



## منظمة الطيران المدني الدولي

---

اللجنة الفرعية الخاصة التابعة للجنة القانونية  
لتحديث اتفاقية طوكيو بما في ذلك مسألة  
الركاب غير المنضبطين

الاجتماع الثاني

مونتريال، ٣-٧ ديسمبر ٢٠١٢

التقرير

## المحتويات

1-1.....	المقدمة	الجزء الأول:
2-1.....	مناقشات اللجنة الفرعية	الجزء الثاني:
A1-1.....	قائمة المشاركين	المرفق ١:
A2-1.....	جدول الأعمال	المرفق ٢:
A3-1.....	قائمة الوثائق	المرفق ٣:
A4-1.....	تقرير فريق العمل المعني بقائمة بالجرائم	المرفق ٤:
A5-1.....	بنود منطوق رئيسية لمشروع البروتوكول لتعديل اتفاقية طوكيو	المرفق ٥:

-----

## الجزء ١

## المقدمة

## ١-١ المكان والمدة

١-١ عُقد الاجتماع الثاني للجنة الفرعية في مونتريال من ٣ إلى ٧ ديسمبر ٢٠١٢.

## ١-٢ الكلمة الافتتاحية

١-٢ قام السيد ريمون بنجامان، الأمين العام لمنظمة الطيران المدني الدولي (ICAO)، أصالة عن نفسه ونيابة عن رئيس المجلس بافتتاح الاجتماع ورحب بجميع المشاركين. وشكر الرئيسة، السيدة سيو هواي تان على قيامها ببراعة بتوجيه أعمال اللجنة الفرعية، وشكر المقرر، السيد أليخاندر بيريرا، على تقريره الذي ساعد اللجنة الفرعية في عملها. ولاحظ الأمين العام أنه في حين تم خلال الاجتماع السابق للجنة الفرعية تحديد عدد من التدابير التي يمكن أن تساعد في الحد من الاتجاه المتنامي للسلوك غير المنضبط على متن الطائرات، رُئي أنه من الضروري عقد اجتماع ثانٍ لإتاحة مزيد من الوقت للعديد من الوفود لجمع المعلومات والبيانات، وللقيام بالتشاور داخل دولها ومع أطراف خارجية، بغية إتاحة مثل هذه المعلومات والارشادات لهذا الاجتماع. وشدد على أهمية مهمة اللجنة الفرعية، أي، النظر في ما إذا كان من الضروري أم لا تعديل الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي تُرتكب على متن الطائرات الموقعة في طوكيو في ١٩٦٣، مع الاهتمام على وجه التحديد بأفعال الركاب غير المنضبطين على متن الطائرات و، إذا رُئي من الضروري، التوصية بنص التعديلات بناء على ذلك.

## ١-٣ الحضور

١-٣ حضر الاجتماع ٢٠ عضواً في اللجنة الفرعية ومراقبون من ٣ دول و٣ منظمات دولية. وأحاطت الرئيسة الاجتماع علماً بأن رئيس اللجنة القانونية بالنيابة أدرج الكويت كعضو لغرض ضمان التمثيل الجغرافي الملائم في اللجنة الفرعية. ودعت اللجنة الفرعية كولومبيا وإندونيسيا وكذلك الاتحاد الدولي لشركات التأمين الجوي، بناء على طلبها، لحضور الاجتماع. وترد في المرفق ١ بهذا التقرير قائمة المشاركين في اللجنة الفرعية.

## ١-٤ أعضاء المكتب

١-٤ كانت رئيسة الاجتماع هي السيدة س. ه. تان (سنغافورة). وكان الأمين هو السيد ج. أوغستين، مدير إدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية بالنيابة. وعمل الدكتور ج. هوانغ، المسؤول الأقدم عن الشؤون القانونية، ككاتب له. وكان الأمينان المساعدان هم المسؤولان عن الشؤون القانونية السيد أ. أوبولوت والسيدة م. فاينستاين. وقدم مسؤولون آخرون في المنظمة أيضاً خدمات للجنة الفرعية.

## ١-٥ الوثائق

١-٥ يرد جدول أعمال الجلسة الأولى في المرفق ٢، وترد قائمة بالوثائق المقدمة الى اللجنة الفرعية في المرفق ٣.

## الجزء الثاني

## مناقشات اللجنة الفرعية

## ٦- مدى تحديث اتفاقية طوكيو

٦-١ ناقشت اللجنة الفرعية الحاجة الى ومدى تحديث اتفاقية طوكيو مع مراعاة ورقات العمل LC/SC-MOT/2-WP/1, WP/2, WP/3, WP/4, WP/5 (التي قُدمت في بداية الجلسة) والورقة غير الرسمية Flimsy No. 1 (التي قُدمت في وقت لاحق وتم تناولها بالتفصيل في القسم ٧ من هذا التقرير). وفيما يتعلق بشكل التعديل، جرت الموافقة بصفة عامة على أن الاتفاقية لا تحتاج الى إصلاح كامل وأن تقتصر جهود التحديث على معالجة مشكلة الركاب غير المنضبطين في شكل بروتوكول تعديل. ولهذه الغاية، أعربت بعض الوفود الأعضاء عن الرأي أن مشروع البروتوكول المقدم في الورقة غير الرسمية Flimsy No. 1 هو نقطة بداية مفيدة.

٦-٢ اقترح وفد عضو، بمساندة عدة وفود أخرى، أن تشمل جهود التحديث تحديث التعاريف في اتفاقية طوكيو مع الاستشهاد، مثلاً، باقتراح اتحاد النقل الجوي الدولي (إياتا) في ورقة العمل LC/SC-MOT/2-WP/5 بصدد توسيع النطاق الزمني لعبارة "في حالة طيران" للتعبير عن الوضع الراهن في النقل الجوي وللاتساق مع التعريف الوارد في اتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة المتعلقة بالطيران المدني الدولي (اتفاقية بيجين).

٦-٣ بينما أقر وفد عضو بالحاجة الى بروتوكول لاستهداف أوجه القصور في اتفاقية طوكيو، طلب أيضاً من إياتا عن ما هي النسبة المئوية من إحصاءاته بشأن وقائع عدم الانضباط التي تتعلق على وجه التحديد بالرحلات الجوية الدولية. ووافق إياتا على العودة الى اللجنة الفرعية بإيضاح بهذا الشأن. وتساءل وفدان عضوان عن فائدة الإحصاءات بالنظر الى أن شركات طيران عديدة لا تبلغ عن وقائع عدم الانضباط. وتساءل وفد عضو، أيده آخران، عما إذا كان من الممكن أن يتناول مشروع البروتوكول مسألة جبر الضرر لشركات الطيران التي يتعين عليها القيام بعمليات هبوط اضطراري بغية تسليم أو إنزال ركاب غير منضبطين من الطائرات.

٦-٤ أوضح وفد عضو آخر أنه لم يقتنع بعد بضرورة تعديل الاتفاقية، مؤكداً أنه من المطلوب المزيد من المعلومات عن ما هي العوائق التي واجهتها الدول في تأسيس اختصاصها بالسلوك على متن الرحلات الجوية عبر الوطنية أو في تعريف والمعاقبة داخل دوائر اختصاصها الجنائي أو الإداري على الجرائم التي تشكل سلوكاً غير منضبط أو مشاغباً، أو عن المسائل العملية الأخرى التي تواجهها في المقاضاة الجنائية بشأن مثل هذا النشاط. ووافق وفد عضو آخر على أنه سيكون من المساعد أن يبين المزيد من الدول التفاصيل بشأن العوائق التي تحاول التغلب عليها من خلال تعديل الاتفاقية.

## ٧- النظر في الورقة غير الرسمية رقم ١ (Flimsy No. 1)

٧-١ لخصت الرئيسة مشروع البروتوكول المقدم في الورقة غير الرسمية رقم ١ بوصفه يعبر عموماً عن آراء اللجنة الفرعية المنبثقة عن الاجتماع الأول. وقد احتفظ مشروع البروتوكول بالمصطلحات المستخدمة في اتفاقية طوكيو مثل دولة "التسجيل"، وعالج الثغرات في الاختصاص التي تم تحديدها، ونص على وجود الاختصاص القانوني على الأفعال أو على الجرائم الخطيرة، التي تعرّض الشخص غير المنضبط المعني لإنزاله من الطائرة في الحالة الأولى أو تسليمه في الحالة الثانية. وكما لوحظ في الورقة غير الرسمية، فإن هدف المادة الثامنة (١ مكرر) المقترحة هو سرد عدد من الجرائم أو الأفعال الأقل خطورة، والتي تخضع للاختصاص الاختياري لدولة الهبوط ودولة المشغل ودولة الجنسية ودولة مكان الإقامة المعتاد، في حين أن هدف المادة التاسعة (١ مكرر) الجديدة المقترحة هو سرد عدد من الجرائم الخطيرة التي ينبغي أن يمارس عليها

الاختصاص القانوني الإلزامي لدولة الهبوط ودولة المشغل. ولم ينص مشروع البروتوكول على تنقيح معيار الحصانة في المادة العاشرة الحالية من اتفاقية طوكيو، غير أنه إذا رأت اللجنة الفرعية من المناسب القيام بذلك، اقترحت الرئيسة أنه سيتعين القيام بهذا بالارتباط بالنتيحات الممكنة للمادة السادسة. ولم يقترح مشروع البروتوكول موضوع حصانة حارس الأمن على متن الطائرة، ولكنه حدد فقط إمكان وضعها في البروتوكول، إذا رأت اللجنة الفرعية حاجة لإدراج مثل هذا النص.

#### ٢-٧-٢ الأسس الموسّعة للاختصاص (المادة الثانية من الورقة غير الرسمية رقم ١)

١-٢-٧-٢ أيد عدد كبير من الوفود الأعضاء توسيع أسس الاختصاص بمقتضى اتفاقية طوكيو بغية جعل الركاب غير المنضبطين معرّضين للمساءلة عن أفعالهم، غير أنه كان هناك عدم اتفاق بشأن ما إذا كان ينبغي ربط أسس الاختصاص المقترحة بقائمة من الجرائم. وأكد وفد عضو أن توسيع أسس الاختصاص لا يمكن فصله عن قائمة بالجرائم و، نظراً للارتباط الحتمي بينها، أعرب عن قلقه لأن يترتب على هذا تحويل اتفاقية طوكيو من وثيقة ذات طابع عام كما تمثله مادتها الثالثة (١)، الى وثيقة تجريم. واقترح هذا الوفد العضو عوضاً عن ذلك توسيع نطاق الأهلية الممنوحة لدولة التسجيل بمقتضى المادة الثالثة (١) بحيث يشمل دولة الهبوط والذي يمكن أن يكفي كحل لتلك الدول التي تطلب وثيقة دولية كأساس لمثل هذا التوسيع لنطاق الاختصاص.

٢-٢-٧-٢ في حين أيدت أغلبية الوفود توسيع نطاق أسس الاختصاص القانوني الى كل من دولة الهبوط ودولة المشغل، لم يتم التوصل الى توافق الآراء بشأن ما إذا كان ينبغي أن تكون إلزامية أو اختيارية. وفضّلت بعض الوفود الأعضاء جعل توسيع نطاق الاختصاص مقصوراً على دولة الهبوط فقط، بينما فضّلت وفود أخرى دولة المشغل بالنظر الى حجج الإيانات بهذا الشأن في ورقة العمل LC/SC-MOT/2-WP/5. وتحفظ أحد الوفود، الذي أيد إضافة دولة المشغل، على موقفه إزاء دولة الهبوط نظراً لأن قائد الطائرة الذي من المحتمل أن يكون غير معتاد على المفاهيم القانونية لن يكون في وضع يسمح له بتقرير ما إذا كانت جريمة خطيرة بمقتضى قوانين دولة الهبوط لغرض التسليم. وألمح وفد مراقب الى أن قائمة الجرائم بمقتضى المادة التاسعة (١ مكرر) ينبغي صياغتها بمزيد من الوضوح لمساعدة قائد الطائرة في هذا الصدد. ووافق وفد عضو آخر على الهدف السياسي المتمثل في توسيع أسس الاختصاص القانوني، ولكنه كان يفضل الإبقاء على دولة التسجيل بوصفها الاختصاص الأولي، ليكمله اختصاص دولة الهبوط واختصاص دولة المشغل. واقترح وفد عضو توسيع نطاق أسس الاختصاص القانوني ليشمل دولة جنسية الجاني.

٣-٢-٧-٢ دعا وفد عضو، أيدته وفد عضو آخر، الى إدراج دولة الهبوط ودولة المشغل بوصفهما اختصاصين إلزاميين بالجرائم المنصوص عليها في المادة التاسعة (١ مكرر) حيث أن هذا سيدحض فكرة أن توسيع نطاق الاختصاص من المحتمل اعتباره انتهاكاً لسيادة دول أخرى. وفضلاً عن ذلك، لن يمنع هذا أي دولة من فرض اختصاصها على الجرائم الأقل خطورة في المادة الثامنة (١ مكرر).

٤-٢-٧-٢ عند النظر في الاختصاص القانوني لدولة الهبوط، طلب وفد عضو إيضاحاً من اللجنة الفرعية بشأن ما إذا كان "التسليم" بمقتضى المادة التاسعة من اتفاقية طوكيو يشكل "تسليم مجرمين"، إذ أن هذا سيدعو لبعض القلق بالنسبة للدول الممنوعة قانوناً من تسليم مواطنيها. وأوضحت الرئيسة أن الاتفاقية لم تنص على التسليم الإلزامي، الذي كان يتعين التعامل معه على أساس ثنائي نظراً لصياغة المادة السادسة عشرة (٢)، وبالنظر لأن المادة الثالثة عشرة، التي تتبع المادة التاسعة، تتعامل مع ما يحدث للراكب الذي يُدعى أنه غير منضبط بعد تسليمه.

٥-٢-٧-٢ أعربت عدة وفود أعضاء عن قلقها لأن إدراج أسس جديدة للاختصاص في اتفاقية طوكيو قد تنجم عنه حالات عدم اتساق مع الأحكام الحالية فيها، واستشهدت مثلاً بالمادة الرابعة (أ) التي تسمح لأي دولة بأن تتعرض لطائرة في حالة طيران من أجل أن تمارس اختصاصها الجنائي بالنسبة لجريمة ما ارتكبت على متن تلك الطائرة عندما "يكون للجريمة أثر على

إقليم تلك الدولة"، والمادة السادسة عشرة التي تحدد معاملة الجريمة لأغراض التسليم. ولاحظت الرئيسة أنه سيتعين إجراء تقييم شامل لأثر توسيع نطاق أسس الاختصاص في الاتفاقية.

٦-٢-٧ في معرض تلخيص المناقشة، لاحظت الرئيسة أن أغلبية أعضاء اللجنة الفرعية أيدت توسيع نطاق أسس الاختصاص الى دولة الهبوط ودولة المشغل، غير أنه رُئي أنه من السابق لأوانه تقرير ما إذا كان ينبغي أن تكون هذه الأسس للاختصاص إلزامية أو اختيارية. وحُظي توسيع النطاق الى دولة جنسية مرتكب الجريمة ببعض التأييد، بينما لا يزال يتعين النظر في التوسيع الى دولة جنسية الضحية ودولة مكان الإقامة المعتاد. ورداً على سؤال من أحد الوفود الأعضاء، أوضحت الرئيسة أنه سيكون على الدول إعلان مواقفها إزاء اعتماد أسس اختصاص اختيارية، إما في وقت التصديق على البروتوكول، وإما في وقت لاحق.

### ٣-٧ قائمة الجرائم (المادة الثالثة والمادة الرابعة من الورقة غير الرسمية رقم ١)

١-٣-٧ نظرت اللجنة الفرعية في الحاجة الى قائمة بالجرائم والمضمون المقترح لمثل هذه القائمة على النحو المنصوص عليه في المادة الثالثة (الأفعال والجرائم الصغرى) والمادة الرابعة (الجرائم الخطيرة) من الورقة غير الرسمية رقم ١.

٢-٣-٧ استشهدت الوفود الأعضاء التي رأت ثمة حاجة لقائمة بالجرائم، وخاصة بالنسبة للجرائم الخطيرة، بتعزيز نهج منسق لتحقيق خصوصية وتوحيد الإجراءات التي تتخذها الدول في التعامل مع السلوك غير المنضبط على متن الطائرات وتوفير معايير موحدة ستقوم الدول عن طريقها بتوسيع نطاق اختصاصها بمثل هذه الأفعال والموافقة على أحكام ملائمة بشأن التسليم وتوفير الوضوح لأعضاء الطاقم والمسؤولين عن إنفاذ القانون في التعامل مع السلوك غير المنضبط، بوصفها اعتبارات لصالح الحصول على مثل هذه القائمة. وأوضح وفد مراقب أن الافتقار الى قائمة هو جانب رئيسي للقيود في التعامل مع مشكلة الركاب غير المنضبطين من وجهة نظر صناعة شركات الطيران نظراً لأنه يترك عبء الانفاذ على عاتق دول منفردة قد لا ترغب في تولي الاختصاص أو قد لا تكون سلطاتها لإنفاذ القانون على يقين بشأن كيفية اندراج مثل هذه الأفعال في تشريعها الداخلي، ولذلك فإن القائمة المقترحة الواردة في الورقة غير الرسمية رقم ١ هي نقطة انطلاق ممتازة نحو هدف توحيد الاستجابة الدولية لهذه المشكلة.

٣-٣-٧ كانت الوفود الأعضاء التي لم تؤيد وضع قائمة بالجرائم تفضّل الاحتفاظ بهذه القدرة للدول لتتنص على جرائم بمقتضى قوانينها الوطنية الخاصة واستشهدت بخطر أن القائمة إذا تم وضعها قد لا تكون شاملة ويمكن أن تنشئ تداخلاً محتملاً مع سلوك مجرم بالفعل بمقتضى اتفاقيات قائمة أخرى نظراً لأن العديد من الجرائم المقترح إدراجها في القائمة تنطوي على أفعال عنف وتعدّ يمكن أن تشكل خطراً على سلامة الطائرة وهي الأفعال التي تشملها بالفعل وثائق قانون الجو الجنائي الدولي القائمة الأخرى. وألمح وفد عضو الى أن هدفي الخصوصية والتنسيق يمكن تحقيقهما بوسائل بديلة بخلاف قائمة بالجرائم مثل تحقيقهما عن طريق مواد إرشادية بما في ذلك إعادة نظر في كتاب الايكاو الدوري رقم ٢٨٨. وأوضحت بعض الوفود الأعضاء أن بعض الجرائم الواردة بالقائمة في المادة الرابعة لا تشكل جرائم "خطيرة" في دوائر اختصاصها المختلفة.

٤-٣-٧ لاحظ وفد عضو أن القائمة إذا شملت جرائم مماثلة لتلك التي تحتوي عليها بالفعل اتفاقيات أخرى ضد الإرهاب، سيتعين إدراج بند استثناء عسكري في مشروع البروتوكول كذلك.

٥-٣-٧ حددت الرئيسة نهجين ممكنين للمزيد من المناقشة، أولهما هو الحصول على قائمة تتضمن الجرائم التي قد تكون قابلة للتسليم على نحو يتوقف على نتيجة المناقشة بشأن نظام التسليم وثانيهما هو نهج "عدم وجود قائمة" الذي سينطوي فقط على توسيع نطاق أسس الاختصاص بغية تمكين دولة الهبوط، وربما دول أخرى، من تطبيق قوانينها الجنائية بالضبط مثل دولة التسجيل بمقتضى اتفاقية طوكيو.

٦-٣-٧ اقترحت الرئيسة، ووافقت اللجنة الفرعية، على إنشاء فريق عمل معني بالجرائم، برئاسة كندا وعضوية البرازيل والصين ومصر وفرنسا واليابان وسنغافورة وجنوب أفريقيا والولايات المتحدة والمقرر. وتم تكليف فريق العمل ببحث مسألة ما إذا كان ينبغي تعديل المادتين الثامنة والتاسعة من اتفاقية طوكيو لإدراج قوائم بالجرائم.

#### ٤-٧ التسليم

١-٤-٧ نظرت اللجنة الفرعية في مسألة ما إذا كان يتعين إدراج أحكام نظام تسليم لينطبق على الجرائم الواردة في وثيقة جديدة تعدل اتفاقية طوكيو. وأعرب العديد من الوفود الأعضاء عن صعوبة اتخاذ موقف بشأن هذه المسألة قبل البت بصورة نهائية في أمر إصدار القائمة بالجرائم. غير أنه كان ثمة توافق آراء عام على أنه لن يكون من الملائم لنظام التسليم أن ينطبق على جرائم صغرى وأنه ينبغي الاحتفاظ به من أجل أكثر الجرائم خطورة فقط وبذلك يُترك الخيار مفتوحاً لجزاءات إدارية تُطبّق على الجرائم الصغرى.

٢-٤-٧ وافقت اللجنة الفرعية على إرجاء المناقشة بشأن موضوع التسليم حتى بعد أن يكون فريق العمل المعني بقائمة بالجرائم قد أكمل عمله.

#### ٥-٧ الحصانة

١-٥-٧ أعادت الرئيسة الى الأذهان الاقتراحين المقدمين في الاجتماع الأول للجنة الفرعية لمعالجة مسألة إيضاح نطاق الحصانة المنصوص عليها بمقتضى المادة العاشرة من اتفاقية طوكيو، أي، لإدراج عبارة "تعمّفية وتتطوي على تقلّب الأهواء" أو عبارة "ضرورية ومنتاسبة" لوصف الإجراءات التي يتخذها قائد الطائرة في الأحكام بشأن الحصانة.

٢-٥-٧ أبرز وفدان مراقبان الحاجة لإيضاح نطاق الحصانة الذي يتم توسيعه ليشمل قائد الطائرة بالنظر الى التغييرات في الإجراءات التشغيلية حيث يُبقى باب مقصورة القيادة مغلقاً ويُحظر دخول مقصورة القيادة أثناء الرحلة الجوية. وأوضح قرار إحدى المحاكم بشأن هذه المسألة أنه لا يكفي قائد الطائرة أن يعتمد فقط على إبلاغ طاقم المقصورة. وفي ضوء قرار المحكمة هذا والبيئة التشغيلية المتغيرة، اقترح هذان الوفدان أنه سيكون من المفيد لاستبعاد أي شكوك إضافة معيار أكثر دقة يُعتبر بموجب الإجراءات الذي يتخذه قائد الطائرة معقولاً إذا لم يتصرّف "بصورة تعسّفية وتتطوي على تقلّب الأهواء".

٣-٥-٧ في معرض مناقشة هذه الاقتراحات، توصّلت اللجنة الفرعية الى توافق الآراء على أن معيار المعقولة في المادة السادسة (١) كما هو مطبّق على المادة العاشرة من اتفاقية طوكيو مفهوم تماماً في معظم دوائر الاختصاص وأن الدول لا ترى أي صعوبة في تطبيقه. وأوضح وفد عضو أن كل ما يُطلب هو أن يكون لدى قائد الطائرة أسباب معقولة للتصرّف وأنه لم يتم تحديد ما يشكل مثل هذه الأسباب مثل ما إذا ستكون مستمدة من ملاحظات قائد الطائرة بنفسه أو من الإبلاغات لقائد الطائرة من طاقم المقصورة.

٤-٥-٧ استنتجت اللجنة الفرعية أنه لا حاجة لتغيير الصياغة في المادة السادسة أو المادة العاشرة من اتفاقية طوكيو بصدد حصانة قائد الطائرة.

#### ٦-٧ حرّاس الأمن على متن الطائرة (المادة الخامسة من الورقة غير الرسمية رقم ١)

١-٦-٧ لم تؤيّد بعض الوفود الأعضاء إدراج أحكام بشأن حرّاس الأمن على متن الطائرة على أساس أنهم مشمولون بالفعل بمقتضى المادة السادسة (٢) من اتفاقية طوكيو كركاب وأن أنشطتهم بما في ذلك سلطاتهم وحصاناتهم المختلفة منصوص عليها بالفعل بمقتضى الترتيبات الثنائية بين الدول وذلك فضلاً عن أنهم معنيون أساساً بأفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني، وخاصة في سياق مكافحة الإرهاب.

٢-٦-٧ أبرزت وفود أعضاء أيدت أن يُدرج في اتفاقية طوكيو نص يذكر حراس الأمن على متن الطائرة على وجه التحديد حقيقة أن حراس الأمن على متن الطائرة لهم وضع خاص مختلف عن وضع الركاب بحكم تدريبهم وقواعدهم للاشتباك وأنهم يُستخدمون بصورة متزايدة على الرحلات الجوية الدولية. ولاحظ وفد عضو أنه يتعين أن يبقى قائد الطائرة في أمان على مقصورة القيادة مع إغلاق أبوابها، وخاصة خلال الطوارئ، وبذلك يزيد هذا أهمية حارس الأمن على متن الطائرة في مقصورة الطائرة. واقترح هذا الوفد العضو أن حراس الأمن على متن الطائرة لا ينبغي أن يُذكروا بصفة خاصة في الوثيقة الجديدة فحسب بل يتعين أيضاً منحهم صلاحيات وسلطات مماثلة لصلاحيات وسلطات قائد الطائرة، بما في ذلك تقييد الحركة.

٣-٦-٧ لاحظت اللجنة الفرعية أن حراس الأمن على متن الطائرة لم يكونوا موجودين عند اعتماد اتفاقية طوكيو، ولكنهم اليوم يُستخدمون بصورة متزايدة على الرحلات الجوية الدولية. وأكدت عدة وفود أعضاء أن وجود حراس الأمن على متن الطائرة هو حقيقة في الحياة، ولذلك ينبغي الاعتراف بوضعهم على نحو سليم. وفي حين اعترفت بعض الوفود الأعضاء بهذه الحقيقة، ظلت تعتقد أن وضعهم ينبغي معالجته فقط بمقتضى اتفاقات ثنائية. ودعت الرئيسة الوفود الأعضاء الى تقديم مشروعات نصوص لغرض المزيد من المناقشة، مع إبقاء الخيارات مفتوحة لما إذا كان ينبغي اعتبار حراس الأمن على متن الطائرة ركاباً أو فئة خاصة منفصلة غير الركاب وأعضاء الطاقم.

#### ٧-٧ جبر الضرر وحق الرجوع

١-٧-٧ اقترحت عدة وفود أعضاء ووفد مراقب أنه ينبغي أن تُدرج في مشروع البروتوكول لاتفاقية طوكيو الأحكام التي تتناول الآثار الاقتصادية للركاب غير المنضبطين. وجرى بيان أن شركات الطيران معرضة لتكبّد تكاليف عالية للغاية عندما يتسبب السلوك غير المنضبط في تحويلات للرحلات الجوية. ولذلك، كانت بعض الوفود الأعضاء تعتقد أنه من الضروري إنشاء آلية لجبر الضرر أو الاسترداد لجعل الركاب معرضين اقتصادياً للمساءلة عن سلوكهم غير المنضبط. وفي هذا الصدد، أعاد وفد عضو الى الأذهان اقتراحه في وقت سابق أنه ينبغي إنهاء عقد النقل عند إنزال أحد الركاب في مكان غير المكان المقصود. وفي تلك الحالة، ينبغي أن لا يكون للراكب حق الرجوع في مواجهة شركة الطيران.

٢-٧-٧ أقرت وفود أعضاء أخرى بأن تكاليف التحويل مسألة خطيرة ولكنها كانت تعتقد أن هذه المسألة ينبغي معالجتها في الشروط العامة لعقد النقل بدلاً عن معالجتها في البروتوكول المقترح. واعترضت بعض الوفود الأعضاء على إدراج آلية لحق رجوع من قبل شركات الطيران نظراً لأنها ستخرج عن التوجّه الأصلي لاتفاقية طوكيو. والاتفاقية، بوصفها إحدى وثائق القانون الدولي العام، لا تنشئ حقوقاً للأفراد. غير أن وفوداً أعضاء أخرى لاحظت أن الايكو تناولت في الماضي مسائل للقانون الخاص مثل اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩.

٣-٧-٧ جرى أيضاً الإعراب عن القلق لأن مثل هذه الآلية لحق الرجوع ستؤدي الى تكاليف إضافية في نظم الإنفاذ الوطنية التي هي مثقلة بالفعل. وفضلاً عن ذلك، سيكون من الصعب تنفيذ هذه الآلية الجديدة بسبب الصعوبة العملية في الحصول على أدلة وإجراء محاكمة.

٤-٧-٧ أشارت بعض الوفود الأعضاء الى إمكان إنشاء قائمة بالركاب غير المنضبطين، بينما رأت وفود أعضاء أخرى أن مثل هذه القائمة ستنتهك حماية الخصوصية.

٥-٧-٧ لخصت الرئيسة المناقشة ببيان أن عدداً كبيراً من الوفود الأعضاء والوفود المراقبة أعربت عن رغبتها في معالجة الأثر الاقتصادي الذي يسببه تحويل الطائرات. وكان ثمة اهتمام واضح بمسائل مثل استرداد التكلفة وإنهاء عقد النقل. وظل ثمة سؤال عما إذا ستكون الوثيقة الجديدة موضعاً مناسباً لمعالجة هذه المسائل. ولذلك دعت الوفود الأعضاء والمراقبة الى تقديم نص يتعلق بذلك، يجوز وضعه بين قوسين مربعين، لغرض المزيد من المناقشة.

## ٨-٧ المادة الرابعة

٧-٨-١ ثم استعرضت اللجنة الفرعية نص المادة الرابعة من اتفاقية طوكيو لكي ترى ما إذا كانت الأحكام الواردة فيها ستقدم أي متضمنات بالنسبة لتوسيع نطاق أسس الاختصاص القانوني. وفي هذا السياق، لاحظت بعض الوفود الأعضاء أن المادة الرابعة هي مجرد مثال واحد لبيان أن أي تعديل مقترح يجب وضعه في منظور اتفاقية طوكيو بأكملها لرؤية ما إذا كان يجوز أن يكون له تأثير على أحكام أخرى في الاتفاقية. وكانت وفود أعضاء أخرى ترى أن أحكام المادة الرابعة لا تحول دون الأسس الأخرى للاختصاص القانوني المقترحة في مشروع التعديلات. واستنتجت اللجنة الفرعية أنه ينبغي لصياغة التعديلات المستقبلية أن تسعى للحفاظ على الاتساق بين الأحكام الحالية والأحكام الجديدة.

## ٧-٩ تعريف مصطلحات معينة في اتفاقية طوكيو

٧-٩-١ ناقشت اللجنة الفرعية ما إذا كانت توجد حاجة لوضع أو تعديل تعريف "في حالة طيران" و"حارس الأمن على متن الطائرة" و"دولة المشغل" وتعريف أخرى. واقترحت بعض الوفود الأعضاء أن تؤخذ في الحسبان التعريف الواردة في اتفاقيات أمن الطيران الأخرى وملاحق اتفاقية الطيران المدني الدولي (اتفاقية شيكاغو). ودعت الرئيسة الوفود الأعضاء والوفود المراقبة إلى تقديم نصوص التعريف المقترحة.

## ٨- النظر في الورقة غير الرسمية رقم ٢ ومشروعات النصوص الأخرى

٨-١ استناداً إلى المناقشة السابقة، قدمت الرئيسة الورقة غير الرسمية رقم ٢ وقدمت بعض الوفود الأعضاء نصوصاً أخرى للمزيد من المناقشة بشأن عدة مسائل رئيسية.

## ٨-٢ الاختصاص القانوني

٨-٢-١ بناء على الاقتراح المقدم من وفد عضو، قدمت الرئيسة النص التالي بشأن الاختصاص القانوني:

"١- المادة الثالثة، الفقرة ١، من الاتفاقية يُستعاض عنها بما يلي:

١- تكون لدولة تسجيل ودولة هبوط [ودولة مشغل] الطائرة أهلية ممارسة الاختصاص القانوني بالنسبة للجرائم والأفعال التي تُرتكب على متن تلك الطائرة.

"٢- في المادة الثالثة من الاتفاقية، يُضاف ما يلي بوصفه الفقرة ٢ مكرر:

٢ مكرر- يجوز أيضاً لكل دولة متعاقدة وضع أسس اختصاصها القانوني في الحالات التي تهبط فيها الطائرة التي ارتكبت على متنها جريمة في إقليمها ولا يزال الجاني المزعوم على متنها."

٨-٢-٢ سعى هذا الوفد العضو لوضع أسس اختصاصات قانونية إضافية بدون قائمة بالجرائم، ولمعالجة الشواغل العديدة التي أعربت عنها وفود أعضاء أخرى للجنة الفرعية: أولاً، للحفاظ على بنية المادة الثالثة (١) من اتفاقية طوكيو فيما يتعلق بأهلية أي دولة لممارسة الاختصاص القانوني، وثانياً، للقيام بما يلائم تلك الدول التي تطلب وثيقة قانونية دولية لوضع أسس اختصاصات قانونية إضافية، وبصفة أساسية، الاختصاص القانوني لدولة الهبوط. وكان المقصود بالمادة الثالثة (٢) مكرر) هو إتاحة وضع اختياري لأسس الاختصاص القانوني.

٨-٢-٣ في معرض إعراب وفد عضو عن تأييده للنص المقترح، رأى أن المادة الثالثة (١) يمكن أيضاً توسيع نطاقها لتشمل دولة الجنسية ودولة مكان الإقامة المعتاد. ورداً على تساؤل من هذا الوفد العضو نفسه، أوضح الوفد العضو المقترح أنه لم يقصد التمييز بين دولة الهبوط الفعلية أو المقصودة بمقتضى المادة الثالثة (١) والمادة الثالثة (٢) مكرر)، والمراد هو ضمان

أنه يوجد اختصاص قانوني بغض النظر عن المكان الذي تهبط فيه الطائرة. واقترحت رئيسة اللجنة الفرعية تعديل الفقرتين (١) و/أو (٢ مكرر) من المادة الثالثة لإيضاح ذلك القصد. ورأى وفد عضو آخر أيد النص المقترح أنه غير متسق مع مسودة المادة الخامسة عشرة مكرر (التي تناقش في الفقرة ٨-٣-٢ من هذا التقرير)، وشدد على أهمية إدراج دولة المشغل بصورة نهائية في المادة الثالثة (١) في ضوء ورقة العمل LC/SC-MOT/2-WP/5 وتعليقات الإيادات أثناء الاجتماع، واقترح إزالة الأقواس المربعة. وتساءل وفد عضو بشأن ضرورة الفقرة ٢ (مكرر) بالنظر إلى أن الفقرة (١) اختيارية بالفعل فيما يتعلق بوضع أسس الاختصاص القانوني.

٤-٢-٨ كانت عدة وفود أعضاء ترغب في الحفاظ على أولوية الاختصاص القانوني لدولة التسجيل ولذلك كانت قلقة إزاء تخصيص وضع مساو لأسس الاختصاص القانوني الإضافية في مشروع المادة الثالثة (١). وأوضحت الرئيسة أن المادة الثالثة (١) تتناول الأهلية العامة للدول لوضع أسس الاختصاص القانوني، في حين أن المادة الثالثة (٢) تفرض التزاماً إلزامياً على دولة التسجيل فقط بوضع أسس اختصاصها القانوني.

٥-٢-٨ مع مراعاة التعليقات على مشروع النص، اقترح وفد عضو آخر نصاً بديلاً للمادة الثالثة (١) بغية المزيد من توسيع نطاق أسس الاختصاص القانوني مع الحفاظ على سلامة البنية الحالية للمادة الثالثة، على النحو التالي:

"المادة الثالثة، الفقرة ١، من الاتفاقية يُستعاض عنها بما يلي:

تكون للدول التالية أهلية ممارسة الاختصاص القانوني بالنسبة للجرائم والأفعال التي تُرتكب على متن الطائرة:

(أ) دولة التسجيل.

(ب) دولة الهبوط.

(ج) دولة المشغل.

(د) دولة الجنسية.

(هـ) دولة مكان الإقامة المعتاد."

٦-٢-٨ أيدت عدة وفود أعضاء النص المقترح. وأوضح الوفد العضو مقدم الاقتراح أن المادة الثالثة (٢) ستظل دون تغيير للتعبير عن أولوية دولة التسجيل، في حين أن المادة الثالثة (٢ مكرر) ستتنص من جديد على بنود الاختصاص القانوني الثانوية الاختيارية. وكان وفد عضو، أيده آخرون، يرى أنه بغية الحفاظ على سلامة المادة الثالثة وأولوية الاختصاص القانوني لدولة التسجيل، ينبغي الاحتفاظ بالمادة الثالثة (١) كما هي، وينبغي نقل الأحكام المتعلقة بدولة الهبوط ودولة المشغل إلى المادة الثالثة (٢ مكرر).

٧-٢-٨ استناداً إلى هذه المناقشة، تم طرح النص التالي للمناقشة:

"وضع أسس إضافية للاختصاص القانوني بدون قائمة بالجرائم

في المادة الثالثة من الاتفاقية، يُضاف ما يلي بوصفه الفقرة ٢ مكرر:

تكون للدول التالية الأهلية و[يجب]/[يجوز] [عندما تصبح دولة متعاقدة] أن تتخذ الإجراءات الضرورية لوضع أسس اختصاصها القانوني في الحالات التالية:

(أ) دولة الهبوط، عندما تهبط الطائرة التي تُرتكب جريمة على متنها [بعيد ذلك] في إقليمها والشخص الذي يُدعى ارتكابه للجريمة لا يزال على متنها.

(ب) دولة المشغل، عندما تكون الطائرة التي تُرتكب على متنها الجريمة طائرة مؤجرة بدون طاقم للمشغل الذي يكون المقر الرئيسي لأعماله أو مقر إقامته الدائم في تلك الدولة.

(ج) دولة الجنسية، عندما [يرتكب] / [تُرتكب ضد] / [يرتكب أو تُرتكب ضد] أحد مواطني تلك الدولة جريمة على متن طائرة.

(د) دولة الإقامة المعتادة، عندما يرتكب الجريمة على متن طائرة شخص عديم الجنسية إقامته المعتادة في إقليم تلك الدولة.]"

٨-٢-٨ وافقت اللجنة الفرعية على حذف عبارة "عندما تصبح دولة متعاقدة" في الفقرة ٢ مكرر من المادة الثالثة في مشروع النص.

٨-٢-٩ أوضحت الرئيسة في رد على سؤال طرحه وفد عضو أن النص مدرج بوصفه الفقرة ٢ مكرر بدلاً عن إدراجه بوصفه الفقرة ١ مكرر بغية مراعاة صيغة كل من "أهلية" و"تتخذ... الإجراءات" الواردة في الفقرتين ١ و ٢ على التوالي من المادة الثالثة من اتفاقية طوكيو.

٨-٢-١٠ أعرب وفد عضو عن تفضيله لإعداد صيغة جديدة ضمن الفقرة ١ من المادة الثالثة نفسها بغية الحفاظ بقدر الإمكان على بنية اتفاقية طوكيو وعدم المساس بها واستخدام صيغة مماثلة لتلك الواردة في المادة الثامنة من اتفاقية بيجين من أجل تقادي الحاجة لامتلاك تعاريف لأسس الاختصاص القانوني المختلفة.

٨-٢-١١ لاحظت الرئيسة أن خيار دمج النص في مادة واحدة سينشئ بعض الصعوبة إذ أن بعض الأسس للاختصاص القانوني قد تكون اختيارية بدلاً عن أن تكون الزامية ولذلك سيكون من الضروري تقسيم الفقرة ٢ مكرر إذا تقرر أن تكون بعض الأسس الزامية.

٨-٢-١٢ بناء على اقتراح من وفد عضو، وافقت اللجنة الفرعية على إرجاء المناقشة بشأن نقاط الصياغة والشروع أولاً في تسجيل موقف كل وفد عضو بشأن ما إذا أن الاختصاص القانوني لدولة الهبوط ودولة المشغل سيكون الزامياً. وأيدت أغلبية الوفود الأعضاء الموقف أن الاختصاص القانوني لدولة الهبوط ودولة المشغل ينبغي أن يكون الزامياً. وفضلت بعض الوفود الأعضاء الاختصاص القانوني الاختياري لدولة الهبوط والاختصاص القانوني الإلزامي لدولة المشغل. غير أن بعض الوفود الأعضاء بينت أنها لا تؤيد رأي الأغلبية وأعربت عن تفضيلها بدلاً عن ذلك لموقف أن يكون الاختصاص القانوني لدولة الهبوط ودولة المشغل اختيارياً. وإذ لاحظت هذه الوفود الأعضاء أنه لا يوجد توافق آراء بشأن هذه المسألة، طلبت التعبير عن موقف الأقلية بين أقواس مربعة في نص مشروع البروتوكول لكي تظل المسألة مفتوحة للمزيد من المناقشات. وفي حين أيد وفد عضو الاختصاص القانوني الاختياري لدولة الهبوط أعرب عن رغبته في إجراء مزيد من الدراسة بشأن الاختصاص القانوني لدولة المشغل.

٨-٢-١٣ لاحظ وفد عضو أنه لا يمكنه أن يؤيد إدراج رأي الأقلية بين أقواس مربعة في مشروع البروتوكول لأن الممارسة السابقة للجنة الفرعية كانت هي اتباع رأي الأغلبية. ورأى وفد عضو آخر أنه بغية تقدم أعمال اللجنة الفرعية يمكنه تأييد الاقتراح الذي ستم وفقاً له صياغة النصوص التي تؤيدها الأغلبية والأقلية كل على حدة بين أقواس مربعة وترك اللجنة القانونية تختار خياراً مع إبراز الموقف الذي أيدته الأغلبية في تقرير اللجنة الفرعية.

٨-٢-١٤ لاحظت الرئيسة أن الطريقة التي سيتم بها التعبير عن رأي الأقلية سيعاد النظر فيها على ضوء الآراء التي أعربت عنها الوفود الأعضاء وتقديمها في شكلين لنتخار منها اللجنة الفرعية، والشكل الأول هو أن يقدم إلى اللجنة القانونية

فقط النص الذي أيدته الأغلبية والتعبير في التقرير عن أنه يوجد رأي لأقلية والشكل الثاني هو أن يقدم إلى اللجنة القانونية نصان بديلان في أقواس مربعة والتعبير في التقرير عن أن أحدهما أيدته الأغلبية والآخر أيدته أقلية.

١٥-٢-٨ أعربت معظم الوفود الأعضاء عن تأييدها للشكل الثاني واستنتجت الرئيسة أنه ينبغي عرض جميع النصوص البديلة في أقواس مربعة. وفيما يتعلق بالأحكام بشأن أسس الاختصاص القانوني، يعبر عن رأي الأغلبية بوصفه الخيار ١ كما يلي:

### [الخيار ١]

في المادة الثالثة من الاتفاقية، يضاف ما يلي بوصفه الفقرتين ٢ مكرر و ٢ ثالثا:

"٢ مكرر كل دولة متعاقدة تكون لها الأهلية كما تتخذ الإجراءات المطلوبة لوضع أسس اختصاصها القانوني بالنسبة للجرائم أو

الأفعال التي ترتكب على متن الطائرات في الحالات التالية:

(أ) بصفتها دولة الهبوط، عندما تهبط الطائرة التي ترتكب جريمة أو فعل على متنها في إقليمها والشخص الذي يدعى ارتكابه للجريمة أو الفعل لا يزال على متنها؛

(ب) بصفتها دولة المشغل، عندما تكون الطائرة التي ترتكب على متنها جريمة أو فعل طائرة مؤجرة بدون طاقم للمشغل الذي يكون المقر الرئيسي لأعماله أو مقر إقامته الدائم في تلك الدولة.

٢ ثالثا كل دولة متعاقدة تكون لها الأهلية كما يجوز أن تتخذ الإجراءات المطلوبة لوضع أسس اختصاصها القانوني بالنسبة للجرائم أو الأفعال التي ترتكب على متن الطائرات في الحالات التالية:

(أ) بصفتها دولة الجنسية، عندما [يرتكب]/[ترتكب ضد]/[يرتكب أو ترتكب ضد] أحد مواطني تلك الدولة جريمة أو فعل على متن طائرة؛

(ب) بصفتها دولة الإقامة المعتادة، عندما يرتكب جريمة أو فعلا على متن طائرة شخص عديم الجنسية إقامته المعتادة في إقليم تلك الدولة."]

١٦-٢-٨ يتم التعبير عن رأي الأقلية بوصفه الخيار ٢ كما يلي:

### [الخيار ٢]

١- يستعاض عن الفقرة ١ من المادة الثالثة من الاتفاقية بما يلي:

"١- دولة التسجيل [ودولة الهبوط ودولة المشغل ودولة الجنسية ودولة الإقامة المعتادة] تكون لها الأهلية لممارسة الاختصاص القانوني بالنسبة للجرائم والأفعال التي تُرتكب على متن الطائرات".

٢- في المادة الثالثة من الاتفاقية، يضاف ما يلي بوصفه الفقرة ٢ مكرر:

"٢ مكرر [يجوز]/[يجب] أن تتخذ أيضا كل دولة متعاقدة الإجراءات الضرورية لوضع أسس اختصاصها القانوني بالنسبة للجرائم [أو الأفعال] التي ترتكب على متن الطائرات في الحالات التالية:

(أ) بصفتها دولة الهبوط، عندما تهبط الطائرة التي ترتكب جريمة [أو فعل] على متنها في إقليمها والشخص الذي يُدعى ارتكابه للجريمة [أو الفعل] لا يزال على متنها؛

(ب) بصفتها دولة المشغل، عندما تُرتكب الجريمة [أو الفعل] على متن طائرة مؤجرة بدون طاقم [للمستأجر]/ [للمشغل] الذي يكون المقر الرئيسي لأعماله أو، إذا لم يكن [للمستأجر]/ [للمشغل] هذا المقر الرئيسي، الذي يكون مقر إقامته الدائم في تلك الدولة؛

(ج) بصفتها دولة الجنسية، عندما [يرتكب]/ [تُرتكب ضد]/ [يرتكب أو تُرتكب ضد] أحد مواطني تلك الدولة جريمة [أو فعل] على متن طائرة؛

(د) بصفتها دولة الإقامة المعتادة، عندما يرتكب جريمة [أو فعلاً] على متن طائرة شخص عديم الجنسية إقامته المعتادة في إقليم تلك الدولة." [

### ٣-٨ قائمة الجرائم

١-٣-٨ **تقرير فريق العمل المعني بالجرائم.** قدّم رئيس فريق العمل المعني بالجرائم تقرير الفريق (المرفق ٤ ؛ بهذا التقرير)، الذي أوصى بعدم إدراج قائمة بالجرائم في مشروع البروتوكول. وكبديل لذلك، اقترح الفريق تعديل المادة الثالثة من اتفاقية طوكيو للسماح لدولة الهبوط، وربما دولة المشغل، بوضع أسس أهليتهما لممارسة الاختصاص القانوني بالنسبة للسلوك الموصوف في المادة الأولى (١) على متن طائرة في حالة طيران. وشدد الفريق على أهمية استعراض الدول لتشريعها الداخلي لضمان أنها لديها الإطار القانوني اللازم للتعامل مع السلوك غير المنضبط. وبالنظر إلى أن أعضاء طاقم القيادة قد لا تكون لديهم خبرة في التشريع الداخلي لجميع دوائر الاختصاص القانوني، يمكن أن يحيل قائد الطائرة أي واقعة عدم انضباط إلى سلطات إنفاذ القانون في دولة الهبوط، مما يسمح لتلك الدولة بتقرير ما إذا كان لديها اختصاص قانوني بالنسبة للمسألة وكيفية التعامل معها على نحو ملائم. ووافقت اللجنة الفرعية على التقرير.

٢-٣-٨ قدم وفد عضو النص التالي لإضافته بوصفه مادة خامسة عشرة مكرر جديدة في اتفاقية طوكيو:

"يُضاف ما يلي إلى المادة الخامسة عشرة مكرر من الاتفاقية:

١- تتعهد كل دولة متعاقدة بجعل [الأفعال] [أنواع السلوك] التالية معاقباً عليها بجزاءات [جنائية أو إدارية] ملائمة عندما يرتكبها راكب على متن طائرة في حالة طيران:

(أ) الاعتداء البدني أو التهديد بارتكاب مثل هذا الاعتداء على عضو في الطاقم.

(ب) رفض اتباع توجيه قانوني مُعطى من أو نيابة عن قائد الطائرة للأغراض المبيّنة في إطار الفقرة ١ (أ) (ب) من المادة السادسة.

٢- لا يؤثر أي شيء في هذه الاتفاقية على حق كل دولة متعاقدة في أن تدخل، وفقاً لتشريعها الوطني، جزاءات ملائمة للمعاقبة على [أفعال] [أنواع سلوك] غير منضبطة ومشعبة أخرى يرتكبها الركاب."

٣-٣-٨ أوضح الوفد العضو أن الفصل الخامس من اتفاقية طوكيو هو أنسب موضع لإدخال هذا النص الجديد إذ أنه يتناول سلطات الدول والتزاماتها. وأوضح ذلك الوفد العضو كذلك أن هدف النص الجديد ليس هو وضع قائمة بالجرائم بل تحديد الأفعال الرئيسية التي تشكل سوء سلوك، أي جميع الاعتداءات ضد الطاقم ورفض اتباع التوجيهات القانونية المعطاة بقصد ضمان سلامة الرحلة الجوية وللحفاظ على حسن النظام والانضباط على متن الطائرة، بغية ضمان أن جميع الدول تتخذ خطوات لمعاقبة أي شخص يقوم بمثل هذه الأفعال. وسيتيح هذا النهج للدول المرونة لتطبيق مثل هذه الجزاءات، سواء كانت جنائية أو إدارية، حسبما تراه ملائماً. وفيما يتعلق بالاعتداءات على الركاب، رأى الوفد العضو أن هذه لن تُدرج لأنه كثيراً ما يصعب تحديد من بدأ مشاجرة بين الركاب في حين أنه في حالة مثل هذه المشاجرة بين راكب وعضو في الطاقم من ناحية

أخرى من السهل تقرير متى يكون راكب مخطئاً لأن أعضاء الطاقم يقدمون خدمة لصالح الركاب. واقترح الوفد العضو كذلك أنه سيكون من المهم إدراج حكم في الفقرة ٢ من النص المقترح، بما معناه أن لا شيء يحول دون أن تدخل الدول في تشريعاتها الوطنية لتدابير ملائمة للتعامل مع مثل هذه الأفعال غير المنضبطة الأخرى التي يرتكبها الركاب، إذ أن هذا سيتيح للدول المرونة لإدخال جرائم مثل تلك الواردة في الكتاب الدوري رقم ٢٨٨ للايكاو. وأخيراً لاحظ الوفد العضو أنه نظراً لعدم إدراج قائمة بالجرائم وأحكام بشأن التسليم في النص المقترح، فهو يوفر نهجاً متوازناً في ضمان أن جميع الدول تتخذ تدابير للمعاقبة على جرائم من أسوأ نوع بينما تترك جميع الأفعال الأخرى للتعامل معها الدول وفقاً لقوانينها الوطنية.

٤-٣-٨ لاحظ وفد عضو، أيده وفد عضو آخر، أن ثمة قرار واضح اتخذته اللجنة الفرعية في مناقشات سابقة بعدم وضع قائمة بالجرائم ولذلك فإن النص المقترح يتعارض مع هذا القرار فضلاً عن ذلك فهو غير واضح بالنسبة لأي سبب أُدرج شكلان فقط للأفعال غير المنضبطة في هذا النص ولم تُدرج أفعال غير منضبطة أخرى مثل الاعتداءات بين الركاب.

٥-٣-٨ أوضح الوفد العضو الذي قدم النص أنه يوجد اختلاف بين العنف الذي يعني راكباً والطاقم والعنف بين راكبين وأن التصور الذي يعني راكباً وعضواً في الطاقم اختير بغية الوفاء بهدف حماية أعضاء الطاقم. غير أن هذا لا يعني أن الأفعال المتعلقة بركاب فقط يمكن أن تمر بدون المعاقبة عليها. ويمكن أن يُترك للدول إدخال أحكام بهذا الشأن في تشريعها الوطني للمعاقبة على الأفعال مثل الاعتداءات بين الركاب.

٦-٣-٨ كرّر وفد عضو آخر اعتراضه على إدراج قائمة بالجرائم في اتفاقية طوكيو ولاحظ أن النص الجديد للمادة الخامسة عشرة مكرر في حين لم تتم صياغته كجرائم له نفس أثر قائمة بالجرائم.

٧-٣-٨ اقترحت عدة وفود أعضاء غير مؤيدة للمادة الخامسة عشرة مكرر أنه ينبغي عرضها بين قوسين مربعين على اللجنة القانونية.

٨-٣-٨ أيدت عدة وفود أعضاء النص المقترح في المادة الخامسة عشرة مكرر مع ملاحظة أنه وصف للسلوك بدلاً عن أن يكون قائمة بالجرائم ولذلك يمكن تأييده للأسباب التي أوضحتها الوفد العضو الذي قدمه وكذلك لأنه يحقق توازناً بين المواقف المختلفة التي سبق أن ذكرتها الدول بصدد قائمة الجرائم ويتيح للدول مرونة لإدخال التدابير الملائمة للتعامل مع موضوع الركاب غير المنضبطين في تشريعها الوطني.

٩-٣-٨ تحدثت عدة وفود أعضاء مؤيدة لإدراج نص المادة الخامسة عشرة مكرر بين قوسين مربعين ولكن مع ملاحظة بأن أغلبية كبيرة من الوفود الأعضاء تؤيد إدراجها في مشروع البروتوكول. ووافقت اللجنة الفرعية على هذا النهج والنص مدرج بوصفه المادة السادسة في الورقة غير الرسمية رقم ٣.

#### ٤-٨ التسليم

١-٤-٨ لاحظت الرئيسة أن النظر في ما إذا كان يتعين إدراج نص بشأن التسليم حلّ محلّه قرار اللجنة الفرعية عدم إدراج قائمة بالجرائم ولذلك لا توجد حاجة لإدراج نصوص إضافية في اتفاقية طوكيو بشأن تلك المسألة.

#### ٥-٨ حراس الأمن على متن الطائرة

١-٥-٨ قدم وفد عضو مشروع النص التالي لإدراج أحكام بشأن حراس الأمن على متن الطائرة في مادة جديدة بشأن التعاريف وفي المادتين السادسة والعاشر من اتفاقية طوكيو:

#### "المادة الثانية

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

٣- لأغراض هذه الاتفاقية:

(ب) "حارس الأمن على متن الطائرة" يعني موظفاً حكومياً تختاره خصيصاً وتدرّبه وتصرّح له حكومة دولة المشغل [و/أو] حكومة دولة التسجيل بأن يكون في الطائرة لغرض حماية تلك الطائرة ومن على متنها من الأشخاص من أفعال التدخل غير المشروع.

#### المادة الرابعة

في المادة السادسة من الاتفاقية، يُضاف ما يلي بوصفه الفقرة ٣:

٣- يجوز لأي حارس أمن على متن طائرة يتصرّف طبقاً لترتيب ثنائي أو متعدد الأطراف، عندما تكون لديه أسباب معقولة للاعتقاد أن شخصاً ارتكب، أو على وشك أن يرتكب، على متن الطائرة، جريمة أو فعلاً متوقعاً في الفقرة ١ من المادة الأولى، أن يفرض على مثل هذا الشخص تدابير معقولة تشمل تقييد الحركة تكون ضرورية لحماية سلامة الطائرة أو الأشخاص أو الأموال على متنها أو لحفظ حسن النظام والانضباط على متن الطائرة.

#### المادة السابعة

في المادة العاشرة من الاتفاقية، تُضاف عبارة "أو أي حارس أمن على متن الطائرة" بعد عبارة "أو أي راكب"، وقبل عبارة "أو مالك الطائرة أو مستثمرها".

٨-٥-٢ أوضح الوفد العضو الذي قدم النص أن تعريف حراس الأمن على متن الطائرة أُخذ الى حد كبير من الملحق السابع عشر لاتفاقية شيكاغو في حين أن المادة الرابعة استندت الى الصيغة الواردة في المادة السادسة (١) من اتفاقية طوكيو وسعت بشكل عام لإعطاء حراس الأمن على متن الطائرة نفس السلطات المتاحة لقائد الطائرة في اتفاقية طوكيو. وأوضح الوفد العضو كذلك أن إدراج صيغة بما معناه أن حارس الأمن على متن الطائرة سيتصرّف طبقاً لترتيب ثنائي أو متعدد الأطراف سيبيد المخاوف التي سبق الاعراب عنها من أن تلك الأحكام المحددة لحراس الأمن على متن الطائرة يمكن أن تجبر الدول على وضع نظام لحراس الأمن على متن الطائرة. وأخيراً أوضح الوفد العضو أن حراس الأمن على متن الطائرة مدرجون في المادة السابعة كفئة مختلفة للشخص أو الفاعل على متن طائرة بوصفه متميزاً عن أعضاء الطاقم أو الركاب.

٨-٥-٣ لاحظ وفد عضو أن النص في المادة الرابعة له أثر تغيير تعريف حراس الأمن على متن الطائرة حسبما هو منصوص عليه في الملحق السابع عشر حيث أنه يوسّع نطاق واجبات حراس الأمن على متن الطائرة بحيث تتجاوز التعامل مع أفعال التدخل غير المشروع. وهو يرى أنه سيكون من الصعب تأييد أي تغيير في تعريف الملحق السابع عشر قبل التشاور مع فريق خبراء أمن الطيران التابع للايكاو ولجنتها المعنية بالتدخل غير المشروع بالنظر الى المناقشات المستفيضة في تلك الهيئتين التي سبقت اعتماد التعريف الحالي في الملحق السابع عشر. ووافقت وفود أعضاء عديدة على الموقف المتمثل في أنه لا ينبغي أن تشمل واجبات حراس الأمن على متن الطائرة الحفاظ على حسن النظام والانضباط على الطائرة. ولاحظ وفد عضو آخر، فيما يتعلق بالتعريف المقترح لحارس الأمن على متن الطائرة، أن استخدام عبارة "يعني موظفاً حكومياً" يعني ضمناً أن حارس الأمن على متن الطائرة يتعين أن يكون موظفاً حكومياً في حين أن الملحق السابع عشر ينص على أن حارس الأمن على متن الطائرة شخص تصرّح له الحكومة ولذلك ليس هو بالضرورة موظفاً حكومياً. وأعربت معظم الوفود الأعضاء عن تأييدها لتعريف لحارس الأمن على متن الطائرة يكون متسقاً مع التعريف في الملحق السابع عشر.

٨-٥-٤ لاحظ وفد عضو أن إدراج حراس الأمن على متن الطائرة خارج عن اختصاص اتفاقية طوكيو وأنه يعترض على إدراج حراس الأمن على متن الطائرة في أي شكل كان ولكن يمكن أن يؤيد تقديم النص الى اللجنة القانونية بين قوسين

مربعين. ولاحظ وفد عضو آخر أنه حتى لو تمت مواعمة تعريف حارس الأمن على متن الطائرة مع التعريف في الملحق السابع عشر فإنه سيستمر في الانطواء على بعض المشاكل حيث أنه يشير الى أفعال التدخل غير المشروع، إلا أن اتفاقية طوكيو ليست اتفاقية تتناول أفعال التدخل غير المشروع بصورة بحتة.

٥-٥-٨ إذ لاحظت عدة وفود أعضاء أن استخدام حراس الأمن على متن الطائرات يتسع انتشاره باطراد، أعربت عن تأييدها لإدراج إشارة الى حراس الأمن على متن الطائرة في الوثيقة الجديدة بشرط أنهم ينبغي أن يتعاملوا مع أفعال التدخل غير المشروع بصورة بحتة.

٦-٥-٨ لخصت الرئيسة المناقشة بشأن هذه المسألة فلاحظت أنه حين يبدو أنه تم التوصل لتوافق الآراء بصدد إدراج حراس الأمن على متن الطائرة بين قوسين مربعين، ثمة رغبة في مراجعة مشروع النص المقترح وخاصة لمواعمته مع الملحق السابع عشر. وبناء على ذلك، قررت اللجنة الفرعية إدراج مجموعتين من النصوص الاختيارية على التوالي في مشروع المادة الرابعة والخامسة من الورقة غير الرسمية رقم ٣.

#### ٦-٨ جبر الضرر وحق الرجوع

١-٦-٨ استنادا الى المناقشة السابقة، قدم وفد عضو النص التالي لكي تنتظر فيه اللجنة الفرعية:

#### المادة السابعة

يُضاف ما يلي بوصفه المادة الثامنة عشرة مكرر من الاتفاقية:

١- عندما يقوم قائد الطائرة بإنزال أو تسليم شخص طبقاً لأحكام المادة الثامنة أو التاسعة على التوالي، لا يجوز منع المشغل من الحصول من مثل هذا الشخص على تعويض عن أي أضرار تكبدها المشغل نتيجة لمثل هذا الإنزال أو التسليم.

٢- [ينهي] إنزال أي شخص أو تسليمه طبقاً لأحكام المادتين الثامنة والتاسعة على التوالي، وفقاً للقانون الوطني، عقد النقل بين المشغل وذلك الشخص. ولا يكون المشغل مسؤولاً عن التعويض عن أي أضرار تكبدها ذلك الشخص نتيجة لإنهاء عقد النقل عقب مثل هذا الإنزال أو التسليم.

٢-٦-٨ رأت الوفود الأعضاء المؤيدة لهذا النص أن الأحكام قد تكون بمثابة رادع للسلوك غير المنضبط. ولا ينبغي أن يتحمل الناقلون تكاليف تحويل مسار الطائرة الذي سببته وقائع عدم انضباط. والتعامل مع هذه المسألة في عقد النقل فقط لن يكون كافياً، وسيكون من المستصوب الاقرار بحق الرجوع في اتفاقية دولية.

٣-٦-٨ كررت وفود أعضاء أخرى القلق الذي سبق أن أعربت عنه لأن اتفاقية طوكيو ليست المقام الملائم لمعالجة هذه المسألة. والنص الذي تم تقديمه لم يكن نصاً متوازناً وقد ينتهك حقوق الركاب، مثل الحق في مواصلة رحلتهم بمقتضى المادة الخامسة عشرة من اتفاقية طوكيو.

٤-٦-٨ في حين أنه لم يمكن اللجنة الفرعية أن تتوصل الى توافق الآراء بشأن مضمون النص، وافقت مع ذلك على تقديم النص الى اللجنة القانونية بين قوسين مربعين للمزيد من النظر فيه. وتقرر أيضاً أن يُستعاض عن [ينهي] في الفقرة الفرعية ٢ من النص بـ [ينهي]/[يجوز أن ينهي].

#### ٧-٨ تعاريف بعض المصطلحات في اتفاقية طوكيو

١-٧-٨ فيما يتعلق بالفترة التي تُعتبر فيها أي طائرة "في حالة طيران"، أوضح وفد مراقب أنه ينبغي أن يوجد تعريف واحد فقط ولكن اتفاقية طوكيو تحتوي على تعريفين. وبناء على ذلك، ينبغي إجراء المزيد من البحث بصدد هذه المسألة قبل

اعتماد تعريف سليم. وأعدت الرئيسة الى الأذهان أن صائغي اتفاقية طوكيو وضعوا عمداً تعريفين لنفس المصطلح في فصلين مختلفين من الاتفاقية. ولذلك يجب أن يُبحث بعناية ما إذا كان ينبغي، إذا اعتمد تعريف واحد، أن ينطبق على الاتفاقية بأكملها. واستناداً الى هذا الاعتبار، قررت اللجنة الفرعية أن تدرج في المادة الثانية في الورقة غير الرسمية رقم ٣ التعريف "في حالة طيران" من الفقرة ٢ من المادة الخامسة من اتفاقية طوكيو بين قوسين مربعين من أجل تحليل محاسنه ومساوئه في المستقبل.

٢-٧-٨ فيما يتعلق بتعريف حارس أمن على متن الطائرة، رأى وفد عضو أنه ينبغي اتباع التعريف الوارد في الملحق السابع عشر. ورأى وفد عضو آخر أنه سيكون من السابق لأوانه في هذه المرحلة صياغة تعريف. وتقرر وضع التعريف بين قوسين مربعين.

٣-٧-٨ قررت اللجنة الفرعية أيضاً وضع تعريف "دولة المشغل" وتعريف "دولة التسجيل" حسبما اقترح في الورقة غير الرسمية رقم ٢ بين قوسين مربعين في انتظار المزيد من المناقشة.

#### ٩- النظر في الأعمال المستقبلية

١-٩ أحاطت اللجنة الفرعية علماً بأنها أحرزت تقدماً كبيراً في اجتماعها الثاني. واستناداً الى المناقشة في الاجتماع، صرحت لرئيستها بوضع مشروع النص الذي سيفدّم في الورقة غير الرسمية رقم ٣ في صيغته النهائية. وهذا النص، الوارد في المرفق ٥ بهذا التقرير بوصفه البنود الرئيسية لمنطوق مشروع البروتوكول بتعديل اتفاقية طوكيو، ينبغي تقديمه الى اللجنة القانونية من أجل المزيد من البحث. وعلى الرغم من أن الإطار الأساسي لنص مشروع البروتوكول أعدته اللجنة الفرعية، كان من الواضح أنه لا يمكن حسم جميع المسائل على هذا المستوى. وبالتالي يتضمن مشروع البروتوكول خيارات وأقواساً مربعة. وترى اللجنة الفرعية أن مسائل سياسية معينة لا يمكن اتخاذ قرار بشأنها إلا على مستوى اللجنة القانونية أو حتى مستوى مؤتمر دبلوماسي. وبناء عليه، أوصت اللجنة الفرعية المجلس بالإجماع بالدعوة لانعقاد الدورة الخامسة والثلاثين للجنة القانونية للمزيد من استعراض اتفاقية طوكيو، فيما يتعلق بصفة خاصة بمسألة الركاب غير المنضبطين.

٢-٩ قررت اللجنة الفرعية كذلك التصريح لرئيستها بالموافقة على تقرير هذا الاجتماع وأعربت عن صوت شكر لها.

## المرفق ١

## قائمة المشاركين

## الأعضاء

Luongo, N.

الأرجنتين

Reid, J.

أستراليا

Schultz, H.

كندا

Tachet, J.

Zigayer, M.

Lalonde, S.

Lisboa, A.

شيلي

Mena, A.

Espinoza-Burgos, C.

Binder, J.

Yang, Y.

الصين

Zhang, Y.

Hu, D.

Zhao, J.

Chean, K.

Mahmoud, A.

مصر

Aly Ahmed, M. M.

Khalil, A. I.

Olson, T.

فرنسا

Risse, E.

Baflast, C.

Mezi, E.

Gihl, M. F.

Bardaro, A.

إيطاليا

Sugiyama, H.

اليابان

Asahi, T.

Sakamoto, K.

Iwasaki, K.

Koda, T.

Furuhata, M.

Fukushiro, T.

---

Gassem, K. R. K. Al Mubarak, B. F. M. Al Ewady, I. O. Al Mansouri, Y. A.	الكويت
Eid, S.	لبنان
Mayora, D. M.	المكسيك
Bae, J Lee, J.-S. Maeng, S. Kim, J.-B. Lee, J. W. Kim, S.-K.	جمهورية كوريا
Druzhinin, A. Khakimova, I. Mnishko, V. Pasko, A. Shadrin, V. Mokin, D. Shiyani, D. Malikova, N.	الاتحاد الروسي
Almoghraby, A.	المملكة العربية السعودية
Tan, S. H. Kaur, R. Voon, D.	سنغافورة
Mdlalose, B. Ndandini, B.	جنوب أفريقيا
Candrian, A. Noël, L.	سويسرا
Piera Valdés, A. J. Al Mutawa, A.	الإمارات العربية المتحدة
McDonald, S. W. Jennison, M. Burrows, T. Giovanniello, A. Tourtellot, C. Cors, D. Mishulovich, E.	الولايات المتحدة

**المراقبون (الدول)**

Munoz Gomez, A.  
Bejarano, C.

كولومبيا

Nila Sari, M.  
Mayrianti, C.

إندونيسيا

Acosta Rodriguez, J.M.

فنزويلا

**المراقبون (المنظمات الدولية)**

Gaiya, S. M.

اللجنة الأفريقية للطيران المدني (أفكاك)

Gill, M.  
Herbelles, N.  
Hocking, A.

اتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا)

McCarthy, P.

الاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط  
الجوية (ايفالبا)

-----

## المرفق ٢

اللجنة الفرعية الخاصة التابعة للجنة القانونية  
لتحديث اتفاقية طوكيو بما في ذلك مسألة  
الركاب غير المنضبطين

## الاجتماع الثاني

مونتريال، ٣-٧ ديسمبر ٢٠١٢

## جدول أعمال اليوم الأول من الاجتماع

(قاعة الاجتماعات رقم ٥، الطابق الثالث، الاثنين ٣/١٢/٢٠١٢، الساعة ١٠ صباحاً)

البند	الوثائق المرجعية
١- كلمة الأمين العام الافتتاحية	
٢- تنظيم الاجتماع	
٣- مناقشات عامة	LC/SC-MOT/2-WP/1 LC/SC-MOT/2-WP/2 LC/SC-MOT/2-WP/3 LC/SC-MOT/2-WP/4 LC/SC-MOT/2-WP/5
٤- النظر في الورقة غير الرسمية	LC/SC-MOT/2-Flimsy No. 1

### المرفق ٣

## اللجنة الفرعية الخاصة التابعة للجنة القانونية لتحديث اتفاقية طوكيو بما في ذلك مسألة الركاب غير المنضبطين

### الاجتماع الثاني

مونتريال، ٣-٧ ديسمبر ٢٠١٢

### قائمة الوثائق

The Republic of Korea's Legal Responses to Unruly Passengers and the Issue of Extended Jurisdiction (Presented by the Republic of Korea)	LC/SC-MOT/2-WP/1
Background Paper - The Implementation of the Tokyo Convention in Australian Law (Presented by Australia)	LC/SC-MOT/2-WP/2
(Presented by Argentina)	LC/SC-MOT/2-WP/3
Municipal Legal Framework for Treatment of Unruly Passengers (Presented by the United States)	LC/SC-MOT/2-WP/4
The Views of the International Air Transport Association (IATA) on the Modernisation of the Tokyo Convention 1963 and the Problem of Unruly and Disruptive Passengers (Presented by IATA)	LC/SC-MOT/2-WP/5
الفقرات الرئيسية من منطوق مشروع بروتوكول تعديل اتفاقية طوكيو (مقدمة من رئيسة اللجنة الفرعية القانونية)	LC/SC-MOT/2-Flimsy No. 1
الفقرات الرئيسية من منطوق مشروع بروتوكول تعديل اتفاقية طوكيو (مقدمة من رئيسة اللجنة الفرعية القانونية)	LC/SC-MOT/2- Flimsy No. 2
الفقرات الرئيسية من منطوق مشروع بروتوكول تعديل اتفاقية طوكيو (مقدمة من رئيسة اللجنة الفرعية القانونية)	LC/SC-MOT/2- Flimsy No. 3

## المرفق ٤

### تحديث اتفاقية طوكيو (الركاب غير المنضبطين) تقرير فريق العمل المعني بقائمة بالجرائم

بناء على طلب رئيسة اللجنة الفرعية الخاصة التابعة للجنة القانونية لتحديث اتفاقية طوكيو التي اجتمعت بمقر الايكاو في مونتريال من ٣ الى ٧ ديسمبر ٢٠١٢، أنشئ فريق عمل لبحث مسألة ما إذا كان ينبغي تعديل المادتين الثامنة والتاسعة من اتفاقية طوكيو لإدراج قوائم بالجرائم. وفي حالة المادة الثامنة ستعيّن القائمة على وجه التحديد جرائم أو أفعالاً "أقل خطورة" قد تعرّض أي راكب لإزالته من الطائرة. وفي حالة المادة التاسعة ستعيّن القائمة على وجه التحديد جرائم خطيرة ستكون دولة الهبوط ملزمة بفرض اختصاصها بها.

#### الخلفية:

قدم مسؤولون في اتحاد النقل الجوي الدولي (الإياتا) ورقة الى فريق العمل تبيّن بإيجاز طبيعة مشكلة الركاب غير المنضبطين والمشاعبين التي يواجهها أعضاؤه يومياً. وحدد اتحاد النقل الجوي الدولي، بصفة خاصة، ثمانية أشكال للسلوك تدعو للقلق و، حسبما ورد في ورقته، تستحق اتخاذ تدابير رادعة<sup>١</sup>.

#### المناقشة:

اجتمع فريق العمل بعد ظهر الرابع من ديسمبر ومرة أخرى بعد ظهر الخامس من ديسمبر. وفي حين كان ثمة توافق آراء في فريق العمل على أن وقوع أفعال سلوك غير منضبط أو مشاعب على متن طائرة في حالة طيران هو مشكلة خطيرة، إلا أن فريق العمل لا يستطيع تأييد اقتراح إدخال تعديلات على المادتين الثامنة والتاسعة من اتفاقية طوكيو لإدراج قوائم بالجرائم. وكان هذا التوافق في الآراء يستند جزئياً الى الرأي المشترك أنه، على عكس الوثائق الأخرى المضادة للإرهاب الصادرة عن الايكاو مثل اتفاقية بيجين، لا توجد رغبة في جعل اتفاقية طوكيو تجرّم سلوكاً معيناً على متن الطائرة ولا في جعلها بمثابة أساس للتسليم فيما يتعلق بأفعال الركاب غير المنضبطين<sup>٢</sup>. وكذلك، وبنفس القدر من الأهمية، جرى الاقرار بأنه يمكن أن تكون هناك صعوبات جمة في التوصل الى تعاريف مشتركة لجرائم معينة.

كبدل، يؤيد فريق العمل تعديل المادة الثالثة من اتفاقية طوكيو للسماح "لدولة الهبوط" وربما أيضاً "لدولة المشغل" بإثبات أهليتها لممارسة الاختصاص بالسلوك المبين في الفقرة ١ من المادة الأولى من اتفاقية طوكيو على متن طائرة في حالة طيران<sup>٣</sup>. ينبغي لهذا التدبير أن يجعل من الأكثر احتمالاً أن الأشخاص الذين يرتكبون سلوكاً غير منضبط سيخضعون للمساءلة عن سلوكهم<sup>٤</sup>.

<sup>١</sup> وثيقة الايكاو LC/SC-MOT/2-WP/5, page 2.

<sup>٢</sup> في الحالات المناسبة يمكن أن تتعامل الدول ذات الاختصاص المشترك مع التسليم بالطريقة المعتادة ثنائياً.

<sup>٣</sup> يتعيّن إجراء مزيد من المناقشات بصدد ما إذا كان يتعين كذلك تعديل اتفاقية طوكيو للسماح "لدول الجنسية" و"دول مكان الإقامة المعتاد" بإثبات أهليتها لممارسة الاختصاص بمثل هذا السلوك.

<sup>٤</sup> في الوقت الحاضر بموجب اتفاقية طوكيو فهي تقتضي أن تؤسس "دولة التسجيل" اختصاصها بمثل هذا السلوك.

لضمان أن توسيع نطاق الطائفة من الدول التي ستكون قادرة على ممارسة الاختصاص بواقعة سلوك راكب غير منضبط هو رادع فعال لمثل هذا السلوك، يتعين تشجيع الدول على مراجعة تشريعها الداخلي لضمان أن لديها الاطار التشريعي اللازم للتعامل مع السلوك غير المنضبط (الذي حدده اتحاد النقل الجوي الدولي) الذي يمكن أن يندرج في الفقرة ١ من المادة الأولى من اتفاقية طوكيو.<sup>٥</sup>

#### الاستنتاج:

من الناحية التشغيلية، ومع تقدير أن أعضاء طاقم القيادة غير مدربين كضباط لإنفاذ القانون أو كقانونيين، تم قبول أنه في حالة قيام راكب على متن طائرة في حالة طيران بأفعال غير منضبطة ومشاغبة، يمكن أن يحيل قائد الطائرة المسألة الى سلطات إنفاذ القانون المختصة عند الهبوط. وستؤكد تلك السلطات على ما إذا كان يمكن أن تمارس دولة الهبوط اختصاصها بالموضوع و، إذا كان الأمر كذلك، ما هي الجزاءات الجنائية أو الإدارية الملائمة التي يمكن اتباعها. ومع توسيع نطاق الاختصاص ليشمل دولة الهبوط وربما أيضاً دولة المشغل هناك احتمال أكبر لفرض شكل ما من الجزاء على الركاب غير المنضبتين. وبهذا وتدابير أخرى يمكن اتخاذها لإعلام الركاب بالعقوبات الممكنة التي يمكن أن يواجهونها إذا ارتكبوا مثل هذا السلوك يمكن أن يؤدي ذلك للتقليل من حدوث الأفعال غير المنضبطة والمشاغبة الذي هو الهدف النهائي.

-----

<sup>٥</sup> في حالة الجرائم الأكثر خطورة مثل أفعال العنف المرتكبة ضد أعضاء طاقم القيادة يمكن أن تكون العقوبات الجنائية ملائمة في حين أن التدابير الادارية أو غيرها قد تكون ملائمة للسلوك الأخر مثل التخخين في المرحاض.

## المرفق (٥)

### الورقة غير الرسمية رقم ٣

### بنود منطوق رئيسية لمشروع البروتوكول

### لتعديل اتفاقية طوكيو

### (مقدمة من اللجنة القانونية الفرعية)

#### المادة الأولى

يكمل هذا البروتوكول الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي تُرتكب على متن الطائرات، الموقعة في طوكيو بتاريخ ١٤ سبتمبر/أيلول ١٩٦٣ (المشار إليها في ما يلي باسم "الاتفاقية")، وفي ما بين الأطراف في هذا البروتوكول، تُقرأ وتُفسر الاتفاقية وهذا البروتوكول معا كوثيقة واحدة.

#### [المادة الثانية]

١- يستعاض عن الفقرة ٣ من المادة الأولى من الاتفاقية بما يلي:  
"٣- لأغراض هذه الاتفاقية:

(أ) تعتبر الطائرة في حالة طيران منذ لحظة إغلاق كل أبوابها الخارجية بعد صعود الركاب إليها حتى اللحظة التي يتم فيها فتح أي من تلك الأبواب بغرض إنزالهم. وفي حالة الهبوط الاضطراري، يستمر سريان أحكام هذا الباب فيما يتعلق بالجرائم والأفعال التي تُرتكب على متن الطائرة حتى الوقت الذي تتولى فيه السلطات المختصة لدولة ما المسؤولية عن الطائرة وعن الأشخاص والأموال على متنها؛ [و]

(ب) "حارس الأمن على متن الطائرة" يعني [موظفا حكوميا]/[شخصا] تختاره خصيصا وتدريبه وتصرح له حكومة دولة المشغل [و]/[أو] حكومة دولة التسجيل بأن يكون في الطائرة لغرض حماية تلك الطائرة ومن على متنها من الأشخاص من أفعال التدخل غير المشروع؛ [و]

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

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

## [المادة الثالثة]

## الخيار ١

في المادة الثالثة من الاتفاقية، يضاف ما يلي بوصفه الفقرتين ٢ مكرر و ٢ ثالثا :

"٢ مكرر كل دولة متعاقدة تكون لها الأهلية كما تتخذ الإجراءات المطلوبة لوضع أسس اختصاصها القانوني بالنسبة للجرائم أو الأفعال التي ترتكب على متن الطائرات في الحالات التالية:

(أ) بصفتها دولة الهبوط، عندما تهبط الطائرة التي ترتكب جريمة أو فعل على متنها في إقليمها والشخص الذي يدعى ارتكابه للجريمة أو الفعل لا يزال على متنها؛

(ب) بصفتها دولة المشغل، عندما تكون الطائرة التي ترتكب على متنها جريمة أو فعل طائرة مؤجرة بدون طاقم للمشغل الذي يكون المقر الرئيسي لأعماله أو مقر إقامته الدائم في تلك الدولة.

٢ ثالثا كل دولة متعاقدة تكون لها الأهلية كما يجوز أن تتخذ الإجراءات المطلوبة لوضع أسس اختصاصها القانوني بالنسبة للجرائم أو الأفعال التي ترتكب على متن الطائرات في الحالات التالية:

(أ) بصفتها دولة الجنسية، عندما [يرتكب]/[ترتكب ضد]/[يرتكب أو ترتكب ضد] أحد مواطني تلك الدولة جريمة أو فعل على متن طائرة؛

(ب) بصفتها دولة الإقامة المعتادة، عندما يرتكب جريمة أو فعلا على متن طائرة شخص عديم الجنسية إقامته المعتادة في إقليم تلك الدولة.["]

## الخيار ٢

١- يستعاض عن الفقرة ١ من المادة الثالثة من الاتفاقية بما يلي:

"١- دولة التسجيل [ودولة الهبوط ودولة المشغل ودولة الجنسية ودولة الإقامة المعتادة] تكون لها الأهلية لممارسة الاختصاص القانوني بالنسبة للجرائم والأفعال التي تُرتكب على متن الطائرات".

٢- في المادة الثالثة من الاتفاقية، يضاف ما يلي بوصفه الفقرة ٢ مكرر:

"٢ مكرر [يجوز]/[يجب] أن تتخذ أيضا كل دولة متعاقدة الإجراءات الضرورية لوضع أسس اختصاصها القانوني بالنسبة للجرائم [أو الأفعال] التي ترتكب على متن الطائرات في الحالات التالية:

(أ) بصفتها دولة الهبوط، عندما تهبط الطائرة التي ترتكب جريمة [أو فعل] على متنها في إقليمها والشخص الذي يُدعى ارتكابه للجريمة [أو الفعل] لا يزال على متنها؛

(ب) بصفتها دولة المشغل، عندما تُرتكب الجريمة [أو الفعل] على متن طائرة مؤجرة بدون طاقم [للمستأجر]/ [للمشغل] الذي يكون المقر الرئيسي لأعماله أو، إذا لم يكن [للمستأجر]/[للمشغل] هذا المقر الرئيسي، الذي يكون مقر إقامته الدائم في تلك الدولة؛

(ج) بصفتها دولة الجنسية، عندما [يرتكب]/[تُرتكب ضد]/[يرتكب أو تُرتكب ضد] أحد مواطني تلك الدولة جريمة [أو فعل] على متن طائرة؛

(د) بصفتها دولة الإقامة المعتادة، عندما يرتكب جريمة [أو فعلاً] على متن طائرة شخص عديم الجنسية إقامته المعتادة في إقليم تلك الدولة." [

#### [المادة الرابعة

في المادة السادسة من الاتفاقية، يضاف ما يلي بوصفه الفقرة ٣:

##### الخيار ١

"٣- يجوز لأي حارس أمن على متن طائرة يتصرف طبقاً لترتيب ثنائي أو متعدد الأطراف، عندما تكون لديه أسباب معقولة للاعتقاد أن شخصاً ارتكب، أو على وشك أن يرتكب، على متن الطائرة، جريمة أو فعلاً متوقعاً في الفقرة ١ من المادة الأولى، أن يفرض على مثل هذا الشخص تدابير معقولة تشمل تقييد الحركة تكون ضرورية لحماية سلامة الطائرة أو الأشخاص أو الأموال على متنها أو لحفظ حسن النظام والانضباط على متن الطائرة."

##### الخيار ٢

"٣- يجوز لأي حارس أمن على متن الطائرة طبقاً لترتيب ثنائي أو متعدد الأطراف، عندما تكون لديه أسباب معقولة للاعتقاد أن شخصاً ارتكب، أو على وشك أن يرتكب، على متن الطائرة، أحد أفعال التدخل غير المشروع، أن يفرض على مثل هذا الشخص تدابير معقولة تشمل تقييد الحركة تكون ضرورية لغرض حماية تلك الطائرة ومن على متنها من أفعال التدخل غير المشروع." [

#### [المادة الخامسة

##### الخيار ١

في المادة العاشرة من الاتفاقية، تُرقم الفقرة بوصفها "١" ويُضاف ما يلي بوصفه الفقرة ٢:

"٢- لغرض تطبيق الفقرة ١، يُعتبر أي حارس أمن على متن الطائرة راكباً." [

##### الخيار ٢

في المادة العاشرة من الاتفاقية، تضاف عبارة "أو أي حارس أمن على متن الطائرة" بعد عبارة "أو أي راكب"، وقبل عبارة "أو مالك الطائرة أو مستثمرها". [

**[المادة السادسة]**

يضاف ما يلي بوصفه المادة الخامسة عشرة مكرر من الاتفاقية:

"١- على كل دولة متعاقدة أن تضمن أن الأفعال التالية ستُجعل معاقبا 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 عضو في 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- لا يؤثر أي شيء في هذه الاتفاقية على حق كل دولة متعاقدة في أن تدخل، وفقا لتشريعها الوطني، عقوبات ملائمة بغية المعاقبة على الأفعال غير المنضبطة أو المشاغبة الأخرى التي يرتكبها الركاب على متن الطائرة." [

**[المادة السابعة]**

يضاف ما يلي بوصفه المادة الثامنة عشرة مكرر من الاتفاقية:

١- عندما يقوم قائد الطائرة بإنزال أو تسليم شخص طبقا لأحكام المادة الثامنة أو التاسعة على التوالي، لا يجوز منع المشغل من الحصول من مثل هذا الشخص على تعويض عن أي أضرار تكبدها المشغل نتيجة لمثل هذا الإنزال أو التسليم.

٢- [ينهي/يجوز أن ينهي] إنزال أي شخص أو تسليمه طبقا لأحكام المادتين الثامنة والتاسعة على التوالي، وفقا للقانون الوطني، عقد النقل بين المشغل وذلك الشخص. ولا يكون المشغل مسؤولا عن التعويض عن أي أضرار تكبدها ذلك الشخص نتيجة لإنهاء عقد النقل عقب مثل هذا الإنزال أو التسليم.]