



الجمعية العمومية – الدورة السابعة والثلاثون اللجنة القانونية

مشروع نص التقرير

عن

البنود ٥٩ و ٦٠ و ٦٢ من جدول الأعمال

المادة المرفقة بشأن البنود ٥٩ و ٦٠ و ٦٢ من جدول الأعمال مقدمة إلى اللجنة
القانونية لتتظر فيها.

البند ٥٩ من جدول الأعمال: الأفعال أو الجرائم التي تثير قلق مجتمع الطيران المدني الدولي ولم تشملها صكوك قانون الجو القائمة

١-٥٩ قدم أمين اللجنة تقريراً شفويًا فيما يتعلق بالمؤتمر الدبلوماسي بشأن أمن الطيران، الذي عقد في بيجين، الصين، من ٣٠ آب/أغسطس إلى ١٠ أيلول/سبتمبر ٢٠١٠. وشارك في المؤتمر ست وسبعون دولة وأربع منظمات دولية. وقد اعتمد المؤتمر اتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة المتعلقة بالطيران المدني الدولي (اتفاقية بيجين) والبروتوكول المكمل لاتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات (بروتوكول بيجين). وتجزم هاتان المعاهدتان، في جملة أمور، استخدام الطائرات المدنية كسلاح، واستخدام مواد خطيرة للهجوم على الطائرات أو أهداف أخرى على الأرض. وأصبح النقل غير المشروع للأسلحة البيولوجية، والكيميائية، والنووية، والمواد المتصلة بها خاضعا للعقاب. وبالإضافة إلى ذلك، غطت المعاهدتان بوجه خاص المسؤولية الجنائية لمديري ومنظمي الجريمة. وبموجب المعاهدتين فإن التهديد بارتكاب جريمة يمكن أيضا أن يثير المسؤولية الجنائية، عندما تدل الظروف على مصداقية التهديد. وتحتاج كل من المعاهدتين إلى تصديق ٢٢ دولة لكي تصبح سارية المفعول. ولغاية أول تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٠، كانت الاتفاقية قد وقعت من قبل ٢٠ دولة والبروتوكول من قبل ٢١ دولة.

٢-٥٩ وتقترح ورقة العمل A37-WP/290، المقدمة من الأرجنتين، وأستراليا، وكندا، والصين، والجمهورية التشيكية، وفرنسا، والمكسيك، ونيجيريا، وجنوب أفريقيا، وأوغندا، والمملكة المتحدة، والولايات المتحدة الأمريكية في مرفق لها مشروع قرار للجمعية العمومية يحث جميع الدول الأعضاء في الإيكاو على التوقيع على اتفاقية وبروتوكول بيجين والتصديق عليهما.

٣-٥٩ وأشار أحد الوفود، وأيدته ثلاثة وفود أخرى، إلى أن معاهدتي بيجين لم تعتمدا بتوافق الآراء بل بالتصويت. وقد تسبب ما يسمى "بند الاستبعاد العسكري" بانقسام بين الدول، الأمر الذي يمكن أن يؤثر على القبول بهذين الصكين. وجرى التأكيد على أنه ينبغي أن يتاح للدول مجال إبداء التحفظ إزاء هذا البند.

٤-٥٩ وأعربت غالبية الوفود التي تناوبت على الكلام عن رأيها بأن المعاهدتين الجديتين توسعان من نطاق الإطار العالمي لمكافحة الإرهاب ضد الطيران المدني وتعززانه. وأن من شأن اعتمادهما على الصعيد العالمي أن يدفع التعاون قدما لمنع الأفعال غير المشروعة ضد الطيران المدني.

٥-٥٩ وبايجاز، فقد شدد الرئيس على توافق الآراء الواسع النطاق الحاصل بشأن وجوب تعزيز الإطار القانوني لأمن الطيران لمواجهة المخاطر الجديدة الناشئة. ولم تمنع المعاهدتان الجديتان الدول من إبداء تحفظ على بند محدد عند التوقيع أو التصديق أو الانضمام إليهما. وبعند وإفقت اللجنة بأن توصي إلى الجلسة العامة اعتماد القرار التالي:

القرار ١-٥٩: تعزيز اتفاقية بيجين وبروتوكول بيجين لعام ٢٠١٠

إن الجمعية العمومية،

إن تشير إلى قرار الجمعية العمومية ٣٦-٢٦، المرفق (ج) المتعلق بالتصديق على الصكوك التي أعدت واعتمدت تحت رعاية المنظمة؛

وإذ **تعترف** 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** الدول على التوقيع والتصديق على اتفاقية بيجين وبروتوكول بيجين لعام ٢٠١٠ في أسرع وقت ممكن؛

٣- **تطلب** إلى الأمين العام تقديم المساعدة، حسب الاقتضاء، في عملية التصديق إذا طلبت ذلك الدول الأعضاء.

البند ٦٠ من جدول الأعمال: برنامج عمل المنظمة في المجال القانوني

١-٦٠ نظرت اللجنة في هذا البند على أساس ورقة العمل A37-WP/33، المقدمة من المجلس، والورقة A37-WP/77، بالإضافة رقم ١ والإضافة رقم ٢، المقدمة من الأرجنتين، والبرازيل، وكندا، وألمانيا، وسنغافورة، وجنوب أفريقيا، وتنزانيا، والولايات المتحدة الأمريكية، والورقة A37-WP/80، المقدمة من الولايات المتحدة الأمريكية، والورقة A37-WP/229، المقدمة من كولومبيا، والورقة A37-WP/233، المقدمة من جمهورية كوريا، والورقة A37-WP/281 Revised والتصويب رقم ١، المقدمة من مجموعة أسر ضحايا حوادث الطائرات، ومؤسسة سلامة الطيران (FSF)، ورابطة أمريكا اللاتينية لقانون الطيران والفضاء (ALADA).

٢-٦٠ قدمت الورقة A37-WP/33 معلومات إلى الجمعية العمومية فيما يتعلق بعمل الأمانة العامة في المجال القانوني ونظرة شاملة على التطورات والقرارات ذات الصلة التي اتخذها المجلس منذ الدورة السابقة للجمعية العمومية فيما يتعلق بالبنود المعروضة على جدول أعمال اللجنة القانونية، بما في ذلك تحديد أولويات البنود. ورحب أحد الوفود وأحد الوفود المراقبة بإعادة تنشيط فريق الدراسة المعني بالركاب غير المنضبطين التابع للأمانة العامة، وأشار بوجه خاص إلى الحاجة لمعالجة المسائل القضائية العائدة لدولة الهبوط فيما يتعلق بالجرائم الخطرة المرتكبة من قبل ركاب غير منضبطين.

٣-٦٠ وتضمنت الوثيقة A37-WP/77 اقتراحا لاعتماد قرار يحث جميع الدول على التصديق في أسرع وقت ممكن على اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ ويطلب إلى أمين عام الايكاو تقديم المساعدة، حسب الاقتضاء، بالنسبة لعملية التصديق إذا طلبت الدول ذلك. وأشار وفد الولايات المتحدة الأمريكية إلى المنافع المتضمنة في الاتفاقية بالنسبة لجمهور الركاب وأبرز الحاجة للسعي الحثيث للقبول العالمي لهذه الاتفاقية، وذلك لوجود عدد من النظم القانونية في الوقت الحاضر.

٤-٦٠ وأبرزت مجموعة أسر ضحايا حوادث الطائرات أيضا في عرضها بالنيابة عن مقدمي ورقة العمل A37-WP/281 الحاجة لزيادة تعزيز التصديق على اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩، وأشارت إلى أنه من غير المقبول أن تكون القواعد المطبقة لتعويض الضحايا مختلفة بالنسبة لنفس الحادث.

٥-٦٠ ولدى النظر في ورقتي العمل، أعربت عدة وفود من بينها وفد تكلم بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي واللجنة الأوروبية للطيران المدني (ACAC)، بالإضافة إلى وفد مراقب، عن مساندة فكرة تعزيز الجهود لحث الدول على التصديق على اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩. ورأت وفود عدة أنه قد آن الأوان للسعي إلى تطبيقها على نطاق عالمي. ولاحظت وفود عدة أن الحالة الراهنة غير مرضية لأنه من الصعب في بعض الأحيان تحديد أي نظام من المسؤولية ينبغي أن يطبق. وردا على ملاحظة أدلى بها أحد الوفود بأنه يوجد حاليا قرار يتعلق باتفاقية مونتريال، لاحظ أحد الوفود أن القرار المقترح هو أوسع نطاقا بقليل بحيث أنه يشجع على الاعتماد على نطاق عالمي. وبناء على ذلك، وافقت اللجنة على اعتماد القرار الوارد أدناه:

القرار ١-٦٠: تعزيز اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩

إن الجمعية العمومية،

إن تشيير إلى قرارها ٣٦-٢٦، التذييل (ج) المتعلق بالتصديق على الصكوك التي أعدت واعتمدت تحت رعاية

المنظمة؛

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

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

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 التي لم تفعل ذلك لأن تنضم إلى اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ في أقرب وقت ممكن؛**

٣- **تطلب إلى الأمين العام تقديم المساعدة، حسب الاقتضاء، في عملية التصديق إذا طلبت ذلك الدول الأعضاء.**

٦٠-٦ تضمنت الوثيقة A37-WP/80 اقتراحا بإضافة موضوع " النظر في إرشادات بشأن تضارب المصالح" إلى برنامج عمل اللجنة القانونية. وفي معرض الحديث عن هذا الاقتراح، أعرب وفد الولايات المتحدة الأمريكية عن رأي مؤداه أنه من المستصوب وجود قواعد متسقة إلى حد ما عبر قطاع الطيران للفصل الواضح والمستمر بين سلطات الطيران المدني والأنشطة التي تشرف عليها. وقدم مثالا على ذلك بأنه قد يكون من الضروري في إحدى الدول أن يُجرّد مدير عام الطيران المدني نفسه كليا من أي نوع من الاهتمامات المالية في الصناعة، في حين أنه في دولة أخرى قد يكون مدير عام الطيران المدني قادرا على الحفاظ على وظيفته كطيار في إحدى شركات الطيران، وأن غياب الإرشادات قد ترك هذه المسائل لتحكمها قوانين وطنية متفاوتة إلى حد كبير. واقترح الوفد النظر في حالات تضارب المصالح في مجالات ثلاثة متميزة: (١) المصالح المالية في الكيانات النظامية؛ و (٢) انتقال الأفراد من وظائف حكومية إلى الصناعة والعكس بالعكس و (٣) العادة المتبعة بتعيين أو إعاره موظفين للقيام بأعمال المراقبة بالنيابة عن هيئة الطيران المدني. لذلك، فإنه من المناسب أن تواصل اللجنة القانونية دراسة هذه المسألة ووضع التوصيات، إذا كان ضروريا ومناسبا، وأن تقوم الايكاو بإصدار المواد الإرشادية، عند الاقتضاء.

٦٠-٧ رأى وفدان أن المواد الإرشادية الحالية للايكاو كافية وأن لا حاجة لأن تقوم اللجنة القانونية بمزيد من العمل في هذا المجال. وأشار أحد الوفدين إلى المواد الحالية المتضمنة في الجزء الأول من دليل تدقيق مراقبة السلامة (الوثيقة 9735). كما أُشير أيضا إلى أن الجزء ٣ من الوثيقة 8335 Doc، دليل إجراءات عمليات التفتيش والترخيص والمراقبة المستمرة، يتضمن أيضا بعض المواد الإرشادية. واقترح وفد آخر، رغم عدم اعتراضه على الأهداف التي يسعى الاقتراح لتحقيقها، أن تُحال المسألة أولاً إلى لجنة الملاحة الجوية كي تنتظر فيها. ورأى العديد من الوفود التي تكلمت في هذا الموضوع أنه من المفيد الأخذ بهذا الاقتراح. ولاحظ العديد من هذه الوفود أنه من المتوقع مع ذلك أن تقتصر الدراسة على احتمال وضع مواد إرشادية، سيما وأن المسألة لا تستوجب المعالجة كقواعد أو توصيات دولية للايكاو أو في شكل اتفاقية. واقترح أحد هذه الوفود إرسال استبيان لتحديد العناصر الواجب دراستها.

٦٠-٨ ولدى اختتام المناقشة حول هذه النقطة، أشار الرئيس إلى الدعم القوي الذي يلقاه القيام بدراسة حول الموضوع. وتمت الموافقة على إضافة البند " النظر في وضع إرشادات بشأن تضارب المصالح" إلى جدول أعمال اللجنة القانونية.

٦٠-٩ وتقدم أحد الوفود باقتراح بوضع تشريع نموذجي لمساعدة الدول على تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية، يضاف إلى برنامج العمل. ومع الإعراب عن بعض التقدير بأن تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية يظل تحدياً بالنسبة لبعض الدول، ذكرت وفود عدة أن الاقتراح لم يُقدم مسبقاً، ولاحظت أنها ليست في وضع يمكنها من مناقشة هذه المسألة في هذه المرحلة.

٦٠-١٠ ونظرت اللجنة لاحقاً في ورقة العمل A37-WP/229، المقدمة من كولومبيا. وتضمنت الورقة اقتراحاً لتوحيد المعايير التي تحكم المسؤولية بين مشغلي المطارات، وسلطات الطيران، وأطراف أخرى، بالنسبة إلى الضرر المتأاتي عن اصطدام الطائرة بالحيوانات البرية. ولم تر غالبية الوفود التي تكلمت في الموضوع أي ثغرات قانونية ينبغي سدها، سيما وأن اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩، وصكوك مسؤولية الأطراف الثالثة، مثل اتفاقية التعويض عن الأخطار العامة لعام ٢٠٠٩، تنص على حد سواء على إمكانية اعتماد إجراءات للطعن. وبالإضافة إلى ذلك، يوفر سوق التأمين تغطية مناسبة للحماية من هذه المخاطر.

٦٠-١١ أحاطت اللجنة علماً مع التقدير بالورقة A37-WP/233، التي تتضمن عرضاً من جمهورية كوريا باستضافة الندوة القانونية الإقليمية في ٢٠١٢ للنظر في المسائل القانونية ذات الأهمية بالنسبة إلى إقليم آسيا والمحيط الهادئ.

٦٠-١٢ وافقت اللجنة على برنامج عمل اللجنة القانونية شرط إضافة البند الجديد المتعلق بتضارب المصالح، كما ورد في الفقرة ٣-٤ من ورقة العمل A37-WP/33.

البند ٦٢ من جدول الأعمال: مسائل أخرى مقدمة للجنة القانونية للنظر فيها
١-٦٢ أحاطت اللجنة علما بالورقة A37-WP/95 (ورقة معلومات).

— انتهى —