

**الإجراءات الإدارية الخاصة بالتصديق على اتفاقية  
التعويض عن التدخل غير المشروع أو الانضمام إليها**

- ١ - الاسم الكامل للاتفاقية:

اتفاقية التعويض عن الضرر الذي يلحق بأطراف ثلاثة والناتج عن أفعال التدخل غير المشروع التي تشمل طائرات، الموقعة في مونتريال في ٢٠٠٩/٥/٢ (Doc 9920)

- ٢ - الخلفية التاريخية:

المؤتمر الدولي لقانون الجو، مونتريال، من ٤/٢٠٠٩/٥/٢ إلى ٢٠٠٩/٥/٢.

- ٣ - الموجز:

(١) تسرى الاتفاقية بموجب الفقرة ١ من المادة الثانية على الأضرار التي تلحق بالأطراف الثالثة في إقليم دولة طرف وتنسب فيها طائرة في حالة طيران في رحلة دولية نتيجة لفعل تدخل غير مشروع. وتؤكد هذه المادة التعويض في أي دولة طرف سواء كان المشغل تابعاً للدولة الطرف أو لم يكن تابعاً لها. وفي بعض الحالات يمكن أن تسرى الاتفاقية أيضاً على الأضرار التي تحدث في دولة غير طرف. فإذا تسبب مشغل الطائرة في دولة طرف في حدوث أضرار في دولة غير طرف، يجوز للمؤتمر الأطراف تقديم دعم مالي لمشغل الطائرة (المادة الثامنة والعشرون).

(٢) بالرغم من وجود عنصر دولي في الفقرة ١، فإن الفقرة ٢ من المادة الثانية تنص على إمكانية سريان الاتفاقية في الحالات المحلية. كما تتطبق الاتفاقية وفقاً لخيار الدولة الطرف على الأضرار التي تقع في إقليم تلك الدولة الطرف وتنسب فيها طائرة في حالة طيران بخلاف حالة الطيران الدولي، نتيجة لفعل تدخل غير مشروع.

(٣) مسؤولية مشغل الطائرة عن التعويض مسؤولة محددة. وتنص الفقرة ١ من المادة الثالثة على أن المشغل يتتحمل مسؤولية التعويض عن الضرر بشرط أن يكون السبب في الضرر طائرة في حالة طيران. ولا حاجة لكي يثبت المدعى تلك المسؤولية. ويدفع التعويض أيضاً عن الأضرار الناجمة عن الوفاة أو الإصابة البدنية أو الإصابة العقلية وعن الأضرار بالممتلكات. كما يعوض أيضاً عن الأضرار البيئية إذا وجد نص على التعويض في قانون الدولة التي وقع فيها الضرر.

(٤) وطبقاً للمادة الرابعة تكون مسؤولية مشغل الطائرة محدودة استناداً إلى وزن الطائرة الذي يتراوح بين ٧٥٠٠٠٠ وحدة من وحدات حقوق السحب الخاصة بالطائرة الصغيرة و٧٠٠٠٠٠ وحدة من وحدات السحب الخاصة بالطائرات الكبيرة. ويمكن تجاوز هذا السقف في ظروف استثنائية فقط (انظر الفقرة ١٢ أدناه).

(٥) يتصور طبقاً للمادة الثامنة إنشاء هيئة تسمى الصندوق الدولي للطيران المدني للتعويض عن الأضرار ("الصندوق الدولي") يكون هدفه الرئيسي دفع تعويض للأشخاص الذين تلحق بهم أضرار في إقليم دولة طرف وتقديم الدعم المالي عندما يتسبب مشغل الطائرة في دولة طرف في إلحاق أضرار في دولة غير طرف (على النحو الموصوف أعلاه بالفقرة ١) وتقرير ما إذا كان يتطلب تقديم تعويض إضافي إلى الركاب على متن طائرة شملها حادث. ويدفع التعويض بواسطة الصندوق الدولي بالقدر الذي يتجاوز حدود المبلغ الكلي للتعويضات طبقاً للمادة الرابعة (الفقرة ١ من المادة الثامنة عشرة). وبمعنى آخر إذا حدث ضرر يكون مشغل الطائرة مسؤولاً عنه فإنه يدفع الحد الأقصى المحدد له ثم يقوم الصندوق الدولي بدفع تعويض إضافي فوق الحد الأقصى للتعويض. ويتوقع أن يحصل مشغلو الطائرات على تأمين يصل إلى الحد الأقصى المحدد وإذا لم يتوفر التأمين أو إذا توفر بتكلفة لا تتفق مع التشغيل المستمر للنقل الجوي يجوز للصندوق الدولي دفع التعويض عن الأضرار التي كان المشغل مسؤولاً عنها بموجب المادتين الثالثة والرابعة (الفقرة ٣ من المادة الثامنة عشرة).

(٦) وبصفة عامة يبلغ الحد الأقصى للتعويضات ٣ بلايين وحدة من وحدات حقوق السحب الخاصة للصندوق الدولي عن كل حدث (الفقرة ٢ من المادة الثامنة عشرة).

(٧) يتمتع الصندوق الدولي بشخصية اعتبارية دولية ويشتمل على مؤتمر للأطراف يكون هو الهيئة الرئيسية لرسم السياسات ويتألف من الدول الأطراف كما تكون للصندوقأمانة يرأسها مدير. ويقوم مؤتمر الأطراف من جملة أمور بوضع قواعد الصندوق الدولي والمبادئ التوجيهية للتعويض والاستثمار وتحديد الاشتراكات في الصندوق وتعيين الحالات التي يمكن فيها تقييم الدعم المالي للمشغل في حالة وقوع حادث في بلد غير طرف. وترد في المادة التاسعة قائمة بسلطات وواجبات مؤتمر الأطراف. ويجتمع مؤتمر الأطراف مرة واحدة في السنة ما لم يتقرر خلاف ذلك.

(٨) طبقاً للمادة الثانية عشرة تكون الاشتراكات في الصندوق مبالغ إلزامية تُحصل عن كل راكب مغادر وكل طن من البضائع المغادر على رحلة تجارية دولية من مطار في دولة طرف. وفي حال تقديم دولة طرف لإقرار اختياري بموجب الفقرة ٢ من المادة الثانية تُحصل هذه المبالغ عن كل راكب وعن كل طن من البضائع المغادر عن أي رحلة تجارية بين المطارات في هذه الدولة الطرف لا تُجمع مع الاشتراكات المحصلة فيما يخص كل راكب وكل طن من البضائع أكثر من مرة واحدة في كل رحلة سواء تضمنت هذه الرحلة محطة وقوف أو عملية تحويل واحدة أو أكثر. ومن المتوقع أن يحدد مؤتمر الأطراف حجم الاشتراكات من الطيران العام. ويتعين أن يقوم المشغل بجمع المبالغ وتحويلها إلى الصندوق الدولي. وعموماً ينبغي ألا تتجاوز المبالغ الإجمالية للاشتراكات التي يجمعها الصندوق الدولي ضمن فترة سنتين متتاليتين ٩ بلايين وحدة من وحدات السحب الخاصة (الفقرة ٣ من المادة الرابعة عشرة).

(٩) تنص المادة الرابعة عشرة على أنه يجب أن يقرر مؤتمر الأطراف فترة ومعدل الاشتراكات عن الركاب والبضائع المغادر من دولة طرف التي يجب دفعها من تاريخ بدء سريان الاتفاقية بالنسبة للدولة الطرف. كما ينبغي أيضاً دفع الاشتراكات الأولية بالنسبة للركاب والبضائع المغادر على رحلات يغطيها إقرار اختياري محلي. كما يتعين تحديد الاشتراكات حتى يصل حجم الأموال المتاحة إلى ٣ بلايين وحدة من وحدات السحب الخاصة في خلال أربع سنوات. وإذا رأى أن الأموال المتاحة كافية بالمقارنة إلى التعويض المحتمل أو المساعدة المالية التي سيتم تقديمها في المستقبل القريب وتبلغ رقم ٣ بلايين وحدة من وحدات السحب الخاصة، يجوز لمؤتمر الأطراف وقف جمع الاشتراكات.

(١٠) في حالة فشل المشغل في جمع الاشتراكات أو تحويلها، يقوم المدير باتخاذ التدابير الملائمة لاسترداد المبلغ المستحق عليه (الفقرة ٢ من المادة الخامسة عشرة). على كل دولة طرف أن تكفل تقديم إحصاءات معينة وبيانات أخرى إلى الصندوق الدولي. وقد يؤدي العجز عن فعل ذلك إلى تحويل الدولة الطرف المسئولية عن العجز الناشئ في الاشتراكات (المادة السادسة عشرة).

(١١) إذا كان الضرر قد تسبب فيه المدعي أو الضحية أو ساهم في حدوثه يعفى المشغل كلياً أو جزئياً من المسئولية في دفع التعويض (المادة العشرون).

(١٢) مثلاً ذكر في الفقرة ٤ أعلاه، فإن مسؤولية المشغل يمكن تخفيضها في حالات استثنائية. فبموجب المادة ٢٣ يجوز للشخص الذي لحق به الضرر أن يطالب بتعويض إضافي من المشغل بقدر ما يكون المبلغ الإجمالي للأضرار يتجاوز المبلغ الكلي المستحق الدفع بموجب المادة الرابعة والفقرة ٢ من المادة الثامنة عشرة (أي تجاوز مبالغ التعويض الطبقتين الأولى والثانية). ولكي ينجح المدعي في ذلك يجب عليه أن يثبت أن المشغل أو أحد موظفيه قد أسمم في وقوع الحدث عن طريق الفعل أو الامتناع عن الفعل عن قصد التسبب في الضرر أو بإهمال مع علمه باحتمال حدوث الضرر. وفي حالة مساعدة الموظف في حدوث الضرر لا يكون المشغل مسؤولاً عن التعويض الإضافي إذا ثبت أن نظاماً ملائماً قد تم وضعه لاختيار ومراقبة موظفيه. وتحدد الفقرة ٤ من المادة الثالثة والعشرين الحالات التي لا يفترض فيها أن يكون المشغل أو أحد كبار موظفيه قد تصرف برعونة.

(١٣) يكون للمشغل حق الرجوع وفقاً للمادة ٢٤ على أي شخص ارتكب فعل التدخل غير المشروع أو نظمه أو موله وعلى أي شخص آخر. وعلى نحو مماثل يكون للصندوق الدولي الحق في الرجوع إذا قدم مدفوعات للمدعي، على أي شخص ارتكب الفعل أو نظمه أو موله وعلى المشغل وفقاً للشروط التي حدتها المادة الثالثة والعشرون وعلى أي شخص آخر (المادة الخامسة والعشرون).

(١٤) تضع المادة السادسة والعشرون قيوداً محددة على الحق في الرجوع.

(١٥) وطبقاً المادة السابعة والعشرين لا يقبل أي حق بالرجوع على مالك أو مؤجر أو ممول للطائرة لا يكون مشغلاً لها أو على الصانع في حالات معينة.

(١٦) تنص المادة التاسعة والعشرون على الانتصاف الحالص. ولا يجوز رفع دعوى أيا كان أساسها للتوعيض عن ضرر لحق بطرف ثالث بسبب فعل من أفعال التدخل غير المشروع إلا ضد المشغل أو الصندوق الدولي بموجب هذه الاتفاقية أو المسئولية التقصيرية. ولا تقبل أي مطالبات من طرف ثالث ضد أي شخص آخر. بيد أن حكم الانتصاف الحالص لا ينطبق على دعوى ترفع على شخص ارتكب فعلأ أو نظمه أو موله.

(١٧) توجد أحكام إجرائية أخرى في الفصل السابع. ويجوز رفع دعوى التوعيض أمام محكمة واحدة أي أمام محاكم الدولة الطرف التي وقع الضرر في إقليمها (الفقرة ١ من المادة الثالثة والعشرون). كما أن الأحكام الصادرة من المحكمة تصبح إذا جاز إيفادها في محكمة الدولة الطرف قابلة النفاذ في أي دولة طرف أخرى بالرغم من إمكانية رفض الاعتراف بالحكم أو إيفاده في بعض الحالات المعينة (المادة الرابعة والعشرون).

#### ٤- الدوافع الرئيسية للتصديق:

تسعى هذه الاتفاقية إلى حماية مصالح الضحايا وصناعة النقل الجوي برمته.

وتكتفى هذه الاتفاقية في معظم الأحوال تعويض الضحايا بالكامل؛ ولا توجد أي حدود فيما يخص فرادي الضحايا ولا توجد أي حاجة لأصحاب المطالبات إلى إثبات وجود خطأ من جانب الناقل الجوي أو أي شخص آخر. وستُقبل جميع مطالبات الأطراف الثالثة إلى أقصى حدود الأضرار التي ثبتت بغض النظر عن وجود تأمين يغطيها. وبفضل اعتماد مفهوم توجيه مسؤولية الناقل الجوي عن التعويض عن الأضرار، سيكون لدى الضحايا نقطة محددة هي الناقل الجوي، لتوجيهه الدعاوى ضده.

ويحظى الناقلون الجويون بالحماية بواسطة آلية لوضع حد أدنى عالمي من المسؤولية لكل حادث، استناداً إلى وزن الطائرة. وينبغي أن يهيئ ذلك للطيران المدني بيئة مستقرة ومستدامة فيما يتعلق بالتأمين ضد مخاطر الحرب، من خلال التأكيد من إمكانية التأمين بالتكليف التشغيلي وتحرير صناعة الطيران من الخسائر الناجمة عن الكوارث التي لا يشملها التأمين وتخرج عن سيطرته.

#### ٥- الدخول حيز النفاذ

وفقاً للمادتين الثامنة والثلاثين والتاسعة والثلاثين، تكون هذه الاتفاقية مفتوحة أمام جميع الدول والمنظمات الإقليمية للتكامل الاقتصادي لكي توقع عليها في المقر الرئيسي للايكاو في مونتريال إلى حين دخولها حيز النفاذ.

ويبدأ سريان الاتفاقية وفقاً للمادة الأربعين اعتباراً من اليوم الثمانين بعد المائة ل التاريخ بإيداع الصك الخامس والثلاثين للتصديق بشرط أن يكون العدد الكلي للركاب المغادرين في السنة السابقة من مطارات الدول التي صدقت عليها قد بلغ ٧٥٠ ،٠٠٠ راكب كما يظهر من إقرارات هذه الدول. وإذا قدمت الدولة إقراراً اختيارياً بالرحلات المحلية تعلن عن العدد الإجمالي للركاب المحليين في السنة السابقة ويُحسب ذلك الرقم من العدد ٧٥٠ ،٠٠٠ راكب.

- ٦ -      **جهة الإيداع**

منظمة الطيران المدني الدولي (إيكاو)

إدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية

999 University Street

Montréal, Québec

Canada H3C 5H7

**المرفقات:**

الصك النموذجي للتصديق على الاتفاقية والصك النموذجي لقبولها أو الموافقة عليها أو الانضمام إليها.

**هام:**

عند إيداع صك التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام، تعلن كل دولة، وفقاً للفقرة ٣ من المادة الأربعين للاتفاقية، عن العدد الكلي للركاب الذين غادروا على متن رحلات تجارية دولية من المطارات في إقليمها في السنة السابقة. وإذا قدمت الدولة إقراراً اختيارياً وفقاً للفقرة ٢ من المادة الثانية، تعلن عن العدد الإجمالي للركاب المحليين في السنة السابقة.

## الصك النموذجي للتصديق على اتفاقية التعويض عن التدخل غير المشروع

(يوقع عليها رئيس الدولة أو رئيس الحكومة أو وزير الشؤون الخارجية)

حيث أن اتفاقية التعويض عن الضرر الذي يلحق بأطراف ثلاثة والناتج عن أفعال التدخل غير المشروع التي تشمل طائرات، اعتمدت في مونتريال في ٢٠٠٩/٥/٢؛

وحيث أن الاتفاقية المذكورة وقع عليها بالنيابة عن الحكومة [اسم الدولة] في [التاريخ]؛

وحيث أن الفقرة ٢ من المادة الثامنة والثلاثين من هذه الاتفاقية تنص على أنها تتوقف على تصديق الدول الموقعة عليها؛

فإنني [اسم ولقب رئيس الدولة أو رئيس الحكومة أو وزير الشؤون الخارجية]، أعلن أن حكومة [اسم الدولة]، وبعد النظر في الاتفاقية المذكورة أعلاه، تصدق على الاتفاقية نفسها وتعهد بالوفاء على إنجاز وتنفيذ الشروط المنصوص عليها في هذه الاتفاقية.

وببناء عليه، أعلن، وفقاً للفقرة ٣ من المادة الأربعين من الاتفاقية، أن العدد الإجمالي للركاب المغادرين على متن رحلات جوية تجارية دولية فيإقليم [اسم البلد] في السنة السابقة من [عام] بلغ [عدد الركاب].

[وأعلن أيضاً، وفقاً للفقرة ٢ من المادة الثانية، أن هذه الاتفاقية تسرى أيضاً على الأضرار التي تلحق بالأطراف الثالثة والتي وقعت في إقليم [اسم الدولة] بسبب طائرة أثناء الطيران، وأن العدد الإجمالي للركاب المحليين في إقليم [اسم الدولة] في السنة السابقة من [عام] بلغ [عدد الركاب]].

وإثباتاً لذلك، وقعت على صك التصديق التالي في [المكان] في [التاريخ].

[التوقيع] و [الختم]

**الصك النموذجي [القبول] [الموافقة على] [الانضمام إلى] اتفاقية  
التعويض عن التدخل غير المشروع أو الانضمام إليها  
(يوضع عليها رئيس الدولة أو رئيس الحكومة أو وزير الشؤون الخارجية)**

حيث أن اتفاقية التعويض عن الضرر الذي يلحق بأطراف ثلاثة والناتج عن أفعال التدخل غير المشروع التي تشمل طائرات، اعتمدت في مونتريال في ٢٠٠٩/٥/٢؛

وحيث أن الفقرة ٣ من المادة الثامنة والثلاثين من هذه الاتفاقية تتصل على أن أي دولة لم توقع على هذه الاتفاقية يمكن أن تقبلها أو توافق عليها أو تتضمن إليها في أي وقت.

فإنني [اسم ولقب رئيس الدولة أو رئيس الحكومة أو وزير الشؤون الخارجية]، أعلن أن حكومة [اسم الدولة]، وبعد النظر في الاتفاقية المذكورة أعلاه، [قبل] [توافق على] [تتضمن إلى] الاتفاقية نفسها وتعهد بالوفاء على إنجاز وتنفيذ الشروط المنصوص عليها في هذه الاتفاقية.

وببناء عليه، أعلن، وفقاً للفقرة ٣ من المادة الأربعين من هذه الاتفاقية، أن العدد الإجمالي للركاب المغادرين على متن رحلات تجارية دولية في إقليم [اسم البلد] في السنة السابقة من [عام] بلغ [عدد الركاب].

[وأعلن أيضاً، وفقاً للفقرة ٢ من المادة الثانية، أن هذه الاتفاقية تسرى أيضاً على الأضرار التي تلحق بالأطراف الثالثة والتي وقعت في إقليم [اسم الدولة] بسبب طائرة أشلاء الطيران وأن العدد الإجمالي للركاب المحليين في إقليم [اسم الدولة] في السنة السابقة من [عام] بلغ [عدد الركاب]].

وإثباتاً لذلك، وقعت على صك [القبول] [الموافقة] [الانضمام] التالي في [المكان] في [التاريخ].

[التوقيع] و [الختم]

—————