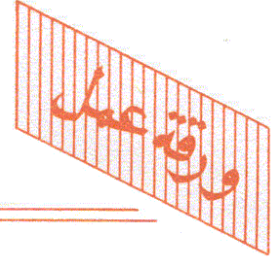




منظمة الطيران المدني الدولي



الجمعية العمومية – الدورة الخامسة والثلاثون اللجنة القانونية

مشروع نص لادراجه في الجزء العام من تقرير اللجنة القانونية
والبندين ٧ و ٨ من جدول الأعمال

النص المرفق بشأن الجزء العام والبندين ٧ و ٨ من جدول الأعمال مقدم الى اللجنة
القانونية للنظر فيه.

تقرير اللجنة القانونية الى الجمعية العمومية

عام

- ١- عقدت اللجنة القانونية ثلاث جلسات في الفترة من ٩/٣٠ الى ٢٠٠٤/١٠/٤. وانتخبت الجلسة العامة الدكتور هـ. كيلين (السويد) رئيسا للجنة.
- ٢- في جلستها الأولى، انتخبت اللجنة، السيدة س. هـ. تان (سنغافورة) نائبا أول للرئيس والسيد ج. سلازار (كولومبيا) نائبا ثانيا للرئيس.
- ٣- كانت جلسات اللجنة الثلاث مفتوحة. وكانت الجمعية العمومية قد وافقت على توصية من اللجنة التنفيذية بتعليق محاضر جلسات اللجنة القانونية في الدورة الخامسة والثلاثين للجمعية العمومية.
- ٤- حضر ممثلون من ٧٨ دولة متعاقدة و٧ فود مراقبة جلسة أو أكثر من جلسات اللجنة.
- ٥- كان أمين اللجنة السيد د. ويبو، مدير الادارة القانونية. وكان نائبه السيد س. أ. اشبينولا، المسؤول القانوني الرئيسي، ومساعدته السيد جون ج. ف أوغسطين المسؤول القانوني الأول. وساعد الأمين أيضا السادة ب. فيرهاغن المسؤول القانوني، والسيد ج. هوانغ المسؤول القانوني، والسيد أ. ياكوب، المسؤول القانوني.

جدول الأعمال وترتيبات العمل

- ٦- نظرت اللجنة في البنود ٧، ٨، ٣٣، ٣٤، ٣٥، ٣٦، ٣٧ و٣٨ المحالة اليها من الجلسة العامة كما يلي:
 - البند ٧ : تقارير المجلس السنوية الى الجمعية العمومية عن السنوات ٢٠٠١ و٢٠٠٢ و٢٠٠٣
 - البند ٨ : الميزانية البرنامجية للسنوات ٢٠٠٥ و٢٠٠٦ و٢٠٠٧
 - البند ٣٣ : الضمانات الدولية للمعدات المنقولة (معدات الطائرات)
 - البند ٣٤ : تقرير مرحلي عن تحديث اتفاقية روما لعام ١٩٥٢
 - البند ٣٥ : المساعدة في مجال التأمين على الطيران ضد أخطار الحرب
 - البند ٣٦ : المساعدة في مجال التأمين على الطيران ضد أخطار الحرب
 - البند ٣٧ : برنامج عمل المنظمة في المجال القانوني
 - البند ٣٨ : قرارات الجمعية العمومية التي ينبغي توحيدها أو اعلان انتهاء سريانها

١-٦ يرد في المرفق بهذا التقرير بيان الوثائق وورقات العمل التي نظرت فيها اللجنة ، مرتبة حسب بنود جدول الأعمال .

٢-٦ في الفقرات التالية بيان للإجراء الذي اتخذته اللجنة بشأن كل بند من بنود جدول الأعمال ، حسب التسلسل العددي للبنود التي نظرت فيها اللجنة .

البند ٧ : تقارير المجلس السنوية الى الجمعية العمومية عن السنوات ٢٠٠١ و ٢٠٠٢ و ٢٠٠٣

١:٧ **أحاطت اللجنة علما** بالفصل السادس (المسائل الدستورية والقانونية) من التقارير السنوية للمجلس الى الجمعية العمومية عن السنوات ٢٠٠١ (Doc 9786)، و ٢٠٠٢ (Doc 9814) و ٢٠٠٣ (Doc 9826) وكذلك الاضافة الخاصة بالنصف الأول من سنة ٢٠٠٤ (Doc 9826 – الاضافة)، وهي الوثائق التي أحالتها الجلسة العامة الى اللجنة.

البند ٨: الميزانية البرنامجية للسنوات ٢٠٠٥ و٢٠٠٦ و٢٠٠٧

١:٨: سوف تحال الميزانية البرنامجية المقترحة للفترة الثلاثية ٢٠٠٥-٢٠٠٧ ككل الى اللجنة الادارية وستحال الى اللجان الأخرى الأجزاء التي تهمها أو تعنيها.

31 البند : وعلى وثائق قانون الجو الدولي الأخرى 1999 التصديق على اتفاقية مونتريال لعام

1:31 1999 التي وردت بها معلومات عن حالة التصديق على اتفاقية مونتريال لعام **A33-WP\33** قامت الأمانة العامة الوثيقة لي الأخرى وعلى وثائق قانون الجو الدو

2:31 إلا أنه ، فيما . هنا أحد الوفود الادارة القانونية على الجهود التي بذلتها لضمان التصديق على وثائق قانون الجو الدولي فقد لاحظ المندوب أن الجمعية العمومية قد دعوت لث الدول على التصديق ، **A33-WP/33** من الوثيقة **1-3** ترتبط بالاجراء المعروض في الفقرة . **1975** لعام **(3)** والبروتوكول الاضافي رقم **1971** على جميع وثائق قانون الجو الدولية ، بما في ذلك بروتوكول غواتيمالا العاصمة لعام **1975** . **(ج)** المرفق **15-31** ووضحت الأمانة العامة أن الجمعية العمومية تدعو الدول ، في القرار . ثائق هذا النظام الذي لم يسر مفعوله بعدو وأن القرار يعود لهذه الجمعية ، **1975** لعام **(4)** ورقم **(3)** التصديق على هذه الوثائق ، مع الاشارة بوجهلخصوص الى بروتوكولي مونتريال رقم . لعمومية اذا ما حيدت تغيير التأكيد على بعض الوثائق ا

3:31 السابق أطرافا في "نظام وارسو " أشار الرئيس الى أن الاتفاقية السابقة تظل سارية الى أن تصح جميع الدول الأطراف في : س ، كما وافقت اللجنة على ما يلي واقترح الرئي . **1999** من اتفاقية عام **55** أشار بوجهلخصوص الى المادة ، **1999** اتفاقية عام

(أ) **A33-WP/33** أن تحيط علما بالمعلومات الواردة في الوثيقة

(ب) . أن تطالب من الدول التي لم تصدق بعد على الوثائق المذكورة ، القيام بذلك في أسرع وقت ممكن

(ج) . بأسرع ما يمكن **1999** لعام تحت الدول ، في سياق مسؤولية الناقل الجوي ، على التصديق على اتفاقية مونتريال

4:31 ولدى اتخاذها ذلك الاجراء ، رغبّت اللجنة في التأكيد على أنه ينبغي على الدول ، في سياق مسؤولية الناقل الجوي ، ايلاء لها بعدالأخرى ، خاصة تلك التي لم يسر مفعو " نظام وارسو " بالمقارنة مع وثائق ، **1999** أولوية أكبر للتصديق على اتفاقية عام

5:31 قامت دولتان هما ، كندا والولايات المتحدة ، معلومات عن الخطوات للتوقيع والتصديق على اتفاقية مونتريال لعام . وبالنسبة لكندا عن الخطوات المتخذة حاليا لتنفيذ الاتفاقية

31: 6 اللجنة بعقد ندوة في بوينس آيريس مؤخرا ، شع (**ALADA**) أبلغ مراقب اتحاد قانون الجو والفضاء لأمريكا اللاتينية . **1999** خلالها جميع المشاركين بأنه يستحسن للدول التوقيع والتصديق على اتفاقية عام

32 : البند (CNS/ATM) ادارة الحركة الجوية / تقرير مرحلي وضع اطار قانوني لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع
الملي للملاحة بالأقمار الصناعية بما في ذلك النظام الع

1:32 التي قدمها المؤتمر الأوروبي **WP\60** التي قدمها المجلس والوثيقة **WP\34** تم استعراض هذا البند استنادا الى الوثيقة المقدمة من **WP\107** التي قدمتها بلجيكا نيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الاعضاء به ، والوثيقة **WP\78** للطيران المدني ، والوثيقة من الولايات المتحدة الأمريكية **WP\188** و **WP\156** لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية والوثيقتين

٢:٣٢ وردت في الوثيقة **WP\34** النتائج الرئيسية لعمل مجموعة الدراسة . وأشير بها الى القرار ٣٢-٢٠ للجمعية العمومية التي كلفت بموجبه مجموعة العمل المعنية بالجوانب القانونية لنظم **CNS/ATM** التابعة للأمانة العامة للنظر في اعداد اطار قانوني مناسب طويل الأمد للنظم العالمية للملاحة بالأقمار الصناعية . وتم التوصل الى أنه ما أن تنفذ النظم العالمية للملاحة بالأقمار الصناعية فان معظم الدول سوف تعتمد على الاشارات المتواجدة في الفضاء الجوي والزيادات التي توفرها أطراف أخرى . وبناء على ذلك ، ينبغي النظر في ترتيبات اضافية تحدث الصلة بين مقدم الخدمة والدول ذات الاختصاص القانوني بموجب المادة ٢٨ . وبعد الاستماع لمختلف وجهات النظر ، أوصت مجموعة الدراسة ببحث اطار تعاقدي كحل أوسط وذلك كتدبير مؤقت ، الى حين اجراء مزيد من الدراسة بخصوص اطار طويل الأمد .

٣:٣٢ ورد في الوثيقة **WP/60** موجز التطورات الأوروبية فيما يرتبط بالاطار التعاقدية كحل مؤقت في سبيل الترتيبات المؤسسية طويلة الأمد . وتم التأكيد بها على أن مفهوم الاطار التعاقدية لن يكون فعالا الا في محيط مؤسسي ، حيث يلعب العنصر الرئيسي ، وهو عنصر النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية ، دورا مركزيا . وأشير في الوثيقة **WP/78** الى الطبيعة المميزة لنظام الملاحة في الفضاء الذي يمكن بعض الدول أو الدول جميعها من التوصل الى نفس مصدر الملاحة . لذا استلزم الأمر التيقن القانوني فيما يرتبط بالمسؤولية المرتبطة بهذا النظام . وورد اقتراح في الوثيقة **WP/107** باعداد مشروع اتفاق متعدد الأطراف ليقدم الى المؤتمر الدبلوماسي الذي سيعقد في عام ٢٠٠٣ .

٤:٣٢ تم التأكيد في الوثيقة **WP/156** على أهمية مسألة التدخل غير المشروع بنظم **CNS/ATM** ، والدعوة الى اعادة النظر في تناسب النظام القانوني الدولي الحالي بهذا الشأن . وورد في الوثيقة **WP/188** استعراض للعمل السابق المرتبط باعداد اطار قانوني لنظم **CNS/ATM** .

٥:٣٢ أكدت معظم الوفود التي تحدثت عن هذا الموضوع على صعوبة العمل الذي ستقوم به مجموعة العمل ، وعبرت عن أن الوثيقة **WP/34** توفر اقتراحا معقولا بالنسبة للمزيد من العمل في هذا الاتجاه . وكان من المهم عند التعامل مع مسألة بهذا التعقيد تحقيق توازن معقول بين مقدمي الخدمات ومستعملي النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية . ومن شأن الأعباء الثقيلة جدا على الدول التي تقدم الخدمة أن تثني عن تقديم الخدمات . لذا ، ينبغي التوصية بنهج تدريجي . واعتبر أن اتخاذ قرار خلال هذه الدورة عن اعداد اتفاق متعدد الأطراف سابق لأوانه . وقد يكون تكوين فريق من الخبراء تابع للجنة القانونية صعبا لأن أولويات اللجنة القانونية تولى الى أمن الطيران . وتأييدا لوجهة النظر هذه ، أعادت بعض الوفود التأكيد على أن الاطار القانوني الحالي يتناسب مع معالجة الشواغل المرتبطة بنظم **CNS/ATM** . وكما ورد في الوثيقة **WP/188** ، ليس هناك أي دليل على أن الجوانب التكنولوجية الجديدة للنظام ستؤدي الى الحاجة لنظام قانوني جديد . وأشار وفد الى القرار ٣٢-١٩ للجمعية العمومية على وجه الخصوص (ميثاق حقوق والتزامات الدول فيما يرتبط بخدمات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية) ، الذي يمثل اطارا هاما . أما فيما يرتبط بموضوع المسؤولية ، تم الأخذ علما كذلك بأن اتفاقية مونتريال عام ١٩٩٩ توفر حماية مناسبة لعامة المسافرين . لذا يرتبط موضوع المسؤولية بالتأمين وليس بحماية المستهلك . الا أن هذه الوفود أيدت اجراء المزيد من العمل المرتبط بالجوانب القانونية لنظم **CNS/ATM** ، خاصة عن الشؤون المرتبطة بالمادة ٢٨ من اتفاقية شيكاغو والمواضيع المرتبطة بالتدخل غير المشروع .

٣٢:٦ فضل عدد كبير من الوفود اعداد اتفاقية دولية تكون قابلة التطبيق على النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية ، كحل على الأمد الطويل على الأقل ، ان لم يتيسر تحقيق ذلك مباشرة . وبما أن معظم الدول تعتمد على الاشارات الأجنبية الصادرة من خارج أراضيها ، فسوف تكون هناك حاجة لأداة دولية توفر ضمانا قانونيا لتوفير الخدمات ولتنظيم المسؤولية . وفي هذا الشأن أشير الى أن توفير نظم الدعم الأرضية غير مجد من الناحية الاقتصادية بالنسبة للعديد من البلدان النامية . وتطلب الأمر توضيحا عما اذا كانت الاشارات بالفضاء ستعتبر بمثابة خدمة بموجب المادة ٢٨ من اتفاقية شيكاغو . وبالنسبة للمسؤولية لم تكن المسألة بسهولة المسألتين الاجرائيتين الواردتين في بعض الوثائق . فالنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية سيستخدم لأغراض متعددة الأساليب وسوف يكون متعدد الأطراف . ويبدو أنه من غير المناسب في هذه الأحوال الاعتماد على القوانين الوطنية فقط للتعامل مع المسؤولية المرتبطة بالنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية . وتظل العديد من المسائل بدون حل ، بما في ذلك الاختصاص القانوني والحصانة السيادية وعبء اثبات والتعويض المناسب . وأشار وفد الى عدم تحييز اضافة عبء على ضحايا الحوادث وهو عبء اثبات خطأ الطرف الذي يتسبب في الأضرار . ويستلزم الأمر نهجا بمنحة الضحايا . ومن شأن التوزيع العادل والمتوقع للمسؤولية أن يكون ذو فائدة لجميع الأطراف وأن يزيد الثقة بنظم CNS/ATM . لذا فان الوضع الحالي للاطار القانوني غير مرض . وأشارت تلك الوفود الى الاطار التعاقدية الوارد في الوثائق WP/34 و WP/60 و WP/78 على أنه أفضل حل عملي للمضي قدما ، كنهج على الأمد المتوسط . وأكد وفد آخر على ضرورة ادراج العناصر المشتركة الالزامية في العقود . ووفقا لوجهات نظره ، فأفضل سبيل لتحقيق هذه العناصر المشتركة هو أن يكون تحت مظلة اتفاقية دولية .

٣٢:٧ خلاصة ، كان هناك توافق كبير في الآراء بشأن أن الجوانب القانونية المعقدة لنظم CNS/ATM تحتاج المزيد من الدراسة . ونظرا للعديد من العوامل ، بما في ذلك الموارد المحدودة المتوفرة ، تبدو مجموعة الدراسة على أنها أنسب وسيلة للمزيد من البحث بشأن هذا العمل ، بما في ذلك المزيد من التطوير للاطار التعاقدية والمسائل المرتبطة بالتدخل غير المشروع بنظم CNS/ATM . وتم الأخذ علما بأن عددا من الدول يعتقد أن الاطار التعاقدية ليس حلا نهائيا وأن الاتفاقية الدولية تفضل على أنها هدف على الأمد الطويل . الا أنه يتعذر حاليا ايلاء هذه المهمة نفس الأولوية التي تحظى بها مسألة أمن الطيران .

٣٢:٨ بناء على هذه المناقشات ، قررت اللجنة توصية الجلسة العامة بما يلي :

- (أ) أن تأخذ علما بالوثائق المقدمة .
- (ب) أن تقرر ، اضافة الى قرار الجمعية العمومية رقم ٣٢-٢٠ ، القيام بالمزيد من الأعمال عن الجوانب القانونية لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية لوضع الصيغة النهائية لمفهوم الاطار التعاقدية لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية على أنه اطار مؤقت ، والدلالة على سبل تنفيذه ، بما في ذلك النظر في وضع اتفاقية دولية ، مع مراعاة الارشادات التالية :
 - (١) أن تتوخى الحذر من اعتماد الدول على الآخرين في توفير مجمل خدمات الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية أو بعضها .
 - (٢) أن تفكر بعناية في نوع العلاقات التي ينبغي أن تربط الدول بمقدمي الخدمات أو عناصر من الخدمات .
 - (٣) أن تكفل احتفاظ الدول بالمسؤولية الكاملة بموجب اتفاقية شيكاغو عن الخدمات المقدمة نيابة عنها .
- (ج) أن يتضمن العمل المذكور أنفا استعراضا للجوانب الأمنية والوقائية من التدخل غير المشروع بنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية .
- (د) أن تشير الى ضرورة القيام بمزيد من العمل ، بما في ذلك النظر في وضع اتفاقية دولية .
- (هـ) أن تقرر تقديم تقرير عن هذا الموضوع الى الدورة العادية التالية للجمعية العمومية .

البند ٣٣ : تقرير مرحلي عن الضمانات الدولية في المعدات المتحركة (معدات الطائرات)

١:٣٣ ناقشت اللجنة هذا البند على أساس الوثيقة **WP/30** التي تتضمن تقريرا مرحليا عن الضمانات الدولية في المعدات المتحركة (معدات الطائرات) التي قدمها المجلس والوثيقة **WP/97** المقدمة من الاتحاد الدولي للنقل الجوي (أياتا) مع تعديل الفقرة ٣-١ منها ليصبح نصها " وتدعى الجمعية العمومية الى الاحاطة علما بهذه الورقة " والوثيقة **WP/121** المقدمة من جمعية أمريكا اللاتينية لقانون الجو والفضاء بعد ادخال تصويب شفوي في الفقرة ١-٢٣ .

٢:٣٣ وأعرب أحد الوفود عن ضرورة كفالة المحافظة الكافية على حقوق دولته في حالة عدم دفع رسوم الملاحة الجوية بما في ذلك السلطات الممنوحة لمنظمة يوروكنترول في احتجاز الطائرة وبيعها في بعض الأحيان . وقال الوفد ان دولته ستصدر اعلانات وفقا لما تنص عليه المادتان ٣٨ و ٣٩ من مشروع اتفاقية الضمانات الدولية في المعدات المتحركة بصدد الحقوق أو الضمانات القابلة للتسجيل وليست موضع التراضي وكذلك الحقوق والضمانات غير القابلة للتسجيل وليست موضع التراضي والتي لها الأولوية على أي ضمان دولي مسجل . ولكن الصياغة الحالية للمادة ٣٩ تتضمن عيوباً خطيرة يجب حلها لأنها تنص على سيادة الضمانات الدولية المسجلة على فئات الحقوق أو الضمانات التي لا تحظى بالتراضي المدرجة في أي اعلان عند ايداع مثل هذا الاعلان من جانب دولة صدقت على الاتفاقية بعد دخولها حيز التنفيذ . وقال الوفد أن صياغة المادة ٣٩ والعلاقة بين مشروع الاتفاقية واتفاقية منظمة يوروكنترول تحتاج الى المعالجة .

٣:٣٣ وأعلن المراقب عن يوروكنترول أنه سيتعين وضع بعض الترتيبات لتمكين المنظمات الدولية مثل منظمته من الانضمام الى مشروع الاتفاقية أو ممارسة بعض الوظائف بموجبها لكي تتمكن من تسجيل بعض الحقوق أو الضمانات لتأمين الحصول على رسوم الملاحة الجوية التي يحق لمنظمة يوروكنترول تحصيلها وتنفيذها الى جانب اصدار اعلانات تتصل بذلك حسب الاقتضاء .

٤:٣٣ وأعلن أحد الوفود أن الغرض من مشروع الميثاقين هو كفالة الحماية على الصعيد الدولي للحقوق المملوكة للممولين وأعرب عن القلق لأن شركات الطيران تفتقر عندما تكون مستأجرا الى الحماية من امكانية التجاوز في ظل مشروع الميثاقين . وأعرب عن رأيه بأنه ينبغي حماية ضمانات شركات الطيران لامتلاك واستعمال الطائرات . وأيد هذا الوفد أيضا تقييد امكانية أي دائن في استعمال وسائل التعويض القضائي السريعة وأعرب عن رأيه بضرورة ادراج نصوص في مشروع الميثاقين لتوضيح عدم الحاجة الى ضمانات اضافية من شركات الطيران عند تمويل حيازة الطائرات بموجب نظام التمويل بضمن الموجودات والمنصوص عليه في مشروع الميثاقين .

٥:٣٣ وأعرب المراقب عن المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات الصناعات الفضائية عن ثنائه على الايكاو والمعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص لأعمالهما في التحضير للمؤتمر الدبلوماسي القادم في كيب تاون لاعتماد الميثاقين القانونين المقترحين وأعلن أن القانون المتوخى بموجب المعاهدة هو من وجهة نظر الصناعة أكثر ضرورة في الوضع الحالي لمساعدتها في التغلب على الصعاب المالية . وأضاف قائلاً ان الصناعة مستعدة للمشاركة في مزيد من المناقشات في صدد المسائل التي أثارها المتحدثون السابقون .

٦:٣٣ ونتيجة لهذه المناقشات أخذت اللجنة علماً بالوثائق المشار إليها في الفقرة ١:٣٣ .

البند ٣٤ : تقرير مرحلي عن الأفعال أو الاعتداءات التي تثير قلق مجتمع الطيران المدني والتي لا تغطيها وثائق قانون الجو
الراهنة (الركاب المشاغبيون)

١:٣٤ نظرت اللجنة القانونية في هذا البند على أساس الوثيقة WP/35 المقدمة من المجلس ، والوثيقتين WP/70 و WP/102 المقدمتين من المملكة المتحدة ، والوثيقة WP/98 المقدمة من الاتحاد الدولي للنقل الجوي (الاياتا) ، والوثيقة WP/142 المقدمة من جمهورية كوريا .

٢:٣٤ تضمنت الوثيقة WP/35 أهم نتائج عمل مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة والمعنية بالركاب المشاغبيين ، ومشروع قرار لتعتمده الجمعية العمومية . وكان مرفقا بها النص الإرشادي بشأن الجوانب القانونية لمسألة الركاب المشاغبيين ، وهو على شكل كتاب دوري من الأيكاو برقم ٢٨٨ . أما الوثيقتان WP/70 و WP/142 فقد تضمنتا معلومات عن الركاب المشاغبيين والبلدان التي ينتمون إليها . وورد في الوثيقة WP/102 اقتراح بادخال تعديلات معينة على نص التشريع النموذجي ومشروع القرار المرفقين بالوثيقة WP/35 ويرى أحد التعديلات أنه لا ينبغي توسيع اختصاص دولة الهبوط ليشمل أفعال لا تشكل كذلك جريمة وفقا لقوانين دولة تسجيل الطائرة . وعبرت الوثيقة WP/98 عن القلق المستمر في قطاع شركات الطيران من مشكلة الركاب المشاغبيين ، وتضمنت تأييدا لفكرة اعتماد التشريع النموذجي المقترح في الوثيقة WP/35 . ووصفت الوثيقة WP/194 الاجراءات التي اتخذها الاتحاد الدولي لعمال النقل ازاء الركاب المشاغبيين ، وتضمنت تأييدا قويا لأعمال الأيكاو المذكورة في الوثيقة WP/35 ، واقتراحا بمواصلة الجهود الرامية الى وضع اتفاقية دولية على أساس نص التشريع النموذجي .

٣:٣٤ أخذت جميع الوفود الكلمة وأثنت على أعمال مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة والمعنية بالركاب المشاغبيين ، وعلى قيام الأمانة العامة بتحضير نص التشريع النموذجي والمواد المرتبطة به . وأعربت بعض الوفود عن بعض الصعوبات التي تعترض قبولها لجميع نصوص التشريع النموذجي ، ولا سيما ما يتعلق منها بالاختصاص لأنها مخالفة لبعض نصوص القوانين المحلية . وسبق اقتراح أيضا بالتمييز بين " الجرائم " و " المخالفات " . غير أن وفودا أخرى رأت أن التعديلات المقترحة ستقتضي في واقع الأمر من قادة الطائرات والمسؤولين عن انفاذ القوانين أن يدرسوا القانون الجنائي المقارن ، وهذا شرط غير واقعي . وكان من المفهوم أن نص التشريع النموذجي ليس بالاتفاقية الدولية ، وأن الدول التي تقره بحق لها أن تعدله بالقدر الضروري لمراعاة ظروفها الخاصة .

٤:٣٤ على هذا الأساس قررت اللجنة القانونية الإبقاء على نص التشريع النموذجي بالصيغة التي قدم بها ، وأوصت بأن تعتمده الجمعية العمومية القرار أدناه :

٥:٣٤ كما أوصت اللجنة بما يلي :

(أ) تأييد التوصية التي استصوب فيها المجلس اجراء مزيد من النظر في وضع وثيقة دولية (مثل بروتوكول لاتفاقية طوكيو لعام ١٩٦٣) .

(ب) تكليف المجلس بتقديم تقرير الى الدورة الرابعة والثلاثين للجمعية العمومية .

قرار أعدته اللجنة القانونية وتوصي الجمعية العمومية باعتماده

القرار ١/٣٤

اصدار تشريع وطني بشأن بعض الاعتداءات التي ترتكب على متن
الطائرات المدنية (مسألة الركاب المشاغبيين والسلوك الخارج)

ان الجمعية العمومية :

ادراكا منها بأن أهداف ومقاصد المنظمة المنصوص عليها في ديباجة اتفاقية الطيران المدني الدولي وفي المادة ٤٤ من تلك الاتفاقية تتضمن تعزيز تخطيط وتطوير النقل الجوي الدولي من أجل تلبية احتياجات شعوب العالم الى نقل جوي يتسم بالأمان والانتظام والفاعلية والاقتصاد .

وان تلاحظ الزيادة الملموسة في عدد وخطورة الوقائع المبلغ عنها والتي ارتكبتها على متن طائرات مدنية ركاب مشاغبيون أو ذوو سلوك خارج .

وان تقيم الاعتبار لأثار تلك الوقائع على سلامة الطائرات وسلامة الركاب والطاقم الذين على متنها .

وأن لا يغيب عن بالها أن القانون الدولي الراهن والقوانين الوطنية والقواعد التنظيمية الوطنية في دول كثيرة ليست ملائمة بالقدر الكافي لمعالجة هذه المشكلة بشكل فعال .

وأن تدرك البيئة الخاصة والمخاطر الكامنة فيها للطائرات أثناء طيرانها ، والحاجة الى اعتماد تدابير ملائمة من خلال القانون الوطني لتمكين الدول من المحاكمة على الأفعال الاجرامية والاعتداءات التي تشكل شغبا أو سلوكا خارجا على متن الطائرات .

وأن تشجع على اعتماد قواعد قانونية وطنية تمكن الدول من ممارسة اختصاصها في الحالات المناسبة بالمحاكمة على الأفعال الاجرامية والاعتداءات التي تشكل شغبا أو سلوكا خارجا على متن الطائرات المسجلة في دول أخرى .

لهذا :

تحت جميع الدول المتعاقدة على أن تصدر بأسرع ما يمكن قوانين وقواعد وطنية تعالج بفاعلية مشكلة الركاب المشاغبين ، وأن تدرج فيها الى أقصى حد ممكن عمليا النصوص الواردة في مرفق هذا القرار .

وتدعو جميع الدول المتعاقدة الى أن تقدم الى سلطاتها المختصة ، بغرض المحاكمة ، جميع الأشخاص الذين تتوافر لديها أسس معقولة لاعتبارهم ممن ارتكبوا أي اعتداء منصوص عليه في القوانين والقواعد الوطنية الصادرة على هذا النحو ويدخل في اختصاص تلك السلطات بموجب هذه القوانين والقواعد .

الضميمة

تشريع نموذجي بشأن بعض الجرائم التي ترتكب

على متن الطائرات المدنية

القسم الأول : الاعتداء وأفعال التدخل الأخرى ضد أحد أعضاء الطاقم على متن أي طائرة مدنية

يعد مرتكبا لجريمة كل من يقوم بأحد الأفعال التالية على متن طائرة مدنية :

- (١) الاعتداء الجسماني أو التهديد أو التهديد ، سواء بالفعل أو بالقول ، ضد أحد أعضاء طاقم الطائرة اذا كان هذا الفعل تخلافا في أداء عضو الطاقم لمهامه أو يقلل من قدرته على أداء مهامه .
- (٢) رفض اتباع التعليمات القانونية التي يصدرها قائد الطائرة أو أي عضو من طاقم الطائرة بالنيابة عنه لتأمين سلامة الطائرة أو سلامة أي شخص أو أي ملكية على متن الطائرة أو حفظ النظام والانضباط على متن الطائرة .

القسم الثاني : الاعتداء الجسماني والأفعال الأخرى التي تعرض السلامة للخطر أو تخل بالنظام والانضباط على متن أي طائرة مدنية

- (١) يعد مرتكبا لجريمة كل من يقوم على متن طائرة مدنية بأحد أفعال العنف البدني ضد أي شخص ، أو بالاعتداء الجنسي أو بالتحرش بأي طفل .
- (٢) يعد مرتكبا لجريمة كل من يقوم بأحد الأفعال التالية على متن أي طائرة مدنية ، اذا كان من المحتمل أن يعرض الفعل سلامة الطائرة أو سلامة أي شخص على متنها للخطر ، أو يخل بالنظام والانضباط على متن الطائرة :
 - (أ) الاعتداء الجسماني أو التهديد أو التهديد ، سواء بالفعل أو بالقول ، ضد شخص آخر .
 - (ب) التسبب عمدا في تلف أو تدمير أي ملكية .
 - (ج) تعاطي الخمر أو العقاقير الى حد الثمالة .

القسم الثالث : الجرائم الأخرى التي ترتكب على متن أي طائرة مدنية

يعد مرتكبا لجريمة كل من يقوم بارتكاب أحد الأفعال التالية على متن أي طائرة مدنية :

- (١) التدخين في دورة المياه أو في أي مكان آخر على نحو يحتمل أن يهدد سلامة الطائرة .
- (٢) العبث بجهاز الكشف عن الدخان أو غيره من الأجهزة المتعلقة بالسلامة على متن الطائرة .
- (٣) تشغيل أي جهاز إلكتروني محمول عندما يكون تشغيله محظورا .

القسم الرابع : الاختصاص

١- يمتد اختصاص (اسم الدولة) ليشمل أي جريمة منصوص عليها في الأقسام الأول والثاني والثالث من هذا القانون اذا كان الفعل الذي يشكل جريمة قد وقع على متن أي من الطائرات التالية :

- (١) أي طائرة مدنية مسجلة في (اسم الدولة) .
- (٢) أي طائرة مدنية مؤجرة بالطاقم أو بدون الطاقم لأي مشغل جوي يقع مقر عمله الرئيسي في (اسم الدولة) أو أي مشغل جوي ليس له مقر في (اسم الدولة) ولكنه يقيم فيها بصفة دائمة .
- (٣) أي طائرة مدنية في اقليم (اسم الدولة) أو تطير فوقه .
- (٤) أي طائرة مدنية أخرى تطير خارج (اسم الدولة) ، اذا توافر الشرطان التاليان :

(أ) أن يكون الهبوط التالي للطائرة في (اسم الدولة)

(ب) وأن يكون قائد الطائرة قد سلم المتهم المشتبه فيه الى السلطات المختصة في (اسم الدولة) وطلب من هذه السلطات محاكمة ذلك المتهم المشتبه فيه مؤكدا لها أنه لا هو ولا مشغل الطائرة قد قدم طلبا مماثلا أو سيقدم طلبا مماثلا الى أي دولة أخرى .

٢- ان عبارة " أثناء الطيران " تعني في هذا القسم الفترة التي تبدأ من لحظة تشغيل القدرة بغرض الاقلاع وانتهاء باللحظة التي تتوقف فيها الطائرة عن الحركة بعد الهبوط .

البند رقم ٣٥ : اقرار الايكاو باتفاقية فيينا لقانون المعاهدات بين الدول والمنظمات الدولية

١:٣٥ نظرت اللجنة في هذا البند على أساس الوثيقة A33-WP\32 و اضافتها/تصويبها التي تضمنت مشروع قرار لتعتمده الجمعية العمومية . وأشار الرئيس الى أن الايكاو وقعت فعلا على تلك الاتفاقية ولذلك فان الاجراءات ستكتمل بقيام الايكاو بتقديم وثيقة الاقرار .

٢:٣٥ أعلن أحد الوفود بتأييد من آخرين أن وثائق الاقرار التي تقدمها المنظمات الدولية بما فيها الايكاو لا تفيد لسريان الاتفاقية لأن السريان رهن بتصديقات الدول وحدها . ولذلك اقترح أن تعتمد الجمعية العمومية مشروع القرار الوارد في المرفق (ب) بالوثيقة وأن تحت أيضا الدول المتعاقدة على التصديق على تلك الاتفاقية .

٣:٣٥ وافقت اللجنة على أن توصي باعتماد القرار الوارد أدناه والذي يعني أن الايكاو ستقر الاتفاقية رسميا ، ووافقت اللجنة أيضا على أن تحت الدول على التصديق على الاتفاقية حتى يبدأ سريانها بسرعة .

قرار أعدته اللجنة القانونية وتوصي الجمعية العمومية باعتماده

القرار ١/٣٥

اقرار اتفاقية فيينا لعام ١٩٨٦ بشأن قانون المعاهدات بين الدول والمنظمات الدولية أو فيما بين المنظمات الدولية

لما كانت اتفاقية فيينا لقانون المعاهدات بين الدول والمنظمات الدولية أو فيما بين المنظمات الدولية قد أقرت في ١٩٨٦/٣/٢١ في مؤتمر عقده الجمعية العامة للأمم المتحدة .

ولما كانت المادة ٨٣ من تلك الاتفاقية قد نصت على أنها خاضعة للتصديق من قبل الدول وللإقرار الرسمي من قبل المنظمات الدولية .

ولما كانت تلك الاتفاقية موقعة بالنيابة عن الايكاو من قبل رئيس المجلس في ١٩٨٧/٦/٢٩ .

ولما كانت الجمعية العامة للأمم المتحدة قد شجعت الدول ، ضمن جملة أمور وبموجب قرارها ١٠٠/٥٣ (عقد الأمم المتحدة للقانون الدولي) على النظر في التصديق على الاتفاقية والانضمام إليها ، وشجعت المنظمات الدولية على إيداع وثائق الاقرار الرسمي بها ، وشجعت المنظمات الأخرى التي يحق لها الانضمام الى الاتفاقية أن تبادر الى الانضمام اليها في وقت مبكر .

ولما كانت هذه الجمعية العمومية تعتبر تلك الاتفاقية تضيف المزيد من الايضاح واليقين الى النظام القانوني الذي يحكم العلاقات التعاقدية بين الايكاو والدول أو بين الايكاو وغيرها من المنظمات الدولية الأطراف في تلك الاتفاقية ، بما يعزز بالتالي عمل المنظمة .

فان الجمعية العمومية :

١- تقر أنه ينبغي للايكاو أن تقر رسميا باتفاقية فيينا لقانون المعاهدات بين الدول والمنظمات الدولية أو فيما بين المنظمات الدولية (عام ١٩٨٦) .

٢- ترخص لرئيس المجلس بأن يوقع على وثيقة اقرار رسمي للاتفاقية يتم ايداعها بالنيابة عن الايكاو .

٣- تحت الدول التي لم تصدق على الاتفاقية على القيام بذلك حتى يسري مفعولها في أقرب فرصة ممكنة .

البند ٣٦ : برنامج عمل المنظمة في المجال القانوني

١:٣٦ نظرت اللجنة في الوثيقة رقم **WP/31** المقدمة من المجلس والتي تضمنت برنامج عمل الادارة القانونية وخطة اجتماعات الشؤون القانونية للفترة ٢٠٠٢ - ٢٠٠٤ ، وتضمنت الفقرة ٣-٧ من تلك الوثيقة موضوعات برنامج العمل حسب ترتيب أولويتها . وذكر رئيس اللجنة أن الدورة الثالثة والعشرين للجمعية العمومية وكثيرا من الدورات اللاحقة قد قررت أن يقتصر برنامج العمل العام في المجال القانوني على المشاكل التي تتسم بجسامة كافية وأهمية عملية تتطلب اجراءات دولية عاجلة .

٢:٣٦ وفحصت اللجنة أيضا الوثيقة رقم **WP/78** (وضع اطار قانوني لنظم الاتصالات والملاحاة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية بما في ذلك النظام العالمي للملاحاة بالأقمار الصناعية) التي قدمتها بلجيكا نيابة عن الجماعة الاوروبية ودولها الأعضاء والتي نظرت فيها اللجنة من قبل في اطار البند رقم ٣٢ من جدول الأعمال . وقال النائب الأول للرئيس الذي رأس اجتماع اللجنة أنه تم فعلا النظر في تلك الوثيقة وأنه لا يرى ضرورة لمواصلة النظر في مضمونها في الجلسة الراهنة .

٣:٣٦ انتقلت اللجنة بعد ذلك الى النظر في الوثيقة رقم **WP/103** (مسؤولية صانعي الطائرات وملحقاتها) المقدمة من مصر والتي تضمنت " اقتراحا يرمي الى وضع قواعد قانونية دولية تحكم مسؤولية صانعي الطائرات وملحقاتها من عيوب التصنيع " ودعت الجمعية العمومية الى ما يلي :

" النظر في امكانية اعداد مشروع وثيقة قانونية تهدف الى اقامة توازن بين مصالح مستعملي وصانعي الطائرات والأجزاء المركبة بها وملحقاتها في ضوء ضرورات المنافسة في مجال الانتاج " .

٤:٣٦ وقال أحد الوفود انه لا يرغب في ادراج هذا البند في برنامج عمل اللجنة القانونية لأن حقوق الركاب مشمولة بالقدر الكافي في معاهدة مونتريال لعام ١٩٩٩ ، وأن حقوق شركات الطيران والمالكين يمكن معالجتها من خلال التأمين وهي لا تتطلب تنظيميا دوليا . وقال ان حوادث الطائرات قد ترجع الى مجموعة لا حصر لها من الأسباب ، فلا ينبغي أن يفترض أحد أن الخطأ من صانع الطائرة أو المعدات ، ناهيك عندما ينطوي الأمر على أكثر من صانع . وتحدث المراقب عن المجلس التنسيق الدولي لرابطات الصناعات الفضائية فأيد هذا الموقف وقال ان الاطار الحالي للقوانين الوطنية يكفي للوفاء بحاجات المستهلكين والمشغلين والدول . وأيدت عدة وفود أخرى هذه الملاحظات وقال أحد هذه الوفود ان الطائرات ومعدات الطائرات ليست المنتجات الوحيدة التي تباع وتستهلك في كل أنحاء العالم . وأعرب وفد آخر عن اعتقاده بأن الموضوع سبق تغطيته في اتفاقية القانون الساري على المسؤولية عن المنتجات ، المعقودة في لاهاي في ٢ أكتوبر ١٩٧٣ .

٥:٣٦ وبعد أن لخص الرئيس المناقشة ولفقت اللجنة على أن هذا الموضوع لا يتمتع بالجسامة الكافية والأهمية العملية اللتين تتطلبان اجراءات دولية عاجلة وتستدعيان ادراج الموضوع في برنامج العمل العام للجنة القانونية . وكان من المفهوم مع ذلك أن الادارة القانونية تستطيع فحص هذه المسألة في حالة ظهور معلومات جديدة .

٦:٣٦ بعد ذلك نظرت اللجنة في الوثيقة رقم **WP/157** (تعارض المصالح ومراقبة السلامة) المقدمة من الولايات المتحدة . وقال الوفد ان توجيهات الايكاو بشأن مراقبة السلامة تعود الى زمن كانت فيه شركات الطيران المملوكة للدولة أكثر شيوعا مما نشهده الآن . وفي تلك الظروف لم يتم في جميع الأحوال مراعاة التباعد الملائم بين الدولة بصفتها سلطة التنظيم وشركة الطيران بصفتها الكيان التجاري الخاضع للتنظيم ، وهو التباعد الذي كان جوهريا لمراقبة السلامة . ولا تتضمن توجيهات الايكاو بشأن مراقبة السلامة مناقشة للاعتبارات الأخلاقية ، وذكر الوفد أنه ينبغي للجنة القانونية

أو أي جهة أخرى أن تفحص هذه المسائل حتى وان كانت غير مدرجة رسميا في برنامج عمل اللجنة القانونية ، وأن تقدم الارشاد الى الأمانة العامة عند تحديث وثائق الايكاو .

٧:٣٦ أشار الرئيس الى أن تعارض المصالح لا ينشأ في مجال مراقبة السلامة وحدها ولكنه ينشأ أيضا في مجالات كثيرة أخرى .

٨:٣٦ وانضم وفد آخر الى هذا الرأي وأضاف قائلاً ان بعض الحقائق ينبغي أن تظل قيد الحساب ، وأن مختلف القطاعات يمكن أن تتبادل المنافع . وأيد وفد آخر هذه الآراء مراعيًا اهتمامات الدول النامية بالحصول على الدرجة المطلوبة من الخبرة الفنية .

٩:٣٦ **وافقت** اللجنة على ترك هذا الموضوع للأمانة العامة لتواصل العمل في صدده في الوقت الملائم .

١٠:٣٦ عرضت الولايات المتحدة أيضا الوثيقة رقم **WP/158** (توجيهات الايكاو للمنظمات الاقليمية لمراقبة السلامة) وأعلن الوفد أن المنظمات الحكومية الاقليمية تؤدي دوراً متزايداً في مراقبة سلامة الطيران . وقد يتم تفويض واحدة أو أكثر من هذه السلطات في بعض الأحيان لتنفيذ جميع أو معظم الحقوق والالتزامات المنصوص عليها في اتفاقية شيكاغو لحساب دول أعضاء . وأيدت الولايات المتحدة فكرة انشاء مثل هذه المنظمات . ولكن المواد الارشادية الصادرة عن الايكاو بشأن اجراء مراقبة السلامة موجهة الى الدول المتعاقدة فقط . وأشار بصفة خاصة الى وثيقة الايكاو رقم ٩٧٣٥ (دليل تدقيق مراقبة السلامة) والوثيقة رقم ٩٣٨٩ (دليل اجراءات انشاء منظمة لصلاحية الطائرات للطيران) والوثيقة رقم ٨٣٣٥ (دليل اجراءات التفتيش على العمليات والترخيص والاشرف المستمر) والوثيقة رقم ٩٣٧٩ (دليل اجراءات انشاء وادارة نظام اجازة حكومي) ، وأهمية هذا الموضوع الفورية تزيد على أهمية الموضوع المذكور في الوثيقة رقم **WP/157** . وان كان ادراج هذا الموضوع في برنامج عمل اللجنة القانونية غير ضروري ، فان اللجنة القانونية ولجنة الملاحة الجوية أو أي هيئة أخرى يمكن أن تعطي ارشادات الى الأمانة العامة عن كيفية السير في هذا الاتجاه .

١١:٣٦ وقال الرئيس ان اتفاقية شيكاغو تفرض التزامات على الدول المتعاقدة . أما هذه الترتيبات الاقليمية فتتص على انشاء مجموعة من المفتشين المؤهلين في موضوع السلامة سيعملون تحت سلطة وطنية ، والأنشطة في هذه الحالة لا تجرى في ظل بعض القوانين الاقليمية بل في ظل قوانين وطنية . وقال الرئيس ان كان الأمر كذلك فانه يتساءل عما اذا كانت هناك قضية للمناقشة .

١٢:٣٦ وأبلغ أحد الوفود الجلسة باقتراح انشاء وكالة أوروبية لسلامة الطيران . وقال ان من المعتزم اصدار القوانين ذات الصلة على أساس اقليمي لكي تشكل فيما بعد جزءاً من القانون المحلي اما تلقائياً واما من خلال قيام الدول بتنفيذها . وأفاد وفد آخر الوصف الذي قدمه الرئيس يعد واحداً فقط من النماذج المحتملة ، وأنه ينبغي على أي حال مراعاة الهيئات الاقليمية لتقييم السلامة الجوية في ارشادات الايكاو بشأن مراقبة السلامة الجوية .

١٣:٣٦ **وافقت** اللجنة على أنه ينبغي أن تدرس الأمانة العامة مدى الحاجة الى تحديث وثائق مراقبة السلامة الجوية ذات الصلة وأن تحدد نطاق ذلك التحديث ، وذلك بغرض معالجة هذه الأوضاع الجديدة التي ستجرى فيها مراقبة السلامة الجوية على أساس اقليمي .

١٤:٣٦ عاد أحد الوفود الى الوثيقة رقم **WP/31** وبرنامج العمل الحالي للجنة القانونية المعروض في الفقرة ٣-٧ منها ، ورأى أن البند ٣ (الضمانات الدولية للمعدات المتحركة - معدات الطيران) سيناقش قريباً في المؤتمر الدبلوماسي وليس على اللجنة أن تقوم بأي عمل آخر في هذا الصدد ، ولذلك ينبغي حذف هذا البند .

١٥:٣٦ أعلن الرئيس أن اللجنة لا يمكن أن تستيق نتائج المؤتمر . **ووافقت** اللجنة على أن تترك برنامج العمل الحالي للجنة القانونية دون تغيير بصيغته الواردة في الفقرة ٣-٧ من الوثيقة رقم **WP/31** وهي على النحو التالي :

- (١) النظر في وضع اطار قانوني لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية بما في ذلك النظم العالمية للملاحة بالأقمار الصناعية .
- (٢) الأفعال أو الجرائم التي تخلق قلق مجتمع الطيران الدولي ولم تشملها موائيق قانون الجو الحالية .
- (٣) الضمانات الدولية للمعدات المتحركة (معدات الطائرات) .
- (٤) النظر في تحديث اتفاقية التعويض عن الأضرار التي تسببها الطائرات الأجنبية لطائرات طرف ثالث على سطح الأرض ، الموقعة في روما في ١٩٥٢/١٠/٧ .
- (٥) استعراض مسألة التصديق على موائيق قانون الجو الدولي .
- (٦) اتفاقية الأمم المتحدة بشأن قانون البحار - آثارها ، ان وجدت ، على تطبيق اتفاقية شيكاغو وملاحقها وغيرها من وئائق قانون الجو الدولي .

- انتهى -