



## المؤتمر الدولي لقانون الجو

مونتريال، ٢٦/٣/٢٠١٤ إلى ٤/٤/٢٠١٤

### [مذكرة الأمانة العامة]

(مقدمة من الأمانة العامة)

#### ١- معلومات أساسية عن الأعمال القانونية المتصلة بالركاب غير المنضبطين قبل انعقاد الدورة الخامسة والثلاثين للجمعية العمومية

١-١ في ١٩٩٦/٦/٣، قرر المجلس أثناء جلسته السادسة من دورته ١٤٨ إدراج موضوع في برنامج العمل العام للجنة القانونية تحت عنوان "الأفعال أو الجرائم التي تثير قلق مجتمع الطيران الدولي ولا تشملها وثائق قانون الجو الراهنة". وفي ١٩٩٧/٦/٦، قرر المجلس أيضاً أثناء جلسته السادسة من دورته ١٥١ إنشاء مجموعة دراسة تابعة للأمانة العامة من أجل هذا الغرض. ولقد قامت هذه المجموعة، التي سُميت باسم مجموعة دراسة تابعة للأمانة العامة بشأن الركاب غير المنضبطين، بعقد عدة اجتماعات. ونتيجة لأعمالها، فقد اعتمدت الجمعية العمومية للإيكاو في دورتها الثالثة والثلاثين (٢٥/٩/٢٠٠١ إلى ٥/١٠/٢٠٠١) القرار ٣٣-٤ "إصدار تشريع وطني بشأن بعض الاعتداءات التي تُرتكب على متن الطائرات المدنية (مسألة الركاب غير المنضبطين أو المشاغبين)"، والذي يحدد تشريعاً نموذجياً وضعته المجموعة. هذا، وقد وضعت مجموعة الدراسة أيضاً كتاب الإيكاو الدوري رقم ٢٨٨ المعنون: "الموارد إرشادات بشأن الجوانب القانونية لمشكلة الركاب غير المنضبطين/المشاغبين".

٢-١ وفي سبتمبر/أيلول ٢٠٠٩، أشار اتحاد النقل الجوي الدولي (IATA)، أثناء الدورة الرابعة والثلاثين للجنة الإيكاو القانونية إلى استمرار الارتفاع الثابت للحوادث التي تتضمن ركاباً غير منضبطين وركاباً مشاغبين وأيدت اللجنة اقتراح الاتحاد لإنشاء فريق عمل لتناول هذه المسألة. ووفقاً لذلك، فقد أعيد تنشيط مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة بشأن الركاب غير المنضبطين في أوائل عام ٢٠١١ على أساس قرار المجلس الذي اتخذه في جلسته السادسة من دورته ١٨٨ في أكتوبر/تشرين الأول ٢٠٠٩. وعقدت مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة المعاد تنشيطها اجتماعها الأول في مونتريال، في الفترة من ٢ إلى ٣/٥/٢٠١١ واجتماعها الثاني في باريس في الفترة من ٣ إلى ٤/١٠/٢٠١١. ولقد حددت عدداً من المسائل القانونية المتصلة بالركاب غير المنضبطين التي ينبغي التصدي لها، بما في ذلك استعراض البنود القضائية بموجب اتفاقية الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات (اتفاقية طوكيو، لعام ١٩٦٣) من أجل اتساقها مع الممارسة الحديثة، ووضع معايير وممارسات مشتركة فيما يتعلق بالجرائم وتعزيز التعاون الدولي لاتساق إجراءات الإنفاذ، وسلطات قائد الطائرة والحصانة ذات الصلة، ومركز حراس الأمن على متن الطائرة (IFSOs). واستنتجت مجموعة الدراسة أنه يتعين على المجتمع الدولي أن يتصدى لمسألة الركاب غير المنضبطين، وأن الإيكاو هي المحفل المناسب لهذا الغرض، وأنه ينبغي إعادة استعراض اتفاقية طوكيو وبحث جدوى تعديلها، مع إشارة خاصة إلى مسألة الركاب غير المنضبطين. ولهذا الغرض، فقد أوصت المجموعة بإنشاء لجنة فرعية تابعة للجنة القانونية تُكفّل بإعداد مشروع نص لتحديث اتفاقية طوكيو.

٣-١ وبناءً على توصية مجموعة الدراسة، قرر المجلس في ٢٠١١/١١/١٥، أثناء جلسته الخامسة من دورته ١٩٤ أن يطلب من رئيس اللجنة القانونية إنشاء لجنة فرعية خاصة تابعة للجنة القانونية بغية استعراض اتفاقية طوكيو مع إشارة خاصة إلى مسألة الركاب غير المنضبطين. وفي ٢٠١١/١٢/٢٠، أنشأ رئيس اللجنة القانونية، السيد م جينيسون، (الولايات المتحدة) لجنة فرعية خاصة وعيّن السيد أ. ببيرا (الإمارات العربية المتحدة) مقررًا لها. وعقدت اللجنة الفرعية، برئاسة السيدة س. ه. تان (سنغافورة) اجتماعين في عام ٢٠١٢.

٤-١ وبناءً على تقرير المقرر، ركزت اللجنة الفرعية مناقشتها على الاختصاصات القضائية وقائمة الجرائم وتسليم الأشخاص، وحصانة قائد الطائرة، وحراس الأمن على متن الطائرات ومدى تحديث اتفاقية طوكيو.

٥-١ وفيما يتعلق بالاختصاصات القضائية، فقد سبق أعربت اللجنة الفرعية عن شعورها بأن إدراج وممارسة الاختصاصات القضائية لكل من دولة المشغل الجوي ودولة الهبوط ستساعد في الحد من تزايد التصرف غير المنضبط على متن الطائرات. واتفقت اللجنة الفرعية بشكل عام على أنه من المستصوب النص على اختصاصات قضائية مثل هذه. وتم النظر أيضا في نطاقات أخرى للاختصاصات القضائية. ولا يزال يتعين تقرير ما إذا كانت هذه الاختصاصات القضائية ستصبح إلزامية أم اختيارية.

٦-١ وفيما يتعلق بقائمة الجرائم، فقد اتفقت اللجنة الفرعية على عدم إدراج هذه القائمة في مشروع الوثيقة، غير أن أغلبيتها اقترحت مادة جديدة رقم ١٥ مكرراً في اتفاقية طوكيو لإدراج نوعين من الأفعال، وهما فعل الاعتداء على أحد أعضاء طاقم الطائرة، وفعل رفض الانصياع للتعليمات القانونية التي يقدمها قائد الطائرة أو بالنيابة عنه.

٧-١ وخلصت اللجنة الفرعية إلى أنه لا يتعين تغيير الصياغة في المادة ٦ أو ١٠ باتفاقية طوكيو فيما يتعلق بحصانة قائد الطائرة. وفيما يتعلق بمسألة تسليم الأشخاص، ترى اللجنة الفرعية عدم الحاجة إلى إدراج أحكام إضافية في اتفاقية طوكيو.

٨-١ وفيما يتعلق بوضع حراس الأمن على متن الطائرة، لاحظت اللجنة الفرعية أن حراس الأمن على متن الطائرة لم يكونوا موجودين عندما اعتمدت اتفاقية طوكيو، ولكن اليوم يتم نشرهم بصورة متزايدة في الرحلات الجوية الدولية. ورئي أنه من الضروري الاضطلاع بالمزيد من العمل بغية تحقيق توافق الآراء فيما يتعلق بدور حراس الأمن على متن الطائرة وحصاناتهم وفقاً لذلك ضمن إطار اتفاقية طوكيو.

٩-١ وقد ناقشت اللجنة الفرعية أيضا مسائل أخرى، مثل المطالبات المالية المحتملة من شركات الطيران ضد الركاب غير المنضبطين، ولاسيما في حالة تحويل مسار الطائرة وكذلك تعريف مصطلحات معينة، مثل الطائرة وهي "في حالة طيران".

١٠-١ ونظرت اللجنة الفرعية في الأشكال الممكنة لتعديل اتفاقية طوكيو. وإذا اتخذ في نهاية الأمر قرار بتعديل اتفاقية طوكيو، فقد أوصت اللجنة الفرعية بأنه يتعين إجراء مثل هذه التعديلات عن طريق بروتوكول تكميلي عوضاً عن اتفاقية جديدة وقائمة بذاتها. وأعدت اللجنة الفرعية "بنود منطوق رئيسية لمشروع البروتوكول لتعديل اتفاقية طوكيو"، وذلك لكي تنظر فيها اللجنة القانونية.

١١-١ ويمكن الاطلاع على تقرير اجتماعي اللجنة الفرعية في موقع الإيكاو على العنوان التالي:

<http://www.icao.int/secretariat/legal/LC-SC-MOT2/Pages/default.aspx>

١٢-١ وفي ٢٠١٣/٢/٢٠، نظر المجلس خلال الجلسة الثانية من دورته ١٩٨ في تقرير عن اجتماع اللجنة الفرعية الثاني وقرر عقد الدورة الخامسة والثلاثين للجنة القانونية في مايو/أيار ٢٠١٣.

## ٢- أعمال اللجنة القانونية المتعلقة بالركاب غير المنضبطين خلال دورتها الخامسة والثلاثين

١-٢ انعقدت الدورة الخامسة والثلاثون للجنة القانونية وترأسها السيد م. ب. جنيسون (الولايات المتحدة) في مونتريال في الفترة من ٦ إلى ٢٠١٣/٥/١٥. وشكل النظر في النص الذي أعدته اللجنة الفرعية الخاصة محور البند الرئيسي على جدول أعمال اللجنة. وركزت اللجنة مناقشتها على الاختصاصات القضائية والجرائم وحراس الأمن على متن الطائرات. وتتضمن الوثيقة DCTC Doc No. 3 مشروع نص بروتوكول اتفاقية طوكيو لعام ١٩٦٣ الذي اقترحه اللجنة القانونية.

٢-٢ وفيما يتعلق بالاختصاص القضائي، فقد حدث توافق شامل في الآراء بشأن ضرورة الأخذ باختصاص دولة الهبوط، وقالت معظم الوفود المؤيدة لهذا الاختصاص أنها تفضل جعل هذا الاختصاص إلزامياً. وكان هناك أيضاً تأييد عام لمسألة إدراج الاختصاص القضائي لدولة المشغل. ومن ثم، فقد جاء مشروع النص النهائي مجسداً لهذين الاختصاصين دون أقواس معقوفة ضمن المادة الثالثة، وذلك على الرغم من بعض التحفظات التي تم الإعراب عنها. ويرد في المادة الثالثة، وضمن أقواس معقوفة، النص على اختصاص دولة جنسية الضحية أو الجاني المزعوم.

٣-٢ وفيما يتعلق بالجرائم، قبلت اللجنة بتوصية اللجنة الفرعية التي دعت فيها إلى عدم وضع قائمة بالجرائم. وبدلاً من ذلك، استحدثت المادة الثامنة لاقتراح تعديل يرد على شكل مادة أخرى هي المادة ١٥ مكرراً من أجل تشجيع الدول على اتخاذ تدابير للشروع في إجراءات جنائية أو إدارية ملائمة ضد أي شخص يرتكب على متن الطائرة أي جريمة أو فعل من الجرائم أو الأفعال المنصوص عليها في الاتفاقية، ولاسيما الاعتداء على أحد أعضاء الطاقم ورفض الانصياع للتعليمات القانونية التي يصدرها قائد الطائرة أو من ينوبه. وما تزال هذه الأحكام ترد ضمن أقواس معقوفة بانتظار إجراء المزيد من المناقشات. وفي هذا السياق، أوصت اللجنة القانونية بأن يعتمد المؤتمر الدبلوماسي قراراً يدعو الإيكاو إلى تحديث الكتاب الدوري رقم ٢٨٨ المذكور في الفقرة ١-١ أعلاه.

٤-٢ وفيما يتعلق بحراس الأمن على متن الطائرة، استطاعت اللجنة، على الرغم من عدم التوصل إلى توافق بهذا الشأن، أن تضع صيغة نهائية لخيارين يتعلقان بمهام هؤلاء الحراس، وبعض الأحكام المتعلقة بحصانتهم. وترد كل هذه الأحكام ضمن أقواس معقوفة في المادتين السادسة والسابعة.

٥-٢ وفيما يتعلق بالبند الأخرى المتنوعة، تناولت اللجنة البند العام المتعلق بتعديل المادة الأولى، والتعريف الواردة في المادة الثانية، والتعديلات التبعية على المادة الخامسة، والاختصاصات المتزامنة في المادة الرابعة، والتعديلات التبعية الناجمة عن الاختصاص بالمادة التاسعة، ومسألة لجوء شركات الطيران إلى المحاكم ضمن المادة العاشرة. وما زال البعض من هذه الأحكام يتطلب المزيد من الدراسة والنظر.

٦-٢ وتشكل المادة الأولى الأجزاء المسطرة من النص التغييرات التي تقترح اللجنة إدخالها على النص المقدم من اللجنة الفرعية. وقد توافقت الآراء داخل اللجنة على أنّ النص ناضج بما فيه الكفاية ورأت اللجنة أنه جاهز لإحالاته إلى المجلس كمشروع نهائي وعرضه على الدول ومن ثم على مؤتمر دبلوماسي. ونظراً لأن اللجنة هي التي أعدت الإطار الأساسي لمشروع البروتوكول، فإنّه من الواضح أنّ المسائل لا يمكن حلها كلها على مستوى اللجنة، وأنّ بعض المسائل المتعلقة بالسياسات العامة لا يمكن حلها إلا ضمن مؤتمر دبلوماسي.

٧-٢ ويمكن الاطلاع على تقرير اللجنة القانونية عن أعمال دورتها الخامسة والثلاثين (Report-LC/35) في موقع

الإيكاو على العنوان التالي: <http://www.icao.int/Meetings/AirLaw/Pages/default.aspx>

### ٣- الإجراءات المتخذة من قبل المجلس والجمعية العمومية في دورتها الثامنة والثلاثين

١-٣ في ٢٠١٣/٦/١٤، نظر المجلس أثناء الجلسة ١١ من دورته ١٩٩ في تقرير الدورة الخامسة والثلاثين للجنة القانونية وقرر أن يطلب عقد مؤتمر دبلوماسي لتعديل اتفاقية طوكيو في الفترة من ٢٠١٤/٣/٢٦ إلى ٢٠١٤/٤/٤. وقد وافق المجلس على ضرورة استطلاع وجهات نظر ادارة الملاحة الجوية (ANB) فيما يتعلق بالآثار المحتملة لاعتراف مشروع البروتوكول بحراس الأمن على سلامة الطائرة والركاب، وأيضا على أحكام الجزء الأول (النقل الجوي التجاري الدولي- الطائرات) من الملحق السادس المعني بتشغيل على الطائرات، فيما يتعلق بواجبات ومسؤوليات قائد الطائرة. وترد آراء إدارة الملاحة الجوية الوثيقة DCTC Doc No.5.

٢-٣ وفي الجلسة الثانية عشرة من نفس الدورة، اقترح المجلس أن ينظر المؤتمر الدبلوماسي المقبل في مسألة توحيد الإشارة المرجعية إلى الضميرين "هو" و"هي" في كامل نص البروتوكول المقترح.

٣-٣ وفي دورتها الثامنة والثلاثين، نظر الجمعية العمومية في تقرير مرحلي عن هذا الموضوع. وقد كان هذا التقرير في كثير من جوانبه مماثلا لهذه الورقة، وتضمن دعوة للدول الأعضاء لكي تشارك في المؤتمر الدبلوماسي.

### ٤- الإجراءات المطلوب من المؤتمر الدبلوماسي

١-٤ المؤتمر مدعو إلى:

(أ) الإحاطة علما بهذه الورقة؛

(ب) النظر في مشروع نص بروتوكول اتفاقية طوكيو لعام ١٩٦٣، المقترح من قبل اللجنة القانونية في الوثيقة DCTC Doc No. 3؛

(ج) النظر في توصية اللجنة القانونية فيما يتعلق بالكتاب الدوري رقم ٢٨٨ وعلى النحو المشار إليه في الفقرة ٣-٢ أعلاه.

- انتهى -