



المؤتمر الدولي لقانون الجو

(مونتريال، ٤/٢٠ إلى ٢/٥/٢٠٠٩)

اقتراحات بشأن مشروع الاتفاقية

(ورقة مقدمة من أوروغواي)

- ١- مشروع اتفاقية بشأن التعويض عن الضرر الذي يلحق بأطراف
ثالثة والناجم عن أفعال التدخل غير المشروع التي تشمل طائرات
- ١-١ الأحكام النهائية
- ١-١-١ المادة — التوقيع
- ١-١-١-١ يُفتح باب التوقيع على الاتفاقية الحالية لغاية (التاريخ) في مقر منظمة الطيران المدني الدولي في مونتريال.
- ٢-١-١ المادة — التصديق
- ١-٢-١-١ تخضع الاتفاقية الحالية للتصديق. تودع صكوك التصديق لدى أمين عام منظمة الطيران المدني الدولي.
- ٣-١-١ المادة — الانضمام
- ١-٣-١-١ يبقى باب الانضمام إلى الاتفاقية الحالية مفتوحاً أمام أي دولة. وتودع صكوك الانضمام لدى أمين عام منظمة الطيران المدني الدولي.
- ٤-١-١ المادة — السريان
- ١-٤-١-١ تسري الاتفاقية الحالية بعد ثلاثين يوماً من تاريخ إيداع خمس وثلاثين وثيقة تصديق أو انضمام.
- ٢-٤-١-١ بالنسبة إلى كل دولة مصدقة على الاتفاقية أو منضمة إلى الاتفاقية بعد إيداع الوثيقة الخامسة والثلاثين للتصديق أو الانضمام، تسري هذه الاتفاقية بعد ثلاثين يوماً من تاريخ إيداع هذه الدولة لصك التصديق أو الانضمام.

٢-١ مسوغات الاقتراح

١-٢-١ يتيح النص المقترح لأي دولة، أكانت عضو في المنظمة أم لا، أن تنضم إلى الاتفاقية إذا اعتبرت الدولة المعنية أن ذلك مناسباً أو ملائماً.

٢-٢-١ يتوافق عدد صكوك التصديق أو الانضمام اللازم لكي تصبح الاتفاقية سارية مع العدد الذي حددته المادة ٨٤ من اتفاقية فيينا لقانون المعاهدات لعام ١٩٦٩. وتعتبر اتفاقية فيينا صكا من صكوك القانون الدولي التي تم التصديق عليها على نطاق واسع وانضم إليها الأعضاء بشكل مكثف، فلذلك أصبحت تعتبر بوجه أساسي، وثيقة جامعة للقانون الدولي العرفي.

٣-٢-١ إن الدول التي تحبذ اعتماد عدد قليل من صكوك التصديق أو الانضمام لكي تصبح الاتفاقية سارية، عادة ما تعتمد في تبريراتها على السابقة التي أرستها اتفاقية جنيف لعام ١٩٤٨ بشأن الاعتراف الدولي بالحقوق الخاصة بالطائرات، والتي تتطلب فقط صكّي التصديق لكي تصبح سارية. وإن الدول التي تشير إلى هذه الاتفاقية كسابقة لا تأخذ في الحسبان أن عدد الدول المستقلة في عام ١٩٤٨ كان أصغر بكثير من عدد الدول المستقلة الحالية.

٤-٢-١ وقد شهد الواقع السياسي الدولي تغييراً جذرياً منذ منتصف القرن العشرين حيث استقل العديد من الدول. وحالياً، بلغ عدد الدول الأطراف ١٩٩ دولة في اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤.

٥-٢-١ يتضمن مشروع الاتفاقية في طور الدراسة قواعد إلزامية لشركات الطيران والدول المتعاقدة وهي ستؤثر في نهاية المطاف على المنتفعين. وإذا احتكنا إلى المنطق الأساسي فينبغي مراعاة إرادة أكبر عدد ممكن من الدول بحيث يتجاوز العدد المنصوص عليه في اتفاقية جنيف المذكورة أعلاه، عدد الدول التي تم تحديدها، للأسف، في اتفاقية كيب تاون لعام ٢٠٠١ بشأن الضمانات الدولية على المعدات المنقولة.

٢- مشروع اتفاقية تعويض الضرر الذي تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة

١-٢ الفصل الأول — المبادئ

١-١-٢ المادة الأولى — التعاريف

١-١-١-٢ نقترح حذف الفقرة (و)، "الشخص"، والفقرة (ز)، "الدولة الطرف".

٢-١-٢ مسوغات الاقتراح

١-٢-١-٢ المادة ٣١ من القاعدة العامة لتفسير اتفاقية فيينا لعام ١٩٦٩ بشأن قانون المعاهدات تنص على ما يلي:

(أ) تفسر المعاهدة بحسن نية وفقاً للمعنى العادي الذي يعطي لتعبير المعاهدة [...]؛

(ب) ويعطي معنى خاص لتعبير ما، إذا ثبت أن الأطراف قد قصدت ذلك.

٣-١-٢ المادة الثانية — مجال الاتفاقية

١-٣-١-٢ ٣- تسري هذه الاتفاقية أيضا على الضرر الذي تلحقه الطائرة بطائرة أو بسفينة مسجلة في الدولة الطرف التي وقع الضرر المذكور في المنطقة الاقتصادية الخالصة التابعة لها أو في أعالي البحار أو، في حالة إلحاق الضرر بالطائرة، تكون هذه الأخيرة محلقة فوق هذه المناطق.

٢-٣-١-٢ ٤- على غرار ذلك، تسري هذه الاتفاقية على الضرر الذي تتسبب به طائرة وتلحقه بمنصات الحفر والمرافق الأخرى الثابتة بصورة دائمة في أرض المنطقة الاقتصادية الخالصة أو في الجرف القاري فوق المنصات أو المرافق التي تكون تابعة للدولة الطرف صاحبة الاختصاص القانوني عليها.

٤-١-٢ مسوغات الاقتراح

١-٤-١-٢ نقترح عدم استخدام كلمة "إقليم" بدون إدراج توضيح للمعنى يكون خاليا من أي لبس.

٢-٢ الفصل الثاني — مسؤولية المشغل والمسائل ذات الصلة

١-٢-٢ المادة السابعة — تكاليف المحاكم والنفقات الأخرى [ملاحظة المترجم: "*Costas y costos*", الترجمة المقترحة من أوروغواي لا تغير النص المترجم إلى اللغة الانجليزية].

١-١-٢-٢ يجوز للمحكمة أن تحكم، بموجب القوانين الخاصة بها، بدفع [كل أو بعض] تكاليف المحكمة والنفقات الأخرى الخاصة بالدعوى. ولا يسري هذا الأمر إذا كان مبلغ التعويضات التي حكمت بها المحكمة، بخلاف تكاليف المحكمة والنفقات الأخرى الخاصة بالدعوى، لا يتجاوز مجموع المبلغ الذي عرضه المشغل كتابة للمدعي في غضون فترة ستة أشهر من تاريخ الواقعة التي تسببت في الضرر أو قبل بدء الدعوى إذا كان ذلك بعد نهاية هذه الفترة.

٢-٢-٢ مسوغات الاقتراح

١-٢-٢-٢ تكاليف المحكمة قانونية، أما النفقات الأخرى فهي نفقات خارج نطاق المحكمة، مثل دفع أتعاب المحامين. وان "المدعي" هو "المشتكي". والأمر السابق المذكور هو في الواقع المادة السادسة من مشروع الاتفاقية (الأحداث التي يشترك فيها اثنان أو أكثر من المشغلين أو الأشخاص الآخرين). وان "الحكم الحالي" هو الذي لا ينطبق، أي المادة السابعة.

٢-٢-٢-٢ لا يُستخدم في الاقتراح فعل "*adjudicar*" ["منح"]. ويقدم قاموس الأكاديمية الملكية التعريف التالي للعبارة بالاسبانية "*condenar a uno en costas*" ["الأمر بدفع تكاليف المحكمة"]: "في القانون المدني، إصدار أمر بأن الطرف في دعوة ما يدفع النفقات التي يتكبدها الطرف الخصم أو الأخصام في الدعوى".

٣-٢ الفصل الثالث — حق الرجوع والإعفاء

١-٣-٢ المادة العاشرة — الأفعال أو الامتناع عن الأفعال من جانب الضحايا

١-١-٣-٢ إذا أثبت المشغل أن الضرر قد تسبب فيه أو أسهم في حدوثه فعل أو امتناع عن الفعل من جانب المدعي أو الشخص الذي يستمد منه حقوقه [...].

٢-٣-٢ مسوغات الاقتراح

١-٢-٣-٢ نعتبر أن الصيغة الإسبانية قد أغفلت الكلمات التي أوردناها في اقتراحنا بالحرف المائل والناظر والهدف من هذا الاقتراح هو أن تكون صياغة القاعدة القياسية مكتملة المعنى وواضحة.

٤-٢ الفصل الرابع — ممارسة الانتصاف والأحكام ذات الصلة

١-٤-٢ المادة السابعة عشرة — الاعتراف بالأحكام وإنفاذها

١-١-٤-٢ ٥- عندما يصبح الحكم قابلاً للنفذ، تصبح المصاريف وأي تكاليف للمحكمة والنفقات الأخرى قابلة أيضاً للاسترداد بموجب الحكم نفسه.

٢-٤-٢ مسوغات الاقتراح

١-٢-٤-٢ نقترح إضافة العبارات التالية "تكاليف للمحكمة والنفقات الأخرى" بهدف اتساق هذه القاعدة القياسية مع الاقتراح المذكور بشأن المادة السابعة، والهدف هو إدراج جميع النفقات التي يتكبدها المدعي، علاوة على النفقات القانونية.

٥-٢ الفصل الخامس — تطبيق الاتفاقية

١-٥-٢ المادة الثانية والعشرون — الضرر النووي

١-١-٥-٢ لا تسري أحكام هذه الاتفاقية على المسؤولية عن الضرر الناجم عن أي وقائع نووية، والتي مازالت ترعاها اتفاقية باريس لعام ١٩٦٠ بشأن مسؤولية الأطراف الثالثة في مجال الطاقة النووية واتفاقية فيينا لعام ١٩٦٣ بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية، وأي تعديل أو مرفقات بهاتين الاتفاقيتين في حالة سريان في وقت وقوع الحادث.

٢-٥-٢ مسوغات الاقتراح

١-٢-٥-٢ نقترح عدم استخدام العبارة التالية "لا تترتب مسؤولية [...] عن الضرر الناجم عن أي واقعة نووية". بدلاً من ذلك نقترح الإشارة إلى أن الضرر المذكور يبقى خاضعاً لأحكام الاتفاقيتين المحددتين الساريتين بشأن الضرر النووي.

٦-٢ الأحكام النهائية

١-٦-٢ المادة — التوقيع

١-١-٦-٢ يُفتح باب التوقيع على هذه الاتفاقية لغاية (تاريخ) في مقر منظمة الطيران المدني الدولي في مونتريال.

٢-٦-٢ المادة — التصديق

١-٢-٦-٢ تخضع الاتفاقية الحالية للتصديق. تودع صكوك التصديق لدى أمين عام منظمة الطيران المدني الدولي.

٣-٦-٢ المادة — الانضمام

١-٣-٦-٢ تبقى الاتفاقية الحالية مفتوحة للانضمام من جانب أي دولة. وتوضع صكوك الانضمام لدى أمين عام منظمة الطيران المدني الدولي.

٤-٦-٢ المادة — السريان

- ١-٤-٦-٢ تسري الاتفاقية الحالية بعد ثلاثين يوما من تاريخ إيداع خمس وثلاثين وثيقة تصديق أو انضمام.
- ٢-٤-٦-٢ لكل دولة مصدقة أو منضمة إلى الاتفاقية بعد إيداع الوثيقة الخامسة والثلاثين للتصديق أو الانضمام، تسري هذه الاتفاقية بعد ثلاثين يوما من تاريخ إيداع هذه الدولة لوثيقة التصديق أو الانضمام.

٧-٢ مسوغات الاقتراح

- ١-٧-٢ يتيح النص المقترح لأي دولة، أكانت عضو في المنظمة أم لا، أن تنضم إلى الاتفاقية إذا اعتبرت الدولة المعنية أن ذلك مناسباً أو ملائماً.

٢-٧-٢ يتوافق عدد صكوك التصديق أو الانضمام اللازم لكي تصبح الاتفاقية سارية مع العدد الذي حددته المادة ٨٤ من اتفاقية فيينا لقانون المعاهدات لعام ١٩٦٩. وتعتبر اتفاقية فيينا صكا من صكوك القانون الدولي التي تم التصديق عليها على نطاق واسع وانضم إليها الأعضاء بشكل مكثف، فلذلك أصبحت تعتبر بوجه أساسي، وثيقة جامعة للقانون الدولي العرفي.

٣-٧-٢ إن الدول التي تحبذ اعتماد عدد قليل من صكوك التصديق أو الانضمام لكي تصبح الاتفاقية سارية، عادة ما تعتمد في تبريراتها على السابقة التي أرستها اتفاقية جنيف لعام ١٩٤٨ بشأن الاعتراف الدولي بالحقوق الخاصة بالطائرات، والتي تتطلب فقط صكّي التصديق لكي تصبح سارية. وإن الدول التي تشير إلى هذه الاتفاقية كسابقة لا تأخذ في الحسبان أن عدد الدول المستقلة في عام ١٩٤٨ كان أصغر بكثير من عدد الدول المستقلة الحالية.

٤-٧-٢ وقد شهد الواقع السياسي الدولي تغييراً جذرياً منذ منتصف القرن العشرين حيث استقل العديد من الدول. وحالياً، بلغ عدد الدول الأطراف ١٩٩ دولة في اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤.

٥-٧-٢ يتضمن مشروع الاتفاقية في طور الدراسة قواعد إلزامية لشركات الطيران والدول المتعاقدة وهي ستؤثر في نهاية المطاف على المنتفعين والأطراف الثالثة على الأرض. وإذا احتكنا إلى المنطق الأساسي فينبغي مراعاة إرادة أكبر عدد ممكن من الدول التي انضمت إلى اتفاقية جنيف المذكورة أعلاه، وعدد أكبر من الدول المحددة في اتفاقية روما لعام ١٩٥٢ بشأن الأضرار التي تحدثها الطائرات الأجنبية للأطراف الثالثة على سطح الأرض، وأيضاً عدد أكبر من الدول التي تم تحديدها، للأسف، في اتفاقية كيب تاون لعام ٢٠٠١ بشأن الضمانات الدولية على المعدات المنقولة.