DCTC Doc. 6
20/1/14

المؤتمر الدولي لقانون الجو

مونتريال، ٢٠١٤/٣/٢٦ إلى ٢٠١٤/٤/٤

تعليقات على مشروع بروتوكول تعديل اتفاقية طوكيو لعام ١٩٦٣ بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات

(ورقة مقدمة من جمهورية فنزويلا البوليفارية)

الموجز التنفيذي

تهدف ورقة العمل هذه إلى الإشارة إلى تعليقات دولة فنزويلا بشأن مشروع بروتوكول تعديل الاتفاقية المتعلقة بالجرائم وبعض الآثار الأخرى المرتكبة على متن الطائرات، والمبرمة في طوكيو في ١٩٦٣/٩/١٤، بصيغته التي اقترحتها اللجنة القانونية للايكاو.

قرار المؤتمر: يُرجى من المؤتمر أن يقرر ما يلي:

أ) استعراض المعلومات المعروضة في مرفق هذه الورقة.
ب) النظر في التعليقات المقدمة بشأن إدراجها في النص النهائي لبروتوكول تعديل اتفاقية طوكيو لعام ١٩٦٣.

الأهداف الاستراتيجية:	أمن الطيران المدني وتسهيلاته
الآثار المالية:	لا توجد
المراجع:	مشروع نص بروتوكول اتفاقية طوكيو لعام ١٩٦٣ بصيغته التي اقترحتها اللجنة القانونية (DCTC Doc No. 3)

١- المقدمة

١-١ تكمل الأحكام القانونية لمشروع تعديل البروتوكول الذي اقترحته اللجنة القانونية للايكاو لاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات، والمبرمة في طوكيو في ١٩٦٣/٩/١٤. وقد تم تحليل محتويات مشروع النص التشريعي، والذي أدى إلى سلسلة من التعليقات التي ستسهم في تحسين تفهم وتنفيذ المبادئ المكرسة فيه، وهو السبب الذي دفعنا إلى تقديم الاعتبارات المرفقة والمدرجة في مرفق ورقة العمل هذه.

١-٢ ولقد نشأت عن التحليل السابق الذكر مجموعة من الاعتبارات ، وهي تسوغ أهمية ورقة العمل هذه وتؤدي إلى التمكن من تنفيذ الصك القانوني الذي سيعتمده المؤتمر الدولي تنفيذاً فعالاً.

١-٢-١ ومن ثم يُوصى بتعديل بعض التعاريف وتصحيح مفهوم البعض الآخر بالاتساق الوثيق مع ما نصت عليه ملاحق اتفاق شيكاغو لعام ١٩٤٤ والقوانين الدولية التي تحكم الطيران المدني، إلى جانب الالتزام التام بالامتثال لمبدأ توحيد صكوك قانون الجو.

١-٢-٢ وعلاوة على ذلك، يمكننا الزعم بأن الجوانب المتصلة بالاختصاص القضائي ينبغي أن تكون عامة قدر الإمكان من أجل ضمان التنفيذ السليم للقانون، والامتثال للضمانات الإجرائية المنطبقة على الجهات التي تنال منها الأفعال المزعومة المنصوص عليها في هذا الصك القانوني.

١-٢-٣ وفيما يتعلق بسلطات قائد الطائرة ومسؤولياته، فنحن نعتقد أنه سيتم النيل منها إذا أُسندت إلى ضابط الأمن الذي لا يشكل جزءا من طاقم الطائرة، وفقا للتشريع الفني، ومن ثم من المناسب المحافظة على الفروق التي تفصل بين هاتين المجموعتين من المسؤوليات، حسبما ورد في الخيار رقم ٢ من المادة السادسة من مشروع البروتوكول.

١-٢-٤ وبالمثل، وعملا بأحكام المادة العاشرة، فيما يتعلق بالأضرار التي يتكبدها مشغل الطائرة جرّاء انزال أو تسليم شخص يملك بشأنه أسس معقولة للاعتقاد بأن ذلك الشخص ارتكب أو بصدد إرتكاب، على متن الطائرة، عملاً يضرّ أو من المرشح أن يضر بسلامة الطائرة والطاقم والركاب، فنحن نعتقد أنه ينبغي إدراج الأطراف الثالثة المتضررة جراء هذه الجرائم، حيث إننا نرى إنها قد تجد نفسها في وضع يلحق بمصالحها الضرر ويسئ إليها نتيجة تحويل مسار عملية الحركة الجوية عن مقصدها الأصلي.

١-٢-٥ ولقد أُدرج المرفق المعني من أجل بيان الملاحظات المذكورة أعلاه. وهو يتضمن مشروع نص بروتوكول تعديل اتفاقية طوكيو لعام ١٩٦٣، إلى جانب تعليقات دولة فنزويلا، وإدراج التغييرات التي نقترحها، بغية اعتمادها بالمؤتمر الدبلوماسي الذي سيُعقد لهذا الغرض.

١-٣ ولقد أُدرج الصك القانوني المذكور في المرفق بنص مظلل باللون الرمادي لتحديد محتويات مشروع نص البروتوكول التي أقرّتها دولة فنزويلا. وبالمثل، فإن المقترحات التي طرحتها جمهورية فنزويلا البوليفارية لإدراجها في الصيغة النهائية لمشروع نص البروتوكول ترد مظللة باللون الرمادي مع خط مائل.

٢- قرار المؤتمر

٢-١ يُرجى من المؤتمر استعراض المعلومات الواردة في مرفق هذه الوثيقة والنظر في التعليقات المعروضة من أجل إدراجها في النص النهائي لبروتوكول تعديل اتفاقية طوكيو لعام ١٩٦٣.

– – – – – – –

DCTC Doc No. 6
Appendix

المرفق

مشروع نص بروتوكول اتفاقية طوكيو لعام ١٩٦٣ بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات

المادة الأولى

يكمّل هذا البروتوكول الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي تُرتكب على متن الطائرات، الموقع عليها في طوكيو بتاريخ ١٩٦٣/٩/١٤ (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) و"حارس الأمن على متن الطائرة" يعني [موظفاً حكومياً] / [~~شخصاً~~] تختاره خصيصاً وتدربه وتصرح له حكومة دولة المشغل أو حكومة دولة التسجيل بأن يكون في الطائرة، طبقاً لاتفاق أو ترتيب ثنائي أو متعدد الأطراف[.] / [لغرض حماية الطائرة ومن على متنها من أفعال التدخل غير المشروع.] ~~[لغرض حماية سلامة تلك الطائرة أو من على متنها من الأشخاص والممتلكات .]]~~

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

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

المادة الثالثة

يُستعاض عن المادة الثالثة من الاتفاقية بما يلي:

"١- تتمتع دولة التسجيل بصلاحية ممارسة اختصاصها القضائي على الجرائم أو الأفعال المرتكبة على متن الطائرة، حتى عند تحليقها خارج مجالها الجوي.

١ مكرر – تتمتع أي دولة أيضاً بصلاحية 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 لايزال على متنها؛

ب) وبصفتها دولة المشغل، عندما تُرتكب الجريمة أو يُرتكب الفعل ~~على متن~~ في طائرة مؤجرة بطاقم أو 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 **وتلبية جميع شروط تسليم الجناة المزعومين]**.

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 أيضاً ما يلزم من التدابير لإقامة اختصاصها القضائي على الجرائم [أو الأفعال] المُرتكبة على متن الطائرات في الحالات التالية:

أ) بصفتها دولة الهبوط، عندما ~~تهبط~~ تكون الطائرة التي تُرتكب على متنها الجريمة [أو الفعل] في إقليمها والشخص الذي يُدعى ارتكابه للجريمة [أو للفعل] لايزال على متنها؛

ب) وبصفتها 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 اذا لم يكن للمستأجر هذا المقر الرئيسي، يكون مقر إقامته الدائم فى تلك الدولة.

ج) وبوصفها دولة التسجيل، إذا كان الجرم أو الفعل قد ارتكب على متن طائرة مسجلة في هذه الدولة، عند تحليقها خارج مجالها الجوي.

د) وعند ارتكاب الجرم أو الفعل على متن طائرة، بصرف النظر عن جنسيتها، في مجال جوي أجنبي وينتج عنه أو أنه مصمم لكي يترتب عليه أضرار في أراضي الدولة.

[٢ *ثالثا*- يجوز أن تتخذ كل دولة متعاقدة أيضاً ما يلزم من التدابير لإقامة اختصاصها القضائي على الجرائم [أو الأفعال] المُرتكبة على متن الطائرات عندما تُرتكب جريمة [أو فعل] على متن طائرة من جانب أحد مواطني تلك الدولة أو ضد أحد مواطني تلك الدولة] **بعد تلبية شروط تسليم الجناه المزعومين.**

٣- لا تحول هذه الاتفاقية دون ممارسة أي اختصاص جنائي وفقاً 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 تحقيقاً 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 شخصاً 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 يصرّح لهم بمساعدته في تقييد حركة أي شخص يكون له الحق في تقييد حركته، ويجوز له أن يطلب المساعدة من الركاب أو أن يصرّح 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 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 شخصاً 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 يصرّح لهم بمساعدته فى تقييد حركة أي شخص يكون له الحق فى تقييد حركته، ويجوز له أن يطلب المساعدة من الركاب أو أن يصرّح لهم بتقديمها دونما إلزام بذلك. 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 تتوفر لديه أسباب معقولة تدعوه 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 المشغّل للطائرة أو الشخص الذي تسيّر الرحلة لحسابه، مسؤولاً في أي 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- تُشجَع 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 تُدخل [أو تبقي] 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 و٢ 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 شخص طبقاً لأحكام المادة الثامنة أو تسليمه وفقاً لأحكام المادة التاسعة، لا يجوز منع مشغّل الطائرة والأطراف الأخرى المتضررة من الحصول من هذا الشخص على تعويض عن أي أضرار تكبدها مشغّل الطائرة نتيجة لهذا الإنزال أو التسليم."]

- انتهى -