



## الجمعية العمومية - الدورة التاسعة والثلاثون

### اللجنة القانونية

البند رقم ٤٥ من جدول الأعمال: برنامج عمل المنظمة في المجال القانوني

الترويج لاتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي التي حررت في

مونتريال في ٢٨/٥/١٩٩٩ (اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩)

(ورقة مقدمة من الولايات المتحدة الأمريكية)

#### الموجز التنفيذي

إن اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ سارية المفعول في ١١٩ بلداً، وهي تضع نظاماً يحكم مسؤولية شركات الطيران تجاه الركاب وشاحني البضائع على الرحلات الجوية الدولية. ومن شأن اعتمادها عالمياً أن يوفر منافع كبيرة لجمهور المسافرين والشاحنين، وكذلك مزيداً من الضمانات لصناعة شركات الطيران بشأن القواعد التي تحكم مسؤوليتها. ويُطلب في هذه الورقة بذل جهد أكبر لحث جميع الدول الأعضاء على التصديق على اتفاقية عام ١٩٩٩ إذا لم يسبق أن قامت بذلك.

الإجراء: يرجى من الجمعية العمومية اعتماد القرار الوارد في المرفق.

الأهداف الاستراتيجية:	ورقة العمل هذه مرتبطة بالهدف الاستراتيجي الرابع، تطوير النقل الجوي
الآثار المالية:	لا توجد.
المراجع:	المرفق (ج) بقرار الجمعية العمومية ٣٧-٢٢ والقرار ٣٨-٢٠، ووثيقة الايكاو (DOC 10022)

## ١ - المقدمة

١-١ تبذل اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ الحدود المنخفضة لمسؤولية شركات الطيران التي نصت عليها نظم وارسو ولاهاي للمسؤولية، وتمكن الأفراد الذين كانوا في السابق ممنوعين من المقاضاة في بلدانهم الأصلية من القيام بذلك. وتتص على الدفع التلقائي للتعويض عن الأضرار المثبتة في حالة الإصابة أو الوفاة وهي تفرض مسؤولية صارمة على شركات الطيران بالنسبة للأضرار المثبتة أولاً بمقدار ١١٣,١٠٠ من حقوق السحب الخاصة في حالة وفاة الراكب أو إصابته (حوالي ١٥٧,٠٧٧ دولار أو ١٤٢,١١٢ يورو في ٢٠١٦/٧/١٨). وفوق ذلك المبلغ، يجب على شركة الطيران التعويض الكامل عن الأضرار ما لم تثبت شركة الطيران أنها لم تكن مخطئة. وفي حالة حوادث الطائرات التي ينتج عنها وفاة ركاب أو إصابتهم، تلزم الاتفاقية شركات الطيران بتقديم مدفوعات مقدماً، حيث ينص القانون الوطني على مثل هذه المدفوعات.

٢-١ وتمنع الاتفاقية أيضاً استرداد الركاب لمبالغ كبيرة بصورة غير معقولة عن طريق عدم السماح بالتعويضات الجزائية أو الرادعة. وفي الوقت ذاته، فهي تمنع انخفاض قيمة المبالغ المستردة بسبب التضخم بتعديل الحدود كل خمس سنوات.

## ٢ - المناقشة

١-٢ كان الهدف من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ هو أن تحل محل الخليط الذي تراكم على مر السنين من نظم المسؤولية التي تتناول مسؤولية شركات الطيران تجاه الركاب والشاحنين، بما في ذلك اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ وتعديلاتها والاتفاقات ذات العلاقة بها. ومن شأن قبول اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ عالمياً أن يزيل الاختلاط حول نظام المسؤولية الذي ينطبق على أي حدث معين.

٢-٢ وبينما تسري اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ على ١١٩ دولة عضواً في الايكاو، لا تزال توجد ٧٢ دولة عضواً لم تصدق على تلك الاتفاقية. وفي الدورة الثامنة والثلاثين للجمعية العمومية، اعتمد قرار (القرار ٣٨-٢٠) يحث الدول المتعاقدة التي لم تقم بذلك بعد على التصديق على اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩. وبسبب المنافع التي تُكتسب من انضمام جميع الدول إلى الاتفاقية، ينبغي حث الدول الأعضاء مرة أخرى على التصديق على هذه الوثيقة.

-----

## المرفق

القرار ٣٨-...

إن الجمعية العمومية:

إذ تُذَكِّر الجمعية العمومية بالمرفق (ج) بقرارها ٣٧-٢٢ المتعلق بالتصديق على الوثائق التي أُعدت واعتمدت تحت رعاية المنظمة، وبالقرار ٣٨-٢٠ بعنوان "الترويج لاتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩"؛

وتقر بأهمية وجود نظام عالمي يحكم مسؤولية شركات الطيران للركاب والشاحنين على الرحلات الجوية الدولية؛

وتقر باستصواب وجود نظام منصف وعادل ويسير يتيح التعويض التام عن الخسائر؛

تحث جميع الدول المتعاقدة على دعم وتشجيع انضمام جميع الدول إلى اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي التي حررت في مونتريال في ١٩٩٩/٥/٢٨ (اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩)؛

وتحث جميع الدول التي لم تقم بذلك بعد على أن تصبح طرفاً في اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ في أقرب وقت ممكن؛

وتكلف الأمانة العامة بتقديم المساعدة، على النحو الملائم، في عملية التصديق إذا طلبت منها ذلك إحدى الدول.

- انتهى -