



المؤتمر الدولي لقانون الجو

(مونتريال، ٤/٢٠ إلى ٢/٥/٢٠٠٩)

تعليقات على مشروع الاتفاقيتين

(ورقة مقدمة من مصر)

- ١- يشير الوفد المصري بداية إلى أن تحديث الاتفاقية وإن اتخذت فكرة العدالة والإنصاف في شأن تعويض المضرور من حوادث الطائرات أثناء طيرانها - إلا أنها لم تراعى نفس المبدأ في شأن مسؤولية المشغل والأسباب التي يمكن أن يرتكب إليها لدفع مسؤوليته عن الحادث أمام الغير.
- ٢- توسعت الاتفاقية في مسؤولية المشغل لتشمل التعويض عن الإصابة العقلية والتي يصعب إثباتها، وما إذا كانت هذه الإصابة ناجمة عن الحادث أم لأسباب أخرى قد تعتري المضرور قبل وقوع الحادث.
- ٣- أخذت الاتفاقية بمفهوم موسع لحالة الطيران استناداً إلى التعريف الوارد باتفاقية "قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات" (لاهاي ١٩٧٠) - ونرى الإبقاء على ذات التعريف الوارد باتفاقية روما ١٩٥٢ للحد من مسؤولية المشغل، خاصة وأن التعريف الذي اعتمده المشروع يخص الركاب فقط ومدى خضوعهم لسلطات المشغل عليهم وهو ما لا يتفق مع الغاية التي تتطلع إليها الاتفاقية من تعويض الغير - على أن يتم تعديل نص الفقرة (ب) من المادة الأولى (التعريف) على النحو التالي: "تعتبر الطائرة في حالة طيران منذ لحظة استخدام القوة المحركة لغرض الإقلاع الفعلي حتى لحظة انتهاء شوط الهبوط".
- ٤- إن مشروع الاتفاقية وأن منحت المشغل حق الرجوع على المتسبب في التدخل غير المشروع إلا أنها أوقفت تنفيذ جميع الأحكام التي قد تصدر في صالح المشغل ضد مرتكب الفعل لحين إتمام كافة التسويات بين المشغل والمتضررين - وهو ما قد يستغرق فترة طويلة في التقاضي لحين إتمام تلك التسويات مما قد يترتب عليه سقوط الحق في تنفيذ الحكم خاصة في الدول التي تتقدم فيها تلك الحقوق بمدد قصيرة.
- ٥- لم يأخذ مشروع الاتفاقية الخاصة بالتدخل غير المشروع بأية مبادئ تتعلق بأحقية المشغل في دفع مسؤوليته عن ارتكاب الحادث سواء في حالات القوة القاهرة أو إذا أثبت أنه وعماله وتابعيه قد اتخذوا كافة الاحتياطات والتدابير الاحترازية لمنع وقوع الضرر.
- ٦- نرى وجوب تمثيل الأيادات بدور متميز في الإدارة العليا بألية التعويض الإضافي بوصفها الجهة القائمة على التحدث باسم شركات الطيران والتنسيق فيما بينها وتوحيد آرائها - على أن يتم دعوتها لحضور اجتماعات مؤتمر الأطراف دون أن يكون لها حق التصويت فيه.

- ٧- يتعين تعريف "المنطقة الاقتصادية الخالصة" الوارد بالفقرة (٣) من المادة الثانية.
- ٨- نرى وجوب حذف الفقرة (٥) من المادة الثالثة "مسؤولية المشغل والمسائل ذات الصلة الخاصة بالأضرار البيئية" لحين وضع اتفاقية أو آلية دولية لتنظيم شؤون البيئة.
- ٩- نرى إضافة عبارة "بما لا يخل بأحكام الاتفاقية أو يرتب التزامات مالية جديدة أو أعباء إضافية على المشغل" وذلك لنهاية الفقرة (س) من المادة التاسعة.
- ١٠- نرى أن تكون أداء متحصلات المبالغ الإلزامية محل الاشتراكات في آلية التعويض الإضافي المنصوص عليها في المادة الثانية عشر عن طريق الدولة الطرف كونها الموقعة على الاتفاقية والعضو بآلية التعويض الإضافي وليس المشغل ذاته - حيث أن أي التزامات أو مسؤولية قانونية قد تفرض على المشغلين ينبغي أن تكون عن طريق الدولة الطرف.
- ١١- أقامت الاتفاقية علاقة مباشرة ما بين آلية التعويض الإضافي والمشغل فيما يتعلق بالمسؤولية القانونية عن عدم تحويل الاشتراكات طبقاً للفقرة (٢) من المادة الخامسة عشر فضلاً عن تحييد موقف الدول للعمل لصالح مدير آلية التعويض ضد المشغل بتلك الدول في إقامة الدعوى لتحصيل المبالغ المستحقة.
- ١٢- المادة السادسة والعشرون، الفقرة (١) تمثل خروجاً صريحاً على أحكام وقواعد العدالة والإنصاف التي اتخذتها الاتفاقية مبدءاً سامياً لها إذ حظرت على المشغل الرجوع على الصانع إذا ما ثبت أن الحادث قد نجم عن عيب من عيوب التصميم المعتمد للطائرة أو محركاتها أو مكوناتها.
- ١٣- الفقرة (٢) من المادة الثانية "مجال الاتفاقية" مطلوب تعديل عبارة "رحلة دولية" لتكون "رحلة غير دولية" لتتواءم مع مفهوم الفقرة (١) من المادة الثامنة عشر.
- ١٤- نرى تعديل ختام الفقرة (٢) من المادة الخامسة عشر بحيث يكون لآلية التعويض الإضافي إمكانية رفع دعوى على المشغل بما لها من شخصية قانونية اعتبارية مستقلة وذلك حتى لا يكون المشغل عرضة لإقامة دعاوى عليه من جانب الدول الأطراف وملاحقته في أي محاكم على مستوى العالم بهذه الدعاوى.
- ١٥- نرى وجوب تعليق نفاذ الأحكام المنصوص عليها في الفقرة (١) من المادة الثالثة والثلاثون في أي دولة طرف أخرى - على عدم الطعن على الحكم بالبطلان - فضلاً عن وجوب صيرورة الحكم نهائياً في الدولة مصدرة الحكم وعدم قابلية الطعن عليه بأي وجه من وجوه الطعن.
- ١٦- نرى تعديل عنوان المادة الخامسة والثلاثين - لتكون (مدة السقوط) بدلاً من (مدة التقادم) وذلك حتى لا تكون مدة الثلاث سنوات قيماً على المشغل إذا ما قام المضرور باتخاذ أي إجراء قانوني قبل انتهائها قاطعاً للتقادم ليبدأ من تاريخه حساب سنة جديدة، وتتلاءم مع النصوص الواردة بنفس المادة.
- ١٧- نرى تعديل نص الفقرة (٣) من المادة الخامسة والثلاثين لتكون كالآتي: "يعتد بالسنة الميلادية كأساس للتقويم من تاريخ وقوع الحدث الذي تسبب في الضرر".
- ١٨- تضمنت المادة (٤) من المشروع المقدم تحديداً لحدود التعويض القصوى التي يحصل عليها الضحايا في حالة وقوع حادث وقد تدرجت حدود التعويض لتبدأ من ٧٥٠.٠٠٠ إلى ٧٠٠ مليون وحدة سحب خاصة مرتبطة بأوزان الطائرات وهي نفس العبارة المستخدمة في اتفاقية روما ١٩٥٢. ونرى أن الحدود الموضوعية بين أقواس فيما يتعلق المادة (٤) من المشروعين ملائمة تماماً على أن يتم حذف الأقواس والإبقاء على المبالغ المذكورة كما هي. وتجدر الإشارة

بالآلية التي وضعتها المادة (٤) في مشروع المخاطر العامة لزيادة نسبة التعويضات مع زيادة معدلات التضخم ونرى أن يتم الأخذ بهذه الآلية في اتفاقية التدخل غير المشروع، ونكرر موافقتنا على الحدود المذكورة في المادة (٤) في المشروعين.

١٩- طبقا للمادة (٢٧) من اتفاقية التدخل غير المشروع، يمتد النطاق الإقليمي للاتفاقية ليشمل دولا غير أطراف في الاتفاقية. وتشترط المادة في حالة الأحداث التي تقع في دول غير أطراف لكي تطبق الاتفاقية أن يكون للمشغل مركز أعمال رئيسي أو محل إقامة دائم في دولة متعاقدة ويكون لآلية التعويض سلطة تقديرية في دفع تعويضات أو عدم دفع تعويضات لتعويض الضحايا في دولة غير طرف.

٢٠- وتشترط المادة أيضا أن تراعى الدولة الغير متعاقدة الحماية التي توفرها الاتفاقية للمشغل وهذا يعني أن توافق هذه الدولة على أحكام الاتفاقية. وبناء على ذلك فإننا نتساءل عن الشكل الذي يصدر به تعهد تلك الدولة بالالتزام بالاتفاقية. فهل هذا يتطلب من الدولة التصديق فوراً على الاتفاقية وهذا أمر مستبعد، أو أن يتعهد رئيس الحكومة على الالتزام بأحكام الاتفاقية وقد لا يكون مفوضا بتلك السلطات وبالتالي فسوف يؤدي ذلك إلى صعوبة تطبيق الاتفاقية على الدول الغير أطراف. لذلك نرى أن يتم التوصية في أن تلتزم الدول الأعضاء بتضمين اتفاقات النقل الجوي الثنائية والجماعية التي تبرمها مع الدول الغير أطراف حكما ينص على الالتزام بأحكام اتفاقية التدخل غير المشروع، ويعتبر ذلك تعهد مسبق من الدولة الغير طرف وسوف يشجع الدول أيضا على الانضمام للاتفاقية وأن ذلك من شأنه أن ييسر عملية التطبيق. وكذلك نرى أهمية وضع معايير تحدد متى يتم تعويض ضحايا في دولة غير متعاقدة.

٢١- طبقا لاتفاقية روما ١٩٥٢ فإنها جعلت المحكمة المختصة هي فقط محكمة الدولة التي وقع فيها الحادث ولكن المشروع الحالي يقترح أن يضاف إلى ذلك محكمة العمل الرئيسي لمشغل الطائرة وهي عبارة واردة بين أقواس في الفقرة (١) من المادة (١٦). ونرى أنه على الرغم من توسع اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ في الاختصاصات القضائية المتاحة، وأن اتفاقية مونتريال تعتبر نموذجا رائعا يمكن الاستفادة منه، إلا أن طبيعة الأضرار التي تعالجها تختلف عن طبيعة الأضرار التي تعالجها اتفاقية المخاطر العامة حيث أن طبقا لهذه الاتفاقية فإن الحادث يقع في إقليم دولة واحدة والتوسع في الاختصاصات القضائية من شأنه الإبطاء في تعويض الضحايا وصعوبة وضع حد أقصى للتعويض في كل بلد. لذلك نرى حذف العبارة الموجودة بين أقواس وأن يظل الاختصاص القضائي أمام محاكم الدولة الطرف التي يقع فيها الضرر طبقا لاتفاقية روما ١٩٥٢.

٢٢- بالنسبة للمادة (١٢) "الاشتراكات في آلية التعويض الإضافي" حيث أستقر الرأي أن يتم دفع مقابل عن كل راكب، ويرى الوفد المصري أن ذلك هو معيار أقرب إلى الصواب ويحقق المساواة بين الشركات في نفس الوقت ولكن بالنسبة للبضائع فمازالت كلمة "طن" موضوعة بين أقواس ونرى أن الأخذ بهذا المعيار بالنسبة للبضائع لن يحقق العدالة لعدة أسباب:

أ) أن هناك أنواع من البضائع خفيفة الوزن ومرتفعة القيمة وتشغل فراغات كبيرة على الطائرات سوف يتم دفع اشتراكات بسيطة عنها وبضائع على العكس من ذلك وبالتالي لن تتحقق العدالة وستؤدي إلى ضياع أموال كثيرة على آلية التعويض التكميلي.

ب) هناك طائرات تحمل على متنها ركاب وأمتعة وبضائع وهناك طائرات بضائع فقط وهناك طائرات بريد فقط وهناك طائرات كبيرة تحمل نسبة قليلة من البضائع وطائرات صغيرة تحمل نسبة كبيرة من البضائع وبالتالي يصعب الأخذ بمعيار "الطن" الموضوع بين أقواس.

- (ج) لذلك فإن وفد مصر يقترح الأخذ بمعيار يقوم على أساس حجم الفراغات المتاحة للبضائع على كل طائرة ويتم وضع وحدة قياس وربطها بقيمة الاشتراك ويتم تحصيلها بناء على كل تحرك للطائرة سواء في رحلة دولية أو داخلية بالنسبة لرحلات البضائع فقط.
- (د) وبالنسبة للرحلات المختلطة من ركاب وبضائع وأمتعة فيتم احتساب حجم الفراغات المتاحة لشحن البضائع ويتم افتراض أن ثلث تلك الفراغات للبضائع والباقي لأمتعة الركاب.
- (هـ) ونرى أنه لو تم الأخذ بهذا الاقتراح فسوف يؤدي إلى زيادة المساهمات وتحقيق العدالة وسهولة في تحديد وتحصيل مبلغ عن كل نوع من الطائرات وسيكون المطلوب فقط هو احتساب معدل تحركات الطائرة في رحلات دولية أو محلية وبالتالي يتم تحديد مقدار الاشتراك بسهولة بصرف النظر عن مقدار البضائع أو طبيعتها.

— انتهى —