



المؤتمر الدولي لقانون الجو

مونتريال، ٢٦/٣/٢٠١٤ إلى ٤/٤/٢٠١٤

تعليقات على مشروع نص بروتوكول اتفاقية طوكيو لعام ١٩٦٣

(مقدمة من اليابان)

١- مسوغات دعم "الخيار ٢" من المادة السادسة بشأن سلطات حراس الأمن على متن الطائرة

١-١ مهمة حراس الأمن على متن الطائرة

١-١-١ تتمثل المهمة الرئيسية لحراس الأمن على متن الطائرة (المشار إليهم أدناه باسم "حراس الأمن") في منع أو مواجهة الجرائم الخطيرة مثل الإرهاب بما في ذلك اختطاف الطائرات، والتي قد تُعرض سلامة الأشخاص للخطر على متن الطائرة. وهو ما يشكل بالفعل نطاق مهمة حراس الأمن في معظم الدول التي تلجأ إليهم، بما في ذلك اليابان، وفقاً للاتفاقات أو الترتيبات الثنائية أو المتعددة الأطراف، وينبغي الحفاظ على هذا النطاق المحدود.

١-١-٢ ولكي يضطلع حراس الأمن بمهامهم، لا بد لهم من العمل على إخفاء هويتهم عن الجناة مثل الإرهابيين على متن الطائرة. وإذا اضطر حراس الأمن لمواجهة حالات بسيطة نسبياً، إلى جانب الجرائم الخطيرة الواردة أعلاه بموجب بروتوكول اتفاقية طوكيو لعام ١٩٦٣ (المشار إليه أدناه باسم "البروتوكول")، يمكن أن تتكشف هويتهم نتيجة تدخلهم في هذه الحالات البسيطة، ومن ثم يستغل الجناة ذلك عند ارتكاب جرائم خطيرة.

١-١-٣ وينبغي أن يتضمن البروتوكول بالشكل الملائم النطاق المحدود لمهمة حراس الأمن الوارد أعلاه، بما في ذلك تعريف حراس الأمن في المادة الثانية من مشروع نص البروتوكول.

٢-١ مسوغات دعم "الخيار ٢" من المادة السادسة

١-٢-١ إن المادة السادسة من مشروع نص البروتوكول، التي اعتمدت بشكلها الوارد بين قوسين معقوفين خلال الدورة الخامسة والثلاثين للجنة القانونية للايكاو، تقترح خيارين بالنسبة لسلطات قائد الطائرة وتدخل حراس الأمن. وتؤيد اليابان الخيار رقم ٢.

١-٢-٢ ويهدف الخيار رقم ١ إلى منح حارس الأمن السلطة ذاتها التي يتمتع بها قائد الطائرة، عندما تكون لديه أسباب معقولة للاعتقاد بأن شخصاً ارتكب، أو على وشك أن يرتكب، على متن الطائرة، جريمة أو عملاً منصوصاً عليه في الفقرة ١ من المادة الأولى من اتفاقية طوكيو لعام ١٩٦٣، بأن يفرض على هذا الشخص تدابير معقولة تشمل تقييد الحركة تكون ضرورية: أ) لحماية سلامة الطائرة أو الأشخاص أو الممتلكات على متنها؛ أو ب) لحفظ حسن النظام والانضباط على متن الطائرة. ومن شأن ذلك أن يساهم لا محالة في تغيير طبيعة السلطة الأساسية التي يتمتع بها قائد الطائرة ويؤدي إلى تدخل غير ضروري للمسؤوليات بين قائد الطائرة وحارس الأمن. وفي الوقت الراهن، يضطلع قائد الطائرة بالمسؤولية الأساسية المتمثلة في الحفاظ على حسن النظام والانضباط على متن الطائرة وفقاً للفقرة ١ من المادة السادسة من اتفاقية طوكيو لعام ١٩٦٣. ونرى أن الإطار العام الحالي يعمل بشكل جيد، وبناء على المناقشة خلال الدورة الخامسة والثلاثين للجنة

القانونية للايكافو والدوريتين السابقتين للجان الفرعية، ومن خلال خبرتنا المكتسبة في التدخلات العملية لحراس الأمن في اليابان، لم تظهر أي حاجة ملحة إلى منح حارس الأمن السلطة ذاتها التي يتمتع بها قائد الطائرة. وعلى هذا الأساس ونظراً للحاجة إلى إخفاء هوية حراس الأمن بما يزيد من فعالية أداء مهامهم الأساسية لقمع أعمال الإرهاب، من الملائم الحفاظ على الإطار العام الحالي بموجب اتفاقية طوكيو، حيث يضطلع قائد الطائرة بالمسؤولية الأساسية للحفاظ على حسن النظام والانضباط. ولا ينبغي أن تؤثر المادة السادسة سلباً على الأداء الفعال لحراس الأمن فيما يخص الاضطلاع بمهامهم الأساسية، والمتمثلة في منع وقوع جرائم خطيرة مثل الإرهاب. وبناء عليه، فإن الخيار ١ يعتبر غير ملائم.

٣-٢-١ وفي المقابل، يهدف الخيار ٢ إلى الحفاظ على الإطار العام الحالي والممارسة المقبولة على نطاق واسع بموجب اتفاقية طوكيو لعام ١٩٦٣، مع الحرص على الاعتراف بحراس الأمن على متن الطائرة كقوة جديدة. وحتى في الإطار العام الحالي، يجوز لحراس الأمن وكذلك أفراد طاقم القيادة والركاب اتخاذ تدابير وقائية معقولة دون ترخيص من قائد الطائرة عندما تكون لديهم أسباب معقولة للاعتقاد بأن الإجراء المتعلق بتقييد حركة الشخص على متن الطائرة كان من الواجب اتخاذه بصورة فورية لحماية سلامة الطائرة أو الأشخاص أو الممتلكات على متنها. وهذا الإطار العام هو بمثابة أساس قانوني كافي كي يضطلع حراس الأمن بمهامهم. ولهذه الأسباب، يعتبر الخيار ٢ أكثر ملاءمة.

٢- اقتراح تعديل المادة السابعة عشرة من اتفاقية طوكيو لعام ١٩٦٣ بشأن تعاون قائد الطائرة في التحقيقات

١-٢ إذا كان الاختصاص القضائي الذي تمارسه الدولة على الجريمة أو العمل المرتكب على متن الطائرة يشمل دولة الهبوط، سواء بشكل إلزامي أو اختياري، يصبح من الضروري أن تُكْمِل سلطات إنفاذ القانون في دولة الهبوط التحقيقات ذات الصلة قبل مغادرة الطائرة المعنية وقائد الطائرة تجاه المقصد التالي. وفي حالة الجرائم البسيطة أو الأعمال التي يرتكبها الركاب غير المنضبطين، لا يمكن لسلطات إنفاذ القانون أن تتوقع عملياً الحصول على أي مساعدة من الدول المعنية الأخرى بواسطة التعاون بموجب المعاهدة المتبادلة لتقديم المساعدة القانونية أو من خلال قنوات دبلوماسية، لأنه يُفترض أن تركز هذه المساعدة أساساً على الحالات الخطيرة.

٢-٢ وهكذا، ولتيسير إجراء التحقيق ومن ثم مقاضاة المتهمين، من الضروري ضمان الحصول على تعاون قائد الطائرة في التحقيق الذي تُجره سلطات إنفاذ القانون في دولة الهبوط. وفي هذا الصدد، تقتصر في الوقت الحالي التزام قائد الطائرة بموجب الفقرة ٣ من المادة التاسعة من اتفاقية طوكيو لعام ١٩٦٣ على تزويد السلطات التي يُحال إليها أي شخص مشتبه به بالأدلة والمعلومات المشروعة التي بحوزته، وذلك بموجب قانون دولة تسجيل الطائرة.

٣-٢ وبناء عليه، من الضروري إدراج أحكام تضمن الحصول على تعاون قائد الطائرة بما يساعد دولة الهبوط على إجراء التحقيق. ومن ثم، يُقترح إضافة الفقرة التالية إلى مشروع نص البروتوكول:

المادة العاشرة

تُضاف الفقرة التالية بوصفها المادة السابعة عشرة مكرراً من الاتفاقية:

يبدل قائد الطائرة جهوداً معقولة للتعاون مع الدولة المتعاقدة التي تتخذ أي تدابير لإجراء التحقيق أو إلقاء القبض أو ممارسة اختصاصها القضائي إزاء أي جريمة أو عمل تم ارتكابه على متن الطائرة.

٤-٢ وتأمل حكومة اليابان أن يُولى الاهتمام الواجب لوجهات نظرها ومواقفها بشأن المسائل الواردة أعلاه وأن تحظى بدعم الدول المتعاقدة على نطاق واسع قبل انعقاد الدورات المقبلة للمؤتمر الدبلوماسي وخلالها.