



الجمعية العمومية — الدورة السادسة والثلاثون اللجنة القانونية

البند رقم ٤٥: تقرير مرحلي عن تعويض الأضرار التي تلحقها الطائرات بالأطراف الثالثة
نتيجة لأفعال التدخل غير المشروع أو الأخطار العامة

تقرير مرحلي عن تعويض الأضرار التي تحدثها الطائرات بالأطراف الثالثة بسبب أفعال التدخل غير المشروع أو المخاطر العامة

(ورقة مقدمة من مجلس الإيكاو)

الملخص التنفيذي

تقدم هذه الورقة، لاحاطة الجمعية العمومية علماً، تقريراً مرحلياً بشأن البند ذي الأولوية رقم ١ في برنامج العمل العام الخاص باللجنة القانونية بعنوان "تعويض الأضرار التي تحدثها الطائرات بالأطراف الثالثة بسبب أفعال التدخل غير المشروع أو المخاطر العامة". وبعد الدورة الثانية والثلاثين للجنة القانونية، عقدت المجموعة الخاصة التي شكلها المجلس للتقدم في الأعمال المتعلقة بهذا البند ستة اجتماعات وأعدت مسودتي اتفاقيتين، الأولى تعالج تعويض الأضرار التي تحدثها الطائرات بالأطراف الثالثة في حالة التدخل غير المشروع وتعالج الأضرار الأخرى تعويض الأضرار التي تحدثها الطائرات بالأطراف الثالثة. ويرد هنا ملخص للأحكام الرئيسية في هاتين المسودتين. ويتوقع من المجلس خلال دورته رقم ١٨٢ أن يقرر الخطوات اللازمة للاستمرار في تطوير هذين النصين بما في ذلك إمكانية عقد دورة للجنة القانونية في ٢٠٠٨.

الهدف الاستراتيجي:	ورقة العمل هذه مرتبطة بالهدف الاستراتيجي F حيث أن ورقة الجمعية العمومية تقدم معلومات عن إعداد ميثاق قانون الجو الدولي.
الاثار المالية:	هذا العمل لا يقتضي أي موارد إضافية.
المراجع:	C-WP/12756 A35-WP/18

١- المقدمة

١-١ نظرت الجمعية العمومية في دورتها الخامسة والثلاثين في الورقة A35-WP/18 (تقرير مرحلي عن تحديث اتفاقية روما لعام ١٩٥٢). وتم التذكير في هذه الورقة A35-WP/18 بأن الدورة الحادية والثلاثين للجنة القانونية (مونتريال، ٨/٢٨ إلى ٢٠٠٠/٩/٨) قد أضافت إلى برنامج عملها موضوع: "النظر في تحديث الاتفاقية بشأن الأضرار التي تلحقها الطائرات الأجنبية بالأطراف الثالثة على سطح الأرض، الموقعة في روما في ١٩٥٢/١٠/٧"، وحددت له الأولوية رقم ٤. وأجرت الأمانة العامة دراسة على أساس الردود التي وردت على استبيان أرسلته إلى الدول في سنة ٢٠٠١. وفي ٢٠٠٢/٦/٥، اتفق المجلس على تشكيل مجموعة دراسة تابعة للأمانة العامة، وعقدت هذه المجموعة أربعة اجتماعات وأعدت "مسودة اتفاقية حول الأضرار التي تحدثها الطائرات الأجنبية بالأطراف الثالثة". وفي مارس ٢٠٠٢، تم تعيين السيد م.ب. جنيسون (الولايات المتحدة) بوصفه مقرر اللجنة القانونية بشأن هذا الموضوع. وفي ٢٠٠٢/١١/٢٥ رفع المجلس أولوية هذا الموضوع إلى رقم ٣ في برنامج العمل العام الخاص باللجنة القانونية. وكان هذا هو الموضوع الرئيسي الذي بحثته الدورة الثانية والثلاثون للجنة القانونية (مونتريال، ١٥ إلى ٢٠٠٤/٣/٢١) والتي خلصت إلى أن هناك حاجة إلى المزيد من الأعمال بشأن تحديث اتفاقية روما. وفي ٢٠٠٤/٥/٣١، قرر المجلس، بعد النظر في تقرير اللجنة القانونية، تشكيل مجموعة خاصة تعنى بتحديث اتفاقية روما لسنة ١٩٥٢ للنقد في العمل.

٢-١ أيدت الدورة الخامسة والثلاثين للجمعية العمومية لعملية تحديث اتفاقية روما، وأشارت الجمعية أنه ينبغي للايكوا أن تواصل العمل على وجه السرعة وأن تترك التفاصيل المتعلقة بأفضل نهج يمكن إتباعه للمجموعة الخاصة.

٣-١ قررت الجمعية العمومية في دورتها الخامسة والثلاثين أيضا أن ترفع أولوية هذا البند إلى الرقم ٢.

٢- التطورات المستجدة منذ الدورة الأخيرة للجمعية العمومية

١-٢ حدد المجلس في ٢٠٠٥/١١/٢٩ أن هذا البند له الأولوية رقم ١ في برنامج العمل العام للجنة القانونية، وقام المجلس بعد ذلك في ٢٠٠٦/١٢/٦ بتعديل هذا البند بحيث أصبح "تعويض الأضرار التي تحدثها الطائرات للأطراف الثالثة بسبب أفعال التدخل غير المشروع أو المخاطر العامة".

٢-٢ عقدت المجموعة الخاصة اجتماعين في ٢٠٠٥ وثلاثة اجتماعات في ٢٠٠٦ واجتماعا واحدا في ٢٠٠٧.

٣-٢ توصلت المجموعة خلال اجتماعها الأول إلى نقاط اتفاق عامة كان من بينها النقاط التالية:

(١) ينبغي ألا تقل الحماية الموفرة للضحايا عن مستوى الحماية الموفرة بموجب اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩.

(٢) ينبغي توفير الحماية الكافية لقطاع النقل الجوي بما في ذلك شركات الطيران، وخاصة لمعالجة مشاكل "الخسائر الفادحة" التي تؤدي إلى إلحاق أضرار جسيمة بالعديد من الضحايا.

(٣) ينبغي وضع النظام الذي يسمح باحترام مبادئ حماية الضحايا وحماية شبكة النقل الجوي على النحو الوارد أعلاه في ضوء مدى توافر التغطية التأمينية في السوق أو توافر آليات أخرى.

٤) تمثل الهجمات الإرهابية الخطر الرئيسي على شبكة النقل الجوي فيما يتعلق بالمسائل قيد البحث خاصة وإن أدت إلى وقوع خسائر فادحة.

٥) لا يمكن التوفيق بين الهدفين المتمثلين في توفير التعويضات الكافية للضحايا وتوفير الحماية الملائمة لقطاع الطيران المدني في إطار نظام التعويض الحالي.

٦) يمكن وضع آلية تمويل إضافية للتعويضات بحيث تسد الفجوة بين المستوى الكافي من الحماية للضحايا والحماية الكافية لقطاع الطيران المدني، وأن تضمن استمرارية هذا النظام. وهناك حاجة إلى دراسة طبيعة مثل هذه الآلية وأساليبها.

٢-٤ اتفقت المجموعة خلال اجتماعها الثالث على ما سمي "الحل التوفيقي للمسائل الأساسية". واتفقت أساساً على تقسيم مسودة الاتفاقية الصادرة عن الدورة الثانية والثلاثين للجنة القانونية إلى اتفاقيتين، تعالج إحداها الأخطار العامة وتعالج الأخرى أخطار الإرهاب. ولن يكون هناك ربط بين الاتفاقيتين، وستتاح للدول إمكانية الانضمام إلى أي منهما أو إلى كليهما. وستشكل أحكام آلية التعويض التكميلي جزءاً لا يتجزأ من اتفاقية أخطار الإرهاب.

٢-٥ وبالتالي أعدت المجموعة نصي مسودتي اتفاقيتين هما:

أ) مسودة اتفاقية تعويض الأضرار التي تحدثها الطائرات بالأطراف الثالثة بسبب أفعال التدخل غير المشروع (المعروفة باسم "اتفاقية التعويض عن التدخل غير المشروع").

ب) مسودة اتفاقية تعويض الأضرار التي تحدثها الطائرات بالأطراف الثالثة (المعروفة باسم "اتفاقية المخاطر العامة").

ويوجد النصان الكاملان لهاتين المسودتين في إدارة الشؤون القانونية. وفيما يلي الأحكام الرئيسية الواردة فيهما.

٢-٦ مسودة اتفاقية تعويض الأضرار التي تحدثها الطائرات بالأطراف الثالثة بسبب أفعال التدخل غير المشروع

٢-٦-١ بموجب الفقرة ١ من المادة ٢، تسري الاتفاقية على الضرر الذي يلحق بالأطراف الثالثة في إقليم دولة طرف وتتسبب فيه طائرة في حالة طيران نتيجة تدخل غير مشروع إذا كان مقر العمل الرئيسي لمشغل الطائرة في دولة أخرى، بغض النظر عما إذا كانت دولة طرفاً، وإذا لم يكن له مثل هذا المقر فمحل إقامته الدائمة. وتكفل المادة تعويض الضرر في أي دولة طرف، سواء أكان المشغل الجوي أو لم يكن من دولة طرف. وتسري الاتفاقية أيضاً على الضرر الذي يحدث في دولة غير طرف تحت ظروف معينة: عندما يحدث مشغل من دولة طرف ضرراً في دولة غير طرف يجوز لمؤتمر الأطراف الذي سيتم إنشاؤه أن يقرر تقديم الدعم المالي للمشغل (انظر المادة ٢٦).

٢-٦-٢ بالرغم من وجود عنصر دولي في الفقرة ١، رأى البعض في المجموعة ضرورة النص على إمكانية انطباقها أيضاً على المواقف المحلية أساساً. وبالتالي، تقضي الفقرة ٢ أن الاتفاقية تسري أيضاً، إذا اختارت ذلك الدولة الطرف، على الضرر الذي يحدث في إقليمها إذا كان مقر العمل الرئيسي لمشغل الطائرة في تلك الدولة الطرف، وإذا لم يكن له مثل هذا المقر فمحل إقامته الدائمة. وكانت المجموعة تدرك المساهمات المالية المحتملة بالعلاقة إلى الرحلات الداخلية، إلى آلية التعويض التكميلي التي ستنشأ.

٢-٦-٣ إن مسؤولية مشغل الطائرة مطلقة، أي أنها قائمة دون الحاجة إلى إثبات الخطأ. ويكون مسؤولاً عن الضرر الذي لحق بالأطراف الثالثة بشرط أن يكون المتسبب في الضرر طائرة في حالة طيران (انظر المادة ٣). غير أن مثل هذه المسؤولية لها حد يستند إلى وزن الطائرة، وترد بعض الأرقام في النص بين أقواس مربعة للإشارة إلى أنها مقدمة لأغراض المناقشة (انظر المادة ٤). ولا يمكن تجاوز هذا الحد إلا في ظروف استثنائية (انظر المادة ٢٤).

٢-٦-٤ فالمسؤول الوحيد، بصفة عامة، هو مشغل الطائرة. وتشتمل مسودة الاتفاقية في مادتها ٢٧ حكماً علاجياً حصرياً لا تقام بموجبه أي دعوى للمطالبة بالتعويض عن الأضرار الناجمة عن فعل من أفعال التدخل غير المشروع إلا على مشغل الطائرة، ويجب عدم مطالبة أي شخص آخر بالتعويض عن تلك الأضرار. غير أن هذا الحكم لا يسري على أي دعوى ضد شخص ارتكب عن عمد فعلاً من أفعال التدخل غير المشروع.

٢-٦-٥ توفر المادة ٥ آلية دولية للأطراف الثالثة التي لحق بها ضرر على متن طائرة تعرضت لتصادم مع طائرة أخرى في الجو، وذلك لطلب التعويض من الناقل الآخر. ويشتمل النص على الاعتراف بالمسؤولية التضامنية والفردية للمشغلين.

٢-٦-٦ بموجب المادة ٨، يعتزم إنشاء منظمة مستقلة تسمى "آلية التعويض التكميلي"، والغرض الرئيسي منها دفع تعويض للأشخاص الذين يلحق بهم ضرر في إقليم دولة طرف، وتقديم الدعم المالي حسبما ورد وصفه أعلاه في الفقرة ١-٦-٢. وتتولى آلية التعويض التكميلي دفع التعويض إذا تجاوز المبلغ الكلي للتعويضات حدود المادة ٤ (انظر المادة ١٩). وبعبارة أخرى في حالة وجود ضرر يكون مشغل الطائرة مسؤولاً عنه، فإنه، أي المشغل، سيدفع التعويض حتى الحد الأقصى المقرر عليه، وتتولى آلية التعويض التكميلي دفع تعويض إضافي فوق مستوى الحد الأقصى. ومن المتوقع أن يتمكن مشغلو الطائرات من الحصول على التأمين ليغطي الحد الأقصى المقرر عليهم.

٢-٦-٧ وعموماً، فقد تم لأغراض المناقشة تعيين الحد الأقصى للتعويض الذي سيكون متاحاً من آلية التعويض التكميلي الآن بمبلغ ثلاثة بلايين وحدة حقوق سحب خاصة لكل حادث (انظر المادة ١٩).

٢-٦-٨ تشمل آلية التعويض التكميلي مؤتمراً للأطراف يكون الجهاز الرئيسي لصنع السياسات، ويتكون من جميع الدول الأطراف، وأمانة برئاسة مدير. ويقوم مؤتمر الأطراف، ضمن جملة أمور، بوضع القواعد التنظيمية لآلية التعويض التكميلي، والخطوط التوجيهية للاستثمار، ويحدد المساهمات في الآلية، ويقرر الحالات التي يعطى فيها الدعم المالي لمشغل الطائرة، كما يرد وصفه في الفقرة ١-٦-٢ أعلاه. وترد قائمة كاملة بسلطات وواجبات مؤتمر الأطراف في المادة ٩.

٢-٦-٩ بموجب المادة ١٢ تكون الاشتراكات في آلية التعويض التكميلي المبالغ الإلزامية المحصلة عن كل راكب مغادر وكل [طن] من البضاعة المغادرة على رحلة تجارية دولية من مطار في دولة طرف. وفي حالة تقديم دولة طرف لإعلان بموجب الفقرة ٢ من المادة ٢، تحصل هذه المبالغ عن كل راكب وكل [طن] من البضائع التي تغادر على متن رحلة تجارية بين مطارين في هذه الدولة الطرف. وعلى المشغل أن يحصل المبالغ الإلزامية ويحولها إلى آلية التعويض التكميلي.

٢-٦-١٠ وتقضي المادة ١٥ بضرورة دفع اشتراكات أولية عن الركاب والبضائع المغادرين من دولة طرف، وذلك من موعد سريان مفعول الاتفاقية بالنسبة لتلك الدولة الطرف، وكذلك فيما يخص الركاب والبضائع المغادرين على متن رحلات يشملها الإعلان الداخلي الاختياري بموجب الفقرة ٢ من المادة ٢. كما تقضي بأن الاشتراكات يجب أن تبلغ في غضون أربع سنوات نسبة معينة من الحد الأقصى للتعويض من آلية التعويض التكميلي (التمويل مقدماً).

١١-٦-٢ وإذا عجز أحد المشغلين عن سداد اشتراكاته يقوم مدير آلية التعويض التكميلي باتخاذ التدابير الملائمة لاسترداد المبلغ المستحق (انظر الفقرة ٢ من المادة ١٦). وعلى كل دولة طرف أن تكفل تقديم إحصاءات معينة وبيانات أخرى إلى آلية التعويض التكميلي، وبترتب على عدم الوفاء بهذا الشرط نشوء مسؤولية على الدولة الطرف (انظر المادة ١٧).

١٢-٦-٢ يحتوي الفصل السابع على أحكام إجرائية. والجدير بالذكر أن دعاوى التعويض يمكن عموماً رفعها أمام محكمة واحدة، وهي محاكم الدولة الطرف التي وقع الضرر فيها (انظر الفقرة ١ من المادة ٣٠). كما أن الأحكام الصادرة عن المحكمة، عندما تكون نافذة في الدولة الطرف التابعة لها هذه المحكمة، تكون نافذة في أي دولة طرف أخرى بالرغم من أن هذا الاعتراف والإنفاذ يمكن رفضهما في ظروف معينة (انظر المادة ٣٢).

٧-٢ مسودة اتفاقية تعويض الأضرار التي تحدثها الطائرات بالأطراف الثالثة

١٢-٧-٢ تسري هذه الاتفاقية على الضرر الذي يلحق بأطراف ثالثة في إقليم دولة طرف وتحدثه طائرة في حالة طيران لأسباب أخرى بخلاف أحد أفعال التدخل غير المشروع، إذا كان مقر العمل الرئيسي لمشغل الطائرة في دولة أخرى طرف، وإذا لم يكن له مثل هذا المقر فمحل إقامته الدائمة. وكما هو الحال في "اتفاقية التدخل غير المشروع" التي ورد وصفها أعلاه، يوجد حكم اختياري بالنسبة لرحلات الطيران الداخلي (انظر المادة ٢).

٢-٧-٢ بموجب المادة ٣، تكون مسؤولية مشغل الطائرة مطلقة، إلى حد معين، تقرر مؤقتاً أن يكون ٢٥٠.٠٠٠ إلى ٥٠٠.٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة. وفيما يزيد عن ذلك يكون مشغل الطائرة مسؤولاً عن جميع الأضرار إلا إذا أثبت أن الضرر لم ينشأ عن إهماله بل نشأ فقط عن إهمال شخص آخر. وبعبارة أخرى، لا يوجد حد أقصى على مسؤولية المشغل. والجدير بالذكر أن هذا النظام المكون من مستويين يشبه النظام المنصوص عليه في اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩.

٣-٧-٢ على غرار "اتفاقية التدخل غير المشروع" يوجد حكم لحوادث التصادم جوا (انظر المادة ٤).

٤-٧-٢ بموجب المادة ٩ مكرر، لا يكون المالك أو المؤجر أو الممول الذي له حق قانوني أو سند ضمان على الطائرة، وليس مشغلاً لها، مسؤولاً عن الأضرار بموجب الاتفاقية أو قانون أي دولة طرف. وهذه المادة حالياً بين قوسين مربعين لأن المجموعة لم تتخذ موقفاً نهائياً بشأن إضافتها.

٥-٧-٢ أما المواد الإجرائية فهي مماثلة للمواد الإجرائية في مسودة الاتفاقية الأخرى. وأهمها عموماً أنه لا يجوز رفع دعاوى التعويض إلا أمام محاكم الدولة الطرف التي حدث فيها الضرر.

٦-٧-٢ ليس هناك أحكام بشأن آلية التعويض التكميلي في هذه الاتفاقية، كما أن إجراءات التعويض بموجب هذه الآلية لا تسري على هذه الاتفاقية، لأن مشغل الطائرة يحتل أن يكون مسؤولاً عن المبلغ الكلي للتعويض.

٣- أعمال المستقبل

١-٣ اتفقت المجموعة الخاصة في ختام أعمال الاجتماع السادس (٢٦-٢٩/٦/٢٠٠٧) على نطاق واسع على أنها استكملت أعمالها، وقررت أن توصي المجلس بعقد دورة للجنة القانونية لمواصلة إعداد نصي مسودتي الاتفاقيتين. وسينظر المجلس في دورته ١٨٢ في نوفمبر/ديسمبر ٢٠٠٧ في تقرير الاجتماع السادس للمجموعة الخاصة وسيبث في كيفية مواصلة العمل في المستقبل، بما في ذلك إمكانية عقد الدورة الثالثة والثلاثين للجنة القانونية في النصف الأول من سنة ٢٠٠٨.

٤- الملخص

٤-١ عقدت المجموعة الخاصة التي شكلها المجلس ستة اجتماعات وأعدت مسودتي اتفاقيتين تعالج إحداهما التعويض عن الأضرار التي تحدثها الطائرات بالأطراف الثالثة في حالة التدخل غير المشروع، وتعالج الأخرى التعويض عن الأضرار التي تحدثها الطائرات بالأطراف الثالثة. ومن المتوقع أن يتخذ المجلس في دورته رقم ١٨٢ قراراً بشأن كيفية مواصلة تطوير هذين النصين الأمر الذي قد ينطوي على عقد دورة للجنة القانونية في سنة ٢٠٠٨.

— انتهى —