



## الجمعية العمومية - الدورة الثامنة والثلاثون

### اللجنة القانونية

البند رقم ٤٦: الأفعال أو الجرائم التي تثير قلق أوساط الطيران الدولي والتي لا تغطيها وثائق قانون الجو الحالية

تقرير عن التقدم المحرز بشأن الأعمال القانونية المتصلة  
بالركاب غير المنضبطين وتنفيذ اتفاقية بيجين وبروتوكول  
بيجين

(مقدمة من رئيس المجلس)

الموجز التنفيذي	
ورقة العمل هذه عبارة عن تقرير عن التقدم المحرز بشأن الأعمال القانونية المتصلة بالركاب غير المنضبطين وعن تنفيذ اتفاقية بيجين وبروتوكول بيجين.	
الإجراء: يرجى من الجمعية العمومية القيام بما يلي:	
(أ) مناقشة الدول أن تشارك في المؤتمر الدبلوماسي لتعديل اتفاقية طوكيو؛	
(ب) حث الدول الأعضاء على التوقيع والتصديق على اتفاقية بيجين وبروتوكول بيجين.	
الأهداف الإستراتيجية:	تتصل ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي (ب) حيث أنها تقدم معلومات بشأن إعداد معاهدة لقانون الجو متصلة بأمن الطيران ويطلب فيها اتخاذ إجراءات في هذا الشأن، وهي متصلة كذلك باستراتيجية دعم التنفيذ الخاصة بدعم البرامج - الخدمات القانونية والعلاقات الخارجية.
الآثار المالية:	لا توجد
المراجع:	الوثيقة Doc 8364 - اتفاقية الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات (طوكيو، ١٩٦٣) الوثيقة Doc 9960 - اتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة المتعلقة بالطيران المدني الدولي (بيجين، ٢٠١٠) الوثيقة Doc 9959 - البروتوكول المكمل لاتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات (بيجين، ٢٠١٠) الوثيقة Doc 10014 - التقرير عن أعمال الدورة الخامسة والثلاثين للجنة القانونية

## ١- معلومات أساسية عن الأعمال القانونية المتصلة بالركاب غير المنضبطين قبل انعقاد الدورة الخامسة والثلاثين للجمعية العمومية

١-١ في ١٩٩٦/٦/٣، قرر المجلس أثناء جلسته السادسة من دورته ١٤٨ إدراج موضوع في برنامج العمل العام للجنة القانونية تحت عنوان "الأفعال أو الجرائم التي تثير قلق مجتمع الطيران الدولي ولا تشملها وثائق قانون الجو الراهنة". وفي ١٩٩٧/٦/٦، قرر المجلس أيضاً أثناء جلسته السادسة من دورته ١٥١ إنشاء مجموعة دراسة تابعة للأمانة العامة من أجل هذا الغرض. ولقد قامت هذه المجموعة، التي سُميت باسم مجموعة دراسة تابعة للأمانة العامة بشأن الركاب غير المنضبطين، بعقد عدة اجتماعات. ونتيجة لأعمالها، فقد اعتمدت الجمعية العمومية للايكاو في دورتها الثالثة والثلاثين (٢٥/٩/٢٠٠١) إلى (٥/١٠/٢٠٠١) القرار ٣٣-٤ "إصدار تشريع وطني بشأن بعض الاعتداءات التي تُرتكب على متن الطائرات المدنية (مسألة الركاب غير المنضبطين أو المشاغبيين)"، والذي يحدد تشريعاً نموذجياً وضعته المجموعة. وكذلك، فقد وضعت مجموعة الدراسة إرشادات بشأن الجوانب القانونية للركاب غير المنضبطين أو المشاغبيين في شكل كتاب الايكاو الدوري رقم ٢٨٨.

٢-١ وفي سبتمبر/أيلول ٢٠٠٩، أشار اتحاد النقل الجوي الدولي (IATA)، أثناء الدورة الرابعة والثلاثين للجنة الايكاو القانونية إلى استمرار الارتفاع الثابت للحوادث التي تتضمن ركاباً غير منضبطين وركاباً مشاغبيين وأيدت اللجنة اقتراح الاتحاد لإنشاء فريق عمل لتناول هذه المسألة. ووفقاً لذلك، فقد أعيد تنشيط مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة بشأن الركاب غير المنضبطين في أوائل عام ٢٠١١ على أساس قرار المجلس الذي اتخذته في جلسته السادسة من دورته ١٨٨ في أكتوبر/تشرين الأول ٢٠٠٩. وعقدت مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة المعاد تنشيطها اجتماعها الأول في مونتريال، في الفترة من ٢ إلى ٣/٥/٢٠١١ واجتماعها الثاني في باريس في الفترة من ٣ إلى ٤/١٠/٢٠١١. ولقد حددت عدداً من المسائل القانونية المتصلة بالركاب غير المنضبطين التي ينبغي التصدي لها، بما في ذلك استعراض البنود القضائية بموجب اتفاقية الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات (اتفاقية طوكيو، لعام ١٩٦٣) من أجل اتساقها مع الممارسة الحديثة، ووضع معايير وممارسات مشتركة فيما يتعلق بالجرائم وتعزيز التعاون الدولي لاتساق إجراءات الإنفاذ، وسلطات قائد الطائرة والحصانة ذات الصلة، ومركز حرّاس الأمن على متن الطائرة (IFSOs). واستنتجت مجموعة الدراسة أنه يتعين على المجتمع الدولي أن يتصدى لمسألة الركاب غير المنضبطين، وأن الايكاو هي المحفل المناسب لهذا الغرض، وأنه ينبغي إعادة استعراض اتفاقية طوكيو وبحث جدوى تعديلها، مع إشارة خاصة إلى مسألة الركاب غير المنضبطين. ولهذا الغرض، فقد أوصت المجموعة بإنشاء لجنة فرعية تابعة للجنة القانونية تُكَلَّف بإعداد مشروع نص لتحديث اتفاقية طوكيو.

٣-١ وبناءً على توصية مجموعة الدراسة، قرر المجلس في ٢٠١١/١١/١٥، أثناء جلسته الخامسة من دورته ١٩٤ أن يطلب من رئيس اللجنة القانونية إنشاء لجنة فرعية خاصة تابعة للجنة القانونية بغية استعراض اتفاقية طوكيو مع إشارة خاصة إلى مسألة الركاب غير المنضبطين. وفي ٢٠١١/١٢/٢٠، أنشأ رئيس اللجنة القانونية، السيد م جينيسون، (الولايات المتحدة) لجنة فرعية خاصة وعيّن السيد أ. بييرا (الإمارات العربية المتحدة) مقررًا لها. وعقدت اللجنة الفرعية، برئاسة السيدة س. ه. تان (سنغافورة) اجتماعين في عام ٢٠١٢.

٤-١ وبناءً على تقرير المقرر، ركزت اللجنة الفرعية مناقشتها على الاختصاصات القضائية وقائمة الجرائم وتسليم الأشخاص، وحصانة قائد الطائرة، وحرّاس الأمن على متن الطائرات ومدى تحديث اتفاقية طوكيو.

٥-١ وفيما يتعلق بالاختصاصات القضائية، فقد سبق أعربت اللجنة الفرعية عن شعورها بأن إدراج وممارسة الاختصاصات القضائية لكل من دولة المشغل الجوي ودولة الهبوط ستساعد في الحد من تزايد التصرف غير المنضبط على متن الطائرات. وانفتحت اللجنة الفرعية بشكل عام على أنه من المستصوب النص على اختصاصات قضائية مثل هذه. وتم

النظر أيضا في نطاقات أخرى للاختصاصات القضائية. ولا يزال يتعين تقرير ما إذا كانت هذه الاختصاصات القضائية ستصبح إلزامية أم اختيارية.

٦-١ وفيما يتعلق بقائمة الجرائم، فقد اتفقت اللجنة الفرعية على عدم إدراج هذه القائمة في مشروع الوثيقة، غير أن أغلبيتها اقترحت مادة جديدة رقم ١٥ مكرراً في اتفاقية طوكيو لإدراج نوعين من الأفعال، وهما فعل الاعتداء على أحد أعضاء طاقم الطائرة، وفعل رفض الانصياع للتعليمات القانونية التي يقدمها قائد الطائرة أو بالنيابة عنه.

٧-١ وخلصت اللجنة الفرعية إلى أنه لا يتعين تغيير الصياغة في المادة ٦ أو ١٠ باتفاقية طوكيو فيما يتعلق بحصانة قائد الطائرة. وفيما يتعلق بمسألة تسليم الأشخاص، ترى اللجنة الفرعية عدم الحاجة إلى إدراج أحكام إضافية في اتفاقية طوكيو.

٨-١ وفيما يتعلق بوضع حراس الأمن على متن الطائرة، لاحظت اللجنة الفرعية أن حراس الأمن على متن الطائرة لم يكونوا موجودين عندما اعتُمدت اتفاقية طوكيو، ولكن اليوم يتم نشرهم بصورة متزايدة في الرحلات الجوية الدولية. ورئي أنه من الضروري الاضطلاع بالمزيد من العمل بغية تحقيق توافق الآراء فيما يتعلق بدور حراس الأمن على متن الطائرة وحصاناتهم وفقا لذلك ضمن إطار اتفاقية طوكيو.

٩-١ وكذلك، فقد ناقشت اللجنة الفرعية مسائل أخرى، مثل المطالبات المالية المحتملة من شركات الطيران ضد الركاب غير المنضبطين، ولاسيما في حالة تحويل مسار الطائرة وكذلك تعريف مصطلحات معينة، مثل الطائرة وهي "في حالة طيران".

١٠-١ ونظرت اللجنة الفرعية في الأشكال الممكنة لتعديل اتفاقية طوكيو. وإذا اتخذ في نهاية الأمر قرار بتعديل اتفاقية طوكيو، فقد أوصت اللجنة الفرعية بأنه يتعين إجراء مثل هذه التعديلات عن طريق بروتوكول تكميلي عوضاً عن اتفاقية جديدة وقائمة بذاتها. وأعدت اللجنة الفرعية "بنود منطوق رئيسية لمشروع البروتوكول لتعديل اتفاقية طوكيو"، وذلك لكي تنظر فيها اللجنة القانونية.

١١-١ وقام المجلس، في الجلسة الثانية من دورته ١٩٨ المنعقدة يوم ٢٠/٢/٢٠١٣، بالنظر في تقرير عن اجتماع اللجنة الفرعية الثاني وقرر عقد الدورة الخامسة والثلاثين للجنة القانونية في مايو/أيار ٢٠١٣.

## ٢- الأعمال المتعلقة بمشروع النص المعدل لاتفاقية طوكيو

١-٢ وانعقدت الدورة الخامسة والثلاثون للجنة القانونية ورأسها السيد م. ب. جنيسون (الولايات المتحدة) في مونتريال في الفترة من ٦ إلى ١٥/٥/٢٠١٣. وشكل النظر في النص الذي أعدته اللجنة الفرعية الخاصة محور البند الرئيسي على جدول أعمال اللجنة. وركزت اللجنة مناقشتها على الاختصاصات القضائية والجرائم وحراس الأمن على متن الطائرات. ويرد في المرفق مشروع نص بروتوكول اتفاقية طوكيو لعام ١٩٦٣ الذي اقترحتة اللجنة القانونية.

١-١-٢ وفيما يتعلق باختصاص القضائي، فقد حدث توافق شامل في الآراء بشأن ضرورة الأخذ باختصاص دولة الهبوط، وقالت معظم الوفود المؤيدة لهذا الاختصاص أنها تفضل جعل هذا الاختصاص إلزامياً. وكان هناك أيضاً تأييد عام لمسألة إدراج الاختصاص القضائي لدولة المشغل. ومن ثم، فقد جاء مشروع النص النهائي مجسداً لهذين الاختصاصين دون أقواس معقوفة ضمن المادة الثالثة، وذلك على الرغم من بعض التحفظات التي تم الإعراب عنها. ويرد في المادة الثالثة، وضمن أقواس معقوفة، النص على اختصاص دولة جنسية الضحية أو الجاني المزعوم.

٢-١-٢ وفيما يتعلق بالجرائم، قبلت اللجنة بتوصية اللجنة الفرعية التي دعت فيها إلى عدم وضع قائمة بالجرائم. وبدلاً من ذلك، استُحدثت المادة الثامنة لاقتراح تعديل يرد على شكل مادة أخرى هي المادة ١٥ مكرراً من أجل تشجيع الدول على اتخاذ تدابير للشروع في إجراءات جنائية أو إدارية ملائمة ضد أي شخص يرتكب على متن الطائرة أي جريمة أو فعل من الجرائم أو الأفعال المنصوص عليها في الاتفاقية، ولاسيما الاعتداء على أحد أعضاء الطاقم ورفض الإنصياح للتعليمات القانونية التي يصدرها قائد الطائرة أو من ينوبه. وما تزال هذه الأحكام ترد ضمن أفواس معقوفة بانتظار إجراء المزيد من المناقشات.

٣-١-٢ وفيما يتعلق بحراس الأمن على متن الطائرة، استطاعت اللجنة، على الرغم من عدم التوصل إلى توافق بهذا الشأن، أن تضع صيغة نهائية لخيارين يتعلقان بمهام هؤلاء الحراس، وبعض الأحكام المتعلقة بحصانتهم. وترد كل هذه الأحكام ضمن أفواس معقوفة في المادتين السادسة والسابعة.

٤-١-٢ وفيما يتعلق بالبند الأخرى المتنوعة، تناولت اللجنة البند العام المتعلق بتعديل المادة الأولى، والتعريف الواردة في المادة الثانية، والتعديلات التبعية على المادة الخامسة، والاختصاصات المتزامنة في المادة الرابعة، والتعديلات التبعية الناجمة عن الاختصاص بالمادة التاسعة، ومسألة لجوء شركات الطيران إلى المحاكم ضمن المادة العاشرة. ومازل البعض من هذه الأحكام يتطلب المزيد من الدراسة والنظر.

٥-١-٢ وتشكل المادة الأولى الأجزاء المسطرة من النص التغييرات التي تقترح اللجنة إدخالها على النص المقدم من اللجنة الفرعية. وقد توافقت الآراء داخل اللجنة على أنّ النص ناضج بما فيه الكفاية ورأت اللجنة أنه جاهز لإحالاته إلى المجلس كمشروع نهائي وعرضه على الدول ومن ثم على مؤتمر دبلوماسي. ونظراً لأن اللجنة هي التي أعدت الإطار الأساسي لمشروع البروتوكول، فإنّه من الواضح أنّ المسائل لا يمكن حلها كلها على مستوى اللجنة، وأنّ بعض المسائل المتعلقة بالسياسات العامة لا يمكن حسمها إلا ضمن مؤتمر دبلوماسي.

### ٣- الأعمال المقبلة

١-٣ نظر المجلس، في الجلسة ١١ من دورته ١٩٩، في تقرير الدورة الخامسة والثلاثين للجنة القانونية في ٢٠١٣/٦/١٤ وقرر أن يطلب عقد مؤتمر دبلوماسي لتعديل اتفاقية طوكيو في الفترة من ٢٠١٤/٣/٢٦ إلى ٢٠١٤/٤/٤. وفي الجلسة ١٢ من نفس الدورة، اقترح المجلس أن ينظر المؤتمر الدبلوماسي في مواصلة استخدام الضميرين "هو" و "هي" في كامل نص البروتوكول المقترح.

### ٤- تنفيذ اتفاقية بيجين وبروتوكول بيجين

١-٤ اعتمد المؤتمر الدبلوماسي الذي عُقد في بيجين، تحت رعاية الايكاو، في ٢٠١٠/٩/١٠ اتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة المتعلقة بالطيران المدني الدولي (بيجين، ٢٠١٠) (اتفاقية بيجين)، والبروتوكول التكميلي لاتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات (بيجين، ٢٠١٠) (بروتوكول بيجين). واعتمدت الجمعية العمومية في دورتها السابعة والثلاثين القرار ٣٧-٢٣: تعزيز اتفاقية بيجين وبروتوكول بيجين لحث جميع الدول على توقيع هاتين الوثيقتين والتصديق عليهما. وحتى ٢٠١٣/٧/٥، وقعت على اتفاقية بيجين ٢٧ دولة وصدقت عليها ٥ دول وانضمت إليها ثلاث دول. ووقعت على بروتوكول بيجين ٢٩ دولة وصدقت عليه ٥ دول وانضمت إليه دولتان. وبغية مساعدة الدول على الانضمام إلى هاتين المعاهدتين، فقد أُعدت مجموعات من المعلومات الإدارية وأُحيلت إلى الدول بواسطة كتاب من المنظمة ووضعت في مجموعة المعاهدات على موقع الانترنت التابع للايكاو.

## المرفق (أ)

### مشروع نص بروتوكول اتفاقية طوكيو لعام ١٩٦٣ المقترح من اللجنة القانونية

#### المادة الأولى

يكمل 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 والمشغبة 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 -