A39-WP/464
LE/15
29/9/16

الجمعية العمومية — الدورة التاسعة والثلاثون

اللجنة القانونية

مشروع نص التقرير بشأن
البندين ٤٤ و٤٥ من جدول الأعمال

المادة المرفقة عن البندين ٤٤ و٤٥ من جدول الأعمال مقدمة من أجل عرضها على نظر اللجنة القانونية.

البند ٤٤ من جدول الأعمال: تقارير المجلس السنوية المقدمة إلى الجمعية العمومية عن السنوات ٢٠١٣ و٢٠١٤ و٢٠١٥

٤٤-١ أحاطت اللجنة علما بالفصول التي أحالتها إليها الجلسة العامة عن التقارير السنوية التي قدمها المجلس إلى الجمعية العمومية عن السنوات ٢٠١٣ و٢٠١٤ و٢٠١٥ وكذلك الإضافة فيما يخص النصف الأول من سنة ٢٠١٦.

البند ٤٥ من جدول الأعمال: برنامج عمل المنظمة في المجال القانوني

٤٥-١ نظرت اللجنة في هذا البند على أساس ورقة العمل A39-WP/12 التي قدمها المجلس، وورقة العمل A39-WP/77 (Revision No. 1) التي قدمتها كندا والمكسيك ونيجيريا والولايات المتحدة؛ وورقة العمل A39-WP/100 التي قدمتها الولايات المتحدة؛ وورقة العمل A39-WP/101 التي قدمتها الولايات المتحدة؛ وورقة العمل A39 WP/228 التي قدمتها جمهورية كوريا؛ وورقة العمل A39-WP/375 التي قدمتها مصر. وأحاطت اللجنة علما بالمعلومات الواردة في ورقة العمل A39-WP/422 التي قدمتها البرازيل وكندا وآيرلندا ولوكسمبورغ والنرويج وسنغافورة وإسبانيا والمملكة المتحدة والولايات المتحدة.

٤٥-٢ وتضمنت ورقة العمل A39-WP/12 معلومات بشأن عمل المنظمة الجاري حالياً في المجال القانوني ولمحة عن التطورات والقرارات ذات الصلة التي اتخذها كل من المجلس واللجنة القانونية للإيكاو منذ الدورة السابقة للجمعية العمومية فيما يتصل بالبنود المطروحة على جدول أعمال اللجنة القانونية للإيكاو، بما في ذلك تحديد مستوى أولوية البنود. وجرى أيضاً تقديم معلومات إلى اللجنة بشأن العمل القانوني في بعض المجالات الإضافية، وتحديداً الضمانات الدولية على المعدات المنقولة (معدات الطائرات) واستعراض تطبيق معاهدات الإيكاو المتعلقة بمناطق النزاعات.

٤٥-٣ وفيما يخص "دراسة المسائل القانونية المتعلقة بالطائرات الموجهة عن بعد"، تمت الإشارة إلى أنه وفقاً لما خلصت إليه اللجنة القانونية في دورتها السادسة والثلاثين (التي انعقدت بمونتريال خلال الفترة من ٢٠١٥/١١/٣٠ إلى ٢٠١٥/١٢/٣) وبناء على القرار الذي اتخذه مجلس الإيكاو خلال الاجتماع السابع لدورته ٢٠٧، بدأت إدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية بالإيكاو يوم ٢٠١٦/٨/٢٩ بإجراء استبيان لجمع معلومات حول التشريعات الوطنية الخاصة بالطائرات الموجهة عن بعد، وذلك لأغراض المقارنة وللاستخدام كوسيلة لتحديد المسائل القانونية الدولية المرتبطة بعمليات الطائرات الموجهة عن بعد، والتي قد لا تزال بحاجة للدراسة. وأُشير لاحقاً إلى أنه تمت مطالبة الدول بتقديم أجوبتها على الاستبيان بحلول ٢٠١٦/١٠/٣١. وترد المسائل الجوهرية المتعلقة بالطائرات الموجهة عن بعد تحت البند ٤٧ أدناه.

٤٥-٤ وفيما يتعلق بالبند المعنون "النظر في الإرشادات بشأن تضارب المصالح"، قدم مندوب كندا، بالنيابة عن المشاركين في تقديم الوثيقة، ورقة العمل A39-WP/77 Revision No.1، مشدداً على أن تضارب المصالح قد يؤثر سلباً في كفاءة تنظيم الطيران المدني واستقلاليته وحياده، مما يهدد سلامة الطيران المدني الدولي وأمنه، وداعياً إلى اعتماد قرار الجمعية العمومية، وذلك لتعزيز الوعي بحالات تضارب المصالح المحتملة في الطيران المدني وكذلك الحاجة إلى اتخاذ التدابير اللازمة لتفادي المخاطر الناجمة عن حالات تضارب المصالح على سلامة وأمن الطيران أو التخفيف من تلك المخاطر. ولفت انتباه اللجنة إلى الآثار المالية المرتبطة بالعمل المستقبلي الذي سيتم الاضطلاع به في إطار هذا البند على النحو الوارد في الملخص التنفيذي لورقة العمل، حيث سيتم تنفيذ الأنشطة اللازمة رهنا بالموارد المالية المتاحة ضمن ميزانية البرنامج العادي للسنوات ٢٠١٧-٢٠١٩ و/أو من المساهمات من خارج الميزانية.

٤٥-٥ وأعربت جميع الوفود التي أعطيت الكلمة عن تأييدها لورقة العمل والقرار. وهناك وفد واحد قد أشار إلى أن الملحق التاسع عشر – "إدارة السلامة" يتضمن أحكاماً تدعو إلى وضع إرشادات ترمي إلى تفادي تضارب المصالح في أداء مهام مراقبة السلامة، واقترح أن يُشار في القرار إلى الملحق التاسع عشر. وسلطت عدة وفود الضوء على ضرورة مراعاة مستوى التنمية والموارد المتاحة للدول في إطار فرض التدابير اللازمة للتعامل مع تضارب المصالح ودعت إلى إحداث توازن في هذا الصدد تراعى فيه ظروف الدول الخاصة والمخاطر الناجمة عن تضارب المصالح.

٤٥-٦ وأقرت اللجنة بأنه سيكون من المناسب إدراج نص تكميلي في القرار لتناول التوضيحات والمقترحات الإضافية التي قدمتها الوفود.

ثم اتفقت اللجنة على توصية الجلسة العامة باعتماد القرار التالي:

القرار ١/٤٥: تضارب المصالح في الطيران المدني

إن الجمعية العمومية،

إذ تقر بأن تضارب المصالح يعرقل فعالية واستقلالية وحياد تنظيمات السلامة في الطيران المدني وبالتالي يهدد أمن وسلامة الطيران المدني الدولي؛

وتعترف بضرورة وفوائد الاستفادة من تجارب وخبرات الموظفين المؤهلين العاملين في القطاع للمساعدة على ضمان توفير المهام الرقابية التنظيمية الهامة؛

وتشير إلى البند "النظر في الارشادات الخاصة بتضارب المصالح" الذي أضافته الجمعية العمومية في دورتها السابعة والثلاثين الى برنامج العمل العام للجنة القانونية، واعتمده لاحقاً كل من اللجنة القانونية والمجلس والجمعية العمومية في الدورة الثامنة والثلاثين، مما أدى الى رفع درجة أولويته؛

وتدرك أنه وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الفساد التي اعتمدتها الجمعية العامة في ٢٠٠٣/١٠/٣١، فإن الدول ملزمة بالسعي الحثيث لاعتماد الآليات التي تعزز الشفافية وتصونها وتقويّها وتمنع تضارب المصالح ؛

وتضع في اعتبارها أن الملحق التاسع عشر – "إدارة السلامة" ومواد الإيكاو الإرشادية توضح ضرورة قيام الدول بعدة أمور منها وضع استراتيجية للتخفيف من حدة بعض المشاكل المحتملة التي قد تنشأ عن تضارب المصالح في الطيران المدني؛

وتقتنع بضرورة قيام الدول بالمشاركة في المعلومات المتعلقة بالسياسات والتدابير المستخدمة في الكشف عن حالات تضارب المصالح في الطيران المدني وتفاديها والتخفيف من حدتها وادارتها؛

١- **تحث** الدول، التي لم تقم بذلك بعد، على النظر في وضع إطار قانوني رسمي للكشف عن حالات تضارب المصالح في الطيران المدني وتفاديها والتخفيف من حدتها وادارتها؛

٢- **تدعو** الدول إلى:

أ) التأكد، على المستوى الوطني، من فعالية الأنظمة القانونية المحلية فيما يتعلق بالتدابير والممارسات للكشف عن حالات تضارب المصالح في الطيران المدني وتفاديها والتخفيف من حدتها وإدارتها، وذلك بهدف ضمان وتحسين الشفافية والمساءلة في الأنشطة التنظيمية للطيران المدني، وتحقيق التوازن بين ظروفها الخاصة وقدرتها على الوفاء بالتزاماتها الرقابية من جهة والتصدي للمخاطر الناجمة عن تضارب المصالح والتي قد تهدد سلامة وأمن الطيران من جهة أخرى؛

ب) عند الضرورة، سن التشريعات ووضع النظم والقوانين والممارسات التي تعزز الوعي بشأن التضارب المحتمل في المصالح في الطيران المدني؛

٣- **تحث** الدول على ضمان إنفاذ القواعد والتدابير اللازمة للكشف عن حالات تضارب المصالح والمتعلقة بمراقبة السلامة في الطيران المدني وتفاديها والتخفيف من حدتها وادارتها؛

٤- **تكلف** المجلس بتسهيل عملية الجمع والتحليل والنشر والترويج لأفضل الممارسات بشأن معالجة حالات تضارب المصالح والاستفادة من الخبرات الموجودة في الدول وفي الأمم المتحدة والمنظمات الدولية الأخرى ذات الصلة؛

٥- **تطلب** إلى الأمينة العامة مواصلة جمع المعلومات من الدول والمنظمات الحكومية الدولية المختصة بشأن

السياسات والتدابير المستخدمة في الكشف عن حالات تضارب المصالح في الطيران المدني وتفاديها والتخفيف من حدتها وإدارتها، وذلك من أجل إحراز التقدم في دراسة هذا الموضوع؛

٦- **تطلب** إلى الأمينة العامة إعداد وثيقة مرجعية تحدد جميع الأحكام الواردة في الملاحق والأدلة الخاصة بتضارب المصالح؛

٧- **تفوض** اللجنة القانونية للقيام باستعراض مسألة تضارب المصالح في الطيران المدني بصورة منتظمة؛

٨- **تحثّ** الدول على توفير كامل الدعم والمساعدة للأمينة العامة في تطبيق القرار الحالي، بما في ذلك توفير الخبرات والمعلومات.

٤٥-٧ وفيما يتعلق بموضوع ."الأفعال أو الجرائم التي تثير قلق أوساط الطيران الدولي ولا تشملها مواثيق قانون الجو الراهنة"، أشارت اللجنة مع الارتياح إلى أنه بعد اعتماد البروتوكول المعنون "بروتوكول لتعديل الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات"، فإن فرقة عمل الجوانب القانونية لمشكلة الركاب غير المنضبطين اضطلعت بعملية تحديث كتاب الإيكاو الدوري رقم ٢٨٨ (المواد الإرشادية بشأن الجوانب القانونية لمشكلة الركاب غير المنضبطين/المشاغبين). كما أحاطت اللجنة علماً بالتقرير الوارد في ورقة العمل A39-WP/12 بشأن البنود التالية: "النظر في وضع إطار قانوني لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM)، بما فيها النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS) والهيئات الإقليمية المتعددة الجنسيات"، و"تحديد وضع الطائرة المدنية/الحكومية"، و"الجوانب المتعلقة بالسلامة في إطار التحرير الاقتصادي والمادة ٨٣ مكرراً".

٤٥-٨ وفيما يتعلق بـ "تعزيز التصديق على مواثيق قانون الجو الدولية"، طلب مندوب الولايات المتحدة، في عرضه لورقة العمل A39-WP/100، أن يُبذل المزيد من الجهود لحث الدول الأعضاء في الإيكاو التي لم تصدق بعد على اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ أن تصدق عليها. وذكّر ببعض الأحكام والابتكارات الرئيسية التي وردت في الاتفاقية، وهي التالية: (١) إلغاء النظام السابق للمستويات المنخفضة للاسترداد في حالات إصابة أحد الركاب أو وفاته من خلال وضع مستوى أول من المسؤولية الصارمة، مع التعويض عن الأضرار المؤكدة التي تتجاوز هذا الحد (المحدد حالياً بمبلغ قدره ١٠٠ ١١٣ لحقوق السحب الخاصة) ما لم يكن الناقل الجوي بإمكانه إظهار أنه لم يكن على خطأ أو إثبات وجود طرف ثالث كان على خطأ. (٢) وأن تضمن الاتفاقية ألّا تكون تعويضات الركاب مرتفعة إلى حد غير معقول من خلال عدم السماح بفرض عقوبات تأديبية أو رادعة أو غير ذلك من أنواع الأضرار غير التعويضية؛ (٣) وأن تسمح الاتفاقية للمدعي بأن يرفع دعوى في بلده، إذ إن هذه الميزة غالباً ما كانت تُمنع بموجب القواعد المعمول بها سابقاً في اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي؛ (٤) وأن ترسي الاتفاقية قواعد واضحة لتوزيع المسؤوليات في حالات المشاركة في استخدام الرمز؛ (٥) وأن تضم الاتفاقية نظام وثائق فعال فيما يتعلق بنقل البضائع. وشدد المندوب على ضرورة الانتهاء من الخلط المربك بين نظم المسؤولية المتوازية سعياً إلى إنشاء إطار موحد قائم على اليقين القانوني. وفي ضوء ما تقدم، دعا اللجنة إلى اعتماد مشروع القرار الوارد في ورقة العمل A39-WP/100.

٤٥-٩ وعند النظر في هذه المسألة، أعربت كل الوفود المشاركة، بالإضافة إلى مراقب واحد، عن دعمها القوي لورقة العمل ومشروع القرار كليهما. وسلط أحد هذه الوفود الضوء على التأثير الإيجابي لاتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ على عنصر المساعدة المقدمة لأقارب ضحايا حوادث الطيران. وأبرز الرئيس في تلخيصه لهذه النقطة التأييد الواسع للاقتراح الوارد في ورقة العمل، مشيراً إلى اعتماد مشروع القرار بعد أن تقوم الأمانة العامة بإدخال تعديل طفيف عليه. وأوصت اللجنة بعد ذلك بأن تعتمد الجلسة العامة القرار التالي:

القرار ٢/٤٥: الترويج لاتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩

إن الجمعية العمومية:

إذ تذكّر بالمرفق (ج) بقرارها ٣٧-٢٢ المتعلق بالتصديق على الوثائق التي أُعدت واعتُمدت تحت رعاية المنظمة، وبالقرار ٣٨-٢٠ بعنوان "الترويج لاتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩"؛

وتقر بأهمية وجود نظام عالمي يحكم مسؤولية شركات الطيران تجاه الركاب والشاحنين على الرحلات الجوية الدولية؛

وتقر باستصواب وجود نظام منصف وعادل ويسير يتيح التعويض التام عن الخسائر؛

تحث جميع الدول المتعاقدة على دعم وتشجيع الانضمام على الصعيد العالمي إلى اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي التي حررت في مونتريال في ١٩٩٩/٥/٢٨ (اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩)؛

وتحث جميع الدول التي لم تقم بذلك بعد على أن تصبح طرفاً في اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ في أقرب وقت ممكن؛

وتكلف الأمينة العامة بتقديم المساعدة، على النحو الملائم، في عملية التصديق إذا طلبت منها ذلك إحدى الدول.

وتعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٨-٢٠.

٤٥-١٠ وقدمت الولايات المتحدة أيضاً ورقة العمل A39-WP/101 التي ذكَّرت بأن الجمعية العمومية قامت في دورتها السابعة والثلاثين، وعبر قرارها ٣٧/٢٣، بحث الدول على التصديق على اتفاقية بيجين وبروتوكول بيجين لعام ٢٠١٠. وشدَّد الوفد على أهمية هاتين الوثيقتين اللتين ساهمتا في توسيع وتعزيز الإطار العالمي لمكافحة الإرهاب في مجال الطيران العالمي، معرباً عن إيمانه بأن اعتماد هاتين الوثيقتين على الصعيد العالمي سيسهم إسهاماً كبيراً في النهوض بالتعاون في مجال درء الأفعال غير المشروعة المتعلقة بالطيران المدني على اختلاف أنواعها وملاحقة الجناة ومعاقبتهم. واقترحت الولايات المتحدة، بناءً على ذلك، أن يُعتمد قرار جديد لتعزيز التصديق على هاتين الوثيقتين.

٤٥-١١ وقد أعربت وفود عديدة عن دعمها لمشروع قرار الجمعية العمومية الوارد في ورقة العمل A39-WP/101. وأشار أحد الوفود إلى أن إقليمه أعرب عن دعمه القوي لتعزيز وثيقتي بيجين، وأن الهيئة التشريعية الوطنية في بلده قد وصلت إلى المرحلة النهائية من إتمام عملية التصديق. وأشارت وفود أخرى أيضا إلى أن دولها قد حققت تقدماً مماثلاً في هذا السياق. كما ذكرت بعض الوفود أن دولها قامت بالتصديق الفوري على الوثيقتين وشجعت باقي الدول على القيام بالمثل.

٤٥-١٢ وبناء على الاقتراح المقدم من الأمانة العامة، وافقت اللجنة على صقل مشروع القرار، وعلى الإشارة إلى أن هذا القرار الجديد يحل محل القرار السابق. ويرد فيما يلي النص المُنقَّح لمشروع القرار:

القرار ٤٥-٣: تعزيز اتفاقية بيجين وبروتوكول بيجين لعام ٢٠١٠

إن الجمعية العمومية،

إذ تشير إلى قرارها ٣٨-١٩ بعنوان: تعزيز اتفاقية بيجين وبروتوكول بيجين لعام ٢٠١٠؛

وتشير كذلك إلى المرفق (ج) من قرارها ٣٧-٢٢ المتعلق بالتصديق على الوثائق التي تم إعدادها واعتمادها تحت رعاية المنظمة؛

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

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 ممكن؛

٣- **تطلب** إلى الأمينة العامة تقديم ما يلزم من مساعدة في عملية التصديق إذا طلبت ذلك إحدى الدول.

٤- **تعلن** أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٨-١٩.

٤٥-١٣ وتمت مناقشة موضوع التصديق على وثائق القانون الجوي الدولي بشكل إضافي في إطار البند ٤٧ من جدول الأعمال.

٤٥-١٤ أحاطت اللجنة علماً بالوثيقة A-39-WP/228، التي تحتوي على عرض قدمته جمهورية كوريا لاستضافة ندوة قانونية إقليمية في عام ٢٠١٨ لمناقشة المسائل القانونية التي تثير الاهتمام في إقليم آسيا والمحيط الهادئ. وأعربت اللجنة عن تقديرها لهذا العرض.

٤٥-١٥ وفي سياق المصالح الدولية المرتبطة بالمعدات المنقولة (معدات الطائرات)، قدمت مصر الوثيقة A39-WP/375، التي تقترح فيها أن تنشئ الإيكاو لجنة خبراء أو مجموعة عمل ملحقة بلجنة الخبراء التابعة للسلطة الإشرافية للسجل الدولي بغية مساعدة الدول النامية على تنفيذ اتفاقية الضمانات الدولية على المعدات المنقولة (اتفاقية كيب تاون)، وبروتوكول المسائل التي تخص معدات الطائرات الملحق باتفاقية الضمانات الدولية على المعدات المنقولة (بروتوكول كيب تاون)، اللذين تم توقيعهما معاً في كيب تاون في ٢٠٠١/١١/١٦. وقد استند الوفد في تقديم هذا الاقتراح إلى القرار رقم ٤ الصادر عن المؤتمر الدبلوماسي لعام ٢٠٠١. وفي إشارة إلى مشكلات التنفيذ التي تعترض الدول النامية والتي ترد في الفقرتين ٢-٢ و٢-٤ من ورقة العمل، اعتبر الوفد أن من الواجب الاستفادة من تجارب الدول المتقدمة التي قامت بتنفيذ وثيقتي كيب تاون، ورأى أن إنشاء لجنة أو مجموعة عمل قد يكون الآلية المناسبة في هذا الصدد.

٤٥-١٦ وأعرب أحد الوفود، مدعوماً بوفدين آخرين، عن عدم تأييده لفكرة إنشاء لجنة أو مجموعة عمل، ورأى أن من الأنسب أن تأتي المساعدة في تنفيذ وثيقتي كيب تاون من الدول المتقدمة ومن قطاع الطيران، وأشار الوفد إلى أن مجموعة عمل الطيران تعمل في هذا المجال بنشاط بالغ. كما أشار المندوب، باعتباره عضواً في لجنة الخبراء التابعة للسلطة الإشرافية للسجل الدولي، إلى أن القرار رقم ٤ يقتصر على المسائل المتعلقة بالسجل الدولي فقط. وأشار أحد الوفود المؤيدة إلى ورقة المعلومات رقم A39-WP/422 التي بينت مزايا التصديق على وثيقتي كيب تاون، معرباً عن إدراكه لتعقيدات التصديق عليهما وتنفيذهما. ولكنه شدد في الوقت نفسه على أن الدول وقطاع الطيران في وضع أنسب لتقديم المساعدة إلى الدول النامية. وأشار أحد المراقبين، في دعمه لموقف الوفود الثلاثة، إلى أن القضايا التي طرحها الوفد المصري تتعلق بالخيارات الأساسية الخاصة بسياسات الدولة، والمسائل الجوهرية المتمثلة في قانون الملكية، وضمان أمن المعاملات، وغير ذلك، وأنها خارج اختصاص

وخبرة لجنة الخبراء التابعة للسلطة الإشرافية للسجل الدولي. كما أشار وفد آخر، في دعمه لورقة العمل، إلى أن قيام الدول المتقدمة بتوفير الخبرة لا يمنع الإيكاو من تقديم المساعدة. واقترح مراقب آخر أن تعمل الإيكاو بمثابة مركز لتبادل المعلومات عبر التوسط في نقل الخبرات إلى الدول المهتمة بذلك.

١٧-٤٥ وأعربت الأمانة العامة عن إدراكها للصعوبات التي تواجهها الدول النامية فيما يتعلق بتعقيدات وثيقتي كيب تاون. ولكن نظراً إلى أن هذا المجال هو من النوع العالي التخصص، فإن الدول المتقدمة ذات الخبرة تبدو في وضع أفضل لتقديم المساعدة، مع أن بالإمكان إعادة النظر في هذه المسألة مستقبلاً.

١٨-٤٥ واختتم رئيس اللجنة المناقشة بشأن ورقة العمل هذه مشيداً بالاقتراح، وأقر في الوقت نفسه بوجود سبل أخرى أنسب لتقديم المساعدة.

١٩-٤٥ وأحاطت اللجنة علماً بورقة المعلومات A39-WP/422 التي قدمتها البرازيل وكندا وآيرلندا ولوكسمبورغ والنرويج وسنغافورة وإسبانيا والمملكة المتحدة والولايات المتحدة.

٢٠-٤٥ وفيما يتعلق بموضوع "استعراض تطبيق معاهدات الإيكاو المتعلقة بمناطق النزاعات"، ذكر أحد المراقبين أن الإيكاو تستحق الإشادة لما حققته في هذا المجال، بما في ذلك إنشاء فرقة عمل إثر إسقاط طائرة في أوكرانيا. ولكنه تساءل عن سبب غياب هذا الموضوع عن برنامج العمل العام للجنة القانونية. وتم التذكير بأنه في أعقاب حدث مماثل، وتحديداً إسقاط طائرة KAL 007 في عام ١٩٨٣، قامت الإيكاو بالتحرك السريع لتعديل اتفاقية شيكاغو من خلال المادة ٣ مكرر. ولبلوغ هذه الغاية، رأى هذا المراقب أنه ينبغي إيلاء مزيد من المراعاة لمسألة إدراج هذا الموضوع في برنامج العمل العام للجنة القانونية. وأحاطت اللجنة علماً بهذا التعليق.