LC/33-WP/3-25
1/5/08

منظمة الطيران المدني الدولي

ورقة عمل

اللجنة القانونية — الدورة الثالثة والثلاثون

(مونتريال، ٤/٢١ ــ ٢٠٠٨/٥/٢)

البند رقم ٣: تعويض الأضرار التي تلحقها الطائرات بالأطراف الثالثة بسبب أفعال التدخل غير المشروع أو المخاطر العامة

مشروع اتفاقية تعويض الضرر
الذي تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة

الفصل الأول

المبادئ

المادة الأولى — التعاريف

لأغراض هذه الاتفاقية:

أ) "التدخل غير المشروع" يعني أي عمل معرّف على أنه جريمة في *اتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات*، الموقعة في لاهاي في ١٩٧٠/١٢/١٦، أو في *اتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني*، الموقعة في مونتريال في ١٩٧١/٩/٢٣، وأي تعديل نافذ في وقت وقوع الحدث.

ب) تعتبر الطائرة في "حالة طيران" في أي وقت منذ لحظة إغلاق جميع أبوابها الخارجية بعد صعود الركاب أو شحن البضائع على متنها ولغاية اللحظة التي يفتح فيها أي باب منها لإنزال الركاب أو تفريغ البضائع.

ج) "رحلة جوية دولية" تعني أي رحلة جوية يقع مكان مغادرتها ومقصدها المعتزم داخل أراضي دولتين، سواء كان أو لم يكن هناك انقطاع في الرحلة الجوية، أو داخل أراضي دولة واحدة إذا كان يوجد مكان توقف متفق عليه في أراضي دولة أخرى.

د) "الكلتلة القصوى" تعني الكتلة القصوى المرخصة لاقلاع الطائرة، بدون حساب تأثير غاز الرفع في حالة استعماله.

هـ) "المشغل" يعني الشخص القائم بتشغيل الطائرة عند حدوث الضرر، بشرط أنه اذا كانت ملاحة الطائرة تحت سيطرة شخص آخر استمد منه حق تشغيل الطائرة، بطريقة مباشرة أو غير مباشرة، وجب اعتباره هو المشغل. ويعتبر الشخص مشغلا للطائرة 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.

و) "الشخص" يعني أي شخص طبيعي أو اعتباري، بما في ذلك الدولة.

ز) "الدولة الطرف" تعني أي دولة تسري هذه الاتفاقية بالنسبة لها.

ح) "الطرف الثالث" يعني شخصا غير المشغل أو الراكب أو شاحن البضائع، في حالة التصادم، فان "الطرف الثالث" يعني أيضا مشغل الطائرة الأخرى ومالكها وطاقمها والراكب أو مرسلو البضائع أو المرسل إليهم على متن الطائرة الأخرى.

المادة الثانية — مجال الاتفاقية

١- تسري هذه الاتفاقية على الأضرار التي تلحق بالأطراف الثالثة في إقليم دولة طرف وتتسبب فيها طائرة في حالة طيران في رحلة جوية دولية، بخلاف الضرر الناشئ عن فعل تدخل غير مشروع.

٢- بموجب إعلان من الدولة الطرف إلى جهة الإيداع، تسري هذه الاتفاقية أيضا عندما تكون طائرة في حالة طيران بخلاف الطيران في رحلة جوية دولية سببت أضرارا في أراضي تلك الدولة من غير أن يكون ذلك نتيجة لأحد أفعال التدخل غير المشروع.

٣- تحقيقا لأغراض هذه الاتفاقية، تعتبر السفينة الموجودة في أعالي البحار أو الطائرة الموجودة فوق أعالي البحار، بما في ذلك "المنطقة الاقتصادية الخالصة" جزءا من إقليم دولة تسجيلها. ويجب اعتبار منصات الحفر وغيرها من التجهيزات المثبتة في أرض المنطقة الاقتصادية الخالصة أو في الجرف القاري جزءا من إقليم الدولة صاحبة الاختصاص القانوني على تلك المنصة أو التجهيزات.

الفصل الثاني

مسؤولية المشغل والمسائل ذات الصلة

المادة الثالثة — مسؤولية المشغل

١- يجب أن يتحمل مشغل الطائرة مسؤولية تعويض الضرر الذي لحق بالأطراف الثالثة بشرط أن يكون سبب الضرر طائرة في حالة طيران.

٢- لا ينشأ حق في التعويض بموجب هذه الاتفاقية اذا لم يترتب الضرر مباشرة عن الحدث الذي أدى إلى وقوعه، أو إذا نتج الضرر عن مجرد مرور الطائرة في المجال الجوي وفقا لأنظمة الحركة الجوية المعمول بها.

٣- يجب التعويض عن الأضرار الناجمة عن الوفاة والإصابة الجسدية والاصابة العقلية. ويجب التعويض عن الأضرار الناجمة عن الاصابة العقلية فقط اذا كانت ناتجة عن مرض نفسي يمكن التعرف عليه نتيجة إما إصابة جسدية أو لتعرض مباشر لاحتمال التهديد بالوفاة أو بالاصابة الجسدية.

٤- يجب التعويض عن الضرر الذي يلحق بالممتلكات[1]

٥- يجب التعويض عن الأضرار البيئية، وبالقدر الذي يكون فيه هذا التعويض منصوصا عليه بموجب قانون الدولة الطرف التي وقع الضرر في إقليمها.

[1] سيقتضي الأمر أن توضّح البنود الختامية العلاقة بين هذه الاتفاقية وبين الصكوك القانونية الدولية الأخرى فيما يخص المطالبات بالتعويض عن الضرر الذي يلحق بالممتلكات.

٦- لا يجب الحصول على أي تعويضات جزائية أو رادعة أو أي جزاءات أخرى غير تعويضية.

المادة الثالثة مكرر — حدود مسؤولية المشغل

(١) لا تتجاوز مسؤولية المشغل ما يلي لكل طائرة وحدث:

أ) ٧٥٠ ٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة للطائرات التي تبلغ كتلتها القصوى ٥٠٠ كيلوجرام أو أقل.

ب) ١ ٥٠٠ ٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة للطائرات التي تزيد كتلتها القصوى على ٥٠٠ كيلوجرام ولا تتجاوز ١ ٠٠٠ كيلوجرام.

ج) ٣ ٠٠٠ ٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة للطائرات التي تزيد كتلتها القصوى على ١ ٠٠٠ كيلوجرام ولا تتجاوز ٢ ٧٠٠ كيلوجرام.

د) ٧ ٠٠٠ ٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة للطائرات التي تزيد كتلتها القصوى على ٢ ٧٠٠ كيلوجرام ولا تتجاوز ٦ ٠٠٠ كيلوجرام.

هـ) ١٨ ٠٠٠ ٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة للطائرات التي تزيد كتلتها القصوى على ٦ ٠٠٠ كيلوجرام ولا تتجاوز ١٢ ٠٠٠ كيلوجرام.

و) ٨٠ ٠٠٠ ٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة للطائرات التي تزيد كتلتها القصوى على ١٢ ٠٠٠ كيلوجرام ولا تتجاوز ٢٥ ٠٠٠ كيلوجرام.

ز) ١٥٠ ٠٠٠ ٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة للطائرات التي تزيد كتلتها القصوى على ٢٥ ٠٠٠ كيلوجرام ولا تتجاوز ٥٠ ٠٠٠ كيلوجرام.

ح) ٣٠٠ ٠٠٠ ٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة للطائرات التي تزيد كتلتها القصوى على ٥٠ ٠٠٠ كيلوجرام ولا تتجاوز ٢٠٠ ٠٠٠ كيلوجرام.

ط) ٥٠٠ ٠٠٠ ٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة للطائرات التي تزيد كتلتها القصوى على ٢٠٠ ٠٠٠ كيلوجرام ولا تتجاوز ٥٠٠ ٠٠٠ كيلوجرام.

ي) ٧٠٠ ٠٠٠ ٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة للطائرات التي تزيد كتلتها القصوى على ٥٠٠ ٠٠٠ كيلوجرام.]

(٢) لا تطبق الحدود الواردة في الفقرة ١ من هذه المادة إلا إذا أثبت المشغل أن الأضرار

أ) لم تنشأ عن إهمال أو خطأ آخر أو امتناع من جانبه أو من موظفيه أو وكلائه،

ب) أو نشأت فقط عن إهمال أو خطأ أو امتناع من جانب شخص آخر.

المادة الثالثة ثالثا — التعويض المخفض

إذا كان المبلغ الإجمالي للتعويض الذي يتعين دفعه يتجاوز المبالغ المتوافرة وفقا للمادة الثالثة مكرر، يجب منح المبلغ الإجمالي على سبيل الأفضلية للوفاء نسبيا بالمطالبات فيما يتعلق بالوفاة والإصابة الجسدية والعقلية في الحالة الأولى ويجب منح الباقي، إن وجد، من المبلغ الإجمالي القابل للتوزيع نسبيا فيما بين المطالبات فيما يتعلق بالأضرار الأخرى.

المادة الرابعة — الأحداث التي يشترك فيها اثنان أو أكثر من المشغلين أو الأشخاص الآخرين

١- عندما تكون طائرتان أو أكثر مشتركتين في حدث نجم عنه ضرر تسرى عليه هذه الاتفاقية، يصبح مشغلو تلك الطائرات مسؤولين بالتضامن والانفراد عن الضرر الذي لحق بطرف ثالث.

٢- اذا كان مشغلان أو أكثر مسؤولين عن الضرر، يعتمد حق الرجوع فيما بينهم ومداه على حدود مسؤولية كل منهم ومدى إسهامهم في الضرر.

٣- يجب ألا يتحمل أي مشغل مسؤولية أي مبلغ يتجاوز الحد المنطبق على مسؤوليته إن وجد هذا الحد.

المادة الخامسة — تكاليف المحكمة والنفقات الأخرى

يجوز للمحكمة أن تحكم، بموجب القوانين الخاصة بها، بدفع كل أو بعض تكاليف المحكمة والنفقات الأخرى الخاصة بالدعوى التي تحملها المدعي بما في ذلك الفوائد. ولا يسري هذا الأمر السابق اذا كان مبلغ التعويضات التي حكمت بها المحكمة، بخلاف تكاليف المحكمة والنفقات الأخرى الخاصة بالدعوى، لا يتجاوز مجموع المبلغ الذي عرضه المشغل كتابة للمدعي في غضون فترة ستة أشهر من تاريخ الواقعة التي تسببت في الضرر أو قبل بدء الدعوى اذا كان ذلك بعد نهاية هذه الفترة.

المادة السادسة — الدفع تحت الحساب

يجب على المشغل، أن يدفع دون ابطاء مبالغ تحت الحساب الى الأشخاص الطبيعيين الذين قد يحق لهم المطالبة بالتعويض بموجب هذه الاتفاقية، وذلك لتلبية احتياجاتهم الاقتصادية العاجلة، اذا كان المشغل ملزما بذلك بموجب قانون الدولة التي وقع فيها الضرر. ولا تشكل هذه المبالغ المدفوعة تحت الحساب اعترافا بالمسؤولية، ويجوز خصمها من أي تعويضات يدفعها المشغل فيما بعد.

المادة السابعة — التأمين

مع مراعاة المادة الثالثة، يجب على الدول الأطراف أن تلزم مشغليها بالاحتفاظ بقدر كاف من التأمين أو الضمان لتغطية مسؤوليتهم المنصوص عليها في هذه الاتفاقية. ويجوز للدولة الطرف التي ينظم المشغل رحلات فيها أو إليها أن تلزمه بتقديم دليل على احتفاظه بالقدر الكافي من التأمين أو الضمان. ويجب على الدولة الطرف وهي تلزمه بذلك أن تطبق على المشغلين المنتمين إلى دول أطراف أخرى نفس المعايير التي تطبقها على مشغليها هي.

الفصل الثالث

حق الرجوع والإعفاء

المادة الثامنة — الأفعال أو الامتناع عن الأفعال من جانب الضحايا

اذا أثبت المشغل أن الضرر قد تسبب فيه أو أسهم في حدوثه فعل أو امتناع عن الفعل من جانب المدعي، أو الشخص الذي يستمد منه حقوقه، بطريقة متعمدة أو برعونة مع العلم بأنه من المرجح حدوث الضرر، يعفى المشغل إعفاء كليا أو جزئيا من مسؤوليته تجاه هذا المدعي بقدر ما يكون هذا الفعل أو الامتناع عن الفعل قد سبب الضرر أو أسهم في حدوثه.

المادة التاسعة — حق الرجوع

مع مراعاة المادة العاشرة مكرر، ليس في هذه الاتفاقية ما يمس بموضوع حق الشخص المسؤول عن الضرر بموجب أحكامها في الرجوع على غيره.

الفصل الرابع

ممارسة الانتصاف والأحكام ذات الصلة

المادة العاشرة — الانتصاف الخالص

دعوى التعويض عن الضرر اللاحق بأطراف ثالثة والذي تسببه طائرة في حالة طيران ضد المشغل أو موظفيه أو وكلائه أيا كان أساسها، سواء بموجب هذه الاتفاقية أو المسؤولية التقصيرية أو بخلاف ذلك، لا ترفع إلا وفقا لشروط وحدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية، دون المساس بمسألة تحديد الأشخاص الذين لهم حق المقاضاة وحقوق كل منهم.

المادة العاشرة مكرر — الإعفاء من المسؤولية بمقتضى الوضع القانوني

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، مسؤولا عن التعويض بموجب هذه الاتفاقية أو قانون أي دولة طرف.

المادة الحادية عشرة — تحويل حقوق السحب الخاصة

إن المبالغ المذكورة بوحدات حقوق السحب الخاصة في هذه الاتفاقية تشير إلى وحدة حقوق السحب الخاصة حسب التعريف الذي وضعه صندوق النقد الدولي. وعند التقاضي تحول هذه المبالغ إلى العملات الوطنية وفقا لقيمة هذه العملات بوحدات حقوق السحب الخاصة يوم صدور الحكم. وتحسب قيمة العملة الوطنية وفقا لطريقة التقييم التي يطبقها صندوق النقد الدولي في عملياته ومعاملاته السارية. وتحسب القيمة بالعملة الوطنية للدولة الطرف التي ليست عضوا في صندوق النقد الدولي وفقا للطريقة التي تحددها هذه الدولة لكي تعبر إلى أبعد حد ممكن بالعملة الوطنية للدول الطرف عن نفس القيمة الحقيقية للمبالغ الواردة في المادة الثالثة.

المادة الثانية عشرة — مراجعة حدود المسؤولية

١- رهنا بالفقرة ٢ أدناه، يجب مراجعة المبالغ المحددة في المادة الثالثة من جانب جهة الإيداع مع تطبيق عامل تضخم يساوي معدل التضخم المتراكم منذ المراجعة السابقة أو في المرة الأولى منذ تاريخ سريان الاتفاقية. ويجب أن يحسب معدل التضخم المستخدم في تحديد عامل التضخم على أنه المتوسط المرجح للمعدلات السنوية للزيادة أو النقصان في الأرقام القياسية لأسعار المنتجات الاستهلاكية في الدول التي تشمل عملاتها وحدة حقوق السحب الخاصة المذكورة في المادة الحادية عشرة.

٢- اذا تبين من المراجعة المشار إليها في الفقرة السابقة أن عامل التضخم قد تجاوز ١٠ في المئة، فعلى جهة الإيداع أن تخطر الدول الأطراف بتعديل حدود المسؤولية. ويصبح هذا التعديل ساريا بعد ستة أشهر من تاريخ إبلاغه للدول الأطراف، ما لم تسجل غالبية الدول الأطراف اعتراضها عليه. وعلى جهة الإيداع أن تخطر فورا جميع الدول الأطراف بسريان أي تعديل.

المادة الثالثة عشرة — المحكمة المختصة

١- مع مراعاة الفقرة ٢ من هذه المادة، يجوز أن ترفع دعاوى التعويض بموجب أحكام هذه الاتفاقية فقط أمام محاكم الدولة الطرف التي وقع الضرر فيها [أو الدولة التي يكون فيها مقر العمل الرئيسي لمشغل الطائرة].

٢- اذا حدث الضرر في أكثر من دولة طرف، يجوز رفع جميع دعاوى التعويض بموجب هذه الاتفاقية فقط أمام محاكم الدولة الطرف التي كانت الطائرة موجودة في مجالها الجوي الإقليمي أو كانت على وشك مغادرته عند وقوع الحدث.

٣- دون الإخلال بالفقرتين ١ و٢ من هذه المادة، يجوز أن يقدم في أي دولة طرف الطلب الخاص بالتدابير المؤقتة، ومن بينها إجراءات الحماية، وفقا لما ينص عليه قانون تلك الدولة.

المادة الرابعة عشرة — الاعتراف بالأحكام وإنفاذها

١- مع مراعاة أحكام هذه المادة، تصبح الأحكام الصادرة عن محكمة مختصة بموجب المادة الثالثة عشرة، بعد إجراء محاكمة، أو غيابيا، تصبح اذا جاز إنفاذها في الدولة الطرف التي تتبع لها تلك المحكمة، قابلة للنفاذ أيضا في أي دولة طرف أخرى، حال استيفاء الإجراءات التي تقتضيها تلك الدولة الطرف.

٢- يجب عدم إعادة فتح موضوع الدعوى في أي طلب للاعتراف بالأحكام أو إنفاذها بموجب هذه المادة.

٣- يجوز رفض الاعتراف بأحد الأحكام أو رفض إنفاذه في الحالات التالية:

أ) إذا كان الاعتراف أو الإنفاذ مخالفا بوضوح للسياسة العامة في الدولة الطرف التي يطلب فيها الاعتراف أو الإنفاذ.

ب) إذا لم يكن المدعى عليه قد تسلم إشعارا بالمحاكمة في الوقت وبالشكل الذي يسمحان له بإعداد دفاعه وتقديمه.

ج) ان الحكم في الدعوى كان موضوع حكم أو قرار تحكيم سابق بين نفس الأطراف واعتبر نهائيا وقاطعا بمقتضى قانون الدولة الطرف التي طلب فيها الاعتراف أو الإنفاذ.

د) ان الحكم جاء وليد غش من أي من الأطراف.

هـ) إن حق انفاذ الحكم لا يؤول إلى الطالب.

و) أنه تم ابلاغ جهة الايدا، قبل وقوع الحدث، بسبب الرفض وكان الابلاغ من جانب الدولة الطرف التي طلب فيها الاعتراف أو الانفاذ.

٤- يجوز رفض الاعتراف أيضا بقدر ما يكون الحكم قد قضى بتعويضات، ومن بينها تعويضات رادعة أو جزائية، لا تعوض طرفا ثالثا عن ضرر فعلي تكبده.

٥- عندما يصبح الحكم قابلا للنفاذ تصبح المصاريف أيضا قابلة للاسترداد بموجب الحكم نفسه.

المادة الخامسة عشرة — الاتفاقات الإقليمية والمتعددة الأطراف بشأن الاعتراف بالأحكام وإنفاذها

١- للدول الأطراف أن تعقد اتفاقات إقليمية ومتعددة الأطراف بخصوص الاعتراف بالأحكام وإنفاذها تمشيا مع أهداف هذه الاتفاقية، بشرط ألا يترتب على تلك الاتفاقات مستوى من الحماية لأي طرف ثالث أو مدعى عليه يقل عن مستوى الحماية المقدم بموجب هذه الاتفاقية.

٢- على الدول الأطراف أن تقوم، عن طريق جهة الإيداع، بإبلاغ بعضها البعض بأي اتفاقات إقليمية أو متعددة الأطراف تكون قد عقدتها قبل أو بعد تاريخ سريان مفعول هذه الاتفاقية.

٣- لا تؤثر أحكام الفصل الرابع من هذه الاتفاقية على الاعتراف بأي حكم صادر بموجب تلك الاتفاقات أو إنفاذه.

المادة السادسة عشرة — مدة التقادم

١- يسقط حق التعويض بموجب المادة الثالثة اذا لم ترفع دعوى أو يقدم إخطار في غضون ثلاث سنوات من تاريخ الواقعة التي تسببت في الضرر.

٢- تحدد طريقة حساب فترة السنوات الثلاث وفقا لقانون المحكمة التي ترفع أمامها القضية.

المادة السابعة عشرة — وفاة الشخص المسؤول

في حالة وفاة الشخص المسؤول ترفع دعوى التعويض عن الأضرار على من يمثله قانونيا في أملاكه وتخضع لأحكام هذه الاتفاقية.

الفصل الخامس

تطبيق الاتفاقية

المادة الثامنة عشرة — طائرات الدولة

لا تسري أحكام هذه الاتفاقية على الأضرار التي تسببها طائرات الدولة. وتعد من طائرات الدولة كل طائرة تستخدم في أغراض عسكرية أو لأغراض الجمارك أو الشرطة.

المادة التاسعة عشرة — الضرر النووي

لا تترتب مسؤولية بموجب هذه الاتفاقية عن الضرر الناجم عن أي واقعة نووية حسب التعريف الوارد في اتفاقية باريس بتاريخ ١٩٦٠/٧/٢٩ بشأن مسؤولية الأطراف الثالثة في مجال الطاقة النووية، أو الضرر النووي حسب ما

هو معرّف في اتفاقية فيينا بتاريخ ١٩٦٣/٥/٢١ بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية، وأي تعديل أو مرفقات بهاتين الاتفاقيتين في حالة سريان في وقت وقوع الحدث.

[ستتم إضافة الأحكام النهائية]

– انتهى –

~~LC/33-WP/3-1~~
~~**Appendix C**~~

LC/33-WP/3-25
1/5/08

منظمة الطيران المدني الدولي

ورقة عمل

اللجنة القانونية — الدورة الثالثة والثلاثون

(مونتريال، ٢١/٤ ــ ٢/٥/٢٠٠٨)

البند رقم ٣: تعويض الأضرار التي تلحقها الطائرات بالأطراف الثالثة بسبب أفعال التدخل غير المشروع أو المخاطر العامة

~~**المرفق (ج)**~~

مشروع اتفاقية تعويض الضرر
الذي تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة

الفصل الأول

المبادئ

المادة الأولى — التعاريف

لأغراض هذه الاتفاقية:

أ) "التدخل غير المشروع" يعني أي عمل معرّف على أنه جريمة في *اتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات*، الموقعة في لاهاي في ١٩٧٠/١٢/١٦، أو في *اتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني*، الموقعة في مونتريال في ١٩٧١/٩/٢٣، ~~أو في أي تعديل أو بروتوكول لهما يكون نافذا بين الدول الأطراف المعنية.~~ وأي تعديل نافذ في وقت وقوع الحدث.

ب) تعتبر الطائرة في "حالة طيران" في أي وقت منذ لحظة إغلاق جميع أبوابها الخارجية بعد صعود الركاب أو شحن البضائع على متنها ولغاية اللحظة التي يفتح فيها أي باب منها لإنزال الركاب أو تفريغ البضائع.

ج) "رحلة جوية دولية" تعني أي رحلة جوية يقع مكان مغادرتها ومقصدها المعتزم داخل أراضي دولتين، سواء كان أو لم يكن هناك انقطاع في الرحلة الجوية، أو داخل أراضي دولة واحدة إذا كان يوجد مكان توقف متفق عليه في أراضي دولة أخرى.

د) "الكلتلة القصوى" تعني الكتلة القصوى المرخصة لاقلاع الطائرة، بدون حساب تأثير غاز الرفع في حالة استعماله.

هـ) "المشغل" يعني الشخص القائم بتشغيل الطائرة عند حدوث الضرر، بشرط أنه اذا كانت ملاحة الطائرة تحت سيطرة شخص آخر استمد منه حق تشغيل الطائرة، بطريقة مباشرة أو غير مباشرة، وجب اعتباره هو المشغل. ويعتبر الشخص مشغلا للطائرة 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.

د)و) "الشخص" يعني أي شخص طبيعي أو اعتباري، بما في ذلك الدولة.

هـ)ز) "الدولة الطرف" تعني أي دولة تسري هذه الاتفاقية بالنسبة لها.

و)ح) "الطرف الثالث" يعني شخصا غير المشغل أو الراكب أو شاحن البضائع، في حالة التصادم، فان "الطرف الثالث" يعني أيضا مشغل الطائرة الأخرى ومالكها وطاقمها والراكب أو مرسلو البضائع أو المرسل إليهم على متن الطائرة الأخرى.

المادة الثانية — مجال الاتفاقية[1]

١- تسري هذه الاتفاقية على الأضرار التي تلحق بالأطراف الثالثة في إقليم دولة طرف وتتسبب فيها طائرة في حالة طيران في رحلة جوية دولية، بخلاف الضرر الناشئ عن فعل تدخل غير مشروع. ~~اذا كان مقر العمل الرئيسي لمشغل الطائرة في دولة طرف أخرى، وإذا لم يكن له مثل هذا المقر فمحل إقامته الدائمة في دولة طرف أخرى.~~

٢- بموجب إعلان من الدولة الطرف إلى جهة الإيداع، تسري هذه الاتفاقية أيضا ~~على الأضرار التي تحدث في أراضي دولة طرف اذا كان مقر العمل الرئيسي لمشغل الطائرة في تلك الدولة الطرف، وإذا لم يكن له مثل هذا المقر فمحل إقامته الدائمة في تلك الدولة الطرف.~~ عندما تكون طائرة في حالة طيران بخلاف الطيران في رحلة جوية دولية سببت أضرارا في أراضي تلك الدولة من غير أن يكون ذلك نتيجة لأحد أفعال التدخل غير المشروع.

٣- تحقيقا لأغراض هذه الاتفاقية، تعتبر السفينة الموجودة في أعالي البحار أو الطائرة الموجودة فوق أعالي البحار، بما في ذلك "المنطقة الاقتصادية الخالصة" جزءا من إقليم دولة تسجيلها. ويجب اعتبار منصات الحفر وغيرها من التجهيزات المثبتة في أرض المنطقة الاقتصادية الخالصة أو في الجرف القاري جزءا من إقليم الدولة صاحبة الاختصاص القانوني على تلك المنصة أو التجهيزات.

الفصل الثاني

مسؤولية المشغل والمسائل ذات الصلة

المادة الثالثة — مسؤولية المشغل

١- يجب أن يتحمل مشغل الطائرة مسؤولية تعويض الضرر الذي لحق بالأطراف الثالثة بشرط أن يكون سبب الضرر طائرة في حالة طيران.

~~٢- لا يكون المشغل مسؤولا عن الأضرار الناشئة بموجب الفقرة ١ من هذه المادة إذا تجاوزت بالنسبة لكل طرف ثالث (٢٥٠٠٠٠ — ٥٠٠٠٠٠٠) وحدة حقوق سحب خاصة وإذا أثبت المشغل ما يلي:~~

~~أ) أن هذه الأضرار لم تنشأ عن إهمال أو خطأ أو امتناع من جانبه أو من موظفيه أو وكلائه،~~

[1] ~~قد يقتضي الأمر المزيد من النظر في عامل الربط بين المشغل والدولة إذا غيرت الايكاو التعاريف ذات الصلة.~~

~~ب) أو أن هذه الأضرار نشأت فقط عن إهمال أو خطأ أو امتناع من جانب شخص آخر.~~

٢- ~~٣=~~ لا ينشأ حق في التعويض بموجب هذه الاتفاقية اذا لم يترتب الضرر مباشرة عن الحدث الذي أدى إلى وقوعه، أو إذا نتج الضرر عن مجرد مرور الطائرة في المجال الجوي وفقا لأنظمة الحركة الجوية المعمول بها.

٣- يجب التعويض عن الأضرار الناجمة عن الوفاة والإصابة الجسدية والاصابة العقلية. ويجب التعويض عن الأضرار الناجمة عن الاصابة العقلية فقط اذا كانت ناتجة عن مرض نفسي يمكن التعرف عليه نتيجة إما إصابة جسدية أو لتعرض مباشر لاحتمال التهديد بالوفاة أو بالاصابة الجسدية.

٤- يجب التعويض عن الضرر الذي يلحق بالممتلكات[1]

٥- يجب التعويض عن الأضرار البيئية، وبالقدر الذي يكون فيه هذا التعويض منصوصا عليه بموجب قانون الدولة الطرف التي وقع الضرر في إقليمها.

~~٥=~~ ٦- لا يجب الحصول على أي تعويضات جزائية أو رادعة أو أي جزاءات أخرى غير تعويضية.

المادة الثالثة مكرر — حدود مسؤولية المشغل

(١) لا تتجاوز مسؤولية المشغل ما يلي لكل طائرة وحدث:

أ) ٧٥٠ ٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة للطائرات التي تبلغ كتلتها القصوى ٥٠٠ كيلوجرام أو أقل.

ب) ١ ٥٠٠ ٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة للطائرات التي تزيد كتلتها القصوى على ٥٠٠ كيلوجرام ولا تتجاوز ١ ٠٠٠ كيلوجرام.

ج) ٣ ٠٠٠ ٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة للطائرات التي تزيد كتلتها القصوى على ١ ٠٠٠ كيلوجرام ولا تتجاوز ٢ ٧٠٠ كيلوجرام.

د) ٧ ٠٠٠ ٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة للطائرات التي تزيد كتلتها القصوى على ٢ ٧٠٠ كيلوجرام ولا تتجاوز ٦ ٠٠٠ كيلوجرام.

هـ) ١٨ ٠٠٠ ٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة للطائرات التي تزيد كتلتها القصوى على ٦ ٠٠٠ كيلوجرام ولا تتجاوز ١٢ ٠٠٠ كيلوجرام.

و) ٨٠ ٠٠٠ ٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة للطائرات التي تزيد كتلتها القصوى على ١٢ ٠٠٠ كيلوجرام ولا تتجاوز ٢٥ ٠٠٠ كيلوجرام.

ز) ١٥٠ ٠٠٠ ٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة للطائرات التي تزيد كتلتها القصوى على ٢٥ ٠٠٠ كيلوجرام ولا تتجاوز ٥٠ ٠٠٠ كيلوجرام.

ح) ٣٠٠ ٠٠٠ ٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة للطائرات التي تزيد كتلتها القصوى على ٥٠ ٠٠٠ كيلوجرام ولا تتجاوز ٢٠٠ ٠٠٠ كيلوجرام.

[1] سيقتضي الأمر أن توضّح البنود الختامية العلاقة بين هذه الاتفاقية وبين الصكوك القانونية الدولية الأخرى فيما يخص المطالبات بالتعويض عن الضرر الذي يلحق بالممتلكات.

ط) ٥٠٠ ٠٠٠ ٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة للطائرات التي تزيد كتلتها القصوى على ٢٠٠ ٠٠٠ كيلوجرام ولا تتجاوز ٥٠٠ ٠٠٠ كيلوجرام.

ي) ٧٠٠ ٠٠٠ ٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة للطائرات التي تزيد كتلتها القصوى على ٥٠٠ ٠٠٠ كيلوجرام.]

(٢) لا تطبق الحدود الواردة في الفقرة ١ من هذه المادة إلا إذا أثبت المشغل أن الأضرار

أ) لم تنشأ عن إهمال أو خطأ آخر أو امتناع من جانبه أو من موظفيه أو وكلائه،

ب) أو نشأت فقط عن إهمال أو خطأ أو امتناع من جانب شخص آخر.

المادة الثالثة ثالثا — التعويض المخفض

~~٦- يجوز التعويض عن الأضرار الناجمة عن الوفاة والاصابة الجسدية والضرر الذي يلحق بالممتلكات. ويجوز التعويض عن الأضرار الناجمة عن الاصابة العقلية فقط اذا كانت ناتجة عن مرض نفسي يمكن التعرف عليه نتيجة اما اصابة جسدية أو من خوف معقول للتعرض للوفاة التعرض المباشر لاحتمال الوفاة أو الاصابة الجسدية بصورة وشيكة الوقوع.~~ إذا كان المبلغ الإجمالي للتعويض الذي يتعين دفعه يتجاوز المبالغ المتوافرة وفقا للمادة الثالثة مكرر، يجب منح المبلغ الإجمالي على سبيل الأفضلية للوفاء نسبيا بالمطالبات فيما يتعلق بالوفاة والإصابة الجسدية والعقلية في الحالة الأولى ويجب منح الباقي، إن وجد، من المبلغ الإجمالي القابل للتوزيع نسبيا فيما بين المطالبات فيما يتعلق بالأضرار الأخرى.

المادة الرابعة — الأحداث التي يشترك فيها اثنان أو أكثر من المشغلين أو الأشخاص الآخرين

١- عندما تكون طائرتان أو أكثر مشتركتين في حدث نجم عنه ضرر تسرى عليه هذه الاتفاقية، يصبح مشغلو تلك الطائرات مسؤولين بالتضامن والانفراد عن الضرر الذي لحق بطرف ثالث.

٢- اذا كان مشغلان أو أكثر مسؤولين عن الضرر، يعتمد حق الرجوع فيما بينهم ومداه على حدود مسؤولية كل منهم ومدى إسهامهم في الضرر.

٣- يجب ألا يتحمل أي مشغل مسؤولية أي مبلغ يتجاوز الحد المنطبق على مسؤوليته إن وجد هذا الحد.

المادة الخامسة — تكاليف المحكمة والنفقات الأخرى

يجوز للمحكمة أن تحكم، بموجب القوانين الخاصة بها، بدفع كل أو بعض تكاليف المحكمة والنفقات الأخرى الخاصة بالدعوى التي تحملها المدعي بما في ذلك الفوائد. ولا يسري هذا الأمر السابق اذا كان مبلغ التعويضات التي حكمت بها المحكمة، بخلاف تكاليف المحكمة والنفقات الأخرى الخاصة بالدعوى، لا يتجاوز مجموع المبلغ الذي عرضه ~~الناقل~~ المشغل كتابة للمدعي في غضون فترة ستة أشهر من تاريخ الواقعة التي تسببت في الضرر أو قبل بدء الدعوى اذا كان ذلك بعد نهاية هذه الفترة.

المادة السادسة — الدفع تحت الحساب

يجب على المشغل، أن يدفع دون ابطاء مبالغ تحت الحساب الى الأشخاص الطبيعيين الذين قد يحق لهم المطالبة بالتعويض بموجب هذه الاتفاقية، وذلك لتلبية احتياجاتهم الاقتصادية العاجلة، اذا كان المشغل ملزما بذلك بموجب قانون الدولة التي وقع فيها الضرر. ولا تشكل هذه المبالغ المدفوعة تحت الحساب اعترافا بالمسؤولية، ويجوز خصمها من أي تعويضات يدفعها المشغل فيما بعد.

المادة السابعة — التأمين

مع مراعاة المادة الثالثة، يجب على الدول الأطراف أن تلزم مشغليها بالاحتفاظ بقدر كاف من التأمين أو الضمان لتغطية مسؤوليتهم المنصوص عليها في هذه الاتفاقية. ويجوز للدولة الطرف التي ينظم المشغل رحلات فيها أو إليها أن تلزمه بتقديم دليل على احتفاظه بالقدر الكافي من التأمين أو الضمان. ويجب على الدولة الطرف وهي تلزمه بذلك أن تطبق على المشغلين المنتمين إلى دول أطراف أخرى نفس المعايير التي تطبقها على مشغليها هي.

الفصل الثالث

حق الرجوع والإعفاء

المادة الثامنة — الأفعال أو الامتناع عن الأفعال من جانب الضحايا

اذا أثبت المشغل أن الضرر قد تسبب فيه أو أسهم في حدوثه فعل أو امتناع عن الفعل من جانب المدعي، أو الشخص الذي يستمد منه حقوقه، بطريقة متعمدة أو برعونة مع العلم بأنه من المرجح حدوث الضرر، يعفى المشغل إعفاء كليا أو جزئيا من مسؤوليته تجاه هذا المدعي بقدر ما يكون هذا الفعل أو الامتناع عن الفعل قد سبب الضرر أو أسهم في حدوثه.

المادة التاسعة — حق الرجوع

[مع مراعاة المادة العاشرة مكرر،] ليس في هذه الاتفاقية ما يمس بموضوع حق الشخص المسؤول عن الضرر بموجب أحكامها في الرجوع على غيره.

الفصل الرابع

ممارسة الانتصاف والأحكام ذات الصلة

المادة العاشرة — الانتصاف الخالص

دعوى التعويض عن الضرر اللاحق بأطراف ثالثة والذي تسببه طائرة في حالة طيران ضد المشغل أو موظفيه أو وكلائه أيا كان أساسها، سواء بموجب هذه الاتفاقية أو المسؤولية التقصيرية أو بخلاف ذلك، لا ترفع إلا وفقا لشروط وحدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية، دون المساس بمسألة تحديد الأشخاص الذين لهم حق المقاضاة وحقوق كل منهم.

[المادة العاشرة مكرر — الإعفاء من المسؤولية بمقتضى الوضع القانوني]

[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، مسؤولا عن التعويض بموجب هذه الاتفاقية أو قانون أي دولة طرف.]

المادة الحادية عشرة — تحويل حقوق السحب الخاصة

إن المبالغ المذكورة بوحدات حقوق السحب الخاصة في هذه الاتفاقية تشير إلى وحدة حقوق السحب الخاصة حسب التعريف الذي وضعه صندوق النقد الدولي. وعند التقاضي تحول هذه المبالغ إلى العملات الوطنية وفقا لقيمة هذه العملات بوحدات حقوق السحب الخاصة يوم صدور الحكم. وتحسب قيمة العملة الوطنية وفقا لطريقة التقييم التي يطبقها صندوق النقد الدولي في عملياته ومعاملاته السارية. وتحسب القيمة بالعملة الوطنية للدولة الطرف التي ليست عضوا في صندوق النقد الدولي وفقا للطريقة التي تحددها هذه الدولة لكي تعبر إلى أبعد حد ممكن بالعملة الوطنية للدول الطرف عن نفس القيمة الحقيقية للمبالغ الواردة في المادة الثالثة.

المادة الثانية عشرة — مراجعة حدود المسؤولية

١- رهنا بالفقرة ٢ أدناه، يجب مراجعة المبالغ المحددة في المادة الثالثة من جانب جهة الإيداع مع تطبيق عامل تضخم يساوي معدل التضخم المتراكم منذ المراجعة السابقة أو في المرة الأولى منذ تاريخ سريان الاتفاقية. ويجب أن يحسب معدل التضخم المستخدم في تحديد عامل التضخم على أنه المتوسط المرجح للمعدلات السنوية للزيادة أو النقصان في الأرقام القياسية لأسعار المنتجات الاستهلاكية في الدول التي تشمل عملاتها وحدة حقوق السحب الخاصة المذكورة في المادة الحادية عشرة.

٢- اذا تبين من المراجعة المشار إليها في الفقرة السابقة أن عامل التضخم قد تجاوز ١٠ في المئة، فعلى جهة الإيداع أن تخطر الدول الأطراف بتعديل حدود المسؤولية. ويصبح هذا التعديل ساريا بعد ستة أشهر من تاريخ إبلاغه للدول الأطراف، ما لم تسجل غالبية الدول الأطراف اعتراضها عليه. وعلى جهة الإيداع أن تخطر فورا جميع الدول الأطراف بسريان أي تعديل.

المادة الثالثة عشرة — المحكمة المختصة

١- مع مراعاة الفقرة ٢ من هذه المادة، يجوز أن ترفع دعاوى التعويض بموجب أحكام هذه الاتفاقية فقط أمام محاكم الدولة الطرف التي وقع الضرر فيها~~.~~ [أو الدولة التي يكون فيها مقر العمل الرئيسي لمشغل الطائرة].

٢- اذا حدث الضرر في أكثر من دولة طرف، يجوز رفع جميع دعاوى التعويض بموجب هذه الاتفاقية فقط أمام محاكم الدولة الطرف التي كانت الطائرة موجودة في مجالها الجوي الإقليمي أو كانت على وشك مغادرته عند وقوع الحدث.

٣- دون الإخلال بالفقرتين ١ و٢ من هذه المادة، يجوز أن يقدم في أي دولة طرف الطلب الخاص بالتدابير المؤقتة، ومن بينها إجراءات الحماية، وفقا لما ينص عليه قانون تلك الدولة.

المادة الرابعة عشرة — الاعتراف بالأحكام وإنفاذها

١- مع مراعاة أحكام هذه المادة، تصبح الأحكام الصادرة عن محكمة مختصة بموجب المادة الثالثة عشرة، بعد إجراء محاكمة، أو غيابيا، تصبح اذا جاز إنفاذها في الدولة الطرف التي تتبع لها تلك المحكمة، قابلة للنفاذ أيضا في أي دولة طرف أخرى، حال استيفاء الإجراءات التي تقتضيها تلك الدولة الطرف.

٢- يجب عدم إعادة فتح موضوع الدعوى في أي طلب للاعتراف بالأحكام أو إنفاذها بموجب هذه المادة.

٣- يجوز رفض الاعتراف بأحد الأحكام أو رفض إنفاذه في الحالات التالية:

~~[~~أ) إذا كان الاعتراف أو الإنفاذ مخالفا بوضوح للسياسة العامة في الدولة الطرف التي يطلب فيها الاعتراف أو الإنفاذ.

ب) إذا لم يكن المدعى عليه قد تسلم إشعارا بالمحاكمة في الوقت وبالشكل الذي يسمحان له بإعداد دفاعه وتقديمه.

ج) ان الحكم في الدعوى كان موضوع حكم أو قرار تحكيم سابق بين نفس الأطراف واعتبر نهائيا وقاطعا بمقتضى قانون الدولة الطرف التي طلب فيها الاعتراف أو الإنفاذ.

د) ان الحكم جاء وليد غش من أي من الأطراف.

هـ) إن حق انفاذ الحكم لا يؤول إلى الطالب.

و) أنه تم ابلاغ جهة الايدا، قبل وقوع الحدث، بسبب الرفض وكان الابلاغ من جانب الدولة الطرف التي طلب فيها الاعتراف أو الانفاذ.

٤- يجوز رفض الاعتراف أيضا ~~بقدر~~ بقدر ما يكون الحكم قد قضى بتعويضات، ومن بينها تعويضات رادعة أو جزائية، لا تعوض طرفا ثالثا عن ضرر فعلي تكبده.

~~و) ان حق إنفاذ الحكم لا يؤول إلى الطالب.]~~

~~٤=~~ ٥- عندما يصبح الحكم قابلا للنفاذ تصبح المصاريف أيضا قابلة للاسترداد بموجب الحكم نفسه.

المادة الخامسة عشرة — الاتفاقات الإقليمية والمتعددة الأطراف
بشأن الاعتراف بالأحكام وإنفاذها

١- للدول الأطراف أن تعقد اتفاقات إقليمية ومتعددة الأطراف بخصوص الاعتراف بالأحكام وإنفاذها تمشيا مع أهداف هذه الاتفاقية، بشرط ألا يترتب على تلك الاتفاقات مستوى من الحماية لأي طرف ثالث أو مدعى عليه يقل عن مستوى الحماية المقدم بموجب هذه الاتفاقية.

٢- على الدول الأطراف أن تقوم، عن طريق جهة الإيداع، بإبلاغ بعضها البعض بأي اتفاقات إقليمية أو متعددة الأطراف تكون قد عقدتها قبل أو بعد تاريخ سريان مفعول هذه الاتفاقية.

٣- لا تؤثر أحكام الفصل الرابع من هذه الاتفاقية على الاعتراف بأي حكم صادر بموجب تلك الاتفاقات أو إنفاذه.

المادة السادسة عشرة — مدة التقادم

١- يسقط حق التعويض بموجب المادة الثالثة اذا لم ترفع دعوى أو يقدم إخطار في غضون ~~سنتين~~ ثلاث سنوات من تاريخ الواقعة التي تسببت في الضرر.

٢- تحدد طريقة حساب فترة ~~السنتين~~ السنوات الثلاث وفقا لقانون المحكمة التي ترفع أمامها القضية.

المادة السابعة عشرة — وفاة الشخص المسؤول

في حالة وفاة الشخص المسؤول ترفع دعوى التعويض عن الأضرار على من يمثله قانونيا في أملاكه وتخضع لأحكام هذه الاتفاقية.

الفصل الخامس

تطبيق الاتفاقية

المادة الثامنة عشرة — طائرات الدولة

لا تسري أحكام هذه الاتفاقية على الأضرار التي تسببها طائرات الدولة. وتعد من طائرات الدولة كل طائرة تستخدم في أغراض عسكرية أو لأغراض الجمارك أو الشرطة.

المادة التاسعة عشرة — الضرر النووي

لا تترتب مسؤولية بموجب هذه الاتفاقية عن الضرر الناجم عن أي واقعة نووية ~~اذا كان مشغل المنشأة النووية مسؤولا عن هذا الضرر بموجب~~ حسب التعريف الوارد في اتفاقية باريس بتاريخ ١٩٦٠/٧/٢٩ بشأن مسؤولية الأطراف الثالثة في مجال الطاقة النووية، أو ~~بموجب~~ الضرر النووي حسب ما هو معرّف في اتفاقية فيينا بتاريخ ١٩٦٣/٥/٢١ بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية، ~~أو~~ وأي تعديل أو ~~اتفاقية لهما~~ مرفقات بهاتين الاتفاقيتين في حالة سريان في وقت وقوع الحدث.

[ستتم إضافة الأحكام النهائية]

— انتهى —