قانون رقم (٢٩) لسنة ٢٠١٧
بالموافقة على انضمام مملكة البحرين إلى
اتفاقية تعويض الضرر الذي تُلحِقُه الطائرات بالأطراف الثالثة

نحن حمد بن عيسى آل خليفة ملك مملكة البحرين.

بعد الاطلاع على الدستور ،

وعلى اتفاقية تعويض الضرر الذي تُلحِقُه الطائرات بالأطراف الثالثة، التي أقرَّها المؤتمر الدولي لقانون الجو في مونتريال في اليوم الثاني من شهر مايو/ أيار ٢٠٠٩،

أقرَّ مجلس الشورى ومجلس النواب القانون الآتي نصُّه، وقد صدَّقنا عليه وأصدرناه:

المادة الأولى

وُوفِق على انضمام مملكة البحرين إلى اتفاقية تعويض الضرر الذي تُلحِقُه الطائرات بالأطراف الثالثة التي أقرَّها المؤتمر الدولي لقانون الجو في مونتريال في اليوم الثاني من شهر مايو / أيار ٢٠٠٩، والمرافقة لهذا القانون.

المادة الثانية

على رئيس مجلس الوزراء والوزراء – كل فيما يخصه – تنفيذ أحكام هذا القانون، وُيعمل به من اليوم التالي لتاريخ نشره في الجريدة الرسمية.

ملك مملكة البحرين
حمد بن عيسى آل خليفة

صدر في قصر الرفاع:
بتاريخ: ٢١ ذي القعدة ١٤٣٨هـ
الموافق: ١٣ أغسطس ٢٠١٧م

اتفاقية تعويض الضرر الذي تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة

إن الدول الأطراف في هذه الاتفاقية

إذ تسلم بالحاجة إلى ضمان تعويضات ملائمة للأطراف الثالثة التي تلحق بها أضرار نتيجة أحداث تشمل طائرة أثناء الطيران،

وإذ تسلم بالحاجة إلى تحديث الاتفاقية المتعلقة بالأضرار التي تحدثها الطائرات الأجنبية للأطراف الثالثة على الأرض الموقع عليها في روما بتاريخ ١٩٥٢/١٠/٧، والبروتوكول المعدل للاتفاقية المتعلقة بالأضرار التي تحدثها الطائرات الأجنبية للأطراف الثالثة على الأرض الموقع عليها في روما بتاريخ ١٩٥٢/١٠/٧، الموقع عليه في مونتريال بتاريخ ١٩٧٨/٩/٢٣،

وإذ تسلم بأهمية ضمان حماية مصالح الضحايا من الأطراف الثالثة والحاجة الى تقديم تعويض عادل، وكذلك الحاجة الى إتاحة استمرار استقرار صناعة الطيران،

وإذ تؤكد من جديد لستصواب التطوير المنتظم لعمليات النقل الجوي الدولي وسلامة انسياب الركاب والأمتعة والبضائع وفقا لمبادئ وأهداف اتفاقية الطيران المدني الدولي، الموقع عليها في شيكاغو بتاريخ ١٩٤٤/١٢/٧،

واقتناعا منها بأن الاجراءات الجماعية التي تتخذها الدول المزيد من مواءمة وتدوين بعض القواعد التي تنظم تعويض الأطراف الثالثة التي تلحق بها أضرار ناتجة عن أحداث تشمل طائرات أثناء الطيران من خلال وضع اتفاقية جديدة هي أنسب وأنجع وسيلة لتحقيق توازن عادل للمصالح،

اتفقت على ما يلي:

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) 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 ماذ 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 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 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 اذا كانت ملاحة 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 سلطاتهم 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.

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 أو "المنطقة الاقتصادية الخالصة" ضررا يحدث في اقليم دولة تسجيلها: غير أنه إذا كان مقر الأعمال الرئيسي لمشغل الطائرة في اقليم دولة غير دولة التسجيل، يعتبر أن الضرر للطائرة قد حدث في اقليم 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 اقليم 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.

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.

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 للاصابة الجسدية.

٤- يجب التعويض عن الضرر الذي يلحق بالممتلكات.

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 بشأن مسؤولية الأطراف الثالثة في مجال الطاقة النووية (١٩٦٠/٧/٢٩)، أو الضرر النووي حسب ما هو معرّف في اتفاقية فيينا بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية (١٩٦٣/٥/٢١)، 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 مشغّل 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 ١٠٠٠ 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- إذا اشتركت في حدث طائرتان أو أكثر يشغلها نفس المشغل، يسري حد المسؤولية المتعلق بالطائرة ذات أكبر كتلة قصوى.

٣- لا تنطبق الحدود الواردة في 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 — أولوية التعويض

إذا كان المبلغ الإجمالي للتعويض الذي يتعين دفعه يتجاوز المبالغ المترتبة وفقا للفقرة ١ من المادة الرابعة، يجب منح المبلغ الإجمالي على سبيل الأفضلية للوفاء نسبيا بالمطالبات فيما يتعلق: بالوفاة وبالإصابة الجسدية وبالاصابة العقلية، في الحالة الأولى، ويجب منح الباقي، إن وجد، من المبلغ الإجمالي المستحق الدفع نسبيا فيما بين المطالبات فيما يتعلق بالأضرار الأخرى.

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

١- عندما تكون طائرتان أو أكثر مشتركتين في حدث نجم عنه ضرر تسري 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 على هذا النحو، 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 ملزما بذلك بموجب قانون الدولة التي وقع فيها الضرر. ولا تشكل هذه المبالغ المدفوعة تحت الحساب اعترافا بالمسؤولية، ويجوز خصمها من أي تعويضات مستحقة الدفع على المشغل.

المادة التاسعة — التأمين

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

٢- 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 الإعفاء والرجوع

المادة العاشرة — الاعفاء

إذا أثبت المشغل أن الضرر قد تسبب فيه أو أسهم في حدوثه اهمال أو خطأ آخر أو امتناع عن الفعل من جانب المدعي، أو للشخص الذي يستمد منه حقوقه، يعفى المشغل إعفاء كليا أو جزئيا 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 الاختصاص والأحكام ذات الصلة

المادة الثانية عشرة — الاختصاص 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 و٧ و٨ 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 — الإعفاء 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 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 الفقرة ١ من المادة الرابعة.

المادة الخامسة عشرة — مراجعة حدود المسؤولية

١- رهنا بالفقرة ٢ من هذه المادة، يجب مراجعة المبالغ المحددة في الفقرة ١ من المادة الرابعة من جانب جهة الإيداع مع تطبيق عامل تضخم يساوي معدل التضخم المتراكم منذ المراجعة السابقة أو في المرة الأولى منذ تاريخ سريان هذه الاتفاقية. ويجب أن يحسب معدل التضخم المستخدم في تحديد عامل التضخم على أنه المتوسط المرجح للمعدلات السنوية للزيادة أو النقصان في الأرقام القياسية لأسعار المستهلكين 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 فورا 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.

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 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 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 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) ان حق انفاذ الحكم لا يؤول إلى الطالب.

٤- يجوز رفض الاعتراف والانفاذ 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 للانفاذ 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 هذا الفصل 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.

الفصل الخامس

البنود الختامية

المادة الحادية والعشرون — التوقيع أو التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام

١- يفتح باب التوقيع على هذه الاتفاقية في مونتريال في ٢ مايو/أيار ٢٠٠٩ للدول المشاركة في المؤتمر الدولي لقانون الجو المنعقد في مونتريال من ٢٠ أبريل/نيسان إلى ٢ مايو/أيار ٢٠٠٩. وبعد ٢ مايو/أيار ٢٠٠٩، يفتح باب التوقيع على الاتفاقية لكل الدول في مقر منظمة الطيران المدني الدولي في مونتريال حتى يسري مفعولها وفقا للمادة الثالثة والعشرين.

٢- تخضع هذه الاتفاقية للتصديق عليها من قبل الدول التي وقعت عليها.

٣- لأي دولة لم توقع على هذه الاتفاقية أن تقبلها أو توافق عليها أو تنضم إليها في أي وقت.

٤- تودع وثائق التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام لدى منظمة العليران المدني الدولي المعينة بوصفها جهة الإيداع بموجب هذه الاتفاقية.

المادة الثانية والعشرون — منظمات التكامل الاقتصادي الإقليمية

١- أي منظمة إقليمية للتكامل الاقتصادي تشكلها دول ذات سيادة وتمارس الاختصاص على أمور معينة تحكمها هذه الاتفاقية، يجوز لها بالمثل أن توقع على هذه الاتفاقية أو تصدق عليها أو تقبلها أو توافق عليها أو تنضم إليها. ويكون لمنظمة التكامل الاقتصادي الإقليمية في هذه الحالة حقوق وواجبات الدولة الطرف، بقدر اختصاص تلك المنظمة بالأمور التي تحكمها هذه الاتفاقية.

٢- يجب على منظمة التكامل الاقتصادي الإقليمية عند توقيعها أو تصديقها أو قبولها أو موافقتها أو انضمامها أن تقدم إعلانا إلى جهة الإيداع تحدد فيه الأمور التي تحكمها هذه الاتفاقية والتي أسندت إليها دولها الأعضاء الاختصاص عليها. ويجب على منظمة التكامل الاقتصادي الإقليمية أن تبادر فورا إلى إبلاغ جهة الإيداع بأي تغيرات في توزيع اختصاصها المحدد في الإعلان المنصوص عليه في هذه الفقرة، بما في ذلك أي اختصاص جديد أسند إليها.

٣- كل إشارة في هذه الاتفاقية إلى "الدولة الطرف" أو "الدول الأطراف" تنطبق بالتساوي على منظمة التكامل الاقتصادي الإقليمية حيثما يتطلب السياق ذلك.

المادة الثالثة والعشرون — سريان مفعول الاتفاقية

١- يسري مفعول هذه الاتفاقية اعتبارا من اليوم الستين اللاحق لتاريخ إيداع الوثيقة الخامسة والثلاثين للتصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام لدى جهة الإيداع — وذلك فيما بين الدول التي أودعت مثل هذه الوثائق. ولا تحسب لأغراض هذه الفقرة الوثيقة التي تودعها منظمة للتكامل الاقتصادي الإقليمي.

٢- بالنسبة للدول الأخرى وبالنسبة لمنظمات التكامل الاقتصادي الإقليمي الأخرى، يسري مفعول هذه الاتفاقية اعتبارا من اليوم الستين اللاحق لإيداع وثيقة التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام.

المادة الرابعة والعشرون — النقض

١- لأي دولة طرف أن تنقض هذه الاتفاقية بإرسال إخطار كتابي إلى جهة الإيداع.

٢- يسري مفعول النقض بعد مائة وثمانين يوما من تاريخ تسلم جهة الإيداع الإخطار، وتظل الاتفاقية سارية كما لم يكن الانسحاب قد شرع فيه على الضرر المشار إليه في المادة الثالثة والناجم عن حادثة تكون قد وقعت قبل انقضاء فترة المائة وثمانين يوما.

المادة الخامسة والعشرون — العلاقة مع المعاهدات الأخرى

ترجح قواعد هذه الاتفاقية على أي قواعد في الصكوك التالية التي تنطبق على الضرر الذي تغطيه هذه الاتفاقية:

(أ) *الاتفاقية المتعلقة بالأضرار التي تحدثها الطائرات الأجنبية للأطراف الثالثة على سطح الأرض الموقع عليها في روما بتاريخ ٧ أكتوبر/تشرين الأول ١٩٥٢.*

(ب) *البروتوكول بتعديل الاتفاقية المتعلقة بالأضرار التي تحدثها الطائرات الأجنبية للأطراف الثالثة على سطح الأرض الموقع عليها في روما بتاريخ ٧ أكتوبر ١٩٥٢، والموقع في مونتريال في ٢٣ سبتمبر/أيلول ١٩٧٨.*

المادة السادسة والعشرون — الدول التي لديها أكثر من نظام قانوني واحد

١- إذا كانت لدى إحدى الدول وحدتان إقليميتان أو أكثر تطبق فيها نظم قانونية مختلفة فيما يتعلق بالمسائل التي تتناولها هذه الاتفاقية، فيجوز لها عند التوقيع أو التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام أن تعلن أن هذه الاتفاقية يشمل سريانها جميع وحداتها الإقليمية أو يشمل واحدة أو أكثر من هذه الوحدات فقط ويجوز لها تعديل هذا الإعلان عن طريق تقديم إعلان آخر في أي وقت.

٢- يجب إبلاغ أي إعلان من هذا القبيل لجهة الإيداع ويجب أن ينص صراحة على الوحدات الإقليمية التي تسري عليها هذه الاتفاقية.

٣- بالنسبة لأي إعلان يتم بموجب الفقرة ٢ من المادة الثانية، من جانب أي دولة طرف لديها وحدتان اقليميتان أو أكثر تطبق فيها نظم قانونية مختلفة، يجوز لها أن تعلن أن هذه الاتفاقية تطبق على الضرر الذي يلحق بأطراف ثالثة ويحدث في جميع وحداتها الاقليمية أو في واحدة أو أكثر منها ويجوز لها تعديل هذا الإعلان بتقديم إعلان آخر في أي وقت.

٤- فيما يتعلق بأي دولة طرف أصدرت إعلانا بموجب هذه المادة:

(أ) تفسر الإشارة إلى "القانون الوطني" في المادة الثامنة على أنها إشارة إلى قانون الوحدة الإقليمية المعنية من تلك الدولة.

(ب) وتفسر الإشارات إلى "العملة الوطنية" في المادة الرابعة عشرة على أنها إشارات إلى عملة الوحدة الإقليمية المعنية من تلك الدولة.

المادة السابعة والعشرون — التحفظات والإعلانات

١- لا يجوز إبداء أي تحفظ على هذه الاتفاقية، ولكن يجوز إصدار إعلانات حسبما تصرح به الفقرة ٢ من المادة الثانية والفقرة ٢ من المادة الثانية والعشرين والمادة السادسة والعشرون وذلك وفقا لهذه الأحكام.

٢- تبلغ جهة الإيداع كتابة بأي إعلان أو سحب إعلان بموجب هذه الاتفاقية.

المادة الثامنة والعشرون — وظائف جهة الإيداع

تخطر جهة الإيداع على وجه السرعة كل الأطراف الموقعة والدول الأطراف بما يلي:

(أ) كل توقيع على هذه الاتفاقية وتاريخه؛

(ب) كل إيداع لوثيقة تصديق أو قبول أو موافقة أو انضمام وتاريخه؛

(ج) كل إعلان وتاريخه؛

د) تعديل أو سحب أي إعلان وتاريخه؛

ه) تاريخ دخول هذه الاتفاقية حيز النفاذ؛

(و) تاريخ دخول أي تعديل لحدود المسؤولية المقررة بمقتضى هذه الاتفاقية حيز النفاذ؛

ز) أي نقض لهذه الاتفاقية وتاريخ إيداعه وتاريخ سريان النقض.

إثباتا لذلك، قام المفوضون الموقعون أدناه، المخولون حسب الأصول، بتوقيع هذه الاتفاقية.

حررت في مونتريال في اليوم الثاني من شهر مايو/أيار من عام ألفين وتسعة باللغات العربية والانجليزية والصينية والفرنسية والروسية والاسبانية، وتكون كل النصوص بهذه اللغات متساوية في الحجية، وتسري هذه الحجية عندما تتحقق أمانة المؤتمر تحت سلطة رئيسة المؤتمر لي خضون تسعين يوما من هذا التاريخ بصدد توافق النصوص بعضها مع بعض. وتظل هذه الاتفاقية مودعة في محفوظات منظمة الطيران المدني الدولي، وتسلم جهة الإيداع صورا معتمدة رسميا منها إلى كل الدول المتعاقدة في هذه الاتفاقية، وإلى كل الدول الأطراف في الاتفاقيات والبروتوكول المشار إليهما في المادة الخامسة والعشرين.

— انتهى —