



منظمة الطيران المدني الدولي

اللجنة القانونية الدورة الخامسة والثلاثون

مونتريال، ٦ إلى ١٥/٩/٢٠١٣

التقرير

نُشر بموجب سلطة الأمين العام

٢٠١٣



منظمة الطيران المدني الدولي

اللجنة القانونية الدورة الخامسة والثلاثون

مونتريال، ٦ إلى ١٥/٩/٢٠١٣

التقرير

نُشر بموجب سلطة الأمين العام

٢٠١٣

تتشر هذه الوثيقة في طبعات منفصلة باللغات العربية
والاسبانية والانجليزية والروسية والصينية والفرنسية
منظمة الطيران المدني الدولي

999 University Street, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7

للحصول على معلومات عن تقديم طلبات الشراء والاطلاع على جميع أسماء
وكلاء البيع وبائعي الكتب، يرجى زيارة الموقع التالي للايكاو www.icao.int

الوثيقة رقم 10014 Doc، تقرير اللجنة القانونية

Order Number: 10014

ISBN 978-92-9249-302-8

© ICAO 2013

جميع الحقوق محفوظة. لا يجوز استنساخ أي جزء من هذا المنشور أو
تخزينه في نظام لاسترجاع الوثائق أو تداوله في أي شكل من الأشكال،
بدون إذن مكتوب سلفاً من منظمة الطيران المدني الدولي

تقرير الدورة الخامسة والثلاثين للجنة القانونية

كتاب إحالة

إلى: رئيس المجلس

من: رئيس اللجنة القانونية

أنشرف بأن أقدم إليكم، طبقاً للمادة ٤٦ من النظام الداخلي للجنة القانونية، تقرير الدورة الخامسة والثلاثين للجنة القانونية.



مايكل جنيسون

مونتريال، ١٤ يونيو ٢٠١٣

اللجنة القانونية – الاجتماع الخامس والثلاثون

(مونتريال، ٦-١٥/٥/٢٠١٣)

المحتويات

1	..... مكان الاجتماع ومدة انعقاده
1	..... كلمات الافتتاح
2	..... جدول الأعمال وترتيبات العمل
2	..... الجلسات
2	..... تمثيل الدول والمنظمات الدولية
2	..... محاضر الجلسات

تقرير الاجتماع

2-1	..... البند ٢: الأفعال أو الجرائم التي تثير قلق مجتمع الطيران الدولي ولا تشملها وثائق قانون الجو الراهنة
3-1	..... البند ٣: النظر في البنود الأخرى لبرنامج العمل العام للجنة القانونية
4-1	..... البند ٤: استعراض برنامج العمل العام للجنة القانونية
5-1	..... البند ٥: انتخاب رئيس اللجنة ونواب رئيسها
6-1	..... البند ٦: تاريخ ومكان انعقاد الدورة السادسة والثلاثين للجنة القانونية وجدول أعمالها
7-1	..... البند ٧: تقرير عن الأعمال المنجزة في هذه الدورة
A-1	..... المرفق (أ) – جدول الأعمال
B-1	..... المرفق (ب) – قائمة ورقات العمل والورقات الأخرى
C-1	..... المرفق (ج) – قائمة المشاركين
D-1	..... المرفق (د) – تقرير أصدقاء الرئيس (المادة الخامسة عشرة مكرر)
E-1	..... المرفق (هـ) – تقرير فريق العمل (المادة الثالثة والثمانون مكرر)
F-1	..... المرفق (و) – تقرير فريق عمل أصدقاء الرئيس فيما يخص حراس الأمن على متن الطائرات
G-1	..... المرفق (ز) – مشروع نص بروتوكول اتفاقية طوكيو لعام ١٩٦٣ المقترح من اللجنة القانونية

١ - مكان الاجتماع ومدة انعقاده

١-١ انعقدت الدورة الخامسة والثلاثون للجنة القانونية في مونتريال في الفترة من ٦ إلى ١٥/٥/٢٠١٣. وترأس الدورة رئيس اللجنة القانونية، السيد مايكل جنيسون (الولايات المتحدة).

٢ - كلمات الافتتاح

١-٢ افتتح الاجتماع رئيس اللجنة القانونية. ورحب النائب الأول لرئيس المجلس، السيد دنيوسيو مينديس مايورا، بجميع المندوبين والمراقبين بالنيابة عن المجلس ورئيسه والأمين العام. وأشار إلى تاريخ اللجنة القانونية المشرف للغاية، علماً بأنها أنشئت في عام ١٩٤٧ أثناء الدورة الأولى للجمعية العمومية لإعداد وتدوين القانون الجوي الدولي. وأشار بصفة خاصة إلى أن اللجنة القانونية قد أجرت الأعمال التحضيرية لاعتماد ٢٢ وثيقة دولية من موثيق القانون الجوي الدولي، مشيراً على وجه الخصوص إلى اتفاقية الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات والموقعة في طوكيو في سبتمبر عام ١٩٦٣. وتعد اتفاقية طوكيو، التي ستجري مناقشتها في هذه الدورة، من بين أكثر المواثيق الدولية التي وُضعت تحت رعاية الايكاو انتشاراً من حيث عدد عمليات التصديق عليها، إذ تضم ١٨٥ دولة طرفاً.

٢-٢ ورغم أن اتفاقية طوكيو تتمتع بقبول شامل تقريباً، إلا أنه أشار إلى أن عمرها خمسين عاماً ولذا يتعين مراجعة مدى ملائمتها، وخاصة في ضوء الزيادة الكبيرة في الوقائع المرتبطة بالركاب غير المنضبطين أو المشاغبين على متن الطائرات. وذكر أنه من أجل معالجة هذه المسألة، أنشأ المجلس في عام ١٩٩٧ مجموعة دراسة تابعة للأمانة العامة بشأن الركاب غير المنضبطين. ونظراً للأعمال المذكورة التي نفذتها المجموعة، فقد اعتمدت الجمعية العمومية في عام ٢٠٠١ القرار ٣٣-٤: اعتماد تشريعات وطنية بشأن مخالفات معينة مرتكبة على متن الطائرات المدنية (الركاب غير المنضبطين والركاب المشاغبون)، والذي يعرض مجموعة من التشريعات النموذجية. وعملاً بهذا القرار، فقد وضعت إرشادات بشأن الجوانب القانونية للركاب غير المنضبطين والركاب المشاغبين، في شكل كتاب دوري من الايكاو رقم ٢٨٨ نشر في عام ٢٠٠٢.

٣-٢ غير أنه مع استمرار ارتفاع عدد الوقائع التي تشمل التصرف غير المنضبط والمشاغب، فقد أعيد تفعيل مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة والخاصة بالركاب غير المنضبطين في عام ٢٠٠١ وفقاً لقرار صدر عن المجلس. وحددت المجموعة عدداً من المسائل القانونية التي يتعين على المجتمع الدولي معالجتها، وأوصت بإنشاء لجنة فرعية تابعة للجنة القانونية لإعداد مشروع نص من أجل تحديث اتفاقية طوكيو. وأعد المقرر تقريراً نظرت فيه اللجنة الفرعية الخاصة التي اجتمعت في مايو وفي ديسمبر ٢٠١٢ وأوصت بأن أي تعديل على اتفاقية طوكيو يجب إعداده من خلال بروتوكول تكميلي بناء على مشروع النص المذكور.

٤-٢ ويتضمن مشروع النص الذي أعدته اللجنة الفرعية لكي تنتظر فيه اللجنة القانونية خيارات وأموراً موضوعية بين أقواس مربعة كمسائل لايزال يتعين حلها، وهي أساساً: الاختصاص القانوني لدولة المشغل ودولة الهبوط رغم أنه لم يتحدد بعد ما إذا كان الاختصاص القانوني هذا ينبغي أن يكون اختصاصاً اختيارياً أم إلزامياً، ولا يشمل النص قائمة المخالفات رغم أنه قد تم طرح بعض الاقتراحات في هذا المضمار. وأعرب عن أمله الكبير فيما ستحققه أعمال اللجنة القانونية وعن ثقته الكبيرة في اللجنة القانونية لتنفيذ مهامها. وإذا تم اعتبار مشروع البروتوكول التكميلي الذي تعده اللجنة جاهزاً بالقدر الكافي، ستكون الخطوة التالية بالنسبة للمجلس هي طلب عقد مؤتمر دبلوماسي لالتهاء من إعداد النص واعتماده.

٥-٢ وأعرب رئيس اللجنة القانونية بالنيابة عن شكره لنائب الرئيس الأول لملاحظاته الجلية والكاملة والدقيقة. وأعلن أنه نظراً للموضوع المطروح في إطار البند الثالث الذي يتناول جوانب السلامة للتحريير الاقتصادي والمادة ٨٣ مكرر، فهو يعترزم التطرق في اليوم الثاني من الدورة إلى ورقة عمل الأمانة العامة ذات الصلة بهذا الموضوع وهي LC/35-WP/3-2 وتعيين مجموعة مصغرة لمعالجة هذه المسألة، وستقدم هذه المجموعة تقريرها إلى اللجنة أثناء الأسبوع الثاني.

٢-٦ ثم أشار إلى الغرض الرئيسي من الدورة الحالية، ألا وهو اقتراح تعديل اتفاقية طوكيو لعام ١٩٦٣ حيث أن مسألة الركاب غير المنضبطين لم تكن مسألة تحظى باهتمام كبير قبل ٥٠ سنة. وأقر، فيما يتعلق بوضع وثيقتي بيجين لعام ٢٠١٠، أن أفعال السلوك غير المنضبط لم تكن ذات عواقب خطيرة كأفعال التدخل غير المشروع، ولكنه أشار إلى كثرة حدوثها مما يستدعي إيجاد حلول معقولة للمشكلات القائمة، مع تحقيق التوافق في الآراء وإيلاء الاهتمام لإمكانيات التصديق عليها نظرا لأن المعاهدة القائمة، أي اتفاقية طوكيو، قد تم التصديق عليها على نطاق واسع.

٣- جدول الأعمال وترتيبات العمل

- ٣-١ اعتمدت اللجنة على جدول الأعمال المؤقت الوارد في الوثيقة LC/35-WP/1-1. ويمكن الاطلاع على جدول أعمال الدورة بصيغته التي اعتمد بها في المرفق (أ) من هذا التقرير.
- ٣-٢ وترد ورقات العمل التي تنتظر فيها اللجنة حسب بنود جدول الأعمال في المرفق (ب) من هذا التقرير.
- ٣-٣ ويرد بصورة منفصلة في التقرير الإجراءات التي اتخذتها اللجنة فيما يخص كل بند. وقد رُتبت المواد وفقا لترقيم بنود جدول الأعمال التي درستها اللجنة.

٤- الجلسات

- ٤-١ عقدت اللجنة القانونية ١٦ جلسة، وكانت جميع الجلسات جلسات مفتوحة.
- ٤-٢ كان أمين اللجنة هو السيد هو السيد ج. ف. أوغستين، المدير بالنيابة لإدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية (LEB). وكان السيد ب. فيرهاجن، موظف أقدم للشؤون القانونية والعلاقات الخارجية، والدكتور ج. هوانج، موظف أقدم للشؤون القانونية، أمناء مساعدين. وكان الدكتور ر. أبيراتي، موظف أقدم للشؤون القانونية، والسيد أ. جاكوب والسيد أ. أوبولوت، والسيد س. بيتراس وكذلك السيدة م. واينشتاين، وهم مسؤولون قانونيون، أمناء مساعدين. كما قام مسؤولون آخرون في المنظمة بتقديم مجموعة من الخدمات إلى اللجنة.

٥- تمثيل الدول والمنظمات الدولية

- ٥-١ مثل ١٥٢ ممثلا ومراقبا في هذه الدورة للجنة القانونية ٥٦ دولة متعاقدة و٥ منظمات دولية. وترد في المرفق (ج) بهذا التقرير أسماء الممثلين والمراقبين.

٦- محاضر الجلسات

- ٦-١ قررت اللجنة أنه، تطبيقا للمادة ٤٥ من نظامها الداخلي، أنه لا توجد حاجة إلى إعداد محاضر للدورة الخامسة والثلاثين.

البند رقم ٢ من جدول الأعمال: الأفعال أو الجرائم التي تثير قلق مجتمع الطيران الدولي ولا تشملها وثائق قانون الجو الراهنة

١:٢ قدم المقرر السيد أ. بييرا ملخصاً لتقريره الذي يمكن العثور عليه في المرفق ٤ لتقرير الاجتماع الأول للجنة الفرعية الخاصة التابعة للجنة القانونية (LC/SC-MOT). ومن ثم قامت رئيسة اللجنة الفرعية السيدة سيو هواي تان بتقديم تقريرها اجتماعي للجنة الفرعية للذين عقدا في مايو وديسمبر ٢٠١٢ (LC/SC-MOT) و (LC/SC-MOT/2) وتم تلخيصهما في ورقة العمل LC/35-WP/2-1 التي قدمتها الأمانة العامة، والتي أُلحِق بها مشروع النص المعروض للمناقشة.

٢:٢ وبعد العروض التي ورد ذكرها أعلاه، أعلن رئيس اللجنة القانونية أنه يعتزم توزيع المناقشة على أربع مجموعات هي: الاختصاص القانوني؛ والجرائم؛ وحصانة حراس الأمن على متن الطائرات (IFSOs)؛ والمسائل المتنوعة؛ بعد إدلاء الوفود بالملاحظات العامة.

٣:٢ وأعربت كل الوفود عن تقديرها للعمل الذي تمّ حتى الآن وأبدت موافقتها على أن مشروع النص الذي تقدمت به اللجنة الفرعية يشكل أساساً ممتازاً للمناقشات. وأعلنت بعض الوفود أنه لدى دولها تشريعات محلية قائمة لسد الثغرات في اتفاقية طوكيو، ولكنها تؤيد تحديثها لا سيما وأن هناك حاجة إلى نظام دولي متماسك. واقترحت وفود أخرى لم تكن لديها تشريعات محلية من هذا القبيل أن وضع نظام دولي من شأنه أن يساعد في سد بعض الثغرات في ظل انعدام الاختصاص القانوني بالنسبة لبعض مرتكبي المخالفات الأجنبي على متن الطائرات الأجنبية.

٤:٢ وأبلغ وفد مراقب يمثل أكبر ٢٤٠ شركة طيران من الخطوط الجوية المنتظمة أن البيانات المتوفرة لديه تظهر تزايد مستمراً وثابتاً في السلوك المشاغب منذ ١٩٦٣، وعلى وجه الخصوص في أثناء السنوات الخمس الأخيرة، وبمتوسط واقعة واحدة لكل ١٢٠٠ رحلة جوية في الوقت الحاضر. ومع الأخذ في الاعتبار أيضاً القضايا القانونية الأخيرة التي تشكل في حصانة قائد الطائرة، فقد تكونت لدى المراقب القناعة بوجوب تحديث اتفاقية طوكيو من أجل ردع مثل هذه الأعمال المضرة بالمجتمع، بالإضافة إلى التدابير التشغيلية التي ينبغي اتخاذها من قبل شركات الطيران على نحو ما تم عرضه في ورقة العمل LC/35-WP/2-3. وفيما يتعلق بالجانب القانوني لهذه المسألة، أشار الوفد إلى آرائه الواردة في ورقة العمل LC/35-WP/2-2 وذكر أن العمل الذي سوف تنجزه اللجنة يشكل فرصة سانحة لتحديث اتفاقية طوكيو لغرض إنشاء نظام قوي ومتمين.

٥:٢ ورأت غالبية الدول أن إضافة اختصاصات قانونية جديدة، وبالأخص اختصاص دول المشغل واختصاص دولة الهبوط، من شأنها تقوية النظام الموضوع بموجب اتفاقية طوكيو. ويفضل عدد كبير من تلك الدول الاختصاصات القانونية الإلزامية بحيث يتم تلافياً إمكانية حدوث أفعال دون عقاب، في الوقت الذي تفضل دول أخرى أن تكون مثل هذه الاختصاصات القانونية اختيارية، وأشارت إحدى هذه الدول إلى أن إحصاءاتها تبين في الواقع حدوث انخفاض في سلوك الأشخاص غير المنضبطين في السنوات الأخيرة. وأعربت مجموعة صغيرة من الدول عن الشك فيما يتعلق بجدوى إدراج مثل هذه الاختصاصات القانونية، حيث لم يتم البحث بشكل كاف في سبل أخرى ممكنة غير جنائية لردع الأفعال غير المنضبطة. وأثارت إحدى الدول أيضاً مسألة معالجة قضية تعدد الاختصاصات القانونية في وقت واحد في حال ما تم اعتماد اختصاصات قانونية إضافية.

٦:٢ وأشارت عدة وفود أيضاً إلى المسألة الزمنية، وأثارت الحاجة للتأكد مما إذا كان ينبغي التوفيق بين المبدأ الأساسي الذي ينص على تطبيق اتفاقية طوكيو عندما تكون الطائرة في حالة طيران، مع مبدأ الأبواب المغلقة عندما يكون قائد الطائرة ممسكاً بزمام الأمر.

٧:٢ وفيما يتعلق بإعداد قائمة بالجرائم، فقد أوضحت عدة وفود أن ذلك من شأنه أن يعزز الصفة العالمية لنظام طوكيو. وأيد بعضهم فكرة وضع قائمة ذات صفة عامة أو قائمة تقتصر على الجرائم الأكثر خطورة، في حين سعت وفود أخرى لوضع قائمة محددة. وأعربت وفود أخرى عن معارضتها لفكرة وضع قائمة بالجرائم.

٨:٢ وعلفت وفود عديدة على مسألة حراس الأمن على متن الطائرات، وتساءل بعضها عن مدى الرغبة في الإشارة إلى حراس الأمن على متن الطائرات في اتفاقية طوكيو؛ وتذكر بأنه من المفضل معالجة مراكز وسلطة حراس الأمن على متن الطائرات على المستوى الثنائي. وعلى خلاف ذلك، أعربت عدة وفود عن تأييدها لوجوب اعتراف اتفاقية طوكيو بحراس الأمن على متن الطائرات الذين تمت الإشارة إليهم من قبل في الملحق ١٧ باتفاقية الطيران المدني الدولي (شيكاغو، ١٩٤٤) وفي دليل الأمن لحماية الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروع (الوثيقة 8973 Doc) (يشار إليه فيما يلي بدليل الايكاو الأمني)، نظرا لأنهم ليسوا من طاقم الطائرة ولا من الركاب؛ وبناء عليه ينبغي بحث وضعهم وحصانتهم بالنسبة لقائد الطائرة.

٩:٢ ومن ثم طرح موضوع حق اللجوء إلى القضاء والعقوبات المالية، وأثيرت مسألة التعويض عن الأضرار الناجمة عن تحويل مسار الطائرات وإنزال أو تسليم مرتكبي المخالفات، بالإضافة إلى الحاجة للنظر في إنهاء عقود النقل مع مرتكبي المخالفات. وأعرب عدد من الوفود عن الحاجة للحفاظ على المبادئ القانونية المعتمدة مثل مراعاة الإجراءات القانونية الواجبة ومنع الإجراءات الجزافية ضد الركاب غير المنضبطين.

١٠:٢ وشددت وفود عديدة على قبول اتفاقية طوكيو على الصعيد العالمي تقريبا، وضرورة البحث عن حل يعزز قيمتها ولا ييسر في الوقت عينه في اتجاه مخالف لروح ومقصد هذا النظام المقبول عالميا. وفي ذات الوقت، فقد جرى الإقرار على وجه العموم بأن مسألة الركاب غير المنضبطين لم تكن في طليعة الاعتبارات التي كانت وراء اعتماد اتفاقية طوكيو قبل خمسين عاما. وفيما يتعلق بالتدابير غير الجنائية المذكورة سابقا، اقترح أحد الوفود تضمين عقد النقل أحكاما تتناول العواقب المترتبة على مخالفة الانضباط من قبل الراكب.

١١:٢ وبالإشارة إلى الخيارين المعروضين بالنسبة للمادة ٣ على النحو الذي ورد في المرفق بورقة العمل LC/35-WP/2-1، دعا الرئيس الوفود لإبداء رأيهما بالنسبة لـ (١) ما إذا كانت تفضل اختصاص دولة الهبوط و (٢) ما إذا كان هذا الاختصاص القانوني إلزاميا أو اختياريا. وشرح رئيس اللجنة الفرعية أنه، في السياق القائم، يختلف الخياران بالنظر لأن الخيار (١) يوسع نطاق اختصاص دولة الهبوط واختصاص دولة المشغل بطريقة إلزامية، في الوقت الذي يوفر إمكانية إضافة اختصاصي دولة جنسية مرتكب الجريمة أو الضحية ودولة الإقامة الاعتيادية. وفي الخيار (٢) تم عرض جميع أسس الاختصاص بطريقة يمكن أن تجعل تلك الأسس إما اختيارية أو إلزامية.

١٢:٢ وفي المناقشة التي تلت ذلك، فضّل عدد كبير من الوفود وجود اختصاص دولة الهبوط بصفة إلزامية.

١٣:٢ وأعاد وفد مراقب التأكيد على أن التوسيع الإلزامي للاختصاصات بحيث تشمل اختصاص دولة الهبوط في المعاهدة يمثل أفضل نهج لضمان أن السلوك غير المقبول لن يمر دون عقاب. وشرح الوفد أنه ستنظر حرية التصرف متروكة للدولة المعنية فيما إذا كانت ستقوم فيما بعد بالمحاكمة أم لا. وقد تكرر هذا الشعور العام فيما يتعلق بالتوسيع الإلزامي للاختصاص ليشمل دولة الهبوط من قبل عدد لا يستهان به من الوفود التي تحدثت حول هذه النقطة، وأشار عدد منها إلى أنه ينبغي أن لا يكون هناك إفلات من العقاب للسلوك الخطير الذي يؤثر على سلامة الرحلة. ويرأي هذه الوفود فإن الخيار (١) يمثل أفضل رادع ضد السلوك غير المنضبط في حين أن الخيار (٢) يمثل الوضع القائم فقط، نظرا لأنه في عدد من الدول تولى المشرعون المحليون توسيع الاختصاصات القانونية لتشمل دولة الهبوط. وقدم أحد مؤيدي هذا النهج أمثلة عن حالتين حديثتين تناولتا أكثر من ٦٠٠ راكب وتسببتا في آثار اقتصادية كبيرة لشركة الطيران المعنية، وتم استرداد جزء منها من الركاب غير المنضبطين المعنيين. وذكر هذا الوفد أن دولة الهبوط استطاعت التثبت من الوقائع وجمع الأدلة اللازمة على وجه السرعة. وأشار هذا الوفد أنه في حالة تعديل المادة ٣ من اتفاقية طوكيو سيتوجب إدخال تغييرات تبعية على الفقرة ٥ من

المادة ١٣ وعلى المادة ١٦. وأعرب وفد آخر عن تأييده لهذا التقييم. وذكر أحد الوفود، الذي أيد الخيار (١)، أن اختصاص دولة الهبوط قد تم إقراره في اتفاقية مونتريال لعام ١٩٧١ لقمع الأفعال غير المشروعة وغيرها من الموثيق.

١٤:٢ لم تبد عدة وفود تأييدها للاختصاص الإلزامي لدولة الهبوط، وأعربت إحداها عن شكوك جدية فيما إذا كان هذا التدبير سيكون متناسبا مع المنفعة المتوخاة من حيث الردع. وطرح هذا الوفد أيضا مسألة أي قانون سيتم تطبيقه بالنسبة للجريمة المرتكبة إذا كان اختصاص دولة الهبوط إلزاميا. ورأى هذا الوفد أن المسؤولية التعاقدية يمكن أن تكون بمثابة رادع جيد. وتردد هذا الرأي على لسان وفد آخر رأى أن المبادئ القانونية العامة مثل المساواة أمام القانون وعدم التعسف في تنفيذ القانون يمكن أن تكون عرضة للخطر إذا كان اختصاص دولة الهبوط إلزاميا. وفي هذا السياق، ذكر الوفد أنه بينما لا يزال من الممكن اعتبار بعض السلوك مقبولا في دولة ما، يمكن أن يكون ذلك غير مقبول على الإطلاق في دولة الهبوط. واقترح أحد الوفود غير المؤيدة لتوسيع الاختصاص بأن تترك المادة ٣ من اتفاقية طوكيو دون تغيير أو أن يتم النظر في أقصى تقدير في إضافة أحكام اختيارية فقط في حالات المخالفات الخطيرة أو الجماعية. وحسب تجربة وفد آخر، فإن حوادث السلوك غير المنضبط التي تشمل طائرات تلك الدولة آخذة في الانخفاض لهذا السبب يفضل إضافة مجرد اختصاص اختياري جديد. وفي حالة إدراج الاختصاص الإلزامي لدولة الهبوط في الوثيقة الجديدة، سيصبح من الضروري معالجة مشكلة وجود أكثر من اختصاص واحد في نفس الوقت.

١٥:٢ وفي رأي وفد آخر، يشكل الخيار رقم (١) انحرافا بنويًا عن اتفاقية طوكيو. ورأى هذا الوفد أن اختصاص دولة الهبوط المقترح سيكون أوسع نطاقا حتى من الاختصاص الأصلي لدولة التسجيل في اتفاقية طوكيو ولا سيما وأن الأول يشمل "الأفعال" ولا يقتصر على "المخالفات". وأيد وفد آخر هذا الرأي وأعرب عن أن الخيار رقم (٢)، بوصفه متنسقا مع هيكلية اتفاقية طوكيو، ينبغي أن يكون نقطة الانطلاق للمناقشة. وأوضح هذا الوفد أن دولة الهبوط تلعب دورا رئيسيا في معالجة هذه المشكلة، بالنظر للعبور الظرفي لمركب الجريمة وسهولة الوصول إلى الدليل. وأعربت ثلاثة وفود أخرى عن تفضيلها للخيار رقم (٢)، وأبدى أحدها رأيا مفاده أن دولة الهبوط يمكن أن تكون لها علاقة بعيدة للغاية بالحوادث المعني، مما يجعل من غير المرغوب فيه إرغام تلك الدولة على ممارسة اختصاصها القانوني والتعامل مع آثار الإجراءات الواجب اعتمادها بدلا من مجرد تمكينها من القيام بذلك.

١٦:٢ وشدد أحد الوفود، في معرض تأييده للخيار رقم (١) فيما يتعلق بوجوب توسيع دائرة مقومات الاختصاص القانوني حتى تشمل دولة الهبوط، على أنّ هذا الأمر من شأنه سدّ الثغرة المتعلقة بالاختصاص القانوني ضمن اتفاقية طوكيو، وأنّ ملاحقة الجناة ستنتيسر نظرا لإمكانية مواجهة الجاني بصورة مباشرة، وأنّ فعالية الاتفاقية ستزداد على الصعيد العالمي. وأعرب وفد آخر عن تأييده لهذا البيان، وسلّم أيضا بأنّ بعض الوفود متردّدة بشأنّ تأييد مبدأ الاختصاص القانوني الإلزامي لدولة الهبوط، ولاسيما في الحالات التي تفرّض فيها دولة الهبوط عقوبات أشدّ صرامة من العقوبات التي تنصّ عليها دولة جنسية مرتكب الجريمة. واقترح هذا الوفد استثناء اختصاص دولة الهبوط في الحالات التي تطلب فيها دولة الجنسية تسليم أحد مواطنيها المتهمين بسلوك غير منضبط. وارتأى أنه لا وجود لتضارب مع الفقرة ٢ من المادة ١٦ من اتفاقية طوكيو بصيغتها الحالية، رغم أنّ بعض الوفود ارتأت غير ذلك. ووافقت ثلاثة وفود على أنه ينبغي مواصلة استكشاف هذا الاقتراح باعتباره من الوسائل التي تتيح لبعض الدول التخلّي عن تحفظاتها فيما يتعلق بالاختصاص الإلزامي لدولة الهبوط. وأشار أحد الوفود إلى أنّ الفقرة ٥ من المادة ١٣ من اتفاقية طوكيو تُلزم بالفعل الدولة التي تحتجز الشخص بإخطار دولة التسجيل ودولة الجنسية وأي دولة مهتمة أخرى؛ واقترح هذا الوفد أيضا إمكانية وجود اختصاص مشترك حيث تحدّد الدول المتضررة فيما بينها من يتولى ممارسة الاختصاص القانوني في كل حالة من الحالات.

١٧:٢ وبعد أن أفاد أحد الوفود أن قوانين بلده المحلية تنص على اختصاص دولة الهبوط، فإنه شدّد على أهمية وجود الاختصاص الإلزامي لدولة الهبوط والحفاظ في الوقت نفسه على دولة التسجيل باعتبارها الاختصاص القانوني الأول في اتفاقية طوكيو وأحد الركائز الأساسية في قانون الطيران الدولي. ويُعدّ اختصاص دولة الهبوط ضرورياً بالنسبة لمكافحة السلوك غير المنضبط، ومن ثم لا بد من اعتباره سداً لثغرة في "الإنفاذ" وليس لثغرة في "الاختصاص القانوني". ورأى هذا الوفد أيضاً أن الدول التي لم تمارس اختصاص دولة الهبوط لن تمارسه على الأرجح إذا ظلّ هذا الاختصاص اختياريًا، بينما ستستلزم مادة إلزامية من أجل إدراج هذا الاختصاص ضمن تشريعاتها. وحذر الوفد من الخلط بين الاختصاص الإلزامي وممارسة الدولة لسلطتها التقديرية في مقاضاة المتهمين.

١٨:٢ وطلب وفدان اثنان توضيحات من الأمانة العامة بشأن حدود الاختصاص الإلزامي وحدود الاختصاص الاختياري ومدى ممارسة المدعي العام لسلطته التقديرية. وأوضح أمين اللجنة أنّ الاختصاص الإلزامي يقتضي أن تكون للدولة تشريعات تتيح لها تولي الاختصاص القانوني، أما الاختصاص الاختياري فهو يمنحها سلطة تقديرية في سنّ أو عدم سنّ تشريعات لممارسة هذا الاختصاص. ومع ذلك، تستطيع الدول التي لها اختصاص دولة الهبوط دائماً أن تقرر عدم ملاحقة المتهم في أي قضية من القضايا، وذلك سواء كان الاختصاص إلزامياً أم لا.

١٩:٢ وذكر أحد الوفود أنه يستطيع أن يؤيد أي الخيارات ما دام اختصاص دولة الهبوط إلزامياً، وخلاف ذلك من شأنه أن يقوّض نجاعة عملية تحديث اتفاقية طوكيو. وشدّد هذا الوفد على الفرق بين الاختصاص الإلزامي والسلطة التقديرية في الملاحقة القانونية، على حدّ ما جاء في توضيحات أمين اللجنة الواردة أعلاه. واقترح وفد آخر التخلّي عن مصطلح "إلزامي" في مقابل "اختياري" من أجل تجاوز الاختلافات بشأن الاختصاص القانوني، ودعا إلى ضرورة التركيز على تمكين جهاز الدولة القضائي لكي ينظر في قضايا الركاب غير المنضبطين.

٢٠:٢ وأشار أحد الوفود المراقبة إلى الوثيقة LC/35-WP/2-4 ليعرب عن تأييده للاختصاص الإلزامي لدولة الهبوط.

٢١:٢ وأعرب عدد من الوفود، من بينها وفود تُمارس دولها حالياً اختصاص دولة الهبوط في تشريعاتها المحلية، عن تأييده للخيار (٢) مع إدراج اختصاص قانوني اختياري لدولة الهبوط، وذكر جملة من الأسباب من بينها أنّ دولاً أخرى قد تقبل بهذا الأمر، وذلك يزيد من احتمالات التصديق على البروتوكول. وفي معرض تأييده للخيار (٢)، أشار أحد الوفود إلى أنّ كثيراً من الدول ربما لا يستطيع اقتصادياً ممارسة اختصاص دولة الهبوط، وهذا أمر ينبغي إمعان النظر فيه. واعتبر هذا الوفد أنه لن تكون هناك ثغرة في الاختصاص القانوني، وأنّ وجود الاختصاص القانوني الاختياري لن يجعل دول الهبوط تغضّ الطرف عن أفعال السلوك غير المنضبط وتجعل الجناة يفلتون من العقاب. ورأى وفد آخر أنه لا وجود لثغرة في الاختصاص ضمن اتفاقية طوكيو بصيغتها الحالية.

٢٢:٢ وأشار أحد الوفود إلى أنه من المهم الاحتفاظ بهيكل اتفاقية طوكيو، وأنه من المرجح أنّ تزيد التعديلات التبعية على الاتفاقية بسبب توسيع دائرة مقومات الاختصاص القانوني. وقد حظي هذا الرأي بتأييد وفدين اثنين.

٢٣:٢ **ولخصّ** الرئيس المناقشة، وأشار إلى التوافق الكبير في الرأي على الاختصاص القانوني لدولة الهبوط. وذكر عدد من الوفود التي اعترضت على تغيير المادة ٣ من اتفاقية طوكيو أنها تستطيع أن تقبل الاختصاص الاختياري لدول الهبوط ضمن إطار الخيار ٢. وأشار الرئيس إلى وجود شيء من الدعم للاقتراح الوارد في الفقرة ٢-١٦ فيما يتعلق بوجود استثناء لاختصاص دولة الهبوط في الحالات التي تطلب فيها دولة الجنسية تسليم أحد مواطنيها المتهمين بسلوك غير منضبط، وإلى عدم وجود أي اعتراض عليه، وإلى ضرورة موصلة النظر في هذا الاقتراح. ومن ثم، أفاد الرئيس بأنّه سيتم إدراج اختصاص دولة الهبوط في مشروع البروتوكول كاختصاص إلزامي لا يرد نصه ضمن أقواس مربعة. وقال الرئيس أنه لم تكن

هناك تعليقات كثيرة على الصيغتين الواردتين ضمن المادة الثالثة من مشروع البروتوكول. لكن أعرب عن رأي مفاده أنّ أيًا من النهجين ينبغي أن يراعي هيكل المادة الثالثة الحالي وأن يظلّ متسقًا مع نصها، وأنّ فريق الصياغة ينبغي أن يأخذ هذا الأمر في الحسبان عند مواصلة النظر في المسألة.

٢٤:٢ ثم نظرت اللجنة بعد ذلك في **الاختصاص القانوني لدولة المشغل**. وأعرب عدد كبير من الوفود عن تأييده لهذا الاختصاص بوصفه اختصاصًا إلزاميًا باعتبار العدد المتزايد من الطائرات المؤجرة في عالم اليوم. فهذه الحالة لم تكن قائمة في عام ١٩٦٣ مثلما تؤكد ذلك البيانات الواردة في الوثيقة LC/35-WP/2-2. وأشار أحد الوفود إلى مثال الطائرات التي يتم تسجيلها في دول الاتحاد الأوروبي لأسباب قانونية واقتصادية، إلى دولة المشغل التي لا تكون معروفة في هذه الحالة للركاب على وجه الخصوص، وهذا ما من شأنه أن يعمل لصالح اختصاص دولة المشغل ويخدم أغراض اليقين القانوني وواقع العصر. وشدد أحد الوفود على أنه ينبغي، في حالة قبول اختصاص دولة المشغل، تعديل المادة ١٦ من اتفاقية طوكيو تبعياً، أو إدراج بند آخر تنقل بمقتضاه دولة التسجيل بعض صلاحياتها إلى دولة المشغل عملاً بالمادة ٨٣ مكرر من اتفاقية شيكاغو. وأكد وفد مراقب، في معرضه تأييده للاختصاص الإلزامي لدولة المشغل، على الفقرات ٢-٧ إلى ٢-١١ من الوثيقة LC/35-WP/2-2.

٢٥:٢ وكان باستطاعة عدة وفود أن تختار بين الاختصاص الإلزامي أو الاختياري لدولة المشغل. وقد أشار وفد من الوفود الذي حذر من هذا الاختصاص إلى تعليقاته على اختصاص دولة الهبوط، وذكر المشاكل المرتبطة بمسألة إدراج دولة المشغل ضمن وثيقة قانونية دولية، وتأثير ذلك على العلاقات الخاضعة لحكم القانون المدني، والمشاكل المترتبة في دول القانون المدني ذات شركات التأجير الكبرى. وأكد وفد آخر على أن إلزام الدول بممارسة اختصاص دولة المشغل يمثل تدخلاً في شؤونها ولا ينبغي اللجوء إليه إلا بعد استفاد السبل الأخرى. ومع ذلك، ذكر هذا الوفد أنه يستطيع أن يقبل الاختصاص الاختياري لدولة المشغل ضمن إطار الخيار ٢، أو إمكانية أن تنص اتفاقية طوكيو على تشغيل الطائرات بالملكية أو بالتأجير، وهو ما من شأنه أن لا يتطلب توسيع دائرة الاختصاص القانوني.

٢٦:٢ وبعد مناقشة اختصاص دولة المشغل، ارتأت وفود كثيرة أنّ الإطار القانوني ينبغي أن يُجسّد تطوّر الممارسات داخل القطاع. ولذا، ينبغي تعديل اتفاقية طوكيو من أجل النص على إلزامية هذا الاختصاص. وقالت وفود أخرى إنها تعتقد أنّ هذا الاختصاص ينبغي أن يكون اختياريًا، فيما ذهبت بعض الوفود إلى أنّ مسألة اختصاص دولة المشغل ليست جلية كما هو الحال بالنسبة لدولة الهبوط. ولكن ليس هناك ما يثبت أنّ هذا الاختصاص ضروري لمعالجة مسألة الركاب غير المنضبطين. وارتأت البعض أنّه من غير المتناسب إدخال تغييرات على النظام القانوني من أجل معالجة المسائل التي لم يتبين أنّها ناجمة عن انعدام الاختصاص. هذا، وإنّ توسيع دائرة الاختصاص لا يُفضي بالضرورة إلى زيادة الملاحقة القضائية لهؤلاء الركاب. ونبّه أحد الوفود إلى أنّ الفقرة ٣ من المادة ٣ من الاتفاقية لا تحظر استحداث اختصاصات قانونية أخرى وفقاً للقوانين الوطنية، وإلى أنّ أي بند جديد يُقيم الاختصاص القانوني على أسس اختيارية قد يُفسّر خطأً على أنّه يحدّ من مفعول هذه الفقرة.

٢٧:٢ **ولخصّ الرئيس المناقشات التي دارت، وذكر أنّ هناك تأييداً عاماً لمسألة تضمين مشروع البروتوكول البند المتعلق باختصاص دولة المشغل؛ وأنّ الأغلبية ترى ضرورة إقامة هذا البند بوصفه بنداً إلزامياً. ولذلك، ينبغي عرض نص أحكام هذا الاختصاص من دون أقواس مربعة. وأفاد الرئيس بأنّ تقرير اللجنة سيشير إلى أنّ بعض الوفود قد أعربت عن تحفظها على هذه المسألة.**

٢٨:٢ ثم نظرت اللجنة في **الأسس الأخرى للاختصاص**، من بينها الاختصاص الإقليمي، واختصاص دولة جنسية الضحايا أو المتهمين، وأيضا اختصاص دولة الإقامة المعتادة للمتهمين.

٢٩:٢ وفيما يتعلق بالاختصاص الإقليمي، أشار أحد الوفود إلى ضرورة النص عليه بوضوح في مشروع البروتوكول. غير أنّ وفوداً أخرى ارتأت ضرورة التركيز، في حالة الركاب غير المنضبطين، على دولة التسجيل ودولة الهبوط ودولة المشغل. هذا، ولم ترد أي إشارة إلى وجود مشاكل في الممارسة الفعلية فيما يتعلق بالاختصاص الإقليمي عامة.

٣٠:٢ وأعرب عدد من الوفود عن تأييده لمسألة الاختصاص الاختياري لدولة جنسية الضحايا أو دولة جنسية المتهمين. وأكد أحد الوفود مجدداً على أنّ الفقرة ٣ من المادة ٣ قد تطرقت إلى جميع الاختصاصات الاختيارية، ومن ثم لا داعي لمواصلتها الإشارة إلى الاختصاص الاختياري.

٣١:٢ وبسبب قلّة عدد الوفود التي أخذت الكلمة بشأن هذه المسائل، اقترح الرئيس وضع البند المتعلق باختصاص دولة الجنسية بين أقواس مربعة وإحالتها على لجنة الصياغة لمواصلتها دراسته، وقد وافقت اللجنة على هذا الرأي. وفيما يتعلق بالاختصاص الإقليمي واختصاص دولة الإقامة المعتادة، اتفق على عدم الإشارة إليهما نظراً لعدم وجود دعم لذلك.

٣٢:٢ وفي هذا الصدد، أعلن الرئيس أنّ لجنة الصياغة تتألف من الدول التالية: أستراليا، البرازيل، كندا، الكونغو، فرنسا، جامايكا، اليابان، لبنان، نيجيريا، جمهورية كوريا، سنغافورة، الإمارات العربية المتحدة، الولايات المتحدة. وقد دُعي الاتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA) والاتحاد الدولي لشركات التأمين في المجال الجوي (IUAI) للحضور بصفة مراقب. وتقرر أن يتولى مندوب أستراليا رئاسة هذه اللجنة.

٣٣:٢ وذكر أحد الوفود أنّ المادة ٤ من اتفاقية طوكيو لا تنطبق إلا إلى الاختصاص الجنائي، فيما يشير مشروع البروتوكول إلى العقوبات الإدارية.

٣٤:٢ وفي حالة وجود عدة اختصاصات ممكنة ومن أجل ضمان الاتساق الملائم بين مختلف النظم القانونية، اقترح إضافة المادة ٣ مكرر إلى نص مشروع البروتوكول وذلك كالآتي:

" في حالة إخطار إحدى الدول المتعاقدة، التي تمارس اختصاصها القانوني بموجب المادة الثالثة، أو إذا نما إلى علمها بصورة أخرى، أن هناك دولة متعاقدة أخرى أو أكثر تجري تحقيقاً أو محاكمة أو إجراءات قانونية بصدد نفس الجرائم أو الأفعال، على هذه الدولة المتعاقدة أن تجري ما يلزم من مشاورات مع الدول المتعاقدة الأخرى بهدف تنسيق إجراءاتها."

٣٥:٢ وأعربت عدة وفود عن تأييدها لهذه الإضافة وقالت إنّ من شأنها أن تبدد الشواغل المتعلقة بتداخل الاختصاصات. واقترح أحد الوفود الاستعاضة عن عبارة "ما يلزم من" بعبارة "تُسجَع على إجراء" وذلك من أجل إتاحة بعض المرونة للدول. وأشار إلى أنّ معظم الجرائم التي يتطرق إليها هذا البند هي مخالفات أقل خطورة ولا تنطوي على إجراءات مضمّنة بشأن تسليم مرتكبيها.

٣٦:٢ وبما أنّه لم يُسجَل أي اعتراض على مشروع هذا البند، فقد قرّرت اللجنة إحالته إلى لجنة الصياغة لتضعه في نصّ محسّن إذا اقتضى الأمر.

٣٧:٢ ثم ناقشت اللجنة الجرائم المحتملة التي سيشملها مشروع البروتوكول. وأوضح رئيس اللجنة الفرعية أنّها قد نظرت بادئ الأمر في قائمة الجرائم وذلك بغية إعداد قوائم مشتركة لمسألة توسيع دائرة اختصاص دولة الهبوط ودولة المشغل. بيد أنّه قد تعدّر عليها، بعد إمعان النظر، الاتفاق على محتوى هذه القائمة. ثم قرّرت اللجنة الفرعية لاحقاً عدم وضع قائمة الجرائم، ولكنّها اقترحت بالأغلبية إضافة المادة ١٥ مكرر إلى اتفاقية طوكيو، ونصّها كالآتي:

١ - على كل دولة متعاقدة أن تضمن أن الأفعال يعاقب عليها بعقوبات جنائية أو إدارية ملائمة عندما يرتكبها راكب على متن طائرة في حالة طيران:

- (أ) الاعتداء البدني أو التهديد بارتكاب مثل هذا الاعتداء ضد أحد أفراد الطاقم؛
 (ب) رفض اتباع أحد التعليمات الصادرة عن أو بالنيابة عن قائد الطائرة للأغراض المبينة في الفقرة ١ (أ) أو (ب) من المادة السادسة.

٢ - ليس في هذه الاتفاقية ما يمس حق كل دولة متعاقدة في أن تفرض، وفقا لتشريعاتها الوطنية، العقوبات الملائمة لمعاقبة الأفعال غير المنضبطة أو المشاغبة الأخرى التي يرتكبها الركاب على متن الطائرة.]]

واعتبرت أغلبية أعضاء اللجنة الفرعية أن الفقرتين الفرعيتين (أ) و (ب) أعلاه تشكلان وصفا للسلوك وليس قائمة بالجرائم.

٣٨:٢ وذكر أحد الوفود، في معرض تأييده لبيان رئيس اللجنة الفرعية المشار إليه آنفا، أن المادة ١٥ مكرر قد صُممت لتكون حلاً وسطاً بين من يفضل وضع قائمة بالجرائم ومن لا يفضل وضعها. وأشار إلى أن معايير السلوك تختلف من دولة أخرى بسبب تباين الرؤى الثقافية. ولذلك، فإن المادة ١٥ مكرر قد تصلح في إثبات أن الأفعال التي تتم عن عدم الاحترام في حق أفراد الطاقم هي أفعال غير مقبولة عالمياً. وقد صيغ نص هذه المادة على نحو يمنع الازدواج مع أحكام الاتفاقيات الأخرى. وحظي هذا الرأي بتأييد عدد من الوفود التي دعت إلى ضرورة المعاقبة على الأفعال التي تمس سلامة الطائرات أو بالأفراد الموجودين على متنها.

٣٩:٢ وقد عارض وفد آخر أي محاولة لجعل اتفاقية طوكيو بمثابة ميثاق آخر من موثيق التجريم. وذكر أن المادة ١٥ مكرر هي، في جوهرها، قائمة جرائم، وأن اتفاقية طوكيو قد أثبتت جدواها منذ خمسين عاماً، وتم تضمينها في مختلف القوانين الوطنية. ولذلك لا ينبغي تغييرها لمجرد القلق من السلوك غير المنضبط. وأوضح الوفد أن توصيف الأفعال غير المقبولة على متن الطائرات يمكن إيرادها ضمن مواد إرشادية من قبيل كتاب الإيكاو الدوري المستكمل رقم ٢٨٨، وأشار أيضاً إلى أن محتويات المادة ١٥ مكرر ستتداخل ولو جزئياً على الأقل مع أحكام الاتفاقات السارية والمعتمدة برعاية الإيكاو. فالاعتداء البدني المشار إليه في الفقرة (أ)، مثلاً، قد يتداخل مع ما تنص عليه الفقرة ١ (أ) من المادة الأولى من اتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني (مونترال ١٩٧١)، ومع ما تنص عليه اتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة المتعلقة بالطيران المدني الدولي (بيجين ٢٠١٠). وإذا ما تقرّر إدراج قائمة الجرائم في البروتوكول لتعديل اتفاقية طوكيو، فإن الأمر سيتطلب أيضاً إدراج جملة من الأحكام الضامنة، كالحكم الذي يستثني الأنشطة العسكرية من تطبيق الاتفاقية. وقد أيد عدد من الوفود هذا الرأي.

٤٠:٢ وأعرب أحد الوفود عن تحفظاته إزاء الحاجة إلى إضافة المادة ١٥ مكرر المقترحة إلى مشروع بروتوكول اتفاقية طوكيو. وأوضح أنه يساوره القلق نفسه المعرب عنه في وقت سابق والمتمثل في تداخل الجرائم المنصوص عليها في المادة ١٥ مكرر مع تلك المشمولة أصلاً باتفاقية مونترال واتفاقية بيجين والبروتوكول المكمل لاتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات (بيجين ٢٠١٠). وإذ أشار إلى أن العديد من الوفود التي سبق أن أخذت الكلمة أوضحت أن السلوك المنصوص عليه في المادة ١٥ مكرر تم تجريمه بالفعل بموجب أحكام التشريعات الوطنية المعمول بها في بلدانها، فقد رأى هذا الوفد أيضاً أن مسألة الركاب غير المنضبطين، التي كان يُقصد بشكل واضح تناولها في المادة ١٥ مكرر، تتمثل في عدم ممارسة الدول لاختصاصها عند ارتكاب الجريمة، وليس في عدم تجريم الدول لمخالفات بعينها.

٤١:٢ وقد ذكر أحد الوفود ثلاثة عيوب تشوب المادة ١٥ مكرر. أولاً، قال الوفد إن اتفاقية طوكيو هي جزء لا يتجزأ من مجموع الاتفاقيات، بما في ذلك اتفاقية مونتريال لعام ١٩٧١ واتفاقية بيجين لعام ٢٠١٠ وبروتوكول بيجين لعام ٢٠١٠، التي سبق وتناولت أنواع السلوك المبينة في المادة ١٥ مكرر. ثانياً، لوحظ أنه نظراً لاختلاف أركان الجرائم الجنائية باختلاف القوانين الوطنية، فإن المادة ١٥ مكرر لن تحقق التوحيد على المستوى الدولي. ثالثاً، أكد هذا الوفد أنه ما من قائمة يمكن أن تكون حصرية، فلا بد من إغفال بعض الجرائم، ومن ثم يُستحسن عدم إضافة هذه القائمة.

٤٢:٢ ولاحظ أحد الوفود أنه بقدر ما تساهم اتفاقية طوكيو بصيغتها المنقحة في توسيع نطاق الاختصاص ليشمل الجرائم وبعض الأفعال الأخرى المرتكبة على متن الطائرة بحيث تمارسه دولة الهبوط ودولة المشغل، ينبغي النظر فيما إذا كان هذا الاختصاص الموسع سيسري على الجرائم المنصوص عليها في المادة الأولى أو الجرائم المنصوص عليها في المادة ١٥ مكرر أو كلاهما. ثانياً، شدد الوفد على أنه بالرغم من أن المادة ١٥ مكرر تنص على تجريم بعض الأفعال من خلال إخضاعها للعقوبات الجنائية أو الإدارية المناسبة، فإن الدول جميعها لا تستخدم ما يسمى "العقوبات الإدارية" على هذا النحو؛ وبالتالي، لا بد من توضيح أنواع العقوبات الإدارية المزمع فرضها. ثالثاً، لاحظ هذا الوفد أن "الاعتداء البدني أو التهديد بالاعتداء ضد أحد أفراد طاقم الطائرة" أمور تندرج أصلاً ضمن الجرائم المشمولة في اتفاقية بيجين لعام ٢٠١٠ وبالتالي فإن اعتماد المادة ١٥ مكرر سيؤدي إلى تداخل بين اتفاقية طوكيو بصيغتها المنقحة واتفاقية بيجين فيما يتعلق بهذه الجرائم. وأخيراً، أشار هذا الوفد إلى صيغة الفقرة ١ (ب) من المادة ١٥ مكرر المقترحة واقترح أنه من أجل تبرير إضافة هذا النص ينبغي توضيح اشتراط وجود خطر يهدد سلامة الطائرة. واقترح هذا الوفد النص المنقح التالي:

(أ) رفض اتباع التوجيهات المشروعة من قائد الطائرة أو بالنيابة عنه لتحقيق الأغراض المنصوص عليها في الفقرة ١ (أ) أو (ب) من المادة ٦، واحتمال تعريض سلامة الطائرة للخطر (زيادة التوكيد).

٤٣:٢ وأبرز الرئيس نظام العقوبات (الإدارية) المدنية المعمول بها في الولايات المتحدة. وأشار أيضاً إلى ما يعتقد أنه "استخدام غير كافٍ للعقوبات الإدارية في المواد الإرشادية للايكاو، وتساءل في الوقت نفسه عما إذا كانت اتفاقية طوكيو في صيغتها المنقحة تشكل أداة مناسبة لتشجيع استخدام العقوبات المدنية.

٤٤:٢ وأوضح أحد الوفود أنه وبالرغم من أن الدول التي تؤيد وضع قائمة بالجرائم في مشروع البروتوكول تسعى عموماً إلى تحقيق التناغم والمعاملة بالمثل فيما يخص هذه الجرائم، فإن المعلومات المقدمة من كل الوفود التي أخذت الكلمة رداً على طلب الرئيس توحى بأن تجريم الأفعال المنصوص عليها في المادة ١٥ مكرر المقترحة تنتم إلى حد كبير بالاتساق نظراً للتنصيص على هذه الجرائم في القوانين المعمول بها داخل الدول. وقد أبدى هذا الوفد تفهماً لموقف الدول التي لم ترغب في تحويل اتفاقية طوكيو بصيغتها المنقحة إلى "اتفاقية للتجريم". وفي ضوء ذلك، تقدم الوفد بمقترح توفيقى جديد بخصوص العناصر التالية:

(أ) إعادة صياغة المادة ١٥ مكرر بحث تكون على النحو التالي:

تُشجع كل دولة على أن تكفل فرض العقوبات الجنائية أو الإدارية المناسبة على أي شخص يرتكب جريمة أو فعل منصوص عليهما في الفقرة [١] / [١ (ب)] من المادة الأولى بصفة خاصة ويشكلان خطراً على سلامة الطائرة أو الأشخاص أو الممتلكات على متنها.

(ب) توصي اللجنة القانونية بأن يقوم المؤتمر الدبلوماسي، في حالة انعقاده، باعتماد قرار يدعو الايكاو إلى تحديث الكتاب الدوري رقم ٢٨٨ وذلك بما يلزم من مساعدة من جانب فريق مخصص لهذا الغرض، على سبيل المثال، يتم تشكيله

من بين الدول المشاركة في المؤتمر الدبلوماسي من أجل إضافة قائمة أفعال عدم الانضباط التي عادة ما تُرتكب على متن الطائرات والتي ينبغي أن تنتظر الدول الأعضاء في تجريمها بموجب قوانينها الوطنية.

٤٥:٢ وكرد على ذلك، أبدى أحد الوفود شكوكه إزاء مناقشة مشروع نص بعينه خلال الجلسة العامة واقترح تشكيل فريق مصغر "من أصدقاء الرئيس" للعمل في هذا الشأن. واقترح هذا الوفد أيضا أن توجي العقوبات الإدارية المشار إليها في المادة ١٥ مكرر بتنوع النظم القانونية بين الدول. كما رأى هذا الوفد أن الهدف من البروتوكول المقترح هو التصدي للركاب غير المنضبطين وأن سلوك الركاب غير المنضبطين لا يرقى كله إلى مستوى تهديد سلامة الطائرة، وبالتالي لن يتسنى تحقيق الهدف من البروتوكول من خلال النص المنقح المعروض سابقا.

٤٦:٢ وأشار الرئيس إلى أنه ينبغي أن تركز المناقشة على المسألة الأساسية التي تتمثل في مدى ضرورة تغيير طابع مشروع الوثيقة بحيث يشمل تجريم بعض الأفعال أو السلوك.

٤٧:٢ وقدمت وفود أخرى آراء متباينة، حيث أيد البعض عموما إضافة المادة ١٥ مكرر (أو ما يشابهها)، واعتراض عدد قليل على إضافتها، في حين حذب آخرون تنقيح النص وفقا لما اقترح في الفقرة ٢-٤٤ أعلاه، بل حتى إزالته من مشروع البروتوكول وإضافته بدلا من ذلك إلى صيغة منقحة للكتاب الدوري رقم ٢٨٨. وبشكل خاص، فقد أخذ الكلمة أكثر من وفد كي يقترح تغيير نص المادة ١٥ مكرر بحيث تنطبق على "الأشخاص" على متن الطائرة وليس مجرد "الركاب".

٤٨:٢ ورأى الرئيس في معرض تلخيصه للمناقشة أنه بخصوص المسألة الأساسية المتمثلة في مدى الحاجة إلى تغيير طابع مشروع الوثيقة بحيث يشمل تجريم بعض الأفعال أو السلوك (أي من خلال إضافة المادة ١٥ مكرر أو ما يشابهها)، لم يكن هناك توافق في الآراء بين الوفود في كلتا الحالتين. وأكد أن ذلك قد يشكل نتيجة ملائمة لأن مسألة الطابع الأساسي للوثيقة ليست في حد ذاتها مسألة قانونية بل هي مسألة سياسة عامة؛ فقد أفاد، والأمر كذلك، أن نص المادة ١٥ مكرر سيُعرض على المؤتمر الدبلوماسي المحتمل للبت في هذا الشأن.

٤٩:٢ وانفتحت اللجنة على إنشاء فريق مصغر كي ينظر في كيفية تحسين مشروع المادة ١٥ مكرر وليس في المسألة الأساسية المتمثلة في ما إذا كان ينبغي إضافة المادة ١٥ مكرر إلى نص مشروع البروتوكول، وتشكل من وفود الدول التالية: الأرجنتين والصين وكولومبيا وإكوادور وفرنسا وجامايكا واليابان وسنغافورة والاتحاد الدولي للنقل الجوي (الأياتا)، وترأسته جامايكا.

٥٠:٢ وبعد اختتام المناقشات بشأن المادة ١٥ مكرر، دعا الرئيس إلى جولة من البيانات العامة بخصوص موضوع حراس الأمن على متن الطائرات. وقد اختلفت الوفود في بياناتها في هذا الشأن. وأوحى أحد الوفود بأن إضافة مسألة حراس الأمن على متن الطائرات يتطلب إعداد وثيقة جديدة ومنفصلة. وقد رأت ثلاثة وفود أن مفهوم حراس الأمن على متن الطائرات أصبح واقعا معاصرا وأنه إذا عمدت اللجنة إلى تعديل اتفاقية طوكيو دون أن تشير إلى حراس الأمن على متن الطائرات، فإن ذلك لن يعتبر "تحديثا معقولا" للوثيقة.

٥١:٢ وقد اغتتم بعض الوفود هذه الفرصة لتقديم وجهات نظر عن المواضيع المتصلة بحراس الأمن على متن الطائرات؛ فمثلا، حث وفدان على أنه لا ينبغي لحراس الأمن على متن الطائرات التدخل إلا بناء على طلب من قائد الطائرة أو تحت سلطته. وقد أعرب وفد آخر عن رأي مخالف مقترحا أن تكون سلطة حراس الأمن على متن الطائرات تكميلية لسلطة قائد الطائرة، وليست خاضعة لها أو متضاربة معها. ومراعاة لذلك، أكد هذا الوفد أن حراس الأمن على متن الطائرات، الذي تكلفه حكومته بمراقبة مدى إنفاذ القوانين استجابة للأحداث على متن الطائرات، ينبغي أن يتمتع بقدر من الاستقلالية للتصدي عند الضرورة للإخلال بالنظام والانضباط مع احتمال أن يتحول هذا الإخلال إلى تدخل غير مشروع، ولا بد له أن يتمتع بسلطة اتخاذ الإجراءات بقرار ذاتي (أي دون طلب من قائدة الطائرة أو ترخيص منه).

٥٢:٢ وعارضت عدة وفود مسألة إدراج أحكام تتعلق بحراس الأمن على متن الطائرات في معاهدة طوكيو على أساس أن أنشطتهم، بما في ذلك السلطات والحصانات المعطاة لهم، منصوص عليها من قبل بموجب ترتيبات ثنائية أو متعددة الأطراف بين الدول. واقترح أحد الوفود أنه من الأنسب تنظيم المسائل العائدة لحراس الأمن على متن الطائرات في وثيقة دولية منفصلة غير اتفاقية طوكيو. واقترح وفد آخر، بتأييد من وفد آخر، أن يتم إدراج مسألة حراس الأمن على متن الطائرات في برنامج عمل اللجنة القانونية بحيث يتم النظر فيها بوضوح وبصورة مستقلة عن اتفاقية طوكيو.

٥٣:٢ ذكرت عدة وفود أنه سبق لها أن وضعت ترتيبات ثنائية مع دول أخرى أو أصدرت تشريعات محلية فيما يتعلق بحراس الأمن على متن الطائرات. وذكرت بعض الوفود أنها لم تواجه أي صعوبات في تنفيذ برنامج حراس الأمن على متن الطائرات الذي قد يتطلب صياغة أحكام إضافية في وثيقة دولية مثل اتفاقية طوكيو.

٥٤:٢ وذكرت عدة وفود أنه بإمكانها أن تؤيد إدخال أحكام تتعلق بحراس الأمن على متن الطائرات في مشروع البروتوكول شريطة أن تتسق مع الملحق ١٧ وتقتصر على تغطية أفعال التدخل غير المشروع ولا تشمل مهمة الحفاظ على النظام والانضباط على متن الطائرات. ورأى عدد من الوفود أن الحاجة تدعو إلى مزيد من إمعان النظر في دور حراس الأمن على متن الطائرات وأشار بعض الوفود إلى أن هذا الدور يقتصر في دولهم على التدخل في الحالات الأكثر خطورة مثل عمليات الخطف والإرهاب. وجرى الإعراب عن القلق بأن توسيع دور حراس الأمن على متن الطائرات ليشمل التعامل مع الحالات البسيطة يمكن أن يكشف عن وجودهم على متن الطائرات وأن يفصح بالتالي الطبيعة السرية والمستترة لتواجدهم. وأعرب عدد من الوفود التي يمكن أن تقبل إدخال أحكام بشأن حراس الأمن على متن الطائرات، إذا رغبت غالبية الوفود في ذلك أو إذا كان أمامها مجال للخيار، عن تأييدها للنص الوارد في الخيار رقم (٢) من المادة الرابعة على نحو ما ورد في المرفق بالوثيقة LC/35-WP/2-1. وبينما رأيت بعض الوفود أن هناك حاجة لتحديد أفعال التدخل غير المشروع، رأيت وفود أخرى أن هذه الأفعال محددة بالشكل المناسب في الملحق السابع عشر.

٥٥:٢ وذكرت الوفود التي تؤيد تضمين اتفاقية طوكيو أحكاما تتعلق بحراس الأمن على متن الطائرات أنه لا يمكن تصنيف هؤلاء الحراس بالتحديد كركاب أو كأفراد طاقم الطائرة. وعززت تلك الوفود رأيها بالنسبة إلى حراس الأمن على متن الطائرات بقولها أنهم يتمتعون بوضع خاص يختلف عن وضع الركاب أو أفراد الطاقم بالنظر لتدريبهم وقواعد تدخلهم ولكونهم موظفين حكوميين لا يخضعون للأوامر المطبقة على أفراد طاقم الطائرة. وأوضح وفد آخر أن تضمين حراس الأمن على متن الطائرات في اتفاقية طوكيو لا يعني أنهم يتمتعون بحصانة مطلقة لا سيما وأنه ينبغي أن يكون تصرفهم تصرفا حكيما.

٥٦:٢ وبعد اختتام البيانات العامة، اقترح الرئيس متابعة النظر في هذا البند وأن تعلق الوفود تباعا على مركز حراس الأمن على متن الطائرات ونطاق وظائفهم وحصاناتهم وتعريفهم، وفق هذا التسلسل. وذكر الرئيس أنه رغم أن الإجماع لم يتحقق بعد حول ما إذا كان ينبغي الاعتراف بحراس الأمن على متن الطائرات في اتفاقية طوكيو، فإن عدداً من الوفود تعارض ذلك بينما يمكن لوفود أخرى أن تقبل ذلك وفقاً لكيفية صياغة هذه الأحكام. وفي نفس الوقت، يمكن لغالبية كبيرة أن تؤيد إدراج بند بشأن حراس الأمن على متن الطائرات على أساس أن ذلك سيكون اعترافاً بالوضع الراهن، كجزء من تحديث اتفاقية طوكيو. وبالإضافة إلى ذلك، أعربت أغلبية واضحة عن تفضيلها النظر في النص الوارد في الخيار رقم (٢). وذكر الرئيس أيضاً أنه انطلاقاً من المعلومات التي قدمتها عدة وفود إلى اللجنة، يقوم العديد من الدول بتحديد مهام حراس الأمن على متن الطائرات وأنشطتهم بموجب ترتيبات ثنائية وفي بعض الأحيان ترتيبات متعددة الأطراف. وبناء على ذلك، اقترح معالجة مسألة نطاق المهام عن طريق تحديد ما إذا كان يجب منع حراس الأمن على متن الطائرات في الاتفاقية المعدلة من المساعدة في حفظ النظام والانضباط على متن الطائرات.

٥٧:٢ واقتراح أحد الوفود، مع الإشارة إلى الصعوبة التي يواجهها في الموافقة على ما قاله الرئيس بشأن وجود أغلبية في الآراء تعترف بحراس الأمن على متن الطائرات في اتفاقية طوكيو، إجراء تصويت لتحديد رأي الأكثرية بشكل قاطع بالنسبة لإضافة حراس الأمن على متن الطائرات إلى الاتفاقية أو عدم إضافتهم.

٥٨:٢ وخلص الرئيس إلى أنّ عددًا كبيرًا من الوفود قد أعرب عن تأييده لإجراء مزيد من البحث في هذه المسألة، وإلى أنّ الطريقة الصحيحة لتحديد الرأي العام تقضي بمواصلة مناقشة هذه المسألة.

٥٩:٢ وكرر أحد الوفود طلبه بشأن توضيح المهام والمسؤوليات التي ستناط بحراس الأمن على متن الطائرات والإطار العام الذي سيؤدونها فيه. ولدى الإجابة على هذا السؤال أوضح أحد الوفود أنه لكل دولة حق الاختيار في تقرير نطاق المهمات والمسؤوليات التي تريدها، سواء كان نطاق التكليف واسعاً ويشمل الرد على أي جرائم تُرتكب على متن الطائرات، أو ضيقاً يقتصر على بعض الأفعال أو الجرائم. وأوضح هذا الوفد أيضاً أن إطار تنفيذ هذه المسؤوليات يمكن أن يكون على ثلاثة مستويات، أي، مستوى التشريع المحلي ومستوى الترتيبات الثنائية أو المتعددة الأطراف ومستوى وثيقة دولية مثل اتفاقية طوكيو. وأعرب الوفد عن تفضيله للنطاق الأوسع للمسؤوليات الذي توفره الوثيقة الدولية، والتي تتيح لمختلف الدول بالتالي المرونة في اختيار النطاق الأمثل الذي ينطبق على حراس الأمن على متن الطائرات الذين يدخلون إلى تلك الدولة.

٦٠:٢ وبناء على طلب أحد الوفود، قام رئيس اللجنة الفرعية بإبلاغ اللجنة القانونية بأن اللجنة الفرعية قد خلصت في أثناء اجتماعها الأخير، إلى أنه ينبغي النظر في إدراج هذه المسألة في اتفاقية طوكيو مع الإشارة إلى أن استخدام حراس الأمن على متن الطائرات قد ازداد على مر السنين. إلا أنّ اللجنة الفرعية لم تتخذ بهذا الشأن، وقد كان هناك إجماع في الرأي بأن تحال هذه القضية إلى اللجنة القانونية على شكل خيارين ضمن أوضاع مربعة على نحو ما ورد في الفقرة ٨-٥-٦ من تقرير الاجتماع.

٦١:٢ وأشار أحد الوفود إلى أن مفهوم "حراس الأمن على متن الطائرة" لم يكن متوقفاً عند اعتماد اتفاقية طوكيو. وهكذا، تم معاملة حراس الأمن على متن الطائرة بصفتهم ركاباً وبالتالي لم يحظوا بالقدر الكافي من الحماية بالنسبة للإجراءات المتخذة دون الحصول على إذن من قائد الطائرة. وبناء عليه، أوضح هذا الوفد أنه يفضل الاعتراف بحراس الأمن على متن الطائرة وحمايتهم إذ هم في حاجة ماسة إلى ذلك. وأوضح الرئيس أن لكل دولة حرية البت فيما إذا كانت ستطبق برنامج حراس الأمن على متن الطائرة ونطاق واجباتهم؛ والسؤال الأول المطروح على اللجنة هو ما إذا كان ينبغي أن تتناول اتفاقية طوكيو بصيغتها المنقحة الواجبات والمسؤوليات المنوطة بحراس الأمن على متن الطائرات وإلى أي مدى.

٦٢:٢ وخلال المناقشة التي تلت ذلك، أعرب معظم الوفود ممن أخذت الكلمة عن تأييدها لضرورة أن يتضمن مشروع البروتوكول الواجبات والمسؤوليات التي يضطلع بها حراس الأمن على متن الطائرة؛ ومع ذلك، كان هناك اختلاف فيما يخص الدور الذي ينبغي أن يقوم به هؤلاء الحراس. فعلى سبيل المثال، اقترح أحد الوفود أن تشمل واجبات ومسؤوليات حراس الأمن الحفاظ على حسن النظام والانضباط على متن الطائرة؛ في حين حدّد وفد آخر هذه الواجبات والمسؤوليات في إطار أضيق بحيث يقتصر تدخلهم على وقف سلوك من شأنه أن يعرض سلامة الرحلة للخطر؛ ورأى وفد ثالث أنه ينبغي زيادة تضيق نطاق دور حراس الأمن على متن الطائرة، بحيث يكون الغرض هو منع وقوع "التدخل غير المشروع" على النحو المنصوص عليه في المادة السابعة عشرة من اتفاقية شيكاغو. وفي ظل غياب طلبات أخرى، قدم الرئيس ملخصاً أولياً للمناقشة أوضح فيه أن الرأي السائد هو أن تحديث اتفاقية طوكيو يتطلب الإقرار بوجود حراس الأمن على متن الطائرة كقوة محددة من الجهات الفاعلة على متن الطائرات وأن معظم الدول تفضل الاستعانة بهم في حدود معينة وفقاً للملحق السابع عشر.

٦٣:٢ وفيما يخص "الحصانات" التي يتمتع بها حراس الأمن على متن الطائرة، حث أحد الوفود اللجنة على عدم التركيز على "الحصانات" في حد ذاتها بل على "أشكال الحماية"؛ وأوضح هذا الوفد أنه ينبغي أن يحظى حراس الأمن على متن الطائرة بنفس أشكال الحماية التي يحظى بها الطيار وطاقم الطائرة والركاب عندما يتدخلون ضمن نطاق واجباتهم، أي

للتصدي للأفعال الخطيرة التي تتهدد سلامة الطائرة. وشدد هذا الوفد أيضا على أنه ينبغي أن تُقر اتفاقية طوكيو بصيغتها المنقحة بوجود حراس الأمن بوصفهم فئة منفصلة من الجهات الفاعلة على متن الطائرة. ووافق على هذا الرأي عموماً العدد القليل من الوفود المتبقية التي أخذت الكلمة في هذا الشأن.

٦٤:٢ وأحاطت اللجنة علماً باقتراح مفاده أن كلمة "الحماية" قد تكون مفضلة على كلمة "الحصانة" حيث أن هذه الأخيرة قد تعطي انطبعا خاطئا.

٦٥:٢ وقُدمت آراء مختلفة بشأن ما إذا كان الدور الأساسي لحراس الأمن على متن الطائرات هو اتخاذ الإجراءات المعقولة ضد أحد الأفعال المتوخاة في المادة ١-١ من اتفاقية طوكيو (الخيار الأول) أو حماية الطائرة من أفعال التدخل غير المشروع ضد الطيران (الخيار الثاني) على النحو الوارد في مشروع المادة الرابعة في الوثيقة LC/35-WP/2-1 التي تبين أنه يمكن تعديل المادة السادسة من اتفاقية طوكيو عن طريق إضافة فقرة ثالثة جديدة لهذه المادة. وأعاد الكثير من الوفود تأكيد تأييده للخيار الثاني الذي يسمح باتخاذ حراس الأمن على متن الطائرات إجراءات معقولة في حالة وقوع أحد أفعال التدخل غير المشروع. ورأت أيضا أنه ينبغي تطبيق هذا الخيار كذلك على المادة العاشرة من الاتفاقية وأنه ينبغي النظر إلى المادتين السادسة والعاشرة بصورة متوازنة وأن كلتا المادتين ينبغي النظر فيها بغرض التعديل. واقترح أحد الوفود أنه ينبغي توسيع نطاق واجبات حراس الأمن على متن الطائرات بحيث تشمل، بصورة عامة، سلامة الطائرات التي تتعرض للخطر بسبب تصرف متعمد غير مشروع. وكان رأي بعض الوفود الأخرى أنه ينبغي أن تقتصر مسؤولية حراس الأمن على متن الطائرات على الرد على أفعال التدخل غير المشروع.

٦٦:٢ وأحيط علماً بأن هناك أصلا تعريفيين لعبارتي حراس الأمن على متن الطائرات وأفعال التدخل غير المشروع في الملحق السابع عشر باتفاقية شيكاغو، بما يربط مسؤوليات هؤلاء الحراس بأفعال التدخل غير المشروع. وأحاطت اللجنة علماً أيضا بأن التدخل غير المشروع مذكور أيضا في بعض الوثائق الأخرى للايكاو كمعجم مصطلحات الطيران المدني الدولي، المجلدين الأول والثاني (الوثيقة 9713 Doc)، ودليل الايكاو الأمني. غير أن بعض الوفود رأت أنه يتعين تعريف عبارة "التدخل غير المشروع" حيث أن التعريف الوارد في الملحق السابع عشر لا يتماشى مع مفهوم حراس الأمن المتواجدين على متن الطائرات في حالة الطيران.

٦٧:٢ وفيما يتعلق بالحماية الموفرة لحراس الأمن على متن الطائرات، كانت الآراء منقسمة حيث أبدت بعض الوفود مسألة الحماية بينما اعتبرت وفود أخرى أنه ينبغي معاملة حراس الأمن على متن الطائرات مثل أي شخص آخر يتعين عليه أن يتحمل مسؤولية أفعاله وأنه ينبغي تطبيق مفهوم سيادة القانون. وأحاطت اللجنة علماً بأنه في هذه حالة هذا الرأي الأخير، قد يلزم تحديد ما إذا كان الناقل الجوي هو الذي يتحمل المسؤولية في حالة عدم مسؤولية حراس الأمن على متن الطائرات. واعتبر أحد الوفود أنه نظرا لأن الطيران قطاع يشمل العديد من الثقافات ويعبر الحدود، قد يلزم النظر إلى حراس الأمن على متن الطائرات وفقا لذلك.

٦٨:٢ وفي سياق المناقشات، أثار أحد الوفود مسألة مرحلة "التحليق الدائري" أثناء الرحلة ودعا اللجنة إلى معالجة هذه المسألة، إلى جانب التعاريف الممكنة المرتبطة بالوضع القانوني لحراس الأمن على متن الطائرات وواجباتهم ومسؤولياتهم. وفي هذا الصدد، طلب من الرئيس أن يشكل مجموعة عمل مصغرة لكي تعمل على إضفاء بعض الوضوح على هذه المجالات غير المحددة. واقترح وفد آخر أن تنظر اللجنة في طريقة تفسير المادتين السادسة والعاشرة من الاتفاقية معاً، وأنه نظرا لأن عبارة "في حالة طيران" أعيد تعريفها في اتفاقية بيجين مع مراعاة التعريف الأصلي الوارد في اتفاقية لاهاي، قد يكون من الضروري الآن إضافة مفهوم "في حالة طيران" إلى أعمال اللجنة. وأشار هذا الوفد أيضا إلى الفقرة الثانية من المادة السادسة من اتفاقية طوكيو التي تنص على أنه يجوز لأي فرد في الطاقم أو أي راكب أن يتخذ الإجراءات الوقائية المعقولة بدون تصريح من قائد الطائرة عندما يكون لديه ما يدفعه إلى الاعتقاد بأن مثل هذا الإجراء ضروري على الفور لحماية سلامة الطائرة أو الأشخاص

أو الممتلكات على متنها، وأشار إلى أنه قد يلزم تعريف عبارة "المعقولة" في سياق تطبيقها بموجب الاتفاقية فيما يخص القانون المدني والقانون الجنائي.

٦٩:٢ وأشار الرئيس إلى أنه قد يلزم النظر في العلاقة الوثيقة بين حراس الأمن على متن الطائرات وعبارة "في حالة طيران" عندما تعالج اللجنة مجمل التعاريف. وفيما يتعلق بطلب تشكيل مجموعة العمل الخاصة لإضفاء المزيد من الوضوح على التعاريف ومسألة "في حالة طيران" كان الرئيس قلقاً إزاء عدم وجود ما يكفي من الوقت لكي تستكمل مثل هذه المجموعة أعمالها وتقدم تقريرها لكي تنظر فيه اللجنة.

٧٠:٢ وبناء على طلب عدد من الوفود بتشكيل مجموعة عمل خاصة لتوضيح المجالات غير المحددة - تقرر بأغلبية الأصوات تشكيل مثل هذه المجموعة.

٧١:٢ وأشار الرئيس في ملخصه إلى أنه نظراً لعدم وجود توافق في الآراء بشأن المسائل التي نوقشت، كان عليه أن يعتمد على أغلبية الآراء بشأن المسائل التالية:

(أ) ينبغي تصنيف حراس الأمن على متن الطائرات في مجموعة مستقلة وخاصة، الأمر الذي يعبر عن الوضع القائم؛

(ب) ينبغي أن يكون تعريف حراس الأمن على متن الطائرات أقرب ما يمكن إلى التعريف الوارد في الملحق السابع عشر باتفاقية شيكاغو؛

(ج) ينبغي تضييق نطاق مهام حراس الأمن على متن الطائرات فيما يتعلق بالتدخل غير المشروع؛

(د) ينبغي أن يشترك حراس الأمن على متن الطائرات في ضمان سلامة الطائرات والركاب على متنها؛

(هـ) ينبغي أن يكون بوسع الدول أن تأذن لحراسها على متن الطائرات بالتصدي للأخطار التي تهدد حسن النظام والانضباط على متن الطائرة؛

(و) ينبغي أن يحصل حراس الأمن على متن الطائرات على نفس الحماية على الأقل الموفرة للركاب على متن الطائرة.

٧٢:٢ أعلن الرئيس عن تشكيل فريق عمل أصدقاء الرئيس المعني بحراس الأمن على متن الطائرة، ويضم الدول التالية: الأرجنتين، وكندا، وشيلي، والصين، وكولومبيا، وفرنسا، وجامايكا، واليابان، ولبنان، والمكسيك، والاتحاد الروسي، وسنغافورة، وجنوب أفريقيا، والإمارات العربية المتحدة، والولايات المتحدة، وتترأسه فرنسا. والفريق مكلف بتحديد أدوار حراس الأمن على متن الطائرات ومهامهم بأكبر قدر ممكن من التفصيل.

٧٣:٢ وقدم رئيس فريق عمل أصدقاء الرئيس المعني بإعادة صياغة المادة ١٥ مكرر تقرير الفريق الذي يرد في المرفق (د) بهذا التقرير. وقدم الفريق توصيتين في مسعى لتحقيق الاتساق بين الأحكام، الأولى تقضي بإعادة صياغة المادة ١٥ مكرر للأسباب المذكورة في تقريره، والثانية تدعو إلى أن يعتمد مؤتمر دبلوماسي، إذا عُقد، قراراً يدعو الإيكاو إلى تحديث الكتاب الدوري ٢٨٨ بحيث يتضمن قائمة بالأفعال غير المنضبطة التي تحدث عادة على متن الطائرات والتي تُشجّع الدول على اتخاذ إجراءات جنائية أو إدارية إزاءها بموجب قوانينها المحلية. وفيما يتعلق بالتوصية الأولى، سلط رئيس فريق العمل الضوء على أبرز النقاط التي استندت إليها إعادة صياغة المادة ١٥ مكرر، وهي منع التداخل بين الجرائم التي يشير إليها مشروع المادة والجرائم المدرجة في الموائيق القانونية الأخرى لأمن الطيران؛ والتوفيق بين الدول التي تفضل وضع قائمة بالجرائم وتلك التي لا تفضل وضع مثل هذه القائمة؛ واستبدال الصياغة الملزمة في مقدمة المادة بصياغة أكثر تسامحاً لتشجيع

الدول على اعتماد إجراءات جنائية أو إدارية، خصوصاً للجرائم والأفعال المذكورة في الفقرتين ١ (أ) و (ب). وأوضح الرئيس أن الفريق قرر الحفاظ على مصطلح "أعضاء الطاقم" بدلاً من "أي شخص" في الفقرة ١ (أ) لحفظ الصلة بين الشخص المعني وتأثيره على سلامة الطيران المدني. أما بالنسبة للتوصية الثانية، فقد قرر الفريق أن لا يصنف الجرائم الست المقترحة للكتاب الدوري ٢٨٨، مؤثراً إعطاء الدول صلاحية القيام بذلك في تشريعاتها الداخلية.

٧٤:٢ وطلب رئيس اللجنة القانونية تعليقات على تأثير وصياغة التتحيات التي أدخلها الفريق على المادة ١٥ مكرر. واعترض أحد الوفود على إدراج الفقرة ١ من المادة ١٥ مكرر في اتفاقية طوكيو، معرباً عن تأييده لحذف القوسين المرعيين من الفقرة ٢ لصون السلطة التقديرية للدول في إضافة العقوبات أو التدابير المناسبة إزاء الأفعال غير المنضبطة أو التخريبية على متن الطائرات، وفقاً لتشريعاتها الوطنية. وأعرب وفد آخر عن تأييده لفحوى إعادة الصياغة ولكنه تساءل عما إذا كان التعبير "تشجع" في مقدمة الفقرة ١ تعبيراً دارجاً في المعاهدات واقترح استخدام التعبير "للدول أن" بوصفه تعبيراً أنسب في هذا السياق. واقترح وفد آخر إضافة الجملة "أو الطاقم" بعد "قائد الطائرة" في الفقرة ١ (ب) لتوضيح مصدر التعليمات. وأشير إلى أن نص المادة ١٥ مكرر بصيغته التي نقحها الفريق سثحال إلى فريق الصياغة كي ينظر فيها آخذاً بالاعتبار مقترحات الصياغة المذكورة أعلاه.

٧٥:٢ ولم يعترض أي وفد على التوصية الثانية، غير أن أحد الوفود اقترح تضيق الصياغة المستخدمة في ما يتعلق بالإخلال بالسكينة والهدوء أو إزعاج أي شخص على متن الطائرة، لنقادي أن تتضمن مثلاً إيقاظ أحد الركاب للمرور أمام المقعد مثلاً. وأكد الرئيس، رداً على وفد طلب توضيحاً للإجراءات التي تتضمنها التوصية الثانية بهذا الشأن وبعد التشاور مع الرئيس، أن اللجنة ستوصي مجلس الإيكاو بعقد مؤتمر دبلوماسي يعتمد قراراً يطلب من الإيكاو تحديث الكتاب الدوري ٢٨٨.

٧٦:٢ وأعرب أحد الوفود، بتأييد من وفد آخر، عن رغبته في التطرق مجدداً إلى مسألة الاختصاص القانوني، معرباً عن قلق شديد إزاء النهج الذي اعتمده اللجنة حتى الآن بهذا الصدد من حيث إبقاء بعض الأحكام بين قوسين مرعيين عندما لا يكون هناك توافق بشأنها، مثل الأحكام المتعلقة بحراس الأمن على متن الطائرة والمادة ١٥ مكرر، في حين أزيلت الأقواس المربعة من أحكام أخرى لم ينشأ توافق واضح حولها كذلك، كذلك المتعلقة بالاختصاص القانوني الإلزامي لدولة الهبوط ودولة المشغل الجوي. وطلب الوفد إعادة الأقواس المربعة بخصوص الاختصاص القانوني الإلزامي وإعادة إدراج الاختصاص القانوني الاختياري بين قوسين مرعيين أيضاً. كما أكد الفريق المؤيد لهذا الرأي أهمية الاختصاص القانوني الاختياري لما يتيح من مرونة أمام الدول في إضافة وتنفيذ هذه الأحكام وتوسيع نطاق قبول هذا الميثاق القانوني الجديد والتصديق عليه. وشدد الوفد على أهمية وضع الخيارين بين أقواس مربعة كمسألة نظامية تحافظ على اتساق عمل اللجنة القانونية.

٧٧:٢ ورداً على الشواغل التي أعرب عنها الوفدان، قال الرئيس إنه عندما يكون هناك تأييد كاسح في اتجاه ما، كما حدث في حالة الاختصاص القانوني الإلزامي الأساسي لدولة الهبوط ودولة المشغل الجوي، فإنه قرر إزالة الأقواس المربعة كي يتسنى إحراز التقدم بشأن هذه المسائل ولإبراز التقدم الذي أحرزته اللجنة بشأنها للمجلس. كما أوضح أن إعادة فتح باب النقاش حول المسائل الجوهرية قد فات أوانه وأنه يفضل عدم فتح النقاش مجدداً بشأنها أو إعادة إدراجها بين أقواس مربعة. وأجاب الوفد المعارض بأنه وإن لم يرغب في إعادة فتح النقاش بهذا الشأن، فإنه يود تسجيل معارضته لإحالة الأحكام المتعلقة بالاختصاص القانوني الإلزامي لدولة الهبوط ودولة المشغل الجوي إلى المؤتمر الدبلوماسي ورغبته في إعادة وضع الأحكام المتعلقة بالاختصاص القانوني الإلزامي والاختياري بين أقواس مربعة لتحسين إمكانية إجراء مفاوضات ناجحة بشأنها في المؤتمر.

٧٨:٢ وطلب الرئيس بعد ذلك من رئيس اللجنة الفرعية أن يقدم موضوع تعويض الضرر وحق الانتصاف بصيغته المدرجة في المادة ١٨ مكرر ضمن المادة السابعة من مشروع البروتوكول. وأشار الرئيس، محيلاً اللجنة إلى الفقرة ٨-٦ من التقرير بشأن الاجتماع الثاني للجنة الفرعية التابعة للجنة القانونية المعنية بتحديث اتفاقية طوكيو (LC/SC-MOT/2)، إلى أن عدداً من أعضاء اللجنة الفرعية يرون أن مشروع المادة ١٨ مكرر يمكن أن يوفر وسيلة لردع السلوك غير المنضبط، فيما يرى آخرون أن اتفاقية طوكيو ليست المكان المناسب لتناول هذه المسألة وأن هذه الأحكام قد تشكل في الواقع انتهاكاً لحقوق الركاب، مثل الحق في مواصلة رحلتهم بموجب المادة ١٥ من الاتفاقية. وأشار الرئيس إلى أن الفقرة ١ من مشروع المادة ١٨ مكرر تتضمن بنداً تقديرياً يقضي بأنه "لا يجوز منع" المشغل من الحصول على تعويض عن أي أضرار تكبدها، وهو مشروط بقوانين الاختصاص القانوني للدولة الذي ينبغي أن يسمح بمثل هذه الإجراءات. أما الفقرة ٢ فهي إلزامية نوعاً ما في الحالات التي يُهَيء فيها عقد النقل وفقاً للقانون الوطني، فلا يتحمل المشغل الجوي تبعات أي ضرر يلحق بالشخص نتيجة إنهاء عقد النقل بعد الهبوط من الطائرة أو تسليم البضاعة.

٧٩:٢ وانقسمت آراء الوفود بشأن الفقرة ١ من المادة ١٨ مكرر. ومن بين الوفود التي أيدت إضافة هذه الفقرة، اقترح أحد الوفود، مشيراً إلى المادة ٣٧ من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩، إضافة العبارة "عملاً بالأحكام الواردة في القوانين الوطنية (٢)". وأيده وفد آخر مشيراً إلى عدم معارضته الصبغة الإلزامية للفقرة ١، بما أن الإجراءات غير المحظورة تحديداً سيُسمح بها في القوانين المدنية في أمريكا اللاتينية. وأعرب وفد آخر عن تأييد شديد لإضافة الفقرة ١، باعتبارها تتيح أفضل وسيلة ممكنة لنجاح الإجراءات القضائية التي يقيمها المشغلون الجويون ضد الركاب غير المنضبطين، ولتفادي أن تعتبر المحاكم أحكام الانتصاف في عقود النقل أحكاماً تعسفية. وأكد هذا الوفد، مع عدة وفود أخرى، على أهمية إتاحة إمكانية إجراءات الانتصاف في ميثاق قانوني دولي لإضفاء وزن أكبر عليها. وأعربت عدة وفود عن تأييدها لصياغة الفقرة ١ باعتبارها عادلة ومنصفة.

٨٠:٢ وفيما يخص الأسباب الواردة في الفقرتين ١-٥ و ٢-٥ في الوثيقة LC/35-WP/2-2، رأى أحد المراقبين، بتأييد من مراقب آخر، أنه رغم أن أحكام الانتصاف من الركاب غير المنضبطين يمكن إدراجها ضمن عقود نقل المشغلين الجويين، فإن هذا الحق لا يمكن إعماله على الدوام بسبب الاختلافات في القوانين المحلية وتفسير أحكام العقود.

٨١:٢ ومن الوفود التي عارضت إضافة الفقرة ١ من المادة ١٨ مكرر، رأى أحد الوفود أن الفقرة تعدّ بمثابة "حل يبحث عن مشكلة" إذ لا يرى دليلاً واضحاً على وجود مشكلة ملموسة لا يمكن التصدي لها بشكل آخر، ويفضل مثلاً في عقود النقل. واتفقت معه عدة وفود في هذا الرأي، بل ذهب بعضها إلى تأكيد أن المسألة يمكن تناولها بصورة أنسب في القوانين المحلية للدول. وفي هذا السياق، أشار وفد كان قد أعرب عن تأييده لإضافة هذه الأحكام أثناء الاجتماع الثاني للجنة الفرعية التابعة للجنة القانونية المعنية بتحديث اتفاقية طوكيو (LC/SC-Mot/2) إلى عدم معارضته حذف هذه الفقرة. فيما أشار وفد آخر إلى أن المادة ١٨ مكرر غير ضرورية لتحقيق أغراض الاختصاص القانوني لأن المحاكم تقضي في جميع الحالات بدفع تعويضات عن الضرر، إلا إذا كان المتهم معفياً من المسؤولية.

٨٢:٢ وفي إشارة إلى أن الآراء التي تم الإعراب عنها بشأن الفقرة ١ من المادة ١٨ مكرر كانت آراء منقسمة بالتساوي، أصدر الرئيس في ملخصه توجيهات باستبقائها بين قوسين مربعين.

٨٣:٢ ونظرت اللجنة فيما بعد في الفقرة الثانية من مشروع المادة ١٨ مكرر المتعلقة بإنهاء عقد النقل.

٨٤:٢ وذكر عدد من الوفود أنهم يحبذون إدراج شرط يعطي الناقل حق إنهاء عقد النقل وأعرب وفدان عن رأيهما أنه ينبغي أن يبقى الشرط اختيارياً باستخدام كلمة "يجوز". وذكر أحد الوفود التي أيدت إضافة هذا الشرط أنه ينبغي أن يتم إنهاء عقد النقل في حالة الهبوط غير مخطط له للطائرة بسبب ارتكاب إحدى الجرائم. وذكر أحد الوفود المراقبة أنه ينبغي إعفاء الناقل الجوي تلقائياً من واجب نقل الراكب غير المنضبط إلى وجهته التالية ما لم ينص القانون الوطني على خلاف ذلك،

وطالب بهذا النص القائم على أحكام هذه المعاهدة لاتقاء حالات رفض صعود البعض على متن الطائرة. وذكر مراقب آخر أنه لا ينبغي لشركات الطيران أن تكون مسؤولة من الناحية المدنية في الحالات التي تمتثل فيها لالتزاماتها بموجب القانون العام.

٨٥:٢ وأعرب عدد لا بأس به من الوفود عن ترددهم في إضافة هذا الشرط في اتفاقية طوكيو. واعتبروا أن هذه المسألة تدخل في نطاق قانون العقود وحرية التعاقد وبالتالي من الأفضل أن تترك لكي تعالج في إطار العقد أو شروط النقل. وأعرب أحد الوفود عن شعوره بأنه لا يوجد الآن بالفعل أي مانع بموجب اتفاقية طوكيو لإنهاء عقد النقل بموجب شروطه. وأعرب أحد الوفود، مفترضاً أنه في معظم الحالات سيتم تقييد الراكب غير المنضبط ونقله إلى الوجهة المقصودة، عن رأيه بأن الدولة التي هبطت فيها الطائرة التي حولت وجهتها لا ينبغي أن تتحمل عبء تكاليف ترتيب الرحلة التالية للشخص المعني. وبالنسبة لهذه النقطة الأخيرة، أُشير إلى أن قرار تحويل خط سير الطائرة أو عدم تحويله يبقى قرار قائد الطائرة في نهاية المطاف.

٨٦:٢ وفي تلخيصه لهذا الموضوع، أشار الرئيس إلى أن معارضي إضافة هذا الشرط تجاوز عدد المؤيدين بنسبة كبيرة. ولهذا تقرر حذف الفقرة الثانية من مشروع المادة ١٨ مكرر.

٨٧:٢ ووجهت اللجنة فيما بعد اهتمامها إلى تعريف المصطلح "في حالة طيران" الوارد في المادة ٢ من مرفق الوثيقة LC/35-WP/2-1. وفي هذا السياق، ذكّر رئيس اللجنة القانونية الفرعية من جديد بأن اتفاقية طوكيو الحالية تتضمن تعريفين مختلفين للمصطلح (أحدهما في الفقرة ٣ من المادة ١ والآخر في الفقرة ٢ من المادة ٥ وأن التعريف المقترح يشمل التعبير الأوسع نطاقاً المأخوذ من الفقرة ٢ من المادة ٥ من اتفاقية طوكيو.

٨٨:٢ وفي المناقشة التي تلت ذلك، أشار أحد الوفود إلى أنه يتعين تغيير التعبير الوارد في السطر الثاني من النص المقترح، أي "هذا الباب"، لضمان تطبيق التعريف على الاتفاقية بأكملها. وقد تكرر هذا الرأي في إطار مداخلات أخرى وتقرر إحالة هذه المسألة إلى لجنة الصياغة على أساس أنه لا يوجد اعتراض بخلاف ذلك على إضافة التعريف.

٨٩:٢ وفيما يتعلق بالاقترحات المتعلقة بتعريف "دولة المشغل" و "دولة التسجيل"، أعربت عدة دول عن رأيها بأنه لا حاجة إلى هذين التعريفين، وذكرت دولتان أن اتفاقية طوكيو تركت هذه العبارات غير محددة دون أن تواجه مشاكل. ورأت وفود أخرى أن إضافة هذين التعريفين سيكون مفيداً خاصة فيما يتعلق بـ "دولة المشغل". وعلى ضوء الآراء المُعرب عنها، اتفقت اللجنة على الاحتفاظ بالتعريفين المقترحين لهذين المصطلحين بين أقواس مربعة.

٩٠:٢ قدم رئيس فريق عمل أصدقاء الرئيس بشأن حراس الأمن على متن الطائرة تقرير الفريق الذي تضمن المسوغات الخاصة بإضافة الأحكام المتعلقة بحراس الأمن في اتفاقية طوكيو وصياغة التوصيات فيما يتعلق بالأدوار والمهام التي يضطلع بها حراس الأمن على متن الطائرة وتوفير الحماية القانونية وتعريف المصطلح على النحو الوارد في الورقة غير الرسمية رقم ١ (الواردة هنا بوصفها المرفق (و)).

٩١:٢ وأبلغ رئيس الفريق للجنة بأن هناك اتفاقاً واسعاً على نطاق واسع على إضافة المصطلح "حراس الأمن على متن الطائرة" في اتفاقية طوكيو بما يساعد على تحديدهم كفئة من المسافرين الذين يتمتعون بنفس القدر من الحماية شأنهم شأن أعضاء الطاقم والركاب، مع الحرص على اتخاذ التدابير الوقائية لتوفير السلامة وفقاً للمادتين السادسة والعاشرة من اتفاقية طوكيو. بالإضافة إلى ذلك، كان مفهوماً أن مختلف الدول تطبق أساليب وممارسات مختلفة فيما يخص تنفيذ برامجها المتعلقة بحراس الأمن على متن الطائرة وفقاً للترتيبات أو الاتفاقات الثنائية ومتعددة الأطراف بين الدول المعنية. غير أنه فيما يخص تعريف مصطلح "حراس الأمن على متن الطائرة"، خلص الفريق إلى مجموعة متنوعة من الخيارات الموزعة بالتساوي بشأن

مدى استصواب تحديد الغرض من الاستعانة بحراس الأمن على متن الطائرة وإضافة تعريف لمصطلح "التدخل غير المشروع". وقررت بعض الوفود الرجوع إلى الملحق السابع عشر في حين فضل آخرون الرجوع إلى الاتفاقات والترتيبات الثنائية ومتعددة الأطراف بين الدول وقد رأى البعض الآخر أنه لا داع لإعداد تعريف.

٩٢:٢ وإذ أقر رئيس اللجنة بالفائدة القيمة للتقرير المقدم من الفريق فإنه لاحظ أنه نظرا لتنوع تشكيل الفريق، فإن الجو الذي خيم على الآراء داخل الفريق هو نفسه الذي سيخيم على الجلسة العامة. وفي ضوء هذا التقييم ونظرا لضيق الوقت للحصول على موقف جميع الوفود بشأن كل الاستنتاجات الواردة في التقرير، اقترح الرئيس أن تقتصر الوفود في تدخلاتها على وجهات النظر فيما إذا كان التقرير يعبر بدقة عن جو الآراء داخل الفريق.

٩٣:٢ وبالنسبة للنص المقترح من الفريق بشأن أدوار ومهام حراس الأمن على متن الطائرة، اقترح أحد الوفود، مدعوماً بوفد آخر، أنه نظرا لوجود خيارين واضحين يمكن للوفود أن تحدد الخيار الأفضل أو أن تحدد تفضيلها لأحد الخيارين من خلال رفع الأيدي. وأيدت اللجنة بأغلبية ساحقة اعتماد الخيار رقم ٢، أي إضافة المصطلح "حراس الأمن على متن الطائرة" بين المصطلحين "أفراد الطاقم" و "أو الركاب" في الفقرة ٢ من المادة السادسة من اتفاقية طوكيو. وفي إطار الرد على التساؤلات التي طرحها بعض الوفود، أوضح الرئيس أن الوفود، من خلال الإعراب عن تفضيل خيار بعينه، قد أشارت بشكل عام وليس بشكل قاطع إلى المواقف التي يمكن أن يؤيدها. وأشار أيضا إلى عدم إجراء مناقشة مستفيضة بشأن تقرير الفريق بسبب ضيق الوقت. وبناء عليه، فإن للدول الحرية في أن تثير مختلف المسائل وأن تقترح على المؤتمر الدبلوماسي الصيغ البديلة للنص.

٩٤:٢ وبالنسبة للنص المتعلق بتوفير الحماية القانونية لحراس الأمن على متن الطائرة، قبلت اللجنة توصية الفريق بإضافة العبارة "أي حارس أمن على متن الطائرة" بين المصطلحين "أي راكب" و "مالك أو مشغل الطائرة" في الفقرة العاشرة من اتفاقية طوكيو. وأعاد أحد الوفود تأكيد موقفه بعدم تأييد أي تعديل على المادة العاشرة لأن جميع الأطراف المعنية، بمن فيها حراس الأمن على متن الطائرة، سيتمتعون بالحماية الكافية إذا اتخذوا التدابير المعقولة اللازمة.

٩٥:٢ وإذ أحاطت اللجنة علما بتعدد الخيارات والتوضيح المقدم من رئيس الفريق ومفاده أنه يمكن لبعض الدول أن تعرب عن تأييدها لأكثر من خيار واحد، فقد اتفقت على اعتماد تعليقات وتوصيات الفريق بشأن تعريف مصطلح "حراس الأمن على متن الطائرة" لإضافته إلى المادة الأولى من اتفاقية طوكيو وإحالة ذلك إلى لجنة الصياغة. وأوضح الرئيس أيضا أن بحث لجنة الصياغة لن يشمل الخيار (ب) من الفقرة ٣ (ب) الذي لم تؤيده أغلبية الوفود بالرغم من تعديل هذه النقطة فيما بعد، كما هو موضح في الفقرة ٢-١٠١ أدناه.

٩٦:٢ وقد دعا أحد المراقبين، بتأييد من وفد آخر، اللجنة إلى النظر في اقتراح الصياغة لتعديل المادة العاشرة من أجل توضيح نطاق الحصانة التي ستسري على قائد الطائرة في ضوء قرار صدر عن إحدى المحاكم ورد فيه أنه لا ينبغي أن يعتمد قائد الطائرة على مجرد ما يبلغه به الطاقم. وأشار هذا المراقب إلى أن من شأن ذلك أن يؤدي إلى غموض من الناحية التشغيلية لأن قائد الطائرة لا يمكن أن يغادر مقصورة القيادة لإجراء تقييم مستفيض للوضع داخل المقصورة. ورأى هذا المراقب أنه من المحتمل أن تفسر المحاكم في المستقبل عدم تحرك الدول إزاء هذا الاقتراح على أنه قبول ضمني لتفسير تلك المحكمة.

٩٧:٢ وأشار أحد الوفود، وأيده في ذلك وفد آخر، إلى أن المحاكم لن تجد أي صعوبة في تفسير وتطبيق قاعدة ما هو معقول على النحو المبين في المادتين السادسة والعاشرة.

٩٨:٢ وأشار الرئيس إلى أن اللجنة الفرعية خلّصت بشكل قاطع إلى أنه لا داع لتغيير صياغة المادتين السادسة والعاشر من اتفاقية طوكيو فيما يخص حصانة قائد الطائرة وأن اقتراح المراقب لم يحظ بتأييد دولتين على الأقل، وقرر بالتالي عدم قبول اقتراح الصياغة في هذا الشأن.

٩٩:٢ وأعلن الرئيس بعد ذلك أنه سيُعرض على نظر اللجنة بندان رئيسيان هما: (١) النظر في تقرير لجنة الصياغة؛ و(٢) النظر في مسألة مدى اكتمال مشروع البروتوكول بالقدر الذي يكفي لإحالاته إلى المجلس مع توصية بعقد مؤتمر دبلوماسي.

١٠٠:٢ وبعد استئناف اللجنة اجتماعها، طرح أحد الوفود نقطة إجرائية بخصوص المناقشة السابقة حيث نظرت اللجنة في النص المقترح في تقرير فريق العمل "أصدقاء الرئيس" (التوصية (أ)) بما يتعلق بأدوار ومهام حراس الأمن على متن الطائرة. وبوجه خاص، تساءل الوفد عن الإجراء الذي استخدمه الرئيس لطلب التصويت برفع الأيدي لتحديد مدى تأييد الأحكام البديلة بشأن حراس الأمن على متن الطائرة الواردة في التقرير دون منح الوفود فرصة الاستفاضة في النقاش في هذا الشأن خلال الجلسة العامة. وأوضح هذا الوفد أنه لا يرغب في إعادة فتح باب النقاش بخصوص هذا الموضوع، ولكنه يرغب في التأكد من أن شواغله ترد في محضر المداولات.

١٠١:٢ وأوضح الرئيس أنه سينظر في النقطة الإجرائية التي أثارها الوفد وذلك بالاستشارة مع الأمانة العامة وأعلن، بعد استراحة قصيرة، عن قراره. وأقر الرئيس بوجود عدم اتساق في الطريقة التي تناولت بها اللجنة التوصية (أ) التي قدمها أصدقاء الرئيس مقارنة بالمسائل الجوهرية الأخرى المنظور فيها في إطار البند ٢ من جدول الأعمال، حيث أن هذه المسألة قد تم البت فيها برفع الأيدي دون إجراء مناقشة موضوعية بشأن جوهر النصين البديلين حديثي الصياغة. وكحل، اقترح تناول التوصية (أ) على غرار التوصيتين (ب) و(ج). وبناء عليه، ستقبل اللجنة التوصية المتعلقة بأصدقاء الرئيس القاضية بأن تبقى الاقتراحات المتنافسة التي صيغت حديثاً في نص مشروع البروتوكول بين قوسين، والإشارة في تقريرها إلى وزن الآراء بشأن الصياغتين المتنافستين على النحو المبين في تقرير أصدقاء الرئيس، الذي سيظهر كمرفق بتقرير الاجتماع، وفي التصويت برفع الأيدي خلال الجلسة العامة.

١٠٢:٢ ولم يُسجّل أي اعتراض على القرار المقترح من الرئيس بخصوص النقطة الإجرائية، بالرغم من أن أحد الوفود أوضح أنه يوافق على هذه النقطة الإجرائية ويقبل الملخص المعدل المقترح من الرئيس.

١٠٣:٢ وأعلن الرئيس أن اللجنة سوف تنتظر بعد ذلك في تقرير لجنة الصياغة.

١٠٤:٢ وقدم رئيس لجنة الصياغة تقرير لجنة الصياغة، مع بعض التغييرات التحريرية.

١٠٥:٢ وأشار رئيس لجنة الصياغة أيضاً إلى أن عدداً من الدول الممثلة في لجنة الصياغة أبدت رغبة في الإعراب عن شواغلها إزاء مشروع البروتوكول بصيغته المقترحة.

١٠٦:٢ وأثنى رئيس اللجنة على الأعمال المقترحة للجنة الصياغة واقترح استعراض نص مشروع البروتوكول بشأن المسائل المتعلقة بالصياغة مادة ومادة وفقرة وفقرة. وحث الرئيس الوفود على تركيز اهتمامهم على مدى تنفيذ توجيهات الجلسة العامة للجنة الصياغة في مشروع البروتوكول المقترح.

١٠٧:٢ ثم دعا الرئيس إلى الإدلاء بتعليقات بشأن المادة الأولى من مشروع البروتوكول و، إذ أحاط علماً بأنه لا توجد طلبات لأخذ الكلمة، أعلن أن المادة الأولى قد اعتُمدت.

١٠٨:٢ ثم دعا الرئيس للإدلاء بالتعليقات بشأن المادة الثانية من مشروع البروتوكول. وحث أحد الوفود على أنه ينبغي تقديم المزيد من المعلومات عن شواغل الدول الممثلة في لجنة الصياغة، في حين أشار وفد ثانٍ أنه بينما تُستخدم في المادة الثانية من مشروع البروتوكول عبارة "دولة التسجيل"، فإن العبارة التي ترد في اتفاقية شيكاغو هي "دولة السجل" وتساءل عما إذا كان قد يكون من الأفضل استخدام صيغة اتفاقية شيكاغو.

١٠٩:٢ ثم دعا الرئيس للإدلاء بالتعليقات بصورة محددة بشأن الفقرة ٣ (أ) من المادة الثانية من مشروع البروتوكول. وبشأن هذه النقطة، تساءل عدد من الوفود بشأن مدى ملاءمة أحكام مشروع البروتوكول التي تم اقتباسها من اتفاقات قائمة أخرى، مثل تعريف اتفاقية بيجين لسنة ٢٠١٠ لعبارة "في حالة الطيران" وعبارة اتفاقية طوكيو بشأن "الهبوط الاضطراري". وأشار الرئيس إلى أن شواغل هذه الوفود مسائل موضوعية يمكن تناولها بصورة ملائمة في أي مؤتمر دبلوماسي يُعقد لاحقاً. ولاحظت ثلاثة وفود أخرى أنه توجد مسائل متعلقة بالصياغة و/أو الترجمة في الترجمات الفرنسية والصينية والعربية لتقرير لجنة الصياغة وعرضت تقديم تعديلات مقترحة إلى الأمانة العامة في كلٍ من لغاتها على حدة.

١١٠:٢ واحتج أحد الوفود قائلاً أن عبارة "يكون في الطائرة، طبقاً لاتفاق أو ترتيب ثنائي أو متعدد الأطراف" في الفقرة ٣ (ب) من المادة الثانية من مشروع البروتوكول تمثل مشكلة بقدر ما أنه يمكن تفسيرها على أنها تعني اتفاقاً أو ترتيباً ثنائياً أو متعدد الأطراف بين الدول ويمكن أن يجب أحكام اتفاقية طوكيو المنقحة. وأشار الرئيس إلى أن شاغل الوفود نصفه متعلق بالصياغة ونصفه موضوعي، ولذلك اقترح إحالة المسألة إلى مؤتمر دبلوماسي لاحق لمعالجتها.

١١١:٢ وأخيراً، اقترح أحد الوفود أنه ينبغي تعديل العبارة "حكومة دولة المشغل أو حكومة دولة التسجيل" في السطر الثاني من الفقرة ٣ (ب) من المادة الثانية لإدراج العبارة "حكومة دولة المشغل و/أو حكومة دول التسجيل" المبينة بين قوسين مربعين، نظراً لأنه وفقاً لأحكام الملحق السابع عشر، ثمة حاجة إلى موافقة كلا الطرفين على وجود حارس أمن على متن الطائرة. وهنا أيضاً، أشار الرئيس إلى أن شواغل الوفد ذات طابع موضوعي ولذلك ينبغي تناولها في مؤتمر دبلوماسي لاحق.

١١٢:٢ وقبلت اللجنة، دون إبداء أي تعليق، اقتراحات لجنة الصياغة الواردة في الفقرتين الفرعيتين ٣ (ج) و (د) من المادة الثانية فيما يخص تعريف مصطلح "دولة المشغل" ومصطلح "دولة التسجيل".

١١٣:٢ وبعد ذلك بدأت اللجنة النظر في المادة الثالثة من مشروع البروتوكول فيما يتعلق بالاختصاص. وأوضح أحد الوفود أنه لا بد من تحقيق الاتساق فيما يخص الفقرة ١ والفقرة الاستهلالية للفقرة ١ مكرر من المادة الثالثة، واقترح إدخال تعديلات تتعلق بالصياغة على المادة ١ مكرر من المادة الثالثة، والمتمثلة في حذف العبارة "الجريمة أو الفعل" في كل أجزاء الفقرات الفرعية (أ) و (ب) و (ج) من المادة ١ مكرر والاستعاضة عنها بمصطلح "الجرائم والأفعال". ولم يؤيد هذا الاقتراح أي وفد آخر وبالتالي لم تقبله اللجنة.

١١٤:٢ وتدخلت ثلاثة وفود كي تسجل تحفظاتها بشأن مسألة الاختصاص الإلزامي لدولة الهبوط ودولة المشغل في الفقرة الثالثة. ودعا الرئيس الوفود إلى عدم إعادة التأكيد على مواقف أُبدت من قبل وسُجّلت من قبل في تقرير اللجنة. ويمكن طرح هذه المسائل خلال انعقاد المؤتمر الدبلوماسي. وذكر الوفود بأن الاختصاص جزء لا يتجزأ من مشروع البروتوكول ومن ثم ينبغي إيلاء قدر كبير من الأهمية للتأكد من أن النص المتعلق بهذا البند لا يوضع بين أقواس. وأكد لجميع الوفود أن التقرير الذي يتناول هذه المسألة سيعكس ما تبلور خلال مداوات اللجنة وكذلك وزن الآراء بالنسبة لكل موقف من المواقف.

١١٥:٢ وذكر أحد الوفود الصعوبات التي واجهها فيما يخص البند الوارد في الفقرة ٢ ثالثاً بشأن الاختصاص على أساس الجنسية نظراً للظروف الخاصة المرتبطة بتعدد الجنسيات داخل دولته. وأشار الرئيس إلى أن ذلك لن يشكل مصدر قلق

كبير نظراً لوجود معاملة متسقة للدول التي لديها كيانات شبه سيادية، في مختلف المعاهدات. وقبّلت اللجنة المادة الثالثة من مشروع البروتوكول دون إدخال أي تغييرات.

١١٦:٢ وفيما يتعلق بالمادة الرابعة من مشروع البروتوكول، بينما لاحظ وفد أن الاقتراح في المادة الثالثة مكرر المتعلق بالتنسيق بين الدول ذات الاختصاص القانوني الذي ينطبق في ذات الوقت هو جديد ولم يسبق إيراده في تقرير اللجنة الفرعية ولم تنظر فيه اللجنة بقدر كافٍ، اقترح وضعه بين قوسين مربعين نظراً لأنه لم يتوافر للوفود وقت كافٍ للنظر فيه. وأوضح هذا الوفد، بتأييد من وفود أخرى، أنه يمكن أن يؤيد الإبقاء على النص إذا تم إيراده بطريقة غير إلزامية عن طريق استخدام كلمة "يجوز" بدلاً من كلمة "يجب". ورأت الوفود التي تفضل نصاً أكثر تساهلاً أن الصياغة الإلزامية ستجعل المشاورات إلزامية ويمكن بذلك أن تحلّ بسيادة الدول أو تجبر الدول التي عليها أن تتصرف بسرعة لتطبيق جزاءات لتمكين الجاني من مواصلة الرحلة. وأوضح أحد الوفود أن صياغة مماثلة لصياغة المادة الرابعة من مشروع البروتوكول كانت توجد في معاهدات مثل اتفاقية الأمم المتحدة لمناهضة الجريمة المنظمة عبر الحدود الوطنية لعام ٢٠٠٠.

١١٧:٢ وأوضح رئيس لجنة الصياغة، بمساندة من وفود أخرى، أن إدراج عبارة "بصورة ملائمة" كان مقصوداً به إزالة الشواغل التي كانت لدى بعض الوفود بشأن الصياغة الإلزامية للنص. وأشار الرئيس إلى أن مجرد حذف عبارة "بصورة ملائمة" وترك كلمة "يجب" بين قوسين مربعين يمكن أن يؤدي إلى الأثر غير المقصود المتمثل في الحد من السلطة التقديرية للدول. وقبّلت اللجنة المادة الرابعة مع إيراد كلمتي "يجوز" و"يجب" على التوالي بين قوسين مربعين قبل عبارة "بصورة ملائمة".

١١٨:٢ واستشهد وفد بالحاجة للاتساق، فدعا لإيراد عبارة "الجرائم أو الأفعال" في المادة الثالثة مكرر بين قوسين مربعين حسب ما تم لأحكام أخرى بمشروع البروتوكول. ولم يؤيد الاقتراح أي وفد آخر ولذلك لم يُنظر فيه أكثر من ذلك.

١١٩:٢ وعند النظر في المادة الخامسة من مشروع البروتوكول، تساءل وفد عما إذا كان الحذف الكامل للفقرة ٢ من المادة الخامسة من الاتفاقية يمكن أن يؤثر على أحكام أخرى في الاتفاقية. واعترف رئيس لجنة الصياغة بميزة هذه الملاحظة واقترح إجراء المزيد من الدراسة لعواقب مثل هذا الحذف. وقبّلت اللجنة الإبقاء على المادة الخامسة دون تغييرات وطلبت أن تُبرز في التقرير الحاجة لإيلاء المزيد من النظر للعواقب غير المقصودة لحذف هذه الفقرة وخاصة تلك الكلمات المتصلة بالفصل الثالث من الاتفاقية.

١٢٠:٢ وفيما يتعلق بالمادة السادسة من مشروع البروتوكول التي تتضمن واحداً فقط من الخيارين المقدمين من فريق عمل أصدقاء الرئيس بشأن حراس الأمن على متن الطائرة فيما يتعلق بالأحكام المتصلة بدور ومهام حراس الأمن على متن الطائرة، أعاد الرئيس إلى الأذهان في اللجنة القرار السابق بإدراج الخيارين كليهما وبناء عليه قام بتوجيه الأمانة بإعادة إدراج الخيار المحذوف في مشروع البروتوكول.

١٢١:٢ وانتقلت اللجنة إلى النظر في نص الفقرة ٢ من المادة السادسة في سياق المادة السادسة المقترحة من لجنة الصياغة. واسترعى رئيس لجنة الصياغة نظر اللجنة إلى عبارة "حارس أمن على متن الطائرة" التي أُدرجت في السطر الثاني من الجملة الأولى مع ملاحظة أنه بينما اقترح ذلك على لجنة الصياغة، لم تقرره الجلسة العامة ولم يحظ بالتأييد العام.

١٢٢:٢ وأوضح وفد من الوفود التي أيدت إضافة هذه الكلمات أنه ينبغي أن يكون قائد الطائرة قادراً ليس على أن يطلب من حارس الأمن على متن الطائرة فحسب بل على أن يصرح له بالتحفظ على أي راكب غير منضبط.

١٢٣:٢ ودعا وفد، وأيدته عدة وفود أخرى، إلى حذف الكلمات الواردة في الجملة الأولى نظراً لأنها ستثير مشاكل سياسية موضوعية بصدد تعزيز دور حراس الأمن على متن الطائرة الذي لم تنظر فيه اللجنة. وقبّلت اللجنة المادة السادسة من مشروع البروتوكول مع إضافة عبارة "حارس أمن على متن الطائرة" في الجملة الثانية فقط من الفقرة ٢ من المادة السادسة.

١٢٤:٢ وقبلت اللجنة المواد السابعة والثامنة والتاسعة والعاشر من مشروع البروتوكول دون تغييرات. وكرر أحد الوفود الحاجة، فيما يتعلق بالمادة التاسعة بشأن التعويض، إلى تأكيد الموقف السياسي المتمثل في أن هذا النص لم يقصد به تقييد المحاكم الوطنية.

١٢٥:٢ وعقب المناقشة أعلاه، اتفقت اللجنة على نص مشروع البروتوكول الوارد في المرفق (ز) بهذا التقرير.

١٢٦:٢ ثم دعا الرئيس اللجنة إلى أن تقول ما إذا كان مشروع البروتوكول يُعتبر "جاهزا لعرضه على الدول كمشروع نهائي" وذلك في سياق إجراء الموافقة على مشاريع الاتفاقيات المنصوص عليه في قرار الجمعية العمومية ٦-٧.

١٢٧:٢ وقد توافقت الآراء داخل اللجنة على أن مشروع الوثيقة ناضج بما فيه الكفاية ورأت اللجنة أنه جاهز لإحالته إلى المجلس كمشروع نهائي وعرضه على الدول ومن ثم على مؤتمر دبلوماسي (انظر الفقرة ٢-١-٦ من الوثيقة C-WP/14034). وأشارت الوفود التي أخذت الكلمة بشأن هذا الموضوع إلى أن اللجنة قد اتخذت قرارات بشأن المسائل التي ليست محل جدل، ونجحت في حصر العناصر القليلة التي لم تحظ بالتوافق وفي توفير خيارات واضحة بشأنها. واعتبرت هذه الوفود أن المسائل المفتوحة المتبقية هي مسائل متعلقة بالسياسات ينبغي التّطرق إليها في المؤتمر الدبلوماسي.

١٢٨:٢ وجرى التسليم أيضا بأن عمل اللجنة نجح في تحسين فهم المسائل، وبأن اللجنة قد دعت إلى تعزيز المعرفة بهذه الوثيقة وبالمسائل ذات الصلة وذلك من خلال عقد حلقات دراسية قانونية إقليمية من أجل تيسير مشاركة الدول التي لم تشارك في دورة اللجنة هذه.

البند رقم ٣: النظر في البنود الأخرى لبرنامج العمل العام للجنة القانونية

١:٣ قدمت الأمانة العامة ورقة العمل LC/35-WP/3-2 Revised التي تضمّنت تقريراً عن حالة المادة ٨٣ مكرر من اتفاقية شيكاغو، والمساعدة في تنفيذها، ولا سيما استحداث الايكو لإرشادات لمساعدة الدول في التنفيذ، وكشف البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP) أن ٦٨ في المائة من الدول الأعضاء في المادة ٨٣ مكرر لم تعدل تشريعاتها ولوائحها وإجراءاتها الأساسية في مجال الطيران لمراعاة عمليات نقل المهام والمسؤوليات حسبما نصت عليه أحكام تلك المادة، والعدد المنخفض لاتفاقات المادة ٨٣ مكرر المسجلة لدى الايكو، ورفع درجة أولوية هذا البند بواسطة مجلس الايكو إلى رقم ٣ في برنامج العمل العام للجنة القانونية. ودُعيت اللجنة أيضاً إلى النظر في ورقة العمل وإقرار ثلاثة استنتاجات: أولها، أنه ينبغي للدول التي تشترط نظمها الدستورية من حيث المبدأ قيام سلطة رفيعة المستوى بالتوقيع على الاتفاقات المبرمة بموجب المادة ٨٣ مكرر أن تنظر في إمكانية توقيع اتفاقات شاملة (umbrella agreements) لتفويض السلطة إلى مستوى أقل من أجل إبرام هذه الاتفاقات، وثانيها، بينما يجب تسجيل اتفاقات التنفيذ الخاصة بالمادة ٨٣ مكرر لدى الايكو، يجوز إخطار دول ثالثة رسمياً بشأن أي اتفاق تبرمه أي دولة طرف في هذا الاتفاق بواسطة إخطار مباشر عملاً بالفقرة (ب) من المادة ٨٣ مكرر، وثالثها، نظراً لأن الايكو قد أنشأت تدريجياً نظامها الخاص بتسجيل الطائرات (ARS) ونظام شهادات المشغلين الجويين (AOC) وهما نظامان أثبتنا فائدتهما في التحديد الدقيق لدولة التسجيل المعنية ودولة المشغل للطائرات المعنية، فينبغي مراعاة إمكانية استخدام وصلة إلكترونية بين هذه النظم وقاعدة بيانات اتفاقات وترتيبات الطيران (DAGMAR).

٢:٣ واقترح الرئيس إنشاء فريق صغير لتناول جوانب السلامة للتحريير الاقتصادي والمادة ٨٣ مكرر وتكليفه بالنظر في ورقة العمل واستنتاجاتها. وسيقوم هذا الفريق، الذي سيجتمع في الأوقات التي لا تتعد في الجلسة العامة ومجموعات الصياغة، بتقديم تقرير إلى اللجنة أثناء الأسبوع الثاني من الدورة. ولقد أعلن رئيس اللجنة عن أعضاء الفريق على النحو التالي: كندا وفرنسا وجامايكا وهولندا ونيجيريا وسنغافورة وجنوب أفريقيا والولايات المتحدة واتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا)، وسيرأسها السيد ج. تاتشيت (كندا). وشدد الرئيس على أن الفريق ليس مغلقاً دافعياً الوفود والمراقبين الآخرين إلى المشاركة فيه.

٣:٣ وقدّم رئيس فريق العمل بعد ذلك تقرير الفريق المدرج في المرفق (هـ) بهذا التقرير. وخلص التقرير إلى عدم وجود إشكالات قانونية بمعنى الكلمة سواء في المادة ٨٣ مكرر أو مشروع الاتفاق المقترح في كتاب الايكو الدوري ٢٩٥، غير أن ثمة مسائل قانونية قد تنشأ لدى تطبيق أحكام المادة ٨٣ مكرر بسبب عدم إلمام بعض الدول الأعضاء بمواضيع مثل نطاق تطبيق هذه المادة وطابع عقود التأجير. وتضمن التقرير التوصيات التالية:

(١) إمكانية أن تستعرض الأمانة الكتاب الدوري ٢٩٥ لتحديد التغييرات اللازمة للتصدي لبعض المسائل الرئيسية، مثل الطابع الطوعي لهذه الاتفاقات، ومتى تنطوي مختلف اتفاقات تأجير الطائرات و/أو تبادلها على أحكام المادة ٨٣ مكرر، وما إذا كانت اتفاقات نقل الطائرات من دولة إلى أخرى لمدة قصيرة تنطوي على (أو تستلزم) نقل مسؤوليات دولة التسجيل بموجب المادة ٨٣ مكرر، والانعكاسات القانونية المترتبة على إبرام اتفاق يتدرج بالمادة ٨٣ مكرر بالنسبة لكل دولة معنية؛

(٢) تشكيل فرقة عمل تضم الموظفين المناسبين من أمانة الإيكو وممثلين عن اللجنة القانونية من ذوي الخبرة في التعامل مع الاتفاقات التي تنطوي على أحكام المادة ٨٣ مكرر، للمساعدة على تنقيح الكتاب الدوري ٢٩٥ وتنقيف الدول الأعضاء بشأن مجال انطباق أحكام هذه المادة؛

(٣) بخصوص مسألة التسجيل:

(أ) يمكن التصدي لمسألة تسجيل الاتفاقات التي لا تنطوي على نقل مسؤوليات دولة التسجيل عن طريق تثقيف الدول الأعضاء بشأن مجال انطباق أحكام المادة ٨٣ مكرر والغرض من تسجيل هذه الاتفاقات لدى الإيكاو وأثره؛

(ب) فيما يتعلق بالتأخير في عمليات التسجيل، يمكن أن تنتظر الإيكاو، رهناً بتوفر الموارد، في خيار إعداد سجل إلكتروني يتيح للدول الأعضاء إمكانية إدخال المعلومات وإرسال الاتفاقات إلكترونياً بدلاً من إرسالها بالبريد إلى الإيكاو لإنهاء عملية التسجيل؛

(٤) أن تنتظر الإيكاو، لدى انعقاد المؤتمرات الإقليمية، في إضافة المادة ٨٣ مكرر كبنء على جدول أعمال هذه المؤتمرات لتعزيز إلمام الدول الأعضاء بأهمية هذه الاتفاقات.

٤:٣ وفتح الرئيس المجال أمام الأسئلة، بعد أن أنهى عرضه، ولم تكن هناك أي أسئلة من المشاركين. ودعا الرئيس حينئذ اللجنة إلى الإعراب عن أي اعتراض لديها على التوصيات التي قدمها فريق العمل في تقريره. وبالنسبة للتوصية (١) لم يكن هناك أي اعتراض واعتُبر أن اللجنة اعتمدتها. وفي النقاش التالي بشأن التوصية (٢) اقترح أحد الوفود أن تقوم اللجنة القانونية بصياغة اتفاق نموذجي على أساس المادة ٨٣ مكرر لمساعدة الدول في مجال التنفيذ. وأشار الرئيس إلى أن الكتاب الدوري ٢٩٥ يتضمن اتفاقاً نموذجياً بالفعل وأن الحاجة إلى تحديثه ستدخل ضمن نطاق استعراض الأمانة للكتاب الدوري عملاً بالتوصية (١). وتساءل وفد آخر عما إذا كانت الاتفاقات المبرمة بموجب المادة ٨٣ مكرر ينبغي أن تكون اتفاقات على مستوى المعاهدة. وأجاب الرئيس بأن المادة ٨٣ مكرر تشير إلى مصطلح "اتفاق" وأن مثل هذه الترتيبات تعد تبادلاً للحقوق والواجبات بين الدول وطريقة تنفيذها ترجع إلى القوانين الوطنية. واعتمدت اللجنة التوصية (٢).

٥:٣ ودعا الرئيس بعد ذلك اللجنة إلى الإعراب عن أي اعتراض لديها على التوصيتين (٣) و(٤) وأعلن عن اعتماد هاتين التوصيتين إذ لم تبد اللجنة أي اعتراض عليهما. وتحدث أحد الوفود مقترحاً أن توفر الأمانة برنامجاً عن المادة ٨٣ مكرر خلال الدورة الثامنة والثلاثين القادمة للجمعية العمومية، رهناً بتوفر الموارد وإمكانية التنفيذ، في ضوء الفترة الزمنية المحدودة المتاحة لتخطيط حدث بهذا الحجم. وطلب وفد آخر أن تقترض التوصية (٤) أن المؤتمرات الإقليمية تقرر عقدها فعلاً، ودعا الأمانة إلى التخطيط لعقد ندوة قانونية بهذا الشأن على الصعيد الإقليمي. ودعت الأمانة الوفود إلى حث دولها على استضافة مؤتمرات إقليمية لهذا الغرض، مشيرةً إلى أن إدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية لا تملك الميزانية الكافية لتمويل مثل هذه الأحداث. كما تدخل الرئيس مشيداً بالدعم الذي قدمته إدارة الشؤون القانونية مؤخراً لعقد مؤتمر في وارسو بتمويل من إدارة الطيران المدني في بولندا. وأخيراً، طلب أحد الوفود تعديل توصيات فريق العمل بحيث تتضمن وضع مشروع بند نموذجي لتفويض صلاحية تطبيق أحكام المادة ٨٣ مكرر في اتفاقات النقل الجوي/الخدمات الجوية الثنائية. وأشار الرئيس هنا أيضاً إلى أن هذا المقترح يدخل ضمن نطاق استعراض الأمانة للكتاب الدوري ٢٩٥ عملاً بالتوصية (١).

٦:٣ وقدّم أمين اللجنة بعد ذلك ورقة العمل LC/35-WP/3-1 التي تصف التقدم الذي أحرز مؤخراً في البنود المدرجة ضمن برنامج العمل العام للجنة القانونية، ولم يتقدم أعضاء اللجنة بأي تعليقات في هذا الشأن.

البند رقم ٤ من جدول الأعمال: استعراض برنامج العمل العام للجنة القانونية

١-٤ عقب تقديم ورقة العمل LC/35-WP/4-1، تساءل أحد الوفود عما إذا كان ينبغي أن تظل جميع البنود ضمن برنامج عمل اللجنة. وأشار الوفد إلى أن بنوداً أخرى متعلقة بعمل الايكاو، مثل تنفيذ الدول للقواعد والتوصيات الدولية وتنفيذ الدول للمعاهدات وامتثال الدول للقواعد والتوصيات الدولية، خاصة في مجالي السلامة والأمن، لم تدرج في برنامج العمل، بينما أنه، مثلاً، لا يُنجز حالياً أي عمل بشأن البند ٤ من برنامج العمل، الذي يتناول الضمانات الدولية للمعدات المنقولة (معدات الطائرات). وأوضح الوفد كذلك أن إعادة ترتيب أولويات البنود المتبقية في برنامج العمل سليمة.

٢-٤ وأعطى الرئيس المندوبين فكرة عامة عن الوضع الراهن لبرنامج العمل، حسب ما هو مبين في الفقرة ٥ من ورقة العمل LC/35-WP/4-1.

٣-٤ وعقب الفكرة العامة المقدمة من الرئيس، تركزت المناقشة أولاً على البند رقم ٤ - النظر في وضع إطار قانوني بشأن نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM)، بما في ذلك النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS) والهيئات الإقليمية المتعددة الجنسيات - بعد أن اقترح أحد الوفود حذفه من برنامج العمل (أو تخفيضه على سلم الأولوية على الأقل)، استناداً إلى أنه ظل على برنامج العمل لعشرين سنة ولم يشهد أي نشاط منذ عام ٢٠٠٤. وعقب ذلك أخذت الكلمة عدة وفود لمعارضة حذف البند رقم ٤ من برنامج العمل، وأشار أحد الوفود إلى أن الافتقار للتقدم بشأن هذا البند يُعزى أساساً أنه أدرجته أصلاً وساندته دول أفريقية عديدة بشرط أن يشمل أي نظام دولي للملاحة بالأقمار الصناعية "مساعدة فنية" وأن هذه المساعدة لم تُقدم. واعترض وفد أيضاً على حذف البند رقم ٤ من برنامج العمل مضيفاً أن حذفه استناداً لعدم التقدم لن يفعل سوى جعل التقدم أصعب بكثير. وأيدت وفود أخرى حذف البند رقم ٤ من برنامج العمل، وأشار أحد هذه الوفود إلى أنه يمكن إعادة البند في المستقبل عندما توجد إمكانية للمزيد من التقدم.

٤-٤ وإلى جانب المناقشة بشأن الحذف/إعادة ترتيب الأولوية المقترحة للبند رقم ٤، قدمت الوفود أيضاً اقتراحات مختلفة لإعادة ترتيب أولوية بنود أخرى مختلفة مدرجة في برنامج العمل، ولكن لم يوجد توافق آراء واضح فيما يتعلق بهذه الاقتراحات، باستثناء اقتراح إعطاء درجة أعلى من الأولوية للبند رقم ٧ - النظر في وضع إرشادات بشأن تضارب المصالح - الذي حظى بتأييد واسع النطاق.

٥-٤ ثم قدم الرئيس ملخصه للمناقشة بشأن البند رقم ٤ من جدول الأعمال، حيث لاحظ أنه بسبب عدم وجود توافق آراء واضح بشأن حذف البند رقم ٤ من برنامج العمل، سيظل في برنامج العمل بأولويته الحالية. واقترح كذلك أنه، استناداً إلى المناقشات، سيتم رفع درجة أولوية البند رقم ٧ من برنامج العمل إلى البند رقم ٥ وتخفيض أولوية البندين رقم ٥ و ٦ بناء على ذلك.

البند رقم ٥ من جدول الأعمال: انتخاب رئيس اللجنة ونواب رئيسها

١:٥ قبل انتخاب رئيس ونواب رئيس اللجنة في نهاية هذه الدورة، أحاطت اللجنة علماً بأنه خلال الدورة الرابعة والثلاثين والدورة الحالية، كان الرئيس الذي انتُخب من قبل غائبا ولم يترأس أي اجتماعات للجنة القانونية. وقُدِّمَ بالتالي اقتراح غير رسمي بتعديل النظام الداخلي للجنة القانونية (Doc 7669-LC/139/5) لتوضيح أنه عندما يستقيل الرئيس أو يصبح غير قادر لسبب آخر على العمل خلال الفترة المتبقية من مدته، يصبح النائب الأول للرئيس هو الرئيس، ويتقدم نواب الرئيس الآخرون للمستوى الأعلى الذي يسبق مستواهم الحالي، علماً بأن منصب النائب الرابع للرئيس سيظل شاغراً.

٢:٥ وأجريت هذه المناقشة في ظل رئاسة السيدة س. تان (سنغافورة) النائبة الثالثة لرئيس اللجنة القانونية، نظراً لأن السيد م. جينيسون اعترف نظراً لوجود حالة تضارب ظاهرية في المصالح. وأعلنت السيدة تان للاجتماع أنه في حالة اعتماد التعديل المقترح، سيتعين أن تتقدم من منصب النائبة الثالثة للرئيس إلى النائبة الثانية للرئيس، الأمر الذي قد يُنظر إليه أيضاً كتضارب في المصالح. وبالرغم من هذا البيان، قررت اللجنة أن تترأس السيدة تان الاجتماع.

٣:٥ وقبل مناقشة محتويات التعديل المقترح، أُثيرت بعض المسائل الإجرائية فيما يتعلق بطريقة إدراج هذا البند في جدول الأعمال. وحسب أحد الآراء، فإن إضافة بند جديد إلى جدول الأعمال في هذه المرحلة من جانب اللجنة ذاتها بعد أن تقرر جدول الأعمال النهائي قد لا يكون مطابقاً للنظام الداخلي حيث أن الفقرة الفرعية (ج) من المادة (١١) تنص على وجوب موافقة المجلس على إضافة بند جديد إلى جدول الأعمال. وثمة تفسير محتمل آخر وهو أن اللجنة القانونية هي بصفة عامة التي تتحكم في إجراءاتها، ويجوز لها بالتالي، مع مراعاة القيود التي يفرضها دستورها، والأحكام المحددة في المادة (٤٧)، أن تعدل نظامها الداخلي حسبما يكون ضرورياً أو مناسباً.

٤:٥ وكحل بديل لتعديل النظام الداخلي، تقدم وفدان بصورة مشتركة باقتراح مفاده أنه نظراً لأن السيد م. جينيسون هو الرئيس بموجب الأمر الواقع خلال الدورتين الرابعة والثلاثين والخامسة والثلاثين للجنة القانونية، ينبغي للجنة أن تعتمد قراراً للاعتراف به بوصفه الرئيس من الناحية القانونية لهاتين الدورتين. وأيدت العديد من الوفود هذا الاقتراح ووافقت عليه اللجنة بالإجماع. وتقرر أنه ينبغي أن يبين محضر اللجنة القانونية أنه كان رئيس اللجنة القانونية لمدة كاملة مكونة من الدورتين الرابعة والثلاثين والخامسة والثلاثين.

٥:٥ وذكرت عدة وفود أنه من الضروري تعديل النظام الداخلي للجنة القانونية في الوقت المناسب، مع مراعاة المناقشة المذكورة أعلاه. وعلى أساس الوثيقة LC/35-WP/5-1 وعملاً بالمادة ٦ من النظام الداخلي، قامت اللجنة بانتخاب رئيسها ونوابه الأول والثاني والثالث والرابع.

٦:٥ وانتُخب السيد تيري أولسون (فرنسا) رئيساً بعد أن رشّحه وفد لبنان وأيد ترشيحه وفد كندا. وقد رشح هذان الوفدان أيضاً نواب الرئيس الأربعة الذين تم انتخابهم بالتزكية.

٧:٥ ومن ثم فقد انتُخب الأفراد التالية أسماؤهم: السيدة س. ه. تان (سنغافورة) نائبة أولى للرئيس، والسيد أ. بييرا (الإمارات العربية المتحدة) نائبا ثانياً للرئيس، والسيد ن. لونغو (الأرجنتين) نائبا ثالثاً للرئيس، والسيدة ه. هيتولا (ناميبيا) نائبا رابعاً للرئيس.

٨:٥ وأعربت اللجنة عن بالغ الامتنان للسيد جينيسون لما قام به من أعمال وما قدّمه لها من توجيهات.

البند رقم ٦ من جدول الأعمال: تاريخ ومكان انعقاد الدورة السادسة والثلاثين للجنة القانونية وجدول أعمالها

٦- ١ نظرت اللجنة في هذا البند على أساس الوثيقة LC/35-WP/6-1 المقدمّة من الأمانة العامة. وبناء على توصية من الرئيس، قررت اللجنة أن تترك لمجلس الايكاو مسألة تحديد تاريخ ومكان انعقاد الدورة السادسة والثلاثين للجنة القانونية وجدول أعمالها.

البند ٧ من جدول الأعمال: تقرير عن الأعمال المنجزة في هذه الدورة

١:٧ استعرضت اللجنة التقرير عن الأعمال المنجزة في الأيام السبعة الأولى من الدورة وأقرته مع إدخال عدد من التعديلات عليه. وفيما يتعلق بالبند التي نوقشت في اليوم الأخير من الدورة الأربعاء الموافق ٢٠١٣/٥/١٥، وافقت اللجنة على تفويض الرئيس سلطة إقرار ذلك الجزء من التقرير بالنيابة عن اللجنة.

٢:٧ وتوجهت عدة وفود بالشكر للرئيس على قيادته وحكمته وتفانيه في توجيه أعمال اللجنة، مما أفضى إلى استنتاجات مفيدة وإلى صياغة نص جيد لمواصلة العمل. وأعربت وفود أخرى عن نفس الشعور وأشارت أيضا إلى الأعمال الممتازة التي اضطلع بها الرئيس في الدورة الرابعة والثلاثين للجنة. وأعرب عدد من الوفود عن الأمل في أن يواصل الرئيس، بحكم منصبه، مد يد المساعدة للجنة القانونية.

٣:٧ وشكر الرئيس الوفود على عباراتها اللطيفة وأعرب عن أمله في أن يراها كلها مرة أخرى خلال دورة الجمعية العمومية للايكاف وفي المؤتمر الدبلوماسي في المستقبل.

المرفق (أ)

جدول الأعمال

- البند ١: اعتماد جدول الأعمال**
- ملاحظة:** تنص المادة ١١ (أ) من النظام الداخلي للجنة القانونية (Doc 7669-LC/139/5) على ما يلي: "تحدد اللجنة جدول الأعمال النهائي للدورة في اجتماعها الأول."
- البند ٢: الأفعال أو الجرائم التي تثير قلق مجتمع الطيران الدولي ولا تشملها وثائق قانون الجو الراهنة**
- ملاحظة:** هذا هو البند الرئيسي الذي ستعتمد فيه اللجنة القانونية، وستتناوله على أساس النص الذي أعدته اللجنة الفرعية الخاصة لتحديث اتفاقية طوكيو، بما في ذلك مسألة الركاب غير المنضبطين.
- البند ٣: النظر في البنود الأخرى في برنامج العمل العام للجنة القانونية**
- ملاحظة:** ستعتمد اللجنة في تقارير عن البنود الأخرى المدرجة ضمن برنامج عملها العام:
- التعويض عن الأضرار التي تلحقها الطائرات بأطراف ثالثة نتيجة لأفعال التدخل غير المشروع أو المخاطر العامة؛
 - الجوانب المتعلقة بالسلامة في إطار التحرير الاقتصادي والمادة ٨٣ مكرر؛
 - النظر في وضع إطار قانوني بشأن نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM)، بما في ذلك النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS) والهيئات الإقليمية المتعددة الجنسيات؛
 - الضمانات الدولية للمعدات المتحركة (معدات الطائرات)؛
 - استعراض مسألة التصديق على وثائق قانون الجو الدولي؛
 - النظر في وضع إرشادات بشأن تضارب المصالح.
- البند ٤: استعراض برنامج العمل العام للجنة القانونية**
- ملاحظة:** ستحدد اللجنة برنامج عملها العام، مع تحديد أولوية البنود، لعرضه على المجلس من أجل إقراره.
- البند ٥: انتخاب رئيس اللجنة ونواب رئيسها**
- ملاحظة:** تنص المادة ٦ من النظام الداخلي للجنة القانونية على ما يلي: "تنتخب اللجنة في نهاية كل جلسة ثانية رئيساً ونواب رئيس أول وثانٍ وثالثٍ ورابع، من بين ممثلي الدول. ويُعيّن الرئيس

ونوابه من وقت رفع الجلسة التي انتُخبوا فيها إلى نهاية الجلسة التي يُنتخب فيها من يخلفهم حسب الأصول. ولا يجوز إعادة انتخابهم فترة ثانية للمنصب ذاته".

البند ٦: تاريخ ومكان انعقاد الدورة السادسة والثلاثين للجنة القانونية وجدول أعمالها

ملاحظة: ستنتظر اللجنة في تاريخ انعقاد دورتها القادمة ومكان انعقادها وجدول أعمالها، في ضوء القرارات التي ستكون قد اتخذتها خلال الدورة الخامسة والثلاثين.

البند ٧: تقرير عن الأعمال المنجزة في هذه الدورة

المرفق (ب)

قائمة ورقات العمل والورقات الأخرى

ورقة العمل	العنوان
Agenda Item 1	
LC/35-WP/1-1	جدول الأعمال المؤقت
LC/35-WP/1-2	مذكرة عن الوثائق وترتيبات العمل
Agenda Item 2	
LC/35-WP/2-1	ملاحظة استهلاكية
LC/35-WP/2-2	Comments of the International Air Transport Association (IATA) on LC/35-WP/2-1 and the Legal Aspects of the Issue of Unruly Passengers
LC/35-WP/2-3	Views of the International Air Transport Association (IATA) on Some Practical Aspects of the Issue of Unruly Passengers
LC/35-WP/2-4	Comments of the International Union of Aerospace Insurers (IUAI) on LC/35-WP2/1 and the Legal Aspects of the Issue of Unruly Passengers
LC/35-WP/2-5	Views of the United Arab Emirates on the Draft Protocol to Amend the Tokyo Convention
LC/35-WP/2-6	تقرير لجنة الصياغة
Agenda Item 3	
LC/35-WP/3-1	النظر في البنود الأخرى في برنامج العمل العام للجنة القانونية
LC/35-WP/3-2	جوانب السلامة للتحرير الاقتصادي والمادة الثالثة والثمانين مكرر

Agenda Item 4

LC/35-WP/4-1

استعراض برنامج العمل العام للجنة القانونية

Agenda Item 5

LC/35-WP/5-1

مذكرة بشأن الانتخاب

Agenda Item 6

LC/35-WP/6-1

تاريخ ومكان انعقاد الدورة السادسة والثلاثين للجنة القانونية وجدول أعمالها

Agenda Item 7

LC/35-WP/7

مشروع تقرير اللجنة القانونية عن أعمال دورتها الخامسة والثلاثين - تنظيم الاجتماع

LC/35-WP/7-1

مشروع تقرير اللجنة القانونية عن أعمال دورتها الخامسة والثلاثين - البند ٢ من جدول الأعمال-الفقرات ٢:١ إلى ٢:٢٢

LC/35-WP/7-2

مشروع تقرير اللجنة القانونية عن أعمال دورتها الخامسة والثلاثين - البند ٢ من جدول الأعمال-الفقرات ٢:٢٣ إلى ٢:٧١

LC/35-WP/7-3

مشروع تقرير اللجنة القانونية عن أعمال دورتها الخامسة والثلاثين - البند ٢ من جدول الأعمال-الفقرات ٢:٧٢ إلى ٢:٨٩

LC/35-WP/7-4

مشروع تقرير اللجنة القانونية عن أعمال دورتها الخامسة والثلاثين - البند ٢ من جدول الأعمال-الفقرات ٢:٩٠ إلى ٢:١٢٥

LC/35-WP/7-5

مشروع تقرير اللجنة القانونية عن أعمال دورتها الخامسة والثلاثين - البند ٣ من جدول الأعمال-الفقرات ٣:١ إلى ٣:٦

LC/35-WP/7-6

مشروع تقرير اللجنة القانونية عن أعمال دورتها الخامسة والثلاثين - البند ٤ من جدول الأعمال-الفقرات ٤:١ إلى ٤:٥

LC/35-WP/7-7

مشروع تقرير اللجنة القانونية عن أعمال دورتها الخامسة والثلاثين - البند ٥ من جدول

الأعمال-الفقرات ٥:١ إلى ٥:٥

LC/35-WP/7-8	مشروع تقرير اللجنة القانونية عن أعمال دورتها الخامسة والثلاثين - المرفق (أ)
LC/35-WP/7-9	مشروع تقرير اللجنة القانونية عن أعمال دورتها الخامسة والثلاثين - المرفق (ب)
LC/35-WP/7-10	مشروع تقرير اللجنة القانونية عن أعمال دورتها الخامسة والثلاثين - المرفق (ج)
LC/35-WP/7-11	مشروع تقرير اللجنة القانونية عن أعمال دورتها الخامسة والثلاثين - المرفق (د)
LC/35-WP/7-12	مشروع تقرير اللجنة القانونية عن أعمال دورتها الخامسة والثلاثين - المرفق (هـ)
LC/35-WP/7-13	مشروع تقرير اللجنة القانونية عن أعمال دورتها الخامسة والثلاثين - المرفق (و)
LC/35-WP/7-14	مشروع تقرير اللجنة القانونية عن أعمال دورتها الخامسة والثلاثين - المرفق (ز)

الوثائق الأخرى

LC/SC-MOT	اللجنة الفرعية الخاصة التابعة للجنة القانونية المعنية بتحديث اتفاقية طوكيو، بما في ذلك مسألة الركاب غير المنضبطين - الاجتماع الأول
LC/SC-MOT-2	اللجنة الفرعية الخاصة التابعة للجنة القانونية المعنية بتحديث اتفاقية طوكيو، بما في ذلك مسألة الركاب غير المنضبطين - الاجتماع الثاني

المرفق (ج)

قائمة المشاركين

الدول

Luongo, N. Vallarino, C. M.	الأرجنتين
Reid, J.	أستراليا
Deckers, F.	بلجيكا
Arbigaus, D. F. Botelho de Queiroz, J.R.P. Da Fonseca Filho Cleso, J.	البرازيل
Torres Nogueira, F. Afouba Ngayihi, M. S. Zambo Zambo, D. Zoa Etoundi, E.	الكاميرون
Thachet, J. Lalonde, S. Zigayer, M. Forsythe, C.	كندا
Espinoza, C. Mena, A. E.	شيلي
Chim Ho, B. Ding, C. Guo, R. Liu, H. Sa Da Bandeira, M. Wang, R. Zhao, J.	الصين
Bejarano Ramon, C. A. Rivera Florez, E. B.	كولومبيا
Makaya Batchi, R. M. F.	الكونغو
Coulibaly, S.	كوت ديفوار
Castillo de la Paz, J. F. Pérez, A. M.	كوبا

Kanyanga Tshimanga, A.	جمهورية الكونغو الديمقراطية
Nissem, M.	الدانمرك
Montes de Oca, B. P. Simball Mosquera, X.	إكوادور
Metsalampi, S. Tupamaki, M.	فنلندا
Olson, T. De La Guéronnière, A. Gonnet, K. Mezi, É. Orus, S. Risse, E.	فرنسا
Schwierczinski, U.	ألمانيا
Andritsou, I.	اليونان
Rosales Slaverria Hector, A.	غواتيمالا
Théramène, B.	هايتي
Shahbazilar, H.	جمهورية إيران الإسلامية
Afrianto, D. Kresna Budhi, K. Maulani, N. Mayrianti, C. Ramon Adrianus Adityo, V. Ricardo, R. Rosita, Y.	إندونيسيا
Bardaro, A.	إيطاليا
Gordon, M.	جامايكا
Sugiyama, H. Nishio, S. Sakamoto, K. Furuhata, M. Takata, S. Uchita, T. Fukushiro, T. Hagio, M. Koda, T.	اليابان

Abual Arja, I.	الأردن
Al-Awady Ibraheem, O. Al-Mansouri Youssef, A. Almutairi, M. Rashid Khamees, K.	الكويت
Eid, S.	لبنان
Yong Heng, L.	ماليزيا
Traore Coulibaly, A.	مالي
Spagnol Clive, A.	مالطة
Méndez Mayora, D. Valle Álvarez, D. M.	المكسيك
Pinto, A.	موزامبيق
Hitula, H. Fikunawa, C.	ناميبيا
Cambridge, M. C. Muller, T. L.	هولندا
Muhammad, L. A. Ejembi, A. A. Gbem, A. Okoronkwo, P. I. Owolabi, A.	نيجيريا
Bález Argana, D. Meza Abdo, A. Recalde, R.	باراغواي
Camacho Bueno, L. Lazo Jorge, E.	بيرو
Choi Dong, H. Kang Myong, I. Kang, S. Moon, D. Lee, J. Lee Jae, W.	جمهورية كوريا

Efimov, D. G. Gavrilov, I. K. Gruzdev, Y. N. Malikova, N. V. Novgorodov, A. A. Shiyan, D. V. Subbotin, D. V.	الاتحاد الروسي
Alblawi, B. A. Almoghaby, A.	المملكة العربية السعودية
Dawn, V. Kaur, R. Tan, S. H.	سنغافورة
Mabaso, L. Chiumya, J. Mamabolo, M. Mdlalose, B. Peege, T. Steenkamp, T. Thabethe, F.	جنوب أفريقيا
Litchfield, D. Nkonyane, S.	سوازيلاند
Anderson, J.	السويد
Candrian, A. Noel, L.	سويسرا
Camulungu, V.	تنزانيا
Sanguthai, C. Sathiracharocnsap, S.	تايلند
Turna Zeynep, B.	تركيا
Baliddawa Zephaniah, M. Kanyunyuzi Jane Frances, K. Okwalinga Joseph, J. Ruhesi, R.	أوغندا
Al Maazmi Nadia, I. Piera, A.	الإمارات العربية المتحدة

Burrows, T.
Giovanniello, A.
Cors, D.
Jennison, M.
McDonald, S. W.
Tisi, A.
Tourtellot, C.
Weir, E.

الولايات المتحدة

González Silva, M. A.

أورغواي

Blanco, D.

جمهورية فنزويلا البوليفارية

Kabaso, S.
Mulenga, C.
Kombe, M. C.

زامبيا

المراقبون

Gaiya, S.

اللجنة الأفريقية للطيران المدني

Fofana, M.
Moussa H.
Sankara, M. B.

وكالة سلامة الملاحة الجوية في أفريقيا ومدغشقر

Tanhause, P

المنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية

Gill, M.
Hocking, A.

اتحاد النقل الجوي الدولي

Gates, S.

الاتحاد الدولي لشركات التأمين على الطيران

المرفق (د)

تقرير فريق عمل أصدقاء الرئيس بشأن حراس الأمن على متن الطائرات

عن

استعراض البند ٢ من جدول أعمال الدورة الخامسة والثلاثين للجنة القانونية فيما يتعلق "بوضع معايير وممارسات موحدة بشأن الجرائم" ، والمادة ١٥ مكرر من مشروع البروتوكول، والكتاب الدوري للإيكافو رقم ٢٨٨

(٢٠١٣/٥/٩)

الأرجنتين والصين وكولومبيا وإكوادور وفرنسا وإندونيسيا وجامايكا (الرئيس) واليابان وسنغافورة وأوغندا واتحاد النقل الجوي الدولي (الأياتا)

اختصاصات أصدقاء الرئيس

تتقيد المادة ١٥ مكرر على ضوء مختلف مقترحات التتقيح المقدّمة في الجلسة العامة، وتقديم تقرير بهذا الشأن في حدود وقت الغداء من يوم الجمعة ٢٠١٣/٥/١٠. وعدم التدخل في مسألة الاحتفاظ بالمادة ١٥ مكرر أم لا.

المنافشة والسند المنطقي

أعاد أصدقاء الرئيس تأكيد الفهم الحاصل لديهم بأن المقصود من عملهم ليس التنصيص على جرائم جديدة ولا تغيير طابع الاتفاقية، ولكن تشجيع الدول على تدوين أنواع الجرائم التي يتم التأكيد عليها. وبعد المناقشات تبين أنه من المفيد استخدام مقترح سنغافورة الذي قدمته في الجلسة العامة كأساس للمناقشات باعتبار أنه أقرب ما يكون إلى ما يعتبره المندوبون من أصدقاء الرئيس أمراً ضرورياً. وتجدر ملاحظة أنّ الإشارات المرجعية إلى الأفعال المحددة في الفقرتين (أ) و (ب) من المادة ١٥ مكرر هي وسيلة لتوجيه انتباه الدول إلى هذه الأفعال لأنّ شركات الطيران رأت فيها أفعال تبعث على القلق بشكل خاص.

أما التوصيات ومشروع المادة ١٥ مكرر التي وضعها أصدقاء الرئيس فالغرض منها هو تحقيق الأمور التالية:

- ١ - تجنّب التداخل بين الجرائم المحددة في هذا النص مع الجرائم المنصوص عليها في اتفاقيات أمن الطيران الأخرى.
- ٢ - تبديد مخاوف الدول التي تُفضّل عدم إدراج قائمة من الجرائم في الاتفاقية، وكذا مخاوف الدول التي تفضل إدراج مثل هذه القائمة.
- ٣ - استخدام كلمة "شَجَع" (بدلاً من عبارة من العبارات الإلزامية) لأنّ الدول تكون قد نصّت في قوانينها الوطنية على عقوبات لكل الجرائم المدرجة ضمن قانونها الجنائي، وبذلك يكون الإجراء المناسب هو

- تشجيع الدول على بدء إجراءات جنائية أو إدارية لا سيما عندما تشكل الجرائم أو الأفعال المرتكبة على متن الطائرة تهديدا للطائرة أو لمن يكون على متنها من الأفراد أو الممتلكات.
- ٤ - تم الاحتفاظ بالإشارة إلى الاعتداء على أفراد الطاقم وذلك بغية إبراز الأثر المترتب على الطيران المدني من ناحية السلامة.
- ٥ - استخدام الأقواس المعقوفة في الفقرة ١ (ب) لتمكين أصدقاء الرئيس من تحديد التعليمات القانونية التي يُعطيه قائد الطائرة (أي ما إذا كان النص ينبغي أن يتطرق فقط إلى التعليمات القانونية التي يُعطيه قائد الطائرة من أجل ضمان السلامة، أم أيضا إلى التعليمات المعطاة من أجل الحفاظ على النظام والانضباط).
- ٦ - استخدام الأقواس المعقوفة حول الفقرة ٢ لأنّ هذا البند يضمن سيادة الدول، ولكننا غير متأكدين مما إذا كان هذا الأمر ضروريا؛ ومع ذلك فقد أردنا التأكيد من أنّ الدول تدرك أنّ الأفعال المذكورة ليست هي الأفعال الوحيدة التي يجب تناولها.
- ٧ - استخدام الأقواس المعقوفة داخل الفقرة ٢ لأنّ العقوبات تُستخدم عادة في الاتفاقيات كعنوان للعقاب ولكنّ التدابير ستسمح بفرض عقوبات أخرى (مستخدمة في اتفاقية بيجين).
- ٨ - حذفنا كلمة "أخرى" في النص الأصلي للفقرة ٢ من أجل الوضوح.
- ٩ - كانت لدينا رغبة قوية في تصنيف ست (٦) جرائم/أفعال مُدرجة ضمن الجرائم المناسبة للإجراءات والعقوبات الجنائية (الجرائم الثلاث الأولى) والمناسبة للإجراءات والعقوبات الإدارية (الجرائم الثلاث الثانية) وذلك ضمن الكتاب الدوري رقم ٢٨٨، ولكننا عدلنا عن ذلك لأننا لا نريد أن نفرض على الدول كيفية تنظيم قوانينها الوطنية. ونحن ندرك أيضا أنّ الدول لا تستخدم/تطبق كلّها الإجراءات والعقوبات الإدارية.
- ويودّ أصدقاء الرئيس أيضا أن يشيروا إلى أنّ نص المادة ١٥ مكرر الذي أعيدت صياغته، والتحديث المقترح للكتاب الدوري رقم ٢٨٨، يشكّلان حزمة من الإجراءات الهادفة إلى تنسيق ما لدى الدول من إجراءات في مجال التصدي لمشكلة الركاب غير المنضبطين .

توصيات إلى رئيس اللجنة القانونية

(١) تُعاد صياغة المادة ١٥ مكرر كالآتي:

- ١ - "تُشجّع كل دولة متعاقدة على أن تتخذ من التدابير ما قد يكون ضرورياً لبدء إجراءات جنائية أو إدارية ملائمة ضد أي شخص يرتكب على متن طائرة جريمة أو فعلاً مشاراً إليه في الفقرة ١ من المادة الأولى، وخاصة:
- (أ) الاعتداء البدني أو التهديد بارتكاب مثل هذا الاعتداء على أحد أعضاء الطاقم؛
- (ب) رفض اتباع تعليمات قانونية أعطاها قائد الطائرة أو أعطيت بالنيابة عنه [لتحقيق الأغراض المنصوص عليها في الفقرتين ١ (أ) أو (ب) من المادة ٦]/[لغرض حماية سلامة الطائرة أو الأشخاص أو الممتلكات على متنها].

[٢- لا يؤثر أي شيء في هذه الاتفاقية على حق كل دولة متعاقدة في أن تدخل في تشريعها الوطني [عقوبات]/[تدابير] ملائمة للمعاقبة على الأفعال غير المنضبطة والمشغبة التي ترتكب على متن الطائرة.]

(٢) تحديث الكتاب الدوري رقم ٢٨٨

توصي اللجنة القانونية بأن يقوم المؤتمر الدبلوماسي، في حالة انعقاده، باعتماد قرار يدعو الايكاو إلى تحديث الكتاب الدوري رقم ٢٨٨ وذلك بما يلزم من مساعدة من جانب، مثلاً، فريق مخصص لهذا الغرض يتم تشكيله من بين الدول المشاركة في المؤتمر الدبلوماسي من أجل إضافة قائمة أفعال عدم الانضباط التي عادة ما تُرتكب على متن الطائرات والتي تُشجّع الدول الأطراف بقوة على أن تتخذ بموجب قوانينها الوطنية إجراءات جنائية أو إدارية بشأنها، وتسلب عقوبات جنائية أو إدارية مناسبة على مقترفيها. ويمكن أن تتضمن هذا القائمة الجرائم أو الأفعال الواردة في الكتاب الدوري رقم ٢٨٨ وأيضاً الجرائم والأفعال التالية:

تعمد اقتراح أي من الأفعال التالية على متن الطائرة:

- تهديد سلامة الطائرة؛
- إيذاء أو تهديد حياة الركاب أو أفراد الطاقم أو سلامتهم البدنية والنفسية؛
- الإضرار بممتلكات هؤلاء الأفراد أو بممتلكات مشغل الطائرة؛
- الإخلال بالنظام والانضباط على متن الطائرة؛
- تقويض السلم والهدوء أو إزعاج أي شخص على متن الطائرة؛
- التسبب في حالات تأخير أو إحداث الاضطراب في سير أي عملية من العمليات.

المرفق (هـ)

تقرير فريق العمل لاستعراض ورقة العمل LC/35 – WP/3-2 Revised "جوانب السلامة للتحرير الاقتصادي والمادة الثالثة والثمانين مكرر"

طلب رئيس الدورة الخامسة والثلاثين للجنة القانونية من فريق العمل هذا استعراض ورقة العمل LC/35 – WP/3-2 Revised :
"جوانب السلامة للتحرير الاقتصادي والمادة الثالثة والثمانين مكرر"، والتي قدمتها الأمانة العامة بالايكاو، وإعداد تقرير عما إذا كانت ثمة مشاكل قانونية متصلة بالتفاوض بشأن الاتفاقات المبرمة في إطار المادة الثالثة والثمانين مكرر وتسجيلها لدى الايكاو. وكبديل فقد طُلب من فريق العمل تقديم بعض التوصيات لتحسين نوعية هذه الاتفاقات.

إن الاتفاقات المبرمة بموجب المادة الثالثة والثمانين مكرر هي أداة لنقل مهام وواجبات معينة تقع عادة على عاتق دولة التسجيل إلى دولة المشغل الجوي، في حالة استئجار الطائرة أو استخدامها في الطيران العارض أو تبادلها. وبدون هذه الاتفاقات، قد تصبح عملية مراقبة السلامة عملية مكلفة ومعقدة إذ إن دولة التسجيل قد يتعين عليها متابعة الطائرة باختصاص قانوني أجنبي لضمان امتثالها لأحكامها الخاصة بالسلامة. وتوضح المادة الثالثة والثمانين مكرر أنه لكي يصبح اتفاق المادة الثالثة والثمانين مكرر نافذاً، يجب على دولة التسجيل ودولة المشغل الموافقة على نقل جميع المسؤوليات القانونية لدولة التسجيل أو جزء منها بموجب المواد ١٢ و ٣٠ و ٣١ و ٣٢ أ) من الاتفاقية، والتي تتصل عموماً بإجازة العاملين وشهادة الصلاحية للطيران ومعدات لاسلكي الطائرة وأحكام الجو. ولذا فإن هذه الاتفاقات مفيدة عند نقل الطائرات على أساس طويل الأجل.

وفي البداية ارتأى فريق العمل هذا أنه ليس ثمة مشاكل قانونية في حد ذاتها فيما يتصل بالصيغة اللغوية للمادة الثالثة والثمانين مكرر أو مسودة الاتفاق التي اقترحتها الايكاو في كتابها الدوري ٢٩٥، ومع ذلك، فقد تنشأ مشاكل قانونية نتيجة لذلك عند تنفيذ المادة الثالثة والثمانين مكرر نظراً لانعدام الفهم التام لدى بعض الدول لانطباق المادة الثالثة والثمانين مكرر وطبيعة التأجير. وأشارت الأمانة العامة للايكاو في ورقة عملها LC/35 – WP/3-2 إلى أن معظم اتفاقات المادة الثالثة والثمانين مكرر المسجلة لدى الايكاو ليست اتفاقات صالحة بموجب المادة الثالثة والثمانين مكرر. وهي في معظمها اتفاقات تأجير توافق فيها الدولتان على تنفيذ جوانب معينة من مهامها المعنية بدون نقل عملية مراقبة السلامة التي هي القصد الفعلي من الاتفاق المبرم بموجب المادة الثالثة والثمانين مكرر. وفي الواقع، فمعظم هذه الاتفاقات، وفقاً للأمانة العامة هي اتفاقات تأجير عادية.

وتتمثل مسألة أخرى في تسجيل الدول لهذه الاتفاقات لدى الايكاو "كاتفاقات مبرمة في إطار المادة الثالثة والثمانين مكرر" في الوقت الذي لا تتعلق فيه بالفعل بنقل المسؤوليات القانونية لدولة التشغيل، حسبما اعتزمتها المادة الثالثة والثمانين مكرر. وقد يترتب عن هذا الأمر عواقب غير مقصودة، حيث أن الدولة الثالثة التي صدقت على المادة الثالثة والثمانين مكرر قد تعتقد بأن هذه الاتفاقات تتضمن نقل مسؤوليات دولة التسجيل، مما يلزم هذه بالاعتراف بها بموجب المادة الثالثة والثمانين مكرر الفقرة (ب)، بينما هذه الدول غير ملزمة بذلك بالفعل. وفيما يتعلق بالدول التي أبرمت هذه الاتفاقات المزعومة المبرمة في إطار المادة الثالثة والثمانين مكرر، فإن تسجيل الاتفاق عملاً بالمادة الثالثة والثمانين مكرر الذي لا يتضمن نقل مسؤوليات دولة التسجيل بموجب المواد ١٢ أو ٣٠ أو ٣١ أو ٣٢ أ) من الاتفاقية قد يكون دليلاً على نقص الفهم بشأن انطباق المادة الثالثة والثمانين

مكرر، ويستمر هذا الأمر عند إدراج الاتفاق في سجل الايكاو. ولزيادة تعقد هذه المشكلة، فقد أشارت الايكاو إشارة واضحة إلى أنها لا تملك تفويض الولاية القانونية، أو الموارد من أجل إجراء مراجعة جوهرية لهذه الاتفاقات، ولا أي اتفاق من مئات الاتفاقات ذات الأنواع المختلفة التي تقدمها الدول إلى سجل الايكاو على أساس سنوي. وفي الواقع، أشارت الايكاو إلى أنه نظراً للأحجام الكبيرة للاتفاقات التي تتلقاها، فثمة قدر متراكم من الاتفاقات التي يتعين تسجيلها.

ولقد ناقش فريق العمل هذه المسائل بالتفصيل وهو يود تقديم التوصيات التالية إلى رئيس اللجنة القانونية:

١ - إن الاتفاقات المتعددة لتأجير الطائرات و/أو تبادلها هي أدوات مفيدة للناقلين الجويين لاستخدامها لتلبية احتياجات التشغيل المتغيرة، مما يسمح لهم بالاستفادة من الفرص المتاحة بالأسواق وزيادة الطلب رغم نقص سعة الأساطيل الداخلية أثناء فترات ذروة الطلب. ومع ذلك يبدو أن ثمة نقص في الفهم فيما بين الدول فيما يتعلق بانطباق المادة الثالثة والثمانين مكرر وانطباقها على هذه الأنواع من المعاملات. وبدون شك، يرى هذا الفريق أنه ينبغي أن تزود الدول الأعضاء بإرشادات حديثة بشأن انطباق المادة الثالثة والثمانين مكرر وبشأن طبيعة الاتفاقات المبرمة في إطار المادة الثالثة والثمانين مكرر. وكخطوة أولى، يمكن للأمانة العامة أن تستعرض كتاب الايكاو الدوري ٢٩٥ لتحديد ماهية التغييرات اللازمة لتناول بعض المسائل الرئيسية، مثل الطبيعة التطوعية لهذه الاتفاقات، وعندما تشمل الاتفاقات العديدة لتأجير الطائرات و/أو تبادلها المادة الثالثة والثمانين مكرر، وما إذا كانت الاتفاقات الخاصة بنقل الطائرات من دولة إلى أخرى على أساس قصير الأجل تتضمن (أو تقتضي) نقل مسؤوليات دولة التسجيل في إطار المادة الثالثة والثمانين مكرر، والتأثيرات القانونية التي تقع على كل دولة نتيجة الدخول في اتفاق مبرم في إطار المادة الثالثة والثمانين مكرر... إلخ.

٢ - ويوصي هذا الفريق أيضاً بتشكيل فرقة عمل تضم موظفين مناسبين من الأمانة العامة بالايكاو، وممثلين من اللجنة القانونية من ذوي الخبرة في تناول الاتفاقات المبرمة بموجب المادة الثالثة والثمانين مكرر للمساعدة في تنقيح كتاب الايكاو الدوري ٢٩٥ وكذلك لتحسين توعية الدول الأعضاء بشأن انطباق الاتفاقات المبرمة بموجب المادة الثالثة والثمانين مكرر.

٣ - وثمة مسألتان فيما يتعلق بالتسجيل، هما: (١) الاتفاقات التي لا تتضمن نقل مسؤوليات دولة التشغيل المسجلة عملاً بالمادة الثالثة والثمانين مكرر، و(٢) التأخير في التسجيل. وقد يتسنى تناول المسألة الأولى بواسطة توعية الدول الأعضاء فيما يتعلق بانطباق المادة الثالثة والثمانين مكرر والغرض من تسجيل هذه الاتفاقات لدى الايكاو وتأثيرها. وفي هذا الصدد، فإن فرقة العمل الموصى بتشكيلها في الفقرة ٢ يمكن أن تساعد في هذا الشأن. وفيما يتعلق بالتأخير، فقد أوصى الفريق بأنه رهنأ بتوفر الموارد يمكن أن تنظر الايكاو في خيار استحداث سجل قائم على الانترنت يمكن للدول الأعضاء أن تسجل فيه المعلومات والاتفاقات بصورة إلكترونية بنفسها عوضاً عن إرسال الاتفاقات إلى الايكاو لإكمال عملية التسجيل. ويمكن أن تنظر فرقة العمل في المسائل القانونية المتصلة بإعمال السجل القائم على الانترنت. وثمة خيار ممكن آخر يتمثل في إبلاغ الدول للدول الأخرى بصورة مباشرة وعلى أساس متوازن حسبما ورد في المادة الثالثة والثمانين مكرر (ب).

٤ - وتتمثل التوصية الأخرى لهذا الفريق في أن تقوم الايكاو، عند عقد المؤتمرات الإقليمية، بالنظر في إدراج المادة الثالثة والثمانين مكرر كبنود في جدول الأعمال وتشجيع أهمية هذه الاتفاقات بالنسبة للدول الأعضاء. وقد يؤدي ذلك إلى تحسين فهم هذه الاتفاقات ضمن جميع الدول الأعضاء.

٥ - ويشك فريق العمل في الفائدة المرجوة من هذه الاتفاقات بالنسبة لعقود التأجير القصيرة الأجل نظراً لجوانب التعقد الكامنة في التفاوض بشأن هذه الاتفاقات، حيث أن الكثير من الدول تعتبرها بمثابة معاهدات رسمية، فضلاً عن

التكاليف المالية المرتبطة بتنفيذها. ولذا يوصي هذا الفريق بأنه يتعين على الايكاو مواصلة تشجيع الدول على اتباع المرونة في التفاوض بشأن هذه الاتفاقات لكي لا ينتهي بها الأمر إلى التفاوض بشأن المعاهدات في كل مرة يُبرم فيها اتفاق بموجب المادة الثالثة والثمانين مكرر. ورغم أن هذا الأمر يقوم على طبيعة القوانين الوطنية لكل دولة ودستورها، ينبغي للايكاو تشجيع الوعي بالاتفاقات التي تتيح للدول المرونة فيما يتعلق بمستوى إقرار الاتفاقات المبرمة بموجب المادة الثالثة والثمانين مكرر كالاتفاقات الشاملة وإسناد المزيد من تفويض سلطة التوقيع إلى المسؤولين الحكوميين للتفاوض بشأن الاتفاقات في المستقبل مع نفس الدولة نظراً لطبيعة عقود التأجير قصيرة الأجل الشائعة في هذه الأيام.

أعد التقرير الأشخاص التالية أسماؤهم:

ماخيلد كيمبريدج (مندوب - هولندا)

أغوسطين هوكنغ (اتحاد النقل الجوي الدولي - الاياتا)

مايكل جيل (اتحاد النقل الجوي الدولي - الاياتا)

إليزابيث واير (مندوب - الولايات المتحدة الأمريكية)

سيو هواي تان (مندوب - سنغافورة)

مارفا غوردون (مندوب - جامايكا)

بوللي أوكورونكو (مندوب - نيجيريا)

إيميلي ميزي (مندوب - فرنسا)

ليفيرس ماباسو (مندوب - جنوب أفريقيا)

أنستازيا جيبم (مندوب - نيجيريا)

جون ثاتشيت (الرئيس - كندا)

ويدعم من:

ميتش فوكس (إدارة الملاحة الجوية - الايكاو)

هينري جوردجي (البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية - الايكاو).

كريستوفر بيتراس (إدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية - الايكاو)

المرفق (و)

تقرير فريق عمل أصدقاء الرئيس فيما يخص حراس الأمن على متن الطائرات

عقد فريق العمل التابع لأصدقاء الرئيس والمعني بالمسائل المتعلقة بدور ومهام حراس الأمن على متن الطائرة جلستين يومي ٨ و ١١/٥/٢٠١٣. وشارك في أعماله مندوبون من ١٧ دولة عضوا (الأرجنتين، كندا، شيلي، الصين، كولومبيا، فرنسا، جاميكا، اليابان، المكسيك، لبنان، الاتحاد الروسي، جنوب أفريقيا، سنغافورة، الإمارات العربية، المتحدة، والولايات المتحدة الأمريكية).

السند المنطقي

أحاط فريق العمل علما بالنقاط التالية:

- ١ - رغبة الوفود الداعية إلى إدراج أحكام بشأن حراس الأمن على متن الطائرة في اتفاقية طوكيو هي بالأساس من أجل (١) الإشارة الصريحة إليهم لأنهم يشكلون صنفا خاصا يختلف عن قائد الطائرة أو أفراد الطاقم أو الركاب، (٢) وتمكينهم من نفس الحماية القانونية الممنوحة لأفراد الطاقم أو الركاب.
- ٢ - ربما يكون العمل الذي يقوم به هؤلاء الحراس، في البلدان التي لديها برامج لحراس الأمن على متن الطائرات، مختلفا وفقا لقانون كل دولة من هذه الدول.
- ٣ - قرار نشر حراس الأمن على متن الطائرات يتم بموجب اتفاقات أو ترتيبات ثنائية أو متعددة الأطراف.

ولاحظ فريق العمل أيضا أنّ بعض البلدان لديها شواغل فيما يتعلق بكلا الخيارين المطروحين على اللجنة الفرعية القانونية، وهذا من شأنه أن يفضي إلى إضافة فقرة جديدة رقم ٣ للمادة السادسة من اتفاقية طوكيو. بيد أن النقاشات داخل الفريق أظهرت أن هناك حلولاً أسهل تتمثل فيما يلي:

- ١ - مواعمة سلطة حارس الأمن على متن الطائرة مع سلطة قائدة الطائرة [(أ) و (ب)]، غير أنّه من الصعب فيما يبدو منح حارس الأمن سلطة تسليم الشخص إلى السلطات المختصة أو إنزاله لأنّ هذه السلطة مخوّلة لقائدة الطائرة بموجب الفقرة (ج) (انظر الخيار ١ أدناه)؛ أو
- ٢ - إضافة حارس الأمن على متن الطائرة إلى الأفراد المذكورين في الفقرة ٢ (انظر الخيار ٢ أدناه).

وسيتعين، إذا وقع الاختيار على أحد الخيارين، تعديل تعريف حراس الأمن على متن الطائرات بما يلي:

- ١ - الإشارة إلى الاتفاقات الثنائية والمتعددة الأطراف التي يعملون على أساسها و
- ٢ - حسب الاقتضاء، تحديد غرض تدخلهم على متن الطائرة. وقد رأى فريق العمل ثلاث خيارات إذا كان تحديد هذا الغرض لازماً:
- قيام حراس الأمن بحماية الطائرة ومن عليها من أفعال التدخل غير المشروع (انظر الخيار (أ) أدناه)؛

- قيام حراس الأمن بحماية الطائرة ومن عليها من أي فعل يُعدُّ جريمة بموجب الفقرة ١ (أ) من المادة الأولى من اتفاقية طوكيو، شريطة أن تكون كل أفعال التدخّل غير المشروع أفعالاً جنائية (انظر الخيار (ب) أدناه)؛
- قيام حراس الأمن بحماية سلامة الطائرة أو سلامة من على متن الطائرة من الأشخاص أو الممتلكات (انظر الخيار (ج) أدناه).

وبإدخال هذه التعديلات على المادة السادسة ووضع تعاريف مناسبة لحراس الأمن على متن الطائرات، لن تكون هناك حاجة إلى إضافة فقرة جديدة رقم ٣ إلى المادة السادسة من اتفاقية طوكيو.

توصيات صياغية

الأحكام الجديدة المنطبقة على حراس الأمن ترد **بالخط الداكن**.

(أ) - تعريف دور ومهام حراس الأمن على متن الطائرات: المادة السادسة

(١) تُضاف إشارة مرجعية إلى حراس الأمن على متن الطائرات وفق خيار من الخيارين التاليين:

الخيار رقم (١)

١ - يجوز لقائد الطائرة أو حارس الأمن على متن الطائرة، عندما تكون لديه أسباب معقولة للاعتقاد أن شخصا ارتكب، أو على وشك أن يرتكب، على متن الطائرة، جريمة أو فعلاً مشاراً إليه في الفقرة ١ من المادة الأولى، أن يفرض على مثل هذا الشخص تدابير معقولة بما فيها تقييد الحركة تكون ضرورية لما يلي:

(١) حماية سلامة الطائرة أو الأشخاص أو الممتلكات على متنها؛

(٢) أو لحفظ حسن النظام والانضباط على متن الطائرة؛

(٣) أو لتمكين قائد الطائرة من تسليم هذا الشخص إلى السلطات المختصة أو إنزاله وفقاً لأحكام هذا الفصل.

٢ - يجوز لقائد الطائرة أن يطلب قيام أعضاء آخرين من طاقمها أو أن يصرح لهم بمساعدته في تقييد حركة أي شخص يكون له الحق في تقييد حركته، ويجوز له أن يطلب المساعدة من الركاب أو أن يصرح لهم بتقديمها دونما إلزام في ذلك. كما يجوز لأي من أعضاء الطاقم أو أي من الركاب أن يقوم، بدون ذلك التصريح، باتخاذ اجراءات وقائية معقولة عندما تتوافر لديه أسباب معقولة تدعوه للاعتقاد أن ذلك الإجراء كان من الواجب اتخاذه بصورة فورية لحماية سلامة الطائرة أو الأشخاص أو الممتلكات على متنها.

الخيار رقم (٢)

١ - يجوز لقائد الطائرة، عندما تكون لديه أسباب معقولة للاعتقاد أن شخصا ارتكب، أو على وشك أن يرتكب، على متن الطائرة، جريمة أو فعلاً مشاراً إليه في الفقرة ١ من المادة الأولى، أن يفرض على مثل هذا الشخص تدابير معقولة بما فيها تقييد الحركة تكون ضرورية لما يلي:

(أ) حماية سلامة الطائرة أو الأشخاص أو الممتلكات على متنها؛

(ب) أو لحفظ حسن النظام والانضباط على متن الطائرة؛
(ج) أو لتمكينه من تسليم هذا الشخص إلى السلطات المختصة أو إنزاله وفقاً لأحكام هذا الفصل.

٢ - يجوز لقائد الطائرة أن يطلب قيام أعضاء آخرين من طاقمها أو أن يصرح لهم بمساعدته في تقييد حركة أي شخص يكون له الحق في تقييد حركته، ويجوز له أن يطلب المساعدة من الركاب أو أن يصرح لهم بتقديمها دونما إلزام في ذلك. كما يجوز لأي من أعضاء الطاقم أو حارس الأمن على متن الطائرة أو أي من الركاب أن يقوم، بدون ذلك التصريح، باتخاذ اجراءات وقائية معقولة عندما تتوافر لديه أسباب معقولة تدعوه للاعتقاد أن ذلك الإجراء كان من الواجب اتخاذه بصورة فورية لحماية سلامة الطائرة، أو الأشخاص أو الممتلكات على متنها."]

٢ - حذف مشروع الفقرة ٣ (في الخيارين كليهما).

التعليقات

اتفق جميع أعضاء فريق العامل على أنّ مشروع البروتوكول يتيح الاعتراف بوجود حراس الأمن على متن الطائرات. وكان هناك اختلاف داخل فريق العمل على أفضل السبل الملائمة لبلوغ هذه الغاية. وقد فضلت أغلبية الوفود الخيار رقم ٢ لأنها تعتبره متسقاً مع قواعد الايكار ولوائحها السائدة التي تجعل حراس الأمن تحت سلطة قائدة الطائرة ويتصرفون دائماً وفق تعليماته. واتفقت هذه الوفود في الرأي على أنّ هذا الخيار يتسق أكثر مع الملحق السابع عشر. ومع ذلك، ترى وفود أخرى أن مشروع البروتوكول ينبغي أن يذهب إلى أبعد من ذلك ويمنح حراس الأمن معظم السلطات الممنوحة لقائد الطائرة. ولذلك، فهي قد فضلت الخيار رقم ١.

(ب) - الحماية القانونية لحراس الأمن على متن الطائرات: المادة العاشرة

بالنسبة للإجراءات التي تُتخذ وفقاً لهذه الاتفاقية، لا يعدّ قائد الطائرة، أو أي عضو آخر من أعضاء طاقمها، أو أي راكب، أو أي حارس من حراس الأمن على متن الطائرات أو مالك الطائرة أو مستثمرها أو الشخص الذي تُسيّر الرحلة لحسابه، مسؤولاً في أية دعوى تُرفع بسبب المعاملة التي يتعرّض لها الشخص الذي اتُخذت تلك الإجراءات حياله.

التعليقات

ساد اتفاق عام داخل فريق العمل على أنّ هذه الصياغة تتناسب مع كلا الخيارين (رقم ١ أو رقم ٢) ضمن المادة السادسة. ولذلك، يوصي فريق العمل باعتمادها في كلا الحالتين.

(ج) - تعريف حراس الأمن على متن الطائرات: المادة الأولى

تتم إضافة تعريف لحراس الأمن على متن الطائرات وفق واحد من هذه الخيارات الثلاثة:

- تنطبق هذه الاتفاقية على :

- (أ) الجرائم الخاضعة لأحكام قانون العقوبات،
 (ب) الأفعال، سواء كانت أو لم تكن في عداد الجرائم، التي يحتمل أن تعرّض للخطر أو تعرّض للخطر سلامة الطائرة أو الأشخاص أو الأموال فيها، أو التي تعرّض للخطر حسن النظام والضبط على متنها.
- ٢- فيما عدا ما نص عليه من أحكام في الباب الثالث، تطبق هذه الاتفاقية على الجرائم التي يرتكبها أو الأفعال التي يقوم بها شخص ما على متن أية طائرة مسجلة في دولة متعاقدة أثناء وجود تلك الطائرة اما في حالة طيران أو فوق سطح البحار أو فوق سطح أية منطقة لا تشكل جزءا من إقليم أية دولة.
- ٣- لأغراض هذه الاتفاقية، تعتبر طائرة ما في حالة طيران منذ لحظة تشغيل قوتها المحركة بغرض الإقلاع حتى اللحظة التي ينتهي فيها شروط الهبوط.

(أ) تعتبر الطائرة في حالة طيران في أي وقت منذ لحظة إغلاق جميع أبوابها الخارجية بعد صعود الركاب إليها ولغاية اللحظة التي يتم فيها فتح أي من تلك الأبواب بغرض إنزالهم. وفي حالة الهبوط الاضطراري، تعتبر الرحلة متواصلة حتى الوقت الذي تتولى فيه السلطات المختصة المسؤولية عن الطائرة وعن الأشخاص والممتلكات على متنها؛ [و]

(ب) "حارس الأمن على متن الطائرة" يعني [موظفاً حكومياً] / [شخصاً] تختاره خصيصاً وتدريبه وتصرح له حكومة دولة المشغل [و]/[أو] حكومة دولة التسجيل بأن يكون في الطائرة، طبقاً [لاتفاق و/أو ترتيب] ثنائي أو متعدد الأطراف لغرض

(الخيار (أ)) حماية تلك الطائرة ومن على متنها من أفعال التدخل غير المشروع*.

(الخيار (ب)) حماية تلك الطائرة ومن على متنها من أي جريمة أو فعل منصوص عليه في الفقرة ١ من المادة الأولى.

(الخيار (ج)) حماية سلامة تلك الطائرة أو من على متنها من الأشخاص والممتلكات.

٤- لا تطبق الاتفاقية على الطائرات المستعملة في الخدمات العسكرية أو الجمركية أو في خدمات الشرطة.

التعليقات

تساوى تقريبا عدد أعضاء فريق العمل المهتمين بالخيار (أ) مع عدد الأعضاء المهتمين بالخيار (ج). ولم يهتم إلا عدد قليل من الوفود بالخيار (ب).

ورأت معظم الوفود التي فضلت الخيار (أ) ضرورة تعريف عبارة "التدخل غير المشروع" ينبغي تعريفها عند اعتمادها. وهذا التعريف يمكن أن يكون على شكل إشارة إلى الملحق السابع عشر باتفاقية شيكاغو. وأوصى أحد الوفود بالنص على أنه، في حالة ما إذا كان دور حراس الأمن هو حماية الطائرة ومن عليها من أفعال التدخل غير المشروع، يمكن الاستغناء عن وضع تعريف لهم شريطة القول بأنهم يتصرفون "بموجب السلطات الممنوحة لهم بموجب هذا الاتفاق أو الترتيب". ورأى وفد آخر أنه لا داعي أصلا لمثل هذا التعريف إذا أعتمد هذا الخيار.

ولاحظ أحد الوفود أنه سيكون هناك، في حالة اعتماد الخيار رقم ١ ضمن المادة السادسة، شيء من عدم الاتساق مهما كان الخيار الذي سيعتمد ضمن المادة الأولى، لأن كل خيار من الخيارات الثلاثة لا يتضمن إشارة إلى ما يقوم به حارس الأمن من أجل حماية النظام والانضباط.

ورأت بعض الوفود أنه قد لا تكون هناك حاجة إلى تحديد الغرض من تدخل حراس الأمن، لأن نطاق هذا التدخل منصوص عليه في الاتفاقات أو الترتيبات المعنية. لذلك، أوصت هذه الوفود باستكشاف إمكانية التخلي عن الخيارات الثلاثة كلها والإبقاء على "المقدمة" كتعريف لدور هؤلاء الحراس، وحذف عبارة "الغرض".

وارتأى وفدان اثنان أن الإشارة إلى الاتفاقات أو الترتيبات ستكون أنسب ضمن المادة السادسة.

المرفق (ز)

مشروع نص بروتوكول اتفاقية طوكيو لعام ١٩٦٣ المقترح من اللجنة القانونية

المادة الأولى

يكمّل هذا البروتوكول الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي تُرتكب على متن الطائرات، الموقع عليها في طوكيو بتاريخ ١٤/٩/١٩٦٣ (المشار إليها فيما يلي بعبارة "الاتفاقية"). وبناء على اتفاق الأطراف في البروتوكول، تُقرأ وتفسر الاتفاقية مع هذا البروتوكول كوثيقة واحدة.

المادة الثانية

١ - يُستعاض عن الفقرة ٣ من المادة الأولى من الاتفاقية بما يلي:

"٣ - لأغراض هذه الاتفاقية:

(أ) تعتبر الطائرة في حالة طيران في أي وقت منذ لحظة إغلاق جميع أبوابها الخارجية بعد صعود الركاب إليها ولغاية اللحظة التي يتم فيها فتح أي من تلك الأبواب بغرض إنزالهم. وفي حالة الهبوط الاضطراري، تعتبر الرحلة متواصلة حتى الوقت الذي تتولى فيه السلطات المختصة المسؤولية عن الطائرة وعن الأشخاص والممتلكات على متنها [.] / [؛]

(ب) "حارس الأمن على متن الطائرة" يعني [موظفاً حكومياً] / [شخصاً] تختاره خصيصاً وتدريبه وتصرح له حكومة دولة المشغل، أو حكومة دولة التسجيل بأن يكون في الطائرة، طبقاً لاتفاق أو ترتيب ثنائي أو متعدد الأطراف [.] / [لغرض حماية تلك الطائرة ومن على متنها من أفعال التدخل غير المشروع.] / [أو لغرض حماية سلامة تلك الطائرة أو من على متنها من الأشخاص والممتلكات .]

(ج) "دولة المشغل" تعني الدولة التي يقع فيها المقر الرئيسي لأعمال المشغل، أو مقر إقامته الدائم إذا لم يكن للمشغل هذا المقر الرئيسي [.] / [؛]

(د) "دولة التسجيل" تعني الدولة التي دونت الطائرة في سجلها [.]

المادة الثالثة

يُستعاض عن المادة الثالثة من الاتفاقية بما يلي:

١ - تتمتع دولة التسجيل بصلاحيّة ممارسة اختصاصها القضائي على الجرائم أو الأفعال المرتكبة على متن الطائرة.

١ مكرر - تتمتع أي دولة أيضاً بصلاحيّة ممارسة اختصاصها القضائي على الأفعال أو الجرائم المرتكبة على متن الطائرة:

(أ) بصفتها دولة الهبوط، عندما تهبط الطائرة التي تُرتكب على متنها الجريمة أو يُرتكب على متنها الفعل في إقليمها والشخص الذي يدعى ارتكابه للجريمة أو للفعل لا يزال على متنها؛

(ب) [و] بصفتها دولة المشغل، عندما تُرتكب الجريمة أو يُرتكب الفعل على متن طائرة مؤجرة بدون طاقم إلى مستأجر يكون المقر الرئيسي لأعماله في تلك الدولة أو، إذا لم يكن للمستأجر هذا المقر الرئيسي، يكون مقر إقامته الدائم في تلك الدولة [.] / [؛]
 (ج) [و] عندما تُرتكب الجريمة أو يُرتكب الفعل من جانب أحد مواطني تلك الدولة أو ضد أحد مواطني تلك الدولة].

٢ - تتخذ كل دولة متعاقدة ما يلزم من التدابير لإقامة اختصاصها القضائي بوصفها دولة التسجيل على الجرائم [والأفعال] المرتكبة على متن طائرة مسجلة في تلك الدولة.
 ٢ مكرر - تتخذ كل دولة متعاقدة أيضا ما يلزم من التدابير لإقامة اختصاصها القضائي على الجرائم [والأفعال] المرتكبة على متن الطائرات في الحالات التالية:

(أ) بصفتها دولة الهبوط، عندما تهبط الطائرة التي تُرتكب على متنها الجريمة [أو الفعل] في إقليمها والشخص الذي يُدعى ارتكابه للجريمة [أو للفعل] لا يزال على متنها؛
 (ب) بصفتها دولة المشغل، عندما تكون الطائرة التي تُرتكب على متنها الجريمة [أو الفعل] طائرة مؤجرة بدون طاقم إلى مستأجر يكون المقر الرئيسي لأعماله في تلك الدولة، أو إذا لم يكن للمستأجر هذا المقر الرئيسي، يكون مقر إقامته الدائم في تلك الدولة.

[٢ ثالثا - يجوز أن تتخذ كل دولة متعاقدة أيضا ما يلزم من التدابير لإقامة اختصاصها القضائي على الجرائم [والأفعال] المرتكبة على متن الطائرات عندما تُرتكب جريمة [أو فعل] على متن طائرة من جانب أحد مواطني تلك الدولة أو ضد أحد مواطني تلك الدولة].

٣ - لا تحول هذه الاتفاقية دون ممارسة أي اختصاص جنائي وفقا للقانون الوطني."

المادة الرابعة

يُضاف ما يلي بوصفه المادة الثالثة مكرر من الاتفاقية:

" في حالة إخطار إحدى الدول المتعاقدة، التي تمارس اختصاصها القضائي بموجب المادة الثالثة، أو إذا علمت بصورة أخرى، أن هناك دولة متعاقدة أخرى أو أكثر تجري تحقيقا أو ملاحقة أو تتخذ إجراءات قضائية بصدد نفس الجرائم أو الأفعال، [يجوز لهذه] / [على هذه] الدولة المتعاقدة أن تجري ما يلزم من مشاورات مع الدول المتعاقدة الأخرى بهدف تنسيق إجراءاتها."

المادة الخامسة

تُحذف الفقرة ٢ من المادة الخامسة.

المادة السادسة

يُستعاض عن الفقرة ٢ من المادة السادسة من الاتفاقية بما يلي:

الخيار رقم (١)

"١ - يجوز لقائد الطائرة أو حارس الأمن على متن الطائرة، عندما تكون لديه أسباب معقولة للاعتقاد أن شخصا ارتكب، أو على وشك أن يرتكب، على متن الطائرة، جريمة أو فعلاً مشاراً إليه في الفقرة ١ من المادة الأولى، أن يفرض على مثل هذا الشخص تدابير معقولة بما فيها تقييد الحركة تكون ضرورية لما يلي:

- (١) حماية سلامة الطائرة أو الأشخاص أو الممتلكات على متنها؛
- (٢) أو لحفظ حسن النظام والانضباط على متن الطائرة؛
- (٣) أو لتمكين قائد الطائرة من تسليم هذا الشخص إلى السلطات المختصة أو إنزاله وفقاً لأحكام هذا الفصل.

٢ - يجوز لقائد الطائرة أن يطلب قيام أعضاء آخرين من طاقمها أو أن يصرح لهم بمساعدته في تقييد حركة أي شخص يكون له الحق في تقييد حركته، ويجوز له أن يطلب المساعدة من الركاب أو أن يصرح لهم بتقديمها دونما إلزام في ذلك. كما يجوز لأي من أعضاء الطاقم أو أي من الركاب أن يقوم، بدون ذلك التصريح، باتخاذ إجراءات وقائية معقولة عندما تتوافر لديه أسباب معقولة تدعو للاعتقاد أن ذلك الإجراء كان من الواجب اتخاذه بصورة فورية لحماية سلامة الطائرة أو الأشخاص أو الممتلكات على متنها."

الخيار رقم (٢)

"١ - يجوز لقائد الطائرة، عندما تكون لديه أسباب معقولة للاعتقاد أن شخصا ارتكب، أو على وشك أن يرتكب، على متن الطائرة، جريمة أو فعلاً مشاراً إليه في الفقرة ١ من المادة الأولى، أن يفرض على مثل هذا الشخص تدابير معقولة بما فيها تقييد الحركة تكون ضرورية لما يلي:

- (١) حماية سلامة الطائرة أو الأشخاص أو الممتلكات على متنها؛
- (٢) أو لحفظ حسن النظام والانضباط على متن الطائرة؛
- (٣) أو لتمكينه من تسليم هذا الشخص إلى السلطات المختصة أو إنزاله وفقاً لأحكام هذا الفصل.

٢ - يجوز لقائد الطائرة أن يطلب قيام أعضاء آخرين من طاقمها أو أن يصرح لهم بمساعدته في تقييد حركة أي شخص يكون له الحق في تقييد حركته، ويجوز له أن يطلب المساعدة من الركاب أو أن يصرح لهم بتقديمها دونما إلزام في ذلك. كما يجوز لأي من أعضاء الطاقم أو حارس الأمن على متن الطائرة أو أي من الركاب أن يقوم، بدون ذلك التصريح، باتخاذ إجراءات وقائية معقولة عندما تتوافر لديه أسباب معقولة تدعو للاعتقاد أن ذلك الإجراء كان من الواجب اتخاذه بصورة فورية لحماية سلامة الطائرة، أو الأشخاص أو الممتلكات على متنها."

المادة السابعة

يُستعاض عن المادة العاشرة من الاتفاقية بما يلي:

"بالنسبة للإجراءات التي تتخذ وفقاً لهذه الاتفاقية، لا يعد قائد الطائرة، أو أي عضو آخر من أعضاء طاقمها، أو أي راكب، أو أي حارس أمن على متن الطائرة، أو المالك أو المشغل للطائرة أو الشخص الذي تسيّر الرحلة لحسابه، مسؤولاً في أية دعوى ترفع بسبب المعاملة التي يتعرض لها الشخص الذي اتخذت الإجراءات حياله."

المادة الثامنة

يُضاف ما يلي بوصفه المادة الخامسة عشرة مكرر من الاتفاقية:

" ١ - تُشجّع كل دولة متعاقدة على أن تتخذ من التدابير ما قد يكون ضرورياً لبدء إجراءات جنائية أو إدارية ملائمة ضد أي شخص يرتكب على متن طائرة جريمة أو فعلاً مشاراً إليه في الفقرة ١ من المادة الأولى، وخاصة:

- (أ) الاعتداء البدني أو التهديد بارتكاب مثل هذا الاعتداء على أحد أعضاء الطاقم؛
 (ب) رفض اتباع تعليمات قانونية أعطاها قائد الطائرة أو أعطيت بالنيابة عنه لغرض حماية سلامة الطائرة أو الأشخاص أو الممتلكات على متنها.

" ٢ - لا يؤثر أي شيء في هذه الاتفاقية على حق كل دولة متعاقدة في أن تدخل [أو تبقى] في تشريعها الوطني تدابير ملائمة للمعاقبة على الأفعال غير المنضبطة والمشاغبة التي ترتكب على متن الطائرة.]".

المادة التاسعة

يُستعاض عن الفقرة ١ من المادة السادسة عشرة من الاتفاقية بما يلي:

" ١ - لأغراض تسليم الأشخاص بين الدول المتعاقدة، تُعتبر الجرائم المرتكبة على متن الطائرات كما لو كانت قد ارتكبت ليس فحسب في مكان وقوعها بل أيضاً في أراضي الدول المتعاقدة التي يتوجب عليها أن تقيم اختصاصها القضائي وفقاً للفقرتين ٢ و ٢ مكرر من المادة الثالثة، والتي أقامت اختصاصها القضائي وفقاً للفقرة ٢ ثالثاً من المادة الثالثة."]

المادة العاشرة

يُضاف ما يلي بوصفه المادة الثامنة عشرة مكرر من الاتفاقية:

"عندما يقوم قائد الطائرة بإنزال أو تسليم شخص طبقاً لأحكام المادة الثامنة أو التاسعة على التوالي، لا يجوز منع مشغل الطائرة من الحصول من هذا الشخص على تعويض عن أي أضرار تكبدها مشغل الطائرة نتيجة لهذا الإنزال أو التسليم."]

- انتهى -

ISBN 978-92-9249-302-8



9

7 8 9 2 9 2 4 9 3 0 2 8