



المؤتمر الدولي لقانون الجو

(مونتريال، ٤/٢٠ إلى ٢/٥/٢٠٠٩)

تعليقات إضافية واردة من الدول بشأن مشروع الاتفاقيتين

(وثيقة مقدمة من الأمانة العامة)

١- قرر المجلس أيضا، في سياق انعقاد المؤتمر الدبلوماسي، أن يطلب إلى الدول المتعاقدة والمنظمات واللجان الإقليمية المعنية بالطيران المدني تقديم تعليقاتها بشأن مشروع الاتفاقيتين. ودعا كتاب المنظمة رقم LM 1/15.1-08/61 بتاريخ ٧/١١/٢٠٠٨ وفقا لذلك إلى إيداء هذه التعليقات. وإلى جانب ورقات العمل، ورد عدد من التعليقات بشأن مشروع الاتفاقيتين. وتتضمن التذييلات بهذه الورقة أجزاء من هذه التعليقات وفقا للترتيب الذي وردت به:

- التذييل ألف - مملكة البحرين
- التذييل باء - جمهورية غيانا
- التذييل جيم - جمهورية مدغشقر
- التذييل دال - رومانيا
- التذييل هاء - جمهورية جنوب إفريقيا
- التذييل واو - جمهورية إثيوبيا الاتحادية الديمقراطية
- التذييل زاي - جمهورية بيرو
- التذييل حاء - جمهورية السنغال

التذييل ألف

مملكة البحرين

...

- ١- مراجعة الترجمة العربية لتتطابق مع النص الإنجليزي بصورة دقيقة.
- ٢- أشارت الاتفاقية الى تطبيق أحكامها اذا وقعت حادثة من مشغل تابع لدولة طرف في دولة غير طرف ولم يتم تحديد المعايير التي على أساسها سوف يتم ذلك، فضلا عن أن هذا الحكم سوف يترتب عليه استعادة الدولة غير الطرف من الاتفاقية والاشتراكات التي يدفعها المسافرون في الدولة الطرف دون تحمل أي أعباء مما يعد حافزا للدول لعدم الاسراع في الانضمام للاتفاقية اذا تبين لهم بأنه بالإمكان الاستفادة من هذا الحكم.
- ٣- لم تحدد الاتفاقية الحدود أو قيمة التعويض الذي سيمنح في حالة الوفاة أو الاصابة أسوة بما تم في المادة ٢٢ من اتفاقية مونتريال حيث تم تقسيم التعويضات الى مستويين، بلغ المستوى الأول ١٠٠ ألف وحدة حقوق سحب خاصة كحد أدنى للتعويض، حيث تم الأخذ بالتعويضات لكل حادثة، فماذا لو كان عدد الضحايا والخسائر في الممتلكات قليلة، وما هي الحدود الدنيا والقصى للتعويض، وهل سيدفع كامل المبلغ لو نتج عن الحادث موت أو جرح شخص واحد فقط على سبيل المثال.
- ٤- أشارت المادة ٢٢ الى التعويض المخفض في حالة زيادة المطالبات عن المبالغ المشار اليها في المادتين ٤ و ١٨ وأعطت المادة الأولوية لحالات الوفاة أو الاصابة البدنية والعقلية والمبلغ المتبقي يوزع بالتناسب للمخاطر الأخرى، والسؤال كيف يتم ذلك في ضوء عدم وجود حدود واضحة للتعويضات والنسب المخصصة لحالات الوفاة أو الاصابة والحالات الأخرى.
- ٥- أعطت المادة ٣٠ من مشروع اتفاقية التعويض في حالة التدخل غير المشروع للمدير حق تعديل مراجعة الحدود في المادة الرابعة في الوقت الذي يقوم المدير بإدارة آلية التعويض الاضافي وأن الحدود الواردة في المادة الرابعة تحكمها أمور تأمينية فكيف اذا تم زيادة الحدود ولم يتم توفير الغطاء التأميني للحدود الجديدة وهل يحق للمدير أن يقوم بتعديل نصوص الاتفاقية التي تخرج عن نطاق عمله.
- ٦- مشروع الاتفاقيتين لم يتناول الطائرات المستخدمة في الأشغال الجوية وتشغيل رحلات الهليكوبتر.

...

التذييل باء

جمهورية غيانا

...

١- يعتبر مشروع الاتفاقيتين بصيغتهما المقترحة موأتين.

٢- نطمئنكم بأن غيانا ستواصل تأييدها للمبادرات المتخذة لتنفيذ الاتفاقيتين المقترحتين.

...

...

التذييل جيم

جمهورية مدغشقر

تعليقات بشأن مشروع اتفاقية بشأن التعويض عن الضرر الذي يلحق
بأطراف ثالثة والنتائج عن أفعال التدخل غير المشروع التي تشمل طائرات

- ١- المادة الثانية عشرة - الاشتراكات في آلية التعويض الإضافي
- ١-١ في سياق تنفيذ المادة الثانية عشرة ب)، يجب تحصيل المبالغ من الركاب على متن الرحلات المباشرة والركاب العابرين بصورة عادلة.
- ٢- المادة الثالثة والعشرون - التعويض الإضافي
- ١-٢ هل يمكن تحديد الجملة "اتخاذ إجراء استجابة سريعة" من حيث عدد الأيام؟ ومتى يمكن اعتبار إجراء الاستجابة "سريعا"؟
- ٣- المادة الخامسة والثلاثون - مدة التقادم
- ١-٣ لتحقيق المواعمة مع الحدود الزمنية الموحدة للإجراءات المتعلقة بالمسؤولية المتخذة ضد النقل الجوي (انظر اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩)، فإننا نقترح تقليص مدة التقادم الخاصة برفع الدعوى لتصبح سنتين.

تعليقات بشأن مشروع اتفاقية تعويض الضرر
الذي تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة

- ١- المادة الأولى - التعاريف
- ١-١ من أجل فهم النص فهما موحدا، ينبغي أن تتضمن هذه المادة تعريفا لمصطلح "حدث".
- ٢- المادة الرابعة - حدود مسؤولية المشغل
- ١-٢ فيما يخص حجم الأدلة، نقترح إعادة صياغة المادة الرابعة (٢) ب) على النحو التالي:
"٢) ب) أو نشأت فقط أو جزئيا عن إهمال أو خطأ أو امتناع من جانب شخص آخر".
- ٣- المادة التاسعة عشرة - مدة التقادم
- ١-٣ لتحقيق المواعمة مع الحدود الزمنية الموحدة للإجراءات المتعلقة بالمسؤولية المتخذة ضد النقل الجوي (انظر اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩)، فإننا نقترح تقليص مدة التقادم الخاصة برفع الدعوى لتصبح سنتين.
- ٤- تعليقات أخرى
- ١-٤ هل تشمل الصيغة الحالية لمشروع الاتفاقية مخاطر الحروب والأضرار الناجمة عن العصيان المدني؟
- ٢-٤ هل يمكن تحديد إطار يرمي إلى التعويض عن عدم توفر التأمين في السوق؟

التذييل دال

رومانيا

أسئلة وتعليقات بشأن مشروع اتفاقية بشأن التعويض عن الضرر
الذي يلحق بأطراف ثالثة والنتائج عن أفعال التدخل
غير المشروع التي تشمل طائرات

١- الإصابة العقلية

١-١ تنص الفقرة ٣ من المادة الثالثة على أنه "يجب التعويض عن الأضرار الناجمة عن (...) الإصابة العقلية" شريطة أن تكون هذه الإصابات ناتجة "عن مرض نفسي يمكن التعرف عليه نتيجة إما إصابة جسدية أو لتعرض مباشر لاحتمال الوفاة الوشيك أو للإصابة الجسدية". وتنص المادة الثانية والعشرون أيضا على تقديم التعويضات عن هذه الإصابات بشكل تفاضلي ومنحها الأولوية.

٢-١ ويبدو أن الشرط البسيط الذي يقضي بأن الإصابة العقلية ناتجة عن مرض نفسي يشكل خطرا إلى حد ما، لأنه يمكن لأي شخص لحق به ضرر أن يطالب بتعويض عن الإصابة العقلية، نظرا لأنه يمكن الحصول على شهادة طبية بسهولة فائقة في بعض البلدان.

٣-١ إن منح الأولوية للتعويض عن الإصابة العقلية يمكن أن ينجم عنه خطر بأن تُستنفد كل الأموال المتبقية للتعويض عن الأضرار التي تلحق بالمتلكات أو عن الإصابة الجسدية.

٤-١ ونود أن نعرف كيف ينظر صائغو الاتفاقية إلى هذه المسألة وأثارها.

٢- الإدارة العليا

١-٢ العنصر الآخر الذي يكتسي أهمية هو إيجاد تعريف ملائم لمصطلح "الإدارة العليا". أما التعريف الحالي الوارد في المادة الأولى (ح) فلا يشير إلى معايير رسمية صرفة، لكنه يرتبط بسلطة الشخص المعني فيما يخص اتخاذ القرارات. وفي هذا السياق، نود أن نقترح وضع الجملة "تعيين شخص على النحو الواجب من طرف المشغل والذي تكلفه الهيئة التنظيمية في البلد المعني بالمهمة التي تضطلع بها" محل "أعضاء المجلس الإشرافي للمشغل، أو أعضاء مجلس إدارته، أو غيرهم من كبار مسؤولي المشغل"، وذلك لإيجاد تعريف أكثر تمييزا.

٣- الاشتراكات في آلية التعويض الإضافي

١-٣ بالنسبة إلى آلية التعويض الإضافي ومهمة المشغل في جمع وتحويل الاشتراكات إلى هذه الآلية، وبالنظر إلى مهمة المشغلين في مختلف الاتفاقات، مثل تقاسم الرمز، يجب أن تكون آلية جمع الاشتراكات معروفة عند مناقشة نص الاتفاقية في المؤتمر الدبلوماسي. وكيف كان تصور صائغي الاتفاقية لأداء هذه الآلية؟

٢-٣ وهناك مسألة أخرى بشأن الاشتراكات ترتبط بالفقرة ١ من المادة الرابعة عشرة، التي تنص على ما يلي:
" (...) إذا قدمت دولة طرف إعلانا بموجب الفقرة ٢ من المادة الثانية، تدفع الاشتراكات الأولية بالنسبة للركاب والبضائع المغادرة على رحلات يغطيها هذا الإعلان من وقت دخوله حيز النفاذ (...). تكمن المشكلة فيما إذا كنا نتحدث عن اشتراك واحد أو اشتراكين لأن النص الحالي يوحي بوجود اشتراكين:

(أ) اشتراك أولي؛

(ب) اشتراكات دائمة في آلية التعويض الإضافي.

وهناك غموض يكتنف معناها. هل يوجد بالفعل نوعان من الاشتراكات؟ وإذا كان الأمر كذلك، ما هي هذه الاشتراكات؟

٤- واجبات الدول

١-٤ تنص المادة السادسة عشرة على مجموعة من التزامات الدول. ومن بين هذه الالتزامات اتخاذ التدابير الملائمة، بما فيها إنزال أي عقوبات بما يكفل أن المشغل يفي بالتزاماته بجمع وتحويل الاشتراكات. ونظرا لأنه يتم تجميع الاشتراكات بالنسبة لكل مغادرة يقوم بها المشغل، يجب ألا تكتفي الدولة بالتحقق من أن مشغلها يفي بالالتزام، بل التحقق من وفاء مشغلي الدول الأخرى بالالتزام. وفي هذه الحالة، ما هي التدابير التي تنوي أن تتخذها دولة للتحقق بفعالية من وفاء المشغلين بالتزاماتهم؟

التذييل هاء

جمهورية جنوب إفريقيا

تعليقات بشأن مشروع الاتفاقيتين

١- مشروع اتفاقية بشأن التعويض عن الضرر الذي يلحق بأطراف ثالثة والناجم عن أفعال التدخل غير المشروع التي تشمل طائرات

المسائل	التعليقات	الحلول المقترحة
المواد الأولى؛ والثالثة؛ والسابعة؛ والسادسة عشرة؛ والسابعة والثلاثون	يشير تعريف مصطلح "المشغل" في الفقرة (و) من المادة الأولى إلى مصطلح "الشخص" الذي يتضمن تعريفه في الفقرة (ز) من المادة الأولى مصطلح "الدولة". وهذا يعني أن الدولة يمكن أن تكون مشغلا وبالتالي مسؤولة وفقا للاتفاقية، وهو ما يتعارض وأحكام المادة السابعة والثلاثين.	ينبغي تعديل تعريف "المشغل" بإضافة العبارة "غير الدولة" بعد مصطلح "الشخص" في السطر الأول.
المادة الرابعة والعشرون	يبدو أن المادتين الرابعة والعشرين والخامسة والعشرين تقترحان أنه لا يجوز المطالبة بالتعويض ضد الجاني إلا بعد تسوية جميع الدعاوى بصفة نهائية. وقد تستغرق بعض الدعاوى المعقدة أكثر من ثلاث سنوات لإنهاؤها. وفي العديد من الولايات القضائية، تُنفذ الدعاوى خلال ثلاث سنوات. وبناء عليه، لا يجوز ممارسة الحق في الرجوع حتى إنفاذ هذه الدعاوى.	ينبغي إدخال عبارة "أي حكم فيما يخص" بين مصطلحي "لا يجوز إنفاذ" "هذه الدعاوى" في المادتين الرابعة والعشرين (١) والخامسة والعشرين (١). وينبغي أن يحل مصطلح "لحق بهم" محل "يلحق بهم". وبناء عليه، ينبغي أن تأخذ الجملة الثانية في كل من المادة الرابعة والعشرين (١) والخامسة والعشرين (١) الصيغة التالية: "لا يجوز إنفاذ أي حكم فيما يخص هذه الدعاوى إلا بعد تسوية جميع الدعاوى من الأشخاص الذين لحق بهم الضرر بسبب الحدث والوفاء بها بصفة نهائية".

٢- تُطبَّق التعليقات المطروحة في مشروع الاتفاقية أعلاه أيضا، عند الضرورة، على مشروع اتفاقية تعويض الضرر الذي تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة.

التذييل واو

تعليقات جمهورية إثيوبيا الاتحادية الديمقراطية

١- اتفاقية التدخل غير المشروع

١-١ لتوفير الحماية الملائمة لنظام النقل الجوي وتأييد مبادئ حماية الضحايا، تود أن تقترح حكومتنا التعليقات التالية بشأن مشروع الاتفاقيتين المشار إليهما أعلاه.

١-١-١ تتضمن المادة الثالثة من اتفاقية التدخل غير المشروع مسؤولية عن الإصابة العقلية التي يمكن التعرف عليها كمرض نفسي. ويمكن أن تثير المسؤولية عن الإصابة العقلية جدلا كبيرا لأن المفهوم يختلف باختلاف الدول. ومن ثم، فإن اعتبارها معيارا دوليا مسألة فيها نظر.

١-١-٢ ويقوم مفهوم حدود مسؤولية المشغل لكل حدث ولكل طائرة المنصوص عليها في المادة الرابعة بتوسيع نطاق حدود المسؤولية إلى أقصى حد. وتتص هذه المادة على تقديم تعويض بمبلغ يمتد من ٧٥٠ ٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة بالنسبة للطائرات التي تبلغ كتلتها ٥٠٠ كيلوجرام إلى ٧٠٠ ٠٠٠ ٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة بالنسبة للطائرات التي تتجاوز كتلتها ٥٠٠ ٠٠٠ كيلوجرام. ويساورنا قلق لأن ذلك قد يهدد الناقلين الجويين في البلدان النامية، ومن شأن هذا التهديد أن يخرجهم من السوق حتى في حالة وقوع حادثة واحدة.

١-١-٣ ويبدو أن مفهوم "الإدارة العليا" الوارد في المادة الأولى (ح)، والمادة الخامسة والمادة الثالثة والعشرين (٥) من مشروع الاتفاقية يكتنفه بعض الغموض فيما يخص الجهة داخل الإدارة التي يعتمد هذا الحكم أن يمنحها المسؤولية. ويُقترح وضع تعريف ضيق لهذا المفهوم.

١-١-٤ ووفقا للمادة السادسة من مشروع الاتفاقية، ينبغي أن يخضع الدفع تحت الحساب إلى القوانين الوطنية حيث وقعت الأضرار. ويمكن أن يعرض ذلك المشغل إلى مخاطر مالية لأن الدفع سيُسدّد قبل تحديد مسؤوليته، ولا يتوقع وضع أي آلية لتغطية الدفع حيث يصبح المشغل فيما بعد غير مسؤول عن الأضرار.

١-١-٥ ويبدو أن شرط تقديم حد أقصى من ضمانات التأمين على أساس كل حدث على حدة تعجيزيا ويمكن أن يؤثر على الميزة التنافسية لشركات الطيران الأصغر حجما في الدول النامية، ومنها إثيوبيا.

١-١-٦ وتتوخى المادة الثامنة من مشروع الاتفاقية إنشاء هيئة مستقلة تُدعى آلية التعويض الإضافي. وبالرغم من أن إدارة آلية التعويض الإضافي ستتولاها أمانة يرأسها مدير، ينبغي إعادة النظر في الأساس المنطقي وراء إنشاء هيئة مستقلة ومنفصلة عن الإيكاو لأنه ينبغي أن تحافظ الإيكاو على دورها القيادي في مجال الطيران المدني الدولي. كما ينبغي إعادة النظر في اسم آلية التعويض الإضافي باعتبارها آلية.

١-١-٧ وتتص المادة الثالثة عشرة (٢) على توخي الاتساق في تحديد الاشتراكات في آلية التعويض الإضافي، بغض النظر عن قدرة الدول الأطراف، وبطريقة غير تمييزية. ونظرا لأن الأضرار الناجمة عن طائرة استخدمت كسلاح في أيدي الإرهابيين يمكن أن تتجاوز أي تغطية تأمينية يتصورها العقل وتفق نطاق تدخل الحكومة، ينبغي أن تأخذ الاشتراكات في عين الاعتبار الوضع الاقتصادي للبلدان النامية.

٨-١-١ وينبغي توضيح العقوبات المزمع اتخاذها بموجب المادة السادسة عشرة (١) من الاتفاقية ضد المشغل الذي لم يف بالتزامه.

٩-١-١ وينص مشروع الاتفاقية على أنه في حالة تجاوز حجم الأضرار الحدود التي تتيحها آلية التعويض الإضافي، يجوز للدول المتعاقدة التدخل لتكفل حصول الضحايا على تعويضات كافية (انظر المادتان السادسة عشرة والثامنة عشرة). أما الظروف التي يتم في ظلها تجاوز قدرات آلية التعويض الإضافي فتبدو بعيدة. كما أن مشروع الاتفاقية لم يوضح إلى أي مدى يمكن أن تتدخل الحكومة. وكيف يمكن استنتاج هذا المستوى من المسؤولية، كمستوى ثالث، من الاتفاقية ومطالبة الناقلين بالتعويض عن الأضرار لما يتجاوز المستويين الأول والثاني للمسؤولية؟ وتبقى الأحكام أيضا غير واضحة بالنسبة لماذا سيحدث إذا لم تف إحدى الدول المتعاقدة بتقديم الأموال اللازمة لتعويض الأضرار.

١٠-١-١ وكيف يمكن أن نتناول الاتفاقية موضوع المسؤولية الكاملة للحكومة لأن احتمالات تقديم تعويضات هامة في حالة وقوع هذه الحوادث في إحدى البلدان النامية تكون أقل؟

٢- اتفاقية المخاطر العامة

١-٢ وفقا للمادة الثالثة، تعتبر مسؤولية المشغل مطلقة، إلى حد معين، وتحدد بصفة مؤقتة في مبلغ ٢٥٠ ٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة إلى ٥٠٠ ٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة. فضلا عن ذلك، فإن المشغل مسؤول عن جميع الأضرار ما لم يثبت "أخطاء الضحايا". ولا يوجد أي حد أقصى بشأن مسؤولية المشغل. وإذا كانت الاتفاقية تهدف إلى تغطية الأضرار بالكامل وكسب رضا الضحايا، فلماذا لا تُطبّق آلية التعويض الإضافي هنا؟ وإلا كيف يمكن للمشغل التعامل مع التعويض الذي يفوق تأمينه أو السبل المتاحة أمامه؟

٢-٢ لا نستطيع فهم الأساس المنطقي وراء إعفاء الدول غير الأطراف في الاتفاقية من الأضرار الناجمة عن الطائرات كما هو الشأن في حالة التعويض عن أفعال التدخل غير المشروع.

التذييل زاي

تعليقات جمهورية بيرو

- فيما يلي التعليقات بشأن اعتماد صكي اتفاقية بشأن التعويض عن الضرر الذي يلحق بأطراف ثالثة والنتائج عن أفعال التدخل غير المشروع التي تشمل طائرات؛ واتفاقية تعويض الضرر الذي تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة.
- ١- من الواضح أن مضمون مشروع الاتفاقيتين المشار إليهما أعلاه يوحي بأنهما يهدفان أساساً إلى ضمان دفع التعويضات إلى الأطراف الثالثة.
 - ٢- ويميز مشروع الاتفاقيتين بين الأضرار التي تلحقها الطائرات بأطراف ثالثة نتيجة أفعال التدخل غير المشروع، التي تخضع للوائح اتفاقية من الاتفاقيتين والأضرار التي تلحقها الطائرات بأطراف ثالثة، التي تسري عليها الاتفاقية الأخرى.
 - ٣- وتجدر الإشارة إلى أن مشروع اتفاقية تعويض الضرر الذي تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة يسعى إلى تحديد نطاق أوسع من النطاق الذي حددته اتفاقية روما؛ كما يوسع نطاق مفهوم "الأطراف الثالثة"، الذي لم يعد يقتصر على الأشخاص على الأرض.
 - ٤- وعلى خلاف اتفاقية روما، التي تشير إلى الأضرار بشكل عام، فإن مشروع اتفاقية تعويض الضرر الذي تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة يميز بين الأضرار التي يمكن التعويض عنها التي تنسب بطابع شخصي (الوفاة، والإصابة الجسدية والإصابة العقلية) والأضرار التي تنسب بطابع مادي (الأضرار التي تلحق بالمتلكات).
 - ٥- ومن الأمور الجديرة بالملاحظة مسألة نطاق مسؤولية المشغل، حيث ينص مشروع الاتفاقيتين على أن يكون المشغل مسؤولاً عن الأضرار التي تلحقها الطائرات التابعة له شريطة تشغيله لهذه الطائرات. ويعتبر الإهمال أو النية المقصودة من جانب المشغل إزاء الأضرار غير ضروريين. ومن المسائل الأخرى التي يتوخاها مشروع الاتفاقيتين الدفع تحت الحساب، إذا كان ينص عليه قانون الدولة، بغرض تلبية الاحتياجات العاجلة للضحايا.
 - ٦- وتشبه أحكام اللوائح التنظيمية المعمول بها في بلدنا الأحكام الواردة في مشروع اتفاقية بشأن التعويض عن الضرر الذي يلحق بأطراف ثالثة والنتائج عن أفعال التدخل غير المشروع التي تشمل طائرات. وجزير بالإشارة إلى أنه في سياق مشروع الاتفاقيتين قيد الاستعراض، تُصنّف حدود مسؤولية المشغل على أساس الكتلة القصوى للطائرة، التي يمكن أن يكون لها دون شك عواقب اقتصادية على المشغلين، لأن التكاليف التشغيلية يمكن أن تتأثر نتيجة ارتفاع أقساط التأمين التي ينبغي تسديدها.
 - ٧- غير أنه ينبغي الإشارة إلى أن مشروع اتفاقية بشأن التعويض عن الضرر الذي يلحق بأطراف ثالثة والنتائج عن أفعال التدخل غير المشروع التي تشمل طائرات يشير إلى إنشاء هيئة مسؤولة عن تنفيذ آلية التعويض عن الأضرار، عندما تتجاوز هذه الأضرار الحدود المذكورة أعلاه، التي تلحق بالأطراف الثالثة في البلدان الأطراف في الاتفاقية والناجمة عن أفعال التدخل غير المشروع التي تشمل طائرات. ويجب أن يشارك في هذه الهيئة جميع الدول الأطراف وأن تتشكل من أمانة يرأسها مدير.

٨- وينص المشروع قيد الدراسة على أنه يجب أن تدفع الآلية المشار إليها أعلاه التعويضات عن الأضرار إلى الأطراف الثالثة في الحالات التي لا يستطيع فيها المشغل الحصول على تأمين وعندما تقر ذلك هذه الهيئة. ويجب أيضا توفير المساعدة المالية إلى مشغل الدولة الطرف المسؤولة عن الأضرار التي لحقت بأطراف ثالثة في دول غير أطراف في الاتفاقية.

٩- فيما يخص المسائل التي تخضع للوائح مشروع الاتفاقيتين، في إطار النقل الجوي الوطني، ينظم قانون الجو الدولي في بيرو مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحقها الطائرات بأطراف ثالثة على الأرض. وينص على أن مسؤولية الناقل الجوي في مجال النقل الجوي الدولي تخضع للصوصك الدولية المعمول بها.

١٠- بالنسبة لموضوع المسؤولية، صادقت بيرو على اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، التي تنظم بشكل حصري مسؤولية الناقل الجوي إزاء الركاب، والأمتعة، والبضائع المنقولة؛ ولا تشمل الأضرار التي تلحق بأطراف ثالثة.

١١- ويودّ مكتبنا أن يوضح أن الآراء المعبر عنها بشأن مشروع الاتفاقيتين لا تعبّر عن أي موقف إزاء انضمام بيرو إلى الاتفاقيتين. وسيخضع انضمام بيرو إلى الدراسة في وقت لاحق، بمجرد ما يتخذ مشروعا الاتفاقيتين صيغتهما الرسمية وتقسيّم حكومتنا استصواب المصادقة عليهما.

التذييل حاء

جمهورية السنغال

آراء وتعليقات الوكالة الوطنية للطيران المدني

- ١- عدد النصوص
- ١-١ اقترحت منظمة الطيران المدني الدولي على الدول الأعضاء مشروع صكين يضعان بالفعل تشريعات بشأن مسألة واحدة، وهي الأضرار التي تلحق بالأطراف الثالثة على الأرض.
- ٢-١ وإذا ما وُجد اختلاف بين هذين الصكين، فسوف تكون مسألة أسباب الأضرار.
- ٣-١ وفي ضوء ذلك، يمكن دمج الصكين للحصول على صك واحد يتألف من جزأين:
- أ) الجزء الأول، تحت عنوان "الأضرار الناجمة عن الأسباب العامة"؛
ب) الجزء الثاني، تحت عنوان "الأضرار الناجمة عن أفعال التدخل غير المشروع".
- ٤-١ وفيما يلي المزايا التي ينطوي عليها اقتراح السنغال المشار إليه أعلاه:
- أ) سيتعين على الدول الأعضاء تقديم صك واحد فقط للتصديق عليه؛
ب) يمكن تجنب أي نوع من أنواع التضارب الإيجابي أو السلبي نتيجة التصديق، من جانب بعض الدول، على صك واحد من الصكين؛
ج) لا يمكن أن تمنح الدول الأعضاء أولوية التصديق على صك دون الآخر.
- ٢- هذه هي المرة الأولى التي يقترح فيها جهاز قانوني أو نظام قانوني دولي وضع آلية تقوم على المسؤولية المشتركة والمتعددة
- ١-٢ لا يوجد اليوم جهاز قانوني يمكنه استخدام هذه الأحكام لتبرير هذا الاستثناء المتعلق بمبادئ خصوصية العقد فيما يتعلق بالأطراف الثالثة أو المبدأ الذي بموجبه يقوم طرف متعاقد بالتعويض عن الأضرار التي تلحق بطرف ثالث حتى في حالة عدم ضلوع الطرف المتعاقد في إلحاق الأضرار.
- ٢-٢ وبناء عليه، فإن مشاركة الركاب أو الشخص في التعويض عن الأضرار غير الناجمة عن الناقل الجوي أو موظفيه، بل عن طرف ثالث آخر، حتى وإن تعلق الأمر بفرده نوايا سيئة، تشكل تغييرا في قانون النقل الجوي.

- ٣-٢ ومن الأمثلة على ذلك، فقد جاءت البيانات التوضيحية للصكين المقترحين (انظر الديباجة في الاتفاقات الدولية) خالية من أي مبررات مقنعة.
- ٤-٢ ينبغي أن تقدم منظمة الطيران المدني الدولي جميع المبررات القائمة على أسس متينة والضرورية للدول الأعضاء لإقناع هيئاتها التشريعية في حالة تقديم هذين الاتفاقيتين للتصديق عليهما.
- ٣-٣ ينبغي لمنظمة الطيران المدني الدولي أن تراعي الحماية الممنوحة في مشروع الصكين المقترحين
- ١-٣ بناء عليه، في حالات الأضرار التي تلحق بالبيئة، ينبغي ألا تنتقل المسؤولية إلى الدول الأعضاء في الوقت الذي تُمنح الحماية إلى الممتلكات والأشخاص على الأرض (انظر الفقرة الفرعية ٥ من المادة الثالثة من الاتفاقية بشأن التعويض عن الضرر الذي يلحق بأطراف ثالثة والنتائج عن أفعال التدخل غير المشروع التي تشمل طائرات).
- ٤-٤ في الاتفاقية الثانية، تشير المادة الحادية عشرة إلى المادة الثالثة عشرة
- ١-٤ الجملة المستخدمة في المادة الحادية عشرة هي "مع مراعاة المادة الثالثة عشرة".
- ٢-٤ وبالفعل، لا يشكل مضمون المادة الثالثة عشرة استثناء للمبدأ الوارد في المادة الحادية عشرة، بل يؤكد عليها، حيث تسرد المادة الثالثة عشرة الأشخاص الذين لا يمكن أن يتحملوا المسؤولية عن الأضرار الناجمة.
- ٣-٤ ينبغي أن تشير المادة الحادية عشرة عوضاً عن ذلك إلى المادة العشرين، التي تتيح حالات يمكن أن يتحمل فيها المسؤولية شخص آخر غير مشغل الطائرة.

— انتهى —