منظمة الطيران المدني الدولي

ورقة عمل

A39-WP/120[1]
LE/6
27/7/16

الجمعية العمومية – الدورة التاسعة والثلاثون

اللجنة القانونية

البند ٤٧ من جدول الأعمال: القضايا الأخرى التي يجب أن تدرسها اللجنة القانونية

تعزيز اتفاقية توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي (اتفاقية مونتريال ١٩٩٩)

(مقدمة من (الإياتا) اتحاد النقل الجوي الدولي (IATA))

الموجز التنفيذي

أسست اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ نظاماً حديثاً، عادلاً وفعالاً ليحكم مسؤولية الطيران للركاب والشاحنين في الرحلات الدولية. واعترافاً بالفوائد الكبيرة التي تمنحها اتفاية مونتريال ١٩٩٩ للركاب والشاحنين وشركات الطيران، تبنت الجمعية العمومية الـ ٣٨ للإيكاو القرار رقم ٣٨–٢٠. وحث ذلك الدول المتبقية على التصديق على اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ وطلب من الدول التي فعلت ذلك بالفعل تعزيز فوائد التصديق.

تدعم الإياتا بقوة اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ وتدعو مباشرة الدول لإظهار الفوائد العملية التي تجلبها لجميع أصحاب المصلحة وتعزز التصديق السريع عليها. وتمّ إحراز تقدم جيد، حيث أصبحت ١٧ دولة إضافية طرافاً فيها منذ الجمعية العمومية الـ ٣٨ للإيكاو في عام ٢٠١٣.

ومع ذلك، وعلى الرغم من اعتبارها نظام مسؤولية عالمي واحد للنقل الجوي الدولي، لم تصادق عليها إلاّ ١٢٠ دولة عضو في الإيكاو (٦٣٪). وتبقى اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩، وصكوك تعديلها المختلفة، حيز التنفيذ، مما يترك خليطاً معقداً من أنظمة المسؤولية المعمول بها. وتُظهر العديد من الحوادث والأحداث الجوية الأخيرة عدم الإنصاف والتعقيد الناتج من ذلك.

ونظراً للفوائد التي يمكن الحصول عليها من القبول العالمي لاتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩، ينبغي حث الدول الأعضاء مرة أخرى على إعطاء الأولوية للتصديق السريع للإتفاقية.

الإجراء: في ضوء القرار ٣٨–٢٠ والفوائد المعروفة لتحقيق نظام عالمي للتحكم بمسؤولية شركة الطيران للركاب والشاحنين على الرحلات الدولية، تدعو الإياتا الجمعية العمومية إلى القيام بما يلي:

أ) ملاحظة جهود الإياتا لدعم الإيكاو عن طريق التشجيع على التصديق على اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩؛

ب) حث كافة الدول الأعضاء التي لم تصادق على اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ للقيام بذلك في أقرب فرصة.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي *للتنمية الاقتصادية للنقل الجوي.*
الآثار المالية:	غير متوفر
المراجع:	قرار الجمعية العمومية للإيكاو ٣٨–٢٠

[1] النسخة العربية والصينية والإنجليزية والفرنسية والروسية والإسبانية من هذه الورقة مقدمة من (IATA).

١- المقدمة

١-١ دخلت اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ حيز التنفيذ في ٢٠٠٣/١١/٤ وأسست نظام مسؤولية حديث بشأن النقل الجوي الدولي. وهي تتحكم بمسؤولية الطيران في حالة الوفاة أو الإصابة أو التأخير للركاب أو التأخير أو الضرر أو فقدان الأمتعة والبضائع.

١-٢ تم تصوّر اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ على أنها نظام المسؤولية العالمي. واليوم، وبعد ما يقرب من ١٣ سنة من دخولها حيز التنفيذ، لم تصادق عليها إلاّ ١٢٠ دولة من الدول المتعاقدة في الـ ١٩١ الإيكاو[٢] (من الجدير بالذكر أن الأغلبية العظمى من مجمل الرحلات الجوية المنتظمة تغطيها تلك الدول). ومع ذلك، هنالك عدد من الدول سريعة النمو في مجال الطيران، وبخاصة في آسيا، التي لم تصدق بعد على اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ (الرجاء الإطلاع على الملحق (أ)).

١-٣ ولذلك، فإن اتفاقية وارسو ١٩٢٩ وبروتوكول لاهاي ١٩٥٥ واتفاقية غوادالاجارا ١٩٦١ وبروتوكولات مونتريال الإضافية في عام ١٩٧٥ السالفة لا تزال سارية المفعول، وتخلق خليطاً معقداً من أنظمة المسؤولية التي يمكن العمل بها.

١-٤ إن الخسارة المأساوية لمترو جيت ٩٢٦٨ فوق شبه جزيرة سيناء (تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٥) وطيران آسيا ٨٥٠١ فوق بحر جاوة (كانون الأول/ ديسمبر ٢٠١٤) مع عدم وجود ناجين يعتبران مثالين أخيرين من الحوادث حيث كانت أغلبية الركاب المتوفين تخضع لحدود مسؤولية أقل بكثير من نظام اتفاقية وارسو السابق (انظر إلى الجدول ١). والتصديق العالمي على اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ سيضع حداً لعدم الإنصاف هذا ويوفر حماية ويقيناً أكبر للركاب والشاحنين وشركات الطيران.

١-٥ تدعو الإياتا الدول للتصديق على اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩، مع الأنشطة على المستوى الوطني والإقليمي والعالمي. وبالعمل مع شركات الطيران الأعضاء والجمعيات الشريكة لدينا، تمّ عقد اجتماعات وحلقات دراسية مع الحكومات وأصحاب المصلحة الآخرين لشرح المزايا. وعلى المستوى الإقليمي، شاركت الإياتا في لجان طيران مدني إقليمية مختلفة وقدمت أوراق معلومات في اجتماعات ملائمة. وبالمثل، شجعت الإياتا أعضاء مجلس الإيكاو واستخدمت مختلف الخطابات والاجتماعات التي شارك بها المدير العام لتشجيع التصديق على هذا الصك الهام.

٢- الخلفية

٢-١ سوف يقدم التصديق العالمي لاتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ فوائد كبيرة لكافة الأطراف:

٢-١-١ *للركاب* – تحل اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ محل تغطية مسؤولية الطيران المنخفضة الاعتباطية البالغة ١٢ ٠٠٠ دولار أمريكي (انظر إلى الجدول ١) للوفاة أو الإصابة بموجب اتفاقية وارسو وأنظمة مسؤولية وارسو/لاهاي. وبموجب اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩، يحق للركاب المطالبة بتعويضات تصل إلى ١١٣,١١٠ من حقوق السحب الخاصة (حوالي ١٦٠ ٠٠٠ دولار أمريكي اعتباراً من حزيران/ يونيو ٢٠١٦) دون دليل على الإهمال أو الخطأ. وفي حال تمّت المطالبة بأضرار تزيد عن ذلك، يقع عبء الإثبات على عاتق شركة الطيران لتُظهر أنها لم تكن مهملة. كما تقدم اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ أحكاماً أخرى مألوفة للمستهلك مثل إمكانية نقل مطالب الركاب إلى خيارات أوسع من السلطات القضائية ودفع التعويضات مقدماً من

[٢] الرجاء الإطلاع على http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_EN.pdf

قِبل شركات الطيران إلى الضحايا. وأخيراً، تراجع الإيكاو حدود المسؤولية كل خمس (٥) سنوات لضمان أن تواكب اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ التطورات والتضخم.

٢-١-٢ *لشركات الشحن* – يتمّ نقل ٣٥٪ من التجارة العالمية من حيث القيمة عن طريق الجو. وينطوي ذلك على شحن بقيمة عالية، وحساس من ناحية الوقت مثل الإمدادات الطبية والمكونات والمنتجات الطازجة. وبموجب اتفاقية وارسو، يجب أن ترافق ورقة الشحن الجوي الشحنة من أجل أن تعتمد شركات الطيران على حدود المسؤولية. ومع ذلك، تسهّل اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ بشكل محدّد استخدام السجلات الإلكترونية، بما في ذلك وثيقة الشحن الجوي الإلكترونية. ونتيجة لذلك، هنالك قدر كبير من الكفاءة المكتسبة، بما في ذلك الفوائد البيئية من القضاء على الورق في سلسلة توريد الشحن الجوي. وبالمثل، فإن استخدام الوثائق الإلكترونية يدعم تسهيل التجارة بما أن الشاحنين ووكلاء الشحن والمنظمين يستفادون من معالجة أسرع وأكثر دقة للوثائق، وإنتاجية محسنة، والأمن، وأوقات الشحن السريع والامتثال الأفضل للأنظمة الجمركية.

٢-١-٣ *لشركات الطيران* – تعمل العديد من شركات الطيران الدولية على شبكات طرق عالمية على نحو متزايد. ومع ذلك، ومن دون التصديق العالمي على اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩، لا يزال يوجد هنالك خليط من أنظمة المسؤولية. على سبيل المثال، يمكن أن يكون لرحلة فردية من أي منشأ ومقصد ركاب وشحنات يخضعون لأحكام نظم مسؤولية مختلفة. وكما هو موضح في الفقرة ٤-١، يؤدي ذلك إلى التعقيد والالتباس في تحديد أي نظام يغطي حادثة أو حادث معين. وتُعتبر عملية معالجة المطالبات الناتجة عن النقل الجوي الدولي معقدة بدون داع. والقبول العالمي لاتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ سيقضي على هذه القضايا.

الجدول ١ – الحدود المرتبطة بأنظمة المسؤولية المختلفة لشركات الطيران

النوع	اتفاقية وارسو (١٩٢٩)	بروتوكول لاهاي (١٩٥٥)	البروتوكول الإضافي ٢ وبروتوكول مونتريال ٤	اتفاية مونتريال (١٩٩٩)
الموت أو الإصابة	١٢٠٠٠ دولار أمريكي	٢٤,٠٠٠ دولار أمريكي	٢٥,٠٠٠ دولار أمريكي	**١٦٠٠٠٠ دولار أمريكي** (*أول عتبة* – مبالغ أعلى يمكن استردادها)
الشحن	٢٠ دولار أمريكي لكل كغ	٢٠ دولار أمريكي لكل كغ	٢٥ دولار أمريكي لكل كغ	**٢٨ دولار أمريكي لكل كغ**
أحكام للوثائق الإلكترونية؟	كلا	كلا	نعم (مع بروتوكول مونتريال ٤ فقط)	نعم

ملاحظة: يقارن الجدول أسعار تحويل الدولار الأمريكي حسب أسعار منتصف التداولات في ٢٠١٦/٦/٢٢، لمختلف الحدود والعتبات.
لا تحدد الاتفاقيات قيمة بالدولار الأمريكي – وقد تم حسابها بالدولار الأمريكي لسهولة المرجع / المقارنة.

٣- الإجراء

٣-١ على ضوء القرار ٣٨-٢٠ والفوائد المذكورة أعلاه لتحقيق نظام عالمي للتحكم بمسؤولية الطيران للركاب والشاحنين على الرحلات الدولية، تدعو الإياتا الجمعية العمومية للقيام بما يلي:

أ) ملاحظة جهود الإياتا لدعم الإيكاو عن طريق التشجيع على التصديق على اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩؛
ب) حث كافة الدول الأعضاء التي لم تصادق على اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ أن تعطي الأولوية لذلك.

A38-WP/120
LE/6
Appendix

الملحق (أ)

قائمة بالدول المتعاقدة في الإيكاو التي لم تصادق بعد على اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩

١	أفغانستان	٢٥	إيران	٤٩	سان مارينو
٢	الجزائر	٢٦	العراق	٥٠	ساو تومي وبرينسيبي
٣	أندورا	٢٧	كيريباتي	٥١	السنغال
٤	أنغولا	٢٨	قيرغيزستان	٥٢	جزر سليمان
٥	أنتيغوا وبربودا	٢٩	جمهورية لاو الشعبية الديمقراطية	٥٣	الصومال
٦	الباهاما	٣٠	ليسوتو	٥٤	جنوب السودان
٧	بنغلاديش	٣١	ليبيريا	٥٥	سري لانكا
٨	روسيا البيضاء	٣٢	ليبيا	٥٦	السودان
٩	بوتان	٣٣	ملاوي	٥٧	سورينام
١٠	بروناي دار السلام	٣٤	جزر مارشال	٥٨	سوازيلاند
١١	بوروندي	٣٥	موريتانيا	٥٩	طاجيكستان
١٢	كمبوديا	٣٦	موريشيوس	٦٠	تايلاند
١٣	جمهورية أفريقيا الوسطى	٣٧	ميكرونيزيا	٦١	تيمور الشرقية
١٤	تشاد	٣٨	ميانمار	٦٢	توغو
١٥	جزر القمر	٣٩	ناورو	٦٣	ترينيداد وتوباغو
١٦	جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية	٤٠	نيبال	٦٤	تونس
١٧	جيبوتي	٤١	نيكاراغوا	٦٥	تركمانستان
١٨	إريتريا	٤٢	النيجر	٦٦	أوغندا
١٩	غانا	٤٣	بالاو	٦٧	أوزبكستان
٢٠	غرينادا	٤٤	بابوا غينيا الجديدة	٦٨	فنزويلا
٢١	غينيا	٤٥	الاتحاد الروسي	٦٩	فيتنام
٢٢	غينيا– بيساو	٤٦	سانت كيتس ونيفيس	٧٠	اليمن
٢٣	هايتي	٤٧	سانت لوسيا	٧١	زامبيا
٢٤	إندونيسيا	٤٨	ساموا	٧٢	زيمبابوي

–انتهى–