وتعزيزه لمواجهة المخاطر الجديدة والناشئة؛

تقرر ما يلي:

١ - تحث جميع الدول على دعم وتشجيع الاعتماد العالمي لاتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة المتعلقة بالطيران المدني الدولي (اتفاقية بيجين لعام ٢٠١٠) والبروتوكول المكمل لاتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات (بروتوكول بيجين لعام ٢٠١٠)؛

٢ - تحث جميع الدول على التوقيع والتصديق على اتفاقية بيجين وبروتوكول بيجين لعام ٢٠١٠ في أسرع وقت

ممکن؛

٣ - تطلب إلى الأمين العام تقديم ما يلزم من مساعدة في عملية التصديق إذا طلبت ذلك إحدى الدول؛

٤ - تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٧-٢٣.





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

٤٧-١ نظرت اللجنة في هذا البند استناداً إلى ورقات العمل A38-WP/62 التي قدمها المجلس و A38-WP/114 التي قدمتها الولايات المتحدة ورعتها لاحقاً كندا وفرنسا والمانيا وسنغافورة وجنوب أفريقيا، 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).

٤٧-٢ وتضمنت ورقة العمل A38-WP/62 معلومات بشأن العمل الجاري حالياً 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.

٤٧-٣ وقام وفد جمهورية كوريا بعرض ورقة العمل A38-WP/262، واقترح أن تنظم الايكاو فريق دراسة مشابه لفريق الدراسة المعني بنظم الطائرات غير المأهولة (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.

٤٧-٤ 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.

٤٧-٥ بيد أن أحد الوفود أعرب عن رأي مخالف مشيراً 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 القانون الحالي - اتفاقية روما حيث تنفذ والقانون الوطني الموحد بشكل ملحوظ في دول أخرى - يتناول بالفعل مشاغل المسؤولية الواردة في الورقة.

٤٧-٦ وأعربت وفود عديدة عن تأييدها لما أثاره هذا الوفد من شواغل، والتي رأت أن إنشاء فريق دراسة قد يكون أمراً سابقاً لأوانه. وأقترح أحد الوفود أنه يمكن إجراء بحث بشأن ما إذا كانت تغطية مسؤولية الأطراف الثالثة التي بمقتضى اتفاقيتها روما لعام ١٩٥٢ ومونتريال لعام ٢٠٠٩ قد تركت أي مسائل لا يزال يتعين تناولها، ويمكن بعد ذلك إجراء استقصاء في الدول الأعضاء (إذا استدعت الحاجة) بشأن نظمها للمسؤولية بموجب القوانين الوطنية. وقد أعرب وفد 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.

٤٧-٧ أما بقية الوفود فقد وافقت بصورة عامة على المقترح الذي يقضي بإجراء المزيد من الدراسات قبل تكوين فريق الدراسة المشار إليه. وفضلاً 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.

٤٧-٨ 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.

٤٧-٩ 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.

٤٧-١٠ 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 يعينها تحظى باهتمام مشترك أو إجراء تحقيق أو استقصاء بشأن هذه القضايا أو تنظيم حلقات دراسية أو مؤتمرات قانونية على المستوى الاقليمي أو حلقات عمل و/أو إغارة موظفين إلى جهات أخرى.

٤٧-١١ 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 للايكاف 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.

٤٧-١٢ وفيما يتصل ببند جدول الأعمال الذي يتناول الإطار القانوني لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية، اعترض أحد المراقبين الذي يمثل لجنة تتألف من ٥٤ دولة على الغاء هذا البند من برنامج عمل اللجنة القانونية أو تخفيض أولويته فيه، وطلب أن يقوم الأمين العام بوضع مواد إرشادية لتنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية. وأعرب أحد الوفود في هذا الصدد عن رأيه بإمكانية الغائه من برنامج العمل أو تخفيضه من حيث الأولوية في ضوء المادة التي وضعتها الايكاف بالفعل وحقيقة أنه لم يتم الاضطلاع بعمل في لجنة الشؤون القانونية أو اللجنة القانونية خلال فترة عشرة أعوام.

٤٧-١٣ 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 موثيق 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/ادارة الحركة الجوية بما في ذلك النظم العالمية للملاحة بالأقمار الصناعية والكيانات الإقليمية المتعددة الجنسيات؛
- (٥) تعزيز التصديق على موثيق 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. وذكر 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 الخليط 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 ناقشت اللجنة أوراق العمل المقدمة والتوصيات الواردة فيها، وقد أيدت المضايمين الواردة في أوراق العمل. وبناء على ذلك وافقت اللجنة على توصية الجلسة العامة باعتماد القرار التالي:

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

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

إذ تشير كذلك إلى قرارها ٣٧-٢٢، المرفق (ج) المتعلق بالتصديق على الموثيق 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؛

إنّ الجمعية العمومية،

١ - 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)؛

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

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

٤ - تعلن أنّ هذا القرار يحلّ محلّ القرار ٣٧-٢٤

١٨-٤٧ **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.