



اللجنة الفرعية الخاصة للجنة الشؤون القانونية
المعنية بتحديث اتفاقية طوكيو بما في ذلك مسألة
الركاب المشاغبين

(مونتريال، ٢٢-٢٥ مايو/أيار ٢٠١٢)

مرفق تقرير المقرر، السيد اليخاندرو بيبيرا، الذي تمّ تسلّمه اليوم.

**تقرير مقرر اللجنة الفرعية الخاصة للجنة
القانونية المعنية بتحديث الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى
التي ترتكب على متن الطائرات لعام ١٩٦٣**

اليخاندرو ببيرا

مقدمة

أثناء الدورة ٣٤ للجنة القانونية التابعة للإيكاو، والتي عُقدت في الفترة من ٩ إلى ١٧ سبتمبر ٢٠٠٩، طرح الإتحاد الدولي للنقل الجوي (الاياتا) اقتراحاً لتشكيل فريق الدراسة التابع للأمانة العامة من أجل إجراء دراسة بشأن السلوك المشاغب أو المعطل على متن الطائرة^١. وسعى هذا الاقتراح إلى النظر فيما إذا كان ينبغي إعادة النظر في النظام القانوني الدولي القائم أم لا للتصدي للتهديدات الواضحة المتصلة بالافتقار إلى اختصاص وآليات إنفاذ عند التعامل مع الأحداث التي تقع على متن الطائرات والتي تتعلق بالركاب المشاغبين وغير المنضبطين. ولقد أيدت وفود كثيرة تأييداً شديداً للاقتراح^٢. ولقد أوصت اللجنة القانونية المجلس، وفق تأييد تام من جانب دورتها العامة، أنه ينبغي للإيكاو إجراء المزيد من الدراسات بشأن هذا الموضوع^٣. وفي ٣٠ أكتوبر ٢٠٠٩، أقرّ المجلس تشكيل فريق الدراسة التابع للأمانة العامة^٤.

وفي أعقاب الاجتماعات التي عقدت في مونتريال في ٢ و ٣ مايو ٢٠١١^٥ وفي باريس من ٣ إلى ٤ أكتوبر ٢٠١١^٦، فقد أوصى فريق الدراسة التابع للأمانة العامة بإنشاء لجنة فرعية خاصة تابعة للجنة الإيكاو القانونية للنظر في جدوى إدخال تعديلات على الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات لعام ١٩٦٣^٧، مع إشارة خاصة إلى مسألة الركاب المشاغبين^٨. وفي الجلسة الخامسة من دورة المجلس ١٩٤ المنعقدة في ١٥ نوفمبر ٢٠١١، نظر المجلس في تقرير فريق الدراسة التابع للأمانة العامة وقرر أن يطلب من رئيس اللجنة القانونية إنشاء اللجنة الفرعية الخاصة التابعة للجنة القانونية من أجل استعراض النظام القانوني القائم بشأن الركاب المشاغبين والمخربين^٩.

وبموجب رسالة مؤرخة ٢٠ ديسمبر ٢٠١١، وعملاً بالمادة ١٧ من النظام الداخلي للجنة القانونية للإيكاو^{١٠}، قام السيد مايكل جينيسون، رئيس اللجنة بالوكالة، بتعيين مؤلف هذا التقرير كمقرر للجنة الخاصة التابعة للجنة القانونية. وبموجب كتاب المنظمة LM 3/21.1 IND/11/4 المؤرخ ١٢ يناير ٢٠١٢، دعا الأمين العام، السيد ريمون بنجامان، ٢٥ دولة للمشاركة في إجتماع اللجنة الخاصة للجنة القانونية والذي سيعقد في مقر الإيكاو من ٢٢ إلى ٢٥ مايو ٢٠١٢^{١١}.

^١ انظر إيكاو، LC/34-wp/2-4

^٢ انظر تقرير اللجنة القانونية، الدورة الرابعة والثلاثون، ICAO Doc. 9926-LC/194 at 4.1

^٣ نفس المصدر أعلاه.

^٤ انظر إيكاو، C-DEC 188/6 at 4 (f)

^٥ انظر إيكاو، SSG-UNP/1-Report

^٦ انظر إيكاو، SSG-UNP/2-Report

^٧ انظر وثيقة الإيكاو ٨٣٦٤ اتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات [المسمّاة هنا بعد ذلك إتفاقية طوكيو]

^٨ انظر إيكاو، SSG-UNP/2-Report، at 4

^٩ انظر إيكاو، C-DEC 194/5

^{١٠} انظر الوثيقة ICAO Doc 7669-LC/139/5، النظام الداخلي للجنة القانونية، المادة ١٧

^{١١} انظر كتاب المنظمة إلى الدول LM 3/21.1 IND/11/4 المؤرخ ١٢ يناير ٢٠١٢

ولقد أعد المقرر هذا التقرير كمعلومات أساسية لتيسير المداولات باللجنة الخاصة باللجنة القانونية في اجتماعها الذي سيعقد في مايو ٢٠١٢. ولقد قسم هذا التقرير إلى عشرة أقسام. ويشدد القسم الأول على اقتضاء استخدام مصطلحات جديدة عند تناول السلوك غير المنضبط على متن الطائرات. ويشرح القسم الثاني السبب وراء كون هذه الأحداث محل قلق متزايد. ويرد في القسم الثالث وصف موجز لمعظم السمات البارزة لاتفاقية طوكيو، بينما يبين القسم الرابع نواقصها الرئيسية. ويحدد القسم الخامس إرثها. ويرد في القسم السادس وصف لجوانب قوة وضعف الإرشادات النموذجية التي توفرها الايكاو بشأن الجوانب القانونية المتعلقة بالركاب المشاغبين. ويلقي القسم السابع الضوء على السبب وراء وجوب أعمال الآلية الدولية لوضع المعاهدات. وفي أعقاب الولاية التي منحها الرئيس بالوكالة للجنة القانونية، يقترح الجزء الثامن صكا جديدا كي تنظر فيه اللجنة الخاصة باللجنة القانونية. ويرد في المرفق (أ) النص الكامل لهذا الاقتراح. ويشمل المرفق (ب) مقارنة مع اتفاقية طوكيو. ويشدد الجزء التاسع على عدد من المسائل التي لم يتمكن مؤلف هذا التقرير من إيجاد إجابات محددة لها، والتي قد ترغب اللجنة الفرعية التابعة للجنة القانونية في المضي في النظر فيها. وختاماً، يشكر مؤلف التقرير في الجزء العاشر جميع أولئك الذين أسهموا إسهاماً كبيراً في هذا التقرير.

١- مصطلحات جديدة: الأشخاص المشاغبون/غير المنضبطين على متن الطائرات

في إطار الطيران المدني الدولي، استخدم مصطلح "الراكب المشاغب أو غير المنضبط" دائماً للإشارة إلى "الركاب الذين لا يحترمون قواعد السلوك على متن الطائرات أو إتباع تعليمات أعضاء الطاقم وبالتالي فهم يعرقلون النظام الجيد والانضباط على متن الطائرة"^{١١} ويشير هذا الأمر إلى أن الركاب هم في صلب المشكلة وقد يؤدي ذلك إلى النيل من حقيقة أن هناك عدد من العوامل الأخرى التي تسهم في حدوث السلوك المشاغب أو غير المنضبط على متن الطائرة. وبالإضافة إلى ذلك، فإن المصطلح يفترض مسبقاً أن "الركاب" فقط هم الأشخاص الذين قد يتحولون إلى مشاغبين. ومع ذلك فقد حدثت مؤخراً بعض الوقائع الشهيرة والمشينة التي بينت أن أفراد الطاقم قد يخفقون أيضاً في احترام قواعد السلوك على متن الطائرات وبالتالي فقد يتحولون إلى عناصر مشاغبة أو غير منضبطة^{١٢}. وفي ضوء ما تقدم ذكره، فإن هذا التقرير يشير إلى أنه من الأنسب استخدام مصطلح "الأشخاص (عوضاً عن الركاب) المشاغبون أو غير المنضبطين على متن الطائرات" أو، كبديل لذلك، "السلوك المشاغب أو غير المنضبط على متن الطائرات".

٢- الأحداث المتصلة بالأشخاص المشاغبين أو غير المنضبطين على متن الطائرات: قلق متزايد

إن الطيران هو طريقة النقل الأسرع نمواً. فلقد تزايد الطلب على الحركة الجوية بصورة لا مثيل لها^{١٤}. وحيث أن الكثير من الناس يسافرون عن طريق الجو كل يوم، فمن المتوقع تزايد الحوادث التي تشمل السلوك المشاغب التي تقع على متن الطائرات. وينبغي ألا نتفاجأ عندئذ من أن فريق خبراء أمن الطيران التابع للايكاو قد أبلغ في مناسبات عديدة أن مجتمع الطيران الدولي يشهد زيادة ثابتة في حوادث الشغب وعدم الانضباط^{١٥}. وجلياً أن هذه

^{١٢} المواد الإرشادية بشأن الجوانب القانونية لمشكلة الركاب المشاغبين/غير المنصاعين للقواعد، ٢٠٠١- ICAO Circular 288-

^{١١}See Reuters, *Unruly JetBlue Pilot Charged with Interfering with the Flight* (May 1, 2012, 10:00 AM), <http://www.reuters.com/article/2012/04/13/uk-usa-jetblue-idUSLNE83C01E20120413>. The air carrier was forced to issue refunds to passengers for the inconvenience caused by the pilot's disruptive behaviour. See Los Angeles Times, *JetBlue to Issue Refunds, Vouchers after Pilot's Erratic Episode* (May 1, 2012, 10:00 AM), <http://articles.latimes.com/2012/mar/28/news/la-trb-jetblue-pilot-meltdown-20120328>. Similarly, earlier in March 2012, a flight attendant also behaved erratically causing significant disruption to passengers on an American Airlines flight from Dallas-Fort Worth to Chicago. See Chicago Tribune, *American Attendant Disrupts Flight to Chicago* (May 1, 2012, 10:00 AM), http://articles.chicagotribune.com/2012-03-09/news/chi-american-airlines-flight-attendant-disrupts-flight-en-route-to-chicago-0120309_1_flight-attendant-plane-startling-passengers

^{١٤}See Airbus, *Delivering the Future: Global Market Forecast 2011-2030* (May 1, 2012, 10:00 AM), <http://www.airbus.com/company/market/forecast/>.

^{١٥} انظر تقرير خبراء أمن الطيران AVSECP/20 المناقشة في ١١-٢-٥

المسألة قد جذبت المزيد من الاهتمام منذ سنوات التسعينات^{١٦}. وفي عام ١٩٩٧، أشارت التقارير إلى ارتفاع بمقدار ٤٠٠ في المائة لعدد الحوادث بالمقارنة مع مستويات عام ١٩٩٥^{١٧}. ومؤخراً، كشفت آخر إحصاءات الإتحاد الدولي للنقل الجوي (الإياتا) عن زيادة تبعث على الدهشة بنسبة ٦٨٧ في المائة في الأحداث التي وقعت في عام ٢٠٠٩ بالمقارنة مع عام ٢٠٠٧^{١٨}. ويشير تقرير صحفي صدر مؤخراً إلى أن الأحداث التي وقعت في عام ٢٠١١، وصلت إلى ١٢٧ حادثاً في الولايات المتحدة و٤٨٨ في أستراليا و٤٤ حادثاً في المملكة المتحدة^{١٩}. ورغم أن بعض المعلقين قد أعرب عن شديد القلق بشأن صحة البيانات المستخدمة لتحليل هذه الأحداث نظراً للافتقار إلى "منهجية مقبولة بصورة مشتركة"^{٢٠}، إلا أن هذه التقارير تشير إلى اتجاه متصاعد^{٢١}.

وبالإضافة إلى التزايد غير المسبوق في عدد المسافرين جواً، فقد تساعد عوامل أخرى أيضاً في تفسير هذه الظاهرة الناشئة^{٢٢}. وتشمل هذه العوامل سوء، أو (في بعض الحالات) عدم وجود خدمات للعملاء في شركات الطيران، أو تعاطي المشروبات الكحولية^{٢٣} والعقاقير غير القانونية، وجو مقصورة الركاب الخانق^{٢٤}، وحظر التدخين، ورهاب الاحتجاز وتأخر مواعيد رحلات الطيران بشكل مستمر، وعدم وجود مسافة كافية للأرجل في مقصورة الركاب، وحالات الإفراط في الحجوزات، وظروف الحصر والضيق على متن الطائرات، والخوف من الطيران، والحالة العقلية للركاب وطواقم الطائرة، وتدابير الأمن التدخلية، والتدريب غير المناسب للطواقم، ومستوى التوتر الداخلي الذي يشهده السفر الجوي في هذه الأيام، والافتقار إلى المقاضاة وإنفاذ القانون.

يمكن القول إن هذه الأحداث "لا تزال تبعث على القلق، ويتعين إيجاد حلول دائمة بواسطة التصدي للأسباب الجذرية للمشكلة"^{٢٥}. "ولا جدال في أن المخالفة البسيطة التي قد لا تترتب عنها أي آثار على الأرض يمكن أن تتسبب في آثار مدمرة في الجو. ولهذا السبب، يُقتضى إيلاء انتباه خاص للمخالفات المرتكبة على متن الطائرات"^{٢٦}.

^{١٦} See William Mann, *All the (Air) Rage: Legal Implications Surrounding Airline and Government Bans on Unruly Passengers in the Sky* 861, 65 J.A.L.C. (2000) [hereinafter *Mann*].

^{١٧} See Sami Shubber, *Jurisdiction over Crimes on Board Aircraft* (1973) at 237 [hereinafter *Shubber*].

^{١٨} See Peter Reiss, *The Disruptive Passenger: Social Inconvenience of Potential Catastrophy?* 24, 24 IFALPA International Quarterly Review (1997) at 24 [hereinafter *Peter Reiss*].

^{١٩} انظر تقرير خبراء أمن الطيران AVSECP/20-WP/21-

^{٢٠} See Wall Street Journal, *Cracking Down on Crime in the Skies* (May 1, 2012, 10:00 AM),

<http://online.wsj.com/article/SB10001424052970204778604577239411606291588.html>

^{٢١} Angela Dahlberg, *Air Rage: The Underestimated Safety Risk* (2001) at 47 [hereinafter *Dahlberg*].

^{٢٢} Similarly, the majority of ICAO Member States have yet to establish a reporting system to register these types of incidents. See Jiefang Huang, *ICAO Study Group Examines the Legal Issues Related to Unruly Airline Passengers* 1, 18 56 ICAO Journal (2001) [hereinafter *Huang*].

^{٢٣} See Dahlberg, *supra* note 20

^{٢٤} See Lise Anglin, Paula Neves, Norman Giesbrecht, and Marianne Kobus-Matthews, *Alcohol-Related Air Rage: From Damage Control to Primary Prevention* 283, 292 23 The Journal of Primary Prevention (2003).

^{٢٥} See Margaret P. Fogg, *Air Rage: Is it a Global Problem? What Proactive Measures Can be Taken to Reduce Air Rage, and Whether the Tokyo Convention Should be Amended to Ensure Prosecution of Air Rage Offenders?* 512, 533 7 ILSA J. Int'l & Comp. L. (2000)

^{٢٦} انظر تقرير خبراء أمن الطيران AVSECP/20 الاستنتاج ١-٣-٥ (د)

^{٢٦} ICAO, C-WP/11066

٣- إتفاقية طوكيو

في عام ١٩٦٣، شارك مندوبون من ٦١ دولة^{٢٧} في مؤتمر دبلوماسي لمدة ٣ أسابيع عقد في طوكيو باليابان^{٢٨}. وفي نهاية المؤتمر الدبلوماسي، وقعت ١٦ دولة على إتفاقية طوكيو في ١٤ سبتمبر ١٩٦٣^{٢٩}. ثم دخلت إتفاقية طوكيو حيز التنفيذ في ٤ ديسمبر ١٩٦٩ ولا تزال إلى اليوم أحد أهم الصكوك الدولية المصدق عليها على أوسع نطاق والتي وضعت تحت رعاية الإيكاو^{٣٠}.

١-٣ الأهداف

نظرا إلى أن القوانين الوطنية المتعددة تنص على مخططات مختلفة للتطبيق خارج الأراضي الوطنية لقواعد الاختصاص بالجرائم المرتكبة على متن الطائرات، فقد سعى معدو إتفاقية طوكيو إلى تحقيق قدر من التوحيد الدولي في القواعد المنطبقة على المقاضاة بشأن الجرائم المرتكبة على متن الطائرات^{٣١}. وفي هذا المضمار، إن جوهر إتفاقية طوكيو هو ما يلي: (١) منح دولة التسجيل الاختصاص بالأفعال التي تحدث على متن الطائرة^{٣٢}، و(٢) تزويد قائد الطائرة ببعض السلطات للتعامل مع الركاب في تلك الحالات التي يكونون قد ارتكبوا فيها أو بصدد ارتكاب جريمة أو فعل قد يهدد سلامة الطائرة^{٣٣}، و(٣) تحديد مسؤوليات دولة الهبوط التي قد ينزل بها الجاني المزعوم أو يكون قد سلم إليها، و(٤) تناول جريمة الاختطاف، إلى حد ما^{٣٤} - رغم أن الوثيقة لم تُعد أصلا كصك يتناول أفعال التدخل غير المشروع في الطائرات^{٣٥}.

^{٢٧} See Gerald F. FitzGerald, *Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft: The Tokyo Convention of 1963* 191 2 Can. Y. B. Int'l L. (1964) [hereinafter *FitzGerald I*].

^{٢٨} See ICAO Doc. 8565-LC/152-1, Vol. 1 at XIV [hereinafter Tokyo Diplomatic Conference Minutes]. To have an idea of what the air transport environment was at the time, it is worth recalling that the year prior to the adoption of the Tokyo Convention air carriers transported only 123 million passengers - 11% more than in 1961. See ICAO News Release, 28 December 1962 cited in Gerald F. FitzGerald, *The Development of International Rules Concerning Offences and Certain Other acts Committed on Board Aircraft* 230, 233 1 Can Y. B. Int'l L. (1963) [hereinafter *FitzGerald II*]. Almost 50 years later the air transport market is substantially different. By 2014, airlines will carry 3.3 billion passengers per year. See IATA, *Industry Expects 800 Million More Travellers by 2014 - China Biggest Contributor* (May 1, 2012, 10:00 AM), <http://www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2011-02-14-02.aspx>

^{٢٩} These countries were: China, Congo, Federal Republic of Germany, Guatemala, Holy See, Indonesia, Italy, Japan, Liberia, Panama, Philippines, Republic of the Upper Volta, Sweden, United Kingdom, United States and Yugoslavia. See Tokyo Diplomatic Conference, *supra* note 28, at XVI.

^{٣٠} To date, 185 States are parties to the Tokyo Convention. See ICAO, *Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft* (May 1, 2012, 10:00 AM), http://www2.icao.int/en/leb/List%20of%20Parties/Tokyo_en.pdf.

^{٣١} See FitzGerald II, *supra* note 28, at 232. See Also Tokyo Diplomatic Conference Minutes, *supra* note 28, at 227.

^{٣٢} See Jacques de Watteville, *La Piraterie Aérienne* (1978) at 83.

^{٣٣} See Juan J. Lopez Gutierrez, *Should the Tokyo Convention of 1963 be Ratified?* 1,4 31 J.A.L.C. (1965) [hereinafter *Gutierrez*].

^{٣٤} See Robert P. Boyle and Roy Pulsifer, *The Tokyo Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft* 305, 328 30 J. A.L.C. (1964) [hereinafter *Boyle and Pulsifer*].

^{٣٥} See Michael Milde, *The International Fight against Terrorism in the Air* (3 June 1993) (unpublished, on file with the author). The preparatory work that led to the adoption of the Tokyo Convention had mainly focused on issues relating to the legal status of the aircraft. It was only in 1962, the year prior to the Tokyo Diplomatic Conference, that the United States and Venezuela jointly tabled a proposal to make specific reference to aircraft hijacking. Under this proposal, the State of first landing should facilitate the restoring of the aircraft and should also permit that the aircraft, crew, and passengers continue with their journey. By codifying customary international law, this later came to be Art. 11 of Tokyo Convention. See Edward McWhinney, *Aerial Piracy and International Terrorism: The Illegal Diversion of Aircraft and International Law* (2nd Ed. 1987) at 36.

٢-٣ النطاق

تسري اتفاقية طوكيو على تلك الجرائم المرتكبة أثناء طيران الطائرة أو عندما تكون فوق أعالي البحار أو في أراض غير خاضعة للسيادة، فضلا عن سريانها على تلك الأعمال، التي قد لا تشكل جرائم، ولكنها تهدد سلامة الطائرة أو حسن النظام والانضباط على متنها^{٣٦}. وتعتبر الطائرة، التي يجب أن تكون مسجلة في دولة طرف في الاتفاقية^{٣٧}، في حالة طيران "منذ لحظة تشغيل قوتها المحركة بغرض الإقلاع حتى اللحظة التي ينتهي فيها شوط الهبوط"^{٣٨}. وقد اعتمد القائمون على صياغة الوثيقة تعريف "في حالة طيران" من الاتفاقية المتعلقة بالأضرار التي تلحقها الطائرات الأجنبية بالأطراف الثالثة على الأرض، لعام ١٩٥٢^{٣٩}.

ولا تحدد اتفاقية طوكيو جرائم أو أفعال معينة قد تشكل خطرا على سلامة الطائرة أو الأشخاص الموجودين على متنها، بل تترك ذلك لتقدير كل دولة طرف. ويتيح التفريق بين مصطلح "الجرائم" و"الأفعال" للدول أن تحدد في قوانينها الوطنية، من جهة، الجرائم المرتكبة على متن طائرة مسجلة، ومن جهة أخرى، الأفعال التي قد تشكل انتهاكا مدنيا للوائح الطيران^{٤٠}.

٣-٣ الاختصاص

رغم أن الاختصاص يكون أساسا لدولة التسجيل^{٤١}، فإن اتفاقية طوكيو "لا تستبعد أي اختصاص جنائي يمارس وفقا للقوانين الوطنية"^{٤٢} وفي هذا السياق، لا تنص اتفاقية طوكيو على اختصاص حصري بل تنزع إلى اختيار نظام لاختصاص مشترك^{٤٣}. وحيث أن دولة طرفا هي دولة التسجيل فإنها تتحمل مسؤولية بذل "أفضل الجهود" لإعمال اختصاصها بالجرائم المرتكبة على متن الطائرات المسجلة لديها. ومع ذلك، لا يوجد إلزام مماثل بشأن الأفعال التي قد تهدد السلامة أو حسن النظام والضبط على متن الطائرة^{٤٤}. ولا يجوز لدولة طرف غير دولة التسجيل ممارسة الاختصاص إلا في ظروف محددة للغاية (مثل في حالة أن يكون للجريمة أثر في أراضي تلك الدولة)^{٤٥}.

^{٣٦} See Tokyo Convention, *supra* note 7, art. 1 (a) & (b). See also Sofia Michaelides, *Unruly Passenger Behaviour and the Tokyo Convention* 38, 40 6 Cov. L. J. (2001) [hereinafter *Michaelides*].

^{٣٧} See Jacob M. Denaro, *In-Flight Crimes, The Tokyo Convention, and Federal Judicial Jurisdiction* 171, 172 35 J.A.L.C. (1969) [hereinafter *Denaro*].

^{٣٨} Tokyo Convention, *supra* note 7, art. 1, paragraph 3.

^{٣٩} See Boyle and Pulsifer, *supra* note 34, at 330. See ICAO Doc. 7364, *Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface* [hereinafter *Rome Convention*].

^{٤٠} See FitzGerald I, *supra* note 27, at 194. Violations of "air regulations" may involve serious and less serious offences. Some "air regulations" applicable to passengers could be serious in that violations pose a hazard to aircraft safety (i.e. prohibition to smoke in aircraft lavatories or to tamper with a smoke detector, and prohibition to use an electronic portable device (EPD)). Other violations may be of a less serious nature, for that they may not pose a threat to the safety of the aircraft, but perhaps may endanger the safety of the passenger concerned. These could include not using seatbelts or not remaining seated in periods of turbulence when the aircraft commander so instructs. Email from Siew Huay Tan, Director Legal Services, Civil Aviation Authority of Singapore (May 5, 2012) (on file with the author) [hereinafter *Siew Huay Tan*].

^{٤١} انظر اتفاقية طوكيو، المادة ٣، الفقرة ١.

^{٤٢} نفس الاتفاقية، المادة ٣، الفقرة ٣

^{٤٣} See Nancy Douglas Joyner, *Aerial Hijacking as an International Crime* (1974) at 137 [hereinafter *Douglas Joyner*].

^{٤٤} انظر اتفاقية طوكيو، المادة ٣، الفقرة ٢

^{٤٥} نفس الاتفاقية، المادة ٤.

٤-٣ سلطات وواجبات قائد الطائرة

قبل اعتماد اتفاقية طوكيو، لم تكن هناك قواعد دولية معمول بها تتناول "وضع وسلطات وواجبات قائد الطائرة"^{٤٦}. وبموجب اتفاقية طوكيو، يمنح قائد الطائرة سلطة اتخاذ إجراءات "معقولة" تكون "ضرورية" لإعادة النظام للطائرة عندما تتوفر لديه "أسانيد معقولة تدعو للاعتقاد" أن الشخص قد ارتكب أو بصدد ارتكاب جريمة أو فعل قد يهدد السلامة^{٤٧}. وعلى سبيل المثال، فقد جرت الإشارة إلى أن قائد الطائرة ملزم بالتحفظ على الراكب الذي يشكل خطراً على السلامة. ومع ذلك فقائد الطائرة غير ملزم بالقيام بذلك، إذا كان الجرم المعني لا يشكل خطراً يهدد السلامة، مثل ما يحدث في حالة السرقة^{٤٨}. وتشمل صلاحيات قائد الطائرة اختبارة شخصياً موضوعياً ذا شقين^{٤٩}. ولا يجب للإجراء الذي يقرره قائد الطائرة أن يكون "معقولاً" بصورة شخصية وحسب بل يجب أن يكون "ضرورياً" بصورة موضوعية لحماية سلامة الطائرة والمحافظة على حسن النظام والضبط على متنها، أو للسماح بالتسليم أو الإنزال، حسب ظروف الحالة الخاصة^{٥٠}.

وأثناء مؤتمر طوكيو الدبلوماسي، اقترح مندوب سويسرا الاستعاضة عن عبارة "أسانيد معقولة تدعو إلى الاعتقاد" بعبارة "أسانيد جادة تدعو إلى الاعتقاد"^{٥١}. ولقد رفض هذا الاقتراح وفق تصويت ١٣ مقابل ١١ صوتاً^{٥٢}. وعند مناقشة هذا النص، شدد مندوب الولايات المتحدة على أن قاعدة الأسانيد المعقولة قد تنطوي على "إلزام قائد الطائرة بأن يكون لديه أساس جوهري لاعتقاده، وأنه لا يمكنه التصرف بناء على وقائع غير مناسبة لدعم اعتقاده أن شخصاً قد ارتكب أو أنه بصدد ارتكاب نوع الفعل قيد البحث. وبعبارة أخرى، لا يجوز لقائد الطائرة أن يتصرف بصورة عشوائية أو حسب هواه"^{٥٣}.

ولكي يتسنى لقائد الطائرة إثبات ما إذا كان الجرم قد ارتكب أو بصدد الارتكاب، فيتعين عليه أن ينظر في القوانين الوطنية ذات الصلة لدولة التسجيل. ولقد ارتأى بعض المندوبين بمؤتمر طوكيو الدبلوماسي أنه يتعين على قائد الطائرة أن يتحلى بحسن التقدير عند تقييمه للقوانين الوطنية المذكورة^{٥٤}. ومن الجدير بالذكر أنه يجوز لأي عضو من أعضاء الطاقم أو أي راكب اتخاذ إجراءات وقائية معقولة بدون تصريح من قائد الطائرة، شريطة أن تكون لهذه الإجراءات صفة ضرورية فورية لحماية سلامة الطائرة^{٥٥}. وتفرض عبارة صفة "ضرورية فورية" عتبة أعلى بكثير بالنسبة لأفراد الطاقم أو الركاب، بالمقارنة بالقياس المطبق على إجراءات قائد الطائرة.

٤٦ Arnold W. Knauth, *The Aircraft Commander in International Law* 156, 157 14 J.A.L.C. (1947) [hereinafter *Knauth*].

٤٧ انظر اتفاقية طوكيو، المادة ٦، الفقرة ١.

٤٨ See FitzGerald II, *supra* note 28, at 243.

٤٩ See Tokyo Diplomatic Conference Minutes, *supra* note 28, at 147.

٥٠ انظر اتفاقية طوكيو، المادة ٦، الفقرة ١.

٥١ Tokyo Diplomatic Conference Minutes, *supra* note 28, at 153

٥٢ *Id.*, at 160.

٥٣ *Id.*, at 155.

٥٤ See FitzGerald I, *supra* note 27, at 196.

٥٥ انظر اتفاقية طوكيو، المادة ٦، الفقرة ٢.

وتشمل الصلاحيات الأخرى لقائد الطائرة ما يلي من السلطات: (١) طلب المساعدة من أفراد الطاقم، و(٢) طلب المساعدة من الركاب الآخرين^{٥٦}، و(٣) إنزال أي شخص في أي دولة، سواء كانت طرفاً في اتفاقية طوكيو أم لا، عندما تتوفر لديه أسانيد معقولة للاعتقاد أن هذا الشخص قد ارتكب أو بصدد ارتكاب فعل قد يهدد السلامة أو حسن النظام والضبط على متن الطائرة^{٥٧}، و(٤) أن يسلم إلى سلطات أي دولة طرف أي شخص عندما تتوفر لديه أسانيد معقولة للاعتقاد أن هذا الشخص قد ارتكب أو بصدد ارتكاب جرم جسيم بموجب القوانين الوطنية لدولة التسجيل^{٥٨}.

ورغم تشابههما ظاهرياً، فإن مفهوم "الإنزال" و"التسليم" مختلفان إلى حد كبير. فالإنزال يتصل بقرار قائد الطائرة إنزال شخص من الطائرة. وفي هذه الحالة، فإن قائد الطائرة لا يحيل الشخص إلى السلطات المختصة على الأرض. ورغم أن قائد الطائرة يتحمل المسؤولية عن الإبلاغ بأن الشخص قد أنزل من الطائرة، فإن ذلك الشخص قد يتحرك بحرية بكل تأكيد فور الوصول، في حالة اختيار دولة الهبوط عدم اتخاذ أي تدابير ضده. وقد يفترض المرء أن إنزال الشخص يُقصد منه تغطية أفعال لا تتسم بخطورة كبيرة، مثل بعض انتهاكات اللوائح الجوية. وبينما تشير عبارة التسليم إلى إنزال وتسليم الشخص إلى السلطات على الأرض. وهو يستخدم في حالات الجرائم الخطيرة أو أفعال التدخل غير المشروع^{٥٩}.

وتتص اتفاقية طوكيو على أن قائد الطائرة يجوز له ممارسة سلطاته "منذ لحظة إغلاق كل أبوابها الخارجية [الطائرة] عقب صعود الركاب إليها حتى اللحظة التي يتم فيها فتح باب من تلك الأبواب بغرض إنزالهم"^{٦٠} وهذه فترة زمنية مختلفة وأطول بكثير بالمقارنة مع فكرة كون الطائرة أثناء الطيران [أي منذ اللحظة التي تستخدم فيها القدرة للإقلاع حتى نهاية شوط الهبوط] التي تحكم كل الجوانب الأخرى لاتفاقية طوكيو. وأثناء مؤتمر طوكيو الدبلوماسي، اقترحت الأليات، بدون أن تنجح في ذلك، أن يتطابق نطاق الاتفاقية الزمني مع الفترة التي تسري فيها سلطات قائد الطائرة^{٦١}.

^{٥٦} عند طلب المساعدة للتحفظ على شخص على متن الطائرة، تُميز اتفاقية طوكيو بين أعضاء الطاقم والركاب. ونظراً لحدود السلطة المسندة إلى قائد الطائرة فهو محوّل بأن يطالب (يقترض حسب صيغة الاتفاقية) أحد أعضاء الطاقم بمساعدته في تنفيذ تدابير التحفظ. ولا يجوز لعضو الطاقم أن يرفض تقديم هذه المساعدة. مع ذلك يجوز لقائد الطائرة أن يطلب فقط المساعدة من الركاب. ويجوز للراكب بكل تأكيد أن يرفض التعاون مع قائد الطائرة.

^{٥٧} نفس الاتفاقية، المادة ٨، الفقرة ١.

^{٥٨} نفس الاتفاقية، المادة ٩، الفقرة ١.

^{٥٩} فد تساعد هذه الأمثلة في فهم أفضل للتمييز بين هاتين السمتين المختلفتين. رغم أن الراكب يبدو في حالة سكر بئراً إلا أنه يمكن من الصعود إلى الطائرة. ولم يلاحظ العاملون ببوابة الركاب حالة الراكب. وفور إغلاق أبواب الطائرة، لاحظ مضيفو الطائرة رائحة كحول قوية جدا صادرة من الراكب. وعند التحدث مع الركاب الآخرين، تبين أن الراكب المعني في حالة سكر. وأبلغ المسؤول عن الرحلة قائد الطائرة بالحادثة. وقرر قائد الطائرة العودة بالطائرة إلى البوابة وإنزال الراكب. ورغم أنه قد تم إخطار السلطات على الأرض بالواقعة، إلا أنها قررت عدم اتخاذ أي تدابير ضده. وفي منتصف الرحلة الجوية أصبح الراكب عنيفاً واعتدى اعتداءً بدنياً على أحد مضيفي الرحلة الجوية. وتم إبلاغ قائد الطائرة بالفضيحة، واتخذ على الفور قراراً بتحويل مسار الرحلة الجوية إلى أقرب مطار. وقام قائد الطائرة بتقديم تقرير عن الحادثة وبيلاغ السلطات بأن الراكب سيُسلم على الأرض. وبعد قيام السلطات بإنفاذ القانون باستجواب الراكب فقد قررت أن توجه إلى الراكب تهمة جرم الاعتداء والتدخل للراكب ضد أحد أفراد طاقم الطائرة.

^{٦٠} اتفاقية طوكيو المادة ٥، الفقرة ٢. طرح إقتراح أثناء مؤتمر طوكيو الدبلوماسي لتوسيع نطاق الإطار الزمني لسلطات قائد الطائرة منذ بداية الركوب حتى استعمال هذه العملية. ومع ذلك فقد رفض مؤتمر طوكيو الدبلوماسي هذا الاقتراح. حيث أنه إذا حدث شيء من بداية عملية الصعود إلى الطائرة حتى إغلاق الأبواب، يمكن لقائد الطائرة وطاقمها الحصول على المساعدة من السلطات على الأرض.

See FitzGerald I, *supra* note 27, at 193

See ICAO Doc. 8565-LC/152-2, Vol. II at 146 [hereinafter Tokyo Diplomatic Conference Minutes Vol. II].

ورغم أن اتفاقية طوكيو مصممة لمنح سلطات واسعة لقائد الطائرة، إلا أن هذا لا ينطوي بأي حال من الأحوال على أن قائد الطائرة يجوز له التصرف "بحرية مطلقة"^{٦٢}. ويجب ممارسة هذه السلطات ضمن ما نصت عليه الاتفاقية ومعاييرها. وحسبما سيفسر أدناه، فإن عدم القيام بذلك قد تترتب عليه مسؤولية على قائد الطائرة، وكذلك على مشغلها.

وبالإضافة إلى هذه الصلاحيات، فإن اتفاقية طوكيو تفرض عددا من الالتزامات على قائد الطائرة^{٦٣}. وهي تشمل وجوب القيام بما يلي: (١) إخطار دولة الهبوط بوجود شخص تحت التحفظ على متن الطائرة وبمسوغات هذا الإجراء^{٦٤}، و(٢) إيقاف تنفيذ الإجراءات المتخذة على متن الطائرة فور هبوط الطائرة^{٦٥}، و(٣) إبلاغ سلطات دولة الهبوط بموعد إنزال ذلك الشخص^{٦٦}، و(٤) إبلاغ دولة الهبوط بأن الشخص سيتم تسليمه إلى السلطات المختصة^{٦٧}، و(٥) تزويد هذه السلطات بجميع الأدلة المتصلة بالجريمة المرتكب على متن الطائرة^{٦٨}. وأشار المعلقون إلى أن الإخفاق في أداء هذه الواجبات قد يحرم قائد الطائرة من حصانته، لأنه سيعتبر أنه قد تصرف خارج نطاق الاتفاقية^{٦٩}.

٥-٣ الحصانة

رغم أن التدابير "المعقولة" و"الضرورية" التي يتخذها قائد الطائرة أو أحد أفراد الطاقم أو ربما أحد المسافرين من أجل التحفظ على شخص على متن الطائرة، قد تكون لاحقا محل تحقيق قانوني، فإن اتفاقية طوكيو تُعفي من يتخذ هذه التدابير وكذلك شركة الطيران من أي مسؤولية قد تتجم عن أي دعوى يرفعها الشخص الذي أُتخذت بحقه تلك التدابير^{٧٠}. ويشمل هذا الإعفاء من المسؤوليات الجنائية والإدارية والمدنية^{٧١}. ولا يحول هذا الإعفاء دون أن يقوم راكب راكب آخر (طرف ثالث)، تعرض دون قصد للإصابة جراء التدابير التي اتخذها قائد الطائرة، برفع دعوى^{٧٢}.

^{٦٢} See Aaron B. Swerdlow, *Modern Approaches to the Powers of the Aircraft Commander under Article 6 of the Tokyo Convention* 105
10 Issues in Aviation Law and Policy (2010) [hereinafter Swerdlow].
^{٦٣} See Nicolas Mateesco Matte, *Treatise on Air-Aeronautical Law* (1981) at 343 [hereinafter Matte].
^{٦٤} اتفاقية طوكيو، المادة ٧، الفقرة ٢ط.
^{٦٥} اتفاقية طوكيو، المادة ٧، الفقرة ١.
^{٦٦} اتفاقية طوكيو، المادة ٨، الفقرة ٢.
^{٦٧} اتفاقية طوكيو، المادة ٩، الفقرة ٢.
^{٦٨} اتفاقية طوكيو، المادة ٩، الفقرة ٣.
^{٦٩} See also Russel Kane, *Time to Put Teeth into Tokyo?* 187, 192 43 ZLW (1994) [hereinafter Kane].
^{٧٠} See Sami Shubber, *Jurisdiction over Crimes on Board Aircraft* (1973) at 237 [hereinafter Shubber].
^{٧١} انظر اتفاقية طوكيو، الحاشية ٧ أعلاه، المادة ١٠. وانظر أيضا Boyle and Pulsifer، الحاشية ٣٤ أعلاه، الصفحة ٣٢٨.
^{٧٢} انظر FitzGerald I، الحاشية ٢٧ أعلاه، الصفحة ١٩٧؛ و Philippe Richard، *La Convention de Tokyo* (1971)، الصفحة ١٣٨.
^{٧٢} Robert F. Klimek *International Law – Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft – The Tokyo Convention* 485, 502 20 DePaul L. Rev. (1971).

ومنح هذا الإعفاء من المسؤولية يستمد أساسه المنطقي من المفهوم القائل إنه "ينبغي أن تكون هناك قواعد معتمدة دولياً تمكن قادة الطائرات من حفظ النظام على متن الطائرة، سواء فيما يتعلق بالجرائم أو بالأفعال التي تهدد سلامة الطائرة أو سلامة من يكون على متنها من الأفراد أو البضائع عندما تكون الطائرة في رحلة [جوية] دولية".^{٧٣} ويوضح بويل وبلسيفر أن "تصرف قائد الطائرة يظل مُندرجاً ضمن حدود سلطته حتى وإن لم يُحسن التقدير فسلم السلطات المختصة شخصاً ربما لا يعدو فعله أن يكون سوى مخالفة بسيطة في أحكام قانون دولة التسجيل، وهو في ذلك يعتقد أن هذا الفعل جرمٌ خطير وأن له من الوقائع ما يسند رأيه هذا ويجعله غير عشوائي أو تعسفي".^{٧٤}

وهذا الإعفاء أو الحصانة أو ما يُسمى "بحكم الإفلات"^{٧٥} لا ينطبق في الحالات التي تنطوي على إفراط في استخدام القوة.^{٧٦} وقد كان هذا الحكم محل نقاش ساخن خلال مؤتمر طوكيو الدبلوماسي.^{٧٧} وكانت هناك بالفعل دعوة إلى إلغائه بالكامل، لكن هذه الدعوة لم تحظ بالتأييد بعد أن تم التصويت ضدها بهامش بسيط قدره ثلاثة أصوات (١٩ صوتاً معارضاً مقابل ١٦ صوتاً مؤيداً).^{٧٨} وقد ذهب مؤيدو إلغاء أحكام الحصانة إلى أن هذا يتناقض مع "مبدأ عدم إعفاء أي شخص الإغفاء الكامل من المسؤولية عن أفعاله، حتى وإن كانت ملائمة الموقف الخاص لقائد الطائرة تشكل سندا لعدم الإفراط في التشديد عليه في الحكم على تلك المسؤولية".^{٧٩}

٦-٣ واجبات الدول

بموجب اتفاقية طوكيو، تقع على عاتق الدول الأطراف جملة من الواجبات من بينها: '١' السماح بإنزال أي شخص؛^{٨٠} '٢' قبول تسلّم أي شخص عندما يطلب قائد الطائرة ذلك؛^{٨١} '٣' احتجاز شخص يُزعم ارتكابه لعمل من أعمال التدخل غير المشروع؛^{٨٢} '٤' السماح للشخص المحتجز بالاتصال بسلطات بلده؛^{٨٣} '٥' إجراء التحقيقات الأولية في الوقائع عندما يسلم قائد الطائرة شخصاً ما أو عندما يكون الجاني المزعوم ضالعا في عمل من أعمال التدخل غير المشروع؛^{٨٤} '٦' إبلاغ دولة التسجيل والدولة التي ينتمي إليها الشخص المُحتَجَز بمسوّغات احتجازه؛^{٨٥} '٧' الإبلاغ فوراً بنتائج التحقيقات في هذه الوقائع.^{٨٦} وفي الحالات التي تنطوي على أعمال الاستيلاء غير المشروع على

^{٧٣} انظر Boyle and Pulsifer، الحاشية ٣٤ أعلاه، الصفحة ٣٢١.

^{٧٤} المرجع نفسه، الصفحة ٣٣٦.

^{٧٥} Gerald F. FitzGerald, Toward Legal Suppression of Acts against Civil Aviation 49 39 Int'l Conciliation (1970)

إشارة إليه فيما يلي بـ: [FitzGerald III].

^{٧٦} انظر Christian Giesecke, Unruly Passengers and Respective Passenger Rights 546, 552 51 ZLW (2002).

^{٧٧} انظر FitzGerald I، الحاشية ٢٧ أعلاه، الصفحة ١٩٧.

^{٧٨} انظر محاضر جلسات مؤتمر طوكيو الدبلوماسي، الحاشية ٢٨ أعلاه، الصفحة ٢٣١.

^{٧٩} محاضر جلسات مؤتمر طوكيو الدبلوماسي، المجلد الثاني، الحاشية ٦١ أعلاه، الصفحة ١٦٠.

^{٨٠} انظر اتفاقية طوكيو، الحاشية ٧ أعلاه، المادة ١٢.

^{٨١} المرجع نفسه، المادة ١٣، الفقرة ١. ولا يخل هذا الواجب بحق دولة الهبوط فيما يتعلق بطرد الشخص المسلم إليها من إقليمها. انظر

Matte، الحاشية ٦٣ أعلاه، الصفحة ٣٤٧.

^{٨٢} المرجع نفسه، المادة ١٣، الفقرة ٢.

^{٨٣} المرجع نفسه، المادة ١٣، الفقرة ٣. انظر أيضا Denaro، الحاشية ٣٧ أعلاه، الصفحة ١٧٩.

^{٨٤} المرجع نفسه، المادة ١٣، الفقرة ٤.

^{٨٥} المرجع نفسه، المادة ١٣، الفقرة ٥.

^{٨٦} المرجع نفسه.

الطائرة، تسعى كل دولة طرف "جاهدة" لاستعادة السيطرة على الطائرة إلى قائدها (الشرعي).^{٨٧} ومن واجب الدولة الطرف التي تهبط فيها الطائرة أن تسمح لركاب الطائرة ولطاقمها بمواصلة رحلتهم في أقرب وقت ممكن.^{٨٨}

٤- أوجه القصور في اتفاقية طوكيو

ينتظر القسم التالي إلى بعض أهم الانتقادات الموجّهة إلى اتفاقية طوكيو.

٤-١ عدم تعريف مصطلح "الجريمة"

لا يرد في اتفاقية طوكيو تعريف لما يشكل "جريمة" في القوانين الجنائية، ولا تحديد للأفعال التي من شأنها أن تشكل خطراً على حسن النظام والانضباط على متن الطائرة. فقد تركت هذه المسائل لتقدير كل دولة طرف. وقيل أيضاً إن عدم تصنيف اتفاقية طوكيو "للأعمال المعرضة للخطر" ضمن خانة "الجرائم الخطرة" هو من أوجه القصور الرئيسية في الاتفاقية.^{٨٩}

وغياب التعريف هذا لا يخدم البتة الغرض المقصود من تحقيق الاتساق في القانون الدولي. وهو يفضي في الكثير من الحالات إلى ثغرات يتعذر سدها.^{٩٠} ورغم أنه لا جدال في أنّ كثرة عمليات التصديق توجي بأنّ اتفاقية طوكيو تحظى بقبول يكاد يكون عالمياً، فإنّ الواقع يشير أيضاً إلى أنّ العديد من الدول الأطراف لم تعتمد قوانين لإعمال أحكام الاتفاقية. وهذا ما يقوّض فعاليتها من الناحية العملية.^{٩١}

٤-٢ تعريف مصطلح "في حالة طيران"

إنّ توخي العتبة الزمنية في تحديد هذا المصطلح هو في أحسن الأحوال مثار للجدل.^{٩٢} فبموجب التعريف الحالي لهذا المصطلح، لا تكون الجرائم، التي ترتكب أثناء سير الطائرة على الممرات أو عند دفعها قبل إقلاعها بواسطة وحدة من وحدات القدرة الثانوية، مندرجة ضمن نطاق اتفاقية طوكيو. ومع ذلك، يكون قائد الطائرة مأذوناً له بممارسة صلاحياته. ويُفترض أن تكون القوانين الوطنية هي المنطبقة في حالة ارتكاب الجريمة بعد إغلاق أبواب الطائرة ولكن قبل تشغيل المحركات للإقلاع.

^{٨٧} المرجع نفسه، المادة ١١، الفقرة ١.

^{٨٨} المرجع نفسه، المادة ١١، الفقرة ٢.

^{٨٩} انظر Kane، الحاشية ٦٨ أعلاه، الصفحة ١٩٥.

^{٩٠} انظر Michaelides، الحاشية ٣٦ أعلاه، الصفحة ٤٥.

^{٩١} جاء في تقرير أعدته الإيكاو في عام ١٩٩٩ عن التّقدم المحرز في تنفيذ قرار الجمعية العمومية ٣٢-٢٢ أنّ ٤٥ دولة عضوا لديها قوانين وطنية لإعمال أحكام صكوك المنظمة في مجال سلامة الطيران. وهذه الصكوك هي: '١' اتفاقية طوكيو؛ '٢' اتفاقية لاهاي؛ '٣' اتفاقية مونتريال؛ '٤' بروتوكول قمع أعمال العنف غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي، المكمل لاتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني الدولي (مونتريال، ١٩٨٨)؛ '٥' اتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها (مونتريال، ١٩٩١). وفي عام ٢٠٠٠، أُشِرَ تقرير آخر إلى أنّ عدد هذه الدول ارتفع إلى ٥٠ دولة، لكنّه نزل إلى ٤٦ دولة وفقاً لما جاء بعد سنة في التقرير الذي أعدّه هذه المرة عن تنفيذ قرار الجمعية العمومية ٣٣-٢٢. بيد أنّ هذا العدد لا يمثّل في أحسن الأحوال سوى نحو ٢٦ في المائة من عدد أعضاء الإيكاو. وبغض النظر عن غياب الدقة في تحديد هذا العدد، فإنّ في هذه الأرقام إشارة واضحة إلى مستوى تنفيذ الدول الأعضاء لاتفاقيات الإيكاو في مجال أمن الطيران. وعلى الرغم من عدم وجود بيانات حديثة بهذا الشأن، فإنّه ليس ثمة ما يوحي بأنّ الأمر قد تحسّن كثيراً في الآونة الأخيرة. ومن ثم، تصبح مسألة اعتماد قوانين وطنية لإعمال أحكام الاتفاقيات أمراً ضرورياً. انظر المرفق (أ) بورقة عمل مجلس الإيكاو C-WP/11445.

^{٩٢} انظر Kane، الحاشية ٦٨ أعلاه، الصفحة ١٩٥.

وتفاديا لهذا النظام المزدوج، قررت الإيكاء التخلي عن هذا النهج في اتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات لعام ١٩٧٠^{٩٣}، وفي اتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني الدولي لعام ١٩٧١^{٩٤}. وبالمثل، فإنّ اتفاقية تعويض الضرر الذي تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة واتفاقية التعويض عن الضرر الذي يلحق بأطراف الثالثة والنتائج عن أفعال التدخل غير المشروع التي تشمل طائرات تعرفان مرحلة أثناء الطيران بأنّها المرحلة التي تبدأ "منذ لحظة إغلاق جميع أبوابها الخارجية بعد صعود الركاب و شحن البضائع على متنها حتى اللحظة التي يفتح فيها أي من أبوابها لإنزال الركاب وتفريغ البضائع"^{٩٥}. ومنذ وقت قريب للغاية، تستخدم اتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة المتعلقة بالطيران المدني الدولي لعام ٢٠١٠^{٩٦} تعريفاً مماثلاً جداً لهذا التعريف يرد فيه ما يلي: "تعتبر الطائرة في حالة طيران في أي وقت منذ لحظة إغلاق جميع أبوابها الخارجية بعد صعود الركاب ولغاية اللحظة التي يفتح فيها أي باب منها لإنزالهم؛ وفي حالة الهبوط الاضطراري تعتبر الرحلة متواصلة إلى حين تولي السلطات المختصة مسؤوليتها عن الطائرة وعن الأشخاص والممتلكات التي على متنها"^{٩٧}.

بيد أنّ اتفاقية طوكيو، ولأسباب غير مفهومة، لا تأخذ في تعريف هذا المصطلح بهذه العتبة الزمنية التي تتسم بقدر أكبر من المنطق. ولا يمكن أن ينتج عن تعريفي مصطلح "في حالة طيران" سوى الالتباس.

٣-٤ عدم تعريف المصطلحين "حُسن النظام" و "الانضباط"

لما كان مصطلحاً "حُسن النظام" و "الانضباط" من العناصر المؤسسة للأفعال المؤدية إلى إعمال أحكام اتفاقية طوكيو، فإنّهما ربما يُعتبران غير دقيقين ويُثيران بالتالي تضارباً في تفسيرهما من الناحية القانونية.^{٩٨} ففي قضية الولايات المتحدة ضد فلوريس، مثلاً قضت إحدى محاكم الولايات المتحدة بأن ليس كل اعتداء هو بمثابة تدخل في عمل المضيق.^{٩٩} وبالمثل، خلصت إحدى المحاكم الألمانية إلى أنّ التدخين في دورة المياه لا يشكل إخلالاً بسلامة الرحلة الجوية.^{١٠٠} وجاء ضمناً في القرارين الصادرين عن هاتين المحكمتين أنّ كلا الفعلين لا يشكل تهديداً لحسن النظام والانضباط على متن الطائرة، وإن لم يرد ذلك صراحة في منطوق القرارين.

^{٩٣} انظر الفقرة ١ من المادة ٣ من اتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، ١ ديسمبر ١٩٧٠، ٨٦٠ مجموعة معاهدات الأمم المتحدة ١٢٣٢٥ [يُشار إليها فيما يلي باتفاقية لاهاي]. وبحسب الاتفاقية تُعتبر الطائرة في حالة طيران في أي وقت 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 اعتبار الطائرة في حالة طيران حتى الوقت الذي تتولى فيه السلطات المختصة المسؤولية عن الطائرة وما على متنها من أشخاص وأموال.

^{٩٤} انظر الفقرة (أ) من المادة ٢ من اتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني الدولي، ٢٣ سبتمبر ١٩٧١، ٩٧٤ مجموعة معاهدات الأمم المتحدة ١٤١١٨ [يُشار إليها فيما يلي باتفاقية مونتريال]. وتتطوي اتفاقية مونتريال على التعريف نفسه لمصطلح "الطائرة في حالة طيران".

^{٩٥} انظر وثيقة الإيكاء رقم ٩٩١٩، اتفاقية تعويض الضرر الذي تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة، الموقعة في مونتريال في ٢ مايو ٢٠٠٩ [يُشار إليها فيما يلي باتفاقية المخاطر العامة]. وانظر أيضاً وثيقة الإيكاء رقم ٩٩٢٠، اتفاقية التعويض عن الضرر الذي يلحق بأطراف الثالثة والنتائج عن أفعال التدخل غير المشروع التي تشمل طائرات [يُشار إليها فيما يلي باتفاقية التدخل غير المشروع].

^{٩٦} انظر اتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة المتعلقة بالطيران المدني الدولي، ١٠ سبتمبر ٢٠١٠ [يُشار إليها فيما يلي باتفاقية بيجين].

^{٩٧} المرجع نفسه، المادة ٢ (أ).

^{٩٨} انظر Christian Giesecke, *Unruly Passengers: The Existing Legal System and Proposed Improvements* 46, 53 26 *Annals of Air &*

(2001) [Space Law] [يُشار إليه فيما يلي بـ Giesecke].

^{٩٩} انظر قضية الولايات المتحدة ضد فلوريس (*US v. Flores*)، 968 F.2d 1366 (1992).

^{١٠٠} انظر Giesecke، الحاشية ٩٨ أعلاه، الصفحة ٥٣.

٤-٤ غياب الاختصاص الإلزامي

رغم أنّ دولة التسجيل لها اختصاص النظر في الجرائم والأفعال التي تُرتكب على متن طائراتها،^{١٠١} فإنّ المعلّقين يرون أنّ ذلك لا يعني بأيّ حال من الأحوال التزاما بممارسة الاختصاص. ولا تنص اتفاقية طوكيو على الاختصاص الإلزامي.^{١٠٢} فدولة التسجيل، في الحقيقة، ملزمة فقط بأنّ تتخذ الإجراءات الضرورية لتأسيس اختصاصها، بصفتها دولة التسجيل، وذلك بالنسبة للجرائم التي ترتكب على متن الطائرات المسجّلة في تلك الدولة.^{١٠٣} وهذا الحكم لا يتطرق إلا إلى "الجرائم". ومن ثم، وعلى ضوء نص هذا الحكم، يصبح الأمر محل شك فيما إذا كان هناك أي أساس قانوني يُبيح لدولة التسجيل ممارسة اختصاص النظر في الأفعال التي ليست بجرائم جنائية، ولكنها أفعال قد تهدد مع ذلك سلامة الطائرة أو حسن النظام والانضباط على متنها.^{١٠٤} وبذلك، يكون الاختصاص فيما يبدو، وضمن النظام الحالي، مسألة خيار بالنسبة للدول الأطراف.^{١٠٥}

ويتيح نص اتفاقية طوكيو للدول الأطراف قدرا كبيرا من المرونة بحيث تصبح ممارسة الاختصاص حتى بالنسبة لدولة التسجيل مجرد التزام "ببذل القدر المستطاع". وعلى الرغم من أنّه قد تبيّن أنّ غياب الاختصاص الإلزامي هو من مواطن الضعف التي تشوب الاتفاقية، فإنّ هذا الأمر يشكّل من الناحية العملية النهج المتوخى في معظم الأحيان في العديد من الصكوك الدولية ذات الصلة بمنع وقمع الإرهاب الدولي المبرمة برعاية الأمم المتحدة، ومنها اتفاقية طوكيو.

٤-٥ ثغرة الاختصاص

يُفقد العديد من المشاعبين من العقاب بسبب غياب الاختصاص. فدولة الهبوط، في الحقيقة، لا تستطيع في حالات كثيرة أن تمارس الاختصاص^{١٠٦}، مما يتسبب في ظهور ثغرة اختصاص. هذا، وإنّ اتفاقية طوكيو قد أسفرت عن نتائج متضاربة وأحيانا عبثية. فدولة الهبوط التي لا تستطيع ممارسة اختصاص النظر في جريمة على متن طائرة مسجّلة في دولة أخرى إلا عندما تمس هذه الجريمة بأراضيها أو تكون لها علاقة بمسائل الأمن الوطني،^{١٠٧} يتعيّن عليها مع ذلك أن تقي بالتزامات من مثل القبول بالمسافرين الذين يسلمهم إليها قائد الطائرة، واحتجاز بعض الأفراد، وإجراء التحقيقات الأولية الفورية في الوقائع.^{١٠٨} ومن ثم، لا يسعنا إلا أن نتساءل كيف لدولة الهبوط الوفاء بهذه الالتزامات وهي لا تملك سلطة ممارسة الاختصاص.

^{١٠١} انظر اتفاقية طوكيو، الحاشية ٩٨ أعلاه، الصفحة ٥٣.

^{١٠٢} انظر Douglas Joyner، الحاشية ٧ أعلاه، المادة ٣(١).

^{١٠٣} اتفاقية طوكيو، الحاشية ٧ أعلاه، المادة ٣، الفقرة ٢.

^{١٠٤} انظر Giesecke، الحاشية ٩٨ أعلاه، الصفحة ٥٣.

^{١٠٥} انظر Kane، الحاشية ٦٨ أعلاه، الصفحة ١٩٠.

^{١٠٦} انظر J. M. Sharp *Canada and the Hijacking of Aircraft* 451, 454 5 Man. L. J. (1972).

^{١٠٧} انظر اتفاقية طوكيو، الحاشية ٧ أعلاه، المادة ٤.

^{١٠٨} انظر Ruwantissa I.R. Abeyratne, *Unruly Passengers – Legal, Regulatory and Jurisdictional Issues* 46, 53 24 Air & Space Law (1999).

وقد تم تحديد ثغرة الاختصاص منذ عام ١٩٩٧.^{١٠٩} وقد يوضح المثال الافتراضي التالي بشكل أفضل هذه الثغرة في اتفاقية طوكيو:

تقلع الرحلة رقم ١٩٧٤ التابعة لشركة الطيران التايلندية (TG) من مطار بانكوك الدولي (تايلند) باتجاه مطار أوساكا كانساي (KIX) (اليابان). وخلال الرحلة، يقوم مسافر منغولي بتدخين سيجار مرتين داخل دورة المياه التابعة لدرجة الأعمال. وعندما تطلب إليه إحدى المضيفات أن يكف عن التدخين، يعتدي عليها لفظيا وجسديا، مما يخلف لها إصابات بدنية جسيمة. ثم عندما تصل الرحلة إلى مطار أوساكا كانساي (KIX)، يطلب قائد الطائرة إلى شرطة ذلك المطار أن تحتجز المسافر، ويتم تسليمه إليها. وبعد أن تجري الشرطة التحقيقات الأولية في العناصر الوقائية للقضية، تستنتج أنه ليس لها اختصاص المقاضاة على الجرائم المرتكبة '١' على متن طائرة مسجلة في دولة أخرى غير اليابان (أي في تايلند)؛ '٢' وخارج أراضي اليابان (أي في مكان ما فوق أعالي البحار)؛ '٣' ومن قبل مجرم غير ياباني (أي منغولي). ثم تعمد شرطة مطار أوساكا كانساي، بعد أن رأت عدم وجود ما يكفي من العناصر التي تربط القضية باليابان وبالاستناد إلى كون النظام القانوني الياباني لا يبيح توسيع اختصاص اليابان ليشمل النظر في هذه الأنواع من الأعمال، إلى إطلاق سراح المسافر المنغولي من دون محاكمة أو عقوبة. وبذلك يذهب هذا المسافر طليقا دون عقاب حتى بعد أن يكون قد عرض سلامة الرحلة رقم ١٩٧٤ التابعة لشركة الطيران التايلندية إلى خطر جسيم.

وتمكن دولة الهبوط من ممارسة الاختصاص له جملة من المزايا. فالطائرة، كما أشار إلى ذلك مندلسون (Mendelsohn) بحكمة، "عندما تنزل، يكون جميع المسافرين، أي كل الشهود المحتملين على الجريمة، حاضرين."^{١١٠} وهو، بالإضافة إلى كونه يسدّ ثغرة الاختصاص، يحول أيضا دون ظهور الأعمال الإجرامية على متن الطائرات.^{١١١} ولكن أشير، على النقيض من ذلك، إلى أن هناك نقيصة بدولة الهبوط تتعلق بأن هذه الدولة قد لا ترغب في ممارسة الاختصاص لما تكون عناصر القضية غريبة في معظمها على نظامها القانوني (أي أن تكون الطائرة مسجلة في دولة أخرى، والجاني من دولة أخرى، والضحية من دولة أخرى).^{١١٢} ويذهب هذا الرأي إلى كون "مجرد هبوط الطائرة في دولة من الدول لا يقيم لها صلة بتلك الدولة تكفي لإعطائها الحق في أن تشملها بقوانينها."^{١١٣} وبذلك "إفد" لا تكون هناك أي أدنى صلة بين الجريمة، بعد ارتكابها، وبين القانون الجنائي السائد في مكان هبوط الطائرة.^{١١٤}

ومنتقدو مفهوم منح الاختصاص لدولة الهبوط كثيرا ما يفوتهم أن سلامة منظومة النقل الجوي برمتها قد تتعرض، حتى وإن كانت الجريمة ذات عناصر غريبة على نظام دولة الهبوط القانوني، إلى تقويض كبير بسبب عدم تزويد هذه الدولة بالأساس الذي يتيح لها ممارسة الاختصاص، إذا كانت وقائع القضية تتطلب ذلك. وعدم تزويدها بأساس الاختصاص قد يُسهم أيضا في إحلال شعور بالفوضى غير مرغوب فيه - وهو الأمر الذي لا ينبغي للمجتمع الدولي أن يسمح به. لذا، ينبغي للدول أن تتخذ تدابير تمنع حدوث الجرائم والإعمال التي من شأنها أن تهدد سلامة من يسافر بالطائرة، حتى وإن كانت قضية من القضايا لا تتعلق إلا بعناصر غريبة. فالدول ترغب لا محالة في ألا ترى

^{١٠٩} انظر Peter Reiss، الحاشية ١٧ أعلاه، الصفحة ٢٥.

^{١١٠} انظر Allan I. Mendelsohn, *In-Flight Crime: The International and Domestic Picture Under the Tokyo Convention 509, 514 53 Va. L. Rev.* (1967). انظر أيضا John Fenston and Hamilton De Saussure, *Conflict in the Competence and Jurisdiction of Courts of Different States to Deal with Crimes Committed on Board Aircraft and the Persons Involved Therein* 66, 86 1 McGill L. J. (1953)

^{١١١} انظر Gutierrez، الحاشية ٣٣ أعلاه، الصفحة ٤.

^{١١٢} انظر Matte، الحاشية ٦٣ أعلاه، الصفحة ٣٣٢.

^{١١٣} انظر Gary L. Bohlke, *Crimes Aboard Aircraft: Jurisdictional Considerations* 139, 148 5 J. L. & Econ. Dev. (1971).

^{١١٤} انظر Jan Piet Honig, *Legal Status of Aircraft* (1956) at 141 يُشَرُّ إليه فيما يلي بـ: [Honig]

مواطنيها يُتركون من دون حماية بسبب عدم قدرة دولة الهبوط على ممارسة الاختصاص. وعلى غرار ما أشار إليه جون فينستوس (John Fenstos) قبل نحو ٦٠ عاماً، فإنّ الجرائم التي تُرتكب على متن طائرة أثناء طيرانها هي من "جرائم القانون العام" التي "على كل دولة متحضرة واجب قمعها والمعاقبة عليها".^{١١٥}

وفكرة منح الاختصاص لدولة الهبوط ليست جديدة. فقد قامت لجنة قانون الطيران التابعة لرابطة القانون الدولية منذ عام ١٩٢٢ بدراسة هذه المسألة. وأعد فوليين (Pholien) في عام ١٩٢٩ تقريراً عن هذا الموضوع.^{١١٦} ثم قام هونيج (Honig) بعد ذلك في عام ١٩٥٣ بطرح بعض مزايا اختصاص دولة الهبوط.^{١١٧} وظهرت أيضاً بعض الإشارات المرجعية إلى هذا الموضوع في المشاريع الأولى لاتفاقية طوكيو.^{١١٨} وتمت خلال مؤتمر طوكيو الدبلوماسي مناقشة هذه المسألة ضمن نظام من الأولويات. ولكن، على الرغم من الدعم الذي حظيت به الفكرة من قبل عدد من الدول، فإنّ هذا المقترح رُفض في نهاية المطاف.^{١١٩} وعلى الرغم من هذه النكسة، فقد تبنت الإيكاو مبدأ اختصاص دولة الهبوط في اتفاقيتي لاهاي^{١٢٠} ومونتريال^{١٢١}، ثم لاحقاً في اتفاقية بيجين^{١٢٢} وفي البروتوكول المكمل لاتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات لعام ٢٠١٠.^{١٢٣}

٤-٦ الطائرات المؤجرة

مثلما ذُكر آنفاً، يجوز للدولة التي تُسجّل فيها الطائرة أن تمارس الاختصاص. غير أنّ هذه الدولة قد لا تكون بالضرورة هي دولة مشغل الطائرة، كما هو الحال مثلاً بالنسبة للطائرات المؤجرة. وكذلك، فإن مبدأ اختصاص دولة العلم يفترض ضمناً أن يكون لقائد الطائرة، باعتبار السلطات الممنوحة له، حد أدنى من الدراية بالقوانين الجنائية لتلك الدولة فيما يتعلق بالجرائم المرتكبة على متن الطائرة. ومن غير المرجح أن يكون قائد الطائرة، في حالة تأجير الطائرات بدون طاقم، مُلمّاً بقوانين دولة التسجيل.^{١٢٤}

وكانت لجنة الإيكاو القانونية، في اجتماعها الثاني عشر المعقد في ميونخ في عام ١٩٥٩، قد نظرت في مسألة الطائرة التي يجوز تسجيلها في دولة وتشغيلها من قبل مشغل في دولة أخرى بموجب عقد تأجير بدون طاقم.^{١٢٥} وبالمثل، أوكل مؤتمر طوكيو الدبلوماسي أيضاً مهمة النظر في هذه المسألة إلى فريق عامل خاص. وأوصى الفريق بأنه يجوز لدولة الكيان الذي يستأجر طائرة بدون طاقم (المشغل) ممارسة الاختصاص، لكن المؤتمر لم يقدّم بذلك.^{١٢٦} ولم تتصّل اتفاقية طوكيو على هذه المسألة التي ما تزال دون حل.^{١٢٧}

^{١١٥} انظر John Fenstos and Hamilton De Saussure، الحاشية ١١٠ أعلاه، الصفحة ٨١.

^{١١٦} المرجع نفسه، الصفحة ٧٨.

^{١١٧} انظر Honig، الحاشية ١١٤ أعلاه، الصفحة ١٤١.

^{١١٨} انظر Margerite E. Ritchie، Crimes Aboard Aircraft (1958) at 44.

^{١١٩} انظر Pulsifer، الحاشية ٣٤ أعلاه، الصفحة ٣٢٩.

^{١٢٠} انظر اتفاقية لاهاي، الحاشية ٩٣ أعلاه، المادة ٤، الفقرة ١(ب).

^{١٢١} انظر اتفاقية مونتريال، الحاشية ٩٤ أعلاه، المادة ٥، الفقرة ١(ج).

^{١٢٢} انظر اتفاقية بيجين، الحاشية ٩٦ أعلاه، المادة ٨، الفقرة ١(ج).

^{١٢٣} انظر البروتوكول المكمل لاتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، المادة ٤، الفقرة ١(ج)، ١٠ سبتمبر ٢٠١٠ [إشعار إليه فيما يلي

بروتوكول بيجين]. واتفاقية بيجين وبروتوكول بيجين يُشار إليهما معاً بعبارة "صكاً بيجين".

^{١٢٤} انظر Boyle and Pulsifer، الحاشية ٣٤ أعلاه، الصفحة ٣٢٤.

^{١٢٥} المرجع نفسه.

^{١٢٦} انظر FitzGerald I، الحاشية ٢٧ أعلاه، الصفحة ٢٠٣.

^{١٢٧} انظر Shubber، الحاشية ٦٩ أعلاه، الصفحة ٣٢٧.

٧-٤ الإنزال من الطائرة

أشار بعض المعلقين (بشكل غير صحيح) إلى أن اتفاقية طوكيو لا تقتضي من الدولة الطرف القيام بتحقيقات أولية في الوقائع ضمن القضايا التي يتم فيها إنزال شخص من الطائرة.^{١٢٨} ولكن هذا النقد لا يُميّز بين الإنزال من الطائرة وبين تسليم الشخص إلى السلطات المختصة على الأرض. وعلى غرار ما تم توضيحه آنفاً، فإن الإنزال من الطائرة يعني أن قائد الطائرة، الذي قرر ابعاد شخص من طائرته، لم يختار تسليمه إلى السلطات على الأرض. وبما أن هذه السلطات غير معنية بالأمر، فإن دولة الهبوط ليست ملزمة بإجراء تحقيقات أولية في الوقائع.

٨-٤ التسليم

حقيقة أنه لا يُسمح لقائد الطائرة إلا بتسليم شخص يعتقد، لأسباب معقولة أنه ارتكب جريمة خطيرة بموجب القانون الوطني لدولة التسجيل، حددت بأنها من مواطن الضعف الأخرى في اتفاقية طوكيو.^{١٢٩} فهو لا يستطيع أن يسلم من ارتكب جرماً بسيطاً ربما يكون قد عرض سلامة الطائرة للخطر، من قبيل استخدام جهاز إلكتروني محمول عندما يكون ذلك محظوراً. ولا تنطبق اتفاقية طوكيو على الأعمال التي تشكل "جريمة خطيرة". وعلى قائد الطائرة أيضاً يوازن الأمور لدى تحديد ما إذا كان سيُسلم شخصاً ما إلى السلطات على الأرض بموجب القانون الوطني لدولة التسجيل. وقد تكون هناك حالات يتم فيها تسليم شخص إلى السلطات في بلد لا تطابق قوانينه الجنائية قوانين [دولة التسجيل].^{١٣٠} وقد يتم في هذه الحالات إطلاق سراح الجاني المزعوم.

٩-٤ غياب الإرشاد فيما يتعلق بالأشخاص المبعدين من الطائرة

رغم أن اتفاقية طوكيو تتطرق للمسائل المتعلقة بإنزال الأشخاص من الطائرة وتسليمهم إلى السلطات المختصة على الأرض، إلا أنها لا ترشد على ما ينبغي القيام به، أو على الإجراءات التي ينبغي أن توجد فيما يتعلق بالجناة المزعومين حال إعادتهم من الطائرة.^{١٣١}

١٠-٤ تسليم المجرمين

وُجّهت لاتفاقية طوكيو أيضاً انتقادات لكونها لا تنص على حكم إلزامي بشأن تسليم المجرمين.^{١٣٢} فالدول الأطراف ليست ملزمة بتسليم مجرم مزعوم.^{١٣٣} والاتفاقية لا تقدّم في الحقيقة توجيهات تُذكر بهذا الشأن.^{١٣٤} لكنّ هذا النقص في الصياغة ربما يُفسّر بأن اتفاقية طوكيو كانت أول محاولة تقوم بها الإيكاو في التطرق لمسائل تسليم المجرمين. وقد تم في الصكوك الدولية اللاحقة التي وضعت برعاية الإيكاو الأخذ بمبدأ "إمّا التسليم وإمّا المحاكمة"، الذي من شأنه أن يتيح تدارك بعض أوجه القصور في اتفاقية طوكيو، ولكن قطعاً ليس تداركها كلها.^{١٣٥}

^{١٢٨} انظر Ruwantissa Abeyratne, The Fear of Flying and Air Rage: Some Legal Issues 45, 66 J Transp. Secur. (2008)

^{١٢٩} انظر Margaret P. Fogg, الحاشية ٢٤ أعلاه، الصفحة ٥٣٣.

^{١٣٠} انظر William P. Schwab, Air Rage: Screaming for International Uniformity 401, 414 14 Transnat'l Law (2001).

^{١٣١} انظر Kane, الحاشية ٦٩ أعلاه، الصفحة ٤٤.

^{١٣٢} انظر Gutierrez, الحاشية ٣٣ أعلاه، الصفحة ١٢.

^{١٣٣} انظر Michael Milde, International Air Law and ICAO, (2012) at 232 [يُشار إليه فيما يلي بـ: Milde]. انظر أيضاً Michaelides, الحاشية ٣٦ أعلاه، الصفحة ٤١.

^{١٣٤} المرجع نفسه، الصفحة ٤١.

^{١٣٥} انظر اتفاقية لاهاي، الحاشية ٩٣ أعلاه، المادتين ٧ و ٨؛ واتفاقية مونتريال، الحاشية ٩٤ أعلاه، المادتين ٧ و ٨؛ واتفاقية بيجين، الحاشية ٩٦ أعلاه، المادتين ١٠ و ١٢؛ وبروتوكول بيجين، الحاشية ١٢٣ أعلاه، المادتين ٧ و ٨.

٤-١١ الاستيلاء غير المشروع على الطائرات

يرى بعض الفقهاء أنّ اتفاقية طوكيو لا تتطرق بشكل مناسب للمسائل المتعلقة بالاستيلاء غير المشروع على الطائرات (الاختطاف).^{١٣٦} غير أنّ هذا النقد يَعمَل عن كون الاتفاقية لم يكن يُقصد بها التطرق إلى هذه المسائل بالمرّة.^{١٣٧} إذ تمّ في واقع الأمر إدراج الحكم المتعلق بالاختطاف بناءً على مقترح مشترك تقدّمت به الولايات المتحدة وفنزويلا في وقت متأخر جدا من عملية المفاوضات خلال مؤتمر طوكيو الدبلوماسي.^{١٣٨} ومع ذلك، يمكن لعدد من أحكام اتفاقية طوكيو أن تنطبق على الحوادث التي تنطوي على الاستيلاء غير المشروع على الطائرات.^{١٣٩} فالاتفاقية "لا تتطرق مباشرة لفعل الاستيلاء غير المشروع على الطائرات" ولكنها "تعالج آثار هذا الفعل وتتصّ على واجبات دولة الهبوط".^{١٤٠} وتجدر الإشارة أيضا إلى أنّ المجتمع الدولي لم يكن حينها مستعدا لتدوين صك دولي يتناول هذا الضرب من السلوك.^{١٤١} فكما لاحظ ميلد (Milde) "لم يكن قد ساد بعد توافق في الآراء بين الدول بشأن طبيعة فعل الاستيلاء على الطائرات، وشعرت دول كثيرة أنّ هذا الفعل "سياسي" في جوهره وهو بذلك يتجاوز نطاق اختصاصات الإيكاو".^{١٤٢} وقد أصبح هذا النقد لا محلّ له بعد أن تمّ في الآونة الأخيرة اعتماد صكوك دولية في مجال أمن الطيران.^{١٤٣}

٤-١٢ قلة التشجيع على التعاون الدولي

ذكر اتحاد النقل الجوي الدولي، خلال الاجتماع الأول لفريق الدراسة التابع للأمانة العامة، أنّ اتفاقية طوكيو لا تشجّع بما فيه الكفاية على التعاون بين الدول الأطراف.^{١٤٤} وهي في واقع الأمر لا تتطرق إلى هذه المسألة. لكنّ تعزيز هذا التعاون أمر له ما يبرره لمنع ظهور السلوك غير المنضبط على متن الطائرات.^{١٤٥} وقد ورد أيضا اقتراح يدعو إلى ضرورة تعزيز التعاون من أجل تحقيق الاتساق بين إجراءات الإنفاذ فيما بين الدول الأعضاء.^{١٤٦}

^{١٣٦} انظر Zdzislaw Galicki Unlawful Seizure of Aircraft 171, 175 3 Polish Y. B. Int'l L. (1970).

^{١٣٧} انظر Paul Stephen Dempsey, Aviation Security: The Role of Law in the War against Terrorism 649, 663 41 Colum. J. Transnat'l L. (2002).

^{١٣٨} انظر Robert P. Boyle, International Action to Combat Aircraft Hijacking 460, 463 Law. Am. (1972).

^{١٣٩} Ian E. McPherson, Recent Developments in Aerial Hijacking: An Overview 145, 147 6 Akron L. Rev. (1973).

^{١٣٩} انظر Knute E. Malmborg, International Efforts to Deter Aerial Hijacking 129, 130 A.B.A. Sec. Ins. Negl. & Comp. L. Proc. (1971).

^{١٤٠} انظر Milde، الحاشية ١٣٣ أعلاه، الصفحة ٢٣٠.

^{١٤١} انظر Robert P. Boyle, Recent Development in Aerial Hijacking: The Role of International Negotiation 153 6 Akron L. Rev. (1973).

^{١٤٢} انظر Milde، الحاشية ١٣٣ أعلاه، الصفحة ٢٢٩.

^{١٤٣} انظر اتفاقية لاهاي، الحاشية ٩٣ أعلاه، المادة ٩؛ واتفاقية مونتريال، الحاشية ٩٤ أعلاه، المادة ١٠؛ واتفاقية بيجين، الحاشية ٩٦ أعلاه،

المادة ١٦.

^{١٤٤} انظر الوثيقة ICAO, SSG/UNP-WP/3.

^{١٤٥} انظر الوثيقة ICAO, SSG-UNP/2-WP/4.

^{١٤٦} انظر الوثيقة ICAO, SSG-UNP/1 Report، الصفحة ٣.

٥ - إرث اتفاقية طوكيو

بالرغم من العيوب العديدة لاتفاقية طوكيو وما يقال عن تأثيرها المحدود في البيئة الراهنة^{١٤٧}، فقد وضعت الأسس لإطار قانوني خاص بمجتمع الطيران المدني الدولي^{١٤٨}. وتعتبر أول صك داخل منظومة الأمم المتحدة في هذا الصدد. وقد استفادت المعاهدات اللاحقة المبرمة تحت رعاية الإيكاف وفي أماكن أخرى من إرث اتفاقية طوكيو. وتحظى أيضا بالاعتراف كونها صاغت العبارة "الاحتجاز غير المشروع للطائرات"، التي حلت محل العبارة العامة أكثر "اختطاف الطائرات"^{١٤٩}.

٦ - مواد الإيكاف الإرشادية بشأن الجوانب القانونية للأشخاص المشاغبين/غير المنضبطين على متن الطائرة

يعود تاريخ بدء مناقشة الإيكاف للمسائل المتعلقة بالركاب المشاغبين إلى عام ١٩٩٥^{١٥٠}. ونظرا للنمو المطرد للوقائع التي تشمل الركاب المشاغبين وغير المنضبطين، قرر المجلس في ١٩٩٦/٦/٣ إدراج مسألة "الأفعال أو الجرائم التي تشغل بال مجتمع الطيران الدولي ولا تشملها صكوك قانون الجو المعمول بها حاليا"^{١٥١} في برنامج عمل اللجنة القانونية. وفي ١٩٩٧/٦/٦، أنشأ المجلس فريق دراسة معنيا بالبحث في هذه المسألة. وبعد انعقاد خمسة اجتماعات^{١٥٢}، أعد هذا الفريق الكتاب الدوري رقم ٢٨٨ المعنون "المواد الإرشادية بشأن الجوانب القانونية للأشخاص المشاغبين/غير المنضبطين"^{١٥٣} ويرمي هذا الكتاب الدوري في المقام الأول إلى وضع قانون نموذجي بشأن بعض الجرائم التي تُرتكب على متن الطائرات المدنية كي تُحوّله الدول الأعضاء في الإيكاف إلى تشريعات وطنية^{١٥٤}.

وبالإجماع اعتمدت الدورة الثالثة والثلاثون للجمعية العمومية للإيكاف المنعقدة في مونريال في الفترة من ٢٥ سبتمبر إلى ٥ أكتوبر ٢٠٠٠ القرار ٣٣-٤، الذي يدعو الدول الأعضاء إلى "أن تسن بأسرع ما يمكن قوانين وقواعد وطنية تعالج بفعالية مشكلة الركاب المشاغبين أو غير المنضبطين، وأن تدرج فيها إلى أقصى حد ممكن عمليا التشريعات النموذجية الواردة في الكتاب الدوري"^{١٥٥}. ويقترح الكتاب الدوري ٣ فئات من الجرائم هي:^{١٥٦}

^{١٤٧} انظر Zdzislaw Galicki، الحاشية ١٣٠ أعلاه، الصفحة ١٧٥.

^{١٤٨} انظر Paul Dempsey، الحاشية ١٣٧ أعلاه، الصفحة ٦٦٦. انظر أيضا، Paul Stephen Dempsey, *Aerial Piracy and Terrorism: Unilateral and Multilateral Responses to Aircraft Hijacking* 427, 434 2 Conn. J. Int'l L. (1986).

^{١٤٩} انظر رسالة إلكترونية من مايكل مايلد، مدير فخري، معهد قانون الجو والفضاء، جامعة ماغيل (٥ مايو ٢٠١٢) (توجد نسخة منها لدى كاتب هذا التقرير).

^{١٥٠} انظر ورقة عمل مجلس الإيكاف C-WP/11066.

^{١٥١} نفس المرجع أعلاه.

^{١٥٢} نفس المرجع أعلاه. انظر أيضا ورقات عمل مجلس الإيكاف C-WP/11191 و C-WP/1385 و C-WP/1632. وتتضمن الأخيرة كلا من تقرير الاجتماعين الرابع والخامس.

^{١٥٣} الكتاب الدوري، انظر الحاشية ١٢ أعلاه.

^{١٥٤} نفس المرجع أعلاه.

^{١٥٥} انظر القرار ٣٣-٤ الصادر عن الجمعية العمومية للإيكاف، اعتماد التشريعات الوطنية بشأن بعض الجرائم التي تُرتكب على متن الطائرات المدنية (الركاب المشاغبين/غير المنضبطين).

^{١٥٦} انظر Huang، الحاشية ٢١ أعلاه، الصفحة ١٨.

(١) الاعتداء وغيره من أفعال التدخل ضد أحد أعضاء الطاقم على متن طائرة مدنية (مثل الاعتداء والتهديد والترهيب ضد أحد أعضاء طاقم الطائرة ورفض اتباع التعليمات)؛^{١٥٧}

(٢) الاعتداء وغيره من الأفعال التي تمس السلامة أو تخل بالنظام والانضباط على متن طائرة مدنية (مثل الاعتداء على الركاب الآخرين أو ترهيبهم والتسبب في تلف أو تدمير الممتلكات وتناول المشروبات الكحولية^{١٥٨} أو تعاطي العقاقير المخدرة)؛^{١٥٩}

(٣) الجرائم الأخرى التي ترتكب على متن طائرة مدنية (مثل التدخين في دورة المياه والعبث بجهاز الكشف عن الدخان وتشغيل أي أجهزة إلكترونية محمولة).^{١٦٠}

اعتُبر وجود هذه القائمة مسألة مرغوبا فيها من أجل "توفير قاسم مشترك للجرائم" وكذلك "تقديم معايير موحدة للدول تمكنها من توسيع نطاق اختصاصها"^{١٦١}. واستنادا إلى السجل المحدود لتنفيذ الكتاب الدوري، حيث يعتبر موضع خلاف إلى أي مدى تحققت الأهداف المتوخاة.

وتجدر الإشارة إلى أن الكتاب الدوري يدرج بندا نموذجيا بشأن الاختصاص القضائي، حيث يجوز لدولة "نقطة الهبوط المقبلة للطائرة" تأكيد الاختصاص القضائي، بصرف النظر عن دولة التسجيل أو جنسية مرتكب الجريمة^{١٦٢}. فعلى الأقل ومن الناحية النظرية وفي حالة تنفيذ ذلك، يمكن أن يحل ذلك مشكلة الثغرات المتعلقة بالاختصاص القضائي. ومن المهم الأخذ في الاعتبار في هذا الصدد أن مسألة منح الاختصاص القضائي إلى دولة نقطة الهبوط الأولى، باستخدام نظام للأولويات قد جرى النظر فيها بالفعل ورفضها أثناء صياغة اتفاقية طوكيو^{١٦٣}. ويهدف الكتاب الدوري أيضا إلى معالجة مسألة الطائرات المؤجرة من خلال منح الاختصاص القضائي إلى دولة مقر العمل الرئيسي أو الإقامة الدائمة للمشغل.^{١٦٤}

وجرى التسليم "بأن تنفيذ التدابير الواردة في الكتاب الدوري، من جانب الدول سييسد، إلى حد كبير، الفراغ القانوني [القائم] " فيما يتصل بالجرائم التي تُرتكب على متن طائرة تقوم برحلات دولية".^{١٦٥} غير أن ذلك لم يتم مع الأسف. فالكتاب الدوري، كما يدل على ذلك اسمه، لا يعدو أن يكون مواد إرشادية قد تقرر الدول استخدامها وقد لا تقرر ذلك. فليست له أي طبيعة إلزامية. ولا تكمن نقطة الضعف الرئيسية في محتواه، وإنما في إخفاق الدول الأعضاء في الايكاو نسبيا في تطبيق محتوياته. علاوة على ذلك، أجرت الأمانة العامة للايكاو دراسة استقصائية، في عام ٢٠٠٣، كشفت أن ١٨ دولة فقط هي التي أدرجت الكتاب الدوري كليا أو جزئيا في تشريعاتها المحلية^{١٦٦}. ويمثل هذا العدد أقل من ١٠ في المائة من مجموع أعضاء الايكاو (١٩١ دولة). وهذا يعني أن تطبيق هذه الوثيقة القانونية الجيدة ظل ضعيفا من الناحية العملية.

^{١٥٧} انظر الكتاب الدوري، الحاشية ١٢ أعلاه، الصفحة ٣.

^{١٥٨} أثارت مسألة تجريم تناول المشروبات الكحولية حفيظة الأكاديميين، لأنه "لا يوجد أي تعريف بشأن [الحالات] التي يعتبر فيها الشخص في حالة سكر". انظر Giesecke، الحاشية ٩٨ أعلاه، الصفحة ٦٣.

^{١٥٩} انظر الكتاب الدوري، الحاشية ١٢ أعلاه، في الصفحة ٤. من المرجح ألا تشمل هذه الفئة من الجرائم حالات السرقة غير العنيفة التي يعاقب عليها القانون والمرتبكة على متن الطائرة.

^{١٦٠} المرجع نفسه أعلاه، الصفحة ٤.

^{١٦١} المرجع نفسه أعلاه، الصفحة ٣.

^{١٦٢} المرجع نفسه أعلاه، الصفحة ١٦.

^{١٦٣} انظر Boyle و Pulsifer، الحاشية ٣٤ أعلاه، الصفحة ٣٢٩.

^{١٦٤} انظر الكتاب الدوري، الحاشية ١٢ أعلاه، الصفحة ١٦.

^{١٦٥} انظر وثيقة الايكاو Doc. 9811، الفقرة ٤-٤-٥.

^{١٦٦} انظر ورقة عمل مجلس C-WP/12081.

وفي الوقت الذي كانت تنتظر فيه الايكو في إعداد الكتاب الدوري كانت المملكة المتحدة^{١٦٧} والولايات المتحدة وكندا وأستراليا هي الدول الوحيدة التي لديها تشريعات محلية سارية توسع نطاق الاختصاص القضائي الذي قد يشمل، مسائل من شأنها أن تسد الثغرة في الاختصاص. بالرغم من أن بلدان قليلة التحقت بهذه المجموعة من الدول، فإن حقيقة الأمر هي أن المشكلة مازالت قائمة في معظم الدول الأعضاء في الايكو. بل إن الأمر تحول إلى إشكالية في الدول التي قررت بالفعل أن توسع نطاق اختصاصها القضائي، لأن الركاب الحاملين لجنسيتهما والناقلين الجويين التابعين لها قد يتعرضون للعيوب في النظام إذا ما انتقلوا جوا إلى بلد اختار عدم توسيع اختصاصه القضائي.

٧- ما هي دواعي إعداد صك دولي جديد

الهدف من الكتاب الدوري هو أن يقدم استجابة على المدى القصير^{١٦٨}. وقد انقضت عشر سنوات منذ اعتماده واتضح الآن أن أغلبية الدول الأعضاء في الايكو لم تعتمد إلى تطبيق مواده. وقد حثت الايكو مرارا وتكرارا الدول الأعضاء على "سن قانون وطني يتيح ممارسة الاختصاص القضائي في دعاوى مناسبة تتعلق بملاحقة مرتكبي الأفعال الإجرامية والجرائم [التي يتورط فيها أشخاص غير منضبطين] على متن طائرات مسجلة في دول أخرى"^{١٦٩}. بيد أن الأدلة تشير، مع الأسف إلى أنه لم يحرز سوى تقدم طفيف في هذا الشأن. وقد يوحي ضعف التنفيذ أيضا بأن الكتاب الدوري لم يكن مقتعا بما فيه الكفاية. بل أن واضعي الكتاب الدوري أنفسهم أقرروا بأنه لا بد، على المدى الطويل، من النظر في إعداد صك قانوني دولي إذا لم تكن توصيات الكتاب الدوري على قدر كاف من الإقناع^{١٧٠}. فضلا عن ذلك، قد يعتبر النظام الدولي القائم غير كاف لردع السلوك غير المنضبط على متن الطائرات^{١٧١}.

وكما يقول بلفور وهابلي محققين "إن هناك مبررات قوية لدراسة هذه المشاكل على صعيد دولي بطريقة منتظمة ومتناغمة، بغية تحقيق الاتساق على مستوى عالمي"^{١٧٢}. ومن شأن صك دولي جديد أن يحقق ذلك الغرض في نهاية المطاف. لكن لا يكفي أن يكون هذا الصك "مقبولا في الأساس" لدى المجتمع الدولي، بل يجب أيضا أن يشكل "إسهاما إيجابيا" في عملية سن القوانين الدولية^{١٧٣} فدرجة قبولها من جانب الدول الأعضاء هي التي ستحدد مدى قابليته للانطباق وجدواه^{١٧٤}. ولهذا الغرض سيكون من الأهمية القصوى، على غرار اتفاقيات عديدة أخرى، أن تعتمد الدول التي تشهد حركة نقل جوي مكثفة هذا النظام الجديد^{١٧٥}. وبالرغم من أن سن التشريعات يعد استجابة متواضعة للحد من الأضرار التي تنتج عن مشكلة تحتاج، بالتأكيد إلى تدابير وقائية^{١٧٦}، فقد يسهم إلى حد كبير في سد الثغرة ويوضح أن الشغب سلوك غير مسموح به على متن الطائرات.

^{١٦٧} أدخلت المملكة المتحدة تعديلات على تشريعاتها لتوسيع نطاق اختصاصها القضائي بشأن الأفعال التي ترتكب على متن الطائرات الأجنبية. "في الحالات التي": (١) تشكل فيها المملكة المتحدة أول مكان لهبوط الطائرة بعد ارتكاب الجريمة؛ (٢) يعتبر الفعل جريمة في المملكة المتحدة وفي بلد تسجيل الطائرة. (Sarah-Jane Prew, *Unruly Passengers* 1, 5 2 Aviation Security International (1997).

^{١٦٨} انظر Huang، الحاشية ٢١ أعلاه، الصفحة ٢٠.

^{١٦٩} الايكو، تقرير الاجتماع العشرين لفريق خبراء أمن الطيران، التوصية ٥-٤-١ (ه).

^{١٧٠} انظر ورقة عمل مجلس الايكو C-WP/11632.

^{١٧١} انظر ورقة عمل مجلس الايكو SSG/UNP-WP/3، الصفحة ١.

^{١٧٢} انظر Balfour و Highley، الحاشية ١٢٤ أعلاه، الصفحة ٢٠٠.

^{١٧٣} Ira M. Sheppard, *Air Piracy: The Role of International Federation of Airline Pilots Association* 79, 86 3

Cornell Int'l L.J. (1970).

^{١٧٤} انظر ورقة عمل مجلس الايكو SSG-UNP/2-WP/5.

^{١٧٥} انظر James S. G. Turner, *Piracy in the Air* 548, 565 62 Int'l L. Stud. Serv. US Naval War Col. (1980).

^{١٧٦} انظر Mann، الحاشية ١٦ أعلاه، الصفحة ٨٩٠.

٨- الصك الجديد المقترح

يقدم هذا الباب تفسيراً موجزاً للصك الجديد المقترح والمعروض في هذا التقرير كي تنتظر فيه اللجنة الفرعية الخاصة للجنة الشؤون القانونية، باعتباره تحديثاً لاتفاقية طوكيو.

١-٨ لمحة عامة

يسعى الصك الجديد، من خلال استيعاب صياغة مقتبسة من التعميم ومن اتفاقيات دولية أخرى اعتمدها الإيكاو مؤخراً، إلى معالجة معظم أوجه القصور التي تعتور اتفاقية طوكيو، والتي ورد ذكرها أعلاه. وبموجب هذا الاقتراح، سوف يكمل الصك الجديد اتفاقية طوكيو عوضاً عن أن يحل محلها. ومن المتوقع أن تظل اتفاقية طوكيو تنطبق، لاسيما فيما يخص الجرائم ضد القانون الجنائي للفقرة ١ (أ) من المادة الأولى من اتفاقية طوكيو. ويتخذ هذا الاقتراح شكل صك دولي قائم بذاته. بيد أن اللجنة الفرعية الخاصة للجنة الشؤون القانونية قد تقرر بدلاً من ذلك إصدار هذا الصك في شكل بروتوكول.

٢-٨ التعاريف

أدرجت قائمة تعاريف في المادة الأولى من الصك الجديد المقترح. وفي هذا الصدد، اعتمد مفهوم "الطائرة في حالة طيران" بالمعنى الذي اعتمد مؤخراً في صكي بيجين. معنى ذلك أن أي طائرة ستعتبر "في حالة طيران" من وقت إغلاق جميع أبوابها الخارجية بعد الصعود إلى الطائرة حتى وقت فتح تلك الأبواب للنزول من الطائرة. وستحكم هذه الحدود الدنيا الموحدة الزمنية جميع جوانب الصكوك الجديدة، بما في ذلك توقيت ممارسة قائد الطائرة صلاحياته.

وخلال الاجتماع الأول لفريق الدراسة التابع للأمانة العامة، حدد اتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا) أحد أوجه القصور في اتفاقية طوكيو والمتمثل في عدم توافق الحدود الدنيا الزمنية المنصوص عليها في الاتفاقية مع تلك المحددة في اتفاقيتي وارسو^{١٧٧} أو مونتريال لعام ١٩٩٩^{١٧٨}. ففي هذين الصكين، تشمل مسؤولية النقل الصعود إلى الطائرة والنزول منها. ومع ذلك هناك تباين، على الصعيد العالمي، بين التفسيرات القانونية بشأن توقيت الصعود إلى الطائرة أو النزول منها^{١٧٩}. وقد لا يبدو من المناسب تمديد الحدود الدنيا الزمنية في الصك الجديد كي تشمل عمليتي الصعود إلى الطائرة والنزول منها لأن ذلك قد ينجم عنه قدر كبير من الغموض.

وعلى النحو المبين أدناه، وخلال مناقشات فريق الدراسة، ارتأى بعض المندوبين أنه ينبغي أيضاً تناول المسائل المتصلة "بحراس الأمن على متن الطائرة" لدى النظر في تحديث اتفاقية طوكيو. ولاستيعاب هذه المسألة، استحدث الصك الجديد خيارات في المادتين السادسة والعاشرة. وإذا ما قررت اللجنة الفرعية الخاصة بالإبقاء على تلك الخيارات، يتعين أنذاك تعريف "حارس أمن على متن الطائرة". وبناء عليه، يقترح الصك الجديد، في هذا الباب، إدراج تعريف لهذا المصطلح يرد في الملحق ١٧. لكن لا بد من الإشارة في البداية إلى أن التعريف الوارد في ذلك الملحق يفترض سلفاً أن حراس الأمن على متن الطائرة يؤدون مهامهم في حماية الطائرة والركاب وأفراد الطاقم من أفعال التدخل غير المشروع. ولا يتناول الصك الجديد، بالضرورة، تلك الأفعال وإنما يتناول جرائم أخرى أقل خطورة.

^{١٧٧} انظر اتفاقية توحيد قواعد معينة متعلقة بالنقل الدولي بواسطة الجو، ١٢ أكتوبر ١٩٢٩، 137 L.O.N. 3145.

^{١٧٨} انظر اتفاقية توحيد قواعد معينة متعلقة بالنقل الدولي بواسطة الجو، ٢٨ مايو ١٩٩٩، 2242 U.N.T.S. 39917.

^{١٧٩} انظر Paul S. Dempsey and Michael Milde, International Air Carrier Liability: The Montreal Convention of 1999 (2005) at 157; Norberto E. Luongo, Tratado de Daños y Perjuicios en el Transporte Aéreo (2009) at 226.

كما يقترح الصك الجديد إعادة النظر في نطاق انطباق اتفاقية طوكيو. ولتحقيق هذا الغرض، يتعين وضع تعريف جديد لمصطلح "الرحلات الدولية". وبموجب تعريف الصك الجديد، فإن مفهوم الرحلة الدولية سيضم أي رحلة يقع مكان مغادرتها ووجهتها المقصودة داخل أراضي دولتين طرفين. وقد اقتبس هذا التعريف، أساساً، من اتفاقيتي المخاطر العامة^{١٨٠} والتدخل غير المشروع^{١٨١}، اللتين أبرمتا في عام ٢٠٠٩.

ولا تحدد اتفاقية طوكيو الجهة التي يفترض أن تكون مشغل الطائرة. وبالنظر إلى الترتيبات التجارية القائمة التي تعني الطائرات، يصبح مفهوم "المشغل" ذا أهمية بالغة. واعتبر من الضروري إدراج تعريف لهذا المصطلح لتبديد أي شكوك. وفي هذا الصدد، اقتُبست الصياغة مرة أخرى من اتفاقيتي المخاطر العامة والتدخل غير المشروع.

ويقترح الصك أيضاً اعتماد تعريفات لمصطلح "قائد الطائرة" ومصطلح "الدول المتعاقدة". وقد اقتبس المصطلح الأول من الملحق ٢ والثاني من اتفاقيتي المخاطر العامة والتدخل غير المشروع. وقد تم توسيع نطاق تعريف "قائد الطائرة" الوارد بين قوسين في الملحق ٢ ليعطي حالة يتصرف فيها الربان بشكل غير منضبط على متن الطائرة بحيث يكون عاجزاً عن أداء مهامه بوصفه "قائد طائرة". وفي هذه الحالة، فإن القائد الثاني أو الطيار المساعد هو الذي يصبح "قائد الطائرة"، وهو ما حصل في القضية التي أُشير إليها في الحواشي والتي ضلع فيها قائد لطائرة JetBlue.

٣-٨ التمييز بين مصطلحي "الطيار القائد" و "قائد الطائرة"

بالرغم من المقترح الذي تقدمت به أياتا وأيدته كندا وسيلان باستخدام عبارة "قائد الطائرة"، اختار واضعو اتفاقية طوكيو عبارة "الطيار القائد"^{١٨٢}. وتجدر الإشارة إلى أن هذا هو الصك الوحيد الذي استخدمت فيه هذه العبارة. فقد وردت في اتفاقية باريس لعام ١٩١٩ مصطلحي "الضابط القائد" و "القائد"^{١٨٣} بالرغم من أنه استخدمت في اتفاقية شيكاغو، وفي سياق مختلف، عبارة "الطيار". ولا يرد هذا المصطلح إلا في سياق تناول مسائل من قبيل طائرة بدون طيار^{١٨٤} وإجازات العاملين^{١٨٥}. وتشير الإيكافو في ملاحقها وتعميماتها وأدلتها وموادها الإرشادية إلى "قائد الطائرة". وعرف المصطلح على أنه "الطيار الذي عينه المشغل، وفي حالة الطيران العام هو الطيار الذي عينه المالك، لقيادة الطائرة وكلفه بتشغيل الرحلة الجوية بأمان"^{١٨٦}.

^{١٨٠} انظر اتفاقية المخاطر العامة، الحاشية ٩٥ أعلاه، المادة الأولى (د).

^{١٨١} انظر اتفاقية التدخل غير المشروع، الحاشية ٩٥ أعلاه، المادة الأولى (د).

^{١٨٢} انظر FitzGerald I، الحاشية ٢٧ أعلاه، الصفحة ١٩٦.

^{١٨٣} انظر الاتفاقية المتعلقة بتنظيم الملاحة الجوية، المادة الثانية عشرة.

^{١٨٤} انظر اتفاقية الطيران المدني الدولي، المادة الثامنة، ٧ ديسمبر ١٩٤٤، 15 U.N.T.S. 295 [يشار إليها فيما يلي باسم اتفاقية شيكاغو].

^{١٨٥} المرجع نفسه أعلاه، المادة الثانية والثلاثون.

^{١٨٦} انظر الملحق ٢، قواعد الجو، الفصل الأول، الصفحة I-5.

ومن سوء الحظ، لم تبيين محاضر المؤتمر الدبلوماسي لطوكيو أسباب اختيار واضعي الاتفاقية لمصطلح "الطيار القائد"^{١٨٧}. وقد يفترض المرء أن ذلك يُعزى إلى اعتماد المصطلح، في وقت سابق، في مشروع الاتفاقية بشأن "الوضع القانوني للطيار القائد"، الذي اقترحه اللجنة الفنية لفقهاء قانون الجو "إبان الثلاثينات"^{١٨٨}. ولا بد من التذكير بأن تلك اللجنة أنجزت عملها أساساً باللغة الفرنسية. وقد أعرب المعلقون عن شواغل بالغة إزاء جودة كلا الترجمتين الإنجليزية والإسبانية للصك الذي اقترحه اللجنة^{١٨٩}. وحيث أن الايكاو لا تستخدم في الوقت الراهن عبارة "الطيار القائد" سوى في اتفاقية طوكيو، يبدو أنه لا يوجد سبب فاهر يحول دون استخدام مصطلح "قائد الطائرة" في الصك الجديد.

٨-٤ التمييز بين مصطلحي "الدول المتعاقدة" و "الدول الأطراف"

يستخدم النص الكامل لاتفاقية طوكيو مصطلح "الدول المتعاقدة". ومن الأنسب استخدام عبارة "الدول الأطراف" عملاً بالنهج المتبع في الصكوك الدولية التي اعتمدها الايكاو مؤخراً. وتميز اتفاقية فيينا لقانون المعاهدات بشكل دقيق بين العبارتين. فالدول المتعاقدة تشير إلى الدول التي ارتضت الالتزام بمعاهدة لم تدخل بعد حيز النفاذ^{١٩٠}. أما عبارة "الدول الأطراف" فتشير إلى الدول التي قبلت الالتزام بمعاهدة سارية المفعول^{١٩١}. وحيث أن الالتزامات التعاقدية لا تسري إلا بعد دخول الصك حيز النفاذ، فالمنطق يستوجب استخدام عبارة "الدولة الطرف" أو "الدول الأطراف". وهذا هو المنحى الذي اعتمده الصك الجديد.

٨-٥ قائمة الجرائم

من العيوب البارزة لاتفاقية طوكيو أنها تركت لكل دولة طرف أمر تحديد ما يشكل جريمة يعاقب عليها جنائياً، وكذا الأفعال التي قد تمس بالسلامة وتخل بحسن النظام والانضباط على متن الطائرة. وقد أشار مننقو الاتفاقية إلى أن هذا التوجه يمس بالغرض العام من الاتساق في القانون الدولي. ولسد هذه الثغرة، يقترح الصك الجديد تحديد عدد من الجرائم ضمن نظام من ثلاث فئات. وقد اقتبست الصياغة الخاصة بتحديد هذه الجرائم، في معظمها، من نص الكتاب الدوري.

وتتناول الفئة الأولى أكثر الجرائم خطورة. ويشمل ذلك الجرائم المرتكبة ضد أعضاء طاقم الطائرة، مثل الاعتداء، والترهيب سواء كان بدنياً أو لفظياً، والتدخل في أداء مهامهم، ورفض الامتثال لتعليماتهم. وتعتبر حماية أعضاء طاقم الطائرة مسألة مرغوباً فيها، لأنهم "مسؤولين ليس عن الحفاظ على حسن النظام والانضباط على متن الطائرة فحسب، بل أيضاً عن سلامة الطائرة"^{١٩٢}. ويتناول هذه القسم أيضاً الجرائم التي ترتكب ضد الأشخاص الآخرين الآخرين على متن الطائرة، بما فيها أفعال العنف الجسدي والاعتداءات الجنسية. ونظراً لجسامة هذه الأنواع من السلوك، فإن هذه الجرائم هي في حد ذاتها أفعال تمس بالسلامة أو تخل بحسن النظام والانضباط على متن الطائرة^{١٩٣}. وبناء عليه، ليس من الضروري تحديد "الطابع المحفوف بالتهديدات أو المخاطر للفعل ذي الصلة بالمتهم بارتكاب

^{١٨٧} انظر محاضر المؤتمر الدبلوماسي في طوكيو، المجلد الثاني، الحاشية ٦١ أعلاه، الصفحة ١٤٨.

^{١٨٨} انظر Knauth، الحاشية ٤٦ أعلاه، الصفحة ١٥٧.

^{١٨٩} المرجع نفسه أعلاه، المادة ١٥٨.

^{١٩٠} رسالة إلكترونية من جون أوغيستان، نائب مدير الإدارة القانونية للإيكاو (٣٠ أبريل ٢٠١٠) (توجد نسخة منها لدى كاتب هذا التقرير).

^{١٩١} انظر اتفاقية فيينا بشأن قوانين المعاهدات، المادة الثانية (و) و (و)، ٢٢ مايو ١٩٦٩، 1155 U.N.T.S. 18232.

^{١٩٢} الكتاب الدوري، الحاشية ١٢ أعلاه، الصفحة ٤.

^{١٩٣} المرجع نفسه أعلاه، الصفحة ٥.

الجريمة^{١٩٤}. وبموجب الصك الجديد، يعتبر كلا هذان النوعان من السلوك الجرائم الوحيدة التي تستوجب تسليم مرتكبيها.

أما الفئة الثانية فتتناول أنواع السلوك الأقل خطورة على متن الطائرة، التي تشمل الاعتداءات البدنية أو الشفوية، والتدمير المتعمد للممتلكات، واستهلاك المشروبات الكحولية تعاطي العقاقير المخدرة بحيث تتجم عن ذلك الثمالة. غير أن هذا السلوك سيشكل فقط جريمة بحيث يمس مرتكب المتهم بارتكاب الجريمة بسلامة الطائرة أو يخل بحسن النظام والانضباط على متن الطائرة^{١٩٥}. وعلى عكس الجرائم الوارد ذكرها في الفقرة السابقة، يتحمل في هذا السياق المدعي العام عبء إثبات أن سلوك المتهم بارتكاب الجريمة يمس بالسلامة أو يخل بحسن النظام والانضباط حقا على متن الطائرة^{١٩٦}. فمثلا إذا تناول أحد الركاب المشروبات الكحولية بكميات كبيرة، وبالتالي، أصبح في حالة سكر لكنه مكث في مكانه دون أن يتسبب في أي اضطرابات على الإطلاق أثناء الرحلة، لا يشكل هذا السلوك أي جريمة بالنسبة لغرض الصك الجديد. وبالمثل إذا قام راكب، في الوقت الذي يستخدم فيه شبكة الإنترنت اللاسلكية على متن الطائرة، بفعل يعتبر غشا إلكترونيا، فإنه يندرج خارج نطاق الصك الجديد لأنه لا يمس بالسلامة أو يخل بحسن النظام والانضباط على متن الطائرات المدنية^{١٩٧}.

وتشمل الفئة الثالثة السلوك غير الوارد صراحة في الفئتين السابقتين ولكنه قد يطرح تحديات كبيرة بالنسبة لسلامة الطائرة. ويشمل ذلك الأفعال مثل التدخين في دورة المياه، والعبث بجهاز الكشف عن الدخان وتشغيل جهاز إلكتروني محمول عندما يكون استخدامه محظورا^{١٩٨}. وتتوخى هذه الفئة أيضا بندا خاصا بالضمانات لاستيعاب الأنواع الأخرى من السلوك غير الواردة في أماكن أخرى.

وختاما، فإن الصك الجديد يوضح أن هذه الجرائم الجديدة لا تحل محل بل تستكمل تلك الجرائم بموجب القوانين الجنائية المذكورة في اتفاقية طوكيو. ويتم ذلك لأن الدول الأطراف في اتفاقية طوكيو قد تكون اعتمدت تشريعات للتنفيذ، وبالتالي جرمت عددا من الجرائم^{١٩٩}. ولا تهدف هذه القائمة إلى التقليل من شأن هذه الجرائم^{٢٠٠}.

^{١٩٤} المرجع نفسه أعلاه.

^{١٩٥} المرجع نفسه أعلاه.

^{١٩٦} المرجع نفسه أعلاه.

^{١٩٧} نظرا لكون مشغلي الطائرات أصبحوا تدريجيا يسمحون باستخدام الإنترنت على متن الرحلات التجارية، يمكن أن نتوقع بالتأكيد حدوث حالات الاحتيال عبر الشبكة والأنشطة الإلكترونية الأخرى غير المشروعة على متن الطائرة. انظر Jim Hackett, *Onboard Electronic Fraud: Piracy in the Twenty-First Century?* 453, 454 36 Air and Space Law (2011).

^{١٩٨} أفادت التقارير الأخيرة أن الأجهزة الإلكترونية المحمولة تطرح تحديات خطيرة في الحفاظ على النظام والانضباط على متن الطائرة. وغالبا ما يرفض الركاب وضع هذه الأجهزة جانبا عندما يطلب منهم أعضاء طاقم الطائرة ذلك. انظر جريدة وول ستريت، *The Wall*, Street Journal, Turn Off All Electronic Devices, or Else (March 8, 2012). وبالإضافة إلى كون هذه الأجهزة أصبحت تشكل "خطرا محتملا على الطائرة"، فيمكن أن تؤدي أيضا إلى تحميل المسؤولية لمختلف الجهات الفاعلة المشاركة في تشغيل الطائرة. انظر Tare Brisibe, *Legal Problems Relating to the Use of Portable Electronic Devices Onboard Aircraft* 201, 217 54 ZLW (2005). وفي الأونة الأخيرة، وجهت إدارة الطيران الاتحادية إنذارا إلى أحد ركاب شركة الطيران دلتا إير لاينز ممن اعترفوا باستخدام أجهزة إلكترونية محمولة لتصوير اصطدام الطيور بالطائرة فور إقلاعها. وقد وجهت إدارة الطيران الاتحادية رسالة إنذار إلى هذا الراكب. انظر CNN, *FAA Issues Warning to Passenger who Filmed Bird Strike* (May 3, 2012, 15:00 PM), http://www.cnn.com/2012/05/02/travel/faa-bird-strike-video/index.html?hpt=tr_c2.

^{١٩٩} رسالة إلكترونية من السيد لودويغ فيبر، مستشار لدى الإيكاو ومدير سابق للإدارة القانونية للإيكاو (١٧ أبريل ٢٠١٢) (توجد نسخة منها لدى كاتب هذا التقرير).

^{٢٠٠} رسالة إلكترونية من السيد جيل لوزون، رئيس سابق للجنة القانونية للإيكاو (٣ مايو ٢٠١٢) (توجد نسخة منها لدى كاتب هذا التقرير) [المشار إليه فيما يلي باسم لوزون].

يقدم هذا الاقتراح ثلاثة خيارات لمعالجة نطاق تطبيق الصك الجديد ويتمثل الخيار الأول في الإبقاء على الصياغة القائمة لاتفاقية طوكيو. وتحت هذا البديل لا يكون الصك مطبقا إلا إذا توافرت الشروط التالية: أولاً، يجب ارتكاب الجرم على متن طائرة مسجلة في دولة طرف. ثانياً، يجب أن تكون الطائرة في حالة طيران، أو فوق أعالي البحار، أو خارج إقليم أية دولة. ونظراً لغموض اللغة، فليس من الواضح مثلاً أن تنطبق اتفاقية طوكيو على جرم يرتكب فور الإقلاع ولكن الطائرة لا تزال في إقليم دولة المغادرة. وبالإضافة إلى ذلك، فإن الأحكام التي تعالج سلطات وواجبات قائد الطائرة ستطبق فقط بشرط وجود نقطتي المغادرة والوصول المقصود في دولة بخلاف دولة السجل. والواقع أن حكمة اعتماد مجالات تطبيق مختلفة لقائد الطائرة وبقية الأحكام في الصك قد تكون مشكوكاً فيها.

ومن شأن الخيار الثاني أن يتطلب ثلاثة شروط لانطباق الصك الجديد. أولاً، يجب ارتكاب الجرم على متن طائرة في حالة طيران. ثانياً، يجب أن تستخدم الطائرة في رحلة جوية دولية. ثالثاً، ينبغي أن تكون الطائرة المعنية مسجلة في دولة طرف. والواقع أن اللغة في هذا الخيار أسهل فهما بكثير، بالمقارنة باتفاقية طوكيو. غير أن انطباق الصك الجديد سيخفض إلى حد أدنى، إذا لم تصدق الدول ذات أحجام تسجيل الطائرات العالية على الاتفاقية أو تتضمن إليها.^{٢٠١}

أما الخيار الثالث فهو يبقى على المطالبين الأولين من الخيار السابق ولكنه يزيل شرط تسجيل الطائرة في دولة طرف. ويوسع ذلك كثيراً من فرص انطباق الصك الجديد. فإذا حدث مثلاً أن تكون دولة الهبوط دولة طرف، فإن الصك الجديد ينطبق، بشرط أن تكون الطائرة المعنية عاملة في رحلة دولية، وبغض النظر عما إذا كانت دولة التسجيل، ودولة المشغل، ودولة المغادرة ليست من الدول الأطراف.^{٢٠٢}

وأخيراً، وباعتبار هذا فعلاً قياسياً في الايكارو، فإن أيًا من هذه الخيارات الثلاثة لا يقتضي تطبيق الصك الجديد على الطائرات العاملة في خدمات عسكرية أو جمركية أو خدمات الشرطة.

^{٢٠١} تتبنى اتفاقية روما نهجاً مماثلاً. ولكي يطبق هذا النص يجب توافر شرطين اثنين. أولاً، يجب أن تحدث الأضرار في إقليم دولة طرف. ثانياً، يجب أن تكون الطائرة التي حدثت هذه الأضرار مسجلة أيضاً في دولة طرف. انظر اتفاقية روما، حول المذكرة ٣٩، المادة ٢٣. ومن الحقائق المعروفة جيداً أن الدول ذات أسواق الطيران الأكثر تقدماً لم تظهر حماساً كبيراً لصك دولي يعالج اضرار الطرف الثالث على الأرض. وبالنسبة لهذه البلدان، فإن القوانين الوطنية قد عالجت هذه الشؤون دائماً بشكل ملائم. والواقع أن معظم الطائرات المسجلة عالمياً توجد في هذه البلدان. وحقيقة أن معظم هذه البلدان قد اختارت ألا تصدق على اتفاقية روما يفسر سبب عدم تطبيق هذا الصك عملياً - على الأقل ليست هناك سجلات لقانون السوابق القضائية المسجلة. وأحد العنصرين المطلوبين لتطبيق الصك كان غائباً لحوالي ٦٠ سنة.

^{٢٠٢} يثير هذا السيناريو الافتراضي أيضاً مسائل سياسة شيقة لنظر اللجنة القانونية الفرعية. فلنفترض لغرض المناقشة أن راكبا قد أصبح مشاغبا للغاية بينما تقوم الطائرة برحلة دولية، ويفرض قائد الطائرة إجراءات لتقييد الراكب. ولدى الوصول، يسلم الراكب إلى السلطات المسؤولة في دولة الهبوط. ويعتقل الراكب ليومين ثم يطلق سراحه. وسعيًا منه لتعويض مالي بسبب تقييده بشكل غير مقبول، يقوم الراكب بعد شهرين برفع دعوى على مشغل الطائرة أمام محاكم دولة الهبوط. وهذه الدولة طرف في الصك الجديد، ولكن دولة التسجيل ودولة المشغل ليسا طرفين في الصك. وبالرغم من ذلك، فإن المحكمة في دولة الهبوط ستتحقق من أن الإجراءات التي اتخذها قائد الطائرة هي إجراءات معقولة.

٧-٨ العقوبات

بالرغم من أن ذلك الأمر قد يكون مرغوبا فيه، لا ينص الصك الجديد على عقوبات محددة على الجرائم التي تنضوي ضمن مجاله. فجميع صكوك الأمم المتحدة المتعلقة بمنع الإرهاب الدولي وقمعه قد اتبعت هذا المنهج. وطبقا للصك الجديد، تتعهد الدول الأطراف بمعاقبة الجرائم بعقوبات ملائمة، متنسقة مع قوانينها الوطنية، وتراعى فيها خطورة تلك الجرائم وطبيعتها. وقد أخذت بعض عناصر هذا الالتزام من اتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية^{٢٠٣}. ويجوز لهذه العقوبات أن تشمل، ضمن عقوبات أخرى، الحرمان من الحق في السفر بالطائرات وجزاءات نقدية.

٨-٨ الإختصاص

لعلاج فجوة الإختصاص أعلاه باعتبارها أحد العيوب في اتفاقية طوكيو، يتضمن الصك الجديد اللغة المقدمة في التعميم فضلا عن الخيارات المتضمنة في اتفاقيتي لاهاي ومونتريال وصكوك بيجين.

والأجدر بالملاحظة أن الصك الجديد يعترف بالاختصاصات التالية: (١) دولة التسجيل، (٢) دولة المشغل، (٣) الدولة التي ارتكب الجرم فوق أراضيها، (٤) دولة جنسية الجاني و(٥) دولة هبوط الطائرة.

وبالإضافة إلى ذلك، وكما جاء في صكوك بيجين، فإن الدول لها خيار ممارسة اختصاصها في الحالات التي يكون فيها الضحية مواطنا في الدولة المعنية، أو حين يرتكب الجرم شخص بلا دولة يكون مكان إقامته المعتاد في هذه الدولة^{٢٠٤}. ومثل اتفاقية طوكيو، فإن الصك الجديد لا يستبعد أي اختصاص جنائي يمارس وفقا للقانون الوطني.

٩-٨ سلطات وحصانة قائد الطائرة

خلال مناقشات فريق الدراسة التابع للأمانة، أعرب الاتحاد الدولي للنقل الجوي (اياتا) عن قلقه إزاء وجود تفسيرات قضائية غير متنسقة لأحكام السلطات والحصانة في اتفاقية طوكيو^{٢٠٥}. وقد كانت هذه الأحكام في حقيقة الأمر، خاضعة مؤخرا لفحص قانوني هام.

^{٢٠٣} أنظر اتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية، المادة ٥.

^{٢٠٤} بالرغم من أنه قد يبدو بصفة أولية أن أي شخص "بلا دولة" لن يكون قادرا على السفر جوا، لعدم حصوله على وثيقة سفر صالحة، فقد أصدر عدد من الدول وثائق سفر لأجانب مقيمين في أراضيها أو يقيمون مؤقتا في أراضيها. وبالرغم من أن هؤلاء الأجانب هم في معظم الحالات في عمليات للحصول على إقامة دائمة أو على حق المواطنة في تلك الدولة، فإنهم في هذه الفترة الانتقالية قد تكون هناك حالات لا يكونون فيها من مواطني أية دولة.

^{٢٠٥} انظر ICAO, SSG/UNP-WP/3

وفي عام ١٩٩٣، قررت إحدى محاكم الولايات الأمريكية على مستوى المقاطعة الإدارية أن استعمال جرعات من المهدئ "فالسيوم" هو إجراء معقول للسيطرة على راكب، ولذلك فإن من حق الناقل الجوي استعمال حكم الحصانة في اتفاقية طوكيو.^{٢٠٦} وفي عام ٢٠٠٧ قررت المحكمة العليا في كيبيك أن إنزال راكب تصريف بشكل مشاغب على متن طائرة في رحلة من تورنتو إلى كينغستون، جامايكا^{٢٠٧} كان أمرا معقولا. وأخيرا، قررت محكمة حيفا التحقيقية، في إسرائيل، أن الإجراءات المتخذة ضد راكب زُعم أنه دخن في مرحاض الطائرة كانت إجراءات معقولة.^{٢٠٨} وتضمن ذلك، بين أشياء أخرى، تسليم السلطات المسؤولة على الأرض، حظرا للسفر مستقبلا، وإنزال من رحلة أخرى كان الراكب قد اشترى تذكرة لمواصلة السفر عليها.^{٢٠٩} وأكدت المحكمة أنه للانتفاع من حكم الحصانة في اتفاقية طوكيو، لم يكن ضروريا للناقل الجوي أن يثبت أن الراكب قد دخن بالفعل في مرحاض الطائرة، ولكنه في وقت وقوع الحادث، فإن الشخص المتدخل حصل على أسانيد معقولة تدعو للاعتقاد أن جرما قد ارتكب.^{٢١٠} وبالمثل، في الولايات المتحدة رأت سلطات إنفاذ القانون أن الإجراءات التي اتخذت للسيطرة على راكب على متن رحلة داخلية كان قد دخل عنوة إلى مقصورة القيادة كانت إجراءات معقولة، رغم حقيقة أن الراكب قد توفي بعد ذلك مختنقا. ونتيجة لذلك، لم توجه اتهامات.^{٢١١}

وربما كانت القضية الأكثر إثارة للجدل في هذا الموضوع قضية إيد ضد خطوط آلاسكا الجوية، حين رفضت إحدى محاكم الولايات الأمريكية على مستوى المقاطعة الإدارية طلب المدعى عليه لحكم موجز، فقررت أن الأمر يعود إلى هيئة محلفين لتقرير ما إذا كانت الإجراءات التي اتخذها قائد الطائرة (في هذه الحالة، لتحويل مسار الرحلة) كانت إجراءات معقولة.^{٢١٢} ولم ينجح المدعى عليه في القول أن اتفاقية طوكيو تقضي بقاعدة تفاضلية تعتبر إجراءات شركة الطيران بموجبها معقولة، إلا إذا ثبت أنها تعسفية أو غير معقولة.

وعند بحث حق الناقل الجوي في رفض النقل على رحلة داخلية، في حالة سركيريا ضد أميركان إيرلاينز، اتبعت المحكمة قاعدة "التعسف والمزاج". وبصفة خاصة، رأت المحكمة أن استعراض قرار قائد الطائرة يجب أن يكون مقتصرًا على المعلومات التي كان يعرفها (هو) بالفعل وقت اتخاذ القرار^{٢١٣}. ولاحظت المحكمة أيضا أن قائد الطائرة يجب "أن يحق له أن يقبل البيانات التي قدمت إليه بواسطة موظفي الناقل الجوي الآخر على علاتها".^{٢١٤}

^{٢٠٦} ليفي ضد أميركان إيرلاينز انك (U.S. Dist. LEXIS 7842 (S.D.Y. June 9, 1993))

^{٢٠٧} غوشتادت ضد أيركندا، ٢٠٠٧ QCCCS 4374

^{٢٠٨} انظر موشي ليشم، محكمة تحلل عناصر حصانة الناقلين الجويين بموجب اتفاقية طوكيو ١٩٦٣: زكري ضد اير كندا/٢٢٠٣٢، قانون

الجو والفضاء (٢٠٠٧)

^{٢٠٩} نفس المرجع أعلاه

^{٢١٠} نفس المرجع في ٢٢٢

^{٢١١} أنظر وليام ب. ثواب، فوق المذكرة ١٣٠، في ٤٠٢.

^{٢١٢} *Eid v. Alaska Airlines*, 621 F.3d 858. See also Gerard Chouest, *Eid v. Alaska Airlines No. 06-16457*

(9th Cir., 30 July 2010) 337 36 Air & Space Law (2011); Oliver Beiersdorf and Jennifer A. Guidea, *Recent Developments in Aviation Law*

207 72 J.A.L.C. (2007) Paula L. Wegman, *Recent Developments in Aviation and Space Law* 225 46 Tort Trial & Ins. Prac. L.J. (2011);

Linda L. Lane and Kimberly R. Gosling, *Recent Developments in Air Carrier Litigation* 197 76 J.A.L.C. (2011)

^{٢١٣} سركيريا ضد أميركان إيرلاينز، 520 F 3d (1st Cir., 2008)

^{٢١٤} نفس المرجع أعلاه.

وتخلق فكرة التعسف والمزاج، التي طورت في فقه القانون العام، افتراضا يفيد بمعقولية الإجراءات التي اتخذها قائد الطائرة.^{٢١٥} ويضع ذلك قاعدة تفاضلية في صالح قائد الطائرة. فالمدعون يحملون عبء إثبات أن أفعال قائد الطائرة كانت تعسفية ومزاجية. وبالمثل، في عدد من دوائر اختصاص القانون المدني، تميل المحاكم للإشارة إلى هذه القاعدة في سياق القانون العام عند بحث مدى معقولية الأفعال الإدارية التي تتخذها الهيئات الحكومية.

ومن الواضح أن المحاكم أصدرت أحكاما ذات تفسيرات مختلفة وأحيانا تفسيرات متعارضة بشأن هذه المسألة. غير أن ذلك قد لا ينسب بالضرورة لنقص ذاتي في اتفاقية طوكيو، بل ينسب بدلا من ذلك إلى الفشل في فهم نية واضعيها على نحو سليم. ولذلك، فيما يتعلق بمدى سلطات قائد الطائرة في فرض إجراءات لاستعادة النظام على متن الطائرة، فإن الصك الجديد يميل إلى تأييد اللغة الحالية في المادة السادسة من اتفاقية طوكيو - بالرغم من أنها تقدم أيضا خيارا آخر لمعالجة قضية حراس الأمن على متن الطائرة، إذا كانت اللجنة الفرعية للجنة القانونية تجيز هذا النهج. ويرد أدناه شرح تفصيلي لمدى تعقد مسألة حراس الأمن على متن الطائرة.

وفيما يتعلق بحكم الحصانة، يقدم الصك الجديد أربعة اقتراحات، حيث يبقى الخيار الأول على النص الفعلي للمادة العاشرة من اتفاقية طوكيو. وبالرغم من الإبقاء على أساسها المنطقي الأصلي، فإن الخيار الثاني يقدم بعض التغييرات التحريرية. وهذه تسعى إلى توضيح أن الحصانة تغطي الدعاوى التي يقيمها أو تقام نيابة عن الشخص الذي اتخذت ضده هذه الأفعال.^{٢١٦} ويغطي ذلك أيضا ورثة الجاني المزعوم والأشخاص الذين يحلون محله.^{٢١٧} أما الخيار الثالث فيوضح أن حكم الحصانة يتبنى القاعدة التفاضلية، ولكنه يتضمن فكرة "التعسف والمزاج". وبالرغم من أن رفع الحد لتوفير حماية إضافية لقائد الطائرة ولطاقمه، يعد أمرا مرغوبا فيه بشكل عال، وذلك من وجهة نظر بحتة تتعلق بسلامة الطيران، فإن اللجنة القانونية الفرعية تشجع أيضا على بحث كيف أن هذا النهج سيصير ملائما من منظور السياسة العامة. وأخيرا، يسعى الخيار الأخير إلى الاعتراف بالحاجة إلى تقديم نوع ما من الحماية لحراس الأمن على متن الطائرة، كما اقترح البعض.

٨-١٠ حراس الأمن على متن الطائرة

في الاجتماع الثاني لفريق الدراسة التابع للأمانة، ذكر أحد المندوبين أن اتفاقية طوكيو لا تأخذ في الحسبان على النحو المناسب الدور المتزايد الذي يلعبه حراس الأمن على متن الطائرة في حماية الركاب على الرحلات الجوية الدولية.^{٢١٨} وأشير بمزيد من التحديد إلى أن اتفاقية طوكيو: (١) تعجز عن إعطاء أي وضع خاص لحراس الأمن على متن الطائرة، (٢) أن اتفاقية طوكيو لا تعفي حراس الأمن على متن الطائرة من المسؤولية في عدد من الحالات التي قد يتصرفون فيها ضمن نطاق مهامهم الرسمية ولكن ربما خارج نطاق النظام الدولي القائم و(٣) أن اتفاقية طوكيو لا تحميهم من دعاوى الأطراف الثالثة.^{٢١٩} وشرح أيضا لفريق الدراسة التابع للأمانة أن حراس الأمن على متن الطائرة، بموجب اتفاقية طوكيو، يمكن فقط أن يتخذوا الإجراءات لحماية الركاب على متن بدون تصريح من قائد الطائرة إذا كان لديهم من الأسانيد المعقولة ما يجعلهم يعتقدون أن هذه الإجراءات ضرورية فورا.^{٢٢٠} وهذه هي نفس القاعدة المتاحة لأعضاء الطاقم الآخرين وكذلك الركاب.

^{٢١٥} نفس المرجع أعلاه.

^{٢١٦} انظر لوزون، المذكرة العلوية رقم ٢٠٠.

^{٢١٧} بريد الكتروني من مايكل سيمون جيل، مستشار قانوني أول، مستشار - عضو وعلاقات حكومية، الأياتا (٣ مايو ٢٠١٢) (بملف مع المؤلف) [يشار إليه أدناه باسم "جيل"].

^{٢١٨} انظر ICAO, SSG-UNP/2-Report at 1.

^{٢١٩} نفس المرجع في ٢.

^{٢٢٠} نفس المرجع في ٣.

وفي ضوء هذه الاعتبارات، تمت توصية فريق الدراسة التابع للأمانة بأن تحديث اتفاقية طوكيو يجب أن يتضمن أحكاماً لأجل ما يلي: (١) الاعتراف بالوضع الخاص لحراس الأمن على متن الطائرة، (٢) حماية حراس الأمن على متن الطائرة عند اتخاذهم إجراءات تتفق مع القوانين الوطنية لدولة التسجيل، (٣) توفير إعفاء من مطالبات الغير و(٤) تحديد الاختصاص بالنسبة للإجراءات التي تتخذ ضد حراس الأمن على متن الطائرة بحيث تسري فقط على دولة التسجيل.^{٢٢١}

ورأى أعضاء آخرون في فريق الدراسة التابع للأمانة أن الاعتراف بحراس الأمن على متن الطائرة في أي صك يثير تحديات هامة. وبالرغم من أن مجال برامج أمن الطيران المدني الوطنية التي تعالج حراس الأمن على متن الطائرة يختلف بشكل كبير، ففي أغلبية الدول الأعضاء يستخدم وكلاء إنفاذ القانون الخاصين هؤلاء على رحلات تجارية بهدف واحد هو حماية الطائرة ومن بداخلها من أفعال التدخل غير المشروع. ويتمشى ذلك مع تعريف حراس الأمن على متن الطائرة في الملحق ١٧.^{٢٢٢} وهم ليسوا مرخصين بالتدخل في حالات الجرائم البسيطة الأخرى التي قد تهدد السلامة والنظام السليم والانضباط على متن الطائرة. وإضافة حراس الأمن على متن الطائرة في إطار الصك الجديد سيتطلب اصطلاحاً تعريفياً موسعاً - وهي عملية يجب أن تسيّر بحذر نظراً لأن الخبرة في هذا المجال تكمن في فريق خبراء أمن الطيران التابع للآيكاو.

وقد يكون قراراً سياسياً صعباً للغاية تبرير تقديم الحصانة الإضافية لعمليات حراس الأمن على متن الطائرة في حالة طيران، لأن هذه المعاملة لا تعطى عادة إلى وكلاء إنفاذ القانون الآخرين. وبالإضافة إلى ذلك، فإن تحديد الاختصاص بالإجراءات ضد حراس الأمن على متن الطائرات في دولة التسجيل وحدها يتعارض مع الفكرة الأساسية لتحديث اتفاقية طوكيو، التي قامت على منظور الحاجة إلى تمديد نطاق الاختصاص لغلق الفجوة في النظام القضائي الدولي.

ولهذه الأسباب، يعتبر هذا التقرير أن الصك الجديد لن يكون أفضل أداة قانونية للاعتراف بالوضع الخاص لحراس الأمن على متن الطائرات. وقد يتحقق ذلك بشكل أفضل من خلال أداة خاصة للاعتراف بالوضع الخاص لمسؤولي أمن الطيران على متن الطائرة. وقد يكون من الأفضل تحقيق ذلك من خلال ترتيبات ثنائية خاصة بين الدول المعنية. وبالرغم من ذلك، فإذا اعتبرت اللجنة الفرعية للجنة القانونية أن الصك الجديد يجب أن يحاول احتواء

^{٢٢١} نفس المرجع في ٤ - وفي خط مماثل من التفكير، يقول بول فيتزجيرالد أنه إذا قررت دولة التسجيل استخدام حراس الأمن على متن الطائرة، وترغب تلك الدولة في قبول المسؤولية عن الأضرار المحتملة التي يتسبب فيها حراس الأمن على متن الطائرة، فإن الاختصاص الذي يعالجهم يجب أن يظل فقط في دولة التسجيل. ويقترح المؤلف أنه بشرط استيفاء جميع الشروط المذكورة آنفاً، فإن التصريح من "الدول المعنية" ينبغي ألا يكون مطلوباً. أنظر ب.فيتزجيرالد. مارشالات الجو: الحاجة إلى اليقين القانوني (2010) 357.406 75 J.A.L.C. غير أن هذا القول يغفل سياسات وحقوق العلاقات الدولية. ويعجز أيضاً عن الاعتراف بأن الاختصاص الخالص الممنوح فقط لدولة التسجيل غير مستدام من منظور السياسة العامة. ولك أن نتذكر وضعاً يقوم فيه حراس الأمن على متن الطائرة باتخاذ إجراء للسيطرة على راكب على متن طائرة. ونتيجة لإجراءات حراس الأمن هذا، يموت الراكب قبيل الهبوط. ولدى وصول الرحلة تترك دولة الهبوط أنها لا يمكنها القيام بالتحقيق في وفاة أحد مواطنيها على متن طائرة أجنبية. يكون بمقدور دولة الهبوط أن تشرح لعامة الناس أنه لا يمكنها اتخاذ أي إجراء آخر بسبب الاختصاص الوحيد الممنوح لدولة التسجيل. وعند صياغة التشريع، فإن صانعي السياسة، يأخذون بعين الاعتبار سيلاً من العوامل المختلفة غير تخصيص بسيط للمسؤولية في إدارة الأزمات.

^{٢٢٢} يوحى تعريف الملحق ١٧ بأن حراس الأمن على متن الطائرة هم من المسؤولين الذين ترخصهم دولة المشغل ودولة التسجيل، ويستخدمون في رحلات معينة بغرض حماية الطائرة والركاب من أفعال التدخل غير المشروع. أنظر الملحق ١٧ - الأمن - حماية الطيران الدولي من أفعال التدخل غير المشروع (النسخة العاشرة، مارس ٢٠١١)، الفصل الأول. ويتطلب استخدام حراس الأمن على متن الطائرات موافقة جميع البلدان المعنية. وعلى الدول أن تنتظر، ولكنها غير ملزمة على الإطلاق بأن تقبل، الطلبات من الدول التي ترغب في استخدام حراس الأمن على متن الطائرات في الرحلات الدولية. أنظر الملحق ١٧، القاعدة ٤-٧-٥ في ٤-٤.

الحالة الخاصة لحراس الأمن على متن الطائرة، فإن خياراً ثانياً يقدم في المادة ٦. ويسمح ذلك صراحة لحراس الأمن على متن الطائرات بأن يتدخلوا عندما تدعو الضرورة إلى اتخاذ هذا الإجراء فوراً لحماية سلامة الطائرة.

١١-٨ الاستيلاء غير المشروع على الطائرات

يقترح الصك الجديد حذف المادة ١١ من اتفاقية طوكيو التي تعالج الاستيلاء المشروع على الطائرات. وتغطي هذه المسألة بالفعل اتفاقيات لاهاي، ومونتريال، وبيجين، فضلاً عن بروتوكول بيجين.^{٢٢٣}

١٢-٨ التسليم

بالنسبة للتسليم، يقترح الصك الجديد اتباع لغة مستخدمة في اتفاقيتي لاهاي ومونتريال، فضلاً عن صكوك بيجين المعتمدة مؤخراً. وطبقاً لهذه الصياغة، تتعهد الدول الأطراف إما بأن تسلّم جانباً يوجد في إقليمها أو تقديم القضية إلى السلطات المختصة لغرض مقاضاته جنائياً، وهي بذلك تطبق مبدأ "التسليم أو المقاضاة". وهذه الصياغة تترك حرية واسعة للدول بأن تسلّم الجاني أو تحاكمه. ومن غير الواقعي أن يفرض على دول أطراف الالتزام بتسليم جناة مزعومين في كل مرة يقدم فيها طلب. وبالإضافة إلى ذلك، يجب التذكير بأن جنایات الطبقة الأولى هي فقط التي يتم التسليم فيها.

١٣-٨ التعاون بين الدول

مثلما حدث بالنسبة لاتفاقيات الايكاو التي اعتمدت من قبل، يسعى الصك الجديد إلى النهوض بالتعاون بين الدول الأطراف لمنع حالات السلوك غير المنضبط على متن طائرة. وقد اعتبرت هذه واحدة من جوانب الضعف في اتفاقية طوكيو. وتحقيقاً لهذا الهدف، يطلب من الدول الأطراف أن تساعد بعضها البعض في المداولات المتعلقة بهذه الجرائم. ويطلب من الدول أيضاً أن تقدم أي معلومات متاحة عندما يكون لديها سبب للاعتقاد بأن جريمة على وشك أن ترتكب.

١٤-٨ الإجراءات الوقائية

يمكن القول أن القضاء على الوقائع غير المنضبطة على متن الطائرات يتطلب عدداً من الإجراءات الوقائية. ولن يكون صنع القانون الدولي حلاً في حد ذاته لهذه المشكلة. ومثل الحاجة إلى التدريب الملائم لموظفي الطيران، فإن على السلطات،^{٢٢٤} أن تركز بقوة أيضاً على تعليم جمهور المسافرين.^{٢٢٥} وفي هذا الصدد، وضعت الايكاو بالفعل عينات إشعارات للركاب عن آثار السلوك غير المنضبط.^{٢٢٦} ولتشجيع الدول على اعتماد هذه التدابير، يحتوي الصك الجديد على لغة تلزم الدول بإعلام الركاب بأن القيام بمثل هذا السلوك المشاغب غير مقبول، فضلاً عن الآثار القانونية المترتبة عليه. وبالمثل، تلتزم الدول بأن تضمن أن تقدم المطارات والمشغلون والسلطات العامة تدريباً ملائماً للموظفين العاملين في تعريف وإدارة هذه الأنواع من السلوك. وقد أخذت صياغة هذه الأحكام من الملحق ٩^{٢٢٧} واتباعاً

^{٢٢٣} اتفاقية لاهاي، المذكرة العلوية ٩٣، المادة ٩٤، الفقرة ٢، اتفاقية مونتريال، المذكرة العلوية ٩٤، المادة ١٠، الفقرة ٢، اتفاقية بيجين، المذكرة العلوية ٩٦، المادة ١٦، الفقرة ٢، بروتوكول بيجين، المذكرة العلوية ١٢٣، المادة ١٤.

^{٢٢٤} أنظر أرون ب. سويردلو، المذكرة العلوية ٦٢، ١٠٥.

^{٢٢٥} أنظر هانغ سن - هوا وشانغ هسين - لي - استكشاف الكفاءة المتوقعة لموظفي المطار الأرضيين في التعامل مع السلوك غير المنضبط للركاب ٦١١٣٣ إدارة السياحة (٢٠١٢) كين، مذكرة علوية ٦٨، في ١٩٦.

^{٢٢٦} أنظر وثيقة الايكاو 8973/7، دليل الأمن لحماية الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروع، المجلد الرابع (الطبعة السابعة، ٢٠٠٧).

^{٢٢٧} انظر الملحق التاسع، الأسلوب الموصى به ٦-٤٤ و ٦-٤٥.

للسابقة التي وضعتها اتفاقيتا مونتريال وبيجين^{٢٢٨}، يشجع الصك الجديد أيضاً الدول على اتخاذ جميع التدابير العملية لمنع ارتكاب هذه الجرائم.

١٥-٨ تسوية المنازعات

من المقترح أن حكم الصك الجديد بشأن تسوية المنازعات ينبغي أن يساوي مثيله في اتفاقيتي لاهاي ومونتريال وصوك بيجين.

٩- موضوعات إضافية للنظر فيها

تدعى اللجنة الفرعية للجنة القانونية إلى مواصلة بحث القضايا التالية:

(١) ما إذا كان تعريف "الرحلة الدولية" يحتاج إلى إضافة فكرة المقصد "المعترم" وأيضاً فكرة "المقصد الفعلي". فكلمة "الفعلي" تشمل رحلة، بالرغم من أنها داخلية بطبيعتها، هبطت بشكل ما في إقليم دولة مختلفة، مثلاً في حالة عمليات الطائرات المحولة؛

(٢) ما إذا كان مصطلحاً "حسن النظام والانضباط"، يحتاجان إلى مزيد من الشرح؛

(٣) ما إذا كان مصطلح "عقاقير"^{٢٢٩} يحتاج إلى التعريف؛^{٢٣٠}.

(٤) ما إذا كانت الإشارة إلى الطيران العام في تعريف "قائد الطائرة" لازمة لغرض الصك الجديد. فالتعريف المقترح هنا أخذ طبق الأصل من نص الملحق ٢. وعلاوة على ذلك، ما إذا كانت اللغة في أفواس مربعة تحثوي على وضع يصبح فيه قائد الطائرة معاقاً، وعلى واحد من الطيارين الشركاء المعينين أن يمارس وظيفة قائد الطائرة. وينبغي أيضاً النظر فيما إذا كان هذا التعريف مناسباً للحالات التي لا يكون فيها للطائرة طيار مشارك أو عند نقل عدة طيارين على متن بسبب مدة الرحلة؛^{٢٣١}

(٥) ما إذا كان الصك الجديد يحتاج إلى أن يشمل أنواعاً من السلوك، مثل السرقة أو الغش المباشر والذي لا يهدد بالضرورة السلامة، أو يعوق حسن النظام والانضباط على متن الطائرة؛

(٦) ما إذا كان من المرغوب فيه، كشرط مسبق لدولة الهبوط لممارسة اختصاصها، أن تقرر ما إذا كان قائد الطائرة لا يسلم الجناة المزعومين إلى سلطات تلك الدولة فحسب، بل يطلب أيضاً مقاضاة هذا الشخص جنائياً، وأن يؤكد أن طلبات مماثلة لم تقدم إلى دولة أخرى. وبالرغم من أن اللغة في هذا

^{٢٢٨} انظر اتفاقية مونتريال، المذكرة العلوية ٩٤، المادة ١٠، اتفاقية بيجين، المذكرة العلوية ٩٦، المادة ١٧.

^{٢٢٩} قد يتمثل خيار آخر في استخدام اصطلاح 'مواد خاضعة للمراقبة'. بريد إلكتروني من مارك أندرو غلين، شريك في Fernandez Hearn LLP (٥ مايو ٢٠١٢) (في ملف لدى المؤلف). وعلى أي حال، قد يسوغ أيضاً تعريفاً.

^{٢٣٠} انظر جيل، المذكرة العلوية ٢١٧.

^{٢٣١} بالبريد الإلكتروني من بول مكارشي، ممثل إيفالبا السابق لدى الأيكاو (٢٠١٢/٥/٣) (في الملف مع المؤلف)

الحكم قد أخذت نصاً من التعميم، فقد يكون من المستصوب إعادة بحث ما إذا كان من منظور السياسة العامة أم لا أن يكون اختصاص دولة الهبوط معتمداً على فعل قائد الطائرة وطلبه وتأكيده؛^{٢٣٢}

(٧) ما إذا كانت الحاجة تدعو إلى لغة لتقديم إرشادات إلى الدول الأطراف عن كيفية معاملة الجناة المزعومين بعد نقلهم من الطائرة؛

(٨) ما إذا كان من المعقول اليوم في بيئة الطيران المدني الدولي أن نميز بين إنزال وتسليم أشخاص، أو ما إذا كان يمكن المزج بين المفهومين في اصطلاح واحد هو "تسليم الأشخاص". وبموجب شروط النقل، يجوز لمشغل الطائرة أن يرفض النقل لعدد من الأسباب. وهذه تشمل على سبيل المثال وليس الحصر، راكب مخمور، والحالة الطبية للراكب، والموقف غير التعاوني للراكب قبل نقله. ويبدو أن أحكام الإنزال تعالج فقط أحوال شخص ارتكب فعلاً أو على وشك ارتكاب فعل يهدد سلامة الطائرة؛

(٩) ما إذا كان ينبغي أن يعترف الصك الجديد بحق مشغل الطائرة في رفض النقل تحت ظروف معينة، أو ما إذا كانت هذه المسألة يجب تركها لشروط عقد النقل؛

(١٠) ما إذا كان ينبغي أن يعترف الصك الجديد بحق مشغل الطائرة في المطالبة بالتعويض من الراكب عن الأضرار التي تكبدها نتيجة لواقعة عدم الانضباط التي تسبب فيها الراكب؛

(١١) ما إذا كان من الضروري، لأغراض هذا الصك الجديد، إضافة أحكام تتعلق بحراس الأمن على متن الطائرة.

(١٢) ما إذا كان يتعين أن يشمل الصك الجديد التزاماً على الدول الأعضاء للإبلاغ عن الوقائع التي تتضمن سلوكاً مشاغباً على متن طائرة، كما يوجد في اتفاقيتي لاهاي ومونتريال، وتكرر أيضاً في صكوك بيجين.

١٠- شكر وتقدير

يعرب مؤلف هذا التقرير عن خالص امتنانه للهيئة العامة للطيران المدني في دولة الإمارات العربية المتحدة وبعثتها الدبلوماسية الدائمة لدى مجلس الايكاو على كل ما قدمته من دعم عظيم. وإن هذا التقرير، الذي كتبه

المؤلف بصفته الشخصية، قد أعد بفضل المساعدة المفيدة والتعليقات التي قدمها كل من: Gilles Lauzon, Terry Olson, Michael Jennison, Michael Gill, Kip Tourtellot, Denys Wibaux, Allan Mendelsohn, Michael Milde, Ludwig Weber, John Thachet, Siew Huay Tan, Gilse Landgraf, Norberto Ezequiel Luongo, Giselle Deiro, Alvaro Lisboa, Maria Teresa Faundez, Elizabeth Mireya Freidenberg, Milagros Montes, Arthur Flieger, Luisa Medina, Simone Di Ciero, Sebastian Villa, Mark Andrew Glynn, Ana Luisa Gondar, Gonzalo Yelpe, María Jesús Guerrero Lebrón, Gerard Chouest, John Balfour, Jeanne M. O'Grady, Steven Fus, Sorana Pop, Carlos Martins, Antonio Moura, Ines Texeira, Michele M.

^{٢٣٢} أنظر سيو هواي تان، الحاشية ٤٠ أعلاه.

Comenale Pinto, Manuel de la Torre Melendez, Eduardo Iglesias, Chris Roblett, Enrique Antonio Esquivel, Senarath Liyanage, Renate Dirnbeck, John Augustin, Diane Bertrand, Joaquin Rodriguez Zarza, Luz Hidalgo, Jorge G3ngora, Eduardo Cartasso, Yaw Nyampong, Kevin Barlett, Jose Luis Ibanez, Paul McCarthy, Arnaud du Bedat, Ahmed Al Shaikh, Pascale Lachance, Manuel Sarmiento Garcia, Daniel Lisboa, Marva Gordon Simmons, Marcus Song, Paul Lamy, Jiefang Huang, Lee Jae Woon, Jongin Bae, Michael Zigayer, Shelley Chambers, Georges Lagace, Jim Marriott, Mitchell Fox, Benoit Verhaegen. وغبى عن القول أن المؤلف هو الذي يتحمل وحده مسؤولية أي قصور.

المرفق (أ)

وثيقة جديدة لتحديث الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي تُرتكب على متن الطائرات

بنود الديباجة

الباب الأول – التعاريف والجرائم ونطاق التطبيق

المادة الأولى

لغرض هذه الاتفاقية:

- (أ) تعتبر الطائرة "في حالة طيران" في أي وقت منذ لحظة إغلاق كل أبوابها الخارجية عقب صعود الركاب إليها حتى اللحظة التي يتم فيها فتح أي باب من تلك الأبواب بغرض انزالهم؛ وفي حالة الهبوط الاضطراري، يُعتبر الطيران مستمراً حتى الوقت الذي تتولى فيه السلطات المختصة المسؤولية عن الطائرة وعن الأشخاص والممتلكات على متنها؛
- (ب) "عضو الطاقم" يعني أي شخص يكلفه مشغل طائرة بالعمل على الطائرة خلال مدة المأمورية الجوية؛
- (ج) "حارس الأمن على متن الطائرة" يعني أي شخص تصرّح له حكومة دولة المشغل وحكومة دولة التسجيل بأن يكون في الطائرة لغرض حماية تلك الطائرة ومن على متنها من الأشخاص من أفعال التدخل غير المشروع. وهذا يستبعد الأشخاص المستخدمين لتوفير حماية شخصية حصراً لشخص بعينه أو أكثر ممن يسافرون على متن الطائرة، مثل الحراس الشخصيين؛
- (د) "رحلة جوية دولية" تعني أي رحلة جوية يقع مكان مغادرتها ومقصدتها المعترّم [أو الفعلي] داخل أراضي دولتين، سواء كان أو لم يكن يوجد انقطاع في الطيران، أو داخل أراضي دولة واحدة إذا كان يوجد مكان توقف معترّم في أراضي دولة أخرى؛
- (هـ) "مشغل" يعني الشخص الذي يستخدم الطائرة، بشرط أن يحتفظ بالسيطرة على ملاحاة الطائرة الشخص الذي يستمد منه الحق في استخدام الطائرة، سواء كان ذلك بصورة مباشرة أو غير مباشرة، يعتبر ذلك الشخص المشغل. ويعتبر أي شخص مستخدماً لطائرة عندما يستخدمها شخصياً أو عندما يستخدم موظفوه أو وكلاؤه الطائرة أثناء أدائهم لأعمالهم، سواء كان ذلك أم لم يكن ضمن نطاق سلطتهم؛
- (و) "قائد الطائرة" يعني الطيار الذي عينه المشغل، أو في حالة الطيران العام هو الطيار الذي عينه المالك، لقيادة الطائرة وكلفه بتشغيل الرحلة الجوية بأمان. [عندما يصبح قائد الطائرة معاقاً لأي سبب أياً كان، يتولى الطيار المساعد المعين مهمة قائد الطائرة]؛
- (ز) "دولة طرف" تعني دولة تسري فيها هذه الاتفاقية.

المادة الثانية

- ١- يرتكب أي شخص جريمة على متن طائرة إذا قام ذلك الشخص بما يلي:
- (أ) اعتدى على عضو في الطاقم أو هدهد أو خوفه، سواءً بدنياً أو لفظياً، أو تدخل في أداء مهام عضو الطاقم أو قلل من قدرة عضو الطاقم على أداء تلك المهام؛
- (ب) أو رفض اتباع تعليمات مشروعة أعطاها قائد الطائرة، أو عضو في الطاقم نيابة عن قائد الطائرة، لغرض ضمان سلامة الطائرة أو أي شخص أو ممتلكات على متنها أو لغرض الحفاظ على حسن النظام والانضباط على متن الطائرة.
- ٢- يرتكب أي شخص جريمة على متن طائرة إذا قام ذلك الشخص بما يلي:
- (أ) قام أو هدد بالقيام بأحد أعمال العنف البدني ضد شخص آخر؛
- (ب) أو اعتدى جنسياً على شخص آخر.
- ٣- أي شخص يتصرف بطريقة من المحتمل أن تعرض سلامة الطائرة أو أي شخص على متنها أو يعرض للخطر حسن النظام والانضباط على متن الطائرة يرتكب جريمة على متن طائرة إذا قام ذلك الشخص بما يلي:
- (أ) اعتدى على شخص آخر أو هدهد أو خوفه، سواءً بدنياً أو لفظياً؛
- (ب) سبب متعمداً ضرراً أو دماراً لممتلكات؛
- (ج) أو استهلك مشروبات كحولية أو مخدرات^١ وثل نتيجة لذلك.
- ٤- يرتكب أي شخص جريمة على متن طائرة إذا قام ذلك الشخص بما يلي:
- (أ) دخّن في مرحاض، أو دخّن في مكان آخر بطريقة من المحتمل أن تعرض سلامة الطائرة للخطر^٢؛
- (ب) عبث بجهاز كشف الدخان أو بأي جهاز آخر يتعلق بالسلامة على متن الطائرة؛
- (ج) شغل جهازاً إلكترونياً محمولاً عندما يكون مثل هذا التصرف محظوراً؛
- (د) أو تصرف بطريقة أخرى تشكل تهديداً لسلامة الطائرة أو للأشخاص أو الممتلكات على متن الطائرة.
- ٥- لا تؤثر الجرائم الواردة في هذه المادة على أي جرائم ضد القانون الجنائي للفقرة ١ (أ) من المادة الأولى من الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات لعام ١٩٦٣ والاختصاص المرتبط بها.

المادة الثالثة

(الخيار ١ - اتفاقية طوكيو ١٩٦٣)

- ١- لا تطبق هذه الاتفاقية على الطائرات المستعملة في الخدمات العسكرية أو الجمركية أو في خدمات الشرطة.

^١ يجوز النظر أيضاً في استخدام عبارة "مواد خاضعة للمراقبة".

^٢ قد تتمثل بدائل أخرى في اعتماد ما يلي: "دخّن في مرحاض، أو دخّن في مكان آخر عندما يكون مثل هذا التصرف محظوراً" أو "دخّن في أي مكان على متن الطائرة، يشمل ولكن لا يقتصر على في مرحاض".

٢- فيما عدا ما ينص عليه الباب الثالث، تطبق هذه الاتفاقية فيما يتعلق بالجرائم التي يرتكبها شخص على متن أية طائرة مسجلة في دولة طرف، أثناء وجود تلك الطائرة في حالة طيران أو فوق سطح أعالي البحار أو أي منطقة أخرى خارج أراضي أية دولة.

٣- لا تطبق أحكام الباب الثالث على الجرائم التي يرتكبها أو على وشك أن يرتكبها شخص على متن طائرة في حالة طيران في المجال الجوي لدولة التسجيل أو فوق أعالي البحار أو أية منطقة أخرى خارج أراضي أية دولة إلا إذا كانت آخر نقطة للاقلاع أو كانت النقطة التالية للهبوط المقصود تقع في دولة التسجيل، أو إذا قامت الطائرة فيما بعد بالطيران في المجال الجوي لدولة غير دولة التسجيل مع بقاء مثل هذا الشخص على متنها.

(الخيار ٢)

- ١- لا تطبق هذه الاتفاقية على الطائرات المستعملة في الخدمات العسكرية أو الجمركية أو في خدمات الشرطة.
- ٢- تطبق هذه الاتفاقية على الجرائم التي يرتكبها شخص على متن طائرة في حالة طيران مسجلة في دولة طرف، بشرط أن تكون مثل هذه الطائرة عاملة في رحلة جوية دولية.

(الخيار ٣)

- ١- لا تطبق هذه الاتفاقية على الطائرات المستعملة في الخدمات العسكرية أو الجمركية أو في خدمات الشرطة.
- ٢- تطبق هذه الاتفاقية على الجرائم التي يرتكبها شخص على متن طائرة في حالة طيران، بشرط أن تكون مثل هذه الطائرة عاملة في رحلة جوية دولية.

(الخيار ٤)

تتعهد كل دولة طرف بجعل الجرائم المنصوص عليها في المادة الثانية معاقباً عليها بعقوبات ملائمة متنسقة مع قانونها الوطني وتراعى فيها خطورة تلك الجرائم وطبيعتها. ويجوز أن تشمل مثل هذه العقوبات، ضمن عقوبات أخرى، الحرمان من الحق في السفر بالطائرات وجزاءات نقدية.

الباب الثاني – الاختصاص

المادة الخامسة

١- تتخذ كل دولة طرف التدابير الضرورية لتأسيس اختصاصها بالجرائم المنصوص عليها في المادة الثانية في الحالات التالية:

- (أ) عندما تُرتكب الجريمة على متن طائرة مسجلة في تلك الدولة؛
- (ب) أو عندما تُرتكب الجريمة على متن طائرة مؤجرة أو بدون الطاقم لمشغل؛ مقر أعماله الرئيسي أو، إذا لم يكن للمشغل مثل هذا المقر للأعمال، مكان إقامته الدائم في تلك الدولة؛
- (ج) أو عندما تُرتكب الجريمة على متن طائرة على أو فوق أراضي تلك الدولة؛
- (د) أو عندما يرتكب الجريمة أحد مواطني تلك الدولة؛

(هـ) أو عندما تُرتكب الجريمة على متن طائرة في حالة طيران خارج تلك الدولة؛ إذا

(١) كان الهبوط التالي للطائرة في تلك الدولة [و

(٢) قام قائد الطائرة بتسليم مرتكب الجريمة المشتبه فيه للسلطات المختصة لتلك الدولة، مع طلب أن

تقاضى السلطات مرتكب الجريمة المشتبه فيه مقاضاة جنائية ومع تأكيد أن قائد الطائرة أو المشغل لم ولن يقدم طلباً مماثلاً إلى أي دولة أخرى.]

٢- يجوز أيضاً لكل دولة طرف أن تؤسس اختصاصها بأي جريمة مثل هذه في الحالات التالية:

(أ) عندما تُرتكب الجريمة ضد أحد مواطني تلك الدولة؛

(ب) عندما يرتكب الجريمة شخص عديم الجنسية مكان إقامته المعتاد في أراضي تلك الدولة.

٣- تتخذ كل دولة طرف بالمثل التدابير الضرورية لتأسيس اختصاصها بالجرائم المنصوص عليها في الفقرة ١ (أ)

(ب) و ٢ (أ) (ب) من المادة الثانية، في حالة وجود مرتكب الجريمة المدعى به في أراضيها وعدم تسليمها ذلك الشخص طبقاً للمادة السابعة عشرة لأي من الدول الأطراف التي أسست اختصاصها وفقاً للفقرات القابلة للتطبيق من هذه المادة فيما يتعلق بتلك الجرائم.

٤- لا تستبعد هذه الاتفاقية أي اختصاص جنائي يمارس وفقاً للقانون الوطني.

الباب الثالث – سلطات قائد الطائرة

المادة السادسة

(الخيار ١ – اتفاقية طوكيو ١٩٦٣)

١- عندما تتوافر لدى قائد الطائرة أسانيد معقولة للاعتقاد أن شخصاً ما قد ارتكب، أو يشرع في ارتكاب إحدى الجرائم المشار إليها في المادة الثانية على متن الطائرة، يجوز له أن يتخذ قبل ذلك الشخص اجراءات معقولة، بما في ذلك اجراءات التحفظ، التي تكون ضرورية:

(أ) لحماية سلامة الطائرة أو الأشخاص أو الممتلكات على متنها،

(ب) أو للمحافظة على حسن النظام والانضباط على متن الطائرة،

(ج) أو لتمكينه من تسليم ذلك الشخص إلى السلطات المختصة أو إنزال مثل هذا الشخص طبقاً لأحكام هذه الاتفاقية.

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 الركاب أو أن يصرّح لهم بتقديمها دونما الزام في ذلك. كما يجوز لأي من أعضاء الطاقم 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.

(الخيار ٢ - حراس الأمن على متن الطائرة)

١- عندما تتوافر لدى قائد الطائرة أسانيد معقولة للاعتقاد أن شخصاً ما قد ارتكب، أو يشرع في ارتكاب إحدى الجرائم أو الأفعال المشار إليها في المادة الثانية على متن الطائرة، يجوز له أن يتخذ قبل ذلك الشخص إجراءات معقولة، بما في ذلك إجراءات التحفظ، التي تكون ضرورية:

(أ) لحماية سلامة الطائرة أو الأشخاص أو الممتلكات على متنها،

(ب) أو للمحافظة على حسن النظام والانضباط على متن الطائرة،

(ج) أو لتمكينه من تسليم ذلك الشخص إلى السلطات المختصة أو إنزال مثل هذا الشخص طبقاً لأحكام هذه الاتفاقية.

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 الركاب أو أن يصرّح لهم بتقديمها دونما الزام في ذلك. كما يجوز لأي من أعضاء الطاقم أو أي من الركاب أن يقوم، بدون ذلك التصريح، باتخاذ إجراءات وقائية معقولة عندما تتوافر لديه أسانيد معقولة تدعو للاعتقاد أن لذلك العمل صفة ضرورية لحماية سلامة الطائرة، أو الأشخاص أو الممتلكات على متنها.

٣- يجوز أيضاً لأي عضو في الطاقم أو حارس أمن على متن الطائرة أو راكب اتخاذ إجراءات وقائية معقولة بدون ذلك التصريح عندما تتوافر لديه أسانيد معقولة تدعو للاعتقاد أن لذلك العمل صفة ضرورية فورية لحماية سلامة الطائرة أو الأشخاص أو الممتلكات على متنها.

المادة السابعة^٣

١- يتوقف تطبيق إجراءات التحفظ التي تتخذ تجاه شخص ما وفقاً لأحكام المادة السادسة فيما وراء أية نقطة تهبط فيها الطائرة إلا:

(أ) إذا كانت تلك النقطة تقع في أراضي دولة غير طرف وترفض سلطات تلك الدولة السماح بإنزال ذلك الشخص أو إذا كانت إجراءات التحفظ قد فرضت وفقاً للفقرة ١ (ج) من المادة السادسة لتمكين تسليمه للسلطات المختصة؛

(ب) إذا هبطت الطائرة هبوطاً اضطرارياً وليس في مقدور قائد الطائرة أن يسلم ذلك الشخص للسلطات المختصة؛

(ج) إذا قبل ذلك الشخص استمرار نقله فيما وراء تلك النقطة مع بقائه خاضعاً لإجراءات التحفظ.

٢- يقوم قائد الطائرة، في أقرب وقت ممكن عملياً، وإذا أمكن قبل هبوط الطائرة في أراضي دولة ما وعلى متنها شخص تحت التحفظ وفقاً لأحكام المادة السادسة، بإخطار سلطات تلك الدولة بوجود شخص تحت التحفظ على متن الطائرة وأسباب التحفظ عليه.

^٣ تناظر هذه المادة تماماً تقريباً المادة السابعة من اتفاقية طوكيو.

المادة الثامنة^٤

- ١- عندما تتوفر لدى قائد الطائرة أسانيد معقولة تدعوه للاعتقاد أن شخصاً ما قد ارتكب أو يشرع في ارتكاب أحد الأفعال المشار إليها في المادة الثانية، على متن الطائرة، يجوز له إنزال ذلك الشخص في أراضي أية دولة تهبط فيها الطائرة، بقدر ما يكون ذلك الاجراء ضرورياً لأغراض الفقرة الفرعية (أ) أو (ب) من الفقرة ١ من المادة السادسة.
- ٢- يبلغ قائد الطائرة سلطات الدولة التي يقوم فيها بإنزال أي شخص طبقاً لأحكام هذه المادة بواقعة ذلك الانزال وبالأسباب التي دعت إليه.

المادة التاسعة^٥

- ١- إذا توافرت لدى قائد الطائرة أسانيد معقولة تدعوه للاعتقاد أن شخصاً ما قد ارتكب على متن الطائرة إحدى الجرائم المشار إليها في المادة الثانية، يجوز له أن يسلم ذلك الشخص للسلطات المختصة في أية دولة طرف تهبط الطائرة في أراضيها.
- ٢- يقوم قائد الطائرة في أقرب وقت ممكن عملياً، وإذا أمكن قبل هبوط الطائرة في أراضي دولة طرف وعلى متنها شخص ينوي قائد الطائرة أن يسلمه وفقاً لأحكام الفقرة السابقة، بإخطار سلطات تلك الدولة بنبئته تسليم ذلك الشخص وبالأسباب التي دعت لذلك.
- ٣- يزود قائد الطائرة السلطات التي يسلم مرتكب الجريمة المشتبه فيه إليها وفقاً لأحكام هذه المادة بجميع الأدلة والمعلومات التي تكون في حوزته على نحو مشروع.

المادة العاشرة

(الخيار ١ - اتفاقية طوكيو ١٩٦٣)

بالنسبة للإجراءات التي تتخذ وفقاً لهذه الاتفاقية، لا يعد قائد الطائرة، أو أي عضو آخر من أعضاء طاقمها، أو أي راكب، أو المالك أو المشغل أو الشخص الذي تسير الرحلة لحسابه، مسؤولاً في أية دعوى ترفع بسبب المعاملة التي يتعرض لها الشخص الذي اتخذت الإجراءات حياله.

(الخيار ٢)

بالنسبة للإجراءات التي تتخذ وفقاً لهذه الاتفاقية، لا يعد قائد الطائرة، أو أي عضو آخر من أعضاء طاقمها، أو أي راكب، أو المالك أو المشغل، مسؤولاً في أية دعوى يرفعها الشخص الذي اتخذت الإجراءات حياله أو ترفع بالنيابة عنه.

(الخيار ٣ - معيار المراعاة)

بالنسبة للإجراءات التي تتخذ وفقاً لهذه الاتفاقية، لا يعد قائد الطائرة، أو أي عضو آخر من أعضاء طاقمها، أو أي راكب، أو المالك أو المشغل، مسؤولاً في أية دعوى من قبل الشخص الذي اتخذت الإجراءات حياله أو بالنيابة عنه، ما لم تتخذ مثل هذه الإجراءات بطريقة تعسفية ومنطوية على تقلب الأهواء.

^٤ تناظر هذه المادة تماماً تقريباً المادة الثامنة من اتفاقية طوكيو.

^٥ تناظر هذه المادة تماماً تقريباً المادة التاسعة من اتفاقية طوكيو.

(الخيار ٤ – حارس الأمن على متن الطائرة)

بالنسبة للإجراءات التي تتخذ وفقاً لهذه الاتفاقية، لا يعد قائد الطائرة، أو أي حارس أمن على متن الطائرة، أو أي عضو آخر من أعضاء طاقمها، أو أي راكب، أو المالك أو المشغل مسؤولاً في أية دعوى من قبل الشخص الذي اتخذت الإجراءات حياله أو بالنيابة عنه.

الباب الرابع – سلطات الدول وواجباتها

المادة الحادية عشرة^٦

- ١- تسمح أية دولة طرف لقائد طائرة مسجلة في دولة طرف أخرى بإنزال أي شخص طبقاً لأحكام الفقرة ١ من المادة الثامنة.
- ٢- تتسلم أية دولة طرف أي شخص يقوم قائد الطائرة بتسليمه إليها طبقاً للفقرة ١ من المادة التاسعة.^٧
- ٣- تقوم أية دولة طرف، إذا رأت أن الظروف تبرر ذلك، باحتجاز، أو باتخاذ الإجراءات الأخرى التي تكفل تواجد أي شخص تسلمته. ويتم الاحتجاز أو اتخاذ الإجراءات الأخرى وفقاً لقوانين تلك الدولة، على أن تستمر تلك الإجراءات الى الوقت اللازم فقط لإتمام الإجراءات الجنائية أو إجراءات التسليم.^٨
- ٤- يعاون أي شخص يكون قد تم احتجازه وفقاً لأحكام الفقرة السابقة في الاتصال فوراً بأقرب ممثل مختص للدولة التي يحمل ذلك الشخص جنسيتها.^٩
- ٥- تقوم أية دولة يجري تسليم أي شخص إليها طبقاً لأحكام الفقرة ١ من المادة التاسعة، بإجراء تحقيق أولي لتحديد الوقائع فوراً.^{١٠}
- ٦- عندما تحتجز دولة ما شخصاً طبقاً لأحكام هذه المادة، تخطر فوراً دولة تسجيل الطائرة، ودولة المشغل، والدولة التي يحمل الشخص المحتجز جنسيتها، وإذا ما رأت أن الأمر يستدعي ذلك، أي دولة أخرى ذات مصلحة، بواقعة هذا الاحتجاز وكذلك بالظروف التي دعت الى إجراءاته. وتبادر الدولة التي تجري التحقيق الأولي المشار إليه في الفقرة ٥ من هذه المادة على وجه السرعة بإرسال تقرير بنتيجة التحقيق الى تلك الدول تبين فيه ما إذا كانت تزمع ممارسة اختصاصها في هذا الشأن.^{١١}

المادة الثانية عشرة^{١٢}

- ١- عندما يتم انزال شخص طبقاً لأحكام الفقرة ١ من المادة الثامنة، أو تسليمه طبقاً لأحكام الفقرة ١ من المادة التاسعة، ولا يستطيع أو لا يرغب في مواصلة رحلته، وترفض دولة الهبوط قبوله، يجوز لتلك الدولة، إذا لم يكن ذلك

^٦ تناظر هذه المادة تماماً تقريباً المادة الثانية عشرة من اتفاقية طوكيو.

^٧ يناظر هذا تماماً تقريباً الفقرة ١ من المادة الثالثة عشرة من اتفاقية طوكيو.

^٨ يناظر هذا النسخة المعدلة من الفقرة ٢ من المادة الثالثة عشرة من اتفاقية طوكيو.

^٩ يناظر هذا الفقرة ٣ من المادة الثالثة عشرة من اتفاقية طوكيو.

^{١٠} يناظر هذا تماماً تقريباً الفقرة ٤ من المادة الثالثة عشرة من اتفاقية طوكيو.

^{١١} يناظر هذا تماماً تقريباً الفقرة ٥ من المادة الثالثة عشرة من اتفاقية طوكيو.

^{١٢} تناظر هذه المادة تماماً تقريباً المادة الرابعة عشرة من اتفاقية طوكيو.

الشخص من مواطنيها أو مقيماً فيها بصفة دائمة، أن تعيده الى أراضي الدولة التي يحمل جنسيتها أو التي يقيم فيها بصفة دائمة أو الى أراضي الدولة التي بدأ منها رحلته بطريق الجو.

٢- لا يعتبر إنزال الشخص المعني أو تسليمه أو احتجازه أو اتخاذ الاجراءات الأخرى المشار إليها في الفقرة ٣ من المادة الحادية عشرة، أو اعادة الشخص المعني، بمثابة إذن بالدخول الى أراضي الدولة الطرف المعنية، وذلك فيما يتعلق بقانون تلك الدولة الخاص بدخول الأشخاص الى أراضيها أو قبولهم فيها وليس في أحكام هذه الاتفاقية ما يمس قانون دولة طرف يتعلق بإبعاد الأشخاص من أراضيها.

المادة الثالثة عشرة

١- مع عدم الاخلال بأحكام المادة الثانية عشرة، فإن أي شخص جرى إنزاله طبقاً للفقرة ١ من المادة الثامنة، أو جرى تسليمه طبقاً للفقرة ١ من المادة التاسعة، ويرغب في مواصلة رحلته، يستطيع في أقرب وقت ممكن التوجه لأية جهة يختارها، ما لم يقتض قانون دولة الهبوط تواجد لغرض اتخاذ اجراءات خاصة بالتسليم أو اجراءات جنائية.^{١٣}

٢- على الدولة المتعاقدة التي يتم إنزال أحد الأشخاص في أراضيها طبقاً للفقرة ١ من المادة الثامنة، أو يتم تسليمه فيها طبقاً للفقرة ١ من المادة التاسعة، أن تكفل لذلك الشخص معاملة منصفة، بما في ذلك التمتع بكل الحقوق والضمانات طبقاً لقوانينها وللأحكام المنطبقة من القانون الدولي، بما في ذلك القانون الدولي لحقوق الانسان، وذلك بدون الاخلال بقوانين تلك الدولة المتعلقة بالدخول الى أراضيها أو قبول الأشخاص فيها أو تسليمهم أو إعادهم منها.^{١٤}

الباب الخامس – أحكام أخرى

المادة الرابعة عشرة^{١٥}

١- الجرائم بخلاف تلك المنصوص عليها في الفقرة ١ (أ) (ب) و ٢ (أ) (ب) من المادة الثانية لا تعتبر تقتضي التسليم.

٢- تكون الدولة الطرف التي يُعثَر في أراضيها على المدعى بارتكابه جريمة منصوص عليها في الفقرات ١ (أ) (ب) و ٢ (أ) (ب) من المادة الثانية، ملزمة، إذا لم تقم بتسليم ذلك الشخص، وذلك بدون أي استثناء كان وسواء ارتكبت الجريمة في أراضيها أو لم ترتكب فيها، بإحالة القضية الى سلطاتها المختصة للشروع في مقاضاته جنائياً. وتتخذ تلك السلطات قرارها بنفس الطريقة التي تتبعها وفقاً لقوانين تلك الدولة إزاء أي جريمة عادية ذات طابع خطير.

المادة الخامسة عشرة^{١٦}

١- تعتبر الجرائم المبيّنة في الفقرات ١ (أ) (ب) و ٢ (أ) (ب) من المادة الثانية جرائم تقتضي التسليم بموجب أي معاهدة لتسليم المجرمين مبرمة بين الدول الأطراف. وتتعهد الدول الأطراف بأن تدرج هذه الجرائم بوصفها جرائم تقتضي التسليم في أي معاهدة لتسليم المجرمين تبرم فيما بينها.

^{١٣} يناظر هذا جزئياً الفقرة ١ من المادة الخامسة عشرة من اتفاقية طوكيو.

^{١٤} هذه هي توليفة من الفقرة ٢ من المادة الخامسة عشرة من اتفاقية طوكيو والمادة الحادية عشرة من اتفاقية بيجين (بند المعاملة المنصفة).

^{١٥} يناظر هذا المادة العاشرة من اتفاقية بيجين.

^{١٦} يناظر هذا تماماً تقريباً المادة الثانية عشرة من اتفاقية بيجين.

٢- عندما تتلقى دولة طرف تجعل التسليم مشروطاً بوجود معاهدة لتسليم المجرمين، طلب التسليم من دولة طرف أخرى لا ترتبط معها بمعاهدة لتسليم المجرمين، يجوز لها، حسب تقديرها، أن تعتبر هذه الاتفاقية سنداً قانونياً للتسليم فيما يخص الجرائم المبينة في الفقرات ١ (أ) (ب) و ٢ (أ) (ب) من المادة الثانية. ويكون التسليم رهناً بالشروط الأخرى المنصوص عليها في قانون الدولة المطلوب منها التسليم.

٣- تعترف الدول الأطراف التي لا تجعل التسليم مشروطاً بوجود معاهدة لتسليم المجرمين بالجرائم المبينة في الفقرات ١ (أ) (ب) و ٢ (أ) (ب) من المادة الثانية بوصفها جرائم تقتضي التسليم فيما بينها، رهناً بمראהة الشروط المنصوص عليها في قانون الدولة المطلوب منها التسليم.

٤- لأغراض التسليم بين الدول الأطراف، تُعامل كل من الجرائم المبينة في الفقرات ١ (أ) (ب) و ٢ (أ) (ب) من المادة الثانية كما لو كانت قد ارتكبت ليس فحسب في مكان وقوعها بل أيضاً في أراضي الدول الأطراف المطلوب منها تأسيس اختصاصها وفقاً لأحكام الفقرات الفرعية (أ) و (ب) و (د) و (هـ) من الفقرة ١ من المادة الخامسة، والتي أسست اختصاصها طبقاً لأحكام الفقرة ٢ من المادة الخامسة.

المادة السادسة عشرة^{١٧}

لا يجوز، لأغراض تسليم المجرمين أو المساعدة القانونية المتبادلة، اعتبار أي جريمة من الجرائم المنصوص عليها في الفقرات ١ (أ) (ب) و ٢ (أ) (ب) من المادة الثانية جريمة سياسية أو جريمة متصلة بجريمة سياسية أو جريمة ارتكبت بدوافع سياسية. وبالتالي، لا يجوز رفض طلب بشأن التسليم أو المساعدة القانونية المتبادلة مؤسس على مثل هذه الجريمة لمجرد أنه يتعلق بجريمة سياسية أو جريمة متصلة بجريمة سياسية أو جريمة ارتكبت بدوافع سياسية.

المادة السابعة عشرة^{١٨}

ليس في هذه الاتفاقية ما يفسر على أنه يفرض التزاما بتسليم المجرمين أو بتقديم المساعدة القانونية المتبادلة، إذا توفرت لدى الدولة الطرف المطلوب منها التسليم أسباب وجيهة تدعوها الى الاعتقاد أن طلب تسليم المجرمين لارتكابهم الجرائم المذكورة في الفقرات ١ (أ) (ب) و ٢ (أ) (ب) من المادة الثانية، أو طلب المساعدة القانونية المتبادلة فيما يتعلق بهذه الجرائم، قد قدم بغية محاكمة أو معاقبة شخص ما بسبب العرق الذي ينتمي إليه أو بسبب دينه أو جنسيته أو أصله الاثني أو رأيه السياسي أو جنسه، أو أن استجابتها للطلب من شأنها أن تمس بالشخص المذكور لأي من هذه الأسباب.

المادة الثامنة عشرة^{١٩}

تحدد الدول الأطراف التي أنشأت فيما بينها مؤسسات مشتركة لتشغيل النقل الجوي، أو وكالات دولية للنقل الجوي تشغل طائرات خاضعة للتسجيل المشترك أو الدولي، بالوسائل المناسبة، الدولة التي تمارس الاختصاص على كل طائرة وتمارس اختصاصات دولة السجل لأغراض هذه الاتفاقية، وتُسعر بذلك الأمين العام لمنظمة الطيران المدني الدولي الذي يحيل هذا الإشعار الى جميع الدول الأطراف في هذه الاتفاقية.

^{١٧} يناظر هذا تماماً تقريباً المادة الثالثة عشرة من اتفاقية بيجين.

^{١٨} يناظر هذا تماماً تقريباً المادة الرابعة عشرة من اتفاقية بيجين.

^{١٩} يناظر هذا المادة الخامسة عشرة من اتفاقية بيجين والمادة الثامنة عشرة من اتفاقية طوكيو.

المادة التاسعة عشرة^{٢٠}

عندما تتأخر رحلة جوية أو تتوقف بسبب ارتكاب إحدى الجرائم المبينة في المادة الثانية، تيسر الدولة الطرف التي توجد الطائرة أو الركاب أو الطاقم في أراضيها استمرار رحلة الركاب والطاقم بأسرع ما يمكن عملياً.

المادة العشرون

- ١- تسعى الدول الأطراف، وفقاً للقانون الدولي والوطني، الى اتخاذ كل الإجراءات العملية لمنع وقوع الجرائم المبينة في المادة الثانية.^{٢١}
- ٢- تتخذ الدول الأطراف كل التدابير اللازمة لزيادة وعي الركاب بعدم مقبولية أنواع السلوك المبينة في المادة الثانية في تسهيلات الطيران وعلى متن الطائرات وبالعواقب القانونية لتلك الأنواع من السلوك.^{٢٢}
- ٣- تسعى الدول الأطراف لكفالة قيام المطارات ومشغلي الطائرات والسلطات العامة بتوفير التدريب للعاملين المعنيين بخصوص تحديد أنواع السلوك المبينة في المادة الثانية والسيطرة عليها، بما في ذلك التعرف على الحالات التي تؤدي الى التصعيد ومعالجتها، واحتواء الأزمات.^{٢٣}

المادة الحادية والعشرون

- ١- تقدم الدول الأطراف كل منها الى الأخرى أقصى قدر من المساعدة بشأن الإجراءات الجنائية المتخذة إزاء الجرائم المبينة في المادة الثانية. وينطبق، في جميع الحالات، قانون الدولة التي طلبت منها المساعدة.^{٢٤}
- ٢- لا تمس أحكام الفقرة ١ من هذه المادة بالالتزامات التي تفرضها أي معاهدة أخرى، ثنائية كانت أم متعددة الأطراف، تنظم حالياً أو مستقبلاً، كلياً أو جزئياً، المساعدة المتبادلة في المسائل الجنائية.^{٢٥}
- ٣- تقوم أي دولة طرف لديها سبب يدعوها الى الاعتقاد أن إحدى الجرائم المنصوص عليها في المادة الثانية على وشك أن ترتكب، بإبلاغ أي معلومات ذات صلة بذلك تكون بحوزتها، وفقاً لقانونها الوطني، الى الدول التي تعتقد أنها قد تكون من الدول المبينة في الفقرتين ١ و ٢ من المادة الخامسة.^{٢٦}
- ٤- تضع الدول الأطراف تدابير ملائمة لكفالة تعاون مشغلي الطائرات وطواقمهم وركابهم في الإجراءات القانونية المتخذة بخصوص ارتكاب أي من الجرائم المبينة في المادة الثانية.

^{٢٠} يناظر هذا الفقرة ٢ من المادة السادسة عشرة من اتفاقية بيجين.

^{٢١} يناظر هذا الفقرة ١ من المادة السادسة عشرة من اتفاقية بيجين.

^{٢٢} تعابير مستمدة من التوصية ٦-٤٤ للملحق ٩.

^{٢٣} تعابير مستمدة من التوصية ٦-٤٥ للملحق ٩.

^{٢٤} يناظر هذا الفقرة ١ من المادة السابعة عشرة من اتفاقية بيجين.

^{٢٥} يناظر هذا الفقرة ٢ من المادة السابعة عشرة من اتفاقية بيجين.

^{٢٦} يناظر هذا المادة الثامنة عشرة من اتفاقية بيجين.

المادة الثانية والعشرون^{٢٧}

- ١- أي نزاع بين دولتين أو أكثر من الدول الأطراف حول تفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية والذي لا يمكن تسويته عن طريق التفاوض، يحال الى التحكيم بناء على طلب إحدى هذه الدول. وإذا لم يتفق أطراف النزاع على هيئة التحكيم في غضون ستة أشهر من تاريخ طلب الاحالة الى التحكيم، لأي طرف من هؤلاء الأطراف أن يحيل النزاع الى محكمة العدل الدولية بتقديم طلب وفقاً لنظام المحكمة.
- ٢- لكل دولة عند التوقيع أو التصديق على هذه الاتفاقية أو قبولها أو الموافقة عليها أو الانضمام إليها أن تعلن عدم التزامها بأحكام الفقرة السابقة. ولا تكون الدول الأطراف الأخرى ملزمة بالفقرة المذكورة تجاه أية دولة طرف تكون قد أبدت مثل هذا التحفظ.
- ٣- لأية دولة طرف تكون قد أبدت تحفظاً وفقاً للفقرة السابقة أن تسحب ذلك التحفظ في أي وقت بإخطار ترسله الى جهة الایداع.

البنود الختامية

^{٢٧} يناظر هذا المادة العشرين من اتفاقية بيجين.

المرفق (ب)

وثيقة جديدة لتعديل الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات

بنود الديباجة

الباب الأول – التعاريف والجرائم ونطاق التطبيق

المادة الأولى

لغرض هذه الاتفاقية:

- (أ) تعتبر الطائرة "في حالة طيران" في أي وقت منذ لحظة إغلاق كل أبوابها الخارجية عقب صعود الركاب إليها حتى اللحظة التي يتم فيها فتح أي باب من تلك الأبواب بغرض انزالهم؛ وفي حالة الهبوط الاضطراري، يُعتبر الطيران مستمراً حتى الوقت الذي تتولى فيه السلطات المختصة المسؤولية عن الطائرة وعن الأشخاص والممتلكات على متنها؛
- (ب) "عضو الطاقم" يعني أي شخص يكلفه مشغل طائرة بالعمل على الطائرة خلال مدة المأمورية الجوية؛
- (ج) "حارس الأمن على متن الطائرة" يعني أي شخص تصرّح له حكومة دولة المشغل وحكومة دولة التسجيل بأن يكون في الطائرة لغرض حماية تلك الطائرة ومن على متنها من الأشخاص من أفعال التدخل غير المشروع. وهذا يستبعد الأشخاص المستخدمين لتوفير حماية شخصية حصراً لشخص بعينه أو أكثر ممن يسافرون على متن الطائرة، مثل الحراس الشخصيين؛
- (د) "رحلة جوية دولية" تعني أي رحلة جوية يقع مكان مغادرتها ومقصدتها المعترف [أو الفعلي] داخل أراضي دولتين، سواء كان أو لم يكن يوجد انقطاع في الطيران، أو داخل أراضي دولة واحدة إذا كان يوجد مكان توقف معترف في أراضي دولة أخرى؛
- (هـ) "مشغل" يعني الشخص الذي يستخدم الطائرة، بشرط أن يحتفظ بالسيطرة على ملاحاة الطائرة الشخص الذي يستمد منه الحق في استخدام الطائرة، سواء كان ذلك بصورة مباشرة أو غير مباشرة، يعتبر ذلك الشخص المشغل. ويعتبر أي شخص مستخدماً لطائرة عندما يستخدمها شخصياً أو عندما يستخدم موظفوه أو وكلاؤه الطائرة أثناء أدائهم لأعمالهم، سواء كان ذلك أم لم يكن ضمن نطاق سلطتهم؛
- (و) "قائد الطائرة" يعني الطيار الذي عينه المشغل، أو في حالة الطيران العام هو الطيار الذي عينه المالك، لقيادة الطائرة وكلفه بتشغيل الرحلة الجوية بأمان. [عندما يصبح قائد الطائرة معاقلاً لأي سبب أياً كان، يتولى الطيار المساعد المعين مهمة قائد الطائرة]؛
- (ز) "دولة طرف" تعني دولة تسري فيها هذه الاتفاقية.

المادة الثانية

- ١- يرتكب أي شخص جريمة على متن طائرة إذا قام ذلك الشخص بما يلي:
- (أ) اعتدى على عضو في الطاقم أو هدهه أو خوفه، سواءً بدنياً أو لفظياً، أو تدخل في أداء مهام عضو الطاقم أو قلل من قدرة عضو الطاقم على أداء تلك المهام؛
- (ب) أو رفض اتباع تعليمات مشروعة أعطاها قائد الطائرة، أو عضو في الطاقم نيابة عن قائد الطائرة، لغرض ضمان سلامة الطائرة أو أي شخص أو ممتلكات على متنها أو لغرض الحفاظ على حسن النظام والانضباط على متن الطائرة.
- ٢- يرتكب أي شخص جريمة على متن طائرة إذا قام ذلك الشخص بما يلي:
- (أ) قام أو هدد بالقيام بأحد أعمال العنف البدني ضد شخص آخر؛
- (ب) أو اعتدى جنسياً على شخص آخر.
- ٣- أي شخص يتصرف بطريقة من المحتمل أن تعرض سلامة الطائرة أو أي شخص على متنها أو يعرض للخطر حسن النظام والانضباط على متن الطائرة يرتكب جريمة على متن طائرة إذا قام ذلك الشخص بما يلي:
- (أ) اعتدى على شخص آخر أو هدهه أو خوفه، سواءً بدنياً أو لفظياً؛
- (ب) سبب متعمداً ضرراً أو دماراً لممتلكات؛
- (ج) أو استهلك مشروبات كحولية أو مخدرات^١ وثل نتيجة لذلك.
- ٤- يرتكب أي شخص جريمة على متن طائرة إذا قام ذلك الشخص بما يلي:
- (أ) دخّن في مرحاض، أو دخّن في مكان آخر بطريقة من المحتمل أن تعرض سلامة الطائرة للخطر^٢؛
- (ب) عبث بجهاز كشف الدخان أو بأي جهاز آخر يتعلق بالسلامة على متن الطائرة؛
- (ج) شغلّ جهازاً إلكترونياً محمولاً عندما يكون مثل هذا التصرف محظوراً؛
- (د) أو تصرف بطريقة أخرى تشكل تهديداً لسلامة الطائرة أو للأشخاص أو للممتلكات على متن الطائرة.
- ٥- لا تؤثر الجرائم الواردة في هذه المادة على أي جرائم ضد القانون الجنائي للفقرة ١ (أ) من المادة الأولى من الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات لعام ١٩٦٣ والاختصاص المرتبط بها.

المادة الثالثة

(الخيار ١ - اتفاقية طوكيو ١٩٦٣)

- ١- لا تطبق هذه الاتفاقية على الطائرات المستعملة في الخدمات العسكرية أو الجمركية أو في خدمات الشرطة.

^١ يجوز النظر أيضاً في استخدام عبارة "مواد خاضعة للمراقبة".

^٢ قد تتمثل بدائل أخرى في اعتماد التعابير التالية: "دخّن في مرحاض، أو دخّن في مكان آخر عندما يكون مثل هذا التصرف محظوراً" أو "دخّن في أي مكان على متن الطائرة، يشمل ولكن لا يقتصر على في مرحاض بطريقة من المحتمل أن تعرض سلامة الطائرة للخطر".

٢- فيما عدا ما ينص عليه الباب الثالث، تطبق هذه الاتفاقية فيما يتعلق بالجرائم التي يرتكبها شخص على متن أية طائرة مسجلة في دولة طرف، أثناء وجود تلك الطائرة في حالة طيران أو فوق سطح أعالي البحار أو أي منطقة أخرى خارج أراضي أية دولة.

٣- لا تطبق أحكام الباب الثالث على الجرائم التي يرتكبها أو على وشك أن يرتكبها شخص على متن طائرة في حالة طيران في المجال الجوي لدولة التسجيل أو فوق أعالي البحار أو أية منطقة أخرى خارج أراضي أية دولة إلا إذا كانت آخر نقطة للاقلاع أو كانت النقطة التالية للهبوط المقصود تقع في دولة التسجيل، أو إذا قامت الطائرة فيما بعد بالطيران في المجال الجوي لدولة غير دولة التسجيل مع بقاء مثل هذا الشخص على متنها.

(الخيار ٢)

- ١- لا تطبق هذه الاتفاقية على الطائرات المستعملة في الخدمات العسكرية أو الجمركية أو في خدمات الشرطة.
- ٢- تطبق هذه الاتفاقية على الجرائم التي يرتكبها شخص على متن طائرة في حالة طيران مسجلة في دولة طرف، بشرط أن تكون مثل هذه الطائرة عاملة في رحلة جوية دولية.

(الخيار ٣)

- ١- لا تطبق هذه الاتفاقية على الطائرات المستعملة في الخدمات العسكرية أو الجمركية أو في خدمات الشرطة.
- ٢- تطبق هذه الاتفاقية على الجرائم التي يرتكبها شخص على متن طائرة في حالة طيران، بشرط أن تكون مثل هذه الطائرة عاملة في رحلة جوية دولية.

(الخيار ٤)

تتعهد كل دولة طرف بجعل الجرائم المنصوص عليها في المادة الثانية معاقباً عليها بعقوبات ملائمة متنسقة مع قانونها الوطني وتراعى فيها خطورة تلك الجرائم وطبيعتها. ويجوز أن تشمل مثل هذه العقوبات، ضمن عقوبات أخرى، الحرمان من الحق في السفر بالطائرات وجزاءات نقدية.

الباب الثاني – الاختصاص

المادة الخامسة

١- تتخذ كل دولة طرف التدابير الضرورية لتأسيس اختصاصها بالجرائم المنصوص عليها في المادة الثانية في الحالات التالية:

- (أ) عندما تُرتكب الجريمة على متن طائرة مسجلة في تلك الدولة؛
- (ب) أو عندما تُرتكب الجريمة على متن طائرة مؤجرة أو بدون الطاقم لمشغل؛ مقر أعماله الرئيسي أو، إذا لم يكن للمشغل مثل هذا المقر للأعمال، مكان إقامته الدائم في تلك الدولة؛
- (ج) أو عندما تُرتكب الجريمة على متن طائرة على أو فوق أراضي تلك الدولة؛
- (د) أو عندما يرتكب الجريمة أحد مواطني تلك الدولة؛

(هـ) أو عندما تُرتكب الجريمة على متن طائرة في حالة طيران خارج تلك الدولة؛ إذا

(١) كان الهبوط التالي للطائرة في تلك الدولة [و

(٢) قام قائد الطائرة بتسليم مرتكب الجريمة المشتبه فيه للسلطات المختصة لتلك الدولة، مع طلب أن

تقاضى السلطات مرتكب الجريمة المشتبه فيه مقاضاة جنائية ومع تأكيد أن قائد الطائرة أو المشغل لم ولن يقدم طلباً مماثلاً إلى أي دولة أخرى.]

٢- يجوز أيضاً لكل دولة طرف أن تؤسس اختصاصها بأي جريمة مثل هذه في الحالات التالية:

(أ) عندما تُرتكب الجريمة ضد أحد مواطني تلك الدولة؛

(ب) عندما يرتكب الجريمة شخص عديم الجنسية مكان إقامته المعتاد في أراضي تلك الدولة.

٣- تتخذ كل دولة طرف بالمثل التدابير الضرورية لتأسيس اختصاصها بالجرائم المنصوص عليها في الفقرة ١ (أ)

(ب) و ٢ (أ) (ب) من المادة الثانية، في حالة وجود مرتكب الجريمة المدعى به في أراضيها وعدم تسليمها ذلك الشخص طبقاً للمادة السابعة عشرة لأي من الدول الأطراف التي أسست اختصاصها وفقاً للفقرات القابلة للتطبيق من هذه المادة فيما يتعلق بتلك الجرائم.

٤- لا تستبعد هذه الاتفاقية أي اختصاص جنائي يمارس وفقاً للقانون الوطني.

الباب الثالث – سلطات قائد الطائرة

المادة السادسة

الخيار ١

١- عندما تتوافر لدى قائد الطائرة أسانيد معقولة للاعتقاد أن شخصاً ما قد ارتكب، أو يشرع في ارتكاب إحدى الجرائم أو الأفعال المشار إليها في المادة الثانية على متن الطائرة، يجوز له أن يتخذ قبل ذلك الشخص إجراءات معقولة، بما في ذلك إجراءات التحفظ، التي تكون ضرورية:

(أ) لحماية سلامة الطائرة أو الأشخاص أو الممتلكات على متنها،

(ب) أو للمحافظة على حسن النظام والانضباط على متن الطائرة،

(ج) أو لتمكينه من تسليم ذلك الشخص إلى السلطات المختصة أو إنزال مثل هذا الشخص طبقاً لأحكام هذا الباب.

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 الركاب أو أن يصرّح لهم بتقديمها دونما الزام في ذلك. كما يجوز لأي من أعضاء الطاقم أو أي من الركاب أن يقوم، بدون ذلك التصريح، باتخاذ إجراءات وقائية معقولة عندما تتوافر لديه أسانيد معقولة تدعوه للاعتقاد أن ذلك العمل صفة ضرورية فورية لحماية سلامة الطائرة، أو الأشخاص أو الممتلكات على متنها.

(الخيار ٢ - حراس الأمن على متن الطائرة)

١- عندما تتوافر لدى قائد الطائرة أسانيد معقولة للاعتقاد أن شخصاً ما قد ارتكب، أو يشرع في ارتكاب إحدى الجرائم أو الأفعال المشار إليها في المادة الثانية على متن الطائرة، يجوز له أن يتخذ قبل ذلك الشخص إجراءات معقولة، بما في ذلك إجراءات التحفظ، التي تكون ضرورية:

(أ) لحماية سلامة الطائرة أو الأشخاص أو الممتلكات على متنها،

(ب) أو للمحافظة على حسن النظام والانضباط على متن الطائرة،

(ج) أو لتمكينه من تسليم ذلك الشخص إلى السلطات المختصة أو إنزال مثل هذا الشخص طبقاً لأحكام هذه الاتفاقية.

٢- يجوز لقائد الطائرة أن يطلب قيام أعضاء آخرين من طاقمها أو أن يصرح لهم بمساعدته في التحفظ على أي شخص يكون له الحق في التحفظ عليه، ويجوز له أن يطلب المساعدة من الركاب أو أن يصرح لهم بتقديمها دونما الزام في ذلك. كما يجوز لأي من أعضاء الطاقم أو أي من الركاب أن يقوم، بدون ذلك التصريح، باتخاذ إجراءات وقائية معقولة عندما تتوافر لديه أسانيد معقولة تدعو للاعتقاد أن لذلك العمل صفة ضرورية لحماية سلامة الطائرة، أو الأشخاص أو الممتلكات على متنها.

٣- يجوز أيضاً لأي عضو في الطاقم أو حارس أمن على متن الطائرة أو راكب اتخاذ إجراءات وقائية معقولة بدون ذلك التصريح عندما تتوافر لديه أسانيد معقولة تدعو للاعتقاد أن لذلك العمل صفة ضرورية فورية لحماية سلامة الطائرة أو الأشخاص أو الممتلكات على متنها.

المادة السابعة

١- يتوقف تطبيق إجراءات التحفظ التي تتخذ تجاه شخص ما وفقاً لأحكام المادة السادسة فيما وراء أية نقطة تهبط فيها الطائرة إلا:

(أ) إذا كانت تلك النقطة تقع في أراضي دولة غير طرف وترفض سلطات تلك الدولة السماح بإنزال ذلك الشخص أو إذا كانت إجراءات التحفظ قد فرضت وفقاً للفقرة ١ (ج) من المادة السادسة لتمكين تسليمه للسلطات المختصة؛

(ب) إذا هبطت الطائرة هبوطاً اضطرارياً وليس في مقدور قائد الطائرة أن يسلم ذلك الشخص للسلطات المختصة؛

(ج) إذا قبل ذلك الشخص استمرار نقله فيما وراء تلك النقطة مع بقائه خاضعاً لإجراءات التحفظ.

٢- يقوم قائد الطائرة، في أقرب وقت ممكن عملياً، وإذا أمكن قبل هبوط الطائرة في أراضي دولة ما وعلى متنها شخص تحت التحفظ وفقاً لأحكام المادة السادسة، بإخطار سلطات تلك الدولة بوجود شخص تحت التحفظ على متن الطائرة وأسباب التحفظ عليه.

المادة الثامنة

١- عندما تتوافر لدى قائد الطائرة أسانيد معقولة تدعو للاعتقاد أن شخصاً ما قد ارتكب أو يشرع في ارتكاب أحد الأفعال المشار إليها في المادة الثانية، على متن الطائرة، يجوز له إنزال ذلك الشخص في أراضي أية دولة تهبط فيها الطائرة، بقدر ما يكون ذلك الاجراء ضرورياً لأغراض الفقرة الفرعية (أ) أو (ب) من الفقرة ١ من المادة السادسة.

٢- يبلغ قائد الطائرة سلطات الدولة التي يقوم فيها بإنزال أي شخص طبقاً لأحكام هذه المادة بواقعة ذلك الانزال وبالأسباب التي دعت إليه.

المادة التاسعة

١- إذا توافرت لدى قائد الطائرة أسانيد معقولة تدعوه للاعتقاد أن شخصاً ما قد ارتكب على متن الطائرة إحدى الجرائم المشار إليها في المادة الثانية، يجوز له أن يسلم ذلك الشخص للسلطات المختصة في أية دولة طرف تهبط الطائرة في أراضيها.

٢- يقوم قائد الطائرة في أقرب وقت ممكن عملياً، وإذا أمكن قبل هبوط الطائرة في أراضي دولة طرف وعلى متنها شخص ينوي قائد الطائرة أن يسلمه وفقاً لأحكام الفقرة السابقة، بإخطار سلطات تلك الدولة بنيته تسليم ذلك الشخص وبالأسباب التي دعت لذلك.

٣- يزود قائد الطائرة السلطات التي يسلم مرتكب الجريمة المشتبه فيه إليها وفقاً لأحكام هذه المادة بجميع الأدلة والمعلومات التي تكون في حوزته على نحو مشروع.

المادة العاشرة

الخيار ١

بالنسبة للإجراءات التي تتخذ وفقاً لهذه الاتفاقية، لا يعد قائد الطائرة، أو أي عضو آخر من أعضاء طاقمها، أو أي راكب، أو المالك أو المشغل أو الشخص الذي تسيّر الرحلة لحسابه، مسؤولاً في أية دعوى ترفع بسبب المعاملة التي يتعرض لها الشخص الذي اتخذت الإجراءات حياله.

(الخيار ٢)

بالنسبة للإجراءات التي تتخذ وفقاً لهذه الاتفاقية، لا يعد قائد الطائرة، أو أي عضو آخر من أعضاء طاقمها، أو أي راكب، أو المالك أو المشغل، مسؤولاً في أية دعوى يرفعها الشخص الذي اتخذت الإجراءات حياله أو ترفع بالنيابة عنه.

(الخيار ٣ - معيار المراعاة)

بالنسبة للإجراءات التي تتخذ وفقاً لهذه الاتفاقية، لا يعد قائد الطائرة، أو أي عضو آخر من أعضاء طاقمها، أو أي راكب، أو المالك أو المشغل، مسؤولاً في أية دعوى من قبل الشخص الذي اتخذت الإجراءات حياله أو بالنيابة عنه، ما لم تتخذ مثل هذه الإجراءات بطريقة تعسفية ومنطوية على تقلب الأهواء.

(الخيار ٤ - حارس الأمن على متن الطائرة)

بالنسبة للإجراءات التي تتخذ وفقاً لهذه الاتفاقية، لا يعد قائد الطائرة، أو أي حارس أمن على متن الطائرة، أو أي عضو آخر من أعضاء طاقمها، أو أي راكب، أو المالك أو المشغل مسؤولاً في أية دعوى من قبل الشخص الذي اتخذت الإجراءات حياله أو بالنيابة عنه.

الباب الرابع – سلطات الدول وواجباتها

المادة الحادية عشرة

- ١- تسمح أية دولة طرف لقائد طائرة مسجلة في دولة طرف أخرى بإنزال أي شخص طبقاً لأحكام الفقرة ١ من المادة الثامنة.
- ٢- تتسلم أية دولة طرف أي شخص يقوم قائد الطائرة بتسليمه إليها طبقاً للفقرة ١ من المادة التاسعة.^٣
- ٣- تقوم أية دولة طرف، إذا رأت أن الظروف تبرر ذلك، باحتجاز، أو باتخاذ الإجراءات الأخرى التي تكفل تواجدها أي شخص تسلمته. ويتم الاحتجاز أو اتخاذ الإجراءات الأخرى وفقاً لقوانين تلك الدولة، على أن تستمر تلك الإجراءات إلى الوقت اللازم فقط لإتمام الإجراءات الجنائية أو إجراءات التسليم.^٤
- ٤- يعاون أي شخص يكون قد تم احتجازه وفقاً لأحكام الفقرة السابقة في الاتصال فوراً بأقرب ممثل مختص للدولة التي يحمل ذلك الشخص جنسيتها.^٥
- ٥- تقوم أية دولة بجري تسليم أي شخص إليها طبقاً لأحكام الفقرة ١ من المادة التاسعة، بإجراء تحقيق أولي لتحديد الوقائع فوراً.^٦
- ٦- عندما تحتجز دولة ما شخصاً طبقاً لأحكام هذه المادة، تخطر فوراً دولة تسجيل الطائرة، ودولة المشغل، والدولة التي يحمل الشخص المحتجز جنسيتها، وإذا ما رأت أن الأمر يستدعي ذلك، أي دولة أخرى ذات مصلحة، بواقعة هذا الاحتجاز وكذلك بالظروف التي دعت إلى إجرائه. وتبادر الدولة التي تجري التحقيق الأولي المشار إليه في الفقرة ٥ من هذه المادة على وجه السرعة بإرسال تقرير بنتيجة التحقيق إلى تلك الدول تبيين فيه ما إذا كانت تزمع ممارسة اختصاصها في هذا الشأن.^٧

المادة الثانية عشرة

- ١- عندما يتم انزال شخص طبقاً لأحكام الفقرة ١ من المادة الثامنة، أو تسليمه طبقاً لأحكام الفقرة ١ من المادة التاسعة، ولا يستطيع أو لا يرغب في مواصلة رحلته، وترفض دولة الهبوط قبوله، يجوز لتلك الدولة، إذا لم يكن ذلك الشخص من مواطنيها أو مقيماً فيها بصفة دائمة، أن تعيده إلى أراضي الدولة التي يحمل جنسيتها أو التي يقيم فيها بصفة دائمة أو إلى أراضي الدولة التي بدأ منها رحلته بطريق الجو.
- ٢- لا يعتبر إنزال الشخص المعني أو تسليمه أو احتجازه أو اتخاذ الإجراءات الأخرى المشار إليها في الفقرة ٣ من المادة الحادية عشرة، أو إعادة الشخص المعني، بمثابة إذن بالدخول إلى أراضي الدولة الطرف المعنية، وذلك فيما يتعلق بقانون تلك الدولة الخاص بدخول الأشخاص إلى أراضيها أو قبولهم فيها وليس في أحكام هذه الاتفاقية ما يمس قانون دولة طرف يتعلق بإبعاد الأشخاص من أراضيها.

^٣ يناظر هذا تماماً تقريباً الفقرة ١ من المادة الثالثة عشرة من اتفاقية طوكيو.

^٤ يناظر هذا النسخة المعدلة من الفقرة ٢ من المادة الثالثة عشرة من اتفاقية طوكيو.

^٥ يناظر هذا الفقرة ٣ من المادة الثالثة عشرة من اتفاقية طوكيو.

^٦ يناظر هذا تماماً تقريباً الفقرة ٤ من المادة الثالثة عشرة من اتفاقية طوكيو.

^٧ يناظر هذا تماماً تقريباً الفقرة ٥ من المادة الثالثة عشرة من اتفاقية طوكيو.

المادة الثالثة عشرة

- ١- مع عدم الإخلال بأحكام المادة الثانية عشرة، فإن أي شخص جرى إنزاله طبقاً للفقرة ١ من المادة الثامنة، أو جرى تسليمه طبقاً للفقرة ١ من المادة التاسعة، ويرغب في مواصلة رحلته، يستطيع في أقرب وقت ممكن التوجه لأية جهة يختارها، ما لم يقتض قانون دولة الهبوط تواجد لغرض اتخاذ إجراءات خاصة بالتسليم أو إجراءات جنائية.^٨
- ٢- على الدولة المتعاقدة التي يتم إنزال أحد الأشخاص في أراضيها طبقاً للفقرة ١ من المادة الثامنة، أو يتم تسليمه فيها طبقاً للفقرة ١ من المادة التاسعة، أن تكفل لذلك الشخص معاملة منصفة، بما في ذلك التمتع بكل الحقوق والضمانات طبقاً لقوانينها ولأحكام المنطبقة من القانون الدولي، بما في ذلك القانون الدولي لحقوق الإنسان، وذلك بدون الإخلال بقوانين تلك الدولة المتعلقة بالدخول إلى أراضيها أو قبول الأشخاص فيها أو تسليمهم أو إعادتهم منها.^٩

الباب الخامس - أحكام أخرى

المادة الرابعة عشرة

- ١- الجرائم بخلاف تلك المنصوص عليها في الفقرة ١ (أ) (ب) و ٢ (أ) (ب) من المادة الثانية لا تعتبر تقتضي التسليم.
- ٢- تكون الدولة الطرف التي يُعثَر في أراضيها على المدعى بارتكابه جريمة منصوص عليها في الفقرات ١ (أ) (ب) و ٢ (أ) (ب) من المادة الثانية، ملزمة، إذا لم تقم بتسليم ذلك الشخص، وذلك بدون أي استثناء كان وسواء ارتكبت الجريمة في أراضيها أو لم ترتكب فيها، بإحالة القضية إلى سلطاتها المختصة للشروع في مقاضاته جنائياً. وتتخذ تلك السلطات قرارها بنفس الطريقة التي تتبعها وفقاً لقوانين تلك الدولة إزاء أي جريمة عادية ذات طابع خطير.

المادة الخامسة عشرة

- ١- تعتبر الجرائم المبيّنة في الفقرات ١ (أ) (ب) و ٢ (أ) (ب) من المادة الثانية جرائم تقتضي التسليم بموجب أي معاهدة لتسليم المجرمين مبرمة بين الدول الأطراف. وتتعهد الدول الأطراف بأن تدرج هذه الجرائم بوصفها جرائم تقتضي التسليم في أي معاهدة لتسليم المجرمين تبرم فيما بينها.
- ٢- عندما تتلقى دولة طرف تجعل التسليم مشروطاً بوجود معاهدة لتسليم المجرمين، طلب التسليم من دولة طرف أخرى لا ترتبط معها بمعاهدة لتسليم المجرمين، يجوز لها، حسب تقديرها، أن تعتبر هذه الاتفاقية سنداً قانونياً للتسليم فيما يخص الجرائم المبيّنة في الفقرات ١ (أ) (ب) و ٢ (أ) (ب) من المادة الثانية. ويكون التسليم رهناً بالشروط الأخرى المنصوص عليها في قانون الدولة المطلوب منها التسليم.
- ٣- تعترف الدول الأطراف التي لا تجعل التسليم مشروطاً بوجود معاهدة لتسليم المجرمين بالجرائم المبيّنة في الفقرات ١ (أ) (ب) و ٢ (أ) (ب) من المادة الثانية بوصفها جرائم تقتضي التسليم فيما بينها، رهناً بمראה الشروط المنصوص عليها في قانون الدولة المطلوب منها التسليم.

^٨ ينظر هذا جزئياً الفقرة ١ من المادة الخامسة عشرة من اتفاقية طوكيو.

^٩ هذه هي توليفة من الفقرة ٢ من المادة الخامسة عشرة من اتفاقية طوكيو والمادة الحادية عشرة من اتفاقية بيجين (بند المعاملة المنصفة).

٤- لأغراض التسليم بين الدول الأطراف، تُعامل كل من الجرائم المبينة في الفقرات ١ (أ) (ب) و ٢ (أ) (ب) من المادة الثانية كما لو كانت قد ارتكبت ليس فحسب في مكان وقوعها بل أيضاً في أراضي الدول الأطراف المطلوب منها تأسيس اختصاصها وفقاً لأحكام الفقرات الفرعية (أ) و(ب) و(د) و(هـ) من الفقرة ١ من المادة الخامسة، والتي أسست اختصاصها طبقاً لأحكام الفقرة ٢ من المادة الخامسة.

المادة السادسة عشرة

لا يجوز، لأغراض تسليم المجرمين أو المساعدة القانونية المتبادلة، اعتبار أي جريمة من الجرائم المنصوص عليها في الفقرات ١ (أ) (ب) و ٢ (أ) (ب) من المادة الثانية جريمة سياسية أو جريمة متصلة بجريمة سياسية أو جريمة ارتكبت بدوافع سياسية. وبالتالي، لا يجوز رفض طلب بشأن التسليم أو المساعدة القانونية المتبادلة مؤسس على مثل هذه الجريمة لمجرد أنه يتعلق بجريمة سياسية أو جريمة متصلة بجريمة سياسية أو جريمة ارتكبت بدوافع سياسية.

المادة السابعة عشرة

ليس في هذه الاتفاقية ما يفسر على أنه يفرض التزاما بتسليم المجرمين أو بتقديم المساعدة القانونية المتبادلة، إذا توفرت لدى الدولة الطرف المطلوب منها التسليم أسباب وجيهة تدعوها الى الاعتقاد أن طلب تسليم المجرمين لارتكابهم الجرائم المذكورة في الفقرات ١ (أ) (ب) و ٢ (أ) (ب) من المادة الثانية، أو طلب المساعدة القانونية المتبادلة فيما يتعلق بهذه الجرائم، قد قُدم بغية محاكمة أو معاقبة شخص ما بسبب العرق الذي ينتمي إليه أو بسبب دينه أو جنسيته أو أصله الاثني أو رأيه السياسي أو جنسه، أو أن استجابتها للطلب من شأنها أن تمس بالشخص المذكور لأي من هذه الأسباب.

المادة الثامنة عشرة

تحدد الدول الأطراف التي أنشأت فيما بينها مؤسسات مشتركة لتشغيل النقل الجوي، أو وكالات دولية للنقل الجوي تشغل طائرات خاضعة للتسجيل المشترك أو الدولي، بالوسائل المناسبة، الدولة التي تمارس الاختصاص على كل طائرة وتمارس اختصاصات دولة السجل لأغراض هذه الاتفاقية، وتُشعر بذلك الأمين العام لمنظمة الطيران المدني الدولي الذي يحيل هذا الإشعار الى جميع الدول الأطراف في هذه الاتفاقية.

المادة التاسعة عشرة

عندما تتأخر رحلة جوية أو تتوقف بسبب ارتكاب إحدى الجرائم المبينة في المادة الثانية، تيسر الدولة الطرف التي توجد الطائرة أو الركاب أو الطاقم في أراضيها استمرار رحلة الركاب والطاقم بأسرع ما يمكن عملياً.

المادة العشرون

١- تسعى الدول الأطراف، وفقاً للقانون الدولي والوطني، الى اتخاذ كل الإجراءات العملية لمنع وقوع الجرائم المبينة في المادة الثانية.^{١٠}

^{١٠} ينظر هذا الفقرة ١ من المادة السادسة عشرة من اتفاقية بيجين.

- ٢- تتخذ الدول الأطراف كل التدابير اللازمة لزيادة وعي الركاب بعدم مقبولية أنواع السلوك المبينة في المادة الثانية في تسهيلات الطيران وعلى متن الطائرات وبالعواقب القانونية لتلك الأنواع من السلوك.^{١١}
- ٣- تسعى الدول الأطراف لكفالة قيام المطارات ومشغلي الطائرات والسلطات العامة بتوفير التدريب للعاملين المعنيين بخصوص تحديد أنواع السلوك المبينة في المادة الثانية والسيطرة عليها، بما في ذلك التعرف على الحالات التي تؤدي إلى التصعيد ومعالجتها، واحتواء الأزمات.^{١٢}

المادة الحادية والعشرون

- ١- تقدم الدول الأطراف كل منها إلى الأخرى أقصى قدر من المساعدة بشأن الإجراءات الجنائية المتخذة إزاء الجرائم المبينة في المادة الثانية. وينطبق، في جميع الحالات، قانون الدولة التي طلبت منها المساعدة.^{١٣}
- ٢- لا تمس أحكام الفقرة ١ من هذه المادة بالالتزامات التي تفرضها أي معاهدة أخرى، ثنائية كانت أم متعددة الأطراف، تنظم حالياً أو مستقبلاً، كلياً أو جزئياً، المساعدة المتبادلة في المسائل الجنائية.^{١٤}
- ٣- تقوم أي دولة طرف لديها سبب يدعوها إلى الاعتقاد أن إحدى الجرائم المنصوص عليها في المادة الثانية على وشك أن ترتكب، بإبلاغ أي معلومات ذات صلة بذلك تكون بحوزتها، وفقاً لقانونها الوطني، إلى الدول التي تعتقد أنها قد تكون من الدول المبينة في الفقرتين ١ و ٢ من المادة الخامسة.^{١٥}
- ٤- تضع الدول الأطراف تدابير ملائمة لكفالة تعاون مشغلي الطائرات وطواقمهم وركابهم في الإجراءات القانونية المتخذة بخصوص ارتكاب أي من الجرائم المبينة في المادة الثانية.

المادة الثانية والعشرون

- ١- أي نزاع بين دولتين أو أكثر من الدول الأطراف حول تفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية والذي لا يمكن تسويته عن طريق التفاوض، يحال إلى التحكيم بناء على طلب إحدى هذه الدول. وإذا لم يتفق أطراف النزاع على هيئة التحكيم في غضون ستة أشهر من تاريخ طلب الاحالة إلى التحكيم، لأي طرف من هؤلاء الأطراف أن يحيل النزاع إلى محكمة العدل الدولية بتقديم طلب وفقاً لنظام المحكمة.
- ٢- لكل دولة عند التوقيع أو التصديق على هذه الاتفاقية أو قبولها أو الموافقة عليها أو الانضمام إليها أن تعلن عدم التزامها بأحكام الفقرة السابقة. ولا تكون الدول الأطراف الأخرى ملزمة بالفقرة المذكورة تجاه أية دولة طرف تكون قد أبدت مثل هذا التحفظ.
- ٣- لأية دولة طرف تكون قد أبدت تحفظاً وفقاً للفقرة السابقة أن تسحب ذلك التحفظ في أي وقت بإخطار ترسله إلى جهة الإيداع.

البند الختامية

^{١١} تعابير مستمدة من التوصية ٦-٤٤ للملحق ٩.

^{١٢} تعابير مستمدة من التوصية ٦-٤٥ للملحق ٩.

^{١٣} يناظر هذا الفقرة ١ من المادة السابعة عشرة من اتفاقية بيجين.

^{١٤} يناظر هذا الفقرة ٢ من المادة السابعة عشرة من اتفاقية بيجين.

^{١٥} يناظر هذا المادة الثامنة عشرة من اتفاقية بيجين.