

DCCD Doc No.9
26/3/09
Addendum No. 1
17/4/09
Revision No. 1
20/4/09



المؤتمر الدولي لقانون الجو

(مونتريال، ٤/٢٠ إلى ٢/٥/٢٠٠٩)

تعليقات إضافية واردة من الدول بشأن مشروع الاتفاقيتين

(وثيقة مقدمة من الأمانة العامة)

الإضافة رقم ١

جرى استلام تعليقات من الاتحاد الروسي على مشروع الاتفاقيتين وبعاد نشرهما في التذييل طاء من

هذه الوثيقة.

التذييل طاء

الاتحاد الروسي

١- تعليقات عامة على مشروع الاتفاقية رقم ١

ومشروع الاتفاقية رقم ٢

١-١ نقترح توسيع تعريف "المشغل" في الفقرات ذات الصلة من المادة الأولى في مشروع الاتفاقيتين، ليشمل إشارة إلى الحاجة لوجود أساس قانوني لاستخدام الطائرة وقت حصول الضرر.

٢-١ استناداً إلى تعريف طائرة "في حالة طيران" في المادة الأولى ج) من مشروع الاتفاقية رقم ١ والمادة الأولى ب) من مشروع الاتفاقية رقم ٢، لا يغطي نطاق الاتفاقيتين حالات يحصل فيها الضرر وقت صعود/نزول الركاب. ونحن نشعر بأن تعريف "طائرة في حالة طيران" يحتاج إلى توسيع ليشمل الفترة منذ بدء صعود الركاب إلى حين اكتمال نزولهم.

٣-١ اللغة غير واضحة في المادة الثانية "مجال مشروع الاتفاقيتين"، بالنسبة إلى الناقلين/المشغلين الجويين للطائرات المستأجرة. إذ يمكن تسجيل طائرة مستأجرة في دولة أخرى غير دولة تسجيل الناقل الجوي. غير أن أيًا من مشروع الاتفاقيتين لا يحدد كيف يقع المشغل في مجال الاتفاقية (وفقاً للدولة التي هو مسجل فيها، الدولة التي لديه فيها مقر عمله الرئيسي، دولة تسجيل الطائرة، إلخ). ونوصي بإيجاد صلة مع الدولة التي أصدرت فيها شهادة المشغل الجوي (من دون صلة بدولة تسجيل الطائرة).

٤-١ يجب حذف الإصابة العقلية كشكل من أشكال الضرر في الفقرة رقم ٣ من المادة الثالثة "مسؤولية المشغل"، من مشروع الاتفاقيتين على ضوء واقع أن هذا النوع من الضرر مفتوح على تأويلات واسعة النطاق ومن الصعب تحديده (من الصعب إقامة صلة ما بين السبب والنتيجة). ويضاعف وجود هذا النوع من الضرر احتمال حصول زيادات غير مبررة في أقساط التأمين. فضلاً عن ذلك، فإن التعويض على هذا النوع من الإصابات غير مغطى في "الاتفاقية بشأن الأضرار التي تلحقها الطائرات الأجنبية بالأطراف الثالثة على الأرض" والمؤرخة في ٧ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٥٢ (والتي سيشار إليها باسم "اتفاقية روما")، أو في "اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي" والمؤرخة في ٢٨ أيار/مايو ١٩٩٩.

٥-١ نوصي بحذف الفقرة رقم ٥ من المادة الثالثة في مشروع الاتفاقيتين، والتي تنصّ على التعويض عن الضرر البيئي، طالما أن هذا النوع من التعويضات منصوص عليه في قانون الدولة التي وقع الضرر فيها. ونظراً إلى اختلاف مستويات تطوّر التشريع البيئي باختلاف البلدان، نرى أنه من غير المقبول تنظيم هذه المسألة فقط من خلال التشريعات الوطنية للدول. لذلك، يجب تطوير آلية موحدة ووحيدة لجميع الدول الأطراف في الاتفاقيتين. وبعبارة أخرى، يجب توحيد جميع القواعد المتعلقة بالتعويض عن الضرر البيئي في هاتين الاتفاقيتين أو في اتفاقية منفصلة.

٦-١ بما أن المادة السابعة من مشروع الاتفاقية رقم ١ والمادة التاسعة من مشروع الاتفاقية رقم ٢، لا تنطبقان على التأمين فحسب، بل تشمل الاحتفاظ بضمان لتغطية مسؤولية المشغل أيضاً، نقترح إما تعديل عنوان المادتين ليصبح "تغطية مسؤولية المشغل" أو إضافة مادة جديدة تحمل عنوان "تغطية مسؤولية المشغل بواسطة الضمانات". وستغطي هذه المادة الأنواع المختلفة والحد الأدنى المطلوب من الشروط لإصدار الضمانات.

٧-١ في المادة السابعة من مشروع الاتفاقية رقم ١ والمادة التاسعة من مشروع الاتفاقية رقم ٢، تستخدم عبارة "ملائم" وهي بطبيعتها ذاتية، لوصف التأمين على المسؤولية. ونظراً لذاتية هذا المفهوم والغموض المحيط بهذا النوع من التأمين وهذا النوع من الضمانات (الدولة، المصرف، شركة التأمين، الشخص الاعتباري، الشخص الطبيعي)، المتوفرة للدول الأطراف في الاتفاقيتين، فضلاً عن شروط إصدار الضمان (شكل الوثيقة ومحتواها)، نقترح تنظيم جميع المسائل المتعلقة باحتفاظ المشغلين بتأمين ملائم على المسؤولية. وينبغي أن يقع هذا الأمر ضمن صلاحيات الدول الأطراف في الاتفاقيتين وينبغي توسيع المادتين السابعة والتاسعة من مشروع الاتفاقيتين لتصبحا على الشكل التالي:

"يعني التأمين الملائم أنه جرى عقد اتفاق تأمين مع شركة مخولة توفير التأمين على المسؤولية لمشغلي الطائرات وفقاً لتشريعات دولة السجل لشركة التأمين وألا تتخفى شروط اتفاق التأمين نطاق المسؤولية عن الضرر والظروف التي جرى التسبب فيها بالضرر على نحو ما هو مبين في هذه الاتفاقية".

٨-١ نرى أنه ينبغي حذف الإشارة إلى نوع الخطأ في المادة العشرين من مشروع الاتفاقية رقم ١، والمادة العاشرة من مشروع الاتفاقية رقم ٢، "الأفعال أو الامتناع عن الأفعال من جانب الضحايا"، طالما أن أكثر أفعال الأطراف الثالثة براءة يقع خارج نطاق سيطرة المشغل، ولا يستطيع في معظم الحالات تلافيها. ونرى أيضاً أنه ينبغي توسيع قائمة الأشخاص لتشمل أتباع الضحايا ووكلائهم، على نحو ما هو معتمد في اتفاقية روما.

٩-١ وفقاً لمبادئ سيادة الدولة، يجب أن تنص المادة الثلاثون من مشروع الاتفاقية رقم ١، والمادة الخامسة عشرة من مشروع الاتفاقية رقم ٢ "مراجعة حدود المسؤولية"، على وجوب أن تصبح المراجعات نافذة فقط بالنسبة إلى الدول التي لم تسجل عدم موافقتها.

١٠-١ فضلاً عن ذلك، نوّد لفت انتباهكم إلى وجود عدم اتساق في ترجمة عدد من العبارات والجمل في اللغة الروسية:

In Article 18 paragraph 3 of draft Convention No. 1 the word "покрытие" should be replaced by "возмещение в связи с наступлением ответственности". In Article 21 of draft Convention No. 1 and Article 7 of draft Convention No. 2 the word "покрытие" should be replaced by "возмещение". In Article 31, paragraph 2 of draft Convention No. 1 the term "произошел инцидент" should be replaced by "произошло событие". In Article 16 paragraph 2 of draft Convention No. 2 the word "событие" should be replaced by "причинение ущерба".

٢- مشروع الاتفاقية رقم ١

١-٢ ينبغي أن يصبح نص الفقرة و) من المادة الأولى من الاتفاقية رقم ١ على النحو التالي:

"تعني عبارة "المشغل" الشخص الذي يمتلك وثيقة تخوله قانوناً استخدام الطائرة، وكان يستخدم الطائرة لأغراض الطيران وقت حصول الضرر. وعلاوة على ذلك، في حال احتفاظ الشخص الذي استمد منه حق تشغيل الطائرة، بالسيطرة على ملاحه الطائرة، سواء بطريقة مباشرة أو غير مباشرة (في هذه الحالة مالك الطائرة)، فسيعتبر هذا الشخص بأنه المشغل.

سيعتبر شخص ما بأنه مشغل الطائرة، عندما يستخدم الطائرة بصفة شخصية أو عندما يستخدم موظفوه أو وكلاؤه تلك الطائرة في سياق وظيفتهم، سواء أكان ذلك ضمن نطاق سلطتهم أم لم يكن كذلك.

ولن يفقد المشغل صفته كمشغل بحجة أن شخصا آخر ارتكب أحد أفعال التدخل غير المشروع".

٢-٢ في المادة السابعة من مشروع الاتفاقية رقم ١، the words "их покрытие" should be replaced by "возмещение в связи с наступлением их ответственности".

٣-٢ في مشروع الاتفاقية رقم ١، نحتاج إلى التأكيد من أن باستطاعة جميع الضحايا تقديم مطالبات تعويض صارمة ضد الأشخاص الذين ارتكبوا أعمال تدخل غير مشروع. ووفقاً لاتفاقية روما، يمكن اعتبار الشخص الذي استحوذ على طائرة بطريق غير مشروع مسؤولاً أيضاً بشكل صارم (الفقرة رقم ٢ من المادة الثانية عشرة). غير أنه بموجب مشروع الاتفاقية رقم ١، يصبح المشغل الشخص الوحيد الذي يتحمل مسؤولية غير محدودة، مع احتفاظه بحقه في مقاضاة الشخص الذي قام بتدخل غير مشروع. ولا يبدو مبرراً أبداً إعفاء الإرهابيين من المسؤولية الصارمة.

٤-٢ آلية التعويض الإضافي

١-٤-٢ ينص مشروع الاتفاقية رقم ١ على إنشاء صندوق متخصص "آلية التعويض الإضافي"، والذي تعترف به الدول الأطراف في الاتفاقية بأنه شخص قانوني. ووفقاً لشروط الاتفاقية، تتمتع "آلية التعويض الإضافي" بمجموعة كبيرة من الامتيازات بما فيها الإعفاء من الضرائب، والحصانة من الإجراءات القانونية والإدارية.

٢-٤-٢ في الوقت نفسه، لا يحدد مشروع الاتفاقية رقم ١ شروط اكتساب الأرصدة المعنية والتصرف فيها في أراضي الدول الأطراف في الاتفاقية رقم ١، كما لا يجري تنظيم آلية وترتيبات استثمار الأرصدة المتراكمة.

٣-٤-٢ لا يأخذ التكوين المقترح للصندوق بعين الاعتبار خصوصية عالم الطيران. وعلى نحو محدد، ليس واضحاً أيّ تخفيضات سيجري تطبيقها في الحالات التي تقوم فيها الطائرة برحلات من دون وجود حمولة تجارية (رحلة انتظام الطائرة بالموقع، رحلة الطائرة الخالية، التحليق التدريبي والاختباري)، وبعبارة أخرى من دون وجود أيّ حمولة تجارية على متنها.

٤-٤-٢ يمكن مباشرة إجراءات إنشاء صناديق "آلية التعويض الإضافي"، على نحو ما ينص عليه مشروع الاتفاقية رقم ١، بعد إيجاد آلية موثوقة وشفافة لتحديد مصادر تجميع البيانات الوقائية بشأن نقل المسافرين/البضائع، ووسائل التحقق من هذه البيانات، والطريقة التي يجب من خلالها توفيرها للدول الأطراف في الاتفاقية رقم ١. لذلك، نقترح دراسة خيارات (معايير) بديلة لإعادة ملء صناديق "آلية التعويض الإضافي". فمشروع الاتفاقية رقم ١ ليس واضحاً بشأن مسألة ما يجب فعله في حالة التعويض عن أضرار لحقت بأطراف ثالثة على الأرض، عندما تكون ممتلكاتهم المنقولة وغير المنقولة مغطاة بموجب أنواع أخرى من التأمين الإلزامي/الاختياري.

٥-٤-٢ تركّز الفقرة رقم ٧ من المادة الثامنة من مشروع الاتفاقية رقم ١ على أن "آلية التعويض الإضافي" وأجهزتها ستقوم باستخدام مجموعة واسعة من الحصانات من الإجراءات الإدارية والقانونية، الأمر الذي قد يؤدي إلى إساءة استخدام السلطة وقد تكون له انعكاسات سلبية أخرى. ونرى أنه يجب حذف الأحكام الخاصة بالحصانة أو تعديلها لتشمل مجموعة أوسع من التشعبات. لكن يجب الاحتفاظ بالفكرة من حيث المبدأ.

٦-٤-٢ يجب توسيع المادة الحادية عشرة من مشروع الاتفاقية رقم ١ لتشمل قائمة بسلطات المدير بالتوافق مع الإجراءات الخاصة بمراجعة حدود السلطة والمحددة في المادة الثلاثين.

٧-٤-٢ من وجهة نظر المسؤولية عن الأضرار المحتملة، فإن عبارتي "مشغل" و"ناقل" ليستا مترادفتين. فالمشغل مسؤول عن (أي) ضرر يحصل عندما تستخدم (تشغل) الطائرة لأغراض الطيران، في حين أن الناقل مسؤول فقط عن الضرر الذي يحصل أثناء نقل الركاب والبضائع وفقاً لاتفاق نقل جوي.

٨-٤-٢ تشير المادة الخامسة عشرة من مشروع الاتفاقية رقم ١ إلى اللوائح التنظيمية التي يضعها مؤتمر الأطراف لإنشاء آلية لتحصيل الاشتراكات وإيداعها. وهذه اللوائح التنظيمية غير محددة سابقاً في النص ولا يقع وضعها/إعدادها ضمن اختصاصات مؤتمر الأطراف على نحو ما هو محدد في المادة التاسعة من مشروع الاتفاقية رقم ١. وتتص الفقرة ب) من المادة التاسعة في مشروع الاتفاقية رقم ١ على قيام مؤتمر الأطراف بوضع "لوائح تنظيمية لآلية التعويض الإضافي". لذلك، فمن الضروري تنسيق هذه الأحكام أو اعتماد تعريف واضح لما هو المقصود بـ "لوائح تنظيمية لآلية التعويض الإضافي" وبـ "لوائح تنظيمية".

٩-٤-٢ تتضمن المادة الثالثة والعشرون من مشروع الاتفاقية رقم ١ مجموعة من الشروط والمتطلبات غير الواضحة كفاية أو التي يمكن تفسيرها على أوجه مختلفة. فعلى سبيل المثال، تتضمن الفقرة ٥ من المادة الثالثة والعشرين من مشروع الاتفاقية رقم ١ أحكاماً بشأن الاختيار الفعال لموظفي ناقل جوي. ومن الصعوبة بمكان تحديد معايير مثل هذا الاختيار "الفعال".

١٠-٤-٢ لا ينبغي أن تنص المادة الخامسة والعشرون من مشروع الاتفاقية رقم ١ على حق "آلية التعويض الإضافي" في مقاضاة المشغل في حال قام شريكه بتنفيذ العمل الإرهابي ولم يكن المشغل نفسه موضع لوم. ففي هذه الحالة يكون الناقل هو أيضاً ضحية لتدخل غير مشروع.

١١-٤-٢ يحتاج الفصل السابع من مشروع الاتفاقية رقم ١ إلى توسيع عبر إضافة مادة بشأن "الإعفاء من المسؤولية بمقتضى الوضع القانوني" قبل المادة الثامنة والعشرين، وفقاً لما ورد في المادة الثالثة عشرة من مشروع الاتفاقية رقم ٢.

" لا يكون المالك أو المؤجر أو الممول صاحب سند الملكية أو الحائز على حصة في الطائرة، إن لم يكن هو المشغل أو أحد موظفيه أو وكلائه، مسؤولاً عن التعويض بموجب هذه الاتفاقية أو قانون أي دولة طرف."

١٢-٤-٢ يحتاج الفصل الثامن في مشروع الاتفاقية رقم ١ إلى توسيع عبر إضافة مادة بشأن "الأضرار النووية" بعد المادة السابعة والثلاثين، وفقاً لما ورد في المادة الثانية والعشرين من مشروع الاتفاقية رقم ٢، وحذف الفقرة ٦ من المادة الثالثة من مشروع الاتفاقية رقم ١.

٣- مشروع الاتفاقية رقم ٢

١-٣ تعديل الفقرة هـ) من المادة الأولى من مشروع الاتفاقية رقم ٢ على النحو التالي:

"تعني عبارة "المشغل" الشخص الذي يمتلك وثيقة تخوله قانوناً استخدام الطائرة، وكان يستخدم الطائرة لأغراض الطيران وقت حصول الضرر. وعلاوة على ذلك، في حال احتفاظ الشخص الذي استمد منه حق تشغيل الطائرة، بالسيطرة على ملاحه الطائرة، سواء بطريقة مباشرة أو غير مباشرة (في هذه الحالة مالك الطائرة)، فسيعتبر هذا الشخص بأنه المشغل.

سيعتبر شخص ما بأنه مشغل الطائرة، عندما يستخدم الطائرة بصفة شخصية أو عندما يستخدم موظفوه أو وكلاؤه تلك الطائرة في سياق وظيفتهم، سواء أكان ذلك ضمن نطاق سلطتهم أم لم يكن كذلك."

- انتهى -