



اللجنة القانونية — الدورة الخامسة والثلاثون

(مونتريال، ٦-١٥/٥/٢٠١٣)

البند رقم ٧: تقرير عن الأعمال المنجزة في هذه الدورة

مشروع التقرير عن أعمال اللجنة القانونية خلال دورتها الخامسة والثلاثين

١ - الفقرات ٢:٢٣ إلى ٢:٧١ المرفقة في مشروع تقرير اللجنة القانونية مرتبطة بالبند رقم ٢ من جدول الأعمال.

- - - - -

٢٣:٢ **لخص** الرئيس المناقشة، وأشار إلى التوافق الكبير في الرأي على الاختصاص القانوني لدولة الهبوط. وذكر عدد من الوفود التي اعترضت على تغيير المادة ٣ من اتفاقية طوكيو أنها تستطيع أن تقبل الاختصاص الاختياري لدول الهبوط ضمن إطار الخيار ٢. وأشار الرئيس إلى وجود شيء من الدعم للاقتراح الوارد في الفقرة ٢-١٥ فيما يتعلق بوجود استثناء لاختصاص دولة الهبوط في الحالات التي تطلب فيها دولة الجنسية تسليم أحد مواطنيها المتهمين بسلوك غير منضبط، وإلى عدم وجود أي اعتراض عليه، وإلى ضرورة موصلة النظر في هذا الاقتراح. ومن ثم، أفاد الرئيس بأنه سيتم إدراج اختصاص دولة الهبوط في مشروع البروتوكول كاختصاص إلزامي لا يرد نصه ضمن أقواس مربعة. وقال الرئيس أنه لم تكن هناك تعليقات كثيرة على الصيغتين الواردتين ضمن المادة الثالثة من مشروع البروتوكول. لكن أعرب عن رأي مفاده أن أيًا من النهجين ينبغي أن يراعي هيكل المادة الثالثة الحالي وأن يظل متسقًا مع نصها، وأن فريق الصياغة ينبغي أن يأخذ هذا الأمر في الحسبان عند مواصلة النظر في المسألة.

٢٤:٢ ثم نظرت اللجنة بعد ذلك في **الاختصاص القانوني لدولة المشغل**. وأعرب عدد كبير من الوفود عن تأييده لهذا الاختصاص بوصفه اختصاصًا إلزاميًا باعتبار العدد المتزايد من الطائرات المؤجرة في عالم اليوم. فهذه الحالة لم تكن قائمة في عام ١٩٦٣ مثلما تؤكد ذلك البيانات الواردة في الوثيقة LC/35-WP/2-2. وأشار أحد الوفود إلى مثال الطائرات التي يتم تسجيلها في دول الاتحاد الأوروبي لأسباب قانونية واقتصادية، إلى دولة المشغل التي لا تكون معروفة في هذه الحالة للركاب على وجه الخصوص، وهذا ما من شأنه أن يعمل لصالح اختصاص دولة المشغل ويخدم أغراض اليقين القانوني وواقع العصر. وشدد أحد الوفود على أنه ينبغي، في حالة قبول اختصاص دولة المشغل، تعديل المادة ١٦ من اتفاقية طوكيو تبعًا، أو إدراج بند آخر تنقل بمقتضاه دولة التسجيل بعض صلاحياتها إلى دولة المشغل عملاً بالمادة ٨٣ مكرر من اتفاقية شيكاغو. وأكد وفد مراقب، في معرضه تأييده للاختصاص الإلزامي لدولة المشغل، على الفقرات ٢-٧ إلى ٢-١١ من الوثيقة LC/35-WP/2-2.

٢٥:٢ وكان باستطاعة عدة وفود أن تختار بين الاختصاص الإلزامي أو الاختياري لدولة المشغل. وقد أشار وفد من الوفود الذي حذر من هذا الاختصاص إلى تعليقاته على اختصاص دولة الهبوط، وذكر المشاكل المرتبطة بمسألة إدراج دولة المشغل ضمن وثيقة قانونية دولية، وتأثير ذلك على العلاقات الخاضعة لحكم القانون المدني، والمشاكل المترتبة في دول القانون المدني ذات شركات التأجير الكبرى. وأكد وفد آخر على أن إلزام الدول بممارسة اختصاص دولة المشغل يمثل تدخلا في شؤونها ولا ينبغي اللجوء إليه إلا بعد استفاد السبل الأخرى. ومع ذلك، ذكر هذا الوفد أنه يستطيع أن يقبل الاختصاص الاختياري لدولة المشغل ضمن إطار الخيار ٢، أو إمكانية أن تنص اتفاقية طوكيو على تشغيل الطائرات بالملكية أو بالتأجير، وهو ما من شأنه أن لا يتطلب توسيع دائرة الاختصاص القانوني.

٢٦:٢ وبعد مناقشة اختصاص دولة المشغل، ارتأت وفود كثيرة أن الإطار القانوني ينبغي أن يُجسّد تطوّر الممارسات داخل القطاع. ولذا، ينبغي تعديل اتفاقية طوكيو من أجل النص على إلزامية هذا الاختصاص. وقالت وفود أخرى إنها تعتقد أن هذا الاختصاص ينبغي أن يكون اختياريًا، فيما ذهبت بعض الوفود إلى أن مسألة اختصاص دولة المشغل ليست جلية كما هو الحال بالنسبة لدولة الهبوط. ولكن ليس هناك ما يثبت أن هذا الاختصاص ضروري لمعالجة مسألة الركاب غير المنضبطين. وارتأت البعض أنه من غير المتناسب إدخال تغييرات على النظام القانوني من أجل معالجة المسائل التي لم يَتَّيّن أنها ناجمة عن انعدام الاختصاص. هذا، وإن توسيع دائرة الاختصاص لا يُفضي بالضرورة إلى زيادة الملاحقة القضائية لهؤلاء الركاب. ونَبّه أحد الوفود إلى أن الفقرة ٣ من المادة ٣ من الاتفاقية لا تحظر استحداث اختصاصات قانونية أخرى وفقا للقوانين الوطنية، وإلى أن أي بند جديد يُقيم الاختصاص القانوني على أسس اختيارية قد يُفسّر خطأ على أنه يحدّ من مفعول هذه الفقرة.

٢٧:٢ **ولخص** الرئيس المناقشات التي دارت، وذكر أن هناك تأييدا عاما لمسألة تضمين مشروع البروتوكول البند المتعلق باختصاص دولة المشغل؛ وأن الأغلبية ترى ضرورة إقامة هذا البند بوصفه بندا إلزاميا. ولذلك، ينبغي عرض نص

أحكام هذا الاختصاص من دون أقواس مربعة. وأفاد الرئيس بأنّ تقرير اللجنة سيشير إلى أنّ بعض الوفود قد أعربت عن تحفظها على هذه المسألة.

٢٨:٢ ثم نظرت اللجنة في الأسس الأخرى للاختصاص، من بينها الاختصاص الإقليمي، واختصاص دولة جنسية الضحايا أو المتهمين، وأيضا اختصاص دولة الإقامة المعتادة للمتهمين.

٢٩:٢ وفيما يتعلق بالاختصاص الإقليمي، أشار أحد الوفود إلى ضرورة النص عليه بوضوح في مشروع البروتوكول. غير أنّ وفودا أخرى ارتأت ضرورة التركيز، في حالة الركاب غير المنضبطين، على دولة التسجيل ودولة الهبوط ودولة المشغل. هذا، ولم ترد أي إشارة إلى وجود مشاكل في الممارسة الفعلية فيما يتعلق بالاختصاص الإقليمي عامة.

٣٠:٢ وأعرب عدد من الوفود عن تأييده لمسألة الاختصاص الاختياري لدولة جنسية الضحايا أو دولة جنسية المتهمين. وأكد أحد الوفود مجددا على أنّ الفقرة ٣ من المادة ٣ قد تطرقت إلى جميع الاختصاصات الاختيارية، ومن ثم لا داعي لمواصلة الإشارة إلى الاختصاص الاختياري.

٣١:٢ وبسبب قلة عدد الوفود التي أخذت الكلمة بشأن هذه المسائل، اقترح الرئيس وضع البند المتعلق باختصاص دولة الجنسية بين أقواس مربعة وإحالاته على لجنة الصياغة لمواصلة دراسته، وقد وافقت اللجنة على هذا الرأي. وفيما يتعلق بالاختصاص الإقليمي واختصاص دولة الإقامة المعتادة، اتفق على عدم الإشارة إليهما نظرا لعدم وجود دعم لذلك.

٣٢:٢ وفي هذا الصدد، أعلن الرئيس أنّ لجنة الصياغة تتألف من الدول التالية: أستراليا، البرازيل، كندا، الكونغو، فرنسا، جامايكا، اليابان، لبنان، نيجيريا، جمهورية كوريا، سنغافورة، الإمارات العربية المتحدة، الولايات المتحدة. وقد دُعي الاتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA) والاتحاد الدولي لشركات التأمين في المجال الجوي (IUAI) للحضور بصفة مراقب. وتقرر أن يتولى مندوب أستراليا رئاسة هذه اللجنة.

٣٣:٢ وذكر أحد الوفود أنّ المادة ٤ من اتفاقية طوكيو لا تتطرق إلا إلى الاختصاص الجنائي، فيما يشير مشروع البروتوكول إلى العقوبات الإدارية.

٣٤:٢ وفي حالة وجود عدة اختصاصات ممكنة ومن أجل ضمان الاتساق الملائم بين مختلف النظم القانونية، اقترح إضافة المادة ٣ مكرر إلى نص مشروع البروتوكول وذلك كآلاتي:

" 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. "

٣٥:٢ وأعربت عدة وفود عن تأييدها لهذه الإضافة وقالت إنّ من شأنها أن تبديد الشواغل المتعلقة بتداخل الاختصاصات. واقترح أحد الوفود الاستعاضة عن عبارة "ما يلزم من" بعبارة "تشجّع على إجراء" وذلك من أجل إتاحة بعض المرونة للدول. وأشار إلى أنّ معظم الجرائم التي يتطرق إليها هذا البند هي مخالفات أقل خطورة ولا تنطوي على إجراءات مضيئة بشأن تسليم مرتكبيها.

٣٦:٢ وبما أنّه لم يُسجّل أي اعتراض على مشروع هذا البند، فقد قرّرت اللجنة إحالاته إلى لجنة الصياغة لتضعه في نصّ محسّن إذا اقتضى الأمر.

٣٧:٢ ثم ناقشت اللجنة الجرائم المحتملة التي سيشملها مشروع البروتوكول. وأوضح رئيس اللجنة الفرعية أنها قد نظرت بادئ الأمر في قائمة الجرائم وذلك بغية إعداد قوائم مشتركة لمسألة توسيع دائرة اختصاص دولة الهبوط ودولة المشغل. بيد أنه قد تعدّر عليها، بعد إمعان النظر، الاتفاق على محتوى هذه القائمة. ثم قرّرت اللجنة الفرعية لاحقاً عدم وضع قائمة الجرائم، ولكنها اقترحت بالأغلبية إضافة المادة ١٥ مكرر إلى اتفاقية طوكيو، ونصها كالآتي:

"١- على كل دولة متعاقدة أن تضمن أن الأفعال يعاقب 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 أحد أفراد 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- ليس في هذه الاتفاقية ما يمس حق كل دولة متعاقدة في أن تفرض، وفقاً لتشريعاتها الوطنية، العقوبات الملائمة لمعاقبة الأفعال غير المنضبطة أو المشاغبة الأخرى التي يرتكبها الركاب على متن الطائرة."]

واعتبرت أغلبية أعضاء اللجنة الفرعية أنّ الفقرتين الفرعيتين (أ) و (ب) أعلاه تشكّلان وصفاً للسلوك وليس قائمة بالجرائم.

٣٨:٢ وذكر أحد الوفود، في معرض تأييده لبيان رئيس اللجنة الفرعية المشار إليه آنفاً، أنّ المادة ١٥ مكرر قد صُمّمت لتكون حلاً وسطاً بين من يفضل وضع قائمة بالجرائم ومن لا يفضل وضعها. وأشار إلى أنّ معايير السلوك تختلف من دولة أخرى بسبب تباين الرؤى الثقافية. ولذلك، فإنّ المادة ١٥ مكرر قد تصلح في إثبات أنّ الأفعال التي تتم عن عدم الاحترام في حق أفراد الطاقم هي أفعال غير مقبولة عالمياً. وقد صيغ نص هذه المادة على نحو يمنع الازدواج مع أحكام الاتفاقيات الأخرى. وحظي هذا الرأي بتأييد عدد من الوفود التي دعت إلى ضرورة المعاقبة على الأفعال التي تمسّ السلامة أو بالطائرة أو بالأفراد الموجودين على متنها.

٣٩:٢ وقد عارض وفد آخر أيّ محاولة لجعل اتفاقية طوكيو بمثابة ميثاق آخر من موثائق التجريم. وذكر أنّ المادة ١٥ مكرر هي، في جوهرها، قائمة جرائم، وأنّ اتفاقية طوكيو قد أثبتت جدواها منذ خمسين عاماً، وتم تضمينها في مختلف القوانين الوطنية. ولذلك لا ينبغي تغييرها لمجرد القلق من السلوك غير المنضبط. وأوضح الوفد أنّ توصيف الأفعال غير المقبولة على متن الطائرات يمكن إيرادها ضمن مواد إرشادية من قبيل كتاب الإيكاو الدوري المستكمل رقم ٢٨٨، وأشار أيضاً إلى أنّ محتويات المادة ١٥ مكرر ستتداخل ولو جزئياً على الأقل مع أحكام الاتفاقات السارية والمعتمدة برعاية الإيكاو. فالاعتداء البدني المشار إليه في الفقرة (أ)، مثلاً، قد يتداخل مع ما تنص عليه الفقرة ١ (أ) من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٧١، ومع ما تنص عليه اتفاقية بيجين لعام ٢٠١٠. وإذا ما تقرّر إدراج قائمة الجرائم في البروتوكول لتعديل اتفاقية طوكيو، فإنّ الأمر سيتطلب أيضاً إدراج جملة من الأحكام الضامنة، كالحكم الذي يستثني الأنشطة العسكرية من تطبيق الاتفاقية. وقد أيد عدد من الوفود هذا الرأي.

٤٠:٢ وأعرب أحد الوفود عن تحفظاته إزاء الحاجة إلى إضافة المادة ١٥ مكرر المقترحة إلى مشروع بروتوكول اتفاقية طوكيو. وأوضح أنه يساوره القلق نفسه المعرب عنه في وقت سابق والمتمثل في تداخل الجرائم المنصوص عليها في المادة ١٥ مكرر مع تلك المشمولة أصلاً باتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني (اتفاقية مونتريال لعام

١٩٧١) واتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة المتعلقة بالطيران المدني الدولي (اتفاقية بيجين لعام ٢٠١٠) والبروتوكول المكمل لاتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات (بروتوكول بيجين لعام ٢٠١٠). وإذ أشار إلى أن العديد من الوفود التي سبق أن أخذت الكلمة أوضحت أن السلوك المنصوص عليه في المادة ١٥ مكرر تم تجريمه بالفعل بموجب أحكام التشريعات الوطنية المعمول بها في بلدانها، فقد رأى هذا الوفد أيضا أن مسألة الركاب غير المنضبطين، التي كان يُقصد بشكل واضح تناولها في المادة ١٥ مكرر، تتمثل في عدم ممارسة الدول لاختصاصها عند ارتكاب المخالفة، وليس في عدم تجريم الدول لمخالفات بعينها.

٤١:٢ وقد ذكر أحد الوفود ثلاثة عيوب تشوب المادة ١٥ مكرر. أولا، قال الوفد إن اتفاقية طوكيو هي جزء لا يتجزأ من مجموع الاتفاقيات، بما في ذلك اتفاقية مونتريال لعام ١٩٧١ واتفاقية بيجين لعام ٢٠١٠ وبروتوكول بيجين لعام ٢٠١٠، التي سبق وتناولت أنواع السلوك المبينة في المادة ١٥ مكرر. ثانيا، لوحظ أنه نظرا لاختلاف أركان الجرائم الجنائية باختلاف القوانين الوطنية، فإن المادة ١٥ مكرر لن تحقق التوحيد على المستوى الدولي. ثالثا، أكد هذا الوفد أنه ما من قائمة يمكن أن تكون حصرية، فلا بد من إغفال بعض الجرائم، ومن ثم يُستحسن عدم إضافة هذه القائمة.

٤٢:٢ ولاحظ أحد الوفود أنه بقدر ما تساهم اتفاقية طوكيو بصيغتها المنقحة في توسيع نطاق الاختصاص ليشمل الجرائم وبعض الأفعال الأخرى المرتكبة على متن الطائرة بحيث تمارسه دولة الهبوط ودولة المشغل، ينبغي النظر فيما إذا كان هذا الاختصاص الموسع سيسري على الجرائم المنصوص عليها في المادة الأولى أو الجرائم المنصوص عليها في المادة ١٥ مكرر أو كلاهما. ثانيا، شدد الوفد على أنه بالرغم من أن المادة ١٥ مكرر تنص على تجريم بعض الأفعال من خلال إخضاعها للعقوبات الجنائية أو الإدارية المناسبة، فإن الدول جميعها لا تستخدم ما يسمى "العقوبات الإدارية" على هذا النحو؛ وبالتالي، لا بد من توضيح أنواع العقوبات الإدارية المزمع فرضها. ثالثا، لاحظ هذا الوفد أن "الاعتداء البدني أو التهديد بالاعتداء ضد أحد أفراد طاقم الطائرة" أمور تندرج أصلا ضمن الجرائم المشمولة في اتفاقية بيجين لعام ٢٠١٠ وبالتالي فإن اعتماد المادة ١٥ مكرر سيؤدي إلى تداخل بين اتفاقية طوكيو بصيغتها المنقحة واتفاقية بيجين فيما يتعلق بهذه الجرائم. وأخيرا، أشار هذا الوفد إلى صيغة الفقرة ١ (ب) من المادة ١٥ مكرر المقترحة واقترح أنه من أجل تبرير إضافة هذا النص ينبغي توضيح اشتراط وجود خطر يهدد سلامة الطائرة. واقترح هذا الوفد النص المنقح التالي:

أ) رفض اتباع التوجيهات المشروعة من قائد الطائرة أو بالنيابة عنه لتحقيق الأغراض المنصوص عليها في الفقرة ١ (أ) أو (ب) من المادة ٦، واحتمال تعريض سلامة الطائرة للخطر (زيادة التوكيد).

٤٣:٢ وأبرز الرئيس نظام العقوبات (الإدارية) المدنية المعمول بها في الولايات المتحدة الأمريكية. وأشار أيضا إلى ما يعتقد أنه "استخدام غير كافٍ للعقوبات الإدارية في المواد الإرشادية للايكو، وتساءل في الوقت نفسه عما إذا كانت اتفاقية طوكيو في صيغتها المنقحة تشكل أداة مناسبة لتشجيع استخدام العقوبات المدنية.

٤٤:٢ وأوضح أحد الوفود أنه وبالرغم من أن الدول التي تؤيد وضع قائمة بالجرائم في مشروع البروتوكول تسعى عموما إلى تحقيق التناغم والمعاملة بالمثل فيما يخص هذه الجرائم، فإن التعليقات المعرب عنها توحى بأن تجريم الأفعال المنصوص عليها في المادة ١٥ مكرر المقترحة تنسم إلى حد كبير بالاتساق نظرا للاعتراف بهذه الجرائم في القوانين المعمول بها داخل الدول. وقد أبدى هذا الوفد تقهما لموقف الدول التي لم ترغب في تحويل اتفاقية طوكيو بصيغتها المنقحة إلى "اتفاقية للتجريم". وفي ضوء ذلك، تقدم الوفد بمقترح توفيق جديد بخصوص العناصر التالية:

أ) إعادة صياغة المادة ١٥ مكرر بحث تكون على النحو التالي:

تَشجع كل دولة على أن تكفل فرض العقوبات الجنائية أو الإدارية المناسبة على أي شخص يرتكب مخالفة أو فعل منصوص عليهما في الفقرة [١] / [١ (ب)] من المادة الأولى بصفة خاصة ويشكلان خطراً على سلامة الطائرة أو الأشخاص أو الممتلكات على متنها.

(ب) توصي اللجنة القانونية بأن يقوم المؤتمر الدبلوماسي، في حالة انعقاده، باعتماد قرار يدعو الايكاو إلى تحديث الكتاب الدوري رقم ٢٨٨ وذلك بما يلزم من مساعدة من جانب فريق مخصص لهذا الغرض، على سبيل المثال، يتم تشكيله من بين الدول المشاركة في المؤتمر الدبلوماسي من أجل إضافة قائمة أفعال عدم الانضباط التي عادة ما تُرتكب على متن الطائرات والتي ينبغي أن تنتظر الدول الأعضاء في تجريمها بموجب قوانينها الوطنية.

٤٥:٢ وكرد على ذلك، أبدى أحد الوفود شكوكه إزاء مناقشة مشروع نص بعينه خلال الجلسة العامة واقترح تشكيل فريق مصغر "من أصدقاء الرئيس" للعمل في هذا الشأن. واقترح هذا الوفد أيضاً أن توجي العقوبات الإدارية المشار إليها في المادة ١٥ مكرر بتنوع النظم القانونية بين الدول. كما رأى هذا الوفد أن الهدف من البروتوكول المقترح هو التصدي للركاب غير المنضبطين وأن سلوك الركاب غير المنضبطين لا يرقى كله إلى مستوى تهديد سلامة الطائرة، وبالتالي لن يتسنى تحقيق الهدف من البروتوكول من خلال النص المنقح المعروض سابقاً.

٤٦:٢ وأشار الرئيس إلى أنه ينبغي أن تركز المناقشة على المسألة الأساسية التي تتمثل في مدى ضرورة تغيير طابع مشروع الوثيقة بحيث يشمل تجريم بعض الأفعال أو السلوك.

٤٧:٢ وقدمت وفود أخرى آراء متباينة، حيث أيد البعض عموماً إضافة المادة ١٥ مكرر (أو ما يشابهها)، واعتراض عدد قليل على إضافتها، في حين حذّ آخرون تنقيح النص وفقاً لما اقترح في الفقرة ٢-٤٤ أعلاه، بل حتى إزالته من مشروع البروتوكول وإضافته بدلاً من ذلك إلى صيغة منقحة للكتاب الدوري رقم ٢٨٨. وبشكل خاص، فقد أخذ الكلمة أكثر من وفد كي يقترح تغيير نص المادة ١٥ مكرر بحيث تنطبق على "الأشخاص" على متن الطائرة وليس مجرد "الركاب".

٤٨:٢ ورأى الرئيس في معرض تلخيصه للمناقشة أنه بخصوص المسألة الأساسية المتمثلة في مدى الحاجة إلى تغيير طابع مشروع الوثيقة بحيث يشمل تجريم بعض الأفعال أو السلوك (أي من خلال إضافة المادة ١٥ مكرر أو ما يشابهها)، لم يكن هناك توافق في الآراء بين الوفود في كلتا الحالتين. وأكد أن ذلك قد يشكل نتيجة ملائمة لأن مسألة الطابع الأساسي للوثيقة ليست في حد ذاتها مسألة قانونية بل هي مسألة سياسة عامة؛ فقد أفاد، والأمر كذلك، أن نص المادة ١٥ مكرر سيُعرض على المؤتمر الدبلوماسي المحتمل للبت في هذا الشأن.

٤٩:٢ واتفقت اللجنة على إنشاء فريق مصغر كي ينظر في كيفية تحسين مشروع المادة ١٥ مكرر وليس في المسألة الأساسية المتمثلة في ما إذا كان ينبغي إضافة المادة ١٥ مكرر إلى نص مشروع البروتوكول، وتشكل من وفود الدول التالية: الأرجنتين والصين وكولومبيا وإكوادور وفرنسا وجامايكا واليابان وسنغافورة والاتحاد الدولي للنقل الجوي (الأياتا)، وترأسته جامايكا.

٥٠:٢ وبعد اختتام المناقشات بشأن المادة ١٥ مكرر، دعا الرئيس إلى جولة من البيانات العامة بخصوص موضوع حراس الأمن على متن الطائرات. وقد اختلفت الوفود في بياناتها في هذا الشأن. وأوحى أحد الوفود بأن إضافة مسألة حراس الأمن على متن الطائرات يتطلب إعداد وثيقة جديدة ومنفصلة. وقد رأت ثلاثة وفود أن مفهوم حراس الأمن على متن الطائرات أصبح واقعاً معاصراً وأنه إذا عمدت اللجنة إلى تعديل اتفاقية طوكيو دون أن تشير إلى حراس الأمن على متن الطائرات، فإن ذلك لن يعتبر "تحديثاً معقولاً" للوثيقة.

٥١:٢ وقد اغتتم بعض الوفود هذه الفرصة لتقديم وجهات نظر عن المواضيع المتصلة بحراس الأمن على متن الطائرات؛ فمثلاً، حث وفدان على أنه لا ينبغي لحراس الأمن على متن الطائرات التدخل إلا بناء على طلب من قائد الطائرة أو تحت سلطته. وقد أعرب وفد آخر عن رأي مخالف مقترحاً أن تكون سلطة حراس الأمن على متن الطائرات تكميلية لسلطة قائد الطائرة، وليست خاضعة لها أو متضاربة معها. ومراعاة لذلك، أكد هذا الوفد أن حراس الأمن على متن الطائرات، الذي تكلفه حكومته بمراقبة مدى إنفاذ القوانين استجابة للأحداث على متن الطائرات، ينبغي أن يتمتع بقدر من الاستقلالية للتصدي عند الضرورة للإخلال بالنظام والانضباط مع احتمال أن يتحول هذا الإخلال إلى تدخل غير مشروع، ولا بد له أن يتمتع بسلطة اتخاذ الإجراءات بقرار ذاتي (أي دون طلب من قائدة الطائرة أو ترخيص منه).

٥٢:٢ ورأت بعض الوفود أنه ليست هناك حاجة لإدراج أحكام تتعلق بحراس الأمن على متن الطائرات في معاهدة طوكيو على أساس أن أنشطتهم، بما في ذلك السلطات والحصانات المعطاة لهم، منصوص عليها من قبل بموجب ترتيبات ثنائية أو متعددة الأطراف بين الدول. واقترح أحد الوفود أنه من الأنسب تنظيم المسائل العائدة لحراس الأمن على متن الطائرات في وثيقة دولية منفصلة غير اتفاقية طوكيو. واقترح وفد آخر، بتأييد من وفد آخر، أن يتم إدراج مسألة حراس الأمن على متن الطائرات في برنامج عمل اللجنة القانونية بحيث يتم النظر فيها بوضوح وبصورة مستقلة عن اتفاقية طوكيو.

٥٣:٢ ذكرت عدة وفود أنه سبق لها أن وضعت ترتيبات ثنائية مع دول أخرى أو أصدرت تشريعات محلية فيما يتعلق بحراس الأمن على متن الطائرات. وذكرت بعض الوفود أنها لم تواجه أي صعوبات في تنفيذ برنامج حراس الأمن على متن الطائرات الذي قد يتطلب صياغة أحكام إضافية في وثيقة دولية مثل اتفاقية طوكيو.

٥٤:٢ وذكرت عدة وفود أنه بإمكانها أن تؤيد إدخال أحكام تتعلق بحراس الأمن على متن الطائرات في مشروع البروتوكول شريطة أن تتسق مع الملحق ١٧ وتقتصر على تغطية أفعال التدخل غير المشروع ولا تشمل مهمة الحفاظ على النظام والانضباط على متن الطائرات. ورأى عدد من الوفود أن الحاجة تدعو إلى مزيد من إمعان النظر في دور حراس الأمن على متن الطائرات وأشار بعض الوفود إلى أن هذا الدور يقتصر في دولهم على التدخل في الحالات الأكثر خطورة مثل عمليات الخطف والإرهاب. وجرى الإعراب عن القلق بأن توسيع دور حراس الأمن على متن الطائرات ليشمل التعامل مع الحالات البسيطة يمكن أن يكشف عن وجودهم على متن الطائرات وأن يفصح بالتالي الطبيعة السرية والمستترة لتواجدهم. وأعرب عدد من الوفود التي يمكن أن تقبل إدخال أحكام بشأن حراس الأمن على متن الطائرات، إذا رغبت غالبية الوفود في ذلك أو إذا كان أمامها مجال للخيار، عن تأييدها للنص الوارد في الخيار رقم (٢) من المادة الرابعة على نحو ما ورد في المرفق بالوثيقة LC/35-WP/2-1. وبينما رأت بعض الوفود أن هناك حاجة لتحديد أفعال التدخل غير المشروع، رأت وفود أخرى أن هذه الأفعال محددة بالشكل المناسب في الملحق السابع عشر.

٥٥:٢ وذكرت الوفود التي تؤيد تضمين اتفاقية طوكيو أحكاماً تتعلق بحراس الأمن على متن الطائرات أنه لا يمكن تصنيف هؤلاء الحراس بالتحديد كركاب أو كأفراد طاقم الطائرة. وعززت تلك الوفود رأيها بالنسبة إلى حراس الأمن على متن الطائرات بقولها أنهم يتمتعون بوضع خاص يختلف عن وضع الركاب أو أفراد الطاقم بالنظر لتدريبهم وقواعد تدخلهم ولكونهم موظفين حكوميين لا يخضعون للأوامر المطبقة على أفراد طاقم الطائرة. وأوضح وفد آخر أن تضمين حراس الأمن على متن الطائرات في اتفاقية طوكيو لا يعني أنهم يتمتعون بحصانة مطلقة لا سيما وأنه ينبغي أن يكون تصرفهم تصرفاً حكيماً.

٥٦:٢ وبعد اختتام البيانات العامة، اقترح الرئيس متابعة النظر في هذا البند وأن تعلق الوفود تباعاً على مركز حراس الأمن على متن الطائرات ونطاق وظائفهم وحصاناتهم وتعريفهم، وفق هذا التسلسل. وذكر الرئيس أنه رغم أن الإجماع لم يتحقق بعد حول ما إذا كان ينبغي الاعتراف بحراس الأمن على متن الطائرات في اتفاقية طوكيو، فإن عدداً من الوفود تعارض ذلك بينما يمكن لوفود أخرى أن تقبل ذلك وفقاً لكيفية صياغة هذه الأحكام. وفي نفس الوقت، يمكن لغالبية كبيرة أن تؤيد إدراج بند بشأن حراس الأمن على متن الطائرات على أساس أن ذلك سيكون اعترافاً بالوضع الراهن، كجزء من تحديث اتفاقية

طوكيو. وبالإضافة إلى ذلك، أعربت أغلبية واضحة عن تفضيلها النظر في النص الوارد في الخيار رقم (٢). وذكر الرئيس أيضا أنه انطلاقا من المعلومات التي قدمتها عدة وفود إلى اللجنة، يقوم العديد من الدول بتحديد مهام حراس الأمن على متن الطائرات وأنشطتهم بموجب ترتيبات ثنائية وفي بعض الأحيان ترتيبات متعددة الأطراف. وبناء على ذلك، اقترح معالجة مسألة نطاق المهام عن طريق تحديد ما إذا كان يجب منع حراس الأمن على متن الطائرات في الاتفاقية المعدلة من المساعدة في حفظ النظام والانضباط على متن الطائرات.

٥٧:٢ واقترح أحد الوفود، مع الإشارة إلى الصعوبة التي يواجهها في الموافقة على ما قاله الرئيس بشأن وجود أغلبية في الآراء تعترف بحراس الأمن على متن الطائرات في اتفاقية طوكيو، إجراء تصويت لتحديد رأي الأكثرية بشكل قاطع بالنسبة لإضافة حراس الأمن على متن الطائرات إلى الاتفاقية أو عدم إضافتهم.

٥٨:٢ وذكر الرئيس، بعد الإشارة إلى أن اللجنة تعمل في العادة بالإجماع في الرأي، أنه بموجب المادة ٣١ من النظام الداخلي للجنة، ينبغي أن يحظى أي اقتراح لإجراء التصويت بأغلبية الأصوات، وأن يقدم من قبل أحد الوفود ويحظى بتأييد وفد آخر. وخلص الرئيس إلى القول بأنه بما أن هذا لم يحدث وأعرب عدد كبير من الوفود تأييده لإجراء مزيد من البحث في هذه المسألة، فإن الطريقة الصحيحة لتحديد الرأي العام تقضي بمواصلة مناقشة هذه المسألة.

٥٩:٢ وكرر أحد الوفود طلبه بشأن توضيح المهام والمسؤوليات التي ستتاح بحراس الأمن على متن الطائرات والإطار العام الذي سيؤدونها فيه. ولدى الإجابة على هذا السؤال أوضح أحد الوفود أنه لكل دولة حق الاختيار في تقرير نطاق المهام والمسؤوليات التي تريدها، سواء كان نطاق التكليف واسعاً ويشمل الرد على أي جرائم تُرتكب على متن الطائرات، أو ضيقاً يقتصر على بعض الأفعال أو الجرائم. وأوضح هذا الوفد أيضا أن إطار تنفيذ هذه المسؤوليات يمكن أن يكون على ثلاثة مستويات، أي، مستوى التشريع المحلي ومستوى الترتيبات الثنائية أو المتعددة الأطراف ومستوى وثيقة دولية مثل اتفاقية طوكيو. وأعرب الوفد عن تفضيله للنطاق الأوسع للمسؤوليات الذي توفره الوثيقة الدولية، والتي تتيح لمختلف الدول بالتالي المرونة في اختيار النطاق الأمثل الذي ينطبق على حراس الأمن على متن الطائرات الذين يدخلون إلى تلك الدولة.

٦٠:٢ وبناء على طلب أحد الوفود، قام رئيس اللجنة الفرعية بإبلاغ اللجنة القانونية بأن اللجنة الفرعية قد خلصت في أثناء اجتماعها الأخير، إلى أنه ينبغي النظر في إدراج هذه المسألة في اتفاقية طوكيو مع الإشارة إلى أن استخدام حراس الأمن على متن الطائرات قد ازداد على مر السنين. إلا أنه، نظرا لانقسام الرأي في اللجنة الفرعية بشأن ما إذا كان مناسبا أو غير مناسب تصنيف حراس الأمن على متن الطائرات كركاب لأغراض التمتع بالحصانات، هناك إجماع في الرأي بأن تحال هذه القضية إلى اللجنة القانونية على شكل خيارين ضمن أقواس مربعة على نحو ما ورد في الفقرة ٨-٥-٦ من تقرير الاجتماع.

٦١:٢ وأشار أحد الوفود إلى أن مفهوم "حراس الأمن على متن الطائرة" لم يكن متوقعا عند اعتماد اتفاقية طوكيو. وهكذا، تم معاملة حراس الأمن على متن الطائرة بصفتهم ركابا وبالتالي لم يحظوا بالقدر الكافي من الحماية بالنسبة للإجراءات المتخذة دون الحصول على إذن من قائد الطائرة. وبناء عليه، أوضح هذا الوفد أنه يفضل الاعتراف بحراس الأمن على متن الطائرة وحمايتهم إذ هم في حاجة ماسة إلى ذلك. وأوضح الرئيس أن لكل دولة حرية البت فيما إذا كانت ستطبق برنامج حراس الأمن على متن الطائرة ونطاق واجباتهم؛ والسؤال الأول المطروح على اللجنة هو ما إذا كان ينبغي أن تتناول اتفاقية طوكيو بصيغتها المنقحة الواجبات والمسؤوليات المنوطة بحراس الأمن على متن الطائرات وإلى أي مدى.

٦٢:٢ وخلال المناقشة التي تلت ذلك، أعرب معظم الوفود ممن أخذت الكلمة عن تأييدها لضرورة أن يتضمن مشروع البروتوكول الواجبات والمسؤوليات التي يضطلع بها حراس الأمن على متن الطائرة؛ ومع ذلك، كان هناك اختلاف فيما يخص الدور الذي ينبغي أن يقوم به هؤلاء الحراس. فعلى سبيل المثال، اقترح أحد الوفود أن تشمل واجبات ومسؤوليات حراس الأمن الحفاظ على حسن النظام والانضباط على متن الطائرة؛ في حين حدّد وفد آخر هذه الواجبات والمسؤوليات في إطار أضيق بحيث يقتصر تدخلهم على وقف سلوك من شأنه أن يعرض سلامة الرحلة للخطر؛ ورأى وفد ثالث أنه ينبغي زيادة تضيق

نطاق دور حراس الأمن على متن الطائرة، بحيث يكون الغرض هو منع وقوع "التدخل غير المشروع" على النحو المنصوص عليه في المادة السابعة عشرة من اتفاقية شيكاغو. وفي ظل غياب طلبات أخرى، قدم الرئيس ملخصاً أولياً للمناقشة أوضح فيه أن الرأي السائد هو أن تحديث اتفاقية طوكيو يتطلب الإقرار بوجود حراس الأمن على متن الطائرة كقوة محددة من الجهات الفاعلة على متن الطائرات وأن معظم الدول تفضل الاستعانة بهم في حدود معينة وفقاً للملحق السابع عشر.

٦٣:٢ وفيما يخص "الحصانات" التي يتمتع بها حراس الأمن على متن الطائرة، حث أحد الوفود اللجنة على عدم التركيز على "الحصانات" في حد ذاتها بل على "أشكال الحماية"؛ وأوضح هذا الوفد أنه ينبغي أن يحظى حراس الأمن على متن الطائرة بنفس أشكال الحماية التي يحظى بها الطيار وطاقم الطائرة والركاب عندما يتدخلون ضمن نطاق واجباتهم، أي للتصدي للأفعال الخطيرة التي تهدد سلامة الطائرة. وشدد هذا الوفد أيضاً على أنه ينبغي أن تُقر اتفاقية طوكيو بصيغتها المنقحة بوجود حراس الأمن بوصفهم فئة منفصلة من الجهات الفاعلة على متن الطائرة. ووافق على هذا الرأي عموماً العدد القليل من الوفود المتبقية التي أخذت الكلمة في هذا الشأن.

٦٤:٢ وأحاطت اللجنة علماً باقتراح مفاده أن كلمة "الحماية" قد تكون مفضلة على كلمة "الحصانة" حيث أن هذه الأخيرة قد تعطي انطباعاً خاطئاً.

٦٥:٢ وقُدمت آراء مختلفة بشأن ما إذا كان الدور الأساسي لحراس الأمن على متن الطائرات هو اتخاذ الإجراءات المعقولة ضد أحد الأفعال المتوخاة في المادة ١-١ من اتفاقية طوكيو (الخيار الأول) أو حماية الطائرة من أفعال التدخل غير المشروع ضد الطيران (الخيار الثاني) على النحو الوارد في مشروع المادة الرابعة في الوثيقة LC/35-WP/2-1 التي تبين أنه يمكن تعديل المادة السادسة من اتفاقية طوكيو عن طريق إضافة فقرة ثالثة جديدة لهذه المادة. وأيد عدد من الوفود الخيار الثاني الذي يسمح باتخاذ حراس الأمن على متن الطائرات إجراءات معقولة في حالة وقوع أحد أفعال التدخل غير المشروع. ورأت أيضاً أنه ينبغي تطبيق هذا الخيار كذلك على المادة العاشرة من الاتفاقية وأنه ينبغي النظر إلى المادتين السادسة والعاشرة بصورة متوازنة وأن كلتا المادتين ينبغي النظر فيها بغرض التعديل. واقترح أحد الوفود أنه ينبغي توسيع نطاق واجبات حراس الأمن على متن الطائرات بحيث تشمل، بصورة عامة، سلامة الطائرات التي تتعرض للخطر بسبب تصرف متعمد غير مشروع. وكان رأي بعض الوفود الأخرى أنه ينبغي أن تقتصر مسؤولية حراس الأمن على متن الطائرات على الرد على أفعال التدخل غير المشروع.

٦٦:٢ وأُحيط علماً بأن هناك أصلاً تعريفين لعبارتي حراس الأمن على متن الطائرات وأفعال التدخل غير المشروع في الملحق السابع عشر باتفاقية شيكاغو، بما يربط مسؤوليات هؤلاء الحراس بأفعال التدخل غير المشروع. وأحاطت اللجنة علماً أيضاً بأن التدخل غير المشروع مذكور أيضاً في بعض الوثائق الأخرى للافياكاو (الوثيقتان Doc 9713 و Doc 8973). غير أن بعض الوفود رأت أنه يتعين تعريف عبارة "التدخل غير المشروع" حيث أن التعريف الوارد في الملحق السابع عشر لا يتماشى مع مفهوم حراس الأمن المتواجدين على متن الطائرات في حالة الطيران.

٦٧:٢ وفيما يتعلق بالحماية الموفرة لحراس الأمن على متن الطائرات، كانت الآراء منقسمة حيث أيدت بعض الوفود مسألة الحماية بينما اعتبرت وفود أخرى أنه ينبغي معاملة حراس الأمن على متن الطائرات مثل أي شخص آخر يتعين عليه أن يتحمل مسؤولية أفعاله وأنه ينبغي تطبيق مفهوم سيادة القانون. وأحاطت اللجنة علماً بأنه في هذه الحالة هذا الرأي الأخير، قد يلزم تحديد ما إذا كان الناقل الجوي هو الذي يتحمل المسؤولية في حالة عدم مسؤولية حراس الأمن على متن الطائرات. واعتبر أحد الوفود أنه نظراً لأن الطيران قطاع يشمل العديد من الثقافات ويعبر الحدود، قد يلزم النظر إلى حراس الأمن على متن الطائرات وفقاً لذلك.

٦٨:٢ وفي سياق المناقشات، أثار أحد الوفود مسألة مرحلة "التحقيق الدائري" أثناء الرحلة ودعا اللجنة إلى معالجة هذه المسألة، إلى جانب التعاريف الممكنة المرتبطة بالوضع القانوني لحراس الأمن على متن الطائرات وواجباتهم ومسؤولياتهم. وفي

هذا الصدد، طلب من الرئيس أن يشكل مجموعة عمل مصغرة لكي تعمل على إضفاء بعض الوضوح على هذه المجالات غير المحددة. واقتراح وقد آخر أن تنظر اللجنة في طريقة تفسير المادتين السادسة والعاشر من الاتفاقية معاً، وأنه نظراً لأن عبارة "في حالة طيران" أعيد تعريفها في اتفاقية بيجين مع مراعاة التعريف الأصلي الوارد في اتفاقية لاهاي، قد يكون من الضروري الآن إضافة مفهوم "في حالة طيران" إلى أعمال اللجنة. وأشار هذا الوفد أيضاً إلى الفقرة الثانية من المادة السادسة من اتفاقية طوكيو التي تنص على أنه يجوز لأي فرد في الطاقم أو أي راكب أن يتخذ الإجراءات الوقائية المعقولة بدون تصريح من قائد الطائرة عندما يكون لديه ما يدفعه إلى الاعتقاد بأن مثل هذا الإجراء ضروري على الفور لحماية سلامة الطائرة أو الأشخاص أو الممتلكات على متنها، وأشار إلى أنه قد يلزم تعريف عبارة "المعقولة" في سياق تطبيقها بموجب الاتفاقية فيما يخص القانون المدني والقانون الجنائي.

٦٩:٢ وأشار الرئيس إلى أنه قد يلزم النظر في العلاقة الوثيقة بين حراس الأمن على متن الطائرات وعبارات "في حالة طيران" عندما تعالج اللجنة مجمل التعاريف. وفيما يتعلق بطلب تشكيل مجموعة العمل الخاصة لإضفاء المزيد من الوضوح على التعاريف ومسألة "في حالة طيران" كان الرئيس قلقاً إزاء عدم وجود ما يكفي من الوقت لكي تستكمل مثل هذه المجموعة أعمالها وتقدم تقريرها لكي تنظر فيه اللجنة.

٧٠:٢ وبناء على طلب عدد من الوفود بتشكيل مجموعة عمل خاصة لتوضيح المجالات غير المحددة – تقرر تشكيل مثل هذه المجموعة.

٧١:٢ وأشار الرئيس في ملخصه إلى أنه نظراً لعدم وجود توافق في الآراء بشأن المسائل التي نوقشت، كان عليه أن يعتمد على أغلبية الآراء بشأن المسائل التالية:

- (أ) ينبغي تصنيف حراس الأمن على متن الطائرات في مجموعة مستقلة وخاصة، الأمر الذي يعبر عن الوضع القائم؛
- (ب) ينبغي أن يكون تعريف حراس الأمن على متن الطائرات أقرب ما يمكن إلى التعريف الوارد في الملحق السابع عشر؛
- (ج) ينبغي تضيق نطاق مهام حراس الأمن على متن الطائرات فيما يتعلق بالتدخل غير المشروع؛
- (د) ينبغي أن يشترك حراس الأمن على متن الطائرات في ضمان سلامة الطائرات والركاب على متنها؛
- (هـ) ينبغي أن يكون بوسع الدول أن تأذن لحراسها على متن الطائرات بالتصدي للأخطار التي تهدد حسن النظام والانضباط على متن الطائرة؛
- (و) ينبغي أن يحصل حراس الأمن على متن الطائرات على نفس الحماية على الأقل الموفرة للركاب على متن الطائرة.