

معلومات مفصلة للدول بشأن التصديق على ست معاهدات رئيسية

(اعتباراً من 2023/12/1)

المعلومات عن حالة التصديق/الانضمام، بالإضافة إلى مجموعة الصكوك الإدارية المتعلقة بمعاهدات قانون الجو متاحة تحت عنوان TreatyCollection على موقع الإيكاو الإلكتروني: www.icao.int/treaty.

البروتوكول الخاص بتعديل المادة 50 (أ) من اتفاقية شيكاغو، (2016)

بروتوكول بشأن تعديل "اتفاقية الطيران المدني الدولي" [المادة 50 (أ)]، (Doc 10077) (غير ساري المفعول)

ينص "البروتوكول الخاص بتعديل المادة 50 (أ)" على رفع عدد الأعضاء في المجلس من 36 إلى 40 عضواً. نظراً لتنامي عضوية الإيكاو وتوسع وتزايد أهمية النقل الجوي الدولي بالنسبة إلى الاقتصاديات الوطنية في العديد من البلدان، من شأن توسيع عضوية المجلس ضمان توازن أفضل في تمثيل الدول المتعاقدة.

ويحتاج البروتوكول إلى 128 تصديقاً للدخول حيز النفاذ. وبموجب القرار 39-5، توصي الجمعية العمومية جميع الدول بالتصديق على هذا البروتوكول في أسرع وقت ممكن. وقد صادقت 89 دولة على هذا البروتوكول.

البروتوكول الخاص بتعديل المادة 56 من اتفاقية شيكاغو، (2016)

بروتوكول بشأن تعديل "اتفاقية الطيران المدني الدولي" [المادة 56]، (Doc 10076) (غير ساري المفعول)

ينص "البروتوكول الخاص بتعديل المادة 56" على رفع عدد الأعضاء في لجنة الملاحة الجوية من 19 إلى 21 عضواً. نظراً لتنامي عضوية الإيكاو، من شأن توسيع عضوية لجنة الملاحة الجوية ضمان تمكين اللجنة من الاستفادة من خبرة وتجربة مهارات ومعارف تشغيلية متنوعة من الدول المتعاقدة.

ويحتاج البروتوكول إلى 128 تصديقاً للدخول حيز النفاذ. وبموجب القرار 39-7، توصي الجمعية العمومية جميع الدول بالتصديق على هذا البروتوكول في أسرع وقت ممكن. وقد صادقت 89 دولة على هذا البروتوكول.

اتفاقية مونتريال، 1999

اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي (Doc 9740)

تقوم "اتفاقية مونتريال" لعام 1999 بتحديث وتوحيد النظام القانوني الدولي الذي أنشئ بموجب "اتفاقية وارسو" لعام 1929 ومختلف الصكوك المعدلة له (ما يعرف باسم "نظام وارسو") وهي توفر، في إطار موحد ومتسق، القواعد المتعلقة بالنقل الدولي للركاب والأمتعة

والبضائع على متن الطائرات مقابل أجر. وترعى هذه القواعد مسؤولية الناقلين الجويين في حالة وفاة الركاب وتعرضهم لإصابة أو تأخير أو تضرر الأمتعة والشحن أو تأخرها أو ضياعها.

توفر هذه الاتفاقية من جديد عنصرى التوحيد وإمكانية تقدير العواقب حيث توجد حاجة ماسة لإدراجها في القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي. وبينما تحتفظ هذه الاتفاقية بمجموعة أساسية من الأحكام التي خدمت مجتمع النقل الجوي الدولي خدمة ناجحة لعدة عقود، فإنها تحقق أيضاً هدف التحديث في عدد من المجالات الرئيسية. فهي تحمي مصالح الراكب عن طريق تطبيق نظام عصري ذي مستويين من المسؤولية وتسهيل الحصول على تعويض سريع عن الأضرار المثبتة دون الحاجة إلى دعاوى قضائية طويلة. أما الناقلون الجويون، من جهة ثانية، فيحققون وفورات تشغيلية كبيرة من خلال استخدام وثائق النقل المبسطة والمعدة إلكترونياً (تذكّر سفر الراكب، وثيقة الشحن الجوي) والقدرة على إدارة مخاطرتهم بدرجة أكبر من الكفاءة. ومن خلال السماح باستخدام وثائق النقل الإلكترونية، تسهل الاتفاقية استعمال وثائق تتسم بقدر أكبر من البساطة والسرعة والدقة والأمان لشحنات البضائع، مع توفير بعض المنافع البيئية من خلال المعاملات غير الورقية. وتضع الاتفاقية شرطاً إلزامياً بشأن التأمين وتسديد الناقلين بعض المبالغ سلفاً (إذا ما نصّت القوانين الوطنية على ذلك)، وهي بالتالي تكفل إغاثة المسافرين والشاحنين بالإضافة إلى توفير الدعم في الوقت المناسب لضحايا الحوادث وأسره.

وفيما يتعلق بوفاة أحد الركاب أو إصابته إثر حادثة، تنشئ الاتفاقية نظاماً ذا مستويين من المسؤولية. فبالنسبة للأضرار المثبتة التي لا تتجاوز 128 821 وحدة من "حقوق السحب الخاصة" (SDR) على كل راكب، يخضع الناقل للمسؤولية الصارمة بغض النظر عن الخطأ، ولا يمكن إعفاء الناقل جزئياً أو كلياً من هذه المسؤولية إلا في حالة إسهام الراكب أو الشخص الذي يطالب بالتعويض في حدوث الإصابة. وبالنسبة للأضرار المثبتة التي تتجاوز 128 821 وحدة من حقوق السحب الخاصة، تستند مسؤولية الناقل الجوي على نظام الخطأ المفترض دون حدود على المسؤولية تكون مقررة مسبقاً. ولهذا النوع من الأضرار، لا يكون الناقل مسؤولاً إذا أثبت أن الأضرار لم تنتج عن إهماله أو أي فعل من جانبه أو تقصير عن فعل على سبيل الخطأ. وينطبق نظام المسؤولية الصارمة أيضاً على الأضرار الواقعة في حالة فقدان أو تلف الأمتعة المسجلة. وفيما يتعلق بتلف أو فقدان البضائع، تنشئ الاتفاقية نظام مسؤولية صارمة مع وجود بعض الدفع التي ما زالت تُتاح للناقل الجوي.

وحد المسؤولية في المطالبات المتعلقة بالبضائع هو 22 وحدة حقوق سحب خاصة عن كل كيلوجرام، كما أن حدود المسؤولية على فقدان أو تلف الأمتعة وتأخير الركاب هو 1 288 وحدة من حقوق السحب الخاصة و4 346 وحدة من حقوق السحب الخاصة على التوالي بالنسبة لكل راكب. ووفقاً للمادة الرابعة والعشرين، تخضع حدود المسؤولية إلى مراجعة من جانب جهة الإيداع مرة كل خمس سنوات، على أن تتم أول مراجعة في نهاية السنة الخامسة بعد دخول الاتفاقية حيز النفاذ. وقد تمت المراجعة الثالثة في عام 2019 وتعكس المبالغ المشار إليها أعلاه نتائج تلك المراجعة.

أما عن الاختصاص القضائي، تنص الاتفاقية على جواز رفع الدعوى في حالة إصابة الراكب أو وفاته أمام محكمة الدولة التي يوجد للراكب فيها في وقت وقوع الحادثة مقر إقامته الرئيسي والدائم، شريطة أن يكون للناقل الجوي في هذه الدولة تواجد تشغيلي وتجاري، وذلك بالإضافة إلى الاختصاصات القضائية الأربعة الموجودة حالياً في إطار نظام وارسو.

نشأت مجموعة متنافرة من أنظمة المسؤولية القانونية للنقل الدولي عن طريق الجو لأن عدداً كبيراً من الدول لم تصبح بعد أطرافاً في المعاهدة، مما يعني أن مستويات مختلفة من التعويض ستطبق على الركاب المختلفين حتى عندما يكونون على نفس الرحلة. وقد يؤدي ذلك إلى حدوث لبس، وتعقيد معالجة المطالبات، وبالتالي التسبب بلا داع في مزيد من الانزعاج لأصحاب المطالبات. سيضمن الاعتماد العالمي لهذه الاتفاقية من قبل الدول تطبيق التعويض مع القواعد المحدثة بشكل أكثر كفاءة وتوحيداً في أي مكان في العالم تنشأ فيه مطالبة.

على الرغم من أن عدداً كبيراً من الدول هي أطراف في هذه الاتفاقية، إلا أنها لم تحصل بعد على القبول العالمي، حيث لم تنضم إليها بعد 55 دولة عضو في الإيكاو على الأقل. وبموجب القرار 39-9، تحث الجمعية العمومية جميع الدول التي لم تقم بذلك بعد على الانضمام إلى هذه الاتفاقية. وهناك حالياً 139 دولة طرف في هذه الاتفاقية..

اتفاقية بيجين، 2010

اتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة المتعلقة بالطيران المدني الدولي (Doc 9960)

تقوم اتفاقية بيجين بتحديث وتوحيد "اتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني"، التي حُررت في مونتريال في 1971/9/23 (اتفاقية مونتريال، 1971)، و"بروتوكول قمع الأفعال غير المشروعة للعنف في المطارات المستخدمة في الطيران المدني الدولي، التكميلي لاتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني"، الذي حرر في 1971/9/23، والموقع عليه في مونتريال في 1988/2/24 (البروتوكول التكميلي، 1988). وتساهم هذه الاتفاقية أيضاً في تنفيذ استراتيجية الأمم المتحدة لمكافحة الإرهاب المعتمدة في 2006/9/8 من خلال تعزيز النظام العالمي للمعاهدات بشأن مكافحة الإرهاب. وتُعزز المعاهدة إطار قانون العقوبات للتعامل مع التهديدات الجديدة والناشئة ضد الطيران المدني، منذ الهجمات الإرهابية في الولايات المتحدة في 2001/9/11 وإدماج تكنولوجيات جديدة.

وتقوم اتفاقية بيجين بتجريم الأفعال المتعلقة باستخدام الطائرات المدنية للتسبب في وفاة أشخاص، أو إلحاق إصابات جسدية جسيمة، أو أضرار كبيرة بهم؛ واستخدام الطائرات المدنية لإطلاق أو تصريف أي أسلحة بيولوجية أو كيميائية أو نووية أو مواد مشابهة للتسبب في وفاة أشخاص، أو إلحاق إصابات جسدية جسيمة، أو أضرار كبيرة بهم؛ واستخدام أسلحة بيولوجية أو كيميائية أو نووية أو مواد مشابهة على متن الطائرة أو ضد الطائرات المدنية. وتقوم الاتفاقية أيضاً بتجريم النقل غير المشروع لأي أسلحة بيولوجية أو كيميائية أو نووية، أو مواد ذات صلة أو غيرها من المواد الخطرة.

وتعتبر الهجمات الحاسوبية على منشآت الملاحة الجوية جريمة بموجب هذه الاتفاقية أيضاً. وبما أن هذه الاتفاقية ستُعزز الإطار القانوني العالمي للتعامل مع الهجمات الإلكترونية ضد الطيران المدني الدولي كجرائم، فإن التصديق على نطاق واسع من قبل الدول سيضمن ردع هذه الهجمات والمعاقبة عليها أينما وقعت في العالم.

بالإضافة إلى ذلك، فإن الاتفاقية تنص تحديداً على المساءلة الجنائية لرعاة ومنظمي الجريمة، وكذلك مساءلة الجهات التي تساعد عن علم مرتكب الجريمة على الإفلات من التحقيق أو المحاكمة أو العقاب. ويمكن مساءلة أي شخص يهدد بارتكاب جريمة من الناحية الجنائية عندما تؤكد الظروف أن التهديد موثوق منه. وفي ظل بعض الظروف، يجوز معاقبة الاتفاق على المساهمة أو المشاركة في ارتكاب جريمة، سواء في حالة ارتكاب هذه الجريمة فعلاً أو عدم ارتكابها. ويمكن مساءلة كيان قانوني من الناحية الجنائية إذا كان القانون الوطني المعمول به ينص على ذلك. وتوسع الاتفاقية أيضاً نطاق أسباب الولاية القضائية بموجب الصكوك السابقة من خلال إلزام كل دولة طرف بإنشاء ولايتها القضائية عندما يُقدم أحد رعاياها على ارتكاب هذه الجريمة، ومن خلال تمكين كل دولة طرف من إنشاء ولايتها القضائية عندما يكون أحد رعاياها ضحية لهذه الجريمة. وتؤكد الاتفاقية أيضاً مبادئ المعاملة العادلة وعدم التمييز. كما تتضمن الاتفاقية بنداً ينص على أنه لا يمكن للدولة أن ترفض ترحيل أحد مرتكبي الجريمة بدعوى الطابع السياسي للجريمة.

بموجب القرار 39-10، تحث الجمعية العمومية جميع الدول على التصديق على هذا الصك؛ وبموجب القرار 41-19، تحث الجمعية العمومية الدول الأعضاء على التصديق على هذه الاتفاقية كوسيلة للتعامل مع الهجمات الحاسوبية ضد الطيران المدني. هناك 47 دولة طرف في هذه الاتفاقية.

بروتوكول بيجين، 2010

البروتوكول التكميلي لاتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات (Doc 9959)

يكمل بروتوكول بيجين "اتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات"، التي حُررت في لاهاي في 16/12/1970 (اتفاقية لاهاي، 1970). ويوسع هذا البروتوكول نطاق اتفاقية لاهاي لتشمل أشكالاً مختلفة من اختطاف الطائرات، مثل تلك التي تعتمد على وسائل تكنولوجية حديثة، بما فيها الهجمات الحاسوبية. ويساهم البروتوكول أيضاً في تنفيذ استراتيجية الأمم المتحدة لمكافحة الإرهاب المعتمدة في 8/9/2006 من خلال تعزيز النظام العالمي للمعاهدات بشأن مكافحة الإرهاب. ويحسن البروتوكول إطار قانون العقوبات الدولي للتعامل مع التهديدات الجديدة والناشئة ضد الطيران المدني، منذ الهجمات الإرهابية في الولايات المتحدة في 11/9/2001 وإدماج تكنولوجيات جديدة.

بالإضافة إلى ذلك، ينص البروتوكول تحديداً على المساءلة الجنائية لرعاة ومنظمي الجريمة، وكذلك مساءلة الجهات التي تساعد عن علم مرتكب الجريمة على الإفلات من التحقيق أو المحاكمة أو العقاب. ويجوز مساءلة أي شخص يهدد بارتكاب جريمة عندما تؤكد الظروف بأن التهديد موثوق منه. وفي ظل بعض الظروف، يجوز معاقبة الاتفاق على المساهمة أو المشاركة في ارتكاب جريمة، سواء في حالة ارتكاب هذه الجريمة فعلاً أو عدم ارتكابها. ويمكن مساءلة كيان قانوني من الناحية الجنائية إذا كان القانون الوطني المعمول به ينص على ذلك.

ويوسع البروتوكول أيضاً نطاق أسباب الولاية القضائية من خلال إلزام كل دولة طرف بإنشاء ولايتها القضائية عندما يُقدم أحد رعاياها على ارتكاب هذه الجريمة، ومن خلال تمكين كل دولة طرف من إنشاء ولايتها القضائية عندما يكون أحد رعاياها ضحية لهذه الجريمة. ويؤكد البروتوكول أيضاً مبادئ المعاملة العادلة وعدم التمييز. كما يتضمن البروتوكول بنداً ينص على أنه لا يمكن للدولة أن ترفض ترحيل أحد مرتكبي الجريمة بدعوى الطابع السياسي للجريمة.

بموجب القرار 39-10، تحث الجمعية العمومية جميع الدول على التصديق على هذا الصك؛ وبموجب القرار 41-19، تحث الجمعية العمومية الدول الأعضاء على التصديق على هذا البروتوكول كوسيلة للتعامل مع الهجمات الحاسوبية ضد الطيران المدني. هناك 47 دولة طرف في هذا البروتوكول.

بروتوكول مونتريال، 2014

بروتوكول تعديل الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي تُرتكب على متن الطائرات (Doc 10034)

يعدّل بروتوكول مونتريال لعام 2014 "الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي تُرتكب على متن الطائرات"، الموقعة في طوكيو في 14/9/1963 (اتفاقية طوكيو، 1963). يوسع البروتوكول نطاق أسباب الولاية القضائية من خلال الإقرار، وفق شروط معينة، بالاختصاص القضائي لدولة الهبوط ودولة المشغل لممارسة الولاية القضائية على الجرائم والأفعال المرتكبة على متن الطائرات. وإقامة الاختصاص القضائي على الجرائم أمر إلزامي إذا استوفيت المعايير المحددة في البروتوكول. ومن خلال توسيع نطاق الولاية القضائية على أساس إلزامي، يعزز البروتوكول قدرة الدول على الحد من تصاعد حدة وتواتر السلوك غير المنضبط والمشاغب على متن الطائرات. كما يتضمن البروتوكول إقراراً برغبة العديد من الدول في مساعدة بعضها البعض في الحد من السلوك غير المنضبط والمشاغب وإعادة حسن النظام والانضباط على متن الطائرات.

من المسلّم به أن السلوك غير المنضبط والمشاغب على متن الطائرات يقوض حسن النظام والانضباط ويشكل تهديداً لسلامة وأمن الطائرات والطاقم والركّاب. وهو يؤدي إلى تعطيل مكلف للسفر الجوي عندما يتم تحويل مسار الطائرات لإنزال الركّاب غير المنضبطين والمشاغبين.

كما يتضمّن البروتوكول أحكاماً تتناول قضايا مثل التنسيق بين الدول، ومراعاة الأصول القانونيّة والمعاملة العادلة، والحق في المطالبة بالتعويض بموجب القانون الوطني.

ومنذ ظهور جائحة مرض فيروس كورونا (كوفيد-19)، أبلغ عدد من الدول والعديد من شركات الطيران عن زيادة كبيرة في حالات الوقائع المتأتية عن السلوك غير المنضبط أو المشاغب والمرتبطة بعدم الامتثال لتدابير الصحة العامة بما في ذلك ارتداء أقنعة الوجه. إن مثل هذا السلوك يهدد الصحة والسلامة وحسن النظام على متن الطائرات. لقد أصبح التصديق على البروتوكول أمراً حيوياً بشكل متزايد لإزالة أي ثغرات في الاختصاص القضائي لتمكين دول، عدا دول التسجيل، من إقامة ولايتها القضائية من أجل التصدي بشكل أفضل للوقائع التي يتسبّب بها الركّاب غير المنضبطين والمشاغبين.

ولدعم تطبيق أحكام المعاهدة، يتضمّن المرفق (هـ) بالقرار 4-41 الصادر عن الجمعية العموميّة ووثيقة الإيكاو Doc 10117 أحكاماً وإرشادات بشأن التشريعات تغطّي الأفعال والجرائم وأيضاً عناصر نظام العقوبات الإداريّة التي من شأنها مساعدة الدول على تطبيق التدابير القانونيّة المناسبة لتفادي والتعامل مع الوقائع التي يتسبب بها الركّاب غير المنضبطين والمشاغبين.

بموجب المرفق (ج) بالقرار 4-41، والمرفق (ب) بالقرار 18-41، تحثّ الجمعية جميع الدول التي لم تقم بذلك بعد على التصديق على هذا البروتوكول. هناك 46 دولة طرف في هذا البروتوكول.