



## المؤتمر الدولي لقانون الجو

مونتريال، ٢٦/٣/٢٠١٤ إلى ٤/٤/٢٠١٤

### مشروع نص بروتوكول اتفاقية طوكيو لعام ١٩٦٣ المقترح من اللجنة القانونية

تعديلات مقترحة على النص المرجعي

(مقدمة من الأمانة العامة)

#### ١- المادة الثالثة (المادة ٣ من الاتفاقية)

١-١ التعديل:

١-١-١ المشروع الحالي الذي أعدته اللجنة القانونية ينبغي تغييره كالاتي ليصبح حكما اختياريا بالنسبة لدولة الهبوط ودولة المشغل:

(أ) حذف الفقرة ١ والفقرة ١ مكرر من المادة الثالثة

(ب) الفقرة ٢ تصبح الفقرة ١\*

(ج) يُستعاض عن الفقرة ٢ مكرر والفقرة ٢ ثالثا بما يلي:\*

"٢- يجوز أن تتخذ كل دولة متعاقدة أيضاً ما يلزم من التدابير لإقامة اختصاصها القضائي على الجرائم [أو الأفعال] المرتكبة على متن الطائرات وذلك في الحالات التالية:

(أ) بصفتها دولة الهبوط، عندما تهبط الطائرة التي تُرتكب على متنها الجريمة [أو الفعل] في إقليمها والشخص الذي يُدعى ارتكابه للجريمة [أو للفعل] لا يزال على متنها؛

(ب) بصفتها دولة المشغل، عندما تكون الطائرة التي تُرتكب على متنها الجريمة [أو الفعل] طائرة مؤجرة بدون طاقم إلى مستأجر يكون المقر الرئيسي لأعماله في تلك الدولة، أو إذا لم يكن للمستأجر هذا المقر الرئيسي، يكون مقر إقامته الدائم في تلك الدولة؛

(ج) عند تكون هناك جريمة [أو فعل] على متن الطائرة مرتكب من قبل أو في حق أحد مواطني تلك الدولة.]"

\* ألمانيا تفضل حذف عبارة "والأفعال" الواردة بين أقواس معقوفة.

\* ألمانيا تفضل حذف عبارة "أو الفعل" / "أو الأفعال" الواردة بين أقواس معقوفة.

## ٢-١ توضيح

١-٢-١ ألمانيا لا ترى في إنشاء اختصاص قضائي إلزامي لدولة الهبوط ودولة المشغل أمراً مقبولاً. فهذا معناه توسيع كبير لنطاق الحكم الحالي (دولة التسجيل) والتخلي عن عوامل الربط المتعارف عليها بصورة عامة في القانون الدولي العام، مثل مبدأ الشخصية ومبدأ "التسليم أو المحاكمة". وهذا الأمر يكتسي أهمية أكبر عندما يتعلق الأمر بالجرائم التي يمكن أن تُصنّف على أنها أقل خطورة على مقياس الخطر، ولاسيما فيما يخص "الأفعال" ذات الصلة بمبدأ التناسب (انظر نطاق اتفاقية طوكيو في المادة ١ الفقرة ١ أ) و ب)). وبالإضافة إلى ذلك، يبدو أن هناك مشكل في ربط الاختصاص القضائي لدولة المشغل بعلاقة قانونية ينص عليها القانون المدني، وفي جعل الاختصاص القضائي لدولة الهبوط رهيناً بطريق السفر أو حتى بالقرار الذي يتخذه قائد الطائرة.

٢-٢-١ والتوسيع الكبير لنطاق هذا الحكم ليس بالملائم ولا بالضروري. إذ لا وجود لثغرة قانونية فيما يتعلق بالاختصاص القضائي لدولة التسجيل، ولا دليل حتى الآن على وجود ثغرة في التنفيذ بالنسبة لدولة التسجيل (الاستقصاء الذي أجراه اتحاد النقل الجوي الدولي (إياتا) (انظر الوثيقة LC/35-WP/2-3) لا يتضمّن أي أسئلة حول الإجراءات الجنائية أو الإدارية من جانب دولة التسجيل). وحتى وإن كانت هناك ثغرة في التنفيذ فمن غير المسلّم أن يكون إنشاء اختصاصات جديدة وسيلة ملائمة لحلّ هذه المشكلة (مثلاً فيما يتعلق بالمساعدة القانونية)، أو أنّ هذه الثغرة المفترضة يُمكن تلافيتها بتطبيق الاختصاصات الجديدة.

٣-٢-١ وليست دولة الهبوط ولا دولة المشغل بأقدر على ما يبدو من دولة التسجيل في التعامل مع الحالات النموذجية للسلوك غير المنضبط. وهذا ربما سببه العدد الكبير جدا من هذه الحالات التي يكون فيها أفراد الطاقم والجاني والشهود مقيمين في بلدان مختلفة وليس بالضرورة أيضا في دولة الهبوط.

٤-٢-١ وبموجب القانون الألماني، لا تبرر حالات السلوك غير المنضبط في معظم الأحيان -مثلاً بسبب مبدأ التناسب- إصدار مذكرة اعتقال (مثلاً في حالة وقوع اعتداء) ولا هي تشكل جرائم جنائية (كرفض اتباع التعليمات القانونية التي يصدرها قائد الطائرة من أجل حماية سلامة الطائرة ومن عليها). لذا، لا يمكن بالضرورة اعتقال راكب غير منضبط حتى وإن كان القانون الألماني قابل للتطبيق. وعلاوة على ذلك، لا يضيف الاختصاص القضائي لدولة الهبوط بالضرورة تحسينات فيما يتعلق بالإجراءات الجنائية. هذا، وغالبا ما لا يكون للقادرين على الإدلاء بشهادتهم، من أعضاء الطاقم وسائر الركاب، المتسع الكافي من الوقت. وبحسب خطورة السلوك غير المنضبط المزعوم، قد لا يكون من المناسب إجبار أعضاء الطاقم وغيرهم من الركاب على إضاعة رحلة الربط أو تغيير ترتيبات سفرهم من أجل البقاء على الذمة والإدلاء بشهادتهم. ولا فائدة أيضا من ذلك بالنسبة لجلسة الاستماع. إذ ستستدعي المحكمة الجاني ومن يلزم من الشهود (الذين قد لا تكون لهم جميعا أي روابط بدولة الهبوط وربما يعيشون في الخارج) للمثول أمامها في دولة الهبوط.

٥-٢-١ لذلك، فإنّ إنشاء اختصاصات قضائية جديدة قد يؤدي إلى مزيد من المشاكل والنفقات (أي المزيد من حالات المساعدة القانونية والترجمات) وأيضاً إلى أمور تتعلق بتعدد الاختصاصات - وذلك علاوة على كون الولاية القضائية المختصة ستكون غير معلومة بالنسبة للراكب غير المنضبط.

٦-٢-١ وعليه، فإننا نقترح عدم تغيير المادة الثالثة من اتفاقية طوكيو. وتستطيع ألمانيا - كما هو مقترح أعلاه - أن تقبل بحكم غير ملزم (مثل الخيار ٢ في المشروع السابق) بالنسبة لاختصاصات دولة الهبوط ودولة المشغل - وذلك شريطة استخدام كلمة "يجوز" في المادة ٢ مكرر. وعلاوة على ذلك، ومن أجل تقادي أي سوء فهم فيما يتعلق بنطاق هذا الحكم، لا بد من حذف الفقرة ١ والفقرة ١ مكرر. أما عبارة "تتمتع ... أيضاً بصلاحيّة ممارسة اختصاصها القضائي على الأفعال أو الجرائم المرتكبة على متن الطائرة" فمن شأنها ربما أن تؤدي إلى فهم سيء مفاده أنّ كل الاختصاصات القضائية المذكورة هناك إلزامية

وذلك على النقيض من الفقرة ٢. بيد أن المعنى الفعلي للفقرة ١ - وهو أن الدول قادرة على إنشاء هذه الاختصاصات القضائية - يديهي ولا يشكل بالتالي جزءا من الاتفاقيات الدولية الأخرى.

### ٣-١ اقتراح بديل

١-٣-١ أما إذا ارتأت الأغلبية أنه لا مناص من إدراج حكم إلزامي خاص بدولة الهبوط، فإننا نقترح صيغة مختلفة تتماشى مع مبدأ "التسليم أو المحاكمة" المعترف به دوليا وتنص على ما يلي:

" تتخذ كل دولة متعاقدة ما يلزم من التدابير لإقامة اختصاصها القضائي على الفعل المرتكب على متن الطائرة إذا كان هذا الفعل يشكل جريمة في الإقليم مسرح الجريمة، أو إذا كان هذا الإقليم لا يخضع لأي اختصاص قضائي جنائي، أو إذا تمت إحالة الجاني إلى سلطات دولة أول هبوط، ولم يقع تسليمه رغم كون التسليم ممكنا عموما بالنسبة لهذه الجرائم."

٢-٣-١ وهذا الحكم من شأنه بالأخص أن يُبدد الشواغل التي أعرب عنها اتحاد النقل الجوي الدولي (ومحكمة التعقيب في هونغ كونغ، انظر الحاشية ٢ على الفقرة ٢-٣ من ورقة العمل LC/35-WP/2-2) فيما يتعلق بالجرائم، لأنّ هذا الحكم سيكون مفاده أن تسليم المجرمين ليس شرطا مسبقا للنظر في القضية في دولة الهبوط، وذلك بخلاف ما هو سائد في العديد من الدول الأخرى. ومن المزايا الأخرى لهذا الحكم أنه سينطبق على الجرائم دون غيرها من الأفعال وذلك لأنّ توسيع دائرة الاختصاص لتشمل حالات الركاب غير المنضبطين، التي ليست بمثابة جرائم، هو أمر غير متناسب فيما يبدو.

٣-٣-١ أما اختصاص دولة الجنسية المقترح فيمكن القبول به كحكم بديل أو يمكن حذفه.

### ٢- المادة الثامنة (المادة ١٥ مكرر من الاتفاقية)

#### ١-٢ التعديل

حذف عبارة "أو الممتلكات" في الفقرة ١ (ب) من المادة ١٥ مكرر

#### ٢-٢ توضيح

١-٢-٢ نحن نرحب بكون المادة ١٥ مكرر لم تعد تشتمل على كلمة "تضمن" وأصبحت تتضمن كلمة "تُشجّع". وهذا في رأينا يعني أن الحكم اختياري وليس إلزاميا.

٢-٢-٢ ومع ذلك، عندما ينص المشرع على فرض عقوبات لا بدّ له من التأكد من مسألة التقيد بمبدأ التناسب. فهذا واجب دستوري بالنسبة لنا، وهو يعني أن الأفعال التي تُهدّد سلامة وأمن الطائرة ومن على متنها هي وحدها التي تستوجب العقوبة. أما مجرد إحداث المضايقات والشغب فهو لا يستوجب عقوبة جنائية ولا إدارية. لذا، ينبغي احترام هذا المبدأ على وجه الخصوص عند تحديد الأفعال الواردة في القائمة المنفصلة ضمن المادة ١٥ مكرر، التي يقصد بها أن تكون أمثلة نموذجية.

٣-٢-٢ أمّا ما جاء في المادة ١٥ (ب) بشأن رفض اتباع التعليمات القانونية التي يُعطيها قائد الطائرة لغرض حماية سلامة الممتلكات التي على متنها، فإننا نعتقد أنه ليس مبررا كافيا، في ضوء مبدأ التناسب، للشرع في إجراءات جنائية أو إدارية. فالشرع في هذه الإجراءات وفرض العقوبات لمجرد حماية الممتلكات يتسمان فيما يبدو بعدم التناسب عندما يتعلق الأمر بحالات لا يشكل فيها رفض اتباع التعليمات تهديدا لسلامة الطائرة أو لسلامة من على متنها. لذلك، نقترح حذف عبارة "أو الممتلكات" الواردة في الفقرة ١ (ب) من المادة ١٥ مكرر.

٣- المادة العاشرة (المادة ١٨ مكرر من الاتفاقية)

١-٣ التعديل:

يُضاف النص التالي باعتباره المادة ١٨ مكرر من الاتفاقية:

"في الحالات التي تُتخذ بشأنها تدابير طبقاً لأحكام المادة الثامنة والتاسعة، ليس هناك ما يمنع مشغّل الطائرة من مطالبة الشخص الذي تم إنزاله أو تسليمه والحصول منه، بموجب القانون الوطني، على تعويضات عن أي أضرار قد يكون تكبدها نتيجة لهذا الإنزال أو التسليم."

٢-٣ توضيح

١-٢-٣ ألمانيا ترحب عموماً بمقترح اللجنة القانونية الخاص بمطالبات التعويض في الحالات التي تُتخذ بشأنها تدابير طبقاً لأحكام المادة الثامنة والتاسعة، وهي توصي بإضافة عنصرين اثنين هما:

أ) ضرورة توضيح أن القانون الوطني هو الإطار القانوني المطلوب؛

ب) لا ينبغي تعيين الأشخاص المستحقين دائماً بعبارة ("مشغّل الطائرة"). فألمانيا تفضّل في هذا السياق إدراج صياغة مرنة، بما يتيح الرجوع أيضاً إلى هذا الحكم عندما يتعلق الأمر بالقضايا التي تتطوي على أنماط متطورة أكثر من عملية تشغيل الطائرات.

- انتهى -