



الجمعية العمومية - الدورة السابعة والثلاثون اللجنة القانونية

البند ٥٨ من جدول الأعمال: تقرير مرحلي عن بند تعويض الأضرار التي تلحقها الطائرات بالأطراف الثالثة والنتيجة
عن أفعال التدخل غير المشروع أو المخاطر العامة"

تقرير مرحلي عن تعويض الأضرار التي تلحقها الطائرات
بالأطراف الثالثة والنتيجة عن أفعال التدخل غير المشروع أو المخاطر العامة
(ورقة مقدمة من مجلس الايكاو)

الموجز التنفيذي

تقدم هذه الورقة، لإعلام الجمعية العمومية، تقريراً مرحلياً حول البند ذي الأولوية رقم ١ في برنامج العمل العام الخاص باللجنة القانونية، بعنوان "تعويض الأضرار التي تلحقها الطائرات بالأطراف الثالثة والنتيجة عن أفعال التدخل غير المشروع أو المخاطر العامة". وبعد الدورة ٣٦ للجمعية العامة، عقدت اللجنة القانونية جلسة لمعالجة هذا الموضوع، تلاها المؤتمر الدبلوماسي الذي اعتمد اتفاقيتين: اتفاقية تعويض الأضرار التي تلحقها الطائرات بالأطراف الثالثة بسبب أفعال التدخل غير المشروع، واتفاقية تعويض الأضرار التي تلحقها الطائرات بالأطراف الثالثة. ويمكن الاطلاع على موجز لكل اتفاقية في التذييل المرفق بهذه الورقة. كما اعتمدت الجمعية العمومية قرارين تناولتهما هذه الورقة باختصار. ويتعلق القرار رقم ٢ بالاتفاقية الأولى والحاجة الى قيام لجنة تحضيرية بالعمل اللازم قبل دخول الاتفاقية حيز التنفيذ؛ وتقدم بعض المعلومات حول عمل اللجنة.

الإجراء: عقب النظر في تقرير حول هذا البند في دورتها الأخيرة، يرجى من الجمعية العمومية أن تقوم بما يلي:

(١) أن تأخذ علماً بالمعلومات المستحدثة الواردة في هذه الورقة.

(٢) أن تحت الدول على التصديق على الاتفاقيتين.

الأهداف الإستراتيجية:	ترتبط هذه الورقة بالهدف الاستراتيجي F لأنه يقدم معلومات حول إعداد واعتماد الصكين المتعلقين بقانون الجو الدولي.
الآثار المالية:	ليست هناك حاجة لموارد إضافية.
المراجع:	Doc 9920, <i>Convention on Compensation for Damage to Third Parties, Resulting from Acts of Unlawful Interference Involving Aircraft</i> Doc 9919, <i>Convention on Compensation for Damage Caused by Aircraft to Third Parties</i> <i>Final Act of the International Conference on Air Law, (Montréal, 20 April to 2 May 2009)</i>

-١- المقدمة

١-١ نظرت الجمعية العمومية في الدورة ٣٦ في الوثيقة A36-WP/11 (تقرير مرحلي عن تعويض الأضرار التي تلحقها الطائرات بالأطراف الثالثة بسبب أفعال التدخل غير المشروع أو المخاطر العامة). وتم التذكير بأنه سبق للمجلس أن حدد لهذا البند، في ٢٩ نوفمبر ٢٠٠٥، الأولوية رقم ١ من برنامج العمل العام للجنة القانونية. وعرضت الورقة تقريراً حول اجتماعات المجموعة الخاصة المنبثقة عن المجلس حول تحديث اتفاقية روما لعام ١٩٥٢، التي تتناول هذا البند. واتفقت اللجنة القانونية على أن العمل قد نضج بما فيه الكفاية لينقل إلى اللجنة القانونية. وفي ٧ ديسمبر ٢٠٠٧، اتفق المجلس على أن يعقد دورته ٣٣ للجنة القانونية في مونتريال من ٢١ أبريل إلى ٢ مايو ٢٠٠٨. وبعد النظر في تقرير اللجنة القانونية، قرر المجلس في ٢٣ يونيو ٢٠٠٨، عقد مؤتمر دبلوماسي من ٢٠ أبريل إلى ٢ مايو ٢٠٠٩ في مقر الإيكاو، لاستكمال واعتماد نص مسودتي الاتفاقيتين حول الموضوع الذي أعدته المجموعة الخاصة التابعة للمجلس واللجنة القانونية.

٢-١ حصل هذا البند على الأولوية رقم ١ في جدول أعمال اللجنة القانونية.

-٢- نتائج المؤتمر الدبلوماسي

١-٢-١ الاتفاقيتان

١-١-٢ حضرت المؤتمر وفود من ٨١ دولة ومراقبون من ١٦ منظمة دولية وهيئات أخرى. واعتمد المؤتمر، في ٢ مايو ٢٠٠٩، وبعد اختتام مداوالاته، نصي الصكين التاليين:

أ) اتفاقية التعويض عن الضرر الذي يلحق بأطراف ثالثة والنتائج عن أفعال التدخل غير المشروع التي تشمل الطائرات (يشار إليها عادة "باتفاقية التدخل غير المشروع") (الوثيقة رقم 9920 Doc)؛

ب) اتفاقية تعويض الضرر الذي تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة (يشار إليها عادة "باتفاقية المخاطر العامة") (الوثيقة رقم 9919 Doc).

٢-١-٢ ويمكن الاطلاع على الوثيقتين رقم 9920 Doc ورقم 9919 Doc على شبكة الإيكاو-نت على <http://www.icao.int/icaonet/>. وهناك حزم من الإجراءات الإدارية متاحة في مجموعة الاتفاقية على موقع الإيكاو (www.icao.int) لمساعدة الدول في عملية التصديق.

٣-١-٢ وقّعت ٧ دول على اتفاقية التعويض عن الضرر الناتج عن التدخل غير المشروع، و ٩ دول على اتفاقية المخاطر العامة. وتتوفر قائمة الدول الموقعة في مجموعة الاتفاقية.

٤-١-٢ تنشئ اتفاقية تعويض التدخل غير المشروع صندوقاً دولياً للطيران المدني للتعويض عن الأضرار ("الصندوق الدولي") يديره جهاز رئيسي يسمى مؤتمر الأطراف، الذي يتألف من الدول الأطراف. ووفقاً للبند ٩ (ع) يعقد مؤتمر الأطراف ترتيبات باسم الصندوق الدولي مع الإيكاو. ويقوم المؤتمر طبقاً للمادة ٩ (ف) بما يلي:

"الطلب من منظمة الطيران المدني الدولي الاضطلاع بدور مساعد وإرشادي وإشرافي فيما يتعلق بالصندوق الدولي بقدر ما يتعلق الأمر بمبادئ وأهداف اتفاقية الطيران المدني الدولي، المحررة في شيكاغو بتاريخ ٧/١٢/١٩٤٤. ويجوز للإيكاو أن تضطلع بهذه المهام وفقاً لقرارات مجلسها المتعلقة بهذا الشأن".

٥-١-٢ يمكن الاطلاع على موجز للأحكام الأساسية من كل اتفاقية في التذييل المرفق بهذه الورقة.

١-٣ القرارات

١-١-٣ أدرج قراران في الوثيقة الختامية التي وقعت عليها ٧٢ دولة. وتوجد الوثيقة الختامية على موقع الايكاو <http://www.icao.int/DCCD2009/>.

٣-١-٣ يدعو القرار رقم ١ الدول إلى النظر في إمكانية التصديق على الاتفاقيتين وإيداع صكوك التصديق لدى منظمة الطيران المدني الدولي. كما يدعو القرار الأمين العام للايكاو إلى أن يحيط الدول علماً بهذا القرار في الحال. وقد تم ذلك من خلال رسالتي الدولة LE 3/42, LE 3/43-09/82 بتاريخ ٢٠ نوفمبر ٢٠٠٩. قرر المجلس، في الجلسة الثانية من الدورة ١٩٠، المنعقدة في ١٩/٥/٢٠١٠، أن يدعو الجمعية العمومية إلى حث الدول على التصديق على الاتفاقيتين المذكورتين.

٣-١-٣ يتعلق القرار رقم ٢ باتفاقية التعويض عن الضرر الناتج عن أفعال التدخل غير المشروع وضرورة القيام بعمل تحضيري بشأن الصندوق الدولي لضمان تشغيله وقت دخول الاتفاقية حيز النفاذ. وقرر المؤتمر في هذا الصدد إنشاء لجنة تحضيرية إلى حين دخول الاتفاقية حيز النفاذ، لإنشاء الصندوق الدولي، تتألف من أشخاص ترشحهم الدول الست عشرة المذكورة في القرار. ومن بين وظائف اللجنة ضمان إنشاء الصندوق الدولي، وأن يصبح جاهزاً للتشغيل خلال عامين من موعد اعتماد الاتفاقية، وألا يتأخر عن موعد دخول الاتفاقية حيز النفاذ.

٤-١-٣ تم توجيه اللجنة لصياغة طلب يتفق مع المادة ٩ (ف) من الاتفاقية، أي لقيام منظمة الايكاو بدور مساعد أو إرشادي أو إشرافي بقدر ما يتعلق الأمر بمبادئ وأهداف اتفاقية شيكاغو. لم تتلق الايكاو مثل هذا الطلب، وسيقدم أي طلب يستلم إلى المجلس كي ينظر فيه ويتخذ قراراً بشأنه.

٥-١-٣ يدعو القرار الدول المشاركة في اللجنة إلى تنظيم وتقديم الدعم حسب ما يلزم لتمكين اللجنة من أداء وظائفها.

٦-١-٣ عقدت اللجنة اجتماعاً أولياً في مقر الايكاو من ٨ إلى ٩ سبتمبر ٢٠٠٩، وعقدت اجتماعها الأول في برينوريا، جنوب أفريقيا، من ٢٥ إلى ٢٧ يناير ٢٠١٠، واجتماعها الثاني في لندن، المملكة المتحدة، من ٢١ إلى ٢٣ يونيو ٢٠١٠. وقد خطط لعقد اجتماعات إضافية. وتعمل اللجنة على نطاق واسع من المسائل تنفيذاً لمهمتها، منها لوائح الصندوق الدولي؛ وتوصية حول فترة ومبلغ المساهمات الأولية في الصندوق؛ وخطوط توجيهية حول التعويض، وخطوط توجيهية حول الاستثمار؛ وخطوط توجيهية حول المساعدة عند وقوع حوادث في الدول غير الأطراف.

٤- الخلاصة

١-٤ نجح المؤتمر الدبلوماسي الذي انعقد في المقر الرئيسي لمنظمة الطيران المدني الدولي في الفترة من ٢٠ نيسان/أبريل إلى ٢ أيار/مايو ٢٠٠٩ في استكمال واعتماد نص مشروع الاتفاقيتين اللتان قامت بوضعهما اللجنة القانونية والفريق الخاص التابع للمجلس والمعني بتحديث اتفاقية روما لعام ١٩٥٢ حول موضوع "تعويض الأضرار التي تلحقها الطائرات بالأطراف الثالثة بسبب أفعال التدخل غير المشروع أو المخاطر العامة". وفيما يتعلق باتفاقية التدخل غير المشروع، يجري العمل داخل اللجنة التحضيرية لضمان عمل الصندوق بحلول موعد دخول الاتفاقية حيز التنفيذ.

التذييل

ألف - ملخص بأهم الأحكام في اتفاقية التعويض عن الضرر الذي يلحق بأطراف ثالثة والنتائج عن أفعال التدخل غير المشروع التي تشمل طائرات

- ١- تسري الاتفاقية بموجب الفقرة ١ من المادة الثانية على الأضرار التي تلحق بالأطراف الثالثة في إقليم دولة طرف وتتسبب فيها طائرة في حالة طيران في رحلة دولية نتيجة لفعل تدخل غير مشروع. وتؤكد هذه المادة التعويض في أي دولة طرف سواء كان المشغل تابعا للدولة الطرف أو لم يكن تابعا لها. وفي بعض الحالات يمكن أن تسري الاتفاقية أيضا على الأضرار التي تحدث في دولة غير طرف. فإذا تسبب مشغل الطائرة في دولة طرف في حدوث أضرار في دولة غير طرف يجوز لمؤتمر الأطراف تقديم دعم مالي لمشغل الطائرة (المادة الثامنة والعشرون).
- ٢- بالرغم من وجود عنصر دولي في الفقرة ١، فإن الفقرة ٢ من المادة الثانية تنص على إمكانية سريان الاتفاقية في الحالات المحلية. كما تنطبق الاتفاقية، وفقا لخيار الدولة الطرف على الأضرار التي تقع في إقليم تلك الدولة الطرف وتتسبب فيها طائرة في حالة طيران بخلاف حالة الطيران الدولي، نتيجة لفعل تدخل غير مشروع.
- ٣- مسؤولية مشغل الطائرة عن التعويض مسؤولية محددة. وتذكر الفقرة ١ من المادة الثالثة ببساطة أن المشغل يتحمل مسؤولية التعويض عن الضرر بشرط أن يكون السبب في الضرر طائرة في حالة طيران. ولا حاجة لكي يثبت المدعي تلك المسؤولية. ويدفع التعويض أيضا عن الأضرار الناجمة عن الوفاة أو الإصابة البدنية أو الإصابة العقلية وعن الأضرار بالململكات. كما يعرض أيضا عن الأضرار البيئية إذا وجد نص على التعويض في قانون الدولة التي وقع فيها الضرر.
- ٤- وطبقا للمادة الرابعة تكون مسؤولية مشغل الطائرة محدودة استنادا إلى وزن الطائرة الذي يتراوح بين ٧٥٠ ٠٠٠ وحدة من وحدات حقوق السحب الخاصة بالطائرة الصغيرة و٧٠٠ ٠٠٠ ٠٠٠ وحدة من وحدات السحب الخاصة بالطائرات الكبيرة. ويمكن تجاوز هذا السقف في ظروف استثنائية فقط (انظر الفقرة ١٢ أدناه).
- ٥- يتصور طبقا للمادة الثامنة إنشاء هيئة تسمى الصندوق الدولي للطيران المدني للتعويض عن الأضرار ("الصندوق الدولي") يكون هدفه الرئيسي دفع تعويض للأشخاص الذين تلحق بهم أضرار في إقليم دولة طرف وتقديم الدعم المالي عندما يتسبب مشغل الطائرة في دولة طرف في إلحاق أضرار في دولة غير طرف (على النحو الموصوف أعلاه بالفقرة ١) وتقرير ما إذا كان يتعين تقديم تعويض إضافي إلى الركاب على متن طائرة شملها حدث. ويدفع التعويض بواسطة الصندوق الدولي بالقدر الذي يتجاوز حدود المبلغ الكلي للتعويضات طبقا للمادة الرابعة (الفقرة ١ من المادة الثامنة عشرة). وبمعنى آخر إذا حدث ضرر يكون مشغل الطائرة مسؤولا عنه فإنه يدفع الحد الأقصى المحدد له ثم يقوم الصندوق الدولي بدفع تعويض إضافي فوق الحد الأقصى للتعويض. ويتوقع أن يحصل مشغلو الطائرات على تأمين يصل إلى الحد الأقصى المحدد وإذا لم يتوفر التأمين أو إذا توفر بتكلفة لا تتفق مع التشغيل المستمر للنقل الجوي يجوز للصندوق الدولي دفع التعويض عن الأضرار التي كان المشغل مسؤولا عنها بموجب المادتين الثالثة والرابعة (الفقرة ٣ من المادة الثامنة عشر).

- ٦- وبصفة عامة يبلغ الحد الأقصى للتعويضات ٣ بليون وحدة من وحدات حقوق السحب الخاصة للصندوق الدولي عن كل حدث (الفقرة ٢ من المادة الثامنة عشرة).
- ٧- يتمتع الصندوق الدولي بشخصية اعتبارية دولية ويشتمل على مؤتمر للأطراف يكون هو الهيئة الرئيسية لرسم السياسات ويتألف من الدول الأطراف كما تكون للصندوق أمانة يرأسها مدير. ويقوم مؤتمر الأطراف من جملة أمور بوضع قواعد الصندوق الدولي والمبادئ التوجيهية للتعويض والاستثمار وتحديد الاشتراكات في الصندوق وتعيين الحالات التي يمكن فيها تقديم الدعم المالي للمشغل في حالة وقوع حوادث في بلد غير طرف. وترد في المادة التاسعة قائمة بسلطات وواجبات مؤتمر الأطراف. ويجتمع مؤتمر الأطراف مرة واحدة في السنة ما لم يتقرر خلاف ذلك.
- ٨- طبقا للمادة الثانية عشرة تكون الاشتراكات في الصندوق مبالغ إلزامية تُحصّل عن كل راكب مغادر وكل طن من البضائع المغادرة على رحلة تجارية دولية من مطار في دولة طرف. وفي حال تقديم دولة طرف لإعلان اختياري بموجب الفقرة ٢ من المادة الثانية تُحصّل هذه المبالغ عن كل راكب وعن كل طن من البضائع المغادرة عن أي رحلة تجارية بين المطارين في هذه الدولة الطرف لا تجمع مع الاشتراكات المحصلة فيما يخص كل راكب وكل طن من البضائع أكثر من مرة واحدة في كل رحلة سواء تضمنت هذه الرحلة محطة وقوف أو عملية تحويل واحدة أو أكثر. ومن المتوقع أن يحدد مؤتمر الأطراف حجم الاشتراكات من الطيران العام. ويتعين أن يقوم المشغل بجمع المبالغ وتحويلها إلى الصندوق الدولي. وعموما ينبغي ألا تتجاوز المبالغ الإجمالية للاشتراكات التي يجمعها الصندوق الدولي ضمن فترة سنتين متتاليتين ٩ بلايين وحدة من وحدات السحب الخاصة (الفقرة ٣ من المادة الرابعة عشرة).
- ٩- تنص المادة الرابعة عشرة على أنه يجب أن يقرر مؤتمر الأطراف فترة ومعدل الاشتراكات عن الركاب والبضائع المغادرة من دولة طرف التي يجب دفعها من تاريخ بدء سريان الاتفاقية بالنسبة للدولة الطرف. كما ينبغي أيضا دفع الاشتراكات الأولية بالنسبة للركاب والبضائع المغادرة على رحلات يغطيها إعلان اختياري محلي. كما يتعين تحديد الاشتراكات حتى يصل حجم الأموال المتاحة إلى ٣ بليون وحدة من وحدات السحب الخاصة في خلال أربع سنوات. وإذا رئي أن الأموال المتاحة كافية بالمقارنة إلى التعويض المحتمل أو المساعدة المالية التي سيتم تقديمها في المستقبل القريب وتبلغ رقم ٣ بلايين وحدة من وحدات السحب الخاصة، يجوز لمؤتمر الأطراف وقف جمع الاشتراكات.
- ١٠- في حالة فشل المشغل في جمع الاشتراكات أو تحويلها، يقوم المدير باتخاذ التدابير الملائمة لاسترداد المبلغ المستحق عليه (الفقرة ٢ من المادة الخامسة عشرة). على كل دولة طرف أن تكفل تقديم إحصاءات معينة وبيانات أخرى إلى الصندوق الدولي. وقد يؤدي العجز عن فعل ذلك إلى تحميل الدولة الطرف المسؤولية عن العجز الناشئ في الاشتراكات (المادة السادسة عشرة).
- ١١- إذا كان الضرر قد تسبب فيه المدعي أو الضحية أو ساهم في حدوثه يعفى المشغل كلياً أو جزئياً من المسؤولية في دفع التعويض (المادة العشرون).
- ١٢- مثلما ذكر في الفقرة ٤ أعلاه، فإن مسؤولية المشغل يمكن تخفيضها في حالات استثنائية. فبموجب المادة ٢٣ يجوز للشخص الذي لحق به الضرر أن يطالب بتعويض إضافي من المشغل بقدر ما يكون المبلغ الإجمالي للأضرار يتجاوز المبلغ الكلي المستحق الدفع بموجب المادة الرابعة والفقرة ٢ من المادة ١٨ (أي تجاوز مبالغ التعويض الطبقتين الأولى والثانية). ولكي ينجح المدعي في ذلك يجب عليه أن يثبت أن المشغل أو أحد موظفيه قد أسهم في وقوع الحدث عن طريق الفعل أو الامتناع عن الفعل عن قصد التسبب في الضرر أو بإهمال مع علمه باحتمال حدوث الضرر. وفي حالة مساهمة الموظف في حدوث الضرر لا يكون المشغل مسؤولاً عن التعويض الإضافي إذا أثبت أن نظاماً ملائماً قد تم

وضعه لاختيار ومراقبة موظفيه. وتحدد الفقرة ٤ من المادة ٢٣ الحالات التي لا يفترض فيها أن يكون المشغل أو احد كبار موظفيه قد تصرف برعونة.

١٣- يكون للمشغل حق الرجوع وفقا للمادة ٢٤ على أي شخص ارتكب فعل التدخل غير المشروع أو نظمته أو موله وعلى أي شخص آخر. وعلى نحو مماثل يكون للصندوق الدولي الحق في الرجوع إذا قدم مدفوعات للمدعي، على أي شخص ارتكب الفعل أو نظمته أو موله وعلى المشغل وفقا للشروط التي حددتها المادة ٢٣ وعلى أي شخص آخر (المادة ٢٥).

١٤- تضع المادة ٢٦ قيودا محددة على الحق في الرجوع.

١٥- وطبقا للمادة ٢٧ لا يقبل أي حق بالرجوع على مالك أو مؤجر أو ممول للطائرة لا يكون مشغلا لها أو على الصانع في حالات معينة.

١٦- تنص المادة ٢٩ على الانتصاف الخالص. ولا يجوز رفع دعوى أيا كان أساسها للتعويض عن ضرر لحق بطرف ثالث بسبب فعل من أفعال التدخل غير المشروع إلا ضد المشغل أو الصندوق الدولي بموجب هذه الاتفاقية أو المسؤولية التقصيرية. ولا تقبل أي مطالبات من طرف ثالث ضد أي شخص آخر. بيد أن حكم الانتصاف الخالص لا ينطبق على دعوى ترفع على شخص ارتكب فعلا أو نظمته أو موله.

١٧- توجد أحكام إجرائية أخرى في الفصل السابع. ويجوز رفع دعوى التعويض أمام محكمة واحدة أي أمام محاكم الدولة الطرف التي وقع الضرر في إقليمها (الفقرة ١ من المادة ٣٢). كما أن الأحكام الصادرة من المحكمة تصبح إذا جاز إنفاذها في محكمة الدولة الطرف قابلة النفاذ في أي دولة طرف أخرى بالرغم من إمكانية رفض الاعتراف بالحكم أو إنفاذه في بعض الحالات المعينة (المادة ٣٤).

١٨- يبدأ سريان الاتفاقية وفقا للمادة الأربعين اعتبارا من اليوم الثمانين بعد المائة لتاريخ ايداع الوثيقة الخامسة والثلاثين للتصديق بشرط أن يكون العدد الكلي للركاب المغادرين في السنة السابقة من مطارات الدول التي صدقت عليها قد وصل إلى ٧٥٠.٠٠٠.٠٠٠ راكب كما يظهر من إقرارات هذه الدول. وإذا قدمت الدولة إقرارا اختياريا بالرحلات المحلية ينبغي عليها أن تعلن العدد الإجمالي للركاب المغادرين على رحلات تجارية دولية من المطارات الموجودة في إقليمها في السنة السابقة وينبغي حساب ذلك الرقم من العدد ٧٥٠.٠٠٠.٠٠٠ راكب.

باء - ملخص بالأحكام الرئيسية باتفاقية التعويض عن الضرر الذي تلحقه الطائرات بأطراف ثالثة

١٩- تسري الاتفاقية على الأضرار التي تلحق بالأطراف الثالثة في إقليم دولة طرف وتتسبب فيها طائرة في حالة طيران في رحلة جوية دولية بخلاف الضرر الناشئ عن فعل تدخل غير مشروع. وبمعنى آخر أنها تشمل جميع الحالات التي تشملها الاتفاقية الأخرى. كما تسمح الفقرة ٢ من المادة ٢ بإمكانية إعلان الدولة سريان نظام الاتفاقية على رحلاتها المحلية.

٢٠- وطبقا للفقرة ١ من المادة الثالثة يتحمل المشغل مسؤولية التعويض عن الضرر الذي لحق بأطراف ثالثة بشرط أن يكون سبب الضرر طائرة في حالة طيران. وهذه المسؤولية محددة وتستند إلى الخطأ. كما يُدفع التعويض أيضا عن الأضرار الناجمة عن الوفاة والإصابة الجسدية والإصابة العقلية وكذلك الضرر الذي يلحق بالمتلكات والضرر البيئي بالقدر الذي يكون فيه هذا التعويض منصوصا عليه بموجب قانون الدولة الطرف التي وقع الضرر في إقليمها.

٢١- تمثل المادة الرابعة نقطة الخلاف الأساسية بين الاتفاقيتين. ففي حالة الضرر الناتج عن أفعال التدخل غير المشروع، تكون مسؤولية المشغل عموماً مسؤولية محددة ومقيدة بالرغم من أن هذا التقييد يمكن تخفيفه في حالات معينة. ولا يوجد مثل هذا التقييد في اتفاقية المخاطر العامة على الأقل عندما يكون المشغل مهملًا أو عندما لا يعود الضرر كلياً لرعونة شخص آخر.

٢٢- وفقاً للفقرة ١ ومن المادة الرابعة يكون المشغل مسؤولاً مسؤولية مطلقة عن كل حدث استناداً إلى وزن الطائرة المتسببة في الحادث. وتتطابق فئات وكميات الوزن مع تلك الواردة في المادة الرابعة من اتفاقية التعويض عن التدخل غير المشروع. وفي الواقع فإن مسؤولية المشغل المطلقة مسؤولية محددة السقف. إلا أن هذه الحدود تسري إذا أثبت المشغل عدم إهماله أو أن الضرر يعود فقط لإهمال شخص آخر. وكانت نتيجة هذه المسؤولية المطلقة غير المحددة للمشغل أن اتفاقية المخاطر العامة لم تنص على صندوق دولي أو أحكام ذات صلة. ورأى واضعو الصياغة أن الضرر الذي يلحق بأطراف ثالثة بسبب المخاطر العامة قد جرى تعويضه على الدوام وأنه لا يشكل خطراً على مجمل صناعة النقل الجوي.

٢٣- يختلف حكم الانتصاف الخالص (المادة الثانية عشرة) عن ذلك الوارد في اتفاقية التعويض عن التدخل غير المشروع. فهو يؤكد أن دعوى تعويض ضد المشغل عن الضرر الذي يلحق بأطراف ثالثة لا يمكن رفعها إلا وفقاً للشروط المنصوص عليها في هذه الاتفاقية. وقد قصد من النص منع المدعي من الاعتماد أو الرجوع إلى مصادر قانونية أخرى تتجاوز أحكام مثل تلك المتعلقة بالمسؤولية. وتوجه المادة التاسعة والعشرون من اتفاقية التعويض عن الضرر الناجم عن فعل التدخل غير المشروع جميع الدعاوى ضد المشغل وتنص بصفة خاصة على عدم رفع أية دعوى ضد أي شخص آخر للتعويض عن هذا الضرر. ولا يوجد توجيه بموجب نص المخاطر العامة. فهو يؤكد أن الدعاوى ضد المشغل لا يمكن رفعها إلا وفقاً للشروط وحدود المسؤولية المنصوص عليها في الاتفاقية. ولكنه لم يذكر أن الدعاوى لا ترفع إلا ضد المشغل وحده. وبموجب المادة الثالثة عشرة لا يكون المشغل أو المؤجر أو الممول للطائرة، إن لم يكن مشغلاً لها، مسؤولاً بموجب اتفاقية المخاطر العامة أو بموجب القانون المحلي للدول الأطراف. ولذلك لا تكون هناك جدوى من رفع قضايا ضد أولئك الأشخاص لكن قد يخضع للدعاوى الخاصة أشخاص محتملون آخرون.

٢٤- تتطابق الأحكام الإجرائية مثل تلك المتعلقة بالمحكمة (المادة السادسة عشرة) والاعتراف بالأحكام وإنفاذها (المادة السابعة عشرة) مع الأحكام المقارنة في الاتفاقيات الأخرى.

٢٥- يبدأ سريان الاتفاقية بعد مضي ستين يوماً من تاريخ إيداع صك التصديق الخامس والثلاثين.

— انتهى —