



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 ٧٢:٢ إلى ٨٩:٢ المرفقة في مشروع تقرير اللجنة القانونية مرتبطة بالبند رقم ٢ من جدول الأعمال.

- - - - -

٧٢:٢ أعلن الرئيس عن تشكيل فريق عمل أصدقاء الرئيس المعني بحراس الأمن على متن الطائرة، ويضم الدول التالية: كندا، وشيلي، وكولومبيا، وفرنسا، وجامايكا، واليابان، ولبنان، والمكسيك، والاتحاد الروسي، وسنغافورة، وجنوب أفريقيا، والولايات المتحدة، وتترأسه فرنسا. والفريق مكلف بتحديد أدوار حراس الأمن على متن الطائرات ومهامهم بأكبر قدر ممكن من التفصيل.

٧٣:٢ وقدم رئيس فريق عمل أصدقاء الرئيس المعني بإعادة صياغة المادة ١٥ مكرر تقرير الفريق الذي يرد في المرفق (د) بهذا التقرير. وقدم الفريق توصيتين في مسعى لتحقيق الاتساق بين الأحكام، الأولى تقضي بإعادة صياغة المادة ١٥ مكرر للأسباب المذكورة في تقريره، والثانية تدعو إلى أن يعتمد مؤتمر دبلوماسي، إذا عُقد، قراراً يدعو الإيكاو إلى تحديث الكتاب الدوري ٢٨٨ بحيث يتضمن قائمة بالأفعال غير المنضبطة التي تحدث عادة على متن الطائرات والتي تُشجع الدول على اتخاذ إجراءات جنائية أو إدارية إزاءها بموجب قوانينها المحلية. وفيما يتعلق بالتوصية الأولى، سلط رئيس فريق العمل الضوء على أبرز النقاط التي استندت إليها إعادة صياغة المادة ١٥ مكرر، وهي منع التداخل بين الجرائم التي يشير إليها مشروع المادة والجرائم المدرجة في المواثيق القانونية الأخرى لأمن الطيران؛ والتوفيق بين الدول التي تفضل وضع قائمة بالجرائم وتلك التي لا تفضل وضع مثل هذه القائمة؛ واستبدال الصياغة الملزمة في مقدمة المادة بصياغة أكثر تسامحاً لتشجيع الدول على اعتماد إجراءات جنائية أو إدارية، خصوصاً للجرائم والأفعال المذكورة في الفقرتين ١ (أ) و ١ (ب). وأوضح الرئيس أن الفريق قرر الحفاظ على مصطلح "أعضاء الطاقم" بدلاً من "أي شخص" في المادة ١ (أ) لحفظ الصلة بين الشخص المعني وتأثيره على سلامة الطيران المدني. أما بالنسبة للتوصية الثانية، فقد قرر الفريق أن لا يصنف الجرائم الست المقترحة للكتاب الدوري ٢٨٨، مؤثراً إعطاء الدول صلاحية القيام بذلك في تشريعاتها الداخلية.

٧٤:٢ وطلب رئيس اللجنة القانونية تعليقات على تأثير وصياغة التفتيحات التي أدخلها الفريق على المادة ١٥ مكرر. واعتراض أحد الوفود على إدراج الفقرة (١) من المادة ١٥ مكرر في اتفاقية طوكيو، معرباً عن تأييده لحذف القوسين المربعين من الفقرة (٢) لصون السلطة التقديرية للدول في إضافة العقوبات أو التدابير المناسبة إزاء الأفعال غير المنضبطة أو التخريبية على متن الطائرات، وفقاً لتشريعاتها الوطنية. وأعرب وفد آخر عن تأييده لفحوى إعادة الصياغة ولكنه تساءل عما إذا كان التعبير "تُشجع" في مقدمة الفقرة ١ تعبيراً دارجاً في المعاهدات واقترح استخدام التعبير "للدول أن" بوصفه تعبيراً أنسب في هذا السياق. واقترح وفد آخر إضافة الجملة "أو الطاقم" بعد "قائد الطائرة" في الفقرة ١ (ب) لتوضيح مصدر التعليمات. وأشار إلى أن نص المادة ١٥ مكرر بصيغته التي نقحها الفريق سٌحال إلى فريق الصياغة كي ينظر فيها آخذاً بالاعتبار مقترحات الصياغة المذكورة أعلاه.

٧٥:٢ ولم يعترض أي وفد على التوصية الثانية، غير أن أحد الوفود اقترح تضيق الصياغة المستخدمة في ما يتعلق بالإخلال بالسكينة والهدوء أو إزعاج أي شخص على متن الطائرة، لنفاذي أن تتضمن مثلاً إيقاظ أحد الركاب للمرور أمام المقعد مثلاً. وأكد الرئيس، رداً على وفد طلب توضيحاً للإجراءات التي تتضمنها التوصية الثانية بهذا الشأن وبعد التشاور مع الرئيس، أن اللجنة ستوصي مجلس الإيكاو بعقد مؤتمر دبلوماسي يعتمد قراراً يطلب من الإيكاو تحديث الكتاب الدوري ٢٨٨.

٧٦:٢ وأعرب أحد الوفود، بتأييد من وفد آخر، عن رغبته في التطرق مجدداً إلى مسألة الاختصاص القانوني، معرباً عن قلق شديد إزاء النهج الذي اعتمدته اللجنة حتى الآن بهذا الصدد من حيث إبقاء بعض الأحكام بين قوسين مربعين عندما لا يكون هناك توافق بشأنها، مثل الأحكام المتعلقة بحراس الأمن على متن الطائرة والمادة ١٥ مكرر، في حين أزيلت الأقواس المربعة من أحكام أخرى لم ينشأ توافق واضح حولها كذلك، كذلك المتعلقة بالاختصاص القانوني الإلزامي لدولة الهبوط ودولة المشغل الجوي. وطلب الوفد إعادة الأقواس المربعة بخصوص الاختصاص القانوني الإلزامي وإعادة إدراج الاختصاص

القانوني الاختياري بين قوسين مربعين أيضاً. كما أكد الفريق المؤيد لهذا الرأي أهمية الاختصاص القانوني الاختياري لما يتيح من مرونة أمام الدول في إضافة وتنفيذ هذه الأحكام وتوسيع نطاق قبول هذا الميثاق القانوني الجديد والتصديق عليه. وشدد الوفد على أهمية وضع الخيارين بين أقواس مربعة كمسألة نظامية تحافظ على اتساق عمل اللجنة القانونية.

٧٧:٢ ورداً على الشواغل التي أعرب عنها الوفدان، قال الرئيس إنه عندما يكون هناك تأييد كاسح في اتجاه ما، كما حدث في حالة الاختصاص القانوني الإلزامي الأساسي لدولة الهبوط ودولة المشغل الجوي، فإنه قرر إزالة الأقواس المربعة كي يتسنى إحرار التقدم بشأن هذه المسائل ولإبراز التقدم الذي أحرزته اللجنة بشأنها للمجلس. كما أوضح أن إعادة فتح باب النقاش حول المسائل الجوهرية قد فات أوانه وأنه يفضل عدم فتح النقاش مجدداً بشأنها أو إعادة إدراجها بين أقواس مربعة. وأجاب الوفد المعارض بأنه وإن لم يرغب في إعادة فتح النقاش بهذا الشأن، فإنه يود تسجيل معارضته لإحالة الأحكام المتعلقة بالاختصاص القانوني الإلزامي لدولة الهبوط ودولة المشغل الجوي إلى المؤتمر الدبلوماسي ورغبته في إعادة وضع الأحكام المتعلقة بالاختصاص القانوني الإلزامي والاختياري بين أقواس مربعة لتحسين إمكانية إجراء مفاوضات ناجحة بشأنها في المؤتمر.

٧٨:٢ وطلب الرئيس بعد ذلك من رئيس اللجنة الفرعية أن يقدم موضوع تعويض الضرر وحق الانتصاف بصيغته المدرجة في المادة ١٨ مكرر ضمن المادة السابعة من مشروع البروتوكول. وأشار الرئيس، محيلاً اللجنة إلى الفقرة ٨-٦ من التقرير بشأن الاجتماع الثاني للجنة الفرعية التابعة للجنة القانونية المعنية بتحديث اتفاقية طوكيو (LC/SC-MOT/2)، إلى أن عدداً من أعضاء اللجنة الفرعية يرون أن مشروع المادة ١٨ مكرر يمكن أن يوفر وسيلة لردع السلوك غير المنضبط، فيما يرى آخرون أن اتفاقية طوكيو ليست المكان المناسب لتناول هذه المسألة وأن هذه الأحكام قد تشكل في الواقع انتهاكاً لحقوق الركاب، مثل الحق في مواصلة رحلتهم بموجب المادة ١٥ من الاتفاقية. وأشار الرئيس إلى أن الفقرة ١ من مشروع المادة ١٨ مكرر تتضمن بنداً تقديرياً يقضي بأنه "لا يجوز منع" المشغل من الحصول على تعويض عن أي أضرار تكبدها، وهو مشروط بقوانين الاختصاص القانوني للدولة الذي ينبغي أن يسمح بمثل هذه الإجراءات. أما الفقرة ٢ فهي إلزامية نوعاً ما في الحالات التي يُنهى فيها عقد النقل وفقاً للقانون الوطني، فلا يتحمل المشغل الجوي تبعات أي ضرر يلحق بالشخص نتيجة إنهاء عقد النقل بعد الهبوط من الطائرة أو تسليم البضاعة.

٧٩:٢ وانقسمت آراء الوفود بشأن الفقرة ١ من المادة ١٨ مكرر. ومن بين الوفود التي أيدت إضافة هذه الفقرة، اقترح أحد الوفود، مشيراً إلى المادة ٣٧ من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩، إضافة العبارة "عملاً بالأحكام الواردة في القوانين الوطنية (٢)". وأيده وفد آخر مشيراً إلى عدم معارضته الصيغة الإلزامية للفقرة ١، بما أن الإجراءات غير المحظورة تحديداً سيُسمح بها في القوانين المدنية في أمريكا اللاتينية. وأعرب وفد آخر عن تأييد شديد لإضافة الفقرة ١، باعتبارها تتيح أفضل وسيلة ممكنة لنجاح الإجراءات القضائية التي يقيمها المشغلون الجويون ضد الركاب غير المنضبطين، ولتفادي أن تعتبر المحاكم أحكام الانتصاف في عقود النقل أحكاماً تعسفية. وأكد هذا الوفد، مع عدة وفود أخرى، على أهمية إتاحة إمكانية إجراءات الانتصاف في ميثاق قانوني دولي لإضفاء وزن أكبر عليها. وأعربت عدة وفود عن تأييدها لصياغة الفقرة ١ باعتبارها عادلة ومنصفة.

٨٠:٢ وفيما يخص الأسباب الواردة في الفقرتين ١-٥ و ٢-٥ في الوثيقة LC/35-WP/2-2، رأى أحد المراقبين، بتأييد من مراقب آخر، أنه رغم أن أحكام الانتصاف من الركاب غير المنضبطين يمكن إدراجها ضمن عقود نقل المشغلين الجويين، فإن هذا الحق لا يمكن إعماله على الدوام بسبب الاختلافات في القوانين المحلية وتفسير أحكام العقود.

٨١:٢ ومن الوفود التي عارضت إضافة الفقرة ١ من المادة ١٨ مكرر، رأى أحد الوفود أن الفقرة تعدّ بمثابة "حل يبحث عن مشكلة" إذ لا يرى دليلاً واضحاً على وجود مشكلة ملموسة لا يمكن التصدي لها بشكل آخر، ويفضل مثلاً في عقود النقل. واتفقت معه عدة وفود في هذا الرأي، بل ذهب بعضها إلى تأكيد أن المسألة يمكن تناولها بصورة أنسب في القوانين المحلية للدول. وفي هذا السياق، أشار وفد كان قد أعرب عن تأييده لإضافة هذه الأحكام أثناء الاجتماع الثاني للجنة الفرعية

التابعة للجنة القانونية المعنية بتحديث اتفاقية طوكيو (LC/SC-Mot/2) إلى عدم معارضته حذف هذه الفقرة. فيما أشار وفد آخر إلى أن المادة ١٨ مكرر غير ضرورية لتحقيق أغراض الاختصاص القانوني لأن المحاكم تقضي في جميع الحالات بدفع تعويضات عن الضرر، إلا إذا كان المتهم معفياً من المسؤولية.

٨٢:٢ وأصدر الرئيس في ملخصه، في إشارة إلى أن الآراء التي تم الإعراب عنها بشأن الفقرة ١ من المادة ١٨ مكرر كانت آراء منقسمة بالتساوي، توجيهات باستبقائها بين قوسين مربعين.

٨٣:٢ ونظرت اللجنة فيما بعد في الفقرة الثانية من مشروع المادة ١٨ مكرر المتعلقة بإنهاء عقد النقل.

٨٤:٢ وذكر عدد من الوفود أنهم يحبذون إدراج شرط يعطي الناقل حق إنهاء عقد النقل وأعرّب وفدان عن رأيهما أنه ينبغي أن يبقى الشرط اختيارياً باستخدام كلمة "يجوز". وذكر أحد الوفود التي أيدت إضافة هذا الشرط أنه ينبغي أن يتم إنهاء عقد النقل في حالة الهبوط غير مخطط له للطائرة بسبب ارتكاب إحدى الجرائم. وذكر أحد الوفود المراقبة أنه ينبغي إعفاء الناقل الجوي تلقائياً من واجب نقل الراكب غير المنضبط إلى وجهته التالية ما لم ينص القانون الوطني على خلاف ذلك، وطالب بهذا النص القائم على أحكام هذه المعاهدة لاتقاء حالات رفض صعود البعض على متن الطائرة. وذكر مراقب آخر أنه لا ينبغي لشركات الطيران أن تكون مسؤولة من الناحية المدنية في الحالات التي تمتثل فيها لالتزاماتها بموجب القانون العام.

٨٥:٢ وأعرّب عدد لا بأس به من الوفود عن ترددهم في إضافة هذا الشرط في اتفاقية طوكيو. واعتبروا أن هذه المسألة تدخل في نطاق قانون العقود وحرية التعاقد وبالتالي من الأفضل أن تترك لكي تعالج في إطار العقد أو شروط النقل. وأعرّب أحد الوفود عن شعوره بأنه لا يوجد الآن بالفعل أي مانع بموجب اتفاقية طوكيو لإنهاء عقد النقل بموجب شروطه. وأعرّب أحد الوفود، مفترضاً أنه في معظم الحالات سيتم تقييد الراكب غير المنضبط ونقله إلى الوجهة المقصودة، عن رأيه بأن الدولة التي هبطت فيها الطائرة التي حولت وجهتها لا ينبغي أن تتحمل عبء تكاليف ترتيب الرحلة التالية للشخص المعني. وبالنسبة لهذه النقطة الأخيرة، أشير إلى أن قرار تحويل خط سير الطائرة أو عدم تحويله يبقى قرار قائد الطائرة في نهاية المطاف.

٨٦:٢ وفي تلخيصه لهذا الموضوع، أشار الرئيس إلى أن معارضي إضافة هذا الشرط تجاوز عدد المؤيدين بنسبة كبيرة. ولهذا تقرر حذف الفقرة الثانية من مشروع المادة ١٨ مكرر.

٨٧:٢ ووجهت اللجنة فيما بعد اهتمامها إلى تعريف المصطلح "في حالة طيران" الوارد في المادة ٢ من مرفق الوثيقة LC/35-WP/2-1. وفي هذا السياق، ذكر رئيس اللجنة القانونية الفرعية من جديد بأن اتفاقية طوكيو الحالية تتضمن تعريفين مختلفين للمصطلح (أحدهما في الفقرة ٣ من المادة ١ والآخر في الفقرة ٢ من المادة ٥) وأن التعريف المقترح يشمل التعبير الأوسع نطاقاً المأخوذ من الفقرة ٢ من المادة ٥ من اتفاقية طوكيو.

٨٨:٢ وفي المناقشة التي تلت ذلك، أشار أحد الوفود إلى أنه يتعين تغيير التعبير الوارد في السطر الثاني من النص المقترح، أي "هذا الباب"، لضمان تطبيق التعريف على الاتفاقية بأكملها. وقد تكرر هذا الرأي في إطار مداخلات أخرى وتقرر إحالة هذه المسألة إلى لجنة الصياغة على أساس أنه لا يوجد اعتراض بخلاف ذلك على إضافة التعريف.

٨٩:٢ وفيما يتعلق بالاقترحات المتعلقة بتعريف "دولة المشغل" و "دولة التسجيل"، أعربت عدة دول عن رأيها بأنه لا حاجة إلى هذين التعريفين، وذكرت دولتان أن اتفاقية طوكيو تركت هذه العبارات غير محددة دون أن تواجه مشاكل. ورأت وفود أخرى أن إضافة هذين التعريفين سيكون مفيداً خاصة فيما يتعلق بـ "دولة المشغل". وعلى ضوء الآراء المعرب عنها، اتفقت اللجنة على الاحتفاظ بالتعريفين المقترحين لهذين المصطلحين بين أقواس مربعة.