

# اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي حررت في مونتريال في 28 مايو/أيار 1999

## COVENTION pour l'unification de certaines regles relatives au transport aerien international 1999 Faite a Montreal le 28 mai

### CONVENTION For the Unification of Certa

اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي  
حررت في مونتريال في 28 مايو/أيار 1999  
COVENTION  
pour l'unification de certaines regles  
relatives au transport aerien  
international  
Faite a Montreal le 28 mai 1999  
CONVENTION  
For the Unification of Certa

ان الدول الأطراف في هذه الاتفاقية،  
ادراكا منها لما قدمته اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي  
الدولي الموقعة في وارسو في الثاني عشر من أكتوبر/  
تشرين الأول عام 1929 - المشار إليها فيما بعد باسم  
"اتفاقية وارسو" - والوثائق الأخرى المتصلة بها من  
اسهام كبير نحو تحقيق التوافق في أحكام قانون الجو الدولي  
الخاص.  
وادراكا منها للحاجة إلى تحديث وتوحيد اتفاقية وارسو  
والوثائق المتصلة بها.  
وادراكا منها لأهمية تأمين حماية مصالح المستهلكين في  
النقل الجوي الدولي والحاجة إلى الحصول على التعويض  
العادل على أساس مبدأ التعويض عن الضرر.  
وإذ تؤكد مجددا أنه من المرغوب فيه أن تتطور عمليات  
النقل الجوي الدولي على نحو منظم وأن تؤمن حركة نقل  
الركاب والأمتعة والبضائع بدون عوائق، طبقا لمبادئ  
وأغراض اتفاقية الطيران المدني الدولي، المبرمة في  
شيكاغو في السابع من ديسمبر/كانون الأول عام 1944  
واقترعا منها بأن اتخاذ تدابير جماعية من قبل الدول لتحقيق  
مزيد من التوافق والتقنين لبعض القواعد التي تحكم النقل  
الجوي الدولي من خلال اتفاقية جديدة، هو الوسيلة الأكثر  
ملاءمة لتحقيق توازن عادل بين المصالح.  
قد اتفقت على ما يلي:

## الفصل الأول أحكام عامة

مادة 1:

نطاق التطبيق

- 1 (تسري) هذه الاتفاقية على كل نقل دولي للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع تقوم به طائرة بمقابل، وتسري أيضا على النقل المجاني بطائرة، الذي تقوم به مؤسسة للنقل الجوي.
- 2 (لأغراض هذه الاتفاقية، تعني عبارة "النقل الدولي" أي نقل تكون فيه نقطة المغادرة والمقصد النهائي، وفقا للعقد المبرم بين الأطراف، واقعيتين أما في إقليم دولتين طرفين أو في إقليم دولة واحدة طرف بسواء كان أو لم يكن هناك القطع للنقل أو كان هناك نقل من طائرة إلى أخرى، وذلك إذا كانت هناك نقطة توقف متفق عليها في إقليم دولة أخرى، حتى وإن لم تكن تلك الدولة طرفا، ولا يعتبر نقلًا دوليًا لأغراض هذه الاتفاقية النقل بين نقطتين داخل إقليم دولة واحدة طرف بدون نقطة توقف متفق عليها داخل إقليم دولة أخرى.
- 3 (لأغراض هذه الاتفاقية، يعتبر النقل الذي يقوم به عدد من الناقلين المتتابعين نقلًا واحدًا لا يتجزأ إذا ما اعتبرته الأطراف عملية واحدة، بسواء كان الاتفاق بشأنه قد ابرم في صورة عقد واحد أو سلسلة من العقود، ولا يفقد صفته الدولية لمجرد وجوب تنفيذ أحد العقود أو سلسلة منها تنفيذًا كاملاً داخل إقليم نفس الدولة.
- 4 (تسري) هذه الاتفاقية أيضا على النقل المنصوص عليه في الفصل الخامس، مع مراعاة الشروط الواردة في ذلك

الفصل.

مادة 2:

النقل الذي تقوم به الدولة

ونقل المواد البريدية

- 1 (تسري هذه الاتفاقية على النقل الذي تقوم به الدولة أو الأشخاص الاعتباريون الآخرون الخاضعون للقانون العام وفقا للشروط المنصوص عليها في المادة 1
- 2 (عند نقل المواد البريدية يكون الناقل مسؤولا فقط تجاه إدارة البريد المختصة طبقا للقواعد التي تنطبق على العلاقة بين الناقلين وإدارات البريد.
- 3 (فيما عدا ما ورد في الفقرة 2 (من هذه المادة, لا تسري أحكام هذه الاتفاقية على نقل المواد البريدية.

## الفصل الثاني

### المستندات وواجبات الأطراف

#### فيما يتعلق بنقل

#### الركاب والأمتعة والبضائع

مادة 3:

الركاب والأمتعة

- 1 (في حالة نقل الركاب يتعين تسليم مستند نقل فردي أو جماعي يتضمن ما يلي:  
أ (بيان نقطتي المغادرة والمقصد النهائي.  
ب (بيان نقطة واحدة على الأقل من نقاط التوقف إذا كانت نقطتا المغادرة والمقصد النهائي واقعتين في إقليم دولة طرف واحدة وذلك إذا كانت هناك نقطة توقف أو نقاط توقف متفق عليها واقعة في إقليم دولة أخرى.  
2 (يجوز الاستعاضة عن تسليم مستند النقل المشار إليه في الفقرة 1 (بأي وسيلة أخرى تسجل بها المعلومات المذكورة في تلك الفقرة وإذا استخدمت مثل هذه الوسيلة الأخرى, فعلى الناقل أن يعرض على الراكب تسليمه بيانا كتابيا بالمعلومات المسجلة بهذه الوسيلة.  
3 (على الناقل أن يسلم الراكب بطاقة تعريف عن كل قطعة من الأمتعة المسجلة.  
4 (يعطى الراكب اشعارا كتابيا يفيد بأنه في الحالات التي تنطبق عليها هذه الاتفاقية فإنها تحكم وقد تحد من مسؤولية الناقلين عن الوفاة أو الإصابة, وعن تلف الأمتعة أو ضياعها وأو تعييبها وعن التأخير.  
5 (إن عدم الالتزام بأحكام الفقرات السابقة لا يؤثر على وجود أو على صحة عقد النقل, الذي يظل مع ذلك خاضعا لقواعد هذه الاتفاقية بما فيها القواعد المتعلقة بتحديد المسؤولية.

مادة 4:

البضائع

- 1 (في حالة نقل البضائع يتعين تسليم وثيقة شحن جوي.  
2 (يجوز الاستعاضة عن تسليم وثيقة الشحن الجوي بأي وسيلة أخرى تتضمن المعلومات المتعلقة بالنقل المطلوب القيام به. وفي حال استخدام مثل هذه الوسائل الأخرى, فعلى الناقل أن يسلم المرسل بناء على طلب هذا الأخير, إيصال بضاعة يسمح بالتعرف على الإرسالية والإطلاع على المعلومات المسجلة بتلك الوسائل الأخرى.

مادة 5:

محتويات وثيقة الشحن

الجوي أو إيصال البضائع

- تتضمن وثيقة الشحن الجوي أو إيصال البضائع ما يلي:  
أ (بيان نقطتي المغادرة والمقصد النهائي.  
ب (بيان نقطة واحدة على الأقل من نقاط التوقف إذا كانت نقطتا المغادرة والمقصد النهائي واقعتين في إقليم دولة واحدة طرف وذلك إذا كانت هناك نقطة توقف أو نقاط توقف متفق عليها واقعة في إقليم دولة أخرى.  
ج (بيان وزن الإرسالية.

مادة 6:

الوثيقة المتعلقة بطبيعة البضائع

- يجوز الزام المرسل إذا اقتضت الضرورة أن يتقيد بأجراءات الجمارك والشرطة والسلطات العامة الأخرى, بتقديم وثيقة تبين طبيعة البضائع, ولا ينشئ هذا الحكم على الناقل أي واجب أو التزام أو مسؤولية ناتجة عنه.

مادة 7:

وصف وثيقة الشحن الجوي  
1 (يقوم المرسل بتحرير وثيقة الشحن الجوي من ثلاث نسخ أصلية.  
2 (تمهر النسخة الأولى بعبارة: "لناقل" ويوقع عليها المرسل. وتمهر النسخة الثانية بعبارة: "للمرسل إليه" ويوقع عليها كل من المرسل والناقل. ويوقع الناقل على النسخة الثالثة ويسلمها إلى المرسل بعد قبول البضائع.  
3 (يجوز أن يكون توقيع الناقل وتوقيع المرسل مطبوعين أو أن يستعاض عنهما بخاتم.  
4 (إذا قام الناقل بتحرير وثيقة الشحن الجوي بناء على طلب المرسل فيعتبر الناقل متصرفاً نيابة عن المرسل، ما لم يقدّم الدليل على خلاف ذلك.  
مادة 8:

المستندات المتعلقة بالطرود المتعددة

في حالة تعدد الطرود:

أ (لناقل البضائع الحق في أن يطالب المرسل بتحرير وثائق شحن جوي منفصلة.  
ب (للمرسل الحق في أن يطالب الناقل بتسليم إيصالات بضائع منفصلة عند استخدام الوسائل الأخرى المشار إليها في الفقرة 2 (من المادة 4  
مادة 9:

عدم الالتزام بالأحكام المتعلقة بالمستندات المطلوبة  
ان عدم الالتزام بأحكام المواد من 4 إلى 8، لا يؤثر على وجود أو على صحة عقد النقل، الذي يظل مع ذلك خاضعاً لقواعد هذه الاتفاقية بما فيها القواعد المتعلقة بتحديد المسؤولية.  
مادة 10:

المسؤولية عن البيانات الواردة في المستندات

1 (يكون المرسل مسؤولاً عن صحة البيانات والإقرارات المتعلقة بالبضائع المدونة من قبله أو نيابة عنه في وثيقة الشحن الجوي أو المقدمة منه أو نيابة عنه للناقل لتدوينها في إيصال البضائع أو لإدراجها في التسجيلات القائمة بالوسائل الأخرى المشار إليها في الفقرة 2 (من المادة 4 وتطبق هذه الأحكام أيضاً عندما يكون نفس الشخص الذي ينوب عن المرسل وكيلًا للناقل أيضاً.  
2 (يقوم المرسل بتعويض الناقل عن جميع الأضرار التي تلحق به أو بأي شخص آخر يكون الناقل مسؤولاً تجاهه، بسبب ما قدمه أو قدم نيابة عنه من بيانات وإقرارات غير سليمة أو غير صحيحة أو غير كاملة.  
3 (مع مراعاة أحكام الفقرتين 1 (و) 2 (من هذه المادة، يتحمل الناقل المسؤولية عن جميع الأضرار التي تلحق بالمرسل أو بأي شخص آخر يكون المرسل مسؤولاً تجاهه، بسبب ما دونه الناقل أو ما دون نيابة عنه من بيانات وإقرارات غير سليمة أو غير صحيحة أو غير كاملة في إيصال البضائع أو في التسجيلات القائمة بالوسائل الأخرى المشار إليها في الفقرة 2 (من المادة 4

مادة 11:

حجية المستندات

1 (تعتبر وثيقة الشحن الجوي أو إيصال البضائع دليلاً على إبرام العقد واستلام البضائع وشروط النقل المذكورة فيهما، ما لم يثبت خلاف ذلك.  
2 (تكون البيانات المدونة في وثيقة الشحن الجوي أو في إيصال البضائع بشأن وزن البضائع وابعادها وتغليفها، وكذلك البيانات المتعلقة بعدد الطرود دليلاً يحتج به ما ثبت خلاف ذلك. أما البيانات المتعلقة بكمية البضائع وحجمها وحالتها فلا تكون لها الحجية ضد الناقل، إلا بقدر ما يكون الناقل قد تحقق منها في حضور المرسل، واثبت ذلك في وثيقة الشحن الجوي أو في إيصال البضائع، أو بقدر ما تكون البيانات متعلقة بالحالة الظاهرة للبضائع.  
مادة 12:

حق التصرف بالبضائع

1 (يحق للمرسل أن يتصرف بالبضائع، وذلك أما بسحبها من مطار المغادرة أو مطار المقصد النهائي، أو بحجزها أثناء الرحلة عند أي هبوط للطائرة، أو بالمطالبة بتسليمها في مكان المقصد النهائي أو أثناء الرحلة إلى شخص آخر غير المرسل إليه المعين أصلاً، أو بالمطالبة باعادتها إلى مطار المغادرة، بشرط قيامه بتنفيذ كافة الالتزامات الناشئة عن عقد النقل. ويجب ألا يمارس المرسل حق التصرف هذا على نحو يعود بالضرر على الناقل أو المرسلين الآخرين، ويجب عليه

أن يتحمل أي مصاريف تترتب على ممارسة هذا الحق .

2 (على الناقل , عند استحالة تنفيذ تعليمات المرسل , أن يخطره بذلك فوراً .

3 (إذا نفذ الناقل تعليمات المرسل بالتصرف بالبيضائع دون المطالبة بتقديم نسخة وثيقة الشحن الجوي أو إيصال البيضائع المسلم إلى المرسل فإن الناقل يكون مسؤولاً عن أي ضرر قد يلحق من جراء ذلك بأي شخص تكون بحوزته بصفة قانونية وثيقة الشحن الجوي أو إيصال البيضائع , وذلك مع عدم الإخلال بحق الناقل في الرجوع على المرسل .

04 (ينتهي حق المرسل اعتباراً من اللحظة التي يبدأ فيها حق المرسل إليه وفقاً للمادة 13 , غير أنه إذا رفض المرسل إليه تسلم البيضائع أو تعذر الاتصال به فإن المرسل يسترد حقه في التصرف .

مادة 13:

تسليم البيضائع

1 (ما لم يكن المرسل قد مارس الحق الذي يستمده من المادة 12 , يحق للمرسل إليه , عند وصول البيضائع إلى نقطة المقصد , أن يطالب الناقل بتسليمه البيضائع , إذا ما قام بدفع التكاليف المستحقة وينفذ شروط النقل .

2 (على الناقل أن يخطر المرسل إليه بمجرد وصول البيضائع , ما لم يتم الاتفاق على خلاف ذلك .

3 (إذا أقر الناقل بصياح البيضائع , أو إذا لم تكن البيضائع قد وصلت بعد انقضاء سبعة أيام على التاريخ الذي كان يجب أن تصل فيه , يحق للمرسل إليه بأن يطالب الناقل بالحقوق الناشئة عن عقد النقل .

مادة 14:

مطالبة المرسل والمرسل إليه بحقوقهما

للمرسل والمرسل إليه أن يطالب كل منهما باسمه الخاص بجميع الحقوق المخولة لهما على التوالي بموجب المادتين 12 و 13 , سواء أكان ذلك لمصلحته الذاتية أو لمصلحة الغير , وذلك بشرط تنفيذ الالتزامات التي يفرضها عقد النقل .

مادة 15:

العلاقة بين المرسل

والمرسل إليه أو

العلاقات المتبادلة بين الغير

1 (لا يترتب على تطبيق المواد 12 و 13 و 14 أي مساس بالعلاقات القائمة بين المرسل والمرسل إليه , أو بالعلاقات المتبادلة بين الغير الذين يستمدون حقوقهم أما من المرسل وأما من المرسل إليه .

2 (كل اتفاق يتعارض مع أحكام المواد 12 و 13 و 14 , يجب النص عليه صراحة في وثيقة الشحن الجوي أو في إيصال البيضائع .

مادة 16:

اجراءات الجمارك

أو الشرطة أو السلطات

العامّة الأخرى

1 (على المرسل أن يقدم المعلومات والوثائق الضرورية لاتمام اجراءات الجمارك والشرطة وأي سلطات عامّة أخرى قبل تسليم البيضائع إلى المرسل إليه , ويكون المرسل مسؤولاً في مواجهة الناقل عن أي ضرر ينشأ عن عدم وجود هذه المعلومات أو الوثائق أو عدم كفايتها أو عدم صحتها . وذلك ما لم يكن الضرر عائداً لخطأ الناقل أو تابعيه أو وكلائه .

2 (إن الناقل غير ملزم بالتثبت من صحة أو كفاية هذه المعلومات أو الوثائق .

## الفصل الثالث

### مسؤولية الناقل ومدى

### التعويض عن الضرر

مادة 17:

وفاة الراكب أو إصابته

- الضرر اللاحق بالأمّعة

1 (يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة الراكب أو تعرضه لإصابة جسدية , بشرط أن تكون الحادثة التي سببت الوفاة أو الإصابة قد وقعت فقط على متن الطائرة أو أثناء أي عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم .

2 (يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة

تلف الأمتعة المسجلة أو ضياعها أو تعيبها، بشرط أن يكون الحدث الذي سبب التلف أو الضياع أو التعيب قد وقع فقط على متن الطائرة أو أثناء أي فترة كانت فيها الأمتعة المسجلة في حراسة الناقل. غير أنه إذا كان الضرر ناجماً وبقدر ما يكون ناجماً عن خلل كامن في الأمتعة أو عن نوعيتها أو عن عيب ذاتي فيها فلا يكون الناقل مسؤولاً، وفي حالة الأمتعة غير المسجلة، بما في ذلك الأمتعة الشخصية، يكون الناقل مسؤولاً إذا كان الضرر ناتجاً عن خطئه أو خطأ تابعيه أو وكلائه.

3 (إذا أقر الناقل بضياع الأمتعة المسجلة، أو إذا لم تصل الأمتعة المسجلة خلال واحد وعشرين يوماً من التاريخ الذي كان يجب وصولها فيه، يحق للراكب ممارسة الحقوق الناشئة عن عقد النقل في مواجهة الناقل).

4 (ما لم ينص على خلاف ذلك، تعني عبارة "الأمتعة" في هذه الاتفاقية كلا من الأمتعة المسجلة والأمتعة غير المسجلة. مادة 18:

الضرر اللاحق بالبيضائع

1 (يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة تلف البيضائع أو ضياعها أو تعيبها بشرط أن يكون الحدث الذي لحق الضرر على هذا النحو قد وقع فقط خلال النقل الجوي).

2 (غير أن الناقل لا يكون مسؤولاً إذا اثبت وبقدر ما يثبت أن تلف البيضائع أو ضياعها أو تعيبها قد نتج عن سبب أو أكثر من الأسباب التالية:

أ (وجود خلل كامن في تلك البيضائع أو بسبب نوعيتها أو وجود عيب ذاتي فيها).

ب (سوء تغليف البيضائع من جانب شخص غير الناقل أو تابعيه أو وكلائه).

ج (عمل من أعمال الحرب أو نزاع مسلح).

د (إجراءات اتخذتها السلطة العمومية بشأن دخول البيضائع أو خروجها أو عبورها).

3 (في مفهوم الفقرة 1 (من هذه المادة) يشمل النقل الجوي المدة التي تكون خلالها البيضائع في حراسة الناقل).

4 (لا تشمل مدة النقل الجوي أي نقل بري أو نقل بحري أو نقل في مجاز مائية خارج المطار، غير أنه إذا حدث مثل هذا النقل تنفيذاً لعقد نقل جوي بغرض التحميل أو التسليم أو النقل من مركبة إلى أخرى، فيفترض أن الضرر قد نجم عن حدث وقع أثناء النقل الجوي، ما لم يقدّم الدليل على عكس ذلك. وإذا قام الناقل بدون موافقة المرسل باستبدال واسطة النقل بواسطة نقل أخرى، فيما يتعلق بالنقل كليا أو جزئياً الذي يتناوله الاتفاق بين الأطراف باعتباره نقلًا جويًا، فإن النقل بتلك الواسطة الأخرى يعتبر أنه تم ضمن مدة النقل الجوي).

مادة 19:

التأخير

يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البيضائع بطريق الجو. غير أن الناقل لا يكون مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير إذا اثبت أنه اتخذ هو وتابعوه ووكلاؤه كافة التدابير المعقولة اللازمة لتفادي الضرر أو أنه استحال عليه أو عليهم اتخاذ مثل هذه التدابير.

مادة 20:

الاعفاء من المسؤولية

إذا اثبت الناقل أن الضرر قد نجم عن، أو اسهم في حدوثه، إهمال أو خطأ أو امتناع الشخص المطالب بالتعويض، أو الشخص الذي يستمد منه حقوقه، يعفى الناقل كليا أو جزئياً من مسؤوليته تجاه المطالب بقدر ما يكون هذا الإهمال أو الخطأ أو الامتناع قد سبب الضرر أو اسهم في حدوثه. وإذا تقدم بطلب التعويض عن وفاة الراكب أو إصابته شخص آخر غير الراكب، يعفى الناقل كذلك كليا أو جزئياً من مسؤوليته بقدر ما يثبت أن حدوث الضرر أو الإسهام في حدوثه قد حصل نتيجة إهمال أو خطأ أو امتناع هذا الراكب. وتنطبق هذه المادة على جميع أحكام المسؤولية في هذه الاتفاقية، بما في ذلك الفقرة 1 (من المادة 21

مادة 21:

التعويض في حالة وفاة الراكب أو إصابته

1 (فيما يتعلق بالاضرار المنصوص عليها في الفقرة 1) من المادة 17 والتي لا تتجاوز قيمتها 100000 وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب، لا يجوز للناقل أن ينفي مسؤوليته أو أن يحد منها.

2 (فيما يتعلق بالأضرار المنصوص عليها في الفقرة 1) من المادة 17 والتي تتجاوز قيمتها 100000 وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب، لا يكون الناقل مسؤولاً إذا أثبت ما يلي:

أ (أن هذا الضرر لم ينشأ عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الناقل أو تابعيه أو وكلائه.

ب (أو أن هذا الضرر نشأ فقط عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الغير.

مادة 22:

حدود المسؤولية فيما

يتعلق بالتأخير

والأمتعة والبضائع

1 (في حالة الضرر الناتج عن التأخير في نقل الركاب كما هو مبين في المادة 19، تكون مسؤولية الناقل محدودة بمبلغ 4150 وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب.

2 (عند نقل الأمتعة تكون مسؤولية الناقل في حالة تلفها أو ضياعها أو تعييبها أو تأخيرها محدودة بمبلغ 1000 وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب ما لم يقيم الراكب، عند تسليم الأمتعة المسجلة إلى الناقل، بتقديم بيان خاص يوضح فيه مصلحته في تسليمها عند نقطة المقصد، ويدفع مبلغ إضافي إذا اقتضى الأمر ذلك. وفي هذه الحالة يكون الناقل ملزماً بدفع مبلغ لا يتجاوز المبلغ المعلن، إلا إذا أثبت أن هذا المبلغ يفوق مصلحة الراكب الفعلية في استلام الأمتعة عند نقطة المقصد.

3 (عند نقل البضائع تكون مسؤولية الناقل في حالة تلفها أو ضياعها أو تعييبها أو تأخيرها محدودة بمبلغ 17 وحدة حقوق سحب خاصة عن كل كيلوغرام، ما لم يقيم المرسل، عند تسليم الطرد إلى الناقل، بتقديم بيان خاص يوضح فيه مصلحته في تسليمه عند نقطة المقصد، ويدفع مبلغ إضافي إذا اقتضى الأمر ذلك. وفي هذه الحالة يكون الناقل ملزماً بدفع مبلغ لا يتجاوز المبلغ المعلن، إلا إذا أثبت أن هذا المبلغ يفوق مصلحة المرسل الفعلية في استلام الطرد عند نقطة المقصد.

4 (في حالة تلف أو ضياع أو تعييب أو تأخير جزء من البضائع أو أي شيء مما تتضمنه يكون الوزن الكلي للطرد أو الطرود المتعلقة بها الأمر هو وحده المعول عليه لتعيين حد مسؤولية الناقل. غير أنه، إذا كان التلف أو الضياع أو التعييب أو التأخير الذي يلحق بجزء من البضائع أو بأي شيء مما تتضمنه، أمراً يؤثر على قيمة طرود أخرى تغطيها وثيقة الشحن الجوي ذاتها، أو الإيصال ذاته أو، في حالة عدم إصدارهما، البيانات المسجلة بالسائل الأخرى المشار إليها في الفقرة 2 (من المادة 4 فإن الوزن الكلي لهذا الطرد أو الطرود يجب أن يؤخذ في الاعتبار أيضاً عند تعيين حد المسؤولية.

5 (لا تسري الأحكام الواردة أعلاه في الفقرتين 1 و2) من هذه المادة، إذا ثبت أن الضرر قد نتج عن فعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه أو وكلائه، بقصد أحداث ضرر أو بروعونة مقرونة بإدراك أن ضرراً سينجم عن ذلك في الغالب. ويشترط أيضاً، في حالة وقوع الفعل أو الامتناع من أحد التابعين أو الوكلاء، إثبات أن هذا التابع أو الوكيل كان يتصرف في نطاق ممارسته لوظيفته.

6 (إن الحدود المقررة في المادة 21 وفي هذه المادة، لا تمنع المحكمة من أن تقضي بالإضافة إلى ذلك - وفقاً لقانونها، بمبلغ يوازي كل أو بعض تكاليف الدعوى ونفقات التقاضي الأخرى التي تكبدها المدعي، بما فيها الفوائد. ولا يسري حكم هذا النص إذا كان مبلغ التعويض المحكوم به، ما عدا تكاليف الدعوى ونفقات التقاضي الأخرى، لا يزيد عن المبلغ الذي عرضه الناقل كتابياً على المدعي، خلال مدة ستة أشهر من تاريخ الحدث الذي سبب الضرر، أو قبل رفع الدعوى إذا رفعت في تاريخ لاحق لتلك المدة.

مادة 23:

تحويل الوحدات النقدية

1 (إن المبالغ المبينة في شكل وحدات حقوق السحب الخاصة في هذه الاتفاقية تشير إلى وحدة حقوق السحب الخاصة حسب تعريف صندوق النقد الدولي. ويتم تحويل هذه المبالغ إلى العملات الوطنية، عند التقاضي، وفقاً لقيمة تلك العملات مقومة بوحدات حقوق السحب الخاصة يوم صدور الحكم. وتحسب قيمة العملة الوطنية لدولة طرف عضو في صندوق النقد الدولي مقومة بوحدات حقوق السحب الخاصة، وفقاً لطريقة التقييم التي يطبقها صندوق النقد الدولي بالنسبة

لعملياته ومعاملاته السارية يوم صدور الحكم. وتحسب قيمة العملة الوطنية بوحدات حقوق السحب الخاصة لدولة طرف ليست عضواً في صندوق النقد الدولي، وفقاً للطريقة التي تحددها هذه الدولة.

2) (غير أن الدول التي ليست أعضاء في صندوق النقد الدولي والتي لا تسمح قوانينها بتطبيق أحكام الفقرة 1 (من) هذه المادة يجوز لها، عند التصديق أو الانضمام أو في أي وقت لاحق، أن تعلن أن مسؤولية الناقل المنصوص عليها في المادة 21 محدودة بمبلغ 1500000 وحدة نقدية عن كل راكب. عند التقاضي داخل أقاليمها، وبمبلغ 62500 وحدة نقدية عن كل راكب بالنسبة للفقرة 1 (من المادة 22)، وبمبلغ 15000 وحدة نقدية عن كل راكب بالنسبة للفقرة 2) من المادة 22، وبمبلغ 250 وحدة نقدية عن كل كيلوغرام بالنسبة للفقرة 3 (من المادة 22). وهذه الوحدة النقدية تعادل خمسة وستين مليجراماً ونصفاً من الذهب بنسبة نقاء تبلغ تسعمائة في الألف. ويجوز تحويل هذه المبالغ إلى العملة الوطنية المعنية بأرقام مجبورة الكسور. ويتم تحويل هذه المبالغ إلى العملة الوطنية طبقاً لقانون الدولة المعنية. 3) - يجب إجراء الحساب المذكور في الجملة الأخيرة من الفقرة 1 (من) هذه المادة وأسلوب التحويل المذكور في الفقرة 2 (من) هذه المادة بطريقة تعبر إلى أبعد حد ممكن بالعملة الوطنية للدولة الطرف عن نفس القيمة الحقيقية للمبالغ الواردة في المادتين 21 و 22، والتي تنجم عن تطبيق الجمل الثلاث الأولى من الفقرة 1 (من) هذه المادة. ويجب على الدول الأطراف أن تبلغ جهة الإيداع بطريقة الحساب طبقاً للفقرة 01 (من) هذه المادة، أو بنتيجة التحويل المنصوص عليه في الفقرة 2 (من) هذه المادة حسب الحالة، وذلك عند ايداع وثيقة التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام لهذه الاتفاقية وعند إجراء أي تغيير في طريقة الحساب أو نتائجه.

مادة 24:

مراجعة حدود المسؤولية

1 (دون الإخلال بأحكام المادة 25 من هذه الاتفاقية ومع مراعاة الفقرة 2 (إنهاء). يجب مراجعة حدود المسؤولية المحددة في المواد 21 و 22 و 23 من جانب جهة الإيداع مرة كل خمس سنوات. على أن تتم أول مراجعة في نهاية السنة الخامسة بعد تاريخ سريان هذه الاتفاقية، أو إذا لم تسر الاتفاقية خلال خمس سنوات من تاريخ فتح باب التوقيع عليها، خلال السنة الأولى لسريانها، مع استخدام عامل تضخم مطابق لمعدل التضخم المتراكم منذ المراجعة السابقة، أو في المرة الأولى منذ تاريخ سريان الاتفاقية. ويجب أن يكون مقياس معدل التضخم المستخدم في تحديد عامل التضخم هو المتوسط المرجح المعدلات السنوية للزيادة أو النقصان في الأرقام القياسية لأسعار المستهلك في الدول التي تشكل عملاتها وحدة حقوق السحب الخاصة المذكورة في الفقرة 1 (من) المادة 23

2 (إذا تبين من المراجعة المشار إليها في الفقرة السابقة أن عامل التضخم قد تجاوز 10 في المائة، فعلى جهة الإيداع أن تخطر الدول الأطراف بتعديل حدود المسؤولية. ويصبح هذا التعديل سارياً بعد ستة أشهر من تاريخ إبلاغه للدول الأطراف، وإذا سجلت أغلبية من الدول الأطراف عدم موافقتها، في غضون ثلاثة أشهر من تاريخ الإخطار، لا يسري التعديل، وتحتل جهة الإيداع الأمر إلى اجتماع لدول الأطراف. وعلى جهة الإيداع أن تخطر فوراً جميع الدول الأطراف بسريان أي تعديل.

3 (بالرغم من نص الفقرة 1 (من) هذه المادة يطبق الإجراء المشار إليه في الفقرة 2 (من) هذه المادة، في أي وقت، شريطة أن تعرب ثلث الدول الأطراف عن رغبتها في ذلك وبشرط أن يكون عامل التضخم المشار إليه في الفقرة 1 (من) المادة قد تجاوز 30 في المائة منذ المراجعة السابقة أو منذ تاريخ سريان هذه الاتفاقية إذا لم يحدث تعديل سابق. وتجري المراجعات اللاحقة باتتبع الإجراء المذكور في الفقرة 1) من هذه المادة مرة كل خمس سنوات ابتداء من نهاية السنة الخامسة بعد تاريخ المراجعات بموجب الفقرة الحالية.

مادة 25:

اشتراط حدود المسؤولية

يجوز للناقل أن يشترط خضوع عقد النقل لحدود مسؤولية أعلى من الحدود المنصوص عليها في هذه الاتفاقية أو أنه لا يخضع لأي حدود للمسؤولية.

مادة 26:

## بطلان الأحكام التعاقدية

كل بند يهدف إلى إعفاء الناقل من مسؤوليته أو إلى وضع حد أدنى من الحد المعين في هذه الاتفاقية يكون باطلاً ولاغياً ولكن بطلان هذا البند لا يترتب عليه بطلان العقد بأكمله، الذي يظل خاضعاً لأحكام هذه الاتفاقية.

مادة 27:

حرية التعاقد

ليس في هذه الاتفاقية ما يمنع الناقل من رفض إبرام أي عقد للنقل، أو من التنازل عن أي أسباب دفاع متاحة بموجب الاتفاقية، أو من وضع شروط لا تتعارض مع أحكام هذه الاتفاقية.

مادة 28:

المدفوعات المسبقة

في حالة حوادث الطائرات التي ينتج عنها وفاة ركاب أو إصابتهم، على الناقل أن يدفع دون إبطاء، إذا كان ملزماً بموجب قانونه الوطني، مبالغ مسبقة إلى الشخص الطبيعي أو الأشخاص الطبيعيين الذين يحق لهم أن يطالبوا بالتعويض لتلبية احتياجاتهم الاقتصادية العاجلة، ولا تشكل هذه المبالغ اعترافاً بالمسؤولية ويجوز حسمها من أي مبالغ يدفعها الناقل كتعويض في وقت لاحق.

مادة 29:

أساس المطالبات

في حالة نقل الركاب والامتعة والبضائع، لا يجوز رفع أي دعوى للتعويض، مهما كان سندها، سواء بمقتضى هذه الاتفاقية أو بناء على عقد أو بسبب عمل غير مشروع أو لأي سبب آخر، إلا وفقاً للشروط وحدود المسؤولية المقررة في هذه الاتفاقية، دون المساس بمسألة تحديد الأشخاص الذين لهم حق المقاضاة وبحقوق كل منهم، ولا يمكن المطالبة في أي دعوى كهذه بأي تعويضات جزائية أو رادعة أو أي تعويضات تخرج عن نطاق التعويض عن الضرر.

مادة 30:

التابعون والوكلاء

- مجموع المطالبات

1 (إذا رفعت دعوى على تابع أو وكيل للناقل بسبب ضرر مشار إليه في هذه الاتفاقية، فهذا التابع أو الوكيل، إذا ما اثبت أنه تصرف في نطاق ممارسته لوظيفته، إلحاق في الاستفادة من شروط وحدود المسؤولية التي يحق للناقل ذاته الاستناد إليها بمقتضى هذه الاتفاقية.

2 (يجب ألا يتجاوز مجموع التعويضات التي يمكن الحصول عليها في هذه الحالة من الناقل وتابعيه ووكلائه الحدود المشار إليها).

3 (فيما عدا ما يتعلق بنقل البضائع، لا تسري أحكام الفقرتين 1 و2 (من هذه المادة إذا ثبت أن الضرر قد نتج عن فعل أو امتناع من قبل التابع أو الوكيل بقصد أحداث ضرر، أو برعونة مقرونة بإدراك أن ضرراً سينجم عن ذلك في الغالب).

مادة 31:

أجال الاحتجاج

1 (يعتبر تسلم المرسل إليه الأمتعة المسجلة أو البضائع دون احتجاج، ما لم يثبت العكس، قرينة على أنها سلمت في حالة جيدة ووفقاً لمستند النقل أو للمعلومات المحددة في الوسائل الأخرى المشار إليها في الفقرة 2 (من المادة 3،

وفي الفقرة 2 (من المادة 4

2 (في حالة التعيب، يجب على المرسل إليه أن يوجه احتجاجاً إلى الناقل فور اكتشاف التعيب، وعلى الأكثر، خلال سبعة أيام بالنسبة للأمتعة المسجلة وأربعة عشر يوماً بالنسبة للبضائع، اعتباراً من تاريخ تسلمها، وفي حالة التأخير، يجب عليه تقديم الاحتجاج خلال واحد وعشرين يوماً على الأكثر من التاريخ الذي تكون فيه الأمتعة أو البضائع قد وضعت تحت تصرفه.

3 (يجب أن يقدم كل احتجاج كتابياً ويعطى أو يرسل في غضون المواعيد المحددة آنفاً لهذا الاحتجاج.

4 (إذا لم يقدم الاحتجاج خلال الأجال المحددة آنفاً، فلا تقبل أي دعوى ضد الناقل إلا في حالة الغش من جانبه).

مادة 32:

وفاة الشخص المسؤول

في حالة وفاة الشخص الذي تقع عليه المسؤولية، يجوز أن تقام دعوى التعويض، وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية، ضد أصحاب الحقوق الشرعيين في تركته.



مادة 33:

الاختصاص القضائي

1 (تقام دعوى التعويض، وفقاً لاختيار المدعي، في إقليم إحدى الدول الأطراف، أما أمام محكمة محل إقامة الناقل، أو أمام محكمة مركز أعماله الرئيسي، أو أمام محكمة المكان الذي لديه فيه مركز أعمال تم بواسطته إبرام العقد، أو أمام محكمة مكان نقطة المقصد .

2 (فيما يتعلق بالضرر الناجم عن وفاة الراكب أو إصابته، يجوز رفع الدعوى أمام إحدى المحاكم المذكورة في الفقرة 1 (من هذه المادة، أو في إقليم إحدى الدول الأطراف الذي يوجد فيه محل الإقامة الرئيسي والدائم للراكب في وقت وقوع الحادثة والذي يشغل الناقل إليه ومنه خطوط لنقل الراكب جوا، أما على متن طائراته الخاصة أو على متن طائرات ناقل آخر طبقاً لاتفاق تجاري ويزاول فيه ذلك الناقل الأول أعماله لنقل الراكب جوا من ميان يستأجرها أو يملكها الناقل ذاته أو ناقل آخر يرتبط معه باتفاق تجاري.

3 (لأغراض الفقرة 2)

أ (تعني عبارة "اتفاق تجاري" أي اتفاق، بخلاف اتفاق الوكالة، معقود بين الناقلين الجويين ويتعلق بتقديم خدماتهم المشتركة لنقل الراكب جوا .

ب (تعني عبارة "محل الإقامة الرئيسي والدائم" مكان السكن الأوحده الثابت والدائم للراكب في وقت وقوع الحادثة. ولا تعتبر جنسية الراكب العامل الحاسم في هذا الصدد.

4 (تخضع المسائل الاجرائية لقانون المحكمة التي رفعت أمامها الدعوى.

مادة 34:

التحكيم

1 (مع مراعاة أحكام هذه المادة يجوز أن يشترط الطرفان في عقد نقل البضائع أن أي خلاف يتعلّق بمسؤولية الناقل بمقتضى هذه الاتفاقية يسوى بالتحكيم. ويجب أن يكون مثل هذا الاتفاق كتابياً.

2 (تتم اجراءات التحكيم، وفقاً لاختيار صاحب المطالبة، في إحدى جهات الاختصاص القضائي المشار إليها في المادة

33

3 (يطبق المحكم أو هيئة التحكيم أحكام هذه الاتفاقية.

4 (تعتبر أحكام الفقرتين 2 و3 (من هذه المادة جزءاً من كل بند أو اتفاق خاص بالتحكيم، ويكون باطلاً وبدون أثر أي نص مخالف لهما في بند أو اتفاق التحكيم.

مادة 35:

تقديم الدعوى

1 (يسقط الحق في التعويض إذا لم ترفع الدعوى خلال سنتين من تاريخ الوصول إلى نقطة المقصد أو من التاريخ الذي كان يجب أن تصل فيه الطائرة، أو من التاريخ الذي توقفت فيه عملية النقل.

2 (يحدد قانون المحكمة التي رفعت أمامها الدعوى طريقة حساب هذه المدة.

مادة 36:

النقل المتتابع

1 (في حالة النقل الذي يقوم به عدد من الناقلين المتتابعين المختلفين والذي يدخل في مضمون التعريف الوارد بالفقرة 3 (من المادة 1 فإن كل ناقل يقبل ركاباً أو أمتعة أو بضائع، تسري عليه القواعد المقررة في هذه الاتفاقية، ويعتبر طرفاً من أطراف عقد النقل بقدر ما يكون ذلك العقد متعلقاً بمرحلة النقل التي جرت تحت إشرافه.

2 (في حالة النقل من هذا النوع، لا يحق للراكب أو لأي شخص يستمد منه حقه في التعويض، الرجوع إلا على الناقل الذي تولى النقل الذي وقع خلاله الحادث أو التأخير. ما لم يكن للناقل الأول قد أخذ على عاتقه المسؤولية عن الرحلة بأكملها بموجب اتفاق صريح.

3 (فيما يتعلق بالأمتعة أو البضائع يحق للراكب أو للمرسل الرجوع على الناقل الأول، كما يحق للراكب أو المرسل إليه صاحب الحق في الاستلام الرجوع على الناقل الأخير، وفضلاً عن ذلك، لكل من الراكب والمرسل والمرسل إليه الحق في الرجوع على الناقل الذي تولى مرحلة النقل التي وقع خلالها التلف أو الضياع أو التعيب أو التأخير. ويكون هؤلاء الناقلون مسؤولين بالتضامن تجاه الراكب أو المرسل أو المرسل إليه.

مادة 37:

حق الرجوع على الغير

ليس في أحكام هذه الاتفاقية ما يؤثر بأي صورة على ما قد يكون أو لا يكون للشخص المسؤول عن الضرر وفقاً لأحكامها من حق في الرجوع على أي شخص آخر .

## الفصل الرابع النقل بعدة وسائط

مادة 38:

النقل بعدة وسائط  
1 (في حالة النقل بعدة وسائط الذي يجري جزء منه بطريق الجو وجزء آخر منه بأي واسطة نقل أخرى، تسري أحكام هذه الاتفاقية، مع مراعاة أحكام الفقرة 4 (من المادة 18، على النقل الجوي فقط على أن تتوافر فيه الشروط المنصوص عليها في المادة 1  
2 (ليس في هذه الاتفاقية ما يمنع الأطراف في حالة النقل بعدة وسائط من تضمين وثيقة النقل الجوي شروطا تتعلق بوسائط نقل أخرى، بشرط مراعاة أحكام هذه الاتفاقية فيما يتعلق بالنقل الجوي.

## الفصل الخامس النقل الجوي الذي يقوم به شخص غير الناقل المتعاقد

مادة 39:

الناقل المتعاقد - الناقل الفعلي  
تنطبق أحكام هذا الفصل عندما يبرم شخص يشار إليه فيما يلي بعبارة "الناقل المتعاقد" (بصفته طرفا أساسيا، عقد نقل يخضع لأحكام هذه الاتفاقية مع راكب أو مرسل أو مع شخص يعمل بالنيابة عن الراكب أو المرسل، ويقوم شخص آخر (يشار إليه فيما يلي بعبارة "الناقل الفعلي"، "بمقتضى ترخيص من الناقل المتعاقد، بكل أو بجزء من النقل، دون أن يكون بالنسبة لهذا الجزء ناقلا متتابعا في مفهوم هذه الاتفاقية. ويكون هذا الترخيص مفترضا، ما لم يقم الدليل على عكس ذلك.

مادة 40:

مسؤولية كل من  
الناقل المتعاقد  
والناقل الفعلي  
إذا قام ناقل فعلي بكل أو بجزء من النقل الذي يخضع لأحكام هذه الاتفاقية، وفقا للعقد المشار إليه في المادة 39 فإن الناقل المتعاقد والناقل الفعلي يكون كلاهما، ما لم ينص على غير ذلك في هذا الفصل، خاضعا لحكام هذه الاتفاقية، الأول بالنسبة لمجملة عملية النقل موضوع العقد، والثاني بالنسبة للنقل الذي يقوم به فقط.

مادة 41:

المسؤولية التضامنية  
1 (تعتبر الأفعال والامتناع من قبل الناقل الفعلي أو تابعيه ووكلائه، في نطاق ممارستهم لوظائفهم - فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي - أفعالا وامتناعا من قبل الناقل المتعاقد أيضا.

2 (تعتبر الأفعال والامتناع من قبل الناقل المتعاقد أو تابعيه ووكلائه، في نطاق ممارستهم لوظائفهم - فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي - أفعالا وامتناعا من قبل الناقل الفعلي أيضا. ومع ذلك فإن أي من هذه الأفعال أو الامتناع لا يخضع الناقل الفعلي لمسؤولية تتجاوز المبالغ المشار إليها في المواد 21 و22 و23 و24 وأي اتفاق خاص يتحمل الناقل المتعاقد بمقتضاه التزامات لا تفرضها هذه الاتفاقية، وأي تنازل عن حقوق أو أوجه دفاع تمنحها هذه الاتفاقية، وأي إقرار خاص بوجود مصلحة في التسليم إلى الجهة المقصودة وفقا للمادة 22، لا يؤثر على الناقل الفعلي إلا بموافقة.

مادة 42:

توجيه الاحتجاجات والتعليمات  
يكون للاحتجاجات والتعليمات التي توجه إلى الناقل وفقا لأحكام هذه الاتفاقية نفس الأثر سواء وجهت للناقل المتعاقد أو للناقل الفعلي. ومع ذلك، فإن التعليمات المشار إليها في المادة 12 لا يكون لها أثر إلا إذا وجهت للناقل المتعاقد.

مادة 43:

التابعون والوكلاء  
فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي فإن كل تابع أو وكيل لهذا الناقل أو للناقل المتعاقد، إذا ما أثبت أنه قد تصرف في نطاق ممارسته لوظيفته، يحق له الاستفادة من شروط وحدود المسؤولية المقررة بمقتضى هذه الاتفاقية

لناقل الذي يتبعه أو يعمل وكبلا له، إلا إذا ثبت أنه تصرف بطريقة تحول دون الاستناد إلى حدود المسؤولية وفقا لهذه الاتفاقية.

مادة 44:

مجموع مبالغ التعويض فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي، فإن مجموع مبالغ التعويض التي يجوز الحصول عليها من هذا الناقل ومن الناقل المتعاقد ومن تابعيهما ووكلائهما إذا كانوا قد تصرفوا في نطاق ممارستهم لوظائفهم، لا يجوز أن يزيد عن أقصى تعويض يمكن فرضه على الناقل المتعاقد أو على الناقل الفعلي بمقتضى هذا الاتفاقية، على أن المسؤولية التي تلقى على عاتق أي من الأشخاص المذكورين في هذه المادة لا يجوز أن تتعدى الحد الذي ينطبق عليه.

مادة 45:

توجيه دعاوى التعويض فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي يجوز إقامة دعوى التعويض، حسب اختيار المدعي، أما على ذلك الناقل أو على الناقل المتعاقد، أو عليهما معا متضامنين أو منفردين، وإذا أقيمت الدعوى ضد واحد فقط من هذين الناقلين، يحق لذلك الناقل أن يطلب ادخال الناقل الآخر في الدعوى، على أن تخضع الاجراءات والاثار المترتبة على ذلك لقانون المحكمة التي تتولى نظر الدعوى.

مادة 46:

الاختصاص القضائي الإضافي  
تقام أي دعوى للتعويض بموجب المادة 45، حسب اختيار المدعي، في إقليم إحدى الدول الأطراف، أما أمام إحدى المحاكم التي يمكن أن ترفع أمامها الدعوى على الناقل المتعاقد وفقا للمادة 33، أو أمام المحكمة ذات الاختصاص في المكان الذي يوجد فيه محل إقامة الناقل الفعلي أو محكمة المركز الرئيسي لأعماله.

مادة 47:

بطلان النصوص التعاقدية  
كل نص تعاقدي يهدف إلى إعفاء الناقل المتعاقد أو الناقل الفعلي من مسؤوليتهما الناشئة بموجب هذا الفصل، أو إلى وضع أدنى من الحد المعين في هذا الفصل يكون باطلا ولا أثر له، ولكن بطلان هذا النص لا يترتب عليه بطلان العقد بأكمله، فيفضل خاضعا لأحكام هذا الفصل.

مادة 48:

العلاقات المتبادلة بين الناقل المتعاقد والناقل الفعلي  
مع مراعاة أحكام المادة 45، لا يجوز تفسير أي نص في هذا الفصل على نحو يمس الحقوق والالتزامات القائمة بين الناقلين، بما في ذلك أي حق في الرجوع أو التعويض.

الفصل السادس

أحكام أخرى

مادة 49:

التطبيق الإلزامي  
تكون باطلة ولاغية كل أحكام في عقد النقل وكل اتفاقيات خاصة سابقة لوقوع الضرر، يخالف بها الأطراف القواعد المنصوص عليها في هذه الاتفاقية، سواء أكان ذلك بتعيين القانون الواجب التطبيق، أم بتعديل قواعد الاختصاص.

مادة 50:

التأمين  
على الدول الأطراف أن تطلب من ناقليها أن يحتفظوا بقدر كاف من التأمين يغطي مسؤوليتهم بموجب هذه الاتفاقية، ويجوز للدولة الطرف التي ينظم الناقل رحلات إلى داخلها أن تطلب منه تقديم دليل على أنه يحتفظ بقدر كاف من التأمين يغطي مسؤوليته بموجب هذه الاتفاقية.

مادة 51:

النقل الذي يتم في ظروف غير عادية  
لا تسري أحكام المواد من 3 إلى 5 و7 و8، المتعلقة بوثائق النقل، على النقل الذي يتم في ظروف غير عادية، تخرج عن النطاق المألوف لنشاط الناقل.

مادة 52:

تعريف الأيام  
يعني تعبير " الأيام " حينما نذكر في هذه الاتفاقية الأيام  
التقويمية وليس أيام العمل.

## الفصل السابع البنود الختامية

مادة 53:

التوقيع على الاتفاقية  
والتصديق

عليها وسريان مفعولها

1 (يفتح باب التوقيع على هذه الاتفاقية في مونتريل في 28 مايو/أيار 1999 للدول المشاركة في المؤتمر الدولي للقانون الجوي المنعقد في مونتريل من 10 إلى 28 مايو/أيار 1999 وبعده 28 مايو/أيار 1999، يفتح باب التوقيع على الاتفاقية لكل الدول في مقر منظمة الطيران المدني الدولي في مونتريل حتى يسري مفعولها وفقا للفقرة 6 من هذه المادة.

2 (وبالمثل يفتح باب التوقيع على هذه الاتفاقية لمنظمات التكامل الاقتصادي الاقليمي، ولأغراض هذه الاتفاقية، تعني "منظمة التكامل الاقتصادي الاقليمي" اي منظمة تتشبهها دول ذات سيادة من اقليم معين، والتي تمتلك الصلاحية بالعلاقة إلى بعض الأمور التي تحكمها هذه الاتفاقية والتي رخص لها على النحو الواجب بالتوقيع على هذه الاتفاقية أو التصديق عليها أو قبولها أو الموافقة عليها أو الانضمام إليها والإشارة إلى "الدولة الطرف" أو "الدول الأطراف" في هذه الاتفاقية، بخلاف ما هو وارد في الفقرة 2 (من المادة 1 والفقرة 1) ب (من المادة 3 والفقرة ب (من المادة 5 والمواد 23 و 33 و 46 والفقرة ب (من المادة 57) تنطبق بالمثل على منظمة للتكامل الاقتصادي الاقليمي. ولأغراض المادة 24، فإن الإشارة إلى "أغلبية من الدول الأطراف" وإلى "ثلث الدول الأطراف"، لا تنطبق على منظمة للتكامل الاقتصادي الاقليمي.

3 (تخضع هذه الاتفاقية للتصديق عليها من قبل الدول ومنظمات التكامل الاقتصادي الاقليمي التي وقعت عليها. 4 (لأي دولة أو منظمة للتكامل الاقتصادي الاقليمي لم توقع على هذه الاتفاقية أن تقبلها أو توافق عليها أو تنضم إليها في أي وقت.

5 (تودع وثائق التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام لدى منظمة الطيران المدني الدولي المعينة بوصفها جهة الإيداع بموجب هذه الاتفاقية.

6 (يسري مفعول هذه الاتفاقية اعتبارا من اليوم الستين اللاحق لايداع الوثيقة الثلاثين 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.

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

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

أ (كل توقيع على هذه الاتفاقية وتاريخه.

ب (كل ايداع لوثيقة تصديق أو قبول أو موافقة أو انضمام وتاريخه.

ج (تاريخ دخول هذه الاتفاقية حيز النفاذ.

د (تاريخ دخول أي تعديل لحدود المسؤولية المقررة بمقتضى هذه الاتفاقية حيز النفاذ.

هـ) أي نقض بمقتضى المادة 54

مادة 54:

النقض

1 (لأي دولة طرف أن تنقض هذه الاتفاقية بإرسال اخطار كتابي إلى جهة الإيداع.

2 (يسري مفعول النقص بعد مائة وثمانين يوما من تاريخ تسلم جهة الإيداع الاخطار .

مادة 55:

العلاقة بالوثائق الأخرى

لاتفاقية وارسو

1 (ترجع هذه الاتفاقية على أي قواعد تنطبق على النقل الجوي الدولي:

1 - بين الدول الأطراف في هذه الاتفاقية بحكم أن تلك

الدول تشترك في أنها طرف في:

أ (اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارسو في 12 أكتوبر/تشرين الأول 1969 المسماة فيما بعد باتفاقية وارسو).

ب (بروتوكول تعديل اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل

الجوي الدولي الموقعة في وارسو في 12 أكتوبر/تشرين

الأول 1929 المحرر في لاهاي في 28 سبتمبر/أيلول 1955 المسمى فيما بعد ببروتوكول لاهاي).

ج (اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الذي

يقوم به شخص غير الناقل المتعاقد، المكمل لاتفاقية وارسو،

الموقعة في غوادالاخارا في 18 سبتمبر/أيلول 1961

المسماة فيما بعد باتفاقية غوادالاخارا).

د (بروتوكول تعديل اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي

الدولي الموقعة في وارسو في 12 أكتوبر/تشرين الأول

1929 المعدلة بموجب البروتوكول المحرر في لاهاي في

28 سبتمبر/أيلول 1955 الموقع في مدينة غواتيمالا في 8

مارس/آذار 1971 المسمى فيما بعد ببروتوكول مدينة

غواتيمالا).

هـ) البروتوكولات الإضافية من رقم 1 إلى رقم 3

وبروتوكول مونتريال رقم 4 لتعديل اتفاقية وارسو المعدلة

بموجب بروتوكول لاهاي أو اتفاقية وارسو المعدلة بموجب

كل من بروتوكول لاهاي وبروتوكول مدينة غواتيمالا

الموقعة في مونتريال في 25 سبتمبر/أيلول 1975 المسماة

فيما بعد باسم بروتوكولات مونتريال).

2 (أو داخل إقليم أي دولة واحدة طرف في هذه الاتفاقية

بحكم أن تلك الدولة طرف في واحدة أو أكثر من الوثائق

المشار إليها في الفقرات الفرعية من أ (إلى هـ) أعلاه.

مادة 56:

الدول التي لديها أكثر من

نظام قانوني واحد

1 (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 هذه الاتفاقية يشمل

سرياتها جميع وحداتها الإقليمية أو يشمل واحدة أو أكثر من

هذه الوحدات فقط ويجوز لها تعديل هذا الاعلان عن طريق

تقديم اعلان آخر في أي وقت.

2 (يجب ابلاغ أي اعلان من هذا القبيل لجهة الإيداع ويجب

أن ينص صراحة على الوحدات الإقليمية التي تسري عليها

الاتفاقية.

3 (فيما يتعلق بأي طرف اصدرت مثل هذا الاعلان:

أ (تفسر الاشارات إلى "العملة الوطنية" في المادة 23 على

أنها اشارات إلى عملة الوحدة الإقليمية المعنية من تلك

الدولة.

ب (وتفسر الاشارة إلى "القانون الوطني" في المادة 28

على أنها اشارة إلى قانون الوحدة الإقليمية المعنية من تلك

الدولة.

مادة 57:

التحفظات

لا يجوز ابداء أي تحفظ على هذه الاتفاقية، إلا أنه يجوز لأي

دولة طرف أن تعلن في أي وقت بموجب اخطار موجه إلى

جهة الإيداع أن هذه الاتفاقية لا تسري على:

أ (النقل الجوي الدولي الذي تقوم به مباشرة تلك الدولة

الطرف لأغراض غير تجارية فيما يتعلق بوظائفها ومهامها

كدولة ذات سيادة.

ب (أو نقل الأشخاص والبضائع والأمتعة لسلطاتها

العسكرية على متن طائرات مسجلة في تلك الدولة أو

مستأجرة بواسطتها، والتي حجزت حمولتها الكلية بواسطة

تلك السلطات أو بالنيابة عنها.

إثباتاً لذلك، قام المفوضون الموقعون ادناه، المخولون حسب

الأصول، بتوقيع هذه الاتفاقية.

حررت في مونتريال في اليوم الثامن والعشرين من شهر

مايو/أيار من عام ألف وتسعمائة وتسعين باللغات

العربية والانجليزية والصينية والفرنسية والروسية

والاسبانية، وتكون كل النصوص بهذه اللغات متساوية في

الحجية، وتظل هذه الاتفاقية مودعة في محفوظات منظمة

الطيران المدني الدولي، وتسلم جهة الإيداع صوراً معتمدة

رسمياً منها إلى كل الدول الأطراف في هذه الاتفاقية، وإلى

كل الدول الأطراف في اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي.

