



اللجنة القانونية - الدورة الخامسة والثلاثون

(مونتريال، ٦ إلى ١٥ مايو ٢٠١٣)

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

ملاحظة استهلاكية

(ورقة مقدمة من الأمانة العامة)

١- مقدمة

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

٢-١ وفي سبتمبر ٢٠٠٩، أعربت اللجنة القانونية في دورتها الرابعة والثلاثين عن دعمها لإنشاء مجموعة دراسة لتناول مسألة الركاب المشاغبيين. ووفقاً لذلك، فقد أعيد تنشيط مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة بشأن الركاب المشاغبيين في أوائل عام ٢٠١١ على أساس قرار المجلس الذي اتخذته في جلسته السادسة من دورته ١٨٨ في أكتوبر ٢٠٠٩.

٢- أعمال مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة

١-٢ عقدت مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة المعاد تنشيطها، اجتماعها الأول في مونتريال، في الفترة من ٢ إلى ٣ مايو ٢٠١١ واجتماعها الثاني في باريس في الفترة من ٣ إلى ٤ أكتوبر ٢٠٠١. ولقد حددت عدداً من المسائل القانونية المتصلة بالركاب المشاغبيين التي ينبغي التصدي لها، بما في ذلك استعراض البنود القضائية بموجب اتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي تتركب 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، وحالة حراس الأمن على متن الطائرة (IFSOs). واستنتجت مجموعة الدراسة أنه يتعين على

المجتمع الدولي أن يتصدى لمسألة الركاب المشاغبيين، وأن الايكاف هي المحفل المناسب لهذا الغرض، وأنه ينبغي إعادة استعراض اتفاقية طوكيو وجدوى بحث تعديلها، مع إشارة خاصة إلى مسألة الركاب المشاغبيين. ولهذا الغرض، فقد أوصت المجموعة بإنشاء لجنة فرعية تابعة للجنة القانونية تُكَلَّف بإعداد مسودة نص لتحديث اتفاقية طوكيو.

٣- أعمال اللجنة الفرعية الخاصة التابعة للجنة القانونية

٣-١ بناءً على توصية مجموعة الدراسة، قرر المجلس في ١٥ نوفمبر ٢٠١١، 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 المشاغبيين. وفي ٢٠ ديسمبر ٢٠١١، أنشأ الرئيس بالوكالة للجنة القانونية، السيد م جينيسون، (الولايات المتحدة) لجنة فرعية خاصة وعيّن السيد أ. بيررا (الإمارات العربية المتحدة) مقررًا لها. وعقدت اللجنة الفرعية، برئاسة السيدة س. ه. تان (سنغافورة) اجتماعين في عام ٢٠١٢.

٣-٢ وركزت اللجنة الفرعية، في اجتماعها الأول في الفترة من ٢٢ إلى ٢٥ مايو ٢٠١٢، وبناءً على تقرير المقرر، مناقشتها على الاختصاصات القضائية وقائمة الجرائم وتسليم المجرمين، وحصانة قائد الطائرة، وحراس الأمن على متن الطائرات ومدى تحديث اتفاقية طوكيو. وعموماً فقد أشارت الكثير من الوفود إلى أنه يلزم توفير مزيد من الوقت لجمع المعلومات والبيانات، بغية التشاور مع دولهم وأطراف أخرى وللمضي في دراسة المسائل.

٣-٣ وواصلت اللجنة الفرعية، في اجتماعها الثاني، في الفترة من ٣ إلى ٧ ديسمبر ٢٠١٢، نظرها في المسائل المحددة في اجتماعها الأول. وفيما يتعلق بالمسألة المتصلة بالاختصاصات القضائية، فقد سبق للجنة الفرعية أن أعربت عن شعورها بأن إدراج وممارسة الاختصاصات القضائية لكل من دولة المشغل الجوي ودولة الهبوط ستساعد في الحد من تزايد التصرف المشاغب على متن الطائرات. ووافقت اللجنة الفرعية بشكل عام على أنه من المستصوب إنشاء اختصاصات قضائية مثل هذه. وتم النظر أيضاً في نطاقات أخرى للاختصاصات القضائية. ولا يزال يتعين تقرير ما إذا كانت هذه الاختصاصات القضائية ستصبح إلزامية أم اختيارية. وأبقت اللجنة الفرعية على هذين الاحتمالين للمضي في النظر فيهما من جانب اللجنة القانونية.

٣-٤ وفيما يتعلق بقائمة الجرائم، فقد وافقت اللجنة الفرعية على عدم إدراج هذه القائمة في مسودة الوثيقة، غير أن أغليبتها 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. وستظل هذه الأحكام بين قوسين مربعين للمضي في النظر فيها.

٣-٥ 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 المجرمين، ترى اللجنة الفرعية انعدام الحاجة إلى إدراج أحكام إضافية في اتفاقية طوكيو.

٣-٦ 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 المناظرة ضمن إطار اتفاقية طوكيو.

٣-٧ وكذلك، فقد ناقشت اللجنة الفرعية مسائل أخرى، مثل المطالبات المالية المحتملة من شركات الطيران ضد الركاب المشاغبيين، ولا سيما في حالة تحويل مسار الطائرة وكذلك تعريف مصطلحات معينة، مثل الطائرة "في حالة طيران".

٨-٣ نظرت اللجنة الفرعية في الأشكال الممكنة لتعديل اتفاقية طوكيو. وإذا تم في نهاية الأمر اتخاذ قرار بتعديل اتفاقية طوكيو، فإن توصية اللجنة الفرعية هي أنه يتعين إجراء مثل هذه التعديلات عن طريق بروتوكول تكميلي بدلاً من اتفاقية جديدة وقائمة بذاتها. ولتسهيل العمل في المستقبل، أعدت اللجنة الفرعية "بنود منطوق رئيسية لمشروع البروتوكول لتعديل اتفاقية طوكيو"، وهي ترد في المرفق بورقة العمل هذه.

٩-٣ استنتجت اللجنة الفرعية أنه ينبغي إحالة الأعمال الجارية إلى اللجنة القانونية للمزيد من النظر. ومع أن الإطار الأساسي لنص مشروع البروتوكول أعدته اللجنة الفرعية، فمن الواضح أنه لا يمكن معالجة جميع المسائل على ذلك المستوى، ولذلك يحتوي مشروع البروتوكول على خيارات وأقواس مربعة. وبعض الأمور السياسية لا يمكن البت فيها إلا على مستوى اللجنة القانونية أو حتى على مستوى مؤتمر دبلوماسي. وبناء على ذلك، توصي اللجنة الفرعية بالإجماع المجلس بعقد الدورة الخامسة والثلاثين للجنة القانونية للمزيد من استعراض اتفاقية طوكيو، مع الإشارة بصفة خاصة إلى مسألة الركاب غير المنضبطين.

١٠-٣ يمكن الاطلاع على تقارير اجتماعي اللجنة الفرعية على موقع الإنترنت التابع للايكاو: <http://www.icao.int/secretariat/legal/LC-SC-MOT2/Pages/default.aspx>

٤- قرارات المجلس

١-٤ في ٢٠ فبراير ٢٠١٣، قرر المجلس في جلسته الثانية من دورته ١٩٨ الدعوة إلى انعقاد الدورة ٣٥ للجنة القانونية في الفترة من ٦ إلى ١٥ مايو ٢٠١٣ وقرر انعقاد الاجتماع كدورة خاصة.

٥- الإجراء المطلوب من اللجنة القانونية

١-٥ يرجى من اللجنة القانونية القيام بما يلي:

- (١) الإحاطة علماً بورقة العمل هذه.
- (٢) واستعراض مسودة النص الواردة في المرفق.

— — — — —

المرفق

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؛

(ب) "حارس الأمن على متن الطائرة يعني [موظفا حكوميا]/ [شخصا] تختاره خصيصا وتدرجه 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].؛

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

[المادة الثالثة]

الخيار ١

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

"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 ثالثاً 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 فعلاً 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 أيضاً 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 يدعى 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 يُرتكب 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.]

- انتهى -