

## المؤتمر الدولي لقانون الجو

(مونتريال، ٤/٢٠ إلى ٢/٥/٢٠٠٩)

### مشروع اتفاقية بشأن التعويض عن الضرر الذي يلحق بأطراف ثالثة والناتج عن أفعال التدخل غير المشروع التي تشمل طائرات

(وثيقة مقدمة من المملكة العربية السعودية)

#### ١- مقدمة

١-١ بالرغم من أن اتفاقية روما لعام ١٩٥٢ تعتبر المسؤولية فيها على شركات الطيران محددة (STRICT LIABILITY) إلا أنه لم يصادق عليها عدد كثير من الدول، وقد خدمت هذه الاتفاقية وكذلك اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ مجتمع الطيران المدني الدولي والضحايا من المسافرين بكل عدالة وشفافية وبدون أي تمييز بين شركات الطيران، بعكس الاتفاقية المقترحة والخاصة بالتعويض عن الضرر الذي يلحق بأطراف ثالثة والنتائج عن أفعال التدخل غير المشروع التي تشمل الطائرات، والتي يمكن اعتبار المسؤولية فيها مطلقة على مشغل الطائرة والحد الأعلى للمسئولية من Unlimited Liability. وهي بوضعها الحالي تحتاج إلى الكثير من تصايف الجهود لتغيير بعض أحكامها، حتى تحقق الاتفاقية توازناً عادلاً بين مصالح الضحايا وصناعة الطيران، لضمان مصادقة الكثير من الدول عليها ودخولها حيز التنفيذ لا سيما وإن الأزمة المالية الحالية والوضع الاقتصادي العالمي عصف بكثير من الناقلين الجويين وأثر سلباً على تشغيلهم وأدائهم.

#### ٢- التحليل

١-٢ بعد أن استطاع المجتمع الدولي رفع التعويضات الخاصة بالمسافرين بموجب التوقيع على اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ بشأن توحيد بعض قواعد النقل الجوي نتيجة للأضرار التي تلحق بهم جراء حوادث أو وقائع الطيران اتجه التفكير لإنصاف الضحايا على سطح الأرض الذين تلحق بهم وبممتلكاتهم أضرار نتيجة لحوادث الطائرات. وذلك من خلال تعديل اتفاقية روما لعام ١٩٥٢ التي تنظم التعويضات الممنوحة لمثل هذه الحالات والتي وضعت حدوداً متدنية لا تتناسب مع حجم الضرر، فتم وضع مجموعة من الأسس والمبادئ التي تكفل المحافظة على حقوقهم.

٢-٢ لقد وافقت اللجنة القانونية للايكافو في دورتها الثالثة والثلاثين على النصين التاليين:

- مشروع اتفاقية تعويض الضرر الذي تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة.
- مشروع اتفاقية بشأن التعويض عن الضرر الذي يلحق بأطراف ثالثة والناجم عن أفعال التدخل غير المشروع التي تشمل الطائرات.

٣-٢ إن مشروع الاتفاقية الثانية المتعلقة بتعويض الأضرار التي تلحقها الطائرات بالأطراف الثالثة في حالة التدخل غير المشروع فهي تحتوي على أحكام قانونية تحتاج إلى إعادة صياغة ويضيف مشروع الاتفاقية صندوقاً لتعويض الضحايا، وهذا يشكل عبئاً على شركات الطيران، ومع ذلك فإن المفهوم بصيغته الحالية يعاني من أوجه قصور حادة، ولا تحقق الاتفاقية توازناً عادلاً بين مصالح الضحايا وصناعة الطيران حيث أن آلية تمويل الصندوق (آلية التعويض التكميلي) لا يمكن بوضعها الراهن أن تحقق المأمول من هذا الصندوق بسلاسة وعدالة.

### ٣-٣ آلية التعويض التكميلي

١-٣ إن الغرض الرئيسي من "آلية التعويض التكميلي"، دفع تعويض للأشخاص الذين يلحق بهم ضرر في أراضي دولة طرف، وتقديم الدعم المالي حيثما يتسبب مشغل من دولة طرف بضرر في دولة غير طرف وتتولى آلية التعويض التكميلي دفع التعويض إذا تجاوز المبلغ الكلي للتعويضات. وبعبارة أخرى في حالة وجود ضرر يكون مشغل الطائرة مسؤولاً عنه، فإن المشغل سيدفع حتى الحد الأقصى المقرر عليه، وتتولى آلية التعويض التكميلي دفع تعويض إضافي فوق مستوى الحد الأقصى. ومن المتوقع أن يتمكن مشغلو الطائرات من الحصول على التأمين ليغطي الحد الأقصى المقرر عليهم. وإذا كان التأمين غير متوفر، أو متوفر بتكلفة لا تتطابق مع استمرارية تشغيل النقل الجوي فإن آلية التعويض التكميلي يمكن أن تقدم الدعم المالي للمشغلين لتغطية مسؤوليتهم. وهذا ما تشير إليه المجموعة الخاصة بأنها عملية التدرج في التغطية.

٢-٣ تكون الرسوم المحصلة في آلية التعويض التكميلي هي مبالغ إلزامية محصلة عن كل راكب مغادر وكل {طن} من البضائع المغادرة على متن رحلة تجارية دولية من مطار في دولة طرف.

٣-٣ لم تقدر الاتفاقية مسألة التمويل الكافي، علاوة على ذلك لا يمكن بطريقة التمويل المقترحة تحقيق العدالة والشفافية لمقدار الرسوم وخطر الأضرار واحتمال وقوعها. كذلك لم يشمل نظام التمويل الطيران العام (General Aviation) الذي يتم عبر الشركات الخاصة والرحلات الفارغة والرحلات التجريبية وهذا بالطبع لا يحقق العدالة بين مشغلي الطائرات، وسيؤثر سلباً على آلية التعويض التكميلي.

### ٤- الاستنتاجات

١-٤ يجب التأكيد بأن يكون الحد الأقصى للتعويض معلوماً وثابتاً يتم تطبيقه بكل شفافية على جميع شركات الطيران بدون تمييز، مع مراعاة حجم تشغيل كل ناقلة.

٢-٤ لابد من حماية الناقلين الجويين من المطالبات الباهظة والغير عادلة والتي ستؤثر على حركتهم التشغيلية، وهذا بالتاكيد سيلقي بظلاله على الكيانات التي تشارك في المجالات التنفيذية للحركة الجوية.

٣-٤ حتى لا يتعدى نطاق مسؤولية التعويضات الأشخاص والممتلكات وتتسع دائرته دون ضوابط أو يساء استغلاله مما يتضخم معه حجم التعويضات التي توقع على المشغل نقتراح إضافة بسيطة بالاتفاقية الأولى والثانية إلى الفقرة (٢) من المادة الثالثة - مسؤولية المشغل يكون نصها كالآتي:

- لا ينشأ حق في التعويض بموجب هذه الاتفاقية إذا لم يترتب الضرر مباشرة عن الحدث الذي أدى إلى وقوعه، كما ينبغي أن لا يشمل الحق في التعويض الأطراف غير المباشرة ممن يقعون خارج دائرة الحدث بدعوى المطالبة بالتعويض جراء الحالات النفسية التي تعرضوا لها أو الأضرار الأخرى الغير ناتجة بشكل مباشر عن الحدث.

٥- الإجراء المطلوب

١-٥ دعوة الايكاو إلى إعادة النظر في بعض أحكام الاتفاقية كما هو موضح في سياق هذه الورقة.

— انتهى —