



الجمعية العمومية - الدورة السادسة والثلاثون

اللجنة القانونية

البند ٤٥ من جدول الأعمال: تقرير مرحلي بشأن التعويض عن الأضرار التي تسببها الطائرات لأطراف ثالثة ناجمة عن أفعال التدخل غير المشروع أو عن المخاطر العامة

تحديث اتفاقية روما لعام ١٩٥٢

(وثيقة مقدمة من اتحاد النقل الجوي الدولي - الإياتا)

الملخص التنفيذي	
يهدف تحديث اتفاقية روما إلى توفير تعويضات للضحايا على الأرض نتيجة للأضرار التي تلحق بالطائرات بسبب الإرهاب، وإلى حماية قدرة صناعة النقل الجوي على الاستمرار في الوقت ذاته.	
الإجراء: تدعى الجمعية العمومية إلى الاقرار بالشواغل التي أعربت عنها صناعة النقل الجوي فيما يتعلق بأهمية وجود حد أقصى غير قابل للتجاوز لمسؤولية مشغلي الطائرات، وإلى إبلاغ الإيكاو أخذ ذلك بعين الاعتبار لدى صياغة الاتفاقية المنقحة بشأن مخاطر الإرهاب.	
الأهداف الإستراتيجية:	ورقة العمل هذه مرتبطة بالهدف الإستراتيجي F: سيادة القانون - تعزيز القانون الذي يحكم الطيران المدني الدولي.
الأثار المالية:	لا تنطبق.
المراجع:	غير متوفرة.

١- المقدمة

١-١ عقد الفريق الخاص المعني بتحديث اتفاقية روما لعام ١٩٥٢ خمسة اجتماعات لوضع مشروع وثيقة يمكن تقديمها إلى مجلس الإيكاو لتحديد مدى ملاءمة عقد مؤتمر دبلوماسي. وعقد اجتماع سادس من ٢٦ إلى ٢٩ حزيران/يونيو في مونتريال.

٢-١ نتج عن الاجتماعات مشروع نص يقوم على فلسفة توجيه المسؤولية من خلال مشغلي الطائرات عن حوادث الطائرات التي يسببها الإرهاب والتي تنتج عنها أضرار طرف ثالث لضحايا على الأرض. (تمّ تحضير نص منفصل يتعلّق بالحوادث العامة فقط ولكنه ليس موضوع ورقة العمل هذه).

¹ وفرت الأياتا نسخ هذه الورقة بجميع اللغات.

٣-١ يضع مشروع النص خطة لتقديم تعويضات إلى ضحايا الطرف الثالث بالقدر الذي لا تتوفر فيه تغطية بالتأمين و/أو تمّ تجاوز حدود تغطية المسؤولية. وسيأتي مثل هذا التعويض من آلية ممولة من قبل مستعملي النقل الجوي، أي الركاب والشاحنين. وسيتم الاعتماد على تضامن الدول عندما يتم بلوغ حدود الصندوق، الذي يدعى آلية التعويض التكميلي (SCM). وفيما يلي مناقشة لتحديات الجمع بين مفهوم توجيه المسؤولية من خلال مشغلي الطائرات والمبادئ التقليدية للمسؤولية.

٢- المناقشة

١-٢ توجّه الأعمال الإرهابية ضد الدول أو المجتمعات، وليس ضد شركات الطيران كل على حدة. ومن المسلّم به عموماً أنه ليس من صالح أحد أن تدمر شركة طيران بسبب عدم قدرتها على دفع تكاليف الأعمال الإرهابية الموجهة ضد دولة ما. لكن بسبب وجود قوانين المسؤولية المشددة في العديد من الاختصاصات القانونية، وبسبب كون شركات الطيران الآن أقل قدرة على ضمان تغطية التأمين لهذا التعرّض للإرهاب، فمن المرجح أن تتسبب كارثة تعادل كارثة ١١ أيلول/سبتمبر في انهيار شركة أو شركات الطيران المتضررة.

٢-٢ في عامي ٢٠٠٥ و٢٠٠٦، تمّ بالفعل سحب تغطية التأمين عن الأضرار التي تلحق بهياكل الطائرات والتي تسببها أسلحة الدمار الشامل. ويتوقع أن يقيد قريباً توفر تغطية التأمين لأسلحة الدمار الشامل، من حيث المسؤولية. ونتيجة لتخفيض التغطية هذا، تُجبر شركات الطيران على أن تستوعب المسؤولية بذاتها عن تعرض طائراتها لأعمال الإرهاب ما لم تتدخل الحكومات لتخفف عنها هذه المسؤولية. ومع دخول أنظمة المسؤولية المشددة حيز التنفيذ في العديد من الاختصاصات القانونية، تُعتبر شركات الطيران مطالبة أمام الأطراف الثالثة في حالات الحوادث التي يسببها الإرهاب، وذلك مع وجود تغطية التأمين أو بدونها.

٣-٢ يهدف حل جزئي اقترحه الفريق الخاص المعني بتحديث اتفاقية روما من أجل حماية الضحايا وكذلك صناعة النقل الجوي إلى طمأنة المشغلين بالنسبة إلى الحد الأقصى لتعرضهم. وهذه الطمأنينة ضرورية لتخفيف أثر الجمع بين المسؤولية المشددة ونهج التوجيه. ويجب أن يدرك المشغلون ومساهمهم أنهم لن يتعرضوا لمطالبات غير محدودة تقدمها أطراف مختلفة لكميات غير محدودة من الأضرار، خصوصاً إذا وافقوا على تحمل المسؤولية المشددة بموجب اتفاقية منقحة. لذا فمن الضروري ألا تتجاوز مسؤولية المشغلين حداً أقصى معيناً وألا يتم تجاوز هذا الحد. وإذا كان من الممكن تجاوز هذا الحد، تكون القيود وهمية. وتعتبر الحدود غير القابلة للتجاوز أهم عنصر من الاتفاقية المنقحة، وما لم تتحقق فلن يكون بالإمكان المصادقة على الاتفاقية.

٤-٢ كان التوصل إلى توافق في الآراء بشأن مسألة تجاوز الحد الأقصى الشاغل الأساسي للإيالات أثناء صياغة اتفاقية منقحة.

٣- النتيجة

١-٣ من أجل وضع اتفاقية صالحة، يجب أن يحتوي المشروع النهائي على حد أقصى للمسؤولية لا يمكن تجاوزه. وبالإضافة إلى ذلك، يجب أن يشمل المشروع المنقح أيضاً النقاط التالية، كما ورد في الاقتراحات المقدمة إلى الفريق الخاص المعني بتحديث اتفاقية روما:

- إعفاء و/أو حماية غير المشغلين.
- النص على أن الحد الأقصى للمسؤولية في المعاهدة واللجوء إلى الصندوق هما العلاجان الحصريان، مما يضمن حسم المطالبات .
- قصر إجراءات التعويض على مجال الاختصاص القانوني الذي تقع فيه الأضرار المادية.

- حصر دفع الأضرار من المشغلين والصندوق بالقيم الإجمالية السنوية.
- معالجة القواعد الأساسية لتشغيل الصندوق، بما فيها الانخفاضات عندما لا يكون التأمين متوفراً أو يكون مستنفذاً.

- انتهى -