



اللجنة القانونية — الدورة الثالثة والثلاثون

(مونتريال، ٤/٢١ — ٢/٥/٢٠٠٨)

البند رقم ٨: تقرير عن الأعمال المنجزة في هذه الدورة

مشروع تقرير عن عمل اللجنة القانونية خلال دورتها الثالثة والثلاثين

مرفق طيه الفقرات من ٩١:٣ الى ١١٥:٣ من مشروع تقرير اللجنة القانونية بشأن البند ٣ من جدول

الأعمال.

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

٩١:٣ استأنفت اللجنة استعراضها للفقرة ٣ من المادة ١٩. وأعاد الرئيس الى الأذهان مناقشة اللجنة بشأن هذه النقطة في وقت سابق التي أظهرت اختلافا في الآراء بصدد مسألة توفير أو عدم توفير آلية تلقائية وإلزامية لتخفيض حدود المسؤولية.

٩٢:٣ أيد وفد فكرة آلية إلزامية لتخفيض حدود المسؤولية في الحالات التي يتم فيها الوفاء بالمعيار المنصوص عليه في الفقرة ٣. ودعا هذا الوفد اللجنة الى النظر في هذا السياق في الوثيقة المؤقتة رقم ٢ (Flimsy No. 2) وأوضح أنه من الضروري مع ذلك تعديل النص لمعالجة الحالة التي لا يكون فيها مشغل معين في وضع يمكنه من الحصول على تغطية التأمين. واحتج مراقب مؤيدا لسمعة تخفيض تلقائي لحدود المسؤولية، وكان من رأيه أن الاقتراح الذي قدمه الوفد له مزيته. وكرر مراقب آخر التعبير عن هذا الشعور وأفاد اللجنة بأن ثمة حاجة لتخفيض تلقائي لحدود المسؤولية في الحالات المماثلة لحالات أحداث ١١ سبتمبر عندما تعرضت طائرتان أو أكثر لنفس المشغل لأحد أفعال التدخل غير المشروع. وفي هذا الوضع، يمكن بخلاف ذلك استنفاد تغطية التأمين الاجمالية المتاحة لذلك المشغل بحيث لا تغطي حتى التعويض في الشريحة الأولى.

٩٣:٣ أعرب وفد عن تأييده التام لآلية تلقائية لتخفيض حدود المسؤولية وذكر في هذا الصدد أنه يجب على الدول تحسين وضع الناقل في مثل هذا النوع من الظروف، بالنظر لأن فعل التدخل غير المشروع كان موجها الى الدولة أساسا. وبينما اعترف أحد الوفود بأن أفعال التدخل غير المشروع المتعددة الموجهة ضد نفس المشغل تمثل مشكلة خاصة يتعين علاجها، أعرب عن رأيه أنه يكفي ترك هذا الأمر لتقدير مؤتمر الأطراف. ومن شأن القيام بخلاف ذلك والنص على تخفيض إلزامي لحدود المسؤولية أن يتعارض مع القواعد الحالية للجماعة الأوروبية بشأن التأمين وأن يحول دون تصديق عدد من الدول. وبفقد ما يكون المشغل المعني قد حصل على كل التأمين حسبما هو مطلوب بمقتضى الاتفاقية، أوضح الوفد أنه من العدل مع ذلك تقديم نوع من المساعدة المالية في ظروف معينة، على غرار الفكرة الموصوفة في المادة ٢٦. ولاحظ الرئيس أن الوثيقة المؤقتة رقم ٢ حددت بصورة صحيحة مسألة عدم توافر تغطية التأمين لمشغل معين كمشكلة متميزة، فأوضح أنه من المفترض أن بعض الدول ستجد شيئا من الراحة في أن معالجة تخفيض حدود المسؤولية ستظل ضمن السلطة التقديرية لمؤتمر الأطراف، نظرا لأنه يمكن أن توجد دائما حالات لشركة طيران غير مبالية وسيئة السمعة بالنسبة لتنفيذ التدابير الأمنية. ورأى أحد الوفود أن هذه المسألة في حاجة لمزيد من النظر، وخاصة فيما يخص شروط وطول فترة تخفيض حدود المسؤولية فيما يتعلق بالأحداث التي تؤثر على المشغل نفسه. واستنادا الى هذه المداخلة، أعرب الرئيس عن تأييده لإنشاء فريق إضافي لأصدقاء الرئيس (رقم ٣)، يتألف من وفدي فرنسا واليابان والمراقبين من فريق عمل الطيران والاياتا ولجنة سماسرة التأمين في سوق لندن. وطلب من الفريق استكمال استعراضه بأسرع ما يمكن.

٩٤:٣ حولت اللجنة بعد ذلك اهتمامها الى المادة ٢٠ (الدفع تحت الحساب والتدابير الأخرى). ودعا وفد اللجنة لبحث النص قيد النظر مع المادة ٦ (الدفع تحت الحساب) وايضاح الوضع لتقاضي حالات الدفع المزدوج الى شخص طبيعي. وفيما يتعلق بهذه النقطة، أوضح رئيس الفريق الخاص التابع للمجلس أنه من حيث المبدأ تظل المسؤولية الأولية فيما يتعلق بالمدفوعات تحت الحساب على عاتق المشغل، وإذا قام المشغل بالدفع فلن توجد بعد ذلك حاجة اقتصادية مباشرة للدفع بموجب المادة ٢٠. وتم وضع النص الأخير لمعالجة وضع تخفيض حدود المسؤولية حيث تقوم بالدفع آلية التعويض الاضافي، على أن يخضع ذلك لقرار من مؤتمر الأطراف والخطوط التوجيهية للتعويض. غير أنه تم بيان أن بعض الايضاحات لهذه النقطة قد تكون مطلوبة. وفي هذا الصدد، أشار أحد المراقبين الى أن الخطوط التوجيهية للتعويض تتضمن تصور ارتباط بين القائمين بالتأمين وآلية التعويض الاضافي يمكن أن يؤدي بسهولة لتحديد أي مدفوعات مزدوجة.

٩٥:٣ فيما يخص المدفوعات تحت الحساب والتعويض الذي تدفعه آلية التعويض الإضافي، اقترح وفد إيضاح أن مثل هذه المدفوعات ينبغي اعفاؤها من أي قيود للعملة أو التحويل. وبينما لاحظ الرئيس أن هذه المسألة قد تكون حساسة في بعض دوائر الاختصاص، دعا هذا الوفد إلى إصدار وثيقة مؤقتة لكي تنظر فيها اللجنة. وعلى هذا الأساس، وافقت اللجنة على المادتين ٦ و ٢٠.

٩٦:٣ تم قبول المادة ٢١ (الأفعال أو الامتناع عن الأفعال من جانب الضحايا) بدون مناقشة.

٩٧:٣ اعتمدت اللجنة المادة ٢٢ (تكاليف المحكمة والنفقات الأخرى)، المقتبسة من الفقرة ٦ من المادة الثانية والعشرين من اتفاقية مونتريال.

٩٨:٣ واصلت اللجنة مداولاتها وبدأت استعراضها للمادة ٢٣ (التعويض المخفض). وفيما يتعلق بهذه المادة، ذكرت اللجنة بمداولاتها السابقة بشأن موضوع "الاصابة العقلية" بصفتها صنفًا منفصلاً من الضرر. وفي حين كرر أحد المراقبين حججه ضد الاعتراف بمثل هذا النوع من الاصابة، أعربت عدة وفود عن رأيها أنه في ضوء المناقشات السابقة "للاصابة العقلية" فإنها، بالقدر المعترف به بمقتضى الاتفاقية، ينبغي أن تحظى بنفس أولوية "الوفاة والاصابة البدنية" بقدر ما يتعلق الأمر بالأولوية على الضرر للممتلكات. وكلف الرئيس لجنة الصياغة بمهمة اتخاذ التدابير اللازمة لمعالجة هذه النقطة على النحو الملائم. وفضلاً عن ذلك، وافقت اللجنة على إيضاح أن الإشارة في السطر الأول من المادة ٢٣ ينبغي أن تكون إلى "الفقرة ٢ من المادتين ٤ و ١٩".

٩٩:٣ وفيما يخص المادة ٢٣ كذلك، دعا وفد اللجنة إلى النظر في اقتراح تعديل على النحو المبين في المرفق بورقة العمل LC/33-WP/3-16. وعلق وفد آخر على ذلك فاعتبر أن جوهر الاقتراح مناسب في سياق القانون البحري. غير أن هذا الوفد لاحظ أن الاقتراح يمكن أن تكون له آثار بالنسبة للأحكام الخاصة بالمنتدى في الاتفاقية. وفيما يخص هذه المداولة الأخيرة، لاحظ الرئيس أن التعديل المقترح قد لا يكون مناسباً في سياق الطيران. وعلى هذا الأساس، اختتمت اللجنة نظرها في المادة ٢٣.

١٠٠:٣ حولت اللجنة بعد ذلك اهتمامها إلى المادة ٢٤ (التعويض الإضافي). وأعرب وفد عن قلقه إزاء هذا النص واقترح أن تنتظر اللجنة في أطروحته الواردة في ورقة العمل LC/33-WP/3-5. وأعاد هذا الوفد إلى الأذهان اعتراضاته الرئيسية على مشروع النص. ورأى هذا الوفد أن الاقتراح يمنع حصول الضحية على تعويض إضافي من الناقل حتى إذا كان الناقل في وضع يسمح له بالدفع، ولا يتعين عليه استخدام أمواله الخاصة لا للشرية الأولى ولا الثانية. ويتعارض مشروع النص مع المبادئ الأساسية لقانون المسؤولية التقصيرية، ويشير مسائل دستورية ولا يقدم فعلياً أي حافز لكي يلتزم الناقل بمسؤوليته الأخلاقية ويمتثل التدابير الأمنية. ولاحظ الوفد أن وضع حد أقصى لا يمكن تجاوزه على الرغم من التصرفات القائمة على الخطأ لا يتماشى مع المبادئ القانونية الأساسية. ودعا اللجنة إلى النظر في اقتراحه الوارد في الفقرة ٤ من ورقة العمل المذكورة آنفاً، والذي يدعو إلى استثناءات لتحديد المسؤولية في حالة عدم امتثال الإدارة العليا واجباتها الإشرافية أو عدم اختيارها عاملها ووكلائها بصورة سليمة.

١٠١:٣ لاحظ المقرر أن وضع حد أقصى صارم للمسؤولية يعتبر ضرورياً للمشغلين بوصفه عوضاً عن قبول نظام مسؤولية صارم، ولاحظ أن هذه السمة تظل في الوقت ذاته عنصراً مثيراً للجدل. وأحال اللجنة إلى الاعتبارات التي تتضمنها الفقرتان ٣-١٥ و ٤-٦ من تقرير المقرر. وأوضح أنه في حالة تجاوز الحد الأقصى للمسؤولية بسهولة، لن يعود الصك الجديد أساساً بمثابة آلية لتعويض الضحايا بسرعة بل سيؤدي بدلاً من ذلك إلى التقاضي بشأن موضوع سلوك الناقل.

١٠٢:٣ في المناقشة التي أعقبت ذلك، أوضحت أربعة وفود أنها تشاطر الوفد الذي تحدث في السابق القلق مشاطرة تامة.

١٠٣:٣ رأى أحد الوفود، بدعم من عدة وفود أخرى، أن المشروع الحالي يلبي بشكل معقول المصالح الأساسية للضحايا. وأعرب هذا الوفد عن بعض القلق إزاء الاقتراح الوارد في الفقرة ٤ من ورقة العمل LC/33-WP/3-5 وفكرة "المسؤولية" المشتركة والمتعددة لآلية التعويض الإضافي. وأشار وفد آخر إلى أن الغرض من الاتفاقية هو إدارة المخاطر وتعيين المسؤولية مع ضمان تعويض الضحايا. واعتبر سمة الحد الأقصى الصارم ضرورية لنجاح المشروع بكامله. واقترح وفد آخر النظر إلى هذه المداخلات في سياق التحول النمطي الذي حدث، ولا سيما في الحالة التي تكون فيها شركات الطيران ضحايا أبرياء. وفي الحالات النادرة حيث ساهمت شركات الطيران جزئياً في الأضرار، لا يزال من الضروري اللجوء إلى مبادئ قانون المسؤولية التقصيرية؛ وذكر الوفد بأن أي خروج عنه يجب أن يكون معقولاً وذلك ليبقى قابلاً للتصديق عليه. وأشار الوفد إلى ورقة العمل LC/33-WP3-21 التي قدمها، والتي تقترح بأن يتم النظر في المادتين ٢٤ و ٢٧ جنباً إلى جنب، والتي تحتوي على اقتراح لتوسيع إطار الحالات التي يمكن فيها التماس تعويض إضافي.

١٠٤:٣ وأعرب وفد آخر عن رأي مفاده أنه ينبغي ألا يُعفى المشغل سوى عندما لا توجد أي نية من جانبه وأن مفهوم الإدارة العليا ينبغي أن يشمل جميع الأشخاص الذين يتخذون قرارات ملزمة باسم المشغل، ودعم وفد آخر هذه الفكرة. وفيما يتعلق بعبء الإثبات في الفقرة ٢، أعرب وفدان عن رأي مفاده أنه ينبغي أن يوضع على عاتق المشغل بدلاً من الضحية. واقترح أحد الوفود النظر في إلقاء عبء الإثبات على آلية التعويض الإضافي.

١٠٥:٣ واعتبر أحد المراقبين، كما فعل العديد من الوفود، المادة ٢٤ حجر الزاوية في الاتفاقية بكاملها، وذكر أن النتائج بشأن هذه النقطة من شأنها أن تحدد ما إذا كان يمكن أن يدعم قطاع الصناعة هذا الصك. ولاحظ المراقب أنه ستتاح المزيد من الأموال لتعويض الضحايا مما هو الحال في ظل قانون المسؤولية التقصيرية العادي، في شكل من أشكال التأمين وآلية التعويض الإضافي. وبالإضافة إلى ذلك، تم تأمين تعويض عاجل نتيجة لفرض مسؤولية صارمة على جزء من شركات الطيران. وفيما يتعلق بنقطة المسؤولية الأخلاقية، ذكر أنه لدى شركات الطيران كل حافز لتجنب كل فعل من أفعال التدخل غير المشروع وأنها تحملت مسؤوليتها من حيث الشروط الأمنية بجدية. وردد أحد الوفود هذا الشعور الذي لاحظ أن المسائل الأمنية في الطيران قد نظمت إلى أقصى حد وذلك ليس فقط في الملحق ١٧ بل وأيضا من خلال أفضل ممارسات الصناعة.

١٠٦:٣ وأعرب وفدان آخران عن رأي مفاده أنه من الضروري وضع حد أقصى للمسؤولية. وفي نظرهما، يسعى المشروع الحالي إلى تحقيق توازن فيما يتعلق بمصالح المشغل والضحايا، مع ضمان ألا يكون المشغل مثقلاً بالأعباء.

١٠٧:٣ وأشار أحد الوفود، الذي كان في البداية قد تشاطر قلقاً مماثلاً بشأن الخروج عن المبادئ التقليدية لقانون المسؤولية التقصيرية، إلى أنه قد توصل إلى فهم أفضل للمبادئ والأفكار الواردة في النص الحالي للمادة ٢٤. ولدى تبني هذه المبادئ، يجب إدراك أن الاتفاقية لم تعد تمثل النظام التقليدي لقانون المسؤولية التقصيرية. وهذا الوفد على استعداد لقبول هذا الهيكل الجديد ويضع في اعتباره الشواغل التي أعرب عنها آخرون، والتي قدمت من منظور مختلف. لذلك كان لا بد للجنة إيجاد منظور مشترك، بحيث أن المشروع سوف يفشل خلاف ذلك. ودعا هذا الوفد اللجنة إلى تجاوز الرؤية للنظر إلى ما يقترح على أنه مجرد نظام آخر لقانون المسؤولية التقصيرية والمضي قدماً نحو تحقيق رؤية تركز على تقاسم المسؤولية والتكاليف في حالة وقوع أحداث استثنائية. ومع ذلك هناك حاجة إلى تناول بعض التفاصيل فيما يتعلق بالفقرتين ٢ و ٣ من المادة ٢٤، بما أن مستوى السلوك المطلوب لتجاوز الحد الأقصى وبعض الأوضاع تظل ضيقة النطاق للغاية. ودعا هذا الوفد اللجنة إلى مناقشة هذه الفقرات على هذا الأساس بشكل بناء. وفي سياق مماثل، أعرب وفد آخر عن رأي مفاده أن الأساس المنطقي وراء الفلسفة المبتكرة للمادة ٢٤ يبرر النظر في حلول جديدة.

١٠٨:٣ لم تتم الموافقة على اقتراح بحذف المادة ٢٤. وبدلاً من ذلك، قررت اللجنة الإبقاء عليها والمضي قدماً في مناقشتها.

١٠٩:٣ وخلال المناقشة التي تلت ذلك، اقترح أحد الوفود أن يستعاض عن عبارة "الشخص الذي يطلب التعويض" الواردة في مقدمة الفقرة ٢ بعبارة "آلية التعويض الإضافي"، واقترح وفد آخر وضع أعباء الإثبات المنصوص عليها في الفقرة ٢ على عاتق المشغل بدلا من الضحية. ولم توافق اللجنة على أي من هذين الاقتراحين.

١١٠:٣ وطلب أحد الوفود توضيحا بشأن القيمة القانونية لعبارة "المعيار السائد في الصناعة" المشار إليها في الفقرة ٣. وأوضح أحد المراقبين أن اتحاد النقل الجوي الدولي يقوم بالتحقق مما إذا كانت شركات الطيران الأعضاء لديه تتبع المعايير القانونية الواجبة التطبيق، تلك التي حددها الايكاء أو غيرها، مثل القوانين واللوائح الوطنية، والتي تنعكس في ما يسمى بمعايير اتحاد النقل الجوي الدولي التي تستخدم لعمليات التدقيق في شركات الطيران الأعضاء لديه. وإذا اتبعت شركة طيران هذه المعايير، فإنه لا يمكن اعتبارها مسؤولة عن إهمال جسيم إذا حدث فعل غير مشروع، رغم أنه قد تكون هناك أسباب أخرى تدعو شركات الطيران للمطالبة باعتبارها مسؤولة عن إهمال غير جسيم.

١١١:٣ وكان من رأي أحد الوفود أن مثل هذا الاحتمال غير وارد تقريبا، مشيرا إلى القلق الذي أعرب عنه فيما يتعلق بتجاوز الحد الأقصى للمسؤولية. وتكون الحالة الوحيدة عندما يقوم الناقل بارتكاب الفعل. وفيما يتعلق باستخدام الناقل لحجة معايير الصناعة لتفادي تجاوز الحد الأقصى، اعتبر الوفد أن هذا هو الحل العملي لأن ذلك يعتبر من أفضل الممارسات لهذه الصناعة، ومن ثم فإنه ينبغي النظر إليها لأغراض الفقرة ٢ ب).

١١٢:٣ واقترح أحد الوفود، إذا كان من المقرر الإبقاء على المادة ٢٤ كما قررت اللجنة، فينبغي إجراء التغييرات التالية: اضافة عبارة "العاملين والوكلاء" إلى "الإدارة العليا" في مقدمة الفقرة ٢، والاستعاضة عن عبارة "بالتعاضد عن مخاطرة معروفة ومرجح حدوثها" الواردة في الفقرة ٢ ب) (٣) بعبارة "إهمال ومعرفة أنه من المرجح حدوث الضرر".

١١٣:٣ وأعرب وفدان عن تأييدهما بالنسبة إلى الاقتراح الأول. وأوضح أحدهما أنه نظرا لزيادة ممارسة الاستعانة بمصادر خارجية بالنسبة للخدمات، بما في ذلك في مجال الأمن، قد تفقد شركات الطيران السيطرة على الأنشطة المنفذة بالاستعانة بمصادر خارجية. غير أن أربعة وفود ومراقب أعربوا عن عدم موافقتهم على هذا الاقتراح، موضحين أن ذلك سيخل النظام كما تم تصميمه وأن اعتماد أي صيغة يمكن أن تؤدي إلى تجاوز الحد الأقصى للمسؤولية من المرجح أن يفتح الباب لإفلاس شركات الطيران مع عواقب اجتماعية وخيمة. ومن ثم تم رفض هذا الاقتراح.

١١٤:٣ وبما أن التغيير المقترح إدخاله على الفقرة ٢ ب) (٣)، وأخذا في الاعتبار أن الربط بين هذا الحكم مع الفقرة ٣ عند الإشارة إلى "المعيار السائد في الصناعة" قد أثار قلقا خلال المناقشة السابقة، فقد تقرر مواصلة النظر في هذه المسألة في الاجتماع المقبل.

١١٥:٣ دعا الرئيس بعد ذلك السويد لإدخال الوثيقة المؤقتة رقم ١ التي تتضمن التقرير المقدم من "أصدقاء الرئيس، الفريق رقم ٢" بالنسبة إلى نص منقح للمادة ٧ بشأن التأمين. وتمت الموافقة على النص المنقح كما اقترح دون مناقشة.