ATConf/7-WP/11[1]
7/9/26
(Information Paper)

منظمة الطيران المدني الدولي

ورقة عمل

المؤتمر العالمي السابع للنقل الجوّي

مونتريال، كندا، من ١٦ -٢٠/١١/٢٠٢٦

البند ٣ من جدول الأعمال: تعزيز الأطر التنظيمية والمؤسسية

٣-٣: تعزيز آلية التخطيط لحالات الطوارئ وحماية المستهلك من أجل منظومة طيران تتسم بالمرونة

التصديق العالمي على اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ والدفعات المقدمة للأسر

(مقدّمة من الاتحاد الدولي لأسر ضحايا حوادث الطيران — ACVFFI)

الموجز التنفيذي

ترى هذه الورقة أن التصديق العالمي على اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي (اتفاقية مونتريال، ١٩٩٩) شرط للإنصاف والقابلية للتنبؤ بالنسبة لضحايا حوادث الطيران وأسرهم. وتوفر الاتفاقية نظاماً حديثاً لمسؤولية الناقل، وتضع في المادة ٢٨ الأساس لدفعات مقدمة تغطي الاحتياجات الفورية. ومع وجود ١٤٥ دولة طرفاً، يستمر فسيفساء من النظم يولّد عدم يقين قانوني ومعاملة غير متكافئة. وتطلب ACVFFI من المؤتمر تعزيز الدعوة إلى التصديق وربط الاتفاقية صراحةً بالخطط الوطنية لمساعدة الأسر.

١- المقدمة

١-١ لا تكون حماية المستهلك والتخطيط للطوارئ جديرتين بالثقة إلا إذا أجاز القانون المنطبق، عند وقوع وفيات أو إصابات جسيمة، استجابة سريعة وقابلة للتنبؤ ومنصفة. واتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ (MC99) هي الصك المتعدد الأطراف الذي يحدّث مسؤولية الناقل الجوي الدولي.

١-٢ تدعو ACVFFI والجمعيات المكوّنة لها منذ عام ٢٠١٠ إلى التصديق العالمي على الاتفاقية. وقد كررت الجمعية العمومية والأياتا والأمانة العامة نفسها هذه الدعوة؛ وما تزال غير مكتملة.

١-٣ لا تكرر هذه الورقة التحليل العام للأمانة العامة بشأن حماية المستهلك. وتركز على الصلة بين MC99 (ولا سيما الدفعات المقدمة بموجب المادة ٢٨) والمساعدة الفعلية للأسر.

---

[1] قدمت ACVFFI هذه الورقة باللغات العربية والإنجليزية والصينية والفرنسية والروسية والإسبانية.

٢- لماذا تهم الاتفاقية الأسر

٢-١ ترسي الاتفاقية نظام مسؤولية ذا مستويين عن وفاة الركاب أو إصابتهم، مع شريحة أولى موضوعية تعفي الأسر من عبء إثبات الخطأ للحصول على تعويض أولي. وهذه البنية أكثر حماية وقابلية للتنبؤ من فسيفساء نظام وارسو وبروتوكولاته.

٢-٢ تنص المادة ٢٨ على أن يدفع الناقل دون إبطاء دفعات مقدمة إلى الأشخاص الطبيعيين الذين يحق لهم المطالبة بالتعويض لتلبية احتياجاتهم الاقتصادية الفورية. وليست هذه الدفعة لفتة تقديرية من حسن النية: بل جزء من النظام القانوني الحديث. وبدونها تُضطر الأسر إلى تمويل السفر والإقامة والإجراءات والمعيشة في أسوأ لحظة من حياتها، وغالباً عندما يكون من فقدوا حياتهم في المأساة هم معيلي الأسرة.

٢-٣ عندما لا يكون دولة وقوع الحادث أو دولة المشغّل أو دولة الأسر طرفاً في الاتفاقية، ينضاف إلى الحزن عدم اليقين بشأن المحكمة والحد والإجراءات. والنتيجة معاملة غير متكافئة بحسب جواز السفر والمسار. وذلك لا يتوافق مع هدف نقل جوي يخدم الازدهار والمعاملة الكريمة ورفاه الجميع.

٣- الوضع الراهن

٣-١ حتى منتصف عام ٢٠٢٦ يبلغ عدد أطراف الاتفاقية ١٤٥ (بما في ذلك الاتحاد الأوروبي في حدود اختصاصه). ويبقى خارجها تسع وأربعين دولة عضواً في الإيكاو. ونسبة تقارب ٧٢–٧٥ في المائة لا تكفي للحديث عن عالمية.

٣-٢ أدرجت الإيكاو اتفاقية MC99 بين المعاهدات الرئيسية التي يُروَّج للتصديق عليها في اجتماعات المديرين العامين للطيران المدني والندوات القانونية والمحافل الإقليمية. وينبغي مواصلة هذا العمل وتكثيفه. وتقف ACVFFI مستعدة لإيصال صوت الأسر إلى السلطات الوطنية والمحافل وغيرها من المبادرات لمن لم يُتمّوا بعد إجراءاتهم الداخلية.

٣-٣ لا يكفي التصديق. وعلى الدول الأعضاء التي صدّقت أن تنقل المادة ٢٨ إلى إجراءات تشغيلية في خططها الوطنية: من يدفع، وفي أي أجل، وعلى أي وثيقة تأمين، وكيف يُحدَّد أصحاب الحق، وكيف يُنسَّق هذا الدفع مع الخطة الوطنية لمساعدة الأسر. وبدون هذا الجسر التشغيلي تبقى الاتفاقية حبراً على ورق.

٣-٤ وطلبت ACVFFI أيضاً فحص ممارسات شركات التأمين في تعاملها مع الأسر. ولا يقتضي هذا الفحص في هذه المرحلة تنقيح الاتفاقية، بل الشفافية والتوازن ومشاركة من يمثلون الضحايا. وما دام تنفيذ سياسة المساعدة والتصديق العالمي لم يتقدما، فإن فتح نقاش لتعديل MC99 يبقى معلّقاً.

٤- الاستنتاج

٤-١ إن التصديق العالمي على اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ والتطبيق التشغيلي للدفعات المقدمة تدابير مرونة وإنصاف. وهما يكمّلان القاعدة القياسية ٨–٤٣ من الملحق التاسع والوثيقة Doc 9998 ولا يحلّان محلهما.

٤-٢ يُحثّ مؤتمر ATConf/7 على أن يؤكد، بسلطة محفل اقتصادي رفيع المستوى، أنه لا يمكن أن يقوم إطار حديث للنقل الجوي الدولي ما بقيت بعض الضحايا وأسرهم خارج نظام المسؤولية الأكثر حماية المتاح للمجتمع الدولي

— انتهى —