

اتفاقية طوكيو 1963 نصف قرن من التطبيق، أية حماية للطيران المدني؟

د/ هارون أورووان

أستاذ محاضر قسم "ب"

كلية الحقوق والعلوم السياسية

جامعة يحي فارس بالمدينة

ملخص:

تعتبر اتفاقية الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات الموقعة في طوكيو في 14/9/1963 من أهم النصوص القانونية التي عالجت ظاهرة الأفعال التي تعرض سلامة الطائرة للخطر، وقد تبنتها غالبية الدول من خلال تشريعاتها الداخلية، غير أنه ونظرا لتفاقم هذه الظاهرة وتزايد عدد الحوادث الخطرة على متن الطائرات المدنية خاصة خلال السنوات الأخيرة أصبحت بنود هذه الاتفاقية عاجزة عن توفير إطار قانوني متكامل يحد من هذه الظاهرة التي أصبحت تهدد السلامة الجوية بصورة جدية وتشكل خطرا على أمن وممتلكات الأشخاص.

ونتيجة لذلك اعتمد المجتمع الدولي اتفاقية جديدة جسدها من خلال بروتوكول مونتريال سنة 2014، وذلك بقصد تغطية الثغرات التي عرفتها الاتفاقية السابقة ومحاولة استيعاب كل أبعاد الظاهرة والتصدي لكل الاشكالات القانونية التي تثيرها.

مقدمة:

مما لا شك فيه أن مصطلح السلامة والأمن الجوي يمثل أهم المحاور والأسس التي تقوم عليها صناعة النقل الجوي منذ أن ظهرت أولى بوادر السفر عن طريق الجو، كما أنه يعتبر من أكبر التحديات التي تواجه مختلف الفاعلين في هذا المجال سواء على المستوى الوطني أو الدولي، لاسيما مع الدور الكبير الذي أصبح يلعبه النقل الجوي في شتى المجالات، بالإضافة إلى الاقبال المتزايد عليه من طرف كل شرائح المجتمع على أساس أنه وسيلة النقل الوحيدة حاليا التي تضمن الجمع بين عنصري السرعة والأمان.

تتعدد العوائق والصعوبات التي تقف في مواجهة تحقيق السلامة الجوية، فعلى غرار الظروف الطبيعية والمناخية، نجد أن العنصر البشري يشكل في كثير من الأحيان خطرا عليها من خلال ارتكاب بعض التصرفات والممارسات التي من شأنها تعريض سلامة الطائرة للخطر، مثل القيام بالاستلاء على الطائرة بطريقة غير مشروعة أو القيام بأعمال إرهابية وتخريبية بغرض تحقيق أهداف سياسية أو إيديولوجية معينة.

كما أننا نجد في حالات كثيرة أن بعض الأشخاص يرتكبون أفعالا غير مشروعة تهدد السلامة الجوية دون أن تكون لديهم خلفية أو نية مسبقة تبرر ذلك، بحيث يقومون بمجموعة من التصرفات الشاذة وغير العادية أثناء تواجدهم على متن الطائرة فيعرقلون مهام الطاقم المشرف عليها ويزعجون باقي الركاب ويجعلون بتصرفاتهم الرحلة الجوية في خطر.

ونجد أن أهم النصوص القانونية التي عالجت هذه الظاهرة وحاولت التصدي لها هي اتفاقية الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات الموقعة في طوكيو في 14/9/1963 والتي تبنتها غالبية الدول من خلال تشريعاتها الداخلية، غير أنه ونظرا لتفاقم هذه الظاهرة وتزايد عدد الحوادث الخطرة على متن الطائرات المدنية خاصة خلال السنوات الأخيرة أصبحت بنود هذه الاتفاقية عاجزة عن توفير إطار قانوني متكامل يحد من هذه الظاهرة التي أصبحت تهدد السلامة الجوية بصورة جدية وتشكل خطرا على أمن وممتلكات الأشخاص.

ونتيجة لذلك اعتمد المجتمع الدولي اتفاقية جديدة جسدها من خلال بروتوكول مونتريال سنة 2014، وذلك بقصد تغطية الثغرات التي عرفتتها الاتفاقية السابقة ومحاولة استيعاب كل ابعاد ظاهرة الأعمال غير المشروعة على متن الطائرة والتصدي لكل الاشكالات القانونية التي تثيرها.

سنحاول من خلال هذه المساهمة تسليط الضوء على مختلف المبادئ التي أقرتها اتفاقية طوكيو لسنة 1963 والوقوف على جوانب قصورها، ثم نعرض على دراسة أهم الضمانات التي استحدثتها بروتوكول مونتريال لسنة 2014 ونبين مدى فاعليته ونجاعته في الحد من الحوادث الخطرة على متن الطائرات، وستتوج دراستنا بخاتمة تتضمن أهم النتائج التي تم التوصل إليها وتقديم الحلول الملائمة لكبح هذه الظاهرة.

المحور الأول: اتفاقية طوكيو لسنة 1963

وهي الاتفاقية المتعلقة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى المرتكبة على متن الطائرات المبرمة بالعاصمة اليابانية طوكيو بتاريخ 14 سبتمبر 1963. وقد دخلت حيز التنفيذ في 04 ديسمبر 1969 وصادقت عليها إلى حد الآن 186 دولة.

وتعتبر اتفاقية طوكيو أول وثيقة دولية تضع الإطار القانوني الخاص بتوفير الحماية للطائرة بكل محتوياتها، من ركاب وطاقم الضيافة والقيادة، بالإضافة إلى حماية الممتلكات الموجودة على متنها، والحفاظ على النظام داخل الطائرة وتقديم مختلف الضمانات القانونية لسلامة الرحلات الجوية.

وعليه فإنها تشكل المصدر القانوني الأساسي لمواجهة مختلف التصرفات غير المشروعة والجرائم التي ترتكب على متن الطائرات، وذلك من خلال المبادئ القانونية التي أقرتها ضمن بنودها (أولا) غير أن الطيران المدني خلال السنوات الأخيرة أصبح يشهد نموا متسارعا لعدد الحوادث الخطرة على متن الطائرات المدنية وهذا ما ينبىء بأن بنود هذه الاتفاقية أصبحت قاصرة عن توفير إطار قانوني متكامل يحد من هذه الظاهرة التي أصبحت تهدد السلامة الجوية بصورة جدية وتشكل خطرا على أمن وممتلكات الأشخاص (ثانيا).

أولا: مضمون اتفاقية طوكيو ونطاق تطبيقها

إن أول ما يلاحظ عند استقراء المواد التي تضمنتها هذه الاتفاقية هو اتساع مجال تطبيقها، بحيث يشمل كل الجرائم الخاضعة لأحكام قانون العقوبات والأفعال المكيفة على أنها جريمة أو التي لا تعد كذلك، والتي تعرض سلامة الطائرة أو الأشخاص أو الممتلكات الموجودة على متنها للخطر، أو تعرض حسن النظام والانضباط للخطر،¹ كما أنها تسري على تلك الأفعال المرتكبة أثناء طيران الطائرة أو عندما تكون فوق أعالي البحار أو في أرض غير خاضعة لسيادة أي دولة.²

وبهذا لم تحدد الاتفاقية نوع وطبيعة الأفعال التي تشكل خطرا على أمن وسلامة الطائرة، كما أنها لم تحدد الأشخاص المعرضين للخطر، بحيث يمكن أن يكونوا من الركاب أو من أعضاء طاقم الطائرة، كما أنها لم تحدد نوع ولا قيمة الممتلكات التي تكون محل تهديد، ومن جهة أخرى نجد أنها لم تحدد الجهة المرتكبة للعمل غير المشروع الذي يمكن أن يقوم به أحد ركاب الطائرة كما يمكن أن يصدر من طرف طاقمها، كما أنها لم تحدد العقوبات المطبقة على هذه الأفعال.

¹ أنظر: المادة 01/01 من الاتفاقية المتعلقة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى المرتكبة على متن الطائرات المبرمة بطوكيو بتاريخ 14/09/1963.

² أنظر: المادة 02/01 من اتفاقية طوكيو لسنة 1963.

وقد عرفت هذه الاتفاقية حالة الطيران بأنها تلك الفترة الممتدة ما بين لحظة تشغيل قوتها المحركة بغرض الإقلاع حتى اللحظة التي ينتهي فيها شوط الهبوط، وبهذا تكون الأفعال او الجرائم التي تحدث على متن الطائرة خلال المرحلة التي تسبق الإقلاع أو تلك التي تلي عملية الهبوط، لا تدخل ضمن نطاق تطبيق هذه الاتفاقية¹.

أما بالنسبة للاختصاص القضائي فيما يتعلق بالجرائم والأفعال التي ترتكب على متن الطائرة فإنه ينعقد لدولة تسجيلها²، وتكون دولة التسجيل مطالبة باتخاذ الإجراءات التي قد تكون ضرورية لتأسيس اختصاصها بالنسبة للجرائم التي ترتكب على متن الطائرة المسجلة فيها³.

وبهذا تكون هذه الاتفاقية قد وضعت أساسا قانونيا يجعل دولة تسجيل الطائرة مختصة بالنظر في الجرائم التي ترتكب على الطائرة حتى ولو كانت تطير في مجال جوي أجنبي، كما أننا نلاحظ أن الاتفاقية لم تقصي الاختصاص القضائي الجنائي طبقا لأحكام القانون الوطني، ونشير في هذا الصدد أن امتداد الاختصاص القضائي لدولة التسجيل لا يقصد إلزامها بممارسة الاختصاص، إذ يقع على عاتق الدولة فقط الالتزام باتخاذ الإجراءات الضرورية لتأسيس اختصاصها بصفتها دولة التسجيل⁴.

كما أننا نلاحظ أن التفسير الظاهري لنص المادة الثالثة من اتفاقية طوكيو يقتضي بأن يقتصر امتداد الاختصاص القضائي لدولة التسجيل للنظر في الأعمال والتصرفات المرتكبة على متن الطائرة والتي تكيف بأنها جرائم فقط، وعليه فإن الأعمال الأخرى التي يمكن أن تهدد أمن الطائرة وتعرض سلامتها للخطر فإنها تخرج عن دائرة الاختصاص مادامت لا تأخذ تكييف الجريمة، بالرغم من أن نطاق تطبيق اتفاقية طوكيو حسب ما قضت بها المادة الأولى منها يشمل كل الأعمال التي تهدد سلامة الطائرة مهما كانت طبيعتها وتكييفها القانوني⁵.

¹ أنظر: المادة 03/01 من اتفاقية طوكيو لسنة 1963.

² أنظر: المادة 01/03 من اتفاقية طوكيو لسنة 1963.

³ أنظر: المادة 02/03 من اتفاقية طوكيو لسنة 1963.

⁴ أنظر: حسني موسى محمد رضوان، مكافحة الجرائم الإرهابية الموجهة ضد أمن وسلامة الطيران المدني، مقال منشور في المجلة العربية للدراسات الأمنية والتدريب، المجلد 31، العدد 62، الرياض سنة 2015، ص 243.

⁵ أنظر: المرجع نفسه، ص 243.

ومن جهة أخرى ومن بين الآليات التي حاولت اتفاقية طوكيو تكريسها في إطار قمع مختلف الأعمال غير المشروعة وكذا التصرفات غير المنضبطة على متن الطائرة، هو تحويل قائدها مجموعة من السلطات والصلاحيات في مواجهة طاقم الطائرة أو ركابها، باعتباره المسؤول الأول عن أمن وسلامة الطائرة¹، وهذا ضمن المواد من 05 إلى 10 من الاتفاقية، والمتتمثلة فيما يلي:

- إمكانية اتخاذ إجراءات معقولة بما في ذلك إجراءات القسر الضرورية في مواجهة أي شخص مهما كانت صفته ارتكب أو شرع في ارتكاب أحد الأفعال أو الجرائم التي يمكن أن تهدد سلامة الطائرة أو الأشخاص أو الأموال الموجودة على متنها أو أخل بالنظام والانضباط داخلها، كما يمكن لقائد الطائرة إنزال هذا الشخص أو تسليمه للسلطات المختصة².

وقد اعتبرت الاتفاقية أن إجراءات القسر هي إجراءات استثنائية يجب أن يتوقف استعمالها بمجرد هبوط الطائرة، إلا إذا كانت هذه الطائرة قد هبطت في إقليم دولة غير متعاقدة ورفضت سلطاتها السماح بإنزال هذا الشخص، أو أن إجراءات القسر كانت ضرورية للتمكن من إجراءات التسليم³.

ويمكن أن تستمر إجراءات القسر استثنائيا في حالة هبوط الطائرة هبوطا اضطراريا ولم يتمكن قائد الطائرة من تسليم الشخص إلى السلطات المختصة، أو في حالة موافقة الشخص على استمرار عملية الطيران مقبوضا عليه⁴.

وفي هذا الإطار فرضت اتفاقية طوكيو على قائد الطائرة أن يقوم في أسرع وقت بإخطار سلطات الدولة التي ستهبط الطائرة في إقليمها وعلى متنها شخص خاضع لإجراءات القسر وتم القبض عليه، بوجود هذا الشخص على متنها وكذا توضيح مختلف الأسباب التي دفعت بقائد الطائرة لاتخاذ هذا الاجراء في حقه، على أن يكون الإخطار قبل نزول الطائرة متى تسنى له ذلك⁵.

¹ أنظر: كمال حفني رياض، وظائف وسلطات قائد الطائرة، مقال منشور في مجلة الطيران للجميع، العدد 08، مارس 2016، ص 60.

² أنظر: المادة 01/06 من اتفاقية طوكيو لسنة 1963.

³ أنظر: المادة 01/07 من اتفاقية طوكيو لسنة 1963.

⁴ أنظر: المادة 01/07 من اتفاقية طوكيو لسنة 1963.

⁵ أنظر: المادة 02/07 من اتفاقية طوكيو لسنة 1963.

- إمكانية تكليف أحد أعضاء طاقم الطائرة أو الترخيص لهم بمساعدته في القبض على أي شخص يكون له الحق في القبض عليه، كما يكون لقائد الطائرة الحق في طلب المساعدة من أحد الركاب أو الترخيص لهم بها، وفي هذا الصدد نشير إلى أن بنود هذه الاتفاقية قد أعطت حتى لأعضاء الطاقم أو الركاب إمكانية اتخاذ بعض الإجراءات الوقائية المعقولة إذا توافرت لديهم اسانيد معقولة تدعوهم للاعتقاد بضرورة واستعجال هذه الإجراءات في سبيل حماية سلامة الطائرة وركابها والممتلكات التي على متنها¹.
- يجوز لقائد الطائرة عند الضرورة وفي سبيل حماية سلامة الطائرة أو الأشخاص أو الأموال الموجودة على متنها أو المحافظة على النظام والانضباط داخلها، الأمر بإنزال أي شخص في إقليم أي دولة تهبط فيها الطائرة يعتقد استنادا لأسس معقولة أنه قد ارتكب أو شرع في ارتكاب جرائم خاضعة لقانون العقوبات أو أفعال تعد جرائم أو لا تعد كذلك، وكانت هذه الأفعال والجرائم تعرض أو يحتمل أن تعرض سلامة الطائرة أو الأشخاص أو الأموال الموجودة فيها للخطر، أو تهدد النظام والأمن للرحلة².
- ويلتزم قائد الطائرة تبعا لهذا الإجراء بتقديم تقرير إلى سلطات الدولة التي تم فيها الإنزال بين فيه تفاصيل الإنزال وأسبابه³.
- يجوز لقائد الطائرة أن يسلم أي شخص يعتقد استنادا لأسس معقولة أنه ارتكب على متن الطائرة أحد الأفعال التي يعتبرها من وجهة نظره تكون جريمة جسيمة طبقا لقانون عقوبات الدولة التي سجلت فيها الطائرة، ويكون التسليم لسلطات أي دولة متعاقدة تهبط فيها الطائرة⁴.
- وفي هذه الحالة يلتزم قائد الطائرة قبل هبوطها بإخطار سلطات الدولة التي سيتم تسليم الشخص على اقليمها مع توضيح أسباب هذا الإجراء⁵، كما يلتزم قائد الطائرة بتقديم كل الأدلة والمعلومات حول الأفعال

¹ أنظر: المادة 02/06 من اتفاقية طوكيو لسنة 1963.

² أنظر: المادة 01/08 من اتفاقية طوكيو لسنة 1963.

³ أنظر: المادة 02/08 من اتفاقية طوكيو لسنة 1963.

⁴ أنظر: المادة 01/09 من اتفاقية طوكيو لسنة 1963.

⁵ أنظر: المادة 02/08 من اتفاقية طوكيو لسنة 1963.

التي ارتكبتها الشخص على متن الطائرة وذلك وفق القواعد الإجرائية المنصوص عليها في قانون دولة تسجيلها¹.

ونشير في هذا الصدد أن مفهوم الإنزال والتسليم هما مفهومان مختلفين، وهذا ما حاول السيد اليخاندرو بييرا مقرر اللجنة الفرعية الخاصة للجنة القانونية المعنية بتحديث اتفاقية طوكيو لسنة 1963 تبيانه، حيث اعتبر «... أن الإنزال 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»².

ولعل المثال الذي تضمنه تقرير اللجنة المعنية بتحديث اتفاقية طوكيو لسنة 1963 يمكن أن يوضح بطريقة أفضل التمييز بين المفهومين: «رغم أن الراكب يبدو في حالة سكر بين إلا أنه تمكن 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 عنيفا واعتدى اعتداء بدنيا على أحد مضيفي الرحلة الجوية. وتم إبلاغ قائد الطائرة بالقضية، واتخذ على الفور قرار بتحويل مسار الرحلة الجوية إلى أقرب مطار. وقام قائد الطائرة بتقديم تقرير عن الحادثة وإبلاغ السلطات بأن الراكب سُيُسلم على الأرض.

¹ أنظر: المادة 03/08 من اتفاقية طوكيو لسنة 1963.

² أنظر: تقرير السيد اليخاندرو بييرا، مقرر اللجنة الفرعية الخاصة للجنة القانونية التابعة لمنظمة الطيران المدني الدولي، المعنية بتحديث اتفاقية طوكيو الخاصة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات لعام 1963، وذلك خلال اجتماعها بمقر الايكاو بمونتريال خلال الفترة ما بين 22 إلى 25 ماي 2012، ص 27.

وبعد قيام السلطات بإنفاذ القانون باستجواب الراكب فقد قررت أن توجه إلى الراكب تهمة جرم الاعتداء والتدخل الراكب ضد أحد أفراد طاقم الطائرة.¹

ومن بين أهم الضمانات القانونية التي كرسها اتفاقية طوكيو لسنة 1963 هو مبدأ الإعفاء من المسؤولية أو ما يسمى بمبدأ الحصانة، حيث يعفى من المسؤولية باختلاف أنواعها (جنائية، مدنية أو إدارية) وفقا لمقتضيات هذه الاتفاقية كل شخص قام بإجراءات وتدابير في مواجهة الشخص أو الأشخاص الذين ارتكبوا أو شرعوا في ارتكاب جرائم أو أفعال تعرض سلامة وأمن الطائرة للخطر، لاسيما قائد الطائرة، أو أحد أفراد طاقمها أو أحد الراكب، وقد شمل مبدأ الإعفاء حتى مالكها ومستغلها والشخص الذي يتم تسيير الرحلة لحسابه.²

وقد أثار هذا المبدأ جدلا كبيرا خلال مؤتمر طوكيو الدبلوماسي بين مؤيد ورافض له، إذ ذهب مؤيدو إلغاء مبدأ الإعفاء إلى أنه يتناقض مع «مبدأ عدم إعفاء أي شخص الإعفاء الكامل من المسؤولية عن أفعاله، حتى وإن كانت ملابسات الموقف الخاص لقائد الطائرة تشكل سندا لعدم الإفراط في التشديد عليه في الحكم على تلك المسؤولية»، أما الاتجاه الذي رافع على ضرورة الإبقاء على هذا المبدأ وإدراجه ضمن نصوص الاتفاقية فقد ذهب إلى أن إلغاء هذا المبدأ يؤدي إلى إضعاف الضمانات القانونية لهذه الاتفاقية ويقلل من نجاعتها، وفي هذا التوجه يرى البعض «أن تصرف قائد الطائرة يظل مُندرجا ضمن حدود سلطته حتى وإن لم يحسن التقدير فسلم السلطات المختصة شخصا 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»³.

¹ أنظر: المرجع نفسه، ص 27.

² أنظر: المادة 10 من اتفاقية طوكيو لسنة 1963.

³ بعد التصويت تم اعتماد المبدأ ضمن المادة العاشرة من الاتفاقية بـ 19 صوت معارض مقابل 16 صوت مؤيد. لأكثر تفاصيل راجع: تقرير السيد اليخاندرو بييرا، المرجع السابق، ص 27.

ثانيا: تقييم اتفاقية طوكيو

رغم ما جاءت به اتفاقية طوكيو لسنة 1963 من تدابير باعتبارها الإطار القانوني المحدد لقواعد حماية الطائرة بجميع مشتملاتها وضمن سلامة الرحلة الجوية إلا أن هذه الأخيرة أصبحت غير مواكبة لمقتضيات هذه المرحلة بالنظر لتاريخ إبرامها وما تبعه من تطورات شملت كافة مناحي الحياة بما فيها الجانب السلوكي للإنسان الأمر الذي يستدعي إعادة النظر في بنودها التي لا تخلو من القصور، حيث تم إغفال العديد من المسائل التي من شأنها تحسن ظروف الرحلات الجوية من ناحية الانضباط.

فمن حيث تحديد الأفعال التي تشكل جرائم أو إخلال بالانضباط داخل الطائرة لم تعطي اتفاقية طوكيو تعريفا لهذه السلوكات كما أغفلت تحديد الأفعال التي يصدق عليها وصف الجريمة أو الإخلال بالانضباط الأمر الذي يجعل تطبيق بنودها مسألة نسبية تخضع لتقدير الدول الأطراف، وهذا مالا يتماشى مع ضرورة انسجام القانون الدولي لاسيما وأن العديد من الدول المصادقة على هذه الاتفاقية لم تضع نصوص داخلية تكفل تطبيق أحكامها.

وزيادة على ذلك لم تتضمن هذه الاتفاقية تعاريف للمصطلحات الجوهرية التي على أساسها يتم تفعيل نصوصها على غرار مصطلحي "حسن النظام" و"الانضباط" الأمر الذي أدى إلى تضارب الأحكام القضائية في تفسيرها¹، كما أن تعريفها لمصطلح "في حالة طيران" بالصياغة الحالية يستبعد من نطاق تطبيق هذه الاتفاقية الأفعال التي تُرتكب قبل إقلاع الطائرة.

وبالنسبة للاختصاص القضائي لم تنص اتفاقية طوكيو على إلزامية اختصاص دولة تسجيل الطائرة بالنظر في الأفعال التي تشكل إخلالا بالانضباط أو تهديدا لسلامة الطائرة أو حسن النظام والانضباط على متنها، الأمر الذي يجعل الموضوع مسألة اختيارية بالنسبة للدول الأطراف وهو ما يكرس إمكانية تنازع القوانين بهذا الخصوص ويعد بمثابة ثغرة في قواعد الاختصاص من جهة، وكذا يتيح إمكانية إفلات

¹ حيث قضت إحدى محاكم الولايات المتحدة في قضية الولايات المتحدة ضد فلوريس بأن ليس كل اعتداء هو بمثابة تدخل في عمل المضيف، وهو ما اتجهت إليه إحدى المحاكم الألمانية التي اعتبرت أنّ التدخين في دورة المياه لا يشكل إخلالا بسلامة الرحلة الجوية حيث اشارت القرارات المذكورة بصفة ضمنية أن كلا الفعلين لا يشكل تهديدا لحسن النظام والانضباط على متن الطائرة، انظر تقرير أنظر: تقرير السيد اليخاندرو بييرا، المرجع السابق، ص 12.

المتسببين من العقاب من جهة ثانية، ففي غالب الأحيان لا تختص دولة الهبوط بالنظر في مثل هذه السلوكات لاسيما إذا لم تكن هي دولة تسجيل الطائرة، كون الأفعال المرتكبة لا تمس بسلامة أراضيها ولا بأمنها القومي.

كما لم تنص هذه الاتفاقية على قواعد الاختصاص في الحالة التي لا تكون فيها الدولة المشغلة للطائرة هي نفسها الدولة المسجلة لديها هذه الأخيرة، إذ تستغلها بموجب عقد إيجار فيفترض ضمنا أن تختص دولة العلم بالفصل في النزاعات التي تدخل في هذا الإطار غير أنه إذا تم الاتفاق على أن يتم تأجير الطائرة بدون طاقم فلا يفترض في قائد الطائرة أن يكون ملما بقوانين الدولة التي تحمل الطائرة جنسيتها حيث لاتزال هذه المسائل بحاجة إلى تأطير قانوني.

ومما يؤخذ على هذه الاتفاقية أنها لا تمكن قائد الطائرة من تسليم شخص مالم يرتكب جرما خطيرا في منظور قانون دولة التسجيل أما إذا لم يبلغ السلوك المرتكب درجة الخطورة التي أشرنا إليها ولو تسبب بسلوكه في تعريض سلامة الرحلة إلى الخطر فلا يمكن اتخاذ إجراء التسليم، كما أنه وفي حال ما إذا قرر قائد الطائرة إبعاد راكب فلم تحدد أيضا الإجراءات الواجبة الإلتباع بهذا الخصوص.

المحور الثاني: بروتوكول مونتريال لسنة 2014

أولا: مبررات صدور بروتوكول مونتريال لسنة 2014

جاء في ديباجة بروتوكول مونتريال الموقع بتاريخ 04 أفريل سنة 2014 أن العديد من الدول قد أعربت عن قلقها إزاء تصاعد حدة وتواتر السلوك غير المنضبط على متن الطائرات مما قد يعرض سلامة الطائرات أو الأشخاص أو الممتلكات الموجودة عليها للخطر، و يؤدي ذلك للإخلال بحسن الانضباط والنظام على متنها، كما أن العديد من الدول ترغب في التعاون فيما بينها لكبح السلوك غير المنضبط وفرض النظام على متن الطائرات، الشيء الذي يجعل من تعديل اتفاقية طوكيو لسنة 1963 أمرا ضروريا، باعتبارها الوثيقة الدولية الأساسية التي تعالج هذا النوع من الظواهر.

ولعل هذا البروتوكول كان نتاج العديد من الجهود التي بذلتها مختلف المنظمات والهيئات الدولية منذ عدة سنوات سابقة لتاريخ توقيعه، ولعل أولها كان سنة 1996 أين قرر مجلس منظمة الطيران المدني الدولي

أثناء جلسته السادسة من دورته 148 المنعقدة بتاريخ 03 جوان 1996 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".

وبتاريخ 06 جوان 1997 قرر المجلس أثناء جلسته السادسة من دورته 151 إنشاء مجموعة دراسة تابعة للأمانة العامة لمنظمة الطيران المدني الدولي عرفت باسم مجموعة دراسة تابعة للأمانة العامة بشأن الركاب غير المنضبطين، وقد باشرت هذه اللجنة أعمالها من خلال عقد عدة اجتماعات في هذا الشأن، ولعل أهم إنجازات هذه المجموعة هو إصدار كتاب الإيكو الدوري رقم 288 المعنون بـ: "إرشادات بشأن الجوانب القانونية لمشكلة الركاب غير المنضبطين/المشاغبين" الذي يهدف إلى وضع قانون نموذجي بشأن بعض الجرائم التي تُرتكب على متن الطائرات المدنية وحث الدول الأعضاء في الإيكو على تبني نصوصه ضمن تشريعاتها الوطنية¹.

وقد تضمن الكتاب لائحة تضم مجموعة من الأفعال التي تمس بسلامة الطيران المدني، وقسمها إلى ثلاثة فئات²:

01- 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.

02- 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 أو تعاطي العقاقير المخدرة.

03- الجرائم الأخرى التي ترتكب على متن طائرة مدنية مثل التدخين في دورة المياه والعبث

بجهاز الكشف عن الدخان وتشغيل أي أجهزة إلكترونية محمولة.

¹ تمت المصادقة على هذا الكتاب بموجب القرار رقم 04/33 من طرف الجمعية العامة لمنظمة الطيران المدني الدولي خلال دورتها الثالثة والثلاثون المنعقدة بمونتريال خلال الفترة مابين 2000/09/25 إلى 2000/10/05

² أنظر: حسني موسى محمد رضوان، المرجع السابق، ص 246.

وقد افترضت منظمة الطيران المدني الدولي من خلال إصدارها لهذا الكتاب أنه سوف يتم تبنيه من طرف غالبية التشريعات، بهدف تغطية أوجه القصور التي كانت تتاب اتفاقية طوكيو لسنة 1963، إلا أن ذلك لم يتحقق.

هذا ما أكدّه السيد اليخاندرو بييرا مقرر اللجنة الفرعية الخاصة للجنة القانونية المعنية بتحديث اتفاقية طوكيو لسنة 1963 «... جرى التسليم بأن تنفيذ التدابير الواردة في الكتاب الدوري، من جانب الدول سيسد، إلى حد كبير، الفراغ القانوني القائم فيما يتصل بالجرائم التي تُرتكب على متن طائرة تقوم برحلات دولية. 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 الايكافو نسبيا في تطبيق محتوياته. علاوة على ذلك، أجرت الأمانة العامة للايكافو دراسة استقصائية، في عام 2003، كشفت أن 18 دولة فقط هي التي أدرجت الكتاب الدوري كليا أو جزئيا في تشريعاتها المحلية. ويمثل هذا العدد أقل من 10 في المائة من مجموع أعضاء الايكافو (191 دولة) وهذا يعني أن تطبيق هذه الوثيقة القانونية الجيدة ظل ضعيفا من الناحية العملية»¹.

وفي سبتمبر 2009، وخلال انعقاد الدورة الرابعة والثلاثين للجنة القانونية التابعة لمنظمة الطيران المدني الدولي، حذر ممثلو اتحاد النقل الجوي الدولي إلى النمو المتسارع لظاهرة الركاب المشاغبين على متن الطائرات المدنية، و تم الاتفاق على إعادة بعث أعمال مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة بشأن الركاب غير المنضبطين²، وقد عقدت هذه الهيئة اجتماعين خلال سنة 2011، الأول في مونتريال شهر ماي والثاني في باريس خلال شهر أكتوبر.

وقد ركزت هذه المجموعة جهودها حول استعراض أهم مقتضيات اتفاقية طوكيو لعام 1963 ودراسة مدى مساهمتها لمستجدات الطيران المدني المعاصر، وتناولت بالدراسة إمكانية وضع معايير وممارسات

¹ أنظر: تقرير السيد اليخاندرو بييرا، المرجع السابق، ص 39.

² تم اتخاذ قرار إعادة تنشيط عمل مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة بشأن الركاب غير المنضبطين بموجب قرار مجلس الايكافو المنعقد في جلسته السادسة من دورته 188 في أكتوبر 2009.

مشتركة فيما يتعلق بالجرائم وتعزيز التعاون الدولي، وسلطات قائد الطائرة وحصانته، بالإضافة إلى المركز القانوني لحراس الأمن على متن الطائرة.

ومن أهم النتائج التي توصلت إليها مجموعة الدراسة، ضرورة تصدي المجتمع الدولي لظاهرة السلوك غير المنضبط وغير المشروع على متن الطائرات وتوحيد جهوده عبر منظمة الطيران المدني الدولي، من خلال إعادة النظر في بنود اتفاقية طوكيو، وإدراج تنظيم خاص يحكم هذه الظاهرة.

وتحقيقاً لذلك أوصت المجموعة بإنشاء لجنة فرعية تابعة للجنة القانونية تُكلف بإعداد مشروع نص لتحديث اتفاقية طوكيو، وهو ما تبناه مجلس منظمة الطيران¹، وتم إنشاء هذه اللجنة بتاريخ 20 ديسمبر 2011، وقد أعدت تقريرها النهائي خلال اجتماعاتها في شهر ماي وديسمبر من سنة 2012، الذي تمت مناقشته من طرف اللجنة القانونية في دورتها الخامسة والثلاثون المنعقدة في مدينة مونتريال خلال الفترة الممتدة ما بين 06 إلى 15 سبتمبر سنة 2013، والتي انبثق عنها مشروع نص بروتوكول تعديل اتفاقية طوكيو لسنة 1963.

وباستقراء مختلف التقارير والمناقشات التي سبقت صدور بروتوكول مونتريال، تتجلى لنا أهم مبرراته والتي نذكرها فيما يلي:

- السعي لمعالجة أهم أوجه القصور التي تعرفها اتفاقية طوكيو لسنة 1963، لاسيما وأنه مر على ابرامها أكثر من خمسين سنة.
- عجز الكتاب الدوري الذي أصدرته منظمة الطيران المدني الدولي المتضمن الإرشادات الخاصة بالجوانب القانونية لمشكلة الركاب غير المنضبطين/المشاغبين عن تحقيق الأهداف المتوخاة من إصداره، لاسيما إغراض غالبية الدول عن تبني محتوياته ضمن تشريعاتها الوطنية.
- النمو المتسارع لظاهرة الحوادث الخطرة، والأضرار الجسيمة التي أصبحت تخلفها.

¹ تمت اتخاذ قرار إنشاء اللجنة الفرعية الخاصة التابعة للجنة القانونية من طرف مجلس منظمة الطيران المدني الدولي خلال جلسته الخامسة من الدورة 194 المنعقدة بتاريخ 2011/11/15

ثانيا: مضمون بروتوكول مونتريال لسنة 2014

سنحاول التوقف عند أهم التعديلات والاضافات التي جاء بها بروتوكول مونتريال لسنة 2014 مع إجراء بعض المقارنات مع بنود اتفاقية طوكيو لسنة 1963:

من أهم التعديلات التي أدخلها بروتوكول مونتريال هو توسيعه مفهوم حالة الطيران، فبينما كان هذا المفهوم في ظل اتفاقية طوكيو يقتصر فقط على تلك الفترة تلك الفترة الممتدة ما بين لحظة تشغيل الطائرة قوتها المحركة بغرض الإقلاع حتى اللحظة التي ينتهي فيها شوط الهبوط، أصبحت تعتبر الطائرة في حالة طيران في أي وقت منذ لحظة إغلاق جميع أبوابها الخارجية بعد صعود الركاب إليها ولغاية اللحظة التي يتم فيها فتح أي من تلك الأبواب بغرض إنزالهم، وفي حالة الهبوط الاضطراري تعتبر الرحلة متواصلة حتى الوقت الذي تتولى فيه السلطات المختصة المسؤولية عن الطائرة وعن الأشخاص والممتلكات على متنها¹.

وبهذا يكون هذا النص قد غطى النقص الذي كان يشوب اتفاقية طوكيو إذ أن الأفعال أو الجرائم التي كانت تحدث على متن الطائرة خلال المرحلة التي تسبق الإقلاع أو تلك التي تلي عملية الهبوط، لا تدخل ضمن نطاق تطبيقها.

أما فيما يتعلق بالاختصاص، فعلى غرار ما اقرته اتفاقية طوكيو من تمتع دولة التسجيل بصلاحيات ممارسة اختصاصها القضائي على الجرائم أو الأفعال المرتكبة على متن الطائرة، فقد كرس بروتوكول مونتريال ذلك²، إلا أن هذا الأخير قد تفادى النقائص التي كانت تعترى اتفاقية طوكيو في هذا المجال والتي جعلتها محل انتقاد كبير من طرف كل الفاعلين في مجال الطيران المدني.

وعلى هذا الأساس، فقد مكن من انعقاد الاختصاص لدولة الهبوط، عندما تهبط الطائرة التي تُرتكب على متنها الجريمة أو يُرتكب على متنها الفعل في إقليمها والشخص الذي يدعى ارتكابه للجريمة أو للفعل لا يزال على متنها هذا من جهة، ومن جهة أخرى ينعقد الاختصاص لدولة المشغل، عندما تُرتكب الجريمة

¹ أنظر: المادة 01/01 من بروتوكول مونتريال المبرم بتاريخ 2014/04/04 المتضمن تعديل الاتفاقية المتعلقة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى المرتكبة على متن الطائرات المبرمة بطوكيو سنة 1963.

² أنظر: المادة 01/04 من بروتوكول مونتريال لسنة 2014.

أو يُرتكب الفعل على متن 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 الدولة¹.

كما ألزم بروتوكول مونتريال دولة التسجيل باتخاذ ما يلزم من التدابير لإقامة اختصاصها القضائي على الجرائم والأفعال المرتكبة على متن طائرة مسجلة في إقليمها²، وهو نفس الالتزام الذي ألقاه على عاتق دولة الهبوط وذلك في حالة ما إذا كانت النقطة الأخيرة للإقلاع أو نقطة الهبوط المقصود التالية للطائرة التي ترتكب على متنها الجريمة في إقليمها، وتُحبط بعد ذلك الطائرة في إقليمها والشخص الذي يدعى أنه ارتكب الجريمة لا يزال على متنها، أو عندما تتعرض سلامة الطائرة أو الأشخاص أو الممتلكات أو حسن النظام والانضباط على متنها للخطر³.

كما تلتزم الدولة باتخاذ التدابير الضرورية لإقامة اختصاصها القضائي على الجرائم المرتكبة على متن الطائرات بصفتها دولة المشغل، عندما تكون الطائرة التي تُرتكب على متنها الجريمة 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 الدولة⁴.

وعليه يكون بروتوكول مونتريال قد وسع من فكرة الاختصاص ليشمل كل من دولة تسجيل الطائرة، ودولة هبوطها بالإضافة إلى دولة مشغلها، بعكس ما كان الأمر عليه خلال سريان اتفاقية طوكيو أين كان ينعقد الاختصاص حصريا لدولة التسجيل، غير أن بروتوكول مونتريال لم يلزم الدول بممارسة الاختصاص، إذ أوقع على عاتقها فقط الالتزام باتخاذ الإجراءات الضرورية لتأسيس اختصاصها دون إلزامها بمباشرة الإجراءات.

وفي إطار تكريس مبدأ التعاون الدولي في مجال حماية الطيران المدني من هذه الأفعال والجرائم، أقر بروتوكول مونتريال أنه في الحالة التي يتم فيها إخطار إحدى الدول سواء دولة التسجيل أو الهبوط أو

¹ أنظر: المادة 01/04 مكرر من بروتوكول مونتريال لسنة 2014.

² أنظر: المادة 02/04 من بروتوكول مونتريال لسنة 2014.

³ أنظر: المادة 02/04 مكرر من بروتوكول مونتريال لسنة 2014.

⁴ أنظر: المادة 02/04 مكرر من بروتوكول مونتريال لسنة 2014.

المشغل، أو إذا علمت أن هناك دولة أخرى أو أكثر تجري تحقيقا أو ملاحقة أو تتخذ إجراءات قضائية بصدد نفس الجرائم أو الأفعال، يجوز لها أن تجري ما يلزم من مشاورات مع الدول الأخرى بهدف تنسيق إجراءاتها.¹

ونلاحظ أن من أهم التعديلات التي أقرها بروتوكول مونتريال هو إعادة تحديد الصلاحيات والسلطات البوليسية لقائد الطائرة، فقد أعطت المادة 07 الفقرة 01 من البروتوكول والتي جاءت معدلة للمادة 06 من إتفاقية طوكيو، لقائد الطائرة السلطة عندما تكون لديه أسباب معقولة للاعتقاد أن شخصا ارتكب أو على وشك أن يرتكب على متن الطائرة جرائم أو أفعال مكيفة على أنها جريمة أو التي لا تعد كذلك والتي تعرض سلامة الطائرة أو الأشخاص أو الممتلكات الموجودة على متنها أو حسن النظام والانضباط للخطر، أن يفرض على مثل هذا الشخص تدابير معقولة بما فيها تقييد الحركة، ويجوز كذلك لقائد الطائرة أن يفرض هذه التدابير في مواجهة هذا الشخص في سبيل التمكن من تسليمه إلى السلطات المختصة أو إنزاله.

أما الفقرة الثانية من المادة 06 من بروتوكول مونتريال فقد أجازت لقائد الطائرة أن يطلب قيام أعضاء آخرين من طاقمها أو أن يصرح لهم بمساعدته في تقييد حركة أي شخص يكون له الحق في تقييد حركته، ويجوز له أن يطلب المساعدة من الركاب أو أن يصرح لهم بتقديمها دونما إلزام في ذلك. كما يجوز لأي من أعضاء الطاقم أو أي من الركاب أن يقوم، بدون ذلك التصريح، باتخاذ إجراءات وقائية معقولة عندما تتوافر لديه أسباب معقولة تدعوه للاعتقاد أن ذلك الإجراء كان من الواجب اتخاذه بصورة فورية لحماية سلامة الطائرة أو الأشخاص أو الممتلكات على متنها.

ونلاحظ أن هتين الفقرتين لم تشهدا تعديلا كبيرا، إذ اقتصر التعديل فقط على استبدال عبارة إجراءات القسر بعبارة تقييد الحركة، وحسب رأينا فإن التعبير الجديد أسلم من الناحية القانونية بالإضافة إلى أنه يعتمد مصطلحات دقيقة بعكس العبارة التي تضمنتها إتفاقية طوكيو، كما تم استبدال بعض العبارات والمصطلحات مثل "ترخيص بتصريح"، "لقبض عليه بتقييد حركته" و عبارة "ضرورية وعاجلة بعبارة بصورة فورية".

¹ أنظر: المادة 05 من بروتوكول مونتريال لسنة 2014.

ومن خلال استقراء نص المادة 08 الفقرة 01 من البروتوكول المعدلة للفقرة 01 من المادة 09 من اتفاقية طوكيو، نلاحظ أنه قد تم رفع القيد على قائد الطائرة وإعطائه الحرية في تقدير الأفعال وتكييفها على أنها جرائم وفق رأيه وقناعاته الشخصية، بعدما كانت في السابق تشترط أن يكون الفعل يشكل جريمة جسيمة طبقا لقانون عقوبات الدولة التي سجلت فيها الطائرة حتى يمكن له القيام بإجراءات التسليم.

ونشير كذلك إلى أن بروتوكول مونتريال استحدث مادة جديدة تحت رقم المادة 15 مكرر حاول من خلالها التأكيد على ضرورة اتخاذ التدابير القانونية ومباشرة الإجراءات القضائية من طرف كل الدول التي ينعقد لها الاختصاص بالنظر في مختلف الجرائم والأفعال المرتكبة على متن طائرة، لاسيما الاعتداء البدني أو التهديد بارتكاب مثل هذا الاعتداء على أحد أعضاء الطاقم، أو رفض اتباع تعليمات قانونية أعطاها قائد الطائرة أو أعطيت بالنيابة عنه لغرض حماية سلامة الطائرة أو الأشخاص أو الممتلكات على متنها.

تجدر الإشارة أخيرا إلى أنه من بين أهم الآليات التي استحدثها بروتوكول مونتريال لمكافحة ظاهرة الجرائم والأفعال المرتكبة على متن الطائرات، هو حراس الأمن كفئة جديدة تضاف إلى الطاقم والركاب، وهم عبارة عن أشخاص يتم تعيينهم بموجب اتفاقيات دولية ثنائية أو متعددة الأطراف وإخضاعهم لتدريبات خاصة، مهمتهم الأساسية حماية الطائرات وضمان النظام والانضباط على متنها.

وقد تبني هذا البروتوكول هذا النوع من المستخدمين بعد جدل كبير ثار بين الدول، ومنحه على غرار أفراد الطاقم والركاب اتخاذ تدابير وقائية معقولة دون ترخيص من قائد الطائرة، وذلك عندما تتوفر لديهم أسباب معقولة للاعتقاد بأن ذلك الإجراء كان من الواجب اتخاذه بصورة فورية لحماية سلامة الطائرة أو الأشخاص أو الممتلكات على متنها.¹

وقد منح بروتوكول مونتريال لحراس الأمن العاملين على متن الطائرات الحق في الاستفادة من مبدأ الإعفاء من المسؤولية على غرار باقي الفئات الأخرى وذلك عند قيامهم بإجراءات وتدابير في مواجهة الشخص أو الأشخاص الذين ارتكبوا أو شرعوا في ارتكاب جرائم أو أفعال تعرض سلامة أمن الطائرة للخطر، سواء كان ذلك بتصريح من قائد الطائرة أو بدونه.²

¹ أنظر: المادة 03/07 من بروتوكول مونتريال لسنة 2014.

² أنظر: المادة 09 من بروتوكول مونتريال لسنة 2014.

الخاتمة:

من المسلم به اليوم أن ظاهرة الجرائم والأفعال الخطرة المرتكبة على متن الطائرات أصبحت من أكبر مهددات أمن وسلامة النقل الجوي وتشكل هاجسا حقيقيا وتحديا جديا لمختلف الفاعلين في مجال صناعة الطيران، وتمثل خطرا على أمن وممتلكات الأشخاص، ولعل النمو المتسارع لهذه الظاهرة يزيد من خطورة الوضع وينبئ بإمكانية تصاعدها مستقبلا.

ومن خلال هذه الدراسة خلصنا إلى أن هذه الظاهرة هي عبارة عن تصرفات ترتكب من طرف المسافرين الذين يستقلون الطائرة، تشمل كل الأعمال غير المشروعة والتصرفات غير المنضبطة سواء تلك المتعلقة بمخالفة قواعد قانونية وتنظيمية مكتوبة، أو مخالفة تعليمات وارشادات الأشخاص المشرفين على الرحلة الجوية، سواء مستخدمي المطار أو طاقم الطائرة، وتشكل خطرا محتملا يهدد سلامة الركاب أو سلامة طاقم الطائرة أو حتى سلامة الطائرة في حد ذاتها.

كما أن هذه الظاهرة لا تقتصر على تلك الأعمال غير المشروعة التي تمارس على متن الطائرة فحسب، بل تمتد لتعبر عن كل التصرفات التي ترتكب حتى في المطارات سواء عند التسجيل أو في قاعة الإقلاع. وتعتبر اتفاقية طوكيو أول وثيقة دولية تضع الإطار القانوني الخاص بتوفير الحماية للطائرة بكل محتوياتها، من ركاب وطاقم الضيافة والقيادة، بالإضافة إلى حماية الممتلكات الموجودة على متنها، والحفاظ على النظام داخل الطائرة وتقديم مختلف الضمانات القانونية لسلامة الرحلات الجوية.

وقد أجمعت أغلبية الدول على أن بنود هذه الاتفاقية أصبحت قاصرة عن توفير إطار قانوني متكامل يحد من هذه الظاهرة التي أصبحت تهدد السلامة الجوية بصورة جدية، وضرورة إعادة النظر في النظام القانوني الدولي القائم، وهذا ما تجسد من خلال بروتوكول مونتريال الذي تم إبرامه سنة 2014، والذي حاول من خلاله المجتمع الدولي تدارك أوجه القصور التي عرفتتها اتفاقية طوكيو.

وقد تضمن هذا البروتوكول العديد من التعديلات والإضافات، كتوسيعه مفهوم حالة الطيران ليشمل تلك الفترة الممتدة ما بين إغلاق جميع الأبواب الخارجية للطائرة إلى غاية اللحظة التي يتم فيها فتحها

بغرض إنزال الركاب، كما وسع من فكرة الاختصاص ليشمل كل من دولة تسجيل الطائرة، ودولة هبوطها بالإضافة إلى دولة مشغلها.

وقد قام بروتوكول مونتريال بإعادة تنظيم الصلاحيات والسلطات البوليسية لقائد الطائرة، واستحدث مركزا قانونيا جديدا يتمثل في حراس الأمن وهم عبارة عن أشخاص مهمتهم الأساسية حماية الطائرات وضمان النظام والانضباط على متنها، وخولهم بعض الصلاحيات والسلطات، كما مكنهم من الاستفادة من مبدأ الحصانة والإعفاء من المسؤولية على غرار باقي الفئات الأخرى.

التوصيات:

- دعوة الدول للتعجيل في مواءمة تشريعاتها الداخلية بما يتوافق مع مقتضيات بروتوكول مونتريال لسنة 2014.

-حث الدول على استخدام كافة الصلاحيات القانونية التي يوفرها بروتوكول مونتريال، لاسيما ممارسة اختصاصها في الحالات التي ينعقد لها سواء باعتبارها دولة تسجيل أو هبوط أو دولة المشغل، وفي هذا الصدد نوصي بضرورة سد الثغرة التي يشهدها بروتوكول مونتريال، بحيث نرى أنه من الواجب التنصيص على إلزام الدول بممارسة الاختصاص ومباشرة الإجراءات، وعدم الاكتفاء فقط بإلزامها على اتخاذ الإجراءات الضرورية لتأسيسه.

- حث شركات الطيران على اعتماد برامج تدريبية لفائدة مستخدميها لتمكينهم من مواجهة مختلف التصرفات التي تهدد أمن وسلامة الطائرة.

- وضع قوائم تضم أسماء الأشخاص الذين لديهم سوابق في أعمال الشغب على متن الطائرات، ومنعهم لمدة معينة من الاستفادة من خدمات النقل عبر الجو.

-