LC/35-WP/2-6
13/5/13

منظمة الطيران المدني الدولي

ورقة عمل

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

تقرير لجنة الصياغة

١- شكَّل رئيس الدورة الخامسة والعشرين للجنة القانونية لجنة صياغة لاستعراض واقتراح النص الممكن لبروتوكول *للاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي تُرتكب على متن الطائرات*، الموقع عليها في طوكيو بتاريخ ١٤ سبتمبر ١٩٦٣. وضمت لجنة الصياغة اثنتي عشرة دولة (البرازيل، كندا، الكونغو، فرنسا، جامايكا، اليابان، لبنان، نيجيريا، سنغافورة، جمهورية كوريا، الإمارات العربية المتحدة، الولايات المتحدة الأمريكية) وكذلك ممثلين من اتحاد النقل الجوي الدولي والاتحاد الدولي لشركات التأمين الجوي. وحضر اجتماعاتها أيضاً عدد من المراقبين. وترأستها استراليا.

٢- أشار الرئيس إلى نص لجنة الصياغة المتعلق بالمسائل الخمس التالية:

أ) توسيع نطاق أسس الاختصاص القانوني التي قد تتخذ الدول المتعاقدة اجراءات بشأنها بمقتضى اتفاقية طوكيو؛

ب) إدراج إشارة إلى حراس الأمن على متن الطائرة في نص اتفاقية طوكيو؛

ج) تحديد أنواع السلوك التي تثير قلق الدول المتعاقدة بصفة خاصة، التي ينبغي تشجيع الدول على إدخال جزاءات ملائمة بشأنها؛

د) حق شركات الطيران في الرجوع على الركاب غير المنضبطين الذين يتسببون في تحويل مسارات الرحلات الجوية؛

هـ) النظر في تعديلات لتعاريف معينة لتحديث اتفاقية طوكيو تمشياً مع آخر وثائق الطيران الدولية.

٣- النص التالي هو البروتوكول المقترح الذي صاغته لجنة الصياغة، والمقدم لكي تنظر فيه اللجنة القانونية. والنص الجديد المقترح محدد عن طريق رسم خط تحته.

٤- في بعض الحالات، يظل قوسان مربعان حول أحكام بأكملها، مما يبين اختلاف الرأي بين الدول حول الفكرة. وفي حالات أخرى، يظل قوسان مربعان في نص التعديل، مما يبين قرارات للسياسة ينبغي، في نظر لجنة الصياغة، إحالتها إلى اللجنة القانونية للمزيد من النظر أو لينظر فيها مؤتمر دبلوماسي.

٥- البنود الرئيسية من منطوق مشروع البروتوكول لتعديل اتفاقية طوكيو هي كما يلي:

المادة الأولى

يكمّل هذا البروتوكول الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي تُرتكب على متن الطائرات، الموقع عليها في طوكيو بتاريخ ١٤ سبتمبر ١٩٦٣ (المشار إليها فيما يلي بعبارة "الاتفاقية"). وبناء على اتفاق الأطراف في البروتوكول، تُقرأ وتفسر الاتفاقية مع هذا البروتوكول 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، تعتبر حالة الطيران مستمرة حتى الوقت الذي تتولى فيه السلطات المختصة المسؤولية عن الطائرة وعن الأشخاص والأموال على متنها [.] / [؛]

[(ب) "حارس الأمن على متن الطائرة" يعني موظفاً حكومياً تختاره خصيصا وتدربه وتصرح له حكومة دولة المشغل، أو حكومة دولة التسجيل بأن يكون في الطائرة، طبقاً لاتفاق أو ترتيب ثنائي أو متعدد الأطراف[.] /[، لغرض حماية سلامة تلك الطائرة أو من على متنها من الأشخاص والأموال .]]

[(ج) "دولة المشغل" تعني الدولة التي يقع فيها المقر الرئيسي لأعمال المشغل، أو مقر إقامته الدائم إذا لم يكن له 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 بصلاحية ممارسة اختصاصها القانوني على الجرائم أو الأفعال المرتكبة على متن الطائرة.

١ مكرر – تتمتع أي دولة أيضا بصلاحية ممارسة اختصاصها القانوني 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؛ [و]

ب) بصفتها دولة المشغل، عندما تُرتكب الجريمة أو يُرتكب الفعل على متن طائرة مؤجرة بدون طاقم لمستأجر يكون المقر الرئيسي لأعماله أو مقر إقامته الدائم في تلك الدولة [.] / [و ؛]؛

ج) [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 لتحديد اختصاصها القانوني 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 لتحديد اختصاصها القانوني على الجرائم [والأفعال] المُرتكبة 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] لايزال على متنها؛

ب) بصفتها دولة المشغل، عندما تكون الطائرة التي تُرتكب على متنها الجريمة [أو الفعل] طائرة مؤجرة بدون طاقم لمستأجر يكون المقر الرئيسي لأعماله في تلك الدولة، أو اذا لم يكن للمستأجر مقر رئيسي، يكون مقر إقامته الدائم في تلك الدولة.

[٢ *ثالثا*– يجوز أن تتخذ كل دولة متعاقدة أيضا ما يلزم من التدابير لتحديد اختصاصها القانوني على الجرائم [والأفعال] المُرتكبة 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 الاختصاص الجنائي وفقا للقانون الوطني."

المادة الرابعة

يُضاف ما يلي بوصفه المادة الثالثة مكرر من الاتفاقية:

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

المادة الخامسة

تحذف الفقرة ٢ من المادة الخامسة.

[المادة السادسة

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

"٢– يجوز لقائد الطائرة أن يطلب قيام أعضاء آخرين من طاقمها أو أن يصرّح لهم بمساعدته في التحفظ على أي شخص يكون له الحق في التحفظ عليه، ويجوز له أن يطلب المساعدة من [حارس أمن على متن الطائرة أو] الركاب أو أن يصرّح لهم بتقديمها دونما إلزام في ذلك. كما يجوز لأي من أعضاء الطاقم أو حارس أمن على متن الطائرة، أو أي من الركاب أن يقوم، بدون ذلك التصريح، باتخاذ اجراءات وقائية معقولة عندما تتوافر لديه أسانيد معقولة تدعوه للاعتقاد أن لذلك العمل صفة ضرورية 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 أية دعوى ترفع بسبب المعاملة التي يتعرض لها الشخص الذي اتخذت الاجراءات حياله."]

[المادة الثامنة

يُضاف ما يلي بوصفه المادة الخامسة عشرة مكرر من الاتفاقية:

" ١- تشجع 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 عضو في الطاقم؛

ب) رفض اتباع تعليمات قانونية أعطاها قائد الطائرة أو أعطيت بالنيابة عنه لغرض حماية سلامة الطائرة أو الأشخاص أو الأموال بداخلها.

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

المادة التاسعة

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

"١- لأغراض تسليم الأشخاص بين الدول المتعاقدة، تعامل الجرائم المرتكبة على متن الطائرات كما لو كانت قد ارتكبت ليس فحسب في مكان وقوعها بل أيضا في أراضي الدول المتعاقدة التي يلزم عليها أن تمارس اختصاصها القانوني وفقا للفقرتين ٢ و٢ مكرر من المادة الثالثة، والتي حددت اختصاصها القانوني وفقا للفقرة ٢ *ثالثا* من المادة الثالثة."

[المادة العاشرة

يُضاف ما يلي بوصفه المادة الثامنة عشرة مكرر من الاتفاقية:

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

— انتهى—