



الجمعية العمومية – الدورة الخامسة والثلاثون

تقرير اللجنة القانونية عن القسم العام

من تقريرها وعن البنود

٧، و٨، و٣٣، و٣٤، و٣٥، و٣٦، و٣٧، و٣٨ من جدول الأعمال

(وثيقة مقدمة من رئيس اللجنة القانونية)

أقرت اللجنة القانونية التقرير المرفق عن القسم العام من تقريرها عن البنود ٧، و٨، و٣٣، و٣٤، و٣٥، و٣٦، و٣٧، و٣٨ ويوصى بأن تعتمد الجلسة العامة القرارين 36/1 و 37/1.

ملاحظة:

تقرير اللجنة القانونية الى الجمعية العمومية

عام

- ١- عقدت اللجنة القانونية ثلاث جلسات في الفترة من ٩/٣٠ الى ٤/١٠/٢٠٠٤. 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 و ٧ 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 و ٣٨ المحالة اليها من الجلسة العامة كما يلي:
البند ٧ : تقارير المجلس السنوية الى الجمعية العمومية عن السنوات ٢٠٠١ و ٢٠٠٢ و ٢٠٠٣
البند ٨ : الميزانية البرنامجية للسنوات ٢٠٠٥ و ٢٠٠٦ و ٢٠٠٧
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 للاجراء 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 و ٢٠٠٦ و ٢٠٠٧

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

البند ٣٣ : الضمانات الدولية للمعدات المنقولة (معدات الطائرات)

١:٣٣ ناقشت اللجنة هذا البند استنادا الى الوثيقة WP/16 التي تشتمل على تقرير عن التقدم المحرز في مجال الضمانات الدولية للمعدات المنقولة (معدات الطائرات) التي قدمها المجلس والوثيقة WP/117 التي قدمتها جمعية أمريكا اللاتينية لقانون الجو والفضاء.

٢:٣٣ عبر وفد أيرلندا عن رضاه ازاء التقدم المحرز في المفاوضات التعاقدية بين أفياريتو والايكاو وعن التقدم في تنفيذ السجل الدولي، وذكر أن حكومته تؤيد بقوة انشاء هذا السجل على أراضيها. وتعد أيرلندا التشريع اللازم بغية التصديق على اتفاقية وبروتوكول كيب تاون في المستقبل القريب.

٣:٣٣ أشار أحد الوفود الى أن دولته قد أصبحت طرفا في الاتفاقية والبروتوكول وشجع الدول الأخرى على القيام بذلك. كما شجعت خمسة وفود أخرى الدول على التصديق على الاتفاقية والبروتوكول. وقالت منظمة مراقبة أنها أصدرت وثيقة بصفة مشتركة مع منظمة مراقبة أخرى لتقديمها الى اللجنة القانونية حول هذا البند، لكنها لم توزع بعد. وفي هذه الوثيقة، شجعت الدول على التصديق على الاتفاقية والبروتوكول.

٤:٣٣ اعتبرت منظمة مراقبة أخرى أن من شأن الاتفاقية والبروتوكول أن يطرحا مصاعب قانونية بالنسبة للمنظم القانونية في أمريكا اللاتينية، ذلك على الرغم من أن الاعتبارات ذات الطبيعة الاقتصادية هي قد تسود في اتخاذ القرارات المتخذة بشأن التصديق على اتفاقية وبروتوكول كيب تاون. ومن شأن المواد المرتبطة بالانضمام أو الانسحاب من الاتفاقية أن تسهل الأمر على الدول للتغلب على مثل هذه الصعوبات القانونية.

٥:٣٣ أشار أحد الوفود الى المشاركة الفعالة لدولته في الأعمال التي أدت الى اعتماد اتفاقية وبروتوكول كيب تاون والأعمال الجارية للجنة التحضيرية للسجل الدولي. وكانت دولته قد ساعدت في تنظيم ندوتين، الندوة الأولى عن مشروع الاتفاقية والبروتوكول (بالتشاور مع الايكاو ومعهد يونيدروا)، والندوة الثانية عن تصديق الاتفاقية والبروتوكول (نظمها معهد يونيدروا بالتشاور مع الايكاو). ويمكن تقديم المواد الصادرة عن هاتين الندوتين الى دول أخرى للمساعدة اذا ما أرادت ذلك. وعبر وفدان عن تقديرهما لتوفير مثل هذه المواد لدول أخرى.

٦:٣٣ أشار أحد الوفود الى أن دولته طرحت في عام ١٩٨٨ مفهوم الضمانات الدولية للمعدات المنقولة وأنها منذ ذلك الحين تؤيد تطبيق مثل هذا المفهوم من خلال قانون المعاهدات، نظرا للمزايا التي يمكن أن تعود على الدول النامية والمتقدمة. وكانت دولته قد وقعت على الاتفاقية والبروتوكول وتقوم باصدار تشريع بغية تنفيذ اتفاقيات كيب تاون. وأشار الوفد الى التقدم الذي أحرزته الايكاو واللجنة التحضيرية للسجل الدولي في عملهما نحو انشاء السجل. وأوضح الوفد أيضا أن هناك مسألتين متبقيتين لجعل الأمور متمشية مع الاتفاقية والبروتوكول. وسيكون على المجلس أن يتخذ قرارا رسميا لكي يصبح السلطة الاشرافية، ويجب أن ينظر اليها على أنها توافق على الاتفاقية والبروتوكول وعلى القرار رقم ٢ الصادر عن مؤتمر كيب تاون الدبلوماسي فيما يتعلق بمسائل التأمين والمسؤولية القانونية والمشاركة الاشرافية من جانب الدول، وذلك لكي تكون هناك ثقة في السجل الدولي. وينبغي عدم المساس بالدور المؤسسي للسلطة الاشرافية.

٧:٣٣ أشاد أحد الوفود بالأعمال التي قامت بها الايكاو ومعهد يونيدروا في سياق اتفاقية وبروتوكول كيب تاون، وأوضح أن دولته تتخذ الاجراءات اللازمة للتصديق عليهما. وقد نتجت هاتان الوثيقتان عن التعاون بين الدول وصناعة الطيران، ومن شأنهما أن يزيدا من توافر القروض بكلفة أقل، مما يساهم في تحسين سلامة وأمن الطيران المدني الدولي.

وأبلغ الوفد أن دولته على استعداد لمساعدة الدول الأخرى فيما يتعلق بالتصديق على الاتفاقية والبروتوكول إذا رغبت في ذلك.

٨:٣٣ في تلخيص المناقشات، أكد الرئيس أن المنافع الاقتصادية الناجمة عن وثيقتي كيب تاون، والدعم الكبير لهاتين الوثيقتين، وتشجيع الدول على التصديق على الاتفاقيتين في أقرب وقت ممكن وثقة اللجنة بأن قواعد ومبادئ هاتين الوثيقتين ستتحقق كلها عندما يصبح السجل الدولي قابلاً للتشغيل بحلول فبراير ٢٠٠٥. وأشار أيضاً إلى استعداد بعض الدول لتقديم المعلومات التي من شأنها مساعدة الدولة الأخرى في إجراءات التصديق الخاصة بها.

٩:٣٣ نتيجة لمناقشتها أحاطت اللجنة علماً بورقتي العمل المشار إليها في الفقرة ١:٣٣.

البند ٣٤: تقرير مرحلي عن تحديث اتفاقية روما لعام ١٩٥٢

١:٣٤ جرى النظر في هذا البند استنادا الى الوثيقة WP/18 التي قدمها المجلس والوثيقة WP/135 التي قدمتها تركيا والوثيقة WP/266 التي قدمتها اليونان والوثيقة WP/118 التي قدمها اتحاد الطيران وقانون الفضاء في أمريكا اللاتينية.

٢:٣٤ وقدمت الوثيقة WP/18 معلومات لعناية الجمعية بشأن التقرير المرحلي منذ انعقاد الدورة الثالثة والثلاثين للجمعية فيما يتعلق العمل المنجز في سبيل تحديث اتفاقية روما لعام ١٩٥٢. وبيّنت بأن المجلس قد نظر في دراسة بشأن هذا الموضوع قدمتها الأمانة وكان المجلس قد أنشأ في ٢٠٠٢/٦/٥ مجموعة دراسة تابعة للأمانة لكي تساعد في عملها في المستقبل. ووضعت الأمانة بمساعدة مجموعة الدراسة مشروع اتفاقية بشأن الأضرار التي تلحقها الطائرات الأجنبية بالأطراف الثالثة على سطح الأرض. ونظرت اللجنة القانونية في مشروع هذه الاتفاقية في دورتها الثانية والثلاثين. وخلصت اللجنة إثر مداولاتها الى ضرورة الاضطلاع بمزيد من العمل في بعض الجوانب في المستقبل. وقرر المجلس في ٢٠٠٤/٥/٣١ انشاء مجموعة خاصة لتحديث اتفاقية روما ولاحراز تقدم بالعمل.

٣:٣٤ وذكرت الوثيقة WP/135 أنه لم يتم التوصل الى توافق في الآراء خلال الدورة الثانية والثلاثين للجمعية القانونية بشأن العديد من القضايا الرئيسية المتعلقة بمشروع الاتفاقية ولاسيما نطاق مسؤولية الناقل الجوي وامكانية تأمين المخاطر. وبيّنت الوثيقة WP/135 موقف تركيا بشأن عدد من القضايا التي تناولها مشروع الاتفاقية واقترحت أنه بالنظر لانعدام توافق الآراء بشأن بعض القضايا الأساسية، فقد تجد الأمانة أنه من الضروري اصدار استبيان يتألف من خيارات شتى بشأن الاتفاقية ودعوة الدول الى تقديم آرائها ولاسيما فيما يتعلق بقابلية التصديق على الاتفاقية الجديدة ضمن مجموعة محددة من البارامترات. وستقدم الردود على الاستبيان قاعدة بيانات أفضل الى الأمانة بشأن قابلية التصديق على الاتفاقية ووضع مشروع نص جديد عند الاقتضاء.

٤:٣٤ وقدمت اليونان الوثيقة WP/226 التي نصت على أن المادة ١ (ح) من مشروع الاتفاقية ينبغي أن تصبح المادة ١٠١ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (١٩٨٢).

٥:٣٤ وفي الوثيقة WP/118، قدم اتحاد الطيران وقانون الفضاء في أمريكا اللاتينية (الأدا) لعناية الجمعية العمومية موقفه بشأن الأعمال الجارية المتعلقة بتحديث اتفاقية روما لعام ١٩٥٢، وأعربت عن شواغلها خاصة فيما يتعلق بنظام المسؤولية القانونية الوارد في مشروع الاتفاقية ومسألة التأمين، التي اعتبرتها غير متمشية مع مصالح الأطراف الثالثة.

٦:٣٤ وأعربت وفود عديدة عن دعمها للعملية الجارية الرامية الى تحديث اتفاقية روما لعام ١٩٥٢ وعن ثقتها بأن مجموعة العمل الخاصة التي أنشأها المجلس ستكون قادرة على تسوية المسائل المعلقة. وشددت الوفود على ضرورة الاسراع باستكمال العمل.

٧:٣٤ وبيّن أحد الوفود أنه من الأهمية بمكان تشجيع شركات التأمين على استعراض مواقفها بشأن تغطية مخاطر الحرب مع الأخذ بنظر الاعتبار العمل الذي تضطلع به الايكاو وجماعة الطيران بشأن قضايا المسؤولية والأمن وسيسهل هذا الاستعراض الذي ستقوم به الشركات مهمة تحديث اتفاقية روما.

٨:٣٤ وأعرب وفد آخر عن الحاجة الى تسوية مشكلة المسؤولية القانونية عن المخاطر المرتبطة بالأعمال الحربية بالإضافة الى تلك المرتبطة بأفعال التدخل غير المشروع في النص الجديد من الاتفاقية.

٩:٣٤ وأعرب وفد آخر عن رغبته بتوسيع نطاق العمل مع الأخذ بنظر الاعتبار الأطراف بخلاف شركات الطيران التي ما فتئت تعاني من حالة التأمين الصعبة.

١٠:٣٤ وشدد أحد الوفود على ضرورة استحداث وثيقة قانونية عالمية تغطي المسؤولية بالنسبة للمخاطر المتصلة بالسلامة فضلا عن المخاطر الناجمة عن أعمال التدخل غير المشروع على السواء حتى وان كانت تؤدي الى ظهور مشاكل مختلفة وقد تتطلب حلا شتى. وكان من الضروري التوصل الى نظام شامل عند تناول تعويض الأطراف الثالثة عن ضرر سببته طائرات أثناء تحليقها. وذكر أحد الوفود بأنه يجب أن تكون نتائج العمل الجاري عادلة وكفوءة وواقعية، وأنه يجب أن يكون تعويض الضحايا كاف ولكن ينبغي أخذ احتياجات شركات الطيران بالحسبان وذلك لمنع أي عرقلة في العمليات الدولية وفي نظام المسؤولية القانونية الذي يجب عدم فصله عن واقع سوق التأمين الدولي.

١١:٣٤ وأعرب أحد الوفود عن اعتراضه على المقترح الوارد في الوثيقة WP/266 وبيّن بأنه يعتقد أن الإشارة الى المادة ١٠١ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (١٩٨٢) لم تكن ضرورية وأن هذه الإشارة ربما ستمنع الدول التي ليست أطرافا في الاتفاقية من المصادقة على وثيقة الايكاو في المستقبل.

١٢:٣٤ وذكر وفد آخر بأن الاتفاقية الجديدة ينبغي أن تحدث توازنا بين مصالح شركات الطيران ومصالح الأطراف الثالثة وأنه ينبغي أخذ الرحلات المحلية بعين الاعتبار.

١٣:٣٤ وقد لاحظ أحد المراقبين أنه بينما اكتسبت عملية استعراض اتفاقية روما زخما في ضوء الصعوبات التي تواجهها شركات الطيران، فإن أطرافا أخرى متصلة بالطيران لديها مشاكل أيضا في الحصول على التأمين الذي يغطي مسؤولية الأطراف الثالثة. وكان استعراض اتفاقية روما جزءا من حل طويل الأجل لهذه المسائل. وحث الايكاو على احراز تقدم بسرعة بشأن هذا الموضوع.

١٤:٣٤ ولدى تلخيص مناقشة هذا البند من جدول الأعمال، ذكر الرئيس بأن هناك تعليقات قد أُبديت بشأن العديد من النقاط. وكان هناك دعم كبير لعملية تحديث اتفاقية روما وشدد العديد من الوفود على ضرورة الاسراع في هذا الصدد. وأعربت وفود عديدة أيضا عن ثقتها بأن المجموعة الخاصة التي أنشأها المجلس ستتوصل الى حل سريع ومرض للقضايا المتعلقة.

البند ٣٥ : المساعدة في مجال التأمين على الطيران ضد أخطار الحرب

١:٣٥ جرى النظر في هذا البند استنادا الى الوثيقة WP/17 التي قدمها المجلس والوثيقة WP/126 التي قدمها الاتحاد الدولي للمؤمنين على الطيران والوثيقة WP/87 التي قدمتها المفوضية الأوروبية والوثيقة WP/97 التي قدمها الاتحاد الدولي للنقل الجوي والوثيقة WP/280 التي قدمتها المملكة المتحدة.

٢:٣٥ وقدمت الوثيقة WP/17 تقريرا مرحليا بشأن الاجراءات المتخذة عملا بقرار الجمعية العمومية A33-20 ولا سيما انشاء آلية طارئة دولية لتوفر غطاء تأميني غير قابل للإلغاء لصالح الغير ضد مخاطر الحرب على الطيران عن طريق هيئة تأمين ذات غرض خاص ولا تبغي الربح وتحصل على دعم حكومي متعدد الأطراف خلال سنواتها الأولى ("Globaltime"). ومن الشروط اللازمة لانشاء خطة Globaltime وتشغيلها هو أن تعلن الدول المتعاقدة التي تمثل ٥١٪ من معدل مساهمة الايكاو عن نيتها في المساهمة وقد لوحظ أنه لم يتم بعد بلوغ هذه العتبة ومن الشروط الأخرى حصول مزيد من الفشل في سوق التأمين التجاري كما بين ذلك مجلس الايكاو. وريثما تنفذ تلك الشروط تعتبر خطة Globaltime وسيلة طارئة. وأعرب العديد من الوفود عن تقديره للعمل المحرز فيما يتعلق بخطة Globaltime وبيّن أحد الوفود تأثيرها الملطف على الأسواق. بيد أنه جرى التسليم بأن خطة Globaltime قدمت حلا على المجالين القصير والمتوسط فقط، الأمر الذي لم يجذب مشاركة كافية. وفي هذا الصدد أعرب أحد الوفود عن انشغاله بأن خطة Globaltime قد تشجع العناصر الفاعلة في السوق التجارية على سحب ذلك الغطاء الذي قد لا يكون مفيدا بما فيه الكفاية من وجهة نظر الشركات التجارية.

٣:٣٥ ووصفت الوثيقة WP/126 التأمين على الطيران وتغيرات السوق إثر الحادي عشر من سبتمبر ٢٠٠١ وشرحت مفاهيم القابلية على التأمين والتراكم والتركيز على سياسات الاستثناء القائمة فضلا عن مفاهيم الاستثناء التام الجديدة التي اقترحها بعض مؤمني الطيران. وبيّنت الوثيقة WP/87 التطورات الأوروبية فيما يتعلق بالقواعد الجديدة التي ستطبق اعتبارا من ٢٠٠٥/٤/٣٠ فيما يتصل بالمتطلبات الدنيا للتأمين التي ينبغي على كل المشغلين الالتزام بها داخل أو خارج أو فوق اقليم دولة ما من الاتحاد الأوروبي وبيّنت الوثيقة WP/97 أن الاستثناءات الجديدة بالنسبة للمطالبة بالمسؤولية ناجمة عن سوء استخدام القنابل القذرة والمعدات المغناطيسية الكهربائية والمواد الكيميائية الاحيائية وحثت الدول على أن توفر للحكومات ضمانات، فضلا عن الشروع بصياغة مشروع لنظام حدود المسؤولية بالنسبة للخسائر الناجمة عن الحرب والارهاب.

٤:٣٥ وقدمت الوثيقة WP/280 توصيات الى الجمعية العمومية للتصدي لمشكلات عدم استقرار السوق التجارية للتأمين ضد مخاطر الحرب مما يهدد استمرار عمليات شركات الطيران ومجهزي الخدمات الأخرى ذات الصلة. ومن الموصى به خصوصا أن يستكمل عمل اللجنة القانونية المتعلق بتحديث اتفاقية روما بأسرع وقت ممكن وأنه لا بد من النظر اذا ما اقتضى الأمر ذلك في النهوض بهذا العمل في هذا المجال عبر وسيلتين تغطي أولاهما المخاطر الجديدة التي تنجم عن الحرب والارهاب وتغطي الثانية الأخطار "التقليدية" التي تحيق بالأطراف الثالثة. وقد دعم ذلك العديد من الوفود. وذكرت وفود عدة بأنه من الضروري التسليم بالحالة المقلقة لجميع العناصر الفاعلة الأخرى لصناعة الطيران وليس بالنسبة للخطوط الجوية فحسب. واقترح وفد آخر بأنه ينبغي ألا تقتصر الخيارات على وثيقة واحدة أو اثنتين. ولاحظ وفد آخر أنه على الرغم من نطاق المسؤولية فإنه ينبغي التصدي للأخطار "العادية" والأخطار المتصلة بالارهاب وينبغي معالجة الخطر الأخير على سبيل الاستعجال بل وحتى على سبيل الأولوية.

٥:٣٥ ومواصلة للأعمال بشأن هذا الموضوع، وبينما أعرب أحد الوفود عن دعمه من حيث المبدأ للهدف المطروح في الوثيقة WP/280، الا أنه أعرب عن تردده بالنسبة للسبل المقترحة، وخاصة فيما يتعلق بالمنهج الذي يعتمد على وجود وثيقتين. وفي رأيه، ينبغي أن تخضع هذه المسألة لدراسة المجموعة الخاصة المعنية بتحديث اتفاقية روما لعام ١٩٥٢ مع مراعاة أنه ينبغي الإسراع في وضع نظام عام لا يغطي المخاطر التقليدية فحسب بل أيضا المخاطر الارهابية. وأعرب وفد آخر عن تأييده لهذا الاقتراح وكان يشك في أن أي تقسيم لهذه المسألة سوف يسرع التوصل الى حل للمسائل المعقدة وأعرب عن شواغله تجاه معالجة المخاطر "الجديدة" التي أعلنت بشأنها شركات التأمين استثناءات كاملة. فضلا عن ذلك، ذكر هذا الوفد أن مسؤولية الراكب مغطاة بالفعل في اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩. بعد ذلك تدخلت وفود عديدة لكي تسترعي الانتباه الى الحاجة الى التوصل الى حل عالمي لهذه المسألة يشمل الدول النامية والأقل نموا في معالجة الصعوبات ذات الصلة التي تواجهها حكوماتهم وصناعة الطيران لديهم.

٦:٣٥ وفي ختام المناقشة حول هذا البند، أشار الرئيس الى أن التوصيات الواردة في الوثيقة WP/280 قد حصلت على دعم بعض الوفود الا أن عددا معينا من المندوبين قد أصروا على ترك الباب مفتوحا أمام كل الخيارات لتتطر فيها المجموعة الخاصة. وخلص من المناقشات الى أن اللجنة القانونية رغبت في اعادة التأكيد على أن الايكو ينبغي لها أن تسرع في مواصلة العمل بشأن تحديث اتفاقية روما لمعالجة هذه المسألة، تاركة التفاصيل الخاصة بأفضل النهج المتبعة لنظر المجموعة الخاصة المسؤولة عن هذا البند.

البند رقم ٣٦ : تقرير بشأن وضع اطار قانوني لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM) بما فيها النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعي

١:٣٦ استند النظر في هذا البند الى الوثيقة WP/75 المقدمة من الأمانة العامة، والوثيقة WP/125 المقدمة من ٤١ عضوا في اللجنة الأوروبية للطيران المدني، والوثيقة WP/179 المقدمة من ٢١ دولة عضوا في لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني، والوثيقة WP/215 المقدمة من الاتحاد الدولي للنقل الجوي، والوثيقة WP/216 من الولايات المتحدة.

٢:٣٦ أخذت اللجنة علما بالتباين في الآراء في الوثائق المشار إليها أعلاه، والتي تتراوح بين الاقتراح المقدم للنظر في وضع اتفاقية دولية، والاقتراح باعتماد اطار تعاقدي كخطوة نحو الهدف الطويل الأجل لوضع وثيقة عالمية في اطار القانون الدولي، والاقتراح بوقف العمل نحو وضع "اتفاق قانوني طويل الأجل" حتى انعقاد الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية. ومع مراعاة أهمية البند رقم ١ من برنامج العمل العام للجنة القانونية، ويهدف التوصل الى توافق في الآراء، اقترح الرئيس على اللجنة بعد اجراء مشاورات واسعة النطاق مشروع القرار التالي:

"مشروع القرار A35/XXX"

وضع طريقة عملية للسير قدما فيما يتعلق بالجوانب القانونية والمؤسسية لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM)

لما كان التنفيذ العالمي لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM) الذي يرمي، من جملة أمور أخرى، الى توفير خدمات أساسية بالنسبة للسلامة في الملاحة الجوية للطائرات، قد تقدم كثيرا منذ طرحه في المؤتمر العاشر للملاحة الجوية في عام ١٩٩١ وحظي بتأييد قوي خلال المؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية لعام ٢٠٠٣،

لما كان الاطار القانوني الراهن لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM)، أي اتفاقية شيكاغو وملاحقها والقرارات الصادرة عن الجمعية العمومية (وبوجه خاص ميثاق الحقوق والالتزامات في اطار النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية) وارشادات الايكاو ذات الصلة (وبوجه خاص بيان سياسات الايكاو بشأن تنفيذ وتشغيل نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM))، وخطط الملاحة الاقليمية، وتبادل الرسائل بين الايكاو والدول التي تشغل مجموعات الأقمار الصناعية المستخدمة في الملاحة، قد سمحت ببلوغ مستوى التنفيذ الفني الحالي،

ولما كانت الايكاو قد كرست موارد كثيرة لدراسة الجوانب القانونية والمؤسسية لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM) في الجمعية العمومية للايكاو، والمجلس، واللجنة القانونية، وفريق الخبراء القانونيين والفنيين، ومجموعة لدراسة هذا الموضوع، وذلك من أجل اعداد سجل مفصل والتمكن من فهم القضايا، والتحديات، والشواغل التي تواجه المجتمع العالمي،

ولما كانت هناك حاجة الى النظر في المبادرات الاقليمية لوضع التدابير التي تعالج أي قضايا قانونية أو مؤسسية تعوق تنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM) في الاقليم، مع ضمان توافق هذه الآليات مع اتفاقية شيكاغو.

فان الجمعية العمومية:

- ١ - **تؤكد من جديد** على أن التوافق في الآراء حول تنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM) يتماشى تماما مع اتفاقية شيكاغو، وأنه لا حاجة الى تعديل اتفاقية شيكاغو لذلك السبب.
- ٢ - **تدعو** الدول المتعاقدة الى النظر في استخدام المنظمات الاقليمية لوضع الآليات اللازمة لمعالجة أي مسائل قانونية أو مؤسسية من شأنها أن تعوق تنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM) في الاقليم، مع ضمان توافق هذه الآليات مع اتفاقية شيكاغو.
- ٣ - **تشجع على** أن تقوم الايكاو والمنظمات الاقليمية والصناعة بتيسير المساعدة الفنية في تنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM).
- ٤ - **تدعو** الدول المتعاقدة الى النظر في إيجاد مصادر تمويل اضافية، على مستوى متعدد الأطراف والأطراف الثالثة، لمساعدة الدول والمجموعات الاقليمية على تنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM).
- ٥ - **تكلف** الأمين العام برصد، وعند الاقتضاء، المساعدة على وضع أطر تعاقدية طوعية، من جملة أمور أخرى، على أساس الهيكل والنموذج المقترحين من الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني.
- ٦ - **تدعو** الدول الأعضاء الى احالة المبادرات الاقليمية الى المجلس.
- ٧ - **تكلف** المجلس بأن يسجل هذه المبادرات الاقليمية، للنظر في قيمتها وجعلها علنية بأسرع ما يمكن (طبقا للمواد ٥٤ و ٥٥ و ٨٣ من اتفاقية شيكاغو).

٣:٣٦ رحب معظم الوفود بمبادرة الرئيس وأعربوا عن تأييدهم لمضمون مشروع القرار المقترح منه.

٤:٣٦ بعد اجراء مناقشات أخرى، اقترح الرئيس اضافة ما يلي باعتباره الفقرة الأولى من منطوق مشروع القرار "تقر بأهمية البند رقم ١ في برنامج العمل العام للجنة القانونية،" النظر في وضع اطار قانوني فيما يتعلق بنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM) بما فيها النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية، والقرارات أو المقررات الصادرة عن الجمعية العمومية والمجلس فيما يتعلق بذلك". وذكر أن أي مبادرات اقليمية لا ينبغي أن تحل محل عمل الايكاو بموجب البند ١ من برنامج العمل العام للجنة القانونية. ووافقت اللجنة على هذا الاقتراح.

٥:٣٦ ناقشت اللجنة ما اذا كان ينبغي اضافة عبارة "ملائمة" بعد عبارة "المنظمات الاقليمية" في الفقرة ٢. ولكن نظرا لعدم الاتفاق حول هذه المسألة، لم تتم اضافة هذه العبارة. وقررت أيضا اضافة "القانون الدولي العام" في نهاية الفقرة ٢ للإشارة الى امكانية تطبيق موثيق قانون الفضاء أو الموثيق القانونية الدولية الأخرى.

٦:٣٦ تساءل أحد الوفود عما اذا كانت الفقرة ٤ من مشروع القرار ستثير تفسيراً غير مقصود بحيث قد تفرض بعض الرسوم على الناقلين الجويين، الذين قد يتلقون بالمقابل دعماً مالياً من الدول المتعاقدة. واقترح هذا الوفد ادراج بند ينص على أن فرض أي رسوم يجب أن يتم طبقاً لقواعد الايكاو. وأوضح الرئيس أنه أشير بالفعل الى تطبيق قواعد الايكاو في الفقرة ٢ من هذا المشروع. وبعد الاستمرار في المناقشة، تقرر تعديل الفقرة ٤ لتصبح على النحو التالي: "تدعو الدول المتعاقدة ومختلف الوكالات المتعددة الأطراف وجهات التمويل الخاصة الى النظر في إيجاد مصادر تمويل إضافية لمساعدة الدول والمجموعات الاقليمية على تنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM)".

٧:٣٦ بالنسبة الى الفقرة ٥، قررت اللجنة حذف عبارة "طوعية" وازافة بعد عبارة "أطر تعاقدية" عبارة "التي قد تتضمن اليها الأطراف". وبناء على طلب من بعض المنظمات الاقليمية، أضيفت عبارة "ولجان الطيران المدني الاقليمية الأخرى، وعلى أساس القانون الدولي" في نهاية الفقرة.

٨:٣٦ أعرب عدد كبير من الوفود عن تأييدهم للاقتراح المقدم في الوثيقة WP/179. وبينما وافقت تلك الوفود على مشروع القرار المقدم من الرئيس، فقد استمرت في التأكيد على ضرورة وضع وثيقة دولية ملزمة برعاية الايكاو باعتبارها النهج طويل الأجل.

٩:٣٦ قررت اللجنة التوصية بالقرار التالي لكي تعتمد الجمعية العمومية:

قرار صاغته اللجنة القانونية وأوصت بأن تعتمد الجمعية العمومية

القرار ١/٣٦

وضع طريقة عملية للسير قدما فيما يتعلق بالجوانب القانونية والمؤسسية لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM)

لما كان التنفيذ العالمي لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM) الذي يرمي، من جملة أمور أخرى، الى توفير خدمات أساسية بالنسبة للسلامة في الملاحة الجوية للطائرات، قد تقدم كثيرا منذ طرحه في المؤتمر العاشر للملاحة الجوية في عام ١٩٩١ وحظي بتأييد قوي خلال المؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية لعام ٢٠٠٣،

لما كان الاطار القانوني الراهن لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM)، أي اتفاقية شيكاغو وملاحقها، والقرارات الصادرة عن الجمعية العمومية (وبوجه خاص ميثاق الحقوق والالتزامات في اطار النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية)، وارشادات الايكاو ذات الصلة (وبوجه خاص بيان سياسات الايكاو بشأن تنفيذ وتشغيل نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM))، وخطط الملاحة الاقليمية، ومبادلات الرسائل بين الايكاو والدول التي تشغل مجموعات الأقمار الصناعية المستخدمة في الملاحة، قد سمحت ببلوغ مستوى التنفيذ الفني الحالي،.

ولما كانت الايكاو قد كرست موارد كثيرة لدراسة الجوانب القانونية والمؤسسية لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM) في الجمعية العمومية للايكاو، والمجلس، واللجنة القانونية، وفريق الخبراء القانونيين والفنيين، ومجموعة لدراسة هذا الموضوع، وذلك من أجل اعداد سجل مفصل والتمكن من فهم القضايا، والتحديات، والشواغل التي تواجه المجتمع العالمي،

ولما كانت هناك حاجة الى النظر في المبادرات الاقليمية لوضع التدابير التي تعالج أي قضايا قانونية أو مؤسسية تعوق تنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM) في الاقليم، مع ضمان توافق هذه الآليات مع اتفاقية شيكاغو.

فان الجمعية العمومية:

- ١ - **تقر بأهمية البند رقم ١** من برنامج العمل العام للجنة القانونية "النظر في وضع اطار قانوني فيما يتعلق بنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM) بما فيها النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية"، وقرارات أو مقررات الجمعية العمومية والمجلس فيما يتعلق بذلك.
- ٢ - **تؤكد من جديد** على عدم وجود حاجة الى تعديل اتفاقية شيكاغو لتنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM).
- ٣ - **تدعو** الدول المتعاقدة الى النظر أيضا في استخدام المنظمات الاقليمية لوضع الآليات اللازمة لمعالجة أي قضايا قانونية أو مؤسسية من شأنها أن تعوق تنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM) في الاقليم، مع ضمان توافق هذه الآليات مع اتفاقية شيكاغو والقانون الدولي العام.
- ٤ - **تشجع على** أن تقوم الايكاو والمنظمات الاقليمية والصناعة بتيسير المساعدة الفنية في تنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM).
- ٥ - **تدعو** الدول المتعاقدة ومختلف الوكالات المتعددة الأطراف وجهات التمويل الخاصة الى النظر في إيجاد مصادر تمويل اضافية لمساعدة الدول والمجموعات الاقليمية على تنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM).
- ٦ - **تكلف** الأمين العام برصد، وعند الاقتضاء، المساعدة على وضع أطر تعاقدية قد تتضمن اليها الأطراف، في جملة أمور أخرى، على أساس الهيكل والنموذج المقترحين من الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني ولجان الطيران المدني الاقليمية الأخرى، وعلى أساس القانون الدولي.
- ٧ - **تدعو** الدول المتعاقدة الى احالة المبادرات الاقليمية الى المجلس.
- ٨ - **تكلف** المجلس بأن يسجل هذه المبادرات الاقليمية، للنظر في قيمتها وجعلها علنية بأسرع ما يمكن (طبقا للمواد ٥٤ و ٥٥ و ٨٣ من اتفاقية شيكاغو).

البند ٣٧: برنامج عمل المنظمة في المجال القانوني

١:٣٧ نظرت اللجنة في هذا البند على أساس الوثيقة WP/84 التي قدمها المجلس، والوثيقة WP/137 التي قدمتها جمهورية كوريا، والوثيقة WP/238 التي قدمتها كولومبيا، والوثيقة WP/71 التي قدمتها الأياتا، والوثيقة WP/62 التي قدمها المجلس، والوثيقة WP/279 التي قدمتها كندا والمملكة المتحدة.

٢:٣٧ تضمنت الوثيقة WP/84 نظرة عامة على برنامج عمل الادارة القانونية والمسائل القانونية في المجلس وبرنامج عمل اللجنة القانونية وخطة الاجتماعات القانونية للفترة ٢٠٠٥-٢٠٠٧. وتضمنت الوثيقة مواضيع برنامج عمل اللجنة القانونية حسب ترتيب أولوياتها وقدمت معلومات عن حالة العمل في كل بند على حدة بشأن برنامج العمل.

٣:٣٧ تضمنت الوثيقة WP/173 التي قدمتها جمهورية كوريا اقتراحا من كوريا باستضافة ندوة قانونية اقليمية في عام ٢٠٠٦ تحت رعاية مشتركة مع الادارة القانونية للايكوا. وسوف تستهدف الندوة الإقليمية المقترحة الدول التي يعتمد فيها مكتب الايكوا لآسيا والمحيط الهادئ. وأحاطت اللجنة علما بهذا الاقتراح.

٤:٣٧ قدمت كولومبيا الوثيقة WP/238 التي دعت الى مزيد من النظر في استصواب دراسة موضوع "الحجز" و"الاحتجاز" و"التدابير الوقائية" الأخرى في سياق تنفيذ الأحكام القضائية النابعة من مسؤولية أنشطة الطيران. وكان هذا الوفد على وعي بقيود الميزانية التي تواجهها المنظمة وذكر، كجزء من دراسة منفصلة، أن هذه المسألة يمكن الوفاء بها في اطار العمل على تحديث اتفاقية روما. وأحاطت اللجنة علما بهذا الاقتراح.

٥:٣٧ قدمت الأياتا الوثيقة WP/71. وأشارت الى التقدم البارز الذي حققته الايكوا بالفعل من خلال اعداد تشريع نموذجي ومواد ارشادية بشأن موضوع الركاب المشاغبين. وعلى الرغم من ذلك، وفي ضوء العدد المتزايد باستمرار للوقائع، فقد أعربت عن رأيها بضرورة القيام بالمزيد من العمل المنسق على مستوى عالمي من خلال الايكوا والذي ينبغي أن يشمل أيضا استعراضا للتعديلات الضرورية المحتملة للاتفاقيات والبروتوكولات الراهنة وهو العمل الذي ستقوم به مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة للايكوا والمعنية بالركاب المشاغبين. وأحاطت اللجنة علما بهذا الاقتراح.

٦:٣٧ أعربت الوفود عن رغبتها في ربط مسألة التأمين ضد مخاطر الحرب بالبند الذي يتعامل مع تحديث اتفاقية روما. وذكر وفد في اشارته الى موضوع الركاب المشاغبين أن العمل المستقبلي بشأن هذا الموضوع ينبغي أن يراعي أيضا الفجوات التي حددت في الوثيقة WP/88 (خطة عمل الايكوا لأمن الطيران - المشروع ١٢: قانوني). واقترح وفد رفع مستوى أولية تحديث اتفاقية روما في برنامج العمل الى رقم (١).

٧:٣٧ تلخيصا للمناقشات بشأن هذا البند من جدول الأعمال، ذكر الرئيس أن اللجنة قد أحاطت علما بالاقتراحات العديدة الواردة في أوراق العمل. وفي ضوء المناقشات السابقة بشأن البند ٣٦ من جدول الأعمال ومشروع القرار المعتمد المرتبط به، فقد أوصى بالابقاء على الموضوع الذي يتعامل مع النظر في وضع اطار قانوني للنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية بأعلى أولوية في برنامج العمل ولكن ترفع أولوية تحديث اتفاقية روما من رقم ٣ الى رقم ٢. وبما أن المداولات السابقة بشأن تحديث اتفاقية روما تضمنت اشارات معقولة الى مسألة التأمين ضد مخاطر الحرب، فقد اعتبر لزاما ادخال تعديل رسمي على صياغة هذا البند في برنامج العمل. وكان من المفهوم أن تخطيط الاجتماعات القانونية للفترة من ٢٠٠٥ الى ٢٠٠٧ سيخضع لاستعراض ملائم حسب الضرورة خلال تلك الفترة بحيث يتوافق مع التقدم المحرز في العمل بشأن البنود المختلفة في برنامج العمل وأولوياته.

- ٨:٣٧ وبناء على ذلك، أقر برنامج عمل اللجنة القانونية كما يلي:
- (١) النظر في وضع اطار قانوني فيما يتعلق بنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية بما في ذلك النظم العالمية للملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS).
- (٢) الأفعال أو الجرائم التي تثير قلق مجتمع الطيران الدولي ولم تشملها وثائق قانون الجو الراهنة.
- (٣) الضمانات الدولية في المعدات المتحركة (معدات الطائرات).
- (٤) بحث تحديث "الاتفاقية المتعلقة بالأضرار التي تلحقها الطائرات الأجنبية بالأطراف الثالثة على سطح الأرض"، الموقعة في روما في ١٠/٧/١٩٥٢.
- (٥) استعراض مسألة التصديق على وثائق قانون الجو الدولي.
- (٦) اتفاقية الأمم المتحدة بشأن قانون البحار، آثارها ان وجدت، على تطبيق اتفاقية شيكاغو وملاحقها وغيرها من وثائق قانون الجو الدولي.
- ٩:٣٧ ونظرت اللجنة بعد ذلك في الوثيقتين WP/62 و WP/279.
- ١٠:٣٧ وتضمنت الوثيقة WP/62 تذكرة بالمناقشات التي جرت في مختلف هيئات الايكاو بشأن امكانية تطبيق المادة الرابعة من اتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها في حالة تعديل ملحقها الفني. وكانت المسألة الرئيسية هي ما اذا كان ينبغي تدمير المتفجرات الموجودة والتي لم تعد تستوفي شروط التعديل أو التخلص منها بصورة أخرى وفقا لهذه المادة الرابعة عندما يدخل التعديل حيز النفاذ. وتضمنت الوثيقة WP/62 مشروع قرار للجمعية العمومية يحث الدول المتعاقدة على تطبيق المادة الرابعة بحيث تخضع كل تلك المتفجرات الى الفقرتين ٢ و ٣ من المادة الرابعة من الاتفاقية المذكورة.
- ١١:٣٧ وتضمنت الوثيقة WP/279 تعديلات على مشروع القرار المرفق بالوثيقة WP/62. والهدف الرئيسي من هذه الوثيقة هو قصر تطبيق القرار على تعديل واحد فقط بشأن زيادة مستوى تركيز مادة DMNB الكاشفة.
- ١٢:٣٧ وفي ضوء ضيق الوقت قدم الرئيس اقتراحا ووافقت عليه اللجنة بانشاء مجموعة عمل غير رسمية ودعوة الوفود المهمة الى الانضمام الى هذه المجموعة والتي سيقترأسها وفد المملكة المتحدة.
- ١٣:٣٧ وقدم وفد المملكة المتحدة تقريرا الى اللجنة وأوضح فيه أن وفود كندا وفرنسا واليابان والمملكة المتحدة والولايات المتحدة قد شاركت في المناقشات التي أجرتها مجموعة العمل غير الرسمية. وكحل وسط، اقترحت المجموعة أن ينطبق مشروع القرار أساسا على التعديل المقترح الخاص بمادة DMNB، ولكنه ينطبق أيضا على أي تعديل لاحق على الملحق الفني، ما لم تقوم احدى الدول المتعاقدة بإبلاغ جميع الدول المتعاقدة الأخرى والمجلس بأنها لا توافق على هذا التطبيق.
- ١٤:٣٧ وأيدت اللجنة على هذا الاقتراح المقدم من مجموعة العمل غير الرسمية ووافقت على التوصية بمشروع القرار التالي بهدف اعتماده من جانب الجمعية العمومية:

**قرار أعدته اللجنة القانونية
وهو مقدم الى الجمعية العمومية لاعتماده**

القرار ١/٣٧

**تطبيق المادة الرابعة من
اتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها**

اذ تقررَ بأهمية اتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها في منع الأفعال غير المشروعة ضد الطيران المدني.

وإذ تدرك الاقتراح الحالي المقدم من اللجنة الفنية الدولية للمتفجرات بتعديل الملحق الفني للاتفاقية بغرض زيادة الحد الأدنى المطلوب من تركيز مادة الكشف DMNB من ٠,١ الى ١ في المئة بالكتلة.

وإذ تضع في اعتبارها الرغبة في الإبقاء على طريقة موحدة لنظام كشف المتفجرات، لا سيما بعد تعديل الملحق الفني.

وإذ تأخذ علماً بتوصية اللجنة القانونية التي وافق عليها المجلس بضرورة تطبيق المادة الرابعة من هذه الاتفاقية بما يسائر التطورات على المتفجرات البلاستيكية التي أصبحت غير مميزة بسبب تعديل الملحق الفني.

فان الجمعية العمومية:

تحث الدول المتعاقدة لدى الايكاو الأطراف في هذه الاتفاقية على تطبيق المادة الرابعة من هذه الاتفاقية في علاقاتها المتبادلة، وذلك على النحو التالي:

١- يجب أن تخضع المتفجرات التي استوفت في وقت التصنيع المواصفات الواردة في الجزء الثاني من الملحق الفني، ولكنها لم تعد مستوفية للمواصفات الواردة في هذا الجزء الثاني نتيجة للتعديل الوارد أعلاه على الملحق الفني، ألا وهو زيادة الحد الأدنى من تركيز مادة DMNB الكاشفة من ٠,١ الى ١ في المئة بالكتلة، لأحكام الفقرتين ٢ و ٣ من المادة الرابعة اعتباراً من وقت سريان هذا التعديل.

٢- وبناء على ذلك، عندما يسري هذا التعديل على الجزء الثاني في الملحق الفني، فإنه يجب على كل دولة طرف لم تبد معارضة صريحة على هذا التعديل أن تتخذ التدابير اللازمة للتأكد مما يلي:

أ) أن جميع المخزونات من المتفجرات المشار إليها في الفقرة السابقة والموجودة في اقليمها قد تم اتلافها أو استهلاكها لأغراض لا تتنافى مع أهداف هذه الاتفاقية، أو تم تمييزها أو ابطال مفعولها بصفة مستديمة في غضون فترة ثلاث سنوات من تاريخ سريان مفعول هذا التعديل، ما لم تكن هذه المتفجرات توجد لدى السلطات التي تؤدي مهامها عسكرية أو بوليسية.

(ب) أن جميع المخزونات من المتفجرات المشار إليها في الفقرة الفرعية (أ)، والتي توجد لدى السلطات التي تؤدي مهامها عسكرية أو بوليسية، والتي لا تكون مدمجة كجزء لا يتجزأ من آلات عسكرية مصرح بها حسب الأصول قد تم اتلافها أو استهلاكها لأغراض لا تتنافى مع أهداف هذه الاتفاقية، أو تم تمييزها أو ابطال مفعولها بصفة دائمة في غضون ١٥ سنة من تاريخ سريان مفعول هذا التعديل.

٣- وتنطبق الفقرة السابقة على أي دولة طرف تسحب اعتراضها على هذا التعديل اعتباراً من التاريخ الذي تعرب فيه عن موافقتها على الالتزام.

٤- وتنطبق الفقرات المذكورة أعلاه، مع ادخال التعديلات اللازمة، على أي تعديل لاحق على الملحق الفني ما لم تقوم أي دولة متعاقدة باخطار جميع الدول المتعاقدة الأخرى والمجلس بأنها لا توافق على هذا التطبيق. وينبغي أن يتم هذا الاخطار في غضون فترة ٩٠ يوماً المذكورة في الفقرة ٣ من المادة السابعة من الاتفاقية.

البند ٣٨ : قرارات الجمعية العمومية التي ينبغي توحيدها أو اعلان انتهاء سرياتها

١:٣٨ نظرت اللجنة في هذا البند على أساس المرفق (د) في الوثيقة WP/33، والذي يتضمن توصية بعدم اعلان انتهاء سريان أي من القرارات الواردة في الجزء الخامس (المسائل القانونية).

٢:٣٨ وشرح أمين اللجنة أن هذا البند من البنود التقليدية. وبخلاف الوثيقة WP/33، لم تقدم أي ورقات عمل أخرى في إطار هذا البند نتيجة لعدم وجود أي قرارات أخرى بعد اجراء استعراض متأن في المجال القانوني الذي ينبغي تويده أو اعلان انتهاء سريانه.

٣:٣٨ وأحاطت اللجنة علما بهذه المعلومات.

— انتهى —