



اللجنة القانونية — الدورة الثالثة والثلاثون

(مونتريال، ٤/٢١ — ٢٠٠٨/٥/٢)

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 ٢٨:٣ إلى ٩٠:٣ المرفقة من مشروع تقرير اللجنة القانونية بالبند ٣ من جدول الأعمال.

البند ٣ من جدول الأعمال: التعويض عن الضرر الذي تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة والناشئ عن أفعال التدخل غير المشروع أو عن المخاطر العامة

٢٨:٣ في تلخيصه للمناقشة التي دارت حتى الآن، ذكر الرئيس أنه في بعض الدول قد لا يكون هناك أي تشريع بخصوص الضرر البيئي لأن الدعاوى في هذه الحالة تعامل مثل دعاوى الخطأ العادية أو تعويضات بموجب القانون العام على أساس تكاليف إعادة الممتلكات وتكاليف التنظيف، وفي دول أخرى قد يكون هناك تشريع أكثر تطوراً. ولذلك، فإن السؤال هو ما إذا كانت اللجنة تتوي أن تكلف أمانة آلية التعويض الإضافي بتصميم القواعد الخاصة بالضرر البيئي، أو أن تترك ذلك للقانون الوطني في الدولة المعنية. وصرّح الرئيس بأنه قد لا يكون مقبولا لبعض الدول أن تسمح لكيان أجنبي، مثل آلية التعويض الإضافي، بإملاء القواعد. ودعيت اللجنة إلى مواصلة التفكير في هذه النقطة. وأشارت بعض المناقشات غير الرسمية إلى وجود رغبة في أن تعالج بعض الجوانب المتعلقة بالضرر البيئي في لوائح تنظيمية مفصلة يصدرها مؤتمر الأطراف. واسترعى الانتباه إلى مشروع "الخطوط التوجيهية بشأن التعويض" الوارد نصها في المرفق بالورقة LC/33-WP/3-11 المقدمة من فريق العمل المعني بآلية التعويض الإضافي. ففي حالة نشوء عجز في الأموال، فإن مشروع المادة ٢٣ (التعويض المخفض) يحدد كيفية توزيع الأموال.

٢٩:٣ ذكر أحد المراقبين أن مصطلح "الضرر البيئي" واسع ويمكن أن يصير أوسع نطاقاً. إذ يمكن مثلاً أن يفهم على أنه يتضمن الضرر النووي. وقد أشارت ورقة الصناعة المشتركة (LC/33-WP/3-9) إلى أن التأمين غير متوافر لتغطية الضرر النووي، واقتُرحت إعادة صياغة المادة ٣٧ (الضرر النووي). ومن الضروري إما استبعاد الضرر النووي من مجال الفقرة ٣ من المادة ٣، أو اعتماد النص المعدل المقترح للمادة ٣٧.

٣٠:٣ كان التفسير الذي أعطاه أحد الوفود أنه إذا وقع حادث في دولة ليس بها قوانين بيئية، فإن يكون هناك بموجب الفقرة ٣ من المادة ٣ أي تعويض حتى إذا حدث ضرر للبيئة، وستستبعد أي آلية للتقييم والتعويض، ولذلك كان من الضروري إعادة صياغة الفقرة ٣ من المادة ٣ لتغطية حالة هذه الدول. ورد الرئيس قائلاً أنه في بعض الدول التي ليس لديها تشريع خاص للبيئة، فإن مثل هذا الضرر سيعالج مثل أي ضرر آخر يحدث بسبب الخطأ. وتساءل أحد الوفود، وأيده في ذلك وفد آخر، تساءل بناء على ذلك عن إمكانية حذف الفقرة ٣، لأنه يمكن في الدول التي لا يوجد فيها تشريع محدد، اللجوء إلى القوانين العامة؛ ورأى وفد آخر إن الحذف سيعزز من قبول الاتفاقية.

٣١:٣ غير أن أحد المراقبين رد قائلاً إن هذا الاقتراح الأخير سيتعارض مع مفهوم الانتصاف الخالص؛ فاللجنة ينبغي أن تحاول تجنب اللجوء إلى قوانين وطنية خارج إطار الاتفاقية. ورأى مراقب آخر ضرورة للإشارة إلى الضرر البيئي في المادة ٣، لأنها مرتبطة بحكم الانتصاف الخالص؛ فحذف الإشارة قد يغري على الاعتقاد بأن الضرر البيئي خارج عن نطاق الاتفاقية وأن الحد الأقصى للمسؤولية لن ينطبق. وأيد أحد الوفود هذه النقطة الأخيرة، مشيراً إلى أن غياب مثل هذه الإشارة قد يترك الناقلين بدون حماية كافية، ومن شأن ذلك أن يبطل الغرض الرئيسي للاتفاقية. وأشار وفد آخر إلى أنه يعترض أيضاً على حذف الفقرة ٣ لأن عملية تحديث اتفاقية روما، أولاً، كانت مستندة إلى اقتراح من السويد شددت فيه على الجوانب البيئية، وثانياً، تنص الاتفاقيات الأخيرة في مجالات أخرى (مثل مجالي الضرر النووي والتلوث البحري) على الضرر البيئي.

٣٢:٣ رأى أحد الوفود أنه إذا حذفت الفقرة، فإن التعويض عن مثل هذا الضرر سيخضع للقانون العام. ويمكن للجنة أن تقول أن الضرر البيئي يستحق التعويض بحكم القانون: فإذا كان قانوناً محدداً أو قانوناً عاماً، فمن شأن ذلك أن يحقق النتيجة المترتبة على تغطية الضرر البيئي في الاتفاقية.

٣٣:٣ ذكر الرئيس أن الضرر البيئي هو في الأساس ضرر لممتلكات وأنه يخضع للتعويض بموجب تشريع خاص في بعض الدول وبموجب أحكام القانون العام في دول أخرى. وقد أثير شغل مفاده أن مثل هذا الضرر ينبغي معالجته

خشية أن تتأثر المادة المتعلقة بالانتصاف الخالص. وسيكون أمرا مغريا وبسيطا أن تحذف الفقرة ٣ والسماح بالنظر إلى هذا الضرر كأى ضرر آخر، أي أن يكون محكوما بقواعد الاتفاقية. ومن ناحية أخرى فإن الضرر البيئي يثير اهتماما سياسيا كبيرا في الوقت الراهن، وسوف تثار أسئلة إذا لم تغطيه الاتفاقية بالتحديد. ولذلك، وما لم ينشأ تحيز حقيقي، يمكن إضافة مادة عن الضرر البيئي لا تثير صعوبات كثيرة. ويمكن أن تكون قريبة من النص الحالي. ولن تدعو الحاجة إلى الإبقاء على كلمتي "إذا و" "if and" لأن مثل هذا الضرر قابل للتعويض، فكلمة "بقدر" (insofar as) أخذت في الحسبان الانتصاف الاستثنائي ويجب الإبقاء عليها، وسيكون من المعقول أيضا الإبقاء على العبارة "قانون الدولة الطرف التي حدث الضرر في إقليمها". وينبغي النظر في هذه المسألة أيضا عند معالجة المادة ٣٧ (الضرر النووي). وقررت اللجنة إحالة هذه الفقرة إلى لجنة الصياغة التي طلب إليها أن تأخذ في الحسبان التعليقات التي طرحت في اللجنة.

٣٤:٣ تسأل أحد المندوبين ما إذا أمكن اعتبار الأضرار البيئية أضرارا تكبدها أطراف ثالثة حسبما ورد تعريفها في المادة ١. وشرح أحد الوفود أن الضرر البيئي يمكن أن يؤثر في نوعين من الأطراف الثالثة: الأشخاص على الأرض والدول. فلذلك أضيفت الدول في تعريف الأطراف الثالثة.

٣٥:٣ **قُبِلَت الفقرة ٤ من المادة ٣** بدون تعليق. وتنص الفقرة على أنه لا يجوز الحصول على أي تعويضات جزائية أو رادعة أو جزاءات أخرى غير تعويضية.

٣٦:٣ ثم نظرت اللجنة في **الفقرة ٥** التي تتناول أنواع الأضرار القابلة للتعويض. وبالنسبة لمسألة الإصابة الذهنية بالذات، ذكر مقرر مشروع الاتفاقية اللجنة بتعليقاتها في الفقرة ٣-٥-١ من ورقة العمل LC/33-WP/3-3. وذكر أحد المراقبين أيضا بورقة الصناعة المشتركة (LC/33-WP/3-9) التي اقترح مقدموها فيها استبعاد الإصابة الذهنية ويمكن استخدام الصياغة المحددة الواردة في المرفق بالورقة المذكورة لتحقيق هذا الهدف. وشرح المراقب أن النظام يجب أن ينص على تعويض أكيد وسريع، ولكن إضافة الإصابة الذهنية قد يتعارض مع هذا الهدف. فهذه الإضافة لن تكون متفقة مع مبادئ اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩: أي أن الركاب لا يمكنهم الاسترداد ولكن الأطراف الثالثة بمقدورها أن تفعل ذلك، وذلك في ظروف واسعة جدا. فالتحقق من وجود الإصابة الذهنية يمكن أن يكون صعبا. ويمكن للاختبارات أن تكون مكلفة، وأن يكون التشخيص غير موضوعي. أما العلاج فيمكن أن يكون مطولا. وينبغي تحديد كمية الأضرار بشكل مبسط للغاية. وإذا لم تتم إزالة الإصابة الذهنية صراحة، يمكن أن تكون الآثار المترتبة على ذلك هائلة، مع احتمال فرض ضغوط لزيادة أفساط التأمين. والحذف ضروري في خطة تتطوي على توزيع المخاطرة.

٣٧:٣ تسأل أحد الوفود ما إذا كانت هذه الأضرار قابلة للتأمين عليها وما إذا كان النص يعكس الاختلافات الاجتماعية - الثقافية حول العالم؛ وقال إنه على استعداد لقبول النص إذا كان الرد على الاستفسارين بالإيجاب.

٣٨:٣ شاطر أحد الوفود شواغل المقرر وشواغل الصناعة المشتركة، فالتعويض عن الإصابة الذهنية سيكون واسعا بدرجة مغالى فيها إذا كان يغطي مثلا شخصا شاهد الحادث على شاشة التلفزيون. واقترح تعديل السطر الأخير من الفقرة ٥ كما يلي "... أو من خوف معقول من التعرض المباشر..."

٣٩:٣ تم الإعراب عن رأي مختلف مفاده أن المشروع الحالي يمثل تقدما بالمقارنة إلى اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩. وصحيح أن اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩ لم تشر صراحة للإصابة الذهنية، ولكنها لم تمنع تعويض مثل هذا الضرر.

٤٠:٣ شرح وفد آخر أن دولته لديها خطة تعويض قانونية للإصابة الشخصية، وأن الدولة تعوّض الأضرار من خلال هذه الخطة. ومن المهم أن تسمح الاتفاقية بمعالجة الدعاوى التي ترفع في دولته، معالجتها من خلال الخطة القانونية وليس من خلال المحاكم.

٤١:٣ رأى أحد الوفود أن حذف أي إشارة إلى الإصابة الذهنية أمر مغالي فيه. وقال إن اللغة في نهاية الفقرة ٥ ربما كانت عامة بشكل زائد واقترح ما يلي: "أو من التعرض المباشر للوفاة أو الإصابة الجسمية".

٤٢:٣ ذكر مندوب إحدى الدول، رئيس الفريق التابع للمجلس أن الفريق وافق على أن تعويض الضحايا يجب على الأقل أن يكون على نفس المستوى من الجودة مثل التعويض المنصوص عليه في اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩، وإن الفريق حاول أن يعرف بشكل سليم ما يمكن أن يكون حلا معقولا. ووافق على أن الأشخاص الذين ينظرون إلى الحدث عن بعد أو من خلال وسائل الإعلام يجب استبعادهم من التعويض. وبالإضافة إلى ذلك، يجب أن يكون الحل قابلا للتأمين.

٤٣:٣ شرح أحد المراقبين أن سياسات التأمين العادية تغطي الإصابة الذهنية الناشئة عن إصابة بدنية، وإن هذه تشكل صلة سببية مباشرة.

٤٤:٣ أعرب عدد من الوفود الأخرى عن رأي مفاده أن الإصابة الذهنية يجب أن تعوّض، ولكن ظروف التعويض يجب أن تكون أضيق مما يرد في المشروع الحالي؛ وأعرب البعض عن رغبته في أن تنتظر لجنة الصياغة في الاقتراح الوارد في الفقرة ٤١:٣ أعلاه. وخلص الرئيس إلى أن هناك اتفاقا على إحالة الأمر إلى لجنة الصياغة للنظر في العبارة "... أو من التعرض المباشر..."; وأن الأشخاص الذين يشاهدون الحادث على التلفزيون يجب عدم تعويضهم.

٤٥:٣ ذكر الوفد المراقب، الذي كان قد أشار من قبل إلى الورقة LC/33-WP/3-9 التي اقترحت استبعاد الإصابة الذهنية صراحة، ذكر أنه إذا أضيفت مثل هذه الإصابة، فينبغي أن تقتصر على الإصابة البدنية. فقد يصعب إثبات حدوث حالة الإصابة الذهنية بسبب الحادثة وأنها لم تكن موجودة قبل الحادث.

٤٦:٣ بحثت اللجنة بعد ذلك المادة ٤ (حد مسؤولية المشغل). ورأى أحد الوفود ضرورة إدخال حد أقصى لكل شخص، متشيا مع اتفاقية روما (١٩٥٢) وبروتوكول ١٩٧٨ التابع لها. فاعتماد حد أقصى للوفاة أو الإصابة الجسمية سيكون مفيدا للمشغلين ولشركات التأمين عليهم. ووافق الرئيس على أن الاتفاقية لا تحتوي على حد أقصى للمبلغ الذي يمكن للفرد أن يطالب به، ولاحظ أن أحد سمات اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩ هي أنها أزلت هذه الحدود القصوى للشخص.

٤٧:٣ استرعى المقرر بشأن هذا الموضوع انتباه اللجنة إلى الفقرة ٣-٦-١ من تقريره.

٤٨:٣ اقترح أحد الوفود أن عبارة "مسؤولية المشغل" يجب أن توحد في النصين الإنكليزي والفرنسي، وأحيل هذا الأمر إلى لجنة الصياغة.

٤٩:٣ أشار وفد ألمانيا إلى المناقشة والاقتراحات حول إمكانية تجاوز حد المسؤولية في الورقة LC/33-WP/3-5 بينما قدم وفد اليابان الورقة LC/33-WP/3-16. ووافق مقدما الورقتين، نزولا عند اقتراح الرئيس، على تأجيل البحث الموضوعي لهاتين الورقتين إلى وقت ملائم مستقبلا.

٥٠:٣ طلب أحد الوفود توضيحا للكلمات "كل طائرة وكل حدث" في المقدمة، مراعاة لما ورد في الفقرة ١ من المادة ٥. فهل يعني ذلك "كل طائرة متورطة في حدث" ؟

٥١:٣ بعدئذ، نظرت اللجنة في المادة ٥ (الأحداث التي يشترك فيها إثنان أو أكثر من المشغلين أو الأشخاص الآخرين). رد أحد المندوبين، رئيس الفريق الخاص، على الاستفسار المذكور أعلاه شارحا أن المادة ٥ تعالج الموقف الذي تشترك طائرة أو أكثر في حدث تسبب في إحداث الضرر. وقد أوضحت المادة ٤ أن الأمر يتعلق بكل طائرة مشتركة في الحدث؛ فالحد هنا بالنسبة لكل طائرة. وأوضحت المادة ٥ هذا الأمر ونصت على التفاعل بين الكيانات. وربما أمكن للجنة الصياغة أن تحكم النص.

٥٢:٣ شرح أحد الوفود أن عبارة "لكل حدث" أضيفت بسبب الممارسات الحالية بالعلاقة إلى التأمين ضد خطر الحرب. وأضاف أحد المراقبين أن سوق التأمين، بعد الحادي عشر من سبتمبر، قدم فقط غطاء لمسؤولية الطرف الثالث بالنسبة لمخاطر الحرب والإرهاب على أساس كلي. ولم يعد هناك غطاء لكل حدث بالنسبة لمسؤولية الطرف الثالث.

٥٣:٣ أشار أحد الوفود إلى الفقرة ١ من المادة ٥، وإلى مسألة الأطراف الثالثة، واقترح أن يخضع الركاب وأصحاب البضائع لحدود اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩. فمن غير المنصف السماح لمرسلي البضائع والركاب بالحصول على تعويض يتجاوز حدود اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩ باستعمال هذه الاتفاقية.

٥٤:٣ لاحظ الرئيس أنه في تعريف الطرف الثالث، ينطبق جزء منه فقط على حالات التصادم. وكان من أحد الاقتراحات ألا تنشئ هذه اللجنة وضعا يحقق فيه الشاحنون أو مرسلو البضائع كسبا غير متوقع. وطلب من لجنة الصياغة أن تكفل تجنب نشوء أوضاع يحقق فيها مرسلو البضائع أو المرسل إليهم مكاسب غير متوقعة.

٥٥:٣ بالعلاقة إلى الفقرة ٢ من المادة ٥، ذكر أحد الوفود أن مسؤولية المشغل مطلقة، وأن درجة الخطأ أو الإهمال من جانبه لا تهم ولا ينظر إليها. وبناء عليه، فمن المشكوك فيه أن يثير أحد درجة إسهامهم في حدوث الضرر. واقترح أن يحل محل الفقرة ٢ نص مأخوذ من مشروع اتفاقية وضعت في الستينيات بشأن حوادث الاصطدام الجوي، ومفادها أنه إن لم يكن أي من المشغلين على خطأ، فينبغي أن تكون المسؤولية بالتناسب مع كتل طائرات كل منهم.

٥٦:٣ ذكر أحد المندوبين، رئيس الفريق الخاص، أن التعديل المقترح ما زال يعتمد على إثبات أن المشغلين ليسوا على خطأ، وهذا ما أدخل فكرة الإسهام في حدوث الضرر، وعليه ربما لم يكن نص اتفاقية الستينيات مختلفا كثيرا عن الفقرة ٢. ويمكن للمرء أن يتوقع التخلي عن المسؤولية القائمة على الخطأ والاعتماد فقط على الوزن النسبي للطائرة.

٥٧:٣ دعا الرئيس مراقبي الصناعة إلى تقديم آرائهم حول هذه المسألة؛ وقال أن اللجنة ستواصل مناقشتها لهذه المسألة في وقت لاحق عندما يتم ذلك.

٥٨:٣ بالنسبة للمادة ٦ (الدفع تحت الحساب) طلب أحد الوفود إحلال كلمة "التعويض" محل كلمة "الضرر" لأن كلمة الضرر تحمل في معناها مفهوم المسؤولية. ودُعيت لجنة الصياغة إلى بحث هذا الاقتراح بالعلاقة إلى المادة ٦ وفي بقية مواد الاتفاقية أيضا.

٥٩:٣ نظرت اللجنة بعد ذلك في المادة ٧ (التأمين).

٦٠:٣ لاحظ أحد الوفود أن المادة ٤ أرست فقط حدودا لكل طائرة وكل حدث. وإذا وقع أكثر من حدث، فإن مسؤولية المشغل ستزيد بناء على ذلك. وكم عدد الأحداث التي ينبغي للمشغل أن يستعد لها بالتأمين؟ وينبغي إضافة عبارة في المادة ٧ تفيد بأن على المشغل أن يحتفظ بتأمين يغطي حدث واحد فقط في المرة.

٦١:٣ شرح أحد المراقبين أن التأمين لكل طائرة وكل حدث لم يعد متوافرا في السوق. فالمشغلون الوحيدون الذين يستطيعون الحصول على تأمين لكل طائرة ولكل حدث هم المشغلون الذين يتمتعون بضمانات حكومية معينة. وسيكون من المستصوب إضافة نص في المادة ٧ على غرار اللائحة التنظيمية الصادرة عن الاتحاد الأوروبي رقم 785/2004 بحيث أنه في حالة عدم توافر التأمين على أساس كل طائرة وكل حدث، سيكفي استخدام أساس كلي.

٦٢:٣ ذكر أحد الوفود أن الطبقة الأولى تعتمد على توافر التأمين وموثوقيته ولكن ليس مؤكدا ما إذا كانت المادة ٧ تضمن ذلك. فالذي يمكن اعتباره تأمينا "كافيا" قد يكون من الصعب جدا تحديده اعتمادا على ما هو المقصود بعبارة "كل طائرة وكل حدث". فتوافر التأمين يتغير بمرور الوقت. والمادة ليست مرنة بالقدر الكافي لتراعي هذه التغييرات. ويمكن إعطاء مؤتمر الأطراف سلطة تقرير اشتراطات التأمين.

٦٣:٣ قدم أحد المراقبين إيضاحات إضافية. وأوضح أنه قبل ١١ سبتمبر والحرب والإرهاب كانت تغطية مسؤولية الأطراف الثالثة على أساس كل حدث وكل طائفة. وبعد ١١ سبتمبر، كانت التغطية توفر على أساس ١ بليون دولار أمريكي لأي حدث أو بليون دولار أمريكي في المجموع. ونصت بعض السياسات على ١ بليون دولار أمريكي فقط على أساس إجمالي وذلك بغض النظر عن عدد الطائرات المعنية. وبمقتضى تنظيم الاتحاد الأوروبي، تعتبر الحدود الإجمالية ممثلة لمقتضيات التأمين الكافي.

٦٤:٣ اقترح الرئيس تشكيل فريق صغير معني بالتأمين لصياغة مشروع نص يعبر عن واقع سوق التأمين، ويقدم إلى الدول التأكيدات اللازمة، وقبلت اللجنة هذا الاقتراح. وتشكل الفريق الصغير من وفود كندا واليابان وسنغافورة والأيتا ولجنة سماسرة التأمين في سوق لندن.

٦٥:٣ تساءل وفد عن قيمة ضمانات الدول. ووافقت اللجنة على أن ينظر الفريق الصغير المعني بالتأمين في هذا أيضا.

٦٦:٣ عند النظر في المادة الثامنة، كان من رأي أحد الوفود أنه لا حاجة لإنشاء هيئة خارج الايكاو لإدارة الصندوق، نظرا لأن هذه المسؤولية يمكن أن تنهض بها الايكاو بتكلفة أقل وبمزيد من الراحة للدول المتعاقدة. ولهذه الغاية، اقترح الوفد تغيير الفقرتين ٣ و ٥ ليصبح نصهما كما يلي، على التوالي:

٦٧:٣ " ٣- تنشأ آلية التعويض الإضافي كوكالة خاصة لمنظمة الطيران المدني الدولي لتكون مكرسة لإدارة الصندوق المالي ويكون مقرها في نفس مكان الايكاو."

٦٨:٣ " ٥- تتمتع آلية التعويض الإضافي، بصفتها هيئة دولية، بالإعفاء الضريبي والمزايا الأخرى التي تعترف بها الايكاو."

٦٩:٣ أعربت أربعة وفود عن تأييدها لهذه التعديلات المقترحة، بينما لم توافق أربعة وفود أخرى عليها، ورأت أنه لا ينبغي إلقاء عبء إدارة الصندوق على عاتق الايكاو وأنه من الأفضل وجود هيئة منفصلة ومكرسة لهذا الغرض وحده.

٧٠-٣ لاحظ وفد أن عنواني الفصل الثالث والمادة الثامنة متماثلان، واقترح تغيير عنوان المادة لتصبح " تشكيل آلية التعويض الإضافي وأهدافها ".

٧١:٣ اقترح وفد آخر تقسيم الفقرة ٤ إلى فقرتين، إحداها تتضمن الجملة الأولى من النص الحالي الذي ينشئ الصفة القانونية لآلية التعويض الإضافي، والأخرى تتناول الالتزامات ذات الصلة للدول الأطراف. ورأى نفس الوفد أن النص الفرنسي في الفقرة ٦ غير دقيق وينبغي تعديله ليتوافق مع النص الانجليزي.

٧٢:٣ لاحظ وفد أن الإحالة المرجعية إلى الفقرة ٢ من المادة التاسعة عشرة المشار إليها في الفقرة ٢ أ) ينبغي أن تكون إلى الفقرة ٣ من المادة التاسعة عشرة.

٧٣:٣ عقب ملاحظات بشأن أحكام المادة الثامنة المتعلقة بالامتيازات والحصانات، طلب الرئيس من الأمانة العامة استعراض مثل هذه الأحكام في ضوء الأحكام المماثلة الموجودة في اتفاقيات أخرى.

٧٤:٣ قرر الرئيس فضلا عن ذلك إنشاء فريق ثاني لأصدقاء الرئيس يتألف من البرازيل وإيطاليا ونيجيرو وسنغافورة والسويد برئاسة الدكتورة إيميليا كيافاريللي من إيطاليا، للنظر في جميع التعديلات المقترحة للمادة الثامنة، على أن تراعى بصورة خاصة التجارب الأخرى مثل دور الايكاو بمقتضى اتفاقي التمويل المشترك مع اثنتين من دول الشمال لعام ١٩٥٦ ومثل السلطة الإشرافية للسجل الدولي بموجب اتفاقية وبروتوكول كيب تاون لعام ٢٠٠١، فضلا عن تجربة صندوق التلوث بالنفط، المستلهم منها اقتراحات الفريق الخاص.

٧٥:٣ نظرا لأن المادتين التاسعة والعاشرتين مرتبطتان على نحو وثيق بالمادة الثامنة، قررت اللجنة إرجاء مناقشة المادة الأخيرة إلى حين توافر نتائج الفريق الثاني لأصدقاء الرئيس.

٧٦:٣ فيما يتعلق بالمادة الحادية عشرة، اقترح أحد الوفود حذف عبارة "يجوز له أن"، الواردة في بداية الفقرة ١ (د)، وأنه ينبغي وضع حد زمني لاتخاذ مؤتمر الأطراف قرارا نهائيا.

٧٧:٣ نظرا لأن مسألة وضع حد زمني لمؤتمر الأطراف مرتبطة بالمادة العاشرة، تقرر إرجاء المزيد من مناقشة المادة الحادية عشرة إلى حين مناقشة المادة العاشرة.

٧٨:٣ بخصوص المادة الثانية عشرة، أعرب أحد الوفود، بتأييد من ثلاثة وفود أخرى، عن رأيه أنه يبدو أنه لا يوجد مبرر لاستبعاد الطيران العام من المساهمة في آلية التعويض الإضافي، نظرا لأنه سيستفيد من النظام أيضا. وجرى إيضاح أن الفريق الخاص يركز على الطيران التجاري فقط لأنه لن يكون من الناجع عمليا ولا اقتصاديا تحصيل مساهمات من مستخدمي الطيران العام.

٧٩:٣ نظرا لهذا التوضيح، تقرر أنه ينبغي شمول الطيران العام كمبدأ عام، مع إمكان الإعفاء عندما تصبح تكلفة تحصيل المساهمات ذات الصلة مفرطة من حيث العلاقة بالأموال المحصلة. وأحيلت هذه المادة إلى فريق الصياغة لإعادة النظر فيها بناء على ذلك.

٨٠:٣ عند النظر في المادة الثالثة عشرة، اقترح وفد إما إضافة هذه المادة إلى المادة الخامسة عشرة بوصفها الفقرة ٢ وإما وضعها بعد المادة الأخيرة مباشرة نظرا للارتباط بين المادتين. وتقرر إرسالها إلى فريق الصياغة لهذا الغرض.

٨١:٣ اقترح أحد المراقبين تعديل هذه المادة وفقا للصيغة المقترحة في المرفق بورقة العمل LC/33-WP/3-9 لوضع حد أعلى للمبلغ الذي يتعين أن تدفعه آلية التعويض الإضافي. غير أن هذا الاقتراح لم يحظ بالتأييد خلال المناقشة التالية ولذلك، لم تتم الموافقة عليه.

٨٢:٣ فيما يتعلق بالمادة الرابعة عشرة، لوحظ أن الجملة الأخيرة من الفقرة الثانية في حاجة لتعديلها للتوفيق بين النصين الانجليزي والفرنسي (أي "in respect of a State Party" and "may not be used"). وبينما لاحظ الرئيس من المداخلات المختلفة أن مبدأ العدالة الذي يرمي إليه هذا النص متفق عليه، أحيلت هذه الفقرة إلى لجنة الصياغة للتعبير عن ذلك على النحو الملائم. كما أعرب وفد عن رغبته في أن يتم التعبير بمزيد من القوة عن مبدأي التوحيد وعدم التمييز حسب ما يردان في الجملة الأولى من الفقرة الثانية بغية المزيد من ضمان تساوي مبلغ الاشتراكات أيا كانت جنسية دافعي الاشتراكات. وفي هذا الصدد، استرعى رئيس الفريق الخاص النظر إلى أن الجملة الأخيرة من الفقرة الأولى من المادة الخامسة عشرة تشير إلى نفس الفترة ونفس المعدل. وفيما يتعلق بالفقرة الأولى، اقترح أحد المراقبين أنه ينبغي وجود حد ثابت للاشتراكات في الصندوق. غير أنه، بينما أحاطت اللجنة علما بالجملة الثانية في الفقرة الثانية من المادة الخامسة عشرة، إلا أنها لم تؤيد هذا الرأي.

٨٣:٣ بعد أن قدم رئيس الفريق الخاص إيضاحات بشأن خلفية المادة الخامسة عشرة، أعربت اللجنة عن رضاها عنها ونظرت في المادة السادسة عشرة. واقترح وفد تحسين الفقرة الثانية بإضافة عبارة "والتي كان ينبغي أن يقوم بتحصيلها" بعد عبارة "التي قام بتحصيلها" لتغطية الحالات التي لم تُفرض فيها اشتراكات على أحد المشغلين. وفي نفس الفقرة، اقترح وفد آخر أيضا إضافة عبارة "وواجب الدفع" بعد عبارة "مبلغ مستحق عليه". وطلب من لجنة الصياغة معالجة كل من الاقتراحين.

٨٤:٣ فيما يخص المادة السابعة عشرة، وعقب تعليقات بشأن خلفية الموضوع من رئيس الفريق الخاص، تساءل أحد الوفود عن معنى "خسارة" في الفقرة الثالثة، وتساءل فيما يتعلق بالمادة الثانية عشرة عما إذا كانت الدولة ستعتبر مسؤولة عن الإخفاق في تأمين اشتراكات من مشغلي الطيران العام. وأيد هذا وفد آخر أعرب عن قلقه إزاء أي توصيات بناء على تقدير المدير بمقتضى الجملة الأخيرة من هذه الفقرة، واقترح أن توضع مبادئ توجيهية لذلك الغرض. وأوضح الرئيس أن الخسارة ستشمل المبالغ غير المحصلة للإخفاق في تقديم المعلومات اللازمة بمقتضى الفقرة ٢، وبين أن هذا البند هو إلى حد ما بند للحض الأخلاقي نظرا لأنه قد يكون من المضلل على نحو ما إقامة دعوة قانونية ضد إحدى الدول. ولاحظ أحد الوفود كذلك أن مشروع النظام في ورقة العمل LC/33-WP/3-8 سيضمن هذه المسألة فيما يتعلق بالمادة السابعة عشرة من حيث رفض التعويض على غرار نهج الصندوق الدولي للتعويض عن التلويث النفطي. وفيما يتعلق بالفقرة الأولى، اقترح وفد آخر إضافة كلمة "ضمان" بعد كلمة "بغية". وترك هذا للجنة الصياغة.

٨٥:٣ فيما يتعلق بالمادتين السادسة عشرة والسابعة عشرة، طلب وفد آخر وضع طريقة لتسوية النزاعات. وأقر الرئيس بأن من المؤكد أن هذا متوقع كعنصر مهم لنجاح الاتفاقية ولكنه لاحظ أن العرف في الايكاف هو ترك مثل هذه البنود الختامية للمؤتمر الدبلوماسي.

٨٦:٣ ثم أعلن رئيس اللجنة القانونية عن تشكيل لجنة الصياغة: الأرجنتين وكندا وشيلي والصين وفرنسا وألمانيا واليابان ولبنان وروسيا وسنغافورة وجنوب أفريقيا والسويد والمملكة المتحدة والولايات المتحدة الأمريكية، وكذلك الأيتا وفريق عمل الطيران.

٨٧:٣ فيما يخص المادة الثامنة عشرة، طرح وفد أن الخطوط التوجيهية ستكون مستنوبة فيما يتعلق بالاعتمادات الائتمانية والضمانات المذكورة في الفقرة ٤، مثل مشروع الخطوط التوجيهية بشأن الاستثمار المشار إليها في الفقرة ٢. وأبلغ رئيس الفريق الخاص بأن هذا الاقتراح سبق أن قدمته فعلا فرقة العمل التي تعمل فعليا في هذه المسألة، وأن مثل هذه المواد سيتم توفيرها للمؤتمر الدبلوماسي. وأضاف أحد المراقبين أيضا أن التكاليف الإدارية لآلية التعويض الإضافي ينبغي أن تخضع لحد سنوي. وبعد أن أوضح وفد أن مثل هذه المسائل الإدارية يعالجها الفريق الذي ترأسه إيطاليا، جرت الموافقة على النظر في هذه النقطة عندما يقدم الفريق تقريره.

٨٨:٣ بالنسبة للمادة الثامنة عشرة كذلك، وردا على وفد رأى أن عبارة "أعلى درجة من الحذر" الواردة في الفقرة ٢ غامضة، أفاد رئيس الفريق الخاص بأن هذه الصيغة وضعت على غرار أحكام مماثلة في الصندوق الدولي للتعويض عن التلويث النفطي. وفيما يتعلق بالفقرة ٤، رأى نفس الوفد أنه ينبغي معاملة الاعتمادات الائتمانية بحذر بالغ وأنه يتعين إخضاعها لشروط كما في الفقرة الأولى من المادة العشرين، أي قرار من مؤتمر الأطراف ووفقا للخطوط التوجيهية. وأيد هذا أحد الوفود كان من رأيه أن مثل هذه القرارات لا يمكن تركها للمدير وحده. وأكد وفد آخر على أنه، في غياب مثل هذه الشروط، قد يصعب على بعض الدول التصديق على الاتفاقية. وبعد أن لاحظ أحد الوفود فعلا إشارة مقنعة إلى مؤتمر الأطراف في الفقرة ٣ (و) من المادة الرابعة عشرة، خلص الرئيس إلى أن ثمة موافقة على إشراك مؤتمر الأطراف في هذه العملية فضلا عن وجود خطوط توجيهية وأن لجنة الصياغة ستنتظر في أفضل موضع لمثل هذه الشروط، أي في المادة التاسعة أو في المادة الثامنة عشرة.

٨٩:٣ ثم شرعت اللجنة في نظرها في الفصل الرابع، (التعويض من آلية التعويض الإضافي)، ابتداء بالمادة التاسعة عشرة. وفيما يتعلق بالجزء الأخير من الفقرة ١، جرى التأكيد فيما يتصل بالمناقشات بشأن المادة الثانية على أن لجنة الصياغة ستعكس إشارة على النحو الملائم إلى "النقل" الداخلي، بدلا من الإشارة إلى "المشغل". ونظرا إلى أن أحد الوفود أعاد إلى الأذهان الاقتراحات الواردة في ورقة العمل LC/33-WP/3-5 وورقة العمل LC/33-WP/3-6 بتعديل الفقرة الأولى، تقرر النظر فيها كجزء من مجموعة عند النظر في مسألة القابلية للنقض بأكملها. وفيما يخص الفقرة ٢، لاحظ

الرئيس أن الأرقام الواردة بين أقواس مربعة ليست مسألة قانونية في حد ذاتها وستُطرح على صعيد المناقشة في المؤتمر الدبلوماسي.

٩٠:٣ دارت مناقشة مستفيضة بشأن **الفقرة ٣** من المادة التاسعة عشرة، بصدد سمة تخفيض حدود المسؤولية. وبعد أن لخص المقرر التعليقات في القسم ٣-١٢ من تقريره، اقترح أحد الوفود إضافة صيغة بعد عبارة "النقل الجوي" مؤداها أن يُحمى بعض المشغلين فقط بتخفيض حدود المسؤولية بالنظر لأنه قد لا يتوافر التأمين الملائم لبعض المشغلين بينما قد يحصل آخرون على التغطية الواجبة. وبينما أعرب مراقب عن موافقته على جوهر الاقتراح، لاحظ أن صياغته قد تحد من نطاق البند بتطويع تخفيض حدود المسؤولية لوقوع حدث متصل بالطيران في حين قد تفشل أسواق التأمين بسبب أحداث في قطاعات أخرى. وطرح هذا المراقب أيضا أن تخفيض حدود المسؤولية ينبغي أن يكون إلزاميا بالنظر إلى المستوى العالي اللازم لإحداثه. وفي معرض الإشارة إلى ورقة العمل LC/33-WP/3-9، أوضح كذلك أنه في هذه الحالة ينبغي أن تنهض آلية التعويض الإضافي بالمسؤولية بدلا عن مجرد تقديم التعويض للمشغلين. وأعرب أحد الوفود، بتأييد من وفد آخر، عن قلقه إزاء اقتراحات المراقب بالنظر إلى أن المشغلين الذين ليس هم من أصحاب الضمانات الحية بهذا القدر سيعتمدون على تدخل آلية التعويض الإضافي ولن يكونوا مجتهدين بالقدر الكافي. ونظرا للقيود الزمنية، أرجأ الرئيس مناقشة هذه النقطة. وبناء على اقتراح سابق من أحد الوفود، ونظرا لأن رئيس الفريق الخاص قد ذكر بأن تخفيض حدود المسؤولية يرمي إلى دعم استمرار النقل الجوي ككل، طلب رئيس اللجنة بأن يقدم الوفد نصا دقيقا إلى لجنة الصياغة.