



الجمعية العمومية - الدورة الثامنة والثلاثون

اللجنة القانونية

البند رقم ٤٧: برنامج عمل المنظمة في المجال القانوني

الترويج لاتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي

(اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩)

(ورقة مقدمة من الإمارات العربية المتحدة، ومجموعة أسر ضحايا حوادث الطائرات، والاتحاد

الدولي للنقل الجوي (الأياتا))

الموجز التنفيذي

أنشأت اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ نظاماً حديثاً وعادلاً وفعالاً لتنظيم مسؤولية شركات الطيران تجاه الركاب والشاحنين في الرحلات الجوية الدولية. وفي حين كان يُتوخى من هذه الاتفاقية أن تكون بمثابة النظام العالمي للمسؤولية في مجال النقل الجوي، فإنها لا تضم اليوم سوى ١٠٣ أطراف (٥٤٪) من الدول الأعضاء في الايكاو. وتجدر الإشارة إلى أن اتفاقية وارسو الأصلية لعام ١٩٢٩ ومختلف موثيقها التعديلية لا تزال نافذة المفعول.

وقد خلف ذلك مزيجاً معقداً من نظم المسؤولية التي يمكن تطبيقها. وبالتالي، وحتى نقل الركاب وعمليات الشحن الجوي من دول تعتبر أطرافاً فعلية في هذه الاتفاقية قد يبقى خاضعاً لأحكام النظم السابقة وذلك حسب مسار الرحلة المُتبع.

وفي سبتمبر ٢٠١٠، حثت الجمعية العمومية للايكاو في دورتها السابعة والثلاثين الدول المتبقية على المصادقة على اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩. ولسوء الحظ، لم تصادق على الاتفاقية أو تنضم إليها سوى سبع (٧) دول أخرى منذ ذلك التاريخ. وأصدر المؤتمر السادس للنقل الجوي المنعقد في مارس/آذار ٢٠١٣ توصية تحث الدول على المصادقة على اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩.

ونظراً للمزايا التي يمكن تحقيقها من القبول العالمي للاتفاقية، ينبغي حث الدول مرة أخرى على المصادقة على اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ أو الانضمام إليها.

الإجراء: في ضوء القرار ٣٧-٢٤ والمزايا المحققة من وجود نظام عالمي ينظم مسؤولية شركات الطيران تجاه الركاب والشاحنين في الرحلات الجوية الدولية، فإن الأطراف المشتركة في التوقيع تدعو الجمعية العمومية إلى حث جميع الدول الأعضاء التي لم تصبح بعد طرفاً في اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ على أن تعجل بهذه الخطوة.

الأهداف الاستراتيجية:	ورقة العمل هذه مرتبطة باستراتيجية دعم التنفيذ الخاصة بدعم البرامج - الخدمات القانونية والعلاقات الخارجية.
الآثار المالية:	لا تنطبق.
المراجع:	الوثيقة 9958 Doc، قرارات الجمعية العمومية سارية التطبيق (في ٨/١٠/٢٠١٠)

توصيات الورقة ATConf/6-WP/104، التقرير بشأن البند ١-١ من جدول الأعمال (١-١-٤)

١- المقدمة

١-١ أصبحت اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ نافذة المفعول اعتباراً من ٢٠٠٣/١١/٤ وأنشأت نظاماً حديثاً للمسؤولية في مجال النقل الجوي الدولي.

٢-١ وفي حين كان يُتوخى من هذه الاتفاقية أن تكون بمثابة النظام العالمي للمسؤولية، فإنها لا تضم اليوم سوى ١٠٣ أطراف (٥٤٪) من الدول الأعضاء في الايكاو^١ بعد مرور عقد تقريباً (بالرغم من أن هذه الدول تمثل الأغلبية العظمى من مجموع الحركة الجوية المنتظمة). ولا يزال عدد من الدول الرئيسية في مجال الطيران خارج نطاق هذا النظام. وتجدر الإشارة إلى أن كل من اتفاقية وارسو الأصلية لعام ١٩٢٩ ومواثيقها التعديلية لم تحظ بعد بالقبول العالمي.

المعاهدة	الدخول حيز النفاذ	عدد الأطراف
اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤	١٩٤٧	١٩١
اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩	١٩٣٣	١٥٢
اتفاقية لاهاي لعام ١٩٥٥	١٩٦٣	١٣٧
بروتوكول غوادالاجارا لعام ١٩٦١	١٩٦٤	٨٦
بروتوكول مونتريال الإضافي رقم ١ لعام ١٩٧٥	١٩٩٦	٥٠
بروتوكول مونتريال الإضافي رقم ٢ لعام ١٩٧٥	١٩٩٦	٥١
بروتوكول مونتريال الإضافي رقم ٣ لعام ١٩٧٥	لم تدخل حيز النفاذ	٢١
بروتوكول مونتريال الإضافي رقم ٤ لعام ١٩٧٥	١٩٩٨	٥٨

٣-١ وبالفعل، لا تزال اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ واتفاقية لاهاي لعام ١٩٥٥ واتفاقية غوادالاجارا لعام ١٩٦١ وبعض بروتوكولات مونتريال الإضافية لعام ١٩٧٥ سارية المفعول، وهو ما ينجم عنه مزيج معقد من نظم المسؤولية التي يمكن تطبيقها^٢.

٤-١ ولهذا السبب، لا يتمتع الركاب والشاحنون وشركات الطيران في حالات عديدة بالمزايا الهامة المنصوص عليها في اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩.

٢- خلفية الموضوع

١-٢ من شأن الاعتماد العالمي لاتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ أن ينطوي على مزايا هامة بالنسبة لجميع الأطراف:

(١) بالنسبة للركاب - تغيّر اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ حدود مسؤولية شركات الطيران المنخفضة بشكل اعتباطي وقدرها ١٢ ٠٠٠ دولار أمريكي (انظر الجدول ١) في حالة الوفاة أو الإصابة بموجب اتفاقية وارسو ونظم المسؤولية بموجب اتفاقيتي وارسو ولاهاي. وتتص اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ على أنه يحق للركاب المطالبة بتعويض قدره ١١٠ ١١٣ وحدة من حقوق السحب الخاصة (ما يعادل ١٧٠ ٠٠٠ دولار أمريكي تقريباً في أبريل/نيسان ٢٠١٣)، وذلك دون تقديم أدلة تثبت وجود إهمال أو خطأ. وإذا تجاوزت مطالبات التعويض عن الأضرار هذا المبلغ، تتحمل شركة الطيران عبء إثبات أنها لم تخلّ بواجباتها. وتقدم اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ أيضاً أحكاماً أخرى مواتية للمستهلكين مثل إمكانية لجوء الركاب إلى أكبر عدد

^١ - انظر المرفق (ب).

^٢ - ينشأ نوع من الغموض كون بعض الدول تكفي بالمصادقة على اتفاقية وارسو الأصلية لعام ١٩٢٩ دون مواثيقها التعديلية، بينما أصبحت دول أخرى أطرافاً في إحدى أو أكثر من المواثيق التعديلية دون المصادقة على الاتفاقية الأصلية. وقد رأيت المحاكم أن الالتزام ببروتوكول تعديلي من جانب دولة غير طرف في الاتفاقية لا يجعل طرفاً في الاتفاقية غير المعدلة: انظر القضية بين شاب وشركة الطيران أسيانا 214F، ثالثاً ٣٠١، ثانياً، التعميم رقم ٢٠٠٠ (دوكيت ٩٩-٧٦١٧) - الولايات المتحدة.

ممكن من المحاكم للمطالبة بتعويضاتهم وتسديد شركات الطيران مبالغ تعويضية مدفوعة مقدماً إلى الضحايا. وختاماً، تقوم الايكاو بمراجعة حدود المسؤولية مرة كل خمس (5) سنوات للتأكد من أن اتفاقية مونتريال لعام 1999 تواكب التطورات وتستجيب لمتطلبات التضخم.

(2) بالنسبة لشاحني البضائع - تسهل اتفاقية مونتريال لعام 1999 تحديداً استخدام شركات الطيران للسجلات الإلكترونية، بما في ذلك فواتير الشحن الجوي الإلكترونية وغيرها من وثائق النقل. وبناء عليه، ينتج عن عملية إزالة الورق المطبوع من سلسلة إمدادات الشحن الجوي وفورات هائلة تشمل المنافع البيئية. وتشير التقديرات إلى أنه من شأن الشحن الإلكتروني أن يجلب أرباح بمجموع 4,9 بليون دولار أمريكي في السنة. ويستفيد الشاحنون ومتعهدو البضائع والمنظمون من تجهيز الوثائق بشكل سريع ودقيق ومن تحسين مستوى الإنتاجية وتعزيز الأمن وتقليص المدة الزمنية المخصصة للشحن والتقييد الأمثل بالقواعد الجمركية.

(3) بالنسبة لشركات الطيران - يستخدم معظم شركات الطيران الدولية اليوم شبكات طرق واسعة وتكتسي طابعاً عالمياً متزايداً. غير أنه وفي ضوء عدم المصادقة العالمية على اتفاقية مونتريال لعام 1999، لا يزال هناك مزيج من النظم المتعلقة بالمسؤولية. فعلى سبيل المثال، قد يخضع الركاب وشحنات البضائع لنظم مختلفة في مجال المسؤولية على متن نفس الرحلة الجوية بصرف النظر عن منشأ هذه الرحلة ومقصدتها.

وينجم عن ذلك نوع من التعقيد والغموض فيما يخص تحديد النظم التي تغطي حادثة أو واقعة معينة. ويصبح من الصعب جداً الحصول على التغطية التأمينية والتعامل مع مطالبات التعويض الناشئة عن النقل الجوي الدولي. ومن شأن القبول العالمي لاتفاقية مونتريال لعام 1999 أن يساعد كثيراً في إلغاء هذه المسائل.

2-2 كما أن القبول العالمي لهذه الاتفاقية يساعد الحكومات على التأكد فعلاً من تطبيق نظام حديث وعادل في مجال المسؤولية على المطالبات المتعلقة بالركاب والبضائع، بغض النظر عن المسار الذي تتبعه الرحلة أو مقصدتها. وبالمثل، ونظراً لأن اتفاقية مونتريال لعام 1999 تسهل استخدام فواتير الشحن الجوي الإلكترونية، فإن القبول العالمي يساعد الحكومات على التأكد من أن الجهات المعنية في قطاع الطيران التي تعتمد على ترابط الشحن الجوي يمكن أن تستفيد من تقليص المدة الزمنية اللازمة للشحن وأنها قادرة على تتبع مسار البضائع وخفض التكاليف على المستوى العالمي.

الجدول 1 - الحدود المنصوص عليها في مختلف نظم المسؤولية لشركات الطيران

النوع	اتفاقية وارسو (1929)	اتفاقية لاهاي (1955)	البروتوكول الإضافي رقم 2 وبروتوكول مونتريال رقم 4	اتفاقية مونتريال (1999)
حالة الوفاة أو الإصابة	12 000 دولار أمريكي	24 000 دولار أمريكي	25 000 دولار أمريكي	170 000 دولار أمريكي (المستوى الأول، مع إمكانية استرداد مبالغ أكبر)
البضائع	20 دولار أمريكي/كلغ	20 دولار أمريكي/كلغ	25 دولار أمريكي/كلغ	28 دولار أمريكي/كلغ
إمكانية استخدام الوثائق الإلكترونية؟	لا	لا	نعم (بروتوكول مونتريال رقم 4 فقط)	نعم

ملاحظة: يعرض هذا الجدول مقارنة بين أرقام تحويل الدولار الأمريكي وفقاً لمتوسط أسعار الصرف في 2013/4/4، بالنسبة لمختلف الحدود. ولا تحدد المعاهدات القيمة بالدولار الأمريكي. وقد تم حساب ذلك بالدولار الأمريكي تيسيراً للرجوع إليها وإجراء المقارنة.

المرفق

قائمة الدول الأعضاء في الإيكاو الأطراف في اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩

ألبانيا	فرنسا	النرويج
الأرجنتين	غامبيا	عمان
أرمينيا	جورجيا	باكستان
أستراليا	ألمانيا	بنما
النمسا	اليونان	باراغواي
البحرين	هنغاريا	بيرو
بربادوس	إيسلندا	بولندا
بلجيكا	الهند	البرتغال
بليز	آيرلندا	قطر
بنين	إسرائيل	جمهورية كوريا
البوسنة والهرسك	إيطاليا	جمهورية مولدوفا
بوتسوانا	جامايكا	رومانيا
البرازيل	اليابان	المملكة العربية السعودية
بلغاريا	الأردن	صربيا
بوركينافاسو	كينيا	سيشيل
الكاميرون	الكويت	سنغافورة
كندا	لاتفيا	سلوفاكيا
الرأس الخضراء	لبنان	سلوفينيا
شيلي	لتوانيا	جنوب أفريقيا
الصين	لكسمبورج	إسبانيا
كولومبيا	جمهورية مقدونيا اليوغسلافية السابقة	سانت فنسنت وغرينادين
الكونغو	مدغشقر	السويد
جزر كوك	ماليزيا	سويسرا
كوستاريكا	ملديف	الجمهورية العربية السورية
كرواتيا	مالي	جمهورية تنزانيا المتحدة
كوبا	مالطة	تونغا
قبرص	المكسيك	تركيا
الجمهورية التشيكية	موناكو	أوكرانيا
الدنمارك	منغوليا	الإمارات العربية المتحدة
الجمهورية الدومينيكية	الجزيل الأسود	المملكة المتحدة
إكوادور	المغرب	الولايات المتحدة
مصر	ناميبيا	أوروغواي
السلفادور	هولندا	فانواتو
استونيا	نيوزيلندا	
فنلندا	نيجيريا	المجموع: ١٠٣ دولة عضو

أصبح الاتحاد الأوروبي أيضا طرفاً في اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ بوصفه منظمة إقليمية للتكامل الاقتصادي.