



اللجنة القانونية — الدورة الثالثة والثلاثون

(مونتريال، ٤/٢١ — ٢/٥/٢٠٠٨)

البند ٨ من جدول الأعمال: تقرير عن الأعمال المنجزة في هذه الدورة

مشروع تقرير عن أعمال اللجنة القانونية خلال دورتها الثالثة والثلاثين

تتعلق الفقرات من ٦:٣ إلى ٢٧:٣ المرفقة من مشروع تقرير اللجنة القانونية بالبند ٣ من جدول الأعمال.

البند ٣ من جدول الأعمال: تعويض الأضرار التي تلحقها الطائرات بالأطراف الثالثة بسبب أفعال التدخل غير المشروع أو المخاطر العامة

٦:٣ بناء على دعوة من الرئيس للإدلاء ببيانات عامة، أعرب أحد الوفود عن تقديره للتقارير التي قدمها المقررون والفريق العامل التابع للمجلس والأمانة العامة. وكان من رأي هذا الوفد أن الاتفاقيتين تمثلان توازنا بين مصالح الضحايا والمشغلين. وعبر هذا الوفد عن ثقته في أن اللجنة ستكون قادرة على إنهاء عملها في مشروعات النصوص وبيّن أنه سيكون من دواعي فخره ان يقترح روما كمكان لانعقاد المؤتمر الدبلوماسي. وأخذ الرئيس علما بهذا البيان، وأعرب عن رأيه أن المجلس سينظر بعين التأييد إلى اقتراح استضافة المؤتمر الدبلوماسي في روما.

٧:٣ وافقت اللجنة بعد ذلك على أن تشرع في استعراض اتفاقية التعويض بسبب أفعال التدخل غير المشروع حسبما ترد في المرفق (ب) بورقة العمل LC/33/WP/3-1، مادة فمادة، علما بأن مقرر اتفاقية المخاطر العامة سيتابع التغييرات المترتبة على ذلك للنص الأخير حسب الضرورة.

٨:٣ فيما يتعلق بالمادة الأولى أ)، لاحظ أحد الوفود أن النص الفرنسي في حاجة لتعديله لجعله متوافقا مع الصيغة المستخدمة في اتفاقيتي لاهاي ومونتريال (مخالفة جنائية) (*infraction pénale*).

٩:٣ أحال مقرر اتفاقية التعويض بسبب أفعال التدخل غير المشروع اللجنة إلى الفقرة ٣-٢-١ من تقريره والمشكلة المحتملة في حالة أن إحدى الدول الأطراف في اتفاقية التعويض بسبب أفعال التدخل غير المشروع قد لا تكون صدقت على إحدى الاتفاقيتين المحددتين أو تعديل لها. وفي هذا الصدد، أوضح رئيس وأمين اللجنة أن اتفاقيتي الأمن المعنيتين حظيتا بقبول عالمي تقريبا.

١٠:٣ لاحظ وفد أنه تتاح للجنة عدة خيارات لحل هذه المسألة: ١) الاعتماد على تعاريف اتفاقيتي الأمن الحاليين المقبولة عالميا تقريبا أو ٢) ترك تعريف أفعال التدخل غير المشروع لتقرره الدولة التي وقع فيها الحادث أو ٣) وضع تعريف مستقل من أجل الاتفاقية قيد النظر فقط. وأعرب هذا الوفد عن تفضيله للخيار الأول. ورأى وفد آخر أن التعبير "يكون نافذا بين الدول الأطراف" قد تنشأ عنه صعوبات، ومن المطلوب التأكد في تطبيق الاتفاقية. وأعرب هذا الوفد عن تفضيله للخيار ٣. واقترح وفد آخر أن الحكمة تقتضي الاعتماد على القبول العالمي تقريبا لاتفاقيتي الأمن. وفي وقت انعقاد المؤتمر الدبلوماسي، سيكون معروفا ما إذا سيتم الانضمام إلى أي بروتوكولات جديدة وما إذا كانت مثل هذه التعديلات نافذة في الدولة التي حدث فيها الضرر وسيتسنى اتخاذ التدابير الملائمة لهذا. واقترح وفد آخر النظر في تعريف مستقل، من أجل التأكد القانوني.

١١:٣ لاحظ الرئيس، في اختتامه لهذه النقطة، أن اتفاقيتي مونتريال ولاهاي قد حظيتا بالقبول العالمي تقريبا ولذلك سيكون من الملائم الإشارة إليهما بدون وصفهما وصفا إضافيا بأنهما نافذتان. وبناء على ذلك اقترح أن ينتهي النص بعد عبارة "١٩٧١". وبقدر ما يتعلق الأمر بتعديلات هذين الصكين النافذة في الدولة المعنية، دعا الرئيس لجنة الصياغة للعثور على صيغة ملائمة.

١٢:٣ فيما يتعلق بصياغة المادة الأولى ب)، دعيت لجنة الصياغة إلى استعراض النص ليتسنى تقادي الاستخدام المتكرر لكلمة "event".

١٣:٣ رداً على سؤال طرحه أحد الوفود، لاحظ الرئيس أن تعريف "في حالة طيران" في المادة الأولى (ج) تم توسيع نطاقه عند مقارنته باتفاقية روما لعام ١٩٥٢ بالنظر إلى أن النص الجديد يقصد شمول الأوضاع التي تتناولها اتفاقيات طوكيو ولاهاي ومونتريال للأمن على التوالي. وبالنسبة إلى عبارة "في حالة طيران"، دعا المقرر اللجنة للإحاطة علماً بورقة العمل LC/32-WP/3-1 - مذكرة تمهيدية، التي قدمت نصاً مشروحاً يبين أصل كل من المواد المنفردة.

١٤:٣ أقرت اللجنة المادة الأولى (د) وهـ) و و) و ز).

١٥:٣ أشار وفد إلى نقطة عولجت في تقرير المقرر، واقترح فيما يتعلق بالمادة الأولى (ح) الحصول على إيضاح من الجهات القائمة بالتأمين على الطيران بصدد وضع مالك جوف الطائرة والحماية المتصورة لهؤلاء الأشخاص في حالة الاصطدامات في الجو بمقتضى اتفاقية التعويض بسبب أفعال التدخل غير المشروع. وأوضح هذا الوفد أيضاً أن اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ قد وضعت حدود مسؤولية لا يمكن تجاوزها لمرسلي البضائع أو المرسلة إليهم البضائع وتساءل عما إذا كان الحل المرتقب حالياً في المادة الأولى (ح) يلتف حول هذه الحدود الصارمة للمسؤولية. وتناول المراقب من صناعة التأمين الجزء الأول من التساؤل، فأوضح أن المؤمن على المشغل غير المخطئ سيكون له حق على سبيل الحلول في مواجهة المشغل المخطئ. وأوضح المراقب أنه في هذا الوضع سيعتبر المشغل البريء طرفاً ثالثاً، وأضاف أن ليس جميع الطائرات، وخاصة الطائرات العاملة في الطيران العام، مغطاة بالتأمين على أساس الجوف. ولذلك فمن الصحيح معاملتها كأطراف ثالثة لغرض اتفاقية التعويض بسبب أفعال التدخل غير المشروع. وفيما يتعلق بالمسألة الأولى، خلص الرئيس إلى أنه سيكون من الملائم تغطية مالك الجوف بمقتضى الاتفاقية الجديدة. وعلق الرئيس على الجزء الثاني من التساؤل المطروح في وقت سابق، فتساءل عما إذا كان من المقصود حقاً تقديم نوع من الكسب المفاجئ لصالح مالك البضائع أو المرسلة إليه البضائع الذي أتيحت له من قبل إمكانية الحصول على تعويض كامل يتجاوز الحد البالغ ١٧ من وحدات حقوق السحب الخاصة عن الكيلوغرام بمقتضى إعلان خاص عن المصلحة. وفي هذا الصدد، اقترح أحد الوفود إرجاء اتخاذ قرار نهائي بشأن هذه المسألة إلى حين استعراض اللجنة للمادة الخامسة (الأحداث التي يشترك فيها إثنان أو أكثر من المشغلين أو الأشخاص الآخرين). ووافقت اللجنة على هذا النهج.

١٦:٣ طرح أحد الوفود للنظر تقديم تعريف لعبارة "الإدارة العليا" المذكورة في المادة الرابعة والعشرين.

١٧:٣ نظرت اللجنة بعد ذلك في المادة الثانية (مجال الاتفاقية). وفيما يتعلق بهذه المادة، دعا المقرر اللجنة لأن تأخذ علماً بملاحظاته الواردة في الفقرة ٣-٣ من التقرير، التي بينت الحسنات والسيئات فيما يتعلق بتطبيق النظام الجديد على الطيران الداخلي.

١٨:٣ رداً على سؤال من أحد الوفود فيما يتعلق بالفقرة ١ والصيغة "سواء كانت أم لم تكن دولة طرفاً"، أوضح وفد أنه كان ثمة قرار سياسي أن تدخل أيضاً في نطاق الاتفاقية الأضرار التي تسببها طائرة دولة غير طرف. وأوضح الوفد أن هذا تم بالنظر إلى هدف حماية الضحايا والمشغلين. وتناول الرئيس سؤالاً آخر، فأوضح أن تمويل آلية التعويض التكميلي يستند إلى ضريبة مغادرة ستفرض على جميع الطائرات المغادرة من دولة طرف، بما في ذلك الطائرات من دول غير أطراف.

١٩:٣ لاحظ الرئيس، لدى استعراضه الفقرة ١ وصيغة "في دولة أخرى"، أن الاتفاقية ستطبق على الناقل الجوي الأجنبي فقط ومن البديهي أنها لن تكون قابلة للتطبيق على الناقلين الداخليين المشتركين في عمليات دولية ما لم يكن قد صدر إعلان. ودعا الرئيس اللجنة للتفكير في هذه النقطة. وتناول أحد الوفود هذه النقطة، فأعرب عن رأيه أن الصيغة

الحالية توحى بأنه لن يغطي المشغلون المسجلون في دولة طرف ويعملون دولياً. وقدم هذا الوفد مثالا افتراضيا لرحلة جوية من لندن إلى نقطة في جنوب أفريقيا يديرها ناقل مسجل في جنوب أفريقيا. ولذلك ستبدو الأضرار الواقعة في جنوب أفريقيا خارجة عن نطاق الاتفاقية، ولن تكون هذه هي النتيجة المقصودة. واقترح هذا الوفد إدراج نص إضافي لضمان أن الرحلات الجوية الدولية للناقل ستغطي أيضا. واقترح الوفد إدراج عبارة "تلك الدولة الطرف أو" قبل "دولة أخرى" في السطر الثاني. وبعد أن أخذ الرئيس علما بالاقترح، تساءل عما إذا كان هذا الحل سيجعل الفقرة ٢ والخيارات التي تتضمنها عديمة الجدوى.

٢٠:٣ فيما يخص موضوع التطبيق الداخلي، أحال مراقب اللجنة إلى ورقة العمل LC/33-WP/3-9 التي اقترحت فيها جعل الاتفاقية قابلة للتطبيق بصورة إلزامية على الرحلات الجوية الداخلية وكذلك الدولية. وكان من رأي هذا المراقب أنه من غير المبرر معاملة الضحايا بطريقة مختلفة على أساس طبيعة الرحلة الجوية. وسيوفر هذا النهج أيضا أساس تمويل أفضل لآلية التعويض التكميلي، مع مراعاة أن أكثر من ٥٠ في المئة من كل الحركة الجوية المنتظمة ذات طابع داخلي. وأعرب هذا المراقب عن تفضيله حذف الفقرة ٢ بينما أيد الفكرة التي طرحت فيما يتعلق بإدخال تعديل على الفقرة ١.

٢١:٣ في المناقشة التي أعقبت ذلك، أعرب وفد آخر عن تأييده لإدخال تعديل على المادة الثانية بهدف تغطية الرحلة الجوية الدولية للناقل في دولة طرف. وكان من رأي هذا الوفد أنه يمثل حلا عادلا نظرا لأن هؤلاء الناقلين أسهموا في تمويل آلية التعويض التكميلي. وكان هذا الوفد يفضل الإبقاء على حكم الانضمام الاختياري المنصوص عليه في الفقرة ٢ نظرا لأنه يريح تلك الدول التي ستمنع في قبول فكرة أن المساهمات التي تجمع من الرحلات الجوية الداخلية لإحدى الدول ستستخدم لتعويض الأضرار الناجمة عن رحلة جوية داخلية لدولة أخرى. واقترح وفد آخر استعراض هذه النقطة من منظور مكان حدوث الأضرار ووضع حل يوفر، من وجهة نظر الدولة الطرف المعنية، أفضل حل فيما يتعلق بحماية الضحايا والمشغلين. وتساءل هذا الوفد عما إذا كانت الحاجة لمراعاة شواغل الدول بصدد النقل الداخلي ستعالج على نحو أفضل في بند للانسحاب الاختياري بدلا من آلية للانضمام الاختياري. وبالنسبة إلى مسألة ما إذا كان يتعين وضع آلية للانسحاب الاختياري مقابل بند للانضمام الاختياري، كشفت المناقشة عن أن أغلبية الوفود تفضل بند للانضمام الاختياري. وفي هذا الصدد، لاحظ الرئيس أنه كان ثمة بعض عدم الارتياح لفكرة تطبيق إلزامي على الرحلات الجوية الداخلية، حسب ما اقترحه أحد المراقبين في وقت سابق. وأعرب أحد الوفود عن الحذر فيما يتعلق بتغيير محور التركيز من "المشغل" إلى "الحركة".

٢٢:٣ لاحظ الرئيس، في اختتامه لهذه النقطة، أن الفقرة ١ ينبغي أن تعبر بصورة ملائمة عن أن الاتفاقية ستتطبق على الناقلين الدوليين والداخليين على السواء ودعا لجنة الصياغة إلى النظر في بند للانضمام الاختياري من أجل الفقرة ٢ لتغطية الرحلات الجوية الداخلية، في مقابل الناقلين الداخليين.

٢٣:٣ أقرت اللجنة بعد ذلك الفقرة ٣ من المادة الثانية، بدون مناقشة.

٢٤:٣ واصلت اللجنة مداولاتها باستعراض المادة الثالثة (مسؤولية المشغل). وفيما يتعلق بالفقرة ١، تساءل وفد عن سبب حذف عبارة "أو أي شخص أو شيء سقط منها"، التي وردت في اتفاقية روما لعام ١٩٥٢. وأوضح أحد المندوبين، رئيس الفريق الخاص التابع للمجلس، أن الحذف سببه مسألة خاصة بالصياغة، وليس سببه قرار سياسي، نظرا لأن الضرر سببه الطائرة في نهاية الأمر.

٢٥:٣ أقال أأء المراقبين للجنة إلى ورقة العمل LC/33-WP/3-9، التي تضمنت اقتراحا بتعديل الفقرة ١ بسبب أن الضرر سببه أأء أفعال التءءل غير المشروع في طائرة في حالة طيران. واقترح هذا المراقب أيضا تغيير عنوان الاتفاقية لتأكيد فعل التءءل غير المشروع بوصفه سبب الضرر. وعلق أأء الوفوء على الاقتراح الأخير مبينا أن مثل هذا التغيير للعنوان لن يكون ضارا. وفيما يخص الاقتراح السابق، أعربت عدة وفوء عن تأييدها لأن يعكس بمزيد من البروز عنصر فعل التءءل غير المشروع بوصفه السبب الأساسي للضرر في الفقرة ١ من المادة الثالثة، وتعديل النص بناء على ذلك. ولاحظ الرئيس، في تلخيصه لهذه النقطة، أنه لا توجد اعتراضات بصء التغيير المقترح لعنوان الاتفاقية. وفيما يتعلق بالفقرة ١، ءعا الرئيس لجنة الصياغة إلى النظر في إءراج فكرة "التءءل غير المشروع" بطريقة ملائمة تتماشى مع ما اقترحه المراقب. وءُعبت الأمانة العامة إلى إعادة النظر في النص الفرنسي للفقرة ١.

٢٦:٣ فيما يتعلق بالفقرة ٢ من المادة الثالثة، ءعبت لجنة الصياغة لاستطلاع ما إذا كان من الممكن إيضاح هذا النص بغبة إقامة صلة أوثق بين فعل التءءل غير المشروع بوصفه أساس التعويض، مع مراعاة التعريف الحالي لكلمة "الءءء". وفي هذا الصءء، ءحفظ أأء الوفوء على موقفه وءذر من القيام عن غير قصد بتحميل الضحية عبء مهمة إثبات أن الضرر سببه أأء أفعال التءءل غير المشروع.

٢٧:٣ فيما يتعلق بالأثار البيئية، الفقرة ٣ من المادة الثالثة، أعاء المقرر إلى الأذهان أنه كان يعتبر من الملائم ترك هذه المسألة للدولة المعنية بالنظر لأن نظام المسؤولية عن مثل هذا النوع من الأضرار يءءلف من دولة إلى أخرى. ورأى وفء، أيءه آخر، أن المشروع الحالي غير واضح بقءر كاف. وخلافا لاتفاقيات أخرى كما في مجال الأضرار النووية، لم يضع النص أي معايير لما يشكل أضرارا بيئية، ولم يأءذ في الحسابان التأثير الاقتصادي المحتمل من حيث القابلية للتأمين أو عءمها، وإمكان ءءوء تقليل كبير لأموال آلية التعويض التكميلي. ولاحظ وفء أن مفهوم الأضرار البيئية لم يعالج بصورة ملائمة في النظم القانونية للعءيء من البلدان النامية، وأوضح أنه سيكون من الضروري ءءقيق التأكد القانوني وإتاحة فرص متكافئة. واقترح هذا الوفء إءراج عبارة "...أو بموجب ما تقرر أمانة آلية التعويض التكميلي إذا لم يوجد مثل هذا القانون" بعء عبارة "وقع الضرر في إقليمها" في الفقرة ٣.