

الدليل الطوعي لتنفيذ المادة 9
من معاهدة تجارة الأسلحة¹

المحتويات

2.....	خلفية
3.....	نص المعاهدة
3.....	النُهج الوطنية لتفسير مصطلحي "المرور العابر" و"إعادة الشحن"
5.....	العبارتان "ما يخضع لولايتها" و"عبر أراضيها وطبقاً للقانون الدولي"
7.....	تدابير تنظيم المرور العابر وإعادة الشحن للأسلحة
11.....	تدابير تنظيم المرور العابر وإعادة الشحن للأسلحة برأً
11.....	تدابير تنظيم المرور العابر وإعادة الشحن للأسلحة جواً
12.....	تدابير تنظيم المرور العابر وإعادة الشحن للأسلحة بحراً
14.....	دور القطاع الخاص في المرور العابر للأسلحة وإعادة شحنها
15.....	العلاقة بين المادة 9 والمواد الأخرى
15.....	العلاقة بين المادة 9 والمادة 6
16.....	العلاقة بين المادة 9 والمادتين 7 (6) و11
17.....	العلاقة بين المادة 9 والمادة 12 (2)
17.....	الخلاصة
19.....	المرفق أ، الصكوك والوثائق المرجعية الدولية والإقليمية المشار إليها
19.....	النُهج الوطنية لتفسير مصطلحي "المرور العابر" و"إعادة الشحن"
19.....	العبارتان "ما يخضع لولايتها" و"عبر أراضيها وطبقاً للقانون الدولي"
19.....	تدابير تنظيم المرور العابر وإعادة الشحن للأسلحة برأً

¹ المرفق 'ب' من مسودة تقرير رئيس الفريق العامل المعني بالتنفيذ الفعال للمعاهدة إلى المؤتمر التاسع للدول الأطراف (ATT/CSP9.WGETI/2023/CHAIR/767/Conf.Rep) الذي دعمته الدول الأطراف خلال المؤتمر التاسع للدول الأطراف باعتباره وثيقة قابلة للتعديل ذات طبيعة طوعية، لكي يقوم الفريق العامل بمراجعتها وتحديثها، حسب الاقتضاء

- 20.....تدابير تنظيم المرور العابر وإعادة الشحن للأسلحة جواً
- 21.....تدابير تنظيم المرور العابر وإعادة الشحن للأسلحة بحراً
- 22.....المرفق 'ب'. المواد الأخرى ذات الصلة من المعاهدة

خلفية

1. خلال المؤتمر الخامس للدول الأطراف للدول الأطراف في معاهدة تجارة الأسلحة، أيد المؤتمر توصية رئيس الفريق العامل المعني بالتنفيذ الفعال للمعاهدة بأن يبدأ الفريق العامل العمل في المادة 9 (المرور العابر وإعادة الشحن) خلال الفترة بين الدورتين للمؤتمر السادس للدول الأطراف وأن يضع خطة عمل على المدى المتوسط لهذا الغرض، على أن توضع في الاعتبار مسودة قائمة الموضوعات والعناصر المقترحة للنظر الواردة في المرفق هـ من تقرير الرئيس إلى المؤتمر الخامس للدول الأطراف. ولهذا الغرض، أنشئ الفريق العامل الفرعي المعني بالمادة 9 التابع للفريق العامل المعني بالتنفيذ الفعال للمعاهدة، والذي يقوم بتيسيره السيد روب وينزلي من جنوب أفريقيا. وفي أعقاب المناقشات التي جرت أثناء الاجتماع الأول للفريق العامل الفرعي في 4 شباط/فبراير 2020، رحبت الدول الأطراف في نهاية الأمر بخطة العمل المتعددة السنوات من خلال إجراء صامت في آذار/مارس 2021، باعتبارها وثيقة قابلة للتعديل ذات طبيعة طوعية.²

2. بدأ الفريق العامل الفرعي عمله الموضوعي خلال الفترة بين الدورتين التي سبقت المؤتمر السابع للدول الأطراف بمناقشات مخصصة للموضوعات المختلفة المدرجة في الخطة المتعددة السنوات، ركزت على تبادل النهج الوطنية واستكشاف الممارسات المشتركة بغية إمكانية تطوير وثيقة جامعة للممارسات الوطنية و/أو دليل طوعي. وقد عقدت هذه المناقشات بطريقة منهجية على أساس الأسئلة التوجيهية والمدخلات ذات الصلة المتضمنة في الأوراق المرجعية التي أعدها الميسر، وبدأت بعرض تقديمي أو أكثر مقدم من أحد الخبراء بشأن الموضوع الجاري دراسته. وفي أعقاب جلسات الفريق العامل الفرعي أثناء الفترة بين دورتي المؤتمر الثامن للدول الأطراف، أحاط المؤتمر علماً خلال المؤتمر الثامن للدول الأطراف بالخلاصة التي أوردتها رئيس الفريق العامل المعني بالتنفيذ الفعال للمعاهدة في تقرير الرئيس إلى المؤتمر الثامن للدول الأطراف، والتي توضح أن ميسر الفريق العامل الفرعي سوف يبدأ العمل في مسودة عناصر لدليل طوعي محتمل بشأن تنفيذ المادة 9، مستنداً إلى وجهات النظر التي جرى تبادلها أثناء المناقشات التي جرت حتى الآن.

3. وتماشياً مع هذه الخاتمة، يسير هيكل مسودة العناصر الواردة أدناه وفقاً لقائمة الموضوعات الواردة في خطة العمل المتعددة السنوات للفريق العامل الفرعي المعني بالمادة 9. وقد تمت صياغتها من أجل أن تعكس، وتبني على، مداخلات المشاركين أثناء الجلسات المختلفة للفريق العامل الفرعي، والأوراق المرجعية وعروض الخبراء التي قدمت في بداية كل جلسة، بالإضافة إلى الصكوك الدولية والإقليمية ذات الصلة والوثائق المرجعية التي وجه الخبراء والمشاركون النظر إليها.

² خطة العمل المتعددة الأطراف الفريق العامل الفرعي المعني بالمادة 9 (المرور العابر أو إعادة الشحن) التابع للفريق العامل المعني بالتنفيذ الفعال للمعاهدة، متاحة من خلال الرابط: [https://www.thearmstradetry.org/hyper-images/file/Annex%20B%20-%20Draft%20WGTEI%20Multi-year%20Workplan%20for%20Article%209%20\(19%20Feb%202021_cl\)/Annex%20B%20-%20Draft%20WGTEI%20Multi-year%20Workplan%20for%20Article%209%20\(19%20Feb%202021_cl\).pdf](https://www.thearmstradetry.org/hyper-images/file/Annex%20B%20-%20Draft%20WGTEI%20Multi-year%20Workplan%20for%20Article%209%20(19%20Feb%202021_cl)/Annex%20B%20-%20Draft%20WGTEI%20Multi-year%20Workplan%20for%20Article%209%20(19%20Feb%202021_cl).pdf)

4. على مدار الجلسات، قدمت الدول ووكالات الأمم المتحدة والمنظمات غير الحكومية والصناعة مداخلات.

بدأت الجلسات المختلفة بعروض الخبراء التالية:

1. د. بول هولتوم، منظمة استبيان الأسلحة الصغيرة - المادة 9 - أحكام المرور العابر وإعادة الشحن في التقارير الأولية
2. د. ديدريك كوبس، من المعهد الفلمندي للسلام - ضوابط المرور العابر للسلع العسكرية في سبعة بلدان أوروبية
3. الأستاذة الدكتورة آنا بيترغ، جامعة بازل، - المادة 9 من معاهدة تجارة الأسلحة - من منظور قانون البحار
4. د. جوليا هورنيغ، جامعة إيراسموس روتردام - نقل الأسلحة ومرورها العابر عن طريق الطرق والجو
5. د. جوليا هورنيغ، جامعة إيراسموس روتردام - نقل الأسلحة ومرورها العابر عن طريق البحر
6. السيد ريتشارد باترسون، المائدة المستديرة لاستيراد/تصدير الأسلحة النارية والذخائر - منظور الصناعة³

5. يتضمن المرفق 'أ' نظرة عامة غير شاملة على الصكوك الدولية والإقليمية والوثائق المرجعية التي ذكرت أثناء المناقشات والعروض التقديمية (وهو يستند أيضاً على القوائم المتضمنة في الأوراق المرجعية التي أرشدت مناقشات الفريق العامل الفرعي).

6. يتمثل الهدف العام من هذا الدليل الطوعي في تقديم صورة لكيفية تعامل الدول الأطراف مع تنفيذ الالتزامات الواردة في المادة 9 من المعاهدة، وأيضاً فيما يتعلق بالمواد الأخرى، بالإضافة إلى تقديم بعض الشرح للمفاهيم الرئيسية الأخرى الواردة في المادة ومناقشات الجوانب القانونية والسياسية المحيطة بتلك المفاهيم. وليس المقصود من الدليل الطوعي فرض أو إنشاء معايير أو نظم قياسية جديدة ولا إنشاء اتفاق بشأن تفسير وحيد لالتزامات المادة 9، ولا إعادة تفسير التعريفات المتعارف عليها. وحيثما تنطبق تعريفات ملزمة قانوناً، فإنها تذكر صراحةً على أنها كذلك.

نص المعاهدة

7. يرد أدناه نص المادة 9 لمساعدة القراء/المستخدمين على وضع المفاهيم الرئيسية في السياق الذي تظهر به في المعاهدة. يتضمن المرفق 'ب' نص المواد الأخرى ذات الصلة.

المادة 9 - المرور العابر أو إعادة الشحن

تتخذ كل دولة طرف، حيثما كان ذلك ضرورياً وممكناً من الناحية العملية، تدابير مناسبة لتنظيم الأسلحة التقليدية المنصوص عليها في المادة 2 (1) لدى عبورها من إقليمها أو إعادة شحنها منه، وذلك في نطاق ولايتها ووفقاً للقانون الدولي ذي الصلة.

النهج الوطنية لتفسير مصطلحي "المرور العابر" و"إعادة الشحن"

8. ولم يتم تناول النهج التي تتبعها الدول الأطراف بشأن هذا الموضوع في ورقة المعلومات الأساسية وعرض الخبراء بشأن أحكام المرور العابر وإعادة الشحن في التقارير الأولية لأن نموذج إعداد التقارير الأولية لا يتناول صراحة تعاريف

³ لم يستخدم هذا العارض عرضاً تقديمياً بصيغة باوروينت أو وثائق أخرى في عرضه التقديمي.

المرور العابر وإعادة الشحن. وقد أشار عرض الخبراء إلى القسم الخاص بهذا الموضوع في دليل منظمة استبيان الأسلحة الصغيرة بعنوان "معاهدة تجارة الأسلحة: دليل عملي للتنفيذ الوطني".⁴ وأكد العرض، في هذا الصدد، على أن مصطلحات المرور العابر وإعادة الشحن نادراً ما تُعرّف في المعاهدات لأنه لا يوجد توافق في الآراء بشأن نطاقها؛ وأشار إلى المعنى البسيط للمرور العابر بوصفه "المرور عبر مكان ما" وإلى تعريف إعادة الشحن الوارد في الاتفاقية الدولية المعدلة لتبسيط وتنسيق الإجراءات الجمركية (المعروفة أيضاً باتفاقية كيوتو المنقحة)، والذي يشير إلى الانتقال من وسائل النقل الخاصة بالاستيراد إلى وسائل النقل الخاصة بالتصدير.

9. كما انعكست الإشارة إلى البساطة في مداخلات الدول الأطراف بشأن تعريفها الوطنية للمرور العابر وإعادة الشحن. وشاركت جميع الدول الأطراف التي قدمت مداخلات تعريفات عامة، دون الإشارة إلى إجراءات جمركية محددة كجزء من تلك التعريفات. وكان القاسم المشترك بينها هو الإشارة البسيطة إلى حركة بضائع غير موجهة إلى السوق المحلية عبر إقليم (الجمارك)، بل إلى وجهة خارج إقليم (الجمارك). ونتيجة مثل هذه التعريفات العامة للدول الأطراف استيعاب جميع المعاملات التي يحتمل أن تكون غير مشروعة في نطاق أنظمتها المتعلقة بالمرور العابر وإعادة الشحن.

10. وأظهرت المداخلات كذلك أن الدول لا تعتبر المرور العابر وإعادة الشحن أنماطاً مختلفة من عمليات النقل، ولكن ينظر إلى إعادة الشحن على أنها عنصر أو مكون فرعي من عناصر المرور العابر: فهي مجرد مرور عابر ينطوي على نقل البضائع من سفينة نقل إلى أخرى.

11. وتطبق بعض الدول نفس التدابير التنظيمية على المرور العابر سواء في ظل وجود إعادة الشحن أو بدونها، بينما تطبق دول أخرى تدابير مختلفة. بالنسبة للمجموعة الأخيرة، فإن عنصر النقل العابر يعتبر أحد العوامل ذات الصلة عندما تنظر في نوع التدابير التنظيمية التي ينبغي تطبيقها على مختلف أشكال وأوضاع المرور العابر. وقد نوقشت هذه المسألة بمزيد من التفصيل خلال الجلسات المختلفة المعنية بالتدابير التنظيمية.

12. وعلى سبيل التوضيح، يتضمن المربع أدناه عينة من تعريفات المرور العابر وإعادة الشحن في صكوك تتناول نقل الأسلحة أو السلع ذات الصلة.

المربع رقم 1: تعريف المرور العابر وإعادة الشحن في الصكوك المتعلقة بالسلع الاستراتيجية

التعريفات الدولية

[قرار مؤتمر الدول الأطراف في اتفاقية حظر الأسلحة الكيميائية بشأن المبادئ التوجيهية المتعلقة بالإفصاح عن بيانات الواردات والصادرات للمواد الكيميائية المدرجة في الجدولين 2 و3](#)

'عمليات المرور العابر' [...] تعني التحركات المادية التي تمر خلالها المواد الكيميائية عبر إقليم دولة في طريقها إلى دولة الوجهة المقصودة. تشمل عمليات المرور العابر تغييرات في وسائل النقل، بما في ذلك التخزين المؤقت لهذا الغرض فقط'

⁴ الدليل متاح من خلال الرابط <https://www.smallarmssurvey.org/resource/arms-trade-treaty-practical-guide-national-implementation>.

موجز الأمم المتحدة المعياري لتنفيذ الحد من الأسلحة الصغيرة 01.20: مسرد المصطلحات والتعريفات والاختصارات

المرور العابر: "حركة السلع عبر إقليم الدولة كجزء من نقل بين دولتين أخريين، بما في ذلك إعادة تحميل السلع في نقاط الدخول إلى دولة المرور العابر والخروج منها" (وتفهم إعادة التحميل على أنها "نقل السلع من مركبة نقل إلى أخرى"، والذي يتضمن"النقل من أحد أنواع النقل إلى نوع آخر (مثل النقل من سفينة إلى شاحنة) والنقل بين المركبات المختلفة من نفس نوع النقل (مثل النقل من سفينة إلى أخرى)"

إعادة الشحن: "نقل السلع إلى موقع متوسط خارج الدول المصدرة والمستوردة، حيث يجري تحميلها إلى مركبة تحميل مختلفة ونقلها إلى وجهتها النهائية (أو إلى نقطة إعادة شحن أخرى) دون عبور إقليم الدولة التي تقع فيها إعادة التحميل (ملاحظة: عادة ما تتم إعادة الشحن في محاور نقل عند الموانئ وعادة ما تحدث داخل مناطق جمركية خاصة، ولا تخضع لفحص الجمارك ولا للتعريف الجمركية)."

التعريفات الإقليمية

دليل المستخدم للموقف المشترك لمجلس الاتحاد الأوروبي رقم CFSP/944/2008 الذي يُعرّف القواعد المشتركة التي تحكم الرقابة على صادرات التقنيات والمعدات العسكرية

المرور العابر: التحركات التي تقتصر على مرور السلع (المعدات العسكرية) عبر أراضي دولة عضو 'إعادة الشحن': المرور العابر الذي ينطوي على عملية مادية لتفريغ البضائع من وسائل النقل الخاصة بالاستيراد، يليه إعادة تحميل (بوجه عام) على وسائل نقل أخرى خاصة بالتصدير

البند رقم 821/2021 من لائحة (الاتحاد الأوروبي) الصادرة عن البرلمان الأوروبي والمجلس في 20 أيار/مايو 2021 والذي ينص على إنشاء نظام للاتحاد لمراقبة الصادرات والسمررة والمساعدة التقنية والمرور العابر ونقل الأصناف ذات الاستخدام المزدوج (إعادة صياغة)

يقصد بتعبير "المرور العابر" نقل العناصر ذات الاستخدام المزدوج غير التابعة للاتحاد والتي تدخل وتمرر عبر الإقليم الجمركي للاتحاد إلى وجهة خارج الإقليم الجمركي للاتحاد وحيث تكون هذه العناصر: (أ) موضوعة في إطار إجراء مرور عابر خارجي وفقاً للمادة 226 من قانون الاتحاد الجمركي ولا تمر إلا عبر إقليم الاتحاد الجمركي؛ (ب) يعاد شحنها داخل منطقة حرة أو يعاد تصديرها مباشرة منها؛ (ج) في مخزن مؤقت ويعاد تصديرها مباشرة من مرفق تخزين مؤقت؛ أو (د) تُنقل إلى الإقليم الجمركي للاتحاد على نفس السفينة أو الطائرة التي ستخرج من ذلك الإقليم دون تفريغ؛

العبارتان "ما يخضع لولايتها" و"عبر أراضيها وطبقاً للقانون الدولي"

13. تحدد العبارتان "ما يخضع لولايتها" و"عبر أراضيها (وطبقاً للقانون الدولي)" نطاق الالتزام الوارد في المادة 9 على نحو تراكمي. يجب أن تقوم الدول الأطراف بتنظيم المرور العابر وإعادة الشحن الذي "يخضع لولايتها" ويحدث "عبر أراضيها".

لذلك لا تُلزم المعاهدة الدول الأطراف بتنظيم المرور العابر وإعادة الشحن خارج إقليمها، حتى إذا كان ينطوي على سفن تخضع لولايتها. ولا يؤثر هذا على قابلية الالتزامات الأخرى للتطبيق (انظر الفقرة 22).

14. لا تتضمن المعاهدة تعريفاً لما يعد "إقليمياً" للدولة. في أثناء العرض التقديمي لهذا الموضوع، شُرح أنه على أساس القانون الدولي العام، والذي يشمل اتفاقية الطيران المدني الدولي (والتي تعرف أيضاً باسم اتفاقية شيكاغو) واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، يمتد إقليم الدولة ليشمل كافة إقليمها البري، و مياهاها الداخلية، (وتشمل الموانئ البحرية)، وبحرها الإقليمي والمجال الجوي الواقع فوق هذه الأراضي والمناطق البحرية (ولا يمتد إلى ما يعرف باسم المناطق الإقليمية الخاصة أو أعالي البحار). ويستتبع هذا أن الالتزام الوارد في المادة 9 يغطي بصفة أساسية المرور العابر وإعادة الشحن عن طريق البر والبحر والجو؛ وأن المعاهدة ذاتها لا تفرق بينهم. واستناداً إلى الخصائص المحددة لكل منها، والاعتبارات الوطنية والالتزامات الدولية، قد تختار الدول معاملتها بشكل مختلف (انظر الفقرة 27).

15. لم يرد أيضاً تعريف لمصطلح "الولاية القانونية" في المعاهدة. وبموجب القانون الدولي العام، ترتبط ولاية الدولة بسلطة الدولة على سن القواعد وإنفاذ تلك القواعد والفصل في القضايا المتعلقة بتلك القواعد. وفيما يتعلق بتنظيم المرور العابر وإعادة الشحن عبر إقليم الدولة، أوضح عرض الخبراء المقدم بشأن هذا الموضوع أن الدول الأطراف، من ناحية المبدأ، تتمتع بالولاية الكاملة في سن وإنفاذ التدابير التنظيمية، ولكن هناك بعض القيود التي تنشأ من القانون الدولي.

16. وقد تناول العرض التقديمي، الذي ركز على المرور العابر عبر المياه، القيود المتعلقة بالمرور العابر عبر المياه الداخلية (بما في ذلك الموانئ) والبحر الإقليمي للدولة.

17. وفيما يتعلق بالمياه الداخلية والموانئ، هناك عدد محدود من القيود. يتمثل القيد الرئيسي في أن الدول لا يمكنها إنفاذ لوائحها على المركبات ذات الحصانة السيادية، مثل السفن الحربية والسفن التي تستخدم فقط في مهمات حكومية غير تجارية. ولا يمكن أن تخضع مثل هذه السفن للبحث أو التفتيش على متنها. ولا تمارس الدول عادةً ولايتها على المركبات داخل مياهاها الداخلية وموانئها إذا كانت القضية المطروحة تتعلق بالشؤون الداخلية للسفينة ولا تؤثر على مصالحها. ولكن، يمكن القول بأن انتهاكات المعاهدة لا تمثل "شأناً داخلياً للسفينة". وأخيراً، على الدول أن تطبق تدابيرها بطريقة غير تمييزية. وفي هذا الصدد، يمكن للدول أن تطبق نطاقاً واسعاً من التدابير، لجميع السفن غير السيادية أو المحصنة، لإنفاذ لوائحها المتعلقة بالمرور العابر وإعادة الشحن في مياهاها الداخلية، على سبيل المثال، بأن تضع شروطاً لدخول الموانئ، أو منع الإنزال، أو إعادة الشحن، أو الحرمان من استخدام خدمات الميناء، والركوب على متن السفينة وتفتيشها، واحتجازها حتى الامتثال للوائح ذات الصلة.

18. فيما يتعلق بالمرور العابر خلال البحر الإقليمي، ينطبق المبدأ المعروف باسم "حق المرور البريء"، وهي قاعدة في القانون الدولي العرفي تنص عليها المادة 17 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. يقيد حق المرور البريء حق الدول - أو الأساليب التي تتبعها - في إنفاذ لوائح المرور العابر على السفن الأجنبية التي تعبر عبوراً مستمراً وسريعاً عبر بحرها الإقليمي، بشرط أن يكون المرور "بريئاً"، كما تصفه المادة 19 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، وأن يكون "موافقاً [للاتفاقية] ولقواعد القانون الدولي الأخرى". ويعد نطاق هذا التقييد أمراً غير خاضع للنقاش. ولقد قدم عرض الخبراء رأياً يرى أن مجرد وجود السلاح على متن السفينة، طبقاً للقانون الدولي، لا يجعل المرور ليس بريئاً، بل إن المغزى من عبارة "التوافق مع [...] القانون الدولي" ليس واضحاً، وأنه يمكن القول بأن متطلبات هذه القاعدة تترك للدول مجالاً لإدراج اعتبارات معينة تتعلق بتطبيق الحظر على الأسلحة الصادر عن معاهدة تجارة الأسلحة وقرارات حظر الأسلحة الصادرة من مجلس الأمن التابع

للأمم المتحدة عندما تضع التدابير التنظيمية والتنفيذية التي تتخذها بشأن العبور عبر البحر الإقليمي. وكحد أدنى، ينبغي أن تكون الدول الأطراف قادرة على اعتراض المرور العابر - بما في ذلك المرور العابر عبر البحر الإقليمي - الذي قد يخالف الأعمال المحظورة الواردة في المادة 6 من المعاهدة، وأبرزها إذا كان سيخالف أحد قرارات حظر الأسلحة الصادرة عن مجلس الأمن الدولي، أو إذا كانت الدولة على علم بأن الأسلحة أو العناصر سوف تستخدم في ارتكاب الإبادة الجماعية أو جرائم ضد الإنسانية أو جرائم حرب (انظر الفقرة 49 وما يليها بشأن العلاقة مع المادة 6).⁵ ومع ذلك، ينبغي للدول الأطراف، عند القيام بذلك أن تكيف ضوابطها، مع مراعاة حق المرور البريء، لتجنب التدخل غير المبرر في المرور الحقيقي البريء، على سبيل المثال من خلال التركيز على عمليات المراقبة والتفتيش المخصصة في حالة وجود شك معقول في النقل غير المشروع بدلاً من التزامات الترخيص المنهجية.

19. وتجدر الإشارة إلى أن حق المرور البريء هذا لا ينطبق إلا على المرور العابر عبر البحر الإقليمي وليس عبر الموانئ والمياه الداخلية. كما ذكر أيضاً أن مثل هذا المفهوم لا ينطبق على المجال الجوي الوطني (انظر الفقرة 39).

20. ينبغي أن يوضع في الاعتبار أن عبارة "موافقاً للقانون الدولي" لا تشير إلى قيود القانون الدولي على سلطة الدول الأطراف في فرض و/أو إنفاذ ضوابط المرور العابر وإعادة الشحن فحسب، وإنما تشير أيضاً إلى التزاماتها بذلك طبقاً للقانون الدولي. على سبيل المثال، سوف يتعين على الدول الأطراف أيضاً في بروتوكول الأمم المتحدة للأسلحة النارية أن تأخذ في الاعتبار الالتزامات المتعلقة بالمرور العابر الواردة في المادتين 10 و11 من البروتوكول.

21. أثناء مناقشة هذا الموضوع، ذكرت الدول التي قدمت مداخلات أن ضوابط المرور العابر لديها لا تطبق إلا على إقليمها. وأشارت إلى عددٍ من خيارات المرور العابر، مثل الضوابط العامة للجمارك والتفتيشات المنهجية والمخصصة والإخطارات المسبقة التي تتيح تفتيش الشحنات أو مصادرتها.

22. وبخصوص التزامات دول العلم، أكد العرض التقديمي المقدم من الخبراء أنه برغم أن المادة 94 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار تشترط على الدول ممارسة ولايتها على سفنها، إلا أن هذه السفن لا تعد جزءاً من إقليم الدولة. ويستتبع هذا أن المادة 9 من المعاهدة لا تلزم الدول الأطراف بتنظيم سفنها أثناء المرور العابر، نظراً لأن المعاهدة لا تشترط على الدول الأطراف تنظيم المرور العابر أو إعادة الشحن إلا عند عبورها "من إقليمها". ولا يؤثر هذا على قابلية الالتزامات الأخرى للتطبيق. ولكن، أشير في أثناء المناقشات إلى أن الدول الأطراف التي ليست طرفاً في بروتوكول الأمم المتحدة للأسلحة النارية عليها بعض الالتزامات المتعلقة بالحالات التي تشارك فيها سفنها في المرور العابر غير المشروع للأسلحة النارية خارج إقليمها، نظراً لأنه يفهم من الالتزام الوارد في المادة 11 من البروتوكول بأن عليها اتخاذ التدابير المناسبة لزيادة فعالية ضوابط الاستيراد والتصدير والمرور العابر يمتد إلى ولايتها خارج إقليمها.

تدابير تنظيم المرور العابر وإعادة الشحن للأسلحة

23. تمشياً مع خطة العمل المتعددة السنوات، خصص الفريق العامل الفرعي جلسات منفصلة لتدابير تنظيم المرور العابر وإعادة الشحن للأسلحة طبقاً لنوع النقل، براً وبحراً وجواً. ولكن أظهرت مداخلات الدول الأطراف أثناء هذه الجلسات أن نوع النقل لا يمثل بوجه عام العامل الحاسم النهائي في تفرقة أنواع تدابير الرقابة التي تطبقها الدول الأطراف على المرور العابر وإعادة الشحن للأسلحة. ولهذا السبب، يتناول هذا القسم تدابير تنظيم المرور العابر وإعادة الشحن للأسلحة بوجه عام أولاً، بغض النظر عن نوع النقل، قبل الدخول في المواصفات ذات الصلة بالمرور العابر وإعادة الشحن براً وجواً وبحراً.

⁵تناول هذا الموضوع الدليل العملي بشأن تنفيذ معاهدة تجارة الأسلحة على المستوى الوطني الصادر عن استبيان الأسلحة الصغيرة، وقد سبقت الإشارة إليه في الفقرة 8.

24. أظهر العرض التقديمي المتعلق بأحكام المرور العابر وإعادة الشحن في التقارير الأولية ومدخلات الدول الأطراف التي تلتها أنه من المفهوم بشكل عام أن على الدول الأطراف تنظيم جميع صور المرور العابر، ولكن المعاهدة، حين تشترط "اتخاذ التدابير المناسبة حيثما كان ذلك ضرورياً وممكناً من الناحية العملية"، فإنها تتيح قدرأ من المرونة والتفاوت بناءً على الوضع الوطني لدى كل من الدول الأطراف، بشرط الامتثال للقيود والالتزامات الواردة في القانون الدولي، بالإضافة إلى المواد الأخرى من المعاهدة، وبخاصة المادة 6. نظراً لأن المادة 6 تنطبق على جميع أنواع عمليات النقل المذكورة في المادة 2 (2)، والتي تشمل المرور العابر وإعادة الشحن، سوف يتعين على الدول الأطراف، كحدٍ أدنى، أن تتظّم المرور العابر وإعادة الشحن لكي تفي بالتزاماتها بموجب المادة 6. ولم يتم استكشاف هذا الموضوع، المتعلق بالنطاق المادي للالتزامات المرور العابر وإعادة الشحن في المعاهدة، بشكل كامل أثناء الجلسات الخاصة بالتدابير التنظيمية، ولكنه يشكل جزءاً من المناقشة بشأن العلاقة بين المادة 9 والمواد الأخرى (انظر الفقرة 49 وما يليها).

25. فيما يتعلق بالتدابير والخيارات العملية، جرى تناول الجوانب التالية بشكل منهجي في كل جلسة: الخيارات العامة والممارسات الشائعة لتنظيم المرور العابر وإعادة الشحن، والصور المحددة من تدابير التنظيم التي تتخذها الدول الأطراف والإدارات والوكالات الحكومية المشاركة في تنفيذ هذه التدابير التنظيمية. كما تناولت الدول الأطراف في مداخلتها الأطراف/الجهات المختلفة المشاركة في المرور العابر وإعادة الشحن والمسؤولة عن الامتثال لهذه اللوائح. ويمكن الإشارة بشكل عام إلى القائمة المرجعية التي كانت جزءاً من العرض التقديمي المقدم من الخبراء بشأن أحكام المرور العابر وإعادة الشحن في التقارير الأولية، والمأخوذة من قسم المرور العابر وإعادة الشحن في دليل منظمة استبيان الأسلحة الصغيرة بعنوان "معاهدة تجارة الأسلحة: دليل عملي للتنفيذ الوطني" (انظر المربع أدناه). كما يقدم هذا القسم إرشادات موسعة بشأن جميع هذه الجوانب.

المربع رقم 2: قائمة مرجعية محتملة لتنظيم المرور العابر / إعادة الشحن

- تعريف المرور العابر وإعادة الشحن
- تدابير رقابة ممكنة طبقاً للقانون الدولي
- نطاق محدد للعناصر الخاضعة للتنظيم
- مسؤولية الامتثال للوائح
- معايير التقييم للتصريح
- أحكام إدارية فعالة
- نظام إنفاذ قوي (مثل العقوبات والتعاون بين الوكالات وسلطة اعتراض الشحنات وإيقافها والتدريب والتوعية)

العرض التقديمي المقدم الخبير د. بول هولتوم، منظمة استبيان الأسلحة الصغيرة: [المادة 9 - أحكام المرور العابر وإعادة الشحن في التقارير الأولية](#) (نقلأ عن كتيب استبيان الأسلحة الصغيرة بعنوان "معاهدة تجارة الأسلحة: دليل عملي للتنفيذ الوطني، 2016")

26. فيما يتعلق بموضوع التدابير التنظيمية، أظهرت المداخلات أثناء الجلسات المختلفة أن الدول الأطراف تدمج نطاقاً من الأدوات لتنظيم المرور العابر وإعادة الشحن، بما يتفق مع المرونة التي توفرها المعاهدة. والأداة الأكثر استخداماً هي اشتراط التصريح المسبق، والذي يكون في بعض الأحيان في صورة أنواع مختلفة من التراخيص بدرجات مختلفة من الرقابة. وعادة ما يدمج هذا مع إعفاءات من التصريح، والإخطار لمسبق و/أو الضوابط المخصصة في ظل ظروف معينة. وتدمج بعض

الدول الأطراف هذه الضوابط ضمن نظام الرقابة الجمركية العامة لديها. وهناك أيضاً بعض الدول الأطراف التي لا تسمح إلا لجهات فاعلة مسجلة بتنفيذ عمليات المرور العابر وإعادة الشحن.

27. تفرّق الدول الأطراف ضوابطها على أساس عددٍ من العوامل. يتعلق أحد العوامل بقيود القانون الدولي المذكورة أعلاه، والتي قد يستتبعها أن اشتراط الترخيص المنهجي غير ممكن من الناحية العملية وأن الضوابط المخصصة مثل الحق في المصادرة المؤقتة للشحنات وتفتيشها قد تكون أكثر ملاءمة. وفي الوقت ذاته، قد تقوم التزامات القانون الدولي بدورٍ أيضاً، مثل بروتوكول الأمم المتحدة للأسلحة النارية المشار إليه أعلاه. ذكرت الدول الأطراف أيضاً عوامل أخرى، مثل عنصر إعادة الشحن، حيث تطبق تدابير مختلفة طبقاً لما كانت الأسلحة يُعاد شحنها من أحد وسائل النقل إلى وسيلة أخرى، أو تبقى على متن نفس الوسيلة على مدار مرحلة المرور العابر بأكملها. كما أشارت الدول الأطراف إلى أن بعض الأنشطة أو الأغراض معفاة من التزامات المرور العابر و/أو إعادة الشحن، مثل الصيد أو رياضة الرماية أو حركة الأسلحة المملوكة للقوات المسلحة (الصدقية) أو أفراد الأمن. كما ذكر أيضاً عرض الخبراء الذي قدمه المعهد الفنلندي للسلام أنواع السلع العسكرية، وبلدان الوجهة أو المصدر للسلع الخاضعة للرقابة من بين العوامل التي تستخدمها الدول للترقية بين ضوابط المرور العابر وإعادة الشحن التي تطبقها. تستخدم الدول هذه الاستثناءات والإجراءات المبسطة غالباً لعمليات النقل الأقل خطراً، والتي عادة ما تعتبرها الدول غير مسببة للمشاكل في ضوء المواد 6 و9 و11 من المعاهدة، مثل الحالات التي تستند فيها عمليات النقل إلى علاقة ثقة بين الدول المشاركة.

28. ولتطبيق تلك التدابير من الناحية العملية، تشترط الدول الأطراف أن تقدم الأطراف ذات الصلة بعملية النقل معلومات بشأن عمليات المرور العابر وإعادة الشحن القادمة التي أخضعها لرقابتها. وفي أثناء الجلسة، أُشير إلى نطاق واسع من المعلومات، يشمل نسخاً من تصاريح التصدير والاستيراد وغيرها من تصاريح المرور العابر (أو بدائلها)، وقوائم التعبئة والعقود والفواتير والمعلومات عن وسائل النقل والجهات الفاعلة المشاركة، ووثائق النقل ذات الصلة، وتفصيل الاتصال للسلطات ذات الصلة.

29. فيما يتعلق بموضوع الإدارات والوكالات الحكومية ذات الصلة، بيّن العرض التقديمي الخاص بأحكام المرور العابر وإعادة الشحن في التقارير الأولية أنه في معظم الدول الأطراف تشارك وزارات ووكالات حكومية متعددة في تنظيم المرور العابر وإعادة الشحن. وأشير صراحةً إلى: (1) وزارات الدفاع والداخلية والأمن العام (وتشمل الشرطة)؛ (2) وزارات الأعمال والاقتصاد والمالية والتجارة (وتشمل الجمارك)؛ وزارة الشؤون الخارجية؛ (4) وكالة الرقابة على الصادرات (النقل). وقد انعكس هذا في مداخلات الدول الأطراف أثناء الجلسات المختلفة. وعادة ما تكون سلطات الجمارك في طليعة ضوابط المرور العابر وإعادة الشحن، ويوجد في العادة تعاون بين الوكالات، ينطوي على بعض السلطات المذكورة أعلاه أو كلها. وفي بعض الأحيان تختص سلطات مختلفة بأنواع مختلفة من المرور العابر (براً وجواً وبحراً).

30. لا يتعلق التعاون بين الوكالات بعملية صنع القرار في التصديق على المعاملات أو منعها فحسب، وإنما يتعلق أيضاً بإنفاذ التدابير التنظيمية. ويشمل هذا رصد المعاملات وتبادل المعلومات ذات الصلة بين الإدارات والوكالات ذات الصلة.

31. فيما يتعلق بموضوع الأطراف/الجهات (المحددة قانوناً لتكون هي) المسؤولة عن الامتثال للوائح المرور العابر وإعادة الشحن، أشارت الدول الأطراف التي قدمت مداخلات إلى أن المرور العابر وإعادة الشحن ينطوي عادة على نطاق واسع من الأطراف والتي قد تكون موجودة أو غير موجودة داخل دولة المرور العابر. وفي هذا الصدد، لا تُحمّل الدول الأطراف المُصدّر (فقط) مسؤولية الامتثال عن لوائحها الخاصة بالمرور العابر وإعادة الشحن، ولكن تحملها أيضاً للشركة الناقلة، بالإضافة

إلى الجهات الفاعلة اللوجستية المشاركة في دولة المرور العابر ذاتها. وذكر أن هذا يختلف عن قانون النقل، والذي كان محور تركيز عرض الخبراء الخاص بالمرور العابر وإعادة الشحن للأسلحة براً وجواً وبحراً. وكما أشار عرض الخبراء، ينصب التركيز بصفة أساسية، في سياق قانون النقل، على العلاقة بين البائع/الشاحن والشركة الناقلة، والتي يجب فيها على الطرف الأول تقديم المعلومات اللازمة والوثائق والتراخيص للأخير، في حين يتحمل الأخير واجب الرعاية فيما يتعلق بالشحنة، بما في ذلك تخزين السلع وتسيئها وتحميلها (انظر الفقرتين 33 و41).

32. ومن المسائل المحددة التي أدرجت في خطة العمل المتعددة السنوات، ولكن لم يتم تناولها بصورة مستفيضة خلال الجلسات المتعلقة بالتدابير التنظيمية، الآثار المترتبة على التجارة الحرة/حرية حركة مناطق السلع. وفي حين أن الورقة المرجعية للجلسة المتعلقة بالمرور العابر عن طريق البر قد حددت منطقة التجارة الحرة بوصفها أحد الأمثلة التي أدرجتها الدول الأطراف في تقاريرها الأولية عن الظروف التي يسمح فيها بالمرور العابر و/أو إعادة الشحن دون تنظيم أو بموجب إجراء مبسط، فقد شاركت دولة طرف خلال الجلسات أن الأسلحة التقليدية هي سلع مقيدة ولا تخضع لمبادئ التجارة الحرة وتخضع لقواعد محددة.⁶

نظرة عامة على خيارات تنظيم المرور العابر وإعادة الشحن المذكورة في المداخلات والعروض التقديمية المقدمة من الخبراء			
الأطراف المسؤولة	الإدارات والوكالات الحكومية ذات الصلة	العوامل ذات الصلة لتفرقة الضوابط	تدابير التنظيم (الرقابة)
المُصدّر	الوزارات المختلفة، بما فيها وزارات الخارجية والدفاع والداخلية والأمن العام (بما في ذلك الشرطة)	القيود والالتزامات المتعلقة بالقانون الدولي	التصريح المسبق (أنواع مختلفة من التراخيص)
الشركة الناقلة	الوزارات المختلفة بما فيها وزارات الأعمال والاقتصاد والمالية والتجارة (وتشمل الجمارك)	عناصر إعادة الشحن	الإخطار المسبق
الجهات الفاعلة اللوجستية (مثل مُرَجَل البضائع)	الوزارات المختلفة بما فيها وزارة الخارجية	نوع العناصر	الضوابط المخصصة
	وكالة مراقبة التصدير (النقل)	بلدان الوجهة أو المنشأ	
		أغراض محددة (مثل الصيد أو رياضة الرماية)	

⁶ ولتوضيح ذلك، تعالج مسألة مناطق التجارة الحرة في المبادئ التوجيهية للممارسات الفضلى المتعلقة بالمرور العابر أو إعادة الشحن ضمن ترتيب فاسينار (<https://www.wassenaar.org/app/uploads/2019/consolidated/01Best-Practice-Guidelines-for-Transit-and-Trans-shipment.pdf>). وتتضمن هذه المبادئ التوجيهية على أنه ينبغي أن تمتد سلطة إيقاف وتفتيش وضبط شحنة ما، فضلا عن الأسس القانونية للتخلص من الشحنة المصادرة، بشكل كامل إلى الأنشطة التي تجري في مناطق جمركية خاصة تقع داخل إقليم دولة ذات سيادة، مثل مناطق التجارة الحرة، ومناطق التجارة الخارجية، ومناطق معالجة الصادرات.

تدابير تنظيم المرور العابر وإعادة الشحن للأسلحة برأ

33. حددت الورقة المرجعية للجلسة التي تناولت هذا الموضوع عدداً من الأمثلة للصكوك الدولية والإقليمية التي تحكم المرور العابر للسلع ونقلها بالسكك الحديدية أو على الطرق، وقد تناول عرض الخبراء، الذي افتتحت به الجلسة، معظمها أيضاً. ويتضمن المرفق 'ب' هذه الصكوك. ولا يتناول أي منها لوائح المرور العابر وإعادة الشحن والأسلحة التقليدية على وجه التحديد. وكما أشير في عرض الخبراء، تتعلق هذه الاتفاقيات بقانون النقل وتتناول التزامات وحقوق الأطراف في عقد النقل، بشأن مسائل مثل الوثائق، ووضع العلامات، والتغليف، والتخزين، وواجب الرعاية أثناء النقل.

34. ولذلك فإن أهمية هذه الصكوك بالنسبة للتنفيذ العملي لمعاهدة تجارة الأسلحة ولتنظيم المرور العابر وإعادة الشحن للأسلحة التقليدية (والسماح به) محدودة للغاية. كما أن أنواع الجهات الفاعلة المسؤولة عن الامتثال للوائح نقل الأسلحة قد تكون مختلفة أو أوسع من الجهات المسؤولة بموجب قانون النقل (الخاص).

35. وتعتبر الوثائق التي يجب أن ترافق البضائع أثناء النقل وفقاً لهذه الصكوك من بين العناصر التي قد تكون ذات صلة. وفي بعض الحالات، قد تكون الأوصاف التفصيلية للحمولة المطلوبة لأغراض السلامة مصدراً للمعلومات للسلطات المسؤولة عن الرقابة على النقل كأساس لتقييم المخاطر وإجراء عمليات تفتيش مخصصة. وفي هذا الصدد، قد يكون من المفيد للدول أن تعمل على إيجاد اتصالات وتعاون بين سلطاتها المسؤولة عن تنفيذ معاهدة تجارة الأسلحة وضوابط المرور العابر، وتلك المشاركة في إجراءات سلامة الطرق ذات الصلة. وفي هذا السياق، أشار عرض الخبراء بشأن هذا الموضوع إلى بعض اللوائح المتعلقة بالسلع الخطرة ذات الصلة بنقل الذخيرة. وعلى الرغم من أن العرض ذكر أن الذخائر، التي تنظمها المادة 3 من المعاهدة، غير مدرجة مباشرة في النطاق المادي للمادة 9، ينبغي للدول الأطراف أن تأخذ ذلك في الاعتبار، نظراً لأن الذخائر مدرجة في نطاق المادة 6، والتي تنطبق على جميع أنواع النقل، بما في ذلك المرور العابر وإعادة الشحن (انظر الفقرة 49 وما يليها).

36. في أعقاب عرض الخبراء، ركزت الدول الأطراف على التدابير العامة للمرور العابر وإعادة الشحن على النحو الموصوف أعلاه. وعلى صعيد الاتفاقيات الدولية والإقليمية، دُكرت اتفاقية الجماعة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا بشأن الأسلحة الصغيرة والأسلحة الخفيفة، والتي تتضمن المرور العابر وإعادة الشحن وكذلك عمليات "الشحن" ضمن تعريفها لعمليات النقل. وتوفر الاتفاقية نظاماً للحظر العام للنقل وإمكانية تقديم طلبات الاستثناء التي تُعالج من خلال أمانة الجماعة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا. وقد ذكرت أيضاً اتفاقية أفريقيا الوسطى لمراقبة الأسلحة الصغيرة والأسلحة الخفيفة. وتتضمن هذه الاتفاقية أيضاً المرور العابر وكذلك عمليات "الشحن" ضمن تعريفها لعمليات النقل، كما تتطلب التصريح لكافة أنواع النقل. وتعد الاتفاقيتان مثالين إقليميين على التزامات القانون الدولي الإيجابية التي يتعين على الدول الأطراف أخذها في الاعتبار عند تنظيم المرور العابر وإعادة الشحن. وفي هذا الموضوع، أشارت الدول الأطراف أيضاً إلى المعاهدات الثنائية التي تتعلق بالمرور العابر للبيضات عبر أراضيها.

تدابير تنظيم المرور العابر وإعادة الشحن للأسلحة جواً

37. حددت الورقة المرجعية للجلسة التي تناولت هذا الموضوع عدداً من الأمثلة للصكوك الدولية التي تحكم المرور العابر للسلع ونقلها جواً، وقد تناول عرض الخبراء أيضاً معظمها.

38. انصب تركيز الاثنين على اتفاقية شيكاغو، بالإشارة إلى المادتين 3 و6، وإلى المادة 4 (6) من المرفق 17 بها. توضح هذه المواد الواردة في الاتفاقية العناصر التالية: (1) لا تنطبق الاتفاقية إلا على الطائرات المدنية؛ (2) لا يحق للطائرات

التابعة للدولة، مثل الطائرات المستخدمة في الخدمات العسكرية، أن تحلق فوق إقليم دولة أخرى أو تهبط فيها بدون تصريح سواء بموجب اتفاق خاص أو غيره؛ 3) لا يمكن للدول استخدام الطيران المدني لأي أغراض لا تتفق مع الهدف من الاتفاقية. تتعلق المادة الموجودة في المرفق بالتدابير التي تتخذ بالنسبة لشحنة من أجل ضمان سلسلة نقل آمنة. وبالإضافة إلى ذلك، دُكر الملحق 18 من الاتفاقية، والذي يتناول النقل الآمن للسلع الخطرة جواً.

39. ولا يتناول أي من هذه المواد لوائح المرور العابر وإعادة الشحن والأسلحة التقليدية على وجه التحديد. وكما هو الحال بالنسبة للصكوك المذكورة أعلاه المتعلقة بالمرور العابر والنقل برأ، فإن أهميتها محدودة في تنظيم (السماح) بالمرور العابر وإعادة الشحن للأسلحة التقليدية. ولكن يمكن للدول أن تنظر في متطلبات تبادل المعلومات المتعلقة بنقل السلع الخطرة كمصدر للمعلومات بالنسبة للمرور العابر وإعادة الشحن للسلع الداخلة في نطاق اللوائح ذات الصلة، مثل الذخائر (انظر الفقرة 35). ولكن بالإضافة إلى ذلك، فيما يخص جميع الأسلحة التقليدية الداخلة في نطاق المعاهدة، ينبغي على الدول الأطراف أن تراجع أيضاً بالمادة 35 من اتفاقية شيكاغو، التي يشرحها المربع أدناه.

المربع رقم 3: الذخائر ومواد الحرب على متن الطائرات العاملة في الملاحة الدولية

تنص المادة 35 من اتفاقية شيكاغو صراحة على أنه "لا يجوز نقل ذخائر أو مواد الحرب إلى داخل إقليم دولة أو فوقه بطائرة تعمل في الملاحة الدولية إلا بترخيص من تلك الدولة". ويؤدي هذا النص بالتبعية إلى عدم وجود "حق للمرور البريء" بموجب القانون الدولي بالنسبة للمرور العابر جواً، كما هو الحال بالنسبة للمرور العابر عن طريق البحر الإقليمي.

فيما يتعلق بنطاق "ذخائر الحرب أو مواد الحرب"، تنص المادة على أنه "لتطبيق هذه المادة تحدد كل دولة بلانحة ما يعتبر ذخائر حرب أو مواد حرب ومن باب التوحيد يراعى في التحديد توصيات الهيئة الدولية للطيران المدني التي تقدمها من وقت لآخر".

ونظراً لأن هذا النص ذو صلة مباشرة بلوائح المرور العابر للأسلحة التقليدية، قد يكون من المناسب أن تفكر الدول الأطراف التفكير في نوع ما من التنسيق بين هيئاتها المسؤولة عن تنفيذ معاهدة تجارة الأسلحة وتلك المسؤولة عن تنفيذ اتفاقية شيكاغو.

40. وفي مداخلتها التي أعقبت عرض الخبراء بشأن هذا الموضوع، لم تتناول أي من الدول الأطراف التي شاركت بمداخلات الصكوك المذكورة أعلاه على وجه التحديد أو أي موضوع آخر يتصل تحديداً بالنقل جواً.

تدابير تنظيم المرور العابر وإعادة الشحن للأسلحة بحراً

41. تناول عرض الخبراء بشأن هذا الموضوع عدداً من الصكوك الدولية والإقليمية المتعلقة بالنقل بحراً، مع التركيز على قانون النقل الخاص وما يطلق عليه "قواعد لاهاي-فيسبي"⁷. ولا تتناول هذه الصكوك لوائح المرور العابر وإعادة الشحن، ولا الأسلحة التقليدية، على وجه التحديد، ولكن معظمها ينظم العلاقة بين البائع/الشاحن وبين الشركة الناقلة في عملية الشحن، بما في ذلك التحميل والتفريغ. وفي ذلك السياق المحدد، يتحمل البائع/الشاحن واجب تقديم خطاب يتضمن جميع المعلومات والوثائق

⁷ تتعلق الوثيقة الأساسية لقواعد لاهاي-فيسبي هذه بالاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بسندات الشحن الصادرة في 25 آب/أغسطس 1924 والتي تعرف باسم قواعد لاهاي. وقد عدلت الاتفاقية بموجب ما يطلق عليه بروتوكول فيسبي في 23 شباط/فبراير 1968.

والتراخيص اللازمة. ولكن المداخلات التي أعقبت عرض الخبراء أظهرت أن هناك جهات فاعلة أخرى في لوائح المرور العابر وإعادة الشحن لدى الدول الأطراف تتحمل مسؤولية الامتثال، ومنها الشركة الناقلة وبعض الجهات الفاعلة اللوجستية (انظر الفقرة 31 أعلاه والقسم الخاص بدور القطاع الخاص أدناه).

42. بالنسبة لهذا الموضوع الذي يخص الجهات الفاعلة ذات الصلة، أثرت أثناء المناقشات مسألة أنه على الرغم من القواعد الخاصة بتدريب الأطقم في لوائح النقل البحري، إلا أن أفراد شركات النقل لا يكونون عادةً حاصلين على التدريب الكافي، مما لا يمكنهم من تنفيذ الضوابط الأساسية ويعيق الامتثال. وقد نوقش هذا الموضوع بمزيد من الاستفاضة في الجلسة المعنية بدور القطاع الخاص.

43. وفيما يتعلق بالتدابير التنظيمية الخاصة بالنقل البحري، ذكرت بعض الصكوك مثل المدونة البحرية للسلع الخطرة (IMDG) واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار التي سبقت الإشارة إليها. وفي هذا الصدد، عاد عرض الخبراء إلى موضوع قيود المرور العابر وحق المرور البريء. وأكد العرض التقديمي على حق الدولة الساحلية في تنظيم المرور غير البريء وإيقاف السفن وتفكيكها وتحويل وجهتها من البحر الإقليمي، وأشار أيضاً إلى أن قرارات مجلس الأمن الدولي الخاصة بحظر الأسلحة يجب أن تكون لها الأفضلية على المرور البريء (بالإشارة إلى المادة 103 من ميثاق الأمم المتحدة). أشارت بعد ذلك إحدى الدول في مداخلتها إلى عدم خضوع جميع عمليات المرور العابر للتصريح المسبق، ولكن سلطات الجمارك تسيطر على جميع التدفقات ويمكنها التدخل. وكما هو الحال بالنسبة للوائح السلع الخطر السابق ذكرها فيما يتعلق بالنقر برأ وجواً، ذكرت المدونة البحرية للسلع الخطرة في عرض الخبراء على أنها ذات صلة بنقل الذخائر فقط (انظر الفقرتين 35 و39).

المربع رقم 4: الحيود عن خط الرحلة الأصلي / المرور العابر غير المخطط

تناول عرض الخبراء أيضاً المسألة الخاصة المتمثلة في الحيود عن خط السير، حيث تغير السفينة خط السير المقرر لرحلتها أثناء سير رحلتها وتقوم بعبور غير مقرر عبر المياه الإقليمية لدولة ما (البحر و/أو المياه الداخلية)، إما بسبب حالة طوارئ أو بسبب ظروف غير متوقعة (على سبيل المثال، لالتقاط حمولة إضافية). وأثير سؤال عما إذا كان هذا المرور يعتبر "تحويلاً للوجهة" إذا كانت السفينة تحمل أسلحة تقليدية ولم تحصل من قبل على إذن مرور عابر من تلك الدولة.

وتناول عرض الخبراء الموضوع من منظور قانون النقل، بالإشارة إلى "قواعد لاهاي-فيشي" والمدونة الدولية لأمن السفن ومرافق الموانئ. وأشار العرض التقديمي إلى أنه في سياق قانون النقل المحدد، لا يعتبر "الحيود المعقول" انتهاكاً، ولكن القانون الدولي لأمن السفن ومرافق الموانئ يتضمن أيضاً "منع إدخال أسلحة أو أجهزة حارقة أو متفجرات غير مصرح بها إلى السفن أو مرافق الموانئ" ضمن متطلباته الوظيفية.

وفيما يتعلق بلوائح المرور العابر وإعادة الشحن، وبغض النظر عن أي تصنيف لهذا الحيود باعتباره "تحويلاً للوجهة"، تجدر الإشارة إلى أن الدول الأطراف لا تستطيع التمييز بين السفن التي تتوقف وقوفاً مخططاً، كان جزءاً من خط سير رحلتها الأصلي، والسفن التي غيرت خط سير رحلتها في طريقها نتيجة ظروف غير متوقعة. وإذا كانت هذه السفن تحمل أسلحة على متنها فلا بد وأن تخضع للوائح المرور العابر وإعادة الشحن التي تفرضها الدول على قدم المساواة. وتمشيا مع المرونة التي تنص عليها المادة 9، لا يعني هذا أنه يتعين على الدول، من الناحية العملية، أن تعاقب بالضرورة كل حالة معينة يحدث فيها مرور عابر غير مخطط مخالف لأنظمتها المتعلقة بالمرور العابر، ولكن يتعين عليها، كحد أدنى، أن تطبق تدابير تنظيمية لضمان امتثالها للمادة 6 من المعاهدة والتزاماتها الدولية الأخرى ذات الصلة.

دور القطاع الخاص في المرور العابر للأسلحة وإعادة شحنها

44. جرى تناول دور القطاع الخاص لأول مرة في الفريق العامل الفرعي ضمن العرض التقديمي العام لمعهد السلام الفلمندي -- بالإشارة إلى تقريره البحثي بشأن المرور العابر - حيث أشار إلى مختلف الجهات الفاعلة المشاركة في عمليات المرور العابر وإعادة الشحن ومسؤوليتها عن الامتثال للوائح المرور العابر. وفي أثناء الجلسات المختلفة بشأن التدابير التنظيمية، أشار العديد من الدول الأطراف بعد ذلك إلى مسؤولية مختلف الجهات الفاعلة في مرحلة المرور العابر وإعادة الشحن بعد المصدر والشركة الناقلة. ويحتوي المربع أدناه على نظرة عامة على تلك الجهات الفاعلة، استناداً إلى مربع مماثل ورد في دليل منظمة استبيان الأسلحة الصغيرة بعنوان "معاهدة تجارة الأسلحة: دليل عملي للتنفيذ الوطني"، والذي كان يمثل خلفية عرض الخبراء المقدم من منظمة استبيان الأسلحة في الفريق العامل الفرعي (انظر الفقرة رقم 8).

المربع رقم 5: أمثلة للجهات الفاعلة المشاركة في عمليات المرور العابر وإعادة الشحن

الشركة الناقلة أو مقدم خدمات النقل: الشركة التي تنقل السلع لصالح المصدر، في حالات إعادة الشحن، قد ينطوي ذلك على شركتين ناقلتين أو أكثر، مثل شركة شحن بحري تعقبها خطوط جوية.

المخلص الجمركي أو وكيل الجمارك أو وكيل التخليص: الشركة المتعاقد معها للوفاء بالتزامات الجمارك نيابةً عن المصدر أو المستورد.

مُرَجِّل البضائع: الشركة التي يتعاقد معها المصدر لتنظيم شحن السلع إلى المستورد. وتشمل هذه الخدمة جميع الإجراءات المتعلقة بذلك، وفي بعض الحالات تشمل التعامل الرسمي مع الجمارك. بوجه عام، لا يقوم وكيل الشحن بتحريك السلع مباشرة، ولكنه يتعاقد مع شركة ناقلة. وفي حالات إعادة الشحن، يكون وكيل الشحن مسؤولاً عن تنفيذ عملية إعادة الشحن. وقد يقوم وكيل الشحن أيضاً بإشراك أطراف أخرى في هذه العمليات.

وكيل الشحن: ممثل الشركة الناقلة الذي يتعامل معه وكيل الجمارك ومُرَجِّل البضائع.

45. كان من بين التحديات المشتركة التي أثّرت في العروض التقديمية والمداخلات أن تلك الجهات الفاعلة، في بعض الأحيان، لا يكون لديها الفهم المناسب لالتزاماتها بالنسبة للمرور العابر وإعادة الشحن. وبالنسبة للجهات الفاعلة اللوجستية، أثير أيضاً أنها لا تفهم دائماً المؤشرات التي يمكن أن تدل على معاملات مشبوهة. ومن العوامل التي تسهم في هذا عدم الوعي بالامتثال وعدم التعاون بشكل عام بين الجهات الفاعلة المشاركة في عملية النقل، بالإضافة إلى تعقيد اللوائح والاختلافات بين الدول. كما أبرز العامل الأخير أيضاً العرض التقديمي المقدم من الصناعة والذي ركز على منظور المصدر وأشار إلى الأثر على التجارة القانونية، نظراً لتردد بعض الشركات الناقلة في قبول الأسلحة التقليدية كشحنات لديها.

46. وفي هذا الصدد، كانت هناك توصية عامة من العرض التقديمي والمداخلات بإنشاء تعاون وثيق بين السلطات المختصة والجهات الفاعلة المختلفة من خلال التوعية المنهجية، والرصد والمساعدة. وبالإضافة إلى ذلك، يمكن للدول الأطراف أيضاً

الدخول في شراكة مع المنظمات الممثلة لتلك الجهات الفاعلة. وكذلك، يجب على الدول الأطراف أن تحت الجهات الفاعلة المشاركة في عمليات نقل الأسلحة على تبادل المعلومات اللازمة بينها من أجل الامتثال للالتزامات المرور العابر وإعادة الشحن.

47. كما صدرت توصيات بهذا المعنى في سياق الفريق العامل الفرعي المعني بالمادة 11، حيث جرى فحص دور دول المرور العابر وإعادة الشحن في منع تحويل الوجهة (انظر المربع).

المربع رقم 6: التدابير الممكنة تجاه القطاع الخاص الواردة في الورقة المرجعية بعنوان دور دول المرور العابر وإعادة الشحن في منع تحويل الوجهة

"زيادة الوعي واشتراطات العناية الواجبة نحو متعهدي الشحن، ووكلاء الشحن ووكلاء الجمارك والناقلين وما إلى ذلك، لمساعدتهم في أن يصبحوا شركاء في منع تحويل الوجهة أو اكتشافه: على سبيل المثال، اشتراط التصريح المسبق لمقدمي الخدمات الراغبين في تولي عمليات المرور العابر التي تنطوي على نقل الأسلحة."

48. وتعتبر التوعية بهذا النوع أحد الوظائف الهامة للسلطات المختصة، ولكن كثيراً ما يشار إليها أيضاً في سياق الإنفاذ. وذلك لأن المسؤولية الجنائية والإدارية التي تقع على عاتق الجهات الفاعلة المعنية في خطر، وتسعى جهود التوعية إلى تعزيز الامتثال. وفي الوقت نفسه، فإن لهذه الجهات الفاعلة أيضاً دوراً توديه في تقييم المخاطر التي تتعرض لها سلطات الإنفاذ، من خلال مشاركة المعلومات على نحو فعال على سبيل المثال.

العلاقة بين المادة 9 والمواد الأخرى

العلاقة بين المادة 9 والمادة 6

49. تم استكشاف العلاقة بين المادة 9 والمادة 6 بالفعل بشكل جزئي أثناء الجلسات المختلفة المتعلقة بالتدابير التنظيمية. وتعكس هذا الفقرتان 18 و 24 أعلاه. وتؤكد الفقرة الأخيرة على أن المادة 6 تنطبق على جميع أنواع عمليات النقل المذكورة في المادة 2 (2)، والتي تشمل المرور العابر وإعادة الشحن، سوف يتعين على الدول الأطراف، كحدٍ أدنى، أن تنظّم المرور العابر وإعادة الشحن لكي تفي بالتزاماتها بموجب المادة 6. وتركز الفقرة 18 على الموضوع المحدد المتعلق بالمرور العابر عبر البحر الإقليمي والقيود المفروضة على قدرة الدول على التدخل والتي تندفق من ما يسمى بالحق في المرور البريء، وتؤكد على أنه كحدٍ أدنى، ينبغي أن تكون الدول الأطراف قادرة على اعتراض المرور العابر - بما في ذلك المرور العابر عبر البحر الإقليمي - الذي قد يخالف الأعمال المحظورة الواردة في المادة 6 من المعاهدة، وأبرزها إذا كان سيخالف أحد قرارات حظر الأسلحة الصادرة عن مجلس الأمن الدولي، أو إذا كانت الدولة على علم بأن الأسلحة أو العناصر سوف تستخدم في ارتكاب الإبادة الجماعية أو جرائم ضد الإنسانية أو جرائم حرب.⁸

⁸ للتوضيح، تحدد مسودة العناصر أيضاً فيما يتعلق بهذا الموضوع أنه ينبغي للدول الأطراف، أن تكيف ضوابطها، مع مراعاة حق المرور البريء، لتجنب التدخل غير المبرر في المرور الحقيقي البريء، على سبيل المثال من خلال التركيز على عمليات المراقبة والتفتيش المخصصة في حالة وجود شك معقول في النقل غير المشروع بدلا من التزامات الترخيص المنهجية.

50. والعلاقة بين المادة 9 والمادة 6 هامة أيضا فيما يتعلق بالعناصر التي ينبغي أن تخضع للضوابط المطلوبة. وفي حين أن المادة 9 لا تشير إلا إلى الأسلحة التقليدية المشمولة بالمادة 2 (1)، فإن الأعمال المحظورة الواردة في المادة 6 تنطبق أيضا على العناصر المشمولة بالمادة 3 (الذخائر/المقذوفات) والمادة 4 (الأجزاء والمكونات).

51. في أثناء المناقشة المخصصة للعلاقة بين المادة 9 والمادة 6، أشار عدد محدود من الدول الأطراف إلى عناصر نهجها الوطني في تطبيق الأعمال المحظورة في المادة 6 على المرور العابر وإعادة الشحن. وأشارت إلى أن أنظمة الرقابة الخاصة بها تتيح إخضاع جميع التدفقات للرقابة، سواء بصورة منهجية أو مخصصة. ويمكن للدول الأطراف أن تطبق نفس معايير التقييم بالضبط التي تطبقها على التصدير على المرور العابر وإعادة الشحن، بالإشارة إلى المادتين 6 و7 مع بعض الاستثناءات. ويمكن أن تتعلق هذه الاستثناءات الصور المرور العابر بدون إعادة الشحن مثل التحليق. ويمكن أن تقتصر هذه الضوابط على منع عمليات المرور العابر المحظورة بموجب المادة 6. ومن الناحية العملية، سوف يتضمن التشريع الوطني في هذه الحالة الأعمال المحظورة الواردة في المادة 6 كأساس (قانوني) لضوابط المرور العابر المخصصة.

العلاقة بين المادة 9 والمادتين 7 (6) و11

52. جرى قبل ذلك استكشاف العلاقة بين المادة 9 والمادة 11، وكذلك الأحكام المحددة الواردة في المادة 7 (6) في الفريق العامل الفرعي المعني بالمادة 11 (تحويل الوجهة) أثناء دورة المؤتمر الثامن للدول الأطراف. وفي هذا الصدد، يمكن الإشارة إلى الورقة المرجعية بشأن دور دول المرور العابر وإعادة الشحن في منع تحويل الوجهة، والتي أثرت تلك المناقشات⁹.

53. فيما يتعلق بالالتزام العام الوارد في المادة 11 (1) لجميع الدول الأطراف المشاركة في عمليات نقل الأسلحة باتخاذ تدابير لمنع تحويل الوجهة، فإن الجانب الأكبر من التحديات والتدابير المتضمنة في الورقة المرجعية كان متعلقاً بإنفاذ لوائح المرور العابر وإعادة الشحن الخاصة بالدول الأطراف، بالإضافة إلى الامتثال من قِبل الجهات الفاعلة الخاصة. كما كان هذا أيضاً هو محور تركيز المناقشات في الفريق العامل الفرعي المعني بالمادة 11. ويتضمن تقرير رئيس الفريق العامل المعني بالتنفيذ الفعال للمعاهدة المقدم إلى المؤتمر الثامن للدول الأطراف نظرة عامة على عمليات تبادل وجهات النظر هذه.

54. فيما يتعلق بتبادل المعلومات المشار إليه في المادة 7 (6) والمادة 11 (3) من المعاهدة، حددت الورقة المرجعية أنه من بين التحديات العملية صعوبة اعتماد دول المرور العابر على تقديم الدول المصدرة للبيانات بشأن الشحنة لدولة المرور العابر بشكل منهجي. وقد تضمنت كمثل، حقيقة أن المعلومات المتعلقة بأسلوب ومسار الشحن لا تكون معلومة دائماً أثناء مرحلة الترخيص (نظراً لأن النقل عادةً ما يؤمن بعد الحصول على رخصة التصدير) وقد تكون عرضة للتغيير؛

55. وفيما يتعلق بالالتزام الوارد في المادة 11 (3) بأن تتعاون الدول الأطراف المستوردة والمشاركة في المرور العابر وإعادة الشحن والمصدرة وتتبادل المعلومات من أجل تخفيف خطر تحويل الوجهة، قدمت الورقة المرجعية عدداً من التوصيات

⁹ أدرجت هذه الورقة بوصفها الملحق 2 من المرفق ج في خطاب رئيس الفريق العامل المعني بالتنفيذ الفعال للمعاهدة ووثائق الفريق العامل الفرعي الخاصة باجتماع 15-16 شباط/فبراير 2022 (ATT/CSP8.WGETI/2022/CHAIR/713/M1.LetterSubDocs) ومن حيث التدابير، اعتمدت الورقة على الورقة السابقة المعنونة "التدابير الممكنة لمنع ومعالجة تحويل الوجهة"، التي لقيت ترحيباً في المؤتمر الرابع للدول الأطراف، وهي متاحة ضمن قسم الأدوات والمبادئ التوجيهية من الموقع الإلكتروني لمعاهدة تجارة الأسلحة.

التي تتجاوز مجرد قيام الدولة المصدرة بتقديم الوثائق إلى دولة المرور العابر وإعادة الشحن قبل عملية التصدير. وهذه التوصيات هي كالتالي:

- 1) ينبغي أن تقوم الدول المصدرة بإخطار دول المرور العابر وإعادة الشحن مقدماً بالشحنات المصرح بها قانوناً وبصورة مناسبة (الإخطار المسبق)، حتى تصبح دول المرور العابر في موقف أفضل يتيح لها تركيز اهتمامها ومواردها على هذه الشحنات التي لم تُخطر بها مسبقاً أو التي قد تثير الشك؛¹⁰
- 2) ينبغي أن تخطر الدول المصدرة دول المرور العابر وإعادة الشحن حين تكون على علم بمخاطر تحويل الوجهة المرتبطة بشحنة معينة من شحنات المرور العابر؛
- 3) ينبغي على جميع الدول المشاركة في عملية النقل، طبقاً للقوانين الدولية، أن تتبادل المعلومات الاستخباراتية التي جمعت من خلال الشبكات الوطنية والإقليمية والعمليات؛ وما إلى ذلك.

56. ونظراً لحقيقة أن ضوابط النقل تنطوي على جهات فاعلة بخلاف تلك الموجود في الدولة المصدرة والمستوردة، فإن التعاون التشغيلي وتبادل المعلومات يعد ذا أهمية حيوية. ومن بين الاعتبارات الإضافية الرابط بين المادة 9 والمادتين 11 (4) و11 (5)، واللذان تشجعان، على الترتيب، الدول الأطراف على أمور من بينها مساعدة بعضها في التحقيقات، والملاحظات القضائية والإجراءات القانونية المتعلقة بانتهاكات اللوائح المتعلقة بنقل الأسلحة. إذا حددت إحدى الدول الأطراف أنشطة أو جهات فاعلة يحتمل أن تكون غير مشروعة في دولة أخرى، فينبغي على الدولة الطرف أن تُخطر بشكل منهجي، حتى يمكن فتح التحقيقات في تلك الولاية القضائية أيضاً. وفي هذا السياق، يمكن لمننديات التعاون الإقليمي أن تقوم أيضاً بدور تيسري.

العلاقة بين المادة 9 والمادة 12 (2)

57. تشجع المادة 12(2) الدول الأطراف على تعهد سجلات للأسلحة التقليدية المصرح لها بالمرور العابر أو إعادة الشحن عبر الأراضي التي تخضع لولايتها. ويمكن أن يتضمن هذا إنشاء وتعهد سجل لجميع أنواع عمليات النقل، ومنها المرور العابر وإعادة الشحن.

الخلاصة

58. وكما سبق الشرح في الفقرة 6، يهدف هذا الدليل الطوعي إلى توفير صورة لكيفية تعامل الدليل الطوعي مع تنفيذ الالتزامات الواردة في المادة 9 من المعاهدة وتوفير بعض الفهم للمفاهيم الرئيسية الواردة في هذه المادة. وليس المقصود منه فرض أو إنشاء معايير أو نظم قياسية جديدة ولا إنشاء اتفاق بشأن تفسير وحيد لالتزامات المادة 9، ولا إعادة تفسير التعريفات المتعارف عليها.

59. ولكن العروض التقديمية وتبادل وجهات النظر التي يستند إليها هذا الدليل قد ألفت الضوء بوضوح على الكثير من الجوانب ذات الصلة بالرقابة على المرور العابر وإعادة الشحن والتزامات المعاهدة المتعلقة بها، بالإضافة إلى تطبيقها العملي

¹⁰ في هذا السياق، على سبيل المثال، يمكن الإشارة إلى المادة 10 (2) (ب) من بروتوكول الأمم المتحدة للأسلحة النارية. وتنص هذه المادة على أنه قبل إصدار رخص أو أذون التصدير للشحنات من الأسلحة النارية وأجزائها ومكوناتها والذخيرة، يتعين على كل دولة طرف أن تتحقق من قيام دول العبور، كحد أدنى، بتوجيه إشعار مكتوب، قبل الشحن، بأنه ليس لديها اعتراض على العبور، وذلك دون إخلال بأي اتفاقات أو ترتيبات ثنائية أو متعددة الأطراف لصالح دول غير ساحلية. وهذا بطبيعة الحال لا يمثل التزاماً إلا بالنسبة للدول الأطراف التي هي طرفاً أيضاً في بروتوكول الأمم المتحدة للأسلحة النارية، وهو يقتصر على الأسلحة النارية وأجزائها ومكوناتها وذخائرها.

في أنظمة المراقبة الوطنية لدى الدول الأطراف. وبالتالي يصبح هذا الدليل أداة مفيدة لجميع الدول التي تحتاج إلى استحداث ضوابط للمرور العابر وإعادة الشحن طبقاً للمعاهدة أو تنوي تحديث ضوابطها القائمة بالفعل.

60. وقد سبق إيضاح التركيز الموضوعي لهذا الدليل في خطة العمل المتعددة السنوات للفريق العامل الفرعي المعني بالمادة 9، على النحو الذي رحب به المؤتمر السابع للدول الأطراف. ولا يعني هذا أن جميع القضايا ذات الصلة المتعلقة بالمراقبة على مرور العابر وإعادة الشحن قد تم تناولها. وكما بينا على مدار هذا الدليل، هناك الكثير من القضايا الشاملة ذات الصلة الوثيقة بالمراقبة على المرور العابر وإعادة الشحن، وبخاصة الإنفاذ والتعاون الدولي. وفي هذا الصدد، يجب أن يظل المرور العابر وإعادة الشحن أحد الموضوعات الهامة التي ينصب عليها الاهتمام بعيداً عن هذا الدليل، في أي وقت تتعمق فيه الدول الأطراف في استكشاف هذه القضايا الشاملة في إطار معاهدة تجارة الأسلحة. ولكي تكون هذه المناقشات مفيدة من الناحية العملية، من المهم أيضاً أن تضم الجهات الفاعلة ذات الصلة من القطاع الخاص، وبخاصة الأنواع المحددة في الفقرة 44، بالإضافة إلى المنظمات أو الهيئات الدولية التي تتعامل مع قضايا مماثلة أو متصلة، مثل منظمة الجمارك العالمية والإنتربول ومكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة والمجلس العالمي للشحن والرابطة الدولية للنقل الجوي.

المرفق أ. الصكوك والوثائق المرجعية الدولية والإقليمية المشار إليها

النهج الوطنية لتفسير مصطلحي "المرور العابر" و"إعادة الشحن"

1. الصكوك والوثائق المشار إليها في عرض الخبير د. بول هولتوم، منظمة استبيان الأسلحة الصغيرة - المادة 9 - أحكام المرور العابر وإعادة الشحن في التقارير الأولية

❖ الصكوك الدولية

➤ الاتفاقية الدولية لتبسيط وتنسيق الإجراءات الجمركية ("اتفاقية كيوتو المنقحة"؛ 2008)

❖ الممارسات الفضلى والوثائق المرجعية

➤ منظمة استبيان الأسلحة الصغيرة، معاهدة تجارة الأسلحة: دليل عملي للتنفيذ الوطني (2015)

2. الصكوك والوثائق المشار إليها في عرض الخبير د. ديدريك كويس، من المعهد الفلمندي للسلام - ضوابط المرور العابر للسلع العسكرية في سبعة بلدان أوروبية

❖ الصكوك الإقليمية

➤ الموقف المشترك لمجلس الاتحاد الأوروبي رقم CFSP/944/2008 الصادر في 8 كانون الأول/ديسمبر 2008 والذي

يُعرّف القواعد المشتركة التي تحكم الرقابة على صادرات التقنيات والمعدات العسكرية

➤ دليل المستخدم الصادر عن الاتحاد الأوروبي للموقف المشترك للمجلس رقم CFSP/944/2008 الذي يُعرّف القواعد

المشتركة التي تحكم الرقابة على صادرات التقنيات والمعدات العسكرية (2019)

❖ الممارسات الفضلى والوثائق المرجعية

➤ معهد السلام الفلمندي، تحت الرادار: المرور العابر للسلع العسكرية - من الترخيص إلى الرقابة (2022)

العبارتان "ما يخضع لولايتها" و"عبر أراضيها وطبقاً للقانون الدولي"

1. الصكوك والوثائق المشار إليها في عرض الخبراء المقدم من الأستاذة الدكتورة آنا بيتنغ، جامعة بازل، - المادة 9 من معاهدة تجارة الأسلحة - من منظور قانون البحار

❖ الصكوك الدولية

➤ اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (1982)

➤

تدابير تنظيم المرور العابر وإعادة الشحن للأسلحة برأ

1. أمثلة للصكوك الدولية والإقليمية التي تنظم المرور العابر والنقل (المرفق أ) بالورقة المرجعية بشأن تدابير تنظيم المرور العابر وإعادة الشحن للأسلحة برأ وجواً، والمرفقة بالوثيقة ATT/CSP8.WGETI/2022/CHAIR/713/M1.LetterSubDocs

❖ الصكوك الدولية ذات الصلة بالنقل عبر الطرق

- [اتفاقية عقد نقل البضائع الدولي الطرقي \(عام 1956\)](#)
- [البروتوكول الملحق باتفاقية عقد نقل البضائع الدولي الطرقي \(1978\)](#)
- ❖ **الصكوك الإقليمية ذات الصلة بالنقل عن طريق الطرق**
 - [اتفاقية تنظيم النقل بالطرق البرية بين الدول الأعضاء في الجماعة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا \(1982\)](#)
 - [اتفاقية الجماعة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا المرور العابر للبضائع على الطرق البرية بين الدول \(1982\)](#)
 - [اتفاقية اعتماد دليل البلدان الأمريكية لأجهزة التحكم في حركة المرور للشوارع والطرق السريعة \(1979\)](#)
 - [الاتفاقية الأمريكية بشأن عقود النقل الدولي للسلع براً \(1989\)](#)
 - [الاتفاق الأوروبي المتعلق بالنقل الدولي للبضائع الخطرة بالطرق البرية \("اتفاق البضائع الخطرة"؛ 1957\)](#)
 - [الاتفاق الحكومي الدولي المتعلق بشبكة الطريق الآسيوي السريع \(2003\)](#)
- ❖ **الصكوك الدولية ذات الصلة بالنقل بالسكك الحديدية**
 - [الاتفاقية الدولية لتسهيل عبور الحدود للبضائع المنقولة بالسكك الحديدية \(1952\)](#)
 - [الاتفاقية المتعلقة بإجراءات الجمارك الدولية في حالات النقل العابر لنقل البضائع عن طريق السكك الحديدية التي تغطيها وثائق الشحن بموجب اتفاق النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية \(2007\)](#)
 - [اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع \(1980، ليست نافذة\)](#)
- ❖ **الصكوك الإقليمية ذات الصلة بالنقل بالسكك الحديدية**
 - [الاتفاق المتعلق بالسكك الحديدية الدولية في المشرق العربي \(2003\)](#)
- 2. [صكوك ووثائق إضافية مشار إليها في عرض الخبرة د. جوليا هورنيغ، من جامعة إيراسموس روتردام - نقل الأسلحة ومرورها العابر عن طريق الطرق والجو](#)
- ❖ **الصكوك الدولية**
 - [بروتوكول الأمم المتحدة للأسلحة النارية الملحق باتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية \(2001\)](#)
- ❖ **الصكوك الإقليمية**
 - [الأمر التوجيهي للاتحاد الأوروبي رقم EC/43/2009 الصادر من البرلمان الأوروبي والمجلس في 6 أيار/مايو 2009 لتبسيط شروط وأحكام نقل المنتجات الدفاعية داخل المجتمع الأوروبي](#)
 - [لائحة الاتحاد الأوروبي رقم 2012/258 الصادرة عن البرلمان الأوروبي والمجلس بتاريخ 14 آذار/مارس 2012](#)
- ❖ **الممارسات الفضلى والوثائق المرجعية**
 - [الوثيقة الجامعة للممارسات الفضلى المتعلقة بترتيب فاسنار](#)
- تدابير تنظيم المرور العابر وإعادة الشحن للأسلحة جواً**
 - 1. [أمثلة للصكوك الدولية والإقليمية التي تنظم المرور العابر والنقل \(المرفق 'أ' بالورقة المرجعية بشأن تدابير تنظيم المرور العابر وإعادة الشحن للأسلحة براً وجواً، والمرفقة بالوثيقة ATT/CSP8.WGETI/2022/CHAIR/713/M1.LetterSubDocs\)](#)
- ❖ **الصكوك الدولية ذات الصلة بالنقل جواً**

- [اتفاقية توحيد قواعد معينة متعلقة بالنقل الدولي بواسطة الجو \("اتفاقية وارسو"؛ 1929\)](#)
- [اتفاقية توحيد قواعد معينة متعلقة بالنقل الدولي بواسطة الجو \("اتفاقية مونتريال"؛ 1999\)](#)
- [اتفاقية الطيران المدني الدولي \("اتفاقية شيكاغو"؛ 1944\)](#)

- ❖ الممارسات الفضلى والوثائق المرجعية
- [اتفاق فاسنار، الممارسات الفضلى لمنع عمليات نقل الأسلحة الصغيرة والأسلحة الخفيفة عن طريق النقل الجوي التي تزعزع الاستقرار \(2007\)](#)
- [اتفاق فاسنار، عناصر السيطرة على نقل الأسلحة التقليدية بين بلدان ثالثة \(2011\)](#)

2. [صكوك ووثائق إضافية مشار إليها في عرض الخبرة د. جوليا هورنيغ، من جامعة إيراسموس روتردام - نقل الأسلحة ومرورها العابر عن طريق الطرق والجو](#)

- ❖ الصكوك الدولية ذات الصلة بالنقل جواً
- [لوائح البضائع الخطرة الصادرة عن الرابطة الدولية للنقل الجوي](#)
- ❖ الصكوك الإقليمية ذات الصلة بالنقل جواً
- [لائحة المفوضية الأوروبية رقم 2012/965 الصادرة في 5 تشرين الأول/أكتوبر 2012 التي تنص على المتطلبات التقنية والإجراءات الإدارية المتعلقة بالعمليات الجوية بموجب اللائحة رقم 2008/216 \(للمفوضية الأوروبية\)](#)

➤

تدابير تنظيم المرور العابر وإعادة الشحن للأسلحة بحراً

1. [الصكوك والوثائق مشار إليها في عرض الخبرة د. جوليا هورنيغ، من جامعة إيراسموس روتردام - نقل الأسلحة ومرورها العابر عن طريق البحر](#)

- ❖ الصكوك الدولية ذات الصلة بالنقل بحراً
- ["قواعد لاهاي-فيسبي"](#)
- [الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بسندات الشحن \(1924\)](#)
- [بروتوكول تعديل الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بسندات الشحن \(1968\)](#)
- [اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع \(1978\)](#)
- [الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار \(1974\)](#)
- [الاتفاقية الدولية بشأن حجز السفن \(1999\)](#)
- [المدونة البحرية الدولية للسلع الخطرة \("مدونة IMDG"؛ 2020\)](#)

- ❖ الصكوك الإقليمية ذات الصلة بالنقل بحراً
- [المدونة الجمركية للاتحاد الأوروبي \(2013\)](#)

المادة 2 - النطاق

1. تنطبق هذه المعاهدة على كل الأسلحة التقليدية التي تقع ضمن الفئات التالية: (أ) دبابات القتال؛ (ب) مركبات القتال المدرعة؛ (ج) منظومات المدفعية من العيار الكبير؛ (د) الطائرات المقاتلة؛ (هـ) طائرات الهليكوبتر الهجومية؛ (و) السفن الحربية؛ (ز) القذائف وأجهزة إطلاق القذائف؛ (ح) الأسلحة الصغيرة والأسلحة الخفيفة.
2. لأغراض هذه المعاهدة، تشمل أنشطة التجارة الدولية عمليات التصدير، والاستيراد، والمرور العابر، وإعادة الشحن، والسمسرة، المشار إليها فيما يلي بكلمة نقل.
3. لا تنطبق هذه المعاهدة على نقل الأسلحة التقليدية على الصعيد الدولي بواسطة دولة طرف، أو بالنيابة عنها، بغرض استخدامها، بشرط أن تظل الأسلحة التقليدية تحت ملكية هذه الدولة الطرف.

المادة 5 (3) - التطبيق العام

3. تُشجع الدول الأطراف على تطبيق أحكام المعاهدة على أوسع تشكيلة من الأسلحة التقليدية. [...]

المادة 6 - الأعمال المحظورة

1. لا تأذن الدولة الطرف بأي عملية لنقل أسلحة تقليدية منصوص عليها في المادة 2 (1) أو أصنافٍ منصوص عليها في المادة 3 أو في المادة 4 إذا كان من شأن هذا النقل أن ينتهك الالتزامات الواقعة على عاتق الدولة بموجب تدابير اتخذها مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة وهو يتصرف بموجب الفصل السابع من ميثاق الأمم المتحدة، لا سيما تدابير حظر توريد الأسلحة.
2. لا تأذن الدولة الطرف بأي عملية لنقل أسلحة تقليدية منصوص عليها في المادة 2 (1) أو أصنافٍ منصوص عليها في المادة 3 أو المادة 4 إذا كان من شأن هذا النقل أن ينتهك التزامات دولية تقع على عاتق الدولة الطرف بموجب اتفاقات دولية تكون الدولة طرفاً فيها، ولا سيما الاتفاقات المتعلقة بنقل الأسلحة التقليدية أو الاتجار بها بصورة غير مشروعة.
3. لا تأذن الدولة الطرف بأي عملية لنقل أسلحة تقليدية منصوص عليها في المادة 2 (1) أو أصنافٍ منصوص عليها في المادة 3 أو المادة 4، إذا كانت على علم وقت النظر في الإذن بأن الأسلحة أو الأصناف ستستخدم في ارتكاب جريمة إبادة جماعية، أو جرائم ضد الإنسانية، أو مخالفات جسيمة لاتفاقيات جنيف لعام 1949، أو هجمات موجهة ضد أهداف مدنية أو ضد مدنيين يتمتعون بالحماية بتلك الصفة، أو جرائم حرب أخرى على النحو الوارد تعريفه في الاتفاقات الدولية التي تكون طرفاً فيها.

المادة 7 (6) - التصدير وتقييم والتصدير

6. تقوم كل دولة طرف مصدرة، دون الإخلال بقوانينها أو ممارساتها أو سياساتها الوطنية، بتوفير المعلومات الملائمة المتعلقة بالإذن المذكور، عند الطلب، إلى الدولة الطرف المستوردة، والدول الأطراف التي سيتم فيها المرور العابر أو إعادة الشحن.

المادة 11 (1) و(3) - تحويل الوجهة

1. تتخذ كل دولة طرف تشارك في نقل أسلحة تقليدية مشمولة بالمادة 2 (1) تدابير لمنع تحويل وجهتها.
3. يجب أن تتعاون الدول المُصدّرة ودول المرور العابر وإعادة الشحن والدول المستوردة وأن تتبادل المعلومات، طبقاً لقوانينها الوطنية، وحيثما كان ذلك مناسباً وممكناً، للتخفيف من خطر تحويل وجهة نقل الأسلحة التقليدية المشمولة بالمادة 2 (1).

المادة 12 (2) - حفظ السجلات

2. تُشجّع كل دولة طرف على تعهّد سجلات بالأسلحة التقليدية المنصوص عليها في المادة 2 (1) التي تُنقل إلى إقليمها باعتباره وجهتها النهائية أو التي يؤذن لها بالمرور العابر أو بإعادة شحنها من إقليم يقع تحت ولايتها.

المادة 15 - التعاون الدولي

1. تتعاون الدول الأطراف مع بعضها بعضاً، وفقاً للمصالح الأمنية لكل منها ولقوانينها الوطنية، من أجل تنفيذ هذه المعاهدة تنفيذاً فعالاً.
2. تشجّع الدول الأطراف على تيسير التعاون الدولي، بما في ذلك عن طريق تبادل المعلومات بشأن المسائل ذات الاهتمام المشترك المتعلقة بتنفيذ هذه المعاهدة وتطبيقها وفقاً لما تقتضيه مصالحها الأمنية وقوانينها الوطنية.
3. تشجّع الدول الأطراف على طلب المشورة بشأن المسائل ذات الاهتمام المشترك وعلى تبادل المعلومات، حسب الاقتضاء، لدعم تنفيذ هذه المعاهدة.
4. تشجّع الدول الأطراف على التعاون، عملاً بقوانينها الوطنية، من أجل المساعدة في إنفاذ أحكام هذه المعاهدة على الصعيد الوطني، بما في ذلك عن طريق تبادل المعلومات بشأن الأنشطة غير المشروعة والجهات الفاعلة، ومن أجل منع تسريب الأسلحة التقليدية المنصوص عليها في المادة 2 (1).
5. تُقدّم الدول الأطراف بعضها إلى بعض، حيثما اتفقت على ذلك وكان متوافقاً مع قوانينها الوطنية، أكبر قدر من المساعدة في التحقيقات والملاحظات والإجراءات القضائية فيما يتعلق بانتهاكات التدابير الوطنية المنشأة بموجب هذه المعاهدة.
