



المؤتمر الدولي لقانون الجو

(مونتريال، ٤/٢٠ إلى ٢/٥/٢٠٠٩)

تقرير لجنة الصياغة عن مشروع اتفاقية تعويض الضرر الذي تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة

(وثيقة مقدمة من رئيس لجنة الصياغة)

- ١- بحثت لجنة الصياغة، خلال جلساتها الخمس الأولى، المسائل التي أحالتها إليها اللجنة العامة فيما يتعلق بمشروع اتفاقية تعويض الضرر الذي تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة الوارد في الوثيقة DCCD Doc No.4.
- ٢- أجرت لجنة الصياغة، نتيجة لأعمالها، عددا من التعديلات التي تظهر في النص الوارد في هذا التقرير. ويتضمن التقرير أيضا، تيسيرا للرجوع إليه، نصا يبين التغييرات التي أدخلت على الوثيقة DCCD Doc No. 4.

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 معرف على أنه جريمة في اتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، الموقعة في لاهاي في ١٦/١٢/١٩٧٠، أو في اتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني، الموقعة في مونتريال في ٢٣/٩/١٩٧١، وأي تعديل نافذ في وقت وقوع الحدث.
- (ب) يقع "حدث" عندما تلحق طائرة في حالة طيران ضررا غير نتيجة لأحد أفعال التدخل غير المشروع.
- (ج) 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.
- (د) "رحلة جوية دولية" تعني أي رحلة جوية يقع مكان مغادرتها ومقصدتها المعتمزم داخل أراضي دولتين، سواء كان أو لم يكن هناك انقطاع في الرحلة الجوية، أو داخل أراضي دولة واحدة إذا كان يوجد مكان توقف مقصود في أراضي دولة أخرى.
- (هـ) "الكتلة القصوى" تعني الكتلة القصوى المرخصة لاقلاع الطائرة، بدون حساب تأثير غاز الرفع في حالة استعماله.
- (و) "المشغل" يعني الشخص القائم بتشغيل الطائرة، بشرط أنه إذا كانت ملاحه الطائرة تحت سيطرة شخص آخر يستمد 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.
- (ز) "الشخص" يعني أي شخص طبيعي أو اعتباري، بما في ذلك الدولة.
- (ح) "الدولة الطرف" تعني أي دولة تسري هذه الاتفاقية بالنسبة لها.
- (ط) "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:

(أ) يعتبر الضرر للسفينة الموجودة في أعالي البحار أو الطائرة الموجودة فوق أعالي البحار و "المنطقة الاقتصادية الخالصة" ضررا يحدث في إقليم دولة تسجيلها: غير أنه إذا كان مقر الأعمال الرئيسي لمشغل الطائرة في إقليم دولة غير دولة التسجيل، يعتبر أن الضرر للطائرة قد حدث في إقليم الدولة التي يوجد فيها مقر أعماله الرئيسي.

(ب) ويجب اعتبار الضرر الذي يصيب منصات الحفر وغيرها من التجهيزات المثبتة في أرض المنطقة الاقتصادية الخالصة أو في الجرف القاري ضررا حدث في إقليم الدولة صاحبة الاختصاص القانوني على تلك المنصة أو التجهيزات- وفقا للقانون الدولي بما في ذلك اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، المحررة في خليج مونتنيغو في ١٠/١٢/١٩٨٢.

الخيار ١

- ٤- 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.

الخيار ٢

- ٤- لا تسري أحكام هذه الاتفاقية على الضرر الذي تسببه طائرة تشغيلها دولة بصورة مباشرة لأغراض غير تجارية فيما يتعلق بوظائفها ومهامها السيادية.

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 إذا 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 والإصابة العقلية. ويجب التعويض عن الأضرار الناجمة عن الإصابة العقلية فقط اذا كانت ناتجة عن مرض نفسي يمكن التعرف عليه نتيجة إما إصابة جسدية أو لتعرض مباشر لاحتمال التهديد بالوفاة أو للإصابة الجسدية.
- ٤- يجب التعويض عن الضرر الذي يلحق بالمتلكات.^١
- ٥- يجب التعويض عن الأضرار البيئية، بالقدر الذي يكون فيه هذا التعويض منصوصا عليه بموجب قانون الدولة الطرف التي وقع الضرر في إقليمها.
- ٦- لا تترتب مسؤولية بموجب هذه الاتفاقية عن الضرر الناجم عن أي واقعة نووية حسب التعريف الوارد في اتفاقية باريس بتاريخ ٢٩/٧/١٩٦٠ بشأن مسؤولية الأطراف الثالثة في مجال الطاقة النووية، أو الضرر النووي حسب ما هو معرف في اتفاقية فيينا بتاريخ ٢١/٥/١٩٦٣ بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية، وأي تعديل أو مرفقات بهاتين الاتفاقيتين في حالة سريان في وقت وقوع الحدث.
- ٧- لا يجب الحصول على أي تعويضات جزائية أو رادعة أو أي جزاءات أخرى غير تعويضية.
- ٨- أي شخص قد يكون مسؤولا بخلاف هذا بموجب أحكام هذه الاتفاقية لا يكون مسؤولا إذا كان الضرر نتيجة مباشرة لنزاع مسلح أو اضطراب مدني.

المادة الرابعة — حدود مسؤولية المشغل

- ١- لا تتجاوز مسؤولية المشغل الناشئة بموجب المادة الثالثة الحد التالي القائم على كتلة الطائرة لأي حدث:
- (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.

[^١ سيقتضي الأمر أن توضّح البنود الختامية العلاقة بين هذه الاتفاقية وبين الصكوك القانونية الدولية الأخرى فيما يخص المطالبات بالتعويض عن الضرر الذي يلحق بالمتلكات.]

- (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- إذا اشتركت في حدث طائرتان أو أكثر يشغلها نفس المشغل، يسري حد المسؤولية المتعلق بالطائرة ذات أكبر كتلة قصوى.

٣- 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 الخامسة — ترتيب أولوية التعويض

الخيار ١

إذا كان المبلغ الإجمالي للتعويض الذي يتعين دفعه يتجاوز المبالغ المتوافرة وفقاً للمادة الرابعة، يجب منح المبلغ الإجمالي على سبيل الأفضلية للوفاء نسبياً بالمطالبات فيما يتعلق: أولاً، بالوفاة، وثانياً، بالإصابة الجسدية، وثالثاً، بالإصابة العقلية، في الحالة الأولى. ويجب منح الباقي، إن وجد، من المبلغ الإجمالي المستحق الدفع نسبياً فيما بين المطالبات فيما يتعلق بالأضرار الأخرى.

الخيار ٢

إذا كان المبلغ الإجمالي للتعويض الذي يتعين دفعه يتجاوز المبالغ المتوافرة وفقاً للمادتين الرابعة والثامنة عشرة، يجب منح المبلغ الإجمالي على سبيل الأفضلية للوفاء نسبياً بالمطالبات فيما يتعلق بالوفاة والإصابة الجسدية والإصابة العقلية في الحالة الأولى ويجب منح الباقي، إن وجد، من المبلغ الإجمالي المستحق الدفع نسبياً فيما بين المطالبات فيما يتعلق بالأضرار الأخرى.

المادة السادسة — 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- إذا 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 السابعة — تكاليف المحكمة والنفقات الأخرى

- ١- يجوز للمحكمة أن تحكم، بموجب القوانين الخاصة بها، بدفع كل أو بعض تكاليف المحكمة والنفقات الأخرى الخاصة بالدعوى التي تحملها المطالب بما في ذلك الفوائد.
- ٢- لا تسري الفقرة ١ إذا كان مبلغ التعويضات التي حكمت بها المحكمة، بخلاف تكاليف المحكمة والنفقات الأخرى الخاصة بالدعوى، لا يتجاوز مجموع المبلغ الذي عرضه المشغل كتابة على المطالب في غضون فترة ستة أشهر من تاريخ الحدث الذي تسبب في الضرر أو قبل بدء الدعوى أيهما كان الأخير.

المادة الثامنة — 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 ملزماً بذلك بموجب قانون الدولة التي وقع فيها الضرر. ولا تشكل هذه المبالغ المدفوعة تحت الحساب اعترافاً بالمسؤولية، ويجوز خصمها من أي تعويضات مستحقة الدفع على المشغل.

المادة التاسعة — التأمين

الخيار ١

١- مع مراعاة المادة الرابعة، يجب على الدول الأطراف أن تلتزم مشغليها بالاحتفاظ بقدر كاف من التأمين أو الضمان لتغطية مسؤوليتهم المنصوص عليها في هذه الاتفاقية. وإذا لم يتوافر مثل هذا التأمين أو الضمان للمشغل على أساس الحدث الواحد، يجوز للمشغل الوفاء بهذا الالتزام عن طريق التأمين على أساس إجمالي.

الخيار ٢

١- مع مراعاة المادة الرابعة، يجب على الدول الأطراف أن تلتزم مشغليها بالاحتفاظ بقدر كاف من التأمين أو الضمان لتغطية مسؤوليتهم المنصوص عليها في هذه الاتفاقية.

٢- ويجوز للدولة الطرف التي ينظم المشغل رحلات فيها أو إليها أن تلتزمه بتقديم دليل على احتفاظه بالقدر الكافي من التأمين أو الضمان. ويجب على الدولة الطرف وهي تلتزمه بذلك أن تطبق على المشغلين المنتمين إلى دول أطراف أخرى نفس المعايير التي تطبقها على مشغليها هي.

الفصل الثالث

حق الإعفاء والرجوع

المادة العاشرة — الإعفاء

إذا أثبت المشغل أن الضرر قد تسبب فيه أو أسهم في حدوثه اهمال أو خطأ آخر أو امتناع عن الفعل من جانب المدعي، أو الشخص الذي يستمد منه حقوقه، يعفى المشغل إعفاء كلياً أو جزئياً من مسؤوليته تجاه هذا المدعي بقدر ما يكون هذا الاهمال أو الخطأ أو الامتناع عن الفعل قد سبب الضرر أو أسهم في حدوثه.

المادة الحادية عشرة — حق الرجوع

مع مراعاة المادة الثالثة عشرة، 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 الثانية عشرة — الانتصاف الخالص

١- 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 للشروط المنصوص عليها في هذه الاتفاقية، دون المساس بمسألة تحديد الأشخاص الذين لهم حق المقاضاة وحقوق كل منهم.

٢- تسري الفقرات ٦ و ٧ و ٨ من المادة الثالثة على أي شخص يمكن أن تُسترد منه بخلاف ذلك التكاليف أو التعويضات عن الأضرار الواردة في هذه الفقرات، سواء بموجب هذه الاتفاقية أو المسؤولية التقصيرية أو بخلاف ذلك.

المادة الثالثة عشرة — الإغفاء من المسؤولية

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 فيما يتعلق بالضرر الذي يلحق بالأطراف الثالثة.

المادة الرابعة عشرة — تحويل حقوق السحب الخاصة

إن المبالغ المذكورة بوحدة 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 بوحدة حقوق السحب الخاصة يوم صدور الحكم. وتحسب قيمة العملة الوطنية وفقا لطريقة التقييم التي يطبقها صندوق النقد الدولي في عملياته ومعاملته 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 الرابعة.

المادة الخامسة عشرة — مراجعة حدود المسؤولية

١- رهنا بالفقرة ٢ أدناه، يجب مراجعة المبالغ المحددة في المادة الرابعة 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 الرابعة عشرة.

٢- إذا 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 فوراً جميع الدول الأطراف بسريان أي تعديل.

المادة السادسة 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 في اقليمها [أو الدولة التي يكون فيها مقر العمل الرئيسي لمشغل الطائرة].
- ٢- إذا 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 اقليمها أو كانت على وشك مغادرته عند وقوع الحدث.
- ٣- دون الإخلال بالفقرتين ١ و ٢ من هذه المادة، يجوز أن يقدم في أي دولة طرف الطلب الخاص بالتدابير المؤقتة، ومن بينها إجراءات الحماية، وفقاً لما ينص عليه قانون تلك الدولة.

المادة السابعة عشرة — الاعتراف بالأحكام وإنفاذها

- ١- مع مراعاة أحكام هذه المادة، تصبح الأحكام الصادرة عن محكمة مختصة بموجب المادة السادسة عشرة، بعد إجراء محاكمة، أو غيابياً، تصبح إذا جاز إنفاذها في الدولة الطرف التي تتبع لها تلك المحكمة، قابلة للإنفاذ أيضاً 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 مخالفاً بوضوح للسياسة العامة في الدولة الطرف التي يطلب فيها الاعتراف أو الإنفاذ.
 - (ب) إذا لم يكن المدعى عليه قد تسلم إشعاراً بالمحاكمة في الوقت وبالشكل الذي يسمح له بإعداد دفاعه وتقديمه.
 - (ج) إن الحكم في الدعوى كان موضوع حكم أو قرار تحكيم سابق بين نفس الأطراف واعتبر نهائياً وقاطعاً بمقتضى قانون الدولة الطرف التي طلب فيها الاعتراف أو الإنفاذ.
 - (د) إن الحكم جاء وليد غش من أي من الأطراف.
 - (هـ) إن حق إنفاذ الحكم لا يؤول إلى الطالب.

- ٤- يجوز رفض الاعتراف والىافاذ 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 تكاليف المحكمة أو النفقات الأخرى التي تحملها المدعي، بما في ذلك الفوائد أيضا قابلة للاسترداد بموجب الحكم نفسه.

المادة الثامنة 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 التاسعة عشرة — مدة التقادم

- ١- يسقط حق التعويض بموجب المادة الثالثة إذا لم ترفع دعوى أو يقدم إخطار في غضون سنتين من تاريخ الواقعة التي تسببت في الضرر.
- ٢- تحدد طريقة حساب فترة السنتين وفقا لقانون المحكمة التي ترفع أمامها القضية.

المادة العشرون — وفاة الشخص المسؤول

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

[ستتم إضافة الأحكام النهائية]

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 معرف على أنه جريمة في اتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، الموقعة في لاهاي في ١٦/١٢/١٩٧٠، أو في اتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني، الموقعة في مونتريال في ٢٣/٩/١٩٧١، وأي تعديل نافذ في وقت وقوع الحدث.

(ب) يقع "حدث" عندما تلحق طائرة في حالة طيران ضررا غير نتيجة لأحد أفعال التدخل غير المشروع.

(ج) 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.

(د) "رحلة جوية دولية" تعني أي رحلة جوية يقع مكان مغادرتها ومقصدتها المعترزم 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 مقصود في أراضي دولة أخرى.

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

(و) "المشغل" يعني الشخص القائم بتشغيل الطائرة عند حدوث الضرر، بشرط أنه إذا كانت ملاحه الطائرة تحت سيطرة شخص آخر يستند يستمد 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.

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

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

(ط) "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:

(أ) يعتبر الضرر للسفينة الموجودة في أعالي البحار أو الطائرة الموجودة فوق أعالي البحار و "المنطقة الاقتصادية الخالصة" ضررا يحدث في إقليم دولة تسجيلها: غير أنه إذا كان مقر الأعمال الرئيسي لمشغل الطائرة في إقليم دولة غير دولة التسجيل، يعتبر أن الضرر للطائرة قد حدث في إقليم الدولة التي يوجد فيها مقر أعماله الرئيسي.

(ب) 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 الضرر الذي يصيب منصات الحفر وغيرها من التجهيزات المثبتة في أرض المنطقة الاقتصادية الخالصة أو في الجرف القاري جزءا من ضرر حدث في إقليم الدولة صاحبة الاختصاص القانوني على تلك المنصة أو التجهيزات. وفقا للقانون الدولي بما في ذلك اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، المحررة في خليج مونتيغو في ١٠/١٢/١٩٨٢.

الخيار ١

٤- 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.

الخيار ٢

٤- لا تسري أحكام هذه الاتفاقية على الضرر الذي تسببه طائرة تشغيلها دولة بصورة مباشرة لأغراض غير تجارية فيما يتعلق بوظائفها ومهامها السيادية.

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 إذا لم يترتب الضرر مباشرة عن الحدث الذي أدى إلى وقوعه، أو إذا نتج الضرر عن مجرد مرور الطائرة في المجال الجوي وفقاً لأنظمة الحركة الجوية المعمول بها.
- ٣- يجب التعويض عن الأضرار الناجمة عن الوفاة والإصابة الجسدية والإصابة العقلية. ويجب التعويض عن الأضرار الناجمة عن الإصابة العقلية فقط إذا كانت ناتجة عن مرض نفسي يمكن التعرف عليه نتيجة إما إصابة جسدية أو لتعرض مباشر لاحتمال التهديد بالوفاة أو للإصابة الجسدية.
- ٤- يجب التعويض عن الضرر الذي يلحق بالملكيات^١.
- ٥- يجب التعويض عن الأضرار البيئية، بالقدر الذي يكون فيه هذا التعويض منصوصاً عليه بموجب قانون الدولة الطرف التي وقع الضرر في إقليمها.
- ٦- 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 معرف 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.
- ٧- لا يجب الحصول على أي تعويضات جزائية أو رادعة أو أي جزاءات أخرى غير تعويضية.
- ٨- أي شخص قد يكون مسؤولاً بخلاف هذا بموجب أحكام هذه الاتفاقية لا يكون مسؤولاً إذا كان الضرر نتيجة مباشرة لنزاع مسلح أو اضطراب مدني.

المادة الرابعة — حدود مسؤولية المشغل

- (١) - لا تتجاوز مسؤولية المشغل ما يلي لكل طائرة^٢ الناشئة بموجب المادة الثالثة الحد التالي القائم على كتلة الطائرة لأي حدث:
- (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.

^١ سيقضي الأمر أن توضّح البنود الختامية العلاقة بين هذه الاتفاقية وبين الصكوك القانونية الدولية الأخرى فيما يخص المطالبات بالتعويض عن الضرر الذي يلحق بالملكيات.

- (ز) (ز) ١٥٠.٠٠٠.٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة للطائرات التي تزيد كتلتها القصوى على ٢٥.٠٠٠ كيلوجرام ولا تتجاوز ٥٠.٠٠٠ كيلوجرام.
- (ح) (ح) ٣٠٠.٠٠٠.٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة للطائرات التي تزيد كتلتها القصوى على ٥٠.٠٠٠ كيلوجرام ولا تتجاوز ٢٠٠.٠٠٠ كيلوجرام.
- (ط) (ط) ٥٠٠.٠٠٠.٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة للطائرات التي تزيد كتلتها القصوى على ٢٠٠.٠٠٠ كيلوجرام ولا تتجاوز ٥٠٠.٠٠٠ كيلوجرام.
- (ي) (ي) ٧٠٠.٠٠٠.٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة للطائرات التي تزيد كتلتها القصوى على ٥٠٠.٠٠٠ كيلوجرام.]

٢- إذا اشتركت في حدث طائرتان أو أكثر يشغلها نفس المشغل، يسري حد المسؤولية المتعلق بالطائرة ذات أكبر كتلة قصوى.

- (٢) ٣- 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 الخامسة — التعويض المخفض ترتيب أولوية التعويض

الخيار ١

إذا كان المبلغ الإجمالي للتعويض الذي يتعين دفعه يتجاوز المبالغ المتوافرة وفقاً للمادة الرابعة، يجب منح المبلغ الإجمالي على سبيل الأفضلية للوفاء نسبياً بالمطالبات فيما يتعلق: أولاً، بالوفاة، وثانياً، بالإصابة الجسدية، وثالثاً، بالإصابة العقلية، في الحالة الأولى. ويجب منح الباقي، إن وجد، من المبلغ الإجمالي المستحق الدفع نسبياً فيما بين المطالبات فيما يتعلق بالأضرار الأخرى.

الخيار ٢

إذا كان المبلغ الإجمالي للتعويض الذي يتعين دفعه يتجاوز المبالغ المتوافرة وفقاً للمادتين الرابعة والثامنة عشرة، يجب منح المبلغ الإجمالي على سبيل الأفضلية للوفاء نسبياً بالمطالبات فيما يتعلق بالوفاة والإصابة الجسدية والإصابة العقلية في الحالة الأولى ويجب منح الباقي، إن وجد، من المبلغ الإجمالي القابل للتوزيع المستحق الدفع نسبياً فيما بين المطالبات فيما يتعلق بالأضرار الأخرى.

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

- ١- عندما تكون طائرتان أو أكثر مشتركين في حدث نجم عنه ضرر تسرى عليه هذه الاتفاقية، يصبح مشغلو تلك الطائرات مسؤولين بالتضامن والانفراد عن الضرر الذي لحق بطرف ثالث.
- ٢- إذا 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 السابعة — تكاليف المحكمة والنفقات الأخرى

- ١- يجوز للمحكمة أن تحكم، بموجب القوانين الخاصة بها، بدفع كل أو بعض تكاليف المحكمة والنفقات الأخرى الخاصة بالدعوى التي تحملها المدعي المطالب بما في ذلك الفوائد. ~~ولا يسري هذا الأمر السابق~~
- ٢- لا تسري الفقرة ١ إذا كان مبلغ التعويضات التي حكمت بها المحكمة، بخلاف تكاليف المحكمة والنفقات الأخرى الخاصة بالدعوى، لا يتجاوز مجموع المبلغ الذي عرضه المشغل للمدعي على المطالب في غضون فترة ستة أشهر من تاريخ ~~الواقعة التي تسببت~~ الحدث الذي تسبب في الضرر أو قبل بدء الدعوى إذا كان ذلك بعد نهاية هذه الفترة أيهما كان الأخير.

المادة الثامنة — 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 ملزماً بذلك بموجب قانون الدولة التي وقع فيها الضرر. ولا تشكل هذه المبالغ المدفوعة تحت الحساب اعترافاً بالمسؤولية، ويجوز خصمها من أي تعويضات يدفعها مستحقة الدفع على المشغل فيما بعد.

المادة التاسعة — التأمين

الخيار ١

١- مع مراعاة المادة الرابعة، يجب على الدول الأطراف أن تلتزم مشغليها بالاحتفاظ بقدر كاف من التأمين أو الضمان لتغطية مسؤوليتهم المنصوص عليها في هذه الاتفاقية. وإذا لم يتوافر مثل هذا التأمين أو الضمان للمشغل على أساس الحدث الواحد، يجوز للمشغل الوفاء بهذا الالتزام عن طريق التأمين على أساس إجمالي.

الخيار ٢

١- مع مراعاة المادة الرابعة، يجب على الدول الأطراف أن تلتزم مشغليها بالاحتفاظ بقدر كاف من التأمين أو الضمان لتغطية مسؤوليتهم المنصوص عليها في هذه الاتفاقية.

٢- ويجوز للدولة الطرف التي ينظم المشغل رحلات فيها أو إليها أن تلتزمه بتقديم دليل على احتفاظه بالقدر الكافي من التأمين أو الضمان. ويجب على الدولة الطرف وهي تلتزمه بذلك أن تطبق على المشغلين المنتمين إلى دول أطراف أخرى نفس المعايير التي تطبقها على مشغليها هي.

الفصل الثالث

حق الرجوع والإعفاء والرجوع

المادة العاشرة — الأفعال أو الامتناع عن الأفعال من جانب الضحايا الإعفاء

إذا أثبت المشغل أن الضرر قد تسبب فيه أو أسهم في حدوثه فعل إهمال أو خطأ آخر 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 كلياً أو جزئياً من مسؤوليته تجاه هذا المدعي بقدر ما يكون هذا الفعل الإهمال أو الخطأ أو الامتناع عن الفعل قد سبب الضرر أو أسهم في حدوثه.

المادة الحادية عشرة — حق الرجوع

مع مراعاة المادة الثالثة عشرة، 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 الثانية عشرة — الانتصاف الخالص

١- 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 للشروط المنصوص عليها في هذه الاتفاقية، دون المساس بمسألة تحديد الأشخاص الذين لهم حق المقاضاة وحقوق كل منهم.

٢- تسري الفقرات ٦ و ٧ و ٨ من المادة الثالثة على أي شخص يمكن أن تسترد منه بخلاف ذلك التكاليف أو التعويضات عن الأضرار الواردة في هذه الفقرات، سواء بموجب هذه الاتفاقية أو المسؤولية التقصيرية أو بخلاف ذلك.

المادة الثالثة عشرة — الإغفاء 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 فيما يتعلق بالضرر الذي يلحق بالأطراف الثالثة.

المادة الرابعة 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 ومعاملته 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 الرابعة.

المادة الخامسة عشرة — مراجعة حدود المسؤولية

١- رهنا بالفقرة ٢ أدناه، يجب مراجعة المبالغ المحددة في المادة الرابعة 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 الرابعة عشرة.

٢- إذا 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 فوراً جميع الدول الأطراف بسريان أي تعديل.

المادة السادسة 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 في إقليمها [أو الدولة التي يكون فيها مقر العمل الرئيسي لمشغل الطائرة].
- ٢- إذا 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 إقليمها أو كانت على وشك مغادرته عند وقوع الحدث.
- ٣- دون الإخلال بالفقرتين ١ و ٢ من هذه المادة، يجوز أن يقدم في أي دولة طرف الطلب الخاص بالتدابير المؤقتة، ومن بينها إجراءات الحماية، وفقاً لما ينص عليه قانون تلك الدولة.

المادة السابعة عشرة — الاعتراف بالأحكام وإنفاذها

- ١- مع مراعاة أحكام هذه المادة، تصبح الأحكام الصادرة عن محكمة مختصة بموجب المادة السادسة عشرة، بعد إجراء محاكمة، أو غيابياً، تصبح إذا جاز إنفاذها في الدولة الطرف التي تتبع لها تلك المحكمة، قابلة للإنفاذ أيضاً 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 مخالفاً بوضوح للسياسة العامة في الدولة الطرف التي يطلب فيها الاعتراف أو الإنفاذ.
 - (ب) إذا لم يكن المدعى عليه قد تسلم إشعاراً بالمحاكمة في الوقت وبالشكل الذي يسمح له بإعداد دفاعه وتقديمه.
 - (ج) إن الحكم في الدعوى كان موضوع حكم أو قرار تحكيم سابق بين نفس الأطراف واعتبر نهائياً وقاطعاً بمقتضى قانون الدولة الطرف التي طلب فيها الاعتراف أو الإنفاذ.
 - (د) إن الحكم جاء وليد غش من أي من الأطراف.
 - (هـ) إن حق إنفاذ الحكم لا يؤول إلى الطالب.
- (و) أنه تم إبلاغ جهة الإيداع، قبل وقوع الحدث، بسبب الرفض وكان الإبلاغ من جانب الدولة الطرف التي طلب فيها الاعتراف أو الإنفاذ.

٤- يجوز رفض الاعتراف والى انفاذ 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 للنفاز تصبح المصاريف تكاليف المحكمة أو النفقات الأخرى التي تحملها المدعى، بما في ذلك الفوائد أيضا قابلة للاسترداد بموجب الحكم نفسه.

المادة الثامنة 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 التاسعة عشرة — مدة التقادم

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

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

المادة العشرون — 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 الحادية والعشرون — 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 الثانية والعشرون — 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 معرف 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 -