جامعة البحرين

كلية الحقوق **قسم القانون الخاص**

تطور فكرة المسؤولية في إطار النقل الجوي للمسافرين

(دراسة مقارنة)

أطروحة مقدمة كجزء من متطلبات الحصول على درجة (الدكتوراه) في القانون الخاص

إعـــــــــداد

زيد محمد سعيد الرحو

الرقم الجامعي: 20161688

إشـــــــراف

د. فاضل صالح الزهاوي

أستاذ القانون التجاري المشارك

جامعة البحرين

مملكة البحرين

فبراير 2021

الآية القرآنية:

﴿ وَقُل رَّبِّ زِدْنِي عِلْمًا ﴿114﴾ ﴾

سورة طه

استمارة إيداع البحث

اسم الباحث:	**زيد محمد سعيد الرحو**		
عنوان البحث:	**تطور فكرة المسؤولية في إطار النقل الجوي للمسافرين (دراسة مقارنة)**		
سنة النشر:			
الكلية:	**كلية الحقوق**	**القسم:**	**قسم القانون الخاص**
البريد الإلكتروني:	**Zoda1982@gmail.com**	**رقم الاتصال:**	**33156541**

إقرار الباحث بالموافقة على الشروط التالية :

يحق لجامعة البحرين إتاحة وتوفير الرسالة أو الأطروحة المذكورة أعاله في مكتبة الجامعة أو من خلال موقع الإسهامات البحثية للجامعة أو على نطاق أوسع في الخارج؛ كما ويمكن إعادة طباعة الرسالة إذا اقتضت الحاجة لذلك أو رقمنتها مع إتاحتها على شبكة الأنترنت وذلك حسب تقدير إدارة الجامعة.

تنطبق هذه الشروط على جميع النسخ بما في ذلك النسخ الإلكترونية

تعتبر هذه الرسالة أو الأطروحة من المواد المحمية والتي تخضع إلى حقوق النشر والتأليف، ولا يجوز نشر أي اقتباس من الرسالة بدون توثيق المصدر.

توقيع الباحث: التاريخ:

جامعة البحرين

كلية الحقوق

قسم القانون العام/ الخاص

برنامج الدكتوراه

نموذج رقم (2)

صفحة الاعتماد من قبل لجنة التحكيم

ناقش الطالب زيد محمد سعيد الدرمو رقم جامعي 20161688 الأطروحة التي استكمل بها متطلبات الحصول على درجة الدكتوراه في (القانون الخاص) والمعنونة (تطور فكرة المسؤولية في إطار النقل الجوي للمسافرين - دراسة مقارنة)

وذلك في يوم الخميس الموافق ٢٥ فبراير ٢٠٢١

وتوصي اللجنة بمنحه درجة الدكتوراه، بتقدير A-

(لجنة المناقشة)

الاسم		التوقيع
د. فاضل الرهاوي	مشرفاً	
أ.د. عمار الزين عبد الحي	ممتحناً خارجياً	
أ.د. محمد الزعبي	ممتحناً داخلياً	
أ. نجيب بات	ممتحناً داخلياً	
د. خليل مصطفى	ممتحناً داخلياً	

الختم

جامعة البحرين
كلية الحقوق
قسم القانون الخاص
COLLEGE OF LAW
PRIVATE LAW
DEPARTMENT
UNIVERSITY OF BAHRAIN

ملخص الأطروحة

تعالج هذه الدراسة فكرة تطور مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب المسافرين وما تثيره من إشكاليات قانونية لامست طبيعة المسؤولية.

وكان من مظاهر التطور التغير الذي أصاب طبيعة المسؤولية وتحولها من مسؤولية تقصيرية إلى عقدية، كما تطور أساسها من مسؤولية شخصية مبنية على الخطأ واجب الاثبات ثم الخطأ المفترض إلى مسؤولية موضوعية قائمة على فكرة الخطر وتحمل التبعة.

وانعكس التطور على طبيعة الالتزام الملقى على عاتق الناقل، بعد أن كان مجرد التزاماً ببذل عناية إلى التزام بتحقيق بنتيجة تتمثل في ضمان إيصال المسافر سالماً الى محطة الوصول.

وتطرقت الدراسة الى مدى ثبوت مسؤولية الناقل الجوي عن الحادث والتعويضات المترتبة عن الأضرار التي لحقت بالمسافر شخصياً أو بأمتعته أو الناجمة عن تأخيره وما أصاب ذلك من تطور أفضى الى المطالبة بتطبيق قواعد المسؤولية غير المحدودة والمطالبة بما يتجاوز الحد الأقصى المقرر في الاتفاقيات وتحول معيار التعويض من الفرنك الفرنسي الذهبي الى وحده حقوق سحب خاصة.

وتناولت الدراسة النظام الاجرائي الذي ينظم المطالبة بحقوق المسافر المضرور ابتداء من تحديد أطراف الدعوى وما يتفرع عن ذلك والتطور الذي أصاب تحديد المحكمة التي تنظر النزاع عبر اضافة الاختصاص الخامس.

وتطرقت الدراسة الى سقوط دعوى المطالبة بالتعويض بمرور مدة معينة ، ومن المظاهر التي تكفل حماية المضرور إستحداث نظام الدفعات المسبقة (كتعويض مؤقت) للمضرور والتأمين الإلزامي والتحكيم كنظام للفصل بالمنازعات الناتجة عن نقل البضاعة.

ومن مظاهر التطور، بهذا الصدد، المراجعة الدورية لمقدار التعويضات بعد مرور فترة معينة من الزمن لعلاج التضخم وارتفاع الاسعار، واشرنا الى زيادة الحد الأقصى للتعويض لاكثر من مرة حيث بلغ التعويض للشخص المضرور بتاريخ 2019/12/19 (128800) وحدة حقوق سحب خاصة.

الإهداء

إلى والديَّ الكريمين أطال الله في عمرهما وأسبغ عليهما نعمة الصحة والعافية براً وإحساناً وعرفاناً....

زوجتي العزيزة ورفيقة الدرب وشريكة العمر.....

قرة عيني ولدَّي سعيد ويحيى جعلهما الله من الصالحين.....

وإلى كافة أسرتي وأصدقائي إعتزازاً وتقديراً.....

إليهم جميعاً..... أهدي هذا الجهد العلمي المتواضع.....

شكر وتقدير

الحمدلله رب العالمين والصلاة والسلام على النبي الأمين أحمده وأشكره سبحانه وتعالى على نعِمه التي لا تعد ولا تحصى الذي أعانني على كتابة هذه الأطروحة ووفقني لإنجازها بإشراف إستاذي الفاضل الدكتور فاضل صالح الزهاوي، وبهذه المناسبة لا يسعني إلا أن أتقدم له بجزيل الشكر ووافر الثناء والعرفان والتقدير على جهوده السخية التي تفضل بها عند إعداد الأطروحة، فقد كان عوناً وموجهًا ومرشدًا لي طيلة سنوات هذا العمل ابتداءً من الإعداد لها والكتابة فيها حتى انتهائها.....

وبهذه المناسبة يسعدني أن أتقدم بخالص شكري وتقديري لأساتذتي الكرام في كلية الحقوق في جامعة البحرين على جهودهم المخلصة وما قدموه من عون وتشجيع طيلة مراحل الدراسة، وأخص منهم سعادة الدكتور عميد الكلية الدكتور صلاح محمد ذياب ورئيس القسم الدكتورة وفاء جناحي والأستاذة الدكتورة ضحى محمد سعيد النعمان رئيس لجنة الدراسات العليا في القسم وأساتذة وموظفي القسم الخاص والقائمين على المكتبة.

ولايفوتني تقديم خالص الشكر وعظيم الامتنان لأساتذتي الأفاضل الذين شرفوني بقبول الاشتراك بمناقشة الأطروحة رغم أعبائهم الوظيفية والعلمية.

وعليَ أن أسجل شكري وإمتناني وعرفاني بالجميل لما قدمه لي الأساتذة الأفاضل كل من الأستاذ الدكتور عبدالرحيم مصلوحي والأستاذ الدكتور محمد سعد خليفة والأستاذة الدكتورة عائشة فضيل والأستاذ الدكتور هيثم السليم والأستاذ الدكتور هوزان عبدالمحسن على تكرمهم بتزويدي بالعديد من المراجع العلمية الحديثة التي كان لها دور مؤثر في إثراء الرسالة.

كما لا يفوتني أن أسجل شكري وتقديري للأخت الفاضلة الأستاذة المبدعة فاطمة عليوي التي تولت مشكورة طباعة الأطروحة وتنسيقها وإلى الصديق العزيز الاستاذ أشرف على تفضله والأستاذة عقيلته بمشاركتهما الكريمة في المراجعة اللغوية لبعض صفحات الأطروحة.

وكل من تفضل عليَ بالمساهمة في إظهار هذه الأطروحة بالحلَة التي عليها الآن.

الباحث

زيد محمد سعيد الرحو

قائمة المحتويات

الموضوع	رقم الصفحة
استمارة إيداع البحث	أ
اعتماد لجنة المناقشة	ب
ملخص الأطروحة	ج
الإهداء	د
شكر وتقدير	هـ
قائمة المحتويات	و
قائمة المختصرات	ل
المقدمة	1
الباب الأول: تطور مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب المسافرين	10
الفصل الأول: موقف الفقه والقضاء والتشريع من تطور طبيعة مسؤولية الناقل الجوي واساسها القانوني	12
المبحث الأول: تطور طبيعة مسؤولية الناقل الجوي للمسافرين	14
المطلب الأول: طبيعة مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب المسافر وأمتعته قبل صدور اتفاقية وارسو 1929	15
الفرع الأول: الطبيعة التقصيرية لمسؤولية الناقل الجوي	16
المقصد الأول: موقف الفقه من طبيعة مسؤولية الناقل الجوي التقصيرية	17
المقصد الثاني: موقف القضاء في بعض الدول من طبيعة مسؤولية الناقل الجوي التقصيرية	30
الفرع الثاني: الطبيعة العقدية لمسؤولية الناقل الجوي	49
المقصد الأول: موقف الفقه من الطبيعة العقدية لمسؤولية الناقل الجوي	50
المقصد الثاني: موقف القضاء من الطبيعة العقدية لمسؤولية الناقل الجوي	58
المطلب الثاني: طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في ظل اتفاقية وارسو 1929 والاتفاقيات والبروتوكولات الدولية اللاحقة لها	68
الفرع الأول: طبيعة مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية وارسو 1929	68
الفرع الثاني: طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في الاتفاقيات والبروتوكولات الدولية اللاحقة	72

المبحث الثاني: تطور الأساس القانوني لمسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب المسافر وأمتعته	81
المطلب الأول: فكرة الخطأ كأساس لمسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق المسافر في ظل اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي	83
الفرع الأول: فكرة الخطأ كأساس لمسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب المسافرين في اتفاقية وارسو 1929	83
الفرع الثاني: فكرة الخطأ كأساس لمسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب المسافرين في بروتوكول لاهاي 1955	90
المطلب الثاني: فكرة الخطر(تحمل التبعة) كأساس لمسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب المسافر وفق اتفاقية مونتريال 1966 والاتفاقيات اللاحقة لها واتفاقية مونتريال 1999	91
الفرع الأول: أساس مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية مونتريال 1966 و1971 ومونتريال 1975	91
الفرع الثاني: أساس مسؤولية الناقل الجوي وفق اتفاقية مونتريال 1999	93
الفصل الثاني: شروط تحقق مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب المسافر وأمتعته	98
المبحث الأول: وقوع حادث	98
المطلب الأول: ماهية الحادث	100
المطلب الثاني: الاتجاهات الحديثة في تفسير مفهوم الحادث ونطاقه	104
الفرع الأول: التفسير الضيق لمفهوم الحادث	105
الفرع الثاني: التفسير الواسع لمفهوم الحادث	106
المطلب الثالث: موقف الفقه والقضاء من مفهوم الحادث	108
الفرع الأول: موقف الفقه من مفهوم الحادثة	108
الفرع الثاني: موقف القضاء من مفهوم الحادثة	109
المبحث الثاني: الإطار الزمني للالتزام بسلامة المسافر	129
المطلب الأول: وقوع الحادث على متن الطائرة	130
المطلب الثاني: مفهوم عمليات الصعود والنزول للطائرة	137
الفرع الأول: التفسير الضيق لمفهوم عمليات صعود المسافرين ونزولهم	138
الفرع الثاني: التفسير الواسع لمفهوم عمليات صعود المسافرين ونزولهم	140

الفرع الثالث: معايير تحديد مسؤولية الناقل الجوي عن عمليات الصعود والنزول	143
المطلب الثالث: موقف القضاء الغربي (الأجنبي) من عمليات الصعود والنزول	158
المبحث الثالث: الضرر الذي يصيب المسافر وأمتعته	165
المطلب الأول: مفهوم الضرر	165
المطلب الثاني: أنواع الضرر	169
الفرع الأول: الضرر المادي	170
الفرع الثاني: الضرر الأدبي (المعنوي)	173
الفرع الثالث: الضرر النفسي	175
المطلب الثالث: موقف القضاء من الضرر النفسي	179
الفرع الأول: موقف القضاء الأمريكي	179
الفرع الثاني: موقف القضاء البريطاني	192
الفرع الثالث: موقف القضاء الفرنسي	193
الفرع الرابع: موقف القضاء الكندي	195
الباب الثاني: النظام القانوني لمسؤولية الناقل عن تعويض الضرر الذي يصيب المسافر	198
الفصل الأول: تطور المسؤولية المحدودة واللامحدودة للناقل الجوي وفقاً للاتفاقيات الدولية	199
المبحث الأول: تطور المسؤولية المحدودة للناقل الجوي	200
المطلب الأول: مفهوم المسؤولية المحدودة للناقل الجوي	201
المطلب الثاني: مبررات وطبيعة قواعد تحديد المسؤولية المحدودة للناقل الجوي	203
الفرع الأول: مبررات تحديد مسؤولية الناقل الجوي	204
الفرع الثاني: طبيعة تحديد مسؤولية الناقل الجوي	209
المطلب الثالث: المسؤولية المحدودة للناقل الجوي في الاتفاقيات الدولية	212
الفرع الأول: المسؤولية المحدودة للناقل الجوي في اتفاقية وارسو والبرتوكولات الملحقة بها	213
الفرع الثاني: الحد الأقصى للتعويض في اتفاقية مونتريال 1999	223
المبحث الثاني: المسؤولية غير المحدودة للناقل الجوي	230

المطلب الأول: المسؤولية غير المحدودة للناقل الجوي في اتفاقية وارسو والاتفاقيات والبروتوكولات اللاحقة والمعدلة لها	231
الفرع الأول: المسؤولية غير المحدودة للناقل الجوي في ظل اتفاقية وارسو 1929	231
الفرع الثاني: المسؤولية غير المحدودة في الاتفاقيات والبروتوكولات اللاحقة	234
المطلب الثاني: المسؤولية غير المحدودة للناقل الجوي في اتفاقية مونتريال 1999	236
المطلب الثالث: موقف القضاء من المسؤولية غير المحدودة للناقل الجوي	239
الفرع الأول: موقف القضاء الانجلوسكسوني	239
الفرع الثاني: القضاء الفرنسي والعربي	244
المطلب الرابع: الاتفاق على تجاوز الحد الأقصى لمسؤولية الناقل الجوي	247
المبحث الثالث: القواعد العامة لاحتساب التعويض	250
المطلب الأول: تطور أسس احتساب التعويض للمسافر المضرور	250
المطلب الثاني: كيفية احتساب التعويض وإمكانية المراجعة الدورية للحد الأقصى للتعويض	252
الفرع الأول: كيفية احتساب الحد الأعلى للتعويض	252
الفرع الثاني: إمكانية المراجعة الدورية للحد الأقصى للتعويض	256
المطلب الثالث: فكرة التعويضات الرادعة في النظام القانوني الأمريكي	257
الفرع الأول: مفهوم التعويضات الرادعة	257
الفرع الثاني: موقف الفقه والقضاء من الفكرة	259
الفرع الثالث: تقويم فكرة التعويضات الرادعة	261
الفصل الثاني: النظام الإجرائي لمسؤولية الناقل الجوي	266
المبحث الأول: أطراف دعوى المسؤولية	267
المطلب الأول: المدعي	268
الفرع الأول: دعوى الاستخلاف	270
الفرع الثاني: دعوى شخصية	272
الفرع الثالث: تقويم الدعويين (المقارنة بينهما)	274
المطلب الثاني: المدعى عليه	279
الفرع الأول: الناقل المتعاقد والناقل الفعلي	279

الفرع الثاني: الناقلون المتتابعون	285
الفرع الثالث: تابعو الناقل الجوي	288
الفرع الرابع: وفاة الناقل الجوي	291
المبحث الثاني: الاختصاص القضائي بنظر دعوى التعويض على الناقل (المحكمة المختصة بنظر الدعوى)	292
المطلب الأول: المحكمة المختصة بنظر دعوى التعويض وفق اتفاقية وارسو والاتفاقيات اللاحقة	293
الفرع الأول: المحكمة المختصة بنظر الدعوى وفق اتفاقيه وارسو 1929	293
الفرع الثاني: قواعد الاختصاص القضائي وفق بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971	298
المطلب الثاني: المحكمة المختصة بنظر دعوى التعويض وفق اتفاقية مونتريال 1999	299
الفرع الأول: مفهوم وأهمية الخيار الخامس	299
الفرع الثاني: شروط إعمال الاختصاص القضائي الخامس	302
الفرع الثالث: المقارنة بين الاتفاقيتين	309
المبحث الثالث: ضمانات المضرور في مواجهة الناقل الجوي	311
المطلب الأول: نظام المدفوعات المسبقة (التعويضات المؤقتة)	313
الفرع الأول: شروط تسديد الدفعات المسبقة	314
الفرع الثاني: موقف القانون الأوربي من نظام الدفعات المسبقة	316
الفرع الثالث: تقويم فكرة المدفوعات المسبقة	317
المطلب الثاني: التأمين الإلزامي (الإجباري) لتغطية مسؤولية الناقل الجوي	318
الفرع الأول: الإطار العام للتأمين الإلزامي الجوي للأشخاص	320
الفرع الثاني: تقويم فكرة تأمين مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في اتفاقية مونتريال 1999	323
المطلب الثالث: الحلول الودية (التسوية الرضائية) بين طرفي عقد النقل	325
الفرع الأول: مفهوم الحل الودي	325
الفرع الثاني: الحلول الودية في إطار اتفاقية مونتريال 1999	326
المبحث الرابع: دفع مسؤولية الناقل الجوي	328
المطلب الأول: دفع مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو 1929	330

والاتفاقيات اللاحقة لها	
الفرع الأول: طرق دفع مسؤولية الناقل في اتفاقية وارسو 1929	330
الفرع الثاني: دفع مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية مونتريال 1966	346
الفرع الثالث: دفع مسؤولية الناقل الجوي في بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971	346
المطلب الثاني: طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي وفق اتفاقية مونتريال 1999	348
الفرع الأول: سبل دفع مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب المسافر بشخصه	350
الفرع الثاني: سبل دفع مسؤولية الناقل الجوي عن نقل أمتعة المسافر	356
الفرع الثالث: سبل دفع مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير	358
المبحث الخامس: سقوط الحق بإقامة دعوى المسؤولية والتعويض	364
المطلب الأول: المفهوم القانوني لمواعيد السقوط	364
المطلب الثاني: الطبيعة القانونية للمدد الخاصة بمنع سماع الدعوى في اتفاقيتي وارسو ومونتريال	367
الفرع الأول: الطبيعة القانونية للمدة الخاصة بمنع سماع الدعوى وفق اتفاقية وارسو 1929	367
الفرع الثاني: الطبيعة القانونية للمدة الخاصة بمنع سماع الدعوى وفق اتفاقية مونتريال 1999	371
الخاتمة والنتائج والتوصيات	374
قائمة المراجع	382
ملخص الأطروحة باللغة الإنكليزية	A-B

قائمة المختصرات:

AAIB = *Air Accidents Investigation Branch*

ADR = Alternative dispute resolution

A&S Law= Air & Space Law

Art = Article

Cir = Circuit

C. Appeal = Court of Appeal

DTS= Data Timed Sending

FP = Franc Poincaré

F. Supp = Federal Supplement

IATA = International Air Transport Association

ICAO = International Civil Aviation Organization

IIA and MIA = International Agreements of the International Air Transport Association.

IMF = International Monetary Fund

J. = Journal

J. Air L. & Com = Journal of Air Law and Commerce.

Op. cit= in the work already cited

P= Page

PlL= Pes lpsa Loquitur

PTSD = Post Traumatic stress disorder

RFDA = Revue française de droit administratif Miscellaneous » Unclassified

SDR = Special Drawing Rights

Vol = Volume

المقدمة

يعد النقل الجوي في عالم اليوم أحد أهم شرايين النشاط التجاري والاقتصادي والحياتي عبر انحاء المعمورة نظرًا لما يحظى به من مزايا عديدة جعلته يرتقي قمة هرم وسائل النقل الأخرى سواء أم أكانت وسائل برية أم بحرية وعلى اختلاف أنواعها.

ومن أهم المزايا التي جعلته يحظى بما وصل إليه السرعة الفائقة والأمان في النقل وتأمين ايصال المسافر وأمتعته وبضاعته في ظل أجواء هادئة ورحلات منتظمة إلى محطة الوصول سالمًا وبدون تأخير نظرًا لما تتمتع به الطائرة من أجهزة تكنولوجيا متطورة.

ومما يعزز قولنا إن الإحصائيات الدولية تشير إلى أن نسبة ضحايا الحوادث الجوية لا تتعدى واحدة لكل 5 مليون شخص وإن هنالك ما يزيد عن 100000 رحلة جوية يومية تتولى نقل المسافرين إلى مقاصدهم بسلام وأمان ولا يكاد تمضي دقيقة واحدة إلا وهنالك طائرة تقلع من مكان ما من عالمنا أو تهبط في محطة الوصول.

وإذا كان النقل جوًا، غالبًا ما يشكل الوسيلة الأكثر أمانًا، في ظل طائرات حديثة جدًا ومتطورة تضم العديد من وسائل الأمان فإن لا أحد ينكر أن الطائرة تبقى جسمًا ذات مواصفات ميكانيكية وكهربائية وتقنية محلقًا في ظل أجواء الأثير الواسعة بين الأرض والسماء، وبالتالي فهي عرضة للتقلبات الجوية المفاجئة والظروف المناخية ناهيك عن الخلل الميكانيكي أو العطب الذي يصيب إحدى منظوماتها أو أجهزتها حتى مع شيوع استعمال تقنية الذكاء الاصطناعي.

وهذه الحقائق تدفعنا للاعتراف ببقاء احتمال تعرضها لحادث جوي قائماً لذلك علينا الإقرار بأن النقل بالطائرات لا يخلو من مخاطر قد ينجم عنها كوارث مأساوية ينتج عنها أضرارًا بدنية وأدبية ونفسية تلحق بالمسافر ولربما قد تفضي في أحيان عديدة لوفاته، إضافة للأضرار التي تصيب أمتعته وبضائعه المنقولة.

ولا تقتصر الأضرار التي تلحق المسافر على الأضرار البدنية فقط فقد يتضرر المسافر من جراء تأخر الرحلة ووصوله إلى هدفه متأخرًا، وقد يلحقه ضرر نتيجة إلغاء الرحلة أو عدم السماح له بركوب الطائرة، ناهيك عن أضرار قد تصيب أمتعته وبضاعته.

ولما كان الناقل يلتزم تنفيذًا لعقد النقل بنقل المسافر وضمان ايصاله سالمًا إلى محطة الوصول دون ضرر أو تأخير فإن الإخلال بأي من هذه الإلتزامات يؤدي إلى قيام مسؤوليته عن ذلك.

ومسؤولية الناقل على هذا النحو لم تكن وليدة اليوم، فقد تطورت تلك المسؤولية على مراحل زمنية متعددة سواء من حيث طبيعتها وأساسها ونطاقها وشروط تحققها أو الآثار المترتبة عليها.

فمحكمة النقض الفرنسية، على سبيل المثال، كانت تقضي بمسؤولية الناقل بوصفها مسؤولية تقصيرية واستمرت بهذا النهج حتى عام 1911، إلا أن المحكمة المذكورة غيرت اتجاهها أعلاه باعتبار مسؤولية الناقل مسؤولية عقدية تتبع من العقد المبرم بين الناقل والمسافر وكما سنعرضه لاحقًا.

وكما تطورت هذه المسؤولية من حيث أساسها الذي كان يرتبط في البدء بطبيعة التزام الناقل الذي كان ينظر إليه على أنه التزام بعمل وبذل العناية المطلوبة وأن الناقل يكون قد نفذ التزامه بمجرد تمكين المسافر من السفر بغض النظر عن تحقيق النتيجة، وهي الوصول سالمًا، إلى التزام بنتيجة بحيث تتحقق مسؤولية الناقل بمجرد عدم تمكنه من تحققها بنقل المسافر وإيصاله سالمًا إلى محطة الوصول.

وبناءً على ما تقدم بدت الحاجة ملحة لجهود دولية مثابرة تنظم قواعد النقل الجوي وما يتعلق به من مسائل وتساهم في تطور هذه المسؤولية إلى الشكل الذي أضحت عليه الآن.

وكان ذلك حافزًا لأن يستحضر المشرعون الدوليون الحاجة إلى تقرير بعض الإتفاقيات الدولية التي شملت القواعد القانونية لتنظيم أحكام النقل الجوي وما يستتبعه من التزامات وآثار، وتوجت جهودهم بعقد مؤتمر دولي أسفر عن إصدار اتفاقية وارسو 1929 التي نظمت العديد من مسائل النقل والعلاقة بين الناقل والمسافر، ومنها تقرير مسؤولية الناقل بوصفها مسؤولية شخصية تؤسس على فكرة الخطأ المفترض من جانب الناقل الذي لم يستطع التحرر منها إلا إذا أثبت أنه قد بذل في تنفيذ التزامه العناية اللازمة، وأعقبتها بروتوكولات واتفاقيات عديدة كبروتوكول لاهاي 1955 الذي تم بموجبه تعديل بعض نصوص اتفاقية وارسو لتكون مواكبة لتطور عمليات النقل الجوي. وكذلك جاءت اتفاقية مونتريال 1966 ثم، اتفاقية جواتيمالا 1971 التي أضفت تطورًا جديدًا على مسؤولية الناقل الجوي، حيث أقامتها على فكرة الخطر وتحمل التبعة بدلاً من الخطأ المفترض، وبذلك أسست هذه الاتفاقية فكرة المسؤولية الموضوعية التي تجعل الناقل مسؤولاً بمجرد تحقق الضرر الذي يصيب شخص المسافر، ولم يعد بوسع الناقل التنصل من مسؤوليته تجاه المسافر إلا بإثبات خطأ المتضرر نفسه بينما بقي الأمر على حاله بالنسبة لمسؤولية الناقل عن تأخير النقل المؤسسة على فكرة الخطأ المفترض.

وكانت المحطة الأخيرة في مسيرة التطور إصدار الدول المتعاقدة اتفاقية مونتريال 1999 التي تعد مسك الختام في سلم التطور، والتي أرست قواعد جديدة ومتطورة لمسؤولية الناقل الجوي على وفق نظرية المخاطر (تحمل التبعة) وشروطها ونطاقها.

ولا يجب أن ننسى مظاهر تطور هذه المسؤولية من حيث آثارها والتعويض المترتب عنها أيضًا، فقد اضمحلت مسؤولية الناقل بوصفها مسؤولية محددة يستحق بموجبها المسافر تعويضًا عن الأضرار التي تصيبه بما لا يزيد عن الحد الأعلى، وهو معيار بخس، نحو اقرار المسؤولية غير المحددة وإلى إطلاق السقف الأعلى للتعويض في حالات عديدة، كما استحدث قواعد احتساب التعويض، حسب مقدار معين من وحدات السحب الخاصة بدلاً من قاعدة الذهب.
وقد لامس تطور المسؤولية حقوق المسافر في المطالبة بالتعويض عن الأضرار المترتبة عن تأخير الوصول ومن بحكمه كإلغاء الرحلة أو منع الاركاب (الصعود للطائرة) فأصبح للمسافر حق المطالبة بالتعويض نتيجة الاخلال بذلك وفق القواعد المقررة، ولم يقتصر التعويض على مبالغ نقدية، بل وأصبح له حق المطالبة بدفعات مؤقتة على حساب التعويض، كما أضافت الاتفاقيات الدولية، سيما إتفاقية مونتريال 1999، قواعد متطورة لإضفاء مزيد من الحماية القانونية للمسافر بإلزام شركات النقل بالتأمين عن أنشطتها الجوية لصالح المستفيد (المسافر) وورثته من بعده ويسرت عليه إقامة الدعوى للمطالبة بحقوقه ومنحته حق اختيار المحكمة التي تنظر في دعواه من ضمن محاكم متنوعة، وبالمقابل وحرصًا من الاتفاقيات الدولية على مبدأ توازن المصالح وعدم هضم حقوق الناقل على حساب الميل المطلق للمسافر، سمحت الاتفاقيات الدولية ابتداءً من اتفاقية وارسو وبروتوكولاتها وبقية الاتفاقيات المعدلة لها وانتهاءً باتفاقية مونتريال 1999 للناقل في أن يدفع عنه المسؤولية ومنحته بصدد ذلك طرقًا عديدة تراوحت بين سبل ضيقة وبين طرق واسعة.

ومما لا شك فيه أن تبلور هذا الاتجاه لم يكن أنياً، فلم يتم اعتبار مسؤولية النقل مسؤولية مبنية على الخطر وتحمل التبعة أي التحول من المسؤولية المبنية على الخطأ إلى المسؤولية الموضوعية واستحقاق المتضرر التعويض دون إلزامه بإثبات خطأ الناقل سواء أكان خطأً مفترضاً أم واجب الإثبات إلا بعد تطورات عديدة لمفهوم المسؤولية والضرر والتعويض ساهم المشرعون الدوليون بإنضاجها من خلال العديد من الاتفاقيات الدولية.

ولا ننسى دور الفقه الذي كان منحازًا، في أحيانٍ عديدة، لحماية المتضرر من سطوة ونفوذ شركات النقل وتوسيع نطاق مسؤوليتهم، كما لا يجب أن نغمط حق القضاء الغربي عمومًا وقضاء محكمة النقض الفرنسية والمحاكم الأمريكية بهذا الصدد.

كما علينا الاعتراف أن تشريعات الطيران الوطنية للنقل الجوي، سواءً الحديثة نسبيًا كالتشريع الياباني في 1992 وغيره من التشريعات الأكثر حداثة كالتشريع البحريني الصادر سنة 2013[1] والتشريع السعودي الذي تطرق إلى حالات التأخير والإلغاء، ساهمت بدورها بتعزيز تطور قواعد مسؤولية الناقل والجزاء، التعويض، المترتب على تحققها والتوسع من نطاقها لتشمل حالات التأخير والإلغاء .....

ولأهمية هذه المسائل وانعكاساتها على عمليات النقل الجوي وانسيابيته وتطوره وما يثار بصدده من اشكاليات قانونية سواء منها ما يتعلق بتحقق مسؤولية الناقل أو ما يتعلق بالمسافر وتعويضه عن الضرر الذي لحق به جراء الوفاة والإصابة، أو بالناقل وسعيه إلى دفع المسؤولية عنه، إلى جانب العديد من المسائل والأحكام الموضوعية والإجرائية الأخرى التي ينبغي التطرق إليها وتأصيلها وتحليلها و مواكبة تطورها، فقد أثرنا اختيار هذا الموضوع ليكون محلاً لدراستنا في هذه الرسالة .

ثانيًا: أهمية الدراسة:

تتجلى أهمية الدراسة بموضوع تطور مسؤولية الناقل الجوي، التجاري الدولي، عن الأضرار التي تلحق المسافرين بسبب حادث أو بسبب تأخير الرحلة أو إلغائها من النواحي الآتية:

أولاً: إن النقل الجوي يشكل أحد أهم وسائل النقل الدولي وأكثرها حداثةً وانتشارًا وتطورًا وسرعةً وأمانًا مما يستوجب موائمة تطبيق قواعده مع المستجدات الخاصة بتنظيم النشاط المذكور حفاظًا على حقوق المسافر.

ثانياً: إن هدف المسافرين من اختيار النقل الجوي هو ضمان وصولهم وأمتعتهم إلى المحطة التي يريدون الوصول إليها ضمن المواعيد المعلنة على نحو يحقق طموحاتهم ويلبي رغباتهم من السفر.

ثالثاً: إن إخلال الناقل بإلتزامه ايصال المسافر سليمًا إلى محطة الوصول أو تأخير رحلته قد يسبب له أضرارًا كبيرة سواء أكانت أضرارًا مادية أو معنوية أو نفسية، مما يستوجب الوقوف على القواعد القانونية التي تكفل حقوق المسافر في الوصول بالموعد المقرر ومعرفة المسؤولية التي يتحملها الناقل والتي يكون بمقدور المتضرر المطالبة بالتعويض جراء الإخلال بها.

[1] قانون الطيران المدني البحريني رقم 24 لسنة 2013.

رابعًا: ولما كانت عمليات نقل المسافرين تتسم بالطابع التجاري والدولي، فإن من الأهمية بمكان التركيز على الإتفاقيات الدولية سيما اتفاقية مونتريال 1999 التي نظمت قواعد نقل المسافرين ومدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الأضرار التي تلحق بهم بسبب حادث أو تأخير أو إلغاء الرحلة والجزاءات المترتبة على ذلك وتطبيقاتها القضائية إضافة الى التشريعات الوطنية.

خامسًا: مواكبة التطورات المستجدة تشريعًا وفقهاً وقضاءً بصدد التوسع في نطاق المسؤولية والتعويض المترتب للمضرور عنها، سيما منها القواعد والأحكام التي تضمنتها الاتفاقية الدولية.

سادساً: ندرة الدراسات والمؤلفات المتخصصة في مجال القانون الجوي حيث لا يوجد، على حد عملنا، سوى مؤلف أستاذنا د. فاضل الزهاوي.

ثالثًا: أهداف البحث:

تهدف هذه الرسالة إلى محاولة تتبع تطور الإطار العام لمسؤولية الناقل الجوي عن نقل المسافر منذ بدء تقريرها على فكرة الخطأ والخطأ المفترض وحتى مراحل تطورها، لتغدو وفق المسؤولية الموضوعية المبنية على فكرة الخطر وترتب الآثار القانونية، والحقوق التي يكون للمسافر المطالبة بها جراء ذلك على وفق ما ورد في الاتفاقيات الدولية المنظمة للنقل الجوي التجاري الدولي، وقوانين الطيران الداخلية التي تنظم العلاقة العقدية بين الناقل والمسافر.

فإذا نجحنا في مواكبة التطورات برسم الإطار العام للمسؤولية فإن الهدف التالي سيكون ايجاد وإشاعة السبل الممنوحة للمسافرين المتضررين لتمكينهم من المطالبة بحقوقهم ومقدار التعويضات التي يستحقونها تجاه شركات النقل الجوي وللعمل على الحد من محاولات تلك الشركات التنصل من تلك المسؤولية والإفلات من التعويض.

كما تهدف هذه الرسالة إلى إبراز مبدأ التوازن للمصالح المتعارضة بين الناقل والمسافر وإلقاء الضوء على ما جاءت به الاتفاقيات الدولية بصدد مدى حق الناقل في تفادي مسؤوليته عن الأضرار التي حاقت بالمسافر أثناء النقل.

رابعًا: مشكلات الدراسة ومعوقاتها:

تتبع مشكلة الدراسة من أهمية الموضوع وحداثته النسبية، والتساؤلات عما إذا كانت الاتفاقيات الدولية قد أفلحت في إرساء قواعد قانونية لتشكل في نهاية المطاف قانوناً موحداً في مجال النقل الدولي يهدف للتوفيق بين الأنظمة القانونية الرئيسة (النظام اللاتيني والانجلوسكسوني) وصولاً لإقرار التوازن بين مصالح الطرفين، وعما إذا كانت الاتفاقيات الدولية، مفيدة للدول العربية

والنامية أيضاً وعما إذا كانت قواعدها لا تزال صالحة للعمل في وقتنا الحاضر، أو أنها بحاجة لإعادة النظر في العديد من نصوصها لتكون أكثر ملائمة للتطورات التكنلوجية المستحدثة في مجال الطيران، فالنقل الجوي التجاري الدولي يعد نشاطًا عابرًا للدول بل وللقارات، وهذا يعني أن هذه العملية لا تقتصر على دولة دون غيرها وهنا تبرز مشكلة القانون الواجب التطبيق، كذلك اشكالية تحديد المحكمة المختصة بنظر المنازعة التي تنشأ بصدد الأضرار التي تصيب الركاب وتأمين حقوقهم مما ينبغي إيجاد الحلول المناسبة لها.

وإزاء الصفة الدولية للنقل الجوي فإن المجتمع الدولي قد أقر خلال حقب زمنية مختلفة اتفاقيات دولية نظمت مسؤولية الناقل الجوي، وبتطور الأنشطة الحياتية والتجارية والإستثمارية وازدياد الحاجة للنقل الجوي بل وتبؤه منزلة الصدارة في مجال النقل الدولي والتقدم التكنولوجي فقد خضعت الاتفاقيات الدولية بشأنه سيما مسؤولية الناقل الجوي إلى تطورات أفضت الى تعديلات عديدة عليها، وحلول اتفاقيات حديثة محل الاتفاقيات القديمة أقرت المزيد من الحقوق للركاب المتضررين من الحوادث الجوية سيما فيما يتعلق بسهولة اثبات مسؤولية الناقل ومبالغ التعويض المقررة لهم، مما يستدعي مواكبة العمل على دراسة هذه التطورات من جميع جوانبها اضافة لتلك القواعد القانونية المقررة في تشريعات الطيران الوطنية.

ومن التساؤلات الأخرى وجود نصوص عديدة وردت في الاتفاقيات الدولية بصيغة ناقصة وبعض آخر كان بحاجة لتعديل أو إضافة مما يستدعي إشكالية تفسيرها.

ومن الإشكاليات والتحديات التي تحتاج إلى تدقيق ومتابعة وبحث عن حلول لها هي المواقف المتباينة بين الشركات النقل الجوي وحقوق المسافرين المتضررين والمصالح المتعارضة بين طرفي عقد النقل، حقًا أن مثل هذه الإشكاليات والتحديات تتطلب البحث بقصد إيجاد الحلول والتوفيق بين هذه الأطراف المتنافسة مع إعطاء الأولوية للمصلحة الأولى بالرعاية وهي مصلحة المسافر المتضرر لما أصابه من ضرر وتضعف مركزه الإقتصادي والوقوف بوجه محاولات الناقلين تحجيم تلك الحقوق أو طمسها من خلال فرض مزيد من الشروط والقيود التي قد تتسم بالتعسف.

ومن التساؤلات التي تحتاج لإجابة معرفة عما إذا كانت الاتفاقيات الجوية ابتداءً من وارسو 1929 إلى مونتريال 1999 قد أفلحت في تحقيق التوازن بين مصالح الطرفين.

خامسًا: منهجية الدراسة:

إزاء ندرة الدراسات القانونية والفقهية المتعلقة بالموضوع، وتباين النهج المعتمد من الباحثين والفقهاء العرب في تناول الموضوع ومسائله المختلفة وما تخلفه من صعوبات، وإزاء تطلع رجال القانون للتحرر من النظرة الضيقة من القانون وتطلعهم للدراسة خارج الأطر القطرية، فقد حاول الباحث التوفيق في اتباع أكثر من منهج من مناهج البحث العلمي في كتابة الأطروحة وسعى جاهدًا إلى التنسيق بينهما للإستفادة من خصائص كل منهما، لذلك سترتكز الدراسة بإذن الله على المناهج الرئيسية الآتية:

1- المنهج التحليلي: من مبررات الاعتماد على هذا المنهج أن الدراسة ستتناول بشكل مباشر العديد من نصوص الاتفاقيات الدولية وقوانين النقل الجوي للعديد من الدول، مما يحتم تحليل نصوصها وتقييمها ونقدها وترجيح القواعد والمبادئ المناسبة التي تنظم مسؤولية الناقل منها وتيسر على المتضرر سبل استحصال حقوقه.
2- المنهج المقارن: اعتمدت الدراسة على المقارنة بين قواعد وأحكام الاتفاقيات الدولية المختلفة بصدد مسؤولية الناقل الجوي عن نقل المسافرين وسوف لن نغفل عن الاشارة إلى قواعد قانون الطيران المدني البحريني لسنة 2013 وبعض الأحكام التي أقتبس المشرع معظمها من اتفاقية مونتريال 1999 والتشريعات الناقلة الأخرى.

خامسًا: نطاق الدراسة:

لما كان الخوض في تفاصيل مسؤولية الناقل الجوي على نحو مطلق دون تحديد يفضي للتطرق لمواضيع عديدة خارج الإطار الدقيق لموضوع الرسالة ويلقي بظلاله على الجهود المبذولة لإعدادها، لذلك فضلنا قصر نطاق الدراسة على تطور مسؤولية الناقل الجوي تجاه المسافر المتعاقد معه، وفقاً للإتفاقيات الدولية، عن الأضرار الناتجة عن وفاته أو الإصابة الجسدية التي تلحق به أو بأمتعته نتيجة حصول حادث جوي، وسوف لن نغفل عن الأضرار التي تصيب المسافر جراء تأخير الرحلة وفقًا للقواعد القانونية والإتفاقيات الدولية وبذلك سنستبعد من نطاق دراستنا النقل الجوي وما ينتج عنه من حوادث وأضرار غير خاضع للاتفاقيات الدولية، مثل الرحلات المخصصة للأغراض العلمية والاستكشافية والإعلامية والزراعية والعسكرية، وكذلك النقل الجوي الذي تقوم به شركات البريد السريع وغيرها وكذلك النقل بالطائرات العمودية والشراعية.

سادسًا: خطة البحث:

بناءً على كل ما تقدم فقد ارتأى الباحث تقسيم البحث إلى بابين، تسبقهما المقدمة المشار إليها، التي تعد بمثابة التوطئة لتناول الموضوع.

وقد قسم الباحث في الباب الأول الذي تضمن مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الأضرار الناتجة عن النقل الجوي التي تلحق المسافرين وامتعتهم وتأخير سفرهم إلى فصلين حيث عرض في الفصل الأول منهما إلى مدى استجابة مسؤولية الناقل من حيث طبيعتها وأساسها للتطور في الفترة التي سبقت صدور اتفاقية وارسو 1929 والفترة التي أعقبتها مروراً بأتفاقيات متلاحقة ومتعددة وانتهاءً باتفاقية مونتريال 1999 وبالاستعانة بآراء الفقه ومسايرة أحكام القضاء.

ثم تطرقنا في الفصل الثاني إلى الشروط التي تنهض بتوافرها مسؤولية النقل الجوي، والتركيز على السمات المتميزة التي تستقل بها المسؤولية الجوية عن غيرها من صور المسؤولية.

وأما الباب الثاني فقد قسمناه إلى فصلين استعرضنا في الأول منهما المسؤولية المحدودة وغير المحدودة للناقل وحاولنا من خلالها الوقوف على متى تعد مسؤولية محدودة ذات سقف أعلى للتعويض وبين تلك الحالات التي تكون فيها مسؤولية الناقل غير محدودة بحيث يكون لمحكمة الموضوع تجاوز الحد الأقصى للتعويض والحكم بتعويض كامل الضرر.

وتناول الباحث في الفصل الثاني النظام القانوني الإجرائي الذي اشتمل على دعوى المسؤولية وأطرافها والاختصاص القضائي لنظرها والضمانات التي أقرتها الاتفاقيات الدولية لصالح حقوق المسافر المضرور ومواعيد سقوط إقامة الدعوى وفي الختام عرض الباحث إلى سبل دفع المسؤولية عن الناقل.

ثم انهينا بحثنا في الاطروحة بخاتمة ونتائج وتوصيات.

ومن الله التوفيق.....

الباب الأول

تطور مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب المسافرين

وينقسم إلى فصلين

الفصل الأول

تطور طبيعة مسؤولية الناقل الجوي واساسها القانوني

الفصل الثاني

شروط تحقق مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب المسافر وأمتعته

الباب الأول

تطور مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب المسافرين

تمهيد وتقسيم

تعد مسؤولية الناقل الجوي إحدى صور المسؤولية المدنية فهي تشترك معها في معظم الأطر العامة لقواعدها وطبيعتها وأسسها وشروطها، بل حتى آثارها.

إلا أن هذه القواسم المشتركة لا تمنع من استئثار هذه المسؤولية ببعض المميزات التي تختص بها على نحو مستقل عن القواعد العامة للمسؤولية بسبب حداثة نشوء وتطور نشاط النقل الجوي.

وبهدف مواكبة طبيعة وأسس وشروط مسؤولية الناقل المستجدة تبعًا لانتشار وإزدهار حركة النقل الجوي وما أفرته من تغيرات وآثار، ينبغي تتبع طبيعة هذه المسؤولية وأساسها وشروطها ومواكبة مراحل تطورها والمستجدات التي أصابتها وفقًا للمنظور الزمني الذي يرجع عهده إلى قبيل إصدار اتفاقية وارسو مروراً بالإتفاقيات والبروتوكولات المعدلة واللاحقة وانتهاءً باتفاقية مونتريال 1999 التي نظمت العديد من القواعد والإجراءات الخاصة بمسؤولية الناقل الجوي.

وبهدف الإحاطة بتفاصيل الموضوع فضلنا تقسيم هذا الباب إلى فصلين نبحث في الفصل الأول تطور طبيعة وأساس مسؤولية الناقل الجوي التي كان ينظر إليها، ابتداءً، بوصفها مسؤولية تقصيرية مقررة يحكمها القانون، حتى تحولها إلى مسؤولية ذات طبيعة عقدية تستمد قوتها من أحكام العقد المبرم بين الناقل والمسافر، مع التركيز على الدور الفعال للفقه والقضاء في هذا الصدد.

وسنتطرق أيضاً إلى البحث في تطور الأسس القانونية لهذه المسؤولية التي كانت في بداية عهدها مؤسسة على فكرة الخطأ الواجب الإثبات الذي يتحمل المسافر عبء إثباته وما استجد بعد ذلك من تطورات لاحقة أفضت إلى تحول تأسيسها على فكرة الخطأ المفترض، حتى وصلت ذروة تطورها بتأسيسها على وفق قواعد المسؤولية الموضوعية المدنية على فكرة تحمل التبعة المبنية على الخطر وإهدار أساس الخطأ.

ولا شك أن هذه النظرة المتطورة لأساس وطبيعة المسؤولية تستوجب الوقوف على طبيعة التزام الناقل في عقد النقل وعما إذا كان التزامه فيه التزامًا للقيام بعمل وفق قواعد العناية الواجبة بحيث يكون الناقل قد نفذ التزاماته المقررة في العقد بغض النظر عن تحقق النتيجة المتمثلة في إيصال

المسافر سالمًا إلى جهة الوصول من عدمه أو كان التزامه التزامًا بتحقيق نتيجة تتمثل في ضمان سلامة وصول المسافر إلى محطة الوصول بحيث يعد الناقل مخلاً بالتزامه بعدم تحقق النتيجة وتنهض عندئذ مسؤوليته القانونية وفق ذلك.

وسنتطرق في الفصل الثاني إلى شروط تحقق مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تلحق المسافر كوفاته أو إصابته وأمتعته إضافة للأضرار التي تصيبه جراء تأخير الرحلة والسمات التي تتميز بها وموقف الفقه والقضاء ومساهمتها في إضفاء ملامح التطور الذي أصابها.

الفصل الأول

موقف الفقه والقضاء والتشريع

من تطور طبيعة مسؤولية الناقل الجوي واساسها القانوني

تمهيد:

يمكن القول أنه منذ بداية القرن العشرين[1] ظهر النقل الجوي بالطائرات للوجود وبدأت الطائرة تجذب اهتمام الكثيرين من المهتمين سواء أكانوا من الناقلين أو المسافرين، وبدأ نشاط النقل جوًا للأشخاص أو البضائع ينافس أوجه النقل الأخرى كالنقل البري سواء أكان بالقطارات أو السيارات والنقل البحري الذي يتم بواسطة السفن والقوارب ....، بل وكان البعض يفضله على أوجه النقل الأخرى لسرعته وسهولته والراحة التي يحققها للمسافر.

ومع انتشار حركة النقل الجوي وتوسع نطاقه فإنه لم يحظ، في حينه، بأهمية كافية تبرز خصوصيته كما لم تكن هنالك تشريعات دولية أو وطنية خاصة تنظم قواعده وأحكامه وتفضي عليه سمات التطور،مما اضطر المشرعون والفقه والقضاء لمعالجة المشاكل والقضايا والمخاطر والأضرار التي تنتج جراء هذا النقل (الجوي) وفقاً للقواعد العامة المقررة لعلاج المسائل والقضايا الناتجة عن النقل البري أو البحري.

ولا شك أن خضوع الناقل الجوي لبعض قواعد المسؤولية المدنية التي يخضع لها بقية الناقلين كانت شديدة الوطأة عليه، بل وأثقلت كاهله في الوقت الذي كانت فيه شركات الطيران (الناقل الجوي) الفتية تسعى إلى النهوض بهذا النشاط وتحتاج إلى الحماية القانونية جراء نشاطها.

ومع سرعة انتشار وشيوع عمليات النقل الجوي بأشكاله المختلفة، وتزايد ما ينتج عن ذلك من إشكاليات قانونية وأضرار جسيمة تصيب المسافر أو أمتعته، وفي ظل غياب تشريعات متخصصة دولية أو حتى وطنية تنظم على نحو دقيق قواعد المسؤولية الناجمة عن ذلك، فقد تزايدت الحاجة لأقرار تشريعات متخصصة لتنظيم عمليات النقل الجوي. فأصدرت بعض الدول

[1] First airplane flies on December 1903, the brothers Wilbur and Orville Wright, RetrievedFrom:https://airandspace.si.edu/exhibitions/wright-brothers/online/fly/1903/#:~:text=On%20December%2017%2C%201903%2C%20Wilbur,invented%20the%20first%20successful%20airplane.&text=The%20Wrights%20used%20this%20stopwatch%20to%20time%20the%20Kitty%20Hawk%20flights.

التي انتشر فيها نشاط النقل الجوي بعض التشريعات الوطنية والإقليمية لتنظيم قواعده على نحو ابتدائي ومنها، وعلى سبيل المثال، اتفاقية باريس 1919 واتفاقية الطيران المدني الألماني في 1922 وغيرها[1].

وقد تباينت تلك التشريعات في تأصيل تلك المسؤولية وتحديد طبيعتها وأحكامها ونطاقها والتزامات الأطراف بموجبها، وتبلورت هذه التباينات بظهور اتجاهين مختلفين:

أولهما: يمثل الإتجاه اللاّتيني والذي شاع تسميته فيما يسمى بدول القانون المكتوب.

ثانيًا: والإتجاه الآخر ويمثل الإتجاه الإنجلوسكسوني (بريطانيا وأمريكا) الذي يعبر عنه بدول القانون العام، الذي يفتقر من حيث المبدأ للقانون المكتوب.

وكان من أوجه التباين بين هذين الاتجاهين اختلافهما في تحديد طبيعة مسؤولية الناقل الجوي، وعما إذا كانت مسؤولية تقصيرية أو أنها تؤصل بوصفها مسؤولية عقدية، ولم يقتصر اختلافهما بصدد طبيعة المسؤولية فحسب، بل تعداه ليلامس تحديد الأساس القانوني لهذه المسؤولية وعما إذا كانت تؤسس وفق القواعد العامة المستندة على نظرية الخطأ سواء أكان خطأ ثابتًا أو مفترضًا أو وفق نظرية تحمل التبعة أي (تحمل المخاطر)وبمعنى آخر البحث فيما إذا كانت مسؤولية الناقل تبنى على وفق قواعد المسؤولية الشخصية أو المسؤولية الموضوعية.

وبغض النظر عن اجتهادات الفريقين سواء على الصعيد التشريعي أم الفقهي، فلا أحد ينكر أنها ساهمت لحد ما بتنظيم العديد من المسائل الخاصة بمسؤولية الناقل ووضع القواعد القانونية المتعلقة بها، ولكن كان لا تزال هنالك مسائل عديدة أخرى، مثل قواعد التعويض بحاجة الى قواعد لتنظيمها وإقرارها على نحو تحقق الحماية القانونية للمسافر ويوفق بين المصالح المتباينة للناقلين والمسافرين.

وتثير طبيعة مسؤولية الناقل وأساسها القانوني تساؤلات عديدة تحتاج إلى دراسة تأصيلية للفترة التي سبقت إصدار الاتفاقيات بهدف معرفة المبررات التاريخية التي أدت إلى إصدارها ابتداءً من وارسو وانتهاءً باتفاقية مونتريال 1999 وانعكاس ذلك على النظام اللاتيني والانجلوسكسوني.

وبهدف الإحاطة بما تقدم ذكره واستعراض مراحل تطور هذه المسؤولية فأننا سنعرض في المبحث الأول من هذا الفصل لتطور طبيعة مسؤولية الناقل، وسنخصص المبحث الثاني منه لإلقاء الضوء على تطور الأساس القانوني للمسؤولية المذكورة.

---

[1] أشار إلى ذلك د. فاضل الزهاوي، القانون الجوي، مطبعة جامعة البحرين، ط1 2018، ص10 وبعدها.

المبحث الأول

تطور طبيعة مسؤولية الناقل الجوي للمسافرين

تمهيد:

مع بدايات استغلال الطائرة في النقل الجوي باعتباره أحد أنماط النقل للأشخاص والبضائع التي تتسم بالسرعة والأمان النسبيين ومع شيوع وازدهار حركة الطيران لتأمين تلك الأهداف ومع الإقرار بالمزايا التي يوفرها النقل الجوي، فإن هذ النشاط لا يخلو من مخاطر وحوادث مأساوية نجمت عنه وألحقت أضرارًا جسيمة بالأشخاص والأموال.

وقد نبهت تلك المخاطر وتكرار وقوعها المعنيين سواء على صعيد الفقه أو القضاء وحتى المشرعين للبحث عن إيجاد نظام قانوني متطور يلبي حقوق المسافرين بالموازنة مع حقوق الناقل الجوي، والعمل على تحديد الجهة المسؤولة عن تلك المخاطر والأضرار الناتجة عنها والبحث عن الآليات المناسبة لتعويض المتضررين بسرعة وسهولة، ولا شك أن القيام بهذه الجهود ترتبط بطبيعة مسؤولية الناقل وما يتعلق بها من قواعد وأحكام قانونية متنوعة على النحو الذي يكفل الحماية القانونية للمتضرر ويحقق الإزدهار الإقتصادي والاستثماري لمؤسسات النقل الجوي.

وقد حظيت هذه المسؤولية وغيرها من مسائل النقل الجوي باهتمام العديد من الفقهاء والباحثين والقضاء، فهم لا يكادوا ينفكون في البحث عن تحديد طبيعة تلك المسؤولية بالتزامن مع الحقبة الزمنية التي بدأت تقريباً منذ عام 1911 وما أصابها من تطورات لاحقة[1].

ولما كان البحث في طبيعة المسؤولية يستلزم منا معرفة الإتجاهات الفقهية والقضائية والتشريعية السائدة في تلك الحقبة التاريخية وعما إذا كانت مسؤولية تقصيرية أم أنها ذات طابع عقدي ومدى انعكاس ذلك على مجال التطور التشريعي الذي أفضى لإصدار اتفاقية وارسو سنة 1929 التي كان لها تأثير بالغ في تنظيم بعض أوجه النشاط الجوي وفي تأصيل مسؤولية الناقل الجوي وما بعدها من بروتوكولات واتفاقيات دولية كان مسك الختام فيها اتفاقية مونتريال 1999.

واختلاف الفقه والقضاء بل وحتى التشريع في تأصيل مسؤولية الناقل الجوي وفق ما تقدم لا يقتصر على الجانب النظري الفلسفي البحت إنما قد يمس أركانها وأحكامها والآثار التي تتعلق

[1] موعد انطلاق أول رحلة جوية بين باريس ولندن كان في 1919، وتعتبر فرنسا من أوائل الدول التي تم انشاء مدرسة لتعلم الطيران فيها عام 1909 د. حفيظة السيد حداد، القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1998، ص5.

بتعويض المتضرر، فبالرغم من أن هنالك قواسم مشتركة تجمع بين المسؤوليتين وإن أي منهما يعد جزاء يوقع على الناقل بسبب اخلاله بالتزامه يترتب عليه تعويض المتضرر عما أصابه في شخصه أو أمواله جراء النقل، فإن هنالك أوجه خلاف عديدة بينهما ترتبط بمسائل في مقدمتها مصدر المسؤولية وعبء اثباتها ونطاق الضرر والتعويض المترتب عليه ومدى ارتباطها بقواعد النظام العام وحدود افتراض التضامن عند تعدد المسؤولين عن الفعل الضار ومدى الخيرة بينهما ..... إلخ من التفاصيل التي قد تبعدنا عن الإطار الدقيق للرسالة[1] والتي سنحاول الإشارة إليها مختصرًا في نهاية المبحث.

واستنادًا لما تقدم بيانه فسنقسم هذا المبحث إلى مطلبين، نتناول في المطلب الأول طبيعة مسؤولية الناقل وتطورها في مرحلة ما قبل صدور اتفاقية وارسو، ونعرض في المطلب الثاني لطبيعة هذه المسؤولية في المرحلة اللاحقة على صدور الإتفاقية.

المطلب الأول

طبيعة مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب المسافر وأمتعته قبل صدور اتفاقية وارسو 1929

تباينت آراء الفقه وأحكام القضاء والعديد من التشريعات الدولية والوطنية حول طبيعة مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب المسافر، فذهب اتجاه منهم الى تأصيلها كمسؤولية تقصيرية تستمد أركانها وأحكامها من القواعد العامة للمسؤولية المدنية، وهنالك من حاول تأصيل هذه المسؤولية على وفق قواعد المسؤولية عن فعل الشيء المبنية على فكرة الحراسة أي الشخص الذي تحث يده الشيء ويعمل بتوجيهيه وإشرافه ويعدها الإتجاه الآخر مسؤولية ذات طبيعة عقدية تستقي طبيعتها من عقد النقل المبرم بين الناقل والمسافر[2].

والاتجاهات المذكورة ليست مجرد ترف فكري أو نقاش نظري مجرد، فتحديد طبيعة هذه المسؤولية يرتبط باعتبارات وذو انعكاسات عديدة يأتي في مقدمتها ماهية وجوهر التزام الناقل وآثاره على حقوق المتضرر.

---

[1] د. حسن علي الذنون، المبسوط في المسؤولية المدنية ج1 الضرر، دار وائل للنشر، عمان، 2006، ص92 ومابعدها وص 132.

[2] صفوت ناجي عبد القادر بهنساوي، النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي عن سلامة المسافرين، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، 1984، ص68.

فإذا نظرنا إلى طبيعة مسؤولية الناقل على أنها مسؤولية تقصيرية، فهذا يتطلب البحث في طبيعة التزام الناقل تجاه المسافر ومتى يعد مخلاً في تنفيذه، ومن هو الذي يتحمل عبء اثبات الإخلال متمثلاً بخطأ الناقل وإهماله، ومتى تتحقق مسؤولية الناقل عن تعويض الضرر الذي لحق بالمسافر.

بينما يبنى تأصيل مسؤولية الناقل العقدية على وجود عقد بين الناقل والمسافر والتزام الناقل تبعًا لهذا العقد بنقل المسافر وايصاله إلى جهة الوصول سالمًا معافى، وبالتالي، فلو أخفق الناقل بتحقيق هذا الهدف فيكون قد أخل بتنفيذ العقد المبرم مع المسافر ويعد مسؤولاً عما يلحقه من ضرر جراء ذلك، وتعد مسؤوليته عن ذلك متحققة لمجرد عدم تحقق النتيجة المتمثلة بإيصال المسافر سالمًا، ويكتفي من المسافر أن يثبت وجود عقد مع الناقل وأنه قد تضرر أثناء تنفيذ العقد[1].

ولأهمية تأصيل مسؤولية الناقل على وفق ما تقدم، فإننا سنقسم هذا المطلب الى فرعين نعرض في الأول منهما الاتجاه الذي يرى أن مسؤولية الناقل مسؤولية تقصيرية ونخصص الفرع الثاني لعرض موقف الإتجاه الآخر الذي يرد طبيعتها الى العقد وإعتبارها مسؤولية عقدية.

الفرع الأول

الطبيعة التقصيرية لمسؤولية الناقل الجوي

نظرًا لحداثة استخدام الطائرة كوسيلة للنقل مع بدايات القرن العشرين، فإنه لم يحظ، في حينه، بما يكفي من اهتمام قانوني سواء على الصعيد الفقهي أو القضاء أو حتى التشريعي ولذلك لم يتمكن المعنيون، في حينه، من إيجاد نظام قانوني مستقل و موحد يتيح للمتضرر حماية حقوقه ومطالبته بالتعويض عن الأضرار التي حاقت به نتيجة الحادث الجوي.

ونظراً لحداثة شركات النقل الجوي، في حينه، وتخوفها من الأعباء الناتجة عن مخاطر الطيران فإن الإتجاه الغالب، في تلك الحقبة الزمنية، كان ينظر لهذه المسؤولية على أنها مسؤولية تقصيرية، ذلك يهدف إلى التخفيف عن كاهل الناقل الجوي.

[1] د عبد الحكم محمد عبد السلام عثمان، التزام السلامة في النقل الجوي، رسالة دكتوراه مقدمة إلى جامعة عين شمس، كلية الحقوق، 1983، ص 20 وما بعدها.

ومع ذلك كانت هنالك اتجاهات عديدة ومتباينة ضمن إطار المسؤولية التقصيرية للناقل الجوي سواء على الصعيد الفقهي أو القضائي أو التشريعي، وعلى حداثتها، أثارت جدلاً فقهيًا وتبايناً في موقف القضاء منها.

وبقصد الإحاطة بها سنعرض ابتداءً لموقف الفقه من الطبيعة التقصيرية لمسؤولية الناقل الجوي ثم نتطرق على نحو موجز للإتجاه القضائي والتشريعي على التوالي:

المقصد الأول: موقف الفقه من طبيعة مسؤولية الناقل الجوي التقصيرية:

سنعرض أولاً موقف الفقه الفرنسي ثم نعرض بعد ذلك لموقف الفقه الإنكلوسكسوني ونحاول إلقاء الضوء على نماذج مما تناوله الفقه الغربي والعربي.

أولاً: موقف الفقه الفرنسي

كان البعض من الفقه الفرنسي في بدايات القرن العشرين ينظر لطبيعة مسؤولية الناقل الجوي على أنها مسؤولية تقصيرية[1]، ولذلك فهي تخضع للقواعد العامة للمسؤولية المدنية المقررة في المادة 1382[2] فرنسي والتي تُبنى على ثبوت خطأ الناقل الشخصي وخروجه عن قواعد السلوك المقررة الذي يفرضه القانون على الأشخاص الذي يقتضي من كل شخص اليقظة والعناية في أداء إلتزاماته، وبذلك تتحق مسؤولية الناقل بمجرد الإخلال بهذه الواجبات العامة حتى مع افتراض وجود عقد نقل بين الناقل والمسافر، لأن وجود ذلك العقد يُلزم الناقل القيام بعمل يتمثل في قيامه بمجرد نقل المسافر فقط من محطة القيام إلى محطة الوصول، ولا يرتب إلتزاماً على الناقل إيصال المسافر إلى وجهته المقصودة سالمًا معافى دون أضرار، فمثل هذا الإلتزام، الإلتزام بالسلامة، هو التزام قانوني يقرره القانون وليس عقدي، وهو أمر مستقل عن عقد النقل.

وإزاء ذلك فإن الناقل لا يكون مسؤولاً عن الضرر الحاصل بالمسافر أثناء عملية النقل ما دام كان الناقل قد التزم في تنفيذ التزامه بالنقل بما يتوجب عليه القيام به وبذل في ذلك ما بوسعه من

---

[1] محمود عبد الجواد عبد الهادي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي والداخلي للأشخاص، دراسة مقارنة، دار النهضة العربية، القاهرة، 2017، ص10– 11. د عبد الحكم محمد عبد السلام عثمان، مرجع سابق، ص20. صفوت ناجي عبد القادر بهنساوي، مرجع سابق، ص68.

[2] نصت المادة 1382 فرنسي التي أصبحت برقم 1240 بموجب التعديل الصادر سنة 2016 التي نصت على ((إن كل فعل أي كان – يقع من الإنسان ويحدث ضرراً بالغير يلزم من أوقع هذا الفعل الضار بخطئه بتعويض هذا الضرر)) وهي تقابل المادة (158) مدني بحريني و(163) مصري.

عناية وحيطة وحذر أثناء النقل، على وفق معيار الرجل المعتاد (خبير النقل)، وعلى المسافر الذي أصابه ضرر أثناء النقل اثبات خطأ الناقل وإهماله بالواجب العام المقرر على كل شخص في اتخاذه الحيطة والحذر عند اتباع قواعد السلوك المهني المألوف[1] أثناء قيامه بالنقل فإذا أفلح المسافر في اثبات خطأ الناقل على النحو المتقدم فقد تحققت مسؤوليته وعندها يكون مسؤولاً عن التعويض ولا يستطيع الناقل التخلص من المسؤولية المذكورة إلا إذا اثبت أنه بذل العناية المطلوبة والتدابير والإجراءات اللازمة التي تقتضيها تلك العناية وأن الضرر قد وقع مع ذلك[2].

ويرى أصحاب هذا الاتجاه بأن الالتزام بسلامة وصول المسافر لم يكن، ابتداءً، ذو شأن مؤثر لأن الإلتزام الرئيسي للناقل هو مجرد ايصال المسافر إلى الجهة المتفق عليها بغض النظر عن إيصاله سالمًا معافى، فسلامة المسافر يعد (إلتزامًا) خارج عن نطاق عقد النقل وهو مجرد استنتاج افتراضي لا يمكن الزام الناقل به دون انصراف إرداته إليه، وبالتالي فإن الإخلال بذلك أي بالالتزام بسلامة الراكب وتضرر المسافر لا تحكمه قواعد العقد المبرم مع الناقل، فمثل هذا الإلتزام تقرره قواعد القانون دون الاكتراث بتفسير إرادة المتعاقدين ومدى انصراف ارادتيهما إليه وعلى القاضي البحث في مضمون العقد وتفسيره للوصول لإرادتهما.

كما يرى هذا الفريق أن للقاضي السلطة التقديرية في تحديد مضمون العقد على وفق ما تقضي به قواعد القانون والعرف والعدالة[3]، فإذا لم يقم الناقل بتنفيذ إلتزامه أو أخل به على وفق ما أشير إليه أعلاه وألحق بالمسافر ضررًا فأنه سيكون مسؤولًا عنه بحكم القانون ويكون ملزمًا بتعويض الضرر الناجم عن ذلك ومسؤوليته بذلك تعد مسؤولية تقصيرية ولا تستند إلى العقد المبرم بينهما[4].

---

[1] د. حسن علي الذنون، مرجع سابق، بند 152، ص143. د. محمود جمال الدين زكي، مشكلات المسؤولية المدنية، مطبعة جامعة القاهرة، القاهرة، 1978، ص234 وبعدها.

[2] د. حسن كيرة، مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية فارسوفيا وبروتوكول لاهاي المعدل لها، بحث منشور في مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق جامعة الاسكندرية، سنة 1959، ص90 وما بعدها.

[3] نصت المادة (127) مدني بحريني على ((لا يقتصر العقد على ما يرد فيه من شروط أو يسري عليه من أحكام القانون، وإنما يتضمن ما يعتبر من مستلزماته، وفقاً لما تجري عليه العادة وما تمليه العدالة، ومع مراعاة طبيعة التعامل وما يقتضيه حسن النية وشرف التعامل)) وهي تقابل المادة 2/148 مصري والمادة 150 مدني عراقي .

[4] د. إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مسؤولية ناقل الأشخاص في القانون الدولي الداخلي والقاون الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة 1980، ص266.

ولا شك أن تأسيس مسؤولية الناقل على هذا النحو ينم عن محاباة لشركات النقل وينعكس سلبًا على المسافر في حقه بالحصول على التعويض عن الأضرار كونه الطرف الأضعف فهو يجهل عمل الطائرة وآلية الطيران والمسائل الفنية الأخرى التي ترافق عملية النقل، وبذلك، قد يخفق في اثبات خطأ الناقل مما قد يؤدي ذلك إلى فقد حقه في الحصول على التعويض[1].

وإزاء هذا الوضع الصعب للمسافر فقد سعى بعض الفقه[2] يسايرهم في ذلك القضاء، وكما سيرد لاحقًا، لتحسين مركز المسافر المضرور واعطائه مركزًا أفضل إسوة بالمسافر البري والبحري يتيح افتراض خطأ الناقل بمجرد تضرر المسافر حتى ولو كان ذلك الإفتراض قابلاً لإثبات العكس، فأنشئت(قرينة خطأ الناقل) ترتبط بقواعد السلوك المهني المقررة التي تفرض على الناقل التزامات ينبغي عليه تنفيذها وفق معيار الرجل الحريص، فعليه مثلاً، أن يتأكد من صلاحية واسطة النقل للعمل وأنها صالحة للعمل أثناء حركتها أو في وقوفها عند وصولها، وأحكام منافذها وإغلاق أبواب الطائرة وبهذا يسهل على المسافر إثبات خطأ الناقل، إذ أن عدم تنفيذ الإلتزامات المقررة على عاتقه فإن ذلك يعني قرينة على خطأه، وإهماله وما نتج عن ذلك من ضرر حتى لو كانت قرينة بسيطة قابلة لإثبات العكس.

وللمحكمة أن تستخلص من هذه الوقائع قرينة الارتباط بين الحادث الخطأ والإهمال أي بمعنى لولا اهمال الناقل لما تضرر المسافر فعلى سبيل المثال لو تعثر المسافر وهو على سلم الطائرة وسقط منه بسبب تضرر درجاته فإن ذلك يعد قرينة على خطأ الناقل.

ونظرًا لقصور تأصيل مسؤولية الناقل استنادًا لنص المادة 1382 مدني فرنسي التي تنظم القاعدة العامة في المسؤولية التقصيرية عن الأفعال الشخصية وانعكاس ذلك سلبًا على حقوق المتضرر في المطالبة بالتعويض، اتجه بعض الفقه الفرنسي لتأصيل مسؤولية الناقل على وفق المادة 1384 مدني فرنسي التي تقرر مسؤولية الحارس عن الأضرار التي تنتج عن الأشياء التي تقع تحت حراسته إذ يعد الناقل مخطئاً في إلتزاماته وتتحق مسؤوليته عن التعويض وتتحقق مسؤوليته بمجرد حصول ضرر للمسافر أو للبضاعة وخطأه في ذلك مفترضاً افتراضًا قابلاً لإثبات العكس[3].

---

[1] د. محمد سعيد الرحو، فكرة الحراسة عن الأشياء غير الحية في المسؤولية المدنية، دار الثقافة للنشر، عمان، 2001، ص210.

[2] د. إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مرجع سابق، ص266.

[3] René Savatier. - Traité de la responsabilité civile en droit français civil, administratif, professionnel, procédural. Revue internationale de droit comparé Année 1950 2-4 pp. 799-802.

وبموجب هذا الإتجاه اعتبر الناقل مسؤولاً عن الأضرار الناجمة عن استعمال الطائرة ما دامت كانت تحت حراسته[1] لكن البعض من الفقه رفض تحديد طبيعة المسؤولية على وفق فكرة الحراسة لارتباط الحراسة بالأشياء وليس بالأشخاص وتعذر مقياس البضائع على الأشخاص كون أن الأولى تبقى مستقرة في موضعها الذي يختاره الحارس وبالتالي تكون تحت حراسة الناقل، بينما يكون للمسافر حرية الحركة والتنقل مما يتعذر الاستناد على نص المادة 1384 فرنسي التي أصبحت برقم 1241 مدني بموجب تعديل سنة 2016 في تحديد طبيعة هذه المسؤولية[2].

ونرى أن الحراسة، في هذا الموضع، تنصب على الطائرة وهي شيء غير حي، ومتحرك وذات دور رئيسي في عقد النقل وليست على البضاعة التي تحملها فحسب أو الأشخاص فحارس الطائرة التي تكون تحت استغلاله وتوجهه واشرافه يغدو مسؤولاً عن الأضرار التي تنتج عنها أثناء النقل[3].

والاستناد لتأصيل المسؤولية وفق المادة 1384، مدني فرنسي التي أصبحت حالياً برقم (1241)، يعني استبعاد أحكام المسؤولية العقدية، وتطبيق القواعد العامة في المسؤولية التقصيرية مع اعفاء المتضرر من عبء اثبات خطأ الناقل، فلا يمكن للناقل (الحارس) أن يتحلل من مسؤوليته إلا بإثباته أن حصول الضرر كان قد حصل بسبب خطأ المسافر نفسه كونها مسؤولية مفترضة بقوة القانون.

وكان القضاء الفرنسي قد ساير هذا الاتجاه ولكنه قصره على النقل المجاني، ابتداءً[4]، ثم توسع في الأخذ بهذا الاتجاه و طبق قواعد المسؤولية عن الأشياء المقررة في المادة 1384 مدني، سيما في مجال النقل البحري أو البري ما دامت الآلة (الشيء) في حالة حركة وكان تدخلها على نحو ايجابي في حصول الضرر للمسافر[5].

H. et L. Mazeaud et A. Tunc, Op. cit. p1161.

[1] د. محمود عبد الجواد، مرجع سابق، ص13، د. إبراهيم الدسوقي، مرجع سابق، ص266. د. ثروت الأسيوطي، مرجع سابق، 106. د. حسن كيرة، مرجع سابق، ص 30.

[2] René Savatier, Op. cit. pp799-802

[3] د. محمد سعيد الرحو، مرجع سابق، ص21.

[4] د. إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مرجع سابق، ص 46، هامش رقم (1).

[5] مدني فرنسي 29/ 1929/10 سيري 1929، 1، 384 وراجع روديير وجيرينو في رسالته نقلاً عن د. إبراهيم أبو الليل، مرجع سابق، ص48.

ثم وسع المشرع الفرنسي هذا الاتجاه بالنسبة للنقل الجوي أيضًا عند تشريعه للقانون الخاص بالملاحة الجوية الصادر في 1955/11/30 حيث نص في المادة 63 منه على مسؤولية حارس الطائره عن الأضرار التي قد تصيب الغير المتواجدين على سطح الأرض أثناء تحليقها[1].

وأدى تطور طبيعة مسؤولية الناقل للتوسع في تقرير مسؤولية الناقل التقصيرية (بوصفه حارسًا للطائرة) استنادًا لأحكام المادة 1384 مدني عن الأضرار التي تسببها الطائرة للغير والمسافر فما دام الضرر الذي حاق بالمسافر قد نتج عن التدخل الفعال للشيء(الطائرة) الذي كان له دور ايجابي أي أن الشيء كان بحالة حركة وليس ساكنًا وكان ذو دور مؤثر في وقوع الضرر.

وعلى فرض الأخذ بهذه النظرية لتقرير مسؤولية الناقل عن تضرر المسافر استنادًا لقواعد المسؤولية عن فعل الغير أو الأشياء غير الحية، فإن البعض يرى أنها قاصرة على إنصاف المتضرر عندما لم يكن الضرر قد نتج عن التدخل الإيجابي للشيء أي لم يكن للشيء دوراً مؤثراً في حصول الضرر[2].

ثانياً: موقف الفقه الانجلوسكسوني

يؤصل الاتجاه الانجلوسكسوني طبيعة مسؤولية الناقل الجوي على أنها مسؤولية تقصيرية وليست عقدية وإن إلتزام الناقل في العقد المبرم بينه وبين المسافر يتضمن مجرد نقل المسافر وإيصاله الى محطة الوصول ولا يتضمن إلتزام الناقل بإيصال المسافر لوجهته سالمًا، فالإلتزام بالسلامة، على وفق هذا الاتجاه، هو إلتزام بعمل بذل عناية وليس بنتيجة، لا ينشأ عن عقد النقل بل إن مصدره هو القانون[3].

وإذا كان كلاً من النظامين القانونيين الإنجليزي والأمريكي متفقين على أن مسؤولية الناقل تعد مسؤولية تقصيرية مبنية على خطأ الناقل وإهماله في بذل العناية المقررة قانونًا والمتمثلة في الاهتمام بنقل المسافر وايصاله محطة الوصول، فإن النظامين يختلفان بصدد معيار ونوع العناية التي يجب على الناقل الإلتزام بها وبذلها لضمان وسلامة المسافر فمقدار العناية الواجب بذلها

---

[1] د. إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مرجع سابق، ص 48. د. أبو زيد رضوان، القانون الجوي قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، القاهرة، 1998، ص143 وبعدها.

[2] د. محمد سعيد الرحو، فكرة الحراسة، مرجع سابق، ص22 وبعدها.

[3] د. محمد فريد العريني، القانون الجوي الدولي والداخلي، دار الجامعة الجديدة، ألإسكندرية، 2017، ص192. د. إبراهيم الدسوقي ابوالليل، مرجع سابق، ص270.

تختلف تبعًا لصفة الناقل وعما إذا كان ناقلاً جويًا عامًا أو خاصًا[1]، فالقانون الإنجليزي يتمسك بحرية المتعاقدين (المسافر والناقل) وتغليب إرادتهم على اعتبارات النظام العام، ولذلك فإن الإنجليز لا يفرقون من الناحية العملية بين (الناقل العام) الذي يتولى عمليات النقل الجوي بمقابل مادي ووفق قواعد ولوائح موحدة وعامة معدة مسبقًا ويقوم بتسيير رحلاته دورية ومنتظمة بالطائرات وهي معروضة على الراغبين من الجمهور لمن يرغب بشكل دائمي ودون تمييز بين المسافرين وألا يكون له حق الرفض بالنقل دون مبرر قانوني مقنع، ويلتزم ببذل أقصى درجة من العناية والحرص المعتاد، وبين الناقل الخاص الذي يتولى نقل المسافر الراغب بالسفر لسفرة واحدة أو أكثر بناء على اتفاق خاص دون وجود إلتزام عليه بقبول النقل ويبذل في تنفيذ إلتزامه العناية المعتادة، وبناء على ضوابط وشروط خاصة يضعها الناقل ابتداءً وتخضع بالنتيجة لحرية الطرفين بحيث يكون لكل منهما أن يرفض الشروط المعدة لتنظيم عملية النقل ويفاوض الطرف الآخر على تعديلها أو على خلافها[2].

ولذلك يقول بعض الفقهاء أن الناقل في ظل القانون الإنجليزي يوصف بأنه ناقل خاص أكثر مما يعد ناقلاً عاماً سواء بالنسبة لنقل الأشخاص أو حتى البضائع، فالتمييز بينهما قد فقد أهميته من الناحية العملية ما دام كان القانون الانكليزي يغلب إرادة المتعاقدين واتفاقاتهما على اعتبارات النظام العام[3].

ويترتب على عدم الإكتراث بالتفرقة بين الناقل العام والخاص، في القانون الإنجليزي، أن على الناقل في كلتا الحالتين أن يبذل في تنفيذ عقد النقل العناية المعتادة (المعقولة) المتمثلة بإلتزامه بالحيطة والحذر واتخاذ الإجراءات والتدابير الضرورية اللازمة بغية إيصال المسافر الى محطة الوصول سالمًا[4].

---

[1] يفضل د. فاضل الزهاوي، استعمال مصطلح الناقل المنتظم للدلالة على الناقل العام وغير المنتظم للدلالة على الناقل الخاص.

[2] محمد حمزة عبد الرحمن، التزام الناقل بسلامة المسافرين وفق اتفاقية فارسوفيا، رسالة دبلوم عالي، جامعة محمد الخامس، المغرب، 1993، ص57، ومعيار العناية المعتادة هو معيار موضوعي وليس شخصي ويقاس على وفق الرجل المعتاد المتوسط الأداء والحرص. د. فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية فارسوفيا والبروتوكولات المعدلة لها، دار النهضة العربية، القاهرة، 1985، ص28.

[3] شفيق أنور فضل، مسؤولية الناقل الجوي وفقا لاتفاقيتي وراسو 1929 ومونتريال1999، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة أسيوط، 2012، ص192.

[4] Rene Rodiere: le regine legal de lobligation de securite due par les tranporteurs a leurs voyageurs, J.C.P, 1952, 1-997

ويرى البعض أن الفقه الإنجليزي يتبنى معيار العناية المعقولة على وفق ما يبذله شخص عادي عاقل متوسط الذكاء من عناية وحيطة وتبصر في ممارسة شؤونه الخاصة إذا ما وضع (وجد) في ظروف الناقل نفسه، فإذا كان تصرف الناقل يتطابق مع تصرف الشخص العادي (الخبير) فإن تصرف الناقل المسؤول يكون سليمًا ويعد أنه قد أوفى بإلتزاماته القانونية ببذل العناية المطلوبة ولا مسؤولية عليه، أما إذا كان تصرف الناقل قد تم خلافًا لتصرف الشخص العادي، فيكون عندئذٍ قد أخفق في بذل تلك العناية وتوفيرها أثناء النقل ويعد مهملاً ومخطئًا وتثبت مسؤوليته تجاه المسافر ويكون ملزمًا بالتعويض تجاهه[1]، ويقع على المسافر عبء اثبات اهمال الناقل وتقصيره فإذا لم يتمكن من اثبات ذلك فقد تنتفي مسؤولية الناقل ويخسر المتضرر حقه في الحصول على التعويض.

أما في القانون الأمريكي، فإن مسؤولية الناقل كانت تتحدد وفق طائفة الناقلين التي ينتمي إليها، فإذا كان الناقل من طائفة الناقل الجوي العام فإن مسؤوليته تجاه المسافر تكون أكثر تشددًا وعليه أن يلتزم ببذل أقصى درجات العناية والإهتمام والحذر في توفير كافة مستلزمات الرحلة كتجهيز الطائرة وصيانتها وتوفير القيادة المناسبة بقصد الحفاظ على سلامة المسافر أثناء نقله وتوصيله الى جهة الوصول إلا أن إلتزامه بذلك لا يرقى إلى الإلتزام بضمان سلامة المسافر لأن مسؤوليته مسؤولية شخصية مؤسسة على الإهمال والخطأ واجب الإثبات ويرتكز على بذل العناية المطلوبة[2] إذ يعد الناقل عند تنفيذ نقل المسافر قد أوفى بالتزامه متى بذل أقصى ما بوسعه من العناية المطلوبة ومتى تحقق بتنفيذ ذلك فلا مسؤولية عليه تجاه ما يقع من ضرر للمسافر، أما إذا كان الناقل قد أهمل في تنفيذ واجبه القانوني ببذل الدرجات القصوى من العناية المطلوبة واستطاع المسافر المضرور اثبات ذلك، فإن مسؤوليته تجاه المسافر ستنهض ويكون للمسافر الحق بالمطالبة بالتعويض عن الضرر الحاصل له بسبب خطأ الناقل وإهماله[3].

أما إذا كان الناقل الجوي ناقلاً خاصًا، أي ممن يتولى نقل المسافرين بناءًا على اتفاق خاص ومستقل لكل سفرة فإن مسؤوليته، كما هو حال الناقل العام، تبنى أيضًا على فكرة الخطأ التقصيري وإلتزامه تجاه المسافر لا يعدو كونه التزامًا ببذل العناية المعتادة، ولا تنهض مسؤولية الناقل إلا إذا أثبت المسافر المتضرر خطأ الناقل وإهماله واخفاقه في بذل ذلك المقدار المعقول

---

[1] د. عائشة فضيل، مسؤولية الناقل الجوي في نقل الركاب والبضائع، جامعة الحسن الأول، الدار البيضاء، 2014، ص139. د. ثروت أنيس الأسيوطي، مرجع سابق، ص149 وص170.

[2] د. فاروق أحمد زاهر، مرجع سابق، ص31.

[3] Georgette Miller: Liability in international air transport (The Warsaw System in Municipal Courts), Kluwer Deventer, 1977, Published online by Cambridge University Press: 21 May 2009, p50.

من العناية العادية بالمحافظة على سلامة المسافر أثناء السفر[1] وأن الضرر الذي أصابه كان بسبب خطأ الناقل وتقصيره[2].

وإذا كان النظام القانوني الأمريكي يميز في معيار تحديد المسؤولية بين الناقل الجوي العام والناقل الخاص، خلافًا للقانون الإنجليزي، فإنه كان حذرًا من محاولات بعض الناقلين الإلتفاف على تصنيف الفئة التي ينتمي إليها أي تحويل صنفه من ناقل عام إلى ناقل خاص للتنصل من بعض الأعباء والتي تفرض عليه مثل اطلاق الحدود القصوى للتعويض، لذلك فقد أبطل الشروط التي تهدف لتحويل صفة الناقل العام إلى ناقل خاص لمخالفة ذلك لقواعد النظام العام على خلاف ما ورد في القانون الإنجليزي الذي يرجح حرية التعاقد على اعتبارات النظام العام وعلى عدم الإكتراث في التمييز بين الناقل العام وبين الناقل الخاص وانعكاس ذلك على توفير قدر أكبر من الحماية للمسافر المتضرر[3].

ومع هذا التمييز بين الإلتزامات التي على الناقل العام والخاص بذلها فإن بعض الفقهاء يرون عدم وجود فرق واقعي كبير بخصوص مدى العناية التي يجب أن يبذلها كل من الناقل العام والناقل الخاص للمحافظة على سلامة المسافرين واستشهدوا بهذا الصدد بما قضت به المحاكم الأمريكية من كون أن العناية المعتادة لا تتحدد بشكل مجرد وبمعزل عن الظروف المحيطة بالناقل المدعى عليه وليس حسب توصيفه الشخصي[4] بل ينبغي أخذ الظروف المحيطة به بنظر الإعتبار إذ ربما يؤدي ذلك إلى تغير درجة العناية تبعاً لتغير تلك الظروف، فقد يلتزم الناقل الخاص، كإلتزام الناقل العام، ببذل أقصى درجة من العناية بالمسافر إذا ما كانت الظروف المحيطة تبرر ذلك سيما في تلك الأخطار التي يطلق عليها مخاطر الجو، التي سيأتي بيانها لاحقًا، مما تفرض على االناقلين أن يجهز طائرة صالحة للطيران وأن يجري عليها الصيانة الدورية[5].

وبغض النظر عن بعض أوجه الخلاف بين النظام القانوني الإنجليزي والأمريكي نرى أن مسؤولية الناقل كانت في النظام القانوني الأمريكي تعد ذات طابع تقصيري تبنى على اهمال

---

[1] د. صفوت بهنساوي، مرجع سابق، ص109.

[2] د. محمد موسى ذياب، مرجع سابق، ص91. د. فاروق أحمد زاهر، مرجع سابق، ص24.

[3] د. محمد موسى ذياب، مرجع سابق، ص91. د. محمود عبدالجواد، مرجع سابق، ص29.

[4] د. صفوت بهنساوي، مرجع سابق ص 112. د. ثروت أنيس الاسيوطي، مرجع سابق، ص174.

[5] انظر في تفاصيل هذه القرينة د. ثروت الاسيوطي، مرجع سابق، ص180. د. فاروق أحمد زاهر، مرجع سابق، ص31.

الناقل وعدم بذله العناية المطلوبة، وعلى المسافر اثبات اهمال الناقل وكونه لم يبذل في تنفيذ إلتزامه العناية المطلوبة.

وحيث أن ذلك يعد عبءً ثقيلاً يثقل كاهل المسافر المتضرر وصعوبة نجاحه في ذلك فقد تدارك القضاء الإنجليزي ابتداءً وسايره بعدئذٍ القضاء الأمريكي هذه الإشكالية بسماحه للمتضرر بالإستعانة بما يعرف **بقاعدة الدليل الظاهر أو كما يعبر عنها بالشيء الذي يتحدث عن ذاته** أو الوقائع تعبر عن ذاتها.

وتبنى هذه القاعدة على قرينة اهمال الناقل المستنبطة من وقائع الحادث فإذا وقع حادث أثناء الطيران يتوجب على الناقل تقديم ايضاحات عن الحادث وأسبابه كأن يبين أنه قد بذل ما يكفي من العناية بالنسبة للطائرة لكي تكون صالحة للطيران في كافة الوجوه، وفي حالة عجزه فإن ذلك يعد قرينة على اهماله. وتستنبط هذه القرينة من ظروف الحادث عند وقوع حادث للمسافر بالطائرة، وأن الطائرة كانت تحت تصرف الناقل وأن الحادث لم يكن ليقع، حسب المجرى العادي للأمور، لو بذل الناقل أو (الشركة)، قدرًا معقولاً من العناية لتلافي ذلك ولم يكن للمسافر المتضرر أي دور في حصول الضرر[1].

ولا شك أن هذه القرينة، المبنية على اهمال الناقل، مقررة لصالح المتضرر والغرض منها تخفيف عبء الإثبات عنه وإلقاءه على عاتق الناقل، ذلك أن مجرد وقوع الضرر يعد قرينة على خطأ الناقل واهماله وعليه إن أراد التخلص من المسؤولية أن يثبت أن الضرر الذي حاق بالمسافر كان بسبب أجنبي لا يد له فيه وأنه قد اتخذ كل التدابير الضرورية لمنع وقوع الحادث فله، مثلاً، أن يثبت أن الطائرة كانت صالحة وجاهزة للإقلاع وأن قائدها من الأشخاص المتمرسين بقيادة الطائرات ومن المجازين في ذلك .....والخ .

ونرى أن هذه القرينة التي ابتدعها القضاء الأمريكي وأيّدها البعض من الفقهاء كانت مقررة لصالح المتضرر وأنها كانت الأساس في تطور فكرة الخطأ وتحوله من الخطأ الواجب الاثبات إلى الخطأ المفترض الذي يجعل الناقل مخطئًا وترتب مسؤوليته بمجرد وقوع الضرر.

[1] د. شفيق أنور فضل، مرجع سابق، ص45- 46. د. ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، المطبعة العالمية، القاهرة، 1960، ص179-180. د. يحيى البنا، مرجع سابق، ص84.

ثالثاً: موقف الفقه العربي

لم يحظ النقل الجوي في مصر ومعظم الدول العربية الأخرى بالاهتمام المطلوب ذلك أن مصر لم تعرف النقل الجوي على نحو حقيقي وفعلي إلا بعد انشاء شركة مصر للطيران سنة 1932[1] ولذلك فلم يتدخل المشرع المصري لوضع القواعد القانونية لتنظيم عمليات النقل الجوي للأشخاص، سيما الداخلي، إلا بوقت متأخر وتحديداً في عام 1981 مما حدا بالفقه والقضاء اللجوء للقواعد العامة بالمسؤولية للاستعانة بها لتحديد مسؤولية الناقل الجوي وكذلك بالقواعد المقررة للنقل البحري والنقل البري وهذا ما حدا بالبعض من الفقهاء المصريين لتأصيل مسؤولية الناقل على أنها مسؤولية تقصيرية وليست تعاقدية اقتداءً بالفقه الفرنسي في حينه، وأن عقد النقل لا يرتب على عاتق الناقل أكثر من نقل المسافر إلى جهة الوصول دون الإلتزام بضمان سلامة المسافر، وأن الناقل لا يكون مسؤولاً عن أي أضرار تلحق بالمسافر أثناء الرحلة إلا إذا كانت بسبب إهماله وإخلاله بواجباته القانونية المتمثلة بوجوب بذل العناية المطلوبة واتخاذه الحيطة والحذر عند تنفيذ عقد النقل[2].

ويقع على المسافر عبء اثبات وقوع الضرر وأنه كان بسبب إهمال الناقل، فمثل هذا الإلتزام يقرره القانون مباشرةً وليس العقد، ويرى البعض من الفقه أنه لا يمكن تقرير مسؤولية ناقل الأشخاص بالاستناد إلى القواعد العامة للمسؤولية العقدية التي تنظم وتحدد مسؤولية ناقل البضائع، لأن تحديد مسؤولية ناقل المسافرين بالقياس على مسوؤلية ناقل البضائع أمر لا يمكن قبوله فحياة الأشخاص أهم من سلامة الأشياء كما لا يمكن تشبيه المسافر الذي له حرية الحركة في الطائرة بالبضائع التي عادةً ما تكون مستقرة في المكان الذي يضعها فيها الناقل، وبالتالي إذ كان المشرع قد تشدد في مسؤولية الناقل بالنسبة لنقل البضائع وطبق قواعد المسؤولية العقدية لكون لا دور لها في تحقق الضرر فلا يمكن قياس ذلك التشدد وتطبيق قواعد المسؤولية التعاقدية ضد ناقل الأشخاص الذي يتولى نقل المسافر الذي قد يكون له دور في حصول الضرر كونه يتمتع بقدر معين من الحركة[3].

---

[1] د. فاروق أحمد زاهر، مرجع سابق، ص57.

[2] من القائلين بهذا الاتجاه د. سليمان مرقس، مقالة بمجلة التشريع والقضاء، س2 عدد/5 سنة1950 ص258، مشار إليها من د. ثروت الأسيوطي، مرجع سابق، ص143. د. علي حسن يونس، العقود التجارية، دار الفكر العربي، القاهرة، 1998، ص85.

[3] المادة 103 تجاري فرنسي والمقابلة للمادة 97 تجاري مصري واللتان تقرران التزام الناقل بضمان سلامة البضاعة المنقولة من التلف أو الهلاك ومسؤوليته العقدية عن ذلك مالم يثبت السبب الأجنبي.

وإذا كان هنالك، من أنصار هذا الأتجاه، من يؤصل مسؤولية ناقل البضائع على أنها نابعة من فكرة عقد الوديعة فهذا مما يتعذر قياسه وقبوله بالنسبة لناقل الأشخاص، لأن جسم الإنسان لا يمكن أن يكون محلاً للوديعة[1] ويذهب بعض آخر[2] للقول على أن إلتزام ناقل الأشخاص بسلامة المسافر ليس إلا مجرد افتراض لا يجد له سند[3] في عقد النقل المبرم بين الطرفين المتضمن مجرد ايصاله إلى محطة الوصول، فلا يعقل نسبة هذا الافتراض للناقل وقبوله به لأن القول بذلك سيرتب عليه إلتزامات لا يتمنى الإلتزام بها وفيها تحميل للعقد أكثر مما يحتمل وليس بوسع أحد تحميل الناقل أكثر مما يحتمل من إلتزام، أي تحميله إلتزامًا بسلامة الراكب، ما دام الطرفان لم يتفقا على ذلك الإلتزام[4].

وتباينت آراء الفقه المصري بصدد تأصيل مسؤولية الناقل تبعاً لتردد القضاء في اعتبار مسؤولية الناقل بشكل عام تقصيرية بعد أن كان في نهاية القرن الماضي يعتبرها ذات طابع عقدي[5] ويلاحظ أن موقف الفقه والقضاء الفرنسي كان له نصيب من التأثير على الفقه والقضاء المصري، وإزاء ذلك فقد اعتبر النظام القانوني المصري أن إلتزامات الناقل تجاه المسافر يتمثل بنقل المسافر وايصاله إلى جهة الوصول مع بذله العناية المطلوبة من الحيطة الحرص ولا يكون مسؤولاً عن كفالة الوصول إلى غايته سالمًا[6] ومسؤوليته بذلك مبنية على فكرة الخطأ والإهمال نتيجة القيام بما عليه من إلتزامات.

رابعاً: الفقه الألماني

يرى البعض أن الفقه الألماني كان في القرن 19 وبعده ينظر إلى مسؤولية الناقل، سيما الناقل البحري والبري، على أنها غالبًا ذات طبيعة تقصيرية وتنظمها القواعد العامة للمسؤولية، فالناقل يلتزم فقط بنقل المسافر دون إلتزامه تجاهه بضمان سلامة الوصول، وأن إلتزامه تجاه المسافر

---

[1] د. إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مرجع سابق، ص266.

[2] محمد حمزة عبدالرحمن، مرجع، سابق، ص39.

Lalou, Henri, contracts comportant pour l`une des parties L`obligation de render le contractant Saint et Sauf. Dalloz Hebomadomad aire 1931, chronique, p37.

[3] محمد حمزة عبدالرحمن ، مرجع سابق، ص39. د. حسين عامر وعبد الرحيم عامر، المسؤولية المدنية، دار المعارف، مصر، 1979، ص84.

[4] د. سليمان مرقس، مجلة التشريع والقضاء، مرجع سابق، ص277. محمد حمزة عبدالرحمن، مرجع سابق، ص40.

[5] وبهذا حكمت محكمة الاستئناف المختلطة في الحكم الصادر في 886/12/23 مشار إليه لدى د. إبراهيم الدسوقي أبوالليل، مرجع سابق، ص33.

[6] د. إبراهيم الدسوقي أبوالليل، مرجع سابق، ص33.

هو إلتزام ببذل العناية المطلوبة في المحافظة على سلامة المسافر، فإذا تضرر المسافر أثناء تنفيذ عملية النقل فإن عليه اثبات أن ضرره كان بسبب خطأ الناقل أو تابعيه، وبالمقابل يمكن للناقل أن يدرأ المسؤولية عنه بإثبات عدم صدور خطأ عنه وأن الحادث وقع بسبب لا يد له فيه وأنه أحسن اختيار تابعيه وبسط رقابته عليهم استنادًا لأحكام المادة 831 مدني[1].

وقد استحضر الفقه الألماني صعوبة اثبات المسافر خطأ الناقل أو تابعيه الذي أدى إلى تضرره فحاول التيسير على المسافر وتخفيف عبء الإثبات عن كاهله فأعفى المسافر من إثبات خطأ الناقل واعتبر أن تضرر المسافر قرينة على توافر خطأ الناقل وتابعيه وأن للناقل إذا أراد التخلص من المسوؤلية فعليه إثبات أنه قد بذل في تنفيذ عقد النقل العناية المعتادة التي عليه بذلها استنادًا للمعايير المقررة في المبادىء العامة للمسؤولية المدنية[2].

ومع تطور وسائل النقل وتزايد الحوادث الناتجة عن تنفيذ عقد النقل فقد بدأ الفقه الألماني يتلمس السبل لمساعدة المسافر المتضرر سيما في مجال اثبات الرابطة السببية بين ضرره وخطأ الناقل، فالمسافر يعد طرفًا ضعيفًا في عقد النقل ولا يتمكن من تحديد أوجه اهمال أو تقصير الناقل وهو الطرف القوي ومما قد تضيع عليه فرصة اثبات خطأ الناقل ومن ثم والحكم عليه بالتعويض.

وإزاء ذلك افترض الفقه الألماني أن الناقل يعد مخطئًا بمجرد لحوق الضرر بالمسافر أثناء النقل وأن الناقل ملتزماً بنقل المسافر وإيصاله سليماً معافياً الى جهة الوصول وأي ضرر يصيبه أثناء ذلك يكون مسؤولاً عنه، ولا يستطيع الناقل التنصل من ذلك إلا بإثباته أن الحادث وقع بسبب أجنبي وأنه قد بذل ما يكفي من العناية لتحاشي وقوعه ومع ذلك و قد وقع الحادث.

ولذلك يمكن القول أن مسؤولية الناقل قد تكون ذات طابع قانوني فهي لاينظر اليها على أنها تقصيرية أو عقدية بل هي مسؤولية قانونية تستمد تأصيلها من قواعد القانون وتبنى على الضرر وتحمل الناقل تبعة ذلك الضرر ولا يكون للناقل التنصل من المسؤولية إلا إذا أثبت أن الضرر الذي لحق بالمسافر كان بسببه فقط[3].

---

[1] د. ثروت أنيس الأسيوطي، مرجع سابق، ص59– 63 وبعدها.

[2] د. فاروق أحمد زاهر، مرجع سابق، ص85. د. عبد الحكم محمد عبد السلام، مرجع سابق، ص21 وبعدها.

[3] د. فاروق أحمد زاهر، مرجع سابق ص85 وبعدها. د. حسن كيرة ، مرجع سابق، ص14.

ويلاحظ أن المشرع الألماني في المادة 19 من قانون الملاحة الجوية الصادر سنة 1922[1] ألقى بالمسؤولية عن الضرر الذي يصيب المسافر على عاتق حارس الطائرة الذي عليه تعويض المسافر المتضرر عما لحقه من ضرر جراء النقل.

وحارس الطائرة هو الناقل (شركة الطيران) التي تشتغل الطائرة لحسابه وتحت سيطرته الفعلية، ليجني مقابل ذلك مكاسب مادية وله عليها سلطات في الاستعمال والتوجيه والمراقبة[2].

ونرى أن تبني الفقه والقضاء الألماني فكرة الحراسة وتأسيس مسؤولية الناقل عن الأضرار الحاصلة بالمسافر وفقًا لها تجعل مسؤولية الناقل مسؤولية تقصيرية وليس عقدية فالمسؤولية عن الأضرار المنبعثة عن الأشياء الخطرة غير الحية، ومنها الطائرة، هي مسؤولية تقصيرية مصدرها القانون وليس العقد، وإن تبني المشرع الألماني لهذا الاتجاه كان القصد منه توفير قدر أكبر من الحماية القانونية للمسافر جراء أخطار الطيران بزعم أن الطائرة وسيلة نقل لاتخلو من الخطورة.

وتبنى التشريع والفقه الألماني نظرية الخطر وتحمل التبعة في تأصيل مسؤولية الناقل وتشييدها على عنصر الضرر كان بقصد توفير ضمان حقوق المسافر المضرور نتيجة حادث الطيران وحصوله على التعويض المناسب دون إرهاقه بتحمل عبء اثبات خطأ الناقل ودون السماح للأخير من محاولة نفي ذلك عنه بادعائه بانه قام بما ينبغي من العناية أو أن الحادث وقع بسبب أجنبي لا يد له فيه[3].

ويرى البعض أن الفقه الألماني يجيز، كذلك، للمضرور أن يختار اللجوء لمطالبة الناقل وفق قواعد المسوؤلية العقدية أو التقصيرية، وعليه في الحالة الأخيرة اثبات خطأ الناقل[4].

ويبدو لنا مما تقدم بيانه أن النظام القانوني الألماني لا يكترث لتحديد طبيعة مسؤولية الناقل وسواء أكانت عقدية أم تقصيرية لأنهم ينظرون إليها بوصفها مسؤولية قانونية تبنى على فكرة الخطر وتحمل التبعة ويكون الناقل مسؤول عن التعويض بقوة القانون[1].

---

[1] نصت المادة (19) من قانون الملاحة الجوية الألماني لسنة 1922 على " إذا ترتب على إستغلال طائرة وقوع حادث أدى إلى وفاة أحد الناس أو أصابته في جسمه أو في صحته أو إلى تلف شيء التزم حارس الطائرة بتعويض الضرر نقلاً عن د. ثروت الأسيوطي، مرجع سابق، ص56.

[2] د. محمد سعيد الرحو، مرجع سابق، ص32 هامش 3.

[3] MUNDT مسؤولية مشغل الطائرة، رسالة في جامعة كولونيا 1923، ص6 ، نقلاً عن د. ثروت الاسيوطي، مرجع سابق، ص57 ، FACHINGER مسؤولية مشغل الطائرة، رسالة دكتوراه جامعة أرلنجن ألمانيا 1925، ص4، نقلاً عن د. ثروت الأسيوطي، مرجع سابق، ص58.

[4] د. ثروت أنيس الأسيوطي، مرجع سابق، ص53-54.

المقصد الثاني: موقف القضاء في بعض الدول من طبيعة مسؤولية الناقل الجوي التقصيرية

أولاً: القضاء الفرنسي

كان القضاء الفرنسي قد ساير الاتجاه الفقهي الذي كان يعتبر مسوؤلية الناقل مسؤولية تقصيرية، وأن عقد النقل بأنواعه، سواء أكان بريًا أو بحريًا وفيما بعد النقل الجوي، يرتب التزامًا مجردًا على الناقل وفحوى هذا الالتزام يقتصر على نقل المسافر وايصاله لجهة الوصول، والتزامه بذلك التزامًا ببذل العناية المعتادة دون التزامه بضمان سلامته، لأن مصدر هذا الالتزام الأخير المباشر هو القانون[2].

ولذلك فعلى المسافر المتضرر تحمل عبء اثبات اخلال الناقل بالتزامه القانوني واهماله في تنفيذه، وإن ذلك الإهمال والتقصير في بذل العناية المطلوبة هو الذي أدى الى حصول الضرر وقد استقر القضاء الفرنسي (سواء المحاكم الابتدائية أو حتى محكمة النقض في حينه) على اقتفاء أثر الفقه في هذا الاتجاه مراعاة منهما لشركات وجهات النقل المختلفة سواء أكان بريًا أو بحريًا أو حتى النقل الجوي، الذي يهمنا، بسبب حداثة استخدام الطائرات كإحدى وسائل النقل[3]، إذ تعالت أصوات شركات النقل بصدد التخفيف من تبعة المسؤولية عنها بزعم أن الطائرة جهاز آلي حديث يمارس نشاطاً يحتوي على قدر من الخطورة قد تسببها عوامل خارجية طارئة لا دور لإرادة الناقل فيها وأن إلقاء المسؤولية عن الأضرار التي تصيب المسافر أثناء الطيران على نحو مطلق يثقل كاهلهم ويصيبهم بالإحباط، وبقصد حث أولئك الناقلين على الاستمرار بنشاطهم والعمل على تطوير عمليات النقل الجوي في ظل غياب تشريعات متخصصة فأن محكمة النقض الفرنسية وبعض المحاكم الفرنسية الابتدائية، اتجهت إلى تقرير مسؤولية الناقل مسؤولية التقصيرية وإلقاء عبء اثبات خطأ الناقل على المسافر والضرر الذي أصابه جراء ذلك، بزعم أن التزام الناقل تجاه المسافر التزامًا بعناية، وأقامت مسؤوليته على فكرة الإهمال وحملت المسافر

---

[1] تؤيد الدكتورة حفيظة السيد هذا الرأي، في كتابها القانون الجوي، مرجع سابق، ص141. د. عائشة فضيل، مرجع سابق، ص141.

[2] Rene Rodiere, Op. cit. p53.

[3] بهذا المعنى د. ثروت أنيس الأسيوطي، مرجع سابق ص50 . د. عبد الحكم محمد عبد السلام عثمان ، مرجع سابق، ص33.

عبء اثبات أن الناقل لم يبذل ما يكفي من العناية المعتادة لتدارك وقوع الخطأ على كاهل المسافر[1]. ولا شك أن ذلك كان بشكل قدر من المحاباة للناقلين ومراعاة لمصالحم الفتيه.

وتطبيقاً لما تقدم فقد أصدرت المحاكم الفرنسية المختلفة العديد من الأحكام اعتبرت بموجبها مسؤولية الناقل، مطلقًا، مسؤولية تقصيرية مبنية على فكرة الخطأ الواجب اثباته، فقد قضت محكمة النقض بحكم أصدرته في عام 1855، وكان يتعلق بنقل بحري، اعتبرت فيه الناقل البحري مسؤولاً عن تضرر المسافر بقوة القانون وليس استنادًا للعقد المبرم مع الناقل[2] ثم اصدرت حكماً أخر بتاريخ 1884 قضت بموجبه باعتبار مسؤولية الناقل (إدارة السكك الحديدية) ذات طبيعة تقصيرية وأشارت في حيثيات الحكم إلى رفض الدعوى التي رفعتها زوجة أحد الأشخاص المدعو ريوليت الذي توفي بسبب حادث نقل بواسطة القطار بزعم اخفاقها في اثبات خطأ مؤسسة السكك (الناقل) أستنادًا للمادة 1382 مدني فرنسي التي تعد القاعدة العامة في المسؤولية المدنية المطبقة على الأشخاص وقد تجاهلت المحكمة أي رابطة عقدية بين الناقل والمسافر بزعم تعذر تطبيق قواعد المسؤولية العقدية المقررة في المادة 1784 مدني، الخاصة بنقل البضائع، على نقل الأشخاص الذين لهم حرية الحركة على عكس الاشياء ولانطباق فكرة الوديعة الاضطرارية على الأشياء وهي تحت سلطة الناقل وبقصد نقلها وضمان سلامتها، كون الناقل يسيطر عليها تماماً، وعدم إنطباقها على الأشخاص الذين تكون لهم حرية الحركة داخل وسيلة النقل على نحو يحول دون تمكن الناقل من ضمان سلامتهم[3].

وتوالى إتجاه محكمة النقض على وفق هذا المنوال المتقدم بالحكم الذي أصدرته بتاريخ 1903/12/14 الذي قضى بثبوت مسؤولية الناقل وفقاً لقواعد المسؤولية التقصيرية التي تحكمها المواد 1382 و1383 مدني فرنسي[4].

---

[1] د. عبد الحكم محمد عبد السلام عثمان، مرجع سابق، ص21- 23 وص34. د. محمود عبدالجواد، مرجع سابق، ص10-11.

[2] حكم محكمة النقض الفرنسية في 1855/5/1 المنشور في داللوز 1/1855/ ص157 مشار إليه لدى د. محمود عبد الجواد، مرجع سابق، ص10-11. د. إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مرجع سابق، ص33 وبعدها.

[3] حكم محكمة النقض الصادر عن الغرفة المدنية في 1884/11/10 والمنشور في داللوز 1885-1-ص433، مشار إليه لدى د. عبد الحكم محمد عبدالسلام عثمان، مرجع سابق، ص21-22 وهامش2 وانظر د. محمد حمزة عبد الرحمن، مرجع سابق، ص33، وحكم النقض في 899/5/1 المنشور في داللوز/1/ ص1558 والمشار إليه لدى د. عبد الحكم محمد عبد السلام عثمان، مرجع سابق، ص23.

[4] نقض فرنسي (عرائض) الحكم صدر في 1903/12/14 منشور في داللوز 1،1905، ص314.

وإذا كانت هذه الأحكام قد صدرت بصدد نقل بري أو بحري، فإن محكمة النقض الفرنسية استنبطت الاتجاهات والمبادىء التي تحكمها وطبقتها على عمليات النقل الجوي بعد بدء استعمال الطائرة كوسيلة من وسائل النقل بحلول سنة 1919.

ونظرًا لما ينطوي عليه اتجاه القضاء الفرنسي المتقدم من قساوة وصعوبة على المتضرر الذي غالبًا ما يعد الطرف الضعيف في تنفيذ النقل والذي لا يعرف عن الطائرة التي تنقله مما قد يتعذر معه شيئًا اثبات خطأ الناقل وبالتالي خسارة حقه في طلب التعويض.

وفي تطور لما تقدم بيانه سعى القضاء الفرنسي لتخفيف عبء الإثبات عن كاهل المتضرر من خلال فرض بعض الالتزامات المحددة على عاتق الناقل استنبطها من حكمة تشريع المواد 1382 أو 1383 مدني فرنسي، ومنها أن على الناقل أن يسلك في تصرفاته تصرفات شخص عاقل وحريص يقع عليه القيام بالتزامات عديدة لتحاشي وقوع الضرر، كأن يتأكد من صلاحية المركبة (الطائرة)، وأن يعهد فيها لكادر متدرب وأعمال الملاحة الأرضية وارشاد المسافرين ..... إلخ. وعند ذلك يكون بوسع المسافر المتضرر اثبات خطأ واهمال الناقل بمجرد اثباته عدم تنفيذ الناقل لأي من مثل هذه الالتزامات[1].

وفي سياق واستمرار وتطور مسؤولية الناقل الجوي حاول القضاء الفرنسي افتراض قرينة بسيطة ضد الناقل تخفف من العبء الملقى على عاتق المسافر وتجعل القاضي يستنبط منها اهمال الناقل وثبوت مسؤوليته تبعًا لذلك مالم يتمكن الناقل من اثبات السبب الأجنبي الذي أدى إلى حدوث الضرر فقد حكمت محكمة النقض في تقرير مسؤولية الناقل الذي يعهد بقيادة الطائرة إلى قائد معروف عنه التهور والمجازفة أو اقلاع الطائرة بجو عاصف دون الاكتراث للأنواء الجوية يعد قرينة على خطأ وتقصير الناقل، ولا شك أن اتجاهات القضاء الأخيرة أدت إلى التخفيف عن عاتق المسافر[2].

ثانياً: القضاء الإنجلوسكسوني:

1- القضاء الأمريكي

اقتفى القضاء الإنجلوسكسوني أثر الفقه في تأصيل مسؤولية الناقل الجوي عندما اعتبر التزام الناقل، بموجب عقد النقل، يقتصر على مجرد نقل المسافر إلى محطة الوصول، وهو التزام ببذل

[1] نقض فرنسي (عرائض) في1909/3/23 مشار إليه لدى د. عبد الحكم محمد عبدالسلام عثمان، مرجع سابق، ص24، ومنشور في مجموعة سيري 1910/16/1/271.

[2] Rene Rodiere: Op. cit. p53.

عناية وليس بتحقيق نتيجة، (أي دون الالتزام بضمان سلامته)، لأن الالتزام بضمان سلامة المسافر حتى بلوغه جهة الوصول، كما أوضحنا سابقاً، التزام قانوني مصدره المباشر هو القانون وليس عقد النقل، لذلك اتجه القضاء المذكور في العديد من أحكامه على اعتبار مسؤولية الناقل مسؤولية تقصيرية مبنية على فكرة الخطأ والاهمال، وهي تتحقق ضد الناقل متى استطاع المسافر المضرور اثبات أن الحادث وقع بإهماله وتقصيره، وأنه (الناقل) لم يبذل القدر المعقول من العناية المطلوبة أثناء تنفيذه عقد النقل وأن هذا الخطأ التقصيري كان السبب فيما أصاب المسافر من ضرر.

واستنادًا لذلك أصدر القضاء الإنجلوسكسوني سواء في انجلترا أو أمريكا، العديد من الأحكام ضد الناقلين على وفق قواعد المسؤلية التقصيرية المبنية على فكرة الخطأ واهمال الناقل في بذل العناية المطلوبة وأن خطأه كان السبب في وقوع الحادث.

ونظراً لوجود من بعض التباين بين النظامين بسبب اختلافهما في تحديد المركز القانوني للناقل، فقد فرّق الفقه والقضاء الأمريكي، في تحديد معيار العناية الواجبة، بين إذا كان الناقل ناقلاً عامًا common carrier الذي ينقل أي شخص من جمهور المسافرين بلا تمييز بينهم وفق قواعد وضوابط عامة وموحدة وفي هذه الحالة عليه الالتزام ببذل العناية (القصوى)، وبين الناقل الخاص private carrier الذي ينقل المسافر باتفاق محدد وخاص معه ولكل رحلة ويلتزم ببذل العناية المعتادة (المطلوبة) في تنفيذ عمله، فالناقل العام يتحمل التزامات عديدة اثناء النقل وبسببه يأتي في مقدمتها التزامه من رصد حاله الجو والالتزام بقواعد الملاحة وتزويد قائد الطائرة بها وتوفير أماكن صالحة للاقلاع والهبوط (مدرج) وتهيئة منافذ الخروج من الطائرة، وأن يجهز الطائرة بما تحتاجه[1] وأن يجري عليها أعمال الصيانة الدورية وأن يهيىء لقيادتها طاقم كفوء ومتدرب.

وتطبيقًا لذلك أصدرت المحكمة العليا في نيوجيرسي حكمًا بتاريخ 1930/9/30 قضى بثبوت مسؤولية الناقل عن حادث سقوط طائرة نتيجة خطأ قائد الطائرة وعدم انتباهه أثناء عملية الهبوط لانحنائه بطائرته على ارتفاع منخفض وبسرعة غير عادية مما أدى الى فقدان الطائرة توازنها وتحطمها[2].

---

[1] وفي الواقع فأن القضاء الأمريكي فرض في بعض أحكامه هذه الالتزامات حتى على الناقل الخاص أسوة بالناقل العام لأن معيار العناية يرتبط بظروف الطيران وسلامة المسافرين، د. ثروت الأسيوطي، مرجع سابق، ص174.

[2] د. فاروق أحمد زاهر، مرجع سابق، ص129 هامش1.

كما أصدرت المحكمة الأمريكية العليا في ميرلاند بتاريخ 1932/6/1 حكمًا يقضي بثبوت مسؤولية شركة الطيران عن اهمالها في تجهيز الطائرة بما تحتاجه وعدم صيانة محرك الطائرة والكشف عليها قبل كل رحلة وفقًا لقواعد الطيران والنقل الجوي المعمول بها مما أدى الى تعطلها وسقوطها ووفاة المسافرين[1].

كما أصدرت محكمة استئناف تكساس حكمًا آخر بتاريخ 1932/6/23 قضى بمسؤولية الناقل عن عدم توفيره منفذاً آمنًا في الطائرة لخروج المسافرين منها، وأن لا يسمح للمسافر بالخروج من الطائرة قبل توقف محركها تجنبًا لاصطدامه فيها[2].

ورسخت المحكمة الأمريكية العليا اتجاهها بتبني فكرة مسؤولية الناقل التقصيرية المبنية على فكرة الخطأ والإهمال بحكم لها بتاريخ 1936/5/30 قضى بمسؤولية الناقل عن اهماله بعدم تزويد الطائرة، التي تسمى بالطائرة البحرية، بزوارق نجاة أثناء هبوطها على الماء مما أدى إلى غرقها ووفاة المسافرين على متنها[3].

وفي حكم لاحق أصدرته المحكمة الأمريكية العليا في 1946 أكدت فيه على وجوب التزام الناقل بمواكبة التطورات العلمية والتقنية الحديثة في علوم الطيران التي من شأنها منح المزيد من وسائل الأمان والسلامة للركاب أثناء الرحلة وقضت باعتبار الناقل مخطئًا لعدم توفير جهاز الضغط الهوائي رغم شكوى أحد المسافرين من ألم في أذانه وتجاهلت طلباته واستمرت بالتحليق بالارتفاع جوًا مما نتج عن ذلك اصابة المسافر إأنفجار في أذانه، وعللت المحكمة المذكورة حكمها بأن الناقل قد أهمل في بذل العناية المطلوبة منه في توفير مثل هذه الرسائل في الطائرة[4].

ويبدو لنا واضحًا من أحكام القضاء الأمريكي، التي عرضناها، أن القضاء المذكور كان يقرر مسؤولية الناقل عن خطأه واهماله وتقصيره في بذل القدر المطلوب من العناية (بصرف النظر عن توصيفها عما إذا كانت عادية أو عناية قصوى) واعتبرت خطأ الناقل خطأ ثابتًا وعلى المسافر المتضرر اثباته لتحقق مسؤولية الناقل وتمكينه من مطالبته بالتعويض والحكم له فيه، ولا شك أن ذلك يعد عبئاً ثقيلاً على المسافر المضرور.

---

[1] د. ثروت الأسيوطي، مرجع سابق، ص172، هامش 3.

[2] د. ثروت الأسيوطي، مرجع سابق، ص174، هامش 4.

[3] د. فاروق أحمد زاهر، مرجع سابق، ص172، هامش5.

[4] د. ثروت الأسيوطي، مرجع سابق، ص172، هامش6.

ومن الناحية الأخرى يمكننا القول أن القضاء الأمريكي لم يعول كثيرًا في أقضيته بصدد مسؤولية الناقل على صفة الناقل وعما إذا كان الناقل ناقلاً عامًا أو خاصًا ولم يلتفت إليها كثيرًا في حيثيات تسبيبات أحكامه وذلك بقصد تحاشي التفاف الناقل العام على القضاء وتذرعهم بأنهم من فئة الناقل الخاص للتنصل من معيار الحد الأقصى من العناية التي يلتزم الناقل العام ببذلها[1].

وتطبيقًا لذلك أصدرت محكمة استئناف الاباما الأمريكية حكمًا بتاريخ 1925/3/26 يقضي بثبوت مسؤولية الناقل عن حادث تحطم الطائرة بسبب عدم بذله العناية القصوى التي ينبغي عليه بذلها، ولم تلتفت المحكمة المذكورة لدفاع الناقل بأنه ناقلاً خاصًا وأن العناية الواجبة عليه بذلها هي عناية الرجل المعتاد وليس الحريص أي المطلوب منه ليس العناية القصوى، وساوت المحكمة في مقدار العناية التي ينبغي على الناقل بذلها، وهي العناية القصوى، سواء أكان ناقلاً عامًا أو خاصًا، لأن طبيعة عمل الطائرة وما يحيق بها من خطر محدق أثناء تحليقها يحتم على الناقل بذل أقصى درجة من العناية والحرص والانتباه في سبيل سلامة المسافرين[2].

وقد أكد القضاء الأمريكي هذا الاتجاه في قرارات أخرى منها الحكم الصادر عن محكمة نيويورك بتاريخ 1934 في قضية المسافر كونكلن ضد الخطوط الكندية الذي تضمن بأن العبرة في تحديد توصيف الناقل (عامًا أو خاصًا) بما يقدمه لجمهور المسافرين وإعلانه مواعيد الرحلات المنظمة وما يقوم به من واجبات أخرى، وليس بما يطلقه الناقل من وصف على نفسه، وفي حيثيات الحكم ذكرت المحكمة أنه لا يقدح من توصيف الناقل الذي يوجه إعلانه للجمهور العام وحثهم على استعمال طائراته، بوصفه ناقلاً عامًا، وبين كتابته شرطًا في تذكرة النقل بأنه ناقل خاص، فالعبرة فيما يقدمه من أعمال وماعليه من التزامات وليس بما يطلقه الناقل على نفسه من توصيف[3].

وقد رسخت المحكمة الأمريكية العليا هذا المبدأ في حكم أخر اصدرته في قضية أخرى أيضاً[4].

---

[1] لأن الناقل الخاص كان يلتزم ببذل العناية المعتادة التي يلتزم بمقتضاها بواجبات أقل من واجبات الناقل العام يمكن أن تساعده في الافلات من المسؤولية.

[2] Paul S. Dempsey & Michael Milde, International Air carrier Libility: The Montreal Convention of 1999, Centre of Research in Air&Space Law, McGill University2005, p143.

[3] الحكم مشار إليه لدى د. ثروت الأسيوطي، مرجع سابق، ص171 هامش3.

[4] صدر هذا الحكم في قضية خطوط كاليفورنيا الجوية سنة1934، مشار اليه في د. فاروق أحمد زاهر، مرجع سابق، ص28 هامش 2.

2- القضاء الإنجليزي

أما القضاء الإنكليزي فإنه لم يميز بين الناقل العام والناقل الخاص على نحو دقيق، كما فعل القضاء الأمريكي، في مقدار العناية المطلوبة من الناقل بصدد نقل المسافرين، فقد ألقى القضاء المذكور على كليهما واجبًا قانونيًا محددًا وهو الالتزام ببذل العناية المعتادة المتمثلة بأخذ الحيطة والحذر والانتباه لدرء وقوع الضرر، وأقام مسؤولية الناقل على مجرد إهماله ببذل القدر المعقول من العناية[1] أثناء نقل المسافر وايصاله سالمًا ولاعليه إن تحققت النتيجة أم لا.

ونرى أن سبب ذلك يعود للنظام القانوني الإنجليزي الذي يغلب ارادة الطرفين ويميزها عن قواعد النظام العام، بعكس النظام القانوني الأمريكي الذي يفضل تطبيق قواعد النظام العام على إرادة الطرفين ويفرض أقصى درجات العناية التي على الناقل العام الالتزام بها دون الناقل الخاص.

فالنظام الإنجليزي أخضع طائفتي الناقلين (العام والخاص) لنظام وتوصيف موحد في المسؤولية، فكل منهما يلتزم ببذل القدر المعقول من العناية المطلوبة أثناء تنفيذ عقد النقل وعلى أي منهما إتخاذ التدابير الضرورية التي تتيح نقل المسافرين إلى جهة وصولهم سالمين كتهيئة طائرة صالحة للرحلة ومجهزة بما تحتاجه من خدمات ويقودها طاقم متمرس بحيث تترتب مسؤولية أي منهما إذا أخل بتنفيذ التزاماته المذكورة ولم يبذل القدر المعقول من العناية وتمخض عن اهماله حادثًا ألحق الضرر بالمسافرين[2].

وتطبيقاً لذلك أصدر القضاء الإنجليزي حكمًا في عام 1927 في قضية مسافر يدعى كريان ضد الناقل شركة طيران إمبريال يقضي بإلزام الشركة بتعويض ذوي المسافر عن الضرر الذي أصابهم جراء وفاة مورثهم نتيجة سقوط الطائرة بسبب ثبوت خطأ الشركة الناقلة واهمالها في صيانة الطائرة وعدم بذل العناية المعقولة لتجهيز الطائرة وجعلها صالحة للطيران[3].

ويتضح لنا من استعراض موقف القضاء الإنجلوسكسوني أن القضاء المذكور بشقيه، كان يقيم مسؤولية الناقل على فكرة الاهمال والخطأ واجب الاثبات، ويعتبرها مسؤولية شخصية تبنى على وفق ما تقدم، مع مراعاة التمييز في درجة العناية التي تمثل المعيار في تقرير مسؤولية أي من فئة الناقلين، فالقضاء الأمريكي كان يرى أن على الناقل العام واجب بذل الدرجة القصوى من

---

[1] د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص193. د. محمد حمزة عبد الرحمن، مرجع سابق، ص 56-57 هامش 15.

[2] د. فاروق أحمد زاهر، مرجع سابق، ص28.

[3] الحكم مشار إليه لدى د. فاروق أحمد زاهر، مرجع سابق، ص27 و48.

العناية بالمسافر وأن هذا الواجب هو واجب قانوني خاص يتميز عن الواجب العام الذي يفرض على الكافة التزام احترام قواعد السلوك (المألوفة) في المجتمع لأنماط مختلفة من النشاطات الحياتية[1] خلافًا للناقل الخاص الذي يلتزم بمجرد بذل العناية المعتادة بالمسافر والتي تقاس بما يبذله الرجل العاقل المتوسط في تصرفاته من عناية وانتباه وحذر في مزاولة نشاطه الخاص وتحقق مسؤوليته إذ ثبت انه لم يقم بهذا الواجب وفقًا لذلك.

وعند اخلال أي منهما ببذل العناية المطلوبة منه واثبات المتضرر ذلك الاهمال فستنهض مسؤولية الناقل ويلزم بتعويض المسافر المتضرر، بينما لا يعول القضاء الإنكليزي اهتمامه لمعيار العناية الواجبة على الناقل تبعاً لفئته، فسواء كان ناقلاً عامًا أو خاصًا فأن العناية المطلوبة منه هي العناية المعقولة (الاعتيادية)[2] وبهذا فأن القضاء الإنكليزي ينظر لشركات النقل بأعتبارها ناقلاً خاصاً سواء بالنسبة لنقل الأشخاص أو البضائع ، ففي كلتا الحالتين لا يكون الناقل مسؤولاً إلا إذا صدر عنه اهمال أو تقصير[3]، وأفلح المسافر بإثبات ذلك الخطأ.

ولا شك أن تحميل المتضرر عبء اثبات اهمال وتقصير الناقل الذي كان السبب في وقوع الحادث مسألة غاية في الصعوبة، فغالبًا ما يتعذر على المسافر أو ذويه إثباته، فهو لا يتمكن من مراقبة عمل الناقل سواء قبل المباشرة بالنقل أو أثناءه للتأكد من أنه اتخذ الاحتياطات

---

[1] د. صفوت عبدالقادر بهنساوي، مرجع سابق، ص104. د. أحمد بن إبراهيم الشيخ، المسؤولية عن تعويض أضرار النقل الجوي وفقاً لاتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999، دار النهضة العربية، القاهرة، 2008، ص21-22.

[2] د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص192.

[3] وهذا ما يبرر تقبل القضاء لشروط الاتفاقية التي يضعها الناقل في تذاكر النقل لتحديد مسؤولياتهم مثل أن يدرج فيها ما يفيد عدم مسؤوليته عن أي أضرار تلحق المسافر أثناء الرحلة للتنصل من المسؤولية لأن هذه الشروط غير مخالفة للنظام العام الإنجليزي.
ولكن ينبغي أن تكون تلك الشروط واضحة تماماً ومكتوبة على نحو بارز وظاهر على تذكرة النقل وتنبيه المسافر عليها ليكون على علم بها قبل سفره انطلاقاً من حرية التعاقد لدى الطرفين، وتطبيقاً لذلك قضت محكمة استئناف أدنبرة بتاريخ1937 في قضية مسافر يدعى Fosbroke-Hobbes أقامها ضد شركة النقل الجوي والخدمات الجوية الأمريكية البريطانية كان على وشك الصعود للطائرة وعلى أثر ذلك قابله قائد الطائرة ليسلمه تذكرته المثبت فيها العديد من التفاصيل عن الرحلة مع مجموعة من الشروط التي دونها الناقل في التذكرة ومنها اشتراط عدم مسؤوليته عن أي اضرار تلحق المسافر أثناء السفر وطلب منه التوقيع على المذكرة، ولكن حال دون ذلك إقلاع الطائرة والتي تعرضت بعدئذٍ لحادث سقوط، واستناداً لما تقدم قضت المحكمة بأن هذه الشروط لا تعفي الناقل من مسؤوليته عن الضرر الذي حاق بالمسافر سيما وأنه لم يوقع عليها ويقبلها، الحكم مشار اليه لدى د. فاروق أحمد زاهر ، مرجع سابق، ص49-50 هامش3.

اللازمة، فالمسافر لا يعرف عن طبيعة وتركيبة وآلية عمل الطائرة شيئًا وهي محلقة في الجو ومتى حصل الضرر وكيفية حصوله ومتى يكون الضرر قد وقع بسبب اهمال الناقل أو تابعيه (قائد الطائرة .....) ومتى ينتفي دورهم فيما حصل.

ومع تطور علوم الطيران وانتشار النقل الجوي وتواتر العديد من أفراد المجتمع على استعمال الطائرة لتنقلاتهم ولضمان حقوق المسافر كان لابد من البحث عن إيجاد سبل ميسرة وآليات وخطط متطورة لمسؤولية الناقل.

وإزاء ذلك سعى القضاء وناصره الفقه بالبحث عن وسائل مناسبة تيسر على المسافر المتضرر عبء أثبته الضرر، فابتكر ما يعرف **بقاعدة الشيء يتحدث عنه** وكما تسمى الوقائع تتحدث عن نفسها، وبتعبير أخر الأخذ بالدليل الظاهر واستنبط من وقوع الضرر قرينة على اهمال الناقل وتسببه في حصول الحادث[1].

وانطلاقاً من حيثيات وحكم القضيتين المشار إليهما في الهامش السابق بصدد تسبب اشياء جامدة وقياسهما على الأضرار التي تلحق بالمسافر أثناء سفره في الطائرة وهي من الأشياء التي تحتاج لعناية، يمكننا القول باستخلاص هذه القرينة من ظروف الحادث ووقائعه[2] وبتطبيق هذه القرينة على النقل الجوي يمكن القول أن مسؤولية الناقل ستتحقق ما دامت الطائرة كانت تحت

---

[1] وكانت إنجلترا البادئة في استحداث هذه القاعدة في عام 1863، فقد استنبط القضاء الإنجليزي من القضية التي عُرفت بقضية بيرن المتضمنة سقوط برميل من نافذة حانوت على رأس أحد المارة المدعو(بيرن) المار في الزقاق واصابته بجروح، مما حدا به لرفع الدعوى ضد مالك الحانوت واثبات مسؤوليته (إهماله) ومطالبته بالتعويض، وقد دفع مالك الحانوت الدعوى بعدم صدور اهمال عنه وان الخطأ المنسوب ضده لا يفترض وعلى المضرور اثبات نسبته إليه، وهنا استعانت المحكمة بهذه القرينة قائلة أن من واجب الشخص الذي يضع الأواني على جدران العقار المطل على الشارع أن يتأكد من سلامة وضعها وأن تظل في مواضعها ثابتة، فأن هي هوت على شخص ما، فأن المحكمة تستنبط (من واقعة السقوط) قرينة على اهمال مالك الحانوت معتبرة ان البرميل العائد له لم يكن ليسقط لولا إهمال المالك وعدم بذله العناية المطلوبة في وضعه وتثبيته وفق الأصول المقررة سيما وأن الشخص المصاب لم يكن له أي دور فيما حصل، وتم العمل بموجب هذه القرينة في قضية ثانية والمعروفة بقضية سكوت المقامة ضد شركة أعمال كاترين، فقد ترسخت القناعة بتطبيق هذه القرينة عندما أصدرت المحكمة المختصة حكمها (في انجلترا) عام 1865 بسمسؤولية مالك جهاز لرفع الأثقال عن سقوط بعض المواد منه على رأس احد المارة المسمى سكوت وتضرره بسبب ذلك، واستندت في حكمها على قرينة اهمال المالك باتخاذه الاحتياطات اللازمة لمنع وقوع الضرر، فتلك الآلة كانت تحت حراسة مشغلها، وأن الحادث لم يكن ليقع لولا إهمال الحارس وعدم بذله ما يكفي من العناية المطلوبة فمجرد وقوع الحادث يعد دليل على خطأ واهمال المدعى عليه.

[2] The facts speak for it self، وترجمتها (الوقائع تفصح عن نفسها).

سلطته وتابعيه وما دام الحادث قد وقع أثناء تنفيذ عملية النقل[1]، وأن المسافر كان أثناء جلوسه في الطائرة قد التزم بكافة التعليمات التي يصدرها قائد الطائرة ولم يكن له دور في حصول الحادث وما نتج عنه من ضرر، ويستنبط القضاء على وفق هذه القرينة أن الحادث الذي أصاب المسافر وقع بسبب خطأ واهمال الناقل لم يكن ليحصل لو أن الناقل بذل التدابير الضرورية والعناية المقررة لمنع وقوعه.

وتفترض هذه القرينة أن مجرد تضرر المسافر الذي يجلس داخل الطائرة ملتزمًا بتعليمات قائدها ولم يصدر منه ما يخل بسياقات السلامة المعروفة يعد قرينة على اهمال الناقل، وعلى الناقل أن يقدم بناء على طلب المحكمة الإيضاحات المطلوبة عن الحادث من حيث سببه وكيفية وقوعه ....إلخ، فإذا عجز عن ذلك، وهذا أمر متوقع، ولم يتمكن من تقديم ما يكفي لاقناع المحكمة بأنه غير مهمل ولا دور له فيما حصل، فعندئذٍ سيعد ذلك قرينة على اهماله وسيعد مخلاً بالتزامه بتقديم العناية المطلوبة وستتحقق المسؤولية عن الحادث ويكون للمتضرر مطالبته بالتعويض.

وقد **اشترط** القضاء الأمريكي للاستناد لهذه القرينة والاستفادة منها بنقل عبء اثبات الخطأ من عاتق المسافر المتضرر إلى الناقل الذي عليه نفي ما تقرره هذه القرينة بنسبة الإهمال إليه، الشروط الثلاثة الاتية:

الشرط الأول: وجود الطائرة تحت السيطرة المطلقة للناقل (المدعى عليه) أو أحد تابعيه أثناء حصول الحادث:

يؤكد هذا الشرط ضرورة وجود الطائرة وقت الحادث تحت سيطرة الناقل أو احد تابعيه كقائد الطائرة ومساعده، ويتيح تحقق هذه الشرط للمحكمة التأكد من حقيقة الترابط بين الطائرة المسببة للحادث وبين الناقل صاحب السيطرة المطلقة عليها وقت الحادثة من حيث صيانتها وتجهيزها وحسن قيادتها واستمرار متابعتها وهي محلقة بالجو، وتحقق هذا الشرط (الترابط بين الشيء محدث الضرر والناقل) هو الذي يبرر افتراض قيام القرينة على خطأ واهمال المدعى عليه، وإن الحادث لم يكن ليقع وفقًا لقواعد السلوك المهني والفني المعتادة إلا بافتراض تحقق اهمال الناقل الذي كان يملك لوحده السلطة والسيطرة على الطائرة وأن ذلك تمكنه من أن يكون في وضع

[1] د. يحيى البنا، أثر الارهاب على مسؤولية الناقل الجوي، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الاسكندرية، 1993، ص82. د. صفوت بهنساوي، مرجع سابق، ص116.

فضل من أي شخص آخر لتجنب الحادث وبالتالي فأن وقوعه يعد قرينة على اهماله، لأنه لولا هذا الإهمال المفترض لما حصل الحادث[1].

وتطبيقاً لذلك قضت محكمة الاستئناف الأمريكية بأن تجهيز الطائرة على النحو المطلوب وإقلاعها في ظروف جوية حسنة يعطي الانطباع على ندرة احتمالية سقوطها، وفق المجرى العادي للأمور، إلا إذا صدر اهمال من جانب الناقل أو أحد تابعيه بعدم بذله العناية المقررة في إجراء الكشف على الطائرة والتأكد من أجهزتها الفنية قبل إقلاعها، ولذلك فلو نجم عن ذلك سقوط الطائرة فأن سقوطها يعد قرينة على اهمال الناقل في القيام بما عليه من التزامات لأنه لو كان قد قام بما عليه من واجب العناية بذلك لما حصل الحادث[2].

ويترتب على ذلك القول أنه إذا لم يكن المدعى عليه يملك، من خلال تابعيه، السيطرة على الطائرة، وأن هنالك مشاركين آخرين في قيادة الطائرة (كالقيادة المزدوجة في حالة الطائرة المستأجرة) فمن المحتمل، حينئذٍ، أن ينسب سبب الحادث إلى هؤلاء المشاركين وليس الناقل[3]، وعندها لايكون هنالك مسوغ للأخذ بالقرينة المذكورة لتقرير مسؤولية الناقل.

الشرط الثاني: أن الحادث لايمكن وقوعه مالم يرتبط بتوافر إهمال منسوب للناقل:

يعني مفهوم هذا الشرط أن الحادث لا يمكن حدوثه وفق المجرى العادي للقواعد المنظمة للطيران، ما لم يكن هنالك اهمال مفترض من جانب الناقل، وأنه لم يكن بذل العناية المطلوبة لتفادي وقوع الضرر.

وتطبيقًا لذلك افترضت إحدى المحاكم الأمريكية أن اهمال الطيار لالتزاماته عند قيادته الطائرة كان السبب في اصطدام طائرته أثناء هبوطها بأشجار مزروعة قريبًا من المطار[4]، وتحطمها تبعاً لذلك، فلم تكن الطائرة وحسب المنظور العادي لتتحطم لولا هذا الإهمال المفترض.

وقد أثار هذا الشرط اتجاهات قضائية متباينة، فذهبت بعض المحاكم إلى وجوب مراعاة حداثة عهد الطيران وحداثة استعمال الطائرة، وأن العديد من حوادث النقل الجوي التي تقع أثناء النقل بهذه الوسيلة الحديثة يكون سببها عوامل بيئية أو طبيعية لا علاقة للناقل في حدوثها، وهذا ما

---

[1] د. شفيق فضل، مرجع سابق ص44 وبعدها.

[2] United States Court of Appales for The Fourth Circuit, Oct17 2014, 2, Retrieved From: https://casetext.com/case/united-states-v-kessinger-1

[3] US Court of Appeals for the Third Circuit - 66 F.2d 710(3dCir.1933) August 25, 1933,RetrievedFrom:https://law.justia.com/cases/federal/appellatecourts/F2/66/710/1488183/,

[4] د. صفوت بهنساوي، مرجع سابق، ص127.

يدعو إلى عدم تطبيق هذه القاعدة (القرينة) سيما وأن الطائرة كانت خالية من وسائل الوقاية التقنية المتطورة لتحاشي حوادث الأعاصير أو المطبات الهوائية أو المنخفضات الجوية أو الضباب ولا يد للناقل في ذلك، لذلك لا يمكن نسب أي اهمال للناقل وتحميله المسؤولية تبعاً لذلك متى كان وقوع الحادث قد تم بناء على أحد الأسباب (الحالات) المار ذكرها[1].

إلا أنه ومع تقدم علوم الطيران وتطور صناعة وتقنية الطائرات وتجهيزها بمعدات تقنية متطورة على نحو أفضل من السابق فقد أضحت الطائرة من وسائل النقل الأكثر أماناً وتطوراً واستشعارًا للأخطار من غيرها من وسائل النقل الأخرى، وانعكس ذلك على تطور موقف القضاء الذي يرى أنه لا يمكن تصور وقوع معظم حوادث الطيران، وفق مجرى السير العادي للأمور لو أقدم الناقل أو تابعيه على بذل العناية المطلوبة واتخاذه كافة وسائل الحيطة والحذر والانتباه لتلافي وقوع الحادث، ولذلك فأن وقوع الحادث يعد قرينة على اهمال الناقل، ويمكن استخلاص هذه القرينة من طبيعة الحادث وظروفه الجوية المرافقة وإذا كانت هذه المبررات غير كافية تمامًا لافتراض تقرير اهمال الناقل وتابعيه فمن الممكن للمحكمة تعزيزها بالاستعانة بالخبراء لتقرير وجود الإهمال من عدمه[2] وللتأكد من أن اهمال الناقل كان هو الاحتمال الأقوى لوقوع الحادث ومتى توصل الخبراء لتلك النتيجة فإن مسؤولية الناقل عن الحادث تكون متحققة[3].

ويذهب بعض الفقه للاستشهاد على ذلك بالقول لو أن الطائرة كانت محلقة في جو صافي خاليًا من العوارض الطبيعية وكانت حالة الطقس جيدة وكانت الطائرة مستوفية لشروط الصيانة والتجهيز، ألا أن قائدها كان حديث عهد بقيادة الطائرة ولم يكن لديه الخبرة والتدريب اللازمين على قيادة الطائرة، فإذا سقطت الطائرة فأن ذلك يعد، ابتداءً، قرينة على اهمال القائد وبالتالي تحقق خطأ الناقل[4] لأن الطائرة لم تكن لتسقط لولا وجود اهمال من قائد الطائرة (أحد أتباع

---

[1] د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص192. د. ثروت الأسيوطي، مرجع سابق، ص180. د. فاروق زاهر، مرجع سابق، ص34.

[2] د. صفوت بهنساوي، مرجع سابق، ص123. د. شفيق انور فضل، مرجع سابق، ص46.

[3] J. Sesseli, La notion de faute dans la Convention de Varsovie (Etude de droit aérien), Revue internationale de droit comparé Année 1962 14-4 pp. 839-840.

[4] د. فاروق أحمد زاهر، مرجع سابق، ص35. د. صفوت بهنساوي، مرجع سابق، ص123.
Osborn V. United Airlines, United States Court of Appeals, Ninth Circuit, Retrieved From: https://casetext.com/case/osborn-v-boeing-airplane-company ، في هذه القضية كانت الطائرة قد سقطت بعد دقائق قليلة على إقلاعها وقد عزت المحكمة سقوطها إلى خطأ القائد، فلولا افتراض نسبة هذا الخطأ إليه لما وقعت الطائرة.

الناقل)، أو على الأقل أن تتوصل المحكمة الى أن الحادث لم يكن ليحصل إلا بتوافر الإهمال ، وأن هذا الاحتمال هو الأقوى من غيره من الأسباب المحتملة التي أدت لسقوط الطائرة[1].

أما لو كان سقوط الطائرة، في ذلك الوقت، على سبيل المثال، بسبب انفجار قنبلة كانت مخفية في الطائرة وثبت ذلك يقيناً فإن الحادث يكون وقع بسبب خطأ الغير دون أن ينسب أي اهمال للناقل، فلا يصار لتطبيق القاعدة (القرينة)[2].

ويمكننا القول أن التطور الذي أصاب تكنولوجيا صناعة الطائرة وتقدم علوم الطيران والملاحة الجوية جعل القضاء الأمريكي يستقر على أعمال هذه القرينة دون السماح بتذرع الناقل بمخاطر الجو كسبب للحادث يمكن له التستر ورائه تهربًا من المسؤولية، فقد أصبح أمر اكتشاف ظواهر ومتغيرات الطقس وتقلبات الجو الطبيعية أمراً ميسوراً وأصبحت هذه العوارض الطبيعية وغيرها من الأسباب المجهولة ذات أثر (دور) ضئيل في وقوع الحادث، وبات أمر استنباط وتقرير قرينة اهمال الناقل من ظروف الحادث أمراً ميسوراً على المحكمة[3].

الشرط الثالث: وجود الطائرة تحت سيطرة الناقل المطلقة:

يؤكد هذا الشرط على وجوب أن تكون الطائرة أثناء حصول الحادث تحت سيطرة الناقل أو أحد تابعيه(القائد وأعوانه)، فوجود الطائرة تحت سيطرة الناقل وإشرافه عليها عند وقوع الحادث وجلوس المسافر حسب توجيهات الناقل دون أي تأثير على سير الطائرة يعد دلالة (قرينة) قطعية على اهمال الناقل وتسببه لوحده في وقوع الحادث دون أي اشتراك من المسافر الذي، كما قلنا، كان يجلس في الطائرة ملتزمًا بالقواعد وتعليمات السلامة التي أملاها الناقل على المسافرين، ولكن يمكننا القول أنه في حالة مشاركة آخرين في قيادة الطائرة عند وقوع الحادث ففي هذا الفرض

---

[1] Lee S. Kreindler, Aviation accident law Revised, Eastablishing Liability Warsaw Convention Liability, LexisNexis, New York 1971, p25&27.

[2] وبذلك قضت المحكمة في قضية هيزدون ضد كيركوري في الحكم الصادر في سنة 1935 المنشور في المجلة الأمريكية للطيران، ص38، وكانت المحكمة العليا قد استندت في حكمها بعدم مسؤولية الناقل إلى أن الحادث قد وقع بسبب عوامل خارجية عن سيطرة الناقل، وفي حكم آخر صدر عن المحكمة العليا الأمريكية في قضية Herman v. United Air lines، قضت فيه المحكمة بعدم مسؤولية الناقل عن انفجار الطائرة بسبب وجود قنبلة كانت مخبأة فيها،

United States District Court, D. Colorado. Dec 11, 1957, Retrieved From: https://www.casemine.com/judgement/us/5e7dd1764653d04877787a54 .

[3] د. ثروت الأسيوطي، مرجع سابق، ص185.

يكون للمحكمة السلطة التقديرية في ترجيح أي من الاحتمالات التي سببت الحادث فقد يكون بسبب دور الناقل أو بسبب الآخرين عندما يكتشف أن لهم دورًا مؤثرًا في التسبب في الحادث.

ويشير بعض الفقه بأنه متى كانت الطائرة تحت سلطة الناقل الذي يتولى الإشراف عليها وصيانتها وتشغيلها ومراقبتها ...إلخ، فأن تلك العناصر تتيح له دراية كافية وإحاطة بالأخطار المتوقعة أثناء الطيران وماذا ينبغي عليه بذله من عناية لتجنب الحادث الذي توقعه على بهدف سلامة وأمان المسافر الجالس في الطائرة وهو لا يعلم شيئًا عن حالتها وتحليقها في الجو[1].

ومما لا شك فيه أن ممارسة الناقل لهذه المهام يعد دلالة (قرينة) على أن السيطرة الكاملة على الطائرة عند الحادث كانت للناقل وليس لاحد سواه، وأن وقوع الحادث، كما قلنا سابقاً، يعد قرينة على اهماله فيما ينبغي عليه القيام به من واجبات للمحافظة على سلامة الطائرة والمسافرين[2].

ونرى أن إقرار القضاء لهذه القاعدة الإجرائية (الدليل الظاهر) أي الشيء يتحدث عن نفسه كان ثمرة تطور قضائي، في تلك الفترة الزمنية، ساهم القضاء الإنجليزي والأمريكي في ابتكارها هذه القاعدة الإجرائية في محاولة منهما لمساعدة المسافر المتضرر في تخفيف عبء الإثبات ونقله عن كاهله من خلال افتراض قرينة أن اهمال الناقل كان سبب الحادث، وللمسافر المضرور التمسك بتطبيقها وللقضاء الاستناد إليها في الحالات التي يظل سبب الحادث مجهولاً تمامًا عنها، وهذا أمر بديهي لأنه لو كان سبب الحادث معروفاً وتمكن المسافر من اثبات اهمال الناقل المسبب للحادث فلا حاجة لاستنباط تلك القرائن لإثبات اهماله[3].

وعلينا أيضًا القول بأن قرينة الإهمال التي تشابه لحد كبير فكرة الخطأ المفترض كانت إحدى العوامل التي ساهمت في تطور فكرة الانتقال من المسؤولية الشخصية للناقل المؤسسة على فكرة الخطأ الى المسؤولية الموضوعية المبنية على فكرة المخاطر تحمل التبعة التي يترتب عليها إعفاء المسافر من عبء اثبات خطأ الناقل واهماله[4].

---

[1] د. فاروق أحمد زاهر، مرجع سابق، ص27.

[2] د. ثروت الأسيوطي، مرجع سابق، ص185. د. صفوت بهنساوي، مرجع سابق، ص127.

[3] Wing v. London General Omnibus Company [1909] 2 KB 652, Court of appeal, Retrieved From: https://app.justis.com/case/wing-v-london-general-omnibus-company/overview/c4yJnWKJn0Wca

د. فاروق أحمد زاهر، مرجع سابق، هامش في ص28 . د. شفيق انور فضل، مرجع سابق، ص47.

[4] كانت إحدى المحاكم الأمريكية قد قضت بقرارها في قضية بمسؤولية الناقل عن الأضرار التي لحقت بالمسافرين جراء سقوط الطائرة بعد وقت قليل من إقلاعها من المطار ولم تأخذ بعد خط سيرها في الجو الذي=

ثالثاً: القضاء الألماني والمصري

1- القضاء الألماني

في ظل غياب قواعد قانونية تشريعية خاصة وكافية لمسؤولية الناقل الجوي في المجموعة المدنية الألمانية الصادرة سنة 1810 فقد كان القضاء يطبق قواعد المسؤولية المقررة في المجموعة المدنية التي تنظم مسؤولية الناقل البري أو البحري على الناقل الجوي وكان التزام الناقل، وفقاً لذلك، يعد التزامًا ببذل العناية المطلوبة في المحافظة على المسافر وكانت مسؤوليته مؤسسة على الخطأ واجب الإثبات، ويتحمل المسافر المتضرر عبء اثبات ذلك، ومن ثم تطور الأمر الى قلب عبء الإثبات وجعله على الناقل الذي عليه أن يثبت أن الضرر الذي أصاب المسافر الناتج عن الحادث كان بسبب أجنبي لا يد له فيه أو على الأقل أن يثبت أنه بذل في تنفيذ العقد العناية المقررة[1] بتنظيم أحكام وقواعد النقل، ولذلك تباينت أحكام القضاء الألماني في تأصيل مسؤولية الناقل وفقاً لقواعد المسؤولية التقصيرية أو وفق المسؤولية العقدية، وأصدر القضاء الألماني في القرن العشرين بعض الأحكام قضى فيها بمسؤولية الناقل التقصيرية بسبب اهماله وعدم اتخاذ العناية المطلوبة وتسببه في وقوع الحادث وأن التزامه تجاه المسافر التزاماً بعناية يتحدد بنقل المسافر وايصاله إلى محطة الوصول دون التزام بضمان سلامة وصوله[2] وكانت تلك الأحكام قد صدرت بأوجه نقل مختلفة ومنها الحكم الصادر عن محكمة الرايش في عام 1881 والحكم الصادر عن نفس المحكمة بتاريخ 1916/10/13[3].

وكان القضاء الألماني قد أقر مبدأ الخيرة في المسؤوليتين فأجاز للمتضرر المطالبة بالتعويض وفق قواعد المسؤولية التقصيرية، ويترتب عليه تكليف المسافر اثبات خطأ الناقل، أو وفق قواعد المسؤولية العقدية ومما لا شك فيه أن خيار اللجوء لأي من المسؤوليتين ينعكس على عبء الإثبات، إضافة لأوجه اختلاف أخرى كثيرة، ففي الاستناد لقواعد المسؤولية التقصيرية يتحمل المتضرر عبء اثبات اهمال الناقل كما لا يجوز بموجبها الاتفاق على شروط إعفاء الناقل وليس فيها حد أعلى للتعويض، بينما يترتب على الآخذ بالمسؤولية العقدية إعفاء المسافر من

=كان هادئاً وصحواً، وعللت المحكمة حكمها بأنه وحسب المجرى المعتاد للامور فأن الحادث لا يقع إلا بافتراض وجود اهمال من الناقل، القرار مشار إليه لدى د. فاروق أحمد زاهر، مرجع سابق، ص38.

[1] المادة 276 و425 مدني ألماني حيث تعالج المادة 425 قواعد النقل البري والبحري بينما تنظم المادة 276 وما بعدها القواعد الخاصة بالمسؤولية، نقلاً عن د. فاروق أحمد زاهر، مرجع سابق، ص85.

[2] الحكم مشار إليه لدى د. ثروت الأسيوطي، مرجع سابق، ص138 هامش2.

[3] الحكم الصادر عن المحكمة العليا في برلين 1916/10/13 ومشار إليه لدى ثروت الأسيوطي ص138-139.

اثبات خطأ المدين إذ عليه مجرد اثبات عقد النقل ووقوع الحادث ويتحمل الناقل عبء اثبات عدم صدور الخطأ عنه، وأن الحادث قد وقع بسبب أجنبي[1]، إضافة لجواز اشتراط الناقل إعفائه من المسؤولية، وهنالك العديد من أوجه التباين التي تبرز الخيرة بين المسؤوليتين.

واستنادًا لأحكام القانون 1922 أصدر القضاء الألماني أحكامًا عديدة قضى بموجبها بثبوت مسؤولية الناقل الجوي، بوصفه حارساً، عن الأضرار التي لحقت بالمسافر بسبب الحادث الواقع أثناء الطيران[2]، وباعتبار أن الطائرة شي خطر وأن حارسها (الناقل) الذي يملك السلطة الفعلية عليها هو المسؤول عن تعويض المسافر المضرور وفق نظرية تحمل التبعة، مراعياً في ذلك مصلحة المسافر المتضرر وتوفير أكبر قسط من الحماية له باعتباره الطرف الضعيف، مع مراعاة الناقل في بعض القواعد التي أقرها القانون 1922 ومنها سقوط الدعوى بالتقادم لمضي سنتين وتحديد مبلغ التعويض، لكنه كان متردداً في تقرير أو نفي شرط الإعفاء من المسؤولية الذي تتمسك فيه شركات النقل للتهرب من المسؤولية[3].

ولا شك أن وجود هذا الشرط الذي تصدى له القضاء يعد أحد أوجه النقد الموجه للقانون والتي تتعارض مع روح القانون والحكمة التي شرع من أجلها وهي حماية المسافر[4].

2- القضاء المصري

تردد القضاء المصري في تأصيل مسؤولية الناقل على وفق قواعد المسؤولية التقصيرية، فكانت المحاكم تطبق قواعد المسؤولية التقصيرية في قضايا النقل بشكل عام وكانت المحاكم المصرية قد اقتفت بذلك أثر القضاء الفرنسي الذي بنى مسؤولية الناقل على فكرة الخطأ والإهمال فأصدرت بعض المحاكم استنادًا لذلك العديد من الأحكام ومنها الحكم الصادر في سنة 1899

---

[1] د. ثروت الأسيوطي، مرجع سابق، ص53-54.

[2] على سبيل المثال حكم المحكمة العليا في برلين الصادر في 1931/7/9 والحكم الصادر من محكمة هامبورك الجزئية في 1930/11/21 وحكم آخر صدر عن محكمة استئناف هام في 1934/7/3 والحكم الصادر من محكمة برلين الابتدائية في 1929/2 وغيرها العديد من الأحكام التي أقامت مسؤولية الناقل الجوي على فكرة الحراسة.

[3] وكانت محكمة أيدن قد وصفت الطائرة بقرارها في 1926/3/10 على أنها آلة خطرة وأن مسؤولية الناقل عن الضرر الناتج عن استغلالها مبنية على فكرة الخطر، حماية للمسافر، وأبطلت في حكمها شرط الإعفاء الذي كان مكتوباً في تذكرة السفر، الحكم مشار إليه لدى د. ثروت الأسيوطي، مرجع سابق، ص63 هامش4.

[4] د. محمد حمزة عبد الرحمن، مرجع سابق، ص31. د. عبد الحكم محمد عبدالسلام عثمان، مرجع سابق، ص37.

الذي اعتبر الناقل البري مسؤولاً عن اتخاذ كافة الاحتياجات والتدابير واعتباره مسؤولاً بسبب عدم بذله العناية المطلوبة عن تعويض المسافر المتضرر[1].

واستمر موقف القضاء المصري في بداية القرن العشرين على هذا النحو حيث اعتبرت محكمة الاستئناف المصرية بحكم لها في عام1903 مسؤولية الناقل مسؤولية تقصيرية تبنى على فكرة الخطأ والإهمال في اتخاذ الناقل في بذل القدر اللازم من العناية واتخاذ الحيطة والحذر[2] حيث استنبطت من حيثيات الدعوى خطأ الناقل وخطا تابعه وأقامت مسؤوليته على وفق هذا الخطأ الثابت استناداً لقواعد المسؤولية التقصيرية[3].

واستمر القضاء المصري في تأسيس مسؤولية الناقل على فكرة الخطأ التقصيري فترة من الزمن، لكن القضاء المذكور لم يستمر على هذا النهج فقد رجعت المحاكم المصرية إلى حيث كانت تعتبر مسؤولية الناقل تنبثق عن العقد المبرم مع المسافر والذي يفرض على الناقل التزامًا بنقل وضمان سلامة الراكب إلى جهة الوصول[4].

واستنادًا كذلك عندما أصدرت محكمة استئناف الأسكندرية المختلطة حكماً في 1935/2/28 قضت بموجبه تقرير المسؤولية العقدية للناقل.

المقصد الثالث: موقف بعض التشريعات من طبيعة المسؤولية التقصيرية للناقل الجوي

أولاً: موقف المشرع الفرنسي

مع تطور الزمن وتنامي نشاط النقل الجوي والبدء باستعمال الطائرة كوسيلة وما رافقها من حوادث نجم بعضها عن خطأ الناقلين، ومحاولة شركات النقل التنصل من مسؤولياتها تجاه المسافر المضرور والزعم بأن التزامها تجاهه التزاماً بعناية ليس إلا، وأنها غير مسؤولة عن ضمان سلامة وصوله محطة الوصول وإزاء بدء ظهور وانتشار شركات النقل الجوي منذ عام

---

[1] قرار محكمة الاستئناف المختلطة سنة 1899 المنشور في مجلة التشريع والقضاء سنة 1912/2/17 السنة 24 ص133، دار النشر للجامعات المصرية، ص284.

[2] حكم محكمة الاستئناف المصرية المختلطة في 1903/4/1 المنشور في المجموعة الرسمية للمحاكم المختلطة السنة 15، ص221.

[3] استئناف مختلط في 1912/2/7 وحكم أخر في 1917/5/2 حيث استنبطت المحكمة خطأ التابع وحملت الناقل البري تبعة هذا الخطأ، الحكمين مشار إليهما لدى د. ثروت الأسيوطي، مرجع سابق، ص139 هامش 2 و3 و4.

[4] وهذا ما أصدرته محكمة القاهرة الجزئية المختلطة في 1933/3 المشار إليه في المجموعة الرسمية للمحاكم المختلطة السنة 2519 رقم 51 ص39 مشار إليه من د. محمود التلتي، مرجع سابق، ص20.

1919 فقد ظهرت الحاجة الملحة إلى وضع تشريعات خاصة بالنقل للتخفيف عن القضاء وتنظيم قواعد النقل الجوي وفرض الرقابة على تلك الشركات.

وقد استجاب المشرع الفرنسي لذلك وأصدر تشريعًا بتاريخ 1924/5/31 أطلق عليه قانون الملاحة الجوية حيث سعى بإصداره لتحقيق قدرًا من التوازن بين مصلحة المسافر المتضرر وضمان حقوقه بالتعويض وبين مصالح الناقلين وعدم عرقلة نشاطهم[1]، ولم يحدد المذكور القانون طبيعة مسؤولية الناقل، على نحو صريح ولذلك تمسك البعض ببقاء الطابع التقصيري لمسؤولية الناقل وخضوعها للقواعد العامة، سيما وأن المادة(45) من القانون تحدد مسؤولية الناقل وفق القواعد العامة، بينما فسر بعض آخر من الفقه مسألة تمكين الناقل من تقرير شروط الإعفاء من المسؤولية دليلاً على أن القانون جعل مسؤولية الناقل عقدية.

ونرى أن الاختلاف في النظر بطبيعة المسؤولية وحسب أحكام القانون التجاري مرده أن المشرع قد قصر المادة 41 من القانون على المسؤولية العقدية لناقل البضائع والأشياء[2]، ولم يشرع نصًا يشابهه لتطبيقه على نقل المسافرين، كما لم يستعن على توصيف مسؤولية الناقل في المادة 41 ولم يحل إليها.

ونرى أن ذلك هو السبب في بقاء التساؤل قائمًا بصدد حقيقة التزام الناقل تجاه المسافر وعما إذا كان يلتزم بمجرد نقله إلى جهة الوصول؟ أو بإيصاله إليها مع التزامه بضمان سلامته؟ فقد ذهب البعض أن التزام الناقل بموجب القانون 1924 التزام بتحقيق نتيجة وأن مسؤوليته مسؤولية شخصية وأساسها الخطأ[3]، بينما رأى بعض آخر بأن القانون قد حول التزام الناقل من التزام بنتيجة إلى اعتبار التزام الناقل بوسيلة وأن عليه فقط التصرف كناقل معتاد (عاقل) وأباح له الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية ويقع على المتضرر عبء اثبات خلاف ذلك، أي أن الناقل قد أهمل بواجبه ولم يبذل العناية المطلوبة ولم يتخذ الحيطة والحذر[4].

---

[1] د. عبد الحكم محمد عبدالسلام عثمان، مرجع سابق ص26. د. فاروق احمد زاهر، مرجع سابق، ص69-70.

[2] وكانت معظم نصوص القانون 1924 تنصب على تنظيم قواعد نقل البضاعة، أما بالنسبة لنقل المسافرين فرغم أنه قد خصص لها الفصل الثاني من الباب الثالث إلا أنه لم يتعرض لمسؤولية الناقل إلا في المادة 48 فقط حيث أحال فيها إلى المادة 42 الخاصة بنقل البضائع التي كانت تعطي للناقل الحق في اشتراط اعفائه من المسؤولية ، د. صفوت بهنساوي ، مرجع سابق، ص68.

[3] د. محمد موسى ذياب، مرجع سابق، ص75. د. أحمد بن إبراهيم الشيخ، مرجع سابق، ص18.

[4] Zoghbi Henry, La responsabilite` aggravee` du transporteur ae`rien "De Varsovie a` la Haye par Paris et Rio de Janeiro". Beyrouth 1960, p159.=

ورغم أن نقل الأشخاص، كما قلنا أعلاه، لم يحظ بمعالجة صريحة في هذا القانون إلا أنه مما لا شك فيه قد وضع أسس تطور النظام القانوني الجوي وتطور مسؤولية الناقل.

ثانياً: موقف المشرع الألماني

كان العمل بصدد تحديد مسؤولية الناقل يتم على وفق القواعد العامة المقررة في النقل البري والبحري الواردة أحكامها في المجموعة المدنية والتجارية، وتسبغ تلك القواعد الصفة العقدية على سلامة مسؤولية الناقل، وهي مسؤولية مبنية على الخطأ والتزامه فيها التزاماً ببذل العناية المعتادة، في المحافظة على المسافر وعلى المسافر المتضرر اثبات اهمال الناقل وإنه لم يبذل تلك العناية.

ومع تطور الفكر القانوني وتأثير الحاجة لمزيد من الحماية للمسافر فقد تم نقل عبء اثبات الخطأ من المسافر الذي كان ينوء به إلى الناقل، بوصفه خطأ مفترضاً، وعلى الناقل أن أراد الخلص من المسؤولية أن يقيم الدليل على أنه بذل درجة من العناية المطلوبة في تنفيذ عملية النقل لكن الحادث، مع ذلك، وقع وألحق بالمسافر الضرر[1]، وهذا ما كانت المادة 276 مدني ألماني قد أشارت إليه.

ومع هذا التطور النسبي بدأ المشرع الألماني يدرك أن تلك القواعد لا تلائم النقل الجوي ولذلك فإن المشرع بدأ يتحسس حقوق المسافرين وهم الطرف الضعيف وصعوبة الإثبات إضافة إلى شروط الإعفاء من المسؤولية التي يضمنها الناقل الجوي (الطرف القوي) في عقد النقل أحياناً[2] ولذلك تعززت القناعة لدى المشرع لإصدار قانون ينظم قواعد الملاحة الجوية على وفق أسس جديدة، فأصدر في 1922/8/1 تشريع الملاحة الجوية تخلى بمقتضاه عن القواعد القديمة للمسؤولية الشخصية المبنية على الخطأ يستعيض عنها بمسؤولية الناقل الموضوعية (تحمل التبعة)، إذ تنعقد مسؤولية الناقل بمقتضاها على فكرة الخطر ويلزم الناقل بالتعويض بمجرد اثبات المسافر عقد النقل وأن الضرر الذي أصابه كان بسبب ذلك، وأصبح الناقل لا يقوى على الفكاك من هذه المسؤولية إلا بإثبات أن الحادث وما نجم عنه من ضرر قد وقع نتيجة خطأ المسافر، فالطائرة جهاز خطر في فضاء واسع تؤثر فيه العديد من العوامل البيئية والجوية وعلى حارسها (الناقل) عليه أن يتحمل تبعة اخطارها ما دام هو المستغل لها وهو المستفيد منها قياسًا على

= وقد تم الغاء القانون المذكور بصدور قانون بتاريخ 1957/3/2 الذي استوحى قواعده من اتفاقية وارسو.

[1] Tauber (Ernest) Der Luft Be Forderung Retray, 1921 P.665

أشار إليه د. فاروق زاهر، مرجع سابق، ص85.

[2] د. فاروق أحمد زاهر، مرجع سابق، ص85 وبعدها.

فكرة الحراسة ومسؤولية حارس السيارة عن اضرارها[1] وعلى وفق ما قرره المشرع المذكور في المادة (19)[2].

الفرع الثاني

الطبيعة العقدية لمسؤولية الناقل الجوي

مع تطور النقل الجوي وشيوع استخدام الطائرات كإحدى أهم وسائل النقل جوًا لما تتسم به من سرعة ويسر للمسافرين الذين تنامت اعدادهم ليربوا على ملايين المسافرين سنويًا، فإن أحدًا لا ينكر المخاطر التي تحيق بالطائرة وهي تحلق عالية في آفاق السماء.

وإزاء الأخطار والأضرار التي تخلفها بالمسافرين وأمتعتهم ولصعوبة اثبات نسبة الحوادث إلى خطأ الناقل، وبقصد توفير مزيد من الحماية القانونية للمسافر وتمكينه من المطالبة بحقوقه وتخفيف عبء الإثبات عنه ، فقد بدأ الفقه والقضاء وحتى التشريع البحث عن سبل تطور طبيعة ونظام هذه المسؤولية والتحول عما كان سائداً عن مسؤولية الناقل التقصيرية المبنية على فكرة اهماله في تنفيذ التزاماته والإخلال بمعيار العناية التي يتوجب عليه بذلها عند تنفيذ النقل إلى تقرير الطبيعة العقدية لها التي تستمد قواعدها وأحكامها من العقد المبرم مع المسافر وما يفرضه من التزامات على الناقل بصدد نقل المسافر وضمان سلامة وصوله، وتحقق مسؤوليته عند الاخلال بتنفيذ تلك الالتزامات العقدية.

وللإحاطة بما تقدم بيانه فأننا سنعرض في هذا الفرع إلى موقف الفقه أولاً ونتطرق ثانيًا إلى الموقف القضائي، الذي كان له الفضل في مساندة الفقه في اتجاهه الحديث، وسنرى مدى امكانية التطرق إلى موقف التشريعات إذا كان هنالك ما يبرر ذلك، وستخصص لكل منهم مقصداً خاصاً به.

---

[1] د. ثروت الأسيوطي، مرجع سابق، ص57.

[2] نصت المادة 19 من قانون الملاحة الجوية سنة 1922 على " إذا نتج عن استغلال طائرة وقوع حادث أدى إلى وفاة شخص أو أصابته في جسمه، أو إلى تلف شي، التزم حارس الطائرة بتعويض الضرر. تم نقل النص عن د. فاروق أحمد زاهر، مرجع سابق، ص87.

المقصد الأول: موقف الفقه من الطبيعة العقدية لمسؤولية الناقل الجوي

سنعرض ابتداءً لموقف الفقه الفرنسي من الموضوع ثم نعرض لموقف الفقه الانجلوسكسوني ومن ثم سنعرض لموقف الفقه الألماني والفقه العربي.

أولاً: موقف الفقه الفرنسي

تظافرت جهود العديد من الفقهاء الفرنسيين[1] في السعي لتطوير طبيعة وأحكام مسؤولية الناقل الجوي أملاً في إضفاء مزيد من الحماية للمسافر وتمكينه من الحصول على حقوقه بالتعويض عن الضرر الذي يصيبه نتيجة وقوع حادث جوي، وانصبت جهودهم، في سبيل ذلك، على العمل لتغيير طبيعة مسؤولية الناقل الجوي وتطورها من مسؤولية تقصيرية تبنى على فكرة الخطأ واجب الإثبات والإهمال في بذل العناية المطلوب منه تقديمها أثناء النقل واقتصار التزام الناقل على مجرد نقل المسافر وايصاله لمحطة الوصول دون التزامه بضمان سلامة وصوله إليها إلى جعل مسؤولية الناقل ذات طابع عقدي تنشأ وتستمد أحكامها من عقد النقل الذي يتضمن، ابتداءً، التزام الناقل بنقل المسافر مع التزامه بضمان سلامة وصوله إلى محطة الوصول، واعتبار التزامه بذلك التزامًا بتحقيق تلك النتيجة، فإذا أخل الناقل في تنفيذ التزاماته المذكورة، ولم يتمكن من نقل وايصال المسافر سالمًا بسبب حادث وقع أثناء عملية النقل والحق به ضررًا فعندئذ يكون الناقل مسؤولاً عن تعويض المسافر ومسؤوليته بذلك مبنية على فكرة الخطأ المفترض التي تتحقق بمجرد اثبات المسافر المتضرر عقد النقل وتضرره بسبب حادث وقع أثناء النقل، وهذا يعني إعفاء المسافرين من عبء اثبات خطأ الناقل واخلاله بالتزامه، وهو عبء ثقيل كان المسافر ينوء بتحمله، إذ يعد الناقل مخلاً بالتزامه في النقل وضمان سلامة الوصول بمجرد عدم تحقق النتيجة، وبذلك أصبحت مسؤوليته متحققة بمجرد وقوع الحادث وتعذر ايصال المسافر سالماً وتضرره جراء ذلك دون تكليف المسافر بإثبات الناقل وأن ذلك الخطأ كان السبب في وقوع الحادث وما نجم عنها من ضرر أصابه، وبناء على ما تقدم أصبح المسافر يتحمل، فقط، إثبات عقد النقل والضرر الذي أصابه نتيجة الحادث الجوي، ومتى تمكن من

---

[1] Mazeaud et Tunc, Op. cit. p190.

Ph. Le Tourneau, La responsabilité civile, 3e éd, Revue internationale de droit comparé Année 1983 p434. 242 .مشار إليه لدى د. محمود جمال الدين زكي، مرجع سابق، ص

إثبات ذلك فقد افترض القانون خطأ الناقل، وافتراضه بذلك افتراضًا قاطعًا لا يستطيع الناقل درءه عنه إلا بإثبات أن الحادث قد وقع بسبب أجنبي لا يد له فيه أو نتيجة خطأ المتضرر نفسه[1].

ويرى الفقه، بحق، أن عقد النقل المبرم بين الطرفين يتضمن التزامين يتمثل الأول منهما بنقل المسافر إلى جهة الوصول المتفق عليها، ويتضمن الالتزام الثاني ضمان ايصاله سالمًا معافى دون أي ضرر إلى محطة الوصول، وإن هذين الالتزامين مترابطين تمامًا، فلا يعد الالتزام الأول منفذاً إلا بتحقق الالتزام الثاني، فإذا تعذر تنفيذ الالتزام الأخير وأصيب المسافر بضرر أثناء نقله، فيكون الناقل مخلاً بتنفيذ العقد وافترض القانون خطأه في ذلك ويلزم بالتعويض إستنادًا إلى قواعد المسؤولية العقدية، فلا يعقل أن يتعاقد المسافر مع الناقل على نقله دون تنفيذه الالتزام الآخر بإيصاله سالماً فلا شك لو كان المسافر يعلم تعذر تحقق الالتزام الثاني لما أبرم مما لا شك فيه عقد النقل[2].

ولا شك أن هذا التحول في تأصيل مسؤولية الناقل وإقامتها على وفق نظرية الخطأ المفترض كان أولى ثمرات التطور الذي أصاب نظام مسؤولية الناقل تجاه المسافرين ونكرر القول أنه لم يعد بوسع الناقل الفكاك من مسؤوليته المفترضة عن الحادث إلا بإثبات أن الحادث قد وقع بسبب أجنبي لا يد له في وقوعه أو بسبب خطأ المتضرر نفسه[3].

وينبغي القول أن بداية انطلاق التطور في تحول مسؤولية الناقل إلى مسؤولية عقدية يرجع للفقيه الفرنسي مارك سوزيه وكذلك الفقيه البلجيكي سانتليث اللذان كافحا طويلاً، في أواخر القرن التاسع عشر سيما بعد انتشار النقل بالسكك الحديدية، في البحث عن أفضل السبل لتأمين حماية المسافر من أضرار النقل، فعقد النقل، حسب وجهة نظرهما، يتضمن التزامًا بنقل المسافر

---

[1] P.Chauveau, Droit a`erien, Revue international de droit compare`, Anne`e 1953, p. 201.

[2] د. أبو زيد رضوان، تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص ونظم التأمين عليها، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية عدد 1 س 16، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، 1974، ص4. د. علي البارودي، القانون التجاري (العقود التجارية عمليات البنوك، الأوراق التجارية، الإفلاس)، منشأة المعارف، الاسكندرية، 1963، ص271. د. محمود التلتي، مرجع سابق، ص116. د. محمود جمال الدين زكي، مرجع سابق، ص13-17.

[3] د. حسن علي الذنون، مرجع سابق، ص144-145، وما نقله عن الفقيه الفرنسي Mazeaud في كتابه المبسوط في المسؤولية المدنية ف 154 ، وكذلك د. حسن كيرة، مرجع سابق، ص20. أستاذنا د. فاضل صالح الزهاوي، مرجع سابق، ص219.

وضمان ايصاله سالماً، وإن مسؤولية الناقل تتحقق تجاه المسافر، وليس لمجرد عدم تنفيذ الناقل التزامه بنقل المسافر، بل بإخلاله بضمان سلامة وصول المسافر أيضًا[1].

ولابد من الإشارة، كذلك، إلى سعي الفقه لتأصيل طبيعة التطور الذي أصاب مسؤولية الناقل، وتباينت آراءهم بصدد ذلك واتخذت اتجاهات عديدة وسنعرض لأهم تلك الاتجاهات فيما يلي:

الاتجاه الأول: يؤصل أنصار هذا الاتجاه الطابع العقدي لمسؤولية الناقل استنادًا لإرادة الطرفين المفترضة وباعتبار أن عقد النقل يتضمن التزامًا ضمنيًا، إضافة لبنوده الصريحة بصدد نقل المسافر وايصاله إلى جهة الوصول سالمًا وأن هذا المسافر لم يكن ليختار السفر جوًا ويخاطر بركوب الطائرة لو كان يعلم أن عقد النقل لا يضمن سلامة وصوله وإن هنالك احتمال وصوله معوقًا أو جثة هامدة[2].

وقد تعرض هذا الرأي للانتقاد لعدم جدوى نسبة إرادة مفترضة لأي من المتعاقدين، سيما الناقل الذي لا يمكنه قبول وجود مثل هذا الالتزام المفترض بحقه ولو كان يدور في ذهن الناقل أن المسافر أو القضاء سيستنبطون مسؤوليته من خلال ما ينسب له افتراضًا فسوف يرفض ذلك صراحة على ذلك في العقد[3].

الاتجاه الثاني: ويذهب اتجاه فقهي آخر إلى تأصيل مسؤولية الناقل العقدية على وفق المادة 1147 مدني فرنسي التي أقرت القاعدة العامة في تنفيذ العقود بشكل عام وعالجت مسؤولية المدين عن الإخلال في تنفيذ التزامه التعاقدي[4]، ويرى أنصار هذا الاتجاه امكانية تطبيق هذا النص على عقود نقل الأشخاص بشكل عام، وسريانه بطرق القياس على عقود النقل الجوي، ويزعم القائلون بذلك بأن عقد النقل يفرض على الناقل التزامًا بنقل المسافر وضمان ايصاله سليمًا إلى محطة الوصول، فإذا أصيب المسافر بضرر أثناء نقله جواً فان الناقل يكون قد أخل بالتزامه العقدي أعلاه، ومن ثم تتحقق مسؤوليته التعاقدية ويكون ملزمًا بتعويض المضرر ما لم ينجح في

---

[1] Gold Chmidt, Theorie de l`obligation de Securite`, Lyon 1947, p21.

أشار إليه د. محمود التلتي، مرجع سابق، ص225 وبعدها.

[2] د. محمود التلتي، مرجع سابق، ص225 وبعدها. د. عبد الحكم محمد عبدالسلام عثمان، مرجع سابق، ص30.

[3] د. يحيى البنا، مرجع سابق، ص69. د. صفوت بهنساوي، مرجع سابق، ص73.

[4] يقابل هذا النص المادة (216) بحريني.

دفع المسؤولية عنه بإثبات السبب الأجنبي[1] لكن هنالك من انتقد هذا الاتجاه لعدم امكانية الاستعانة بالمادة 1147 مدني فرنسي لتبرير قيام مسؤولية الناقل بزعم عدم صلاحية تطبيقها في هكذا مجالات، فالنص المذكور يفترض وجود وسريان عقد ذو التزامات محددة بين الطرفين وأخل أحدهما بتنفيذه، بينما نلاحظ في عقود النقل أن النقاش يدور بصدد ماهية التزامات الناقل وعما إذا كان يلتزم بمجرد نقل المسافر وايصاله سالمًا أو يلتزم اضافة لذلك بضمان سلامة وصوله إلى غايته، لكي يصار من بعده إلى البحث في مدى تنفيذه أو الإخلال بتنفيذه، فالمشكلة تكمن في معرفة نطاق التزامات الناقل، أولاً، وليس في تنفيذها[2].

الاتجاه الثالث: مبادئ العدالة

يرى أنصار هذا الرأي أن مبادئ العدالة تفرض على الناقل والمسافر وجوب تنفيذ الالتزامات المترتبة على أي منها بعقد النقل بما يتفق ومبادئ حسن النية، ولا يقتصر التزام الناقل على مجرد نقل المسافر فحسب بل يشتمل على تنفيذ مستلزماته أيضًا وفقًا للقانون والعرف والعدالة وحسب طبيعة الالتزام تطبيقًا لما قررته المادة 1135 مدني فرنسي[3]، ومما لا شك فيه أن قواعد العدالة تقضي أن يكون التزام الناقل مركباً أي مزدوجًا يتمثل بنقل المسافر وما يستلزمه من ضمان ايصال المسافر سالمًا، فإذا لم يتم تنفيذ العقد وفقًا لما تقدم بيانه، فإن الناقل يكون قد أخل بتنفيذ التزامه وتحققت مسؤوليته العقدية وفقًا لذلك[4].

وهنالك من يرى عدم دقة هذا الرأي لأن اللجوء إلى هذا النص لا يكون عند عدم استحضار الطرفين لما يعد من مستلزمات العقد عندما يراد تنظيمه لمسألة معينة ففي هذه الحالة يكون للقاضي السلطة التقديرية، في اكمال إرادة المتعاقدين استناداً لما تضمنه النص المذكور، ولكن لو كان واضحًا جليًا عدم انصراف إرادة طرفي العقد إلى تضمين العقد التزامًا بضمان سلامة وصول المسافر أو أنكر أي منهما وجود مثل هذا الالتزام فلن يكون بمقدور القاضي أن يجعل

---

[1] د. حفيظة السيد حداد، مرجع سابق، ص140. د. سميحة القليوبي، القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1984، ص192. د. محمد موسى ذياب، مرجع سابق، ص71- 74.

[2] د. ثروت الأسيوطي، مرجع سابق، ص143. د. يحيى البنا، مرجع سابق، ص67.

[3] تنص المادة 1135 مدني فرنسي المقابلة للمادة (2/138) مدني مصري والمادة (127) مدني بحريني على أن "لا يقتصر العقد على التزام المتعاقد بما ورد فيه ولكن يتناول أيضاً ما هو من مستلزماته وفق للقانون والعرف والعدالة بحسب طبيعة الالتزام" .

[4] H. et L. Mazeaud et A. Tunc Trait'e th'eorique et pratique de La responsatilite eivil d'eLicutelle et contractuelle ierT. 6EME 1965, p196.

هذا الالتزام في مضمون العقد استنادًا للنص المذكور، لأن نطاق تطبيق المادة المذكورة ينحصر بتكملة إرادة الطرفين المتعاقدين وليس الحلول عوضًا عنها[1].

ويرى البعض إن التزام الناقل بموجب عقد النقل يشتمل على عنصرين مترابطين، فالالتزام بنقل المسافر ينشأ عنه (أو يستتبعه) التزامه بضمان سلامة وصوله إلى جهة الوصول، وأن ذلك يعد أمراً بديهي لا مبرر للبحث عن تأصيله خارج هذا المنظور (الالتزام)، فالمسافر لا يحتاج إلى مجرد الالتزام بنقله دون أن يفترض ذلك بسلامة وصوله، فمن البديهي أن المسافر لم يكن يدور في ذهنه أن يتفق مع الناقل على مجرد نقله إذا لم يكن ذلك العقد يفضي لإيصاله سالمًا معافى.

ومن غير المنطقي افتراض اقتصار التزام الناقل على مجرد نقل المسافر فحسب ولا أهمية لإيصاله حيًا أو ميتًا، وليس من ضرورة أن ينص عقد النقل على الالتزام بالسلامة ما دام أنه يكاد يكون من المسلمات وبما يتفق وطبائع النفس البشرية التي لا تحتاج إلى تأصيل خاص للتوصل إليها[2].

ولذلك كان البعض ينظر إلى إن كلا الالتزامين ذات صلة وثيقة مع بعضهما، فإذا لم يتحقق الالتزام الثاني بإيصال المسافر سالمًا إلى محطة الوصول فلن يكون الالتزام الأول المتمثل بنقل المسافر قد تم تنفيذه وهذا ما يفسر لنا أن مجرد الاخلال بالالتزام الثاني يرتب مسؤولية الناقل العقدية عن اخلاله بتنفيذ كافة الالتزامات التي تضمنها عقد النقل[3].

ثانياً: موقف الفقه الانجلوسكسوني

كان ينظر لمسؤولية الناقل في ظل النظام الانجلوسكوني على أنها مسؤولية تقصيرية مبنية على فكرة الخطأ الشخصي الصادر عن الناقل ، فالناقل يلتزم، فقط، بنقل المسافر إلى جهة وصوله دون ضمان سلامته، وعلى الناقل أن يبذل أثناء تنفيذ عقد النقل العناية المطلوبة منه، فإذا أخل بذلك واستطاع المسافر اثبات هذا الإخلال فقد تحققت مسؤوليته وأصبح ملزمًا بتعويض المسافر، إلا أن ما تقدم بيانه لا يعني حرية الناقل في ايصال الراكب إلى جهة الوصول بغض النظر عما إذا كان سليمًا أو مصابًا أو حتى جثة هامدة، فالقانون كان يفرض على الناقل التزامًا، مستقلاً

[1] د. صفوت بهنساوي، مرجع سابق، ص78– 79. د. يحي البنا، مرجع سابق، ص70.

[2] وبهذا الرأي د. محمود جمال الدين زكي، مرجع سابق، ص228. د. محمود التلتي، مرجع سابق، ص222.

[3] د. إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مرجع سابق، ص270. صفوت بهنساوي، مرجع سابق، ص79.

عن عقد النقل، بضمان سلامة الراكب فإذا لم تتحقق تلك النتيجة فقد افترض القانون تحقق مسؤوليته، فالقانون، إذن، هو المصدر المباشر لهذا الضمان وليس العقد[1].

ويرى البعض في سياق النظر إلى طبيعة مسؤولية الناقل في الفقه الانجلوسكسوني، بحق، أن تنظيم اتفاق النقل الجوي وفق عقود معدة مسبقة (العقود النموذجية) من قبل منظمة الطيران الدولية (الأياتا) التي تتضمن بنوداً ملزمة للطرفين تجعل من مسؤولية الناقل قريبة من الطابع العقدي، وتلقي على الناقل التزامات عقدية في مقدمتها التزامه ببذل أقصى درجات العناية المقررة.

لكن مسؤولية الناقل في ظل هذا النظام لم تبق على هذا القدر من توصيف، وما تتسم به من مظاهر الانحياز للناقلين، فقد تطورت مسؤولية الناقل الجوي إثر ابتكار الفقه الانجلوسكسوني قاعدة قانونية تسمى في اللاتينية Pes Ipsa Loquitur التي تعني أن الشيء يتحدث عن ذاته في الاثبات أو الوقائع تعبر عن نفسها والمبنية على فكرة الإهمال المفترض للناقل وأقرت هذه القاعدة تأصيل مسؤولية الناقل على وفق فكرة الخطأ المفترض، معتبرةً أن مجرد تضرر المسافر أثناء نقله يعد قرينة على خطأ الناقل[2] والتي سبق الإشارة إليها تفصيلاً.

ونرى أن تأصيل مسؤولية الناقل على وفق الخطأ المفترض، بدلاً من فكرة الخطأ الثابت الذي يلقي على المسافر عبء اثبات اهمال الناقل، يمثل تطورًا ملموسًا باتجاه التخفيف عن كاهل المسافر ويعد مؤشرًا على تأصيل هذه المسؤولية وفقًا للطابع العقدي أكثر من الطابع التقصيري الذي اتسمت به مسؤولية الناقل سابقًا، فلم يعد المسافر ملزماً بإثبات اهمال الناقل إذ أصبح مجرد وقوع ضرر للمسافر أثناء النقل قرينة على اهمال الناقل وفي سياق التطور ذهب بعض الفقهاء لا بعد من تطبيق القاعدة عندما اعتبروا أن مسؤولية الناقل العام، دون الناقل الخاص، تكاد وتعد ضمن الإطار العقدي[3] .

---

[1] د. ثروت الأسيوطي، مرجع سابق، ص141. د. يحيى البنا، مرجع سابق، ص83. د. شفيق انور فضل، مرجع سابق، ص91. د. محمد موسى ذياب، مرجع سابق، ص83.

[2] د. صفوت بهنساوي، مرجع سابق، ص31. د. يحيى البنا، مرجع سابق، ص84.

[3] د. حسن كيرة، مرجع سابق، ص17 والمصدر الاجنبي الذي اشار اليه

Van Houtte, La responsabilite civilie dans les transports ae`riens inte`rieurs et internation aux, 1940, pp24-133, No17.

ثالثًا: موقف الفقه الألماني

يرى بعض من الفقه الألماني أن مسؤولية الناقل الجوي تحكمها القواعد العامة للمسؤولية[1] وإن الناقل يلتزم ببذل العناية المطلوبة على وفق ما تقرره المواد القانونية التي تنظمها ومنها أحكام المادة 276 مدني التي تنظم التزامات الأطراف، والمادة 635 مدني الخاص بعقد المقاولة وكذلك المادة (347) تجاري التي تخص الناقلين الذين يمتهنون أعمال النقل والمادة 425 تجاري المتعلقة بعقد النقل البري والنهري والساحلي فهذه النصوص تشير إلى التزام الناقل الجوي ببذل العناية المطلوبة في كل ما يدخل ضمن اطار النقل الجوي ابتداءً من صيانة الطائرة على نحو مستمر وتجهيزها بما تحتاجه قبل الإقلاع واختيار طاقم كفوء لقيادتها وتقرير مسؤوليته عن الاخلال بتلك الالتزامات، ومسؤوليته في ذلك ليست مسؤولية تقصيرية إنما هي مسؤولية ناتجة عن العقد وتبنى على فكرة الخطأ المفترض افتراضًا بسيطًا قابلاً لإثبات العكس، ويعني ذلك أن للناقل إذا أراد التخلص من المسؤولية أن يثبت أنه بذل العناية المطلوبة لتفادي وقوع الحادث لكن ومع ذلك وقع الحادث وما نتج عنه من ضرره.

ونلاحظ أن هذا الاتجاه يكاد يفلح في التوفيق بين مصالح الناقل والمسافر، فهو يعفي المسافر من عبء اثبات وقوع الحادث بسبب خطأ الناقل، كما يمنح الناقل الفرصة للتخلص من المسؤولية عبر السماح له بنفي صدور خطأ عنه أدى إلى وقوع الحادث[2].

ومع مراحل تطور هذه الأفكار والاتجاهات الفقهية، وبعد صدور قانون الملاحة الجوية في سنة 1922 تبنى بعض الفقه الألماني مستعينًا بالمادة (19) من القانون المذكور فكرة الخطر (وتحمل التبعة)[3] لتأصيل هذه المسؤولية واعتبروا مسؤولية الناقل مسؤولية موضوعية تبنى على مجرد تحقق الضرر، ولا يستطيع الناقل دفعها إلا بإثبات خطأ المتضرر فقط، ومسؤولية الناقل على وفق ما تقدم ليست مسؤولية تقصيرية أو عقدية إنما هي مسؤولية قانونية تستمد قواعدها ومشروعيتها من القانون، وهي بعيدة عن اطار الخطأ التقصيري والعقدي، فما دام الناقل يستغل

---

[1] Tauber (Ernest), Op, cit. p666.

مشار اليه لدى، د. فاروق أحمد زاهر، مرجع سابق، ص85،

Koffka- Bodenstein- Koffka, Luftvehrsgeset umd warschauer Athommen- Berlin 1937, p131.

مشار إليه لدى د. ثروت الأسيوطي، مرجع سابق، ص212.

[2] د. ثروت الأسيوطي، مرجع سابق، ص213. د. يحيى البنا، مرجع سابق، ص68.

[3] بحسب هذه القاعدة تعد الطائرة من الأجهزة والأشياء الخطرة التي تحتاج إلى عناية مستمرة وإن استغلالها والاستفادة منها يرتب بالمقابل مسؤولية الناقل عن الأخطار التي تنتج عن ذلك النشاط وعليه تعويض الغير عن الضرر الناتج عن ذلك. وانظر في هذه المسألة د. محمد موسى محمد ذياب، مرجع سابق، ص198.

وسيلة النقل لحسابه ومنفعته فعليه تحمل ما يتمخض عن ذلك من حوادث وأضرار بغض النظر عن تحقق الخطأ في ذلك من عدمه[1] بل ويعد الناقل مسؤولاً عن تعويض المسافر المتضرر حتى لو كان بسبب الضرر القوة القاهرة أو أي سبب أجنبي آخر لا يد له فيه، فهو إذن لا يستطيع الافلات من المسؤولية إلا إذا استطاع اثبات أن الضرر قد حصل بسبب خطأ المسافر نفسه[2] فليس من العدل أن يتحمل المسافر الضعيف الذي لم يكن له دور في وقوع الحادث نتيجة ما حصل من حادث بسبب النشاط الخطر الذي يمارسه الناقل.

وإذا وقع على المسافر ضررًا أثناء النقل دون خطأ من أحد أو من مصدر مجهول فإن العدالة تقضي بتحمل الناقل مستعمل الطائرة تبعه ذلك ما دام هو المستفيد من استغلال الطائرة، فمن يستفيد من مغانم الشيء عليه تحمل مغارمه.

رابعاً: موقف الفقه المصري:

واتجه العديد من الفقه المصري إلى اعتبار التزام الناقل الجوي التزامًا عقديًا يتضمن تحقيق بنتيجة تتمثل بالتزامه ينقل المسافر وضمان سلامته، وإقرار مسؤوليته العقدية عن الأضرار التي تلحق المسافر لمجرد الإخلال بالتزاماته المذكورة، واعتبار مسؤوليته عن ذلك مبنية على فكرة الخطأ المفترض الذي يعفي المسافر من اثبات الخطأ ويلقي على عاتق الناقل اقامة الدليل على أن تضرر المسافر كان بسبب أجنبي لا يد له في حصوله[3].

وإذا كان العديد من الفقه المصري قد استقر على اعتبار مسؤولية الناقل مسؤولية عقدية، فأن هنالك جدلاً في التأصيل القانوني لهذا المسؤولية، فذهب بعض منهم إلى أن اعتبار عقد النقل الجوي من ضمن عقود المقاولات نظرًا لأن التزام المقاول فيها يعد التزامًا عقديًا يهدف لتحقيق نتيجة وأن عقد النقل الجوي يخضع لنفس القواعد وأحكام متشابهة مشتركة، وبالتالي تطبق الأحكام العامة لمسؤولية المقاول العقدية على مسؤولية الناقل العقدية[4].

---

[1] د. طلبة خطاب، المسؤولية المدنية عن ناقل الأشخاص بالمجان، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، 1974، ص399.

[2] د. محمود جمال الدين زكي، مرجع سابق، ص264.

[3] د. محمود جمال الدين زكي، مرجع سابق، ص303. د. محسن شفيق، الوسيط في القانون التجاري، الجزء الثاني، درا الثقافة، القاهرة 1952، ص188-189. د. حسين عامر وعبدالرحيم عامر، مرجع سابق، ص108 . د. ثروت الأسيوطي، مرجع سابق، ص211.

[4] د. مصطفى كمال طه، أصول القانون البحري، مطبعة دار نشر الثقافة، الاسكندرية، 1952، ص373.

وذهبت آراء أخرى لتأصيل مسؤولية ناقل الأشخاص العقدية بالقياس على مسؤولية ناقل البضائع الذي يعد ملتزمًا بنقل البضاعة وضمان سلامة وصولها وأي اخلال بهذه الالتزامات بهذه الالتزامات التعاقدية يرتب مسؤوليته العقدية، ويعد مفترضاً في عدم تنفيذ التزامه ويكون ملزمًا بتعويض المضرر ما لم يتمكن في اثبات أن الحادث قد وقع بسبب أجنبي لا يد له من حصوله، فإذا كانت مسؤولية ناقل البضاعة مسؤولية عقدية فمن باب أولى أن يكون التزام ناقل الأشخاص التزامًا عقديًا يشتمل على نقل المسافر وضمان وصوله سالمًا، فحياة الأشخاص أغلى من البضائع ولذلك يعد الناقل مسؤولاً عن عدم نقل المسافر وضمان سلامته بالقياس على مسؤولية ناقل البضاعة ويكون ملزمًا بالتعويض تطبيقاً ذلك[1].

وينتقد البعض هذا الرأي لأن القياس في هذه المسألة قياساً مع الفارق، فالبضائع المنقولة هي أشياء جامدة وتبقى حيث يضعها الناقل الذي له الإشراف الكامل عليها أثناء النقل دون حراك، فإذا ما تعرضت لضرر فيكون خطأ الناقل مفترضًا، بينما يتمتع المسافر بحرية الحركة داخل واسطة النقل فهو ليس كالوديعة لدى الناقل وقد يتسبب نتيجة ذلك بخطأ ينتج عنه إيذاء نفسه ويتضرر ولذلك فليس من المعقول قياس مسؤولية ناقل البضائع على مسؤولية ناقل الأشخاص[2].

المقصد الثاني: موقف القضاء من الطبيعة العقدية لمسؤولية الناقل الجوي

أولاً: موقف القضاء الفرنسي

إزاء غياب القواعد القانونية التي تنظم قواعد وأحكام النقل الجوي على نحو تفصيلي وخاصة مع حداثة النقل الجوي بالطائرات، فأن القضاء الفرنسي كان ينظر ابتداءً إلى مسؤولية الناقل من خلال القواعد العامة للنقل البري أو النهري ثم اتجه تدريجيًا إلى تغيير توصيفها من الطابع التقصيري لمسؤولية الناقل التي كانت مبنية على فكرة الخطأ واجب الإثبات الذي كانت محكمة النقض، في حينه، قد اسبغته على مسؤولية الناقل إلى الطابع العقدي لهذه المسؤولية واعتبار التزام الناقل التزاماً بنتيجة تتمثل بنقله المسافر وضمان ايصاله سالمًا إحساسًا منها بإنصاف المسافر المتضرر من جراء حوادث الطيران، فأن لم تتحقق هذه النتيجة اعتبر الناقل مخلاً بتنفيذ التزاماته وتحققت مسؤوليته العقدية التي تبنى على فكرة الخطأ المفترض.

---

[1] د. حسين عامر وعبدالرحيم عامر، مرجع سابق، ص108. د. محمد صالح، القانون التجاري، طبعة 4، مطبعة الاعتماد، القاهرة، 1963، ص100.

[2] د. يحيى البنا، مرجع سابق، ص69. د. صفوت بهنساوي، مرجع سابق، ص75.

ولا شك أن التحول الصعب في القضاء الفرنسي لم يحصل فجأة وعلى نحو ارتجالي، فقد حصل هذا التطور بمساندة الفقه واصراره على قبول مبدأ تحقق مسؤولية الناقل العقدية المبنية على أن مجرد وقوع الحادث يُعد قرينة على افتراض خطأ الناقل بعد أن بدأ واضحًا قصور الاستناد إلى مسؤولة الناقل التقصيرية المبنية على اهمال الناقل في التزاماته والتي يناط عبء اثباته بالمسافر المتضرر الذي كثيرًا ما يعجز عن ذلك وبالتالي يفشل في مطالبته بالتعويض، وبعد تزايد حوادث الطريان وبقصد السعي لتوفير الحماية القانونية للمسافر.

ولعل من المفيد مواكبة تطور موقف القضاء الفرنسي بصدد تأصيل مسؤولية الناقل الجوي التقصيرية المستندة لنص المادة 1382 مدني وتحوله إلى مسؤوليته العقدية المؤسسة على عقد النقل والتزام الناقل بتنفيذه وضمان نقله المسافر سالمًا معافى إلى الجهة المتعاقد عليها وفق أحكام المادة 1147 مدني فرنسي[1] وذلك سنعرض لهذا التطور القضائي حسب التسلسل التاريخي لصدور تلك الأحكام والتي كنا أشرنا لبعضها سابقًا والتي كانت محكمة النقض الفرنسية ابتداءً تؤصل مسؤولية الناقل على أنها مسؤولية تقصيرية، إلا أن بوادر التحول إلى الطابع العقدي لمسؤولية الناقل مطلقاً، قد انطلقت من محاكم الموضوع الفرنسية فقد حاولت بعض محكمة الموضوع التصدي لهذا للموقف السابق المتشدد لمحكمة النقض الفرنسية ومنها، على سبيل المثال، محكمة السين التجارية التي أصدرت حكماً بتاريخ 1885/4/13 اعتبرت بموجبه أن هنالك التزامًا على الناقل (ناقل بري) بموجب عقد النقل يتضمن نقل المسافر وضمان سلامته حتى محطة الوصول.

ثم اقتفت محكمة باريس أثرها بقرار صادر عنها بتاريخ 1892/7/27 اعتبرت فيه أن مسؤولية الناقل يحكمها عقد النقل المبرم بينه والمسافر، وأعقبتها في تبني هذا الاتجاه محكمة بو Pau الفرنسية حيث أصدرت في 1910/2/2 حكمًا تصدت فيه لاتجاه محكمة النقض بصدد مسؤولية الناقل التقصيرية معتبرة مسؤولية الناقل عقدية تتبع من عقد النقل الذي يفرض التزامًا محددًا بضمان سلامة وصول المسافر، وأنه في حالة عدم وجود هذا الاتزام فلن يجازف مسافر واحد بركوب أي من وسائط النقل[2].

إلا أن محكمة النقض الفرنسية التي كانت مصرة على موقفها بصدد مسؤولية الناقل التقصيرية سرعان ما تصدت لهذا الاتجاه المتطور ونقضت تلك الأحكام وفرضت على محاكم الموضوع

---

[1] د. فاروق أحمد زاهر، مرجع سابق، ص75-76.

[2] د. محمد علي عمران، الالتزام بضمان السلامة وتطبيقاته في بعض العقود، دراسة فقهية وقضائية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1980، ص178. د. عبد الحكم محمد عبدالسلام عثمان، مرجع سابق، ص 26.

وجهة نظرها[1] بالإصرار على اعتبار مسؤولية الناقل ذات طابع تقصيري وهو أمر كان محط نقد فقهي متزايد[2].

وهذا ما دفعها لتعديل موقفها تجاه الموضوع حيث بدأت تنظر لمسؤولية الناقل من خلال عقد النقل الذي ينشئ على عاتق الناقل العديد من الالتزامات في مقدمتها التزامه بنقل المسافر والتزامه بضمان سلامة وصوله واعتبرت مسؤولية الناقل عن تضرر المسافر جراء حصول حادث أثناء النقل مسؤولية عقدية يحكمها عقد النقل[3].

وقد تبلور تحول موقف النقض الفرنسي في أحكام عديدة أصدرتها في الفترة من 1911 وحتى 1913 وعلى أثر ذلك استقرت على تأصيل مسؤولية الناقل أنها مسؤولية عقدية يحكمها عقد النقل والالتزامات الناتجةعنه.

فقد أصدرت المحكمة المذكورة خلال هذه الفترة بعض الأحكام التي كان منها الحكم الصادر في 1911/11/21 في قضية تتعلق بنقل بحري أرست به قواعد الطبيعة العقدية لمسؤولية الناقل والذي قضت بموجبه بأن عقد النقل يتضمن التزامًا بنقل المسافر وبضمان سلامته حتى وصوله[4].

وأكدت محكمة النقض الفرنسية اتجاهها في الحكم الثاني الذي أصدرته بتاريخ 1913/1/27 بقضية نقل بحري أيضًا والذي قضت فيه بأن عقد النقل بين المسافر والناقل هو الأساس في تحديد طبيعة مسؤوليته الناقل ولا مجال لإعمال قواعد المسؤولية عن الفعل الضار (التقصيرية) وأن تنفيذ عقد النقل يفرض على الناقل التزامًا بنقل المسافر وضمان وصوله سالمًا إلى محطة الوصول[5] ويستمد هذا الالتزام قوته من العقد وحسن نية المتعاقدين بوجوب تنفيذ بنود العقد وما يعد من مستلزماته وفق القانون العرف والعدالة، ومن سلطة القاضي في حماية حقوق المسافر المتضرر والموازنة بين حقوقه كشخص ضعيف تجاه الناقل وبين مركز الناقل القوي، فالمسافر يهدف من تعاقده مع الناقل وبين مركز الناقل ايصاله إلى محطة الوصول سالمًا، ولو كان اتضح له خلاف ذلك لما فكر في السفر[6].

---

[1] د. عبد الحكم محمد عبدالسلام عثمان، مرجع سابق، ص23. د. محمود التلتي، مرجع سابق، ص228.

[2] د. فاروق أحمد زاهر، مرجع سابق، ص65 . د. عبد الحكم محمد عبدالسلام عثمان، مرجع سابق، ص66.

[3] د. عبد الحكم محمد عبدالسلام عثمان، مرجع سابق، ص66.

[4] الحكم مشار إليه لدى د. محمود التلتي، مرجع سابق، ص228.

[5] د. محمود التلتي، مرجع سابق، ص230.

[6] د. صفوت بهنساوي، مرجع سابق، ص70و84.

وفي سياق تطور اتجاه القضاء الفرنسي وارساءه لفكرة المسؤولية العقدية للناقل الجوي أصدرت محكمة السين في 12/18/ 1922، حكمًا يعد الأول بصدد النقل الجوي وتحديداً في مسؤولية الناقل الجوي للمسافرين طبقت بموجبه القواعد العامة المقررة في المسؤولية العقدية وأرست بمقتضاها المسؤولية العقدية للناقل الجوي[1].

كما أصدرت محكمة فيين الفرنسية الابتدائية حكمًا بتاريخ 1924/12/4 قضت بموجبه بأن عقد النقل يرتب التزامات على عاتق النقل بغض النظر عن وسيلة النقل باعتبار أن القضاء قد استقر على فرض التزام ضمان السلامة على الناقل وأشارت بحكمها إلى قانون الملاحة الجوية الصادر في 1924/5/31 الذي جعل مسؤولية الناقل مسؤولية مفترضة[2].

وأيدت محاكم الاستئناف الفرنسية اعتبار مسؤولية الناقل مسؤولية عقدية تنظمها المادة 1147 مدني التي تفرض على الناقل تنفيذ التزاماته وتحقق مسؤوليته العقدية إن أخل بتنفيذها تجاه المسافر، فعلى سبيل المثال نجد أن محكمة استئناف جريتوبل بحكم صادر عنها بتاريخ 1925/3/25 قد اعتبرت التزام الناقل بضمان سلامة ايصال المسافر مبدأ يسري على جميع عقود النقل وأنه ينطبق خصوصًا على النقل الجوي لعدم معرفة الجمهور الكثير عن مخاطر النشاط الجوي مما يتطلب توفير سبل الحماية للمسافر[3].

واتبعت محكمة استئناف باريس ذات النهج عندما أصدرت بتاريخ 1925/11/28 اعتبرت فيه مسؤولية الناقل مسؤولية عقدية. وتوجت محكمة النقض هذا الاتجاه في أكثر من حكم صدر عنها، منها الحكم الذي أصدرته بتاريخ 1930/5/12 الذي اعتبرت فيه أن عقد النقل الجوي ينطوي على التزام الناقل بضمان سلامة المسافر، فإذا تضرر المسافر أثناء سفره فيكون الناقل مخلاً بالتزاماته ويكون مسؤولاً عن عدم تحقق النتيجة[4].

---

[1] د. شفيق أنور فضل، مرجع سابق، ص17. والحكم مشار إليه أيضاً لدى د. محمود عبد الجواد، مرجع سابق، ص17.

[2] د. فاروق أحمد زاهر، مرجع سابق، ص66 هامش3.

3 د. فاروق أحمد زاهر، مرجع سابق، ص66 هامش4.

[4] د. فاروق أحمد زاهر، مرجع سابق، ص66 هامش 2، حكم محكمة النقض الفرنسية، الغرفة المدنية، منشور في دالوز 1932، ص397، وتعليق الفقيه الفرنسي ريبير عليه، ويراجع مازو وتنك المطول في المسؤولية المدنية الجزء الأول بند 154 مشار إليه في محمود جمال الدين زكي، مرجع سابق، ص222، هامش 14، وص227، هامش42.

ورسخت المحكمة المذكورة المبدأ الذي تبنته بصدد مسؤولية الناقل العقدية بحكم آخر في 1930/7/21.[1]

ثم أعقبته بحكم ثالث أصدرته في 1931/2/11 ليستقر بذلك اتجاهها باعتبار مسؤولية الناقل مسؤولية عقدية مصدرها العقد بموجبه يلتزم الناقل، بنتيجة تتمثل بضمان سلامة وصول المسافر إلى جهة الوصول بوصفه التزاماً يتفق مع طبيعة عقد النقل وغايته[2].

ورسخت محكمة النقض الفرنسية اتجاهها العقدي للمسؤولية بحكم ثالث صدر عنها في 1931/4/21 أكدت فيه طبيعة مسؤولية الناقل العقدية والتزامه النابع عن العقد، بضمان سلامة المسافر، كما تطرقت فيه لسبل اعفاء الناقل من مسؤوليته العقدية[3].

ثانياً: موقف القضاء الانجلوسكسوني

كان القضاء الانجلوسكسوني يلقي على عاتق المسافر المتضرر عبء اثبات خطأ الناقل واهماله الذي سبب الحادث، بوصفه خطأ واجب الاثبات، إلا أن اتجاه القضاء المذكور لم يستقر طويلاً بأحكامه بصدد مسؤولية الناقل على هذا النهج، فقد واكب تزايد نشاط النقل بشكل عام والنقل الجوي بشكل خاص، ومن الناحية الأخرى صعوبة تحميل المسافر المتضرر عبء اثبات خطأ الناقل وتسببه في وقوع الحادث والذي غالبا ما يؤدي إلى عجز المسافر عن ذلك وبالنتيجة ضياع حقوقه. وقد تولى القضاء البحث عن سبل جديدة متطورة بهدف التيسير على عاتق المسافر المتضرر وتوفير قدر أكبر من الحماية القانونية له، عبر تخفيف عبء الإثبات عنه بل ونقله عن كاهل المتضرر وتحويله على عاتق الناقل، إذ يعد الناقل مخطئاً بمجرد وقوع الحادث الذي نجم عنه الضرر وخطأه. بذلك يعد خطأ مفترضاً، ويتحمل المسؤولية عن تضرر المسافر بمجرد وقوع الحادث ما دام كان المسافر، أثناء السفر، ملتزماً بقواعد النقل ولم يصدر عنه أي خطأ أدى إلى الضرر به، وما دام كان تحت رعاية وإشراف الناقل بل وحتى لو كان سبب الحادث مجهولاً.

---

[1] الحكم مشار إليه لدى د. عبد الحكم محمد عبدالسلام عثمان، مرجع سابق، ص34، هامش21.

[2] د. محمود التلتي، مرجع سابق، ص222. د. حسن كيره، مرجع سابق، ص21. وكذلك الأحكام مشار إليها لدى د. عبد الحكم محمد عبدالسلام عثمان، مرجع سابق، ص24 و25، هامش20.

[3] ومما جاء في حيثيات الحكم أن الشركة الناقلة لم تتمكن من اثبات وقوع الحادث بسبب أجنبي لا يمت إليها بصلة، ولذلك تكون مسؤولة وفق قواعد المسؤولية العقدية المقررة في المادة 1147 مدني فرنسي الحكم منشور في سيري 1914، ص20، مشار إليه لدى د. عبد الحكم محمد عبدالسلام عثمان، مرجع سابق، ص34.

وكان مما شجع القضاء الانجلوسكوسني على تبني هذا الاتجاه المتطور في المسؤولية تلك القاعدة التي ابتكرها الفقه والتي سميت بقاعدة الأشياء تتحدث عن نفسها أو الاثبات وفق الدليل الظاهر التي أشرنا إليها سابقاً، وقد استعان القضاء بتلك القاعدة، في تلك المرحلة الزمنية، لإثبات أن مجرد تضرر المسافر أثناء نقله حتى لو كان سبب الضرر مجهولاً يعد قرينة على خطأ المسافر ومسؤوليته عن الحادث، فلولا اهمال الناقل لما وقع الحادث[1]. وكان ذلك إحدى ثمرات التطور القضائي التي وسعت من نطاق مسؤولية الناقل انتصاراً لحماية المسافر المتضرر وضمان حقوقه على نحوٍ وقاربت به مسؤولية الناقل العقدية.

ولم يكترث القضاء المذكور في التمييز بين مسؤولية الناقل العام والناقل الخاص، عند تأصيله لهذه المسؤولية بل أنه اعتبر، لأعمال قواعد المسؤولية، الناقل من فئة الناقل الخاص حتى لو كان الناقل من فئة الناقل العام تغليباً منه لإرادة الطرفين وحريتهما في التعاقد مع المسافر ووضع الشروط التي يشائها والتي من شأنها اضفاء المزيد من الحماية للناقل الجوي ومراعاته على حساب المسافر[2].

وبناء على ما تقدم أعلاه يمكننا القول أن هنالك ما يشير إلى أن القضاء الانكليزي وعند تحديده مسؤولية الناقل لم يتجاهل الطابع العقدي لهذه المسؤولية، ومن الدلائل على ذلك تغليب ارادة الطرفين على قواعد النظام العام[3] واقامة مسؤولية الناقل على فكرة الخطأ المفترض وجواز الاتفاق على العديد من الشروط والتحفظات كإعفاء الناقل من المسؤولية شرط أن تكون مثبتة في عقد النقل بشكل واضح بحيث يمكن للمسافر الاطلاع عليها[4].

ومما لا شك فيه أن اجازة هذه الاتفاقيات تعد في قمة مظاهر حرية التعاقد الذي يعتد به القضاء الانجليزي الذي ينظر لعقد النقل الجوي على أنه من فئة العقود الرضائية، رغم احتوائه على بعض الشروط النموذجية المعدة من قبل منظمة الطيران المتخصصة (الاياتا) وبعض الشروط والقيود الأخرى.

---

[1] راجع ص40 من الرسالة.

[2] د. عبد الحكم محمد عبدالسلام عثمان، مرجع سابق، ص44. د. شفيق أنور فضل، مرجع سابق، ص42.

[3] د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص193. د. فاروق زاهر، مرجع سابق، ص49.

[4] Fosbroke-Hobbes V. air work and British American Air Serviees, 1937, All England reports, p108.

مشار اليه لدى د محسن شفيق، مرجع سابق، ص42، هامش3.

ومثل هذه الاتفاقيات والاشتراطات لا تكون إلا في اطار المسؤولية العقدية التي تنبثق عن ارادة الطرفين وتغليبها على قواعد النظام العام، والتي لا وجود لها في الطابع التقصيري لمسؤولية الناقل[1] ولذلك يرى البعض من الفقه أن الناقل وسواء أكان يتولى نقل البضائع أم الأشخاص يكونوا مسؤولاً عن الحوادث وتعد مسؤولية تعاقدية[2].

وإزاء ذلك يمكننا القول بأن القضاء الانكليزي على الرغم أنه يضفي الطابع التقصيري على مسؤولية الناقل ويؤسسها على فكرة الخطأ فانه لم يبتعد كثيراً عن قواعد المسؤولية العقدية ولم ينأى بأحكامه عن محاولة التوفيق بين دور وحرية الأطراف في إبرام العقد وما تضمنه تبعاً لذلك بين التزامات الناقل ببذل عناية تتمثل بمجرد ايصال المسافر دون التزامه بضمان سلامته لأن هذا الضمان يقرره القانون وليس العقد.

ثالثاً: موقف القضاء الألماني

يستنبط البعض من خلال أحكام القضاء الألماني أن القضاء المذكور كان حتى صدور قانون الملاحة الجوية سنة 1922 يعد الناقل ملزماً تجاه المسافر بنقله وايصاله سالماً، وأي مساس، بنتيجة النقل، بجسمه يعد مخالفة لأحكام العقد[3].

ويكاد يكون القضاء الألماني ومنذ سنة 1881[4] مستقراً مبدئياً على اعتبار الناقل، مطلقًا، ملزمًا بكفالة سلامة المسافر ومسؤولاً عن تعويضه عن الأضرار التي لحقت به جراء النقل استناداً إلى القواعد العامة لعقود النقل البري والنهري التي تعد الناقل مسؤولاً بموجب العقد عن أخطائه في ذلك، وعلى الناقل أن أراد دفع المسؤولية اثبات نفي الخطأ عنه[5] التي اقتبس القضاء منها قواعد

---

[1] د. يحيى البنا، مرجع سابق، ص74.

Malcolm A. Clarke: Contracts of carriage by Air, second edition, Lloyd's List, London 2010, p131.

[2] ليموان، بند 749، مشار اليه لدى د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص190.

Zoghbi Henry, La responsabilite` aggravee` du transporteur ae`rien "De Varsovie a` la Haye par Paris et Rio de Janeiro". Beyrouth 1960. No 15, p33.

نقلاً عن د. محمد موسى ذياب، مرجع سابق، ص86. د. يحيى البنا، مرجع سابق، ص86.

[3] حكم محكمة الرايش في 1916/10/17 المشار إليه لدى د. ثروت الأسيوطي، مرجع سابق، ص138.

[4] حكم محكمة الرايش في 1881/4/22 المشار إليه لدى د. ثروت الأسيوطي، مرجع سابق، ص138، هامش2.

[5] مشار إليه لدى د. فاروق أحمد زاهر، مرجع سابق، ص85.

مسؤولية الناقل الجوي، ففي قضية كان أحد المسافرين قد توفي نتيجة حادث طيران ودفعت شركة التأمين المختصة التعويض لأقارب المتوفى، ثم رجعت شركة التأمين على الناقل لمطالبته بالتعويض المسدد استناداً لما ورد في لائحة التأمين التي تنص على أن التعويض المستحق للمتوفى يجد سنده طبقاً لأحكام المادة 1542 من لائحة التأمين، إلا أن المحكمة الألمانية قررت أن الحق في التعويض يستند إلى عقد النقل وارادة الطرفين المتعاقدين وشروطهما وليس إلى نص القانون وأن الحق في التعويض المستحق الذي ينظمه القانون بناء على عقد النقل يكون دائماً ذا طبيعة تعاقدية[1].

وهنالك من يرى أن القضاء الألماني كان قد سمح للمضرور الخيار في المطالبة بالتعويض عن الضرر الذي أصابه استناداً لقواعد المسؤولية العقدية أو التقصيرية، وطبقاً لما يعرف بمبدأ إزدواجية المسؤولية [2].

كما يلاحظ، مما سبق بيانه، أن القضاء الألماني وبعد صدور قانون الملاحة الجوية في 1922 اتجه للحكم على الناقل الجوي بمجرد وقوع الحادث وتضرر المسافر بغض النظر عن سبب وقوع الحادث، ولم يعف الناقل من مسؤوليته عن ذلك إلا إذا تمكن من اثبات أن خطأ المسافر كان هو السبب في تضرره وبذلك ساير القضاء الألماني المشرع الألماني في اقامة مسؤولية الناقل على فكرة الخطر[3].

رابعاً: موقف القضاء المصري

كان القضاء المصري في البدء، إسوة بالقضاء الفرنسي، ينظر لمسؤولية الناقل على أنها مسؤولية تقصيرية مبنية على فكرة خطأ الناقل الذي يتحمل المسافر عبء اثباته، وهو ما كان يشكل عبئاً ينوء به المسافر ويؤدي إلى ضياع حقوقه في التعويض.

لذلك فقد استشعر القضاء المصري خطورة ذلك وتأثيره سلباً على حقوق المسافر المتضرر وعدم جدوى التقيد بقواعد المسؤولية التقصيرية التي أصبحت قاصرة عن مسايرة التطور الذي أصاب

---

[1] الحكم مشار إليه لدى د. عائشة فضيل، مرجع سابق، ص145.

[2] د. محمود جمال الدين زكي، مرجع سابق، ص233. د. ثروت الاسيوطي، مرجع سابق، ص63 واشارته لحكم محكمة الرايش في 1929/3/11.

[3] د. ثروت الأسيوطي، مرجع سابق، ص54،55 والأحكام القضائية التي أشار إليها في هامش ص55 ومنها حكم محكمة آمدن الجزئية في 1926/3/10 وحكم محكمة برلين الابتدائية في 1929/2/5 وحكم محكمة شتوتغارت في 1932/5/6.

النقل بشكل عام والنقل الجوي بشكل خاص، وبهدف توفير أقصى درجات الحماية القانونية الممكنة للمسافر[1].

وإزاء ما تقدم بدأ القضاء المصري بالتخلي عن تطبيق قواعد المسؤولية التقصيرية وتخفيف عبء اثبات الخطأ عن كاهل المسافر وهذا ما حدا به إلى تطبيق قواعد المسؤولية العقدية حماية لحقوق المسافر وباعتبار أن عقد النقل يفرض التزامات على عاتق الناقل في مقدمتها التزامه بنقل المسافر وايصاله سالماً إلى محطة الوصول، وأن التزامه بذلك التزاماً بنتيجة، فإذا لم تتحقق هذه النتيجة فيكون الناقل قد أخل بالتزامه التعاقدي وبالتالي يعد مسؤولاً عن تعويض المسافر وفق قواعد المسؤولية العقدية التي تنهض بحق الناقل بمجرد اثبات المسافر لعقد النقل وأن الضرر الذي أصابه كان أثناء النقل.

وتأييداً لهذا الاتجاه أصدرت محكمة الاستئناف المختلطة حكماً بتاريخ 1886/12/23 أعفت فيه المسافر المتضرر من اثبات خطأ الناقل، الذي كان ناقلاً برياً، ومعتبرة أن مسؤوليته العقدية تنعقد بمجرد ثبوت عقد النقل ووقوع الحادث واصابة المسافر[2] واستندت المحكمة في حكمها إلى القواعد العامة لعقود النقل التي تفرض على الناقل بنقله وايصاله ولربما، قياساً على القواعد العامة التي تنظم عقد نقل البضائع.

وأصدرت محكمة الاستئناف المختلطة حكماً آخراَ في 1900/2/15 يقضي بمسؤولية الناقل عن الأضرار الجسمانية للمسافر نتيجة حادث أصابه أثناء النقل ولم تلتفت المحكمة إلى دفاع الناقل بأنه بذل العناية اللازمة لمنع وقوع الضرر واعتبرت أن المسؤولية العقدية تدرأ عنه فقط عند اثباته أن الحادث وقع بسبب خطأ المتضرر أو بفعل قوة قاهرة لا يد للناقل فيها[3].

ورغم أن القضاء المصري قد تراجع عن اتجاهه المذكور ومن ثم العودة إلى تطبيق قواعد المسؤولية التقصيرية تأثراً باتجاهات محكمة النقص الفرنسية الي كانت تفرض على الناقل

---

[1] د. محمود التلتي، مرجع سابق، ص212.

[2] د. إبراهيم الدسوقي أبوالليل، مرجع سابق، ص32-33. د. محمد حمزة، مرجع سابق، ص31. الحكم مشار إليه من د. إبراهيم الدسوقي ومنشور في المجموعة الرسمية للمحاكم المختلفة السنة 12 ص57 وهو أول حكم يقضي بمسؤولية الناقل، بالسكك، عن ضمان سلامة وصول الناقل إلى محطة الوصول.

[3] الحكم منشور في مجلة التشريع والقضاء. وانظر العديد من الأحكام القضائية المختلطة س12، ص120 بهذا الخصوص في مؤلف د. محمود التلتي، مرجع، سابق، ص280، الحكم مشار إليه لدى د. محمود التلتي، مرجع سابق، ص105، هامش2.

الحرص والحذر وفق معيار الرجل العادي الذي تقرره المسؤولية التقصيرية[1] إلا أن هذا العدول لم يستمر وقتاً طويلاً، إذ عاد القضاء المصري لتطبيق قواعد وأحكام المسؤولية العقدية على حوادث النقل وتقرير مسؤولية الناقل بمجرد اخلاله بنقل المسافر وضمان سلامة وصوله، حيث أصدرت محكمة القاهرة الجزئية المختلطة حكماً بتاريخ 1932/3/1 قضى بمسؤولية الناقل العقدية وفق أحكام العقد، ثم أعقبتها محكمة الاستئناف المختلطة في حكم أصدرته في عام 1935 بتأييد ذات الاتجاه العقدي لمسؤولية الناقل[2].

واستقر القضاء المصري على تأصيل مسؤولية الناقل وفق المنظور العقدي وتحميل الناقل استناداً لعقد النقل التزاماً بنقل المسافر وضمان وصوله سالماً، وذلك في الحكم الصادر عن محكمة النقض المصرية الصادر بتاريخ 1942/12/18 الذي قضى بان عقد نقل الأشخاص يلقي على عاتق الناقل التزاماً بضمان سلامة الراكب وايصاله إلى الجهة المتفق عليها سليماً معافى وأن التزامه بذلك التزاماً بتحقيق نتيجة، فإذا أصيب المسافر كان له أن يثبت عقد النقل وأنه أصيب بأضرار أثناء تنفيذ العقد، وإذا ثبت ذلك فأن الناقل يعد مخلاً بالتزاماته وتتحقق ضده المسؤولية دون الحاقه للخوض في اثبات صدور خطأ عنه أم لا؟ ولن يستطيع الناقل درء المسؤولية عنه إلا إذا اثبت أن الحادث نشأ عن قوة قاهرة أو بفعل المضرر نفسه أو خطأ من الغير[3].

وأستمر القضاء المصري باعتبار مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية عقدية أساسها الخطأ المفترض وذلك في الحكم الذي أصدرته برقم الطعن 1965 جلسة 1985/2/12[4].

---

[1] د. حسين عامر و عبدالرحيم عامر، مرجع سابق، ص108. د. سليمان مرقس، مرجع سابق ، ص83.

[2] الأحكام مشار إليها لدى د. إبراهيم الدسوقي ابوالليل، مرجع سابق، ص35.

[3] الحكم منشور في المجموعة الرسمية للمحاكم المختلطة سنة 43، ص38، ويلاحظ أن محكمة النقض المصرية قد أصدرت هذا الحكم قبل انضمام مصر لاتفاقية وارسو سنة 1955.

[4] الحكم منشور في مجموعة أحكام النقض المصرية، مدني، السنة السادسة والثلاثون، ج1، ص253.

المطلب الثاني

طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في ظل اتفاقية وارسو 1929 والاتفاقيات والبروتوكولات الدولية اللاحقة لها

سنقسم هذا المطلب إلى فرعين نتناول في الفرع الأول طبيعة مسؤولية الناقل الجوي وفق اتفاقية وارسو ونخصص الفرع الثاني لعرض طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في الاتفاقيات الدولية اللاحقة.

الفرع الأول

طبيعة مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية وارسو 1929

تعد اتفاقية وارسو (فارصوفيا) أحد مظاهر التطور الذي أصاب مسؤولية الناقل الجوية، وهي ثمرة من ثمار المشتغلين بمجال النقل الجوي الدولي على صعيد المجتمع الدولي، ولدت بعد أن استحضر العديد من المسؤولين والمختصين في بعض الدول الحاجة الماسة لقواعد قانونية تنظم عمليات النقل الجوي وتحدد أوجه نشاطه وآثاره، سيما بعد تزايد اللجوء إلى هذا النوع من النقل وكثرة استخدام الطائرة كوسيلة سريعة وسهلة والأخذ بنظر الاعتبار ما صاحب ذلك من كوارث ومصائب لحقت بأولئك المسافرين ممن كانوا ضحية الطيران المأساوية.

وبقصد البحث عن سبل حماية حقوق أولئك المضرورين من تلك الحوادث الجوية من الناقلين الذين كانوا يحاولون التنصل عن مسؤوليتهم تجاههم ومحاولة تضييع حقوقهم وحقوق عوائلهم[1].

وفي سبيل إيجاد حلول قانونية تكفل تلك الحماية وتنظم القواعد القانونية لها فقد انطلقت الشرارة الأولى لهذه المسيرة من فرنسا حيث بادر رئيس وزرائها في عام 1923 بأعلام الدول المعنية بأنه قدم مشروع قانون لتنظيم مسؤولية الناقل الجوي وتوجيه الدعوات لهم للحضور إلى باريس للمشاركة في إعداد ودراسة ومناقشة إبرام اتفاقية دولية تنظم هذه المسؤولية وتلملم شتات القواعد المتناثرة في القوانين الداخلية ووضع القواعد القانونية الموحدة التي تحمي المسافر وفي الوقت نفسه لا تفرط بمصالح الناقلين الذين كان ينتابهم الخوف من ولوج هذا النشاط الجديد والمخاطرة بالاستثمار به، واستجابة لتلك الدعوة فقد حضر الاجتماع مندوبين عن 43 دولة، من بينها مصر، من المختصين على الصعيد القانوني والفني وتم دراسة المشروع السابق ومناقشته.

[1] د. صفوت بهنساوي، مرجع سابق، ص69. د. محمود التلتي، مرجع سابق، ص74.

وفي سنة 1928 وبعد مزيد من الدراسة تم إعداد مشروع اتفاقية جديد وتم عرض هذ المشروع بتاريخ 1929/10/12 أثناء انعقاد المؤتمر الثاني في فارسوفيا (وارسو) وتم مناقشة المشروع ووافق المجتمعون بعد إجراء بعض التعديلات على الاتفاقية التي اشتملت على 41 بنداً مع ملحقات إضافية وأطلق عليها اتفاقية وارسو بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي وتم التوقيع عليها من ممثلي (30) دولة على أن يبقى المجال مفتوحاً لأي دولة ترغب بالانضمام إليها (1) ودخلت مرحلة التنفيذ في 1933/2/13 وبلغ عدد الدول المنظمة إليها ما يزيد عن 150 دولة[1] كان منها مملكة البحرين التي انضمت إليها في مايو/ 2000.

وقد ولدت اتفاقية فارسوفيا من رحم اتجاهات متعددة ومتباينة في تحديد طبيعة مسؤولية الناقل، فقد سعى المشاركون فيها جاهدون لإرساء دعائم نظام موحد بهدف إيجاد قواسم مشتركة، ولربما موحدة تساعد في تحديد طبيعة مسؤولية الناقل، وفي الوقت نفسه العمل على إيجاد موازنة بين مصالح الناقلين وتشجيعهم على استمرار نشاطهم وتطويره وبين مصالح المسافر الذي أصابه الضرر نتيجة سفره بالطائرة وتوفير المزيد من الحماية القانونية التي تمكنه من الحصول على حقوقه.

ويرى العديد من الفقه[2] أن اتفاقية وارسو وفي ظل سعيها لتحديد طبيعة مسؤولية الناقل كان عليها للتوفيق بين 3 اتجاهات، سبقت صدور الاتفاقية، كانت تتنازع فيما بينها لتحديد طبيعة هذه المسؤولية وهي:

الاتجاه الأول(اللاتيني): تبنت هذا الاتجاه فرنسا والعديد من دول القانون المكتوب التي ترى تحديد طبيعة مسؤولية الناقل وفق قواعد المسؤولية العقدية التي تلقي على عاتق الناقل بموجب عقد النقل، التزاماً بنقل المسافر وإيصاله إلى محطة الوصول سالماً معافى، والتزامه بذلك التزاماً بنتيجة، وبموجب ذلك تتحقق مسؤولية الناقل الجوي حال الإخلال بهذا الالتزام، ولا يستطيع الناقل الفكاك من مسؤولية إلا بإثبات أن الضرر الذي أصاب المسافر كان بسبب أجنبي لا يد له فيه أو بسبب خطأ المسافر المتضرر.

الاتجاه الثاني(الانجلوسكسوني): وهو الاتجاه الذي تبنته دول القانون العام (غير المكتوب) أي دول النظام الانجلوسكسوني، وحسب هذا الاتجاه فأن مسؤولية الناقل تعد ذات طبيعة تقصيرية مبنية على فكرة الخطأ والإهمال في بذل الناقل العناية المطلوبة منه أثناء تنفيذ عقد النقل ومنها

---

[1] د. فاروق أحمد زاهر، مرجع سابق، ص212. أستاذنا د. فاضل الزهاوي، مرجع سابق، ص218.
Malcolm A. Clarke. Op. cit. p133.

[2] د. سميحة القليوبي، مرجع سابق، ص140. د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص193 وما بعدها.

وصول المسافر إلى محطة الوصول سالماً، فإذا حصل ضرر أصاب المسافر أثناء الرحلة فإن عليه عبء إثبات تقصير وإهمال الناقل سواءً أكان عاماً أو خاص استناداً للقواعد العامة في المسؤولية[1] فإذا أخفق المسافر في إثبات ذلك فلا يكون له المطالبة بالتعويض.

الاتجاه الثالث: وبحسب هذا الاتجاه الذي أقرته العديد من التشريعات الأوربية كالتشريع الألماني والسويسري فإن مسؤولية الناقل مبنية على فكرة الخطر (تحمل التبعية) وهي التي يطلق عليها المسؤولية الموضوعية أو المادية ولا يكترث هذا الاتجاه كثيراً بالنظر عما إذا كانت طبيعة مسؤولية الناقل ذات طابع تقصيري أو كانت مسؤولية عقدية، فهو يعتبر الناقل مسؤولاً بقوة القانون عن الضرر الذي يصيب المسافر وعليه تحمل تبعه الحادث ثبت المسافر عقد النقل وحصول الضرر أثناء تنفيذه والعلاقة السببية بين حصوله وبين فعل الناقل، ولذلك لا يكون لهذا الطرف الأخير التنصل عن مسؤولية إلا إذا اثبت أن الضرر قد تنتج عن خطأ المسافر نفسه[2].

وفي خضم هذه الاتجاهات المتعارضة كان على دول اتفاقية وارسو المفاضلة بينهما وتبنى موقفاً موحداً، أو على الأقل يضيق الفجوة، بين تلك الاتجاهات، في النظر إلى طبيعة هذه المسؤولية، وآثرت تغليب الطابع العقدي على مسؤولية الناقل واعتبرت مصدرها عقد النقل الجوي الذي يترتب على الإخلال بتنفيذه تحقق مسؤوليته.

وفي سبيل تحقيق الأهداف التي أراد واضعوا الاتفاقية تحقيقها وفي مقدمتها إيجاد التوازن بين مصالح الناقل والمسافر المتباينة وتقليل شقة الخلاف بصدد طبيعة المسؤولية، فقد سعى ممثلوا الدول المجتمعة لتقرير نظام موحد يشتمل على قواعد قانونية تحد من الاختلاف والتعارض بين المصالح المتعارضة لطرفي عقد النقل وإضافة التوازن بينهما مستعينة بذلك بالمبادئ الآتية:

أولاً: اعتبار مسؤولية الناقل مسؤولية عقدية وإقامتها على وفق الخطأ المفترض للناقل ويترتب على ذلك إعفاء المسافر المتضرر من إثبات خطأ الناقل واعتبار الناقل مخطئاً وتحقق مسؤوليته بمجرد وقوع الحادث وتضرر المسافر[3].

ويبدو أن هذه القاعدة الواردة في المادة (17) من مسودة الاتفاقية كانت مقررة لمصلحة المسافر المتضرر.

---

[1] د. سميحة القليوبي، مرجع سابق، ص192. د. حفيظة السيد حداد، مرجع سابق، ص140. د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص194.

[2] د. ثروت الأسيوطي، مرجع سابق، ص200.

[3] د. يحيى البنا، مرجع سابق، ص86.

ثانياً: وبقصد توازن مصالح الطرفين والتخفيف من وطأة المبدأ الأول (قرينة الخطأ المفترض) فقد ارتأى واضعوا الاتفاقية جعل هذه القرينة (الخطأ المفترض) قرينة بسيطة قابلة لإثبات العكس[1] بحيث يمكن للناقل دحضها والتخلص من المسؤولية إذا تمكن من إثبات أنه وتابعيه قد بذلوا كافة التدابير المطلوبة لتحاشي وقوع الحادث، أو كان من المستحيل عليه اتخاذهما، أو أن الضرر كان نتيجة خطأ المسافر المتضرر، أو أنه ساهم بخطئه في أحداث الضرر. ومن الواضح أن إتاحة الفرصة للناقل بإثبات عكس القرينة أي بنفي الخطأ عنه، وفقًا المادة (20) من الاتفاقية، تصب في مصلحته[2].

ثالثاً: إمعاناً في حرص الاتفاقية على توازن مصالح طرفي العقد فقد حددت الاتفاقية سقفاً أعلى للتعويض الذي يلتزم الناقل بأدائه للمسافر المتضرر ومقداره 125 ألف فرانك (بوانكريه) (فرنك ذهبي) وحصرت نطاق الاستفادة من تحديد التعويض بالناقل حسن النية، فإذا ثبت سوء نيته كأن يكون الضرر راجعاً إلى غشه أو صادر عنه أو أتباعه أو أي حالة تعد بهذا التوصيف (م 25) وارسو وكذلك إذا لم يسلم المسافر وثائق السفر وتذكرة السفر أو أنها تفتقر للبيانات الالتزامية التي قررتها الاتفاقية في المواد (3 و 4 و9)[3] فأنه يحرم من تحديد المسؤولية.

رابعاً: ومراعاة لحقوق المسافر المتضرر وبهدف قطع الطريق على الناقل بوضع شروط تكفي للتنصل عن مسؤوليته فقد أبطلت الاتفاقية مثل تلك الشروط المقررة لصالح الناقل والتي تفضي لإعفائه من المسؤولية وكذلك إبطال تلك الشروط التي ترمي إلى وضع حد للتعويض أقل من الحد المقرر في المادة (23) من الاتفاقية[4].

وبذلك تكون الاتفاقية قد أضفت الطابع العقدي على مسؤولية الناقل كونها لا تنهض إلا بوجود عقد النقل ولا تنعقد مسؤولية الناقل إلا عند الإخلال بتنفيذ الالتزامات التي يفرضها العقد المذكور على الناقل[5].

---

[1] د. كاميران الصالحي، الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل الجوي وشروط إنعقاد مسؤوليته عن سلامة البضائع والأمتعة في الاتفاقيات الدولية وفي القانون الاماراتي، مجلة الحقوق، جامعة البحرين، المجلد 11، العدد 1، 2014/4، ص45. د. يحيى البنا، مرجع سابق، ص86.

[2] د. سميحة القليوبي، مرجع سابق، ص192. د. طالب حسن موسى، مرجع سابق، ص142. د. فايز نعيم رضوان، قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، القاهرة، 1990، ص171.

[3] د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص195.

[4] د. حفيظة السيد حداد، مرجع سابق، ص140.

[5] فايز نعيم رضوان، مرجع سابق، ص170.

الفرع الثاني

طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في الاتفاقيات والبروتوكولات الدولية اللاحقة

سنتعرض على نحو مختصر طبيعة المسؤولية في الاتفاقيات اللاحقة والمعدلة لاتفاقية وارسو وحسب التسلسل الزمني بصدورها وستخصص لكل منها مقصداً:

المقصد الأول: بروتوكول لاهاي 1955

مع ازدياد حركة النقل الجوي ونشاط الملاحة الجوية والتطور التقني الذي لحق بصناعة الطيران فقد اتضح أن تطبيق قواعد اتفاقية وراسو على المنازعات الخاصة بالنقل الجوي سواء للمسافرين أو البائع قد أفرزت بعض أوجه القصور المتمثلة بمراعاة الناقل ومصالحه على حساب حقوق المسافر المتضرر وفشلها النسبي في خلق توازن بين مصالح طرفي عقد النقل.

وإزاء هذا التصور وبهدف إعادة التوازن بين مصالح الطرفين ولضمان حقوق الطرف الضعيف أصبح من الواضح ضرورة إعادة النظر في بعض قواعد اتفاقية وارسو لذا سعت الدول التي صادقت على الاتفاقية إلى إصدار ملحق للاتفاقية أطلق عليه بروتوكول لاهاي بتاريخ 9/8/ 1955[1] والذي أصبح نافذًا بتاريخ 1963/8/1م[2].

فبالرغم من تأكيده على الطابع العقدي لمسؤولية الناقل، وفق ما أقرته اتفاقية وارسو وتأسيسها على فكرة الخطأ المفترض القابل بإثبات العكس[3]، فإن هذا البرتوكول لم يرتق إلى مستوى الطموح المنشود في توفير قدر أفضل من حماية مصالح المسافر، ولم يعدل من قواعد مسؤولية الناقل المؤسسة على فكرة الخطأ على حسب ما هو مقرر في اتفاقية وارسو 1929[4] إلا فيما يتعلق برفع الحد الأقصى للتعويض المستحق للمسافر وجعله 250 ألف فرنك، ومنح الناقل اشتراط إعفاءه من المسؤولية[5] عن الأضرار التي تلحق البضائع بسبب العيب الذاتي وحرمان

---

[1] فائز نعيم، مرجع سابق، ص171 د. سميحة القليوبي، مرجع سابق، ص192.

[2] د. محمد موسى ذياب، مرجع سابق، ص521. محمد حمزة عبدالرحمن، مرجع سابق، ص91.

[3] د. محمود عبد الجواد، مرجع سابق ص45. د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص197. د. عائشة فضيل، مرجع سابق، ص368.

[4] المادة (25) من اتفاقية لاهاي وكذلك المادة (10). د. حسن كيره، مرجع سابق، ص35. د. محمد موسى ذياب، مرجع سابق، ص163. د. سميحة القليوبي، مرجع سابق، ص193. د. فايز نعيم رضوان، مرجع سابق، ص171.

[5] د. حسن كيره، مرجع سابق، ص36 . د. أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص310.

الناقل سيء النية من التمسك بعدم تجاوز الحد الأقصى للتعويض، وسريان المسؤولية بحق تابعي الناقل وهم طاقم الطائرة عن أخطائهم في الطيران أو لملاحة ومسؤولية الناقل عن تلك الأخطاء باعتبارهم من تابعيه[1].

ومما تجدر الإشارة إليه أن الولايات المتحدة لم تقتنع بهذا التعديل سيما فيما يتعلق بطبيعة المسؤولية والحد الأقصى للتعويض وتقرير مسؤولية الناقل الفعلي الذي لم يكن طرفاً في عقد النقل وسريان المسؤولية تجاه أي منهما تبعاً لذلك[2]، رغم ما بذله الأعضاء من محاولات لإقناعها مما أدى الأمر في النتيجة بالتهديد لانسحابها، الذي تم لاحقاً، من اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي اعتباراً من 1965/11/15.

المقصد الثاني: اتفاقية جوادا لاخار 1961

وإزاء ما تقدم بيانه رأى المشرعون الدوليون النظر في تنظيم الأوضاع القانونية لمثل هكذا حالات إكمالاً لاتفاقية وارسو، وتوجت جهودهم بإصدار اتفاقية مكملة لقواعد وأحكام اتفاقية وارسو التي سميت باتفاقية جوادالاخار 1961 التي أبرمت في المكسيك في 1961/9/18 والتي أصبحت نافذة في 1964/5/1، وقد أقرت هذه الاتفاقية المكملة سريان تطبيق نظام المسؤولية المقررة في اتفاقية وارسو ولاهاي على كل من الناقل المتعاقد الذي أبرم العقد دون تنفيذه والناقل الفعلي الذي قام بتنفيذ العقد دون أن يكون طرفاً في إبرامه[3].

وبذلك فإن هذه الاتفاقية قد أجابت عن التساؤل القائم في اتفاقية وارسو بصدد الناقل الذي تقع عليه مسؤولية نقل المسافر والإخلال بالالتزام بسلامة في المادة (2) التي نصت على ((إذا قام الناقل بكل أو جزء من النقل الذي يخضع لأحكام اتفاقية وارسو وفقاً للعقد المشار إليه في الفقرة

---

[1] يصادف في أحيان عديدة أن يتفق المسافر مع شركة طيران معينة للسفر معها إلى وجهته المعنية ويفاجأ عند وصوله المطار والبدء بإجراءات السفر أن الشركة الناقلة قد أناطت تنفيذ رحلة السفر بشركة نقل أخرى إو أنها كانت استأجرت طائرة أخرى.

[2] د. أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص301. د. عائشة فضيل، مرجع سابق، ص317.

[3] د. عاطف محمد الفقي، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفق اتفاقية مونتريال 1999، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2007، ص10، وأشارته للمصدر الاجنبي في هامش 2،

M. Le Goff, la Convention Comple`mentaire de Varsovie et la conference de Guadalajara, Rev. Fr. Dr. Ae`rien 1963, p21.

(ب) من المادة الأولى، فإن الناقل المتعاقد والناقل الفعلي يكون كلاهما ما لم ينص على غير ذلك في هذه الاتفاقية، خاضعين لأحكام اتفاقية وارسو، الأول بالنسبة لكل عملية النقل موضوع العقد، والثاني بالنسبة للنقل الذي يقوم به فقط)).

المقصد الثالث: اتفاق مونتريال 1966م

أبدت الولايات المتحدة العديد من التحفظات بصدد تطبيق اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي 1955 الملحق فيها والقواعد القانونية الأخرى المشار إليها في اتفاقية جوادالاخارا 1961 المار ذكرها التي تنظم مسؤولية الناقل وحقوق المسافر بالتعويض، فلم يكن الأمريكان راضين عن تطور مسؤولية الناقل وزيادة حدود مسؤوليته في مبلغ التعويض لعدم تناسب تلك المبالغ وحقوق المسافر الأمريكي المتضرر وهددت بالانسحاب من اتفاقية وارسو والملاحق الخاصة بها[1].

وإزاء ذلك استحضر المعنيون خطورة الموقف الأمريكي والخشية من إقدام الأمريكان على الانسحاب الذي عينت موعده بتاريخ 1965/11/15 والخوف من حصول اشكاليات قانونية ومالية في مجال مسؤولية الناقل إذا نفذت تهديدها وتم الانسحاب الفعلي، وللثقل المميز الذي تمثله الولايات المتحدة في مجال الطيران الدولي وتلافيًا لكل ذلك سعى المعنيون في الاتحاد الدولي للنقل الجوي IATA والمنظمة الدولية للطيران المدني ICAO لإقناع شركات الطيران الأمريكية برفع السقف الأعلى للتعويض المستحق للمسافر المتضرر إلى حدود 58 ألف دولار دون المصاريف والأتعاب وتم الاتفاق على ذلك وتم التوقيع على ذلك وتوقيعه في مونتريال بتاريخ 1966/5/4 وأطلق على هذا الاتفاق اتفاقية مونتريال نسبة للمدينة[2] التي وقعت الاتفاقية فيها.

وأصبحت هذه الاتفاقية نافذة في اليوم التالي لتوقيعها، وقد نصت المادة الأولى منها على سريان الاتفاقية على النقل الجوي الخاضع لاتفاقية وارسو وتكون احدى محطات الإقلاع أو الوصول أو حتى الهبوط الوقتي في مطارات احدى مدن الولايات الأمريكية.

---

[1] Prof Dr. I.H.Ph. Diederiks-Verschoor, " An Introduction To Air Law", Kluwer Law International, The Hague 2001, Seventh Revised, p123.

[2] محمد حمزة عبدالرحمن، مرجع سابق، ص97-98 .

Prof Dr. I.H.Ph. Diederiks-Verschoor, Op. cit. p124.

كما تضمنت الاتفاقية إقرار مسؤولية الناقل الجوي بمجرد وقوع الحادث وتضرر المسافر ولا يمكن للناقل الفكاك من هذه المسؤولية على وفق ما قررته الماد (20) وارسو إلا بإثبات أن خطأ المسافر كان هو السبب سواء كلياً أو جزئياً في حصول الحادث أو استطاع الناقل إثبات أن الوفاة قد حصلت بشكل رئيسي بسبب سوء المعالجة أو الرعاية الصحية للمسافر.

وبذلك يمكن اعتبار أن هذه الاتفاقية قد وضعت اللبنات الأولى في تقرير المسؤولية الموضوعية والمادية للناقل المبنية على فكرة تحمل التبعة[1]. وكان ذلك بمثابة المحرك الرئيسي لتطور مهم في نظام المسؤولية الجوية أفضى إلى إصدار بروتوكول جواتيمالا 1971.

المقصد الرابع: بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971

رغم أن اتفاقية مونتريال 1966، قد تضمنت العديد من المبادئ التي تمثل تطوراً في القواعد التي تنظم مسؤولية الناقل وتأسيسها على فكرة المخاطر غير إن إقرارها قد تم بناء على ضغط الجانب الأمريكي وتهديده بالانسحاب من اتفاقية وارسو، وترضيه له بتحقيق مكاسب للمسافر الأمريكي مقابل الاستمرار بالتزامه باتفاقية وارسو والبروتوكولات الملحقة بها، وقد كان من ضمن تلك المكاسب محاباة المسافر الأمريكي في زيادة احتساب التعويض إذا ما كانت خط رحلته يبدأ من أمريكا أو ينتهي منها كمحطة الوصول وقد ترتب على ذلك تباين في استيفاء المسافر الأمريكي تعويضاً أكثر مما يستحقه الآخرين من المسافرين من غير الأمريكيين عن الأضرار الناتجة عن النقل الجوي[2].

ونظراً للتميز الواضح للجانب الأمريكي وانعكاس ذلك على الإخلال مبدأ مساواة الأفراد التابعين للدول الموقعة على الاتفاقية أمام القضاء والمرافق العامة والتابعين للدول الموقعة على الاتفاقية، ولانعكاس ذلك على سيادة الدول الموقعة على اتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة فقد نادى العديد من الفقهاء والمنظمات الجوية المختصة بشؤون الطيران المدني والملاحة الجوية إلى

---

[1] د. أبو زيد رضوان، تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص ونظم التأمين عليها، مرجع سابق، ص6.

Prof Dr. I.H.Ph. Diederiks-Verschoor, Op. cit. p125.

[2] د. فاضل الزهاوي، مرجع سابق، ص233.

إعادة النظر في العديد من بنود اتفاقية وارسو، وطالبوا بعقد مؤتمر للتوصل إلى تخفيف المساواة في توفير الحماية للمسافرين وحقهم في التعويض[1].

وعلى أثر ذلك وبعد فترة وجيزة لا تتجاوز الشهرين من توقيع اتفاقية مونتريال 1966 طلبت تلك المنظمات ومنها المنظمة الدولية للطيران المدني التي يشار إليها اختصاراً I.CA.O من مجموعة من المختصين والخبراء في اللجنة القانونية فيها دراسة المسائل المذكورة على نحو مستفيض ووضع الحلول اللازمة لها وإعادة النظر في بعض بنود اتفاقية وارسو 1929 على وفق التطور الحاصل في مجال النقل الجوي[2].

وقد كان أمام المختصين في اللجنة القانونية مواجهة مسألتين مهمتين تتعلق بتأصيل مسؤولية الناقل: إحداهما كانت تتعلق بالاستمرار على تحديد طبيعة مسؤولية الناقل الجوي بوضعها مسؤولية عقدية تبنى وفقاً لفكرة الخطأ المفترض التي تبنتها اتفاقية وارسو ورسخها فيما بعد بروتوكول لاهاي مع تطور جديد برفع مبلغ التعويض، ووضع حد أعلى للتعويض لا يمكن تجاوزه.

وقد عقدت اللجنة أكثر من اجتماع في سنة 1966 و1967 واستمرت أعمالها حتى الشهر الثالث من عام 1970، وقد انصبت اجتماعاتهم على محاولة إعادة النظر في ما جاء في اتفاقية مونتريال 1966 وإعادة التوازن، وفعلاً فقد تمخضت اجتماعات المعنيين على التوصية بإصدار هذا البروتوكول الذي تم توقيعه في مدينة جواتيمالا في 1971/3/8 والذي أصبح فيما بعد احد البروتوكولات المعدلة لاتفاقية وارسو[3]، وقد تضمن البروتوكول المذكور تعديلات مهمة على الاتفاقيات السابقة والبروتوكولات الملحقة لها وأهم ما جاء فيه من تعديلات مهمة وجذرية ساهمت في تطوير طبيعة مسؤولية الناقل هي:

---

[1] فايز نعيم رضوان، مرجع سابق، ص173. د. عاطف الفقي، مرجع سابق، ص971. د. أحمد بن إبراهيم الشيخ، مرجع سابق، ص38.
David Hodgkinson& Rebevvajohuston, International Air Carrier Liability Safety&security, Routledge Taylor& Francs group, 2017, p59.

[2] د. محمد موسى ذياب، مرجع سابق، ص193. سماح محمودي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي، دراسة في ظل اتفاقية وارسو 1929 ومونتريال 1999، رسالة دكتوراه مقدمة إلى كلية الحقوق، جامعة الحاج خضر باتنه، الجزائر، 2015/2014. د. عاطف الفقي، مرجع سابق، ص13-14، ص54.

[3] د. فاروق أحمد زاهر، مرجع سابق، ص131. د. عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الجوي الخاص، دار الفكر والقانون، المنصورة، 2007، ص312 و 318. د . فايز نعيم رضوان، مرجع سابق، ص173.

أولاً: استبعاد النظر إلى طبيعة مسؤولية الناقل الجوي على فكرة الخطأ المفترض بالنسبة للأضرار التي تلحق المسافر وأمتعته الشخصية وتأصيلها على وفق فكرة المخاطر وتحمل التبعة وبالتالي تحقق مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق بالمسافر أثناء الطيران أو عند الصعود أو الهبوط من وإلى الطائرة حتى لو لم يرتكب خطأ، وتكون مسؤوليته متحققة بمجرد تضرر المسافر بقوة القانون وأضحى التزام الناقل تبعاً لذلك التزام قانوني بتحقيق نتيجة، يتمثل بالتزامه بسلامة وصول الراكب بغض النظر عن العلاقة التعاقدية بين الناقل والمسافر[1].

ثانياً: ونظراً لجعل الاتفاقية مسؤولية الناقل مسؤولية موضوعية تبنى على فكرة المخاطر وتحمل التبعية[2] فإن الناقل لا يستطيع نفي المسؤولية عنه ودفعها إلا بإثبات أن الضرر الذي أصاب المسافر كان نتيجة خطأه.

كما أشارت المادة (4) من البروتوكول الذي عدل بمقتضاها المادة 17 من اتفاقية وارسو إلى إمكانية تخلص الناقل من المسؤولية إذا ثبت أن وفاة المسافر كان بسبب سوء حالته الصحية، كما لو أصيب فجأة بنوبة قلبية أثناء الطيران أدت إلى وفاته على نحو ثابت من الجهات الصحية المختصة[3].

ويلاحظ أن ما نصت عليه المادة 1/4 من البروتوكول يعد تطوراً جديداً ومهماً لم تشر إليه أي من الاتفاقيات السابقة.

ثالثاً: تم تحديد الحد الأعلى لمسؤولية الناقل عن الأضرار الحاصلة بالمسافر وأمتعته الشخصية بما لا يزيد عن 1500000 فرنك بوانكريه (الفرنك الذهبي) الذي يعادل 65.5 ملجرام ذهب والتي تعادل 100000 ألف دولار، وهو ما يعادل أثني عشر ضعافاً عن مقدار التعويض الذي كان مقرراً في اتفاقية وارسو[4] [المادة 1/8أ من البروتوكول التي ألغت المادة (22) وارسو].

ويمثل هذا المقدار من مبلغ التعويض الحد الأقصى الذي لا يمكن تجاوزه، على أن البروتوكول سمح بمراجعة دورية على هذا المقدار وإجراء التعديلات عليه على ضوء التطور الحاصل

---

[1] د. فاروق أحمد زاهر، مرجع سابق، ص348. د. أحمد بن إبراهيم الشيخ، مرجع سابق، ص38. محمد حمزة عبدالرحمن، مرجع سابق، ص99.

[2] د. سميحة القليوبي، مرجع سابق، ص172 وص192. محمد حمزة عبدالرحمن، مرجع سابق، ص100.

[3] Prof Dr. I.H.Ph. Diederiks-Verschoor, Op. cit. p126.

فايز نعيم رضوان، مرجع سابق، ص73.

[4] د. فاروق أحمد زاهر، مرجع سابق، ص392.

والمتغيرات ومستوى المعيشة[1]، وطلب من الدول الموقعة الاجتماع بعد 5 سنوات ثم بعد 10 سنوات لغرض إعادة النظر في الحدود المقررة للتعويض في الفقرة 11/م[2] عن المادة 15.

ومما لا شك فيه أن إبلاغ مبلغ التعويض إلى هذا المقدار كان في محاولة لإرضاء أمريكا، ومن الناحية الثانية فإن إقرار مبدأ الحد الأقصى للتعويض على النحو الذي لا يمكن تجاوزه يوفر بعض الحماية لشركات الطيران، فلن يكون بمقدور المسافر المتضرر المطالبة بتعويض أكثر من الحد المقرر حتى مع افتراض غش الناقل أو التصرفات المتهورة لطاقم الطائرة ولا مبالاته للنتائج المترتبة مع علمه باحتمالية تضرر المسافرين[3].

ونرى أن حرمان المسافر من المطالبة بعدم التقيد بالحد الأعلى للتعويض في هذه الحالة الأخيرة أمر لا يتفق مع قواعد العدالة فلا يمكن المساواة بين الناقل الحريص والناقل المتهور عند وقوع الحادث والتعويض المترتب عليه.

رابعاً: تضمن البروتوكول مبدأ جديداً فيما يتعلق بالاختصاص القضائي بإضافة فقرة جديدة للمادة 28 من اتفاقية وراسو أجازت بمقتضاها إقامة الدعوى أمام محكمة دولة الموطن أو الإقامة الدائمية للمدعي متى كان للناقل مؤسسة أو مركز أعمال فيها[4].

ورغم التعديلات المهمة المار ذكرها التي تضمنها هذا البروتوكول والذي تضمنت علامة مميزة على طريق تطور المسؤولية الجوية فإن هذا البروتوكول لم يرى النور ولم يدخل حيز التنفيذ حتى إقرار معاهدة مونتريال 1999 ونفاذها في عام 2003 لعدم تصديق 30 دولة من الأعضاء في منظمة الطيران المدنية استناداً لأحكام المادة (20) من الاتفاقية فحتى سنة 1990 لم تحصل المصادقة عليها إلا من قبل (11) دولة كان آخرها دولة قبرص في 1990/5/29[5]، إضافة لعدم توفير بقية الشروط المشار إليها في المادة أعلاه والتي منها وجوب تمثيل شركات

---

[1] د. عاطف الفقي، مرجع سابق، ص14. د. محمد موسى ذياب، مرجع سابق، ص194.

[2] د. إبراهيم الدسوقي ابوالليل، مرجع سابق، ص66. محمد حمزة عبدالرحمن، مرجع سابق، ص100. وهذا ما ورد في المادة (15) من الاتفاقية. د. محمد موسى ذياب، مرجع سابق، ص195.
Prof Dr. I.H.Ph. Diederiks-Verschoor, Op. cit. p127.

[3] د. محمد موسى ذياب، مرجع سابق، ص195.

[4] David Hodgkinson& Rebevvajohuston, Op. cit. p60.

[5] محمد حمزة عبدالرحمن، مرجع سابق، ص102.

النقل الجوي التابعة لخمس من الدول المصدقة لنسبة 40% على الأقل من حجم عمليات النقل الجوي الدولي للدول الأعضاء في منظمة الطيران الجوي (الايكاو)[1] (ICAO).

المقصد الخامس: بروتوكولات مونتريال 1975

بعد تزايد حركة نقل البضائع جواً في النصف الثاني من القرن العشرين وبقاء الأحكام القانونية المنظمة له على حالها وفق اتفاقية وراسو وبروتوكول لاهاي 1955 الملحق بها التي كانت تقيم مسؤولية ناقل البضاعة جواً عن الأضرار التي تلحق البضائع المنقولة كفقدانها أو هلاكها أو تلفها على فكرة خطأ الناقل المفترض.

وإزاء التطور الحاصل في أحكام مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب المسافرين وإقامتها وفق فكرة المخاطر وتحمل التبعة، فقد بحث المشرعون الدوليون ضرورة تعديل نظام مسؤولية الناقل الجوي عن نقل البضائع وجعله يخضع لقواعد المسؤولية المقررة لناقل المسافرين وإحلال فكرة الخطر وتحمل التبعة كأساس لمسؤولية ناقل البضاعة بدلاً من فكرة الخطأ المفترض واعتبار مسؤولية الناقل متحققة بحكم القانون بمجرد وقوع الأضرار بالبضاعة دون الحاجة لإثبات صدور خطأ من الناقل، وبالمقابل لم يعد بإمكان الناقل دفع المسؤولية عنه بالسماح له بإثبات أنه وتابعيه لم يرتكب خطأ وأصبحت مسؤوليته متحققة حتى مع تمكنه من إثبات اتخاذه التدابير الضرورية اللاّزمة لتحاشي وقوع الضرر.

وتطبيقاً لما تقدم كلفت منظمة الآيكاو (ICAO) والمعنيون الآخرون من اللجنة القانونية في المنظمة بمهمة مراجعة وإعادة النظر بقواعد وأحكام اتفاقية وارسو[2] فيما يخص نقل البضائع وكان ذلك في عام 1972.

وبعد عدة جلسات عمل أعدت اللجنة القانونية مشروع البروتوكول المذكور في 1974 وقد تم عرضه على المؤتمر الدبلوماسي المنعقد في مونتريال بتاريخ 1975/9/25م وتمت الموافقة عليه مع البروتوكول الأول والثاني، وبمقتضى هذا البروتكول أصبحت مسؤولية الناقل الجوي عن نقل البضاعة عن متحققة الأضرار دون الحاجة لإثبات صدور خطأ عن الناقل، إسوة بنقل الأشخاص، كما لم يعد بإمكان الناقل دفع المسؤولية عنه إذا أثبت أنه وتابعيه لم يرتكبوا خطأ لذلك تمت المساواة بموجب هذا البروتوكول بين القواعد التي تحكم مسؤولية ناقل الأشخاص

[1] د. شفيق انور فضل، مرجع سابق، ص203.

[2] د. كاميران الصالحي، مرجع سابق، ص47. سماح محمودي ، مرجع سابق، ص55.

وناقل البضاعة وأصبحت مسؤولية ناقل البضائع مبنية على فكرة الخطر وتحمل التبعة واعتبرت مسؤولية قانونية أسوة بالأحكام التي نظمتها البروتوكولات الأخرى فيما يتعلق بناقل الأشخاص[21].

كما أكدت ما كانت أقرته البروتوكولات الثلاثة السابقة باستبدال قيمة التعويض من الفرنك الفرنسي واعتماد ما يعرف بوحدات حقوق السحب الخاصة DTS كوحدة حسابية بدلاً من الفرنك الفرنسي الذهبي (بواركنيه) لاحتساب مقدار التعويض الذي يتحمله الناقل عن الأضرار التي تلحق البضائع[3].

المقصد السادس: اتفاقية مونتريال 1999

تعد هذه الاتفاقية آخر ثمار التطور الذي اتسمت به على نحو ما الاتفاقيات السابقة وإقرار هذه الاتفاقية يهدف لتحقيق أهداف عديدة تتفق مع تزايد حركة النقل الجوي وتلبي مصالح المسافر المتضرر وتضفي عليه مزيد من الحماية مع الأخذ في الحسبان إقامة نوع من التوازن بين مصالح المسافر ومصالح الناقل وقدمت إطاراً قانونياً موحداً لنظام مسؤولية الناقل[4] وقد صدرت هذه الاتفاقية سنة1999 في مدينة مونتريال بعد جهود مضنية ودخلت حيز التنفيذ في 2003/11/4 وبلغ عدد الدول المنظمة إليها أكثر من (150) دولة ، وبموجب هذه الاتفاقية أضحت مسؤولية الناقل عن الضرر الناشئ عن وفاة المسافر عن شخصه أو تعرضه لإصابة جسدية أو تلك التي تصيب أمتعته ذات طبيعة عقدية مؤسسة على فكرة الخطر، وبالنسبة لتعويض المسافر أصبح لها مستويان الأول هو المسؤولية المحددة التي يبنى على فكرة تحمل التبعة والحد الأعلى للتعويض يصل إلى 113000 وحدة سحب حقوق السحب الخاصة والتي أصبحت 128820 وحدة سنة 2019، ويتأسس الثاني على فكرة المسؤولية المبنية على فكرة الخطأ المفترض وهي مسؤولية غير محددة.

---

[1] اعتبر بروتوكول مونتريال 1و2 1975/2 نافذاً بتاريخ 1996/2/15 وصادقت أمريكا عليه في 1999/3/4 بعد 25 سنة من التوقيع عليه وأما البروتوكول الثالث فلم يدخل حيز التنفيذ لعدم المصادقة عليه من قبل عدد كاف من الدول.

[2] د. أحمد بن إبراهيم الشيخ، مرجع سابق، ص42. سماح محمودي ، مرجع سابق، ص 56 المادة (4).

[3] د. شفيق أنور، مرجع سابق، ص203. ويرمز لها في اللغة الفرنسية SDV.

[4] Dario Klasic, LL.M., "Developing Liability Issues in International Air Transporation", Doctorl Candidate Institut fur Luft- und Weltraumrech, Rechtswissenschaftliche Fakultatm Universitat zu Koln, Albertus- Mangnus- Platz, Cologne, Germany 2018, p13.

أما بخصوص الأضرار الناتجة عن تأخير ايصال المسافر أو بضائعه أو أمتعته غير المسجلة فقد جعلت الاتفاقية في المادة (19) مسؤولية الناقل عنها مسؤولية شخصية عقدية تبنى على فكرة خطأ الناقل المفترض، بحيث لا يكون له دفعها عنه إلا بإثبات أنه وتابعوه ووكلائه اتخذوا كل التدابير المعقولة اللازمة لتفادي وقوع الضرر، أو أنه استحال عليهم اتخاذها.

المبحث الثاني

تطور الأساس القانوني لمسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب المسافر وأمتعته

تباينت آراء الفقه والتشريعات الدولية في تحديد الأساس القانوني لمسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق المسافر وأمتعته جراء تنفيذ عقد النقل التي تمكن المتضرر من الاستناد إليها لتحقق تلك المسؤولية ومن ثم المطالبة بالتعويض.

ولا شك أن البحث في أساس المسؤولية يختلف باختلاف زوايا النظر لطبيعة التزام الناقل عند تنفيذه عقد النقل ومدى الإخلال بتنفيذ بنوده، وعما إذا كان التزامه بعمل يتطلب عناية أم أنه التزام بتحقيق نتيجة، وعما إذا كان ينبغي النظر إلى تأسيس هذه المسؤولية بناء على خطأ صادر عن الناقل واتباعه أثناء النقل، وفي هذه الحلة فإن مسؤولية الناقل تدور وجوداً وعدماً مع ثبوت وجود هذا الخطأ من عدمه، وعما إذا كان المسافر المتضرر يتحمل عبء إثبات هذا الخطأ؟ أم أنه خطأ مفترضاً يعد متحققاً بمجرد لحوق الضرر بالمسافر أثناء تنفيذ عقد النقل، وعما إذا كان ذلك الخطأ مفترضاً افتراضاً بسيطاً يمكن الناقل من درء المسؤولية عنه إذا استطاع إثبات أنه واتباعه كان اتخذ التدابير اللازمة لمنع وقوع الضرر ومع ذلك لحقت بالمسافر أضراراً أم يعد خطأ مفترض افتراضاً لا يقبل العكس كأن يكون الحادث قد حصل بسبب خارج عن إرادة الناقل، عن طريق الغير، ولم يكن له يد أو مساهمة في وقوعه، أو كان الحادث وقع نتيجة خطأ المسافر نفسه.

ولا شك أن تأسيس المسؤولية على فكرة الخطأ سواء أكان خطأ واجب الإثبات أم كان خطأً مفترضاً يجعل المسافر ينوء بعبء إثبات صدوره عن الناقل، سيما وأن المسافر المتضرر لا يعرف عن علوم وقواعد الطيران شيئاً ولا عن آلية عمل الطائرة وتقنياتها لكي يتمكن من إثبات

الخطأ في ذلك، وحجمه ونوعه، ولا شك أن المسافر قد يخفق في تحمل هذا العبء الثقيل على نحو يؤدي إلى خسارة حقه بالتعويض.

وإذا كان تأسيس نظام المسؤولية على فكرة الخطأ ملائماً عند صدور اتفاقية وارسو وبعدها لحداثة النقل واحتمالات تعطل الطائرة وتشجيعاً لشركات النقل في مواصلة نشاطهم بهذا المجال فإن هذا النظام لم يعد مقبولاً مع تزايد حركة الطيران التجاري الدولي والتطور الهائل في تقنية صناعة الطيران بشكل دقيق على نحو يجعل حق حوادث الطيران الأقل قياساً على النقل بوسائط النقل الأخرى.

وهذا ما حدا بالفقه والمشرعون الدوليون بالبحث عن تأسيس مسؤولية الناقل على أنماط متطورة بعيدة عن فكرة الخطأ، وبدأت الأصوات تتعالى بهجر نظام المسؤولية المبنية على الخطأ (المسؤولية الخطيئة) والتحول عنها إلى نظام المسؤولية الموضوعية التي تؤسس مسؤولية الناقل على نظرية الخطر وتحمل التبعة بعيداً عن صدور خطأ من الناقل أو تابعيه[1].

وهكذا أثمرت جهود الفقهاء عن تبني التشريعات الدولية هذه الأفكار في الاتفاقيات والبروتوكولات المعدلة لاتفاقية وارسو والتي شكلت اتفاقية جواتيمالاً 1971 شرارة الانطلاق بهذا النظام، والذي تم تأكيده فيما بعد ببروتوكول مونتريال 1975 بالنسبة للبضائع وتم تبنيه بشكل تام في اتفاقية مونتريال 1999 التي اعتبرت نافذة في 2003 والتي انضمت إليها مملكة البحرين وصادقت عليها في يوليو/ سنة 2002.

وللإحاطة بهذه التطورات التي لحقت أساس المسؤولية وانعكاسها على نظمها وطبيعة مضمون التزام الناقل علينا تتبع تطورها منذ صدور اتفاقية وارسو البروتوكولات المعدلة لها وصولاً لما آلت إليه بصدور اتفاقية مونتريال، وسنتناول ذلك في مطلبين تعرض في المطلب الأول منهما إلى نظام المسؤولية المؤسسة على خطأ الناقل ونخصص المطلب الثاني لبحث مسؤولية الناقل الموضوعية المؤسسة على فكرة المخاطر وتحمل التبعة[2].

---

[1] Michael Milde, "Liability in International Carriage by Air - the new Montreal Convention of 28 May 1999", *Uniform Law Review, Volume 4, Issue 4, December 1999, Pages 835–860.p 838.*

[2] د. محمود أحمد الكندري، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي وفق اتفاقية مونتريال لعام 1999، مجلس النشر العلمي، جامعة الكويت سنة 2000، ص144 وبعدها. د. عبد الفضيل محمد أحمد، مرجع سابق، ص272. د. هاني دويدار، قانون الطيران التجاري–النقل التجاري الدولي، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2000، ص23.

المطلب الأول

فكرة الخطأ كأساس لمسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق المسافر في ظل اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي

تباينت مواقف العديد من التشريعات الداخلية التي انتشرت فيها حركة النقل الجوي بصدد العديد من القواعد والأسس التي تبنى عليها مسؤولية الناقل الجوي. وقد دفع هذا التباين في الأساس القانوني لهذه المسؤولية الفتية في حينه، العديد من الدول المعنية للبحث في إيجاد نظام مشترك لهذه المسؤولية عبر إصدار اتفاقية دولية ترسي القواعد، والأحكام الخاصة بالنقل الجوي للأشخاص وكذلك للبضائع[1]. وقد استحضرت الدول المشاركة في الإعداد لاتفاقية وراسو، ومن ثم ملحقها، أوجه الاختلاف في الأساس القانوني لهذه المسؤولية وكان أمامها اختيار أي من الخيارات والقواعد القانونية للاستناد إليها كأساس لمسؤولية الناقل.

وبهدف الإحاطة بالموضوع على وفق الاتفاقيتين فسنعرض لكل منهما في فرع مستقل:

الفرع الأول

فكرة الخطأ كأساس لمسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب المسافرين في اتفاقية وارسو 1929

نصوص قانونية:

نصت المادة (17) من اتفاقية وارسو على ((يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة المسافر أو إصابته بجروح أو بأية إصابة بدنية أخرى، إذا كانت الحادثة التي سببت الضرر قد وقعت على متن الطائرة أو أثناء أية عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم))

كما نصت المادة (19) من الاتفاقية على ((يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع بطريق آخر)).

وتنص المادة (1/20) منها على ((1- لا يكون الناقل مسؤولاً إذا أثبتت أنه وتابعيه ووكلاءه اتخذوا كل التدابير اللازمة لتفادي الضرر، أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذ مثل هذه التدابير)).

[1] د. حسن كيره، مرجع سابق، ص16. د. سميحة القليوبي، مرجع سابق، ص 192.

وبذلك رجحت اتفاقية وارسو تأسيس مسؤولية الناقل على أنها مسؤولية عقدية شخصية مبنية على فكرة الخطأ.

وإذا كانت فكرة الخطأ ترتبط بطبيعة التزام الناقل، وعما إذا كان التزامه التزاماً يعمل بطلب بذل العناية اللازمة ويفرض عليه الالتزام باليقظة والحذر أثناء تنفيذه، وهو التزام يفرض على الناقل القيام بما يلزم من العناية لإيصال المسافر سالماً والإخلال بذلك الواجب وقواعد السلوك المقررة قد يرتب مسؤوليته التقصيرية أو أن التزام الناقل فيه التزاماً بتحقيق بنتيجة[1]، والإخلال به قد يرتب مسؤوليته العقدية.

وكنا أوضحنا عند الكلام عن طبيعة مسؤولية الناقل أن الاتجاه الغالب في الفقه والتشريع الذي تبنته بدورها اتفاقية وارسو أنها مسؤولية عقدية، وأن تلك المسألة ذات أهمية كبيرة سيما فيما يتعلق بتحديد طبيعة الخطأ وإثباته، فأساس المسؤولية وحسبما يرى البعض من الفقهاء العرب والأجانب، يعتمد على طبيعة ومضمون التزام الناقل وتحقق المسؤولية ضده على ضوء ذلك، عند إخلاله بمضمون التزاماته أثناء تنفيذه العقد[2].

فإذا نظرنا إلى طبيعة التزام الناقل ومضمونه هو ضمان سلامة وصول المسافر إلى محطة الوصول فيعد التزامه، عندئذ، التزاماً بتحقيق نتيجة أو غاية تتمثل في نقل وضمان إيصال المسافر سالماً إلى محطة الوصول، فإذا لم تتحقق هذه النتيجة بأن توفي أو أصابه ضرر نتيجة حادث فيعد الناقل مخلاً بتنفيذ العقد ويكون ذلك قرينة على افتراض خطأه وتتحقق بذلك مسؤوليته العقدية عن خطأه المفترض المذكور[3].

أما إذا اعتبرنا التزام الناقل بنقل المسافر التزاماً ببذل عناية، ففي هذه الحالة يكون الناقل ملتزماً ببذل العناية المطلوبة عند تنفيذ العقد، وعليه اتخاذ الحيطة والحذر أثناء ذلك، ولا مسؤولية عليه عن أي ضرر يلحق المسافر. وأما عند إخلال الناقل في التقيد بهذه الواجبات القانونية المفروضة وعدم الالتزام عما تفرضه قواعد السلوك والواجبات التي ينبغي على الأفراد اتباعها في المجتمع بوجوب اتخاذ الحيطة والحذر والتقيد بها عند مباشرة نشاطهم فإن ذلك يرتب مسؤولية

---

[1] د. محمد ذياب موسى، مرجع سابق، ص197 و227 و293. د. ثروت الاسيوطي، مرجع سابق، ص155.

[2] د. محمود التلتي، مرجع سابق، ص74– 77. د. حسن كيره، مرجع سابق، ص16.

[3] د. رفعت فخري أبادير، الوجيز في القانون الجوي، القاهرة، 1998، ص42–44.

الناقل، وفي هذه الحالة يتحمل المسافر المتضرر عبء إثبات إخلال الناقل بواجباته وإهماله وتقصيره بالتزامه بتوفير العناية المطلوبة أثناء تنفيذ التزاماته بعقد النقل[1].

لكن التساؤل المهم، في هذه الحالة، يتعلق في متى يعد الناقل مخطئاً ومهملاً في تنفيذ التزاماته ومقصراً ببذل العناية المطلوبة وتتحقق مسؤوليته عن الأضرار التي تلحق المسافر نتيجة ذلك، أو بمعنى آخر ما هو المعيار الواجب اتباعه في تحديد متى يعد الناقل مخطئاً بتنفيذ التزامه في عدم توفير العناية المطلوبة التي ينبغي الالتزام ببذلها.

وللإجابة على ذلك يميز الفقه بين العناية الاعتيادية التي ينبغي على الناقل الالتزام بتوفيرها عند تنفيذ التزامه والتي تقاس عادةً بمعيار الرجل العادي، وبين العناية القصوى التي نفرض التزامات خاصة مشددة على الناقل والتي عليه الالتزام ببذلها إضافة للالتزامات العامة التي يتطلبها تنفيذ العقود، فإن هو أخفق في أدائها فقد انعقدت مسؤوليته.

وكان على واضعي اتفاقية وارسو نظراً لحداثة النقل الجوي، وما يشوب عمليات النقل من الأخطار والكوارث مراعاة مصالح الطرفين المتعارضة فالناقل يطمح لمزيد من الضمانات والمزايا لاستمرار نشاطه الجوي وتطويره، بينما يتطلع المسافر إلى توفير القدر المناسب من الحماية القانونية لضمان حقوقه في التعويض في حالة حصول الحادث أثناء تنفيذ عقد النقل، وإعفائه من عبء إثبات خطأ الناقل واعتباره خطأه مفترضاً بمجرد وقوع الحادث وبالتالي نقل عبء الإثبات من كاهل المسافر المتضرر إلى الناقل الذي عليه إثبات أن الحادث لم يكن بسبب خطأه إذا أراد نفي المسؤولية عنه.

ولم يكن من سبيل للتوفيق بين تلك المصالح إلا بمحاولة تأسيس مسؤولية الناقل على وفق الخطأ المفترض المبنى على الأساس التعاقدي، مع سعيها إلى تحقيق قدر من الموازنة بين مصالح الطرفين من خلال جعل التزام الناقل التزاماً ببذل عناية وليس بتحقيق نتيجة.

ومن جهة ثانية اعتبرت الاتفاقية من وقوع الحادث قرينة على خطأ الناقل ولكنها قرينة بسيطة، بموجبها يتم نقل عبء الإثبات من على كاهل المسافر إلى الناقل واعتباره مسؤولاً بمجرد وقوع

[1] د. عبدالرزاق السنهوري، الوسيط في القانون ج1، مصادر الالتزام، دار النهضة العربية، سنة 1975، ص460، ص814. د. حسن كيره، مرجع سابق، ص18، مثل التزامه بتوفير طائرة صالحة للطيران ومستوفية للشروط المقررة من حيث صيانتها وتهيئة كادر مؤهل لقيادتها ومراعاة أعمال الملاحة الجوية.

الحادث، وسمحت الاتفاقية للأخير إذا ما أراد درء المسؤولية عنه إثبات أنه قام وتابعيه بما يلزم من تدابير لتفادي وقوع الحادث[1].

وإذا كانت اتفاقية وارسو قد انحازت قليلاً لجانب الناقل تشجيعاً لجهودهم في الاستمرار وتطوير هذه الوسيلة الحديثة بالنقل ولم تقر بمسؤولية الناقل على وفق نظرية تحمل التبعة وأقامت، لذلك، مسؤولية الناقل على أساس قرينة الخطأ المفترض، وهي قرينة قابلة لإثبات العكس، فأنها لم تحدد مفهوماً للخطأ المفترض ولم تضع له معايير لتحديد مدلوله ونطاقه مما أثارت تفسيرات متباينة لهذه الفكرة، من حيث مفهومها وآثارها سيما بصدد مفهوم التدابير الضرورية التي استندت عليها المادة (20) من الاتفاقية بوصفها احد المعايير المقررة لقياس خطأ الناقل من عدمه.

ولعدم إشارة الاتفاقية لمعايير أخرى فقد سعى القضاء والفقه لإكمال هذا النقص التشريعي، ووضع بعض المعايير لتحديد خطأ الناقل المفترض.

وفي سبيل ذلك اتجه بعض من الفقه يؤيده القضاء إلى تفسير منطوق المادة (20) من الاتفاقية وفق المفهوم الضيق للخطأ المفترض بينما ذهب اتجاه آخر لتفسيره وفق المفهوم الواسع، وسنعرض لكلا المعيارين على التوالي:

أ- المفهوم الضيق للخطأ:

يعد أنصار هذا الاتجاه خطأ الناقل مفترضاً متى أخفق هو أو تابعوه من إثبات اتخاذهم التدابير والإجراءات الضرورية المتعلقة بشكل مباشر بالحادث الذي أدى لتضرر المسافر، فعلى سبيل المثال لو كان الحادث وقع بسبب انفجار احدى إطارات الطائرة أثناء الهبوط فعليهم أن يثبتوا بأنهم كانوا قد فحصوا الإطارات قبل بدء الرحلة (أي قبل الإقلاع والهبوط) وكانت الإطارات المذكورة بحالة جيدة ولذلك لم يكن بوسعهم تجنب حدوث الضرر.

وهذا يعني أن على الناقل إثبات أنه قام بكل ما يلزم من تدابير وإجراءات ضرورية لمنع وقوع الحادث وأنه لم يتمكن من منع حصوله مع ذلك، وأن تصرفه بذلك كان هو التصرف المطلوب

[1] د. سميحة القليوبي، مرجع سابق، ص192. د. أبوزيد رضوان، طبيعة مسؤولية الناقل، مرجع سابق، ص4. د. حسن كيره، مرجع سابق، ص20-21.

القيام به قبل وقوع الضرر وهو تصرف يشبه تصرف أي ناقل معتاد آخر لو كان قد وضع محله[1].

ويرى جانب من الفقه استنباط مفهوم الخطأ المفترض على وفق ما تقدم وسريانه بالنسبة لكافة الحوادث التي تقع أثناء الطيران سواء أكان سبب الحادث معلوماً أم كان مجهولاً، والذي يكون في الغالب كذلك، وإن التدابير الضرورية التي كان ينبغي اتخاذها لتجنب وقوع الحادث ذات علاقة مباشرة بالحادث الذي سبب الضرر، ومن الواضح أن المادة (20) لم تشر لهذه الشروط على نحو صريح.

ويضيفوا على ذلك بأنه لو كان الناقل قد قام، حقيقة، بجميع التدابير الضرورية، التي يمكن لناقل حريص يوجد في نفس ظروفه لقام بها، لما وقع الضرر أصلاً، ويرون أيضاً أن إلزام الناقل الجوي بإثبات اتخاذه كل التدابير ذات العلاقة المباشرة بالحادث فسيكون من المستحيل عليه إثبات ذلك بعد وصول الحادث الذي أدى إلى تدمير الطائرة ومن فيها وضياع معالمها[2].

ويخلصون للقول بأنه لو نظرنا لمفهوم الخطأ المفترض وفق هذا المعيار الضيق، فسيكون الناقل مسؤولاً في الواقع عن معظم الحوادث، وستعد مسؤوليته مطلقة أي مبنية على خطأ مفترض لا يقبل، في الواقع إثبات العكس، ولن يكون الخطأ مفترضاً قابلاً لإثبات العكس، إلا من الناحية النظرية لأن الناقل سيعجز عن تقديم الدليل المعاكس بإثبات قيامه باتخاذ التدابير الضرورية لتجنب وقوع الحادث ما دامت الطائرة قد تحطمت بمن فيها واندثرت معالمها[3].

ونظراً لما تقدم دعا العديد إلى تبني المفهوم الواسع للخطأ المفترض وهو ما سنعرض إليه:

ب- المفهوم الواسع للخطأ المفترض:

يعد الناقل وفقاً لهذا المفهوم مسؤولاً إذا أخفق في إثبات أنه بذل العناية المطلوبة ببذلها من قبل الناقل الحريص عند تنفيذ عقد النقل، فعلى سبيل المثال يترتب على الناقل الجيد الاهتمام بمهامه

---

[1] د. طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1998، ص41. د. عاطف الفقي، مرجع سابق، 143. د. يحيى البنا، مرجع سابق، ص210. د. محمد موسى ذياب، مرجع سابق، ص251.

[2] د. محمد موسى ذياب، مرجع سابق، ص251 وص303. د. عبد الحكم محمد عثمان، مرجع سابق، ص246.

[3] د. كاميران الصالحي، مرجع سابق، ص188-189. د. محمود جمال الدين زكي، مرجع سابق، ص191. د. عبدالرزاق السنهوري، مرجع سابق، ص1109.

المطلوبة ومراقبة حسن القيام بها وبذل العناية المطلوبة في اختيار تابعيه وموظفيه وبسط رقابته المستمرة عليهم أثناء أدائهم أعمالهم وإجراء الصيانة المنتظمة للطائرة وبقية مرافق الطيران الأخرى، وبحسب هذ المفهوم، فلن يكن من الإنصاف مسائلته مطلقاً دون التأكد من ذلك، لذلك فإذا اتضح أنه قام بمثل تلك التصرفات والمهام، أثناء تنفيذ عقد النقل، على وفق ما يقوم بها رب الأسرة المعتاد فسوف لن يكون مسؤولاً عما يقع من حادث أثناء ذلك[1].

وأما إذا لم يقم ببذل العناية المعتادة المطلوب منه بذلها فسيكون عندئذ مسؤولاً عن الأضرار المترتبة على ذلك، فعلى سبيل المثال يعد الناقل قد قصر في بذل العناية المطلوبة ومسؤولاً عما يحدث للمسافرين من ضرر أن أستغل طائرة قد أنقضت شهادة صلاحيتها أو كانت صادرة عن جهة غير مختصة بإصدارها أو أن طاقم الطائرة لم يكن قد أمضوا المدة المقررة للتدريب ولم يستحصلوا على شهادة إجازة الطيران التي تخولهم قيادة الطائرة أو حتى المساعدة في ذلك أو كأقدام الطيار الإقلاع بالطائرة مع معرفته بسوء الأحوال الجوية التي زوده بها المختصين بالأنواء الجوية بينما كان ينبغي تأخير مباشرة الطيران ريثما تتحسن تلك الظروف.

وقد لاقى هذا المفهوم الواسع للخطأ المفترض تأييد العديد من الفقهاء الفرنسيين بينما انتقده أخرين لأنه سيتيح للناقل التخلص من المسؤولية بسهولة وبمجرد إثباته أنه تصرف وفق سلوك (تصرف) رب الأسرة المعتاد[2].

ومما ينبغي التطرق إليه في هذا الصدد، ولو بشكل موجز[3]، هو المقصود بالتدابير الضرورية التي ترتبط بفكرة الخطأ المفترض والتي يكون للناقل إثبات القيام بها لتفادي وقوع الحادث وبالتالي دفع المسؤولية عنه، وقد أثار هذا المصطلح من حيث مفهومه ودلالاته نقاشاً وتبايناً في موقف بعض الفقه من حيث مفهومه وتفسيره، فيرى البعض بأن المقصود بها وفق المفهوم الواسع تلك التدابير التي لو قام بها الناقل لما وقع الضرر[4] والتي يكون للناقل التمسك باتخاذها كقرينة لدرء الخطأ عنه بإثبات أنه قام بما يلزم من العناية لتحاشي وقوع الحادث والضرر الناتج

---

[1]. د. فايز نعيم رضوان، مرجع سابق، ص20.

[2] د. طالب حسن موسى، مرجع سابق، ص143، ويشير المؤلف إلى بعض الفقهاء الفرنسيين المؤيدين لهذا المعيار مثل ليموان وربيير وشوفو... وأشار إلى الفقيه ميشيل دوبور سبليه كأحد معارضي هذا الاتجاه.
Prof. Bin cheng, willful misconduct: From Warsaw to The Hague & from Brussels to Paris. Annals of Air and Space Law: Vol. II (1977), p 46.

[3] سنعود لدراسة مفهوم التدابير الضرورية عند دراسة موضوع دفع المسؤولية لاحقًا.

[4] د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص246 وبعدها. د. عاطف الفقي، مرجع سابق، ص142.

عنه[1]، والتي تتمثل بمجموعة التدابير والإجراءات الفنية التي يمكن القيام بها من ناقل حريص يكون في نفس مركز الناقل المسؤول لتفادي وقوع الحادث أثناء الطيران والمرتبطة بشكل مباشر في وقوع الحادث والتي ينبغي إثباته القيام بها لنفي قرينة الخطأ عنه[2].

وذهب اتجاه آخر إلى المقصود بمفهوم التدابير الضرورية بأنها تلك التدابير المعتادة (المعقولة) التي ينبغي اتخاذها لتماشي وقوع الضرر التي يفترض القيام بها من ناقل عادي فيما لو وضع بنفس ظروف الناقل المسؤول عن الحادث، وبذلك يكون للناقل نفي مسؤوليته إذا أثبت قيامه بالتدابير الضرورية المرتبطة بسبب الحادث[3]، فلو أن الطائرة قد تحطمت واحترقت بسبب كثافة الضباب الذي أدى إلى تعذر مشاهدة الطيار قمة أحد الجبال المرتفعة فإن على الناقل، إثبات أنه بذل كافة الجهود الضرورية لتحاشي وقوع الحادث على النحو الذي حصل، أي أن عليه، مثلاً إثبات أنه زود الطائرة بالمعلومات اللازمة عن الملاحة الجوية أثناء رحلتها وأن عليه إثبات إن طائرته كانت مجهزة بوسائل كشف الضباب ومكافحة الحرائق لمعالجة مثل هذه الحالات.

ومن الملاحظ أن إلزام الناقل بالقيام بمثل تلك التدابير الضرورية يعني الانحياز لصالح المسافر وليس الناقل الذي سيتحمل مسؤولية الحادث إذا كان سبب الحادث مجهولاً[4].

ويبدو أن سبب اختلاف الفقهاء بتفسير مفهوم التدابير الضرورية ومعاييرها يعود إلى الاختلاف في مفهوم الخطأ بين نظام المسؤولية في القضاء الفرنسي الذي يشدد من التزام الناقل بضمان سلامة الوصول ويرقى بالتزامه إلى حد الالتزام بنتيجة وبالتالي لا يقبل من الناقل التنصل بالمسؤولية إلا إذا أثبت أن الحادث وقع بسبب أجنبي لا يد له فيه وهو الاتجاه الذي يميل لصالح المسافر، وبين الاتجاه الانكلوسكوني الذي ينظر إلى التزام الناقل بضمان وسلامة المسافر على أنه التزاماً بعناية وتؤسس مسؤولية الناقل بموجبه على فكرة الإهمال ومن ثم يكون للناقل بمقتضاه إذا أراد دفع المسؤولية عنه إثبات أنه اتخذ كافة التدابير والإجراءات الضرورية ولكن الحادث وقع مع ذلك، فمسؤولية الناقل مبنية على أساس فكرة الخطأ والإهمال واجب الإثبات، والتزام الناقل

---

[1] د. يحيى البنا، مرجع سابق، ص199. د. محمود سمير الشرقاوي، محاضرات في القانون الجوي، دار النهضة العربية، مصر، 1979، ص81.

[2] د. محمود مختار بريري، قانون الطيران وقت السلم، دار الفكر العربي، القاهرة، 1985، ص114. د. عاطف الفقي، مرجع سابق، ص143.

[3] Prof. Bin cheng, Op. cit. p47.

[4] د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص193و242.

بسلامة المسافر حتى وصوله إلى الجهة المعنية هو التزام قانوني يستمد قوته من القانون وليس من العقد[1].

الفرع الثاني

فكرة الخطأ كأساس لمسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب المسافرين في بروتوكول لاهاي 1955

أبقت الاتفاقية تأسيس مسؤولية الناقل الجوي على فكرة الخطأ المفترض للناقل في دول القانون المكتوب، وعلى فكرة الخطأ واجب الإثبات في النظام الانجلوسكسوني، مع قلب عبء الإثبات، لصالح المسافر المتضرر ، حتى بعد إصدار بروتوكول لاهاي ،1955 بحيث يعد الناقل مخطئاً وتتحقق مسؤوليته بمجرد وقوع الحادث وتضرر المسافر، والإخلال بسلامته مع الإبقاء على الطابع العقدي لمسؤولية الناقل الجوي، وعلى الناقل إثبات العكس بأنه قام باتخاذ التدابير الضرورية للتنصل من مسؤوليته[2].

ولم تصادق الولايات المتحدة على تأسيس المسؤولية على هذا النحو وهددت وبالانسحاب من اتفاقية وارسو وملحقها بروتوكول لاهاي وكان ذلك عام 1965/11/15 نظراً لجواز اشتراط الناقل إعفائه من المسؤولية وتقرير الحدود القصوى للتعويض الذي كانت تراه غير منصفاً للمسافر المتضرر[3].

وإزاء تفاقم هذه الأزمة وتلافياً لانسحاب أمريكا فقد تم الاتفاق على إعادة النظر في ذلك وتم على ضوء ذلك إصدار اتفاقية مونتريال لعام 1966 التي تم بموجبها تعديل الأساس القانوني لمسؤولية الناقل الجوي على نحو جوهري كما سنرى في المطلب الآتي:

---

[1] د. يحيى البنا، مرجع سابق، ص202. سماح محمودي، مرجع سابق، ص46.

[2] د. أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص301.

[3] د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص196–197.

المطلب الثاني

فكرة الخطر(تحمل التبعة) كأساس لمسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب المسافر وفق اتفاقية مونتريال 1966 والاتفاقيات اللاحقة لها واتفاقية مونتريال 1999

سنعرض إلى أساس مسؤولية الناقل الجوي على وفق الاتفاقيات والبروتوكولات ابتداءً من اتفاقية مونتريال 1966 واتفاقية جواتيمالا 97 ومن ثم البروتكولات الأربع سنة 1975 وأخيراً اتفاقية مونتريال وسنخصص لكل منها فرعاً خاصاً بها:

الفرع الأول

أساس مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية مونتريال 1966 و1971 ومونتريال 1975

سنتعرض إلى أساس مسؤولية الناقل في الاتفاقية أعلاه وسنخصص لكل منها مقصدًا خاصًا:

المقصد الأول: أساس المسؤولية في اتفاقية مونتريال 1966

وضعت هذه الاتفاقية التي وقعتها عدد من شركات النقل الدولية بإشراف كل من الاتحاد الدولي للنقل الجوي (الاياكا) ومنظمة الايكاو مع هيئة الطيران المدني الأمريكية إرضاء للولايات المتحدة الأمريكية إزاء تهديدها بالانسحاب من اتفاقية وارسو وملحقها، وقد تضمنت هذه الاتفاقية تعديلاً جوهرياً في الأساس القانوني لمسؤولية الناقل لأنها اعتبرت مسؤولية الناقل مسؤولية موضوعية مبنية على فكرة الخطر (تحمل التبعة) عوضاً عن فكرة الخطأ المفترض التي سادت في اتفاقية وارسو وتعديلها كونها لا تلبي الحماية القانونية الكافية لحقوق المسافر المتضرر[1].

وقد اعتبرت هذه الاتفاقية مسؤولية الناقل مسؤولية موضوعية وبذلك تخلت عن الأساس الذي كان سائداً (فكرة الخطأ المفترض) وأضحى الناقل مسؤولاً مسؤولية مطلقة عن تعويض الأضرار التي تلحق المسافر جراء الحادث الجوي، وذلك بحسب نص المادة (2) التي جاء فيها ((ليس

---

[1] Paul S. Dempsey & Milde, Op. cit. p127.

د. عيسى غسان ربضي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم، دار الثاقفة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن سنة 2011، ص85. د. عائشة فضيل، مرجع سابق، ص150 و153. د. طالب حسن موسى، مرجع سابق، ص144.

للناقل، فيما يختص بدعاوى التعويض الناشئة من وفاة راكب أو جرحه أو إصابته بأي أذى بدني آخر، أن يتمسك بأي دفع مما ورد في المادة (1/20) من اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي...)) وبذلك لم يعد للناقل اللجوء لنص المادة 1/20 من اتفاقية وراسو ليتخلص من المسؤولية بإثبات أنه لم يرتكب هو أو تابعيه خطأ أو أنه قد اتخذ التدابير الضرورية لتلافي وقوع الحادث أو أنه وقع بسبب القوة القاهرة، وهو لا يستطيع درء المسؤولية إلا إذا نجح في إثبات أن الحادث قد وقع بسبب خطأ المتضرر نفسه[1].

وإذا كانت اتفاقية مونتريال 1966 قد حققت تطوراً جوهرياً في التحول للمسؤولية الموضوعية للناقل، فإن البعض ينتقد التباين الذي أحدثته بصدد نطاق تطبيق الأساس الجديد للمسؤولية كونها خرقت تلك المبادئ الموحدة التي أقرتها اتفاقية وارسو والبروتكولات الملحقة بها بصدد تطبيق أحكامها على حوادث النقل الجوي الدولي دون محابات، فقد قصرت بنود الاتفاقية على نطاق المسؤولية القانونية الناتجة عن الحوادث التي تقع أثناء النقل وعدها مسؤولية موضوعية إذا كانت الطائرة قد أقلعت من احدى مطارات أمريكا أو كانت ستهبط في أي منها أو كانت ستتوقف على نحو عابر (ترانزيت)[2].

أما إذا كانت الطائرة لم تطأ الأراضي والأجواء الأمريكية صعوداً أو هبوطاً أو مروراً فإن مسؤولية الناقل بمقتضاها تبقى مسؤولية مبنية على فكرة الخطأ المفترض.

وهذا ما عرّض الاتفاقية لانتقاد العديد من الدول وذلك أن هذه الأحكام تؤدي للتمييز بين المسافر المتضرر في استحقاق التعويض بين من هم مسافرين من أو إلى أمريكا وبين من ركبوا الطائرة بقصد الوصول إلى منطقة أخرى[3].

المقصد الثاني: أساس المسؤولية في بروتوكول جواتيمالا 1971

استمر تأصيل مسؤولية الناقل على وفق ما تقدم في اتفاقية مونتريال 1966، فقد تأكد هذا الأساس القانوني للمسؤولية في المادة (14) التي حلت محل المادة (17) من اتفاقية وارسو بعد حذفها من بروتوكول 1971[4]، إذ رسخ هذا البروتوكول التعديل الذي أصاب اتفاقية وارسو بصد

---

[1] Paul S. Dempsey & Milde, Op. cit. p128.

د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص199. د. عاطف الفقي، مرجع سابق، ص153.

[2] د. فاضل الزهاوي، مرجع سابق، ص223. د. عيسى غسان ربضي، مرجع سابق، ص86.

Prof. Bin cheng, Op. cit. p47.

[3] د. فاضل الزهاوي، مرجع سابق، ص223.

[4] رغم عدم دخوله حيز التنفيذ بسبب موقف أمريكا وعدم حصول النصاب للمصادقة عليه.

أساس المسؤولية الناقل وأقامتها على أساس فكرة الخطر وتحمل التبعة استناداً للمادة 1/4 التي نصت ((يكون الناقل مسؤولاً عن الضؤؤ الذي ينشأ في حالة وفاة راكب أو إصابته بدنياً لمجرد أن تكون الواقعة التي سببت الوفاة أو الإصابة البدنية قد حدثت على متن الطائرة أو أثناء أي عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم، ومع ذلك، لا يكون الناقل مسؤولاً إذا كانت الوفاة أو الإصابة البدنية قد حدثت فقط نتيجة لحالة المسافر الصحية)). وهي بذلك مسؤولية تتحقق ضد الناقل بقوة القانون بمجرد وقوع الحادث ما لم يتمكن الناقل من إثبات أن سبب الحادث يعود لخطأ المتضرر أو سوء حالته الصحية إذا ما كانت السبب الوحيد لوفاة المسافر أو إصابته[1].

الفرع الثاني

أساس مسؤولية الناقل الجوي وفق اتفاقية مونتريال 1999

تعد اتفاقية 1999 طفرة جوهرية في تطور نظام مسؤولية الناقل الجوي من حيث طبيعتها وأساسها وأحكامها، وفي سبيل تحقيق الأهداف التي أراد المشرعون تحقيقها في إنشاء هذه الاتفاقية فقد بذل المشرعون الدوليون جهود مضنية في سبيل إنجاح الاتفاقية وتحقيق نوع من التوازن بين مصالح وحقوق المسافر والناقل وكان للولايات المتحدة الأمريكية دورها المؤثر من حث المشروع الدولي على إصدار هذه الاتفاقية لتتلاءم مع تطور حركة النقل الجوي وتفادي النواقص والتناقصات التي شابت الاتفاقيات لسابقة وعمليات الترقيع المستمر ولوضع قواعد موحدة ولتنظيم معظم قواعد مسؤولية الناقل الجوية[2].

وقد سعى المعنيون بالتعاون مع المنظمة الدولية للطيران المدني (ICAO) لإعداد مسودة مشروع الاتفاقية الجديدة، ثم عرض مشروع الاتفاقية على المؤتمر الدبلوماسي الدولي للقانون الجوي الذي حضره (21) دولة و11 منظمة دولية متخصصة بمسائل الطيران والملاحة الجوية وبعد الدراسة والتشاور تم إقرار هذه الاتفاقية التي سميت باتفاقية مونتريال لسنة 1999[3] وقد

---

[1] د. أبوزيد رضوان، طبيعة تطور المسؤولية، مرجع سابق، ص16. د. طالب حسن موسى، مرجع سابق، ص144. د. يحيى البنا، مرجع سابق، ص206-207.

[2] د. رفعت فخري أبادير، مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال 1999 الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، جامعة عين شمس العدد 2 السنة 45، يوليو 2003، ص8.

[3] Prof. I.H.PH Diederik Op. cit. p121.

سميت الاتفاقية باسم مونتريال نسبة إلى مدينة مونتريال في كندا حيث عقد المؤتمر ووقعت الاتفاقية وقد أقرت هذه الاتفاقية بتاريخ 1999/5/28 ودخلت حيز التنفيذ في 2003/11/3 وقد حررت بست لغات منها =

تبنت الاتفاقية المذكورة في بنودها وكما سيرد لاحقاً، فكرة المسؤولية الموضوعية للناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب المسافر وأمتعته، وذلك حسب نص الفقرة (1) من المادة (17) منها على أن ((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))، وبذلك اعتبرت مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب المسافر وأمتعته مؤسسة على فكرة تحمل التبعة (الخطر).

وأما مسؤوليته عن التأخير فقد بقت مسؤولية شخصية مبنية على فكرة الخطأ المفترض وحسب صراحة نص المادة (19) التي جاء فيها ((يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو، غير أن الناقل لا يكون مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير إذا أثبت أنه اتخذ هو وتابعوه ووكلاؤه كافة التدابير المعقولة اللازمة لتفادي الضرر أو أنه استحال أو عليهم اتخاذ مثل هذه التدابير)).

وقد راعت الاتفاقية المذكورة مصالح الطرفين (الناقل والمسافر) من خلال جعل نظام مسؤولية الناقل يؤسس على مرحلتين أو مستويين أشار إليهما نص المادة 21 الذي جاء فيه ((1- فيما يتعلق بالأضرار المنصوص عليها في الفقرة (1) في المادة (17) والتي لا تتجاوز قيمتها 100000 وحدة حقوق سحب خاصة SDRS عن كل راكب، لا يجوز للناقل أن ينفي مسؤوليته أو أن يحد منها))..

2- فيما تيعلق 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))..

ويتضح من صراحة النص أعلاه أن هنالك مساران هما:

المستوى (المسار) الأول: بموجب هذا المستوى ثم تأسيس مسؤولية الناقل وفق قواعد المسؤولية الموضوعية وتحمل التبعة ورتبت مسؤولية الناقل وفق لذلك بمجرد وقوع الحادث وتحقق الضرر الذي أصاب المسافر بغض النظر عن توافر خطأ الناقل، ويسأل الناقل عن الأضرار التي لحقت

=العربية وتشمل على 57 مادة وانضمت إليها البحرين في 2002 وقد ألغت هذه الاتفاقية تدريجياً اتفاقية وارسو وجعلتها بمثابة المبادئ العامة التي يرجع إليها.

بالمسافر إلى حدود 100000 وحدة حقوق سحب خاصة SDRs وقد تم تعديل القيمة بتاريخ 2009/2/20 من قبل منظمة الايكاو ووفق المادة (24) من اتفاقية مونتريال لتصبح 113100 وحدة حقوق سحب خاصة[1] وجرى عليها تعديلاً آخرًا في 2019/12/19 لتصبح بموجبه 128800 وحدة، ولا يستطيع الناقل التحلل من مسؤولية هذه إلا بإثبات خطأ المتضرر وتسببه في الحادث.

المستوى (المسار) الثاني: اعتبرت الاتفاقية، وفق هذا المستوى، أساس مسؤولية الناقل مبنية على فكرة الخطأ المفترض متى كان حجم الضرر يفوق الحد المقدر في المستوى الأول أي يزيد عن قيمة 128800 وحدة حقوق سحب خاصةSDRs.

ووفق هذا المسار يكون للناقل إذا ما تجاوز مبلغ التعويضات القيمة النقدية لوحدة حقوق السحب الخاصة أعلاه دفع المسؤولية عنه متى أثبت أن الضرر الذي أصاب المسافر لم ينشأ عن خطأه عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع الصادر من جانبه أو تابعيه أو وكلائه (المادة 21/ 2/أ) من الاتفاقية، وأن الضرر حصل بسبب إهمال أو خطأ الغير أو امتناعه (المادة 2/21/ب) من الاتفاقية وبشرط أن يعد ذلك السبب الوحيد لحصول الضرر[2] وسنعود لتفاصيل الموضوع لاحقاً عند التطرق لدفع المسؤولية أو أنه حصل بسبب فعل الغير أو أنه قد اتخذ وأعوانه التدابير اللازمة لتفادي الحادث.

وبهذا الصدد يمكننا التساؤل عن المعيار المعتمد الذي يستند إليه المسافر المتضرر في المطالبة بالتعويض وفق المستوى الأول، باعتبار مسؤولية الناقل مسؤولية موضوعية، وبين المستوى الثاني الذي يتيح للمسافر المتضرر المطالبة بالتعويض وفق فكرة خطأ الناقل المفترض، وعما إذا كان ذلك الخيار يعود للمسافر أو للمحكمة التي يكون لها السلطة التقديرية في احتساب التعويض المستحق للمسافر عن الأضرار التي لحقت بالمسافر آخذة في الحسبان اعتبارات عديدة للظروف الاقتصادية والاجتماعية[3].

ونرى أن الأمر يعود للمحكمة المختصة فإذا وجدت محكمة الموضوع أن قيمة الأضرار التي لحقت بالمسافر لا تتجاوز 113100 وحدة سحب خاصة[4] فستعتبر مسؤولية الناقل مسؤولية

---

[1] للتفاصيل يراجع د. محمود عبد الجواد، مرجع سابق، ص 50 هامش19.

[2] د. فاضل الزهاوي، مرجع سابق، ص307.

[3] د. شفيق أنور فضل، مرجع سابق، ص306-307.

[4] الفقرة الأولى من المادة (21) من اتفاقية مونتريال 1999.

موضوعية مبنية على فكرة الخطر (تحمل التبعة) وعندئذ سينعكس ذلك على قواعد الإثبات والإعفاءات من المسؤولية.

أما إذا تجاوزت قيمة الأضرار التي أصابت المسافر 113100 وحدة حقوق سحب خاصة فإن الناقل لا يسأل عن الأضرار بصورة مطلقة وستعد مسؤوليته عنها مسؤولية شخصية أساسها فكرة الخطأ المفترض[1] ونرى أن مبرر هذا التداخل بين المستويين هو مراعاة ومصالح الناقل من جهة ومصلحة المسافر من جهة آخر والتوازن بين مصالحهما.

ويبدو أن المسار الأول هو الخيار الراجح الذي يعتمده المسافر المتضرر عند المطالبة إذا يؤمن له تعويضاً ضمن الحد الأعلى 113100 وحدة سحب خاصة دون أن ينوء بعبء إثبات خطأ أو إهمال الناقل في وقوع الحادث، وهذا هو الاتجاه الغالب قضاءً.

ويمكن القول أن تقويم نظام مسؤولية الناقل على أنها ذات طابع مزدوج وفق لما تقدم لم يكن موجوداً في الاتفاقيات السابقة[2] ومن وجهة نظرنا فلا حاجة لهذه الازدواجية في تقدير التعويض سيما وأن الاتفاقية أجازت أسلوب المراجعة الدورية مقدار التعويض كل 5 سنوات، وإجراء التعديلات على المستوى الأول الذي يخدم مصالح المتضرر من جهة ويمنح الناقل بعض الطمأنينة لمعرفة حدود مسؤوليته مقدماً ويحافظ نسبياً، على استمرار نشاط النقل الجوي ونحوه واوجه الاستثمار فيه كل 5 سنوات.

وقد تباينت آراء الفقه بصدد مسألة إقرار هذين المستويين واختلاف طبيعة وأساس مسؤولية الناقل تجاه المسافر المتضرر تبعاً لاتفاقية 1999 فهنالك من اعتبر أن الاتفاقية قد جاءت بتطور ملموس على مسؤولية الناقل الجوي تمثل في إقامة مسؤوليته على أساس الخطر (وتحمل التبعة) كقاعدة عامة، وبذلك فهي مسؤولية موضوعية تبنى على الضرر بشكل رئيسي انتصاراً لمصلحة المسافر لكنها أجازت في أحوال استثنائية نادرة، الرجوع إلى قواعد المسؤولية الشخصية للناقل إذا زادت المطالبة بمبلغ التعويض عن الحد المقرر[3].

ويرى آخرون أن مشرعي الاتفاقية لم يأخذوا بالحسبان تأسيس المسؤولية على فكرة تحمل التبعة وفقاً للمفهوم الدقيق لنظرية الخطر وتحمل التبعة وأن إرادة المشرع الدولي فلن الاتفاقية كانت

---

[1] بهذا المعنى د. عاطف الفقي، مرجع سابق، ص180.

[2] د. عائشة فضيل، مرجع سابق، ص159-160. د. شفيق أنور فضيل، مرجع سابق، ص307.

[3] د. محمد عبد الجواد، مرجع سابق، ص52. د. حمد الله محمد حمد الله، القانون الجوي، ج2، دار النهضة العربية، القاهرة، 2010، ص65.

واضحة في تأسيس مسؤولية الناقل بشكل عام، على فكرة الخطأ المفترض والقابل لإثبات العكس ولا يغير من هذا التوصيف تشدد المشرع في إقرار مسؤولية الناقل وفق المستوى الأول والتضييق عليه في دفع المسؤولية عنه[1].

ويلاحظ أن قواعد ونظام المسارين اللذين سبقت الإشارة إليهما تقتصر على الضرر والتعويض الذي يصيب المسافر بشخصه، وأما الضرر الناتج عن تأخير وصوله فأن اتفاقية مونتريال 1999 قد عدت مسؤولية الناقل عنه مسؤولية شخصية مبنية على خطأ الناقل المفترض، ولم تؤصلها كمسؤولية مطلقة، ولم تأخذ بنظام المسارين ويبدو ذلك واضحاً من المادة (19) التي نصت على ((يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو، غير أن الناقل لا يكون مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير إذا أثبت أنه اتخذ هو وتابعوه ووكلاؤه كافة التدابير المعقولة اللازمة لتفادي الضرر أو أنه استحال عليه أو عليهم اتخاذ مثل هذه التدابير)).

[1] د. محمود مختار بريري ود.عمر فؤاد عمر، القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، 2005 ص222، وسيتم التطرق لهذا الموضوع تفصيلاً عند التطرق لدفع مسؤولية الناقل في الفصل الثاني من الباب الثاني.

الفصل الثاني

شروط تحقق مسؤول الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب المسافر وأمتعته

يستلزم لتحقق مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب المسافر أو أمتعته أثناء سفره جوًا ثلاثة شروط، يأتي في مقدمتها وقوع حادث، وإن يقع هذا الحادث ضمن الإطار الزماني للالتزام بالسلامة أي أن يكون وقع خلال عملية النقل سواء على متن الطائرة أو أثناء عمليات الصعود أو النزول من الطائرة، وأن ينجم عنه ضرراً يصيب المسافر في بدنه أو مشاعره، وتنتفي بانتفائها. وأما فيما يخص الضرر الذي يلحق المسافر نتيجة التأخير فلا يشترط وقوع الحادث، وإنما يكفي أن يكون هنالك تأخير وضرر ينجم عنه.

وتثير هذه الشروط التي ينبغي تحققها لقيام مسؤولية الناقل استفسارات وتساؤلات عديدة لإجابات سيما مع اختلاف طبيعة التزام الناقل ونطاق التزامه بسلامة الناقل وتطورها في ظل الاتفاقيات الدولية ابتداءً من اتفاقية وارسو 1929 وملحقاتها وحتى اتفاقية مونتريال 1999 التي أقامت مسؤولية الناقل على تحقق شرط الضرر دون الاكتراث بالشرطين الآخرين وهما الخطأ ورابطة السببية بينما نلاحظ أنها فضلت الابقاء على تأصيلها على فكرة الخطأ المفترض بالنسبة للأمتعة والتأخير، كما أشارت لمفهوم الحادث وإطاره الزمني مما يستوجب الإجابة على العديد من التساؤلات التي حالونا تقيدمها من خلال موضوعات هذا الفصل.

ولأهمية هذه الشروط في دراسة مسؤولية الناقل والتطور الذي أصابها من حيث مفهومها وآثارها فسنخصص لكل شرط مبحثاً خاصاً به كالآتي:-

المبحث الأول

وقوع حادث

تشير كل من اتفاقية وارسو 1929 واتفاقية مونتريال 1999 إلى أن الناقل الجوي يلتزم بموجب عقد النقل مع المسافر بنقله إلى الجهة المحددة في العقد مع ضمان إيصاله إلى محطة الوصول

سالماً معافى وضمن المواعيد المقررة للمرحلة، فإذا أخل الناقل بهذه الالتزامات ونجم عن ذلك ضرراً أصاب المسافر فقد تحققت مسؤوليته عن ذلك.

وهذا ما نصت عليه اتفاقية وارسو 1929 وتعديلاتها في المادة (17) التي جاء فيها "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة المسافر أو إصابته بجروح أو أي أذى بدني آخر يلحق به إذا كان الحادث الذي سبب الضرر قد وقع على متن الطائرة أو في أثناء أي عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم".

كما نصت المادة (19) من الاتفاقية على ((يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو)).

كما أقرت اتفاقية مونتريال 1999 المبدأ والقاعدة أعلاه مع بعض التعديلات البسيطة المستجدة على نص المادة (17) من اتفاقية وارسو، إذ نصت في المادة (1/17) على " 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".

ونصت في الفقرة (2) منها على مسؤولية الناقل عن الضرر الذي ينشأ في حالة تلف الأمتعة المسجلة أو ضياعها أو تعييبها....))

وبالرغم من بعض الاختلاف في تسمية بعض المصطلحات الواردة في النصوص المشار إليها أعلاه فإن الاتفاقيتين تشترطان لتحقق مسؤولية الناقل الجوي وقوع حادث للمسافر وأن هذا الحادث يقع ضمن اطار زمني معين (أثناء فترة النقل أو الصعود أو النزول من وإلى الطائرة) وأن ينتج عن ذلك ضرراً يصيب المسافر في بدنه.

ولأهمية هذه الشروط في تحقق مسؤولية الناقل وتطورها وبهدف التعريف بالحادث ونطاقه ومعاييره وموقف القضاء والفقه والتشريعات، فأننا سنعرض لما تقدم في المطالب الآتية، إذ سنخصص المطلب الأول لبيان ماهية الحادث وسنعرض في المطلب الثاني للاتجاهات الحديثة في تفسير الحادث وسنخصص المطلب الثالث لموقف الفقه والقضاء والتشريع في ذلك.

المطلب الأول

ماهية الحادث

سنتطرق في هذا المطلب لمفهوم الحادث وإلقاء الضوء على تفسير المصطلح المذكور ونطاقه وسنخصص لكل منهما فرعاً خاصاً به.

يتضح من نص المادتين 17 من اتفاقيتي وارسو 1929 واتفاقية مونتريال 1999 أعلاه أن هنالك اختلافاً في الصياغة اللفظية لمصطلح الحادث، يوصفه الشرط للأهم الذي اعتمدته الاتفاقيتين لتحقق مسؤولية الناقل الجوي. فقد تبنت اتفاقية وارسو في المادة (17) التي أشرنا إليها قبل قليل مصطلح الحادث (Event)، بينما استعملت اتفاقية مونتريال 1999 في المادة (17) التي سبق ذكرها مصطلح الحادثة (Accident) التي يشترط تحققها لقيام مسؤولية الناقل وكانت اتفاقية جواتيمالا 1971 استبدلت بمصطلح الحادث تعبير الواقعة (Event)[1].

وإزاء اختلاف تسمية المصطلحات المذكورة، وعدم إقدام اتفاقية وارسو وتعديلاتها واتفاقية مونتريال 1999 على تحديد مفهوم موحد للألفاظ المشار إليها، فقد أثار الفقهاء تساؤلات عديدة بصدد هذه الاختلافات، وعما إذا كانت مقتصرة على مجرد الصياغة اللفظية لهذه التعبيرات والمصطلحات دون الإخلال في المعنى المقصود، أم أن الفرق بين مصطلح الحادث والحادثة، بل وحتى الواقعة، لا يقتصر على اللفظ بل تعداه إلى المضمون، كما سنرى، أن لكل تعبيراً دلالته، وأن المشرعين الدوليين كانوا قصدوا التمييز بين هذه المصطلحات (التعبيرات) من حيث اللفظ والمعنى والآثار[2].

---

[1] د. شفيق أنور فضل، مرجع سابق، ص212، لم يقتصر استعمال تعبير (الواقعة) على الاتفاقية المذكورة فحسب، فقد استعملت اتفاقية مونتريال بدورها في المادة (18) منها مصطلح (الواقعة) للدلالة على الحادثة التي ترتب مسؤولية الناقل عن فقدان وتلف البضائع والأمتعة.

[2] د. علاء التميمي عبده، مدى مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار الإرهاب (طبقاً لأحدث الاتفاقيات الدولية الخاصة بنقل الأشخاص)، دار النهضة العربية، القاهرة، 2017، ص34،

Paul S. Dempsey, Robert Hardaway & William Thomas, Aviation Law and Regulation, Lexis Pub; Lslf edition (January 1, 1993), p23.

ومن هنا ذهب البعض منهم إلى أن التعبيرين وإن اختلفا في الصياغة والشكل فأنهما يفضيان لذات المعنى ولا أهمية للتفريق بين تعبير الحادث والحادثة أو حتى تعبير الواقعة، وهي مجرد ألفاظ مترادفة ذات مدلول واحد[1].

بينما يرى الاتجاه الفقهي الغالب أن اللفظين مختلفان في اللفظ وفي المعنى، فكل منهما ينصرف إلى معنى مستقل (مختلف) وأن أي منهما يرتب آثاراً مستقلة عن الآخر، فمهوم الحادث [(Event) ذو خصوصية ودلالة ضيقة وينصرف لفهم أكثر عمقاً من مصطلح الحادثة (Accident) لأنه يرتبط على نحو رئيسي بالأسباب المباشرة المؤدية للفعل الضار الناجم عن الاستعمال المباشر للطائرة أثناء تحليقها في الجو (تشغيلها)، مثل التعطل الفني (والميكانيكي)، (وكما سنرى لاحقًا) فإذا كان الضرر الذي أصاب المسافر قد وقع بسبب مستقل عن نشاط الطائرة أثناء الطيران فلا يعتبر حادثًا ولا تتحقق مسؤولية الناقل تبعاً لذلك، وتطبيقًا لذلك فأن اعتداء مسافر على أخر من المسافرين أثناء الرحلة بسبب شخصي لا يعد سبباً يوجب مسؤولية الناقل عنه، فهذا الحدث وإن كان وقع داخل الطائرة وأثناء النقل لكنه لم يقع بسبب عملية النقل ولا يرتبط بها بشكل مباشر، أما مفهوم الحادثة فهو ذو دلالة أوسع من الحادث، فالحادثة تشمل كافة الأسباب التي أدت لوقوع الضرر أثناء الرحلة الجوية بصرف النظر عن ارتباطها باستغلال المباشر للطائرة من عدمه وحتى لو كان سببها أجنبياً عن الناقل[2] وهذا ما يبرر مسؤولية الناقل عن الأضرار الناتجة عن عمليات الاختطاف والإرهاب والعوامل الجوية.

ويضيف البعض، بحق، في بيان التفرقة بين مصطلحي الحادث والحادثة أنه لا يكفي وقوع حادث ما أثناء النقل بل يجب، لتحقق مسؤولية الناقل، ارتباطه بسبب ناتج عن استعمال الطائرة، فإذا كان سبب الحادث منفصلاً عن نشاط الطائرة أثناء تحليقها فلا يعد بمثابة الحادث ولا تتحقق مسؤولية الناقل، وبمعنى آخر ولكي يكون الحادث مما بعد شرطاً لقيام مسؤولية الناقل أن يقع

---

[1] د. يحيى البنا، مرجع سابق، ص114. د. أبو زيد رضوان، القانون الجوي، مصدر سابق، ص318. د.محمد ذياب موسى، مرجع سابق، ص108.

Dempsey & Milde, Op. cit. p122.

[2] د. علاء التميمي عبده، مرجع سابق، ص34. د. حمد الله محمد حمدالله، القانون الجوي، مرجع سابق، ص116. د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص210. د. فاروق أحمد زاهر، مرجع سابق، ص348.
Dempsey & others, Op. cit, p 26.

أثناء الرحلة وبسببها (أي سبب عملية النقل)، بينما ينصرف مفهوم الحادثة إلى كل العوامل التي تؤدي إلى وقوع الضرر بغض النظر عن اتصالها من عدمه باستعمال الطائرة[1].

وأما سبب تبني اتفاقية وارسو مفهوم الحادث، فقد كان بدافع مراعاة مصالح الناقلين على حساب المتضرر نظراً لحداثة عهد الطيران وتشجيع شركات الطيران على العمل والتخفيف من المسؤولية عنها بالسماح لهم في البحث عن طريق لنفي المسؤولية عنهم بعدم اعتبار الواقعة التي ألمت بالمسافر مما ينطبق عليها وصف الحادث[2]، إضافة إلى أن المسافر له حرية الحركة والتنقل داخل الطائرة، ولربما تؤدي هذه الحركة إلى مساهمة المسافر في وقوع الضرر وقد يكون نشاطه أثناء النقل السبب الرئيسي في وقوع الحادث على نحو ما سياتي تفاصيله لاحقاً[3] وعندها لا تتحقق مسؤولية الناقل عما حصل.

هذا كله إضافة إلى أن التفرقة بين المصطلحين تفضي لأقرار قواعد قانونية دقيقة لمسؤولية الناقل، حيث ستتحدد مسؤوليته حسب سبب الضرر وطبيعته، ومما لا شك فيه أن ذلك سينعكس على نطاق مسؤولية الناقل كونها ستحقق نتيجة مزيد من الأسباب التي تؤدي إلى تحقق الحادث، وهذا ما سيمنح المسافر المزيد من الضمانات والطمأنينة عند المطالبة بتعويض الضرر الذي أصابه نتيجة ذلك.

ويمكننا أن نستخلص، من المادة (17) من اتفاقية وارسو أن مفهوم الحادث على أنه كل واقعة ينتج عنها وفاة أو جرح أو إصابة أثناء الرحلة بما فيها الصعود إلى الطائرة أو النزول منها، وبذلك ينبغي البحث في سبب الواقعة باعتبارها العنصر الأساسي لثبوت ما إذا كانت تعد ضمن مفهوم الحادث بمعنى أن الحادث الذي وقع كان مرتبط بعملية النقل الجوي ووجود المسافر على متن الطائرة وهي قيد التحليق في الجو وليس بالضرورة البحث عن الآثار المترتبة على ذلك، أي الإصابات التي لحقت بالمسافرين، فحيث تكون الإصابة مرتبطة بالسبب أي باستعمال الطائرة واشتغالها فأنها تعد ضمن مفهوم الحادث ويكون الناقل مسؤولاً عنها، وحيث لا يكون الضرر الذي وقع مرتبط باستعمال الطائرة وناتج عنها بشكل مباشر فلا يسأل الناقل عنه.

ولذلك يرى البعض أن اختطاف الطائرة أو ما يقع من جرائم إرهابية قد تحصل ضد المسافرين أو تشاجر الركاب مع بعضهم، أو إصابة احدهم بمرض أثناء النقل الجوي أو تضرر أحد

---

[1] د. محمد موسى ذياب، مرجع سابق، ص108. د. فاضل الزهاوي، مرجع سابق، ص230-231. د. علاء التميمي عبده، مرجع سابق، ص34.

[2] د. أحمد بن إبراهيم الشيخ، مرجع سابق، ص255.

[3] Prof. Bin cheng, Op. cit. p146-foot note 145.

المسافرين أثناء وجوده في الطائرة وهي جاثمة على أرض المطار والأضرار الناتجة عن الكوارث الطبيعية تعد وقائع ولكنها لا تعد ضمن مفهوم الحادث المشمول بالمادة (17) ولا يسأل الناقل عنها ولا يلزم بالتعويض[1] فالعبرة في سبب الضرر وليس بالضرر.

أما إذا كان سبب الحادث الذي الحق الضرر بالمسافر مجهولاً ففي هذه الحالة تتحد مسؤولية الناقل بالنتائج التي حصلت أثناء الرحلة باعتبار أن الحادث يتمثل في الضرر أو الخسارة[2].

إلا أن هذه النظرة لمفهوم الحادث قد تغيرت بعد نفاذ اتفاقية مونتريال 1999، فبالرغم من أن الاتفاقية تنص على تعريف محدد للحادث، إلا أن الفقه والقضاء حاولا استنباط مفهوم للحادث على أنه واقعة مفاجئة غير اعتيادية مرتبطة بعملية النقل الجوي وتخل بالسير المعتاد للرحلة الجوية، وبذلك فأن كل واقعة فجائية حصلت أثناء استعمال الطائرة سواء أكانت أسبابها تعود للطائرة نفسها وناتجة عن عملية النقل واستغلال الطائرة كانفجار الطائرة وتحطمها، أو بسبب عوامل لا ترتبط على نحو مباشر باستعمال الطائرة كالخطف والإرهاب الجوي وسوء الرعاية الصحية للمسافر وسقوط بعض الأمتعة عليه تدخل ضمن مفهوم الحادث ما دامت تعد من الأسباب الممكنة للضرر[3].

ولابد من التذكير أن قاموس أكسفورد الإنجليزي يعرف الحادث على أنه عبارة عن حدث غير عادي يقع دون إمكانية توقعه أو دفعه، فيكون سببه معروفاً أو غير معروف[4].

ويعرفه قاموس كامبرج على أنه الأمر الذي يحصل بشكل غير متوقع وغير مقصود والذي غالباً ما يضر شخصاً ما[5]، وتعرف معاهدة شيكاغو 1944 التي اعتبرت نافذة بتاريخ 1947/4/4

---

[1] د. أحمد بن إبراهيم الشيخ، مرجع سابق، ص249. د. ثروت الأسيوطي، مرجع سابق، ص234. د. عاطف الفقي، مرجع سابق، ص74. د. هاني دويدار، مرجع سابق، ص88. د. أبوزيد رضوان، مرجع سابق، ص310. د. رفعت فخري ابادير، أثر الإرهاب على مسؤولية الناقل الجوي ، مرجع سابق، ص209.
Louis Cobbs: The Shifting Meaning of 'Accident' under Article 17 of the Warsaw Convention : What did the Airline know and what did it do about it?" Air and Space Law,Vol. XXIV, No. 3, (1999), p17.

[2] د. فاضل الزهاوي، مرجع سابق، ص230. د. أحمد بن إبراهيم الشيخ، مرجع سابق، ص255.

[3] د. عاطف الفقي، مرجع سابق، ص74. د. فاروق أحمد زاهر، مرجع سابق، ص328.

4 Retrieved From: www oxfordlearnersdictionaries.com/definition/English/accident

[5] د. فاضل الزهاوي، مرجع سابق،ص230 وإشارته لذلك في هامش1.

والتي تضمنت أربعة ملاحق تكاد تغطي معظم المسائل المتعلقة بالطيران والنقل الجوي الحادث على أنه حدث يقع أثناء عمل الطائرة[1].

ومما تجدر الإشارة إليه بهذا الصدد أن قانون الطيران المدني البحريني وفي المادة الأولى منه قد فرق بين حادث طائرة وواقعة طائرة، حيث عرف حادث الطائرة على أنه ((واقعة تتعلق بتشغيل الطائرة وتقع في أي وقت منذ صعود أي شخص إلى الطائرة بقصد الطيران وحتى وقت مغادرة جميع الأشخاص للطائرة)) بينما تعرف المادة المذكورة واقعة الطائرة على أنها ((كل واقعة لا ينطبق عليها تعريف حادث الطائرة، وترتبط بتشغيل الطائرة وتؤثر على سلامة التشغيل)) ويتضح مما تقدم أن المشرع البحريني يشترط لاعتبار الواقعة، التي نجم عنها الضرر، على أنها حادث طيران يوجب التعويض أن تتعلق بتشغيل الطائرة، ويترتب على ذلك أن موت المسافر المفاجئ في الطائرة أو انتحاره أو الإصابات التي يلحقها المسافر بنفسه لا تعد حادثاً جوياً وبالتالي لا يكون للمسافر مطالبة الناقل بالتعويض بزعم أن ما حصل له يدخل ضمن مفهوم حادث الطائرة[2].

المطلب الثاني

الاتجاهات الحديثة في تفسير مفهوم الحادث ونطاقه

رغم أن كل من اتفاقيتي وارسو ومونتريال تشترطان لقيام مسؤولية الناقل وقوع حادث يسفر عنه ضرر يصيب المسافر فأن أي منهما لم تحدد تفسيراً تشريعياً لهذا الحادث مما أثار جدلاً في الفقه والقضاء في ظل ما نشهده من تعدد وتطور لأسبابه، واختلاف أنواع تلك الحوادث، وعدم ملائمة التقييد بتفسير جامد لا يتطور مع ما تشهده حوادث النقل الجوي من تطور، وبنار على ذلك اتجه بعض من الفقه لتبني تفسيراً ضيقاً للحادث، بينما أخذ فريقاً آخراً منهم بالتفسير الواسع لمفهوم الحادث[3] وسنعرض لهذين الاتجاهين تباعاً في الفرعيين الآتيين:

---

[1] د. أحمد بن إبراهيم الشيخ، مرجع سابق، ص247. د. عائشة فضيل، مرجع سابق، ص16-17.

[2] د. فاضل الزهاوي، مرجع سابق، ص233-234.

[3] د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص206. د. فاروق أحمد زاهر، مرجع سابق، ص329.

الفرع الأول

التفسير الضيق لمفهوم الحادث

يفسر أنصار هذا الاتجاه الحادث تفسيراً ضيقاً على نحو يربط بين الحادث وبين الاستغلال الجوي للطائرة، فهو يقصر مفهوم الحادث على واقعة فجائية غير متوقعة وخارجة عن السير المعتاد للطائرة ناتجة عن عملية النقل الجوي ومرتبطة من حيث الأصل بنشاط الاستغلال المباشر للطائرة كالعطب الفني الذي يصيب أحد عناصر منظومة عمل الطائرة أو أي خلل ميكانيكي في أجهزتها أو بسبب إهمال قائد الطائرة وعلى وفق ما تقدم ينصرف مفهوم الحادث لأي حالة أو أمر طارئ ينجم مباشرةً أثناء عملية النقل الجوي وبسببها وينتج عنه ضرراً يصيب المسافر[1].

ويبدو لنا وفقاً لهذا الاتجاه أنه يشترط لاعتبار مدلول الحادث متفقاً مع المادة (17) من اتفاقيتي وارسو ومونتريال أن يقع الحادث على متن الطائرة وهي محلقة في الجو وأن تكون الأضرار التي لحقت المسافر مرتبطة بالاستغلال المباشر للطائرة ويتمخض عن استعمالها. وبذلك لا يدخل ضمن مفهوم الحادث ما قد يحصل من وقائع أو أمور ينجم عنها ضرر يصيب المسافر تنتج عن أسباب خارجة عن الاستغلال المباشر للطائرة كالعوامل الطبيعية أو أعمال الإرهاب والقرصنة الجوية.

ويبرر أنصار هذا الرأي تفسير الحادث ونطاقه على هذا النحو في أنه يهدف إلى تشجيع الناقلين وحثهم على تطوير النقل الجوي والتقليل من التزاماتهم وتضييق مسؤولياتهم تجاه المسافر.

وقد تعرض هذا المفهوم لانتقادات عديدة في مقدمتها أنه يحابي الناقل بقصر مسؤوليته على الحوادث التي تقع بسبب الطائرة، رغم أن هنالك العديد من الحوادث التي تلحق الضرر بالمسافر قد تخرج عن هذا الإطار الضيق للمسؤولية، فخطف الطائرة أو احتجاز المسافرين أو إصابة الطائرة بصاعقة مع أنه يؤدي إلى لحوق الضرر بالمسافرين فأن الناقل وفقاً لهذا الرأي لا يتحمل

---

[1] د. ثروت الأسيوطي، مرجع سابق، ص234. د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ط2017، ص206. ياسمينة بشار، مسؤولية الناقل الجوي للركاب، دار الكتب العلمية، بيروت، 2012، ص51.

J. Sesseli, La notion de faute dans la Convention de Varsovie (Etude de droit aérien), Op. cit. p840.

تبعة ذلك وهذا يعني ضياع حقوق المسافر وهو الطرف الضعيف، بعقد النقل الجوي، الذي يخضع لأمرة وسلطة الناقل طيلة الرحلة[1].

كما أن مسؤولية الناقل لا تغطي، في هذه الحالة، العديد من الحوادث التي قد تقع قبيل إقلاع الطائرة أو بعد هبوطها أي وقوع الحادث والطائرة جاثمة على الأرض وليست في حالة طيران فعلي[2]، مما يؤدي إلى ضياع حقوق المسافر المتضرر.

الفرع الثاني

التفسير الواسع لمفهوم الحادث

يرى أنصار هذا الاتجاه أن مفهوم الحادثة يتسع ليشمل كل تأثير خارجي يلحق الضرر بالمسافر أثناء نقله جواً سواء أكانت الواقعة مرتبطة بنشاط الطائرة أو ناجمة عن عنصر أجنبي لا يمكن توقعه كالعوامل الجوية، فالحادث في نظرهم عبارة عن واقعة فجائية غير معتادة لا تتفق مع السير المعتاد للأمور وتلحق الضرر بالمسافر أثناء النقل أو بسببه وسواءً أكانت مرتبطة بنشاط (باستغلال) الطائرة أثناء تحليقها أم نتجت عن عوامل خارجية لا يمكن توقعها كالعوامل الطبيعية أو حوادث الإرهاب والقرصنة أو فعل الغير[3] وخطف الطائرة مع وجود المسافرين بداخلها.

كما يعطي هذا الاتجاه الواسع تفسيراً موسعاً لمصطلح تابعي الناقل الجوي على نحو يتسبب في اتساع مفهوم الحادث الجوي[4]، أي أن الناقل يعد مسؤولاً عن نشاط التابع، سواءً أكان قد تم تعيينه من قبله مباشرةً ويعمل وبأمرته أم كان مفروضاً عليه للقيام بأعمال وفقاً لمتطلبات الأعمال الجوية وقواعد الملاحة الجوية الأرضية ودون أن يكون للناقل سلطة الإشراف والرقابة عليه وسواء أكان التابع يؤدي عمله للناقل بصورة مباشرة، أو غير مباشرة، وهذا مما ينعكس إيجاباً على توسيع مفهوم الحادث ويحقق قدراً واضحاً من الحماية للمسافر المتضرر، سيما في ظل احتمال وقوع الحوادث المتأتية عن المخاطر الجوية كالإرهاب والخطف التي أصبحت تنضوي ضمن الحوادث الجوية وتضرر المسافر منها وهو الظرف الضعيف إقتصاديًا.

ويبدو لنا رجحان الاتجاه المؤيد للمفهوم الواسع للحدث نظراً لتطور الأسباب التي تفضي للحادث وتعددها، فبموجب هذا الاتجاه ينصرف مفهوم الحادث إلى كل واقعة مرتبطة بالنشاط الجوي ينتج

---

[1] د. هاني دويدار، مرجع سابق، ص209 و د. عاطف الفقي، مرجع سابق، ص209.

[2] د. علاءالتميمي عبده، مرجع سابق، ص41. د. يحيى البنا، مرجع سابق، ص117.

[3] د. فاروق أحمد زاهر، مرجع سابق، ص329.

[4] د. علاء التميمي عبده، مرجع سابق، ص42.

عن أي سبب من الأسباب سواءً أكنت أسباب أمنية أو ملاحية أو طبيعية أو أسباب ذاتية خاصة بالطائرة ينتج عنها ضرراً بالمسافر وتقرر مسؤولية الناقل.

ولم يكن الخلاف الفقهي بصدد تفسير الحادث يحظى بأهمية تذكر، بل أن البعض يرى ألا صدى له من الناحية العملية أنه لا يتعدى الجانب النظري في ظل المسؤولية الشخصية للناقل المبنية على فكرة الخطأ المفترض التي اعتمدتها اتفاقية وارسو ومرد ذلك هو توجه الناقلين إلى نفي مسؤوليتهم عبر إثباتهم انتفاء الخطأ الصادر عنهم وعدم اهتمامهم بدرئها بإثبات تخلف وصف الحادث عن الواقعة المسببة للضرر[1].

إلا أن هذه النظرة للخلاف في تفسير منطوق الحادث قد تغيرت في النصف الثاني من القرن الماضي وأخذت حيزاً واقعياً تجسد بالمنازعات المعروضة أمام القضاء، وأصبح مسألة ذات أبعاد واقعية وغدا البحث عن مفهوم ونطاق الحادث ذو أهمية عملية تحظى باهتمام كل من الناقل والمسافر للأسباب الآتية[2]:-

السبب الأول: بروز مخاطر جديدة للطيران أحاطت بالنقل الجوي، ولربما بدأت بالتحول إلى منازعات عرضت على القضاء، إلى جانب مخاطر الجو التقليدية المنبثقة عن الاستغلال الجوي والملاحة الجوية، وتتمثل هذه المخاطر بإعمال القرصنة الجوية وإرهاب المسافرين واختطاف الطائرات التي شاعت في تلك الفترة مما تطلب الاستعانة بالمفهوم الواسع للحادث لاعتبار تلك المخاطر مما تدخل ضمن مفهوم الحادث وفقاً لاتفاقية وارسو.

السبب الثاني: تبني الاتفاقيات الدولية اللاحقة على اتفاقية وارسو ومنها اتفاقية مونتريال 1966 إقرار المسؤولية الموضوعية للناقل أي بغض النظر عن خطأه المفترض وما نتج عن ذلك من تشديد لمسؤولية الناقل عبر تقليص طرق درء الناقل لمسؤوليته عن الحادث وحصرها بخطأ المتضرر، والتضييق على الناقلين دفعهم للبحث عن طريق آخر لدرء المسؤولية عنهم عن طريق عدم جعل الواقعة المسببة للضرر مما تدخل ضمن مفهوم ونطاق الحادث المشار إليه في المادة (17) وارسو[3].

---

[1] د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص206. د. أحمد بن إبراهيم الشيخ، مرجع سابق، ص255، Louis Cobbs, Op. cit. p22.

[2] د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص207. د. محمود عبد الجواد، مرجع سابق، ص137.

[3] د. هشام فضلي، مسؤولية الناقل الجوي، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ط1 2005 ص17. د. رفعت فخري أبادير، حوادث الإرهاب واختطاف الطائرات ومسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية وارسو، مرجع سابق، ص121.

ولا شك أن هذا الاختلاف في تفسير مفهوم الحادث وتحديد نطاقه كان محلاً لآراء الفقهاء واجتهادات القضاء وهذا ما يقتضي بيان موقف الفقه والقضاء من مفهوم الحادث وهذا ما سنتطرق إليه في المطلب القادم.

المطلب الثالث

موقف الفقه والقضاء من مفهوم الحادث

سنعرض إلى موقف القضاء الغربي والعربي من الموضوع، ثم نتناول بشكل موجز موقف التشريعات الوطنية من مفهوم الحادث وسنخصص لكل ذلك فرعاً خاصاً به.

الفرع الأول

موقف الفقه من مفهوم الحادثة

لسبق التطرق إلى الموضوع عند تناولنا الاتجاهات الحديثة لمفهوم الحادث وتحاشياً للتكرار المسهب فسنعرض لموقف الفقه على نحو موجز.

يُعرف العديد من الفقهاء الغربيين والعرب الحادثة على أنها واقعة تحدث على نحو غير متوقع أي بشكل مفاجئ نتيجة لعامل خارجي مرتبطة بعملية النقل الجوي وتخل بالسير المعتاد للرحلة الجوية[1] وبذلك ينضوي ضمن مفهوم الحادث إنفجار الطائرة في الجو أو سقوطها وارتطامها بالأرض نتيجة هبوط غير متقن أو اضطراري أو إرتطامها بأي جسم كان في أرض المطار أو في الجو (كالطيور) أو أن الحادث كان نتيجة عطل بعض أجهزة الطائرة أو خطأ الطيار في القيادة، أو كان بسبب خطأ طاقم الطائرة كالمضيفات والمضيفين[2].

ونحيل القارئ الكريم لما سبق بيانه بصدد الموضوع في الصفحات السابقة من الرسالة.

---

[1] د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص207. د. رفعت فخري ابادير، مرجع سابق، ص92.
Paul S. Dempsey& Others, Aviation Law and Regulation, Op. cit. p14-13.

[2] د. عائشة فضيل، مرجع سابق، ص163.

الفرع الثاني

موقف القضاء من مفهوم الحادثة

لا جرم أن القضاء الفرنسي والقضاء الأمريكي وغيرهم كالقضاء الإنكليزي كان لهما دوراً كبيراً في تقرير مفهوم متطور للحادثة سيما بعد ظهور قضايا الاختطاف والقرصنة الجوية والإرهاب والاعتداء على الركاب أثناء الرحلة، وما ينجم عنها من أضرار جسيمة تلحق بالمسافر ولذلك يكون من المفيد أن نستعرض بعض أوجه التطور الذي أصاب مفهوم الحادث ونطاقه وانعكاس ذلك على مسؤولية الناقل وأفضى إلى مزيد من الحماية للمسافر المتضرر وضمان حقه في التعويض في القضاء الفرنسي والأمريكي والعربي وسنخصص لكل منها مقصدًا خاصًا.

المقصد الأول: القضاء الفرنسي

يمكننا القول أن القضاء الفرنسي، باختلاف درجاته، يرى أن مفهوم الحادث لا يقتصر على التعطل الفني أو الخلل الميكانيكي الذي قد يحصل في أجهزة الطائرة أثناء فترة الطيران ويؤدي إلى تحطمها وتضرر المسافرين، بل أنه ينظر إلى الحادثة على أنها كل تأثير مفاجئ مما يخل بالسير المعتاد للطائرة أثناء رحلتها والناجم عن نشاط مفاجئ معين لا يمكن توقعه، كعمليات الإرهاب والقرصنة الجوية واختطاف الطائرة أو المسافرين تبعاً لذلك.

وكان القضاء الفرنسي قد أقر ما تقدم بيانه في القضية المرفوعة من قبل الزوجين حدّاد ضد الخطوط الجوية الفرنسية التي تتلخص وقائعها بانهما وأثناء سفرهما في احدى طائراتها التي أقلعت من تل أبيب والمتوجهة إلى أثينا استطاع بعض المختطفين من اقتحام الطائرة وإجبار الطيار على تغيير مسار الرحلة وإجباره على التوجه بها إلى أوغندا والهبوط بها في مطار عنتيبة وحجز الركاب الإسرائيليين كرهائن وكان المذكورين من ضمنهم، وبعد تحرير الرهائن بفترة وجيزة أقام الزوجان حداد الدعوى ضد الشركة بطلب تعويضهما عن الأضرار النفسية والبدنية التي أصابتهما نتيجة عملية الاختطاف، إلا أن الخطوط الجوية الفرنسية تمسكت بعدم مسؤوليتها عن الحادث بزعم أن ما حصل كان أمر خارج عن إرادة الشركة ولا يعد ضمن مفهوم الحادث المشار إليه في المادة (17) وارسو لأن مدلولها ينصرف إلى ما قد يحصل في الطائرة من عطب فني أو خلل في أجهزتها الميكانيكية ويكون ذلك سبباً مباشراً لتضرر المسافر، إلا أن المحكمة الابتدائية (محكمة السين) رفضت هذا الدفع واعتبرت اختطاف الطائرة عملاً يدخل ضمن مفهوم الحادث المشار إليه في المادة (17) التي تعتبر الحادث مما ينصرف إلى كل واقعة مفاجئة

ومستقلة عن إرادة الناقل الجوي وأنه مسؤولاً عن التعويض لأنه لم يتخذ التدابير اللازمة لمنع وقوع الضرر[1].

وقد أيدت محكمة استئناف باريس توصيف عملية الاختطاف على أنه مما يدخل ضمن مفهوم الحادث المشار إليه في المادة (17) وارسو لأنه يقبل قصر تعبير الحادثة على ما يرتبط بالطائرة من عطلات بل يجب سريان مفهومه على كل ما يخل بالسير المعتاد لرحلة الطائرة حتى لو كان من غير الممكن توقعه.

ولدى عرض القضية على محكمة النقض الفرنسية فقد اعتبرت أن عمليات الاختطاف مما تدخل ضمن مفهوم الحادث[2].

وقد أكدت محكمة النقض الفرنسية هذا المبدأ بحكم أخر اعتبرت فيه أن أعمال القرصنة الجوية تدخل ضمن مفهوم الحادث الذي يسأل عنه الناقل حيث قضت بمسؤولية شركة الطيران الفرنسية عن الضرر الذي لحق بالمسافر المدعو (Bornier) نتيجة حادثة اختطاف الطائرة التي كان مسافراً فيها، وقد عللت حكمها كون الناقل لم يتخذ التدابير الضرورية لمنع وقوع الحادث سيما وأن أعمال القرصنة كانت من المسائل المحتملة في ذلك الوقت[3].

إلا أن القضاء الفرنسي كان قد رفض تقدير مسؤولية الناقل عن الحوادث التي تصيب المسافر نتيجة عوامل شخصية ترتبط بالمسافر ولا علاقة له بعملية الطيران وأن تصيب الحادث الذي أصابه لم يكن فجائي وغير متوقع، ففي قضية كان المدعي فيها يدعى (مارتينه) الذي كان مسافراً من مرسيليا إلى بوردو على طائرة شركة الطيران الفرنسية وقد أصيب أثناء عودته من بعارض صحي وقبيل هبوط الطائرة وتمت المساعدة في تقديم الإسعافات اللازمة للمريض المذكور بالطائرة، كما بادر قائد الطائرة بالاتصال مع السيطرة الأرضية (برج المراقبة) لإعلامهم بحالة المريض وبوجوب توفير الإسعاف حالة نزوله وقدموا له العلاج المستعجل إلا أن المسافر لم يلبث أن توفي في قاعة المطار.

---

[1] Dempsey&Milde, Op. cit. p143. Haddad v. Air France, Cour d'Appel de Paris, 17 June 1979, Air And Space Law, Volume5, Issue 1, 1980, p39-40,RetrievedFrom: https://kluwerlawonline.com/journalarticle/Air+and+Space+Law/5.1/AILA1980007

[2] الحكم مشار إليه لدى د. أحلام الزاير، مسؤولية الناقل الجوي للركاب، رسالة دكتوراه مقدمة إلى كلية الحقوق، جامعة قاصدي مرباح، الجزائر، 2016/2015، ص24-25 .

C. Cass, 5 mai 1982 Reda 1983, p43

[3] د. عائشة فضيل، مرجع سابق، ص166، القرار مشار اليه في هامش2.

ولدى عرض الموضوع على محكمة مرسيليا الابتدائية فقد وجدت أن ما وقع للمسافر المتضرر لم يكن نتيجة عملية النقل لذا لا يمكن تأصيله على أنه حادث خارج عن شخص المسافر (المتضرر) بل كانت وفاته جراء أزمة قلبية، وقد أيدت محكمة استئناف إكس أن بروفانس الحكم الابتدائي المذكور بتاريخ 2002/11/6 بعدم مسؤولية الناقل عن وفاة المسافر المذكور وعدم أحقية ورثته بالمطالبة بالتعويض[1].

وفي حكم آخر تتلخص حيثياته في أن شخص يدعى Zenbou قد أصيب بمرض مفاجئ أثناء سفره على متن طائرة الخطوط الفرنسية مما اضطر قائد الطائرة للهبوط بأقرب مطار بقصد إسعاف الموما إليه، إلا أن ذلك لم يمنع من وفاته مما حدا بزوجته إقامة الدعوى لدى محكمة ليون الابتدائية للمطالبة بالتعويض عن حادث وفاة زوجها، قضت المحكمة بأن وفاته لم تكن بسبب حادث خارجي عن المتوفى، وإن طاقم الطائرة قد بذل كل ما يمكن من مساعدة وأحاط المتوفى برعاية تامة، ولا يوجد أي إخلال من جانب الناقل لا من حيث قيادة الطائرة ولا من الظروف الجوية ولم يصدر خطأ من قائد الطائرة وبقية تابعي الناقل سبب الحادث وحكمت برد دعوى التعويض[2].

وأكد القضاء الفرنسي اتجاهه المذكور في حكم آخر أصدرته محكمة النقض الفرنسية تتلخص وقائعه أن احدى المسافرات كانت مسافرة بطريق عودتها من مونتريال إلى باريس بتاريخ 1999/9/26 وقد أصيبت بمرض في رئتها وعلى أثره رفعت الدعوى ضد الشركة الناقلة للمطالبة بالتعويض بزعم أن الحادث كان بسبب الرحلة، إلا أن محكمة النقض قد رفضت الدعوى لأنها أصيبت بمرضها المزعوم بعد فترة زمنية طويلة نسبياً ولا يمكن نسب إصابتها إلى حادث خارجي لا يد لها فيه طرأ أثناء الرحلة، وإنما كان نتج عن مرض عضوي ألمّ بها ولا علاقة للناقل فيما حصل[3].

ويتضح من ذلك أن القضاء الفرنسي قد تبنى المفهوم الواسع للحادث لتشمل عمليات القرصنة الجوية وحوادث الإرهاب والخطف واعتبار مفهوم الحادث على أنه واقعة غير متوقعة ومخلة

---

[1] الحكم منشور بالمجلة الفرنسية للقانون الجوي سنة 2002، ص411، ومشار إليه لدى سماح محمودي، مرجع سابق، ص167.

[2] سماح محمودي، مرجع سابق، ص168.

[3] د. عائشة فضيل، مرجع سابق، ص167 هامش 3، قرار محكمة النقض الفرنسية. الغرفة المدنية الأولى المرقم 7248، 05 في 2007/6/14 مشار إليه لدى د. عائشة فضيل،ص167
C.Cass eehambrel- 14 juin, 2007.

بالسير العادي للرحلة[1]، ولم يأخذ بالمفهوم الضيق لعدم وجود ما يشير في نص المادة (17) من الاتفاقيتين إلى قصر الحادث على الأسباب الناتجة عن مجرد استعمال الطائرة كالعطب الفني والميكانيكي أو إهمال الطيار في القيادة أو عدم تأهيله لها وانفجار إطاراتها..... الخ[2].

المقصد الثاني: القضاء البريطاني

تبنى القضاء البريطاني معيار التفسير الواسع لمفهوم الحدث لتقرير مسؤولية الناقل عن الضرر الذي يصيب المسافر أثناء سفره في الطائرة، ولم يقصر مفهوم الحادث على مجرد الأمر الذي ينجم عن الخلل الميكانيكي أو الإلكتروني أو الكهربائي.... الذي يحصل في الطائرة أثناء تحليقها بالجو، أو على مجرد الحادثة المرتبطة بعملية النقل والناشئة عن الاستعمال الجوي للطائرة لتحطم الطائرة بسبب العوامل الجوية أو ارتطامها بالأرض أثناء الهبوط، ولذلك فأنه وسع من نطاق مفهوم الحادثة ليشمل بنطاقها كل واقعة فجائية غير معتادة تخل بالسير العادي للرحلة الجوية[3].

ويدخل بهذا التوصيف للحادثة كل عامل خارجي ينجم عنه ضررًا يصيب المسافر سواءً نتج عن استعمال الطائرة أثناء تحليقها، أو كان ناتجاً عن عوامل خارجية غير متوقعة ولم يكن للمسافر دوراً في حصولها مثل العوامل الجوية كالعواصف الجوية والجيوب والمطبات الهوائية والضباب أو حتى فعل الغير، وهذا يعني أن مسؤولية الناقل لا تقتصر على الحوادث المرتبطة باستعمال الطائرة أثناء النقل وحسب، وتطبيقاً لذلك قضت المحكمة العليا الإنجليزية بمسؤولية الناقل عن حوادث الإرهاب والاعتداء على الركاب وخطفهم وخطف الطائرات[4] وكان ذلك في القضية

---

[1] د. علاء التميمي عبده، مرجع سابق، ص40.

[2] وقد أصدرت محكمة النقض العديد من الأحكام وفقاً لهذا الاتجاه منها الأحكام

Cass. Civiler, 6 Dec. 1988

Cass. Civiler, 29 Nov. 1990

e. Paris 17 Oct. 1984 Rev. fr- dr a`erien 1985 p 198

الأحكام مشار إليها لدى د. عاطف الفقي، مرجع سابق، ص75.

[3] د. رفعت فخري أبادير، مرجع سابق، ص129. د. علاء التميمي عبده، مرجع سابق، ص40.

[4] الحكم صادر عن المحكمة العليا في قضية السيدة Husserl V. Swiss Air Transport Co. ، مشار إلى تاريخه في الصفحة 14 هامش 1، ومشار إليه في

Dempsey& Milde, Op. cit. p141-142.

والحكم الصادر في الدعوى المرفوعة بين Bidini V. Trans World Airlines القرار صادر في سنة 1988، مشار اليه لدى د. علاء التميمي، مرجع سابق، ص40 هامش 63.

الخاصة بالمسافرة Husserl التي أقامتها ضد الخطوط الجوية السويسرية نتيجة تعرض الطائرة للاختطاف.

كما حكمت في حكم آخر بمسؤولية الناقل عن الرعب الذي انتاب المسافرين بنتيجة إنذار كاذب بوجود قنبلة على متن الطائرة على وشك الانفجار[1].

وفي حكم آخر، أثار جدلاً، بين مسؤولية الناقل وعدمها، حكمت المحكمة البريطانية العليا بمسؤولية الناقل عن الأذى النفسي الذي ألمً بمسافرة تدعى Mors نتيجة قيام مسافر جالس بقربها بالتحرش الجنسي بها، لأن مسؤولية حماية المسافر أثناء الرحلة الجوية، تقع على عاتق الناقل، سيما وأن المسافرة أنثى وقاصرة لم تكمل السابعة عشر من العمر بعد وهي لا تقوى على حماية نفسها وردع المعتدي ومنعه من الاستمرار بفعله الشنيع، ولذلك حكمت المحكمة العليا بإلزام الناقل بالتعويض عن الضرر المعنوي الناتج عن التحرش الجنسي بها[2].

ومن الملاحظ أن احدى المحاكم البريطانية قضت خلافاً لما تقدم، بحكم لها بتاريخ 1992 في الدعوى المرفوعة من قبل المسافر Price ضد الخطوط البريطانية، بعدم مسؤولية الناقل عن الأضرار التي لحقت بأحد المسافرين جراء تشابكه بالأيدي مع مسافر آخر نتيجة هجومه عليه حيث اعتبرت الشجار بين المسافرين لا يعد حادثًا وفق المادة (17) لأنه لم ينتج عن عملية استعمال الطائرة[3] أو بسببها (أي أثناء عمليات الصعود والنزول).

وفي حكم آخر، ملفت للنظر، أصدره القضاء البريطاني، وفق المفهوم الضيق للحادث خلافاً لما استقر عليه من أحكام وفق معيار المفهوم الواسع للحادث، لم يعتبر القضاء المذكور إصابة الراكبة بتجلط بتخثر أوردة الساق أثناء الرحلة الجوية بمثابة الحادث الذي يرتب مسؤولية الناقل حتى لو توانى قائد الطائرة عن إعلام المسافرين وتحذيرهم من مضار الجلوس على المقاعد لفترة طويلة وضرورة تحريك الأرجل أثناء الرحلات الطويلة[4].

---

[1] Salerno V. Pan American world Airways, United States District Court, S.D. New York, Apr 19, 1985, Retrieved from: https://casetext.com/case/salerno-v-pan-american-world-airways-inc

[2] Georgette Miller, Op. cit. p76.

وقد علق البعض على الحكم بأن الناقل غير مسؤول عن ذلك لأنه حادث وقع بين الركاب أنفسهم ولا يرتبط باستعمال الطائرة، ونرى تحقق مسؤولية الناقل لأن الحادث وقع في الطائرة أثناء تحليقها وهي تحت سلطة الناقل وليس أحد سواه، وإن المسافر أنثى وقاصرة.

[3] Price V. British Airways United States District Court, S.D. New York, 6 Jul 1992, RetrievedFrom:https://www.casemine.com/judgement/us/59148760add7b049344e3b53

[4] Dempsey& Milde, Op.cit. p152, Footnote 146.

وبالاتجاه نفسه كان القضاء البريطاني قد اعتبر أن الضرر الذي أصاب المسافر المتضرر، لا يعد ضمن مفهوم الحادث المشار إليه في المادة (17) الذي يرتب مسؤولية الناقل عنه، ففي قضية تتخلص وقائعها بأن مسافراً على متن الخطوط البريطانية كان يعاني من شلل نصفي قد تعرض للسقوط على الأرض أثناء محاولته مغادرة مقعده دون طلب المساعدة ولدى إقامته دعوى المطالبة بالتعويض، رفضت المحكمة المختصة الحكم بمسؤولية الناقل وقضت بعدم الحكم له بالتعويض[1].

وأكدت المحاكم البريطانية النهج المتقدم في حكم آخر حكمت بمسؤولية الناقل عن الأضرار الحاصلة بالمسافرين الناتجة عن العطل الذي أصاب محرك الطائرة أثناء طيرانها ومحاولة الهبوط غير الموفقة بسبب عدم وضوح الرؤيا لدى قائد الطائرة أثناء الهبوط لكثافة الضباب، مما أدى إلى انحراف الطائرة وهبوطها خارج المدرج المخصص لها[2].

وفي حكم فريد أصدره القضاء البريطاني حكم بمسؤولية الناقل جراء تعطل محرك الطائرة بسبب ارتطام سرب من الطيور المهاجرة به[3].

وفي حكم حديث نسبياً صدر في قضية تتعلق بحادث تحطم طائرة عام 2011، حكمت المحكمة العليا البريطانية بتأييد الحكم الصادر عن محكمة الاستئناف الإنكليزية الذي يتضمن قبول تقارير دائرة التحقيقات في حوادث الطيران (AAIB) والحكم بالتعويض لعائلة المتوفى كون الحادث وقع جراء إهمال وتقصير الطيار الذي اتضح أنه لم يكن يملك الخبرة الكافية لقيادة الطائرة ولم يقم بعمله على الوجه المطلوب[4].

وفي قضية أخرى حكم القضاء البريطاني بمسؤولة الناقل عن الضرر الذي أصاب المسافر المدعو Fishman نتيجة انسكاب القهوة وهي ساخنة وتم معالجة ذلك بالماء الساخن الذي سبب حروق في جسم المسافر معتبرة ذلك يدخل ضمن مفهوم الحادث[5].

---

[1] Prof. Bin cheng, Op. cit. p48.
[2] OO- TND Accident description 25 March 2011. www.enwikipdia.orglwikil.
[3] Oy- BPH- Aviation safety Network 2LMarch 2012
[4] X. Hoyle v. Rogers and Anor 2014 EweA civ 257m Court of appeal, 13LMarch 2014, Retrieved From: https://ec.europa.eu/transport/themes/passenger-rights/air/eu-case-law-studies_en

[5] Fishman V. Delta Air lines INC, United States Court of Appeals, Second Circuit, Nos. 1818, 2038, Dockets 96-9345, 96-9457, January 05, 1998, Retrieved from: https://caselaw.findlaw.com/us-2nd-circuit/1254746.html

وفي حكم آخر كان القاضي Lord Linley قد عبر من خلاله بدقة عن الاتجاه السائد للقضاء البريطاني لمفهوم الحادث، وذلك في القضية الخاصة بالمسافر j. Thorly v. Fenton حيث بيّن القاضي وجهة نظره في مفهوم الحادث واصفاً إياه بأنه ليس مصطلحاً فنياً لكي يمكن تحديده بشكل واضح لكن إذا نظرنا إليه كمفهوم قانوني لتحديد مسؤولية الناقل الجوي، فمن الممكن فهم الحادث على أنه واقعة فجائية غير متوقعة وغير مقصودة وقد تكون معلومة أو مجهولة الأسباب ينتج عنها ضرراً أو خسارة، وقد لقى توصيف القاضي لورد للحادث مساندة القضاء الأمريكي، فالقضاء المذكور حاول، بدوره، تحديد مفهوم الحادثة، وفقًا لاتفاقية وارسو على أنها "واقعة غير متوقعة وفجائية وتحصل دون تبصر" وأن هذه الواقعة ينبغي أن تقع للمسافر وهو على متن الطائرة وأن تكون غير اعتيادية أي لا تتفق مع السير العادي للنقل الجوي وغير متوقعة من حيث أسبابها وقد يبقى سببها مجهولاً، يطلق عليها وصف الحادث (Accident) وكما سيرد تفصيله لاحقاً[1].

وفي نطاق دول الاتحاد الأوربي، الذي كانت بريطانيا جزء منه قبل الخروج منه، حاولت محكمة العدل في الاتحاد الأوربي توضيح مفهوم الحادث ونطاقه، فلكي ما حصل "حادثًا" يبرر قيام مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق المسافر على متن الطائرة، ينبغي أن يكون مرتبطًا مع نشاط الطائرة أثناء رحلتها، وليس من داع أن يثبت المسافر أن الحوادث التي وقعت كانت السبب في حصول الضرر، لأن ذلك مفترضاً ويكفي المسافر إثباته عقد النقل والضرر الذي أصابه أثناء تنفيذه[2].

ومن المفيد القول أن النظام القضائي البريطاني قد استحضر تزايد عدد الحوادث التي تنجم عن تصرفات بعض المسافرين السيئة كاحتساء البعض منهم الخمر لحد الثمالة وفي سبيل الحد من تلك الحالات وتوفير مزيد من الحماية والطمأنينة لبقية مسافري الطائرة، فقد تبنت الخطوط الجوية البريطانية برنامجاً للحد من هذه التصرفات السيئة التي تصدر عن المسافر السكران أثناء السفر بالطائرة بتوجيه إنذار له ورفع البطاقة التحذيرية الصفراء ضده لتنبيهه بوجوب الكف عن احتساء الخمر والتوقف عما يبدر منه من تصرفات ضارة بالآخرين، فإذا لم يذعن لذلك واستمر على نهجه في تناول المشروبات والحاق الأذى بالمسافرين فعلى طاقم الطائرة إنذاره نهائياً

[1] Fenton V. Thorley& Co, United Kingdom House Of Lords, 7Aug 1904, Retrieved From: https://www.casemine.com/judgement/uk/5a8ff8c860d03e7f57ecd4c8

[2] Court of justice of the European nation (CJEU) , case C-532/18- GN V. ZU, 19 Dec 2019,RetrievedFrom:https://eurlex.europa.eu/legalcontent/EN/TXT/?uri=CELEX%3A62018CJ0532

بالتوقف بإبراز البطاقة الحمراء ضده التي تعني اعتقاله مباشرةً فور نزوله من الطائرة من قبل الأجهزة الأمنية المختصة ومن خلال التنسيق بين قائد الطائرة وتلك الأجهزة[1].

ومما لا شك فيه أن هذه الإجراءات قد عززت من اتجاه القضاء البريطاني في الأخذ بالمفهوم الواسع للحادث واعتبار العديد من التصرفات الضارة التي تصدر عن أحد المسافرين كالشجار واحتساء الخمر لمرحلة الثمالة وإشاعة الفوضى بالطائرة..... وغير ذلك من التصرفات التي تنضوي تحت نطاق ومفهوم الحادث ويكون الناقل مسؤولاً عنها ما دامت قد دفعت أثناء الرحلة الجوية.

المقصد الثالث: القضاء الأمريكي

أضاف القضاء الأمريكي في العديد من أحكامه مزيداً من التطور على نظام مسؤولية الناقل ليفضي مزيداً من الحماية القانونية المسافر والمحافظة على حقوقه، بعد سعيه قلب عبء الإثبات وجعله على عاتق الناقل بدلاً من المسافر، كما سبق الكلام عن ذلك.

فقد اعتبر القضاء المذكور في احكام عديدة له مفهوم الحادث ذو مدلول واسع لا يقتصر على مجرد الوقائع الفجائية غير المتوقعة الناتجة عن استعمال الطائرة التي تطرأ أثناء الرحلة وما ينجم عن ذلك من أضرار تصيب المسافر كتحطم الطائرة في الجو بسبب خلل ميكانيكي أو في فني انفجارها بسبب حريق شب فيها أو إصابة محركاتها وأجهزة القيادة الإلكترونية بتلف أو خلل أثناء تحلقيها في الجو، أو حتى أثناء إقلاعها وهبوطها[2] ..... الخ، بل أن مفهوم (الحادث) يتسع ليشمل كل واقعة فجائية غير معتادة وخارجة عن إرادة الشخص المتضرر سواء أكانت ناجمة عن خلل في آلية استعمال الطائرة أو غير ذلك من أسباب تأتت من خارج الطائرة.

وقد توجت المحكمة الأمريكية العليا اتجاه المحاكم الأمريكية في تبنيها للمفهوم الواسع للحادث بتعريفها الحادثة على نحو أكثر اتساعاً وشمولية إذا اعتبرت مفهوم الحادث على أنه ((كل واقعة فجائية غير معتادة وخارجة عن قواعد السير المعتادة للرحلة وغير مرتبطة بإرادة المسافر وذلك في الحكم الشهير الذي أصدرته بتاريخ 1985/3/4 الخاص بقضية Saks الذي تتلخص وقائعه بأن احدى المسافرات وتدعى Saks قد رفعت دعوى ضد الخطوط الجوية الفرنسية التي كانت مسافرة معها مدعية أنه وأثناء الرحلة وبعد هبوط الطائرة شعرت بألم مع ضغط شديد في رأسها، وبعد إتمام هبوط الطائرة على أرض المطار ومغادرتها المطار بمدة (5) أيام راجعت

[1] Louis cobbs, Op. cit. p126.

[2] Lawrence B. Goldhirsch: The Warsaw Convention Annotated: A Legal Handbook, Kluwer Law International (October 1, 2000), p39.

الموما إليها الطبيب المختص لاستشارته بما حصل لها، فأعلمها المذكور أن ضررًا بليغًا أصاب جهازها السمعي مما قد يفضي مستقبلاً إلى صمم دائم وأن ذلك حصل بسبب اختلال الضغط الشديد في مقصورة الطائرة أثناء النزول، وبنتيجة المرافعة في الدعوى فقد رفضت المحكمة الابتدائية المختصة طلبها بالتعويض لعدم استطاعتها إثبات وجود خلل أو أمر غير اعتيادي قد حصل أثناء الرحلة، ونتيجة لاعتراضها أصدرت محكمة الاستئناف الأمريكية حكماً بفسخ الحكم الابتدائي وتقرير مسؤولية الناقل والحكم لها بالتعويض استناداً إلى أن إثبات الخلل أثناء تحليق الطائرة ليس شرطاً أو مستلزماً أساسياً لتحقق مسؤولية الناقل.

ولدى طعن المدعى عليها Air France بالحكم أمام المحكمة العليا الأمريكية فقد أيدت المحكمة المذكورة اتجاه محكمة الاستئناف واعتبرت أن الوقائع التي ينتج عنها إصابات أو جروح يمكن عدها مما تنضوي في نطاق مفهوم الحادث المشار إليه في المادة (17) من اتفاقية وارسو وتعديلاتها، وأن مدلول الحادث وفق المادة (17) من الاتفاقية لا يقتصر على مجرد وقوع الحادثة بسبب استعمال الطائرة فحسب، وبهذا تكون المحكمة العليا الأمريكية قد اعتمدت مفهوماً أكثر اتساعاً للحادث بتقريرها أن كل واقعة فجائية غير معتادة وخارجة عن إرادة المسافر المتضرر تقع أثناء الرحلة تعد مشمولة بمفهوم الحادث استنادًا لاتفاقية وارسو[1].

وكانت محكمة جنوب نيويورك، قد تبنت الاتجاه المذكور أعلاه في حكمها الشهير للمسافر (Husserl) ضد الخطوط السويسرية الذي سبقت الإشارة إليه وتبنت بحكمها المذكور معيار المفهوم الواسع للحادث الذي يترتب بموجبه مسؤولية الناقل بسبب العديد من الوقائع التي لا تنتج مباشرة عن استعمال الطائرة، كخطف الطائرات وعمليات الإرهاب ضد المسافرين وكسقوط بعض الحاجيات والأدوات على المسافرين أثناء جلوسهم في مقاعدهم واعتداء مسافر على آخر، واعتبرت أن ما حدث يدخل ضمن بمفهوم الحادثة المشار إليها في المادة (17) وارسو ومن بعدها اتفاقية مونتريال 1999[2].

واتباعًا لما تقدم أصدرت المحاكم الأمريكية العديد من الأحكام بهذا الاتجاه منها الحكم الصادر في قضية أقامها المسافر المدعو Ricci V. American Airline أمام محكمة استئناف نيويورك مدعيًا فيها أن المسافر الذي كان جالسًا بجانبه أثناء الرحلة قد اعتدى عليه بالضرب

---

[1] U.S. Supreme Court, 470 U.S. 392 (1985), Saks V. Air France, Retrieved From: https://supreme.justia.com/cases/federal/us/470/392/ , Also See; Dempsey& Milde, Op. cit, p161.

وكذلك د. فاضل الزهاوي، مرجع سابق، ص232 هامش1. د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص208.

[2] د. محمود عبد الجواد، مرجع سابق، ص140.

المبرح مما أصابه بأضرار بدنية جسيمة، وبنتيجة المرافعة فقد حكمت المحكمة المذكور باعتبار هذه الواقعة مما تدخل ضمن مفهوم الحادث الجوي المشار إليه في المادة (17) وارسو، على الرغم من أن حادث الاعتداء غير مرتبط من حيث الأصل (أي غير مرتبط بشكل مباشر) باستعمال الطائرة أثناء النقل إلا أنه لولا هذا الاستعمال لم يكن الراكب قد تعرض للضرب[1].

كما أصدرت المحكمة الأمريكية في نيويورك حكماً بتاريخ 1985/4/19 في القضية المرفوعة من المسافرة Salerno ضد شركة طيران بان أمريكان وأثناء رحلة العودة من ارجواي إلى ميامي أنذر قائد الطائرة المسافرين بوجود قنبلة على متن الطائرة وبعد التفتيش عنها ثم العثور عليها وقد انتاب المسافرة نتيجة ذلك، برعب وخوف شديدين أدى إلى انهيارها وسقوطها وبالنتيجة إجهاضها وإسقاط حملها وبنتيجة المحكمة فقد اعتبرت المحكمة العليا في نيويورك أن هذه الواقعة التي حصلت بشكل مفاجئ وغير موقعة ومخلة بالسير العادي للأمور وبالتالي فهي تدخل ضمن مفهوم الحادث المشار إليه في (17) وارسو[2].

وقد ترسخ اتجاه القضاء الأمريكي في تبني المفهوم الواسع للحادث إذ بإصدار المحاكم الأمريكية بمختلف درجاتها الكثير من الأحكام المتضمنة تقرير مسؤولية الناقل بسبب ما يقع للمسافر عن ضرر أثناء الرحلة ومنها الحكم الصادر في دعوى المسافر Dias التي أقامتها ضد شركة Trans brasil Air Lines ضد المدعى عليها بالتعويض بزعم إصابة مورثهم باتهاب رئوي أثناء الرحلة مما أدى لاحقاً إلى وفاته بسبب رداءة الهواء على متن الطائرة واعتبرت المحكمة في حكمها الصادر سنة 1998 أن ذلك يعد حدثاً ينضوي ضمن المفهوم الواسع للحادث[3].

وفي قضية أخرى رفعها المسافر Laor بتاريخ 1998/12/17 ضد الخطوط الفرنسية تتلخص وقائعها بأن طاقم الطائرة قد سحبوه عارياً بالقوة من غرفة حمام الطائرة، وقد لحقت به أضرار بدنية نتيجة فتح الباب على أثر دوي صفارة الإنذار بسبب الدخان المتسرب منها، اعتبرت المحكمة أن ذلك (دوي الصفارة) حدثاً غير متوقعاً لأن من الطبيعي عدم اشتغال الجهاز في الأحوال الاعتيادية، كما أن فتح باب الحمام بالقوة يعد حدثاً غير متوقعاً في مجرى السير العادي

---

[1] Superior Court of New Jersey, Appellate Division, Jul 14, 1988, Retrieved From: https://casetext.com/case/ricci-v-american-airlines

[2] Salerno V. Pan American world Airways, United States District Court, S.D. New York, Apr 19, 1985, Retrieved from: https://casetext.com/case/salerno-v-pan-american-world-airways-inc

[3] د. أحمد بن إبراهيم الشيخ، مرجع سابق، ص274 هامش 38.

Blanca I. Rodriguez: Recent Developments in Aviation Liability Law, Journal of Air Law and Commerce, Volume66 Issue1 article3 2001, p42.

للرحلة، وأن ما تم تجاهه كان أمر مفاجئاً وغير مألوفاً ولم يكن حادثاً طبيعياً مألوف في الرحلات الجوية، وحكمت على الناقل بالتعويض الذي يستحقه المسافر[1].

وفي حكم آخر أصدرته المحكمة العليا الأمريكية في عام 1992 في الدعوى المرفوعة من المسافر Gonzalez ضد الناقل TACA والخطوط العالمية) التي تتعلق وقائعها بانسكاب الطعام والمشروبات على حضن المسافر أثناء تقديم المضيفين وجبات الطعام له، قضى باعتبار ما حصل للمسافر المذكور حادثاً غير مألوفاً وينبيء عن عدم اهتمام الطاقم بعمله وعدم إتقان واجباته تجاه المسافرين، وإن الضرر الذي حاق بالمسافر لم يكن مرتبطاً به وغير ناتج عنه وإن ما حدث يعد خطأ مفترضاً لا يتحمل المسافر بصدد عبء إثبات أن الحادث وقع أثناء النقل[2].

وتأكيداً لاتجاه القضاء الأمريكي بالأخذ بالمفهوم الواسع للحدث نلاحظ أن محكمة ميرلاند الأمريكية قد حكمت في 11/24/ 1997 في قضية المسافر Tsevas المرفوعة في 1993/4/5 ضد الخطوط الأمريكية Delta بمسؤولية الناقل عن الضرر الحاصل بمسافر إثر سقوط مسافر آخر مخمور عليه، كان جالساً بقربه، وتسببه بإصابته بجروح، وقد عللت المحكمة حكمها بأن حادث سقوط المسافر المخمور على آخر يعد بحكم الحادث الفجائي غير المتوقع ولا علاقة للمسافر المصاب بحصوله[3] واعتبرت الشركة الناقلة مسؤولة عن الحادث وملزمة بالتعويض.

وفي قضية أخرى كان المدعو Waxman مسافراً على متن الخطوط الجوية E.L.S وتعرض أثناء السفر إلى وخزات إبرة كانت معدة للاستعمال موجودة تحت غطاء المقعد، وقد حكمت المحكمة نيويورك بتاريخ 1998 بمسؤولية الناقل عن الضرر الذي أصاب المسافر جراء ذلك

---

[1] Blanca I. Rodriguez: Recent Developments in Aviation Liability Law, Op. cit. p44.

United States District Court, S.D. New York, No. 97 Civ. 5284(RMB), June 25, 1999, RetrievedFrom:https://law.justia.com/cases/federal/districtcourts/FSupp2/31/347/2516152/

[2] United States District Court, S.D. Florida, No. 96-2094-CIV, August 29, 1997, RetrievedFrom:https://law.justia.com/cases/federal/districtcourts/FSupp2/29/1333/2472231/

[3] United States District Court, N.D. Illinois, Eastern Division, No. 97 C 0320, November 24, 1997, Retrieved From: https://casetext.com/case/tsevas-v-delta-air-lines

ولكون وجود الإبرة في الموقع المذكور أمراً غير متوقعاً وغير اعتيادي وخارج السير الطبيعي للأمور وبالتالي فإن ما حدث يعد حادثاً يسأل عنه الناقل[1].

ومن القضايا الحديثة المشهورة التي ساهمت في ترسيخ اتجاه القضاء الأمريكي بتبني المفهوم الواسع للحادث قضية المسافر أبيب هنسون ضد الناقل شركة الأولمبيك اليونانية والتي تتلخص وقائعها بأن المدعو أبيب الذي كان يعاني من نوبة الربو كان مسافراً بصحبة زوجته على متن الطائرة العائدة للناقل من أثينا إلى سان فرنسيسكو وكان يجلس قريباً من قسم المدخنين، وإزاء تضايقه من موقع جلوسه ورفض المضيفة تغيير محل جلوسها نهض المسافر المذكور بهدف السير في الطائرة لاستنشاق بعض الهواء النقي وأثناء ذلك شعر على نحو مفاجئ بألم في صدره وصعوبة في تنفسه مما أدى لإصابته بنوبة تنفسية أدت إلى وفاته، مما حدا بزوجته والتي كانت مسافرة معه، إلى رفع الدعوى ضد الناقل لمسؤوليته عن الحادث ومطالبة بالتعويض عن ذلك، وبنتيجة المرافعة لم تأخذ المحكمة بدفوع الناقل من أنه لم يقم بنشاط أدى إلى وفاة المسافر، واعتبرت المحكمة أن وفاة المسافر كانت بسبب عدم التفات المضيفة (تابعة الناقل) لطلبه وعدم اكتراثها بحالته وإهمالها، واعتبرت أن الحادث ما كان ليقع لولا تراخيها في الاستجابة لطلباته وقد أيدت محكمة الاستئناف الأمريكية الدائرة 9 حكم محكمة المقاطعة واعتبرت وفاة المسافر نتيجة إهمال المضيفة في عملها أمر غير متوقع وخارج عن السير الطبيعي للأمور ولم يكن مرتبطاً بالمتضرر و خارج إرادته، وأصدرت بتاريخ 2003 حكمها بثبوت مسؤولية الناقل. وقد اعتبر أكثرية القضاة الذين نظروا القضية ومنهم القاضي توماس أن ما وقع هو حادث مشمول بالمفهوم الواسع للحادث وفق المادة (17) في وارسو[2]، وإن سبب وقوعه كان إهمال المضيفة وتقاعسها في الاستجابة لطلب مساعدتهم وإن خطأ المضيفة يعد خطأ مفترضاً ويعد متحققاً بوفاته.

وعلى الرغم أن هناك حوادث عديدة وقعت على متن الطائرة سببت ضررًا بالمسافرين ، فأن القضاء الأمريكي، مع ذلك لم يعتبرها ضمن المفهوم الواسع للحادث المشار إليه في المادة (17) من اتفاقية وارسو وبعدها مونتريال 1999 ولم يقرر مسؤولية الناقل عنها ورفض طلب تعويض المسافر المتضرر.

فقد أصدر القضاء الأمريكي وفقاً لما تقدم عديداً من الأحكام رفض فيها مسؤولية الناقل، كان منها الحكم الذي أصدرته المحكمة العليا الأمريكية في قضية المسافر Gotz ضد شركة الطيران

[1] الحكم صدر بتاريخ 1998/2/13 عن المحكمة الأمريكية العليا في نيويورك ومشار إليه لدى د. فاضل الزهاوي، مرجع سابق، ص232 هامش6.

[2] Dempsey& Milde, Op. cit. p151-152.

الأمريكية Delta Air Line بتاريخ 1998 التي تتلخص وقائعها بأن المسافر المذكور قد طلب من أحد مضيفي الطائرة وضع حقيبته الثقيلة نسبياً في الجزء الأمامي للطائرة لكن المضيف اعتذر عن ذلك وأعلمه بوضعها في الرفوف المخصصة لها في سقف الطائرة ولدى محاولة المسافر المذكور وضعها في المكان المخصص لها نهض الراكب الذي كان جالساً بجانبه فجأة مما اضطر المسافر Gotz إلى البقاء واقفاً حاملاً الحقيبة إلى الأعلى تفادياً لسقوطها على المسافر الآخر، وأدى ذلك إلى إصابة المسافر Gotz بتمزق مؤثر في عضلات الكتف والأيدي وقضى الحكم بعدم مسؤولية الناقل عن الحادث، ومما جاء في حيثياته أن المحكمة اعتبرت النهوض المفاجئ للمسافر الآخر لا يعد حدثاً (أمراً) غير متوقعاً وليس مفاجئ لأن المسافرين قد اعتادوا الوقوف لوضع الحقائب في الخزائن أو سحبها منها[1].

كما أصدرت محكمة جنوب نيويورك في حكماً يعد مخالفاً لاتجاه القضاء الأمريكي غير مألوف في سنة 2000 في القضية التي أقامتها المسافرة Wallace V. Korean Air للمطالبة بالتعويض عن حادثة تحرش جنسي بها من قبل احد المسافرين فقد رفضت المحكمة بحكمها اعتبار حادث التحرش مما ينضوي وفق مفهوم الحادث المشار إليه في المادة (17) وارسو الذي يرتب مسؤولية الناقل، لأن هكذا حادث يعد أمر عادي متوقع فقد يتم التحرش بها في الأماكن العامة والأسواق وفي هذه الحالة تؤسس دعوى المسؤولية وفق قواعد المسؤولية التقصيرية[2].

وإذا جاز لنا التعليق على الحكم فأننا نرى أن قرار المحكمة الأمريكية للمنطقة الجنوبية لولاية نيويورك[3] بعدم مسائلة الناقل كان غير صائب من الناحية القانونية، فالمسافر ومنذ لحظة دخوله متن الطائرة يعد تحت سيطرة وإشراف ورقابة الناقل، ولا يكون له حولاً ولا قوة في الاستعانة بأحد لرد الاعتداء سواه وعلى الناقل الالتزام بحماية المسافر، داخل الطائرة، وبذل أقصى ما عليه من سواه من نشاط لتأمين مستلزمات الأمان والاطمئنان للمسافر والسهر على راحته وعدم السماح بإزعاج المسافر من قبل غيره من المسافرين وكف الاعتداء عنه والمحافظة على النظام داخل مقصورة الطائرة، وحيث أن ما تقدم من مهام تدخل ضمن نشاط الناقل والتزاماته فكان على

---

[1] US District Court for the District of Massachusetts-12 F. Supp. 2d 199 (D. Mass.1998)July10,1998,No.CIV.A.96-12365,RetrievedFrom: https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp2/12/199/2499055/

[2] Christoffer Thalin"The Air Carrier's Liability for Passenger Damages -Article17 of the Warsaw System and the new Montreal Convention", Faculty of Law, University of Lund, Master Thesis, spring 2002. p34.

[3] Dempsey &Others. Op. cit. p22 . United States Court of Appeals, Second Circuit, Docket No. 99-7597Decided: June 06, 2000, Retrieved from: https://caselaw.findlaw.com/us-2nd-circuit/1013710.html

الناقل منع ذلك وحماية المسافرة من ذلك الاعتداء الذي حاق بها أثناء الرحلة، والذي لم يكن بسببها وحيث لم يمتنع الناقل حصول ذلك فيكون مخلاً وبالتالي مخطئاً بتنفيذ التزاماته وحيث أن ما وقع للمسافرة يعد فعلاً غير متوقع وليس للمسافرة دوراً فيما حصل وهو أمر خارج المجرى الطبيعي للأمور داخل الطائرة لذلك نرى أن واقعة التحرش تعد حادثاً وفق المادة (17) وتترتب مسؤولية الناقل بموجبه.

وإذا كان القضاء الأمريكي قد استقر على تبني المفهوم الواسع للحادث وتحديد مسؤولية الناقل تبعاً لذلك، فأن اتجاهه لم يكن كذلك فيما أصدره من أحكام بصدد مسؤولية الناقل عن الضرر الذي يلحق بالمسافر نتيجة تردي حالته الصحية أو وفاته وهو على متن الطائرة أو بعد فترة من مغادرتها بسبب عدم تهيئة الناقل ما يلزم لتوفير الخدمات العلاجية المستعجلة أو إخفاقه ببذل ما يلزم من الرعاية الصحية الضرورية التي عليه القيام بها لمحاولة انقاد المسافر أو بسبب إهماله في اتخاذ الاحتياطات اللازمة التي ينبغي عليه اتخاذها لمنع انتقال المرض المعدي من مسافر مصاب به إلى مسافر آخر كان جالساً بجانبه مما أدى إلى إصابته بالمرض المعدي، كمرض السل مثلاً، أو لعدم توفيره الأجهزة الضرورية اللازمة، سيما في الطائرات الحديثة، التي قد تساهم في إسعاف المسافر ومعالجة الحالات الضرورية الطارئة مثل أجهزة انعاش القلب والأجهزة التي قد تسعف المريض عند إصابته بنوبة قلبية أو تنفسية مفاجئة أثناء سفره على متن الطائرة[1].

ولو استعرضنا عدد من الأحكام التي صدرت عن بعض المحاكم الأمريكية في تحديد مسؤولية الناقل عن أي من الحالات المرضية، التي قد تنتاب المسافر أثناء سفره بالطائرة وغيرها من الحالات، فسنجد أن القضاء الأمريكي لم يستقر على اتجاه موحد، فقد تباينت أحكامه بصدد بتقرير مسؤولية الناقل عما أصاب المسافر من أضرار نتيجة تردي حالته الصحية أو وفاته أثناء الرحلة، وبين عدم مسائلته عما أصاب المسافر بسبب ذلك، وسنعرض كلا الاتجاهين:

الاتجاه الأول: استندت المحاكم التي تبنت هذا الاتجاه والحكم بثبوت مسؤولية الناقل عما أصاب المسافر بسبب عارض صحي طارئ أو وفاته على نحو مفاجئ أثناء رحلته يعد أمراً يقع ضمن مفهوم الحادث الذي أشارت إليه المادة (17) وارسو كون أن المسافر قد أصيب بذلك أثناء استعمال الطائرة وانتابه على نحو مفاجئ وغير متوقع ولم يكن للمسافر دور في وقوعها.

ووفقاً لذلك فقد أصدرت المحاكم الأمريكية العديد من الأحكام بتقرير مسؤولية الناقل عما يقع للمسافر من ضرر نتيجة إصابته أو حتى وفاته، ومنها الحكم الذي أصدرته محكمة الاستئناف

[1] د. أحمد بن إبراهيم الشيخ، مرجع سابق، ص264. د. عبد الحكم محمد عبدالسلام عثمان، مرجع سابق ص164 وبعدها.

الأمريكية في تكساس بتاريخ 1999/11/2 في الدعوى المقامة من المسافر Tandon V. United Air Lines والتي تتخلص وقائعها بأنه وأثناء سفر الموما إليه على متن طائرة المدعى عليه انتابته نوبة قلبية مفاجئة أدت إلى وفاته، وعلى أثر ذلك أقامت أرملته الدعوى ضد الناقل للمطالبة بتقرير مسؤوليته عن الحادث لعدم تزويده الطائرة بأجهزة انعاش القلب التي تساعد في علاج مثل هذه الأزمات الصحية الطارئة سيما أن المسافر لم يكن بمقدوره فعل شيء لمحاولة تدارك الأزمة وهو في الطائرة التي تحلق ونتيجة المرافعة فقد حكمت المحكمة العليا في تكساس بثبوت المسؤولية جزئياً على الشركة بسبب عدم توفيرها مثل تلك الأجهزة[1].

كما قضت في حكم آخر أصدرته المحكمة الأمريكية العليا بتاريخ 2000/9/22 بثبوت مسؤولية الناقل عن الأضرار التي أصابت مسافرة كانت مسافرة من شيكاغو إلى هاواي نتيجة إصابتها بمرض السل جراء انتقال العدوى إليها من مسافر كان جالساً بجانبها ومصاباً بالمرض إضافة إلى تلوث جو الطائرة بالفايروس، وحكمت على الناقل بالتعويض لأنه لم يتخذ الإجراءات الصحية الوقائية والخدمية لحماية المسافرة وأهمل في عزل المسافر المريض حامل الفايروس عن بقية المسافرين بعد أن بدأت أعراض المرض عليه، ولم يبذل ما يمكن لمنع سريان العدوى ولم يبادر، فوراً بإشعار السلطات الصحية الأرضية في أقرب مطار لاستشارتهم بما يتوجب القيام به، وأن الناقل لم يكن قد درب طاقم الطائرة على استخدام الإسعافات الوقائية واستعمالها على النحو الذي يحمي بقية المسافرين الذين عليه متابعة أحوالهم الصحية خشية انتقال العدوى إليهم لاحقاً وتقديم الرعاية الطبية المطلوبة لهم[2].

وأكد القضاء الأمريكي الاتجاه المذكور في حكم آخر أصدره عام 1998، سبق الإشارة إليه، في القضية المرفوعة من Dias V. Transbrasil التي طالب فيها ورثة المسافر بالتعويض عن وفاة المسافر مورثهم الذي كان قد أصيب في الطائرة بالتهاب رئوي أدى إلى وفاته لاحقاً بسبب رداءة الهواء في الطائرة، وقد حكمت المحكمة الفدرالية بمسؤولية الناقل عن وفاة المسافر وإلزامه

---

[1] William G. Schmidt: Aviation Law Developments, School of Law Dallas-Texas U.S.A, Aviation and Aerospace Law, VOL33 No2, 1999, p484.
Louis Cobbs: The shifting Meaning of Accident under 17 of the warsaw convention, Op. cit. p1244.
US District Court for the Southern District of New York - 926 F. Supp. 366 (S.D.N.Y. 1996)February 22, 1996, Retrieved From: https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/926/366/2280604/

[2] انظر تفاصيل الحكم لدى د. أحمد بن إبراهيم الشيخ، مرجع سابق، هامش3 ص264-267 ويتعرض الكاتب إلى احتمالية عدم معرفة الناقل بمرض المسافر المعدي وأن على الناقل الحريص أن يتخذ الإجراءات اللازمة ويشعر الجهات الصحية حال علمه بمرض المسافر وقبل استكمال إجراءات السفر.

بالتعويض واعتبرت أن سوء نوعية الهواء المنبعث داخل الطائرة يعد حادثاً مشمولاً بنطاق المادة (17) وارسو[1].

وفي قضية أخرى سبق الاشارة إليها أقامتها المسافرة ساليرنو Salerno V. Pan American ضد شركة بان أمريكان طالبت فيها الناقل بالتعويض عن إجهاضها وإسقاط حملها بسبب الذعر والخوف الشديد الذي انتابها وهي داخل الطائرة جراء إعلان قائد الطائرة بوجود قنبلة فيها حيث تم العثور عليها بعد تفتيش الطائرة، ونتيجة نظر الدعوى من محكمة استئناف نيويورك الجنوبية فقد أصدرت المحكمة حكمها بتاريخ 1985/4/19 الذي قضى بمسؤولية الشركة عن الضرر الذي أصاب المسافرة والمتمثل بإجهاضها في الطائرة وحكمت لها بالتعويض إذ اعتبرت أن ما حصل للمسافر يعد حادثاً غير متوقعاً ومفاجئاً، ومن المؤكد أنه حدث أثناء استعمال الطائرة ويخل بالسير المعتاد للأمور ولم يكن للمسافرة دوراً في حدوثه ولذلك فهو مشمول بمفهوم الحادث المشار إليه في المادة (17) وارسو[2].

الاتجاه الثاني: وفقاً لهذا الاتجاه فأن بعض المحاكم الأمريكية تبنت اتجاهًا مغايراً للاتجاه السابق ورفضت الحكم بمسؤولية الناقل عن إصابة أو وفاة المسافر، لأن تدهور صحته أو وفاته كان أمر متوقعاً وغير مفاجئ ويمكن وقوعه ضمن مجريات السير العادي للأمور وأن الأضرار التي لحقت بالمسافر كانت ناتجة عن فعل المسافر ومرتبطة بنشاطه الشخصي داخل الطائرة ولم يكن للناقل دوراً في حصولها[3].

ومن تلك الأحكام الأخرى التي أصدرها القضاء الأمريكي، الحكم الذي أصدرته محكمة الاستئناف الأمريكية الدائرة/11 في القضية الخاصة بالمسافر Leonard and Rebeca Krys V. Lufthansa german Airline الذي قضت فيه بعدم مسؤولية الناقل عن وفاة المسافر إثر تعرضه لنوبة قلبية حادة أصابته لأنها كانت مسألة مرضية داخلية بحتة ومرتبطة بالمسافر شخصياً ولم تنجم عن استعمال الطائرة واعتبرت أن ما حصل للمسافر لا يعد حادثًا

[1] Lawrence B. Goldhirsch: The Warsaw Convention Annotated, Op. cit. p89.

[2] Salerno V. Pan American world Airways, United States District Court, S.D. New York, Apr 19, 1985, Retrieved from: https://casetext.com/case/salerno-v-pan-american-world-airways-inc

[3] Bo Jiang, "International Air Carrier's Liability to Passengers under the Warsaw Convention 1929 and the Montreal Convention 1999", Golden Gate University School of Law (2006), Theses and Dissertations. Paper 29. p33.

ينطبق عليه مفهوم الحادث المشار إليه في المادة (17)[1]. مما جاء في حيثيات الحكم أن من الممكن الإصابة بالنوبة في البيت أو أثناء العمل وهي ليست نتاج مخاطر الطيران على نحو مباشر.

وفي قضية حديثة نسبياً رفعها المسافر Patel V. Air Canada نتيجة إصابته بعارض صحي أثناء سفره وأن الشركة (الناقل) لم تستجب طلبه بتقديم المساعدة الطبية له أو تحويل اتجاه الرحلة بقصد الهبوط بأقرب مطار ولدى عرض القضية على المحكمة العليا الأمريكية فقد رفض بقرارها الصادر في 2001/9/12 اعتبار ما حصل للمسافر المذكور على أنه حادث يندرج ضمن مفهوم الحادث المشار إليه المادة (17) مونتريال واعتبرت أن تقديم الرعاية الطبية للمسافر لا يعد من قبيل التزامات الناقل في ظل غياب نصوص قانونية صريحة وواضحة، وحكمت بعدم مسؤولية الناقل ورفض الدعوى[2].

وفي قضية أخرى أصدرت إحدى المحاكم الأمريكية حكمًا بتاريخ 1996/11/6 في القضية الخاصة بالمسافرة Potter V. Delta Airlines يتضمن رفض طلبها بالتعويض جراء إصابتها بالتواء قدمها أثناء محاولتها تجاوز مسافر كان يجلس بجوارها للجلوس بمقعدها وقد عللت رفضها مسؤولية الناقل عن ذلك بأن الحادث المذكور يعد من الحوادث المتوقعة حصولها على متن الطائرة ولا يرتبط بالنشاط الجوي بشكل مباشر وكان بإمكان المسافرة تدارك ذلك، وبالتالي لايعد ضمن مفهوم الحادث المشار إليه في المادة (17) وارسو[3].

وسبق لمحكمة الاستئناف العليا الأمريكية أن أصدرت حكماً، يعد قديماً نسبياً، في عام 1985 في القضية المرفوعة من المسافر Fischer V. Northwest Air Lines رفضت فيه اعتبار الناقل مسؤولاً عن مساعدة المسافر في توفير الأوكسجين والاحتياجات الطبية على متن الطائرة وأن رفضه ذلك لا يدخل ضمن مفهوم الحادث المشار إليه في المادة (17) وارسو[4].

واعتبرت المحكمة العليا الأمريكية في حكم أصدرته في سنة 1985 بناء على دعوى المسافر Salce V. Aer Lingus أن الإصابات التي لحقت بظهر المسافر أثناء هبوط الطائرة على

---

[1] United States Court of Appeals for the Eleventh Circuit - 130 F.3d 446 (11th Cir. 1997), Retrieved From: https://law.justia.com/cases/federal/appellate-courts/F3/130/446/634701/

[2] United States District Court, N.D. California وNo. C 00-02168 WHA (N.D. Cal. Sep. 22, 2000) Retrieved From: https://casetext.com/case/patel-v-air-canada

[3] United States Court of Appeals, Fifth Circuit, No. 95-50934, Decided: November 06, 1996, Retrieved From: https://caselaw.findlaw.com/us-5th-circuit/1413761.html

[4] Louis Cobbs, Op. cit. p31.

نحو سريع جداً لا تعد حادثاً تتحقق بموجبه مسؤولية الناقل استناداً للمادة (17) وارسو لأن الهبوط على هذا النحو أمر متوقع وليس غير متوقع وليس مفاجئاً، وإن إعلان قائد الطائرة عن ربط الأحزمة استعداداً للهبوط يهدف إلى تحاشي وقوع مثل هذه الحوادث التي تكاد تعد عادية إثناء هبوط الطائرة وما قد يصاحبها من اهتزازات لا تخرج عن قواعد السير العادي للأمور ولذلك رفضت تحميل الناقل المسؤولية عن إصابة المسافر[1].

وفي حكم حديث نسبياً صدر عن محكمة أمريكية بتاريخ 1997 اعتبرت فيه أن الحساسية المفرطة التي عانى منها المسافر إثر تعقيم مقصورة الطائرة استعداداً للإقلاع وفقاً لتعليمات الجهات المختصة لا تعد بمثابة حادثاً مشمولاً بالمادة (17) وارسو، وأن عملية تعقيم الطائرة أمر اعتيادي تفرضه تعليمات السلامة والصحة وهو إجراء يقع ضمن مجرى السير العادي للأمور، وأن إصابة المسافر بالحساسية أمر يرتبط بمناعة الشخص ولا يمكن للناقل التأكد من رد فعل المسافرين تجاه مواد التعقيم ومن منهم لديه حساسية منها ومن لديه المناعة ضدها.

وفي السياق نفسه أصدرت احدى المحاكم الأمريكية حكماً في القضية المرفوعة من قبل المسافر Warsaw V. Trans World American Airline الخطوط الجوية العالمية الأمريكية رفضت بموجبه طلب المسافر التعويض عن الضرر الذي أصاب أذنيه وسمعه معللة حكمها بأن الضرر الذي أصاب المسافر كان نتيجة عملية إعادة توازن الضغط في الطائرة وهي في مرحلة الهبوط، وهي مسألة اعتيادية، في هذه المرحلة ولا تعد حادثاً بالمفهوم الوارد في المادة (17) وارسو[2].

وتطبيقاً للاتجاه المذكور وفي القضية الخاصة بالمسافرة Mazze V. Swiss Air التي رفعتها ضد الخطوط السويسرية أمام المحكمة الأمريكية المختصة لكونها أصيبت بإغماء خلال تواجدها

---

[1] Lawrence B. Goldhirsch, Op.cit. p80-82.

ونرى إن اتجاه المحكمة كان مخالفاً للمادة (17) الاتفاقية وارسو لأن الإصابة وقعت أثناء استعمال الطائرة وهبوطها وأن مسؤولية الناقل تبنى على خطأ مفترض يرتبط بتحقق الضرر، فما دامت إصابة المسافر قد حدثت أثناء وجوده في الطائرة وبسبب نشاطها الجوي ولم يكن له دوراً في حصولها أو منعها فان ذلك قرينة على افتراض خطأ الناقل على وفق اتفاقية وارسو التي كانت نافذة في حينه فلولا فعل المذكور لما حدثت إصابة المسافر، هذا إلى جانب التطور الذي أصاب نظام مسؤولية الناقل قد أسس مسؤولية الأخير على عنصر الضرر وتحمل الناقل تبعة ما حصل للمسافر ما دام أن الضرر قد حصل له وهو في الطائرة، وهو الاتجاه الذي أقره بروتوكول مونتريال1966 وأكدته لاحقاً اتفاقية مونتريال 1999.

[2] Dempsey& Milde, Op. cit. p144.

في حمام الطائرة أثناء رحلتها من نيويورك إلى زيورخ ومطالتبها بالتعويض عن ذلك إلا أن محكمة الموضوع رفضت طلبها بذلك واعتبرت أن ما حصل لها لا يعد حادثاً مرتبطاً بالاستغلال الجوي وأن سببه كان متصلاً بالحالة الصحية للمسافرة ولم يكن للناقل دوراً في حصوله[1].

المقصد الرابع: القضاء العربي (المصري، المغربي، البحريني)

اقتفى القضاء العربي إثر القضاء الفرنسي والأمريكي بتبني المعيار الواسع لمفهوم الحادث بوصفه واقعة غير متوقعة وأمر فجائي قد يكون مرتبطاً باستعمال الطائرة على نحو مباشر وقد يكون خارج نطاق ذلك، فلم يقصر القضاء العربي (المصري) مفهوم الحادث عن تلك الحوادث التي تقع لأسباب تنتج عن عطل الطائرة، سواءً أكان ميكانيكي أو كهربائي وترتبط بنشاطها بشكل مباشر أثناء إقلاعها وتحليقها في الجو وعند نزولها، بل اعتبر الحادث يشمل كل ما يحدث أثناء، وجود المسافر في الطائرة، على نحو غير متوقع وفجائي سواءً أكانت تلك الحوادث مرتبطة باستعمال الطائرة على نحو مباشر أو لم يكن كذلك[2] كأن يكون الحادث مستقل عن نشاط الطائرة كحوادث الاختطاف والخطف والقرصنة الجوية أو كأن يكون وقع بسبب الغير[3] أو كاعتداء طائرة عسكرية على طائرة مدنية ومضايقتها أو حتى إسقاطها فالقضاء العربي يرى في ما تقدم من حوادث أنها تنضوي تحت مفهوم الحادث المشار إليه في المادة (17) وارسو ومونتريال 1999.

وقد عبرت محكمة النقض المصرية عما تقدم بيانه على نحو دقيق في قضية اعتداء الطائرات العسكرية الإسرائيلية على احدى طائرات المدنية المصرية وإسقاطها بعد أن ضل قائد الطائرة المصرية طريقه ودخل إلى أراضي سيناء التي كانت حينذاك تحت الاحتلال الغاصب، ولم يعد إلى المسار المقرر لخط سير الرحلة رغم تنبيهه من الطائرات الحربية الإسرائيلية بوجوب الابتعاد والخروج من المجال الجوي الإسرائيلي، مما حدا بالمقاتلات الإسرائيلية بإطلاق النار عليها وإسقاطها ووفاة جميع المسافرين الذي كانوا على متنها، ولدى عرض الدعوى أمام محكمة النقض المصرية فقد حكمت بمسؤولية الناقل عن الحادث الجوي وما نتج عنه من إضرار عن وفاة المسافرين الذين، ما دام كان الحادث قد وقع أثناء وجود المسافرين على متن الطائرة، أو عند صعودهم أو نزولهم، طبقاً لما تقرره المادة (17) وارسو[4].

---

[1] الحكم المشار إليه من د. يحيى البنا، مرجع سابق، ص130.

[2] د. محمود عبد الجواد، مرجع سابق، ص143.

[3] كإطلاق شخص من أحدى الاماكن الارضية النار على طائرة.

[4] مجموعة أحكام النقض المصرية، مدني، س34، ج1، ص904، جلسة 1983/4/6.

وفي حكم آخر صدر في 1985/3/12 عن المحكمة نفسها تبنت فيه، أيضاً، المفهوم الواسع للحادث وحكمت بموجبه بتحقق مسؤولية الناقل عما يقع من حوادث للمسافر أثناء وجوده في الطائرة وسواء أكانت بسبب استعمال الطائرة أو لأي سبب آخر[1].

ولم يساير القضاء المغربي في أحكامه موقف القضاء المصري في تبنيه المعيار الواسع لمفهوم الحادث، بل يرى البعض، أنه تبنى المعيار الضيق للحادث[2] ففي قضية المسافر حسن سداوى الذي كان توفى نتيجة عارض صحي ألم به على متن طائرة الخطوط الملكية المغربية التي كانت قادمة من لندن إلى طنجة وقد أقام الورثة الدعوى للمطالبة بالتعويض باعتبار أن الناقل الجوي قد تراخى وأهمل في تقديم الإسعافات الطبية الضرورية العاجلة التي لو كان الناقل قدمها له لتفادى وقوع الحادث، حيث أن قائد الطائرة أخطر سلطات المطار الأرضية بالحادث وبوجوب تهيئة وسائل الإسعاف مع طبيب الذي وصل مع وفاة المسافر،وقد حكمت المحكمة برفض دعوى الورثة لأن الحادث غير مشمول بنطاق المادة 17 وارسو وأنه لم يكن مرتبطاً بالناقل ولم يصدر عنه أي إهمال أو تقصير وأن وفاة المسافر ناتجة عن عارض صحي خاص به.

وأما القضاء البحريني فقد اتسم اتجاهه بالغموض على نحو يوحي بأنه لا يتفق مع التفسير الواسع لمفهوم الحادث، ومما يؤيد ذلك الحكم الذي أصدرته المحكمة المدنية الكبرى بتاريخ 2013/9/25 الذي قضى برد دعوى مسافرة كانت أصيبت بجروح عميقة في فخذها، أثناء وجودها على متن الطائرة، بسبب انكباب إناء القهوة الحارة المقدمة من المضيفة إليها، وقد أسست المحكمة حكماً بقناعتها أن الناقل لم يرتكب خطأ، وأن سقوط فنجان القهوة لا يعد ضمن مفهوم الحادث المشمول بالمادة (17) في اتفاقيتي وارسو مونتريال ونرى أن المحكمة لم تكن موفقة في تأصيل حكمها على فكرة الخطأ الواجب الإثبات سيما بعد سريان نفاذ اتفاقية مونتريال في سنة 2000، وكان ينبغي الحكم للمدعية بالتعويض ما دام كانت إصابتها نتيجة حادث وما دام كان الحادث وقع أثناء وجود المسافرة على متن الطائرة[3].

وما دمنا عرضنا إلى الأضرار التي تلحق المسافر بسبب الحالة الصحية ينبغي التطرق إلى مدى مسؤولية الناقل عن الأضرار الصحية التي تلحق المسافر جراء العدوى من انتشار جائحة

---

[1] مجموعة أحكام النقض المصرية س54، ج1، ص1019 جلسة 1985/3/12.

[2] Supreme Court, Special Term, Kings County, Feb 29, 1972, Retrieved From: https://casetext.com/case/herman-v-trans-world-airlines
ومشار اليه أيضاً لدى د. عائشة فضيل، مرجع سابق، ص171.

[3] الحكم غير منشور ومشار إليه لدى د. فاضل الزهاوي، مرجع سابق، ص226–227 دون الإشارة إلى رقم الحكم.

الكورونا Covid-19، ونرى بمسؤولية الناقل عن الأضرار الصحية التي تصيب المسافر ما دام العدوى والإصابة قد انتقلت له من أحد المسافرين وهو على متن الطائرة فانتقال العدوى إلى مسافر آخر تبرر مسؤولية الناقل عن ذلك لعدم اتخاذه ما يلزم لتجنب ذلك، وتدل على تهاون الناقل في التقيد وتنفيذ الاشتراطات الصحية التي فرضتها السلطة الصحية لمنع انتشار المرض مثل الفحص المسبق للمسافر قبل دخوله للطائرة والتأكد من سلامته ومن لبس كمامة الوجه Mask والجلوس المتباعد والتطعيم وغير ذلك من سبل الوقاية.

ومن ناحية أخرى وإزاء تطور تقنية الطيران والحوادث الناجمة عن ذلك لابد من التساؤل عن الواقعة التي تقع أثناء تحليق الطائرة أو حتى أثناء الصعود والنزول جراء استخدام الطيران الآلي، وعما إذا كان الحادث الناجم عن ذلك يعد حادثاً جوياً يدخل ضمن مفهوم الحادث المشار إليه في المادة (17) من اتفاقية وارسو وحتى اتفاقية مونتريال من عدمه؟ وكذلك يبقى التساؤل قائماً بصدد انتشار وتطور تقنية الذكاء الاصطناعي ودخولها مجال الطيران وتسيير الطائرة على وفق البرامج المعدة لذلك من جهات التوجيه والإشراف، وبالإجابة على التساؤلين نرى شمول الحادث الذي ينجم نتيجة استعمال الطيار الآلي (الذكاء الاصطناعي) بمفهوم الحادث المشار إليه في المادة (17) مادام وقع في الطائرة وأثناء رحلتها.

يتوجب علينا مناشدة المعنيين من الدول الموقعة على اتفاقية مونتريال 1999 مرعاة هذا التطور في نظام مسؤولية الناقل الجوي والإشارة إليها في متن الاتفاقية.

المبحث الثاني

الإطار الزمني للالتزام بسلامة المسافر

ينشئ عقد النقل بين الناقل والمسافر التزامات عديدة من أهمها التزام الناقل بضمان سلامة المسافر وأمتعته أثناء الرحلة وحتى وصوله إلى محطة الوصول سالماً معافياً.

فإذا أخل الناقل في تنفيذ هذا الالتزام ولم تتحقق النتيجة أعلاه فستحقق مسؤوليته وسيكون ملزماً بتعويض الضرر المترتب على ذلك.

وبالرغم من أن اتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 التي سبق إيراد نصها المرقم (17) قد أشارتا إلى تحقق مسؤولية الناقل عن الحادث الذي يلحق ضرراً بالمسافر أثناء وجوده على متن الطائرة أو أثناء عمليات الصعود والنزول إليها ومنها إلا أن كلا الاتفاقيتين لم توضحا، تماماً،

المقصود بهاتين العبارتين أي وجود المسافر على متن الطائرة والصعود والنزول إليها ومنها، فنص المادة (17) سواء في اتفاقية وارسو أو مونتريال قد ورد بصيغة العموم ولم يحدد المعايير اللازمة لمعرفتها ومما أثارت بعض التساؤلات لذلك ينبغي تحديد الإطار الزمني (الفترة الزمانية) لسريان الالتزام بضمان بسلامة المسافر من حيث بدئه وانتهائه ومدى تقرير مسؤولية الناقل إذ ما ألم بالمسافر ضرراً جراء حادث وقع أثناء تلك الفترة الزمنية، وهذا يستلزم بيان المقصود بعبارة وجود المسافر على متن الطائرة وعبارة أثناء عمليات الصعود والنزول إلى ومن الطائرة.

وللإحاطة بما تقدم ذكره فسنقسم هذا المبحث إلى مطلبين نتناول في المطلب الأول مفهوم وجود المسافر على متن الطائرة ونعرض في المطلب الثاني لمدلول عبارة صعود ونزول المسافر وأمتعته من الطائرة وإليها وسنخصص المطلب الثالث لموقف القضاء من عمليات النزول والصعود.

المطلب الأول

وقوع الحادث على متن الطائرة

لاحظنا أن مفهوم الحادث مناط مسؤولية الناقل وحسب المادة (17) وارسو واتفاقية مونتريال 1999 تتطلب لقيام مسؤولية الناقل وقوع حادث وأن يقع على متن الطائرة، لكن الاتفاقيات المذكورة لم تشر إلى وضع وحالة الطائرة أثناء وقوعه، وعما إذا كان مفهوم هذه العبارة (متن الطائرة) يقتصر على حالة الطائرة أثناء تحليقها بالجو أم يتسع نطاقها ليشمل عمليات الصعود والنزول للطائرة أو حتى أثناء وجودها على الأرض لعارض طارئ أو التوقف العابر المؤقت (الترانزيت) أو التوقف الاضطراري (الإجباري) وإكراه المسافرين على الترجل منها.

وقد أثارت هذه التساؤلات جدلاً واتجاهات متباينة في الفقه والقضاء[1] سيما بعد وقوع بعض حوادث اختطاف الطائرات وإجبار قائد الطائرة المختطفة وتهديده على تغيير مسار الطائرة والهبوط بها في مكان آخر أو بقائها جاثمة على الأرض واحتجاز المسافرين داخلها كرهائن لمدة من الزمن، ومنهم من كبار السن أو الأطفال أو النساء إجبارهم على مغادرة الطائرة قسراً إلى موقع آخر ليسهل السيطرة على خطفهم واحتجازهم وتلافياً لتعرضهم لخطر الإصابة أو الموت جراء المصادمات المسلحة التي قد تحصل بين الخاطفين والجهات الأمنية المختصة ومدى

[1] للتفاصيل يراجع د. يحيى البنا، مرجع سابق، ص137 وبعدها. د. علاء التميمي عبده، مرجع سابق، ص55-56.

مسؤولية الناقل عن الأضرار التي قد تصيب المسافرين جراء ذلك وسنعرض للاتجاهين على النحو الآتي:

أولاً: الاتجاه الموسع (الواسع)

اتجهت بعض المحاكم الأمريكية إلى تفسير عبارة متن الطائرة تفسيرًا موسعًا اعتبرت بموجبه التزام الناقل في تنفيذ عملية النقل يبتدئ من دخول المسافرين مقصورة الطائرة وتبقى قائمة ومستمرة حتى وصول الطائرة إلى جهة الوصول، وطيلة هذه الفترة ومنذ لحظة إقلاع الطائرة وحتى ملامسة الطائرة أرض مطار الوصول يكون الناقل مسؤولاً عما يحدث من حوادث تلحق ضرراً بالمسافر[1].

ووفقاً لهذا الاتجاه لا يعد اختطاف الطائرة وإجبارها على الهبوط في مكان آخر واحتجاز المسافرين فيها أو إجبار المسافرين على مغادرتها إلى جهة أخرى على نحو مؤقت مبرراً لتنصل الناقل عن مسؤوليته تجاه ما يحدث للمسافرين.

ومن القضايا المشهورة التي تعرضت لمسؤولية الناقل في مثل هذه الأحوال قضية المسافرة هيرمان Herman V. Trans World Airlines في 1972 التي تتلخص وقائعها بأن مجموعة من الأشخاص كانوا قد استولوا على الطائرة التي كانت المسافرة على متنها أثناء رحلتها من تل أبيب إلى نيويورك وخطفها وإرغام قائدها على الهبوط في مطار ما في صحراء الأردن واحتجازها مع بقية المسافرين على متنها بقصد تحقيق أهداف المختطفين من العملية، لمدة تزيد على أسبوع مما ألحق بها أضراراً نفسية جسيمة جراء الفزع الشديد والهلع نتيجة لعلمية الاختطاف وتهديدهم بالقتل إن لم يستجب الناقل لطلبات الخاطفين، ولدى عرض القضية على محكمة الاستئناف العليا في نيويورك فإنها لم تلتفت إلى دفوع الناقل بعدم مسؤوليته عن الحادث والضرر الذي أصاب المسافرة وزعمه أن عبارة (على متن الطائرة) المنصوص عليها في المادة (17) تقتصر على الحالة التي تكون الطائرة محلقة في الجو أي في حالة طيرانها وانفصالها عن الأرض، ولا ينصرف مفهوم (العبارة) إلى الفترة التي تكون الطائرة جاثمة على أرض المطار، وقضت بمسؤولية الناقل عن الحادث وحكمت للمسافرة بالتعويض عما أصابها من ضرر جراء حادث الاختطاف واستندت المحكمة إلى المفهوم الواسع لمصطلح (متن الطائرة) المشار إليه في المادة (17) وارسو والذي يعني وجود المسافر داخل الطائرة سواء أكانت الطائرة لا تزال جاثمة

[1] د. يحيى البنا، مرجع سابق، 123– 124 و د. علاء التميمي، مرجع سابق، ص56.

على الأرض قبل الإقلاع أو عند تحليقها في الجو، ما دام كانوا المسافرين محتجزين فيها ومسلوبي الإرادة لا حول ولا قوة لهم في فعل شيء[1].

كما تبنى القضاء الأمريكي تفسيرًا موسعًا لمفهوم متن الطائرة في أحكام لاحقة أصدرها ليضيف تلك الوقائع الجديدة التي تعرض لها المسافرون أثناء النقل الجوي المتمثلة بعملية الاختطاف والقرصنة إلى مفهوم الحادث المشمول بالمادة (17) وارسو الذي يسأل عنه الناقل، إذ أنه عد إجبار بعض المسافرين وكان منهم المسافرة هيسرل على (الترجل) من الطائرة واقتيادهم عنوةً إلى مكان آخر (فندق في عمان) لاحتجازهم فيه كرهائن يعد عملاً من أعمال القرصنة الجوية تتحقق بموجبها مسؤولية الناقل عنها، وبعد الانتهاء من عملية الاختطاف وفك أسر المسافرين أقامت المسافرة المذكورة الدعوى ضد الناقل الخطوط الجوية السويسرية لتقرير مسؤوليته عن الحادث ومطالبتها بالتعويض عما أصابها من أضرار نتيجة ذلك[2]، وقد دفعت الشركة الناقلة دعوى المسافرة بانتفاء مسؤوليتها عما حصل لأن المسافرة لم تكن على متن الطائرة عندما أصابها الضرر إنما كانت خارج مقصورة الطائرة (في الفندق) ولذلك فأن الحادث الذي حصل لا يدخل ضمن مفهوم عبارة متن الطائرة الوارد في المادة (17) وارسو ولا تستحق عنه التعويض إلا أن محكمة (جنوب نيويورك) رفضت دفوع الناقل واتجهت للأخذ بالمفهوم الواسع لعبارة (متن الطائرة (On Board) التي تعني الفترة المبتدئة من دخول المسافر للطائرة استعداداً لبدء الرحلة وحتى نزوله في محطة الوصول، وإن كل ما يحدث للمسافر من ضرر خلال هذه الفترة يعد واقعاً في متن الطائرة.

وقد أثارت هذه الأحكام جدلاً في بعض أوساط الفقه، من حيث نطاق مفهوم متن الطائرة سيما وأن المسافر المضرور في الحكم الأول كان على متن الطائرة بينما وقع الحادث محل الحكم الثاني في مكان خارج الطائرة[3]، (الفندق)، فتمسك البعض منهم **بالمفهوم الواسع لمتن الطائرة** وتقرير مسؤولية الناقل عن حادث الاختطاف سواء تم احتجاز المسافرين في الطائرة وهي في

---

[1] أشار إلى هذا الحكم د. فاروق أحمد زاهر، مرجع سابق، ص276 وأشار إليه د. أحمد بن إبراهيم الشيخ، مرجع سابق، ص260 وأشار إليه د. محمد حمزة، مرجع سابق، ص188. د. رفعت فخري أبادير، المقالة السابقة، مرجع سابق ص76. د. ثروت الأسيوطي، مرجع سابق، ص250.
Dempsey&Milde, Op. cit. p145. Supreme Court, Special Term, Kings County, Feb 29, 1972, Retrieved From: https://casetext.com/case/herman-v-trans-world-airlines

[2] د. علاء التميمي عبده، مرجع سابق، ص57. د. يحيى البنا، مرجع سابق، ص124.

[3] ونرى تأييد اتجاه القضاء الأمريكي في الأحكام التي صدرها بتقرير مسؤولية الناقل سواء أكان بسبب احتجاز الركاب داخل الطائرة أو أخذهم كرهائن بعيداً عنها.

حالة طيران أو أجبرت على الهبوط أرضاً أو كانت لا تزال جاثمة في أرض المطار استعداداً للإقلاع أو بعد الهبوط ما دام الناقل ملتزماً بموجب عقد النقل بنقل المسافر وإيصاله إلى محطة الوصول سالماً معافى وما دام كان الحادث قد وقع قبل إتمام تنفيذ العقد[1].

لكن القضاء الأمريكي عزز من موقفه تجاه المفهوم الواسع في حكم آخر اعتبر فيه أن عبارة متن الطائرة تتسع لشتمل وجود المسافر داخل الطائرة حتى قبل إقلاعها وذلك في القضية المرفوعة من قبل المسافرة Chutter V. KLM Royal Dutch Airlines التي تتلخص وقائعها بأن المسافرة المذكورة وأثناء جلوسها في مقعدها وحالما أعلن قائد الطائرة أنه على وشك الإقلاع وطلب من المسافرين ربط حزام الأمان استعداداً لذلك وأثناء ذلك نهضت المسافرة، فجأة، من مقعدها واتجهت إلى باب الطائرة لتودع ابنتها في تلك اللحظة التي كان المعنيون قد باشروا بفصل سلم الصعود عن الطائرة والبدء بسحبه مما أدى إلى سقوط المسافرة على الأرض وإصابتها بأضرار بدنية، وقد حكمت محكمة جنوب نيويورك بتاريخ 1955/6/25 بمسؤولية الناقل واعتبار الحادث الذي وقع للمسافرة مما يعد ضمن مفهوم متن الطائرة وحكمت عليه بالتعويض[2].

ويبدو أن المشرع البحريني قد تبنى هذا الاتجاه في المادة (1) عند تعريفه لحالة الطيران، إذ اعتبر الطائرة في حالة طيران منذ لحظة إغلاق جميع أبوابها الخارجية بعد صعود الركاب إليها... وحتى اللحظة التي يفتح فيها أي باب لإنزال الركاب، وهذا يعني تحقق مسؤولية الناقل منذ تلك اللحظة وحتى هبوط الطائرة ونزول المسافرين منها.

الاتجاه الثاني:

قصر آخرون قيام مسؤولية الناقل، **وفق المفهوم الضيق**، على الحالة الأولى التي كان المسافر فيها محتجزاً على متن الطائرة فقط ولم يؤيدوا تحقق المسؤولية ضد الناقل في الحالة الثانية (الحكم الثاني) الذي أجبر فيه المسافرون على النزول من الطائرة إلى مكان آخر، لأن الضرر

---

[1] الحكم الأول كان صادراً بقضية المسافرة هيسرل وإما الحكم الثاني فقد صدر في قضية المسافرة هيرمان، وكلا الحكمين سبقت ألاشارة اليهما في ثنايا الرسالة.

[2] الحكم المشار إليه لدى د. أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص187. د. محمد حمزة، مرجع سابق، ص77-78. د. ثروت الأسيوطي مرجع سابق، ص251.

U.S. District Court for the Southern District of New York - 132 F. Supp. 611 (S.D.N.Y.1955)June27,1955,RetrievedFrom:https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/132/611/1454904/

الذي أصاب المسافر وقع بعد مغادرته للطائرة وأثناء مكوثه في مكان آخر خارج الطائرة أو حتى محيطها (الفندق)[1].

ويستند أصحاب الاتجاه الثاني (الضيق) الذي يقصر مسؤولية الناقل على وجود المسافر داخل الطائرة فقط، إلى الحكم الصادر عن القضاء الأمريكي في قضية المسافر United Airlines V. Brien التي تتلخص وقائعها بحصول توقف غير محسوب للرحلة الجوية أدى إلى تأخير الإقلاع لمدة غير معلومة، ونظراً لما حصل اصطحب الناقل المسافرين إلى فندق قريب من المطار، وأثناء توجههم إليه تعرض المسافر المذكور إلى إصابة أقام بسببها الدعوى مطالباً الناقل بالتعويض باعتبار أن تنفيذ عقد النقل لا يزال نافذاً ومستمراً حتى أثناء فترة التوقف المؤقت، وإن الحادث وقع قبل وصول المسافر إلى محطة الوصول، إلا أن المحكمة الأمريكية رفضت اعتبار ما وقع للمسافر أثناء ذهابهم للفندق حادثاً مما ينضوي تحت مفهوم الحادث المشار إليه في المادة (17) وارسو، وعللت حكمها بأن الفندق لا يعد بحكم متن الطائرة وهو مكان خارجي ومستقل عن الطائرة وإن النص ورد بصيغة "متن الطائرة" وليس بصيغة (أثناء السفر) لكي لتكون العبارة شاملة لمثل هذه الحالات [2].

ويعزز أنصار هذا الاتجاه (الضيق) موقفهم بالقول أن التفسير الواسع لعبارة (متن الطائرة) على النحو المتقدم لم يشر إليه حتى في الأعمال التحضيرية لاتفاقية وارسو وإن القضاء الأمريكي قد أسرف كثيراً في تحديد مدلول واسع لعبارة (متن الطائرة)، وأن الحكم الصادر عنه بمسؤولية الناقل في قضية المسافرة هيسرل إتسم بالإفراط في تحميل الناقل تلك المسؤولية لصالح المسافر، كما أنه لا يقبل عدلاً إلقاء المسؤولية على الناقل وحده دون مساهمة الجهة الخاطفة، سيما وأن الحادث قد يكون وقع خارج الطائرة.

ويمكننا القول إنه حالما يدخل المسافر مقصورة الطائرة نكون قد بدأنا أهم خطوات تنفيذ عقد النقل الذي يستمر تنفيذه حتى وصول المسافر سالماً إلى نقطة الوصول، ولذلك فأن عبارة متن الطائرة الواردة في النص (17) وارسو ينبغي أن تنصرف إلى الفترة التي يدخل فيها المسافر الطائرة ويسلم زمام أمره إلى الناقل ويخضع لتوجيهاته وحتى يغادرها في محطة الوصول.

---

[1] Prof. I.H.Ph. Diederiks-Verschoor, Op. cit. p127.

[2] أشار إليه د. فاروق أحمد زاهر، مرجع سابق، ص277.

US Court of Appeals for the Second Circuit - 916 F.2d 709 (2d Cir. 1990), SEP 25, 1990,RetrievedFrom:https://law.justia.com/cases/federal/appellatecourts/F2/916/709/207930/

وإتساقًا مع المفهوم الواسع المتقدم لمتن الطائرة يعد الناقل مسؤولاً عن أي حادث يصيب المسافر حتى إتمام تنفيذ العقد كلياً ووصول المسافر سالماً إلى محطة الوصول، وبناء على ذلك يعد هبوط الطائرة اضطرارياً أو هبوطاً وقتياً (ترانزيت) وبقاء المسافرين على متنها وهي واقفة على الأرض، أو حتى في حالة نزولهم منها أثناء التوقف الطويل بين الرحلات واصطحابهم إلى صالة استراحة أو فندق، أو أثناء تشغيلها الابتدائي وهي لا تزال على الأرض وقبل تشغيل محركاتها استعداداً للإقلاع أو حتى أثناء السير على المدرج قبيل ارتفاعها عن سطح الأرض أو عند احتجاز المسافر داخل الطائرة أو إجباره على مغادرتها واقتيادهم كرهائن بحيث يكون المسافر، تحت التهديد، مجبراً للانصياع إلى أوامر الخاطفين، ولم يكن له من سبيل لتفادي ما حصل ففي هذه الأحوال وغيرها من الأحوال المشابهة التي تدخل ضمن مفهوم متن الطائرة يكون الناقل مسؤولاً خلالها عما يصيب المسافر من ضرر، وترسيخاً لهذا الاتجاه قضت المحكمة العليا في شرق كاليفورنيا في سنة 2003 بمسؤولية الشركة الناقلة (الخطوط السنغافورية) عن الحادث الذي أصاب قدم مسافر نتيجة الضغط القوي عليها من مسافر آخر رغم أن ذلك كان قبل إقلاع الطائرة حيث يسمح للمسافرين التجوال في ممرات الطائرة[1]، فما دام أصبح خاضعاً لسيطرة الناقل (طاقم الطائرة) ولم يعد حراً في القيام ببعض التصرفات دون توجيهات ورقابة الناقل، فإن الناقل يكون مسؤولاً عن الضرر الذي يصيب المسافر جراء الحادث الذي حصل له أثناء ذلك[2] وتتحقق مسؤولية الناقل، حيث يعد المسافر وكأنه موجوداً على متن الطائرة.

وتتحقق مسؤولية الناقل عما ما يقع من حوادث حتى في حالة إجبار قائد الطائرة على تغيير مسار الطائرة عن وجهة الوصول المحددة وإجباره على النزول في مطار آخر، أو إنزال المسافرين من الطائرة ريثما يتم إصلاح بعض أجزائها جراء عطل مفاجئ أصابها، أو هبوطها اضطرارياً بهدف إسعاف مريض تضرر مسافر آخر إثر ذلك، فكل ما يحدث للمسافر من ضرر حتى وصوله محطة الوصول يعد وكأنه قد حدث على متن الطائرة[3] وينضوي تحت مفهوم

---

[1] Alexa West, J.D. Candidate, 2017, Defining "Accidents" In The Air: Why Tort Law Principles are Essential to Interpret the Montreal Convention's "Accident" Requirement, Fordham University School of Law; B.S.F.S., 2013, Edmund A. Walsh School of Foreign Service, Georgetown University, p1481.

[2] د. أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص324. د. عبدالحكم محمد عبدالسلام عثمان، مرجع سابق، ص164.

[3] د. يحيى البنا، مرجع سابق، ص136. د. هاني دويدار، مرجع سابق، ص290. د. علاء التميمي عبده، مرجع سابق، ص56، وينتقد المؤلف الحكم الصادر عن المحكمة العليا في نيويورك في 1956/8/13 الذي قضى بعدم مسؤولية الناقل شركة الطيران الأمريكية أوفرسيز بسبب اضطرار قائد الطائرة للهبوط الاضطراري لإسعاف أحد المسافرين المرضى ولدى اصطحاب تابعوا الناقل الجوي المسافرة Cecelia Szigeti إلى مقر=

الحادث المشار إليه في المادة (17) ما دام كان المسافر عرضه للمخاطر الجوية أثناء تنفيذ عقد النقل، فالمسافر بطريق الجو كما يقول بعض الفقهاء، بحق، لا تتوفر له الحرية الكافية الممنوحة للمسافر بطريق البر الذي يركب القطار أو يستقل الأوتوبيس بنفسه، فهو يخضع لعديد من الإجراءات بإشراف الناقل ولن يكون بمقدوره الدخول إلى الطائرة كيفما شاء ومتى شاء إلا وفق توجيهات وأذن طاقم الطائرة، وحالما يدخل المسافر الطائرة، يصبح في ظل سلطة الناقل وتعليماته، ويكون التزام الناقل بضمان سلامة المسافر قد بدأ من تلك اللحظة ويستمر سريانه أثناء وجود المسافر في منطقة مخاطر الطيران ورعاية الناقل حتى ينتهي بنزول المسافر تماماً من الطائرة واعتبار الناقل مسؤولاً عما يحدث ضرر للمسافر أثناء ذلك[1].

ونرى أن هذه الحجج يمكن أن تدعم حماية حقوق المسافر المضرور وهو الطرف الضعيف في عملية النقل فلولا إهمال الناقل أو سلطات النقل الأخرى في واجبات الأمن لما استطاع الخاطفون تنفيذ عملية الخطف مثلاً ولما لحق الضرر بالمسافر كما لا يجب وضع المسافر في متاهة البحث عن تحديد المسؤول وعما إذا كان الناقل أو الخاطف أو سلطة المطار وما سيؤول إليه الأمر من تشتت للجهة المسؤولة عن الحادث وما سيستتبعه من ضياع حقوقه عن الأضرار التي أصابته سيما وأن المناقشات بين المشرعين الدوليين وما تم من أعمال تمهيدية سبقت إصدار اتفاقية مونتريال 1999 كانت تشير إلى تحمل الناقل مسؤولية عمليات التخريب لأنه هو القادر على منع مثل تلك الأعمال والسيطرة عليها من خلال إجراءات السلامة والأمن، وبذلك يكون الناقل مسؤولاً عن الحادث الذي يطال مسافراً بريئاً مسالماً لا حول ولا قوة له ومن المناسب القول أن مسؤولية الناقل عن أعمال التخريب يستتبعها كذلك مسؤولية عن أعمال الاختطاف وما يرادفها من حوادث ما دامت حصلت للمسافر وهو على متن الطائرة[2].

وفي تطور حديث جداً في إطار مسؤولية الناقل ينبغي الإشارة إليه، نجد أن القضاء، الأمريكي، وبعده القضاء الفرنسي، اعتبر اختفاء الطائرة أثناء تحليقها في الجو فجأة لأسباب مجهولة وعدم العثور عليها أو على أحد مسافريها الذي كانوا على متنها أمر يرتب مسؤولية الناقل، فقد أصدر القضاء الأمريكي حكماً حديثاً سنة 2014 في قضية اختفاء الطائرة الماليزية التي كانت متجهة بالرحلة الرقم (MH 370) من ماليزيا للصين وعدم العثور عليها رغم استنفاذ كافة سبل التقصي عنها دون معرفة سبب فقدانها، ودون العثور على حطامها، واعتبرت المحكمة في

=الإدارة الصحية في المطار اختفت المسافرة بظروف غامضة وبعد فترة زمنية عثر على جثتها باعتبار الحادث لا علاقة له بمخاطر الطيران وأن المسافر لم يكن عند حصوله مرتبطاً تواجده على متن الطائرة.

[1] د. عبدالحكم محمد عبدالسلام عثمان، مرجع سابق، ص190.

[2] د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص108.

حكمها أن عدم معرفة سبب اختفاء الطائرة واعتباره سببًا مجهولاً لا ينفي عن هذه الواقعة وصف الحادث الذي يرتب مسؤولية الناقل عن وفاة المسافرين الذين كانوا على متنها وعددهم (227) مسافرًا[1].

وكان القضاء الفرنسي قد اقتفى أثر القضاء الأمريكي في تبني هذا الاتجاه والحكم بمسؤولية الناقل وذلك في حادثة اختفاء الطائرة الفرنسية بتاريخ 2009 ورقم الرحلة 447 فوق المحيط الأطلسي أثناء قدومها من البرازيل إلى باريس دون العثور عليها وذهب ضحيتها كافة المسافرين الذين كانوا على متنها وعددهم (228) مع طاقم الطائرة وحكمت المحكمة الفرنسية في سنة 2019 بمسؤولية الناقل، الخطوط الفرنسية، عن اختفاء الطائرة ووفاة ركابها حكماً وإلزام شركة (Air France) بدفع مبلغ مقداره (دفعة أولى) 17500 دولار كتعويض مؤقت لكل من ذوي المسافرين، رغم أن التحقيقات التي تولاها مكتب التحقيقات الفرنسي قد كشفت لاحقاً أن من المحتمل أن يكون سبب حادث فقدان الطائرة هو فشل قائد الطائرة في السيطرة على مسار الطائرة بسبب خلل فني في أجهزة التحسس (المجسات) في المركبة على أحد ضامنها، وحتى على فرض صحة ذلك فأن الناقل يبقى مسؤولاً عن تحطم الطائرة ووفاة المسافرين[2].

المطلب الثاني

مفهوم عمليات الصعود والنزول للطائرة

عندما نصت اتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 على أن الناقل يكون مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة المسافر أو إصابته في نص المادة (17) منهما فقد اشترطتا أن يكون الحادث الذي سبب الوفاة أو الإصابة قد وقع على متن الطائرة أو أثناء عملية من عمليات صعود المسافرين إليها أو نزولهم منها، غير أن كلا الاتفاقيتين لم تشرا إلى مدلول عمليات الصعود والنزول للطائرة ومنها على نحو تفصيلي ودقيق، ولم تحددا متى تبدأ عملية صعود المسافر إليها ومتى تنتهي عملية نزوله منها، وهل أن الأعمال (الأنشطة) التمهيدية التي تشتمل

---

[1] يراجع دليل أنظمة وإجراءات التحقيق في حوادث ووقائع الطيران، الهيئة العربية للطيران المدني ص2، نقلاً عن د. محمود عبد الجواد، مرجع سابق، ص141.

[2] Air France flight 447 Crashed, Retrieved From https://www.reuters.com/article/us-airbus-airfrance-447-idUSKCN1T22X5

وسبق أن أشرنا إلى حادث إختفاء الطائرة الفرنسية في عام 2009 فوق المحيط الأطلسي وحكم القضاء الفرنسي بتاريخ 2019 بمسؤولية الناقل عن إختفائها ووفاة ركابها.

على طائفة من الإجراءات التي تبتدأ من لحظة دخول المسافر للمطار وحتى الوصول للطائرة يمكن أن تنضوي بأجمعها تحت مفهوم عمليات الصعود والنزول وتشكل جزء منها، وبالتالي تتحقق مسؤولية الناقل عن الإخلال بها عند حصول حادث يؤدي إلى إلحاق الضرر بالمسافر، وأي من الأعمال التي لا تدخل ضمن نطاقها، ومن ثم لا يكون الناقل مسؤولاً عن الحوادث التي تصيب المسافر والأضرار الناجمة عنها.

ومما لا شك فيه أن هذه التساؤلات كانت مثار جدل الفقهاء وتباين مواقفهم فقد ذهب اتجاه فقهي إلى حصر تفسير الأعمال المذكورة بنطاق ضيق وحاول تحديد مفهومها، على وفق ذلك، مراعاة لمصالح شركات النقل، بينما تبنى اتجاه فقهي آخر، مفهوماً واسعاً للعمليات بحيث يجعل الكثير من الأعمال والأنشطة تنضوي ضمن مفهوم عمليات الصعود والنزول ويعد الناقل مسؤولاً عما يقع من حوادث تلحق الضرر بالمسافر جراء ذلك.

ولأهمية الموضوع وبهدف الإحاطة بالمفهوم الضيق والواسع لعمليات الصعود والنزول إلى ومن الطائرة ومعايير تحديد مسؤولية الناقل بصددها فسنحاول استعراض المفهومين والمعايير التي قيلت بصددها في الفروع الآتية:

الفرع الأول

التفسير الضيق لمفهوم عمليات صعود المسافرين ونزولهم

حاول بعض الفقه[1] تفسير عملية الصعود والنزول إلى ومن الطائرة على وفق الصيغة الحرفية التي نصت عليها الاتفاقية، وبناء على ذلك فأن نطاق العملية تبدأ من لحظة وضع المسافر قدمه على سلم الطائرة بقصد الصعود إليها وتنتهي، نزولاً، بمغادرة العتبة الأخيرة من السلم

[1] د. ثروت الأسيوطي، مرجع سابق، ص234. د. أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص351. د. رفعت فخري أبادير، الوجيز في القانون الجوي، 1999، ص143. د. عاطف الفقي، مرجع سابق، ص79. د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص194. د. شفيق أنور فضل، مرجع سابق، ص218. د. فاروق احمد زاهر، مرجع سابق، ص279 وفي الفقه الغربي

Samira Benboubker: Risque, sécurité et responsabilité du transporteur aérien à l'égard de son passager. Droit. Université Paris 5, 2014. Français.p219-220.

Prof Dr. I.H.Ph. Diederiks-Verschoor, Op. cit. p131.

Clarke, Malcolm A. Contracts of carriage by Air, Op. cit. p184.

وحالما تطأ قدمي المسافر أرض المطار، وهذا يعني أن مسؤولية الناقل تقتصر عما يحدث للمسافر ويلحق الضرر به خلال المدة الزمنية التي تبتدئ بوضع المسافر رجله على أولى درجات السلم تمهيداً لصعوده باتجاه الطائرة وتنتهي بولوجه لداخل الطائرة، وكذلك يعد الناقل مسؤولاً عن الحوادث التي تصيب المسافر حال خروج المسافر من باب الطائرة واضعاً قدميه على السلم بقصد النزول، وتنتهي مسؤوليته عما يصيب المسافر من ضرر حالما ينتهي من آخر درجات السلم وتطأ قدماه صحن المطار حتى يكون بعيداً عن منطقة مخاطر الطيران، ويبرر أنصار هذا الفريق رأيهم بأنه ينبغي التقيد بتفسير عبارة الصعود والنزول تفسيراً مقيداً إعمالاً للنص الذي جاء بصيغة محددة جداً مما لا يقبل التأويل، فلو كان المشرع يريد التوسع في مفهوم العبارة لأضاف إليها ما يفيد مرونتها وإمكانية تأويلها[1].

وبحسب هذا الرأي فأن المفهوم المذكور يمثل القدر المتيقن من مسؤولية الناقل وهو ما يتفق مع التزامات الناقل الجوية ومسؤوليته التي ينبغي اقتصارها مع فكرة مخاطر النقل الجوي[2] دون أن تتعداها إلى خارج هذا الإطار الدقيق لعمليات الصعود والنزول، لذلك فالناقل لا يكون مسؤولا عن الحادث إذا كان وقع، للمسافر، خلال المرحلة التي تسبق الصعود للطائرة وخارج منطقة المخاطر الجوية وهي المنطقة التي لا تكون محلاً للنشاط الجوي[3] وتكون بعيدة عن منطقة وقوف ومخاطر الطائرات[4].

ويبدو أن أنصار هذا الاتجاه كانوا متأثرين بأحكام اتفاقية وراسو التي كانت في حينه قد قصرت مسؤولية الناقل عن الوقائع المرتبطة بنشاط الطائرة وببداية تنفيذ وانتهاء التزامات الناقل، ويبدو لنا أن التمسك بالتفسير الضيق لمفهوم عمليات الصعود إلى الطائرة أو النزول منها يحقق مصالح الناقلين ويضيق من نطاق مسؤوليتهم عما يصيب المسافر من حوادث وإصابات أثناء

---

[1] د. فاروق أحمد زاهر، مرجع سابق، ص280.

R. H. Mankiewicz: Protocole de Guatemala 1971 portant modifications de la convention de Varsovie, France journal for air law1972, p15.

نقلاً من د. فاروق أحمد زاهر، مرجع سابق، ص280.

د. ضياء الدين صالح، المسؤولية المدنية للملاحة الجوية عن الأضرار التي تصيب الغير على السطح، مجلة مجلس الدولة المصري س7، ص40 بدون تاريخ نشر، ص.

[2] سعيد بن حماني، مسؤولية الناقل الجوي، دراسة مقارنة في اتفاقية وارسو والقانونين المغربي والعراقي، رسالة ماجستير، مقدمة إلى معهد البحوث والدراسات العربية لجامعة الدول العربية، بغداد، 1989، ص282.

[3] د. علاء التميمي عبده، مرجع سابق، ص57– 58.

[4] Michael Milde, Op, cit. p38.

Karin Paulsson, passenger liability, According to the Montreal Convention, University of Lund, Faculty of Law, Master Thesis, 2009, p39.

ذلك، وهذا ما يؤدي إلى الأضرار بحقوق المسافرين، فتضييق البعض من نطاق التزام الناقل بضمان سلامة وصول المسافر لكي يشمل فقط الدخول إلى الطائرة والخروج منها يتيح للناقل فرصة الإفلات من تنفيذ هذا الالتزام على حساب حقوق المسافر المضرور وتضييق نطاق الحماية القانونية لهم عن الأضرار الناتجة عن أعمال النشاط الجوي.

كما يلاحظ من الأعمال التحضيرية لاتفاقية وارسو أن المشرعين قد رفضوا اعتماد هذا المعيار بسبب تقييده الواسع لمسؤولية الناقل على حساب المسافر[1] ولذلك تخلى غالبية الفقه المعاصر عن الأخذ بهذا المعيار، واتجه بمساندة القضاء إلى تبني المفهوم الواسع لعمليات الصعود والنزول، وهذا ما سنعرض له في الفرع الآتي.

الفرع الثاني

التفسير الواسع لمفهوم عمليات صعود المسافرين ونزولهم

تبنى معظم الفقهاء يسايرهم في ذلك القضاء المفهوم الموسع لعمليات صعود المسافرين ونزولهم التي يُعِد الناقل بموجبها مسؤولاً عن الحادث الذي سبب الضرر للمسافر حالما يغادر أروقة (مبنى) المطار متجهاً إلى الطائرة في رعاية وتوجيه وأمرة الناقل وتابعيه. وهذا يعني أن التزام الناقل بضمان سلامة المسافر يبدأ بابتداء لحظة وضع المسافر نفسه تحت رعاية الناقل وأن الأخير يعد مسؤولاً عن ضمان سلامة المسافر منذ لحظة خضوع المسافر لتعليمات وإرشادات وتوجيه الناقل، ويشتمل هذا المعيار على حزمة من العمليات والإجراءات المترابطة التي يتطلب من المسافر ممارستها والقيام بها حال دخوله المطار وانتهاء بدخوله إلى متن الطائرة.

ولا شك أن تلك العمليات متعددة ومترابطة مع بعضها وكل منها يفضي إلى الإجراء الذي يليه وهكذا تكون هنالك جملة نشاطات تتظافر مع بعضها من لحظة دخول المطار إلى الوصول للطائرة لتحقيق هدف مشترك وهو نقل المسافر وضمان وصوله سالماً إلى جهة الوصول وتحديد المسؤولية عند الإخلال بالالتزام المذكور وإزاء ذلك تثور تساؤلات عديدة حول بيان مدى مسؤولية

[1] د. فاضل الزهاوي، مرجع سابق، ص235. د. يحيى البنا، مرجع سابق، ص143. د. شفيق أنور، مرجع سابق، ص123، كان واضعوا اتفاقية وارسو 1929 قدموا مقترحاً لتحديد عمليات الصعود والنزول على شكل ضيق بحيث يشمل النزول على سلم الطائرة والصعود عليها أي في لحظة الخروج من باب الطائرة حتى تطأ قدما المسافر أرض المطار، كما قُدم اقتراح آخر تضمن التوسع في هذا المفهوم ليشمل مسؤولية الناقل من خروجه من باب المطار حتى دخوله إلى الطائرة وبالعكس في حالة النزول إلا أن كل المقترحين تم رفضهما وترك الأمر للسلطة التقديرية للمحكمة المختصة لكي تقرر الحل المناسب على ضوء الحالة.

الناقل عن الضرر الذي يصيب المسافر أثناء مباشرته لتلك العمليات، وعما إذا كانت مسؤوليته متحققة عن الحادث الذي يقع أثناء تنفيذ أي من تلك المراحل أم تقتصر مسؤولية الناقل عن الحوادث التي تصيب المسافر في مراحل معينة دون سواها وما هي المعايير التي تحدد مسؤولية الناقل عن ذلك؟؟

وجواباً على هذه التساؤلات يذهب بعض الفقه لاستعراض كافة العمليات التي ترافق المسافر من لحظة دخوله المطار وحتى وصوله الطائرة للوقوف عن أي منها يمكن أن تكون ضمن إطار مخاطر الجو، أي أنها وقعت في المكان المخصص لنشاط الطيران وأعمال الملاحة الجوية لكي يتحقق التزام الناقل بضمان سلامة المسافر خلالها[1]، سيما وأن الرأي الراجح فقهاً وقضاءً أن نطاق التزام الناقل بضمان سلامة المسافر يتحدد من وقت مغادرة المسافر قاعة الانتظار أي الصالة التي يغادر منها مسافرون إلى حيث موقع ربض الطائرة، ويستمر سريان الالتزام بضمان سلامة المسافر حتى صعوده للطائرة وجلوسه بمقعده ليكون في ظل أمرة ورقابة الناقل طيلة فترة الرحلة، ولا ينتهي إلا بتمام وصول المسافر إلى داخل مطار الوصول.

ويجمل البعض تفاصيل الأعمال التي ينبغي القيام بها وصولاً إلى الصعود أو النزول إلى الطائرة أو النزول منها بالمراحل الآتية[2]:

1- وصول المسافر إلى مدخل مطار المغادرة.
2- مراجعة موظفي استلام الأمتعة ووزنها.
3- استلام بطاقات الصعود للطائرة المتضمنة الإشارة إلى رقم البوابة التي تفضي لقاعة الانتظار ورقم المقعد ورقم الرحلة وتزويد المسافر بوصل استلامهم الأمتعة.
4- يليها مرحلة الدخول إلى حرم المطار الذي لا يسمح بدخوله إلا للمسافرين حيث يتم التدقيق الأمني للجواز وبطاقة السفر.
5- ثم يتجه المسافر إلى مسؤول الجوازات لكي يتحقق من سلامة جوازه بالموافقة على المغادرة أو يختمها أحياناً.
6- وبعد ذلك يخضع صحبة الأمتعة المحمولة باليد معه إلى فحص إلكتروني.

---

[1] د. عبد الحكم محمد عبدالسلام عثمان، مرجع سابق، ص186 وما بعدها. د. أحمد بن إبراهيم الشيخ، مرجع سابق، ص283.

[2] د. عبد الحكم محمد عبد السلام عثمان، مرجع سابق، ص182-183. د. رفعت فخري أبادير، مسؤولية الناقل الجوي، مرجع سابق، ص51. د. يحيى البنا، مرجع سابق، ص153.

7- وعقب الانتهاء من كل هذه الإجراءات يكون المسافر حراً في التجوال داخل صالات وأورقه ومطاعم ومرافق المطار المختلفة واستعمالها إن شاء ذلك.

8- وحالما يسمع المسافر النداء بقرب البدء بالرحلة فأن عليه الالتزام بتنفيذ ما ورد فيه والتوجه إلى صالة المغادرة وفي هذه الفترة يصبح المسافر في ظل رعاية وتوجيه ورقابة تابعي الناقل ويخضع لتعليمات وأوامر الناقل وتابعيه.

9- وبعد التأشير (التدقيق) الأخير ومطابقة الجواز مع تذكرة الدخول للطائرة يبقى منتظراً في القاعة وحالما تفتح البوابة التي تؤدي للوصول إلى الطائرة ينطلق المسافر خارجاً منها.

10- وعلى أثرها يتوجه المسافر برعاية وإرشاد الناقل عبر أي من الوسائل التي أشرنا إليها سابقاً للوصول إلى الطائرة كمروره في الخرطوم أو بواسطة الحافلة أو حتى مشياً على الأقدام.....

ولاحتمال تعرض المسافر إلى ضرر ما أثناء مباشرة أي من هذه الأنشطة وبهدف تحديد المسؤول عنه ينبغي معرفة بدء سريان التزام الناقل بضمان السلامة ونهايته ومدى ارتباطه بعمليات الصعود والنزول[1] يبقى التساؤل قائماً، كما أشرنا سابقاً، عن مدى مسؤولية الناقل عن ذلك وفي أي من الفترة الزمانية والمكانية المار ذكرها يمكن القول بسريان التزام الناقل بضمان سلامة المسافر خلالها وتحقق مسؤوليته فيما لو وقع الحادث خلالها[2].

وقد تباينت آراء الفقهاء في الإجابة على هذه التساؤلات سيما في ما يتعلق بتحديد زمان ومكان التزام الناقل بضمان السلامة وارتباط ذلك بثبوت أو نفي مسؤولية الناقل وعلى النحو الذي يحقق الحماية للمسافرين من مخاطر الطيران.

حيث يرى جانب من الفقه ابتداءً إن الحادث الذي يصيب المسافر بضرر أثناء نقله من محطة الانتظار في داخل المدينة إلى المطار وبالعكس لا يخل ضمن إطار عملية النقل الجوي ولا علاقة له بعقد النقل الجوي وبالتالي لا يكون الناقل مسؤولاً عنه رغم انه تم بإشرافه، فهو إذا قدم مثل هذه الخدمة فأنه يهدف منها لتوفير قدر أكبر من التيسير والاهتمام بالمسافر وسواءً أكان ذلك مجاناً أو حتى بأجرة رمزية مقطوعة، فلو افترضنا وقوع حادث للمسافر أثناء ذلك فأنه يكون خارج عن عملية النقل بل وبعيداً عن محيط المطار، كما أن تلك المرافق، غالباً، تعود لإدارة

---

[1] د. محمد فريد العريني مرجع سابق، ص210. د. عبدالحكم محمد عبدالسلام عثمان، مرجع سابق ص182 وبعدها.

[2] د. فاروق أحمد زاهر، مرجع سابق، ص279. د. شفيق أنور فضل، مرجع سابق، ص223.

المطار وليس للناقل[1] لذا لا يكون الفعل مشمولاً بمفهوم الحادث المشار إليه في المادة (17) إنما تحكمه (القواعد العامة للمسؤولية العقدية في التشريعات المدنية الداخلية[2]).

ويبقى التساؤل قائماً عن مدى مسؤولية الناقل حال دخول المسافر لمبنى ومرافق المطار تمهيداً لاستكمال مراحل إجراءات السفر، التي أشرنا إلهيا سابقاً، وهنا أيضاً يذهب معظم الفقهاء بأن تواجد المسافر في بعض مرافق المطار الرئيسة كالمساجد والأسواق الحرة والمطاعم أو المرافق الصحية أو تجواله داخل أروقة المطار لا تكون مشمولة بضمان السلامة، فللمسافر حرية التجوال فيها لوحده كيفما يشاء بعيداً عن رقابة وتوجيه الناقل، كما لا يكون الناقل، ومن باب أولى، مسؤولاً عن الضرر الذي يصيب المسافر أثناء تسليمه أمتعته لشعبة الوزن أو أثناء اجتيازه اختبارات الأمن أو تأشير جوازه لذات الأسباب أعلاه.

ولذلك يمكننا القول أن مسؤولية الناقل لا تغطي ما يقع من حادث يلحق الضرر بالمسافر في هذه الحالة أيضاً لأن المسافر، كما قلنا أعلاه، يقوم بالتنقل والتجوال بكامل حريته وأن الأماكن التي قد يقع الحادث فيها، خارج نطاق مناطق مخاطر الطيران وهي المنطقة التي يحتمل تواجد نشاط الطائرات وأعمال الملاحة الجوية فيها ولأن معظمها تعود لسلطة المطار.

وإذا كان اتجاه الفقه والقضاء متفقين تقريبًا على ما تقدم أعلاه[3]، وفقاً لما سنعرض لاحقاً، فأن التساؤل بصدد تحديد الإطار الزماني والمكاني لالتزام الناقل بسلامة المسافر وتحديد مسؤوليته عما يحصل من حادث ينتج عنه ضرر المسافر، في هذه الحالة، يبقى قائماً ويحتاج إلى معايير لضبطه وعلى ضوء ذلك تبنى الفقه أكثر من معيار وهذا ما سنعرضه في المطلب الآتي:

الفرع الثالث

معايير تحديد مسؤولية الناقل الجوي عن عمليات الصعود والنزول

يرى معظم الفقه ويساندهم القضاء أن هنالك بعض المعايير التي تساعد على تحديد الإطار الزماني والمكاني لبدء سريان ضمان سلامة المسافر ومسؤولية الناقل عن الإخلال بذلك وما

---

[1] د. عائشة فضيل، مرجع سابق، ص174. د. محمود مختار بريري و د. عمر فؤاد، مرجع سابق، ص147.

[2] د. ثروت أنيس الأسيوطي، مرجع سابق، ص254. د. أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص330-331 وبعدها. د. فاروق أحمد زاهر، مرجع سابق، ص280.

[3] د. عاطف الفقي، مرجع سابق، ص84. د. أحمد بن إبراهيم الشيخ، مرجع سابق ص282. د. محمود مختار بريري و عمر فؤاد، مرجع سابق، ص148. د. فاضل الزهاوي، مرجع سابق، ص236.

يترتب عنها من ضرر يصيب المسافر ومنها معيار رعاية المسافر ومعيار المخاطر الجوية والمعيار المزدوج وغيرها.

وسنعرض لهذه المعايير تباعاً وسنخصص لكل منها مقصداً خاصاً.

المقصد الأول: معيار رعاية المسافر

يتم الاستناد (النظر) لهذا المعيار من خلال الربط بين التزام الناقل بضمان سلامة وصول المسافر وبين التزام الأخير بأوامر وتوجيهات ورعاية الناقل، وقد تبنى هذا المعيار عدد من الفقهاء الغربيين مثل شوكووس وبوون وميزوشور وسييل وغيرهم من الفقهاء الغربيين[1].

ووفقاً لهذا المعيار ينبغي فهم وتفسير عمليات الصعود إلى الطائرة والنزول منها على أنها تبدأ من الفترة الزمنية التي يصبح فيها المسافر تحت إمرة الناقل ووصايته وخاضعاً في نشاطه داخل صالات المطار المختصة وحتى وصوله وصعوده على سلم الصعود للطائرة أو انتهاء من نزول السلم، عند الوصول، إلى سلطة أوامر وتوجيهات الناقل.

وبناء على ذلك فانه ينبغي تفسير مفهوم عمليات الصعود والنزول المشار إليها في المادة (17) ونطاقها على نحو واسع بحيث تبتدئ زماناً ومكاناً من استعداد المسافر للمباشرة بالصعود للطائرة أو بعد النزول منها ويستمر سريانها حتى يرتقي المسافر آخر درجات سلم الطائرة والدخول إليها، والعكس عند النزول على أن يتم ذلك كله في ظل حراسة الناقل للمسافر وفترة خضوعه لأوامره ورعايته[2].

وتبتدئ فترة خضوع المسافر لذلك حال سماعه نداء الناقل بالإعلان بتوجه المسافرين إلى الصالة المختصة للتجمع والانتظار استعداداً وتحضيراً لبدء الرحلة الجوية، أو من خلال ما يعرض بصدد ذلك في اللوحات الإلكترونية المنتشرة في أجنحة المطار، وحالما يلج المسافر صالة التجمع والمغادرة يعِد خاضعاً لأوامر ورقابة الناقل وتابعيه الذين يتولون رعايته وتوجيهيه نحو

---

[1] Dempsey & Milde, Op. cit. p161, Rodiere Ren'e, Op. cit. p 997.

ومن الفقهاء العرب د. أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص349. د. حسن كيره، مرجع سابق، ص28. د. محمود مختار بريري و عمر فؤاد، مرجع سابق، ص147. د. عبد الحكم محمد عبدالسلام عثمان، مرجع سابق، ص176 وبعدها.

[2] د. فايز نعيم رضوان، مرجع سابق، ص177. د. عبد الحكم محمد عبدالسلام عثمان، مرجع سابق، ص177 و178 و179.

الخطوات اللاحقة التي ينبغي عليه اتباعها وتطبيقها وفي مقدمتها إشعار المسافر بمغادرة الصالة للتوجه إلى الطائرة عبر الطرق التي أشرنا إليها.

كما يمكن القول بسريان رعاية الناقل وإشرافه وتوجيهه المسافر في حالات أخرى منها، على سبيل المثال، الحالة التي يطلب الناقل فيها من المسافرين مغادرة صالة الانتظار وتوجيههم برعايته وإشرافه إلى أحد مطاعم المطار لتناول وجبة من الطعام جراء تأخر موعد إقلاع الطائرة عن موعدها المقرر. وكذلك إعلام الناقل المسافرين بتغيير مكان وقوف الطائرة من المدرج (أرض المطار أ)، مثلاً، إلى المدرج (ب) الذي يقع في مكان آخر من أرض المطار واصطحابهم إليه تحت ورقابة وتوجيه الناقل أو مطالبة المسافرين مرافقة تابعيه للانتقال بهم إلى مطار آخر بعيداً عن مطار الإقلاع بواسطة أحد وسائل النقل التي أعدها لذلك كالحافلات أو القطار وكذلك مرافقة الناقل لمسافر أصابه عارض صحي طارئ أثناء جلوسه في صالة الانتظار إلى المركز الصحي في المطار إذ يخضع المسافر طيلة الفترة التي يستغرقها للوصل إلى المكان المقرر لرعاية وتوجيه الناقل .... الخ[1].

ونرى أن الحالة الأكثر شيوعاً في الحياة العملية تتمثل في مدى مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب المسافر نتيجة حادث أصابه أثناء وجوده بصالة الترانزيت انتظاراً لركوب الطائرة الأخرى لمواصلة سفره إلى مطار الوصول؟ فالمسافر في صالة الترانزيت يكون في ظل رعاية وأمره الناقل وتابعيه، ويكون الناقل ملتزم بضمان سلامة المسافر حتى وصوله إلى مدخل الطائرة وأي حادث يقع له خلال هذه المرحلة يكون الناقل مسؤولاً عنه على وفق المفهوم الواسع لعمليات الصعود والنزول الذي أشارت إليه المادة (17) مونتريال[2].

وخلاصة القول فإن التزام الناقل بضمان سلامة المسافر يبدأ من الوقت التي يخضع فيها المسافر لوصاية وإمرة الناقل وتابعيه ابتداءً من لحظة تواجده في صالة المغادرة وحتى صعوده إلى الطائرة وأثناء تحليقها في الجو وهو على متنها ونزوله على سلم الطائرة ووصوله إلى مبنى مطار القدوم، ويكون الناقل مسؤولاً عن الحادث الذي ينتج عن عمليات الصعود والنزول الذي يلحق ضرراً بالمسافر منذ لحظة خضوع المسافر لوصاية الناقل ورقابته أثناء تواجده في مطار

[1] د. أحمد بن إبراهيم الشيخ، مرجع سابق، ص281 وبعدها. د. فاروق أحمد زاهر، مرجع سابق، ص209.

[2] حكم محكمة جنوب نيويورك العليا 1973 والذي سنشير إليه تفصيلاً لاحقاً.

القيام وحتى انتهاء ذلك بوصول المسافر ونزوله سلم النزول ووصوله سالماً إلى مبنى مطار القدوم (الخروج)[1] وفقاً لما تقدم.

وأما النشاطات التي يقوم بها المسافر خارج نطاق عمليات الصعود والنزول فتعد خارج إمرة ورعاية الناقل ولا تقع ضمن نطاق مسؤوليته، فنطاق رعاية الناقل للمسافر ينحصر بتلك الظروف الزمانية والمكانية التي تدخل ضمن المفهوم الواسع لعمليات الصعود والنزول ليس إلا، ويعني هذا أن للمسافر الحرية في القيام بالأنشطة التي يود ممارستها أثناء تجواله في مرافق المطار، (مطار القيام أو مطار القدوم)، ومنشآته المشار إليها سابقاً كالمسجد أو حتى أثناء وجوده في مكتب التبليغ عن فقدان الحقائب أو عند وصوله لضابط الجوازات لتدقيق جوازه... الخ، دون أن يكون للناقل حق التدخل ومراقبته وتوجيهه، ولذلك فلو حصل للمسافر أثناء هذه الفترة حادثاً ألحق به ضرراً فلا يكون الناقل مسؤولاً عنه لانتفاء علاقته به، وفي هذه الحالة يكون له إقامة الدعوى ضد إدارة المطار للمطالبة بالتعويض وفقاً للقواعد العامة للمسؤولية المدنية[2].

وكانت محكمة استئناف باريس قد أيدت بوضوح ما تقدم قوله بصدد تحديد المفهوم الواسع لعمليات الصعود والنزول في الحكم الذي أصدرته والذي جاء فيه أنه وطالما كان المسافر داخل مباني المطار فان له حرية الحركة كيفما يشاء، وحريته في هذه الحركة لا يحدها إلا نداء الناقل أوتابعيه على المسافرين للتجمع في صالة المغادرة، في ظل رعايته وتوجيهه، وأبتداءً من هذه الفترة الزمنية يتحدد نطاق مسؤولية الناقل التي تستمر حتى يتحرر المسافر من هذه الوصاية بهبوط الطائرة في مطار الوصول ونزول المسافر منها سالماً واصطحابه إلى حيث مدخل مباني مطار القدوم، وحالما يدخل المسافر مبنى المطار يسترد حريته في الحركة والتجوال والذهاب للدوائر ذات العلاقة كالجوازات والكمارك لاستلام حقائبه وعندها يكون الناقل قد أكمل تنفيذ عقد النقل وأوفى بالتزامه بضمان سلامة المسافر[3].

وقد تبنى القضاء الأمريكي هذا الاتجاه الموسع لعمليات الصعود والنزول في الحكم الذي أصدرته محكمة جنوب نيويورك في 1975/3/31 في قضية المسافر Day V. Trans World

---

[1] د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص283. د. جلال وفاء محمدين، تشديد مسؤولية الناقل الجوي عن الاضرار الحاصلة للمسافرين(دراسة في القضاء الامريكي)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 1995، ص127.

[2] د. أحمد بن إبراهيم الشيخ ، مرجع سابق، ص285 و286 هامش2.

Malcolm A. Clarke, Op. cit. p82.

[3] حكم محكمة استئناف باريس في 1963/6/28 منشور في المجلة الفرنسية للقانون الجوي 1963، ص353- مشار له لدى د. عبد الحكم محمد عبدالسلام عثمان، مرجع سابق، ص172، هامش1 و ينظر كذلك ص179.

Airlines التي تتلخص وقائعها بأنه وأثناء وجود مجموعة من المسافرين في صالة الترانزيت في مطار أثينا في عام 1973 وبينما كانوا على وشك الصعود للطائرة شنت مجموعة من المسلحين هجوماً بالقنابل اليدوية نتج عنه وفاة عدد من المسافرين وأصيب عدد آخر بجراح إضافة إلى إصابة بعض مستخدمي الناقل.

ولدى النظر في الدعوى فقد قامت المحكمة بتحليل المراحل التي يسلكها المسافرون للوصول للطائرة ووجدت أن المسافر لا يصل إلى هذا الهدف إلا بعد مروره بعدة مراحل ينبغي القيام جميعاً لإتمام عملية الصعود للطائرة، وحيث أن المسافرين كانوا داخل صالة الترانزيت على وشك المغادرة فهذا يعني أنهم قد اجتازوا بضع مراحل[1] سابقة في نطاق عملية الصعود للطائرة، ولذلك حكمت المحكمة باعتبار الحادث يدخل ضمن إطار عمليات الصعود والنزول المشار إليها في المادة (17) وارسو واعتبرت الناقل مسؤولاً عما حصل لإخلاله بالتزامه بضمان سلامة المسافرين[2].

ويجدر القول أن هذا المعيار قد تعرض لانتقادات عديدة من البعض في مقدمتها القول أنه معيار يوسع من مفهوم عمليات الصعود والنزول وإن في ذلك محاباة للمسافرين على حساب الناقل، فالتزام الناقل بضمان سلامة المسافر لا يجد له صدى إلا في ظل وجود المخاطر التابعة عن النقل الجوي، والالتزام بالسلامة يدور وجوداً وعدماً مع تحقق المخاطر الجوية الناتجة عن عملية النقل من عدمها وليس سواها، وكما يرى البعض من المنتقدين انه لا يمكن اعتبار سير المسافر راجلاً يدخل ضمن عمليات الصعود والنزول، فمهمة إيصال المسافر لمرحلة الصعود إلى سلم الطائرة يقع، في الحقيقة، على عاتق سلطات المطار وليس الناقل، هذا إضافة إلى أن المسافر ليس كالبضائع التي نظمت المادة (18) وارسو قواعد شحنها فقد يصح القول بصددها أنها تكون تحت حراسة الناقل أثناء النقل.... لكن من المتعذر انطباق هذا القول على نقل الأشخاص الذين يبقى لهم، دائماً، قدر من الحرية في الحركة[3].

ولذلك تم تبني معياراً آخراً يرتبط بمخاطر الطيران ويدور معها وجوداً وعدماً وهذا ما سنتناوله في الفرع القادم.

---

[1] سبق وأن عرضنا لتلك المراحل ولخصنا عديدها بـ (11) مرحلة راجع ما سبق ص141-142.

[2] United States Court of Appeals, Second Circuit, 528 F.2d 31 (2d Cir. Dec 22 1975), Retrieved From: https://casetext.com/case/day-v-trans-world-airlines-inc
ونود البيان أننا استشهدنا بهذا القرار لإرساء المفهوم الواسع للعمليات النزول والصعود وكنا أشرنا إليه بشكل مختصر جداً سابقاً وسنعود للاستشهاد به لاحقاً.

[3] د. عبد الحكم محمد عبدالسلام عثمان، مرجع سابق، ص158. د. شفيق أنور فضل، مرجع سابق، ص223.

المقصد الثاني: معيار مخاطر الطيران

نظراً لانتقاد بعض الفقه معيار رعاية الناقل لقصوره وغموضه في تحديد الإطار الزماني والمكاني، لعمليات الصعود والنزول، ولأن التزام الناقل بضمان سلامة المسافر يبدأ من الوقت والمكان الذي يكون المسافر فيه عرضه لمخاطر الطيران وينتهي بمغادرة هذا المجال فقد تبنى الفقه وبدعم من القضاء معياراً آخراً يرتكز على فكرة (مخاطر الطيران)[1].

ووفقاً لهذا المعيار تتحقق مسؤولية الناقل تجاه المسافر، عند الإخلال بها، تبدأ في الزمان والمكان الذي ينفك المسافر فيها عن مكان تواجده في قاعة المطار (المغادرة) ليصبح تحت وصاية وتوجيه الناقل الذي يرافقه، طيلة الفترة الزمنية والمكانية المبتدئة من خروجه من بوابة المغادرة مروراً بمناطق مخاطر الطيران التي من المتوقع التعرض فيها لإخطار الطيران والملاحة الجوية وحتى صعوده سلم الطائرة وصولا لمدخل الطائرة والملاحة وحتى النزول منها عند الهبوط ووصول مدخل قاعة القادمين.

ويفسر هذا المعيار مفهوم ونطاق عمليات الصعود والنزول وارتباط مراحلها الزمانية والمكانية بضمان سلامة المسافر على نحو واسع برعاية الناقل للمسافر أثناء مراحل عديدة تبدأ من اللحظة التي يصبح المسافر فيها برعاية الناقل وبإشرافه لدى مغادرته قاعة الانتظار بأي من الوسائل المتاحة إلى أرض المطار مروراً بمنطقة مخاطر الطيران التي تكثر فيها احتمالات التعرض للحوادث الناجمة عن نشاط النقل الجوي التي قد تحدث في منطقة صحن المطار، وهي مساحة الأرض المخصصة لعمليات لإقلاع وهبوط وإيواء الطائرات والنشاطات الجوية الأخرى والخدمات الأرضية الأخرى كتزويد الطائرات بالوقود والتجهيزات وأعمال الشحن الجوي والملاحة الجوية[2]، وانتهاءً بارتقاء سلم الطائرة وصولاً لمدخلها، وفي هذه اللحظة الزمانية والمكانية تكون عمليات العصود والنزول قد استنفذت كافة مراحلها، وينتهي بذلك التزام الناقل بضمان السلامة في هذا المجال، (أي عند ذلك الحد)، فإذا وقعت حادثة أصابت المسافر بضرر أثناء تنفيذ

---

[1] يعرف د. فاروق أحمد زاهر مخاطر الطيران على أنها تلك الأخطار اللصيقة بالنشاط الجوي والملاحة الجوية وعمليات النقل التي يتحمل الناقل تبعتها باعتبارها جزءاً من المخاطر الناتجة عن عمليات النقل التي تتسع لتمثل كذلك عمليات القرصنة والاختطاف، مرجع سابق، ص294 . أما د. عبد الحكم محمد عبدالسلام عثمان فيعرفها على أنها " وأن كانت مخاطر الطيران من الأمور الفنية إلا أنه يرى تحديدها بالمنطقة التي تتمركز فيها بصفة رئيسية والمتمثلة بمساحة الأرض التي تقف وتتحرك عليها الطائرة وما ينتج عن قوة دفع محركاتها فضلاً عن مساحة الأرض التي تتيح للطائرات التحرك أي أنها الأرض المخصصة لإقلاع وهبوط الطائرات.

[2] د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص211. د. رفعت فخري أبادير، مرجع سابق، ص143. د. هاني دويدار، مرجع سابق، ص 210 . د. علاء التميمي عبده، مرجع سابق، ص60-61.

مراحل هذه العمليات فإن ذلك يعد إخلالا بالتزام الناقل بضمان سلامة المسافر ويعد مسؤولاً عن الأضرار الناتجة عنها، لأن التزام الناقل بضمان سلامة المسافر، الذي يشكل احد مراحل تنفيذ العقد، يستمر طيلة الفترة الزمنية والمكانية لعمليات الصعود والنزول وما يرافقها من مخاطر الطيران، ولا يقتصر سريانه على وجود المسافر على متن الطائرة فحسب، ويتمتع المسافر طيلة هذه الفترة بالحماية القانونية[1].

ويتفق هذا التفسير الموسع لعمليات الصعود والنزول أهداف نظام المسؤولية الذي وضعته اتفاقية وارسو وبعدها مونتريال المتمثل بضمان حماية المسافرين من مخاطر الطيران التي يتعرض لها من وقت مغادرته بوابة الخروج وحتى دخوله الطائرة ووصوله بوابة الدخول لمبنى مطار القدوم والذي شكل عمليات الصعود والنزول جزءًا منها[2].

أما إذا أصاب المسافر، أثناء بدء تنفيذ العقد، حادث خارج نطاق العمليات المذكورة، أي بعيداً عن منطقة مخاطر الطيران كوجوده مثلاً في أماكن لا تنبئ، غالباً بخطورة مثل الصالة الخارجية للمطار لتوديع أصدقائه أو أثناء تأشير جوازه فلا يعد الحادث المذكور مشمولاً ضمن إطار عمليات الصعود والنزول المشار إليها في المادة (17) مونتريال، ولا يكون الناقل مسؤولاً عن الأضرار الناتجة عنه حتى لو كان حصلت أثناء وجود المسافر في ظل سريان رعاية ووصاية الناقل ما دام الحادث وقع خارج منطقة مخاطر الطيران[3].

وتطبيقاً لما تقدم فقد قضي بعدم مسؤولية الناقل عن إصابة المسافر أثناء انتظاره في صالة استلام الحقائب، كما قضت احدى المحاكم الفرنسية بعدم مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي لحقت بالمسافر نتيجة حادث وقع له داخل احدى مرافق المطار كونها منطقة غير خاضعة لسلطة الناقل ولا تعد من مناطق خطر الطيران، ولم يكن المسافر تحت رعاية الناقل عند وقوع الحادث[4].

---

[1] د. سميحة القليوبي، مرجع سابق، ص194. د. محمود عبد الجواد، مرجع سابق، ص150.

[2] د. فاضل الزهاوي، مرجع سابق، ص234. د. عائشة فضيل، مرجع سابق، ص173. د. حفيظة السيد حداد، مرجع سابق، ص148. د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص212.

[3] د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص210- 211. د. عاطف الفقي، ص84-85. د. أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص239.

[4] محكمة استئناف ليون الحكم صدر في 1967/2/11 ومشار إليه لدى د. عاطف الفقي، مرجع سابق، ص89.

كما قضت المحكمة الفيدرالية العليا في أمريكا في سنة 1978 في قضية أقامها المسافر Upton V. Iran National Airlines Corp. للمطالبة بالتعويض عن الأضرار التي لحقته جراء انهيار سقف احدى صالات مطار مهر آباد الإيراني الدولي، فقد حكمت المحكمة المذكورة برفض الدعوى لعدم مسؤولية الناقل لأن الحادث لم يقع في منطقة المخاطر الجوية بل كان المسافر يتجول في مرتبة المطلقة في صالات المطار، وبذلك لم يعتبر القضاء الأمريكي في حكم له الحادث مما يدخل ضمن نطاق عمليات الصعود والنزول من الطائرة [1] ولا يكون مشمولاً بمفهوم الحادث المشار إليه بالمادة (17) مونتريال ولا يمكن مساءلة الناقل عنه استناداً لبنود الاتفاقية[2].

وفي هذه الحالة، وكما يرى البعض، يكون للمضرور إقامة الدعوى وفق قواعد المسؤولية المدنية وعلى ضوء الوقائع التي حدثت وتوافر الرابطة السببية بين الحادث والضرر[3].

ومن الجدير ذكره أن بعض الفقه قد انتقدوا المعيار المذكور بوصفه معياراً ذا مدلول مطاطي غير منضبط، فعبارة مخاطر الطيران تمثل مصطلحاً غامضاً[4] غير واضح المعالم ويصعب تحديدها على وفق معيار محدد، كما يحد من نطاق مسؤولية الناقل ويقلل من حماية واستحقاق المسافر واستحقاقه التعويض عما يصيب من ضرر، ناهيك عن تطور وتحديث وسائل المواصلات الداخلية التي تربط مباني المطارات بمكان وقوف الطائرة وقد تؤدي لتلاشى مخاطر الطيران وهذا ما ينعكس سلباً على حقوق المسافر الذي تضرر أثناء ذلك.

المقصد الثالث: المعيار المزدوج

تبنى جانب من الفقه معياراً مزدوجاً (مختلطاً) يعتمد على ضم معيار رعاية المسافر الذي يبتدي من الفترة الزمانية لدخوله قاعة المطار استعداداً لبدء عملية النقل تحت إمرة ورقابة وإشراف الناقل وتابعيه وحتى وصوله لمدخل الطائرة، وبين معيار مخاطر الطيران الذي تتحدد بموجبه الإطار

---

[1] US District Court for the Southern District of New York - 450 F. Supp. 176 (S.D.N.Y.1978)May5,1978,RetrievedFrom:https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/450/176/1820474/

[2] وتطبيقاً لذلك حكمت محكمة الاستئناف الفيدرالية الكندية بحكم في 1971/2/2 في قضية المسافرة ماكدولاندر ضد الخطوط الجوية الكندية بعدم مسؤولية الناقل عن الأضرار التي أصابت المسافرة نتيجة حادث وقع لها في صالة الكمارك، الحكم مشار اليه لدى

Alexa West, Op. cit. p1472.

[3] د. حسن كيره، مرجع سابق، ص28.

[4] د. عبد الحكم محمد عبدالسلام عثمان، مرجع سابق، ص190.

المكاني (المنطقة) التي ينبغي على الناقل فيها اصطحاب المسافر تحت إمرته وتوجيهه لإيصاله إلى حيث تربض الطائرة بانتظار صعوده إليها على نحو الذي يبعده عن منطقة مخاطر الطيران التي يكثر فيها نشاط الطيران والخدمات الجوية والملاحية والتي لم يكن بوسع المسافر معرفة مدى خطورتها وتحاشيها إلا عندما يسلم المسافر زمام أموره للناقل ليكون تحت رقابته وإشرافه إلى بعضهما للتوصل إلى نطاق عمليات الصعود والنزول وتحديد مسؤولية الناقل مما يصيب المسافر من ضرر أثناءها[1].

ويركز هذا المعيار على دمج معياري الرعاية والمخاطر للتوصل لتحديد الإطار الزماني والمكاني لعمليات الصعود والنزول من أجل تحديد سريان التزام الناقل بضمان سلامة المسافر وما يترتب على الناقل من مسؤولية نتيجة الإخلال بذلك الالتزام. فالمعيارين يكملان بعضهما في تحديد الإطار الزماني والمكاني لالتزام الناقل بضمان سلامة المسافر وتحديد مسؤوليته عند الإخلال بذلك.

وينبغي اعتماد هذا المعيار بشقيه على نحو متلازم وسريان تطبيقه على عمليات النقل بمراحلها المتتابعة من وقت خضوع المسافر لرعاية الناقل ورقابته سواء أكان المسافر في المنطقة ذات الطبيعة الخطرة أو غيرها من المناطق الآمنة كقاعة المغادرة أو قاعة الترانزيت وحتى مغادرة المسافر لقاعة المغادرة برعاية الناقل مروراً بمناطق النشاط الجوي (مخاطر الطيران) وحتى وصوله المسافر إلى سلم الطائرة وصعوده ودخوله إليها حتى مغادرة المسافر الطائرة واصطحابه برعاية الناقل من مكان وقوف الطائرة وحتى وصوله إلى مبنى مطار القدوم، وحالما يكون المسافر قد دخل إلى مبنى المطار وعند هذه اللحظة الزمانية يمكننا القول أن المسافر قد اجتاز أماكن النشاط الجوي وتلاشت معه مخاطر الطيران المتوقعة في تلك المنطقة الخطرة[2]، وبهذا يكون الناقل قد أدى مهمته في حماية المسافر، ويكون المسافر قد تحرر من خضوعه لسلطة الناقل واسترد حريته في التجوال والتوجه بدون رقابة الناقل لأي مكان آخر يشاؤه في المطار مثل الاصطفاف أمام موظف الجوازات أو الذهاب إلى صالة استلام الحقائب أو ارتياد مطاعم أو منشآت المطار الأخرى[3] ويكون التزام الناقل بضمان سلامة المسافر قد انتهى وانتهت معه مسؤولية الناقل، فلو أصيب المسافر أثناء سيره على سلالم المطار المتحركة، مثلاً، أو أثناء الانتظار لاستلام الحقائب من الشريط الناقل... الخ فلن يكون الناقل مسؤولاً عنها.

---

[1] د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص211. د. عاطف الفقي، مرجع سابق ص84. د. أبو زيد رضوان، قانون الطيران الجوي، مرجع سابق، ص329.

[2] د. فاروق أحمد زاهر، مرجع سابق، ص285.

[3] د. شفيق أنور فضل، مرجع سابق، ص224.

ونرى أن هذا التلازم يعد أحد ضوابط تطبيق المعيار المزدوج لتحديد مفهوم ونطاق عمليات الصعود والنزول ومسؤولية الناقل عن الإصابة التي تلحق المسافر خلالها، فلا يمكن لمحكمة الموضوع تحديد مسؤولية الناقل عن الحادث استناداً لأحد المعيارين دون الآخر وبتعبير آخر لا يكفي لتحقق مسؤولية الناقل عن الحادث لمجرد خضوع المسافر لرقابة ووصاية الناقل وامتثاله لأوامره في منطقة آمنة كتواجده في قاعة المطار أو أثناء جلوسه على كرسي متحرك بإشراف أحد تابعي الناقل أو ارتياده السوق الحرة لشراء بعض الهدايا أو بعض مرافق المطار البعيدة عن مناطق الخطر، إنما يجب أن يكون الحادث قد وقع أثناء تواجد المسافر في منطقة مخاطر الطيران في ظل أمرة الناقل والتزامه بتوجيهاته[1].

ومن مفهوم المخالفة لا يمكن مسائلة الناقل عما أصاب المسافر لمجرد تواجده بمفرده في منطقة مخاطر الطيران دون رعاية الناقل وبعيداً عن أوامره وإرشاده، وتطبيقاً لما تقدم كانت محكمة الاستئناف الهولندية قد حكمت بعدم مسؤولية الناقل K.L.M عن الأضرار التي أصابت مسافر Richardson كان قد دلف إلى مبنى مطار القدوم بإشراف الناقل وقفل راجعاً على نحو مفاجئ إلى حيث تربض الطائرة في أرض المطار لنسيانه بعض الحاجيات في الطائرة وتعرضه أثناء رجوعه لحادث الحق بساقيه أضراراً، فبالرغم من أن الحادث وقع في منطقة ذات طبيعة خطرة مما تكثر فيها الحوادث إلا أن المسافر المضرور كان لحظة وقوعه متحرراً من إمرة ورقابة الناقل[2].

كما يذهب آخرون، بحق، إلى أن هذا المعيار المزدوج يعين المحكمة على معرفة الفترة الزمنية لسريان تحقق مسؤولية الناقل، فلا يسأل الناقل عما يحصل للمسافرين من ضرر حتى لو كان المسافر داخل المطار وتحت إمرة وتوجيه الناقل ما دام كانت صالات وأروقة المطار أماكن آمنة وبعيدة عن حدوث مخاطر الطيران والملاحة الجوية، ولا يمكن تصور سريان مفهوم الصعود والنزول وتحقق مسؤولية الناقل تبعاً لذلك عن حادث ألم بالمسافر قبل وصوله إلى الطائرة في

---

[1] وكانت محكمة استئناف باريس قد حكمت بتاريخ 1971/4/2 بتقرير مسؤولية الناقل عن الأضرار التي لحقت المسافرة Nicola نيوقلاي أثناء مرورها في أرض المطار نتيجة صدمها بعربة نقل الأمتعة والبضائع التي كانت متجهة إلى احدى الطائرات لشحن البضائع فيها، إذ اعتبرت المحكمة أن الحادث وقع في منطقة تعج بالمخاطر ومعرضة للحوادث وليس في منطقة عادية كما أن العربة التي سببت الحادث خاصة بالمطار وليست عربة عادية ولذلك فأن الحادث مشمولاً بنطاق المادة (17) وارسو، الحكم مشار إليه لدى

Malcolm A. Clarke. Op. cit. p489.

[2] U.S. District Court for the Southern District of New York - 454 F. Supp. 425 (S.D.N.Y. 1978), August 4, 1978, Retrieved From: https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/454/425/2135485/

مكان بعيد عن مناطق المخاطر الجوية، فلا يعد وقوع الحادث ضمن المفهوم الواسع لعمليات الصعود والنزول ما لم يكن المسافر ممتثلاً لتوجيه الناقل وتحت رقابته ويكون قد وقع في منطقة تزدخر بحركة الطائرة صعوداً ونزولاً أضافة لمركبات الخدمات وتحقق مخاطر الطيران[1].

ويمكن القول إن الالتزام بضمان بالسلامة وتحقق مسؤولية الناقل عن ذلك يبدأ من الوقت الذي يصبح فيه المسافر تحت إمرة الناقل تحاشياً لتعرضه مخاطر الطيران التي قد تحيط به وتلحق به ضرراً، ويبدأ سريان الزمان والمكان من لحظة وجود المسافر في قاعة المغادرة تحت إمرة الناقل واصطحابه إلى حيث تربض الطائرة على أرض المطار.

فهذا المعيار يعين القضاء على تحديد ما إذا كان الحادث قد وقع أثناء هذه العمليات (الصعود والنزول) ليكون مشمولاً بمفهوم الحادث المشار إليه في المادة (17) مونتريال وتحقق مسؤولية الناقل عنه أو أنه وقع خارج إطار تلك العمليات أي خارج نطاق التزام الناقل بضمان سلامة المسافر وبالتالي لا يكون الناقل مسؤولاً عنه، وهذا ما يفسر عدم مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب المسافر أثناء نقله بحافلات الناقل من مكاتبه في المدن إلى المطار كون الحادث قد وقع في منطقة آمنة لا تحفها مخاطر الطيران، كما لا يمكن مسائلة الناقل عن تضرر مسافر نتيجة تواجده في منطقة تحيط بها المخاطر ما لم يكن تحت رعاية ورقابة الناقل عن وقوع الحادث[2].

وقد تبنى القضاء الفرنسي هذا المعيار المزدوج وطبقه في قضية مشهورة سميت بقضية (ماشي) Mache'e التي تمثل، بحق، أحد المبادئ القانونية المهمة بصدد مسؤولية الناقل خلال عمليات الصعود والنزول، وتتلخص وقائع القضية بأن المذكور كان في يوم 1958/3/29 مسافراً على متن طائرة الخطوط الفرنسية وبعد هبوطها في مطار الوصول ونزول المسافرين بإشراف تابعي الناقل الذي كان يصاحبهم ويرشدهم إلى الطريق المؤدي لمبنى مطار الوصول وأثناء المسير باتجاه المدخل تعثرت قدم المسافر المذكور ببلاطة مكسورة وأنابيب المياه التي كانت متداخلة معها مما أدى إلى سقوطه في حفرة (بالوعة) لم تكن واضحة أمامه، وأصيب على ضوء ذلك بإصابات جسيمة، مما حدا به إلى رفع الدعوى ضد الناقل للمطالبة بالتعويض عن الضرر الذي

---

[1] د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص211 -212 . د. يحيى البنا، مرجع سابق، ص154. د. فايز نعيم رضوان، مرجع سابق، 178.

[2] يرى الفقيه أبو زيد رضوان أن هذا المعيار قد يؤدي إلى التوسع في مجال تطبيق وسريان الالتزام بالسلامة في النقل الجوي للأشخاص، ونرى مع البعض من الفقه عكس ذلك فهذا المعيار يحدد على شكل واضح المدى الزماني والمكاني لسريان مسؤولية الناقل، د. أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص349-350. د. فاروق أحمد زاهر، مرجع سابق ص286.

حاق به طبقاً للقواعد العامة للمسؤولية العقدية وليس إلى اتفاقية وارسو (المادة 17) بزعم أن عمليات النزول والصعود على وفق تفسير العبارة المذكور، تدور وجوداً وعدماً مع الزمان والمكان التي يكون المسافر فيها معرضاً لمخاطر الطيران والتي تتحد بمنطقة وجود الطائرة في أرض المطار. ولدى عرض النزاع على محكمة السين الابتدائية في 1961/6/3 رفضت المحكمة المذكورة الاستناد إلى القواعد العامة للمسؤولية التعاقدية واعتبرت أن الحادث وقع أثناء عمليات الصعود والنزول التي لا ينتهي نطاقها إلا باجتياز أرض المطار أي بين موقف الطائرة ووصوله مبنى المطار ودخوله إليه وأنه مشمول بمفهوم الحادث المشار إليه في المادة (17) وارسو.

ولدى استئناف الحكم فقد أيدت محكمة استئناف باريس بحكمها في 1963/6/28 اتجاه محكمة السين.

ولدى عرض القضية على محكمة النقض الفرنسية، فقد حكمت المحكمة المذكورة بتاريخ 1966/18 بنقض الحكم بزعم أنه من الخطأ فهم عمليات الصعود والنزول المشار إليها في الاتفاقية على مجرد اجتياز المسافر سلم الطائرة، إذ يبقى المسافر أثناء اجتيازه الطريق (الممر) الأرضي لمبنى المطار معرضاً لمنطقة مخاطر الطيران والملاحة الجوية ونظراً لأن محكمة الموضوع لم توضح في حكمها عما إذا كانت حديقة الكمارك (الأرض التي وقع فيها الحادث) التي اجتازها المسافرون ومنهم المسافر المدعي بأمره الناقل تعد من ضمن المناطق المعرضة لمخاطر الطيران من عدمه ولذلك تم إحالة القضية إلى محكمة استئناف أخرى، لهذه المهمة ولدى نظر الدعوى من المحكمة المذكورة فقد قضت بعدم خضوع وقائع القضية لاتفاقية وارسو وعدم انطباقها لثبوت وقوع الحادث الذي ادعى إلى إصابة المسافر في منطقة خارج مخاطر الطيران (حديقة الكمارك) رغم كونه كان وقت الحادث بأمره ورعاية أحد تابعي الناقل وأن القانون الواجب التطبيق هو القانون الداخلي وصادقت محكمة النقض على الحكم الأخير بتاريخ 1970/6/3.[1]

وفي قضية مماثلة أخرى أصدرت محكمة استئناف أكس الفرنسية في 1967/11/14 حكماً في قضية خاصة بمسافرة سقطت من احدى سلالم المطار قبيل توجهها للصعود إلى طائرة الناقل،

---

[1] Dempsey& Milde, Op. cit. p162, Alex West, Op. cit. P1476, Samira Benboubker, Op. cit. p233.

ومشار إليه أيضاً لدى عبد الحكم محمد عبدالسلام عثمان، مرجع سابق، ص186. د. فاروق أحمد زاهر، مرجع سابق، ص153.

وقضت فيه برد الدعوى رغم إنها أخذت بالاعتبار أحكام اتفاقية وارسو عند نظر الدعوى فبالرغم أن المسافرة كانت في ظل رعاية مضيفتين تابعتين للناقل أثناء وقوع الحادث إلا أن الحادث قد وقع داخل المطار وقبل مغادرة المسافرة إياه، أي أن مكان وقوعه كان بعيداً عن منطقة مخاطر الطيران فهو غير معرض لأخطار النشاط الجوي والملاحة الأرضية ولذلك لا يعد الحادث مشمولاً بالتفسير الواسع لمفهوم عمليات الصعود والنزول استناداً لمعيار مخاطر الطيران[1] ولذلك يمكننا القول بأن التزام الناقل بضمان سلامة المسافر يدور وجوداً وعدماً مع وجود المسافر في هذا الحيز من المطار واحتمال تعرضه للخطر فيه، ويبقى التزامه بالسلامة قائماً حتى عبوره هذه المنطقة ووصول المسافر وارتقاءه درجات سلم الطائرة، وحتى دخوله الطائرة، حيث تم استقباله في طاقم الطائرة وهنا تكون عمليات الصعود والنزول، وفق معيار مخاطر الطيران، قد انتهت وانتهى بذلك التزام الناقل ضمان سلامة المسافر في مرحلة الصعود والنزول[2].

المقصد الرابع: معيار نشاط المسافر

يرى البعض من الفقه أن الحاجة لتقرير هذا المعيار الذي طبقة القضاء الأمريكي مبعثها حوادث الإرهاب والخطف والقرصنة وحماية المسافرين من الأضرار الناتجة عنها[3].

وبموجب هذا المعيار فأن العبرة بتحديد مفهوم عمليات الصعود والنزول لا تقتصر على مجرد رعاية الناقل ومكان وجود المسافر عند الحادث وعما إذا كان في منطقة مخاطر الطيران أو لا؟

إنما ينبغي النظر، كذلك، لطبيعة النشاط الذي كان يمارسه المسافر أي طبيعة ونطاق تصرفاته داخل المطار، بغض النظر عن مكان ممارسة ذلك النشاط فعبارة (الصعود والنزول) لا تتقيد بالمجال المكاني بل يجب النظر إلى طبيعة الأعمال (النشاط) التي كان المسافر يقوم بها ومدى ارتباطها بعمليات الصعود أو النزول، سواء أكان في المطار أو أثناء الوصول للطائرة أو الخروج منها.

---

[1] الحكم منشور في المجلة الفرنسية للقانون الجوي 1968 ص201 ومن ضمن التعليقات الطريفة على الحكم هو أن مما سهل في سقوط المسافرة على السلالم ارتدائها حذاءً ذات كعوب عالية ومدببة، الحكم مشار إليه لدى د. عبد الحكم محمد عبدالسلام عثمان، مرجع سابق، ص189.

[2] د. عبد الحكم محمد عبدالسلام عثمان، مرجع سابق، ص192. د. محمد حمزة، مرجع سابق، ص193.

[3] د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص213 و د. رفعت فخري، مرجع سابق، ص100 ومن تلك الاحكام
U.S.C.T App.2d Circut, 22 Dec. 1997 (Affaire Days Vs. T.W.A), 528 F.2D31
U.S.C.T App.FIRST Circut, 19 Nov. 1976 (Hernandez Vs. Air france, 545 F. 2D 279

وبناء على ذلك تتحقق مسؤولية الناقل عن الحادث الذي سبب في إلحاق الضرر بالمسافر أثناء قيامه ببعض الإجراءات داخل بعض أماكن المطار على نحو تفضي للصعود للطائرة حتى لو كانت تلك الأماكن آمنة غير معرضة لمخاطر الطيران ما دام وجود المسافر في تلك الأماكن من أجل استكمال إجراءات السفر والصعود للطائرة، فتبدأ مسؤولية الناقل منذ لحظة البدء بتنفيذ أول مراحل عقد النقل الجوي المتمثل بتسليم المسافر أمتعته لشعبة الفحص والوزن واستلام بطاقة الدخول للطائرة والمثول أمام مسؤولي الجوازات والأجهزة الأمنية من أجل ختم تأشيرة المغادرة وإجراء التفتيش الإلكترونية على الأمتعة المحمولة مع المسافر..... الخ وصولاً إلى القاعة للانتظار للصعود للطائرة.

ويرتكز هذا المعيار الذي يوسع من مفهوم ونطاق عمليات الصعود والنزول، على ثلاثة عناصر هي مكان وجود المسافر والنشاط الذي كان المسافر يمارسه أثناء حصول الحادث ومدى خضوع المسافر لوصاية ورقابة الناقل أو تابعيه.

ولو حللنا هذه العناصر[1] لوجدنا أنها تغطي معظم مراحل تنفيذ عقد النقل من لحظة وصول المسافر للمطار وخضوعه لرقابة الناقل ومباشرته الإجراءات المتعلقة بتنفيذ العقد التي تفضي للوصول إلى الطائرة على خلاف معيار مخاطر الطيران أو المعيار المزدوج الذي يحدد مفهوم الصعود والنزول في مجال المخاطر والرعاية، ولا شك أن سمة التوسع في مفهوم عمليات الصعود والنزول على وفق هذه العناصر في المعايير الثلاثة تكاد تجعل الناقل مسؤولاً عن كافة الحوادث التي يحيق المسافر منذ تواجده في المطار لغرض استكمال بعض الإجراءات الضرورية قبل التوجه إلى صحن المطار بإشراف الناقل والتي تتحتم عليه القيام بها حتى يتمكن من الصعود للطائرة[2] وأن يكون المسافر على وشك الدخول إلى قاعة المغادرة وحتى انتهاء الصعود أو النزول بغض النظر عما إذا كانت تلك الأماكن معرضة لمخاطر الطيران أو كانت آمنة بعيدة عن المخاطر وسواء أكانت مما يرتادها المسافر بحريته التامة أم حتى في ظل رعاية الناقل وإذا كان هذا المعيار يوسع إلى حد كبير من مفهوم ونطاق عمليات الصعود والنزول وعلى النحو الذي يؤدي إلى اتساع نطاق مسؤولية الناقل ومصالحهم ومراعاة مصالح المسافر ومنحه مزيد من الحماية القانونية تجاه الناقل، وبناء عليه فأن البعض قد انتقد هذا المعيار الموسع التوسع لمفهوم عمليات الصعود والنزول على نطاق واسع جداً وانعكاس ذلك على في نطاق مسؤولية

[1] د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص213. د. رفعت فخري ابادير، مسؤوولية الناقل الجوي، مرجع سابق، ص237.

[2] د. رفعت فخري أبادير، مسؤولية الناقل الجوي، مرجع سابق، ص237. د. شفيق أنور فضل، مرجع سابق، ص228. د. عاطف الفقي، مرجع سابق، ص94.

الناقل، ذلك أن هذا المعيار يفضي إلى نتائج غير مقبولة كونه سيحمل الناقل مسؤولية الأضرار التي تلحق المسافر منذ دخوله المطار والبدء إتمامه إجراءات السفر وأثناء تجواله بحريته التامة بين أروقة المطار وأجنحته بعيداً عن رعاية الناقل وخارج مناطق مخاطر الطيران، ولا يكون مجدياً القول بتحميل الناقل تبعة الأضرار التي لحقت بالمسافر أثناء ذلك، لأن ذلك سيؤدي لتحمله تبعه أعمال المخاطر دون أن يكون له أي دور فيما حصل عنها، وستتمكن سلطة المطار من التحلل من مسؤوليتها عن مثل تلك الحوادث التي تصيب المسافر أثناء وجوده في مرافق المطار[1].

ولذلك استشعرت بعض المحاكم الأمريكية الانتقادات المذكورة واتجهت للحكم بنفي مسؤولية الناقل عن مثل تلك الحوادث التي تقع داخل المطار بعيدة عن المنطقة التي من المحتمل وقوع المخاطر فيها. ولم يكن قد تم تجميع المسافرين تحت رعاية وتوجيه الناقل الذي لم يطلب منهم، بعده عبر النداءات المتكررة التوجه إلى صالة المغادرة وكانت هنالك فترة زمنية، قد تكون طويلة نسبياً، بين مكان وجودهم وبين الوصول إلى بوابة المغادرة إيذاناً ببدء عملية الصعود[2] إلى الطائرة، وهذا ما قضت به إحدى المحاكم الأمريكية في قضية رفعها مسافر يدعى Buonocore V. Trans world Air lines بطلب التعويض عن حادث اطلاق نار من قبل مجموعة من الإرهابيين أدى إلى إصابته وعدد من المسافرين عندما كان ينتظرون في احدى صالات المطار من أجل السفر إلى نيويورك، وقد رفضت المحكمة دعوى المسافر المذكور باعتبار أن المسافرين لم يكونوا عند وقوع الحادث تحت توجيه الناقل ولم يكن مسؤولاً عن حريتهم وجلوسهم ولم يكونوا في منطقة مخاطر جوية ولم يكن قد دخلوا لصالة المغادرة لعدم حلول وقت المغادرة وحكمت المحكمة بعدم مسؤولية الناقل عما حدث وتحميل سلطة المطار تبعة ما حدث استناداً للقواعد العامة في المسؤولية لأن توفير الأمن من واجباتها[3].

ويمكننا القول أن القضاء الأمريكي قد رجع عن تبنيه هذا المعيار وعاد إدراجه للعمل وفق المعيار المزدوج ما دام كان المسافر الأخير في رعاية الناقل وتوجيهاته، وما دام كان وقوع الحادث في مجال مخاطر الطيران.

---

[1] د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص213.

[2] د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص214. د. فايز نعيم رضوان، مرجع سابق، ص177.

[3] United States Court of Appeals, Second Circuit, 900 F.2d 8 (2d Cir. 1990), Retrieved From: https://casetext.com/case/buonocore-v-trans-world-airlines-inc
القرار مشار إليه من قبل د. عاطف الفقي، مرجع سابق، ص96. د. صفوت ناجي عبد القادر بهنساوي، مرجع سابق، ص55 وما بعدها.

وقد تعزز ذلك بالحكم الصادر في قضية المسافرة Hernandes V. Air France في 1976/5/4 حيث رفضت المحكمة تقرير مسؤولية الناقل والحكم لها بالتعويض عن حادث إرهابي وقع في احدى صالات المطار العامة وبعد اجتياز المسافرة منطقة الجوازات ودخولها إلى مباني المطار المختلفة[1].

ويرى البعض، بحق، أن حيثيات وموجبات الحكم مقيدة بكل قضية لحالها مما يتعذر معه وضع حدود واضحة لنطاق عمليات الصعود والنزول وانتهائها ولما لا يعد من ضمنها على وفق هذا المعيار[2].

وبدورنا نرى أن المعيار الأفضل الذي يمكن اللجوء إليه لضبط مسؤولية الناقل على نحو مستقر وثابت وبما يحفظ التوازن بين مصالح الناقل والمسافر هو المعيار المزدوج الذي تتحدد بموجبه مسؤولية الناقل عن الحادث الذي يصيب المسافر ما دام كان الأخير خاضعاً لأمرته وفي مكان في منطقة تحفها المخاطر الجوية.

المطلب الثالث

موقف القضاء الغربي (الأجنبي) من عمليات الصعود والنزول

في البدء كان القضاء الأمريكي والفرنسي قد قررا مسؤولية الناقل عن الحادث الذي ألحق الضرر للمسافر ما دام كان خاضعاً لرعاية الناقل ورقابته وتوجيهه، نظراً لأن العمل بهذا المعيار كان يهدف لمراعاة مصالح المسافر المضرور.

وعلى ضوء ذلك أصدر القضاء، في حينه، العديد من الأحكام نقتبس منها الحكم الصادر من المحكمة الأمريكية في قضية تتلخص وقائعها بإصابة مسافر مريض كان جالساً في كرسي متحرك بمساعدة أحد تابعي الناقل ولدى إنزاله من على احدى السلالم الميكانيكي في أحد صالات المطار فقد التابع السيطرة على الكرسي مما أدى لسقوط المسافر وإصابته بإصابات

[1] United States Court of Appeals, First Circuit, Hernandez v. Air France, 545 F.2d 279,279(1stCir.1976),RetrievedFrom:https://www.ravellaw.com/opinions/c52e72cefaddc4a07ea974808d6a04e5

[2] د. عاطف الفقي، مرجع سابق، ص97. د. رفعت فخري أبادير، مسؤولية الناقل الجوي، مرجع سابق، ص241. د. شفيق انور فضل، مرجع سابق، ص229.

مختلفة، قضت المحكمة بمسؤولية الناقل عن الأضرار التي أصابت المسافر ما دام كان تحت إمرة الناقل ورقابته[1].

كما قضي أيضاً بمسؤولية الناقل عن الأضرار التي أصابت مسافر أثناء وجوده في صالة الترانزيت تحت رعاية الناقل وتوجيهه وتحت سيطرته وذلك في الحكم الذي أصدرته احدى المحاكم الأمريكية في 4/5/ 1976 بالقضية المرفوعة من قبل المدعية Evangelions V. Trans World Airlines[2].

وفي قضية أخرى قضت احدى المحاكم الأمريكية في حكم صادر عنها بمسؤولية الناقل الجوي عن حادثة إصابة مسافر بأضرار أثناء سيره في احد ممرات المطار بناء على أمر الناقل وتعليماته حيث اعتبرت المحكمة أن الزام المسافر بالسير في احدى ممرات المطار امتثالاً لأوامر الناقل وتحت رعايته يرتب مسؤوليته عن الحادث الذي أصاب المسافر[3].

كما حكمت احدى المحاكم الأمريكية في قضية المسافر Magnie V. Air France بمسؤولية الناقل وإلزامه بالتعويض عن حادث أصابه إثر انهيار السلم المتحرك الذي يربط بين الطائرة ومبنى دائرة الجوازات لأن المسافر كان لا يزال في مرحلة النزول وخاضعاً لتعليمات الناقل[4].

وبالمقابل اتجه القضاء في أحكام أخرى إلى نفي مسؤولية الناقل عن بعض الحوادث التي تنتج عنها إصابة المسافرين لعدم وجودهم تحت رعاية الناقل وعدم خضوعهم لتوجهاته أثناء حصولها.

ومن تلك القضايا القضية التي رفعها المسافر Sage V. Airiter طالب فيها الناقل بالتعويض عما لحقته من إصابات قضت محكمة استئناف ليون الفرنسية في 1976/2/1 برفض تقرير مسؤولية الناقل عن الإصابة لأن الحادث وقع في مدخل احدى صالات المطار التي تعد محلاً عاماً تتبع لإدارة المطار ولأن المسافر لم يكن في ظل رعاية الناقل وتوجيهاته عند وقوع الحادث[5].

---

[1] الحكم مشار إليه لدى د. فاضل الزهاوي، مرجع سابق، ص238.

[2] United States Court of Appeals, Third Circuit, 550 F.2d 152 (3d Cir. 1977), Retrieved From: https://casetext.com/case/evangelinos-v-trans-world-airlines-inc

[3] الحكم مشار إليه لدى د. فاضل الزهاوي، مرجع سابق، ص238.

[4] الحكم مشار إليه لدى د. أحمد بن إبراهيم الشيخ، مرجع سابق، ص297 هامش1.

[5] الحكم المشار إليه لدى د. عائشة فضيل، مرجع سابق، ص178

C. Appel. Lyon, 10/2/1976

وفي قضية أخرى رفضت المحكمة الحكم بمسؤولية الناقل عن إصابة لحقت المسافر أثناء سيره على شريط السير الميكانيكي في صالة المطار بعد نزوله من الطائرة ودخوله مبنى المطار لأن رعاية الناقل له قد انتهت حال دخوله مبنى المطار[1].

وقد أكد القضاء الأمريكي الاتجاه أعلاه في الحكم الصادر في سنة 1977 بعدم مسؤولية الناقل عن إصابة المسافر Martinez V. Air France نتيجة اعتداء، لأن الاعتداء حصل بعد وصول المسافر إلى منطقة آمنة وأثناء انتظاره لاستلام حقائبه من الشريط الناقل للأمتعة حيث لا يخضع المسافر إلى أمرة الناقل الذي انتهت رعايته وتعليماته تجاه المسافر بمجرد دخوله مبنى المطار[2].

وهي قضية أخرى رفضت المحكمة المختصة الحكم بالتعويض في قضية سقوط مسافرة تدعى Bib V. Air France أثناء وجودها في صالة المطار، خارج نطاق مسؤولية الناقل، لأن المسافرة لم تدخل بعد في رعاية الناقل لعدم بدء عمليات الصعود والنزول وعدم المناداة على المسافر[3].

وبالعودة لتقرير مسؤولية الناقل وإكمالاً للقرارات السابقة فقد أصدر القضاء المذكور المئات من الأحكام بهذا الصدد، اقتبسنا بعض منها لإغناء هذا الجزء من البحث، ومن تلك الأحكام الحكم، الذي كانت احدى المحاكم الأمريكية قد أصدرته في قضية سقوط مسافرة وإصابتها بقدمها أثناء توجهها إلى قاعدة المغادرة أثر سماع النداء الأخير للتوجه إلى الطائرة استعداداً للإقلاع، حيث اعتبرت المحكمة أن إصابة المسافرة حصلت في منطقة مخاطر الطيران حيث تكون المسافرة تحت رعاية وأمرة الناقل[4].

وكانت محكمة استئناف بروكسل قد حكمت بتاريخ 1979/9/17 في القضية الخاصة بإصابة مسافر أثناء تواجده على أرض المطار نتيجة تحرك سلم النزول أثر دوران مراوح طائرة كانت جاثية على الأرض في مكان تحف به مخاطر الطيران فقد اعتبرت المحكمة أن إصابة المسافر

---

[1] Dempsey & Milde, Op. cit. p162.

[2] United States Court of Appeals, First Circuit, 545 F.2d 279 (1st Cir. Nov 19 1976), Retrieved From: https://casetext.com/case/martinez-hernandez-v-air-france

[3] الحكم مشار إليه لدى د. أحمد بن إبراهيم الشيخ، مرجع سابق، ص291.

[4] الحكم مشار إليه لدى د. فاضل الزهاوي، مرجع سابق، ص237-238.

كانت أثناء عمليات النزول والصعود وأن المسافر كان خلالها في ظل رعاية الناقل وأن الحادث وقع في مكان تكثر فيه نشاط الطيران مما يحتمل معه وقوع المخاطر الجوية[1].

وكانت المحكمة العليا الهولندية قد أصدرت بتاريخ 1971/5/4م حكماً يمكن اعتباره من الأحكام النادرة التي تعبر في معيار مخاطر الطيران بشكل واضح تماماً في قضية المسافر Richardson V. Konmklike قضت فيه بعدم مسؤولية الناقل عن الإصابة التي لحقت بمسافر كان قد عاد بإرادته المنفردة إلى الطائرة بعد وصوله برعاية تابعي الناقل إلى مبنى مطار القدوم واعتبرت المحكمة أن التزام الناقل بسلامة المسافر قد انتهى بإيصال المسافر إلى مبنى القدوم وبذلك انتهت مسؤولية الناقل عن عمليات الصعو والنزول[2].

وفي قضية أخرى عندما كان المسافرون وبضمنهم المدعى Day مجتمعين في مطار أثينا في قاعة المغادرة بانتظار فتح بوابة المغادرة إلى الطائرة قام بعض الإرهابيين بإطلاق النار فجأة وبشكل عشوائياً على المسافرين مما تسبب في قتل وإصابة عدد منهم.

ولدى نظر الدعوى من المحكمة الأمريكية المختصة فقد رفضت دفوع الناقل بعدم لعدم مسؤوليته عن الحادث لأن الحادث، على حد زعمه، لا يعد ضمن عمليات الصعود والنزول وأنه وقع قبل مباشرة الوصول للطائرة وحكمت في 8/ آب/ 1973 بمسؤولية الناقل عن الأضرار التي أصابت المسافرين جراء الحادث باعتبارات الحادث وقع في مكان لم يكن المسافر ليبلغه إلا بمعية وإشراف الناقل وإن المسافرين كانوا يخضعون لإجراءات وأوامر الناقل واصطفافهم في القاعة لإكمال إجراءات التفتيش وإن مكان تواجدهم كان محفوف بالمخاطر وقد طبقت المحكمة المعيار الذي يرتكز على العناصر الثلاثة وهي مكان تواجد المسافر عند وقوع الحادث ومدى خضوعه للناقل وإشرافه ونشاط المسافر أثناء وقوع الحادث[3].

ولا شك أن المحاكم الأمريكية تبنت في حينه هذا المعيار الثلاثي الأبعاد في مفهوم عمليات الصعود وتحديد مسؤوليته الناقل على ضوء ذلك مراعاة لمصالح المسافرين بعد تزايد حالات اختطاف الطائرات وحوادث الإرهابية الأخرى. وقد تعرض هذا المعيار الثلاثي المسمى معيار

---

[1] الحكم مشار إليه لدى د. يحيى البنا، مرجع سابق، ص147.

[2] الحكم مشار إليه لدى د. يحيى البنا، مرجع سابق، ص147، ومنشور في
Air Law vol XII, No3, 1987, p261.

[3] د. محمود عبد الجواد، مرجع سابق، ص157 . د. عائشة فضيل، مرجع سابق، ص157.
Guilain Bulambo Nyangi, La responsabilité civile du transporteur aérien en cas de dommage subi par un passage, Université de Lubumbashi - Graduat en droit 2011, p54.

نشاط المسافر إلى بعض الانتقادات التي أشرنا إليها سابقاً والتي تراجعت المحاكم الأمريكية للاستناد إليه لتحديد بدء عمليات الصعود والنزول وعادت إلى تبني المعيار المزدوج الذي كان القضاء الأمريكي والغربي قد تبناه باعتباره يحافظ على حقوق المسافرين دون مغالات على حساب الناقل.

وفي حكم نادر صدر عن محكمة استئناف باريس في دعوى أقامتها المسافرة Nicola نيكولا التي كانت متوجهة إلى الصعود للطائرة عندما صدمتها احدى عربات نقل البضائع والأمتعة (جرار) العائدة للمطار وألحقت بها إصابات مختلفة قضت بمسؤولية الناقل عن تعويضها عما أصابها كونها كانت لحظة الحادث تحت سلطة الناقل ورقابته والحادث وقع في منطقة تتسم بالمخاطر الجوية[1] وهو مشمول بمفهوم الحادث المشار إليه في المادة (17) وارسو.

وفي قضية أخرى مرفوعة من مسافرة تدعى Blumen V. Iran Air Ways كانت تعرضت لإصابة نتيجة سقوط أجزاء من سقف الصالة أثناء وجودها في قاعة المغادرة التي توجهت إليها بناء على مناداة الناقل لهم من أجل التوجه إلى بوابة المغادرة واعتبرت المحكمة أن جلوس المسافرة في صالة المغادرة قد تم بناء على أوامر الناقل ولم يعد بوسعها مغادرة القاعة وان سقوط السقف كان في منطقة معرضه لمخاطر الطيران ولذلك فالحادث مشمول بمفهوم الحادث المشار إليه في المادة (17) وارسو وأنه وقع ضمن المفهوم الواسع لعملية الصعود والنزول[2].

وفي قضية حديثة نسبياً حصلت عام 1992 نسبياً أقامها مسافر يدعى Ricotta V. Air Serbia له كان قد تعرض لإصابة جراء سقوطه من الحافلة التابعة للمطار التي كانت تقل المسافرين من المطار إلى الطائرة ولحقت به إصابات مختلفة، حكمت المحكمة المختصة بمسؤولية الشركة الناقل عن الحادث كونه وقع أثناء نقل المسافر تحت رقابة المدعى عليه ووقع في منطقة ذات طبيعة خطرة تكثر فيها مخاطر الطريان وأن المسافر لم يكن قد تجاوز لحظة وقوع الحادث حدود تلك المنطقة[3].

وفي حكم حديث جدًا صدر عن القضاء الفرنسي في القضية المرفوعة من المسافر السيد إبراهيم ضد الشركة الناقلة الخطوط الفرنسية تتلخص وقائعها بأنه كان مسافراً من الجزائر بتاريخ

---

[1] الحكم مشار إليه لدى د. أحمد بن إبراهيم الشيخ، مرجع سابق، ص294.
C.appel paris 2l avril 1971 RFDA 1971 p137
Malcolm A.Clarke, Op.cit. pl02.
Guilain Bulambo Nyangi, Op. cit. p55.

[2] الحكم المشار إليه لدى د. أحمد بن إبراهيم الشيخ، مرجع سابق، ص295.

[3] Lee S. Kreindler, Aviation accident, Op. cit. p105.

2009/10/22 إلى القاهرة صحبة زوجته وسقط أثناء صعوده سلم الطائرة ونتج عن الحادث إصابته بكسور في الركبة، قضت المحكمة الابتدائية طلبه لعدم صدور خطأ عن الناقل وقد أيدت اتجاهها محكمة استئناف (رين)، ولدى عرض القضية أمام محكمة النقض فقد أصدرت بتاريخ 2014/1/15 حكماً حديثاً انتقدت فيه ذهاب المحكمتين لإعفاء الناقل من مسؤوليته عن الحادث، لأن مسؤوليته متحققة بقوة القانون دون الحاجة إلى البحث عن وجود الخطأ من عدمه استناداً للمادة (17) من اتفاقية مونتريال التي تلزم الناقل بالتعويض عن الأضرار التي تلحق المسافر أثناء عملية الصعود والنزول[1].

وفي حكم آخر صدر عن محكمة بروكسل كان يتعلق بمسافرة تعرضت إلى انزلاق على أرض المطار، بعد نزولها من الحافلة التي كانت تقلها، باتجاه الصعود للطائرة، ولدى عرض القضية أمام محكمة استئناف بروكسل أصدرت بتاريخ 1986/2/5 حكمها الذي جاء فيه بأن من أجل تحديد مسؤولية الناقل الجوي لابد من اعتماد معياري (المزدوج) الرقابة ومخاطر الجو وبتطبيقها معاً لا يكون هنالك مبرر لمسائلة الناقل لأن المسافرة لم تكن تحت أمرته ورقابته، فأرض المطار التي سقطت عليها تعود لسلطة المطار ولا علاقة للناقل الجوي حتى لو كانت المسافرة تخضع لرقابة الناقل.

وإذا كان ما تقدم بيانه طائفة من الأحكام القضائية التي قضت بمسؤولية الناقل أثناء مراحل الصعود والنزول إلى ومن الطائرة، فأن القضاء الأمريكي والغربي لم يغفل عن الحكم برفض مسؤولية الناقل ورفض دعاوى التعويض بزعم أن الحوادث المعروضة عليهما لا ينطبق عليها مفهوم الحادث أثناء عمليات الصعود والنزول، ففي قضية كانت المسافرة المدعوة Adatio قد تعرضت لإصابة في مصعد المطار وهي بصحبة تابع الناقل الذي كان يرافقها لمكتب الجوازات ولدى إقامته الدعوى ضد الناقل Air Canada فقد رفضت المحكمة الحكم بالتعويض وقضت بتاريخ 1992 بعدم مسؤولية الناقل عن الحادث لأنه لم يقع أثناء عملية النزول التي انتهى نطاقها عند دخوله بوابة الدخول رغم أنها كان بصحبة تابع الناقل، ويبدو أن هذا الحكم منتقد لأن المسافر لم يكن حراً في ارتياده المصعد بل كانت تحت أمرة ورقابة الناقل وإن المحكمة لم تكن مصيبة عندما تنبت المفهوم الضيق لعمليات الصعود والنزول وقصرها على مجرد نزول المسافر من الطائرة[2].

[1] الحكم مشار إليه لدى د. عائشة فضيل، مرجع سابق، ص111.

[2] Malcolm A.Clarke, Op. cit. p103.

وفي قضية كانت مثار انتقاد تتلخص وقائعها بأن مسافراً كان قد تم اصطحابه برفقة أحد تابعي الناقل (ألمضيف) من الطائرة نحو صالة الوصول من خلال طريق كان تحت الصيانة وغير مسموح المرور فيه وأثناء ذلك وقع المسافر في احدى الحفر قيد الإنشاء وتعرض لإصابات عديدة. ولدى إقامته الدعوى للمطالبة بالتعويض رفضت المحكمة الحكم له ونفت المسؤولية عن الناقل بزعم أن وقوع الحادث لا ينضوي ضمن نطاق عمليات الصعود والنزول ولا ينطبق عليه مفهوم الحادث المشار إليه في المادة (17) وراسو كون الحادث قد وقع في منطقة بعيدة عن مخاطر الطيران[1].

ونرى إن اتجاه المحكمة كان غير مصيب إذ قد فات على المحكمة ملاحظة أن المسافر كان تحت رقابة وإمرة الناقل وأن تابعه هو الذي اختط له هذا الطريق الممنوع ولولا اقتياد المضيف له فيه لما حصل الحادث وكان عليه اقتياده في الطرق الآمنة المسموح السير فيها، ولكن قد تكون المحكمة استندت في حكمها إلى المعيار المزدوج الذي يجمع بين مخاطر الطيران ورعاية المسافر على نحو متلازم بحيث أن انتفاء أي منهما يرتب نفي المسؤولية عن الناقل حتى وإن كان المسافر بمعية الناقل ما دام كانت منطقة وقوع الحادث بعيدة عن مناطق خطر الطيران.

وفي حكم آخر حكمت محكمة استئناف بروكسل بتاريخ 1966/2/5 بعدم مسؤولية الناقل عن إصابة مسافرة نتيجة انزلاقها على الأرض حال نزولها من الحافلة بهدف الصعود للطائرة التي كانت ستقلها إلى بروكسل لأن المحكمة طبقت المعيار المزدوج في تحديد مفهوم عمليات الصعود والنزول الذي يستلزم خضوع المسافر لرعاية ورقابة الناقل ووقوع الحادث في منطقة ذات طبيعة خطرة يكثر فيها مخاطر الطيران.

وقد عللت المحكمة حكمها بأن منطقة وقوع الحادث وهي أرض المطار تعود لسلطة المطار ولا علاقة للناقل فيها، وحتى مع افتراض وجود المسافرة تحت رعاية الناقل فإن ذلك لا يسعفها في تقرير مسؤولية الناقل لأن الحادث لأن الحادث يمكن أن يقع في أي مكان بل قد يقع حتى أثناء مرور المسافرة في الأسواق، وبذلك لا يمكن اعتباره خطراً يرتبط مع الاستغلال الجوي[2].

---

[1] الحكم مشار إليه لدى د. أحمد بن إبراهيم الشيخ، مرجع سابق، ص 294.

Lawrence B. Goldhirsch: The Warsaw Convention Annotated, Op. cit. p86.

[2] الحكم المشار إليه لدى د. عائشة فضيل، مرجع سابق، ص181-182.

Guilain Bulambo Nyangi, Op. cit. p56.

المبحث الثالث

الضرر الذي يصيب المسافر وأمتعته

سنتناول في هذا المبحث مفهوم الضرر على وفق اتفاقيتي وارسو ومونتريال وسنخصص لذلك المطلب الأول، وسنبحث في المطلب الثاني أنواع الضرر التي يمكن التعويض عنها وأما المطلب الثالث فسنخصصه لموقف القضاء من الضرر وسنعرض في المطلب الرابع إلى الضرر الناتج عن تأخير رحلة المسافر.

وإذا كان الضرر بشكل عام يعد أحد أركان المسؤولية المدنية فسوف نعرض له على نحو مركز على أن نلقي الضوء تفصيلاً على النوع المستجد من الأضرار التي هي الأضرار النفسية.

المطلب الأول

مفهوم الضرر

يعد الضرر الركن الأهم من أركان المسؤولية المدنية، بشكل عام، الذي تنعقد بوجوده وينتفي بانتفائه، ويصفه الفقه، بحق، بكونه روح المسؤولية وهو الأذى الذي يلحق المسافر المضرور نتيجة حادث ببدنه أو مشاعره ويمس حقاً من حقوقه المادية أو غير المادية[1].

ومما لا شك فيه أن مسؤولية الناقل لا تتحقق ضده إلا إذا كان الضرر الذي أصاب المسافر ببدنه أو مشاعره، أو بأمتعته نتج عن حادث وقع خلال نطاق سريان مسؤولية الناقل الجوي[2]. وقد عالجت المادة (17) من اتفاقية وارسو الضرر الذي نشأ عن وفاة الراكب أو تعرضه لإصابة جسدية، في نصها على ((يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي يقع في حالة وفاة أو جرح أو أي أذى بدني آخر يلحق بالراكب إذا كان الحادث الذي تولد منه الضرر قد وقع على متن الطائرة أو في أثناء أية عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم، كما أشارت المادة (1/17)

---

[1] د. عبدالرزاق السنهوري، الوسيط، ج1، مرجع سابق، ص579. د. حسن علي الذنون، مرجع سابق، ص300.

[2] أما فيما يتعلق بالضرر الناجم عن التأخير فأن اتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 لم يشترطا حصول حادث لتقرير مسؤولية الناقل الجوي، وإنما قصرا ذلك على حصول الضرر الناتج عن التأخير، وهذا ما عبرت عنه الاتفاقيتان كما سنعرض لاحقاً.

من اتفاقية مونتريال 1999 للموضوع على نحو مقارب بنصها ((يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة المسافر 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 المسافرين أو نزولهم)).

أما بالنسبة للضرر الذي يلحق بأمتعة المسافر فقد نصت المادة (18) من اتفاقية وارسو في الفقرة (1) منها على ((يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي يلحق في حالة تحطيم أو ضياع أو تلف أمتعة مسجلة أو بضائع إذا كانت الحادثة التي تولد منها الضرر قد وقعت خلال النقل الجوي)).

وكذلك نصت اتفاقية مونتريال في الفقرة (2) من المادة (17) على أن ((يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة تلف الأمتعة المسجلة أو ضياعها أو تعيبها، بشرط أن يكون الحادث الذي سبب التلف أو الضياع او التعيب قد وقع فقط على متن الطائرة أو أثناء أي فترة كانت فيها الأمتعة في حراسة الناقل.....)).

أما فيما يتعلق بالضرر الناشئ عن التأخير فقد أشارت المادة (19) من اتفاقية وارسو إلى ذلك بنصها ((يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل المسافرين أو الامتعة أو البضائع بطريق الجو)) وأما اتفاقية مونتريال فقد نصت في المادة (19) منها على ((يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو، غير أن الناقل لا يكون مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير إذا أثبت أنه اتخذ هو وتابعوه ووكلاؤه كافة التدابير المعقولة اللازمة لتفادي الضرر أو استحال عليه أو عليهم اتخاذ مثل هذا التدبير)).

ويتضح من النصوص أعلاه أن اتفاقيتي وارسو 1929 ومن ثم اتفاقية ومونتريال 1999 وقد عبرتا في نصوصهما أعلاه عن هذا الركن المهم ((الضرر)) في صور مختلفة، فقد يتمثل الضرر في وفاة المسافر أو إصابته بجسده أو بأي أذى بدني آخر يكون قد نتج عن حادث وقع له على متن الطائرة أو أثناء عمليات الصعود إلى الطائرة أو النزول منها أي خلال تنفيذ الناقل لالتزاماته المقررة واخلاله بالتزام ضمان سلامة المسافر أثناء الرحلة.

وقد يلحق الضرر بأمتعة المسافر، وقد يحيق به بسبب تأخر سفره، فإذا وقع حادثاً جوياً لكنه لم يتسبب بضرر للمسافر، او كان المسافر قد تضرر نتيجة حادث خارج نطاق سريان التزام الناقل فلا يعد الناقل مسؤولاً عنه ولا يكون للمسافر المطالبة بالتعويض بصرف النظر عن جسامة

الحادث، ويمكن القول، بمعنى آخر، أنه يستلزم لتحقق مسؤولية الناقل قيام التلازم بين (الحادث والضرر) أي ان يكون هنالك ارتباط مباشر بين الحادث الجوي والضرر الذي أصاب المسافر.

فعلى سبيل المثال لو أن أحد المسافرين كان في رحلة جوية هادئة وآمنة وتوفي أثناء سفره على متن الطائرة أو عند صعوده للطائرة أو نزوله منها بسبب نوبة قلبية حادة مفاجئة ألمت به ولم يكن من سبيل لتلافيها رغم بذل الناقل المساعي الضرورية لذلك[1] أو لحق به ضرراً بسبب افراطه في تناول المسكرات أو المزيد من جرعات الأدوية العلاجية أو المهدئة خلافاً للوائح الصحية والأمنية، فعندئذ لن يكون الناقل مسؤلاً عن الحادث ما دامت وفاة المسافر أو إصابته لم تكن نتيجة حادث جوي[2].

وبالمقابل قد يقع حادثاً جوياً أثناء وجود المسافر في الطائرة بدون لحوق أي ضرر بالمسافر، كما لو استطاع قائد الطائرة تحاشي وقوع الضرر إثر حادث مفاجئ[3] ألم بعجلات الهبوط، مثلاً، بنجاحه في الهبوط بالطائرة بسلام دون إصابة أحداً من المسافرين، فرغم خطورة االحادث إلا أنه لم ينجم عنه إصابات للمسافرين[4]، ومن ثم فلا مسؤولية على الناقل في مثل هذه الحالات.

---

[1] كان القضاء الأردني قد أصدر حكماً في قضية كانت تخص أحد المسافرين تعرض لأزمة كلوية حادة نجم عنها توقف كليته عن العمل مما أدى إلى وفاته وهو على متن الطائرة رغم بذل طاقم الطائرة ما بوسعه من تدابير صحية لإسعافه بما فيها الاستعانة بطبيب أطفال كان مسافراً على متن الطائرة وتزويده بالأوكسجين رفض فيها الحكم بالتعويض لورثة المتوفى، لأن الحادث لم يكن بسبب عملية النقل الجوي وغير مرتبط به، القرار المرقم 1987/484 في 1987/9/17 منشور لدى مركز عدالة للمعلومات القانونية، الأردن الموقع الإلكتروني www.Adaleh.info ، وفي حادث وقع قبل أيام قلائل على احدى طائرات الخطوط الجوية الأمريكية Delta Airlines وأثناء محاولتها الإقلاع فوجئ قائد الطائرة بأن أحد المسافرين ويدعى (مارلونك) قد انتابته نوبة هلع هيستيرية جعلته يفتح باب احدى مخارج الطوارئ في الطائرة محاولاً الانزلاق عنها بواسطة سلم الانزلاق الطارئ، مما ترتب عنه اصابته في وجهه وقد رفض الناقل مسؤوليته لأن المسافر كان السبب في إصابته ولم يكن الحادث ليقع لولا تصرف الخاطئ المصدر وكالة CNN الاخبارية في 2020/12/25.

[2] I.H.Ph. Diederiks-Verschoor, Op. cit. p109

[3] Karin Paulsson, Op. cit. p28.

[4] أصيب مسافري احدى طائرات فلاي دبي بالفزع والرعب الشديد عند مشاهدتهم انفصال وسقوط احد عجلات الهبوط بعد إقلاع الطائرة بقليل من أحد المطارات البريطانية الداخلية وقام موظفوا المراقبة الأرضية بالاتصال بقائد الطائرة لتنبيهه عن ذلك وعلى إثره قرر الطيار العودة إلى مطار الإقلاع، مع أخذ الاحتياطات الضرورية اللازمة للهبوط الاضطراري ووزع جلوس المسافرين على نحو يتفق مع مثل هذه الحالات وطلب منهم الاستعداد للهبوط الاضطراري وبذل الطيار جهوداً فنية شجاعة ومتميزة استطاع من خلالها الهبوط بالطائرة بسلام وكان ذلك الحادث في 2017/11/11، الحادثة مشار إليها لدى د. فاضل الزهاوي، مرجع سابق، ص240.

وأما فيما يتعلق بالضرر الناجم عن تأخير رحلة نقل المسافر فإن المادة (19) من اتفاقيتي وارسو ومونتريال لم تشترط حصول حادث لتقرير مسؤولية الناقل الجوي بل قصرت تحققها على مجرد حصول ضرر نتج عن التأخير.

وقد أثارت صياغة النصين 17 و1/17 من الاتفاقيتين التي أشرنا إليهما أعلاه بعض أوجه التباين والاجتهاد في تفسريهما، حيث عزا بعض الفقه ذلك إلى مجرد فنون الصياغة اللفظية مع الدلالة على ذات المعنى، بنيما يرى آخرون أن الاختلاف بين النصين يتعدى الجانب اللفظي لينصرف إلى المضمون.

ولو نظرنا للضرر الذي يصيب المسافر ويرتب مسؤولية الناقل الجوي بسببه فسنجد أنه قد يبدو في أكثر من مظهر، فقد ينجم عن الحادث الجوي وفاة المسافر، ولا خلاف جوهري يذكر بصدد مفهوم الضرر المترتب عن الوفاة، لكن قد يلحق المسافر ضرراً، نتيجة الحادث، يتمثل بإصابته في جسده كما قد ينشأ عن أذى بدني آخر يلحق المسافر أثناء سفره.

وإذا كانت الاتفاقيتان متفقتين على مدلول الوفاة فان هنالك اختلافاً واضحاً في تفسير مفهوم ونطاق الاصابات الجسدية والأذى البدني، فاتفاقية وارسو (المادة 17) أشارت إلى الضرر الناتج عن الوفاة أو الجرح أو أي أذى بدني آخر، يلحق المسافر، بينما أشارت المادة، 1/17 من اتفاقية مونتريال إلى الإصابة بوصفها صيغة شاملة تضم الجروح والأذى البدني.

وقد يتمثل الضرر الناجم عن الإصابة بمظاهر عديدة منها الضرر المادي الذي يمس المسافر في بدنه أو امواله، وقد يكون ضرراً معنوياً (أدبياً) ينجم عن المساس بمشاعر المسافر وأحاسيسه وآلامه[1].

وإزاء انتشار حركة النقل الجوي في النصف الثاني من القرن الماضي وما رافقها من تزايد حوادث الطريان سيما تلك المتعلقة بالاختطاف والقرصنة الجوية واحتجاز المسافرين فإن الأضرار التي تصيب المسافر لم تعد تقتصر على الوفاة أو الأضرار الجسمانية وحسب، بل نشأت إضافة لذلك أضراراً أخرى تمثلت بالصدمات النفسية والعقلية وحالات الهلع والذعر والرعب الشديد (الفوبيا) والتي يمكن أن نطلق عليها مصطلح الأضرار النفسية.

وقد اثيرت التساؤلات بصدد مسوؤلية الناقل الجوي عن هذا النوع من الأضرار وعما إذا كان الناقل ملزماً بالتعويض عنها على نحو مستقل بوصفها أضراراً مستقلة عن بقية أنواع الضرر

[1] يلاحظ أن هنالك تراجم عديدة للاتفاقيتين إلى اللغة العربية اتسمت ببعض الاختلاف في صياغة النص المترجم.

وهي ذات وجود قانوني مستقل، أم أنها تنضوي في ظل الأضرار المادية المشار إليها في اتفاقية وارسو وتعد ضمن نطاق الاصابات الجسدية بل وفي نطاق أي أذى بدني آخر ولا يمكن التعويض عنها بمعزل عن ذلك الضرر[1].

وتشترط القواعد العامة للمسوؤلية بعض الشروط وحسبما أشارت إليه الاتفاقيات وقد يكون مفيداً عرضها بشكل موجز وكما يلي[2]:

1-أن يكون الضرر ناتجاً عن الحادث الجوي ومرتبطاً به أي أن الحادث الجوي هو الذي أدى إلى اصابة وتضرر المسافر.
2-وأن يكون الضرر قد وقع نتيجة حادث وقع على متن الطائرة أو أثناء عمليات الصعود للطائرة أو النزول منها.
3-وأن يلحق الضرر بالمسافر في جسمه أو في أمتعته أو بسبب التأخير[3].

ولابد من التذكير أن القواعد العامة في المسؤولية المدنية تجيز المطالبة بالتعويض عن الضرر المباشر الذي يعد نتيجة مباشرة ومترابطة مع الحادث والذي يمكن توقعه حسب مجرى السير الاعتيادي للأمور دون الضرر غير المباشر الذي لا يرتبط برابطة السببية بين الحادث والضرر.

المطلب الثاني

أنواع الضرر

يمكن القول أن هنالك انواع من الضرر يمكن أن تحيق بالمسافر وأمتعته جراء حصول الحادث الجوي إضافة للضرر الذي ينشأ عن التأخير.

ويرى العديد من الفقه أن الضرر قد يتخذ صور متنوعة تختلف بأختلاف زوايا النظر إليه، فإذا نظرنا إليه من حيث المساس بحقوق المسافر وأثره عليه فأنه ينقسم إلى ضرر مادي وهو الأذى

---

[1] سنعرض لتفاصيل الموضوع في المطلب القادم.

[2] سليمان علي عمايرة، الضرر القابل للتعويض في عقد النقل الجوي وفقاً للقانونين الاردني والمغربي، رسالة دكتوراه مقدمة الى جامعة عبدالملك السعدي، كلية العلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية، طنجة، 2015/2014، ص106.

[3] محمد حمزة عبد الرحمن، مرجع سابق، ص209.

الذي يلحق المسافر في بدنه وحياته ويؤدي إلى وفاته أو اصابته أو في أمواله أي (بذمته المالية) أي الذي يمس (الذمة المالية للمسافر)، إضافة للضرر الأدبي الذي يصيب المسافر في مشاعره وأحاسيسه وكرامته.

كما أفضى تطور عمليات النقل وتزايد الحوادث الجوية وما ينجم عنها من كوارث إلى ظهور الضرر النفسي ولأهمية الضرر المادي والأدبي والضرر النفسي فسنتناول كل منهما في فرع مستقل.

الفرع الأول

الضرر المادي

يعد هذا النوع من الضرر من الأضرار الشائعة التي تصيب المسافر، ويتمثل الضرر المادي بالأذى الذي يلحق المسافر جراء فقدان حياته أو إصابته بجسمه أو في أمواله الذي يقع بسبب الحادث المتمثل في خسارة إصابته أو كسب فاته أو لحق المسافر جراء تأخير رحلته ووصوله في الموعد المقرر، فالضرر المادي، كما يعبر عنه الفقه المدني، هو الضرر الذي يصيب الذمة المالية للمسافر ويمس حقاً من حقوقه المشروعة المالية[1].

وإذا كان الضرر المادي يتمثل في الأساس بوفاة المسافر أو إصابته بجسده وحسبما مشار إليه في اتفاقيتي وارسو ومونتريال، فإن هذا الضرر لا يرتب اشكاليات قانونية ولا يثير جدلاً فقهياً أو قضائياً، فمن الواضح أن تعبير الوفاة تعني إزهاق روح المسافر وموته، ومتى كان ذلك بسبب حادث نتج عنه تحقق عن الضرر الذي يصيب المسافر في حياته ويؤدي إلى وفاته متى كان ذلك مرتبطاً بعملية النقل الجوي ومتى كانت الوفاة نتيجة مباشرة للحادث الحاصل، وسواء أكان الحادث نتيجة تحطم الطائرة أو بسبب سوء الرعاية والإهمال داخل الطائرة كتلوث الهواء فيها أو نقص الأوكسجين أو تقديم أطعمة فاسدة أو ملوثة أو أي سبب آخر ناجم عن استعمال الطائرة[2].

لكن عبارة تعرض المسافر لإصابة جسدية أو أي أذى بدني آخر نتيجة الحادث (التي وردت في صيغ متقاربة في الاتفاقيتين) قد أثارت تبايناً في آراء الفقه واجتهاد القضاء وأثيرت تساؤلات

---

[1] د. عبدالرزاق السنهوري ، مرجع سابق، ص927. د. سليمان مرقس، الوافي في شرح القانون المدني، المجلد الثاني، القسم الأول، البحريني للطباعة، القاهرة، 1987، ص133-137.

[2] د. أحمد بن إبراهيم الشيخ، مرجع سابق، ص302.

عديدة في تحديد مدلولها، فذهب جانب من الفقه إلى تفسير مفهوم الإصابة تفسيراً ضيقاً بحيث يقصتر مفهومها على وفق الصيغة اللفظية، وهي الأذى (الضرر) البدني(الجسماني) بالمسافر دون سواها من الأضرار المعنوية كالآلام المرافقة للإصابة وما ينتج عنها من حزن وأسى، والأضرار النفسية المتمثلة في نوبات الخوف الشديد والذعر والهيستريا والاضطرابات والصدمات النفسية وأمثالها التي قد تصيب المسافر وعدم جواز الحكم بالتعويض عنها.

وهنالك تساؤل آخر بصدد تفسير عبارة الأذى البدني الواردة في المادة (17) وارسو، إذ فسرها البعض على أنها الأضرار التي تصيب البدن والتي لا تقترن بمظهر خارجي لها، أي من غير الجروح، والتي تشتمل على كل مساس بجسم المسافر يحتاج إلى علاج، كتضرره من التواء احدى قدميه أو التهاب مفاصله أو آلام في ظهره أو في معدته او رأسه..... وغير ذلك من الأوجاع والاصابات التي لا يكون لها مظهراً خارجياً كالجروح الظاهرة أو النزيف الدموي[1].

وكانت محكمة الولايات المتحدة بالمنطقة الشمالية لألينوي قد قضت في حكم حديث أصدرته في 2019/3/2 في قضية المسافر Abba V. British Air Ways الذي كان تعرض أثناء خروجه من حمام الطائرة وسيره في ممر الطائرة لحادث اصطدامه بعجلة المشروبات التي كانت تدفعها المضيفة وأثناء محاولتها سحب العربة جانباً لفسح المجال لمرور المسافر هوت العربة تجاهه مما نجم عن ذلك تعثر المسافر وسقوطه على أرضية الممر وإصابة أصابع قدميه برضوض والتواءات دون جروح ظاهرة واعتبرت المحكمة أن الحادث كان نتيجة الارتطام بالعجلة وأثناء وجود المسافر على متن الطائرة وحكمت له بالتعويض عن الضرر المذكور[2]. فبالرغم أن اصابته لم تقترن بجرح أو نزيف إلا أنه يمكن عدها ضمن مفهوم الأذى البدني.

ويمكننا القول أن البحث في التفرقة بين الجروح التي تصيب المسافر، باعتبارها أحد المظاهر الخارجية للإصابة، والأذى البدني الذي أشارت إليه المادة (17) وارسو أمر يستقيم مع النص المذكور كونه أشار بصراحة إلى كلتا الحالتين، وبالتتابع، ومما لا شك فيه أن المشرعين قد قصدوا بكل من المصطلحين مفهوماً ونطاقاً خاص يميزه عن الآخر ولم يكن إيرادهما بالصيغة

[1] د. عائشة فضيل، مرجع سابق، ص185.

[2] United States District Court Northern District of Illinois Eastern Division, No 17c 6138,2019,RetrievedFrom:https://law.justia.com/cases/federal/districtcourts/illinois/ilndce/1:2017cv06138/343429/30/

الواردة في الاتفاقية، من قبيل التزود أو التكرار، وأن النص عليهما كحالتين مستقلتين كأن بهدف إعطاء كل منهما وصفاً متميزاً عن الحالة الأخرى[1].

ويدخل ضمن مفهوم الأضرار المادية التي يترتب عليها مسؤولية الناقل الجوي الواقعة على شخص المسافر تلك الأضرار الناجمة عن تضرر أو تلف أو فقدان أمتعة المسافر وهي الحقائب الأخرى المحمولة الخاصة وبعض المنقولات الأخرى التي يصطحبها المسافر معه إلى داخل الطائرة كالهدايا الثمينة وعربات الأطفال إضافة للحقائب التي يسجلها المسافر ويسلمها للناقل لوضعها ونقلها في الأماكن الخاصة لذلك[2].

كما يدخل ضمن نطاق الأضرار المادية الضرر الذي يصيب المسافر جراء تأخير رحلته وتعطل نقله إلى وجهة الوصول المقررة في الموعد المقرر لها[3] الذي أشارت إليه المادة (19) من اتفاقية مونتريال 1999 وكذلك اتفاقية وارسو ويعني التأخير تجاهل ميعاد وصول الطائرة إلى مطار القدوم في الموعد المقرر والمعلن للرحلة ويكون الناقل مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق المسافر بسبب التأخير في نقله خلال فترة تنفيذ عقد النقل وتنعقد مسؤولية الناقل عن ذلك إذا حدث التأخير خلال فترة وجود المسافر على متن الطائرة او أثناء عمليات الصعود أو النزول وحتى وصول المسافر إلى مطار القدوم[4].

وتنعقد مسؤولية الناقل عن تاخير وصول المسافر وأمتعته متى نجم عن ذلك ضرراً لحق بالمسافر، وتختلف مظاهر الأضرار بأختلاف ظروف المسافرين فهنالك المسافر كالمريض الذي يحرص على وصوله في الموعد المقرر لإجراء العملية الجراحية أو كالمقاول الذي يهدف من سفره ووصوله الاشتراك بمناقصة بهدف احالة العمل عليه ومن أهم الأضرار المادية الناجمة عن التأخير الأضرار الناجمة عن التأخير التي تؤدي إلى فوات الفرصة على المسافر كفوات حضور

---

[1] د. عاطف الفقي، مرجع سابق، ص98. د. أحمد بن إبراهيم الشيخ، مرجع سابق، ص304. د. ناجي عبد المؤمن، الوجيز في قانون الطيران المدني وفقاً لاحكام الطيران المدني الاتحادي رقم 20 لسنة1991 والقانون رقم 4 لسنة1996 بشأن الهيئة العامة للطيران المدني والمعاهدات الدولية التي انضمت اليها دولة الامارات العربية المتحدة، كلية شرطة دبي، 1999، ص241-242.

[2] د. فاضل الزهاوي، مرجع سابق، ص246-247. د. عائشة فضيل، مرجع سابق، ص198 وبعدها.

[3] د. عبد الفضيل محمد أحمد، مرجع سابق، ص318. د. عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي، منشأه المعارف، الإسكندرية، 2000، ص81.

[4] د. حفيظة السيد الحداد، مرجع سابق، ص152. د. رفعت فخري أبادير، النقل الجوي، مرجع سابق، ص37.

المسافر عن الاشتراك في مسابقة فيها جوائز مادية أو الاشتراك في اختبار للحصول على براءة اختراع يترتب عليه العديد من المكاسب المادية[1].

ويمكننا القول أن مسؤولية الناقل عن الأضرار المادية التي تصيب المسافر جراء التأخير لا ترتبط بالضرورة بحادث جوي، فقد تتحقق بمجرد تضرر المسافر نتيجة عدم وصوله بالموعد المقرر، أي كإلغاء الرحلة قبل مباشرتها.

فمسؤولية الناقل في مثل هذه الحالات لا تتقرر لمجرد تأخر الناقل الجوي في تنفيذ التزاماته المقررة في عقد النقل، بل لابد ان ينجم عن ذلك ضرراً يلحق المسافر سواء بشخصه أو بوصول أمتعته وبضائعه[2].

الفرع الثاني

الضرر الأدبي (المعنوي)

يتمثل الضرر الأدبي بالأذى الذي يلحق المسافر جراء المساس بمشاعره واحاسيسه والتعرض لسمعته أو شرفه او حريته أو في حياته أو جسمه .... الخ وتمس مثل هذه الأضرار حقوق المضرور غير المالية التي لا تدخل ضمن عناصر الذمة المالية وقد يتولد مثل هذا الضرر عن تعدي يصيب المضرور بمشاعره وكرامته من الطرف الآخر (المعتدي) بقصد الحط من سمعة واحترام المسافر والمساس بكرامته، كما قد ينتج عن معاناة المضرور من الآلام الناجمة عن حادث جوي الحق به اصابات متعددة في جسمه وما ينتج عن ذلك من معاناة وآلام، كما قد يتولد الضرر الأدبي نتيجة الآلام التي تنتاب أصول أو فروع المسافر جراء وفاته وحرمانهم إثر ذلك من رعايته وحنانه، وكذلك تضرر أي من الزوجين عن فقدان شريك حياته وهو ما يعبر عنه في بعض الولايات الأمريكية (بفقدان الرفقة) الذي يحرم منه أحد الزوجين نتيجة وفاة الزوج الآخر[3].

---

[1] د. عبدالرزاق السنهوري ، مرجع سابق، ص559. د. حسن علي الذنون ، مرجع سابق، ص279. د. شفيق أنور فضل، مرجع سابق، ص257.

[2] د. فاضل الزهاوي، مرجع سابق، ص275. دياري مسعود خليل, مسؤولية الناقل الجوي العقدية عن الغاء الرحلات في نقل المسافرين دراسة مقارنة، رسالة ماجستير مقدمة الى كلية القانون والسياسة في جامعة صلاح الدين, اربيل, العراق, 2013، ص59-60.

[3] د. فاضل الزهاوي، مرجع سابق، ص241.

وقد يتخذ الضرر الأدبي، أحياناً، مظهراً خارجياً ملموساً كما لو أقدم حلاق على التلاعب واساءة ترتيب شعر ممثل كان يقتضي دوره الظهور على المسرح بتسريحة معينة في شعره أو هيئته الخارجية.

وقد لا يكون له، في الغالب، مظهراً خارجياً كالألم الذي يعاني منه المسافر جراء الإصابة أو نتيجة السب والشتم او المساس بعقيدته أو كرامته[1].

ولم تنص اتفاقية وارسو 1929 والاتفاقيات والبروتوكلات المعدلة لها أو الملحقة بها، ولا اتفاقية مونتريال 1999 على مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الأدبية، ولم تعدها ضمن الأضرار التي يتوجب تعويض المسافر المضرور عنها لأن واضعي الاتفاقيات الجوية الدولية لم يفلحوا بالتوصل إلى اتفاق بإقرارها[2].

ونرى أن نطاق المطالبة بالتعويض عن الضرر المعنوي (الأدبي) الناتج عن الحوادث الجوية أوسع نطاقاً من طلبات التعويض عن الأضرار المادية، ذلك ان العديد من المسافرين المضرورين نتيجة الحادث الجوي قد يكونوا من الأطفال او النساء وحتى من كبار السن ممن لا يملكوا مصدر رزق ولا يكونوا مسؤولين عن إعالة أحد، مما يقتصر مطالبة ذويهم بالتعويض عن الأضرار الأدبية المتمثلة بالآلام الناتجة عن حرمانهم من الأوقات السعيدة مع المتوفى أو بسبب فقدان الرفقة التي سببها الحادث دون أن يكون لهم حق المطالبة بتعويض مادي.

ومن ناحية أخرى نرى أن عدم النص على اقرار الضرر الأدبي في الاتفاقيات الدولية لا يعني حرمان المسافر المضرور أو ذويه من المطالبة بالتعويض عنه ما دام لم يتضمن نصوص الاتفاقيات ما يمنع ذلك، كما لا يعني حرمان المضرور من المطالبة به وفق القواعد العامة للمسوؤلية المدنية المقررة في التشريعات المدنية الوطنية ما دامت أحكامها لا تتعارض مع الاتفاقيات الدولية[3].

---

[1] د. سليمان مرقس، مرجع سابق، ص133. سليمان عمايرة، مرجع سابق، ص84 و ص106.

[2] د. إبراهيم الارناؤوط، مدى مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار المعنوية وفق معاهدة مونتريال 1999، بحث مقدم للمؤتمر العشرين المنعقد في رحاب جامعة الإمارات بصدد الطيران المدني في التشريعات الدولية والوطنية المنعقد في الفترة 23-2010/4/25، ص159.

[3] Michael Milde, Warsaw convention to Montreal 1999 system. Op. cit p16.

د. محمود عبد الجواد، مرجع سابق، ص162. د. أحمد بن إبراهيم الشيخ، مرجع سابق، ص177-178.

وقد تبنى القضاء الأمريكي عبر مسيرة تطوره تفسيراً موسعاً لمفهوم الضرر على نحو يسمح بالحكم للمسافر المضرور بالتعويض عن الضرر الأدبي بشرط أن تكون تلك الأضرار مرتبطة مع ضرر مادي ومتصلة به[1].

وبهذا السياق أجاز القانون المدني البحريني للمضرور المطالبة بالتعويض عن الضرر الأدبي، في المادة 162/أ/ب التي نصت على ((أ- يتناول التعويض عن العمل غير المشروع الضرر ولو كان أدبياً. ب- ويشمل الضرر الأدبي على الأخص ما يلحق الشخص من أذى جسماني او نفسي نتيجة المساس بحياته أو جسمه أو بحريته أو بشرفه.... كما يشمل الضرر الأدبي كذلك ما يستشعره الشخص من الحزن والأسى)).

كما قصر المشرع البحريني من نطاق الحكم للمستحقين به وذلك في المادة (163) مدني منه التي نصت على ((لا يجوز الحكم بالتعويض عن الضرر الأدبي الناشئ عن الوفاة الأزواج والأقارب إلى الدرجة الثانية)).

واشترط المشرع في المادة (164) مدني لانتقال الحق في التعويض عن الضرر الأدبي أن تكون قيمته محددة بمقتضى القانون، أو بمقتضى اتفاق، أو إذا كان الدائن قد طالب به أمام القضاء)).

ويستشهد البعض بموقف النظام القضائي البريطاني الذي لم يكن يعترف ابتداء بتعويض المسافر عن الأضرار غير المادية الناجمة عن الاخلال بتنفيذ عقد النقل، إلا أن اتجاهه بذلك لم يدم طويلاً، حيث أصبح التعويض عن الضرر المعنوي والمرتد أمراً مقبولاً لدى المحاكم[2].

الفرع الثالث

الضرر النفسي

نتيجة تزايد حركة الطيران وما أفرزته من حوادث جوية طارئة نتج عنها أضراراً عديدة وذلك جراء انتشار جرائم الإرهاب والقرصنة وخطف الطائرات واحتجاز المسافرين كرهائن.

---

[1] د. جلال وفاء محمدين، مرجع سابق، ص7. المختار بكور، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المغربي(دراسة مقارنة) رسالة دكتوراه، جامعة محمد الخامس، كلية العلوم القانونية، 1989، ص54.

[2] د. مصطفى عبد الحميد عدوي، الضرر الناشئ عن الاخلال العقدي في القانون الانجليزي، دار النهضة العربية، القاهرة، 2008، ص41 وبعدها، أشار إليه د. محمود عبد الجواد، مرجع سابق، ص161 هامش1.

ومما لا شك فيه أن الأضرار المترتبة على مثل هذه الحوادث، لم تعد مقتصرة على الأضرار الناتجة عن الوفاة أو الإصابة فقد استجدت نتيجة تلك العمليات أضراراً أخرى غدت تحيق بالمسافر مثل إصابته بحالة من الذعر الشديد أو الصدمات النفسية أو الاضطرابات العقلية والهوس والفوبيا من السفر بالطائرة..... وغير ذلك مما يدخل ضمن ما اصطلح على تسميته بالأضرار النفسية.

وقد أثارت هذه الأضرار جدلاً في الفقه والقضاء بصدد مدى شمولها ضمن نطاق مسؤولية الناقل المقررة في المادة 1/17 مونتريال عن الوفاة أو الأصابة الجسدية من عدمه.

فالبعض، ممن فسر العبارة تفسيراً ضيقاً، يرى أن النص المذكور وما سبقه من نص المادة 17 وارسو قد قصر مسؤولية الناقل والتعويض عنها بالأضرار المتمثلة عن الوفاة أو الإصابات البدنية التي تلحق جسم المسافر وأن العبارة المذكورة لا تشمل الضرر النفسي، وأن النص المذكور لم يتطرق إلى بيان الأضرار النفسية وجواز التعويض عنها.

ومما يدعم هذا الرأي الأعمال التحضرية والمناقشات الجارية بصدد إعداد اتفاقية وارسو 1929، ومن ثم اتفاقية مونتريال 1999 التي يتضح منها استبعاد التعويض عن الأضرار النفسية، سيما التي تقع بمعزل عن الإصابات البدنية[1]، فقد كانت اللجنة التحضرية التي وضعت مسودة مشروع اتفاقية وارسو، والذي عرضته في المؤتمر الأول من عام 1929، تقرر مسؤولية الناقل الجوي عن الحوادث والخسائر المادية والتأخير بشكل عام، وورد النص على هذا النحو المطلق (العام) يوحي باتساع نطاق مسؤولية الناقل لتشمل ضمناً، كل أنواع الضرر الناتجة عن الحادث الجوي والتعويض عنها بضمنها التعويض عن الضرر النفسي.

إلا أنه وعند قيام لجنة المراجعة المختصة أثناء تدقيق نصوص مشروع اتفاقية وارسو اقترحت نتيجة مناقشات عديدة بين الأعضاء إلغاء النص المذكور واستعاضت عنه بالنص الحالي (المادة 17) من الاتفاقية، وقد أعطت هذه الاجراءات الانطباع مما يفيد أن مشرعي الاتفاقية رفضوا إقرار مثل ذلك التوسع من الأضرار ومسؤولية الناقل عنها واكتفوا بقصره على الوفاة والإصابة البدنية دون أي اشارة للضرر النفسي[2].

واستمر النص المذكور بصيغته المذكورة دون تعديل بعد صدور الاتفاقيات والبروتوكولات التي عدلت اتفاقية وارسو وألحقت بها كبروتوكول لاهاي 1955 أو بروتوكول جواتيمالا 1971.....

[1] د. عاطف الفقي، مرجع سابق، ص98. د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص215.

[2] د. عاطف الفقي، مرجع سابق، 98-99، د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص216.

وبقي مصطلح الأذى البدني Lesion corporelle سارياً كما ورد في الاتفاقية بلغتها الفرنسية الذي يقابل في اللغة الانكليزية مصطلح Bodily Injury.

وقد ظل وعاء المسؤولية على وفق ما تقدم حتى بدء إعداد مشروع اتفاقية مونتريال 1999[1] حيث كانت اللجنة المكلفة بإعداد مسودتها قد أشارت عند بدء المؤتمر الأول، بجعل المادة (1/17) منها تشمل مسؤولية الناقل عن الضرر النفسي Mental Injury إضافة للأضرار الشخصية الأخرى Personal Injury والتعويض عنها، إلا أن هذه الأفكار اصطدمت بالمناقشات حول إصدار المادة بالصيغة المطلقة على النحو المتقدم التي تشمل الضرر النفسي والضرر الشخصي من قبل العديد من الوفود.

وإزاء الخلاف بصددها أقدمت منظمة الطيران المدني I.C.A.O على تعديل الصيغة المقترحة للمادة (17) وحذفت العبارتين أعلاه من النص واستبدالهما بالنص الحالي في المادة (1/17) مونتريال ومسترشدة بذات الصيغة التي كانت مقررة في المادة (17) من اتفاقية وارسو التي كانت تقصر مسؤولية الناقل الجوي عن الوفاة أو الأصابة الجسدية مما يعني الإبقاء على ذات الصيغة السابقة وعدم الإشارة للضرر النفسي، سيما عندما يكون مستقلاً عن الضرر البدني، وترك إمكانية التعويض عنه من عدمه لاجتهاد القضاء الوطني[2].

إلا أن التمسك بحرفية النص وفقاً لما تقدم وحصر مسؤولية الناقل بحالتي الوفاة أو الأصابة أدى إلى عدم تغطية الأضرار النفسية وحرمان المسافر المضرور من المطالبة بها والتعويض عنها رغم آثارها الجسيمة والخطيرة عليه سيما عند وقوعها بشكل مستقل عن الضرر الجسماني (البدني)[3].

مما حدا بتجديد المناقشات والمقترحات حول ما إذا كان المقصود بمصطلح الإصابة الجسدية تقتصر على الإصابة البدنية. أم يشمل الضرر النفسي Mental injury وعما إذا كان يتوجب التعويض عنه، عند إصابة المسافر، بمعزل عن الضرر البدني، وكانت تلك المقترحات مقدمة من أعضاء وفود بعض الدول الإسكندنافية الذين كانوا يسعون لتقرير مسؤولية الناقل عن ذلك والنص على ذلك وجواز تعويض المسافر المضرور عن الضرر النفسي بوصفه نوعاً رئيساً من أنواع الضرر مستقل عن بقية الأضرار، ورغم أن مقترحاتهم قد لاقت تأييد من بعض الأعضاء الآخرين مثل لبنان وكوريا الجنوبية، إلا أن المقترح لم يلقي تأثيراً من أعضاء آخرين بزعم أن

---

[1] د. فاضل الزهاوي، مرجع سابق، ص241.

[2] د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص216-217. د. رفعت فخري أبادير، مرجع سابق، ص349.

[3] د. أحمد بن إبراهيم الشيخ، مرجع سابق، ص300 وبعدها. د. ناجي عبد المؤمن، مرجع سابق، ص241.

تقرير التعويض عن الضرر النفسي يمكن أن يساء المطالبة فيه ويدفع العديد من المسافرين لإقامة دعاوى دون سند قانوني صحيح بقصد الكسب المادي ليس إلا إضافة إلى صعوبة إثبات هذا الضرر واستمرار الإصابة به لوقتاً طويلاً مما حمل المجتمعون في ختام المناقشات إلى عدم تضمين الصيغة النهائية (الحالية) للمادة 1/17 من اتفاقية مونتريال أي إشارة للضرر النفسي، وفضلوا بقاء النص بصيغته المطلقة وانيطت مهمة تقرير المسؤولية عن ذلك الضرر والحكم بالتعويض للقضاء الذي يتمتع بسلطة تقديرية في إصدار الحكم بكل قضية على ضوء المعطيات والوقائع والأدلة المتحصلة فيها[1] وباعتبار أن تفسير مفهوم والأذى البدني قد يتسع ليشمل تلك الأضرار البدنية والنفسية سيما وقد يكون هنالك تداخل بينهما على نحو يصعب فصل واستقلالية كل منهما عن الآخر[2].

وانعكس هذا التباين لدى جانب في الفقه في تفسير مفهوم ونطاق المادة 1/17 مونتريال وعما إذا كانت تغطي الأضرار النفسية إلى جانب الضرر الجسماني أم يقتصر نطاقها على الإصابة الجسدية، أو كما تسميها المادة (17) وارسو بالأذى البدني، فذهب بعض منهم لتبني اتجاهاً ضيقاً يرفض التوسع في تفسير هذا المصطلح وبقاؤه مقتصراً على الأذى البدني، ولا يشمل الأضرار النفسية ولا يرتب مسؤولية الناقل عنه ولا يكون للمسافر المطالبة بالتعويض عنه.

وذهب رأي آخر ضمن الاتجاه نفسه، للتخفيف من حدة الرأي السابق بنظر الاعتبار إذا كان الضرر النفسي مرتبطاً بأضرار جسدية فعندئذ يمكن أخذه بنظر الاعتبار، ومن ثم تتحقق مسؤولية الناقل بالتعويض عن الأضرار المذكورة (النفسية) إذا كانت مصاحبة لأضرار جسدية، وتنتفي مسؤوليته إذا لم تكن مرتبطة بأضرار جسدية أي مستقلة عنه[3].

بينما ذهب آخرون لتفسير النص على نحو موسع ليشمل الضرر الأدبي والعقلي والنفسي الذي يلحق المسافر جراء اختطاف أو إرهاب أو قرصنة حتى لو كانت حصلت بشكل مستقل عن الأضرار البدنية، أي دون أن ينتج عن الحادث إضراراً بدنية[4].

---

[1] McKay Cunningham, The Montreal Convention: can passenger finally Recover for Mental Injuries, 41 Vand J. Transnat'l L, 2008, p1046.

د. فاضل الزهاوي، مرجع السابق، ص242. د. عاطف الفقي، مرجع سابق، ص99.

[2] د. محمود عبد الجواد، مرجع سابق، ص167 هامش3.

[3] د. إبراهيم الأرناؤوط، مرجع سابق، ص165 وبعدها. د. يحيى البنا، مرجع سابق، ص170. د. عائشة فضيل، مرجع سابق، ص185 وبعدها.

[4] د. يحيى البنا، مرجع سابق، ص175. د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص223.

وقد انعكس التباين المذكور على اتجاهات القضاء، ولأهمية الاطلاع على ذلك، فسنعرض للاتجاهات المختلفة التي تبناها القضاء بصدد ذلك سيما القضاء الأمريكي مع محاولة عرض موقف القضاء الفرنسي وغيره من هذه المسائل المهمة، في المطلب القادم.

المطلب الثالث

موقف القضاء من الضرر النفسي

سنعرض لموقف القضاء من الضرر النفسي والحكم بالتعويض عنه من عدمه في القضاء الأمريكي إضافة للقضاء الإنكليزي والكندي ولأهمية الاطلاع على ذلك فسنعرض لموقف القضاء الأمريكي في فرع مستقل ونلقي الضوء على موقف القضاء الغربي في فرع آخر.

الفرع الأول
موقف القضاء الأمريكي

كان القضاء الأمريكي في مقدمة من تصدى للحكم بموضوع الأضرار النفسية إضافة للإصابات والأضرار البدنية الأخرى، ومع إصداره أحكاماً عديدة بصدد ذلك فأنه لم يستقر على اتجاه واحد بصددها، بل تبنى أكثر من اتجاه، فكان في البدء قد تبنى اتجاهاً ضيقاً يرفض الحكم بالأضرار النفسية إذا وقعت بمعزل عن الضرر البدني، أي عندما تكون مستقلة عن الضرر المادي وغير مرتبطة بأضرار بدنية، إلا أنه غير اتجاهه، لاحقاً، ولذلك كانت أحكامه تتأرجح بين هذا الاتجاه الضيق وبين الاتجاه الآخر الموسع الذي تبناه فيما بعد والذي يحكم بالتعويض عن الضرر النفسي بمعزل عن الضرر البدني وسنعرض للاتجاهات المذكورة اتباعاً وسنخصص لكل منها مقصداً خاصاً.

المقصد الأول: الاتجاه الضيق للقضاء الأمريكي

الاتجاه الضيق: أولاً يرفض أنصار هذا الاتجاه القضائي الحكم بالتعويض عن الضرر النفسي الذي ألمّ بالمسافر على نحو مستقل عن ضرر آخر (بدني) وحججهم في عدم الحكم ما يلي:

1- لو تم الرجوع إلى اللغة التي كتبت فيها اتفاقية وارسو وهي اللغة الفرنسية سنجد أنها تميز ((تقارب)) بين تعبير Lesion corporell'e (الضرر البدني) ويعني باللغة الإنكليزية Bodily Injury (الضرر البدني) وبين مصطلح Lsion Mental الذي يعني (الضرر النفسي) وترجمته بالإنجليزية Mental Injury وهذا يعني أن هنالك اختلافاً في مدلول كل من المصطلحين ولذلك أراد واضعي الاتفاقية التفريق بين مدلول (الضرر) وفضلوا الإبقاء على مصطلح الضرر أو (الأذى البدني) دون سواه[1].

2- يرى الاتجاه القضائي الضيق أنه ونظراً لأن المادة (17) من اتفاقية وارسو قد نصت على عبارة الأذى البدني Lesion corporelle والتي تقابلها بالإنجليزية Bodily Injury فهذا يعني أن واضعي الاتفاقية يرفضون الاعتراف بالضرر النفسي وينكرون الحق بتعويضه على نحو مستقل عن الضرر البدني.

3- تواترت الأحكام التي صدرت بهذا المآل على فهم أن المعنى المألوف لمصطلح (الأذى البدني) ينصرف إلى الأضرار الجسدية دون الأضرار النفسية، والقول بخلاف ذلك يعني أن إضافته المصطلح (الأذى البدني) بعد مصطلح (الجرح) المشار إليه في الاتفاقية لا تعدو أن تكون سوى تزيداً لا مسوغ قانوني له[2].

وتطبيقاً لذلك رفضت محكمة استئناف نيويورك الحكم في القضية التي رفعها المسافر Beck v. K.L.M الذي كان مسافراً من أمستردام إلى بودابيست واضطر للمكوث حوالي 8 ساعات داخل الطائرة بسبب خلل في الطائرة ألجأ الطيار على الهبوط بها اضطرارياً في مطار براغ له بتعويضه عن الأضرار والآلام النفسية التي انتابته جراء ذلك وقد عللت المحكمة حكمها بعدم إصابة المسافر بأي ضرر بدني وأن الضرر النفسي الذي عانى منه المسافر لا ينضوي ضمن مفهوم الضرر البدني المشار إليه في المادة (17) وارسو[3] ولا يوجب الحكم بالتعويض عنه على نحو مستقل عن الضرر البدني.

وتعد قضيتا المسافرتين Burnett & Rosman V. Trans World Airlines من القضايا المشهورة التي تتعلق بحادث اختطاف طائرة التي رفض القضاء الأمريكي الحكم فيهما للتعويض عن الضرر النفسي، فقد حكمت محكمة الاستئناف لولاية نيويورك في قضية المسافرة

---

[1] د. محمود عبد الجواد، مرجع سابق، ص169. د. إبراهيم الأرناؤوط، مرجع سابق، ص165-169.

[2] د. أحمد بن إبراهيم الشيخ، مرجع سابق، ص307.

[3] الحكم مشار إليه لدى د. فاضل الزهاوي، مرجع سابق ص243 وكان قد صدر في 1974/11/2، عن المحكمة العليا في نيويورك.

Rosman[1] برفض طلبها بالتعويض عن الضرر النفسي الذي أصابها بمعزل عن الأذى البدني بزعم أن تفسير اتفاقية وارسو المكتوبة باللغة الفرنسية ينبغي الاهتداء بتفسيرها بالقانون الفرنسي، الذي يميز بين الضرر البدني والضرر النفسي، ونظراً لأن الاتفاقية لم تنص على جواز التعويض إلا على الضرر البدني.

وبنفس الاتجاه كانت محكمة نيومكسيكو قد حكمت في قضية المسافرة الثانية Burnett برفض طلب تعويضها لأن اتفاقية وارسو أشارت في المادة 17 إلى الضرر البدني فقط ولذلك لا يكون الناقل مسؤولاً عن التعويض إلا بالنسبة له دون الأضرار النفسية[2].

وكانت المحكمة الأمريكية العليا قد توجت الاتجاه المذكور بعدم الحكم بالتعويض عن الضرر النفسي متى كان بمعزل عن الضرر البدني في قضية المسافر المشهورة بقضية Eastren Airlines V. Floyd التي أرست مبدأ مهماً بهذا الصدد وتتلخص وقائعها بتعرض أحد طائرات الشركة الناقلة لعطل في محركاتها بعد وقت قليل من إقلاعها وعلى أثر ذلك أعلم قائد الطائرة على نحو مفاجئ المسافرين بذلك وأنها ستسقط في مياه المحيط فأنتاب المسافرون حالة من الرعب والخوف الشديد والانهيار، لكن قائد الطائرة تمكن، بعدئذ، من إصلاح العطل وعادت المحركات للعمل وتمكن الطيار من العودة إلى مطار الإقلاع والهبوط بها بسلام وبناء على ما حصل أقام المسافر Floyd الدعوى بتاريخ 1989/1/11 لدى محكمة فلوريدا على شركة الطيران للمطالبة بالتعويض عن الضرر النفسي الذي ألمّ به نتيجة تلك الصدمات والاضطرابات النفسية والرعب والهلع استناداً لأحكام المادة (17) وارسو، رفضت المحكمة طلب المدعي ولم تحكم بالتعويض عن الضرر النفسي الذي حاق به لأن الضرر النفسي بالمفهوم الدقيق، متى كان مستقلاً عن الضرر المادي، لا يعد ضمن نطاق الضرر المشار إليه في اتفاقية وارسو 17 ونتيجة الطعن بالحكم فقد ألغت محكمة استئناف فلوريدا الدائرة/11 الحكم الابتدائي وحكمت للمدعي بالتعويض وفسرت المحكمة عبارة الضرر الجسدي الواردة في المادة (17) وارسو على أنها تشمل الضرر النفسي أيضاً وأن من الجائز الحكم بالتعويض عنه على نحو مستقل، ولدى الطعن بالحكم من قبل الناقل أمام المحكمة العليا الأمريكية فأن الأخيرة وجدت أنها أمام حالة من التنازع بين اتجاهين أولهما كان يتمثل في الحكم الذي صدر في قضية المسافرة Rosman

---

[1] Court of Appeals of the State of New York, 314 N.E.2d 848 (N.Y. 1974), Retrieved From: https://casetext.com/case/rosman-v-trans-world-airlines

د. فاروق أحمد زاهر، مرجع سابق، ص261. ومشار إليه كذلك لدى محمود عبد الجواد، مرجع سابق، ص168 وكذلك د. عاطف الفقي، مرجع سابق، ص104.

[2] Dempsey and Milde, Op. cit. p151.

المشار إليه سابقاً، وبين الحكم المطعون به الذي قضى باستحقاق المسافر التعويض عن الضرر النفسي بمعزل عن الضرر البدني، ونظراً لما دار في المحكمة العليا من مداولات ومناقشات عميقة فقد أصدرت حكماً برفض المطالبة بالتعويض عن الضرر النفسي لعدم إمكانية المطالبة به على نحو مستقل ولأن الحادث لم يكن مشمولاً بنطاق المادة (17) من اتفاقية وارسو[1] ما دام لم ينجم عنه أذى بدني.

واستمر القضاء الأمريكي على تبني الاتجاه الضيق الذي يرفض الحكم بالتعويض عن الضرر النفسي عندما لا يكون مرتبطاً بضرر بدني استناداً لنص المادة (17) وارسو التي لم تشر صراحة للضرر النفسي وذلك في العديد من الأقضية نقتبس منها الحكم الصادر في دعوى المسافر Croucher V. Worldwide Flight Services الذي رفعها أمام المحكمة المختصة بولاية نيوجيرسي للمطالبة بالتعويض عن الأضرار النفسية التي تحققه جراء شعوره بالخوف الشديد من إصابته بمرض عبر انتقال العدوى إليه نتيجة وجود صندوق أدوية تحتوي على تحاليل بيولوجية كانت موجوده على متن الطائرة إلا أن المحكمة رفضت طلبه لعدم إصابته بضرر بدني ولعدم جواز المطالبة بالتعويض عن الضرر النفسي على نحو مستقل لأنه لا يدخل ضمن نطاق المادة (17) وارسو[2].

وفي قضية أخرى أقامها المسافر المدعو Lee V. American Airlines. بطلب التعويض عن الأضرار النفسية التي ألمّت به نتيجة سوء معاملة المدعى عليه له نتيجة تأخر الرحلة واضطراره للمبيت في فندق لا يليق به إضافة لسوء معاملة تابعي المدعى عليه أثناء ذلك، وقد رفضت المحكمة العليا في تكساس بتاريخ أبريل 2002 لأنها وجدت أن الأضرار التي يمكن التعويض عنها هي الأضرار المادية والبدنية ولا تعويض عن الأضرار النفسية المتأتية عن مشاعر المسافر بعدم الارتياح جراء الرحلة[3].

وبذات الاتجاه كانت المحكمة الأمريكية الاتحادية في نيويورك قد أصدرت حكماً في قضية المسافرة Turturro V. continental Air Lines في 2001/1/16 قضت فيه برفض

---

[1] Court of Appeals of the State of New York, 314 N.E.2d 848 (N.Y. 1974), Retrieved From: https://casetext.com/case/rosman-v-trans-world-airlines

[2] U.S. District Court for the District of New Jersey - 111 F. Supp. 2d 501 (D.N.J. 2000)
August 16, 2000, Retrieved From: https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp2/111/501/2562079/

[3] United States District Court, N.D. Texas, Dallas Division, Civil Action No. 3:01-CV-1179-P (N.D. Tex. Nov. 17, 2004), Retrieved From: https://casetext.com/case/lee-v-american-airlines

طلبها بالتعويض عن الأضرار النفسية التي أصابتها جراء الخوف الشديد والاضطراب النفسي الذي انتابها نتيجة فقدانها الدواء الذي كانت نستعمله لمنع توتر الأعصاب والخوف من ركوب الطائرة والذي ظل ملازماً لها حتى بعد مرور أكثر من أربعة أشهر على الرحلة، نظراً لعدم تعرض المسافرة لأي إصابة أو جرح بدني، ورأت المحكمة في حكمها أن إصابة المسافرة بالاضطراب والأرق وضيق التنفس تعد من ضمن التأثيرات النفسية التي ترتبط بشخصية المسافر ولا تعود بالأساس إلى وجود حادث يتمخض عنه إصابة جسدية لا تمس الأنسجة الجسمانية للمسافر[1].

ولم يحكم القضاء الأمريكي بالتعويض عن الضرر النفسي المتولد بمعزل عن الضرر البدني وحسب، بل أنه اتجه في بعض أحكامه للتشدد في رفض التعويض عن الضرر النفسي حتى لو اقترن بمظاهر (دلالات) عن ضرر بدني تمخض عن الحادث، فقد رفض الحكم بالتعويض لمسافر كان قد أصيب بمرض (ضرر) فقدان الشهية للأكل، ونقصان وزنه على نحو متواتر بسبب الصدمة النفسية التي انتابته أثر إعلان قائد الطائرة عن وجود قنبلة على متن الطائرة، وذلك في القضية التي أقامها المسافر Terrafranca V. Virgin Atlantic Airways طالب فيها الناقل بالتعويض عن الضرر النفسي الذي أصابه نتيجة الصدمة التي انتابته وما تمخض عنها من أعراض مرضية جسمانية ألمت به بعد ذلك.

وقد عللت المحكمة الأمريكية حكمها برفض التعويض اقتداءً بالحكم الذي كانت المحكمة العليا الأمريكية قد أصدرته في قضية Floyd (المار ذكرها)، لأن المادة (17) وارسو تشترط للحكم للمسافر بالتعويض أن يكون قد أصابه، ابتداءً، ضرراً بدنياً وهذا يعني أن على المسافر إثبات إصابته بضرر بدني حقيقي ومحسوس وليس مجرد إصابته بالصدمات النفسية جراء الذعر الذي أفضى لإصابته لاحقاً بما ادعاه من مرض فقدان الشهية ونقصان الوزن، واعتبرت المحكمة أن هذه المظاهر ولو أنها انصبت على جسم المسافر لكنها لا ترقى إلى مصاف الضرر البدني المشار إليه في المادة (17) من اتفاقية وارسو[2].

وفي ذات الاتجاه وفي قضية، طريفة لحد ما، أقامها المسافر المدعو Hermano V.United Airlines وتتلخص وقائعها بأن الشركة الناقلة قد اشتبهت أثناء وجوده على متن الطائرة المتوجه من لوس انجلوس إلى ميامي أن في حيازته أسلحة مخفية داخل حقائبه، وعلى أثر ذلك

[1] U.S. District Court for the Southern District of New York - 128 F. Supp. 2d 170 (S.D.N.Y.2001)January16,2001,RetrievedFrom:https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp2/128/170/2298353/

[2] United States Court of Appeals, Third Circuit, No. 97-5069.Decided: July 23, 1998, Retrieved From : https://caselaw.findlaw.com/us-3rd-circuit/1139686.html

تم إنزاله من الطائرة واقتياده واعتقاله وتفتيش حقائبه وقد اتضح جراء التفتيش عدم حيازته لأي أسلحة وخلو حقائبه من ذلك وتولد عن ذلك إقلاع الطائرة بدونه، وقد نتج عن هذا الحادث أصابته بضرر نفسي إثر هذه العملية المتمثل بالإهانة التي لحقت به والمساس بسمعته وتأخير سفره وقد أدى ذلك لإصابته بصدمة نفسية استعدت مراجعته الأطباء وانفاق بعض الأموال على علاجه من الضرر النفسي، وقد رفضت محكمة الاستئناف الأمريكية طلبه بالتعويض اقتداءً بما كانت المحكمة العليا الأمريكية قد حكمت به في دعوى Floyd واستندت في حكمها إلى أن الأعراض المرضية التي انتابته لاحقاً لم تكن سوى مظاهر بدنية تمخضت عن الضرر النفسي الذي أصابه، وأن تلك المظاهر البدنية لم تكن كافية لإقناع المحكمة بالحكم له بالتعويض لأنها كانت غير كافية لتجسيد الضرر البدني على النحو الذي عنته المادة (17) وارسو. ولذلك حكمت برفض طلب المدعي بالتعويض عن تلك الأضرار حتى ولو كانت قد اتخذت مظهراً خارجياً (بدنياً)[1].

ويتضح لنا مما تقدم أن القضاء الأمريكي قد استمر في اتجاهه السابق واستناداً للحيثيات التي سطرها في أحكامه برفض التعويض عن الضرر النفسي إذا وقع على نحو مستقل عن الضرر البدني، كما أنه كان متردداً برفض طلب المسافر المضرور بالتعويض عن الضرر النفسي حتى لو أفضى إلى أضرار (مظاهر) بدنية نشأت عن الضرر النفسي وكانت مرتبطة به (بالضرر النفسي) وناتجة عنه أكثر من ارتباطها بالحادث بشكل مباشر[2].

المقصد الثاني: الاتجاه الواسع للقضاء الأمريكي

يستند هذا الاتجاه القضائي في أحكامه، التي يؤيدها جانب من الفقه، إلى التفسير الواسع (المرن) للضرر البدني بحيث يتسع مدلوله ليشمل الضرر الجسدي (الجسماني) الذي يصيب المضرور في جسمه (بدنه) والضرر النفسي الذي يصيب الشخص بسلوكه ومشاعره وأحاسيسه النفسية سيما وإن دراسة العلوم الفسيولوجية أثبتت العلاقة الوثيقة بين الجسد ووظائف أعضائه وبين الجهاز العصبي والنفسي للإنسان، وإن الصدمات الناتجة عن تضرر الجهاز الأخير (العصبي) تنضوي تحت المفهوم المرن للضرر البدني، وتؤثر كل منهما في الآخر على نحو

---

[1] الحكم صادر سنة 1999 ومشار إليه لدى د. عاطف الفقي، مرجع سابق، ص109.

[2] يلاحظ من الأحكام القضائية المار عرضها أن المحاكم تملك سلطة تقديرية في اعتبار ما حصل بالمسافر من ضرر نفسي ناتج عن ضرر بدني مباشر أنه يعد نتيجة قانونية للاضطرابات والصدمات النفسية دون أن يرافقها جروح أو إصابات أو تأثيرات جسمانية تمس فسيولوجية وترتيب أعضاء الجسم، فالأرق عند النوم مثلاً لا يعدو أن يكون سوى نوع من الاضطرابات النفسية التي لا تتخذ مظهر بدنياً ولذلك لا يمكن تعويضها.

مباشر ويرتبط بصلة وثيقة يصعب الفصل بينهما[1] رغم أن الأذى النفسي يعد نوعاً من أنواع الضرر يتمتع باستقلالية وهو ضرر قائم بذاته ويوجب التعويض، ويعبر أحد القضاة السيد BURNETT. J بقوله (تؤكد لنا قدرتنا على فهم الأمور أن الأذى الذي نحس به عن طريق الإحساس والمشاعر يكون مؤلماً مثل الأذى الذي نحس به عن طريق اللمس إن لم يكن أكثر ضرراً)[2].

وهذا التطور القضائي المرتبط بالتطور الطبي والعلمي في مجال العلوم الطبية جعل القضاء الأمريكي يغير موقفه السابق الرافض للحكم بالتعويض عن الأضرار النفسية التي تنشأ بمعزل عن الضرر الجسماني والتي قد يصعب التفرقة بينهما ويتبنى المفهوم الحديث (الموسع) للأذى البدني على نحو يشمل الضرر النفسي[3].

ويمكننا إيراد بعض التبريرات القانونية التي استند إليها الفقه والقضاء في تبني الاتجاه الواسع في الحكم بالتعويض عن الأضرار النفسية على نحو مستقل عن بقية الأضرار البدنية ومنها:

1- ينبغي الاعتماد على المصطلح الفرنسي L'esion corporelle، باعتبار اللغة الفرنسية هي لغة الاتفاقية، عند تفسير مفهوم الضرر والذي يعني بالعربية (الأذى (الضرر البدني) وليس على المصطلح الإنكليزي (Bodily injury)، فالمصطلح الفرنسي أوسع دلالة من المصطلح الإنكليزي إذ يستشف منه أنه يشمل التعويض عن الأضرار الجسمانية والأضرار النفسية أيضاً[4] مادام لا يوجد إشارة صريحة فيه تقصر تطبيقه على الضرر البدني فقط خلافاً للنص الإنكليزي الذي يقصر الأضرار على الأضرار الجسمانية بل وأن عبارة Bodily injury لا تقابل تفسير المصطلح الفرنسي Lesion corporelle على نحو دقيق وأن الترجمة الدقيقة للمصطلح الفرنسي في اللغة الإنكليزية هو مصطلح Personal injury الذي يعني كافة الأضرار التي تحيق بالشخص والتسليم بهذه الصيغة (المصطلح) يعطي مدلول واسع ليشمل الضرر البدني والضرر

---

[1] د. رفعت فخري أبادير، مرجع سابق، ص57-58. د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص223.

[2] Christoffer Thalin, Op. cit.p39. Medlin v. Allied investment company-Supreme court of Tennessee, 398 S.W.2d 270 (1966), January 5, 1966, BURNETT, Chief justice,RetrievedFrom:https://law.justia.com/cases/tennessee/supremecourt/1966/398-s-w-2d-270-2.html ,

[3] د. أحمد بن إبراهيم الشيخ، مرجع سابق، ص300 وبعدها. د. رفعت فخري أبادير، مرجع سابق، ص57-58.

[4] د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص217.

النفسي، وهذا التفسير للمصطلح هو الذي تم استعماله أيضاً في العديد من الاتفاقيات الدولية اللاحقة قبل اتفاقية مونتريال 1966 وبروتوكول جواتيمالا 1971[1].

2- إن هذا النوع من الضرر قد حظي بالقبول في العديد من دول العالم، وأن التمسك (الحرفي) بمفهوم الضرر البدني قد يفضي إلى تفتيت بل تناقضات للقواعد الدولية عند تطبيقها إضافة إلى تعذر تمييز الضرر البدني عن الضرر النفسي والذي غالباً ما يكونا متداخلين منا مما يستوجب الحماية القانونية[2].

3- لو كان المشرعون الدوليون قد توجسوا بعض الغموض في تطبيق بنود الاتفاقية لأعادوا صياغتها على نحو مفصل وأكثر وضوحاً بحيث تغطي أحكامها الأضرار البدنية والأضرار النفسية[3] كما لم يدر بخلد واضعوا الاتفاقية، عند إعدادها إثارة موضوع الأضرار النفسية التي يمكن أن يتعرض لها المسافر وحالاتها وأنواعها وسواء عند اقترانها بالضرر البدني أو على نحو مستقل منه لتداركوا الأمر وفعلوا ذلك أسوة لما أقرته العديد من التشريعات الداخلية والاتفاقيات الدولية المعدلة كاتفاقية برن للنقل بالسكك الحديدية.

4- ليس هنالك نص قانوني صريح يحرم المسافر المضرور وهو الطرف الضعيف في العقد من المطالبة بالتعويض عن الأضرار النفسية التي حاقت به على نحو مستقل عن الضرر البدني، ولا توجد دلالة قطعية بقصد عبارة الأذى البدني الوارد على الضرر الجسماني دون النفسي بل أن هنالك ما يشير لعكس ذلك الأعمال التحضيرية التي توفقت فيها الفكرة وحتى بافتراض وجود أي شك بصدد ذلك فينبغي تفسيره لصالح المضرور[4].

واستناداً لهذا التطور الفقهي الحاصل بصدد ما تقدم فأن القضاء الأمريكي بدأ بتغيير اتجاهه السابق بقصد الحكم بالتعويض عن الضرر النفسي وعدلت المحاكم الأمريكية عن اتجاهاتها السابقة التي كانت تعتنقها في الأحكام التي أصدرتها سابقاً التي كانت تستند إلى المفهوم الضيق لعبارة الأذى البدني والحكم بالتعويض عنه دون الأذى النفسي إلى تبني التفسير الواسع لمدلول الضرر البدني الذي يجيز طلب التعويض عن الضرر النفسي على نحو مستقل عن الضرر البدني وبغض النظر عن وقوعه الأخير من عدمه، وأصدرت على ضوء ذلك العديد من الأحكام

---

[1] د. رفعت فخري أبادير، مرجع سابق، ص23.

[2] Dempsey and Milde, Op.cit. p162.

[3] د. يحيى البنا، مرجع سابق، ص177.

[4] بهذا المعنى د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص223. د. محمود عبد الجواد، مرجع سابق، ص170.

التي قضت فيها بمسؤولية الناقل عن الأضرار النفسية والتعويض عنه بمعزل عن الضرر البدني وهي بذلك أضفت مظهراً مستقلاً للضرر النفسي واعترفت به كنوع من أنواع الضرر بحيث يتاح للمسافر المضرور المطالبة بالتعويض عنه حتى ولو لم يلحقه أذى جراء الحادث[1].

وتعد قضية المسافرة هيرسل Husserl أحدى أهم مظاهر تطور القضاء الأمريكي باتجاه الحكم بأحقية المسافر في المطالبة بالتعويض عن الضرر النفسي دون اشتراط تحقق الإصابة البدنية عن الحادث، وتتلخص هذه القضية، التي سبق الإشارة إليها، بأن المدعوة هيرسل كانت مسافرة على متن أحدى طائرات الخطوط الجوية السويسرية التي تعرضت للاختطاف أثناء تحليقها مما سبب للمسافرين جراء الحادث صدمة نفسية واضطرابات وآلام عديدة في الجهاز العصبي والنفسي أدت إلى نوبات من الخوف الشديد والهيستيريا والانهيار وغير ذلك واستمرت هذه الأعراض حتى بعد انتهاء عملية الاختطاف، وعلى إثر ذلك أقامت المذكورة الدعوى ضد الشركة الناقلة للمطالبة بالتعويض عن ما أصابها من أضرار نفسية لدى محكمة نيويورك وبعد تدقيق المحكمة وتوافر الرابطة السببية بينهما، حكمت للمدعية بالتعويض عن الأضرار النفسية التي أصابتها بمعزل عن أي ضرر بدني، وقد علل القاضي السيد Tyler الذي نظر الدعوى حكمه بأنه لا يمكن اعتبار العبارة (الأذى البدني) المشار إليها في المادة 17 وارسو الواردة في القانون الأمريكي مصطلح Bodily injury (الأذى البدني) مما يقصر معناها على الضرر الجسماني دون الضرر النفسي ولذلك يكون للمحكمة السلطة التقديرية في تفسير هذه العبارة (الأذى البدني) على أنها تغطي الضرر الجسماني إضافة للضرر النفسي[2].

في ذات الاتجاه أصدرت محكمة جنوب نيويورك حكماً في القضية الخاصة بالمسافرة كاليش Ester Kalish V. Trans World Airlines قضى باستحقاق المدعية التعويض عن الأضرار النفسية التي لحقتها، بمعزل عن الضرر البدني، جراء اندلاع النار في أحد محركات

---

[1] د. يحيى البنا، مرجع سابق، ص157. د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص217. وانظر د. عاطف الفقي، مرجع سابق، ص116، الذي يرى أن القضاء الأمريكي يحكم أحياناً بالتعويض عن الضرر النفسي بإعتباره ضرراً بدنياً وذلك استناداً للمرض النفسي الذي يطلق عليه اختصاراً PTSD ويعني الأذى الذي يصيب المسافر بعد الصدمة النفسية كالصداع وأوجاع المعدة وتغيير موجات عمل المخ وزيادة الهرمونات المؤثرة والشعور بعدم الارتياح وانعكاساته السلبية على نشاط الخلايا الدماغية، فمثل هذه الأمراض إذ ما نظرنا إلى آثارها تعد أضراراً بدنية وانظر في الموضوع ذاته د. أحمد بن إبراهيم الشيخ، مرجع سابق، ص309 وبعدها.

[2] انظر تفاصيل القضية والتعليق عليها لدى د. يحيى البنا، مرجع سابق، ص176، وقد سبق الإشارة للقضية عند الكلام عن الحادث، علماً أن القضية قد عرضت على القضاء الأمريكي للمرة الأولى في عام 1970 وكان للقاضي موقفاً مغايراً لما قدره بصدد استحقاق التعويض عن الضرر النفسي عندما عرضت عليه للمرة الثانية في سنة 1971.

الطائرة أثناء هبوطها ودوي الأصوات والأضوية التحذيرية في الطائرة بلا توقف مما خلق جواً من الذعر الشديد والارتباك والاضطرابات وتدافع الركاب باتجاه أبواب الطوارئ في الطائرة مما أدى إلى سقوط المسافرة على أرضية الطائرة وتدافع المسافرين حولها ومن فوقها دون مراعاة لوضعها مما جعلها في وضع مضطر وهستيري بعد أن تملكها الرعب وانتابتها ظروف نفسية صعبة لا إرادية جراء الصراخ والبكاء. وقد سببت المحكمة حكمها الذي أصدرته في عام 1977 على أن الصدمة النفسية التي انتابت المدعية في تلك الظروف الصعبة كانت من حيث المعاناة والقسوة بحيث ترقى إلى مرتبة الأضرار البدنية بل وقد تكون أشد منها مما يتوجب النظر إليها على هذا النحو وبالتالي الحكم بتعويض المدعية عنها حتى لو لم تصب بضرر بدني[1].

وتواترت المحاكم الأمريكية على هذا النهج في العديد من الأحكام اتباعاً للتفسير الموسع لعبارة الأذى البدني الواردة في المادة (17) وارسو، ففي حكم أصدرته محكمة وستستر الأمريكية في عام 1979 في قضية مشهورة والتي عرفت بقضية V. Trans World Airlines Palagonia (بالاجونيا) وتتحصل وقائعها في أن المدعي كان قد أصيب بأضرار نفسية نتيجة الذعر والاضطرابات النفسية العميقة التي انتابته إثر حادث جوي تعرضت له الطائرة التي كان على متنها لدى مرورها بمنطقة جيوب هوائية عميقة وخطيرة، اعتبرت فيه المحكمة أن مصطلح Bodily injury (الأذى البدني) الواردة في النسخة الأمريكية لمعاهدة وارسو هي ترجمة غير دقيقة للمصطلح Lesion corporal الوارد في المادة 17 من اتفاقية وارسو 1929 باللغة الفرنسية وأنها تقتصر على الأضرار البدنية، وأن الترجمة الدقيقة المقتبسة من أشهر القواميس لتلك العبارة وبعد الاستعانة ببعض الخبراء اللغويين ينبغي تفسيرها Personal injury على أنها تعني (الأذى (الضرر) الشخصي)، فهي عبارة ذات مدلول واسع يغطي كافة الأضرار التي تحيق بالمسافر سواء أكانت أضراراً جسمانية أو نفسية[2].

وبالاتجاه نفسه قضت المحكمة الفيدرالية الأمريكية في الدائرة الحادية عشر في حكم صادر عنها في 1990/11/6 في قضية المسافر Morgan V. United Air Lines التي تتلخص تفاصيلها بتعرض الطائرة التي كانت تقله برحلة من هونولولو إلى هاواي إلى حادث ينتج عنه

---

[1] Supreme Court of Ohio, 50 Ohio St. 2d 73 (Ohio 1977), May 11, 1977, Retrieved From: https://casetext.com/case/kalish-v-trans-world-airlines

[2] الحكم مشار إليه لدى د. يحيى البنا، مرجع سابق، ص178. د. عائشة فضيل، مرجع سابق، ص192. د. رفعت فخري أبادير، المقال السابق، ص23.

American Journal of International Law , Volume 73 , Issue 3 , July 1979 , pp. 516 – 518, Retrieved From: https://doi.org/10.2307/2201160

انفصال بعض أجزاء الطائرة عنها أثناء تحليقها وأدى ذلك إلى وفاة عدد من المسافرين، وإصابة البقية، وكان المدعي أحدهم، بصدمات نفسية عنيفة وهيستيريا استمرت معهم حتى تمكن الطيار بالهبوط في الطائرة بعد مضي وقت ليس طويلاً، ورغم أن المسافر المدعي لم يصب بأذى بدني جراء الحادث إلا أنه تعرض لتلك الصدمات النفسية والمروعة فأن المحكمة حكمت له بالتعويض على وفق ذات الأسباب التي استندت إليها المحكمة في دعوى (بلاجونيا) وباعتبار أن الأضرار النفسية تنضوي ضمن نطاق الضرر البدني المشار إليه في المادة 17 وارسو ويمكن الحكم بالتعويض عنها بمعزل عن الأضرار الجسمانية[1].

وبناءاً على تبني القضاء الأمريكي أحكاماً عديدة تطبيقاً لهذا الاتجاه الموسع للضرر البدني، فأن بعض المحاكم الأمريكية قد وصفت ما أصدرته من أحكام تخص التعويض عن الضرر النفسي الناتج عن إصابة المسافر باعتباره ضرراً بدنياً، واعتبرت أن هنالك تداخل بين الأضرار النفسية والأضرار البدنية في العديد من الحوادث لا يمكن فصلها وأن الفروق بينهما أضحت غير واضحة مع تطور علوم الطب والفسيولوجيا أي علم ووظائف الأعضاء والأنسجة ومثال ذلك الضرر النفسي الذي يصيب الشخص المسافر ويعرف مختصراً PTSD (Post Traumatic stress disorder) والذي تظهر أعراضه في الصداع وآلام الصدر وأوجاع المعدة وضيق التنفس وزوغان البصر يمكن أن يفضي إلى أعراض عصبية ونفسية في الجهاز العصبي للإنسان وانعكاس ذلك على نشاط المخ وتأثيرات بدنية أخرى كزيادة إفراز الهرمونات، ففي مثل هذه الحالات أقر القضاء الأمريكي جواز التعويض عن الضرر النفسي بوصفه يرتبط مع ضرر بدني، بل بوصفهما أضراراً بدنية في حقيقتها، نظراً لما تكتشفه علوم الطب الحديثة بصدد العلاقة الوثيقة بين الجسم والنفس والتأثير المتداخل والمتبادل بين الوظائف التي تقدمها الخلايا والأعضاء الجسمية والعناصر النفسية على نحو الذي تكتسي فيه بعض الأضرار النفسية ثوب الأضرار البدنية وتتداخل معها ولذلك يرى البعض أن القضاء الأمريكي يذهب في بعض الحالات إلى التعويض عن الأذى النفسي بعد اختلاطه وظهور وبروز مظاهره الملموسة بوصفه أذى بدنياً فالصدمات النفسية والاضطرابات السلوكية والخوف الشديد تؤدي إلى الإصابة بالعديد من الأضرار البدنية كالتي أشرنا إليها سابقاً PTSD وفي مثل هذه الحالات ينبغي على المسافر أن يثبت ابتداء أن ضرراً نفسياً قد أصابه جراء الحادث وأن ثبيت أن الضرر المذكور قد أفضى لضرر بدني مثل الصدمة النفسية الشديدة المفاجئة التي تصيبه بسبب الخوف من سقوط الطائرة والتي قد تنفضي إلى إصابته بمرض السكري أو ارتفاع ضغط الدم أو نوبة قلبية أو نزيف.....

[1] US District Court for the District of Colorado - 750 F. Supp. 1046 (D. Colo. 1990)November 6, 1990, Retrieved From: https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/750/1046/1473916/

الخ ففي هذه الفروض يكون الضرر النفسي قد اكتسى مظهر الضرر البدني وتتم المطالبة بالتعويض على وفق ذلك[1].

وكانت المحاكم الأمريكية قد أصدرت بعض الأحكام على وفق ما ورد أعلاه ففي قضية أقامتها المسافرة Weaver V. Delta Air Lines طالبت فيها بتعويض عن الأضرار التي حاقت بها جراء الهبوط الاضطراري العنيف للطائرة في مطار أوهايو التي كانت تستقلها في رحلة متوجهة إلى لندن والتي ولدت لها اضطرابات نفسية وصدمة عصبية وذعر شديدين وأذى نفسي اتضح عند تشخيصها فيما بعد أنها من طائفة الأضرار النفسية التي يطلق عليها PTSD التي يعتبرها الطب الحديث من طائفة الأضرار البدنية نظراً لتأثيراته السلبية على خلايا الدماغ وغيرها من أعضاء الجسم وتضررها، وبعد أن ثبت المحكمة صحة ادعاء المدعية وأن الضرر النفسي قد صاحبه مظهر مادي ملموس (خارجي) فقد حكمت لها بالتعويض عن الأضرار التي حاقت بها باعتبارها أضراراً بدنية تنضوي في نطاق المادة (17) وارسو[2].

وفي حكم آخر صدر عن المحكمة الفدرالية العليا تبنت فيه الاتجاه المذكور كانت أصدرته في قضية المسافر Turturro V. continental Air Lines حيث كانت المحكمة المذكورة قد رفضت ابتداءً الحكم بالتعويض للمدعية عما لحقها من مظاهر ثانوية للأضرار النفسية لكنها وبعد تسليمها بالتقدم الطبي الذي بات يجيز أن تكتسي التأثيرات النفسية ثوب الأضرار البدنية استناداً لما اصطلح عليه في علوم الطب اختصاراً بحالة (PTSD) والتي تذوب فيها الأضرار النفسية ويكون لها مظاهر خارجية ملموسة وينظر إليها وصفها أضراراً بدنية، ونتيجة التحقيقات التي أجرتها المحكمة للتأكد من تحقق وجود أعراض حالة (PTSD) وجدت أن المدعية لم تتمكن من إثبات أنها تعاني من هذه الحالة ولذلك بقت الأضرار النفسية في حدود نطاقها وبقت محتفظة بمظاهرها المتعارف عليها كالذعر والخوف الشديد..... الخ واستناداً لما تقدم فأن الحكم بالتعويض يتوقف على التحقق من اكتساب الضرر النفسي مظهر الضرر البدني (المظهر الخارجي)، ويتم التحقق من ذلك وفق طرق الإثبات العلمي والطبي، فإذا أخفق المسافر المضرور من إثبات ذلك فأن مطالبته بالتعويض ستنحصر في إطار الضرر النفسي فقط وعندها

[1] انظر في تفاصيل هذه الحالة لدى د. عاطف الفقي، مرجع سابق، ص116.

[2] United States District Court, D. Montana, Billings Division, No. CV 98-151-BLG-RFC (D. Mont. Dec. 6, 2001), Retrieved From: https://casetext.com/case/weaver-v-delta-airlines-inc-2

سيكون للمحكمة السلطة التقديرية في الحكم وقد يتم عندئذ الرجوع إلى القوانين الوطنية للدول المرفقة على الاتفاقيات من عدمه[1] لتحديد الموقف القانوني لها.

وفي قضية أخرى ادعى المدعي Bobian V. CSA Czeah Airlines أنه قد عانى من الصدمات النفسية والخوف الشديد وظهرت عليه أعراض أذى بدني بسبب الإعصار الذي واجهته الطائرة أثناء رحلتها وإن ذلك يرقى إلى مستوى حالة (PTSD) نتيجة التغيرات الفسيولوجية التي أصابته في المخ إلا أن المحكمة رفضت ادعاء المدعي وبررت حكمها على أنه يشترط للحكم بالتعويض عن الضرر المذكور أن يكون الضرر النفسي قد اكتسب مظهر الضرر البدني، وحيث أن ذلك لم يثبت حيث لم يصب المدعي إلا بأضرار نفسية كالدوار والكوابيس ونوبات من الخوف وهي مظاهر (أعراض) خفيفة لا تبرر اعتبار ما أصاب المسافر مما يعد ضمن حالة PTSD، وأن المدعي لم يتمكن من إثبات أن ما حصل من ضرر نفسي أفضى إلى إصابته في الدماغ وبالنتيجة رفضت المحكمة طلب بالتعويض[2].

وباستعراض ما تقدم من أحكام قضائية يبدو واضحاً أن تداخل الضرر النفسي بالضرر البدني في القضايا المتقدمة مرتبط بالتطور العلمي والطبي ومدى تمكن المسافر المضرور من إثبات وارتباط تأثير الضرر النفسي على وضعه الجسماني وعلى النحو الذي يتخذ فيه الضرر النفسي مظهر الضرر البدني أي أن تكون له آثار واضحة وملموسة على حالة المسافر البدنية وتمس الجسم بكافة مكوناته وأن تكون أعراضه (مظاهره) جسيمة وليست بسيطة كالخوف البسيط من ركوب الطائرة أو أثناء تحليقها[3] ولا شك أن التسليم بذلك يوسع من نطاق تعويض الضرر البدني المشار إليه في المادة (17) وارسو والمادة 17 مونتريال 1999.

---

[1] د. أبو زيد رضوان، القانون الجوي، مرجع سابق، ص319. د. محمود عبد الجواد، مرجع سابق، ص165 وبعدها.

[2] U.S. District Court for the District of New Jersey - 222 F. Supp. 2d 598 (D.N.J. 2002)September12,2002,RetrievedFrom:https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp2/222/598/2305429/

[3] د. عبد الحكم محمد عبدالسلام عثمان، مرجع سابق، ص419. وبهذا المعنى، د. حمد الله محمد حمد الله، مرجع سابق، ص58. د. أحمد بن إبراهيم الشيخ، مرجع سابق، ص309 هامش (1).

الفرع الثاني

موقف القضاء البريطاني

يمكن القول أن موقف القضاء الإنجليزي لم يستقر على اتجاه موحد في تقرير مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر النفسي الذي يصيب المسافر أثناء سريان عقد النقل الجوي والحكم عليه بالتعويض لصالح المضرور، فقد إقتفى القضاء المذكور نهج القضاء الأمريكي وسايره في بعض الأحكام التي أصدرها، بصدد الحكم على الناقل بالتعويض عن الضرر النفسي الذي أصاب المسافر جراء الحادث الجوي، إلا أن الأحكام التي بين أيدينا تشير إلى أن القضاء المذكور لم يذهب بعيداً في تقرير مسؤولية الناقل عن هذا النوع من الضرر، ويكاد يكون قد غلب عليه التفسير الضيق الذي لا يجيز الحكم بالتعويض عن الضرر النفسي إذا كان حصل على نحو مستقل عن الضرر البدني، باعتبار أن المادة (17) وارسو وكذلك، على نحو متقارب المادة 1/17 مونتريال 1999 أجازت الحكم بالتعويض عن الإصابة بجرح أو أي أذى بدني ولم تشر إلى إمكانية التعويض عن الضرر النفسي على نحو مستقل، لكنه أجاز الحكم بالتعويض للمضرور عن الضرر المذكور متى اقترن الضرر المذكور بضرر بدني أو كان الضرر النفسي قد اكتسى مظهر الضرر البدني وتداخل معه في الضرر الذي حاق بالمضرور[1].

وقد تبلور موقف القضاء الإنجليزي بعدد من الأحكام التي صدرت عنه، ففي الدعوى المقامة بين Morris V. KLM Royal Dutch Airlines التي تم رفعها من قبل والدة المسافرة Morris التي كانت مسافرة على متن الطائرة العائدة للمدعى عليه، دون مرافق معها، من كوالالمبور إلى أمستردام وتعرضت أثناء الرحلة إلى مضايقة وتحرش جنسي من احد المسافرين مما ولد لديها خوفاً شديداً واضطراباً في التصرف أدى إلى إصابتها بأذى نفسي تمثل في اكتئاب مرضي وردة فعل ورعب من الرجال وقدمت التقارير الطبية التي تثبت ذلك، ولدى عرض الدعوى على مجلس اللوردات (ألمحكمة العليا) فقد رفض مطالبة الأم الوصية، بالتعويض للقاصر نظراً لأن الضرر النفسي قد وقع بمعزل عن أي ضرر بدني أصابها وعلى نحو مستقل فلم يصاحبه ضرراً بدنياً ومن ثم فلا يمكن للمحكمة أن تحكم بالتعويض عن الضرر النفسي دون أن يكون له ارتباط بضرر بدني أصاب المسافر[2].

---

[1] د. عاطف الفقي، مرجع سابق، ص119.

[2] England and Wales Court of Appeal (Civil Division)17 May 2001, Retrieved From: https://www.casemine.com/judgement/uk/5a8ff71460d03e7f57ea7373

وفي قضية أخرى رفعها المسافر Sidhu V. British Air ways الذي كان وبقية المسافرين قد أخذوا رهائن من طرف القوات العراقية العسكرية عند غزوها للكويت، مما حمله على المطالبة بالتعويض عن الأضرار النفسية التي أصابتهم أثناء الاحتجاز المتمثلة بالصدمات النفسية والعصبية والانهيار والخوف الشديد من المصير المجهول لهم، وطلبوا الحكم لهم بالتعويض عن تلك الأضرار النفسية التي انتابتهم جراء الحادث والتي رافقتها أضرار بدنية أخرى كالنزيف الناشئ عن اضطراب الدورة الشهرية لبعض المسافرات من النساء وفقدان الوزن و الأكزيما وغيرها من العوارض، وعند عرض القضية أمم مجلس اللوردات فقد رفض الحكم لهم بالتعويض وعلّل ذلك أن الأضرار التي أصابت المسافرين لا تعدو كونها أضراراً نفسية مستقلة، ومع أن لها بعض الأعراض البدنية إلا أنها ليست مرتبطة بضرر بدني حتى يمكن شمولها ضمن مفهوم الحادث حسب أحكام المادة (17) من اتفاقية وارسو[1].

وكانت محكمة الاستئناف الإنجليزية الدائرة الأولى اتخذت موقفاً متميزاً عما أصدره مجلس اللوردات من أحكام أعلاه، فقد قضت في الحكم الذي أصدرته في قضية المسافر King V. Bristow Helicopters التي تتلخص وقائعها بأن المسافر أقام الدعوى ضد المدعى عليه للمطالبة بتعويض عما أصابه من جروح وأضرار وما ترتب عن ذلك من أضرار نفسية أصابته تمثلت بمتلازمة الإعياء النفسي والأرق وكوابيس الأحلام المخيفة والرعب من مشاهدة الطائرات نتيجة حادث العطل المفاجئ لمحركاتها وهبوطها العنيف على سطح الماء قضى بأحقيته بذلك استناداً لارتباط الأضرار النفسية بالأضرار البدنية والنشأة المتداخلة لكلا الضررين وحكمت له بالتعويض عن الأضرار البدنية والأضرار النفسية[2].

الفرع الثالث

موقف القضاء الفرنسي

يبدو أن القضاء الفرنسي لم يتخذ موقفاً واضحاً وحاسماً من الاعتراف بالأضرار النفسية والحكم بالتعويض عنها، وكان متردداً في أحكامه عند الخوض في مسائل الضرر النفسي والحكم بالتعويض عنه، ونرى أن ذلك أمراً منتقداً ومستغرباً سيما وأنه يعترف بالحكم بالتعويض عن

[1] House of Lords, Publication of the Internet judgments Session 1996-1997, RetrievedFrom:https://publications.parliament.uk/pa/ld199697/ldjudgmt/jd961214/abnett01.htm

[2] King v. Bristow Heticopters Air line- Malcolm A. Clarke. contracts of carriage by Air op. cit p84.

الأضرار الأدبية دون الأضرار النفسية مع أنه بينهما قواسم مشتركة، فكلا الضررين لا يمس الجانب المادي (الذمة المالية) للمسافر ويتعلق بمشاعره وآلامه ونفسية المسافر[1] ولو تتبعنا موقف القضاء الفرنسي بصدد التعويض عن الأضرار النفسية فينبغي التذكير بقضية الزوجين حداد، التي سبقت الإشارة إليها، التي كان المدعيان قد طالبا فيها بالتعويض عن الأضرار النفسية التي انتابتهما والصدمات النفسية التي عانيا منها على نحو مستقل عن مطالبتهما بالتعويض عن الضرر البدني نتيجة اختطاف الطائرة التي كانا على متنها، حكمت محكمة باريس الابتدائية بمسؤولية الناقل دون الخوض بمسألة الضرر النفسي الذي طالب الزوجات بالحكم بالتعويض عنه، إلا أن محكمة الاستئناف الفرنسية، ألغت الحكم وقررت عدم مسؤولية الناقل عن الأضرار النفسية وعللت حكمها استناداً للمادة (20) من اتفاقية وارسو وأنه كان يستحيل على الناقل تفادي وقوع الحادث وحصول الضرر رغم أنها أيدت اعتبار حادثة الاختطاف على أنه حادث مشمول بمفهوم الحادث المشار إليه في المادة (17) من الاتفاقية.

وقد أيدت محكمة النقض حكم الاستئناف واعتبرت الشركة الناقلة غير مسؤولة عن الأضرار البدنية والنفسية لنفس التسبيب الذي ساقته محكمة الاستئناف، إلى جانب الأضرار البدنية، قد لحقت بالزوجين ولاشك أن موقف محكمة النقض في هذه القضية لم يكن حاسماً ولا يمكن اعتبارها رافضة لتقرير المسؤولية عن الأضرار النفسية، إذ أنها اعترفت بهذه الأضرار والمطالبة بها لكنها لم تحكم بالتعويض عنها بسبب عدم ثبوت مسؤولية الناقل عما حصل وليس بسبب عدم اعترافها بالضرر النفسي[2].

إلا أن محكمة النقض قد اتخذت موقفاً أكثر وضوحاً بصدد التعويض عن الأضرار النفسية وذلك في القضية المرفوعة من قبل المسافرين ضد الخطوط الجوية البريطانية وتقدير مسؤوليتها عما لحقهم من أضرار نفسية جراء احتجاز القوات العسكرية العراقية للطائرة التي كانوا على متنها أثناء حرب الخليج، وحكمت بالتعويض عن الأضرار النفسية التي أصابتهم[3].

---

[1] د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص219-220 ، ويرى د. العريني أن بعض الفقه في فرنسا، يذهبون للقول بأن عبارة الأذى البدني تشمل كذلك الضرر النفسي استناداً للمبادئ العامة للقانون الفرنسي التي تجيز المطالبة بالتعويض عن الضرر الأدبي (المعنوي).

[2] سبق وأن أشرنا لتفاصيل الحكم في ص191 من الرسالة.

[3] الحكم مشار إليه على الموقع الإلكتروني www.Courdecassation.Fr

الفرع الرابع

موقف القضاء الكندي

كان القضاء الكندي يشترط في الحكم بالتعويض عن الضرر النفسي أن يقترن بأضرار بدنية أي أن يتخذ مظهراً بدنياً خارجياً، فهو لم يجز الحكم بالتعويض عن الضرر النفس على نحو مستقلاً دون وجود أذى بدني، وكذلك لم يصدر عنه ما يشير لاعتبار الضرر النفسي نوعاً مستقلاً قائماً يمكن التعويض عنه بمعزل عن الضرر البدني[1].

وقد عبر القضاء الكندي عن موقفه أعلاه في حكمين حديثين نسبياً صدرا في قضيتين، حيث تطرق القضاء المذكور فيهما لتحليل مدلول عبارة ((الأذى البدني)) الواردة في اتفاقية وارسو المادة (1/17 من اتفاقية مونتريال 1999.

وقد صدر الحكم الأول بتاريخ 2006 في قضية Herman Croteau V. Air Transat التي تتخلص وقائعها بأن إحدى طائرات الخطوط الكندية كانت بتاريخ 2005/3/7 قد أقلعت من مطار فرادو/ كوبا متوجه إلى كندا وأثناء طيرانها تعرضت لجيوب (مطبات) وعواصف هوائية واهتزازات استمرت بما لا يقل عن (10) دقائق مما أثار ذلك الذعر والخوف الشديدين والاجهاش بالبكاء لدى المسافرين مما دفع الطيار للعودة إلى مطار الإقلاع ومن ثم نقلهم في اليوم الثاني على متن طائرة أخرى، وقد دفع هذا الحادث المسافرين لإقامة دعوى جماعية ضد الشركة الناقلة للمطالبة بالتعويض عن الأضرار النفسية التي أصابتهم فقط، واستندوا في دعواهم على مصطلح الأذى البدني الوارد في المادة 1/17 مونتريال وبأن للعبارة المذكورة مدلولاً واسعاً يشمل الضرر البدني والضرر النفسي، بينما تمسكت الشركة المدعى عليها بأن النص (17) لا يشير صراحة إلى تبرير الحكم بالتعويض عن الأضرار النفسية، وأن منطوقهما يقتصر عن الأذى البدني الذي لا يتسع ليشمل الأذى النفسي بالتعويض عنه، وقد تبنت المحكمة وجهة نظر المدعى عليها واستبعدت مسؤولية الشركة عن الأذى النفسي الذي أصاب المسافرين وحكمت برفض طلب المسافرين بالتعويض عما أصابهم من الصدمات والاضطرابات النفسية التي رافقت بعضهم لفترة معينة[2].

---

[1] د. يحيى البنا، مرجع سابق، ص170، ويشير إلى اقتباسه الحكم المذكور من المؤلف
Georgette Miller, Op. cit. p212.

[2] الحكم مشار إليه لدى د. عائشة فضيل، مرجع سابق، ص195 هامش 18، مع العرض أن كندا كانت قد صادقت على اتفاقية مونتريال في نوفمبر سنة 2002 وحلت محل اتفاقية وارسو.

وفي قضية أخرى عرضت على القضاء الكندي أقامها المسافر Plourde V. Service A'erien F.B.O INC تضمنت شبوب النار في احدى محركات الطائرة التي كان يستقلها وتوقفه عن العمل وتسبب ذلك في توتر طاقم الطائرة وتعرض الركاب إلى صدمات نفسية قوية ونوبات هيسترية وذعر شديد لاعتقادهم بأن الطائرة ستسقط وأن أحداً لن ينجو من الحادث، لكن قائد الطائرة أفلح بالهبوط الاضطراري بها في مطار بمدينة اورلاندو الأمريكية، وعلى أثر ذلك أقام المسافر Plourde الدعوى بتاريخ 2005/3/18 للمطابة بالتعويض عن الضرر النفسي الذي أصابه. ولدى نظر القضية أمام المحكمة الكندية فقد رفضت الحكم له بالتعويض وعللت حكمها بتفسير مدلول المصطلح (الأذى البدني) الوارد والمادة 1/17 مونتريال يسري على الجروح الجسدية والأذى الذي يصيب البدن أي جسم الإنسان[1].

Civil Court No 32191, March 2005, Retrieved From: https://www.scc-csc.ca/case-dossier/info/sum-som-eng.aspx?cas=32191

[1] Cour D`appel Canada District de Montreal No: 500-09-016289-068, 28mai2007,RetrievedFrom:https://tjl.quebec/wpcontent/uploads/2015/05/Jugement-Cour-dappel-3.pdf

الباب الثاني

النظام القانوني لمسؤولية الناقل عن تعويض الضرر الذي يصيب المسافر

وينقسم هذا الباب إلى فصلين

الفصل الأول

تطور المسؤولية المحدودة واللامحدودة للناقل الجوي وفقًا للاتفاقيات الدولية

الفصل الثاني

النظام الإجرائي لمسؤولية الناقل الجوي

الباب الثاني

النظام القانوني لمسؤولية الناقل عن تعويض الضرر الذي يصيب المسافر

إذا انعقدت مسؤولية الناقل بتحقق شروطها فقد ترتبت عليها آثارها ومن أهمها حق المضرور في المطالبة بالتعويض المستحق عن الوفاة أو الإصابة أو عن الضرر الذي يحيق بأمتعته أو بسبب تأخير سفره وفق القواعد العامة المقررة في الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية.

وقد أولت الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية الأهمية القصوى لضمان حصول المضرور على التعويض سواء من حيث القواعد القانونية المحددة للتعويض ومدى تقيد المضرور والناقل بالسقف الأعلى للتعويض الذي وضعته تلك الاتفاقيات ومتى يكون للمضرور الحق بالمطالبة بالتعويض بما يتجاوز الحدود المقررة، ومن المعلوم أن هنالك عوامل مؤثرة تبرر عدم التقيد بالسقف الأعلى لمبلغ التعويض ومنها الإهمال الجسيم أو الخطأ العمدي (الغش) أو أي فعل يصدر عن الناقل أو تابعيه يرتقي لتلك الأوصاف.

وإدراكاً من المشرعين لضمان انسيابية حركة الطيران الدولي وتطوره ومراعاة مصالح المضرور في الحصول على تعويض عادل عما يصيبه من ضرر أثناء عملية النقل الجوي وعدم تجاهل مصالح الناقل وإرهاقه بمزيد من مبالغ التعويضات على النحو الذي يثقل كاهله ويؤدي إلى الإحباط بعمله، ولتأمين انسيابية حركة النقل الجوي وتشجيع الناس على استعمال الطائرة كأسرع وأفضل وسيلة نقل، فقد نظمت اتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها واتفاقية مونتريال 1999 حدود مسؤولية الناقل والسقف الأعلى لمطالبة المضرور بالتعويض وعدم تجاوزه متى كانت مسؤولية الناقل تدور في فلك القواعد العامة للمسؤولية، مع الاحتفاظ للمسافر بتخطي الحدود المقررة للتعويض والمطالبة به دون التقيد بالسقف الأعلى للتعويض عند وجود ما يبرر ذلك.

وهذا يعني أن المضرور سيسلك الوسائل القانونية لمطالبة الناقل في التعويض المستحق له جراء الحادث الجوي وما نجم عنه من أضرار إصابته أو نتجت عن تأخر رحلته، والحصول عليه، وعلى النقيض من ذلك سيعسى الناقل بكل ما بوسعه لدفع المسؤولية القانونية وتحاشي الحكم عليه بالتعويض مستعيناً بالقواعد القانونية التي أقرتها الاتفاقيات الدولية التي أتاحت له الاحتجاج بها لدفع المسؤولية ونفيها عنه.

وبناء على ما تقدم بيانه وفي سبيل البحث عن أجوبة للعديد من الاشكاليات والتساؤلات بصدد نطاق مسؤولية الناقل والتعويض الناجم عنها وسبل حصول المضرور عليه وإمكانية دفع الناقل تلك المسؤولية عنه وإزاء ذلك فضلنا تقسيم هذا الباب إلى فصلين حيث نعرض في الفصل الأول تطور المسؤولية المحدودة وغير المحدودة للناقل الجوي وفقاً للاتفاقيات الدولية، وفضلنا تخصيص الفصل الثاني لبحث النظام القانوني الإجرائي الذي يتيح للمضرور بموجبه المطالبة بالتعويض ومدى حق الناقل في التخلص من هذه المسؤولية.

الفصل الأول

تطور المسؤولية المحدودة واللامحدودة للناقل الجوي وفقاً للاتفاقيات الدولية

متى ما تحققت مسؤولية الناقل الجوي عن وفاة المسافر أو إصابته الجسدية أو إلحاق الضرر بأمتعته أو تأخير رحلته وتوافرت شروطها المتمثلة بوقوع حادث وحصول هذا الحادث خلال فترة وجود المسافر على متن الطائرة أو أثناء عمليات الصعود للطائرة أو النزول عنها، أو أثناء وجود أمتعته تحت حراسة الناقل ولحوق الضرر به أو بأمتعته أو مجرد حصول الضرر جراء تأخير سفر المسافر، فإن الجزاء القانوني المترتب على ثبوت المسؤولية هو إلزام الناقل الجوي بأدائه التعويض للمسافر المضرور أو لورثته وذويه، في حالة وفاته.

ويدور التعويض بين إطار مصلحتين متعارضتين إحداهما مصلحة المسافر في المطالبة بالحصول على أعلى الحدود المقررة للتعويض، وثانيهما مصلحة الناقل في أن يدفع أقل ما يمكن من تعويض تخفيفاً عن كاهله ومراعاة لالتزاماته المتكررة، فالضرر الذي يسأل عنه متعدد ومتكرر ما دام هنالك حركة طيران وحوادث ناجمة عنها.

وقد تنبه واضعوا الاتفاقيات الدولية لهاتين المصلحتين المتعارضتين (مصلحة المسافر ومصلحة الناقل) وبحثوا عن حل توفيقي بينهما، وفي سبيل ذلك أقدم المشرعون الدوليون على تقدير حد أقصى لمسؤولية الناقل بحيث لا يكون للمسافر المطالبة والحكم بأكثر منها، وفي نفسه الوقت حرص المشرعون على مراعاة الظروف الحياتية والمعاشية في المستقبل المتطور فأجازوا إعادة النظر في الحدود المقررة للتعويض تبعاً لذلك وهذا ما حصل فعلاً بموجب الاتفاقيات الملحقة لاتفاقية وارسو وكذلك اتفاقية مونتريال 1999 التي سنعرض لها لاحقاً.

لكن المشرعون تنبهوا إلى بعض الحالات التي ينشأ فيها الضرر، فقط، عن الإهمال واللامبالات والغش أو الخطأ أو الامتناع من جانب الناقل، سيء النية، او تابعيه أو وكلائه، ففي هذه الحالات لا يكون بوسع الناقل الاستفادة من تحديد المسؤولية المقررة، وإنما تعد مسؤوليته عن الحادث مسؤولية غير محدودة ويكون ملزماً بأداء التعويض عما يعادل كافة الضرر، حقيقة، حتى ولو تجاوز مقداره الحد الأقصى للمسؤولية المقرر في الاتفاقيات الدولية.

لذلك أقدم المشرعون الدوليون على وضع حد لهذه النوايا السيئة لتكون رادعاً للناقل إذا خرج عن تنفيذ التزاماته وفق مبدأ حسن النية، وتحذيراً له من أن مسؤوليته والتعويض عنها لن تكون مقيدة بالحد الأقصى على الوجه المقرر في الاتفاقيات الدولية.

وبهذا الصدد تثار العديد من التساؤلات والاشكاليات المتعلقة بمحدودية المسؤولية وحدود التعويض الذي يستحقه المضرور ضمن السقف الأعلى المقرر في اتفاقية وارسو 1929 والتطورات التي أقرتها الاتفاقيات اللاحقة التي نادت بالتخلي عن هذا المبدأ وتقرير مبدأ إطلاق المسؤولية وجعلها غير محدودة وهذا ما أقرته اتفاقية مونتريال 1999 وهذا ما يفرض علينا البحث عن إجابات وتوضيحات له.

وللإحاطة بما تقدم فسنبحث في تطور مسؤولية الناقل المحدودة ابتداءً وسنخصص لذلك المبحث الأول، ومن ثم سنعرض في مبحث ثاني إلى تطور المسؤولية غير المحدودة له، وسنخصص المبحث الثالث للقواعد العامة لاحتساب التعويض.

المبحث الأول

تطور المسؤولية المحدودة للناقل الجوي

متى تقررت مسؤولية الناقل الجوي فإنه يصبح ملزماً بأداء التعويض المستحق للمسافر عما لحقه من ضرر، ولاشك أن تعيين مقدار التعويض يخضع لقواعد قانونية تهدف لتحقيق العدالة في ما يستلمه المسافر المضرور أو ورثته أو من كان يعيلهم في حالة وفاته وما يدفعه الناقل والمعادلة بين وذلك ينبغي أن تخضع لضوابط قانونية تنظمها وتتيح للمسافر المطالبة بتعويضه عن الضرر الذي أصابه، وتتيح للناقل، بالمقابل، معرفة الحدود القصوى للتعويض التي يمكن للمضرور المطالبة بها والتي من الممكن لمحكمة الموضوع الحكم بإلزامه بها دون أن تتعدى تلك الحدود.

ولأهمية ما تقدم بيانه وبهدف الإحاطة به يتعين علينا ابتداءً وفي مطلب أول عرض مفهوم المسؤولية المحدودة، وسنخصص المطلب الثاني لعرض مبررات وطبيعة المسؤولية المحدودة ونعرض في المطلب الثالث بيان موقف المعاهدات الدولية من المسؤولية المحدودة.

المطلب الأول

مفهوم المسؤولية المحدودة للناقل الجوي

تعد مسؤولية الناقل الجوي جزاءً لإخلاله بالوفاء بالتزامه بعقد النقل ويعتبر التعويض عنها أثراً لها، فإذا أخل الناقل الجوي بتنفيذ التزاماته تجاه المسافر ولحق بالأخير ضرراً بشخصه أو أمتعته أثناء عملية النقل الجوي فقد تحققت مسؤولية الناقل ويصبح ملزماً بدفع التعويض المستحق ضمن السقف المحدد في الاتفاقيات الدولية المتعاقبة عن تلك الأضرار التي أصابت المسافر.

وإذا كان الفضل في إقرار وتقنين المبدأ المذكور ينسب لاتفاقية وارسو1929، كتشريع دولي، التي حددت مبلغ التعويض المستحق للمسافر المضرور في المادة (22) التي جاء في الفقرة الأولى منها ((1- في حالة نقل الأشخاص تكون مسؤولية الناقل قبل كل راكب محدودة بمبلغ (125) ألف فرنك، على أنه في الحالة التي يجيز فيها قانون المحكمة المعروض عليها النزاع أن يكون التعويض في صورة ربع (مرتب) فلا يجوز أن يزيد رأس المال عن الحد المذكور. ومع ذلك يجوز للراكب بناء على اتفاق خاص مع الناقل أن يحدد مبلغاً أكثر)) وما تضمنته الفقرة الثانية منها ((1- وفي حالة نقل الأمتعة المسجلة أو البضائع تكون مسؤولية الناقل محددة بمقدار (250) فرنكاً عن كل كيلو جرام وما بعدها فإن هنالك تشريعات وطنية كانت قد سبقتها في إقراره وتنظيم تحديد التعويض عن الأضرار مثل تشريع الملاحة الجوية الألماني الصادر في 1922/8/1[1] الذي حدد في المادة 23 منه التعويض عن الضرر الذي يصيب المسافر بمبلغ لا يزيد عن 10000 مارك وتم تعديله بالقانون في سنة 1936 وجعله 30000 مارك[2]، وقانون الطيران والملاحة الجوية الفرنسي الصادر في 1924/5/31 الذي عالج في المادة 41 منه مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب المسافر وبضائعه، إلا أن المشرع الفرنسي لم يضع حداً معيناً لمبلغ التعويض بالنسبة للمسافرين بيد أن المادة (48) منه قد أحالت تقدير التعويض إلى النصوص الخاصة بتقدير التعويض عن البضائع نظراً لقلة النشاط الجوي الخاص

[1] د. أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص315. د. فاروق أحمد زاهر، مرجع سابق، ص107.

[2] د. ثروت أنيس الأسيوطي، مرجع سابق، ص554-555.

بالمسافرين في حينه وشيوع نقل البضائع عليه[1] وقانون الطيران والملاحة الجوية الفرنسي الصادر في 1924 (المادة 2/41).

ولا جرم أن الأصل في التعويض أنه يغطي كامل الضرر وعلى الناقل الجوي الذي تتقرر مسؤوليته عنه أدائه كاملاً بقدر الضرر الحقيقي الحاصل.

ولما كانت عمليات النقل الجوي تتعرض على نحو مستمر لمخاطر عديدة وأخطار متنوعة تفضي، غالباً، إلى وفاة المسافرين أو إصابتهم بجروح وأذى إضافة لأضرار مادية بأمتعتهم أخرى تلحق بأمتعتهم وبضائعهم[2] فإن إلزام الناقل يدفع التعويض عن الأضرار كافة قد تفضي إلى نتائج وخيمة عليه وتؤثر على استمرار عمليات النقل الجوي ومصيره بل وقد تنعكس حتى على حقوق المسافرين الآخرين، فقد يتلكأ الناقل في دفع التعويضات الكاملة التي تتسم بالجسامة وقد ينعكس ذلك على وضعه المالي والتشغيلي ويؤدي ذلك إلى ارتباك حركة الطيران وعمليات التأمين الخاصة بها التي تضطلع بها شركات التأمين التي يصعب عليها دفع تعويضات على نحو مطلق دون تحديد.

وقد استحضرت اتفاقية وارسو والاتفاقيات الدولية والبروتوكولات المعدلة واللاحقة لها وأخيراً اتفاقية مونتريال 1999 هذه المسائل والإشكاليات الناتجة عنها ووضعت حدوداً قصوى للتعويض عن تضرر المسافر بشخصه أو بأمتعته، بحيث لا يحصل المضرور على تعويض أكثر منه ولا يكون للمحكمة أن تتجاوزه في الحكم حتى لو كان حجم وقيمة الضرر يتجاوز الحد الأعلى للتعويض.

وعلى محكمة الموضوع مراعاة مبدأ تحديد المسؤولية عند الحكم بالتعويض، فإذا كان مبلغ التعويض الذي توصلت إليه المحكمة يتجاوز الأقصى للتعويض المقرر في الاتفاقية فإن على المحكمة أن لا تحكم بأكثر من الحد الأقصى حتى لو أفضى ذلك لعدم تغطية كامل الضرر الذي أصابه، أما إذا توصل الخبراء لتقدير التعويض المستحق على نحو يقل عن الحد الأقصى أو في فلكه فأن القاضي سيكون مقيداً بالحكم بالتعويض المقدر بغض النظر عن الحدود القصوى[3].

---

[1] د. عبد الحكم محمد عبد السلام عثمان، مرجع سابق، ص36. د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص190. د. ثروت انيس الأسيوطي، مرجع سابق، ص454.

[2] د. هاني دويدار، مرجع سابق، ص317.

[3] Dempsey and Milde, Op. cit. p159.

وينظر لتحديد مسؤولية الناقل بأداء التعويض على وفق الحدود المقررة في الاتفاقيات الدولية النافذة وقت صدور الحكم على أنه أحد الحلول التوفيقية المتاحة للتوفيق بين مصالح المسافر المضرور في استيفاء حقه والناقل المسؤول عن دفع مبلغ التعويض ضمن إمكانياته التي كان أخذها بالحسبان من دون أن تؤدي إلى تحميله أكثر مما يستطيع[1].

وبهذا الصدد يقول بعض الفقهاء، بحق، أن الحاجة لتحديد مسؤولية الناقل تغدو ضرورية مع الزيادة المضطردة لحوادث الطيران، وإن إطلاق التعويض دون تحديد مع تفاقم حوادث الطيران وجسامتها ستنعكس سلباً على النشاط الجوي وحركة النقل الجوي عموماً[2] وتلافياً للجوء الناقل الجوي إلى البحث عن وسائل للتخلص أو التقليل من أعباء التعويض عبر فرض اتفاقيات بشروط معدة مسبقة على حدود التعويض وخفض مقداره على نحو ينقص من حقوق المسافر وهو الطرف الضعيف في عقد النقل الجوي.

المطلب الثاني

مبررات وطبيعة قواعد تحديد المسؤولية المحدودة للناقل الجوي

أقر واضعوا اتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها مبدأ المسؤولية المحددة وغير المحددة انطلاقاً من تبريرات أملتها المصالح المشتركة بين جميع أطراف النقل الجوي وبقية الأطراف ذات العلاقة كشركات التأمين وغيرها.

ولما كان مبدأ تحديد المسؤولية يؤثر على حدود مسؤولية الناقل وحقوق المسافر كان لابد من معرفة الطبيعة القانونية لهذا المبدأ وتوصيفه، لذا فسنبحث مبررات المبدأ في الفرع الأول ومن ثم سنعرض لطبيعته في الفرع الثاني.

---

[1] د. عاطف الفقي، مرجع سابق، ص128. د. محمود عبد الجواد، مرجع سابق، ص297.

[2] د. حسن كيرة، في بحثه المشار إليه سابقاً والمنشور منذ عشرات السنين ، مرجع سابق، ص41، ونظراً لتغيير الوضع في السنوات اللاحقة مع تطور صناعة الطيران والحوادث الجوية تدفعنا للقول بأن مبدأ تحديد المسؤولية أصبح لا يخدم مصلحة المسافر المضرور.

الفرع الأول

مبررات تحديد مسؤولية الناقل الجوي

أقر واضعوا الاتفاقيات الدولية هذا المبدأ بناءً على العديد من المبررات التي أملتها عليهم بهدف تحديد مسؤولية الناقل كون هذا المبدأ يعد خروجاً عن القواعد العامة للتعويض التي تقضي بأن الناقل مسؤول عن التعويض عن كل الضرر الحاصل للمسافر المضرور، ويستند الفقه في تحديد مسؤولية الناقل إلى العديد من المبررات ومنها:

أولاً: يعد هذا الاعتبار أهم المبررات التي استحضرتها الاتفاقيات الدولية عند وضع المبدأ حرصاً منها على أهمية حماية حركة النقل الجوي الذي كان عند وضع اتفاقية وارسو في بداية نشاطه وكانت الحاجة قائمة ولتشجيع المسافر على استعماله وحث المستثمر على الاستثمار فيه وضمان استمراره وتطويره، فهذه الأهداف كانت الدافع الرئيسي فيه لإقرار مبدأ تحديد مسؤولية الناقل ووضع الحدود القصوى للتعويض التي يلزم الناقل بها تجاه المسافر المضرور، وهذه الاعتبارات هي التي تفسر لنا، أيضاً، مغزى استمرار تقرير المبدأ المذكور في الاتفاقيات والبروتوكولات اللاحقة وحتى في اتفاقية مونتريال 1999.

إلا أننا نرى مع جانب من الفقه أن هذا المسوغ إن كان مقبولاً عند بداية حركة الطيران وعندما كان النشاط الجوي في مهده أثناء إصدار اتفاقية 1929 فأننا نتساءل عما إذا كان من الصواب استمرار قبوله بهذا الوصف على حساب المسافر في الوقت الحاضر حيث تطورت حركة الطيران وقلت مخاطرها سيما وقد تم استحداث وتطوير العديد من الوسائل لحماية الناقلين من تلك المخاطر دون المساس بحقوق المسافر المضرور ودون تحميله أعباء الحادث حتى ولو كان ذلك جزئياً[1]، فهنالك شركات التأمين وهنالك المساعدات والإغاثة التي تقدمها أجهزة الدولة المختصة للتخفيف عن تبعات هذه الأخطاء ودعم الناقلين[2] الذين أصبحوا في مراكز اقتصادية

---

[1] د. أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص353. د. عبد الفضيل محمد، مرجع سابق، ص168-169.

[2] كان مجلس النواب الأمريكي قد أقر تقديم مساعدة لشركة النقل الجوي الأمريكية في أعقاب حادثة 2001/9/11 وإعانتها على دفع التعويضات الهائلة للمسافرين تفادياً للخسائر الفادحة التي تفوق إمكانية الشركة الناقلة والتي قد تؤدي إلى إفلاسها، كما أصدر المشرع الأمريكي قانون النقل الجوي والسلامة الذي انبثقت عنه جمعية خدمات السلامة الأمريكية

Giuseppe Contissa, ATSSSA—Victim of compensation fund, a fair alternative to civil liability, The Aviation and space journal, July 2012 year XI N3, p2-3, Retrieved From:http://www.aviationspacejournal.com/wpcontent/uploads/2015/06/The_Aviation__Space_Journal_July-September-Year_XI_no_3__2012.pdf =

ومالية مؤثرة وأصبحت لهم منظمات دولية، مثل الاتحاد الدولي للنقل الجوي والذي يعرف اختصاراً IATA وغيرها، ذات تأثير على بعض جهات إصدار الاتفاقيات والتشريعات[1].

ثانياً: توزيع أعباء مخاطر النشاط الجوي، يرى بعض الفقه أنه مما يجافي العدالة أن يتحمل الناقل الجوي تبعة مخاطر الاستغلال الجوي لوحده، بل يكون من الإنصاف توزيع عبء بين الطرفين بحيث يتحمل المسافر جزءًا من تلك المخاطر وهذا يعني تنازله عن المطالبة بكامل التعويض والاكتفاء بالحد الأعلى للتعويض الذي أقرته اتفاقية وارسو والاتفاقيات الأخرى، وبالمقابل لا يكون الناقل ملزماً بتحمل كامل الضرر وأدائه التعويض عنه إذا زادت قيمته عن الحد المقرر وإنما عليه دفع التعويض بما لا تجاوز المقدار المحدد في الاتفاقية والذي قد يكون أقل من قيمة الضرر الفعلي على نحو يتفق مع مبدأ تحديد مسؤولية الناقل الجوي، فرغم التطور الحاصل في مجال النقل الجوي فإن هذا المرفق وطبيعة نشاطه لا يزال بحاجة للرعاية إعمالاً لتوازن المصالح التي يهدف إليها المبدأ المذكور ضمن مصلحة المسافر كما يقول احد الفقهاء الفرنسيين إن مصلحة المسافر أن يحصل على تعويض بمقدار محدود يكاد يكون مضموناً مع أنه قد لا يغطي حجم الضرر الواقع، وفق المعيار الموضوعي للمسؤولية أي دون الحاجة لإثبات خطأ الناقل على أن يطالب بتعويض غير محدد (ربما يعادل كامل الضرر) لكنه غير مضمون لكونه يعتمد على نجاح المسافر في إثبات خطأ الناقل المفترض[2]. الذي يعني إثبات وقوع حادث وأن يكون ضمن الإطار الزمني ولحوق الضرر به.

ويضيف البعض القول بأن المسافر الذي اختار النقل الجوي مع ما يتسم به من بعض الخطورة فيكون قد قبل بفكرة تحمل المخاطر، أي تحمله قدراً من المخاطر، ويتمثل ذلك بقبوله بتحديد التعويض وتنازله عن جزء منه[3].

=وأنظر أيضاً د. صفوت بهنساوي، مرجع سابق، ص328. د. محمود عبد الجواد، مرجع سابق، ص300 هامش 2.

[1] د. عبد الحكم محمد عبدالسلام عثمان، مرجع سابق، ص301.

[2] د. فاروق أحمد زاهر، مرجع سابق، ص109. د. عائشة فضيل، مرجع سابق، ص51، وإشارتها للمصدر أدناه

Gersey Rajski, La responasabilite` du transporteur ae`rien dans La Legislation de quelques pays socialistes européens, RFD aérien, 1971, p. L3.

[3] د. شهيدة قادة، فكرة توازن مصالح الناقل والمسافر من خلال النظام التعويضي لضحايا حوادث النقل الجوي الدولي، بحث مقدم للمؤتمر العشرين في كلية الحقوق، جامعة الإمارات العربية تحت عنوان الطيران المدني في

ثالثاً: تفعيل النشاط التأميني تجاه مخاطر الاستغلال الجوي: يتيح مبدأ تحديد المسؤولية للناقل تلافي أداء التعويض المترتب نتيجة الأضرار التي تحيق بالمسافرين جراء الحوادث الجوية، فالتأمين يعد وسيلة فعالة وضمانة تتيح للناقل تحاشي العديد من المخاطر الجوية التي تلحق بالمسافر نتيجة النشاط الجوي.

ولكي تؤدي شركات التأمين وظيفتها التأمينية وتغطيتها قيمة الأضرار التعويضات الواجب أدائها للمسافر نتيجة الحوادث الجوية عوضاً عن الناقل لابد من تحديد مسؤولية الناقل عن الحد الأقصى لمقدار التعويض الذي عليها تغطية عند حصول الحادث ومعرفتها بمقداره، أما إذا كانت مسؤولية الناقل غير محدودة فسيكون من الصعوبة احتساب حجم المخاطر والأضرار الناتجة عن النقل الجوي وحدود التعويض عنها[1]، وسيكون من المتعذر على شركات التأمين قبول التأمين لأنها لا تعرف مقدماً المبالغ التي يتحتم عليها دفعها للمضرور انطلاقاً من مسؤوليتها التأمينية.

ويمكننا القول أن عدم تحديد مسؤولية الناقل سيؤثر على نحو واسع على استعداد شركات التأمين بقبول التأمين لأن ذلك سيحملها المزيد من الأعباء المالية مما سيدفعها أما إلى التهرب من التأمين أو إلى رفع كلفة التأمين على الطائرة، وفي كلتا الحالتين فإن زيادة هذه الأعباء التأمينية سيتحملها المسافر[2]، أما إذا كانت مسؤولية الناقل محدودة فإنه سيعرف مسبقاً السقف الأعلى لحدود التعويض المستحق للمسافر فيما لو أصابه ضرر نتيجة حادث جوي لأن الناقل، في الأساس، لن يكون ملزماً بدفع أكثر من المبلغ المحدد، والعلم بالحد الأقصى لحدود مسؤولية الناقل ينعكس على تقيد التزامات شركات التأمين بالتعويض[3].

ظل التشريعات المدنية والاتفاقيات الدولية بتاريخ 23- 2012/4/25، منشور في العدد الثاني من مجلة الكلية، 2012، ص918. د. فاروق زاهر، مرجع سابق، ص109 وص114.

[1] د. هاني دويدار، مرجع سابق، 317. د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص256، ونظراً لأهمية الدور التأميني في عملية النقل الجوي فقد فرضت العديد من الدول التأمين على المسؤولية عن النقل الجوي مثل ألمانيا وإيطاليا وكندا وبعض الولايات الأمريكية..... وغيرها، د. عائشة فضيل، مرجع سابق، ص51 هامش 2.

[2] وبهذا المعنى د. فاروق أحمد زاهر، مرجع سابق، ص109. د. عبد الحكم محمد عبدالسلام عثمان، مرجع سابق ص297.

[3] د. أبو زيد رضوان، تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل، مرجع سابق ص12. د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، طبعة 2017، ص257. د. صفوت بهنساوي، مرجع سابق، ص326.

رابعاً: حماية مرفق الطيران: كان لهذا المبرر صدى عند وضع اتفاقية وراسو 1929 وعندما كانت مؤسسات النقل الجوي وصناعة الطيران حديثه العهد وفي دور التكوين وبحاجة إلى دعم ومساندة لتمكين هذا النوع من النقل، حديث النشأة، من النمو والتوسع وترسيخ مكانته ضمن أنواع النقل الأخرى وتشجيع تطوره.

ولتمكين الناقل من مواكبة ما تقدم بيانه من أوجه الحماية والتشجيع والتطور كان على واضعي الاتفاقية مراعاة الناقل في عدم تحميله مسؤولية مطلقة ذات تعويض غير محدد على نحو يؤدي إلى إلحاق ضرر جسيم بتلك الشركات ويعيق نموها وازدهارها ويهددها بالانهيار المالي والإفلاس، فقد يكون من المتوقع أن الحادث التي تعرض له الطائرة يؤدي، في معظم الحالات، إلى وفاة المسافرين وتحطم الطائرة وهلاك البضائع.....فمطالبة الناقل عن كافة الأضرار الحاصلة دون تحديد سقف أعلى لمسؤوليته عنها سيؤدي إلى نتائج مالية جسيمة قد تسبب في إعلان إفلاسه[1].

وقد استحضرت اتفاقية وارسو هذه الوقائع وخطورتها على استمرار عمل مرفق الطيران، وتفادياً لما تقدم أقدمت على تقنين مبدأ المسؤولية المحدودة للناقل بسقف أعلى للتعويض الذي لن يحكم بأكثر منه للمسافر المضرور[2].

كما أن تحديد مسؤولية الناقل سيؤدي إلى تشجيع العديد من الناقلين على مزيد من الاستثمارات وخلق جو من المنافسة بينهما ويدعم أعمال التجارة الدولية على نحو يقيد حركة الاستثمار الوطني.

ويرى بعض الفقه أن استمرار التمسك بمبدأ المسؤولية المحدودة والحد الأعلى للتعويض وتقنينها في اتفاقية وارسو والاتفاقيات اللاحقة وحتى في اتفاقية مونتريال 1999 التي أقرت المبدأ على

---

[1] فلو افترضنا أن الطائرة التي تعرضت لحادث كانت تقل 300 مسافر وغالباً ما تؤدي حوادثها إلى موت المسافرين وطالب ورثتهم بتعويض كامل الضرر المحقق على نحو غير مقيد فأن مبلغ التعويضات الإجمالية قد يصل إلى 150 مليون دولار، يضاف إلى ذلك خسارة قيمة الطائرة بعد تحطمها وهذا يعني أنه لن يكون بمقدور أي شركة تحمل هكذا خسارة جسيمة قد تؤدي إلى انهيار الشركة وإفلاسها.

[2] د. ثروت الأسيوطي، مرجع سابق، ص546، وتطبيقاً لما أوردناه بصدد جسامة الأضرار والتعويض المترتب عليها نتيجة حادث سقوط الطائرة وتأثير ذلك على الوضع المالي للشركة، فقد سقطت احدى الطائرات التابعة لشركة Flash Airlines والتي كانت من نوع بوينغ 737 في البحر الأحمر سنة 2004 وقد غرقت الطائرة مع كافة المسافرين فيها وإزاء حجم التعويضات التي طالب بها ورثة المسافرين وعدم تمكنها من استيعابها وتسديدها أعلنت الشركة إفلاسها بعد الحادث بشهرين، الحادثة مشار إليه لدى محمود عبد الجواد، مرجع سابق ص229 هامش3.

نحو جزئي يعود إلى نفوذ شركات الطيران العملاقة والكارتلات المنظمات الكبيرة المنتظمة فيها كالاتحاد الدولي للنقل الجوي المعروف اختصاراً بـ IATA[1].

خامساً: التسوية الودية للمنازعات: يرى البعض من الفقه أن مبدأ المسؤولية المحدودة للناقل ومعرفة الحد الأقصى لمبلغ التعويض الواجب دفعة من الناقل للمسافر المضرور يجنب الطرفان اللجوء إلى القضاء وتأجيج المنازعات بينهما والتي قد تطول لسنوات، فما دام كل من الناقل والمسافر على دراية بمقدار وحدود التعويض المستحق عند تضرر المسافر فإن بالإمكان تسوية أي منازعة بصدده على نحو ودي ومن خلال الحلول البديلة لتسوية المنازعات خارج إطار القضاء، فعلى سبيل المثال قد يكون بمقدور الناقل، عندما يعرف الحد الأقصى للتعويض الذي عليه دفعه للمسافر المضرور له أن يعرض عليه إجراء تسوية ودية خارج القضاء تجنباً لمزيد من المصاريف. كما يستفاد المسافر المضرور، عند معرفته مسبقاً بمقدار التعويض، من اللجوء لهذه التسويات للحصول على التعويض بالسرعة الممكنة وبعيداً عن إجراءات القضاء التي غالباً ما تستغرق سنوات عديدة فهو يعرف مقدماً حدود مقدار التعويض وأن اللجوء للقضاء سوف لن يؤدي إلى زيادة مقدار التعويض عن السقف الأعلى المقرر في الاتفاقية.

كما يستفاد الناقل من الطابع السري لنظام الحلول البديلة لتسوية المنازعة التي تحفظ خصوصية عمله وتجنبه آثار نشر الحكم القضائي الصادر ضده وإشاعته بين شركات النقل وما يترتب عنه من انعكاس سيء لسمعته بين أوساط الناقلين[2].

سادساً: اعتبار المسؤولية المحدودة مقابل تحريم اتفاقيات الإعفاء من المسؤولية نظراً لأن اتفاقية وارسو 1929 قد أقرت المسؤولية المحدودة للناقل وتحديد سقفاً أعلى للتعويض لا يجوز للمحكمة تجاوزه عند النظر في دعوى التعويض المعروضة أمامها لكي لا ينوء الناقل بعبء تحمل كامل الضرر إذا ما كان يتجاوز الحد المقرر، فإنه ومن قبيل توازن المصالح المتبادلة بين الطرفين قضت ببطلان أي اتفاق يبرمه الناقل مع المسافر لإعفائه من التعويض أو تخفيض مقداره عن الحد الأقصى المقرر في الاتفاقية لتحديد المسؤولية، فما دامت مسؤولية الناقل والتعويض عنها قد تحددت على نحو لا يقبل تجاوزها من حيث المبدأ فلن يكون بوسع الناقل واشتراط إعفائه من

---

[1] د. عبد الحكم محمد عبدالسلام عثمان، مرجع سابق، ص296 و301، وهنالك من انتقد هذا التبرير، بالقول أن هذه الحجة إن كانت تجد لها صدى عند وضع اتفاقية وارسو 1929وفي تلك الحقبة الزمنية التي كانت صناعة الطيران الوليدة النشأة تحتاج إلى دعم ورعاية لاستمرارها فلم يعد من مبرر لتأييدها في الوقت الحاضر لازدهار مرافق النقل وقوة نفوذها وإمكانية صمود شركات النقل جراء الحوادث الجوية عبر تأمين رحلاتها لدى شركات التأمين المختصة التي يتحمل المسافر كلفتها المضافة في تذكرة سفره.

[2] د. فاروق أحمد زاهر، مرجع سابق، ص111-112. د. عبد الفضيل محمد، مرجع سابق، ص169.

المسؤولية، وأي شرط يضعه بهذا الصدد يكون مصيره البطلان[1] فكما أن المسافر لا يستطيع المطالبة بزيادة مبلغ التعويض المحدود فلا يكون، بالمقابل، للناقل من طلب تخفيض أو الإعفاء من المسؤولية وما يترتب عليها من تعويض ما دام كان ذلك ضمن الحد الأقصى التي نصت عليه الاتفاقية في المادة (22) من اتفاقية وارسو.

الفرع الثاني

طبيعة تحديد مسؤولية الناقل الجوي

وإذا كنا قد تناولنا فيما تقدم مفهوم ومبررات المبدأ فعلينا معرفة طبيعة هذا المبدأ وبيان التوصيف القانوني له، وفي سبيل توضيح ذلك فقد طرح بعض الفقه العديد من توصيفات هذا المبدأ وخصائصه التي تساهم في تحديد طبيعته ومنها:

أولاً: تعد قواعد تحديد مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب المسافر من قواعد النظام العام التي لا يجوز من، حيث المبدأ، للناقل الاتفاق على خلافها، وأن يضع في وثيقة النقل ما يفيد تخفيض مسؤوليته عن التعويض بأقل من الحد المقرر بالمدة (22) من الاتفاقية التي تقابل المادة (26) مونتريال 1999 وما دامت هذه القواعد ذات صفة آمره فآن أي شرط يخالفها يعد باطلاً (المادة 23) وارسو[2]، وحماية للمسافر وهو الطرف الضعيف في اتفاق النقل، فمن الممكن الاتفاق على زيادة مبلغ التعويض المترتب عن مسؤولية الناقل عن الحد المقرر في الاتفاقية وهذا ما قررته الجملة الأخيرة من الفقرة الأولى من المادة (22) من اتفاقية وارسو التي نصت على ((ومع ذلك يجوز للراكب، بناء على اتفاق خاص مع الناقل أن يحدد للمسؤولية مبلغاً أكبر)) (أي الاتفاق على تعويض أعلى مما هو مقرر)[3]، واستناداً لما تقدم أعلاه فإن تحديد مقدار التعويض في المسؤولية المحددة لا يعني أن الاتفاقية أرادت تقديره على نحو جزافي بغض النظر عن حجم الضرر بحيث يستحق المسافر المضرور التعويض بمجرد حصول الضرر دون اعتبار لحجم ونوع الضرر، إنما ينبغي للمطالبة بمبلغ التعويض على قدر حجم الضرر.

---

[1] د. عائشة فضيل، مرجع سابق ص51. د. عبد الحكم محمد عبدالسلام عثمان، مرجع سابق ص298. سليمان عمايرة، مرجع سابق، ص184، ومن الحالات التي تخرج عن نطاق محدودية المسؤولية ارتكاب الناقل غشاً أو خطأ يوصف بحكم الغش، وسنعرض للموضوع لاحقاً.

[2] د. طالب حسن موسى، مرجع سابق ص166.

[3] د. سميحة القليوبي، مرجع سابق ص204. د. صفوت بهنساوي، مرجع سابق ص335.

وما دامت القواعد المنظمة لهذا المبدأ من القواعد الآمرة المتعلقة بالنظام العام فهذا يعني عدم تجاوز الحكم بالتعويض الحد الأقصى المقرر في الاتفاقية[1]، ويعني أن للقاضي من تلقاء نفسه ودون طلب من المسافر أن يتمسك بذلك ويحكم على وفق ما قضته القواعد المقررة دون أن يربط حكمه يطلب من المسافر[2].

ثانياً: مدى العلاقة بين مبدأ تحديد المسؤولية وإعفاء الناقل من المسؤولية:

من الواضح أن مبدأ تحديد المسؤولية المقرر في اتفاقية وارسو لا يلزم الناقل بدفع تعويض لجبر كامل الضرر الذي أصاب المسافر نتيجة حادث جوي خارج الحد الأقصى المقرر، فالناقل، إذن، لا يلزم بأداء اكثر من تعويضٍ محدودٍ حتى لو لم يكن كافياً لتغطية كامل الضرر الذي أصاب المسافر، ومن الواضح أن إقرار هذا المبدأ يعد امتيازاً مقرراً لصالح الناقل ودعماً لشركات النقل في الاستمرار بنشاطها الجوي[3]، وفي نفس الوقت منحت الاتفاقية امتيازاً مقابلاً للمسافر تجاه الناقل إذ منعت على الناقل أن يشترط في وثيقة النقل إعفائه من المسؤولية عن الضرر الذي يصيب المسافر أو تخفيف حدودها إلى أقل من الحد المشار إليه في الاتفاقية، ذلك أن الإقرار بمبدأ تحديد المسؤولية يؤدي إلى حرمان الناقل من طلب إعفائه من المسؤولية أو تخفيفها، فتحديد حد أقصى للتعويض الواجب على الناقل دفعه للمسافر المضرور لا يعني إعفاء الناقل من مسؤولية عن الحادث ولا يبرر مطالبته بأسقاط مسؤوليته والتنصل عن أداء التعويض، رغم أن بعض الفقه يرى أنه وفي أحوال نادرة يمكن اعتبار تحديد السقف الأعلى للتعويض إعفاءً جزئياً لمسؤولية الناقل، وقد يمكن تصور ذلك عندما يكون حجم الضرر الذي حاق بالمسافر

---

[1] أصدر القضاء الأمريكي تطبيقاً لذلك حكماً في قضية المسافر Da costa V.C.I Airway قضى بموجبه بضرورة التزام القاضي بحدود المسؤولية المقررة في الاتفاقية حتى لو كان القانون الداخلي لا يجيز تحديد المسؤولية أو تخفيفها عن الحدود المقررة في الاتفاقية وكان الحكم المذكور صدر عن محكمة ولاية فلوريدا في ميامي سنة 1955 الحكم منشور في المجلة الأمريكية، الكندية للطيران والتي يرمز لها اختصاراً بالحروف US C.A.V.R ، كما كانت محكمة النقض المصرية قد أصدرت حكماً بجلسة 1983/1/31 قالت فيه .... أنه وإن كانت المادة 22 من اتفاقية وارسو قد وضعت حداً أقصى لمسؤولية الناقل الجوي عن الأمتعة إلا أن المادة 23 منها قد أجازت ضمناً تشديد مسؤولية الناقل وتقدير حد أعلى للتعويض عن الحد المقرر في الاتفاقية، الحكم صدر في قضية المسافر محمد أبو بكر ضد شركة لوفتهانزا الألمانية مشار إليه لدى د. فاروق أحمد زاهر، مرجع سابق، ص119-120 هامش2.

[2] د. هاني دويدار، مرجع سابق ص331. د. فاروق أحمد زاهر، مرجع سابق ص119.

[3] د. فاروق زاهر، مرجع سابق، ص122

أكثر من الحد المقدور للتعويض عنه: ففي هذه الحالة يفسر عدم إلزام الناقل بتعويض أكثر من القدر المحدد على أنه إعفاءً جزئياً بما زاد عن تعويض عن ذلك وهو أمر مقرر لصالحه[1].

بينما يخالف بعض آخر من الفقه هذا الرأي إذ يعتبر تحديد المسؤولية بمثابة إعفاء جزئي للمسؤولية ويدلل عن رأيه بالقول أن الإعفاء يعني عدم المسؤولية أما التحديد فهو يعني وجودها، ولاعتبارات معينة، كالتي مررنا على بعضها، تم تحديد مقدار التعويض الذي يتحمله الناقل[2].

ومن وجهة نظرنا نرى أن الرأي الأول أقرب للواقع من الرأي الثاني، فتحديد المسؤولية وتحديد مقدار التعويض عنها يعني حرمان المسافر من المطالبة بتجاوزه وعدم جواز تمسكه بذلك تجاه الناقل. ونظراً لأن قواعد الاتفاقية سعت لإيجاد نوع من توازن المصالح بين طرفي عقد النقل، فأن عدم السماح للمسافر بمطالبة الناقل بما يزيد عن الحد الأقصى للتعويض لا يعني نفي مسؤولية الناقل (أي عدم مسؤوليته)، فالإعفاء من المسؤولية يعني ثبوتها ابتداءً لكن لاعتبارات معينة يعفى المسؤول من الالتزام بآثارها (التعويض) أو التخفيف عنه أما نفي المسؤولية فنرى أنها تعني عدم ثبوت المسؤولية تجاهه وإنكارها ابتداءً.

ثالثاً: تقرير مسؤولية الناقل والتعويض المحدد عنها لا يعد تقديراً جزافاً: يمكننا القول أن تحديد مقدار التعويض في المسؤولية المحددة لا يعني أن اتفاقية وارسو أقرت تقديره على نحو جزافي بحيث يكون للمضرور المطالبة بالتعويض جبراً للضرر الفعلي الذي حاق به وعلى أن لا يتجاوز الحد الأقصى للتعويض المقرر في الاتفاقية[3] وأن المحكمة ستحكم للمسافر بتعويضه وفق الحد الأقصى بغض النظر عن حجم الضرر، فتحديد الحد الأقصى لما ينبغي على الناقل دفعه للمضرور عند تحقق مسؤوليته ليس إلا تطبيقاً لما قدرته المادة (22) من اتفاقية وارسو، ويعني ذلك أنه كان حجم الضرر أقل من الحد الأعلى للتعويض، فلا يكون للمسافر المضرور المطالبة بأكثر من التعويض عن الضرر الفعلي الذي أصابه فهو لا يستحق تعويضاً أكثر من الضرر الذي استطاع إثباته وعلى ضوء ذلك تحكم المحكمة له مع مراعاة التقيد بالحد الأقصى للتعويض المقرر في الاتفاقية إما إذا كانت قيمة الضرر أكثر من السقف الأعلى المقرر، فأن المضرور لا

---

[1] د. طالب حسن موسى، مرجع سابق، ص9-12.

[2] د. فاروق أحمد زاهر، مرجع سابق، ص121-122

[3] د. عبد الحكم محمد عبدالسلام عثمان، مرجع سابق، ص162.

يستحق التعويض بأكثر من الحد الأقصى المقرر، ويفترض أن يكون الضرر معادلاً له وليس له المطالبة بتعويض يزيد عن قيمة الضرر الفعلي أو الحد الأقصى للتعويض المقرر في الاتفاقية[1].

وبناء على ما تقدم بيانه يمكننا القول بأن تقرير الحد الأقصى للتعويض لا ينبغي تفسيره على أنه ميزة مطلقة للمسافر يكون له المطالبة به بغض النظر عن قيمة الضرر الحقيقي الذي أصابه. وبنفس الوقت لا يفرض التحديد المذكور التزاماً على محكمة الموضوع بأن تحكم للمدعى عليه وفقاً للحد المذكور، فإذا كانت قيمة الضرر أقل من الحد الأقصى للتعويض فإن المحكمة لن تحكم إلا وفق قيمة الضرر الحقيقي الحاصل ذلك أن المتفق عليه في الفقه والتشريع المدني أن التعويض يدور مع الضرر وجوداً وعدماً وأن التعويض لا يكون إلا بقدر الضرر وجبراً له ولا ينبغي أن يتحول إلى وسيلة لإثراء المسافر المضرور على حساب الناقل المسؤول[2].

المطلب الثالث

المسؤولية المحدودة للناقل الجوي في الاتفاقيات الدولية

أولت اتفاقية وارسو والبروتوكولات الملحقة بها الاهتمام بتحديد مسؤولية الناقل الجوي والحد الأقصى للتعويض المستحق للمسافر المضرور، كما واكبت اتفاقية مونتريال مسيرة التطور الحاصل بهذا الصدد ولأهمية الإحاطة بما تقدم فسنقسم هذا المطلب إلى فرعين نخصص الفرع الأول للمسؤولية المحدودة للناقل الجوي في اتفاقية وارسو والبروتوكولات الملحقة بها وسنعرض في الفرع الثاني إلى تحديد المسؤولية وقواعد التعويض المقررة في اتفاقية 1999.

---

[1] Bjorn Siever, Air Passenger Rights in the European Community, Master thesis, Master of European affairs programme Law, University of Lund, Spring 2006, p36-37.

[2] د. محمد فريد العريني، مرجع سابق ص258. د. حمد الله محمد حمد الله، مرجع سابق، ص67-68. د. هاني دويدار، مرجع سابق ص311. د. طالب حسن موسى، مرجع سابق ص168.

الفرع الأول

المسؤولية المحدودة للناقل الجوي في اتفاقية وارسو والبرتوكولات الملحقة بها

تناولت اتفاقية وارسو 1929 مسألة تحديد المسؤولية والتعويض كما أضافت البروتوكولات الملحقة مزيد من التطور بصدد القواعد العامة للتعويض. وسنعرض لما تقدم ابتداءً من اتفاقية وارسو ثم نعرض تطور الموضوع في البروتوكولات الملحقة بها والمبتدئة من بروتوكول لاهاي والبرتوكولات التالية لها وسنخصص لكل منها مقصداً خاصاً:

المقصد الأول: المسؤولية المحدودة للناقل الجوي والحد الأقصى للتعويض في اتفاقية وارسو 1929

أولت اتفاقية وارسو أهمية خاصة لتطوير مبدأ المسؤولية المحدودة والحدود القصوى للتعويض المترتب عليها.

ومما دفع واضعوا الاتفاقية على إيلاءها هذه الأهمية المحافظة على التوازن بين كل من مصالح المسافرين والناقلين[1]، والعمل على تشجيع وتطوير حركة النقل الجوي وجذب المزيد من فرص الاستثمار بهذا القطاع الحديث، في حينه، مع عدم تجاهل المخاطر الجسيمة الناتجة عن حوادث الطيران في تلك الحقبة الزمنية[2].

---

[1] د. حسن كيره، مرجع سابق، ص400. د. فايز نعيم رضوان، مرجع سابق، ص200.

[2] يرى بعض الفقه أن مبدأ تحديد المسؤولية لم يكن مما استحدثته اتفاقية 1929، و أن بعض التشريعات الوطنية قد أقرته وعملت بموجبه إضافة لاتفاقيات سابقة عن وارسو مثل قانون الملاحة الفرنسي والألماني واتفاقية بروكسل 1924 الخاصة بأعمال النقل البحري وفي بريطانيا كان للناقل الحرية في تحديد حدود مسؤوليته عند التعاقد بمقدار معين من المبالغ النقدية وأن يشترط أعفائه منها، د. حسن كيره، مرجع سابق، ص401. د. محمود عبد الجواد، مرجع سابق، ص296. د. ثروت الأسيوطي، مرجع سابق، ص546. د. عبدالمجيد خلف منصور العنزي، اساس مسؤولية الناقل الجوي وحالاتها، بحث مقدم للمؤتمر العشرين في كلية الحقوق، جامعة الإمارات العربية تحت عنوان الطيران المدني في ظل التشريعات المدنية والاتفاقيات الدولية بتاريخ 23-2012/4/25، منشور في العدد الثاني من مجلة الكلية، 2012.، ص20.

وبناء على ذلك حرص واضعوا الاتفاقية على وضع الحدود القانونية لمسؤولية الناقل وما يستتبعه من تنظيم قواعد الحد الأقصى للتعويض في العديد من النصوص القانونية، فقد نصت المادة (22) من الاتفاقية على الحد الأقصى للتعويض عن الأضرار التي تلحق شخص المسافر أثناء نقله، وحددت الفقرة الأولى منها الحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم به الناقل تجاه المسافر المضرور، بمبلغ 125 ألف `Franc Poincare فرنك بوانكاريه (فرنك ذهبي) والذي يساوي بما يعادل قيمة الفرنك الفرنسي من الذهب الذي يشتمل على 65,5 ملجرام من الذهب عيار 900 من (الألف)[1]. ولا يعني تحديد التعويض بالفرنك، التزام المحاكم في الدول الأخرى الحكم بالتعويض به، بل يعد بمثابة وحدة نقدية حسابية قياسية، يمكن لمحكمة الموضوع تحويلها إلى ما يعادل العملة الوطنية في محكمة البلد المعني عند الحكم بالموضوع[2] تلافيا لتضرر المسافر المضرور بسبب اختلاف قيمة التعويض المستحق لهم مع اختلاف البلدان وتجنباً لاحتمالات انخفاض قيمة العملات وتغير أسعارها[3].

ونرى أن بإمكان محكمة الموضوع وفي سبيل تحويل ما يعادل مبلغ التعويض بالفرنك الفرنسي إلى أي من العملات الأخرى الاستعانة بالخبراء من رجال المال والصيرفة..... وقد يكون ممكناً الركون إلى ما يعادل ذلك في العملة الفرنسية والعملة الأخرى المراد التحويل إليها من خلال تقديم ما يساويه الفرنك بالنسبة للذهب وما يعادل ذلك للعملة المحول إليها.

وعلى محكمة الموضوع مراعاة محدودية مسؤولية الناقل وتطبيق القواعد الخاصة بالحد الأعلى للتعويض عند الحكم بالتعويض للمسافر المضرور جبراً للضرر فإذا كانت قيمته أقل من الحدود القصوى للتعويض فلا يصار للحكم إلا بتعويض يعادل الضرر دون التمسك بالحدود القصوى فالتعويض يجب أن يكون متناسباً مع قيمة الضرر[4].

---

[1] كما نصت من المادة 22 على الحدود القصوى للتعويض للامتعة المسجلة والبضائع بمبلغ 25 فرنك كحد أقصى.

[2] د. عاطف الفقي، مرجع سابق، ص180، لكل كيلو غرام بينما تحدد مسؤولية الناقل التعويض الذي عليه دفعه للمسافر عن فقدان وتلف الأمتعة غير المسجلة بحد أعلى لا يزيد مقداره عن 5000 فرنك لكل مسافر.

[3] د. أحمد بن إبراهيم الشيخ، مرجع سابق، ص500.

[4] د. محمود مختار بريري و د. عمر فؤاد، مرجع سابق، ص245.

ويلاحظ من المادة 22 وارسو أن تحديد مسؤولية الناقل تعد من قواعد النظام العام، فلا يجوز الناقل اشتراط تحديد مسؤوليته بأقل مما هو مقرر في الاتفاقية واي شرط بذلك يكون مصيره البطلان، وعلى العكس من ذلك يكون من الجائز الاتفاق على تشديد مسؤولية الناقل وقواعد التعويض لأكثر من مبلغ التعويض المقرر[1].

وعلى محكمة الموضوع التقيد بمبدأ المسؤولية المحدودة للناقل فلا يكون لها تجاوز الحد الأقصى لمقدار التعويض الوارد في الاتفاقية اللهم إلا إذا كان هنالك اتفاق خاص مع الناقل، أو كان الناقل قد ارتكب خطأ جسيماً أو غشاً، [المادة 1/22 و 5/22 من الاتفاقية].

ولا ينبغي فهم مبدأ تجديد المسؤولية والسقف الأعلى للتعويض المترتب عنها الذي أقرته الاتفاقية بوصفه تعويضاً جزافاً قد يستحقه المسافر دون النظر إلى حجم الضرر الحقيقي الذي انتابه المضرور[2] وإنما يجب النظر إليه على أنه تحديد قانوني للسقف القانوني للتعويض الذي يمكن للمضرور المطالبة به، ولا يجوز له تجاوزه على نحو قد يحرفه عن الغرض الرئيسي له وهو جبر الضرر ويسبب إثراء المسافر بلا سبب على حساب الناقل[3].

وتطبيقاً لذلك فعلى محكمة الموضوع أن تحقق عما أصاب المسافر من ضرر حقيقي وأن تحكم له بالتعويض المناسب على ضوء حجم الضرر على أن لا يتجاوز السقف الأعلى المقرر له، وأما إذا وجدت المحكمة أن الضرر الذي حاق بالمسافر أقل من الحد الأقصى فعلى المحكمة أن تتقيد بالضرر الفعلي الذي أصاب بالمسافر وأن تحكم له بالتعويض المناسب بما يقابل ذلك الضرر دون التمسك بالحدود الأقصى للتعويض الوارد في الاتفاقية، ذلك أن اشتراط التمسك

---

[1] د. صفوت بهنساوي، مرجع سابق، ص335. د. طالب حسن موسى، مرجع سابق، ص166. د. هاني دويدار، مرجع سابق، ص331.

[2] ECC- Net Air Passenger Rights Repot2015, Do Consumer get the compensation they are entitled to and at what cost? p50, Retrieved From: https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/ecc-net_air_passenger_rights_report_2015.pdf

[3] د. حمد الله محمد حمد الله، مرجع سابق، ص67. د. عبد الفضيل أحمد، مرجع سابق، ص324.

بالمطالبة بالحدود القصوى للتعويض يقترن بقيمة الضرر الذي يجب أن يكون مساوياً له ولا أكثر من ذلك[1].

المقصد الثاني: المسؤولية المحدودة للناقل الجوي والحد الأقصى للتعويض في بروتوكول لاهاي 1955

إزاء مرور سنوات طويلة على صدور اتفاقية وارسو 1929 وما كانت قد تضمنته بصدد إقرار مبدأ تحديد مسؤولية الناقل الجوي والحد الأقصى بمبلغ التعويض المترتب عليها ونظراً لأن مبلغ التعويض المحدد قد أصبح لا يتناسب مع حجم الضرر وارتفاع مستويات الأسعار وغلاء المعيشة والمظاهر الحياتية الأخرى والتضخم وقيمة العملة وما يعادلها من الذهب، إضافة إلى مؤشر الحوادث الجوية الذي بدأ يؤشر انخفاضاً طردياً مع تقدم صناعة الطيران والتقنيات الفنية المبتكرة التي أضيف على الطائرة لتضفي عليها مزيداً من الأمن والسلامة إضافة للأرباح المتزايدة التي بدأت شركات النقل تجنبها[2].

لذلك كله دعت الدول الموقعة على اتفاقية وارسو لإعادة النظر بحدود المسؤولية المقررة فيها والحد الأقصى من التعويض على نحو يواكب مسيرة التطور العصري والمبررات أعلاه.

وبعد مناقشات استمرت أسابيع إتفقوا على تعديل بنود اتفاقية وارسو المتعلقة بالحد الأعلى للمسؤولية والتعويض وتوج ذلك بإصدار البروتوكول الملحق الذي سمي ببروتوكول لاهاي الذي صدر في 1955/9/28 وتم بموجبه إلغاء المادة 22 من اتفاقية وارسو واستبدالها بمادة جديدة برقم (22) أيضاً التي نصت على فقرات عديدة ومنها تعديل حدود المسؤولية وزيادة مبلغ

---

[1] د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص315. د. هشام فضلي، مرجع سابق، ص76. د. هاني دويدار، مرجع سابق، ص318، ويرى د. طالب حسن موسى أن إقرار حد أقصى للتعويض قد يؤثر نفسياً على القاضي عند الحكم فيتولد لديه انطباع بأن المدعي يستحق ذلك التعويض المحدد، إلا أن على القاضي ان لا يلتفت لذلك وأن يحكم بالتعويض على ضوء الحجم الحقيقي للأضرار التي أصابت المسافر، مرجع سابق، ص168.

[2] د. حسن كيره، مرجع سابق، ص42. د. عائشة فضيل، مرجع سابق، ص54. د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص258. سماح محمودي، مرجع سابق، ص27.

التعويض، المقرر سابقاً، عن الأضرار التي تصيب المسافر شخصياً إلى الضعف أي زيادة الحد الأقصى للتعويض إلى مبلغ 25000 فرنك فرنسي[1]، مع بقاء مبدأ المسؤولية المحددة للناقل نافذاً لماله من ضمانة لمصالح الناقل والمسافر، فالناقل يعرف مسبقاً حدود السقف الأعلى لمسؤوليته ومقدار التعويض الذي عليه دفعه للمسافر المضرور جراء الحادث، وبذلك يكون في منأى عن تطبيق قواعد المسؤولية غير المحدودة للناقل وعما تقدره محكمة الموضوع من تعويض، لربما يكون مغالى به، وفق سلطتها التقديرية[2].

ونرى من الجانب الآخر فإن معرفة الناقل بالحد الأعلى للتعويض سيتيح له فرصة ترتيب أنشطته التي يمارسها وتطويرها من حيث المسائل المالية والمهنية، أو من حيث العلاقة مع شركات التأمين.

المقصد الثالث: المسؤولية المحدودة للناقل الجوي مسؤولية الناقل في بروتوكول مونتريال 1966

رغم أن مضاعفة الحد المقرر لتعويض المسافر من 125000 وجعله 250000 فرنك بوانكاريه كان بناء على إلحاح الولايات المتحدة الأمريكية، إلا أنها كانت لا تزال غير مقتنعة بهذه الحدود، ولوحت بالتهديد بالانسحاب من اتفاقية وارسو وتعديلاتها وضربت تاريخ 1965/1/15 موعداً لتنفيذ ذلك ما لم يعاد النظر بحدود المسؤولية[3].

---

[1] كانت مسودة البرتوكول الذي أعدته اللجنة الفنية المختصة تقضي برفع الحد الأعلى للمسؤولية بنسبة 60% من المبلغ المنصوص عليه من اتفاقية وارسو ليصبح 200000 فرنك فرنسي، ولاعتراض المندوب الأمريكي في المؤتمر ورفضه التعديل بسبب ضآلة المبلغ وإصراره على رفع مقدار التعويض تم التوصل إلى حل توفيقي يقضي بزيادته إلى الضعف ليكون 250000 فرنك فرنسي وعلى أن يشمل المبلغ المذكور المصاريف القضائية وأجور المحاماة ... د. فاروق أحمد زاهر، مرجع سابق، ص128.

[2] يلاحظ أن القضاء الأمريكي قد أصدر بعض الأحكام فيما يخص مسؤولية الناقل الجوي وحكم للمسافرين بتعويضات مغالى بها جداً، فعلى سبيل المثال قضى بحكم صادر عام 1961 بتعويض مقداره 329,916 ألف دولار وفي حكم آخر صدر عنه سنة 1964 كان مبلغ التعويض 924,396 الف دولار، الأحكام مشار إليها لدى د. عائشة فضيل، مرجع سابق، ص54، ووصل مبلغ التعويض المحكوم به لصالح عائلة أحد الضحايا ضد شركة الطيران الأمريكية نتيجة تحطم الطائرة في روسيا سنة 1994 إلى 25.200 مليون دولار.... وهكذا في قرارات أخرى، للتفاصيل د. محمد ذياب موسى، مرجع سابق، ص181.

[3] Prof Dr. I.H.Ph. Diederiks-Verschoor, Op. cit. p105.

وخشية انسحاب أمريكا الفعلي من الاتفاقيات بادر الاتحاد الدولي للنقل الجوي بالعمل على إبرام اتفاقية مع هيئة الطيران الأمريكية وعدد من شركات الطيران الأمريكية والأجنبية بهدف إبلاغ التعويض إلى حد مناسب ونزولاً عند رغبة أمريكا تم إبلاغ حدود مسؤولية الناقل ووضع حد أقصى للتعويض يقدر بمبلغ إجمالي 75000 $ لكل مسافر مضرور على أن يكون شاملاً المصاريف القضائية وأتعاب المحاماة أو بحدود 58000 $ صافي دون المصاريف والأتعاب.

وتم الإعلان عن هذه الاتفاقية في 1966/5/15 في مدينة مونتريال الكندية وصادقت عليها أمريكا وعدد كبير من الدول الموقعة على اتفاقية وارسو وبحدود 124 دولة إضافة لعدد كبير من الشركات العاملة في مجال النقل الجوي الداخلي[1] التي وقعت عليها على مضض لعدم وجود خياراً آخراً لتلافي العناد والإصرار الأمريكي.

وقم تم الاتفاق على تطبيق بنود الاتفاقية الخاصة بحدود المسؤولية والتعويض عن حوادث النقل الجوي التي تقع محطة الإقلاع أو جهة الوصول أو مجرد التوقف المؤقت من أو إلى أو على الأراضي الأمريكية بغض النظر عن جنسية الشركة الناقلة، فلو كان المسافر قادماً من لندن إلى نيويورك ثم استقل طائرة نقل داخلية لمواصلة رحلته الثانية، فأن للمسافر المضرور التمسك بتطبيق اتفاقية مونتريال 1966 حتى لو كانت الرحلة الثانية رحلة داخلية[2].

المقصد الرابع: المسؤولية المحدودة والحد الأقصى للتعويض في اتفاقية جواتيمالا سيتي 1971

إزاء الضغط الأمريكي في اتفاقية مونتريال 1966 وما تمخض عنها من نتائج سلبية، وظهور أوضاعاً غير عادلة بحيث ظهر التمييز بين حقوق المسافرين المضرورين بمقدار التعويض فيما لو كان قد سافر من أو إلى أو توقف مؤقتاً في أمريكا وقد أدى ذلك لخلق وضع شاذ بحيث أصبحت قيمة الإنسان تتقاذفها الأنظمة القانونية التي تقرر دعوى المسؤولية والتعويض وعما إذا كان ذلك يتم وفق اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955 أو بروتوكول 1966.

---

[1] د. فاروق أحمد زاهر، مرجع سابق، ص130. د. فايز نعيم رضوان، مرجع سابق، ص204.

[2] د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص260. د. عاطف الفقي، مرجع سابق، ص183.
Alexa West, Op. cit. p87.

فقد أدت الدوافع المتقدمة إلى البحث في معالجة هذه الأوضاع الشاذة وضرورة تظافر الجهود الدولية لإجراء مراجعة شاملة لاتفاقية وارسو والبروتوكولات الملحقة والمعدلة لها[1]، بحيث تأخذ بنظر الاعتبار التطور الواسع الذي لحق هذا النوع من النقل، ومراعات التقدم الحاصل في صناعة الطائرات من الناحية التقنية والأمنية والنواحي الاستثمارية وانعكاس ذلك على الحوادث والتعويضات التي ألقت بظلالها على بعض الشركات الصغيرة، وقد تزايدت أصوات الدول الموقعة على الاتفاقية على القيام بهذه المراجعة الشاملة وتمخض عن ذلك إصدار بروتوكول جديد بتاريخ 1971/3/8 سمي ببروتوكول جواتيمالا الذي رفع بموجبه مقدار التعويض إلى 1500000 فرنك فرنسي بوانكاريه قياساً على السعر المقرر للذهب في ذلك الوقت والذي تعادل قيمته 100000[2] دولار، كما أشار البروتوكول بعدم جواز تجاوز الحد الأقصى للتعويض، كما تضمنت المادة (15) في البروتوكول جواز النظر في زيادة دورية بعد انقضاء عشر سنوات على دخول البروتوكول حيز التنفيذ وعلى أن يحظى ذلك بموافقة ثلثي الدول التي وقعت عليه وبذلك استطاع البرتوكول الحد من رغبات الولايات المتحدة الأمريكية والتخلص من مزاجها المتقلب بصدد المطالبات المستمرة بزيادة مبالغ التعويض حيثما شاءت.

ونظراً لعدم اكتمال النصاب المطلوب تحققه لنفاذ هذه الاتفاقية، فأنها لم تدخل حيز التنفيذ[3].

المقصد الخامس: الحد الأقصى للتعويض في بروتوكولات مونتريال 1975 الأربعة[4]

أثارت مسائل احتساب مبلغ التعويض على وفق ما يعادل تحول الفرنك الفرنسي الذهبي إلى العملات الوطنية العديد من الخلافات وهذا ما دفع المشرعون الدوليون للبحث عن قواعد بديلة لذلك، وهكذا استبدل المشرع الدولي بموجب البروتوكولات مونتريال الثلاثة الموقعة في 1975

---

[1] د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص261. د. أحمد بن إبراهيم الشيخ، مرجع سابق، ص38. د. ناجي عبد المؤمن، مرجع سابق، ص231.

[2] د. أحمد بن إبراهيم الشيخ، مرجع سابق، ص503 هامش رقم 1.

[3] راجع ما سبق بيانه ص93 من الرسالة.

[4] يلاحظ أن بروتوكول مونتريال الرابع لعام 1975 لم يتطرق إلى تعديل قيمة وحدات السحب الخاصة. ولم يتطرق إلى الحدود القصوى للتعويض الخاصة بنقل المسافر ولكنه عدل في بعض قواعد وتوصيف المسؤولية عن البضائع.

بالفرنكات الذهبية التي كانت اتفاقية وارسو والبروتوكولات الثلاثة الملحقة بها الموقعة في مونتريال 1975 بوحدة حقوق السحب الخاصة SDRs لتكون معياراً يستند إليه لحساب قيمة التعويض بدلاً من الفرنك الفرنسي الذهبي نظراً لما لها من نتائج سلبية قد تنعكس على حقوق المسافر المضرور جراء تغيير سعر الذهب في الأسواق العالمية والمحلية، ولذلك تم التخلي والاستغناء عن مبدأ الاستناد والقياس بالذهب كمعيار لحساب التعويض واستبدلتها بمبدأ حقوق السحب الخاصة، ويعد هذا التحول من قاعدة الذهب إلى قاعدة حقوق السحب الخاصة تطوراً مهماً في مجال مقدار التعويض وآلية احتسابه.

وتعد وحدة حقوق السحب الخاصة بمثابة وحدة قياس (معيار) ابتكرها صندوق النقد الدولي IMF في عام 1974 لإحلالها محل قاعدة الذهب، ولو بشكل نسبي وتم تقويمها ابتداءً على وفق ما يعرف بسلة العملات أي على أساس مجموعة من العملات الدولية المشهورة عالمياً والمعمول بها بغالبية دول العالم لستة عشر دولة من الدول المنظمة لصندوق النقد الدولي. بشرط مساهمة كل منها بنسبة لا تقل عن 1% في أعمال التجارة الدولية[1].

وكانت هذه العملات تضم الدولار الأمريكي الذي أدخل في تحديد الحقوق بنسبة 33% والجنيه الإسترليني (البريطاني) بنسبة 2% والمارك الألماني بنسبة 12,5% والفرنك الفرنسي بنسبة 3,5% والين الياباني بنسبة 7% والدولار الكندي بنسبة 9% إضافة لعملات بعض الدول الأخرى وبنسب متفاوتة وحسب متانة اقتصادها وقوة عملتها.

ثم اختزل هذا العدد ليصبح الأساس في تحديد حقوق السحب الخاصة يعتمد على مجموعة العملات الوطنية لخمس من دول العالم الأكثر شهرة، وذات الإمكانية الاقتصادية المتميزة وهي الدولار الأمريكي والين الياباني والمارك الألماني والجنية الإسترليني والفرنك الفرنسي[2].

---

[1] د. هاني دويدار، مرجع سابق، ص425. د. عاطف الفقي، مرجع سابق، ص186.
Prof I.H.Ph. Diederiks- Verschoorm Op. cit. p109-110.

[2] وكان ذلك قبل توحيد العملة لدى دول الاتحاد الأوربي وإصدار العملة الجديدة بالاتحاد (اليورو Euro)، د. هاني دويدار، مرجع سابق، ص425-426.
David Hodgkinson and Rebecca Johnston, Op. cit. p145.

وتم بموجب هذا البروتوكول المذكور الاتفاق على إبلاغ الحد الأعلى للتعويض إلى 100000 وحدة حسابية من حقوق السحب الخاصة SDR والتي كانت تعادل 100000 دولار أمريكي أبان سريان أحكام الاتفاقية ونفاذها في 1998/6/14.

ومن مجموع هذه السلة المجتمعة من العملات يتم تحديد الحد الأقصى للتعويض في اتفاقية وارسو وعلى وفق عمليات إحصائية وإجراءات فنية وحسابية يتم اتباعها لتحويل وحدات حقوق السحب المقابلة لمبلغ التعويض الذي يستحقه المسافر.

وقد عرّف قانون الطيران المدني البحريني حقوق السحب الخاصة في المادة (1) منه بأنها ((قيمة لعملة يقوم باحتساب صندوق النقد الدولي لغرض استخدامها متى ما اقتضى الأمر الإشارة إلى عملة في إطار المعاملات الدولية، ويتم هذا الاحتساب بالدولار الأمريكي على أساس الأسعار السائدة في السوق لسلة مختارة من العملات وهي الدولار الأمريكي واليورو والين الياباني والجنيه الاسترليني، وتتم مراجعة وإعادة ضبط قيمة حقوق السحب الخاصة كل خمس سنوات)).

ويقتصر سريان القواعد الخاصة باحتساب التعويض وفق وحدة السحب الخاصة على الدول المنظمة لصندوق النقد الدولي، أما بالنسبة لبقية الدول فقد استمرت عملية احتساب التعويض إلى العملة الوطنية لبلد المحكمة التي تنظر النزاع[1] والذي تتحدد قيمته بالقياس إلى معيار الذهب الذي يساويه (65) مليغرام من الذهب عيار 900.

ويثار التساؤل عن كيفية التوصل إلى معرفة سعر الذهب وعما إذا كان يتم وفق السعر الرسمي المقرر في التشريع الوطني الذي قد يفضي احتسابه إلى الإضرار بالمسافر المراد الحكم له بالتعويض نظراً لما للأجهزة الحكومية من سلطة تحكمية في تحديد السعر أو وفق السعر الذي تحدده الأسواق الكبيرة (البورصات الدولية) أي وفق قواعد العرض والطلب في السوق الحرة.

ونعتقد أن اللجوء للمعيار الثاني قد يحقق بعض الفوائد في احتساب التعويض للمسافر المضرور لأن أسعار الذهب غالباً ما تكون أعلى في السوق الحرة من أسعاره في السوق الرسمية[2] ونتفق،

[1] د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص262.

[2] د. أحمد بن إبراهيم الشيخ، مرجع سابق، ص504–505.

مع رأي بعض الفقه، في أن دور الفرنك بوانكاريه (الفرنك الفرنسي الذهبي) بموجب اتفاقية وارسو يقتصر على كونه وحدة قياس للحد الأقصى للتعويض، ولا يمكن النظر إليه بوصفه عملة للوفاء بالتعويض المستحق للمسافر المضرور[1].

وإذا كان ما تقدم قوله يستقيم مع الجوانب النظرية وما كان معمول به سابقاً، فقد يكون متعذر في يومنا اللجوء إليه لاصطدام ذلك بالتشريعات (المالية الوطنية) لانتهاء سريان أحكام قاعدة الذهب التي كانت تعني أن قيمة العملات الوطنية تتحدد بما لدى الدولة المعنية من ذهب الذي يعد حجمه غطاءً في تحديد قيمة العملة الوطنية التي تصدرها الدولة، ونظراً لتخلي الدول عن العمل في هذه القاعدة منذ صدور اتفاقية برتيون وودز عام 1974 فلم يعد ممكناً ارتباط العملات الوطنية بالمعيار الذهبي لها، وبناء على ذلك فسيكون التعويض على وفق قواعد وارسو قبل تعديل أحكامها بحدود 8300 وحدة حقوق سحب خاصة[2].

وإذا كان الموضوع يتعلق بتطبيق الاتفاقية بعد تعديلها في اتفاق مونتريال الثاني (بروتوكول لاهاي 1955) فأن الحد الأقصى لتعويض المسافر المضرور سيتحدد بما يعادل 16600 وحدة حقوق سحب خاصة[3].

أما إذا كانت مسائل احتساب التعويض تتم وفق اتفاقية وارسو بعد تعديلها بموجب بروتوكول جواتيمالا 1971 فأن الحد الأقصى لمبلغ التعويض المستحق للمسافر ووفقاً لبروتوكول مونتريال 1975 الثالث بواقع 100000 وحدة حقوق سحب خاصة[4] ولكن ذلك يسري بحق الدول الموقعة على الاتفاقيات والملاحق الخاصة لها.

وتتبع القواعد الحسابية والإحصائية في احتساب ما يستحقه المسافر المضرور من تعويض على وفق العملة الوطنية والذي سنحاول إلقاء الضوء عليه لاحقاً.

---

[1] د. هاني دويدار، مرجع سابق، ص427.

[2] المادة (2) من بروتوكول مونتريال الإضافي رقم (1) والموقع في 1975/9/25.

[3] المادة (2) من بروتوكول مونتريال الإضافي رقم (2) والموقع في 1975/9/25.

[4] المادة (2) من بروتوكول مونتريال الإضافي رقم (3) والموقع في 1975/9/25 لاحظ ذلك لدى د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص262–264. د. هشام فضلي، مرجع سابق، ص64 . د. عاطف الفقي، مرجع سابق، ص186.

ومن الجدير ذكره أن صندوق النقد الدولي يتولى مهمة تحديد قيمة وحدة حقوق السحب الخاصة يومياً على وفق تحويل كمية العملات المشتركة (سلة العملات) إلى ما يعادلها بالدولار الأمريكي على وفق الأسعار السائدة في الأسواق المالية في لندن (البورصة) ثم تجمع العملات وتعادل بالدولار وبذلك يتم الوصول إلى قيمة الوحدة الواحدة من حقوق السحب الخاصة مقومة بالدولار[1].

الفرع الثاني

الحد الأقصى للتعويض في اتفاقية مونتريال 1999

تمثل اتفاقية مونتريال 1999 قمة التطور الذي توصل إليه المشرعون الدوليون بصدد القواعد المتعلقة بالنقل الجوي، فقد لامس التطور المذكور العديد من المسائل الخاصة بقواعد وأحكام مسؤولية الناقل الجوي التي كانت اتفاقية وارسو وتعديلاتها قد تناولتها[2].

وقد اكتسبت الاتفاقية أهمية متميزة عن قريناتها كونها راعت مصالح المسافر وهو الطرف الضعيف في عقد النقل وحدت من امتيازات الناقل[3]، ولذلك وفي سبيل التخفيف عن كاهل المضرور استحدثت الاتفاقية فكرة إلزام الناقل بدفع تعويض مؤقت (مدفوعات مسبقة على الحساب) للمسافر المضرور لكي تعينه أو عائلته على تخفيف أعباء الحياة المعيشية والعلاج وتخفيف الظروف الحياتية الأخرى[4] سيما وأن إجراءات الدعوى واستحصال التعويض قد تأخذ وقتاً طويلاً.

وبالمقابل يمكن القول أن الاتفاقية قد راعت مصلحة الناقل أيضاً بأقرارها مبدأ تحديد المسؤولية ووضع سقف أعلى للتعويض الذي يلتزم دفعه للمضرور، ومما لا شك فيه أن ذلك سيتيح للناقل معرفة نطاق مسؤوليته عند احتمال وقوع حادث وما يتوجب عليه دفعه كتعويض وانعكاس ذلك على ترتيب أولوياته الإدارية والحسابية والتأمينية.

---

[1] د. شفيق أنور فضل، مرجع سابق، ص311.

[2] سماح محمودي، مرجع سابق، ص271.

[3] Alexa west. Op. cit. p89.

[4] Prof Dr. I.H.Ph. Diederiks-Verschoor, Op. cit. p115.

ولما كانت الاتفاقية المذكورة هي الاتفاقية النافذة في الوقت الحاضر والمتبعة فيما يتعلق بمسؤولية الناقل الجوي بشكل عام ولما كنا بصدد الكلام عن تحديد مسؤولية الناقل الجوي والحد الأقصى للتعويض، المبين بالاتفاقية، فأننا سنقصر الكلام عن ملامح التطور الذي جاءت به الاتفاقية بصدد القواعد التي تحكم مبدأ تحديد مسؤولية الناقل والسقف الأعلى للتعويض الذي يستحقه المسافر المضرور وتقنين بعض القواعد التكميلية والمسائل المتعلقة بالموضوع.

فمن الملاحظ من نصوص الاتفاقية أنها قد أقرت في المواد من 21-26 وما بعدها بعض المبادئ القانونية التي لم تكن الاتفاقيات السابقة قد تناولتها على نحو صريح، وفي مقدمتها تنظيم حدود مسؤولية الناقل التبعي والفرعي، فقد تطرقت الاتفاقية في المادة (43) إلى أحقية الناقل الفعلي الذي يمارس أعماله على النحو المطلوب الاستفادة من حدود المسؤولية والحد الأقصى من التعويض وبحيث لا تزيد مبالغ التعويض المترتبة عليهم عن الحد الأقصى لمقدار التعويض الذي يترتب على الناقل الأصلي (م 44)[1].

كما اعتبرت الاتفاقية أن تحديد مسؤولية الناقل تعد من قواعد النظام العام وحسبما نصت عليه المادة 26 من الاتفاقية التي جاء فيها أن ((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)).

ويرى الباحث أن عدم جواز الاتفاق بين المسافر والناقل على وفق ما ورد في النص أعلاه يعني عدم السماح للناقل أن يضع في عقد النقل شرطاً ينقص من حدود مسؤوليته عن الحد الأدنى الذي حددته الاتفاقية[2] أو يتيح له الاعفاء منها.

وحتى على فرض ورود هذا الشرط بوثيقة النقل بعلم المسافر، وحتى موافقته، فأن تلك الموافقة تعد باطلة ولا تنتج أثراً قانونياً، والعلة في ذلك واضحة تماماً وهي حماية المسافر وعدم إفساح المجال للناقل بالتهرب من التزاماته بأداء التعويض أو تقليل نطاق مسؤوليته حسبما يشاء وعلى نحو يخل بمبدأ التوازن بين طرفي العقد.

---

[1] د. عبد الفضيل محمد أحمد، مرجع سابق، ص330.

[2] د. سميحة القليوبي، مرجع سابق، ص204. د. طالب حسن موسى، مرجع سابق، ص166.

ويتفق الباحث، مع العديد من الفقه، باعتبار تحديد مسؤولية الناقل والحد الأقصى للتعويض الوارد في اتفاقية مونتريال (م22) من قواعد النظام العام الدولي التي تحميها الدولة الموقعة على الاتفاقية وتجعلها تسمو على القانون الداخلي وعلى المحكمة المختصة الالتزام بقواعد الاتفاقية حتى لو كان القانون الوطني لم يضع حداً أقصى للتعويض، أو كان وضع سقفاً أقل من تلك السقوف التي وضعتها الاتفاقية[1].

أما لوكان حدود مسؤولية الناقل والحد الأقصى للتعويض في القوانين الداخلية أعلى مما جاء في الاتفاقية فنرى أن ذلك لا يمس طبيعة قواعد الاتفاقية الآمرة ولا يؤثر على تقرير مسؤولية الناقل[2] والحكم عليه بالتعويض بأكثر من الحد الأقصى وإذا كان الضرر الحقيقي الذي أصاب المسافر يتجاوز ذلك الحد.

ومما لا شك فيه أن التطور الرئيسي الأكثر أهمية الذي قررته اتفاقية مونتريال لتحديد مسؤولية الناقل يتمثل بتقريرها مسارين لذلك، فقد أخذت الاتفاقية بنظام مزدوج لتقرير المسؤولية والحد الأقصى للتعويض حيث يتمثل المسار الأول بتحديد مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب المسافر والتي يلزم الناقل بالتعويض عنها التي لا تتجاوز قيمتها (113100) وحدة حقوق سحب خاصة والتي أصبحت 128820 وحدة في عام 2019[3].

وتعد مسؤولية الناقل وفق هذا المسافر مسؤولية موضوعية مبنية على نظرية تحمل التبعة ويكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي يصيب المسافر أثناء عملية النقل ولا يكون بمقدوره التخلص من مسؤوليته والتعويض المترتب عليها إلا إذا أثبت أن الضرر كان نتيجة لخطأ المضرور نفسه، فهي مسؤولية مفترضة بقوة القانون ولذلك لا يكون بوسع المضرور المطالبة بتعويض بأكثر من الحد المقرر حتى لو كان حجم الضرر الحقيقي الذي أصابه يتجاوز مقدار الحد الأقصى من

---

[1] د. فاروق أحمد زاهر، مرجع سابق، ص119. د. صفوت بهنساوي، مرجع سابق، ص335. د. طالب حسن موسى، مرجع سابق، ص166.

[2] د. محمود عبد الجواد، مرجع سابق، ص311. د. عبد الحكم محمد عبد السلام عثمان، مرجع سابق، ص315–316.

[3] تم زيادة الحد الأقصى للتعويض من 100000 وحدة إلى 113100 وحدة حقوق سحب خاصة بموجب التعديل المقرر في 2009/12/18 الذي قررته منظمة الطيران المدني الدولي، د. محمود عبد الجواد، مرجع سابق، ص318 هامش2. د. شفيق أنور فضل، مرجع سابق، ص305.

التعويض المقدر، أما إذا كان حجم الضرر أقل من ذلك فلا يحكم له بالتعويض إلا وفق حجم الضرر الحقيقي.

بينما يتمثل المسار (النظام) الثاني الذي استحدثته اتفاقية مونتريال في المادة (21) فهو المسؤولية غير المحدودة للناقل وتكون في الحالة التي يتجاوز فيها قيمة الأضرار والتعويض عنها 113100 وحدة حقوق سحب خاصة، ففي هذه الحالة تكون مسؤولية الناقل مسؤولية غير محدودة.

ونظراً لأننا سنخصص المبحث القادم لدراسة موضوع المسؤولية غير المحدودة فسوف نكتفي بعرض ما يتعلق بالمسار الأول الذي أشرنا إليه والمتمثل بالمسؤولية المحدودة للناقل والحد الأقصى للتعويض الذي يمكن دفعه للمضرور جراء الحادث.

ولاحتمال تعذر تحمل الناقل عبء الأضرار الجسيمة التي تلحق بالمسافرين جراء النقل الجوي وما يترتب عليها من تعويضات قد لا يقوى على تسديدها فقد فرضت الاتفاقية في المادة (50) منها على الناقلين تأمين مسؤولياتهم عن ذلك لضمان أداء حقوق المسافر المضرور.

ولا شك أن تقنين الاتفاقية لهذا المبدأ يعد ضمانة للمسافر ويهدف إلى وضع نظام عالمي ينظم حقوق المسافر ويراعي في نفس الوقت مصالح شركات النقل[1].

وفي تطور جديد وإزاء احتمالية تأخير سير إجراءات الدعوى والحكم الصادر فيها وبقصد حصول المسافر على مبالغ مالية قد يكون بحاجة مستعجلة وتلافياً لذلك ومراعاة للظروف الإنسانية وحاجة المسافر أو ورثته لتامين متطلبات حياتهم المعاشية والتخفيف عن معاناتهم وإحساساً من المشرع الدولي بالأضرار الجسيمة للمسافر الناتجة عما تقدم فقد استحدثت اتفاقية مونتريال حكماً جديدًا أقرته في المادة (28) يتضمن جواز مطالبة المضرور أو ورثة الناقل بوجوب دفع مبالغ نقدية لهم دون تأخير كمدفوعات مؤقتة لتلبية احتياجاتهم الضرورية ريثما يتم الحكم في موضوع التعويض على أن لا ينظر إلى هذه المدفوعات على أنها أقراراً بمسؤولية الناقل عن الحادث

[1] د. عائشة فضيل، مرجع سابق، ص336.

ويرتبط مصير هذه المدفوعات المالية العاجلة بالحكم النهائي للتعويض إذ يتم خصمها من مبلغ التعويض المحكوم به للمسافر بشرط موافقة ذلك القانون الوطني[1].

وكانت مجموعة دول الاتحاد الأوربي قد واكبت هذا التطور عندما ألزمت شركات الطيران الأوربي بدفع دفعات مالية مسبقة من مبلغ التعويضات في حال وفاة المسافر أو إصابته بأي أذى يتم حسابها وفق نسبة 15000 وحدة حقوق سحب خاصة من التعويض المستحق لورثة المسافر أو المسافر المصاب وعلى أن تخصم هذه المدفوعات من مبلغ التعويض المستحق للمسافر المضرور، وقد اقتفت شركات نقل عديدة موقعة على اتفاقيات الناقلين الجويين نفس الاتجاه بصدد ذلك.

وإذا كان ما تقدم بيانه يعد لمصلحة المسافر في الحصول على مبلغ يؤمن متطلبات حاجياته الضرورية المعاشية والعلاجية..... الخ تداركاً لتأخير إجراء التقاضي، فلا يجب أن يفهم تطبيق ذلك على أنه مبرر لتأخير إجراءات التقاضي وتراخي المحكمة في الحكم بالتعويض، كما أن تطبيق هذا الإجراء قد يضع المسافر المضرور تحت نفوذ الناقل المسؤول عن الحادث ويترك أصداء حزينة مأساوية في نفوس المضرورين عند مراجعتهم له سيما وأن هنالك حاجة للوقت وللجهد لتأكد الناقل من أن المطالبين بهذه الدفعات هم فعلاً من ورثة المسافر الذين يملكون الصفة في المطالبة.

ولكي تواكب الاتفاقية التطورات الحاصلة في عالم الطيران وعدد الحوادث المترتبة عن النقل الجوي والظروف المعاشية والاقتصادية والمتغيرات المستجدة بصدد النقل الجوي وسعياً منها لتوازن المصالح بين حقوق المسافر المضرور والناقل ولكي تحرر قواعدها من الجمود وبالمقابل لكي تمنع الناقل من التحكم بحقوق المسافر المضرور والاجحاف والبخل في مقدارها متذرعاً بالحدود القصوى للمسؤولية، ولكي تتحرر شركات النقل من المزاج المتقلب للولايات المتحدة الأمريكية التي ما برحت تطالب بزيادات غير محسوبة بالتعويض وتهدد بالانسحاب وتضع حداً لتلك المحاولات فقد استحدثت الاتفاقية حكماً جديداً نصت عليه في المادة 2/24 منها يكون بموجبه للدول الموقعين على الاتفاقية بمراجعة الاتفاقية بهدف إعادة النظر في قواعد مسؤولية

[1] د. عائشة فضيل، مرجع سابق، ص336، د. عبد الفضيل أحمد، مرجع سابق، ص327-328.
Alexa West, Op. cit. p97. Samira Benbaker, Op. cit. p123.

الناقل المحدودة والحد الأقصى للتعويض الذي يكون للمضرور المطالبة به خلال مدة معينة، فقد أجازت الاتفاقية النظر في مقدار التعويض المقدر، في مجال نقل المسافرين، مرة كل خمس سنوات على أن تبدأ المراجعة الأولى حال انتهاء السنة الخامسة من تاريخ نفاذ الاتفاقية في 2003[1] وقد تثمر المراجعة عن زيادة مبلغ التعويض بالقياس لعامل التضخم إلى نسبة 100% 10% بشرط موافقة ثلث الدول الموقعة[2].

وأكدت الاتفاقية على إمكانية تكرار المراجعة وفقاً لما تقدم مرة كل خمس سنوات ابتداءً من نهاية السنة الخامسة بعد تاريخ المراجعة السابقة[3].

أما إذا كان معدل التضخم قد تجاوز 30% عند المراجعة السابقة فيمكن للمعنيين مراجعة حدود مسؤولية الناقل والتعويض في أي وقت بشرط موافقة 3/1 ثلث الدول الأطراف عن رغبتها في ذلك[4].

وجاءت اتفاقية مونتريال بحكم مستحدث آخر في المادة (25) منها أجازت تشديد حدود مسؤولية الناقل، حيث نصت ((يجوز بموجبه للناقل الجوي أن يشترط خضوع عقد النقل لحدود مسؤولية أعلى من الحدود المنصوص عليها في الاتفاقية أو أنه لا يخضع لأي حدود للمسؤولية)).

وقد يفسر هذا النص على إمكانية قيام الناقل الجوي بالاتفاق مع المسافر على تشديد حدود المسؤولية وزيادة الحد الأقصى للتعويض أو إطلاق مسؤوليته دون تقييدها بحدود قصوى، وهو أمر غير واضح المقاصد. وقد يمكننا تفسير ذلك النص على أنه يخول الناقل بإرادته المنفردة

---

[1] هنالك من يقرب هذا المبدأ إلى ما قررته اتفاقية جواتيمالا سيما بصدد زيادة التعويض إلى مبلغ 187500 فرنك، لكن ما ورد في اتفاقية مونتريأل يختلف عن ذلك من حيث سلطة النظر في تقرير الزيادة من عدمه على ضوء الظروف الملابسة وأطلاق صلاحية الجهة المختصة بالمراجعة الدورية إلى تقدير مقدار الزيادة، دون تحديدها على ضوء معدلات التضخم الذي يجب ان يكون المعيار هو المقياس المعمول عليه بحيث إذا تجاوز 10% فأن من الممكن رفع مقدار التعويض بعد استحصال الموافقات.

[2] د. عائشة فضيل، مرجع سابق، ص338.

[3] المادة 3/24 من الاتفاقية،

Christoffer Thalin, Op. cit. p89.

[4] المادة 3/24 من الاتفاقية.

تحديد حد أعلى للمسؤولية ومقدار التعويض، وقد يكون ذلك، ولربما، تحاشياً من تطبيق قواعد المسؤولية غير المحدودة بحقه.

ولابد من القول أن العديد من الدول الموقعة على اتفاقية مونتريال بدأت بالتخلي، أو على الأقل تدرس ذلك، عن فكرة المسؤولية المحدودة للناقل ووضع حد أعلى للتعويض، لما فيها من إهدار لحقوق المسافر المضرور وعدم تناسب الضرر الذي حاق فيه مع الحد الأعلى للتعويض مما يجعل التعويض لا يجبر الضرر الذي أصاب المسافر[1].

وبصدد المحاولات التي كانت أقدمت عليها بعض الدول لتكون حافزًا للآخرين لإعادة النظر بنظام المسؤولية المحدودة للناقل الذي كان معمولاً فيه فسنجد أن اليابان كانت من أولى الدول التي تخلت عن فكرة حدود مسؤولية الناقل، عبر مبادرتها التي أعلنتها عشر شركات نقل في 1992/1/20، وكان السبب الذي حدا تلك الشركات اليابانية من الانسحاب من حدود المسؤولية المقدرة في المادة (22) من اتفاقية وارسو هو حادث تحطم طائرة Boeing 747 الذي نجم عن مقتل 529 مسافراً ولم يتم تغطية التعويض عنهم ضمن حدود الاتفاقية.

وانسحاب الناقلين اليابانيين من الاتفاقية أتاح لهم حرية التوصل لتسوية مقبولة بين المسافر المضرور والناقل، ذلك أن اليابانيين يفضلون اللجوء إلى المفاوضات والحلول البديلة والتوصل لتسوية بأجرة منخفضة التكاليف مقبولة للطرفين على اللجوء للقضاء وبهذا الصدد يشير أحد الكتاب الغربيين بانه ومنذ سنة 1977 – 1982 وقع، في اليابان، حادثين جويين نجم عنهما وفاة حوالي 570 مسافر ولكن لم ترفع إلا دعوى واحدة للمطالبة بالتعويض، أما الآخرين فقد طالبوا بالتعويض بوسائل ودية خارجية[2].

أما في أمريكا، فلم يصدر منها ما يشير، صراحة، إلى تأييدها لإلغاء حدود المسؤولية على نحو مطلق، حيث سعى المسؤولين الأمريكان في قطاع النقل في 1989 لعرض ما يعرف بخطة التعويض التكميلي والتي تفترض تعويضاً بحد أقصى مقداره 500 مليون دولار لكل حادث جوي، إلا أن ضخامة المبلغ المقترح أدى إلى اعتراض الكونكرس عليه وتم في 1994 توقيعه،

[1] د. عائشة فضيل ، مرجع سابق، ص339.

[2] Naneen K. Baden, The Japanese Initiative on the Warsaw Convention, journal of Air Law and Commerce, Volume 61, Issue 2 Article 5, 1995, p448.

لكن العديد من شركات الطيران الأمريكية بدأت تدرس زيادة حدود مسؤولية الناقل والتعويض المترتب عليه ويبدو أن المحاولات المذكورة هي التي ساهمت في إعداد وإصدار اتفاقية مونتريال موضوع البحث.

وأما شركات الطيران البريطانية فلم تكن متحمسة لزيادة حدود مسؤولياتها إلا أنها لم تكن ممانعة لذلك ويؤيدها في ذلك المسؤولون الأستراليون، كما لم تتبنى دول الاتحاد الأوربي المبادرة اليابانية بإلغاء حدود مسؤولية الناقل واقترحت في عام 1992 رفع الحد الأقصى للتعويض إلى 250000 وحدة حقوق سحب خاصة مع تنشيط عمليات التأمين على أعمال النقل الجوي[1].

المبحث الثاني

المسؤولية غير المحدودة للناقل الجوي

أوضحنا في المبحث الأول أن مسؤولية الناقل الجوي قد تكون مسؤولية محدودة والتعويض فيها محدد بسقف سواء في حالة وفاة المسافر أو إصابته الجسدية أو إلحاق أضرار بأمتعته أو عن الأضرار الناجمة عن التأخير وعلى وفق ما أقرته الاتفاقيات الدولية الخاصة بالنقل الجوي وأحكامه، غير غير أن الناقل الجوي وفقاً للاتفاقيات الدولية قد يحرم الناقل في حالات معينة من هذا المبدأ (الميزة) ومن ثم تعد مسؤوليته عن الحادث الجوي مسؤولية غير محدودة بسقف معين (مطلقة) وعليه أن يدفع للمضرور التعويض المترتب عن الضرر كاملاً حتى لو تجاوز مبلغ التعويض المحكوم به حدود المسؤولية.

ولما كانت الاتفاقيات الدولية المتعاقبة قد أقرت هذا المبدأ، لذلك لا مناص من الإشارة إلى مواقفها بصدد الموضوع.

وفي سبيل ذلك سنقسم هذا المبحث إلى أربعة مطالب نعرض في المطلب الأول المسؤولية غير المحدودة للناقل الجوي في اتفاقية وارسو والبروتوكولات والاتفاقيات اللاحقة والمعدلة لها، ونخصص المطلب الثاني للمسؤولية غير المحدودة للناقل الجوي في اتفاقية مونتريال 1999،

[1] Naneen K. Baden, The Japanese Initiative on the Warsaw Convention, Op. cit. p451.

ونتناول في المطلب الثالث موقف القضاء من المسؤولية غير المحدودة للناقل الجوي وسنخصص مطلباً رابعاً لبحث الاتفاق على تجاوز الحد الأقصى لمسؤولية الناقل الجوي.

المطلب الأول

المسؤولية غير المحدودة للناقل الجوي في اتفاقية وارسو والاتفاقيات والبروتوكولات اللاحقة والمعدلة لها

سنعرض في هذا المطلب إلى موقف اتفاقية وارسو وما تلاها من اتفاقيات وبروتوكولات وسنخصص لموقف كل اتفاقية فرعاً خاصاً بها.

الفرع الأول

المسؤولية غير المحدودة للناقل الجوي في ظل اتفاقية وارسو 1929

نصت المادة (1/25) من الاتفاقية على ((1- ليس للناقل أن يتمسك بأحكام هذه الاتفاقية التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها إذا كان الضرر قد تولد من غشه أو من خطأ يراه قانون المحكمة المعروض عليها النزاع معادلاً للغش)) ((2- وكذلك يحرم الناقل من هذا الحق، إذا أحدث الضرر في نفس الظروف، أحد تابعيه في أثناء تأديته لأعمال وظيفته)).

ويستفاد من هذا النص أن اتفاقية وارسو كانت متشددة بصدد مسؤولية الناقل حيث أنها أجازت حرمان الناقل من التمسك بأحكام المسؤولية المحدودة واعتبرت مسؤوليته غير محدودة وسمحت للمسافر المضرور وفقاً لها، مطالبة الناقل بتعويض كامل الضرر حتى لو كان أكثر من السقف الأعلى الذي قررته المادة (25) من الاتفاقية في حالتين، وللإحاطة بهاتين الحالتين على نحو مركز فسنعرض لكل منها:

الحالة الأولى: إذاً تولد الضرر بسبب غش ارتكبه الناقل في تنفيذ التزاماته أو من خطأ يعد بحكم الغش وفق قانون المحكمة التي تنظر النزاع.

أثار تحديد مفهوم الغش مفهوم الغش والخطأ المعادل له[1] العديد من الإشكاليات القانونية نتجت عن الصياغة الغامضة والمرتبكة لمفهوم الغش والخطأ المعادل له ومعايير التمييز بينهما ودور محكمة النزاع في تحديد ذلك، فقد عرف جانب من الفقه الغش على أنه القيام بفعل أو الامتناع عن القيام به بسوء نية عمداً بقصد الأضرار بالغير[2].

ويذهب البعض للتفرقة بين مفهوم الغش والخطأ الجسيم، فالغش، من وجهة نظرهم، يتمثل في إقدام الناقل على القيام بفعل أو الامتناع عمداً بقصد إحداث الضرر بالغير (المسافر) أثناء تنفيذ العقد أي ثبوت سوء نيته أثناء تنفيذ التزاماته[3].

بينما يعني مفهوم الخطأ المعادل للغش أي (الخطأ الجسيم) الخطأ المتمثل في الإهمال الجسيم وعدم القيام بالمهام الواجبة والاحتياطات اللازمة لدرء الضرر الذي ينبغي القيام بها من أقل الناس عناية وحرصاً في شؤونه الخاصة، وقد تطرق المشرع الفرنسي لتحديد المقصود بالخطأ الجسيم (الخطأ المعادل للغش) على أنه الخطأ غير المغتفر، الذي ينطوي على إدراك مرتكبه بأن من المحتمل وقوع ضرر جراءه ومع ذلك لم يتوان عن ارتكابه[4] وتؤيد محكمة النقض المصرية اعتبار الخطأ المعادل للغش بمثابة الخطأ الجسيم حيث أشارت في حكم لها بأنه يشترط للحكم على الناقل على وفق المسؤولية غير المحدودة وبتعويض كاملاً معادلاً للضرر الحقيقي دون التقيد بالحد الأعلى عند وقوع خطأ جسيم من قبله[5].

وذهب فريق آخر من الفقهاء بعدم التعويل عن الفروق والمساواة بين المفهومين في مجال تنفيذ عقود النقل فكل منهما يترتب عليه النتائج نفسها[6] وهي استحقاق المسافر التعويض عن الضرر

---

[1] عبرت الاتفاقية في اللغة الفرنسية المكتوبة بها عن الغش بكلمة DOI بينما ينصرف معنى هذه الكلمة إلى التدليس الذي يتمثل في الحيل التي يصطنعها أحد المتعاقدين لإيقاع المتعاقد الآخر في غلط يحمله على التعاقد =بينما تعبر كلمة Fraud عن الغش الذي يقوم به أحد المتعاقدين أثناء تنفيذ العقد وليس أثناء تكوينه، انظر في الموضوع د. عبد الرزاق السنهوري، مرجع سابق، ص319. د. عائشة فضيل، مرجع سابق، ص361 هامش1.

[2] د. رفعت فخري أبادير، القانون الجوي، مرجع سابق، ص199. وانظر في ذلك د. محمود عبد الجواد، مرجع سابق، ص336.

[3] د. رفعت فخري أبادير، الوجيز في القانون الجوي، مرجع سابق، ص199.

[4] تناول المشرع الفرنسي ذلك في المادة (42) من قانون 1957 والمنقولة من المادة (321، 1/4) من تقنين الطيران المدني الحالي. نقلاً عن د. عاطف الفقي، مرجع سابق، ص200 هامش1.

[5] حكم النقض مدني 1976/1/26 مجموعة أحكام النقض س27 ص896 مشار إليه أيضاً لدى د. عاطف الفقي، مرجع سابق، 200.

[6] د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص149. د. أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص369.

الذي أصابه جراء أي منهما بغض النظر عن الحد الأقصى وبغض النظر عن الفروق بين مفهوم الغش والخطأ الجسيم وتوافر قصد الأضرار بالمسافر من قبل الناقل في الغش وعدم اشتراط توافر ذلك في الخطأ الجسيم ولأن الخوض في هذه المسائل قد أثارت العديد من الإشكاليات القانونية عند تطبيق قواعد مسؤولية الناقل.

وإذا كان القضاء الفرنسي واللاتيني بشكل عام قد تأثر باتجاهات التشريع والفقه اللاتيني في تقسيمات الخطأ ودرجاته وأنواعه، فإن دول القانون العام (الاتجاه الانجلوسكسوني) لا تأخذ بهذه التقسيمات ولم تستند في أحكامها على فكرة الغش باعتباره أحد عوامل تشديد المسؤولية وأطلقت على الخطأ الذي يبرر مسؤولية الناقل غير المحدودة ويلزمه بالتعويض عن كامل الضرر دون التقيد بالحد الأعلى مصطلح الخطأ الإرادي، أو كما يطلق عليه الإنجليز السلوك الشائن willful Misconduct ويشمل هذا الخطأ كل فعل أو امتناع صادر عن إرادة وإدراك الناقل مرتكب الفعل ويقترن بغش ولا مبالاة واستهتار بالنتائج المترتبة على ذلك، وأن هذا السلوك الخاص الصادر عنه، وهو ما يعرف بالخطأ العمدي، من شانه أن يسبب ضرراً بالغير، ولم يتخذ ما يحول دون وقوعه، أي أن الفاعل يرتكب الفعل بقصد أحداث الضرر أو أن يقدم على فعل يتسم برعونة واستهتار على نحو غير مكترث بما قد يترتب عليه من نتائج، وأن من المرجح أن ضرراً قد يحدث للغير جراء فعله هذا ولم يبد اهتماماً بالنتيجة المحتملة تحققها ولم يقم بما يلزم يمنع حصول ذلك[1] ويبرر هذا السلوك المشين للناقل تحقق المسؤولية غير المحدودة ضده وفرض التعويض عليه دون التقيد بالحد الأقصى للتعويض.

الحالة الثانية: حدوث الضرر من قبل أحد تابعي الناقل: ترتبط هذه الحالة بالحالة الأولى أثناء تأديته لأعمال وظيفته، فلو صدر من أحد تابعي الناقل فعل نتج عنه حادث تسبب بضرر نتيجة خطأ أو إمتناع إتسم بالرعونة ولا مبالات واستهتار بارواح المسافرين، وكان (التابع) يعلم بأرجحية تسببه في إحداث ضرر بالمسافر ومع هذا أقدم على القيام به، أو أن التابع قد أقدم عمدًا على ارتكاب فعل اتسم بالخطأ أو الإهمال او الامتناع عن تنفيذ التزاماته مع علمه التام بأن ذلك سيلحق الضرر بالمسافر وأفلح المسافر بإثبات أن الضرر الذي حاق به كان نتيجة ذلك وأنه لم يكن ليقع لو أن الناقل وتابعيه إتخذ الاحتياطات والتدابير اللازمة والرقابة والعناية الأمنية لمنع وقوعه، كما لو امتنع قائد الطائرة ومعاونيه عن أحكام غلق أبواب الطائرة مما تسبب في إختلال توازن الطائرة وسقوطها ووفاة المسافرين أو إثبات خطأ طاقم الطائرة بعدم تطبيقه

[1] د. عبد الفضيل أحمد، مرجع سابق، ص354 وما بعدها.
Paul Stephen Dempsey: Accident & Injuries in Air Law: The Clash of The Titans, Air & Space Law 2008, p22.

الاحتياطات الأمنية والتفتيش على نحو مكن أحد المسافرين أو أحد من افراد الطاقم من إدخال متفجرات إلى داخل الطائرة أدى انفجارها إلى تحطم الطائرة ووفاة المسافرين[1].

وهكذا الأمر لو انحرف قائد الطائرة بالطائرة عن مسارها الملاحي المقرر نحو منطقة حربية محرمة يحظر فيها الطيران مع عمله المسبق بخطورة الطيران فيها واحتمال إسقاط الطائرة ولم يبالِ لذلك وتعرضت الطائرة إلى السقوط والتحطم نتيجة إطلاق الدفاعات الأرضية النار عليها، ففي مثل هذه الأمثلة (الحالات) فإن الضرر الذي أصاب المسافر يعزو إلى الخطأ الجسيم والرعونة واللامبالات التي ارتكبها تابعوا الناقل مع إدراكهم بخطورة الحالة، وبالتالي يُحرم الناقل من التمسك بقواعد المسؤولية المحدودة والمطالبة بعدم تجاوز مبلغ التعويض الحد الأقصى المقرر، ويكون للمسافر أو ورثته المطالبة بكامل التعويض عن كافة الأضرار الحقيقية التي أصابته حتى لو تجاوزت الحد الأقصى للتعويض المقرر في الاتفاقية عن الأضرار الناتجة عن وفاة المسافر أو اصابته البدنية والبالغ 128820 وحدة حقوق سحب أو عن التأخير 5346 وعن الأمتعة 1288 وحدة ولا شك أن ذلك مقترن بأن يكون التابع قد أقدم على ذلك أثناء وظيفته[2].

الفرع الثاني

المسؤولية غير المحدودة في الاتفاقيات والبروتوكولات اللاحقة

سنعرض لمسؤولية الناقل غير المحدودة في اتفاقية لاهاي والبروتوكولات اللاحقة في المقاصد الآتية:

المقصد الأول: اتفاقية لاهاي

إزاء الصيغة المرتبكة للمادة (25) من اتفاقية وارسو وعدم وضوح مفهوم الغش والتباين في تفسير نطاق صلاحية المحكمة التي تنظر النزاع لذلك أقدم واضعوا الاتفاقية على بذل محاولات جديدة لتعديل النص أعلاه وأفلحت تلك المحاولات بالتوقيع على بروتوكول لاهاي 1955 الذي عدل في المادة (13) منه نص المادة (25) أعلاه وعالجت مفهوم الخطأ الذي يؤدي إلى حرمان الناقل من الاستفادة من تحديد المسؤولية، فقد نصت المادة (13) على ((ولا تسري حدود

[1] د. فاضل الزهاوي، مرجع سابق، ص287.

[2] د. عائشة فضيل، مرجع سابق، ص370.

المسؤولية المقررة في المادة (25) متى قام الدليل على أن الضرر قد نشأ عن فعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه وذلك إما بقصد إحداث الضرر، وإما برعونة مقرونة بإدراك احتمال حدوث ضرر نتيجة ذلك)).

وبموجب هذا التعديل يكون واضعوا الاتفاقية قد نجحوا في إعداد صيغة توفيقية لفكرة الغش (وفق القوانين اللاتينية) وفكرة الخطأ الإرادي في (التشريعات الانجلوسكسونية).

كما قلل التعديل من التباين في تفسير عبارات الغش وما يعادلها والذي كانت اتفاقية وارسو تعول عليه في تحديد مسؤولية الناقل وعانت منه محاكم الدول الموقعة على الاتفاقية أثناء تطبيقها المادة (25) وارسو، حيث ألغى البروتوكول الفقرة الخاصة بالإحالة إلى قانون المحكمة التي تنظر النزاع ووضع عوضاً عنها صيغة توفيقية، تكاد تكون موحدة، لخطأ الناقل الذي يفضي إلى حرمانه من الاستفادة من قواعد المسؤولية المحدودة[1] على نحو تلتزم به محاكم الدول الموقعة على الاتفاقية المعدلة، وبذلك يمكن القول بأن البروتوكول وضع قاعدة موضوعية دولية موحدة تلتزم بها الدول الموقعة على البروتوكول وبذلك غَلب السمة الدولية على خصوصية القضاء الوطني أي محاكم الدول الموقعة[2]، وأجازت الاتفاقية للمضرور التمسك بمسؤولية الناقل غير المحدودة والمطالبة بالتعويض الذي يزيد عن الحد الأقصى المقرر له في الاتفاقية متى استطاع المسافر إثبات أن الضرر الذي أصابه نتج عن فعل بقصد أحداث ضرر أو أن إقدامه على الفعل قد اتسم برعونة واستهتار ولا مبالاة مقرونة بإدراك إحتمال وقوع الضرر نتيجة لفعله.

المقصد الثاني: بروتوكول جواتيمالا 1971

لا حظنا أن بروتوكول جواتيمالا قد أجرى تعديلات جوهرية على مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب المسافر وعدها مسؤولية موضوعية تبنى على الضرر وتؤسس على فكرة تحمل التبعة والخطر.

إلا أن هذا البروتوكول لم يجر أي تعديل على ما تضمنه بروتوكول لاهاي بصدد الموضوع، وقصر نطاق تطبيق المادة (25) وارسو المُعدلة بالمادة (13) لاهاي على نقل البضائع دون

[1] د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص309. د. ناجي عبد المؤمن، مرجع سابق، ص285.

[2] د. هاني دويدار، مرجع سابق، ص257–258، د. عاطف الفقي، مرجع سابق، ص220.

الأشخاص، لكن التعديلات التي جاء بها البروتكول المذكور لم تنفذ لأنه لم يدخل حيز التنفيذ وتم استبعاده عن التطبيق سواء بالنسبة للمسافرين أو البضائع بمقتضى المادة (9) من بروتوكول مونتريال الرابع 1975[1].

المطلب الثاني

المسؤولية غير المحدودة للناقل الجوي في اتفاقية مونتريال 1999

نصت المادة (21) من الاتفاقية أعلاه على ((1- فيما يتعلق بالأضرار المنصوص عليها في الفقرة (1) من المادة (17) والتي لا تتجاوز قيمتها (100000) وحدة حقوق سحب خاصة[2] أصبحت في التعديل الأخير الصادر في 2019/12/28 128820 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، والمعدلة وفق أعلاه ، 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)).

ويتضح من النصوص أعلاه أن الاتفاقية جعلت مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب المسافر ذات مسارين، يكون للمسافر المضرور اختيار مطالبة الناقل، نتيجة مسؤوليته عن الحادث، بالتعويض عن الأضرار التي لا يتجاوز قيمتها، (وحسب التعديل الأخير)، 128820 وحدة حقوق سحب خاصة، وتعد مسؤولية الناقل، وفقاً لهذا المسار، مسؤولية محدودة وعلى الناقل تعويض المسافر عن الضرر بما لا يزيد عن الحد الأقصى للتعويض بمجرد تمكن المضرور من إثبات الحادث وأنه نشأ أثناء النقل.

---

[1] د. أحمد بن إبراهيم الشيخ، مرجع سابق، ص555 هامش1. د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص311.

[2] أصبحت حدود مسؤولية الناقل في التعديل الأخير الصادر في تاريخ 2019/12/28 (128820) وحدة حقوق سحب خاصة، علماً أن السعر الذي أعلنه صندوق النقد الدولي بتاريخ 2015/5/15 لوحدة السحب الخاصة الواحدة يبلغ 1,88 دينار بحريني د. أحمد بن إبراهيم الشيخ، مرجع سابق، ص567.

وإذا اختار المسافر إقامة مسؤولية الناقل والمطالبة بالتعويض عن الأضرار التي أصابته دون التقيد بالحد الأقصى للتعويض البالغ 128820 وحدة حقوق سحب خاصة، ففي هذه الحالة تكون مسؤولية الناقل مسؤولية غير محدودة[1] ولن يتمكن من التمسك بالحد الأقصى للتعويض، إلا أن مسؤولية تعد، عندئذ، مسؤولية شخصية مبنية على فكرة الخطأ المفترض حيث يكون للناقل إثبات عكس ادعاء المسافر ولا يكون مسؤولاً عن التعويض إذ أفلح في إثبات أن الضرر، [وحسبما ورد في الفقرتين أ و ب،] لم ينشأ عن الإهمال أو الخطأ، أو الامتناع من جانبه، أو من جانب تابعيه أو أن سبب الضرر نتج من الغير ولا علاقة له به.

وخلاصة ما تقدم يمكن القول أن المسافر المضرور الذي يريد المطالبة بالتعويض (وفق المسار الأول) فأنه لا يحصل على أكثر من الحد الأقصى المقرر للتعويض حتى إذا كان حجم الضرر الذي أصابه أكثر من مبلغ التعويض ولن يكون له التمسك بالمطالبة بالحد الأقصى للتعويض إذا كانت الأضرار التي أصابته أقل من الحد الاقصى للتعويض.

أما إذا اختار المطالبة وفق المسار الثاني فتكون مسؤولية الناقل غير محدودة ويمكن للمسافر المضرور المطالبة بتعويض يزيد عن الحد الأقصى المقرر في الاتفاقية إذا أثبت أن الضرر الذي أصابه يزيد عن الحد المقرر، ما لم يتمكن الناقل من إثبات عدم إهماله أو خطأه أو أن الضرر كان بسبب الغير[2].

وقد أوضحت المادة (22) من الاتفاقية حدود مسؤولية الناقل عن التأخير وأمتعة المسافر حيث نصت في الفقرة (1) على ((في حالة الضرر الناتج عن التأخير في نقل المسافر كما هو مبين في المادة 19 تكون مسؤولية الناقل محدودة بمبلغ 4150 وحدة حقوق سحب خاصة عن كل مسافر)) ونصت في الفقرة الثانية على ((عند نقل الأمتعة تكون مسؤولية الناقل في حال تلفها أو ضياعها أو تعيبها أو تأخيرها محدودة بمبلغ 1000 وحدة حقوق سحب خاصة ما لم يقم المسافر عند تسليم الأمتعة المسجلة إلى الناقل بتقديم بيان خاص يوضح فيه مصلحته في تسليمه عند نقطة المقصد وبدفع مبلغ إضافي إذا اقتضى الأمر ذلك، وفي هذه الحالة يكون

---

[1] د. هاني دويدار، مرجع سابق، ص435. د. عائشة فضيل، مرجع سابق، ص359.

[2] د. عاطف الفقي، مرجع سابق، ص203. د. هشام فضلي، مرجع سابق، ص57. د. شفيق انور فضل، مرجع سابق، ص319. د. فاضل الزهاوي، مرجع سابق، ص285.

الناقل ملزماً بدفع مبلغ لا يتجاوز مبلغ الضمان إلا إذا أثبت أن هذا المبلغ يفوق مصلحة الراكب الفعلية في استلام الأمتعة عند نقطة المقصد)).

ويتضح من نص الفقرة (1) أعلاه أن مسؤولية الناقل عن الأضرار الحاصلة للمسافر بسبب تأخير نقله أو أضرار الأمتعة مسؤولية محدودة بحيث لا يتجاوز الحد الأقصى للتعويض فيها 4150 وحدة حقوق سحب خاصة وهذا يعني أن ليس للقاضي الحكم كقاعدة عامة بأكثر من ذلك[1].

إلا أن الفقرة (5) من المادة (22) أعلاه نصت على أن ((لا تسري الأحكام الواردة أعلاه الفقرتين (1) و (2) من هذه المادة إذا أثبت أن الضرر قد نتج عن فعل أو امتناع من جانب الناقل او تابعيه أو وكلائه بقصد إحداث ضرر برعونة 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 ممارسة وظيفته)).

وتنعقد مسؤولية الناقل عن التأخير الذي يقع أثناء فترة النقل وعن كل تأخير يحصل أثناء وجود المسافر في ظل حراسة ورعاية الناقل ابتداءً من تنفيذ عملية النقل حتى انتهائها بدخول المسافر مطار القدوم سواءً اكان ذلك بسبب التأخير في الوصول أو إلغاء الرحلة أو تأجيلها[2].

ولكي يستفيد الناقل من تحديد مسؤوليته عما تقدم تجاه المضرور والتمسك بالحد الأقصى المقرر للاتفاقية ينبغي عليه أن يكون حسن النية، فإذا اتضح للمحكمة أن الناقل كان سيء النية في تنفيذ التزاماته واثبت الدائن ذلك فعنئذ لن يستفيد من تحديد المسؤولية والتمسك بالحد الأقصى، وللمحكمة المختصة بنظر النزاع السلطة التقديرية بأن تتجاوز ذلك وتعتبر مسؤوليته غير محدودة وتحكم عليه بتعويض يعادل الضرر الناتج عن التأخير فعليًا دون التقيد بالحد الأقصى للتعويض متى أثبت المدعي أن الضرر الذي أصابه جراء التأخير أو نقل أمتعته قد نتج عن تصرف الناقل او تابعيه، بسوء نية، سواء بفعل أو امتناع وبقصد أحداث الضرر، أو أن يقترن التصرف برعونة مع إدارك أن من المرجح أن ضرراً سينتج عن ذلك، فإذا أقدم الناقل على أي من الأفعال

[1] د. فاضل الزهاوي، مرجع سابق، ص 287.

[2] د. أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص314–317. د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص309.

التي ينتج عنها التأخير أو تضرر الامتعة على وفق ما تقدم فستكون مسؤولية تجاه المسافر غير محدودة وسيكون للمحكمة تجاوز الحد الأقصى للتعويض المقرر في الفقرة 1 و2 من المادة (22) مونتريال.

وتشترط الفقرة (5) لمسائلة الناقل عن التأخير أو تضرر الأمتعة او فقدانها أو تأخير وصولها على نحو غير محدود أفعال أو امتناع أي من تابعيه أو وكلائه أن يتم إثبات أن تصرف التابع المذكور كان أثناء ممارسة أعمال وظيفته أوبسببها ولا شك ان مسألة الإثبات تقاس بمعيار موضوعي مناسب يخضع لتقدير المحكمة وليس وفق معيار شخصي يتحدد على وفق ظروف الناقل أو المسافر.

وتتسم عملية إثبات المسافر على قيام التابع بالفعل أو الامتناع أثناء فترة عمله الوظيفي بصعوبة بالغة فغالباً ما يتعذر على المسافر إثبات سوء نية التابع بفعله لكي يظفر بمطالبة الناقل خارج نطاق المسؤولية المحدودة[1].

المطلب الثالث

موقف القضاء من المسؤولية غير المحدودة للناقل الجوي

وبناء عما تقدم بيانه نلاحظ أن القضاء الدولي قد تبنى مبدأ المسؤولية غير المحدودة وعبر عنه في عديد من الأحكام التي قضى بها بتعويض يتجاوز الحد الأقصى للتعويض المقرر.

وتطبيقاً لذلك سنعرض لبعض مما أصدره القضاء الانجلوسكسوني وكذلك القضاء الفرنسي ومن يسير باتجاهاته، وسنخصص لكل منهما فرعاً خاصاً به:

الفرع الأول

موقف القضاء الانجلوسكسوني

سنتناول في هذا الفرع موقف القضاء الأمريكي وموقف القضاء البريطاني في مسؤولية الناقل غير المحدودة وسنخصص لكل منهما مقصدًا:

[1] د. فاضل الزهاوي، مرجع سابق، ص290.

المقصد الأول: القضاء الأمريكي

غالباً ما يراعي القضاء الأمريكي حقوق المسافر ومصالحه على نحو أكثر من مصالح الناقل وبوصفه الطرف الضعيف والمضرور لذلك أصدر العديد من الأحكام التي تبنى فيها فكرة المسؤولية غير المحدودة والتعويض عنها بما يزيد عن الحد الأقصى ومنها:

القضية الخاصة بالمسافر Polec V. Northwest Airlines والتي تتخلص وقائعها بأن الناقل ونتيجة التحقيقات في حادث سقوط الطائرة التي أجرتها المحكمة المختصة قد إتضح أن هنالك عديد من الأخطاء الفردية المتراكمة وقع فيها الناقل مع أخطاء ترتبت نتيجة امتناعه عن القيام بعمل كانت تنم عن سوء نية وتعمد أدت لوقوع الحادث واستناداً لذلك قضت المحكمة بمسؤولية الناقل غير المحدودة وحكمت عليه بتعويض كامل الضرر الحقيقي الذي أصاب المسافر على نحو تجاوز الحد الأقصى[1].

وفي قضية أخرى أقامها ورثة المسافر Ulen V. American Airlines الذي كان مسافراً على متن إحدى طائرات الناقل في رحلة من واشنطن إلى مكسيكوستي التي تحطمت بعد وقع قصير من إقلاعها نتيجة تحليقها على ارتفاع 3910 قدم خلافاً لقواعد السلامة الجوية التي تفرض على قائد الطائرة التحليق في هذه المنطقة الجبلية على ارتفاع 5000 قدم مما أدى إلى ارتطامها بقمة جبل حكمت المحكمة المختصة بأن تابع الناقل (قائد الطائرة) لم يلتزم بقواعد السلوك المهني وتعليمات السلامة الجوية التي ينبغي على أي قائد طائرة حريص احترامها والعمل بموجبها، وأن سلوكه وأفعاله كانت تنم عن عدم إكتراث أو استهانة بأرواح المسافرين وبالنتيجة اعتبرت المحكمة ثبوت وجود خطأ إرادياً وحكمت على الناقل بإلزامه بدفع تعويض كامل عن الضرر الذي أصاب المجني عليه دون التقيد الحد الأعلى المقرر[2].

وفي قضية أخرى خاصة بالمسافر Pekelis V. Transcontinental & Western Air الذي كان مسافراً على متن إحدى طائرات الشركة التي تحطمت أثناء هبوطها، وقد أقامت أرملته

---

[1] United States Court of Appeals, Sixth Circuit. Argued August 13, 1993. Decided June 6, 1996 -- *Polec v. Northwest Airlines, Inc.*, 86 F.3d 498, 498 (6th Cir. 1996), Retrieved From: https://www.ravellaw.com/opinions/d647ae1be3f248739f93d308c1a8c0e9
United States District Court, E.D. Michigan, S.D, 737 F. Supp. 391 (1989), August 18, 1989, Retrieved From: https://www.courtlistener.com/opinion/1446540/in-re-air-crash-disaster-at-detroit-met-airport/

[2] United States Court of Appeals, District of Columbia Circuit, 186 F.2d 529 (D.C. Cir. 1949), Sep 26, 1949, Retrieved From: https://casetext.com/case/american-airlines-v-ulen

الدعوى للمطالبة بتعويض كامل غير محدود عما أصابها بوفاة زوجها لأن تابع الناقل قد تعمد الامتناع عن مراجعة اختبار صلاحية جهاز مقياس الارتفاع للعمل، وأن ذلك السلوك يعد خطأ إرادياً، وقد دفعت الشركة أن سبب الحادث كان ناتجاً عن مجرد إهمال عادي لقائد الطائرة عند الهبوط وسوء تقدير من قبله دون أن يكون متعمداً في حصول الحادث، لكن محكمة الاستئناف الأمريكية الدائرة الثانية رفضت دفوع الناقل وقضت بإلزامه بتعويض كامل عن الأضرار لزوجة المسافر المتوفى دون الالتزام بالحد الأقصى لذلك[1].

وفي حكم حديث نسبياً أصدرته الدائرة التاسعة لمحكمة الاستئناف الأمريكية في قضية المسافر Diaz Lugo V. American Airlinesالمتعلقة بحادث اصطدام جوي قضت المحكمة لورثة المسافر المذكور بتعويض عن كامل الأضرار الحقيقية على نحو يزيد عن الحد الأقصى المقرر في الاتفاقيات الدولية (وارسو ومونتريال 1966) استناداً لتحقق الخطأ الإرادي من قائد الطائرة (التابع) بعد أن أثبتت التحقيقات أن الموما إليه قد ارتكب سلسلة من الأخطاء التي تنم عن لا مبالاة ورعونة فهو قد خالف قواعد السلامة الجوية بتحليقه بالطائرة على ارتفاع منخفض جداً أثناء الهبوط وكانت الطائرة بسرعة عالية جداً وأن الطيار قد جازف بعملية الهبوط على نحو غير طبيعي ومخالفاً لقواعد الواجب اتباعها عند الهبوط، ولم يتصل ببرج المراقبة الأرضي للتنسيق معهم[2].

ولا يفوتنا الإشارة إلى القضية المشهورة بقضية لوكربي المتعلقة بحادث سقوط طائرة pan Am التي تحطمت بتاريخ 1988/12/21 أثناء رحلتها من لندن عبر نيويورك إلى مدينة ديترويت الأمريكية فوق مدينة لوكربي الاسكتلندية حيث اعتبرت المحكمة مسؤولية الناقل عن الحادث مسؤولية غير محدودة مستندة في ذلك أن الناقل قد ارتكب خطأً إرادياً بإهماله ورعونته وتهاونه في عدم مراعاة التعليمات الأمنية رغم تحذير الجهات المختصة الناقل باحتمال وقوع حوادث إرهابية إلا أن الشركة الناقلة لم تفصح عن ذلك ولم تتخذ إجراءات ضرورية بصدد ذلك ولم تحذر المسافرين من خطورة الحالة واحتمالية وقوع حادث مما شكل عدم اكتراث بالنتائج التي قد

[1] US Court of Appeals for the Second Circuit - 187 F.2d 122 (2d Cir. 1951), Decided February 15, 1951, Retrieved From: https://law.justia.com/cases/federal/appellate-courts/F2/187/122/440117/

[2] Diaz Lugo *v.* American Airlines, Inc., 686 F. Supp. 373 (D.P.R. 1988) Retrieved From: https://www.courtlistener.com/opinion/1362396/diaz-lugo-v-american-airlines-inc/authorities/

تنتج عن ذلك، وسمح للإرهابيين بإدخال المتفجرات في مسجل مذياع لداخل الطائرة وحكمت على ضوء ذلك بتعويض يتجاوز الحد الأقصى المقرر له[1].

وفي قضية أخرى وقعت حديثاً بتاريخ 2015/5/10 تتعلق بحادث سقوط طائرة تابعة لشركة النقل الألمانية German Wings التي أقعلت من برشلونة باتجاه إحدى الولايات الألمانية، وأثناء تحليقها في الجو أقدم مساعد الطيار على غلق مقصورة القيادة على نفسه والقيام ببعض الأفعال الخاطئة بقصد إسقاط الطائرة ولم يسمح لأحد بالدخول إليه بهدف تلافي الحادث، مما أدى إلى سقوط الطائرة وتحطمها بمن كان على متنها، وقد ثبت أن الحادث كان بسبب أخطاء مساعد الطيار المتمثلة برعونته واستهتاره وإصراره على فعله دون الاكتراث بحياة المسافرين واعتبرت المحكمة مسؤولية الناقل عن الحادث مسؤولية غير محدودة وللمتضررين المطالبة بالتعويض دون التقيد بالحد الأقصى[2].

وإذا كان الاتجاه الغالب في القضاء الأمريكي يهدف إلى حماية المسافر وتقدير مسؤولية الناقل غير المحدودة وتجاوز الحكم بالتعويض للحدود القصوى المقررة له فإن القضاء المذكور قد رفض الحكم في بعض القضايا وفق المبدأ المذكور واكتفى بالحكم للمسافر المضرور وفق قواعد المسؤولية المحدودة وعدم تجاوز الحد الأقصى للتعويض ففي القضية الخاصة بالمسافرة Jane Froman V. pan American التي كانت تعد أحد نجوم الترفيه الأمريكية تتلخص وقائعها بأن المسافرة المجنى عليها كانت في رحلة على متن أحد طائرات pan American من أمريكا إلى البرتغال وأثناء تحليق الطائرة اصطدمت بإحدى قمم الجبال مما نتج عنها إصابة المسافرة بأضرار جسيمة تطلبت مصاريف علاجها مبالغ كبيرة جداً. ولدى مطالبتها بالتعويض عن كامل الضرر الذي أصابها فقد رفضت المحكمة العليا الأمريكية طلبها بصدد ذلك وحكمت لها بالتعويض بما لا يتجاوز الحد الأقصى للتعويض وفقاً لما مقرر باتفاقية وارسو ومقداره 8300 دولار، وقد عللت المحكمة حكمها بصدد ذلك بان المسافرة المتضررة لم تتمكن من إثبات خطأ الناقل الإرادي أي أن الناقل قد ارتكب الفعل بقصد إحداث الضرر أو توقع ذلك ولم يتفادى

[1] US District Court for the Eastern District of New York - 733 F. Supp. 547 (E.D.N.Y.1990),January3,1990,RetrievedFrom:https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/733/547/1517064/

[2] القضية مشار إليها لدى د. فاضل الزهاوي، مرجع سابق، ص286 ومنشورة على الموقع الألكتروني https://www.courthousenews.com/germanwings-crash-suits-belong-germany-judge-rules/

وقوعه، ولأن المحكمة كانت مقتنعة مبدئياً بان ذلك لم يحصل لان قائد الطائرة سيكون أول الضحايا ومن غير المتوقع أن يفعل الطيار ذلك[1].

وكانت محكمة استئناف نيويورك الدائرة الثانية قد أقرت ذات النهج في القضية الخاصة بالمسافر Berner V. B.C.P.A ضد الشركة البريطانية (الكومونولث) للخطوط الجوية حيث ألغت المحكمة الاستئنافية حكم المحكمة الابتدائية الذي كان قضى بمسؤولية الشركة مسؤولية غير محدودة وتعويض يتجاوز الحد الأقصى استناداً لما اعتبرته المحكمة الأولية بأن قائد الطائرة (الناقل) قد ارتكب بما وصفته بالخطأ الإرادي وهو خطأ غير مغتفر ينم عن سلوك عمدي غير مسؤول وغير حميد ولكي يوصف سلوك الناقل على وفق أعلاه ينبغي، حسب نظر المحكمة، أن يكون الناقل قد ارتكبه عمداً أي قاصداً أحداث الضرر بالطائرة ومن عليها أوانه ارتكب الفعل في ظروف يستشف منها عدم المبالاة والرعونة والاستهانة بحياة المسافرين، ونظراً لأن المحكمة لم تجد أن سلوك الطيار على وفق فهمه الخاطئ للتعليمات الموجهة إليه من هيئة الأرصاد والملاحة مما يعد ضمن إطار الخطأ الإرادي، وأن سلوكه غير متعمداً أو أنه كان يتوقع حصول الحادث ورحب بالنتائج المتوقعة عنه[2].

المقصد الثاني: القضاء البريطاني

لم يبتعد القضاء البريطاني عن تجاه القضاء الأمريكي في تبينه فكرة الخطأ الإرادي (السلوك الشائن)، ففي قضية إقامتها ورثة المسافر Horabin V. BOAC للمطالبة بالتعويض عن الضرر الذي أصابهم نتيجة سقوط الطائرة ووفاة مورثهم استناداً لفكرة الخطأ الإرادي لتابع الناقل (قائد الطائرة)، وقد توصلت المحكمة التي نظرت الدعوى إلى أن قائد الطائرة وعند محاولته الهبوط أعلمه برج المراقبة بالبقاء لفترة زمنية في الجو لإفساح المجال لطائرة أخرى بالهبوط الاضطراري، لكنه غير رأيه وقرر العودة إلى لندن ثم غير فكرته ثانية وأراد الهبوط في مطار بورجيه بباريس وقد سمحت له الجهات المختصة بالهبوط لكن الطيار لم يشأ إكمال الهبوط بزعم تعذر الاتصال بالمراقبة الأرضية فقرر مجدداً العودة إلى مطار لندن، وقد أدى بقاء الطائرة في

---

[1] Appellate Division of the Supreme Court of the State of New York, First Department. November 3, 1954, 284 A.D. 935 (1954), Retrieved From: https://www.leagle.com/decision/19541219284ad9354423

[2] U.S Court of Appeal, 2Cir, 1966 الحكم مشار إليه لدى د. عبد الحكم محمد عبدالسلام عثمان، مرجع سابق، ص242.

الجو فترة طويلة إلى نفاذ الوقود وسقوطها، ولقناعة المحكمة أن سلوك الناقل أثناء التحليق بالطائرة كان محفوفاً بالمخاطر والمجازفة وعدم الاكتراث بأرواح المسافرين وأنه كان ينبغي معرفته بأن وقود الطائرة على وشك النفاذ، وأن ما أقدم عليه الطيار (تابع الناقل) من سلوك متهور ناتج عن إرادته وعلمه بالنتائج الخطيرة التي من المحتمل وقوعها لكنه لم يكترث لحصولها وحكمت المحكمة على الناقل بالتعويض دون التقيد بالحد الأقصى للتعويض المقرر في الاتفاقيات استناداً لما اسمته المحكمة بسلوكه المشين الذي يرتكز على عنصري العمد وعدم الاكتراث الذي يقابل فكرة الغش والخطأ العمدي الغير مغتفر التي كان النظام القضائي الفرنسي قد تبناها[1].

الفرع الثاني

القضاء الفرنسي والعربي

سنعرض في هذا الفرع لموقف كل من القضاء الفرنسي والعربي وسنخصص مقصداً خاصاً لكل منهما:

المقصد الأول: القضاء الفرنسي

تبنى القضاء الفرنسي فكرة الخطأ المعادل للغش، وهو الخطأ الجسيم، كمعيار لتوصيف مسؤولية الناقل الجوي وعما إذا كانت محدودة أو غير محدودة، وعلى ضوء ذلك أصدر العديد من الأحكام التي تحرم الناقل من التمسك بحدود المسؤولية وتتيح للمسافر المضرور مطالبته وفق قواعد المسؤولية غير المحدودة ودون التقيد بالسقف الأعلى للتعويض إذا كان خطأ، خطأ غير عادياً (غير مغتفر).

فقد أصدر القضاء الفرنسي العديد من الأحكام التي رفع فيها القيود المفروضة على مسؤولية الناقل وجعلها غير محدودة مراعاة لمصلحة المسافر وحماية له، منها قضية المسافر Entiope V. Korean Air Lines وزوجته المقامة ضد الخطوط الجوية الكورية، اللذين كانا مسافرين على احدى طائراتها برحلة من باريس إلى سيؤل وأثناء تحليقها فوق القطب الشمالي انحرفت إلى داخل المجال الجوي السوفيتي (سابقاً) بسبب التأثير المغناطيسي الجوي وهذا ما حدا بالطيران الحربي السوفيتي لتهديدها وإجبارها على الهبوط اضطرارياً ونتيجة ذلك أصيب الزوجان بجراح، اعتبرت محكمة الاستئناف أن استعمال الناقل طائرة غير مجهزة بمعدات الملاحة الجوية

[1] Queen's Bench Division, 1952, 2 Lloyd's Rep. 450, Retrieved From: https://www.i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=144131

المقاومة للتأثيرات المغناطيسية في تلك المنطقة يعد إخلالاً بقواعد الطيران على نحو يعرض سلامة المسافرين للخطر ويعد خطأه بذلك خطأ غير مغتفر، ولدى الطعن بالحكم أمام محكمة النقض الفرنسية فقد أيدت الحكم الاستئنافي استناداً على الخطأ المفترض للناقل وباعتبار مسؤوليته مسؤولية غير محدودة وأن للمسافر المطالبة بالتعويض دون التقيد بالحد الأعلى وتمت المصادقة عليه من محكمة النقض[1].

وفي قضية المسافر Rioult الذي كان مسافراً على متن إحدى الطائرات الفرنسية التي تتلخص وقائعها بأن الطيار أخطأ، بإرادته وإدراكه، بعدم التقيد بقواعد السلامة والملاحة الجوية وقام بالطيران على ارتفاع منخفض جداً بين الأشجار مع تخفيض سرعة الطائرة بهدف توفير الفرصة لإحدى المسافرات بالتقاطها صور للاعبي التنس، ولم يتخذ الاحتياطات اللازمة رغم علمه بخطورة تحليقه في أماكن خطيرة ومنخفضة يحضر على الطيارين فعل ذلك فيها، وهي منطقة جبال الكاميرون، وقد أدى سلوك الطيار المتهور إلى تحطم الطائرة ووفاة معظم ركابها (48 مسافر مع طاقم الطائرة)، وقد اعتبرت محكمة السين الابتدائية بتاريخ 1961/1/23 أن خطأ الناقل بذلك خطأ غير مغتفراً ثم أيدت محكمة استئناف باريس في 1963/12/3 وصادقت محكمة النقض على تقرير بمسؤولية الناقل غير المحدودة[2].

وفي ذات السياق اعتبرت محكمة النقض الفرنسية، في حكم حديث لها، الفعل الذي قام به قائد الطائرة متمثلاً بانحرافه بالطائرة باتجاه خاطئ وميلانها على نحو خطير أثناء هبوطها خطأ غير مغتفر منه لأنه وبوصفه شخص ممتهن الطيران ويدرك أن ما قام به يعد مجازفة وينم عن رعونة واستهتار ومخالفة لقواعد الطيران ذلك وأن أي طيار آخر لا يمكن سلوك المسلك الذي سلكه واستمر على تنفيذه ولم يتراجع عنه رغم علمه بان ذلك التصرف قد يؤدي إلى أضرار محتملة ولم يكترث لها وقبل بما قد يحصل وكانت النتيجة تحطم الطائرة ووفاة المسافرين وقضت بتاريخ 2007/10/24 بمسؤولية الناقل عن تصرفات تابعة الموصوفة أعلاه مسؤولية غير محدودة وتعويض المسافرين دون التقيد بالحد الأقصى للتعويض[3].

---

[1] صدر الحكم عن محكمة استئناف باريس في 1980/7/8 وتم تصديقه من الغرفة الأولى لمحكمة النقض بتاريخ 1981/12/15 المجلة الفرنسية للقانون الجوي 1981 ص225.

[2] الحكم مشار إليه لدى د. عبد الحكم محمد عبدالسلام عثمان، مرجع سابق، ص351.

[3] الحكم صادر في 2007/10/20 عن الغرفة الأولى المدنية لمحكمة النقض الفرنسية منشور على الموقع الإلكتروني https://www.persee.fr/

وفي حكم آخر اعتبرت محكمة النقض الفرنسية سلوك الطيار المتمثل بإصراره على المجازفة بالهبوط بالطائرة رغم علمه بالظروف الجوية السيئة جداً والتي قد تؤدي إلى أضرار جسيمة على أنه سلوك يتسم بالرعونة وأنه خطأ غير مغتفر مما يبرر تحقق مسؤولية الناقل على نحو غير محدود[1].

كما عبرت محكمة النقض عن ذات الاتجاه في قضية المسافر Bornier V.Air inter التي تتلخص وقائعها بإقدام شخص على خطف طائرة المدعى عليه بعد إقلاعها ومن ثم نجحت الجهات الأمنية الفرنسية في اقتحام الطائرة والقبض على الخاطف وأثناء اقتياده سقطت القنبلة اليدوية من يده وانفجرت لتلحق أضراراً بالمسافر المذكور وغيره، وقد أقام المذكور الدعوى ضد الناقل مطالباً بإلزامه بالتعويض الكامل عن كامل الضرر وعدم التقيد بالحدود القصوى لذلك، وقد استشهدت المحكمة بنتائج اجتماع الجمعية الفرنسية للقانون الجوي المنعقد في باريس 1977 الذي أوصى بأن الوقاية من مثل هذه الحوادث الخطيرة لا تتم إلا بتطبيق إجراءات أمنية مشددة منها تفتيش المسافرين قبل دخولهم الطائرة دون الإخلال بحريات وحقوق المسافر، وأن يرافق رجل أمن الطائرة أثناء تحلقها وحيث ثبت لمحكمة الموضوع أن الخاطف لم يخضع للتفتيش بالجهاز الإلكتروني ولم تفتش حقائبه اليدوية للتأكد من محتواها، وإن الإرهابي (الخاطف) استغل عدم خضوعه وحقيبته اليدوية للتفتيش بنظام الأشعة تحت الحمراء، فقد قضت المحكمة بمسؤولية الشركة مسؤولية كاملة غير محدودة لإهمالها الجسيم في اتخاذ وتوفير إجراءات الأمن على النحو الدقيق التي توفرها بقية المطارات الحديثة مما سهل تنفيذ الخاطف مهمته وجعل الطائرة صيداً سهلاً له. وإهمال الناقل بذلك يعد خطأ غير مغتفر من جانبه يحول دون تمسكه بقواعد المسؤولية المحدودة بالحدود القصوى للتعويض[2].

المقصد الثاني: القضاء العربي

اقتفى القضاء العربي اتجاه القضاء الفرنسي في تأصيل مسؤولية الناقل الكاملة غير المحدودة وعدم استفادته من الحد الأقصى للتعويض عند ثبوت إخلاله إخلالاً جسيماً، فقد قضت محكمة النقض المصرية في حكم لها سنة 1983 اعتبرت فيه عدم التزام قائد الطائرة بخط سيره الجوي

[1] حكم محكمة النقض الفرنسية الأولى المدنية الصادر في 1968/6/24 مشار إليه لدى د. عبد الحكم محمد عبدالسلام عثمان، مرجع سابق، ص351.

[2] In Bornier v. Air Inter, Cass. civ. Ire. Fr., May 5,1982, 1983 R.F.D.A. 49, the defense failed because the passengers had not been subject to a security check, Trevor Atherton: Unlimited Liability for Air Passengers: The Position of Carriers, Passengers, Travel Agents and Tour Operators under the IATA Passenger Liability Agreements Scheme, 63 J. Air L. & Com. 405 (1997), p413 footnote37.

ومخالفته لتعليمات المراقبة والانحراف بطائرته إلى منطقة عمليات عسكرية ممنوع عليها ارتيادها وتعرضها للسقوط كان السبب الذي أفضى إلى تضرر المسافرين، وأن تصرف قائد الطائرة كان تصرفاً متسماً بخطورة برعونة واستهتار، ودون مبالاة لحياة المسافرين وأن الحادث قد حصل نتيجة لخطأ الناقل الجسيم أعلاه بتصديق الحكم القاضي بمسؤولية الناقل مسؤولية غير محدودة وحرمته من التمسك بالحد الأعلى للتعويض[1].

وفي حكم آخر اعتبرت محكمة النقض المصرية تسيير شركة النقل إحدى طائراتها في ظل ظروف جوية بالغة السوء مع معرفتها بوجود عيوب في جهاز الاتصال الخاص بها في جهاز ضبط عمل المحركات بحكم الخطأ الجسيم الذي يتوجب، مع تحققه، القضاء بمسؤولية الناقل مسؤولية كاملة غير محدودة عما أصاب المسافرين من ضرر نتيجة سقوط الطائرة[2].

وفي قضية أخرى تتلخص وقائعها في أن قائد إحدى الطائرات المصرية كان مصراً على الإقلاع بالطائرة من مطار جنيف إلى مطار القاهرة رغم رداءة الأحوال الجوية وقوة العواصف الهوائية ورغم علمه بذلك فإنه لم يكترث بتحذيرات سلطات مطار جنيف المتكررة بالتريث في الإقلاع ريثما يتحسن الطقس، وأن أفعاله هذه تعد بمجموعها أخطاء جسمية مما يستوجب مسؤوليته المطلقة عنها، ولذلك قضت محكمة النقض بمسؤولية الناقل عن الحادث مسؤولية كاملة (غير محدودة) والحكم عليه بتعويض دون التقيد بالحد الأقصى استناداً لأحكام المادة 25 من اتفاقية وارسو[3].

المطلب الرابع

الاتفاق على تجاوز الحد الأقصى لمسؤولية الناقل الجوي

يمس هذا المبدأ مصالح المتعاقدين الناقل والمسافر معاً، فلا شيء يحول دون تنازل الناقل عن التمسك بهذا المبدأ والاتفاق مع المسافر على زيادة حدود مسؤوليته المحدودة بموجب الاتفاقيات وتجاوز الحدود القصوى لها، واقتداء بما قررته المادة (25) من اتفاقية مونتريال التي نصت

---

[1] حكم النقض المصرية برقم 908 لسنة 1984 قضائية في 1983/4/14 منشور في مجموعة أحكام محكمة النقض المصرية القسم المدني سنة 34 ج1 ص980.

[2] حكم النقض المصرية رقم الطعن 362 لسنة 33 قضائية في 1967/4/27 مشار إليه لدى د. محمود عبد الجواد، مرجع سابق، ص339.

[3] حكم النقض المصرية رقم الطعن 749 لسنة 50 القضائية في 1985/3/20 مشار إليه تفصيلاً لدى د. عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص140.

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

بل ويكون للناقل الاتفاق مع المسافر على عدم خضوع مسؤوليته لأي حد وجعلها مطلقة لصالح المسافر سواء ورد هذا الاتفاق في عقد النقل أو في وثيقة مستقلة))[1].

ويمكننا النظر لنص المادة (25) من اتفاقية مونتريال على أنه أحد مظاهر تطور مسؤولية الناقل الجوي، فهو ورد بصيغة عامة مطلقة لا يقتصر حكمها على نقل الأشخاص فقط، مثلما كانت اتفاقية وارسو قد قررت في المادة (1/22) منها بل قد يتعداها إلى الامتعة والتأخير.

وبهذا الصدد يثور التساؤل عن جدوى الاتفاق على تشديد المسؤولية ورفع حدود المسؤولية في نقل المسافرين مع صراحة المادة (22) التي وضعت مسارين للمطالبة بتحقق المسؤولية والحكم بالتعويض، فإذا كان بمقتضى المسار الأول يجيز للمسافر المطالبة بتعويض لا يزيد عن الحد الأقصى وتعد مسؤولية الناقل بموجبه مسؤولية مفترضة (موضوعية) بحيث لا يمكن تفاديها إلا بإثبات خطأ المسافر نفسه، أما إذا اختار المسافر المطالبة وفق المسار الثاني بثبوت مسؤولية الناقل على نحو غير محدد والحكم عليه بالتعويض دون التقيد بالسقف الأعلى (113000 وحدة حقوق سحب خاصة) فإن مطالبته بتحقيق مسؤولية الناقل على وفق المسار الأخير سنستدل قواعد المسؤولية الشخصية المبنية على خطأ الناقل المفترض[2].

وإذا اختار المسافر الثاني فتكون مسؤولية الناقل غير محدودة ويلزم الأخير بتعويض المسافر المضرور على نحو كامل يغطي الضرر الفعلي (الحقيقي) دون التقيد بسقف أعلى لذلك يرى الباحث أن الكلام عن جدوى التطرق لتشديد المسؤولية لا يجد صدى إلا في نطاق سريان المستوى (المسار) الأول الذي يحدد المسؤولية والتعويض بما لا يزيد عن الحد الأعلى المقرر.

أما في المسار الثاني حيث يكون للمسافر المطالبة، وفق قواعد المسؤولية غير المحدودة، بتعويض غير محدد بحد أقصى فلا تكون هنالك حاجة لاتفاق الطرفين على تشديد المسؤولية لأن للمحكمة السلطة التقديرية في تقرير مسؤولية الناقل، وهي غير مقيدة بسقف أعلى وستحكم بالتعويض وعلى نحو يغطي الضرر الحقيقي ولذلك يكون من الممكن لطرفي العقد أن يتفقا على رفع الحد الأقصى للتعويض، وعلى سبيل المثال، إلى 250000 وحدة حقوق سحب خاصة،

---

[1] د. شفيق انور فضل، مرجع سابق، ص320. طه عبدالقهار احمد مقبل، تحديد مسؤولية الناقل الجوي، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة صنعاء، اليمن، 2002، ص 121.

2 د. هشام فضلي، مرجع سابق، ص76-77. د. محمود عبد الجواد، مرجع سابق، ص348.

وفي ظل وجود مثل هكذا اتفاق فإن حدود مسؤولية الناقل، المقررة على وفق المسار الأول، المفترضة (الموضوعية) والتعويض المترتب عنها سيرتفع إلى الحد الجديد وهو 250000 وحدة سحب وسيكون الناقل مسؤولاً بما زاد عن الحد الاتفاقي الجديد للمسؤولية على وفق المسار الثاني الذي تتحدد مسؤوليته عنه على وفق الخطأ المفترض[1].

ويرى الباحث عدم جواز النظر إلى اتفاق التشديد على أنه تقدير جزافي للتعويض يكون للمضرور المطالبة به تلقائياً دون النظر لمقدار الأضرار إنما ينظر إليه، في حقيقة الأمر، على أنه تعديل لحدود التعويض أفضى لإبلاغ التعويض من الحد الأقصى القديم، قبل الاتفاق، إلى حد اقصى جديد، لذلك فإذا تبين للمحكمة أن قيمة الأضرار الفعلية أقل من مقدار التعويض المتفق عليه فإن المحكمة لن تحكم للمسافر إلا بالأقل من أي القيمتين[2].

وجواز الاتفاق على تسديد المسؤولية مقرر، أصلاً، لمصلحة المسافر وهو الطرف الضعيف ولذلك فهو الذي يسعى لمثل هكذا اتفاقيات وقد يقبل الناقل ذلك تحت تأثير المنافسة في مجال النقل أو الاعتبارات المالية..... الخ.

وربما يكون من النادر عملياً اللجوء لمثل هكذا اتفاقات في مجال نقل الأشخاص ولكن قد يكون لها نصيب أو حيز من التطبيق في مجال نقل البضائع حيث يلجأ المسافرات إلى محاولة تغطية القيمة الحقيقية للبضاعة المشحونة وفق هذه الوسيلة ووفق التأمين عليها[3].

ولابد من التذكير أن ليس للناقل المطالبة بتخفيض حدود المسؤولية والتعويض إلى أقل مما حددته الاتفاقية وذلك حماية للمسافر بوصفه الطرف الضعيف بالعقد وهذا ما نصت عليه المادة (26) من اتفاقية مونتريال والتي جاء فيها ((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))[4].

---

[1] د. هاني دويدار، مرجع سابق، ص333. د. هشام فضلي، مرجع سابق، ص77.

[2] د. فاروق أحمد زاهر، مرجع سابق، ص135 وبعدها. د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص312.

[3] بهذا المعنى د. عبد الفضيل محمد أحمد، مرجع سابق، ص347.

[4] د. هاني دويدار، مرجع سابق، ص396. د. عاطف الفقي، مرجع سابق، ص205. د. شفيق انور فضل، مرجع سابق، ص219-220.

المبحث الثالث

القواعد العامة لاحتساب التعويض

سنتطرق في هذا المبحث تطور أسس احتساب التعويض وحدة حقوق السحب الخاصة وسنخصص لذلك المطلب الأول، كما سنعرض في مطلب ثاني آلية وكيفية احتساب الحدود المقررة للتعويض وكيفية تحويلها للعملة الوطنية وسنخصص المطلب الثالث لإمكانية المراجعة الدورية لحجم التعويضات.

المطلب الأول

تطور أسس احتساب التعويض للمسافر المضرور

أوضحنا سابقاً أن اتفاقية وارسو م 1/22، قبل التعديل، قد حددت مسؤولية الناقل والحد الأقصى للتعويض الذي على الناقل دفعه بما يعادل 125000 FP (فرنك ذهب) وهو ما يعادل 8300 وحدة تساوي 8300 دولار باعتبارات كل وحدة كانت تساوي في ذلك الوقت دولار واحد.

ولتطور صناعة الطائرات وما أضيف إليها من وسائل أمان قللت من حوادثها، ولمضي وقت طويل على التوقيع على اتفاقية وارسو ونفاذها ولارتفاع الأسعار وتضخم مستوى المعيشة ولقلة مبلغ التعويض المحدد فيها، فقد تم تعديلها بموجب بروتوكول لاهاي عام 1955[1] على نحو يجعل مبلغ التعويض 250000 FP (فرنك بوانكاريه)وهو ضعف المبلغ المقرر في اتفاقية وارسو وبواقع أن كل FP = 65.5 مليجرام ونصف من الذهب عيار 900 في الألف، وعلى اعتبار تقديرها بواقع وحدة قياس نقدية وليس عملة محددة للوفاء[2] وأن تكون قابلة للتحويل، وأوضحنا إنه ونتيجة اعتراض أمريكا على مبلغ التعويض المعدل بزعم أنه غير منصف بل ويقلل من قيمته الإنسان وقدره وعلى إثر تهديدها بالانسحاب من الاتفاقية وما يترتب على ذلك من إشكاليات قانونية متعددة وخطيرة[3].

وكنا أوضحنا أنه وفي سبيل تلافي ما قد يحدث وفي خطوة تعد تطوراً كبيراً في نظام مسؤولية الناقل والتعويض عنها، بادر الاتحاد الدولي للنقل الجوي بمبادرة توفيقية تفضي لتعديل مبلغ التعويضات شارك عدد كبير من شركات الطيران العائدة لعديد من الدول وأمريكا وعلى أثره تم

---

[1] د. عائشة فضيل، مرجع سابق، ص386 وما بعدها. د. هاني دويدار، مرجع سابق، ص415 وما بعدها.

[2] د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص263.

[3] د. سميحة القليوبي، مرجع سابق، ص205.

التوقيع على بروتوكول مونتريال 1966 الذي تم بموجبه تعديل مقدار التعويض ورفعه إلى حد أقصى يصل إلى 75000$. بضمنها المصاريف القضائية وقد خلق هذا الاتفاق طفرة حقيقية بمقدار التعويض بحدود 9 أضعاف ما كان عليه في اتفاقية وارسو قبل التعديل.

ثم حصل تطوراً آخراً، كما ذكرنا سابقاً، بالنسبة لمبلغ التعويض تم بموجب اتفاقية جوايتمالا 1971، إذا أبلغ البروتوكول الحد الأقصى للتعويض إلى 1.500 مليون وخمسمائة فرانك بوانكاريه FP، واستناداً للسعر الرسمي للذهب المقرر في حينه والبالغ 53 لكل أوقية من الذهب[1] أصبح المبلغ المذكور يعادل (100000) مائة ألف دولار أي يعادل 100000 وحدة حقوق سحب خاصة.

ثم استمرت ملامح التطور عندما استبدل واضعوا بروتوكولات مونتريال لعام 1975 بالفرنكات الذهبية وحدات حقوق السحب الخاصة التي كانت الاتفاقية السابقة قد اعتمدتها كمقياس لحساب مبلغ التعويض المستحق، وتم الاستغناء عن الذهب كمقياس لاحتساب التعويض والعمل بوحدة حقوق السحب الخاص SDRs، وعلى ضوء ذلك تحددت مسؤولية الناقل بالحد الأعلى للتعويض الذي عليه دفعه للمسافر المضرور أو ورثته بما يعادل 100000 وحدة حقوق سحب خاصة والتي تعادل 100000 $ ومن الجدير قوله أن مسألة تحويل الفرنك الذهبي الذي كان يعد بمثابة وحدة نقدية (تقديرية) تعادل 65.5 مليجرام كمقياس للتحويل إلى العملة الوطنية لأي من الدول الموقعة على الاتفاقيات الدولية النافذة في حينه، لم تكتنفها صعوبات تذكر كونها كانت مرتبطة، بموجب اتفاقية الموقعة بريتون وودز الموقعة عام 1944 والمتعلقة باعتماد قاعدة الذهب، بعلاقة مباشرة وثابتة بالذهب الذي كانت قيمته تتحدد وفق السعر الرسمي المعلن له.

إلا أن نفاذ اتفاقية جامايكا في 1978/4/1 التي عدلت اتفاقية بريتون وودز التي كانت قد قررت الاعتماد على نافذة الذهب أدت إلى حظر ربط عملات الدول الوطنية بالذهب[2]، إلا أن هذا حضر الاستناد للذهب كمعيار لاحتساب مقدار التعويض لم يكن مطلقاً، بسبب وجود عدد من الدول غير المنظمة لهذه البروتوكولات ولم تصادق عليها مع أنها كانت موقعة على اتفاقية وارسو، إضافة إلى أن منع الاعتماد على الذهب والتحول عنه إلى وحدة حقوق السحب يقتصر

[1] د. أحمد بن إبراهيم الشيخ، مرجع سابق، ص500 وبعدها.

[2] يرى البعض أن نفاذ اتفاقية جامايكا في 1978/4/1 قد سبب تعارضاً بين هذه الاتفاقية التي ألغت الاعتماد على الذهب لتحديد أسعار تعادل عملتها الوطنية ولتحديد قيمة التعويض النقدي وذلك بالنسبة للدول المنظمة الى صندوق النقد الدولي بينما أجازت الاتفاقيات الدولية الأخرى تحديد التعويض المستحق بما يعادل الذهب بوحدة نقدية وإمكانية تحويل هذه الوحدات إلى عملات وطنية تعادل القيمة الذهبية لهذه العملات بتاريخ صدور الحكم، انظر د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص271.

على الدول الأعضاء في صندوق النقد الدولي، ولذلك بقي الرجوع في العمل بقاعدة الذهب احدى الخيارات لتلك الدول، وقد أقرت المادة 23 من اتفاقية مونتريال/ 99 كيفية تحويل وحدات حقوق السحب إلى العملات الوطنية كما أشارات إلى ذلك المادة 13/1 من قانون الطيران المدني وهذا ما سنعرض إليه في الفرع التالي:

المطلب الثاني

كيفية احتساب التعويض وإمكانية المراجعة الدورية للحد الأقصى للتعويض

سنقسم هذا المطلب إلى فرعين نتناول في الأول منهما كيفية احتساب الحد الأعلى للتعويض ونخصص الفرع الثاني لإمكانية المراجعة الدورية للحد الأقصى للتعويض:

الفرع الأول

كيفية احتساب الحد الأعلى للتعويض

نصت المادة 1/23 من اتفاقية مونتريال على أن "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 التقويم التي يطبقها صندوق النقد الدولي بالنسبة لعملياته ومعاملاته السارية يوم صدور الحكم وتحسب قيمة العملة الوطنية بوحدات السحب الخاصة لدولة طرف ليست عضواً في صندوق النقد الدولي وفقاً للطريقة التي تحددها هذه الدولة".

ويبين النص الحلول اللازمة لآلية تحويل وحدة حقوق السحب الخاصة إلى العملات الوطنية للدول المنظمة لاتفاقية مونتريال 1999 بعد نبذ العديد من الدول لقاعدة الذهب كوحدة نقدية وبواقع أن الفرنك الذهبي يعادل 65.5 من الذهب عيار 900 من الألف[1] وتتم عملية الحساب

[1] تعني قاعدة الذهب المقررة في اتفاقية بريتون وودز 1944 إن الدول عندما تصدر عملاتها تلتزم بتحديد قيمتها الأساسية على ضوء ما لديها من احتياطي من الذهب يغطي إصدارها من العملة أي تقويمها على وفق ما يساويه من ذهب، فكان الفرنك يساوي 65.5 والدولار يساوي السعر السائد، وكان ذلك يعني أن بإمكان الشخص الذي يحوز الفرنك أو الدولار.... الخ من العملات أن يستبدله متى شاء بما يعادل قيمته ذهباً، وأن أساس=

ولتحويل الفرنك الذهبي بطريقة حسابية يتم بموجبها قسمة وزن الذهب في الفرنك (65.5) مليجرام على وزن الذهب الموجود في العملة الوطنية.

وقد ألغيت قاعدة التعامل بالذهب من قبل أمريكا سنة 1971 وعلى أثرها صدرت اتفاقية جامايكا 1976 التي نفدت في 1978 والتي قضت في (المادة/ ب) على أن يكون لكل دولة الحق في أن تربط عملتها الوطنية بحقوق السحب الخاصة أو حتى بعملة دولة أخرى عضو بالصندوق أو بسلة عملات..... أو بأي قاسم مشترك من اختيارها بشرط التخلي عن معيار الذهب[1].

وتنبع أهمية البحث عن كيفية التحويل بسبب أن المسافرين المضرورين قد يكونوا ذا جنسيات مختلفة وينتمون لدول متعددة، إضافة إلى أن بعض الدول غير موقعة على اتفاقية مونتريال أو غيرها مما يتم التعويض استناداً لقواعدها، أو أن تلك الدول من الموقعات على الاتفاقية ولكنها ليست منظمة لصندوق النقد الدولي مما يستوجب وضع معايير قانونية دولية لضمان تحويل ما تحكم به المحكمة على وفق وحدات السحب الخاصة إلى عملة دولة المسافر المضرور تمهيداً لاستلام التعويض المستحق له الذي قد يستغرق الحكم به سنوات عديدة، ولذلك أشارت الاتفاقية إلى تقرير آلية احتساب وتحويل مبلغ التعويض في يوم صدور الحكم به، ونعتقد أن سبب ذلك هو لتفادي الإشكاليات القانونية التي تترتب على التحويل وفق قاعدة الفرنك الذهبي (قاعدة الذهب) وتلافياً لتغيير قيمة العملات في أسواق التعامل المالي والتجاري الدولي.

وقد ارتأى واضعوا الاتفاقية التمييز، عند تطبيق آلية التحويل، بين ثلاث مجموعات من الدول وعلى النحو الآتي[2]:

المجموعة الأولى: تضم هذه المجموعة الدول الأعضاء في صندوق النقد الدولي، ومنها مملكة البحرين، وتتحدد آلية التحويل بالنسبة لهذه المجموعة على وفق قيمة العملة الوطنية لأي من هذه الدول بالقياس إلى وحدات حقوق السحب الخاصة التي تقضي بها المحكمة ووفقاً للآلية التحويل التي يتبعها وينفذها صندوق النقد الدولي بالنسبة لعمليات المالية والمصرفية السارية في

=التعادل لعملة أي دولة عضو في صندوق النقد الدولي الذي تأسس بموجب الاتفاقية المذكورة، هو الذهب أو الدولار الأمريكي ويتم ذلك عن طريق تحديد القيمة الأساسية لوحدة النقد الوطنية بوزن معين من الذهب، أو الدولار، طبقاً لدرجة نقائه في 1944/7/1، د. يحيى البنا، مرجع سابق، ص170-171.

[1] د. محمد فريد العريني، تطور النظام النقدي الدولي وأثره على الاتفاقيات الدولية في مجال القانون الجوي والبحري، مقال منشور في مجلة البحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق جامعة الإسكندرية، 1991، ص20 ومابعدها.

[2] د. فاضل الزهاوي، مرجع سابق، ص298. د. عاطف الفقي، مرجع سابق، ص190.

وقت التحويل أي في يوم صدور الحكم[1]، حيث يتولى الصندوق المذكور تحديد قيمة الوحدة من حقوق السحب الخاصة يومياً على أساس تحويل كمية العملات المكونة لسلة الدولة المعتمدة إلى ما يساويها بالدولار الأمريكي على وفق السعر السائد في بورصة لندن ثم تجمع العملات مقومة بالدولار وبهذا يمكن استخراج قيمة الوحدة من حقوق السحب الخاصة مقومة بالدولار وعلى وفق العمليات الإحصائية المتبعة لديهم[2].

المجموعة الثانية: مجموعة الدول الموقعة على الاتفاقية (مونتريال) غير المنظمة لصندوق النقد الدولي وهي تشمل الدول التي تجيز قوانينها وأنظمتها المالية والنقدية احتساب قيمة عملتها الوطنية مقومة بوحدات حقوق السحب الخاصة، ويتم حساب ذلك وفق الآلية المتبعة المقررة في أنظمة تلك الدولة، بشرط أن تتساوى القيمة بالعملة الوطنية مع القيمة الحقيقية بمبالغ الحدود القصوى للتعويض وعلى وفق ما أشارت إليه (ف1 م23) من الاتفاقية[3].

المجموعة الثالثة: الدول غير المنظمة للاتفاقية والبروتوكولات الملحقة من غير الأعضاء في صندوق النقد الدولي، وهذه المجموعة من الدول لا تسمح قوانينها وأنظمتها النقدية بحساب الحد المقرر للتعويض بقيمة عملتها الوطنية بالقياس على وحدة السحب الخاصة، ففي هذه الحالة وتحاشياً للإشكاليات التنفيذية التي قد تطرأ بسبب ذلك اضطرت الاتفاقية للعودة لطريقة الحساب المتبعة وفق اتفاقية وارسو والرجوع لمعيار الفرنك الذهبي لكنها أطلقت عليه تسمية (الوحدة النقدية) عوضاً عن تسمية الفرنك الذهبي، ومن ثم يتم تقويمها (كوحدة) قياس بما يعادل 65.5 مليجرام من الذهب عيار (900 في الألف)[4].

وعلى ضوء ذلك يكون لهذه الدول عند التصديق أو الانضمام للاتفاقية أو في وقت لاحق إعلان تحديد مسؤولية الناقل عن الأضرار في حالة وفاة المسافر أو إصابته بما يعادل مبلغ (1,5) مليون وخمسمائة وحدة نقدية عند النظر في الدعوى بحدود إقليمها[5] ويتم تحويل هذه الوحدات

---

[1] د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص300.

[2] د. شفيق انور فضل، مرجع سابق، ص311، وهي الدولار الأمريكي والجنيه الإسترليني والمارك الألماني واللين الياباني والفرنك الفرنسي وتتم العلمية على وفق القواعد الاكتوارية والإحصائية والفنية التي يعتمدها الصندوق في هذا الصدد.

[3] د. محمود عبد الجواد، مرجع سابق، ص329.

[4] رغم أن فرنسا ألغت نظام الفرنك الذهبي واستعاضت عنه بالفرنك الورقي في عام 1936، د. هاني دويدار، مرجع سابق، ص423.

[5] د. سميحة القليوبي، مرجع سابق، ص108. د. هاني دويدار، مرجع سابق، ص423. د. شفيق أنور فضل، مرجع سابق، ص313.

النقدية (بوصفها وحدة قياس) إلى العملة الوطنية لهذه الدول وفقاً لأحكام القانون الوطني (م2/23) من اتفاقية مونتريال.

وعلى أي من تلك الدول إبلاغ جهة الإيداع نتيجة التحويل عند إيداع وثيقة التصديق وكذلك عند إجراء أي تعديل بصدد نتيجة التحويل وسواء أكان التعويض يتم احتسابه وفق قواعد حقوق السحب الخاصة أو على وفق الوحدات النقدية المعادلة بالذهب، والتي أشرنا إلى أنها محددة بموجب المادة 3/23 بما يعادل 65.5 مليجرام من الذهب عيار 900 بالألف، فأنه يتوجب أن يكون احتساب قيمة التعويض بطريقة تعبر إلى أقصى ما يمكن بالعملة الوطنية للدولة الطرف في الاتفاقية وعن نفس القيمة للمبالغ التي حددتها الاتفاقية ويجب على الدول الأطراف إبلاغ منظمة الطيران المدني الدولي بطريقة الحساب عند إيداع الوثيقة[1].

ويتضح لنا مما تقدم أن قاعدة الفرنك الذهبي ومع تغيير تسميتها إلى وحدة نقدية (أو وحدة قياس) إلا أنها قد تكون لا تزال صالحة للعمل ويتم تطبيقها[2].

أحكام مصاريف الدعوى:

أجازت المادة 6/22 من اتفاقية مونتريال للقضاء الوطني لأي من الدول التي لا تسمح قوانينها الداخلية الحكم بالمصاريف القضائية لدعوى التعويض التي أنفقها المضرور بما فيها أتعاب المحاماة وما يتعلق في الدعوى على نحو مستقل عن مبلغ التعويض، أن تقضي على نحو تقديري بمبلغ يعادل ما تكبده المضرور (المدعي) عن المصروفات القضائية والنفقات الأخرى بضمنها الفوائد حتى لو أفضى الحكم بذلك إلى زيادة مبلغ التعويض المحكوم به عن الحد الأقصى للمسؤولية والتعويض لأن ذلك لا يعد خرقاً للحدود القصوى لمسؤولية الناقل عندما تكون المسؤولية محدودة كونها، لا تدخل ضمن هذه الحدود.

إلا أن ذلك الحكم مقيداً بعدم تجاوز مبلغ التعويض الذي قد يعرضه الناقل على المسافر المضرور، كتعويض اتفاقي، خلال ستة أشهر من تاريخ حصول الضرر أو قبل إقامة الدعوى إذا أقيمت بعد هذا التاريخ لأنه[3] في هذه الحالة يكون المدعي بحكم المتعسف الذي يريد أن يلحق ضرراً بالناقل دون منفعة له عندما لم تحكم المحكمة للمسافر بأكثر مما عرض الناقل دفعه له.

---

[1] نقلاً عن د. عبد الفضيل محمد أحمد، مرجع سابق، ص328. د. محمود عبد الجواد، مرجع سابق، ص313.

[2] للتفاصيل انظر د. هاني دويدار، مرجع سابق، ص425.

[3] د. فاضل الزهاوي، مرجع سابق، ص299. د. عاطف الفقي، مرجع سابق، ص192.

ونرى تأييد هذا الاتجاه لموافقته قواعد العدالة وقاعدة لا ضرر ولا ضرار، فمبدأ حسن النية في التعاملات لا يبرر للمسافر تحميل الناقل مزيد من المصاريف دون فائدة له كما أن الأخذ بهذا الإجراء سيشجع أطراف الدعوى (الناقل والمسافر) على التوجه لحل منازعات المسؤولية والتعويض بينهما بطرق ودية بديلة كالوساطة والتحكيم والتوفيق والتسويات الرضائية..... الخ.

الفرع الثاني

إمكانية المراجعة الدورية للحد الأقصى للتعويض

تجنباً للأصوات التي تنادي بين الحين والآخر على نحو مزاجي، كالولايات المتحدة الأمريكية، لإعادة النظر بالحد الأقصى للتعويض، في نطاق المسؤولية المحدودة للناقل، ولكي نأخذ هذه المطالبات مساراً معقولاً يتناسب وتغيير الأسعار واختلاف الظروف المعيشية..... الخ خلال فترات معروفة مسبقاً، فقد أقرت اتفاقية مونتريال 1999 في المادة (24) منها نظاماً خاصاً للمراجعة الدورية للحدود القصوى التعويض المقرر في المادة (22) كل خمس سنوات من قبل جهة الإيداع المختصة وهي المنظمة الدولية للطيران المدني IACO مرة كل (5) سنوات وأن يشرع بالمراجعة الأولى بعد انتهاء السنة الخامسة من تاريخ سريان الاتفاقية في 2003، أو إذا لم تسري الاتفاقية خلال (5) سنوات من تاريخ فتح باب التوقيع عليها، خلال السنة الأولى مع مراعاة معدلات التضخم المتراكم في كل مراجعة أو في المرة الأولى منذ تاريخ سريانها[1].

ويتوجب أن يكون مقياس معدل التضخم المستخدم في تحديد عامل التضخم هو المتوسط المرجح للمعدلات السنوية للزيادة أو النقصان في الأرقام القياسية لأسعار الاستهلاك في الدول التي تشكل عملاتها وحدة حقوق السحب الخاصة المذكورة في المادة 1/23 أو حسبما نصت عليه المادة (1/24) من الاتفاقية.

وإذا اتضح للجهة المختصة من المراجعة المشار إليها أعلاه أن معدل التضخم قد تجاوز 10% فعلى جهة الإيداع أن تشعر الدول الأعضاء للنظر في تعديل حدود المسؤولية ويعد التعديل المقترح سارياً بعد ستة أشهر من تاريخ إبلاغه للدول الأعضاء، إما إذا لم توافق أغلبية الدول الموقعة على ذلك وأعلنت ذلك خلال (3) أشهر من تاريخ الأخطاء فإن التعديل لا يسري، وعلى

[1] د. أحمد بن إبراهيم الشيخ، مرجع سابق، ص608.

جهة الإيداع عرض الأمر على اجتماع الدول الأطراف بعد إشعارها وعند الموافقة فعلى جهة الإيداع أن تخطر فوراً جميع الدول الأطراف بسريان أي تعديل[1].

وتطبيقاً لما تقدم فقد تم إجراء المراجعة الدورية من قبل المنظمة الدولية للطيران I.C.A.O والجهات الدولية المختصة الأخرى بتاريخ 2009/12 وعلى ضوء ذلك تم رفع الحد الأعلى لوحدة حقوق السحب الخاصة وجعله 113100، وكانت آخر مراجعة تمت في 2019/12/28 من قبل المنظمة الدولية للطيران المدني حيث تم رفع الحدود القصوى لمسؤولية الناقل في حالة وفاة الراكب أو إصابته البدنية إلى 128,820 وحدة حقوق سحب خاصة التي تساوي 69,000 د. ب تقريبًا، وعن التأخير إلى 5346 وحدة حقوق سحب خاصة أي ما يعادل، تقريباً، 2871 دينار، وعن نقل الأمتعة إلى 1288 وحدة حقوق سحب خاصة التي تعادل 691 دينار.

المطلب الثالث

فكرة التعويضات الرادعة في النظام القانوني الأمريكي

نظراً لأن هذا الإجراء يعد لمحة من مظاهر تطور مسؤولية الناقل ويمثل وسائل حماية إضافية لحقوق الطرف المضرور، في المرحلة التي سبقت اتفاقية مونتريال، وبناء على ذلك سنعرض في هذا المطلب لمفهوم التعويضات الرادعة (فرع أول) وسنخصص الفرع الثاني لموقف الفقه والقضاء الأمريكي وسنتناول في الفرع الثالث تقويم الفكرة المذكورة:

الفرع الأول

مفهوم التعويضات الرادعة

أشارت اتفاقية وارسو (المادة 22) والاتفاقيات الدولية اللاحقة لها إلى حدود مسؤولية الناقل والتعويض عن الأضرار الناتجة عن وفاة أو إصابة المسافر ضمن الحدود القصوى للتعويض وعدم تجاوز تلك الحدود إلا في حالات استثنائية، أشارت إليها المادة (25) المتمثلة بالحالات التي ينتج فيها الحادث عن غش أو خطأ معادل له (خطأ جسيم) والذي يطلق عليه في القانون الانجلوسكسوني الخطأ الإرادي، فقد ميز الأمريكان بين إصابة المسافر التي يتحقق بها مسؤولية الناقل المتأتية نتيجة إهمال بسيط من الناقل، وبين الحادث الذي تنتج عن قصد (عمد) أو عن

[1] وبذلك نصت المادة 1/24 من اتفاقية مونتريال 1999.

إهمال جسيم وعدم اكتراث بالنتيجة التي من المرجح حصولها، والفرق بين الحالتين يتجلى بحدود المسؤولية ومقدار التعويض عنها سيما وأن قانون الطيران الأمريكي الفدرالي في (المادة 441) يميز بين الحلتين من حيث جسامة الخطأ ومن حيث التعويض[1].

ومع تزايد حركة النقل ونشاط الطيران وما قد ينتج عنه من حوادث يكون المسافر أهم ضحاياها ورغبة من القضاء، وبمساندة الفقه، في بذل المزيد من الحماية القانونية لحقوق المسافر المضرور، وبهدف السعي لتطوير مبدأ المسؤولية المحددة المشار إليها في المادة (22) اتفاقية وراسو فقد استحدثت وتطبيقاً للمادة (25) منها ما يعرف بالتعويضات الرادعة التي يتقرر فرضها على الناقل المسؤول إضافة للتعويض المقرر عن الضرر، وهي تعويضات أخرى يحكم بها على الناقل لصالح المسافر كجزاء لاستهتاره وعدم مبالاته وسوء نيته على نحو مستقل عن التعويض الناتج عن الإصابة أو الوفاة ويصل مقداره إلى مبالغ كبيرة قد تتجاوز مبلغ التعويض الذي يحكم فيه القضاء عن الضرر الناتج عن الإصابة بغض النظر عن نوع مسؤولية الناقل [2].

ولا يعد الحكم بهذه التعويضات على أنها تغطية للأضرار التي أصابت المسافر، بل ينظر إليها على أنها أداة ردع للناقل ومنعه من تكرار سلوكه المشين (الخطأ الإرادي) المقترن بإرادته سواء عمداً أو ترجيماً، ومعاودة ارتكاب أمثالها والتسبب بأحداث أضرار أخرى في المستقبل، وتحذيراً لغيره من الناقلين بالابتعاد عن الإتيان بسلوك خاطئ كسلوك الناقل المخطئ، فهي إذن جزاء يفرض على الناقل بمعزل عن تعويض الضرر لكي يعرف تماماً أن عليه اتباع قواعد السلوك المهنية الصحيحة بعيداً عن الاستهتار واللامبالاة والأضرار المسبق أو عدم السلوك بنتاج التصرف الذي يقدم عليه.

ويرى بعض الفقه، وبحق، إن سلوك الناقل الجوي الخاطئ المقترن بإرادته الواعية (الخطأ المعادل للغش) الذي تتحقق به مسؤوليته غير المحدودة بموجب اتفاقية وارسو يكاد يتطابق مع سلوك الناقل المتمثل بالخطأ الإرادي الذي يبرر الحكم عليه بالتعويضات الرادعة في القانون الأمريكي، فالتصرف الذي يؤدي للحكم على الناقل بتعويض رادع يمكن تصوره في أي من الحالتين الآتيتين:

أولاً: تصرف الناقل على نحو خاطئ مقترناً بقصده (بعلمه) إحداث الضرر بالمسافرين عمداً.

---

[1] د. يحيى البنا، مرجع سابق، ص306.

[2] د. عائشة فضيل، مرجع سابق، ص391. د. جلال وفاء محمدين، مرجع سابق، ص90-91.

ثانياً: تصرف الناقل مع علمه أو كان بمقدوره أن يعلم أن سلوكه الخاطئ يحتمل أن يلحق ضرراً بالمسافرين، أي من المرجح حدوثه، ومع ذلك أقدم عليه ولم يكترث بما سيحصل من نتائج ضارة عنه[1]، وتطبيقاً لذلك كان قد قضي بتعويض رادع على أحد الناقلين لإهماله بالتأكد من صلاحية عمل جهاز الهبوط في الطائرة وعدم اكتراثه بالنتائج التي من المحتمل حصولها جراء ذلك[2].

ونلاحظ في الحالتين أن خطأ الناقل الذي تترتب عليه التعويضات الرادعة يعد خطأ مقترناً بإرادة الناقل أو كما يسمى بالخطأ الإرادي الذي يعني السلوك الذي انتهجه الناقل أو الامتناع عن عمل معين يعلم الناقل أن عليه واجب الالتزام به وأن من شأن الإخلال بهذا الواجب إلحاق الضرر بالمسافر. أو احتمال وقوعه ولم يكترث الناقل مما قد يحصل من الضرر للمسافر نتيجة موقفه ولا مبالاته واستهتاره بأداء عمله، ولهذا الخطأ عنصران أولهما إرادة الناقل ارتكاب السلوك المخالف أو الامتناع عن أداء عمل مطلوب منه القيام به والعنصر الثاني توافر نية الأضرار لدى الناقل أو تابعيه الممثلة في سلوكه وعلمه بتحقق النتائج الضارة التي قد تنتج عنه أو توقعه أرجحية حصولها لكنه لم يكترث لذلك[3].

الفرع الثاني

موقف الفقه والقضاء من الفكرة

أثيرت نقاشات عديدة في الأوساط الفقهية والقضائية الأمريكية بصدد تأييد هذا النوع من التعويضات أو رفضها، فقد أصدر القضاء الأمريكي العديد من الأحكام القضائية التي حظيت بتأييد عدد من الفقهاء كانت تعبر عن الاتجاه المؤيد لإمكانية الحكم على الناقل بهذه التعويضات متى كان سلوكه يقترن بغش أو بفعل معادل لذلك من حيث مستوى جسامة الخطأ ودور إرادة الناقل فيما حصل.

---

[1] د. عبد الحكم محمد عبدالسلام عثمان، مرجع سابق، ص355 وبعدها. د. يحيى البنا، مرجع سابق، ص306.

[2] د. عائشة فضيل، مرجع سابق، ص391. د. جلال وفاء محمدين، مرجع سابق ص90-91

Kelly Grems, Punitive Damages under The warsaw Convention: Revisiting the Drafter's Intent, The American University Law Review, Vol.41, Issue 1, Article 5, 1991, pp143-144.

[3] ينظر للتفاصيل د.علاء التميمي عبده، مرجع سابق، ص88 وبعدها. د. أحمد بن إبراهيم الشيخ، مرجع سابق، ص550. د. يحيى البنا، مرجع سابق، ص301.

ومن القضايا المشهورة التي أصدر فيها القضاء الأمريكي حكماً كانت قضية الطائرة الكورية التي صدر فيها الحكم بإلزام الناقل الجوي بدفع تعويضات رادعة للمسافر المضرور التي أصبحت تعرف بقضية الطائرة الكورية، وقد تضمن الحكم الصادر فيها 1989/8/2 بإلزام الناقل بمنح ذوي المسافرين الذين قضوا في حادث سقوط الطائرة من قبل الطائرات الحربية السوفيتية مبلغاً مقداره خمسون ألف دولار كتعويض (جزاء) رادع عن كل مسافر إضافة للتعويض المستحق لهم عن وفاة ذويهم، وقد تم تأييد الحكم الابتدائي المذكور من قبل محكمة الاستئناف[1]، ورغم الصدى الذي ولده الحكم المذكور فقد تم نقض الشق الخاص بالتعويض الرادع من قبل المحكمة العليا لولاية كولومبيا D.C.

وبعد فترة وجيزة من صدور الحكم السابق أصدرت المحكمة العليا للمنطقة الجنوبية لولاية نيويورك حكماً، تردد صداه في الأوساط القضائية والفقهية، في القضية المعروفة بقضية كراتشي Karachi والتي تتمثل وقائعها باختطاف احدى طائرات Pan American World Airways أثناء تحليقها فوق مطار مدينة كراتشي في باكستان في 1986/9/5، تضمن الحكم على الشركة الناقلة بتعويضات رادعة لصالح المضرورين وقد بررت المحكمة المختصة حكمها بالقول أن الدعوى التي تقام ضد الناقل وفق المادة 17 من اتفاقية وارسو لا تعد دعوى استثنارية (Exclusive) (حصرية) ومن الممكن قبول دعاوى المطالبة بالتعويضات الرادعة وفق التشريع الأمريكي، لأنها تعد بمثابة ترضية إضافية للمضرورين، كما رأت المحكمة أن اتفاقية وارسو لا تمنع من فرض تعويضات رادعة، وحتى على فرض القول أن اتفاقية وارسو لا تجيز مثل تلك الطلبات، إضافة لطلبات التعويض، في حالة وفاة المسافر أو إصابته، فإن ذلك لا يمكن قبوله مع توافر الخطأ الإرادي، فإقامة مثل هكذا دعوى تعد بمثابة الرد الحازم ضد سلوك الناقل المقترن بالخطأ الإرادي فهي بمثابة علاج فعال للتصدي لما قد يحصل من أضرار نتيجة لاستهتار الناقل وتعمده أو عدم اكتراثه بمصير أرواح المسافرين وأن الحكم على الناقل غير المبالي سيحد من إقدام ناقلين آخرين على ارتكاب مثل هكذا أخطاء فاحشة[2].

[1] الحكم مشار إليه لدى د. جلال وفاء محمدين، مرجع سابق، ص93 هامش 191.

[2] U.S. District Court for the Southern District of New York - 920 F. Supp. 408 (S.D.N.Y. 1996)February 14, 1996, Retrieved From: https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/920/408/1461472/

الفرع الثالث

تقويم فكرة التعويضات الرادعة

سنعرض في هذا الصدد إلى الاتجاه المؤيد للفكرة والاتجاه المعارض لها وسنخصص لكل منهما مقصداً خاصاً به:

المقصد الأول: الاتجاه المؤيد للفكرة

استشهد أنصار هذا الاتجاه إلى عديد من الحجج منها:

أولاً: يرى أنصار هذا الاتجاه أن التعويضات الرادعة تعد احدى المظاهر المتميزة في القانون الأمريكي لأن الولايات المتحدة الأمريكية لم تكن احدى الدول التي ساهمت في إعداد اتفاقية وارسو، فهي انضمت إليها في 1934 أي بعد نفاذ الاتفاقية في سنة 1933، وأنها لو كانت موجودة أثناء المناقشة كانت ستثير هذا موضوع التعويضات وكانت ستصر على إدخاله ضمن الاتفاقية ولذلك فلا يمكن تفسير عدم النص عليها على أنه إغفالاً له ورفض الحكم فيه، إضافة إلى أن الولايات المتحدة الأمريكية لم تصادق على بروتوكول لاهاي 1955 الذي أقر تعديل بالمادة (25) من اتفاقية وارسو.

ثانياً: إن إقرار موضوع التعويضات الرادعة يعد علاجاً متميزاً ضد السلوك المشين للناقل الجوي الذي ينجم عنه الحادث، ذلك السلوم الخاطئ الذي يتسم بدرجة عالية من الجسامة الخطأ الإرادي على نحو يقابل (الخطأ الذي يقدم عليه الناقل بإرادته) أي وخطأ الناقل الموصوف أعلاه هو الذي يبرر عدم تحديد التعويض والحكم بتعويضات رادعة إضافية للتعويض عن الضرر.

ثالثاً: إن اتفاقية وارسو لا تتخذ موقفاً مانعاً استثنارياً يمنع المضرور من الاستناد إلى تشريعات الدولة الوطنية للحصول على تعويضات إضافية.

وهذا يعني أن دعاوى المطالبة بالتعويضات الرادعة لا تعارض جوهر الاتفاقية، فالأخيرة لا تنشئ دعاوى استثنارية ولم يدر في خلد واضعها تغطية كافة ما يتعلق بمسؤولية الناقل[1].

رابعاً: رغم أن الغرض من اتفاقية وارسو كان محاولة توحيد القواعد الخاصة بعمليات النقل الجوي وما يتمخض عنها بصدد مسؤولية الناقل، إلا أن هذه الاتفاقية، في الواقع، لم تلم بكافة

[1] Stephen C. Kenney: Punitive Damages in Aviation Cases: Solving the Insurance Coverage Dilemma, Volume 48 J. Air L. & Com. 753 (1983), p774.

مسائل مسؤولية الناقل وهذا ما يستفاد صراحة من تسمية الاتفاقية ((الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض المسائل المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي)) وهذا يعني أن هنالك بعض آخر من المسائل لم تتطرق إليها ومنها الخطأ الإرادي (الخطأ العمد– الجسيم) للناقل إضافة لكثير من المواضيع الأخرى التي تحاشت الاتفاقية التطرق إليها وتركت أمر تنظيمها للقوانين الداخلية كمسألة الورثة وما يعتبر من عداد التركة وبعض المسائل الإجرائية..... الخ[1] لذلك يكون من الجائز الاستناد للقوانين الوطنية لتحديد مثل تلك المسائل وتحديد نوعية التعويض الذي يطالب به المضرور عندما يكون الناقل قد تسبب بخطئه الإرادي بالحادث[2] ولا يمكن تفسير الخوض في مثل هذه المسائل استناداً للقوانين الوطنية على أنه يعني تحجيم الاتفاقية.

المقصد الثاني: الاتجاه المعارض للفكرة

إذا كان بعض الفقه والقضاء قد اتخذ موقفاً مؤيداً للحكم بالتعويضات الرادعة فإن الاتجاه الثاني الذي يؤيده أيضاً جانب من الفقه ويدعمه القضاء كان رافضاً لموضوع التعويضات الرادعة والحكم بها، وعلى هذا الأساس فقد رفض القضاء الأمريكي والحكم بالتعويضات الرادعة واصدر على ضوء ذلك عديد من الأحكام في ظل هذا الاتجاه.

ومن تلك الأحكام الحكم الذي صدر عن محكمة الاستئناف الأمريكية الدائرة 11 في عام 1989 في القضية المعروفة بقضية Eastern Airlines V. Floyd، التي سبق وأن عرضنا تفاصيلها، والتي كان المضرورون قد طالبوا بموجبها الناقل بتعويضات رادعة لارتكاب تابعيه أفعالاً تعد بمثابة خطأ إرادي سببت في وقوع الحادث المتمثل في عدم إصلاح عطل أصاب ثلاث من محركات الطائرة التي كانت معروفة لديهم قبل الاطلاع وكان من المحتمل أن تسبب في حادث أثناء تحليق الطائرة وكانوا طالبوا بتلك التعويضات على نحو مستقل عن مطالبهم بالتعويض الكامل نظراً لأن المادة (25) من الاتفاقية اتفاقية وارسو كانت تحرم الناقل من التمسك بتحديد مسؤوليته إذا كان قد ارتكب غشاً أو فعلاً بما يعادل الغش الذي يقابله في التشريع الأمريكي مصطلح (الخطأ الإرادي)، وهذا يعني أن بإمكان المضرورين مطالبة الناقل الجوي بأكثر من نوع من أنواع التعويضات دون التقيد بالحدود القصوى، ولدى النظر في القضية فقد رفضت محكمة الاستئناف طلب المضرورين بزعم أن اتفاقية وارسو الدولية تسمو على القوانين الوطنية بالنسبة

[1] Barbara J. Buono: The Recoverability of Punitive Damages Under the Warsaw Convention in Cases of Willful Misconduct: Is the Sky the Limit?, Fordham International Law Journal, Volume 13, Issue 4 1989 Article 6, pp596-598.

[2] للوقوف على تفاصيل دقيقة للموضوع والاتجاهات المختلفة بصدده يراجع د. جلال وفاء محمدين، مرجع سابق، ص97.

للدول المنظمة إليها وتعد بمثابة القانون الأعلى الذي ينظم مسائل المسؤولية الجوية، والتي تحجب أي نص من نصوص القانون الداخلي مما يتعارض وقواعدها.

ونظراً لأن قواعد اتفاقية وارسو لا تجيز المطالبة والحكم بالتعويضات الرادعة فإن طلبات الحكم بذلك تعد مرفوضة رغم أن القانون الأمريكي الداخلي يجيزها[1].

كما رفض القضاء الحكم بالتعويضات الرادعة للمضرورين في قضية سقوط الطائرة فوق اسكتلندا والتي اشتهرت **بقضية لوكربي**، التي أشرنا إليها سابقاً، ففي هذه القضية كان المضرورون، ورثة المسافرين، قد طالبوا المحكمة الأمريكية المختصة بالتعويض الكامل عن الأضرار التي أصابتهم جراء انفجار الطائرة بتاريخ 1988/12/21 وهي محلقة في الجو ووفاة المسافرين من ورثتهم وذويهم إضافة إلى المطالبة بتعويضات رادعة لأن سوء سلوك الناقل الجوي المقترن بالخطأ الإرادي قد أفضى إلى تفجير وسقوط الطائرة، إلا أن المحكمة رفضت طلبات المضرورين بالحكم بالتعويضات الرادعة لأن اتفاقية وارسو لم تنص على هكذا تعويضات وأن الاتفاقية تعلو على قوانين الدول الأعضاء فيها ومنهم أمريكا ولذلك لا يمكن تعطيل نصوص الاتفاقية والحكم بقبول الطلب وفق القانون الداخلي الأمريكي[2]، وأضافت محكمة الاستئناف الأمريكية في تبريرها لرفض الحكم بتلك التعويضات القول أن المادة (17) وارسو قد نصت على أن التعويض المسموح به يمثل التعويض عن الأضرار الحاصلة فعلاً، وحتى على فرض تطبيق المادة (25) منها التي أجازت عدم التقيد بتحديد مسؤولية الأضرار الحاصلة للمضرور جراء الحادث ولا يشمل الحكم بالتعويضات الرادعة كما أن الحكم فيها يتعارض مع الأهداف اتفاقية وارسو في إنشاء قواعد موحدة لمسؤولية الناقل ولا يجوز الاستناد للقوانين الداخلية إلا في حالات تحديد ورثة المضرور ونصيب كل منهم من التعويض.

وأضافت المحكمة في تعليلها لرفض الحكم، وتراه تعليلاً سليماً من الناحية القانونية، أن القول بتحقق الخطأ الإرادي للناقل الذي سبب الحادث لا يبرر المطالبة والحكم بتعويضات رادعة إنما يجيز للمضرور مجرد المطالبة بالتعويض دون تقيد بالسقف الأعلى المقرر للتعويضات في المادة (25) منها وحرمان الناقل من التمسك بمبدأ المسؤولية المحدودة[3].

---

[1] U.S. Supreme Court, No. 89-1598, Decided April 17, 1991, Retrieved From: https://supreme.justia.com/cases/federal/us/499/530/

[2] Barbara J. Buono, Op. cit. pp602-603.
US District Court for the Eastern District of NewYork-733F.Supp.547(E.D.N.Y.1990)January3,1990,RetrievedFrom: https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/733/547/1517064/

[3] الحكم مشار إليه في الصفحة السابقة هامش2 .

كما أن القول بجواز الحكم على الناقل بتعويض عن الضرر إضافة إلى تعويضات رادعة يعني الحكم عليه بتعويضين عن نفس الضرر، وهو أمر غير جائز لأن الهدف من التعويض هو جبر الضرر وليس لمعاقبة الناقل على سلوكه الخاطئ.

وإذا أردنا تقويم الاتجاهين السابقين فإن الباحث يرى أن الاتجاه الثاني الرافض لفكرة الحكم بالتعويضات الرادعة هو الاتجاه الراجح قانوناً لأسباب عديدة التي يمكن استنباطها من حيثيات الأحكام الصادرة عن القضاء الأمريكي ومنها:

أولاً: تنص المادة (1/24) من اتفاقية وارسو بعدم جواز رفع دعاوى المسؤولية ضد الناقل الجوي إلا وفق الصيغة والأوضاع التي قررتها الاتفاقية.

ثانياً: اقتصرت قواعد اتفاقية وارسو على جواز المطالبة بالتعويض عن الأضرار الحقيقية التي قامت بالمضرور فعلا دون الإشارة إلى جواز المطالبة بأنواع أخرى من التعويض.

ثالثاً: إن اتفاقية وارسو قد حددت في المادة (22) منها مسؤولية الناقل والحد الأقصى للتعويض ولكن لا يحكم بالتعويض وفق هذا الحد جزافاً أي على نحو تلقائي، بل يتوقف مقدار الحكم فيه على قيمة الضرر الفعلي، وإذا كانت قيمته أكبر من الحد الأقصى للتعويض فلا يستحق أكثر من الحد الأعلى المقدر للتعويض.

رابعاً: وحتى بفرض تحقق الخطأ الإرادي للناقل الذي سبب الحادث ومع عدم إمكانية المساواة في التعويض عن خطأ الناقل الناتج عن إهمال، لربما بسيط، دون تعمد وخطأ الناقل الناجم عن خطأ جسيم دون اكتراث بنتائجه بل ولربما تعمد حصوله، وينبغي منح المحكمة السلطة التقديرية في تقدير درجة إهمال وخطأ الناقل ومدى استهتاره وإقدامه على السلوك الخاطئ مع علمه باحتمال وقوع الحادث وعدم اكتراثه بالنتائج المترتبة عليه، ففي هكذا حالات ينبغي منح المحكمة السلطة التقديرية في الحكم بالتعويض دون التقيد بالحدود القصوى للتعويض، مراعياً في ذلك تحقق سوء نية الناقل في التسبب في الحادث على أن لا يخرج حكم القاضي عن اعتبار التعويض معادل للضرر وليس عقوبة أو انتقام من الناقل وما تقدم بيانه قد يتفق وحكم المادتين 1/22 و 1/25 من الاتفاقية.

ومع ترجيحنا للاتجاه المعارض للحكم بالتعويضات الرادعة، فإنه يجب الاعتراف أن عرض الولايات المتحدة لهذا الاتجاه قد ساهم في استمرار البحث عن تقرير اتجاهات أخرى للتمهيد باتجاه توفير أفضل سبل لحماية حقوق المسافر المضرور وضمان التعويض له على نحو

متحرر من قيود المسؤولية المحدودة وقد تبلورت تلك الاتجاهات بمبادرات واتفاقيات إقليمية ودولية كان آخرها اتفاقية مونتريال 1999.

الفصل الثاني

النظام الإجرائي لمسؤولية الناقل الجوي

تمهيد وتقسيم

رأينا سابقاً أنه يترتب على إخلال الناقل بالتزاماته العقدية والقانونية في تنفيذ عملية النقل وإيصال المسافر سليماً معافى تحقق مسؤوليته عن ذلك سواء أكانت مسؤولية موضوعية أو مبنية على فكرة الخطأ المفترض وتحمله جراء ذلك التعويض الذي يستحقه المضرور الذي يتولى القضاء، في الغالب، تقريره والحكم به على الناقل ومن المؤكد أن تقرير مسؤولية الناقل والتعويض المناسب المترتب عليه في الوقت والمكان المناسب يعد أحد الأهداف التي يسعى النظام الإجرائي لتحقيقها. وتثير هذه المواضيع العديد من التساؤلات والاشكاليات القانونية التي تتطلب إجابات قانونية.

ومما لا شك فيه أن ذلك يتم بموجب دعوى يقيمها المدعي المضرور ضد الناقل (المدعى عليه) أمام المحكمة المختصة التي يتم تسميتها على ضوء المعايير والضوابط المحددة في الاتفاقيات الدولية التي تتولى نظرها وفق القواعد القانونية الواجب اتباعها أثناء السير في الدعوى.

ولما كان عزوف المدعي المضرور عن المطالبة القضائية بحقه فترة طويلة يعد قرينة على عدم التزامه ولا مبالاته في متابعة حقوقه، ولكي لا تبقى النزاعات دون حسمها بلا حدود زمنية فأن التشريعات الدولية، بل الوطنية، تحدد فترة معينة لتقادم الدعوى بحيث يسقط الحق بإقامتها بمضي تلك الفترة.

وإذا كان للقضاء القول الفصل في تقرير مسؤولية الناقل وإلزامه بالتعويض للمسافر المضرور، فأن الناقل، بالمقابل، قد يسعى لدفع المسؤولية عنه بهدف تحاشي ثبوت مسؤوليته والحكم عليه بالتعويض،

وهنالك العديد من الوسائل القانونية التي قد يتشبث الناقل من خلالها بتفادي مسؤوليته عن الحادث، وتختلف تلك الوسائل باختلاف طبيعة مسؤوليته والتطور الذي أصابها من مسؤولية تبنى على الخطأ الواجب إثباته إلى تأسيسها على فكرة الخطأ المفترض التي لا يستطيع الناقل الفكاك منها إلا بإثبات أنه اتخذ كأنه التدابير الضرورية أو المعقولة لتفادي حصول الضرر أو

استحال عليه ذلك مسؤولية موضوعية مبنية على تحمل التبعية (المخاطر) بحيث لا يكون الناقل تفاديها إلا بإثبات خطأ المضرور.

وكذلك تلعب طبيعة مسؤولية الناقل وعما إذا كان إلزامه بتحقيق نتيجة أو بذل بعناية دوراً مؤثراً في مدى إمكانية دفع المسؤولية عنه وتشكل هذه المسائل وغيرها من المحاور النظام الإجرائي القانوني لمسؤولية الناقل.

ولدورها المهم في التخفيف عن معاناة المضرورين ومعرفة أيسر السبل لإيصال الحقوق إليهم، يتوجب علينا تبيان تلك المحاور تباعاً وسنخصص لكل منهما مبحثاً خاصاً به.

المبحث الأول

أطراف دعوى المسؤولية

إذا سلمنا بتعريف الدعوى على أنها طلب شخص من آخر حقه أمام القضاء أمكننا استنباط أن للدعوى عناصر المضرور أولهما هو المدعي المضرور الذي يطالب القضاء باستحصال حقوقه وثانيها هو المدعى عليه الذي تقام ضده الدعوى والذي يطالبه المدعي بتعويضه عن الأضرار، المتأتية عن إصابة المسافر أو وفاته نتيجة الحادث الجوي.

وإزاء خلو اتفاقية مونتريال من تحديد شخصية المدعي الذي له الحق بالمطالبة بالتعويض عن الأضرار الناجمة عن وفاة المسافر أو إصابته أو عن التأخير أو فقدان الأمتعة والشخص الذي توجه ضده الدعوى والمطالبة فسنحاول تبيان أطراف الدعوى أي تحديد الشخص المدعي الذي له حق إقامة الدعوى (والمدعي عليه) الذي تقام ضده دعوى التعويض على وفق القواعد العامة.

وسنعرض إلى ذلك في مطلبين نخصص المطلب الأول للمدعي وسنتناول في المطلب الثاني الطرف الذي تقام ضده الدعوى (المدعى عليه).

وإذا كنا قد تطرقنا إلى موضوع الحادث والضرر الذي أصاب المسافر والتعويض عنه، فسنقصر الكلام على العنصر الشخصي للدعوى وهما المدعي والمدعى عليه ومن في حكمهما وسنعرض لكل من المركزين القانونين في (مطلب) مستقل وعلى التوالي.

المطلب الأول

المدعي

المدعي هو أحد أطراف الدعوى، وهو المسافر المصاب أو ورثته أو من يكون له المطالبة بالتعويض في حال وفاته، وهو من يكون له حق إقامة الدعوى أمام القضاء لتقرير مسؤولية الناقل (المدعى عليه) عن الحادث وتثبيت الأضرار التي حاقت به وتقدير التعويض المستحق له جراء ذلك، ويعد صاحب المصلحة القانونية الشخصية المباشرة في إقامة الدعوى أمام القضاء ومباشرتها، ذلك أن لا دعوى ولا تعويض دون مصلحة[1].

وقد يرفع المسافر (المدعي) الدعوى للمطالبة بالتعويض عن الإصابة التي لحقته أثناء تنفيذ عقد النقل الجوي إذا نتج عن الحادث جروح أو إصابات أو أي نوع آخر من أنواع الضرر سواء أكان به أو بأمتعته أو الضرر الناتج عن تأخيره أو تأخير وصول أمتعته.

وقد يتمخض عن الحادث وفاة المسافر، وفي هذه الحالة ينبغي معرفة الشخص أو الأشخاص الذي يملك الحق في إقامة الدعوى وتتوفر لديه الصفة القانونية التي تخوله حق مباشرتها والآثار القانونية التي يجنبها والذي غالباً ما يكون من ضمن الورثة.

وفي هذه الحالة تثير إقامة دعوى التعويض بعض التساؤلات من حيث تحديد من هم الورثة الذين يسمح لهم بإقامتها والأساس القانوني لمطالبتهم وعما إذا كانت الدعوى التي تقام من قبلهم ضد الناقل الجوي تؤسس على وفق قواعد المسؤولية العقدية أم المسؤولية التقصيرية؟؟ ذلك أن المسافر المتوفى هو من كان مرتبطاً مع الناقل بعقد النقل الجوي يمكنه مطالبة الأخير بالتعويض جراء الإخلال بتنفيذه، ومع ذلك قد يسمح لورثة المسافر إقامة دعوى المطالبة بالتعويض رغم أنهم لم يكونوا طرفاً في العقد مع الناقل. ومما يثير هذه التساؤلات أن اتفاقية وارسو 1929 ومن بعدها اتفاقية مونتريال 1999 لم تحددا عن تحديد من هم الورثة الذين يحق لهم رفع دعوى التعويض ضد الناقل الجوي عند وفاة المسافر، وأناطت ذلك بالقواعد العامة المقررة في المواد 29 و 33 مونتريال التي سنتطرق إليها لاحقاً[2] والمتمثلة بالرجوع إلى القانون الشخصي للمدعي.

---

[1] د. نجيب احمد الجبلي شرح قانون المرافعات المدنية والتجارية البحريني، منشأة المعارف، الأسكندرية، 2019، ص142 وما بعدها.

[2] د. محمود مختار بريري وعمر فؤاد، مرجع سابق، ص167. د. عاطف الفقي، مرجع سابق، ص232. د. هشام فضلي، مرجع سابق، ص109. د. فاضل الزهاوي، مرجع سابق، ص324.

ولذلك لابد من الاستعانة بالفقه للإجابة عن هذه التساؤلات والقواعد العامة المقررة في التشريعات الوطنية [الداخلية] التي تمنح ورثة المسافر المتوفى حق إقامة دعوى شخصية ضد الناقل لمطالبته بالتعويض على وفق قواعد المسؤولية التقصيرية (القانونية) باعتباره قد ألحق ضرراً بمورثهم أو معيلهم نتيجة إخلاله بتنفيذ التزاماته القانونية بعدم إيصال المسافر إلى وجهه الوصول سالماً، والمطالبة بالتعويض عن الضرر المرتد الذي وقع على المسافر وأصابهم شخصياً بنتيجة الحادث وعلى وفق قواعد الاختصاص الشخصي[1].

إلا أنه قد يحصل أن تكون هنالك فترة زمنية بين وقوع الحادث وبين وفاة المسافر بغض النظر عما إذا كانت لدقائق معدودة أو ساعات أو حتى أيام أو أشهر.. ففي هذه الحالة فإن للورثة المطالبة بحقوق مورثهم التي اكتسبها (وهو التعويض المستحق له) قبل وفاته، أثناء استمرار حياته، في الفترة الزمنية المحصورة بين وقوع الحادث وبين وفاته، فما دام يوجد هذا الفاصل الزمني بين وقوع الحادث وبين وفاة المسافر، فأن المسافر يعد حياً لحظة الحادث وهو بذلك يكون مؤهلاً لاكتساب الحقوق حتى لو توفي بعد وقوعه بثواني أو دقائق.

وفي مثل هذه الحالات يكون للورثة المطالبة بحق مورثهم بالتعويض بوصفه تركة وتبنى مطالبتهن في هذه الحالة على وفق قواعد المسؤولية العقدية، إذ ينتقل الحق إلى الورثة بإقامتها مع انتقال التركة (التعويض) إليهم[2].

وهنا يمكننا التساؤل، مرة ثانية، عما إذا كان الورثة يعدون في هذه الحالة (عند المطالبة) من الغير ويكون لهم المطالبة بحق شخصي عن الضرر المرتد الذي أصابهم جراء حادث وفاة مورثهم المسافر؟ أم تؤصل مطالبتهم على وفق نظرية الاستخلاف؟[3] وباعتبار أن التعويض يعد من التركة، وللورثة بوصفهم خلفاً عاماً إقامة الدعوى للمطالبة به على وفق قواعد الاستخلاف المقررة في علوم الفرائض الشرعية؟؟

---

[1] د. أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص406. د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص324. د. حسن علي الذنون، مرجع سابق، ص236. وانظر المادة (1/254) من قانون التجارة البحريني والمادة (133) من القانون المدني البحريني والمادة (302) مدني عراقي التي نصت على ذلك صراحة.

[2] د. هاني دويدار، مرجع سابق، ص448. د. عدلي أمير خالد، مرجع سابق ص99.

[3] د. وجدي عبد الرحمن علي، التعويض عن الإخلال بالتزام ضمان سلامة المسافر، دار ناس، القاهرة، 2004، ص120. د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص324.

يرى العديد من الفقه العربي[1] جواباً على تلك التساؤلات أن القواعد العامة للتشريعات المدنية والإجرائية تمنح ورثة المسافر المتوفى دعويين للمطالبة بالتعويض الذي يستحقه المذكور نتيجة الحادث: أولهما دعوى الاستخلاف والثانية الدعوى الشخصية وسنعرض لكليتهما في فرعين متتاليين، ثم نختم الكلام بفرع ثالث نعرض فيه إلى تقويم الدعويين والمقارنة بينهما.

الفرع الأول

دعوى الاستخلاف

وهي الدعوى التي يتلاقاها الورثة عن سلفهم المسافر المتوفى التي تتيح لهم إقامة دعوى تقرير مسؤولية الناقل الجوي ومطالبته بالتعويض المستحق للمتوفى باعتبارهم خلفاً عاماً للمتوفى (المضرور)[2] إذ تنتقل هذه الدعوى للخلف العام مع التركة باعتبارها احدى وسائل حمايتها وهي دعوى ذات طبيعة عقدية كونها ناتجة عن العقد المبرم بين الناقل والمسافر[3].

وتأسيساً على هذه الدعوى قضت محكمة النقض المصرية في حكم أصدرته في سنة 1994 بأن الإصابة التي تلحق المسافر جراء الحادثة والتي قد تؤدي إلى وفاته لاحقاً، وقبل إقامة الدعوى بصددها، تجعل المسافر أهلاً، قبل موته، لتلقي الحقوق وتحمل الالتزامات ومن ضمنها حقه في المطالبة باستحقاق التعويض عن الضرر الذي أصابه وما ينجم عنه من تغيرات تؤدي إلى تفاقمه حتى وفاته، ويثبت هذا الحق للمسافر حتى موته، وينتقل حال وفاته للورثة الذين يتلقونه عنه بوصفه مما يدخل ضمن وعاء التركة، ما دام كان هنالك فترة زمنية بغض النظر

---

[1] د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص323. د. عاطف الفقي، مرجع سابق، ص233. د. محمود عبد الجواد، مرجع سابق، ص388.

[2] د. حسن علي الذنون، مرجع سابق، ص236. د. أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص417- 419. د.عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص348. د. وجدي عبد الواحد، مرجع سابق، ص120.

[3] وكانت محكمة النقض المصرية قد تبنت هذا الاتجاه في حكم أصدرته عدت بمقتضاه المطالبة بدعوى التعويض المترتب بذمة الناقل لصالح المسافر استناداً للمسؤولية العقدية تنتقل إلى ورثته دون الإخلال بتحديد الأشخاص الذي لهم حق التقاضي، ودون الاخلال بحقوق كل منهم في هذا الشأن رقم الطعن 749 سنة 50 القضائية في 1985/3/20 مجموعة أحكام النقض المصرية، القسم المدني، سنة 36 ج1 ص427.

عن مقدارها، بين الحادث والوفاة، وهم يستمدون حقهم بالمطالبة بالتعويض استناداً لقواعد المسؤولية العقدية الناشئة عن العقد المبرم بين الناقل والمسافر المتوفى[1].

ويؤيد بعض الفقه الفرنسي الاتجاه المذكور بزعم أن خلف المدعي (رافع الدعوى) لا يعدو أن يكون سوى امتداد لشخصية السلف (المسافر المتوفى) وهو يتلقى من سلفه الأموال والحقوق التي تؤول إليه ويتحمل ما عليه من التزامات، واستناداً لذلك لا يكون بمقدور الخلف مطالبة الناقل بتعويض أكثر مما كان يستحقه السلف، وهم يستندون بذلك إلى فكرة الحلول الشخصي (حلول الخلف محل السلف)، لذلك لا يمكن للخلف المطالبة بأكثر مما يستحقه السلف فالضرر الذي ارتد للخلف ليس إلا انعكاساً، للضرر الذي حاق بالسلف[2].

وهذا يعني أن ليس للخلف (المدعي) مصلحة قانونية مشروعة في مطالبة الناقل بالتعويض إلا إذا كان الضرر الذي أصاب السلف (المسافر) ضرراً محققاً ومؤكداً، فالمصلحة تدور مع الضرر، ولا دعوى بدون مصلحة.

ولا يكون له المطالبة بتعويض أكثر من حدود التعويض المقرر للسلف، ويؤصل مصلحة البعض مركز السلف على أنه مركز يتوسط بين الخلف وبين الناقل ولولا وجود هذا المركز والحادث الذي نتج عنه الضرر لأنعدم المسوغ القانوني للخلف في إقامة الدعوى[3].

---

[1] الحكم صادر في الطعن المرقم 888 سنة 60 قضائية في 1004/6/19 مجموعة أحكام محكمة النقض المصرية ، القسم المدني سنة 45 ج1 ص105.

[2] J. P. Tosi,Transports ae'riens- responsebillity du transporteur convention de Varsovie 1995, p83.

مشار اليه لدى د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص322.

Max Litvine: droit a'erien. Notionsde droit international et droitbelgem etablissements Emile Bruylant, Bruxelle, 1970, p 217.

مشار اليه لدى د. عائشة فضيل، مرجع سابق، ص216.

[3] مارتي ورينو ص542 وفرنسوا شابا ص162 المطول في المسؤولية المدنية نقلاً عن د. حسن علي الذنون مرجع سابق، ص238-239.

الفرع الثاني

دعوى شخصية

هذه الدعوى يمنحها القانون لأولئك الورثة الذين كان المسافر المتوفى يعيلهم على نحو مباشر وخاص بهم، إذ يتاح لهم إقامة دعوى المطالبة بالتعويض المترتب عن حادث وفاة المسافر بشكل شخصي ومباشر، ولهم المطالبة بذلك استناداً للضرر الذي إرتد لهم ولحقهم شخصياً، وهذا الضرر الذي يقع على شخص المسافر ويرتد (يصيب) أثره على غيره يعد ضرراً مباشراً، بمعنى أن الضرر الناتج عن الحادث الضار الذي لحق بالمسافر ينسحب أثره على الغير (الخلف) وهم عائلة المسافر المتوفى الذي كان يعليهم عند وقوع الحادث[1] جراء موته متى كان ضرراً مؤكداً.

وتبنى هذه الدعوى على وفق قواعد المسؤولية التقصيرية لأن الضرر أصاب المدعي الذي لا يرتبط بعقد مع الناقل ويعد من الغير تجاهه، وهذا هو المسوغ القانوني لإتاحة الفرصة لمطالبة الغير بدعوى شخصية، وهذا ما قضت به محكمة النقض الفرنسية بتاريخ 1959 حيث اعتبرت ورثة المسافر المضرور المتوفى من الغير بالنسبة للناقل الجوي، ولا يسري بحقهم العقد النافذ بين الناقل والمسافر ولا يعدون طرفاً فيه، وأن الضرر المتمثل بوفاة المسافر قد أصابهم أي ارتد إليهم، وبناء على ذلك لا يكون لهم من سبيل للمطالبة بالتعويض إلا وفق قواعد المسؤولية التقصيرية، وأن أساس الدعوى يبنى على الخطأ التقصيري وليس العقدي ولا تسري بحقهم قواعد المسؤولية المحددة المقررة في اتفاقية وراسو واتفاقية مونتريال 1999[2].

وكانت محكمة استئناف باريس قد اتبعت اتجاه محكمة النقض الفرنسية أعلاه في الحكم الذي أصدرته بتاريخ 1960/6/25 والذي عزت بموجبه سبب الدعوى المدنية التي أقامها ورثة المسافر المتوفى الذي كان يعيلهم إلى قواعد المسؤولية التقصيرية وليس إلى خطأ عقدي[3].

وفي حكم جدير بالتأمل صدر عن محكمة النقض الفرنسية أجازت فيه للغير، كالمستحقين للنفقة الشرعية، إقامة الدعوى للمطالبة بالتعويض عن الضرر الذي أصابهم شخصياً على وفق مبدأ الاشتراط لمصلحة الغير وباعتبار تلك الفئات ومن في حكمها بحكم المنتفع من هذا الاشتراط،

---

[1] د. حسن علي الذنون، مرجع سابق، ص234. د. عبد الفضيل محمد أحمد، مرجع سابق، ص349. د. محمود عبد الجواد، مرجع سابق، ص392 .

[2] قرار محكمة النقض الفرنسية في 1959/1/3 الصادر في قضية المسافر فيزيور، مشار إليه لدى د. أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص394.

[3] الحكم منشور في مجلة Dalloz، 1966 ومشار إليه لدى د. يحيى البنا، مرجع سابق، ص314.

ولذلك فقد اعتبرت محكمة النقض الدعوى ذات طبيعة عقدية تستمد قوتها من فكرة الاشتراط لمصلحة الغير[1].

وقد تبنت محكمة التمييز الأردنية هذا الاتجاه في حكم أصدرته في سنة 1986 ومما جاء فيه ((..... إن تعويض الوفاة الذي يحكم به على الناقل الجوي قد نشأ عن وفاة المسافر ولكنه لم يدخل بذمة الميت أثناء حياته لذلك فلا يعتبر مبلغ التعويض تركة، بل هو استحقاق شخصي ومباشر للورثة ممن كان يعيلهم، المسافر ولأي منهم المطالبة بذلك على نحو شخصي وليس إضافة للتركة))[2].

كما قضت احدى المحاكم الجزائرية، محكمة سيدي سعيد، بتاريخ 2006/6/6 بأن التعويض المستحق للمدعين (ذوي المتوفاة) لا يعد تركة لكونه لم ينشأ في ظل حياة المسافر المتوفاة ولذلك قررت المحكمة توزيعه على وفق الضرر والحرمان لكل من الزوجة والأولاد والأم[3].

ويؤيد بعض الفقهاء الفرنسيين هذا الاتجاه المتضمن إن إقامة الخلف دعواه الشخصية المباشرة (الخاصة به) يعبر عن نيته في عدم اعتبار شخصيته امتداد لشخصية السلف لكي يتلقى عنه ما يتأتى له من أموال وحقوق وما عليه من التزامات، ولذلك فبإقامته الدعوى الخاصة به فإنه يعتبر شخصية مستقلة عن شخصية السلف وبمعنى أوضح يعد نفسه من الغير[4].

ولذلك لا يجوز للناقل الاحتجاج ضد المدعي باشتراك سلفه فيما حصل من ضرر ولا يكون بمقدوره تحمل تبعات ذلك، ويعدون مركز المدعي في هذه الحالة وكأنه بمركز مدعياً مضروراً من أي فعل ضار سببه أكثر من فاعل، فيكون من حقه الرجوع على أي واحد منهم بالتعويض كاملاً ما دام كانوا متضامنين في المسؤولية، ولذلك لا يكون للمدعى عليه (الناقل) الذي رفعت ضده الدعوى أن يحتج تجاه المدعي بما قد يكون قد صدر عن سلفه من خطأ أو باتفاق سلفه

---

[1] د. عائشة فضيل، مرجع سابق، ص416 واشارتها للحكم

C.appel. Bordeavx 10L4L1954 RFDA 1054, p420.

[2] صدر الحكم التمييزي في القضية 1986/391 بتاريخ 1986/9/27 ومنشور في مجلة نقابة المحامين الأردنية 1989/1/1.

[3] الحكم صادر عن محكمة سيدي في 2006/6/6 في قضية تحطم طائرة الخطوط الجزائرية حال إقلاعها من مطار تمنراست.

[4] M. Litvine, Droit a'erien: Bruxelles, 1970, p218

مع الناقل بتحديد حد أعلى للمسؤولية ولا يجوز للناقل الاحتجاج ضد المدعي بما كان قد اتفق مع المسافر من إعفائه من المسؤولية وما قد يحصل جراء الحادث[1].

الفرع الثالث

تقويم الدعويين (المقارنة بينهما)

يرى الباحث وجود بعض أوجه الفروق بين الدعويين المذكورتين ولأهمية تلك الفروق وانعكاسها على اختيار الدعوى المناسبة التي تضمن حقوق المضرورين جراء وفاة المسافر نرى أن نعرض لبعض منهما بشيء من الإيجاز وكما يلي:

أولاً: من حيث الدفوع التي يستطيع الناقل المدعى عليه التمسك بها تجاه المدعي الخلف:

فإذا لجأ المدعي إلى رفع الدعوى وفق النوع الأول المقامة على فكرة (الاستخلاف) للمطالبة بالتعويض الذي يستحقه عن سلفه المتوفى، فأنه سيحل محل سلفه وبذلك سيواجه بما كان يتعرض له السلف فيما لو كان على قيد الحياة من دفوع ومن بينها مدى توزيع المسؤولية على الأطراف حسب نسبة اشتراك السلف بالخطأ، في حالة ثبوت ذلك[2]، ذلك أن شخصية الخلف تعد امتداداً لشخصية السلف، فيما يخص بعض مسائل التركة.

أما لو اختار الخلف اتباع النوع الثاني من الدعاوى أي رفع دعوى شخصية مباشرة لحسابه للمطالبة بما لحقه من ضرر ارتد عليه أي إصابة نتيجة الحادث فأن الدفوع التي كانت تسري بحق سلفه لا تسري بحق المدعي، وعلى سبيل المثال فأن المدعي لا يتحمل مدى اشتراك المسافر (سلفه) المتوفى بالخطأ الذي أدى لما حصل، وإنما يستحق تعويضاً كاملاً مقابل الضرر الذي لحقه ما دام ثبت للمحكمة وقوع الضرر والرابطة السببية بين الحادث والنتيجة[3] كون أن دعوى المدعي بالمطالبة بالضرر المرتد ترتبط بشخصية المدعي (الخلف) وهي مستقلة عن شخصية السلف.

---

[1] M. Litvine, Op. cit. p218.

[2] د. حسن علي الذنون، مرجع سابق، ص236.

[3] د. سليمان مرقس، محاضرات في المسؤولية المدنية على طلبة الدكتوراه، مرجع سابق، ص119.

ثانياً: من حيث النطاق:

يلاحظ أن المدعي في دعوى الاستخلاف هم الورثة أو أي منهم، وهذه العلاقة بين المورث السلف والوارث الخلف هي التي تبرر للخلف المطالبة بالتعويض الذي كان مستحقاً للسلف باعتباره وعاء التركة بغض النظر عما إذا كان المدعي (الخلف الوارث مما كان يعيلهم المسافر المتوفى وحرموا بوفاته من مصدر إعالتهم والإنفاق عليهم، فالخلف هو الوارث سواء أكان ممن يعيلهم المتوفى أو كان يعيل نفسه دون الاعتماد عليه.

ويترتب على هذا القول أن لدائن المسافر (السلف المتوفى) أن يطلب إيقاع الحجز على مبلغ التعويض باعتباره تركة وإقامة الدعوى ضد التركة، وبذلك لا يتم توزيع مبلغ التعويض على الورثة (الخلف) إلا بعد سداد الديون التي على المسافر السلف تأسيساً على القاعدة الشرعية لا تركه إلا بعد سداد الديون.

بينما نجد في الدعوى الشخصية المباشرة أن المدعي يقيمها لمطالبة الناقل مباشرة بالتعويض عن الضرر الذي أصاب المسافر (السلف) وارتد ضرره عليه، بشكل مباشر، وهذا يعني انه يحق للشخص الذي ارتد إليه (مسّه) الضرر جراء الحادث الجوي المطالبة بالتعويض عما كان المسافر يقدمه له وحرم منه بسبب وفاته، وبناء على ذلك يكون للولد المتبنى والطفل الطبيعي واليتيم والعجوز..... الخ الذي كان المسافر قد التزم بإعالتهم على نحو منتظم ومستمر مطالبة الناقل بالتعويض عن الضرر الذي أصابهم نتيجة وفاة المسافر، بل أن محكمة النقض الفرنسية وفي اتجاه قضائي ومتطور قررته بجلسة مشتركة بين الدائرتين الجنائية والمدنية قد أجازت حتى للخليلة التي كان المسافر يعاشرها وينفق عليها بشكل دائم ومستمر مطالبة الناقل بالتعويض عن الضرر الذي ارتد إليها جراء وفاة المسافر (عشيقها)[1] ما دام كان المسافر المتوفى ملتزماً قانوناً أو اتفاقاً بإعالتهم وسواء أكانوا من الخلف أم من غير الخلف (الورثة)[2].

ولم يشر قانون الطيران البحريني إلى الأشخاص الذي لهم حق إقامة دعوى المطالبة بالتعويض، وبالرجوع إلى قانون التجارة البحريني نجد أن المادرة 1/254 قد أجازت للورثة حق مطالبة الناقل بالتعويض عن الضرر الذي أصاب مورثهم سواء حصلت وفاته بالتزامن مع الحادث مباشرةً أو بعد فوات مدة زمنية بين وقوع الحادث وبين وفاة المسافر،

---

[1] الحكم صدر في 1970/2/27 عن الدوائر المشتركة لمحكمة النقض ومنشور في مجلة العربي للتأمين البري 1970 ومشار إليه لدى د. حسن علي الذنون، مرجع سابق، ص258– 259. ومع أن تاريخ الحكم كان قديماً فأنه أقر مبدأً مهماً جديداً.

[2] وكان المشرع المصري قد ألمح إلى هذه الحالات في المادة 271 تجارة جديد.

وتوحي صيغة النص أن المشرع البحريني يميل إلى تأصيل مطالبة الورثة على وفق دعوى الاستخلاف وليس الدعوى الشخصية لما فيها من توسيع قاعدة مطالبة المضرورين بالتعويض واعتباره حقاً مباشراً لهم وليس تركة.

ويثور التساؤل عن مدى أحقية مطالبة بعض الأشخاص أو الجهات الناقل بالتعويض عن وفاة المسافر رغم انهم ليسوا من الورثة، فعلى سبيل المثال مدى جواز إقامة دعوى المطالبة بالتعويض من قبل مشتري براءة اختراع كان مالكها مسافراً لتسليمها له بعد استلامه بدلها.

وهل يكون للنادي الرياضي مطالبة الناقل بالتعويض عن الضرر الذي أصابهم وارتد إليهم جراء تحطم الطائرة التي كانت تقل أعضاء فريق كرة القدم التابع لهم؟؟ وهكذا فلو توفي خبير يتمتع بكفاءة عالية في مسائل فنية دقيقة كان يعمل لدى شركة لا يمكنها الاستغناء عن خدماته لاستمرار عملها. أثناء سفره جواً أو أحد المغنيين المشهورين الذي كان مسافراً لإحياء حفلة غنائية استلم من منظمها أجوره المتفق عليها[1].

ويرى بعض الفقه[2] والقضاء أن هنالك عدم استقرار في النظر لهذه المسائل، ومع أن الرأي الغالب لا يميل إلى منح أولئك الفئات حق المطالبة بالتعويض لأن الضرر الذي أصابهم غير مؤكد وأن القواعد القانونية لا تتيح المطالبة بالتعويض عنها، إلا أننا وجدنا أن محكمة استئناف ليون الفرنسية قد حكمت على الناقل بتعويض دار الأوبرا الفرنسية عن الكسب الذي فاتهم نتيجة وفاة أحد كبار المغنيين الذين يعملون لديها بحادث وتضررهم بعدم وجود من يشغل مكانه في الفرقة الغنائية والمسرحية، إلا أن محكمة النقض الفرنسية لم تساير اتجاه محكمة الاستئناف ونقضت الحكم وبناءً على أن الضرر الذي أصاب دار الأوبرا لم يكن ضرراً محققاً وإنما هو ضرر افتراضي غير مؤكد[3].

وفي حكم قضائي آخر حكمت محكمة النقض الفرنسية بالتعويض لإحدى الشركات (رب العمل) عن الضرر الذي أصابها جراء وفاة أحد خبرائها أثناء سفره باعتبار أن الخبير المتوفي ذو كفاءة نادرة في مجال عمله ولا يمكن لرب العل الاستغناء عنه أو وجود من يحل محله بدون ضرر جسيم[4].

---

[1] د. حسن علي الذنون مرجع سابق، ص255.

[2] M. Litvine, - Droit a'erien: Bruxelles, 1970, p219.

[3] حكم النقض الفرنسية في 1958/11/14. منشور في المجلة الفصلية للقانون المدني 959 ص92.

[4] مجموعة أحكام النقض الفرنسية/هـ.م/ في 1962/4/16، 961-2-462.

كما قضت احدى المحاكم الفرنسية بقبول دعوى النادي الرياضي بطلب تعويضه عن الضرر الذي أصاب أحد كبار لاعبي فريقها لكرة القدم مما أدى إلى حرمانه من المشاركات في مسابقة النادي[1].

بينما اتجه القضاء الإيطالي في حكم ملفت للانتباه إلى خلاف ذلك ورفض الحكم في قضية تتعلق بإحدى طائرات الخطوط الإيطالية التي تحطمت في 1949 أثناء توجهها من لشبونة إلى مدينة تورينو الإيطالية وقد نجم عن الحادث وفاة جميع لاعبي فريق كرة القدم لنادي تورينتو الكندي الذين كانوا على متنها، مما حمل النادي على إقامة الدعوى للمطالبة بتعويضه عن الأضرار التي أصابته جراء ذلك، وبنتيجة النظر في الدعوى حكمت المحكمة المختصة برفض الدعوى وعدم الحكم للنادي بالتعويض استناداً إلى أن المادة 24 من اتفاقية وارسو لم تحدد الأشخاص المستحقين لطلب التعويض وإنما تركت أمر ذلك للقانون الداخلي، ولدى استئناف الحكم فقد أيدت محكمة الاستئناف الحكم المطعون به ولم تحكم بتعويض إلى النادي استناداً لانتفاء الرابطة السببية المباشرة بين الأضرار التي لحقت المدعي وتحطيم الطائرة، ذلك أن حق المسافرين (اللاعبين) بالحياة أولى من حق النادي في المطالبة بالتعويض بسبب فقدان لاعبيه وعدم تمكنه من الاشتراك في المباريات[2].

وإزاء إغفال اتفاقية وراسو 1929 ومن بعدها اتفاقية مونتريال 1999 تحديد الأشخاص الذين يحق لهم إقامة دعوى المطالبة بالتعويض عن الأضرار الناتجة عن وفاة المسافر، فقد ثار الخلاف بصدد القواعد التي يتم الرجوع إليها في تحديد من الأشخاص الذين يكون لهم الحق برفع الدعوى بثبوت المسؤولية والمطالبة بالتعويض والقانون الواجب التطبيق وعما إذا كان ينبغي الاستناد في ذلك إلى قانون المحكمة التي تنظر الدعوى استناداً للمادة 2/28 من اتفاقية وراسو ومن ثم المادة 4/33 مونتريال التي أناطت الفصل في تقرير إجراءات التقاضي بالمحكمة التي تنظر النزاع أم إلى قانون الأحوال الشخصية للمسافر المتوفى الذي يحصر، بدوره، الورثة أصحاب الاستحقاق وتصيب كل منهم حسب الفرائض المقررة[3].

ويرى الباحث أن القواعد القانونية الواجب اتباعها في تحديد الشخص الذي يحق له إقامة الدعوى ينبغي أن يكون حسب قانون المحكمة المختصة التي تنظر النزاع، نظراً لما تملكه من سلطة

---

[1] قرار محكمة كولمار في 1955/4/20– منشور في مجلة Dalloz 1958 ص723.

[2] الحكم مشار إليه لدى د. فاضل الزهاوي، مرجع سابق، ص324.

[3] Max Litivine, Op. cit. p217-219.

تقديرية مرنة في تحديد ذلك، كما أن إناطة ذلك بقانون الأحوال الشخصية للمسافر قد يصطدم مع التباين والتعارض بين تلك القوانين.

كما أن تلك القوانين الوطنية كالقانون الانجليزي والهولندي والمكسيكي المشار إليهم أدناه تحصر الأشخاص بالورثة الشرعيين دون سواهم ممن كان يعيلهم المتوفى من غير الورثة مثل أولئك الأشخاص الذي كان المتوفى قد تعهد قبل وفاته بالإنفاق عليهم[1] يضاف إلى ذلك أن بعض الورثة قد لا يستحقون التعويض المادي عن وفاة المسافر (مورثهم) لأمكانتيهم على العمل والارتزاق ولعدم إعالته لهم[2] سيما وأن المادة 2/28 من اتفاقية وارسو ومن ثم المادة 4/33 مونتريال 1999، وكما أسلفنا في أعلاه، قد أناطت الفصل في إجراءات التقاضي (المسائل الإجرائية) لقانون المحكمة التي تنظر المنازعة.

وتفادياً لمثل هذا التنازع في تعيين القانون الواجب التطبيق والأشخاص الذين يحق لهم إقامة الدعوى في مثل هذه المسائل أقدمت بعض التشريعات الداخلية على تحديد الأشخاص الذين يحق لهم رفع دعوى التعويض عن وفاة المسافر، ومنها على سبيل المثال القانون الانجليزي الذي حصرهم بالزوج أو الزوجة والأب والأم والأصهار والجد والجدة والأخوة والأخوات وأبناء الأصهار ذكورا أو إناثاً والأحفاد، كما حددهم القانون الهولندي بأي من الزوجين إذا كان أو إحداهما على قيد الحياة، والأبناء والأب والأم متى كان المسافر المتوفى يعيلهم حال حياته والقانون المكسيكي الذي حددهم في الأبناء والزوج، وفي حالة عدم وجودهما فالأم وفيما بعدها الأب والأخوة[3].

ويبدو واضحاً من قراءة المادة 271 تجارة مصري أن المشرع أراد الوصول إلى حل توفيقي عندما أجاز لورثة المسافر والأشخاص الذين كان يعيلهم تنفيذاً للالتزام بالنفقة بإجازته منذ الوفاة

---

[1] أذعن القضاء الفرنسي للاعتراف بأحقية مطالبة الخليلة بدعوى التعويض عن الأضرار التي أصابتها نتيجة وفاة خليلها (المسافر) بشرط أن تتسم العلاقة بينهما بالاستمرار والاستقرار بعد أن كانت محكمة النقض الفرنسية تعارض الحكم بذلك لمخالفة علاقتهما قواعد الآدب والأخلاق. يراجع في تفاصيل ذاك د. حسن علي الذنون، مرجع سابق، ص254، 259.

[2] خلافاً لهذا الرأي يراجع د. عائشة فضيل، مرجع سابق، ص416، وعكس تلك الآراء يراجع د. محمود عبد الجواد، مرجع سابق، ص391. د. وجدي عبد الواحد علي، التزام ضمان السلامة في عقود نقل الأشخاص براً ج2، مجلة اتحاد الجامعات العربية للدراسات والبحوث القانونية، العددان 17 و18، سنة 2003، ص583.

[3] Max Litivine, Op. cit. p218.

إقامة الدعوى للمطالبة بالتعويض عن الضرر الذي أصاب مورثهم معيلهم سواء وقعت الوفاة إثر الحادث مباشرة أو بعد انقضاء فترة زمنية من وقوعه[1].

المطلب الثاني

المدعى عليه

المدعى عليه هو الطرف الثاني في الدعوى وهو الناقل الذي توجه ضده دعوى المسؤولية والتعويض التي يطالب بهما المدعي، إلا أن مفهوم الناقل قد يتسع ليشمل في نطاقه الناقل الفعلي والناقل بالتتابع.

ولا إشكاليات قانونية تذكر إذا كانت الدعوى المقامة من المدعي المسافر المصاب أو ورثته نتجت عن رحلة جوية مباشرة فالمدعي عليه هو دائماً الناقل، إلا أن إشكاليات قانونية قد تظهر عندما يكون هنالك عمليات نقل متعددة فيكون هنالك أكثر من ناقل كالناقل المتعاقد والناقل الفعلي أو الناقل المتتابع ويحصل للمسافر حادث يلحق الضرر به، فمن سيكون الخصم القانوني للمدعي سواء أكان المسافر أو ورثته أو من كان يعيلهم.

وللإجابة على هذه التساؤلات والإشكاليات يستدعي معرفة النظام الإجرائي القانوني ضد أولئك المشار إليهم ومدى جواز مخاصمتهم سواء أكان الناقل المتعاقد أو الفعلي أو كان الناقلون المتتابعون وهنالك أيضاً مسألة تابعي الناقل ولأهمية هذه المسائل وبهدف الإحاطة بها فسنخصص لكل منها فرعاً خاصاً بها.

الفرع الأول

الناقل المتعاقد والناقل الفعلي

أغفلت اتفاقية وارسو بصيغتها الأصلية[1] وبروتوكول لاهاي المعدل لها تحديد مفهوم الناقل الجوي، بشكل عام، والناقل المتعاقد والناقل الفعلي الذي يتولى تنفيذ جزء من عقد النقل، وهذا ما

[1] نصت المادة (271) تجارة مصري على ((يجوز لورثة الراكب وللأشخاص الذين يعولهم تنفيذاً لالتزام، إقامة دعوى المسؤولية على الناقل لمطالبته بالتعويض عن الضرر الذي أصاب مورثهم أو عائلتهم سواء وقعت الوفاة أثر الحادث مباشرة أو بعد انقضاء فترة زمنية من وقوعه)).

حدا بالمشرعين الدوليين للتنبه إلى الحاجة للتطرق إلى مفهوم الناقل المتعاقد والناقل الفعلي سيما مع تطور نشاط النقل الجوي وازدياد وتوسع حركة الطيران وما يقدم عليه الناقل الأصلي المتعاقد من السماح لناقل فعلي غير المتعاقد مع المسافر والإشكاليات القانونية الناجمة عن تولي الناقل الفرعي تنفيذ جزء من أعمال النقل الجوي رغم عدم ارتباطه برابطة تعاقدية ولم يكن طرفاً في عقد النقل مع المسافر الذي تعاقد مع ناقل معين آخر لنقله جوا من محطة الإقلاع إلى محطة الوصول.

كما يثير عدم تحديد مدلول الناقل الجوي عند استئجار طبيعي شخص أو شركة معينة لطائرة التساؤل عن تحديد من يعد ناقلاً وهل هو المؤجر أم المستأجر ومدى انعكاس ذلك على تحديد المسؤولية سيما أن اتفاقية مونتريال لم تتطرق لهذه الإشكالية ولم تشر إليها صراحة في نصوصها، فمن الواضح أن مشغل الطائرة قد يكون مالكاً لها وقد يكون مستأجراً لها، وفي الفرض الأخير يكون قد استأجرها مع طاقم القيادة أو بدون ذلك أي أن يتدبر هو أمر قيادتها، وفي الفرضين يبقى التساؤل المذكور قائماً بصدد المسؤول عما يقع من حوادث أثناء تشغيلها وعما إذا كان المؤجر هو الذي يتحمل أعباء المسؤولية أو يتحملها المستأجر؟[2]

وجواباً على هذه التساؤلات ومن اجل تحديد من هو الناقل الجوي الذي عليه تحمل المسؤولية يرى بعض الفقه[3] أن الطائرة إذا كانت مؤجرة مع طاقمها تبقى في ظل حراسة المؤجر وتحت إشرافه وتوجيهه ورقابته ما دام الطاقم يخضع لأمرته، وهو من تكون له صفة الناقل الجوي لانه المشغل الحقيقي للطائرة وهو الذي ينفذ عملية النقل من الناحية الفعلية ولا يقدح من ذلك أن يتعاقد المستأجر للطائرة مع مسافرين لأجل نقلهم، فالمستأجر لا يكون له أكثر من الحصول على خدمات الطائرة ليس إلاّ. وتطبيقاً لذلك قضت المحكمة الفيدرالية الامريكية في قضية سقوط طائرة شركة Air France المؤجرة إلى جمعية اتلانتا للفنون بأنه ومع أن الطائرة مستأجرة من الجمعية المذكورة إلا أن ذلك لا ينفي صفة الناقل الجوي عن المؤجر الشركة الفرنسية كونها

---

[1] يلاحظ أن الاتفاقية المذكورة قد أشارت ضمناً في المادة الأولى منها إلى مصطلح، الناقل الجوي، لكنها لم تبين تعريفاً له، ويشكل ذلك خللاً فيها نظراً لأن المصطلح المذكور يشكل المحور الرئيسي منها الذي ترتكز عليه بقية نصوص وأحكام الاتفاقية، يراجع أستاذنا د. فاضل الزهاوي، مرجع سابق، ص161.

[2] د. أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص259. د. عبد الفضيل محمد أحمد، مرجع سابق، ص92. د. فاضل الزهاوي، مرجع سابق، ص169.

[3] د. طالب حسن موسى، مرجع سابق، ص65. د. أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص259. و د. يحيى البنا، مرجع سابق، ص100 و د. محمود عبد الجواد، مرجع سابق، ص77.

إضطلعت بتنفيذ الرحلة فعلياً من حيث التجهيز والقيادة بغض النظر عما إذا كانت الشركة هي المتعاقدة مع المسافرين أو كان المستأجر[1].

بينما يرى فريقاً آخر أن صفة الناقل الجوي تنعقد للمستأجر إذا كان عقد الإيجار قد أباح له سلطة الرقابة والإشراف وخضوع طاقم الطائرة لأوامره ويتولى التعاقد مع المسافرين ويصدر لهم تذاكر السفر وكان ذلك مقترناً باستغلال الطائرة لأغراض النقل التجاري الدولي العام[2].

ويذهب رأي ثالث إلى اعتبار كل من المؤجر والمستأجر ناقلاً جوياً فالمؤجر يساهم في ذلك بتنفيذ النقل في طائرته بينما يتولى المستأجر التنظيم التجاري لعملية النقل وأن ذلك يوفر حماية إضافية للمضرورين الذين يكون لهم الرجوع على أي منهم بوصفه ناقلاً، ويتفق هذا الرأي مع المادة (40) من اتفاقية مونتريال.

وإزاء حركة التطور التي شهدتها أعمال النقل الجوي فقد تطرقت اتفاقية جوادا لاخارا المعدلة لاتفاقية وارسو والمكملة لها والموقعة في 1961/9/18 إلى وضع القواعد القانونية التي تنظم عمليات النقل الجوي التي يتولى ناقل آخر غير متعاقد القيام بها أو ببعض أجزائها، ومحاولة معرفة المسؤول عن الحادث الذي قد يلحق المسافر نتيجة النقل الجوي وعما إذا كان هو الناقل الذي أبرم العقد مع المسافر أو الناقل الذي نفذ عملية النقل (أي الناقل الفرعي) الذي لا يرتبط بعقد مع المسافر[3].

ولذلك فقد فرقت هذه الاتفاقية، عند تحديد المسؤول عن الحادث الجوي، بين الناقل المتعاقد والفعلي، وذلك في المادة (1/ب ج) منها بين مفهوم الناقل المتعاقد الذي يراد به الناقل الذي يرتبط مع المسافر بعقد نقل على وفق قواعد وأحكام اتفاقية وارسو وبين الناقل الفعلي بوصفه الناقل الذي يتولى نقل المسافر، دون أن يرتبط معه بعقد، وهو يفعل ذلك بتخويل وإذن من الناقل المتعاقد الذي يتولى تنفيذ جزء معين من عقد النقل أو حتى تنفيذ كامل عقد النقل، ويفترض توافر الإذن له حتى يثبت العكس استناداً للفقرة (جـ) من المادة[4] من الاتفاقية.

ولا يعد هذا الناقل الفعلي أثناء قيامه بنقل المسافر بحكم الناقل المتتابع لكونه ليس طرفاً في عقد النقل، بينما يعد الناقل المتتابع طرفاً في العقد بالنسبة لمرحلة النقل التي قام بتنفيذها.

---

[1] القضية مشار إليها لدى د. يحيى البنا، مرجع سابق، ص101. د. محمود عبد الجواد، مرجع سابق، ص78.

[2] د. رفعت فخري أبادير، مرجع سابق، ص113. د. فاضل الزهاوي، مرجع سابق، ص163–164.

[3] د. محمد فريد العريني، مرجع سابق ص327. د. محمود عبد الجواد، مرجع سابق، ص398.

[4] د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص327.

وما تقدم بيانه ينسجم مع الطبيعة العقدية للمسؤولية في تحديد من هو المدعى عليه الذي تقام ضده الدعوى فيما لو نتج عنه حادث ضرراً بالمسافرأثناء تنفيذه العقد.

وقد يثار التساؤل، كذلك، بصدد تحديد المسؤول الذي تقام ضده الدعوى عندما يشترك أكثر من ناقل متعاقد مع ناقلين فعليين متعددين؟؟ تولت المادة السابعة من الاتفاقية أعلاه الإجابة على ذلك إذ نصت على ((يجوز رفع دعوى المسؤولية، فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي، أما على هذا الناقل أو على الناقل المتعاقد أو على كل منهما متحدين (متضامنين) أو منفردين، وعلى وفق ما يختاره المدعي، وإذا أقيمت الدعوى على أي منهما لوحده جاز للخصم طلب ضم الطرف الآخر إلى الدعوى ضمن حدود مسؤولية كل منهما وينظم قانون محكمة النزاع هذا الضم والإجراءات الخاصة به)).

ونظراً لأن اتفاقية وارسو لم تتضمن قواعد وأحكام تتعلق بتنفيذ عمليات النقل الجوي الدولي التي يتولاها شخص أو أشخاص ليسوا طرفاً في عقد النقل أي من غير المتعاقدين مع المسافر وانعكاس ذلك على مدى مسؤولية الناقل الجوي الفعلي ومع أن اتفاقية جوادا لاخارا الصادرة عام 1961 التي دخلت حيز التنفيذ في 1964/5/1 قد تناولت العديد من المسائل المتعلقة بمسؤولية كل من الناقل المتعاقد والناقل الفعلي المتعاقد والفرعي إلا أنها تلم بكافة المسائل المتعلقة بالموضوع رغم انتشار هذه الظاهرة بين الناقلين[1].

وكان صدور اتفاقية مونتريال عام 1999، التي تعد أحد أهم مظاهر تطور مسؤولية الناقل الجوي ورغم من تشابه قواعدها مع بعض قواعد اتفاقية جوادا لاخارا بصدد الموضوع إلا أنها كانت أكثر إيضاحاً من الاتفاقية السابقة، لتكون اتساعاً في تحديد مفهوم ومركز كل من الناقل المتعاقد والناقل الفعلي ومدى انعكاس الرابطة العقدية على المراكز القانونية وحدود (نطاق) مسؤولية كل منهما في تنفيذ عملية النقل الجوي والتعويض المترتب عن ذلك.

وأسبغت الاتفاقية المذكورة صفة الناقل الجوي على كل من الناقل المتعاقد الذي تعاقد مع المسافر بصدد نقله والناقل الفعلي الذي يتولى بتنفيذ عقد النقل، سواء كلاً أو جزءً بموجب اتفاق مع الناقل المتعاقد، دون أن يكون طرفاً في عقد النقل المبرم[2] بين المسافر والناقل المتعاقد.

---

[1] د. محمود مختار بريري، مرجع سابق، ص169 وبعدها.

[2] د. محمود عبد الجواد، مرجع سابق ص399. د. هشام فضلي، مرجع سابق، ص111. د. فاضل الزهاوي، مرجع سابق، ص162.

وفرقت المادة (39) منها بين الناقل المتعاقد والناقل الفعلي، حيث عرفت الناقل المتعاقد على أنه ((شخص يبرم بصفته طرفاً أساسياً عقد نقل يخضع لأحكام الاتفاقية مع راكب أو مرسل أو أي شخص يعمل بالنيابة عن الراكب أو المرسل)).

وأوضحت المقصود بالناقل الفعلي بأنه ((شخص آخر يقوم بمقتضى ترخيص من الناقل المتعاقد، بكل أو بجزء من النقل دون أن يكون بالنسبة لهذا الجزء ناقلاً متتابعاً في مفهوم هذه الاتفاقية، ويكون هذا الترخيص مفترضاً ما لم يقم الدليل عل عكس ذلك)).

وقد تطرقت اتفاقية مونتريال تفصيلاً للوضع القانوني للناقل المتعاقد والناقل الفعلي في المواد من 39- 45، فأوضحت في المادة (39) سريان قواعد النقل الجوي الدولي بالنسبة للناقل المتعاقد الذي يبرم عقد نقل مع المسافر بوصفه الطرف الثاني الأساسي الذي يخضع بموجبه لاحكام الاتفاقية فيه، وعلى ناقل آخر يطلق عليه (الناقل الفعلي) الذي يتولى بتصريح من الناقل المتعاقد القيام بكل أو جزء من عملية النقل دون أن يكون في هذا الجزء متعاقداً مع المسافر ودون أن يعد في تنفيذ الجزء المتعلق بعمله كناقل متتابع ويبقى الإذن الممنوح له من الناقل المتعاقد مفترضاً وقائماً أثناء التنفيذ ما لم يثبت عكس ذلك[1].

وحددت المادة (40) مسؤولية كل من الناقل المتعاقد والناقل الجوي الفعلي الذي يتولى النقل كلاً أو جزءًا، حيث اعتبرت المسؤولية من حيث المبدأ على كل من الناقل المتعاقد بشكل كامل، بينما أقامت مسؤولية الناقل الفعلي عن الجزء الذي تولى تنفيذه فقط.

واعتبرت الاتفاقية في المادة (41) منها مسؤولية كل من الناقل المتعاقد عن الأفعال التي يقوم بها أو تابعيه أو وكلائه والناقل الفرعي وتابعيه ووكلائه مسؤولية متضامنة ضمن الحدود القانونية للمسؤولية والتعويض[2].

ومنحت الاتفاقية في المادة (45) الخيار للمدعي سواء أكان للمسافر المضرور أو ورثته لإقامة دعوى التعويض ضد الناقل المتعاقد وحسب أو رفعها ضد الناقل الفعلي، فإذا اختار المدعي المضرور إقامة الدعوى ضد المتعاقد أو ضد المتعاقد الفعلي فإن للمدعى عليه طلب إدخال الناقل الآخر طرفاً في الدعوى وتخضع إجراءات السير في الدعوى وآثارها لقانون المحكمة التي تنظر الدعوى.

---

[1] المواد 42 و43 من الاتفاقية تتعلق بمسائل إجرائية كالتبليغات والاحتجاجات والتعليمات...

[2] نصت الفقرة (1) من المادة (41) من الاتفاقية على ((الأفعال والامتناع من قبل الناقل الفعلي أو تابعيه ووكلائه في نطاق ممارستهم لوظائفهم، تعتبر أيضاً فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي، أفعالاً وامتناعاً من قبل الناقل المتعاقد)).

ويلاحظ أنه إذا اختار المدعى إقامة الدعوى ضد الناقل المتعاقد لوحده فأنه يكون مسؤولاً عن كامل تنفيذ عملية النقل سواء الذي تم من قبله أو من قبل الناقل الفعلي، وله طلب إدخال الناقل الفعلي إذا تبين أن الأضرار التي أصابت المسافر قد حصلت أثناء تنفيذ الجزء المناط به تنفيذه.

ويعني هذا أن مسائلة الناقل الفعلي تحدد بالجزء الذي تولى تنفيذه، فإذا كان المسافر قد تضرر أثناء نطاق النقل الجوي الذي تم من الناقل المتعاقد أو حتى المتتابع فليس من مسوغ قانوني لإدخال الناقل الفعلي في الدعوى ومسائلته عما حصل، وأما إذا أقيمت الدعوى ضد الناقل الفعلي فإنه الأخير لا يكون مسؤولاً عن الأضرار الحاصلة إلا بمقدار الجزء المناط تنفيذه به دون غيره اللهم إلا إذا كان مكلفاً بتنفيذ كامل عقد النقل بموجب اتفاق واضح وصريح فعندئذ يكون مسؤولاً عما يحصل أثناء ذلك من ضرر يصيب المسافر، ويكون له، كما قلنا، أن يطلب إدخال الناقل المتعاقد في الدعوى إلى جانبه لاحتمال أن تكون له دفوعاً تساعد على دفع الدعوى عنهما ودحض ادعاء المدعي المضرور[1]، وإذا دفع أي من الناقلين مبلغ التعويض الذي حكمت به المحكمة فأن له الرجوع على الناقل الآخر وفق حدود مسؤوليته[2].

ومن المفيد القول بعدم الخلط بين مركز الناقل المتتابع والناقل الفعلي، فالناقل الأخير ليس طرفاً مباشراً بعقد النقل الجوي الذي كان الناقل المتعاقد قد أبرمه مع المسافر ويتولى هو تنفيذه جزءًا أو كلاً وحسب، بينما يعد الناقل المتتابع طرفاً في عقد النقل مع المسافر بالنسبة للجزء الذي سيقوم بتنفيذه[3].

ويلاحظ أن منح المسافر المضرور الخيار بإقامة الدعوى ضد أي من الناقلين يعد تيسيراً له في متابعة الدعوى وسرعة حصوله على التعويض ذلك أن المدعي سيختار توجيه الدعوى للمدعى عليه الذي يجد فيه الخصم الأنسب من حيث الإجراءات كالتبليغات والموقع الجغرافي..... ويسار الحال..... الخ.

وأخيراً لنا أن نتساءل عن الأساس القانوني لرجوع المدعي المضرور سواء كان المسافر المصاب أو ذويه على الناقل الفعلي لتقرير مسؤوليته ومطالبته بالتعويض رغم أنه لم يكن طرفا في العقد ولم يكن بينهما رابطة عقدية؟ ودون أن يعلم المسافر نوع العلاقة القانونية التي تربط الناقل المتعاقد مع الناقل الفرعي؟؟

---

[1] د. عبد الفضيل محمد أحمد، مرجع سابق، ص352. د. محمود مختار بريري، مرجع سابق، ص169.

[2] ولذلك أشارت المادة (37) من الاتفاقية.

[3] د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص338. د. فايز نعيم رضوان، مرجع سابق، ص238. د. سميحة القليوبي، مرجع سابق، ص216.

قد يمكن القول بأن للمسافر إقامة الدعوى استناداً لأحكام الدعوى غير المباشرة باعتبار أنه دائن للناقل المتعاقد بنقله وإيصاله سالماً إلى محطة الوصول وأن الناقل الفعلي مديناً للناقل الأصلي بنقل المسافر بشكل كلي أو جزئي وبالتالي يكون للمسافر الرجوع عليه باعتباره مديناً لمدينه (الناقل المتعاقد)[1].

ونرى أن هذا الافتراض في غير محله لعدم انطباق قواعد وأحكام الدعوى غير المباشرة كون المدعي المضرور يطالب المدعى عليه (الناقل الفرعي) بحق شخصي وليس نيابة عن حق مدينه وأن ما سيتحصل من الدعوى سيعود له وليس للناقل المتعاقد، (المدين الأصلي بتنفيذ النقل)، ولذلك نعتقد أن الأساس القانوني الصحيح لتأصيل هذه الدعوى هو الدعوى المباشرة التي تبرر للمدعي إقامة الدعوى ضد الناقل الفرعي دون أن يرتبط معه برابطة عقدية استناداً لصراحة نص المادة (45) من اتفاقية مونتريال التي جاء فيها ((فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفرعي، يجوز إقامة دعوى التعويض، حسب اختيار المدعي، إما على ذلك الناقل أو على الناقل المتعاقد، أو عليهما معاً متضامنين او منفردين، وإذا إقيمت الدعوى ضد واحد فقط من هذين الناقلين يحق لذلك الناقل أن يطلب إدخال الناقل الآخر في الدعوى....)) التي سوغت للمدعي المضرور إقامة الدعوى على نحو مباشر ضد الناقل الفعلي.

الفرع الثاني

الناقلون المتتابعون

يذهب غالبية الفقه العربي إلى تعريف النقل بالتتابع بأنه النقل الذي يتم عبر خطوط جوية متعددة ويتولى تنفيذه عدد من الناقلين على متن طائراتهم بالتتابع وسواء تم ذلك بعقد واحد أو بموجب عقود عديدة[2].

ويستشف من هذا التعريف أن نقل المسافر يتم من خلال عدد من الناقلين يعملون على خطوط جوية متعددة ومتتابعة، ولكي يتحقق النقل بالتتابع فلابد أن تنصرف إليه إرادة الخطوط الجوية على أنها عملية نقل واحدة، سواء تم الإتفاق عليها في عقد واحد أم اشتملت على عقود متعددة،

---

[1] د. هشام فضلي، مرجع سابق، ص111.

[2] د. محمد فريد العريني، مرجع سابق ص350-351. د. أحمد بن إبراهيم الشيخ، مرجع سابق، ص623. د. عائشة فضيل، مرجع سابق، ص420. د. عاطف الفقي، مرجع سابق، ص235. د. شفيق انور فضيل، مرجع سابق، ص355. د. فاضل الزهاوي، مرجع سابق، ص330.

لكن تنفيذها يتطلب تدخل ناقلين متعاقبين بحيث يتولى كل ناقل من الناقلين المتتابعين تنفيذ المرحلة التي أنيطت به بطائراته الخاصة (خطوطه) على ضوء ما هو مثبت بوثيقة النقل (عقد النقل)، وهذا يعني أن كل منهم يعد مسؤولاً بقدر حدود المرحلة التي تعهد له تنفيذها فعلياً، أي يكون كل ناقل منهم بحكم الناقل المتعاقد قدر تعلق عملية النقل التي يقوم بتنفيذها على أن تكون محطة بداية الرحلة ومحطة الوصول النهائية معروفة ومحددة أثناء مراحل تنفيذ عملية النقل.

ووفقاً لما تقدم فلو افترضنا أثناء مراحل تنفيذ عملية النقل أن مسافراً أصيب بضرر أثناء النقل فمن هو الناقل المسؤول عن ذلك وعلى أي من الناقلين يمكن للمضرور أن يرفع دعوى التعويض ضده بوصفه المدعى عليه؟

أجابت اتفاقية وارسو في المادة 1/30 منها وأكدت ذلك المادة 2/26 من اتفاقية مونتريال، حيث نصت المادة المذكورة في فقرتها الثانية وبصدد مسؤولية الناقل عن الضرر الذي يحيق بالمسافر أثناء نقله جواً ((في حالة النقل من هذا النوع، لا يجوز للمسافر أو لأي شخص يستمد منه حقه بالتعويض إقامة دعوى المسؤولية والتعويض إلا على الناقل الذي وقع الحادث في مرحلة النقل التي يتولى تنفيذها، ومع ذلك، يجوز للمضرور إقامة الدعوى على الناقل الأول حتى وإن كان الضرر قد حاق به في المرحلة التي تولى تنفيذها ناقلاً لاحق له متى كان هنالك اتفاق صريح على تحمله عبء المسؤولية تجاه المضرور عن الرحلة بأكملها)).

ويتضح من النص المذكور على أن الأصل أن يرفع المسافر المضرور، بصفته مدعياً، دعوى المسؤولية والتعويض عن الضرر الذي أصابه ضد الناقل بصفته مدعى عليه الذي كان يتولى القيام بنقله ووقع الحادث أو التأخير أثناء حصول ذلك.

إلا أن المادة المذكورة أجازت، أستثناءاً، للمسافر المضرور إقامة الدعوى ضد الناقل الأول حتى ولو لم يقع الضرر في المرحلة التي تولى تنفيذها، إذا أخذ على عاتقه المسؤولية عن الرحلة بأكملها بموجب اتفاق صريح[1] وحسبما تشير المادة 2/36 من الاتفاقية.

ونرى تطبيقاً للقواعد العامة أن للمدعى عليه طلب إدخال الناقل الآخر الذي وقع الضرر أثناء مرحلة النقل التي تولاها، كما له حق الرجوع عليه بدعوى مستقلة.

[1] وهذا ما نصت عليه المادة 2/36 من اتفاقية مونتريال بينما نلاحظ أن المادة (30) من اتفاقية وارسو قد نصت لجواز الرجوع أن يكون الناقل الأول قد أمن على المسؤولية عن الرحلة بأكملها.

ويلاحظ الباحث من تدقيق المادتين (30 وارسو و36 مونتريال) أن كلتيهما لم تجيزان إعطاء المسافر المضرور حق الرجوع على أي من الناقلين المتتابعين بالتضامن وقصرت هذا التوصيف (التضامن) بينهم في حالة المطالبة بالأضرار التي تلحق أمتعة المسافر والبضائع والتأخير[1].

ولما كان الضرر الذي يمس حياة المسافر أغلى وأهم من الضرر أو التلف الذي يلحق البضائع والأمتعة أو تأخير وصول المسافر فيكون من الصواب أن نناشد المعنيين بتقرير منح المسافر المضرور حق مطالبة أي من الناقلين المتتابعين بالتعويض على وجه التضامن، ويلاحظ كذلك أن كل من اتفاقيتي وارسو ومونتريال لم تشيران إلى رجوع الناقل الأول بما دفعه من تعويض للمسافر عن الناقل الذي وقع الضرر أثناء تنفيذ مرحلته.

لذلك يمكن للناقل الأول المطالبة بما دفعه بناء على قواعد القانون الوطني أي قانون المحكمة التي تنظر الدعوى[2].

وقد يكون من الضروري أن نعرض لحالة خاصة أشارت إليها اتفاقية مونتريال في المادة 38 وهي حالة النقل المشترك الذي يعني النقل الذي يتم بوسائط مختلفة بحيث ينفذ جزء منه بطريق الجو وجزء آخر منه عن طريق البر أو البحر وبأي وسيلة نقل أخرى ويتعرض المسافر أثناء ذلك إلى حادث قد يؤدي إلى إصابته أو وفاته وهنا يثور التساؤل عن الناقل المسؤول الذي يمكن توجيه الدعوى ضده[3]؟

وجواباً على ذلك أوضحت المادة 38 من اتفاقية مونتريال أنه إذا كان النقل يتم عبر وسائط متعددة وعلى مراحل متعددة بحيث ينفذ كل جزء بوسيلة نقل مختلفة فأن، قواعد اتفاقية مونتريال تسري، كمبدأ عام، على الانقل الجوي فقط ويكون الناقل الجوي مسؤولاً عن الضرر تجاه المسافر في مرحلة النقل الجوي، ويكون بقية الناقلين مسؤولين عن المرحلة التي وقع الضرر فيها، إلا أن الفقرة (2) من المادة المذكورة (38) أجازت لأطراف العقد متعدد الوسائط تضمين وثيقة النقل الجوي (العقد الجوي) شروطاً تتعلق بوسائل نقل أخرى بشرط مراعاة أحكام الاتفاقية المذكورة فيما

---

[1] د. حسن كيرة، مرجع سابق، ص58. د. فاضل الزهاوي، مرجع سابق، ص330. د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص325.

[2] بهذا الرأي د. رفعت فخري ابادير، مرجع سابق، ص241. د. هاني دويدار، مرجع سابق، ص451. د. عائشة فضيل، مرجع سابق، ص421، وقد تطرق المشرع المصري إلى هذه الحالة في المادة 252 وبدلالة المادة 1/209 من قانون التجارة وقصرها بالنسبة للنقل الداخلي. د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص326. د. أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص419.

[3] د. شفيق انور فضل، مرجع سابق، ص357.

يتعلق بالنقل الجوي[1]، وبذلك يكون للأطراف الاتفاق على تحديد مسؤولية كل ناقل عند وقوع الحادث في الوسيلة العائدة له سواء أكانت الطائرة أو السيارة أو القطار أو السفينة.

الفرع الثالث

تابعو الناقل الجوي

تقرر القواعد العامة في المسؤولية المدنية مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه الذي يعمل لحسابه وبإشرافه ورقابته إذا صدرت عنه أثناء أدائه أعماله أو بسببها[2].

وفي مجال النقل الجوي فإن العلاقة العقدية تنشأ بين المسافر وبين الناقل الجوي (المتبوع) الذي عادة ما يكون بصيغة شركات كبيرة تتمتع بشخصية معنوية مستقلة ويتولى، غالباً، التابعون لها تنفيذ أعمالها ونشاطها وهم، الذين يتحملون معظم أعباء تنفيذ النقل الجوي من دون أن يعرفه المسافر أو يرتبط معه بأي رابطة عقدية، وفي الغالب فإن معظم الحوادث والأضرار الناتجة عن النقل الجوي تترتب عن أخطاء هذا التابع[3].

فإذا تضرر المسافر نتيجة حادث جوى فهل يمكن لهذا المضرور الرجوع على التابع لمسائلته عن الحادث ومطالبته بالتعويض، وحدود تلك المسؤولية ومقدار التعويض المترتب عليها؟ ابتداءً فأن اتفاقية وارسو لم تتطرق لتقرير مسؤولية التابع وحق المضرور في الرجوع عليه للمطالبة بالتعويض من عدمه[4].

وإزاء ذلك فقد تدارك المشرعون هذا النقص عند إصدار بروتوكول لاهاي 1955 وذلك باستحداثهم المادة (14) التي عدلت المادة (25) من اتفاقيه وارسو التي نصت على ((1- إذا رفعت دعوى على تابع للناقل عن ضرر مما أشير إليه في هذه المعاهدة فلهذا التابع أن يتمسك بحدود المسؤولية التي يحق للناقل أن يتمسك بها بالتطبيق لأحكام المادة (22) إذا ثبت أنه كان يعمل في نطاق وظائفه، 2- ويجب أن لا يتعدى مجموع التعويض الذي يمكن الحصول عليه في هذه الحالة من الناقل وتابعيه معاً تلك الحدود، 3- ولا تسري أحكام الفقرتين 1 و 2 من هذه

---

[1] الفقرة 2 من المادة 38 من اتفاقية مونتريال.

[2] د. عاطف الفقي، مرجع سابق، ص237. د. هاني دويدار، مرجع سابق، ص 264. د. عائشة فضيل، مرجع سابق، ص422.

[3] المادة (172 / أ / ب) من القانون المدني.

[4] د. هاني دويدار، النقل البحري والجوي، مرجع سابق، ص322.

المادة إذا قام الدليل على أن الضرر ناشئ عن فعل أو امتناع من جانب التابع وذلك إما بقصد إحداث ضرر وإما برعونة مقرونة بإدراك أن ضرراً قد يترتب على ذلك)).

وفي تطور لاحق لقواعد وأحكام مسؤولية التابع أكدت اتفاقية جوادا لاخارا سنه 1961 حق المضرور بالرجوع على تابع الناقل (المادة الثالثة والخامسة من الاتفاقية) وكذلك أجازت اتفاقية جواتيمالا في المادة (10) منها للمضرور رفع الدعوى على تابع الناقل عن الضرر الذي سببه.

وقد أجازت هاتان الاتفاقيتان للمدعي المضرور الرجوع على تابع الناقل الجوي لتقرير مسؤوليته عن الضرر الذي أصابه، ولما كان المسافر لا يرتبط بعقد مع التابع، فإن الرجوع عليهم يكون على وفق قواعد المسؤولية التقصيرية[1]، المبنية على ثبوت الخطأ من جانب التابع لذلك لا يكون للتابع التمسك بحدود المسؤولية المقررة، لصالح الناقل الجوي في المادة (25) من اتفاقيه وارسو.

ومن ثم حصل تطور آخر مهم وواضح لمسؤولية تابع الناقل أو وكلائه بصدور اتفاقية مونتريال 1999 التي أكدت ما تضمنه بروتوكول لاهاي والمعاهدات اللاحقة ووسعت من نطاقها عندما أجازت للمسافر المضرور أو ورثته إقامة الدعوى على الناقل الجوي لوحده أو على تابعي الناقل أو وكلائه، وسواء أكانوا ممن يرتبطون مع الناقل الأصلي المتعاقد أو الناقل الفرعي ويعملون لديه بموجب علاقة عقدية[2]، وذلك بموجب المادة (30) من الاتفاقية التي نصت على 1((- إذا رفعت دعوى على تابع أو وكيل للناقل بسبب ضرر المشار إليه في هذه الاتفاقية، فلهذا التابع أو الوكيل، إذا ما ثبت أنه تصرف في نطاق ممارسته لوظيفته الحق في الاستفادة من شروط وحدود المسؤولية التي يحق للناقل الاستناد إليها بمقتضى هذه الاتفاقية، 2- يجب ألا يتجاوز مجموع التعويضات التي يمكن الحصول عليها في هذه الحالة من الناقل والتابعين وتابعيه ووكلائه الحدود المشار إليها، 3- فيما عدا ما يتعلق بالبضائع لا تسري أحكام الفقرتين 1 و 2 من هذه المادة إذا ثبت أن الضرر قد نتج عن فعل أو امتناع من قبل التابع أو الوكيل بقصد احداث ضرر، أو برعونة مقرونة بإدراك أن ضرراً سينجم عن ذلك في الغالب)).

ومع أن الغالب أن يقدم المدعي المضرور على رفع الدعوى ضد الناقل المتعاقد (الأصلي) باعتباره ذو مركز مالي جيد وقادر على تسديد التعويض المستحق للمضرور أكثر من تابعه، وأن مسؤولية الناقل المتعاقد تتسع لتشمل أخطائه الشخصية إضافة لأخطاء تابعيه.

---

[1] د. ثروت الأسيوطي، مرجع سابق، ص660.

[2] د. فاضل الزهاوي، مرجع سابق، ص333.

إلا أن للمضرور وحسب صراحة الفقرة 1 من المادة 30 أعلاه، التي أقرتها اتفاقية مونتريال، الرجوع على تابع أو وكيل الناقل الجوي استناداً لقواعد المسؤولية التقصيرية لعدم ارتباطه معه بعلاقة عقدية، حتى تصور أن التابع هو المسؤول عن الضرر، وعندئذ على المضرور أن يثبت خطا التابع وصدوره أثناء وظيفته[1] فإذا أقيمت الدعوى ضد التابع وتمكن المذكور من إثبات أن الخطأ المنسوب له قد وقع أثناء عمله (وظيفته) (م 1/30) فله التمسك بشروط وحضور المسؤولية المشار إليها بالاتفاقية والذي يمكن للناقل، بمقتضاها، التمسك في الحدود القصوى للمسؤولية للتعويض[2].

أما إذا كان الحادث الذي ألحق الضرر بالمسافر قد وقع خارج نطاق وظيفة التابع وخارج وقت عمله وأن التابع قد سلك بصدده مسلكاً ترتب عليه وفاة المسافر أو إصابته بضرر وأقيمت الدعوى، فلا يحق له في هذه الحالة التمسك بمبدأ المسؤولية المحدودة ولا الاستفادة من الحدود القصوى للتعويض، وتطبق الأحكام ذاتها إذا تمكن المضرور من إثبات أن الضرر الذي حاق به كان بسبب سلوك التابع المقترن بقصد إحداث الضرر أو أن سلوكه كان متسماً برعونة مقرونة بإدراك أن ضرراً ينجم عن ذلك في الغالب وأنه لم يمتنع عن القيام بالفعل (ف3 م 30)[3] من اتفاقية مونتريال.

والمعيار الواجب التقيد به واتباعه للوقوف على حدود مسؤولية التابع أو الوكيل وعما إذا كانت مسؤولية أي منهم تخضع لقواعد المسؤولية المحدودة والتقييد بالحد الأقصى للتعويض من عدمه هو ثبوت وقوع الخطأ أثناء وظيفة التابع أو الوكيل وتصرف أي منهما في نطاق ممارسته لعمله الذي يهدف لتنفيذ عقد النقل الجوي وللمحكمة المختصة القول الفصل في ذلك[4].

وتطبيقا لما تقدم قضت محكمة الاستئناف في بروتوريكو الأمريكية في قضية المسافرة المدعوة Crespo V. Eastern Airlines، بعدم مسؤولية الناقل عن الضرر الذي أصاب المسافرة المذكورة نتيجة إقدام مسؤول أمن بالاعتداء بالأيدي عليها، لأن تصرفه المذكور لم يكن ضمن مهام وظيفته ولا ينطوي ضمن مهام تنفيذ عقد النقل الجوي أي أن تصرفه كان تصرفاً شخصياً

[1] د. عائشة فضيل، مرجع سابق، ص423. د. عاطف الفقي، مرجع سابق، ص237.

[2] الحكم المذكور مستحدث بموجب اتفاقيه مونتريال.

[3] د. محمود عبد الجواد، مرجع سابق، ص405. د. هاني دويدار، مرجع سابق، ص322.

[4] د. فاضل الزهاوي، مرجع سابق، ص333.

خارج حدود أعمال وظيفته، ولذلك اعتبرت المحكمة الضابط التابع هو المسؤول عن الضرر الذي أصاب المسافرة[1].

ويستفاد من أحكام الفقرة 2 من المادة 30 من الاتفاقية أن للمضرور الحق في إقامة الدعوى ضد كل من الناقل الجوي المتعاقد والتابع، لكن لا يجوز أن يتجاوز مجموع التعويض الذي يمكن أن يحصل عليه المضرور من الناقل وتابعيه ووكلائه الحد الأقصى للتعويض الذي قررته الاتفاقية تحاشياً للتحايل على قواعد وأحكام تحديد المسؤولية المشار إليها في الاتفاقية ومنع تذرع المسافر في تمسكه بأن تحديد المسؤولية يدور مع مسؤولية الناقل المتبوع وتقتصر عليه دون مسؤولية التابع[2].

ويجوز للناقل المتعاقد (المتبوع) الرجوع على التابع، في دعوى مستقلة، بما دفعه من تعويض إذا كان الحادث قد وقع بسبب تعمد التابع أو برعونته واستهتاره وحسبما قررته المادة (37) من الاتفاقية التي نصت على ((ليس في أحكام هذه الاتفاقية ما يؤثر بأي صورة على ما قد يكون أو لا يكون للشخص المسؤول عن الضرر وفقا لأحكامها من حق في الرجوع على أي شخص آخر)).

ومن الجدير ذكره أن اتفاقية مونتريال قد أكدت في المادة (43) منها سريان القواعد والأحكام الواردة في المادة (30) منها وذلك بالنسبة لرجوع المضرور على تابع الناقل الفعلي حيث نصت على أنه ((فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم الناقل الفعلي، فأن كل تابع أو وكيل لهذا الناقل أو للناقل المتعاقد إذا ما اثبت أنه قد تصرف في نطاق ممارسته لوظيفته، يحق له الاستفادة من شروط وحدود المسؤولية المقررة بمقتضى هذه الاتفاقية للناقل إلا إذا اثبت أنه تصرف بطريقة تحول دون الاستناد إلى حدود المسؤولية وفقاً لهذه الاتفاقية[3].

الفرع الرابع
وفاة الناقل الجوي

غالباً ما يتم تنفيذ عمليات النقل الجوي الدولي بواسطة شركات نقل كبيرة ومتمرسة تتمتع بشخصية معنوية وهي تتعاقد على نقل المسافر الراغب بالسفر جواً إلى الجهة المقصودة، إلا أن اتفاقية مونتريال قد أشارت، استثناء، إلى حالات نقل جوي يتم تنفيذها بواسطة شخص طبيعي

[1] Prof Dr. I.H.Ph. Diederiks-Verschoor, Op. cit. p127.

[2] د. عاطف الفقي، مرجع سابق، ص238.

[3] كانت اتفاقية جوادالاخارا قد نصت في المادة (5) منها على القواعد التي تضمنتها المادة (43) مونتريال.

يتعاقد مع المسافر على نقله وإيصاله إلى جهة معلومة، وما تقدم بيانه يستقيم مع أحكام المادة (32) منها التي نصت على ((في حالة وفاة الشخص الذي تقع عليه المسؤولية، يجوز أن تقام دعوى التعويض وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية ضد أصحاب الحقوق الشرعيين في تركته))[1].

ويبدو واضحاً أن هذه الحالة المستحدثة في سياق تطور النقل الجوي تقتصر على النقل الخاص الذي يتم بناء على اتفاق بين مالك أو حائز الطائرة وهو شخص طبيعي وبين المسافر الذي يستأجرها مع قائدها بموجب شروط خاصة.

فإذا توفي الناقل الطبيعي (الخاص) فيتم رفع الدعوى ضد خلفه، وعندئذ يكون لهؤلاء الورثة (الخلف) الحق في التمسك بقواعد المسؤولية المحدودة، التي يستطيع الناقل المتوفي (السلف) الاستفادة من أحكامها عند إقامة الدعوى ضده وغفي حدود سريان قواعد التركة الشرعية[2].

المبحث الثاني

الاختصاص القضائي بنظر دعوى التعويض على الناقل

(المحكمة المختصة بنظر الدعوى)

يرتب عقد النقل الجوي الدولي التزامات عديدة على طرفي العقد، وينبغي تنفيذ تلك الالتزامات طواعية ووفق مبدأ حسن النية، فإذا أخل الناقل، وهو الطرف الذي يتحمل عبء المسؤولية والتعويض، فسيكون هنالك نزاعاً بينهما أي بين الناقل والمسافر وعندها فلا مناص من توجه الأخير للقضاء لإقامة الدعوى ضد الناقل لتقرير مسؤوليته وإلزامه بالتعويض المترتب على إخلاله بنقله أو إلحاق الضرر به الناجم عن إصابته أو وفاته جراء الحادث، وإلحاق الضرر بامتعته أو نتيجة تأخيره وعندها ينبغي معرفة المحكمة المختصة بنظر الدعوى.

وقد مرت مسألة تحديد الاختصاص القضائي بنظر الدعوى وتعيين المحكمة المختصة ببعض التطور من نواحي عديدة ابتداءً من اتفاقية وارسو 1929 وتعديلاتها ومروراً في البروتوكولات الملحقة بها وانتهاء باتفاقيه مونتريال 1999 التي اهتمت تنظيم المسائل الخاصة بالمسؤولية

---

[1] د. محمد عبد الجواد، مرجع سابق، ص394. د. فاضل الزهاوي، مرجع سابق، ص332.

[2] ومن الجدير قوله أن اتفاقية وارسو كانت قد أشارت إلى ذلك أيضاً في المادة (27) منها، واستحضرتها اتفاقية مونتريال في المادة (32) منها على نحو اكثر حداثه ووضوح.

والتعويض التي كان من ضمنها اقرار نظام التحكيم كوسيلة لحل المنازعات التي تحصل جراء شحن البضائع فقط[1].

وبهدف الإحاطة بما تقدمه ومعرفة المحكمة المختصة بنظر النزاع فسنقسم هذا المبحث إلى مطلبين نتناول في الأول منهما البحث في تحديد الاختصاص القضائي للمحكمة المختصة التي تنظر دعوى المسؤولية والتعويض وفق اتفاقية وارسو وتعديلاتها وملحقاتها وسنخصص المطلب الثاني لتحديد المحكمة المختصة وفق اتفاقيه مونتريال 1999.

المطلب الأول

المحكمة المختصة بنظر دعوى التعويض وفق اتفاقية

وارسو والاتفاقيات اللاحقة

نظمت اتفاقية وارسو قواعد الاختصاص القضائي وتحديد المحكمة التي تنظر دعوى التعويض كما أضافت اتفاقيه جواتيمالا بعض الضوابط في تحديد ذلك ولذلك سنعرض لموقف اتفاقية وارسو 1929 ومن ثم بروتوكول جواتيمالاستي 1971 في فرعين مستقل مستقلين.

الفرع الأول

المحكمة المختصة بنظر الدعوى وفق اتفاقيه وارسو 1929

كانت المادة 28 من اتفاقيه وارسو تنص على ما يلي ((1- يقيم المدعي دعوى المسؤولية في أقليم أحد الأطراف الساميين المتعاقدين وفقاً لما يختار: إما أمام محكمة موطن الناقل أو محكمة المركز الرئيسي لنشاطه أو محكمة الجهة التي يكون له فيها منشأه تولت عنه إبرام العقد بمعرفتها وأما محكمة جهة الوصول، 2- وينظم قانون محكمة النزاع إجراءات الدعوى)).

ويتضح من هذا النص أن اتفاقية وارسو كانت قد حددت المحكمة المختصة على وفق الضوابط التي أشارت إليها وأتاحت للمضرور خيارات عديدة لاختيار المحكمة التي يمكنه إقامة الدعوى

[1] يمكن الانفاق على التحكيم في عقد النقل قبل وقوع الحادث محل النزاع ويسمى الاتفاق في هذه الحالة بشرط التحكيم، ويمكن الاتفاق عليه بعد حصول الحادث ويسمى في هذه الحالة بمشارطة التحكيم، للتفاصيل يراجع د. نجيب أحمد، التحكيم في القانون اليمني، مركز الصادق، صنعاء 2003، 168 وبعدها.

أمامها بصدد إثبات مسؤولية الناقل والتعويض المستحق له وأجازت له اختيار أي من تلك المحاكم المشار إليها في النص المذكور[1] وهي:

أولاً: محكمة موطن الناقل الجوي: وهي محكمه المكان الذي كان الناقل الطبيعي قد أتخذه مكاناً للإقامة الدائمة أو كان الناقل المعنوي قد سجل شركته فيه.

ثانياً: محكمة المركز الرئيسي لنشاط الناقل الجوي أي المكان الذي اتخذه الناقل مقراً رئيسياً لممارسة نشاطه منه، ويرى بعض الفقه، خلاف ذلك، أن المقصود بهذا المعيار، وفق القانون المصري، هو المركز الرئيسي لإدارة الناقل أعماله فيه بينما تفسر الدول الانكلوسكسونية هذا المعيار بوصفه المكان الذي إنشات فيه شركة النقل الجوي أي محل تأسيسها[2] واكتسابها تبعا لذلك الشخصية المعنوية.

ثالثاً: محكمة الجهة التي يكون للناقل فيها منشأة تولت عنه إبرام العقد يعلمها بمعنى الجهة التي تتولى بيع تذاكر السفر التي اشتراها المسافر منها، والذي قد يقع خارج مركز أعمال الشركة، أو حتى لو كانت ضمن دائرة مركز أعمال الشركة نظراً لما ينطوي على ذلك من تيسير على المدعي المضرور، كونه في الغالب قد اشترى اشتري تذاكر السفر من المنشأة التي توجد في محل إقامته[3].

وتتباين اتجاهات القضاء بصدد تحديد المراد بالمنشأة التي قامت بإبرام العقد عوضاً عن الناقل الجوي، فالقضاء الفرنسي يرى أن المقصود بها هو المقر التجاري الذي يعد جزءًا تابعاً لمنشأة النقل أي أحد فروعها الذي يعد موطناً قانونياً لهذا الناقل ويتمتع بالشخصية القانونية والذي تتخذه الناقل كمركز لممارسة لنشاطه التجاري، وليس مكتب وكيل السفر الذي تعهد إليه الشركة ببيع تذاكر النقل عنها ولا حتى مركز الإدارة الذي قد يكون في مكان بعيد عن مركز ممارسة الناقل نشاطه فيه بناءً على ذلك يمكننا القول أن القضاء الفرنسي قد اعتنق التفسير الضيق للمفهوم المنشأة (المؤسسة) التي تتحدد على ضوئه المحكمة المختصة بنظر النزاع[4].

---

[1] د. هشام فضلي، مرجع سابق، ص95-96. د. فايز نعيم رضوان، مرجع سابق، ص239.

[2] د. عائشة فضيل، مرجع سابق، ص404. وانظر في رأي آخر د.هاني دويدار، مرجع سابق، ص260. د. سميحة القليوبي، مرجع سابق، ص217. د. رفعت فخري أبادير، مرجع سابق، ص264.
J.P.Tosi, Op. cit. p28.

[3] د. عاطف الفقي، مرجع سابق، ص216. د. أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص421.

[4] د. هشام فضلي، مرجع سابق، ص96. د. محمود عبد الجواد، مرجع سابق، ص373.

بينما تبنى القضاء الأمريكي مفهوماً مغايراً إذ يحدد المنشأة وفقاً للمفهوم الواسع لها، أي سواء أكانت منشأة (مركز لأعماله) تابعة للناقل أو أكانت احدى مكاتب وكلاء السياحة والسفر الذي يتولى بيع تذاكر السفر بناء على التفويض الممنوح لهم، وهذا يعني أن للمضرور حق إقامة الدعوى في محكمة أي من المراكز أعلاه وحتى في محكمة مكان تواجد تلك المكاتب[1].

رابعاً: وأخيراً منحت الاتفاقية للمدعي المضرور الحق في إقامة دعواه أمام محكمة محل الوصول، أي المحكمة التي تقع الوجهة النهائية التي يروم المسافر الوصول إليها ضمن دائرة اختصاصه المحدد في وثائق أو التي كان مقرراً الوصول إليها الوصول إليها[2].

وهذا ما قرره القضاء الأمريكي في قضية Bwrta V. Cubana والحكم الصادر فيها عام 1996[3].

ويمكننا القول بناء على ذلك، لو غيرت الطائرة وجهتها المقررة للهبوط إضطرارياً لأي سبب، كاختطافها، مثلاً او إصابتها بعطل مفاجئ وعودتها إلى مطار الإقلاع[1] وهبطت في منطقة غير

---

[1] د. فايز نعيم رضوان، مرجع سابق، ص240. د. هشام فضلي، مرجع سابق، ص96. د. محمود عبد الجواد، مرجع سابق، ص373، وبهذا الاتجاه قضت المحكمة الأمريكية العليا في مقاطعة نيويورك في قضية المسافر أسوسيما ضد شركة الطيران الفدرالية بتاريخ 2000/4/18 الحكم المشار إليه لدى د. أحمد بن إبراهيم الشيخ، مرجع سابق، ص629 هامش2. بينما كانت محكمة الاستئناف الأمريكية العليا في مقاطعة كولومبيا قد قررت بتاريخ 1954/1/7 عدم جواز رفع الدعوى أمام المحكمة التي يقع في دائرتها مركز الوكالة السياحية التي قامت ببيع وتسليم تذاكر السفر. القرار مشار إليه لدى د. ابو زيد رضوان، مرجع سابق، ص421 هامش 304.

[2] د. عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص105.

[3] وتتلخص وقائع القضية بأن طائرة احدى شركات كوبانا كانت بتاريخ 1989/9/3 في رحلة مرجعة من ميلانو في إيطاليا إلى هافانا وقد تحطمت أثناء تحليقها وتسبب الحادث بوفاة المسافرين الذين كانوا على متنها وقد أقيمت دعوى المطالبة بالتعويض، ابتداءً، لدى محكمة ميلانو إلا أن المدعى عليها اعترضت على الاختصاص مدعية أن هذه المحكمة ليست مختصة بنظر الدعوى لأن مطار الوصول المفترض كان مطار ميلانو مالبيزا الكوبي وليس مطار ميلانو الإيطالي وبالتالي تكون محكمة (بوستو) الكوبية القريبة من المطار المذكور هي المختصة بنظر الدعوى، وبناءً على هذا التنازع بصدد اختصاص المحكمتين أحيلت القضية إلى المحكمة العليا الإيطالية لتحديد المحكمة المختصة، وقد أيدت المحكمة المذكورة ادعاء الناقل واعتبرت محكمة بوستو هي المختصة في نظر الدعوى كون مطار الوصول المفترض يقع ضمن دائرة أعمالها. القضية المشار إليها في

Alessandro Pizzino: Warsaw liability system and Italian case law, An Update On Recent Developments, Journal of Air and Space Law, Vol. XXII, Special Publication 2007.p.317

محطة الوصول وكان المسافر قد أصيب أو توفى فلن يكون بمقدوره أو ورثته إقامة الدعوى في المحكمة التي هبطت الطائرة في نطاق دائرة أعمالها.

وإذ كان للمدعي أن يختار إقامة دعوى التعويض في أي من هذه المحاكم فأنه ينبغي أن تكون المحكمة التي اختارها تقع ضمن أقليم أي من الدول المتعاقدة والموقعة على الاتفاقية، لضمان الالتزام بتطبيق قواعد وأحكام الاتفاقية وعدم التفرد بتطبيق قانون المحكمة الوطني[2] وذلك حرصاً على الأهداف التي تسعى إليها الاتفاقية بالحفاظ على توحيد الأحكام وعدم تضاربها[3].

ويمكن القول أن منح الاتفاقية، المسافر المضرور الخيارات المتقدمة لاختيار المحكمة التي يمكن له رفع دعواها أمامها يهدف إلى توفير مزيد من الحماية القانونية للمضرور والتيسير عليه في حرية اختيار المحكمة التي يراها مناسبة له من حيث الإجراءات وبعد الموقع الجغرافي عنه وحتى بالنسبة القانون الواجب التطبيق[4].

ويمكننا ملاحظة أن اتفاقية وارسو قد أغفلت الاختصاص القضائي لمحكمة محل وقوع الحادث (الضرر) وهو نقص كان ينبغي تداركه من اتفاقية مونتريال[5] نظراً لأهمية هذه المحكمة في تيسير إجراءات الإثبات كمعاينة موقع الحادث وتدقيق الإصابات.

وتعد قواعد الاختصاص القضائي وتعيين المحكمة المختصة المشار إليها في المادة 28 آنفاً من قواعد النظام العام، ولذلك لا يجوز للناقل والمسافر الإتفاق على مخالفتها واختيار محكمة من غير ما ذكر، أو الإتفاق مسبقاً أي قبل العقد على اختيار محكمة معينة ضمن الخيارات

---

[1] د. حسن كيره، مرجع سابق، ص57. د. هشام فضلي، مرجع سابق، ص96.

[2] د. محمد فريد العريني، مرجع سابق ص347. د. أحمد بن إبراهيم الشيخ، مرجع سابق، ص632. د. هشام فضلي، مرجع سابق، ص96.

[3] ومن الجدير ذكره أن أعضاء الوفود الذين ساهموا في إعداد اتفاقية وارسو كانوا قد رفضوا اقتراحاً يابانياً يهدف إلى جواز الاتفاق على محكمة مختصة بالفصل في الدعاوى المقامة بين الناقل والمسافر، وكان الهدف من ذلك تفادي تعيين الناقل لمحكمة ما وإدخال اسمها في شروط الوثيقة، دون علم ومعرفة المسافر، من غير محاكم الدول غير المنظمة للاتفاقية، وبذلك يكون بمقدوره تعطيل تطبيق أحكام الاتفاقية. د. ثروت الأسيوطي، مرجع سابق، ص759 هامش1.

[4] رغم أن البعض انتقد كثرة تعدد المحاكم المختصة خشية أن تكون ملاذاً للناقل في التحايل على القانون سيما وإن الكثير من المسائل أنيطت مهمة النظر فيها إلى قانون المحكمة التي تنظر النزاع وقد يفضي ذلك لاختيار المدعي، مثلاً، المحكمة التي يعتقد أن قانونها أكثر ملائمة له. د. ثروت الأسيوطي، مرجع سابق، ص763. د. عيسى غسان الربضي، مرجع سابق، ص224.

[5] د. عبد الفضيل محمد أحمد، مرجع سابق ص356. د. عائشة فضيل، مرجع سابق، ص404.

الممنوحة للمسافر في المادة المذكورة، وفي حالة حصول ذلك الشرط أو الإتفاق فأنه يقع باطلاً ولا يعتد به[1].

وما تقدم بيانه يسري على الناقل المتعاقد في حالة النقل بالتتابع، وأما لو كان هنالك ناقل متعاقد وناقل فعلي تولى عمليه النقل الجوي فتطبق قواعد الاتفاقية بالنسبة للناقل الذي تعاقد منه المسافر ووفقا لما تضمنته الاتفاقية، فإذا أقام المدعي المضرور دعواه فينبغي رفعها أمام محكمة موطن الناقل أو المحكمة التي يقع ضمن دائرتها المركز الرئيسي لهذا الناقل وغيرها ولمحكمة الموضوع التي تنظر النزاع المعروض أمامها السلطة التقديرية في تقرير مدى اختصاصها لنظر الدعوى من عدمه[2].

وتتضح أهمية تحديد المحكمة المختصة بنظر النزاع في العديد من النواحي والمسائل منها: **أولًا:** تطبيق قانون المحكمة المعنية (قانون القاضي الذي ينظر النزاع) على إجراءات الدعوى والمسائل الشكلية كالإعلانات وقواعد الخصومة ومدى اختصاصها النوعي والقيمي[3]، و هذا ما نصت عليه صراحة الفقرة الثانية (2) من المادة 28 وارسو بقولها ((وينظم قانون محكمة النزاع إجراءات الدعوى)).

ثانياً: يحدد القانون المذكور أثر خطأ المضرور على مسؤولية الناقل سواء بالنسبة لإعفاءه أو التخفيف عن مسؤوليته[4].

ثالثاً: كما يبين القانون المذكور مواعيد إقامة الدعوى وقواعد احتساب مدة سقوط الدعوى[5].

رابعاً: وإضافة لما تقدم بيانه يمكن تطبيق قانون المحكمة التي تنظر النزاع على المسائل التي أغفلت الاتفاقية الإشارة إليها مثل مفهوم الضرر المستحق التعويض والأشخاص (الورثة – أو غيرهم) الذين لهم حق إقامة دعوى التعويض وغير ذلك من المسائل التي يمكن للمحكمة الاستعانة بقواعد تنازع القوانين (قواعد الإسناد) المقررة في قانون القاضي[6].

---

[1] د. فايز نعيم رضوان، مرجع سابق، ص239. د. عائشة فضيل، مرجع سابق، ص412.

[2] د محمود مختار بربري ود. عمر فؤاد، مرجع سابق، ص199. د. شفيق أنور فضل، مرجع سابق، ص341.

[3] د. شفيق أنور فضل، مرجع سابق، ص340. د. رفعت فخري أبادير، الوجيز في القانون الجوي، مرجع سابق، ص 263.

[4] المادة (21) من اتفاقية وارسو.

[5] المادة (2/29) من الاتفاقية.

[6] د. ثروت الأسيوطي، مرجع سابق، ص765-768.

الفرع الثاني

قواعد الاختصاص القضائي وفق بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971

لاحظنا إن اتفاقية وارسو قد منحت للمدعي المضرور في المادة (28) أربع خيارات بحيث يكون للمضرور اختيار أي من المحاكم لإقامة دعوى التعويض أمامها، ولم تكن هذه الخيارات، في نظر الدول الموقعة، كأمريكا، كافية لتحقيق مصلحة المسافر وحمايته، بل كانت ترى إن إجحافاً قد حاق بالمسافر اثر حرمانه من إقامة دعوى التعويض لدى محكمة موطنه (موطن المدعي) عندما لم يكن مشمولاً ضمن الخيارات الأربعة التي أشرنا إليها.

وهذا ما حدا ببعض الدول الموقعة على الاتفاقية وفي مقدمتها الولايات المتحدة الأمريكية إلى البحث عن مزيد من الخيارات لتوفير المزيد من الحماية القضائية للمدعي المضرور.

وقد حصل هذا التطور في اتفاقية جواتيمالا 1971 وعلى ضوئها اقترحت أمريكا إضافة خيار آخراً (خاصاً) يتيح للمدعي إقامة دعوى المسؤولية والتعويض في موطنه أو في محل إقامته الدائم، وقد أصرت أمريكا عند إعداد بروتوكول جواتيمالا 1971 على إضافة الخيار المذكور وجعله خياراً خامساً يضاف إلى الاختصاصات القضائية الأربعة التي قررتها اتفاقية وارسو، ويسمح هذا الخيار للمضرور إقامة الدعوى ضد الناقل لدى المحكمة التي يقع في نطاقه اختصاصها المكاني منشأة أو مؤسسة تعود للناقل متى كان للمدعي موطناً أو محل إقامة دائمي في أقليم نفس الدولة الموقعة على الاتفاقية التي تقع فيها تلك المنشأة، ونتيجة الضغط الأمريكي أذعنت الدول الموقعة وأضافت ذلك وجعلته اختصاصاً قضائياً خامساً يضاف إلى الاختصاصات القضائية الأربعة التي كانت اتفاقية وارسو قد قررتها.

ويستلزم لتطبيق هذا الضابط الجديد (المضاف) الذي أطلق عليه الاختصاص القضائي الخامس Fifth jurisdiction وتعيين المحكمة المختصة بنظر دعوى التعويض على ضوئه شرطان يمكن استنباطهما من المادة (12) من الاتفاقية وهما:

أ- أن تنصب الدعوى على المطالبة بالتعويض المترتب للمسافر المضرور، جراء الحادث الجوي، وأمتعته المسجلة دون الأضرار الناتجة عن نقل البضائع.

ب- أن يوجد للناقل الجوي في تلك الرقعة الجغرافية منشأة أو مؤسسة مملوكة له، وبغض النظر عما إذا كانت هي التي باعت التذاكر وأبرمت عقد النقل أو فرع آخر.

ورغم أن إقرار هذا الخيار يعد تطوراً في مجال تعيين المحكمة المختصة يهدف تيسيراً على المدعي المضرور لاختيار المحكمة الأكثر تناسباً إلا أنه لم ير النور مع كامل بنود الاتفاقية الأخرى لعدم سريان أحكامها ونفاذها[1].

ويمكننا القول إن شرارة التطور التي أقرتها الاتفاقية المذكور رغم عدم نفاذها ظلت متقدة إذ بقيت الولايات المتحدة الأمريكية تتحين الفرصة لإقرار هذا الخيار الخامس وإضافته إلى الخيارات الأربعة في تحديد الاختصاص القضائي المشار إليها في المادة 28 من اتفاقية وارسو، وقد تكللت جهودها المبذولة لإضافته، مجدداً عند إعداد وإصدار اتفاقية مونتريال 1999، وهذا ما سنراه في المطلب القادم:

المطلب الثاني

المحكمة المختصة بنظر دعوى التعويض وفق اتفاقية مونتريال 1999

سنقسم هذا المطلب إلى ثلاثة فروع نتناول في الأول منهم مفهوم وأهمية الخيار الخامس في تحديد المحكمة المختصة ونخصص الفرع الثاني لشروط تطبيق الاختصاص المذكور وسنعرض في الفرع الثالث للمقارنة بين اتفاقيتي وراسو 1929 وملحقاتها ومونتريال 1999 بصدد الموضوع.

الفرع الأول

مفهوم وأهمية الخيار الخامس

واصلت الولايات المتحدة الأمريكية جهودها والضغط على واضعي الاتفاقية والدول المنظمة إليها بهدف إضافة الاختصاص القضائي الخامس (محكمة موطن المدعي المضرور) كخيار آخر إلى الخيارات الأربعة التي كانت اتفاقية وارسو وتعديلاتها قد أقرتها في المادة (28) لغرض إتاحة الفرصة للمواطن الأمريكي المضرور من حادث جوي لإقامة الدعوى أمام القضاء الأمريكي.

وقد أفلحت الولايات المتحدة الأمريكية جراء ضغطها المتواصل الذي حظي بتأيد معظم الدول الكبرى واليابان وأمريكا اللاتينية[1] ومفاوضات عسيرة مع بعض الدول سيما فرنسا بإضافة الخيار

[1] د. محمود أحمد الكندري، مرجع سابق، ص181- 182. د. عاطف الفقي، مرجع سابق، ص216-217.

الخامس للمادة 33 مونتريال إلى جانب الخيارات الأربعة ليكون أحد المعايير التي يستطيع المضرور الاستناد إليها لتعيين المحكمة المختصة في نظر دعوى التعويض الخاصة بالمسافرين المضرورين بشخصهم فقط دون الدعاوى المتعلقة بالأضرار التي تصيب البضائع التي يبقى للمدعي المضرور حق اختيار المحكمة التي تنظر النزاع من ضمن الاختصاصات الأربعة[2].

وبعد مفاوضات عسيرة بين أعضاء الوفود تم إقرار الصيغة الجديدة للمادة (33) مونتريال لتتضمن خمسة خيارات بدلاً من الخيارات الأربعة السابقة[3] وعلى النحو الآتي:

أولاً: محكمة موطن الناقل.

ثانياً: محكمة المركز الرئيسي لنشاط الناقل.

ثالثاً: محكمة المكان الذي يكون للناقل فيها منشأة تولت عنه إبرام عقد النقل الجوي.

رابعاً: محكمة جهة الوصول.

خامساً: محكمة إقامة المدعي الدائم والرئيسي ووفقاً لشروط معينة[4].

وقد أضيف الخيار الخامس المذكور لبنود الاتفاقية في الفقرة الثانية للمادة (33) التي نصت على ((فيما يتعلق بالضرر الناجم عن وفاة الراكب أو إصابته، يجوز رفع الدعوى أمام إحدى المحاكم المذكورة في الفقرة الأولى من هذه المادة، أو في أقليم إحدى الدول الأطراف الذي يوجد فيه محل الإقامة الرئيسي والدائم للمسافر في وقت الحادث والذي يشغل الناقل إليه ومنه خطوطاً لنقل المسافرين جواً، إما على متن طائراته الخاصة أو على متن طائرات ناقل آخر طبقاً لاتفاق تجاري، ويزاول فيه ذلك الناقل الأول أعماله لنقل المسافرين جواً من مبان يستأجرها أو يملكها الناقل ذاته أو ناقل آخر يرتبط معه باتفاق تجاري))

---

[1] د. محمود أحمد الكندري، مرجع سابق، ص182.

[2] Devendra Pradhan, The Fifth Jurisdiction under the Montreal Liability Convention: Wandering American or Wandering Everybody, Journal of Air Law and Commerce, Volume 68, Issue4, Article4, 2003. p724.

[3] انظر في الاتجاهات التي سادت أعمال اللجنة التحضيرية وانقسامات الوفود بين رأي مؤيد وآخر معارض وثالث موقف وسط د. محمود أحمد الكندري، مرجع سابق، ص183. د. أحمد بن إبراهيم الشيخ، مرجع سابق، ص641. د. شفيق أنور فضل، مرجع سابق، ص329.

[4] عرفت المادة (1/12) من القانون المدني البحريني الموطن بأنه ((موطن الشخص هو المكان الذي يقيم فيه عادة، ويجوز أن يكون للشخص في وقت واحد أكثر من موطن، كما يجوز ألا يكون له موطن ما)).

وكنا أوضحنا في الصفحات السابقة بأن هذا الخيار يعد بمثابة ضمانة من الضمانات التي تيسر على المضرور المطالبة بالتعويض سيما وأن محل إقامته دائماً ما يكون قريباً منه.

ولاغراض توضيح بعض المصطلحات الواردة في الفقرة (2) فقد نصت الفقرة (3) من المادة المذكورة على ما يلي ((أ- تعني عبارة اتفاق تجاري، أي اتفاق بخلاف اتفاق الوكالة، معقود بين الناقلين الجويين ويتعلق بتقديم خدماتهم المشتركة لنقل الركاب جواً ب- تعني عبارة (محل الإقامة الرئيسي الدائم) مكان السكن الأوحد والثابت والدائم للراكب في وقت وقوع الحادثة، ولا تعتبر جنسية الراكب عاملاً حاسماً في هذا الصدد[1].

تتمثل أهمية إصدار الاختصاص القضائي الخامس بنواحي عديدة منها:

1- يحقق إقرار هذا الخيار مبدأ العدالة والتيسير على المدعي المفجوع بالحادث الذي ألم به حيث يتيح لهم رفع دعواهم بالتعويض أمام المحكمة التي تدخل ضمن دائرتها محل إقامتهم الدائمية التي تكون أكثر دراية من غيرها بالظروف الحياتية والمعاشية للمدعي المضرور، وتكون لديه القناعة بعدالتها أكثر من غيرها من المحاكم ولمعرفته بالقوانين التي تطبقها مما يضفي لهم المزيد من الحماية ويوفر لهم الوقت وجهود المتابعة والعديد من المصاريف القضائية[2].

2- ينسجم هذا الخيار الإضافي (الخامس) مع العديد من القوانين الداخلية لعديد من الدول التي تجيز للمدعي إقامة الدعوى في المكان الذي يراه مناسباً وحتى لو كانت في محكمة محل إقامته سيما عندما يكون المدعي امرأة تطلب الطلاق من زوجها أو نفقة لها ولأطفالها[3].

3- إن منح هذا الخيار للمدعي سيحد كثيراً من محاولات التحايل التي يمارسها بعض المدعيين المضرورين المتمثلة بمحاولة لجوئهم إلى أمريكا بصفته مقيماً فيها إقامة مؤقتة

---

[1] تنص الفقرة (4) من المادة 33 على ((تخضع المسائل الإجرائية لقانون المحكمة التي رفعت أمامها الدعوى)).

[2] د. شفيق أنور فضيل، مرجع سابق، ص329. د. ناجي عبد المؤمن، مرجع سابق، ص289.

[3] يراجع على سبيل المثال المواد (303-304) من قانون المرافعات العراقي رقم 83 لسنة 1969. ويلاحظ أن تقرير الاختصاص القضائي الخامس في اتفاقية مونتريال بوصفه خياراً خامساً للمدعي المضرور لا يعد أمراً جديداً وليس فكرة مستحدثة، بل كان له وجود قانوني في اتفاقية جواتيمالا 1971 التي نصت عليه في المادة (12) منها، ولذلك فإن عدم إقراره في اتفاقية مونتريال 1999 يعد تراجعاً إلى الوراء ونكوصاً عما حققته، وهذا ما يبرر التمسك بإقراره في الاتفاقية يراجع د. عائشة فضيل، مرجع سابق، ص408. د. فاضل الزهاوي، مرجع سابق، ص317.

لغرض إقامة الدعوى في محاكمها طمعاً بالحصول على تعويض أكثر مما يحصل من محاكم الدول الأخرى، لتوفر القناعة لديهم أن القضاء الأمريكي يتسم بالسخاء في تقدير التعويض للمضرور والحكم به، وبذلك فأن إقرار هذا الخيار يقضي على ما يسميه بعض الفقه بالتسوق القضائي Forensic shopping والتي يطلق عليها أحياناً ظاهرة الأمريكي المتجول Wandering American التي كان المسافر، بموجبها، يلجأ إلى أمريكا لإقامة الدعوى لديها بزعم أنه مقيم على نحو مؤقت طمعاً بمزيد من التعويض، نظراً لأن الخيار المذكور لا يمكن تطبيقه إلا عندما يكون المضرور (المدعي) مقيماً فيها إقامة دائمية ورئيسية ليتسنى له الاستفادة من الخيارات المتاحة (الخيار الخامس) وإقامة الدعوى لدى محكمة محل إقامته الدائم[1].

الفرع الثاني

شروط إعمال الاختصاص القضائي الخامس

بعد حسم الخلاف الحاصل بين أمريكا وحلفائها ضد فرنسا وحلفائها لصالح تقرير إضافة الاختصاص الخامس المذكور إلى الاختصاصات الأربعة المشار إليها في المادة (33) من الاتفاقية، فقد اشترطت اتفاقية مونتريال بعض الشروط (الضوابط) التي يجب تحققها لتمكن المدعي المضرور من اختيار المحكمة التي تنظر النزاع وإقامة الدعوى في موطنه وفقاً للاختيار الخامس الذي قررته الفقرة (2) من المادة (33) من اتفاقية مونتريال:

ويمكننا استنباط هذه الشروط من النص المذكور التي سنتناولها بشكل مركز وكالآتي:

الشرط الأول: اقتصار موضوع الدعوى على مطالبة المضرور بالتعويض عن الأضرار الناتجة عن وفاة المسافر أو إصابته: وفقاً لهذا الشرط الذي أشارت إليه المادة 2/33 بصراحة لا يمكن عقد الاختصاص الخامس إلا إذا كان موضوع الدعوى يتضمن المطالبة بالتعويض عن الأضرار التي حاقت بالمسافر جراء إصابته أو نتجت وفاته، وهذا يعني بأن الاختصاص المذكور لا ينعقد لمحكمة إقامة المضرور إذا كان موضوع الدعوى المقامة يتعلق بالمطالبة بتعويض عن نقل

[1] Allan I. Mendelsohn, The Warsaw Convention and Where We Are Today Journal of Air Law and Commerce, vol 62, Issue 4, Article 6, 1997, pp1705-1706. Dempsey& Milde, Op. cit. p 173.

البضائع أو الأمتعة أو عن التأخير في الوصول[1] أو حتى المطالبة بالتعويض عن الضرر المترتب عن فوات الفرصة.

الشرط الثاني: أن يكون محل الإقامة الرئيسي والدائم للمضرور في نطاق دائرة المحكمة التي يراد انعقاد اختصاصها بنظر النزاع: يستفاد من هذا الشرط وجوب أن يقع محل إقامة المضرور[2] الدائم والرئيسي، عند وقوع الحادث، ضمن الرقعة الجغرافية لدائرة المحكمة الخامسة لكي يتمكن من إقامة الدعوى لديها للمطالبة بالتعويض.

وقد أثيرت خلافات متشعبة بين أعضاء الوفود سيما بين فرنسا وأمريكا بصدد تحديد مفهوم واضح ومحدد لمصطلح محل الإقامة الرئيسي (الدائم) للمسافر المضرور. فقد أبدى المؤتمرون الخشية من تمرير الولايات المتحدة الأمريكية لتفسيرها لمحل الإقامة الرئيسي بوصفه المكان الذي ينوي المسافر العودة إليه حتى لو كان يقيم مؤقتاً في مكان آخر كاشتغاله خارج أمريكا أو كان له أكثر من محل إقامة، كالخبراء والفنيين، الذين تكون لهم أعمالاً في أكثر من دولة تؤدي إلى إقامتهم فيها بقدر مهمتهم، وتنقلهم تبعاً لتوجهات مهامهم في أكثر من دولة، بسبب عمله وهو ما يطلق عليه بنظام الأمريكي المتحول[3].

وهذا يعني اللجوء، من باب خلفي، إلى معيار جنسية المدعي بمعنى أن تعد جنسية المسافر بمثابة المعيار في تحديد مفهوم مكان الإقامة الدائمة، وقد يترتب على ذلك إمكانية رجوع المضرور إلى محاكم الدولة التي يحمل جنسيتها وإقامة الدعوى أمامها، بسبب الخشية من طغيان معيار الجنسية وما قد ينجم عنه من نظرة محاباة أو تعاطف أو كما يسميه البعض بالتسوق القضائي[4] وفقاً لرغبة المدعي أي أن يختار المضرور المحكمة التي يراها تخدم مصالحه، فقد استشعرت اتفاقية مونتريال هذه المسائل وعملت على تحديد مفهوم العبارة (محل الإقامة الرئيسي والدائم) على نحو دقيق من خلال الفقرة الثالثة/ ب المستحدثة والمضافة للمادة (33) التي نصت على ((تعني عبارة محل الإقامة الرئيسي والدائم مكان السكن الأوحد الثابت والدائم للراكب عند وقت الحادثة، ولا تعتبر جنسية الراكب العامل الحاسم في هذا الصدد)).

---

[1] د. محمود عبد الجواد، مرجع سابق ص381. د. شفيق أنور فضل، مرجع سابق، ص46.

[2] ويعد معياراً شخصياً لأنه يرتبط بمحل إقامة المضرور وليس معياراً موضوعياً يرتبط بمحل وقوع الضرر.

[3] د. عاطف الفقي، مرجع سابق، ص223.

[4] تعني الفكرة إن المسافر يلجأ إلى المحاكم الأمريكية على أنه مقيم في الولايات المتحدة إقامة مؤقتة وذلك من أجل تقاضي تعويضاً أكثر مما قد يحكم له في محاكم الدول الأخرى.

وكان رئيس مؤتمر إعداد ووضع اتفاقية مونتريال (Kenneth Rattray) قد علق على هذا النص بقوله ((أننا فاضلنا بين الجنسية والإقامة في ضوء التطورات المعاصرة في مجال الطيران المدني، وفضلنا الركون إلى وجود رابطة الإقامة بين المكان والمسافر، فقررنا صياغة المادة (33) على النحو الذي يضمن وجود هذه الرابطة، ومن ثم رأينا عقد الاختصاص للمحكمة التي توجد في الإقليم الذي يقيم فيه المسافر إقامة رئيسية ودائمية وقت وقوع الحادث[1].

الشرط الثالث: ممارسة الناقل نشاطاً تجارياً في محل إقامة المسافر الرئيسي والدائم: ينبغي، لانعقاد اختصاص المحكمة الخامسة وفق هذا الشرط إضافة لإقامة المدعي في الدولة التي تقع في نطاق دائرتها المحكمة المختصة إقامة دائمية ومستمرة أن يكون للناقل الجوي خطوط طيران تجارية مشتغلة من وإلى الدولة التي يراد إناطة الاختصاص لمحاكمها بنظر دعاوى مسؤولية الناقل الجوي والتعويض، وليس بالضرورة لممارسة الناقل هذا النشاط التجاري أن يكون مالك للطائرات التي يتولى تشغيلها، أو كانت مملوكة لغيره من شركات النقل الجوي العائدة لناقلين جويين آخرين مما يرتبط الناقل معهم باتفاق تجاري، وتتطلب الحالة الأخيرة أن يكون الناقل الأول يمارس نشاطه من مباني يملكها الناقل نفسه أو كان مستأجراً لها أو يملكها الناقل الآخر الذي يرتبط معه باتفاق تجاري[2].

ويتحدد مفهوم الاتفاق التجاري، في هذه الحالة، على وفق ما نصت عليه المادة 3/33/أ من اتفاقية مونتريال على أنه ((أي اتفاق، بخلاف اتفاق الوكالة، معقود بين الناقلين الجويين، ويتعلق بتقديم خدماتهم المشتركة لنقل الركاب جواً)).

ويبدو واضحاً من إضافة هذه الفقرة أن واضعي الاتفاقية أرادوا التوسع في مفهوم الاتفاق التجاري ونطاقه بهدف إدخال الصيغ الحديثة لاتفاقات التعاون التجاري بين شركات الطيران ضمن نشاطهم في مجال النقل الجوي، ومن أمثلة تلك الصيغ ما يعرف بالمشاركة في الرمز، وذلك كله بهدف حماية المسافر والتيسير عليه عندما يريد اللجوء أمام محكمة محل إقامته الدائمة، لرفع الدعوى وبالمقابل لا يكون بوسع الناقل أن يتذرع بعدم اختصاص هذه المحكمة بزعم أنه لا يشغل طائراته وفقاً لخطوط مباشرة لنقل المسافرين من وإلى الدولة التي توجد فيها المحكمة، وأن دوره في النشاط الجوي كان يقتصر على القيام بتنظيم بعض الإجراءات والترتيبات لنقل المسافر.

---

[1] Devendra Pradhan, Op. cit. p722.

[2] د. محمود الكندري، مرجع سابق، ص195. د. محمود عبد الجواد، مرجع سابق، ص383.

ومن أمثلة تلك الصيغ التي تمثل الصور المستحدثة للتحالفات بين الناقلين والتعاون فيما بينهم في مجال النقل الجوي، الصيغة التي تعرف باتفاق المشاركة في الرمز (أي كود الرحلة) Code Sharing.[1]

ونظام المشاركة في رمز الرحلة هو اتفاق يتم بين ناقل جوي وناقل جوي آخر عندما لا يستطيع احدهما أن يشغل طائراته من محطة لأخرى لدواعي اقتصادية واستثمارية والذي شاع استعماله حديثاً في السنوات الماضية، وبمقتضى هذا الاتفاق تسمح الناقل الأول للناقل الثاني (الآخر) أن يستخدم (رمز) رحلته على الطائرة، وبمعنى آخر يراد به الاتفاق الذي بموجبه يشترك الناقلين في رقم (رمز) رحلة واحدة[2] وذلك بأن يُسمح للناقل أن يقوم بالحجز للمسافر على طائرات تابعة لشركة نقل جوي لا تعود له بمعنى ليست تابعة له، أي يصبح بإمكان المسافر أن يشتري تذكرة من شركة طيران معينة ويسافر جواً مع شركة طيران أخرى غير مشار إليها في تذكرة السفر.

وخير مثال على ذلك الافتراض أن شركة طيران Delta Airlines الأمريكية تمكنت من كسب بعض المسافرين ممن يودون السفر من المنامة إلى نيويورك (أمريكا)، ولم يكن لها خطوط طيران مشتغلة على هذا الخط الجوي فبهذه الحالة تُقدم على إبرام اتفاق مشاركة في الرمز مع شركة KLM الهولندية، مثلاً، تسمح الشركة الأخيرة بموجبه للشركة الأمريكية (الأولى) باستخدام رمز (رقم) رحلتها، وعلى هذا الأساس تتولى شركة Delta إصدار تذاكر سفر للمسافرين مدوناً فيها أن نقلهم من المنامة إلى أمستردام سيكون على طائرات شركة Delta بالرحلة رقم (15) مثلاً.

إلا أنه سيتم نقل المسافرين، بالطائرة، على متن الخطوط الهولندية KLM في رحلتها المتوجهة من المنامة إلى أمستردام برقم 20، وبعد وصولهم إلى أمستردام تتولى شركة Delta نقلهم من أمستردام إلى نيويورك على متن طائراتها المشتغلة على ذلك الخط الجوي باتجاه محطة الوصول.

وهنا يثور التساؤل فيما لو كان هنالك مسافر على متن الـ KLM من المنامة إلى أمستردام يحمل تذكرة الرحلة المذكورة المرقمة (20) وصادف وجود مسافر آخر في نفس الطائرة لديه تذكرة سفر تحمل الرحلة رقم (15) على Delta دون الإشارة إلى ذلك صراحة في التذكرة، وبالمقاربة لهذا الفرض لو أن مسافراً بحرينياً قد تعرض لحادث في رحلة المنامة– أمستردام فسوف يكون بوسعه رفع الدعوى ضد Delta لدى المحاكم البحرينية ولن يكون بمقدور شركة Delta الطعن

[1] Devendra Pradhan, Op. cit. p723.

[2] د. محمود الكندري، مرجع سابق، ص196.

باختصاص القضاء البحريني بزعم عدم وجود نشاط تجاري لها في المنامة وأنها لا تشغل فعلياً خطوط تجارية لنقل المسافرين من المنامة إلى أمستردام كما ليس لها مقرات (مباني) في البحرين مملوكة أو مؤجرة.

ولكن المراجعة بإضافة عبارة (الاتفاق) لها وإثبات وجوده بين الناقلين KLM و Delta يكون بإمكان المسافر المضرور أن يرفع دعواه أمام محكمة الاختصاص الخامس أي أمام محكمة إقامته الرئيسي والدائم ما دام كان لشركة Delta اتفاق تجاري يتمثل في المشاركة مع KLM في رمز ورقم الرحلة والتي تعمل طائراتها من البحرين إلى هولندا ولها مقراً لنشاطها في مباني في البحرين سواء أكانت مملوكة لها أو مؤجرة.

ويبقى التساؤل بهذا الصدد عما إذا كان رجوع المسافر على الناقل يتم بناءً على قواعد النقل المتتابع أم على وفق فكرة الناقل الفعلي (الذي ينقل المسافر) دون أن يكون له اسم في العقد أو الناقل المتعاقد الذي يكون طرفاً في عقد النقل معه ولا ينقل المسافر[1].

وتتوقف الإجابة على ذلك حسب وجهة الوصول التي يريدها المسافر وعما إذا كان المسافر يزمع متابعة الرحلة منها، أم يعتبرها جهة الوصول النهائية التي يريد الوصول إليها سالماً؟؟

فإذا كان المسافر يريد الوصول إلى أمريكا عبر هولندا، مثلاً، فعندئذ تخضع الرحلة إلى قواعد النقل المتتابع، وفي هذه الحالة، لا يكون للمسافر إلا الرجوع على الناقل الذي كان يقوم بنقله عند وقوع الحادث، ما لم يكن الناقل الأول قد تعهد بمسؤوليته عن الرحلة بأكملها بموجب اتفاق صريح (المادة 2/36) من اتفاقية مونتريال.

الشرط الرابع: تولي الناقل تنفيذ عملية النقل الجوي للمسافر من منشأة مملوكة أو مستأجرة له أو لناقل آخر يرتبط باتفاق تجاري معه: يتطلب السماح للمضرور لإمكان اختيار المحكمة التي يقع محل إقامته الدائمي والرئيسي ضمن نطاقها لكي تكون المختصة بنظر الدعوى أن يوجد للناقل الجوي نشاطاً مناسباً فيها يمكنه من تشغيل رحلاته الجوية لنقل المسافرين من وإلى هذه الدولة.

ويعني بوجود النشاط الجوي المشار إليه في الاتفاقية أن يكون لشركة النقل مقر أعمال لها في مكان إقامة المسافر الدائمي والرئيسي[2]، وأن يتمثل وجود تلك المقرات بمباني ومنشأات سواء

---

[1] Gregory C. Walker, Doing Business in Montreal: The Effects of the Addition of Fifth Forum Jurisdiction under the Montreal Convention, Penn state International Review, Vol23, No1 , Penn state International Review, Article 6, 2004, pp127-128.

[2] وكان المؤتمرون عند إعداد الاتفاقية قد اكتفوا بوجود مقر لنشاط الشركة وبغض النظر عن سعته ونطاق نشاطه، فوجود الشركة يكون مجزياً حتى لو كان لها مكتباً لحجز وبيع تذاكر السفر، لكن اللجنة القانونية أقدمت،

مملوكة له أو حتى مستأجرة لها أو لشركة طيران أخرى معها اتفاق تجاري على النحو الذي أشرنا إليه في الشرط الثالث[1].

ونرى أن اشتراط الاتفاقية وجوب اقتران محل إقامة المسافر الدائمي والرئيسي في دائرة المحكمة التي يراد اختيارها بممارسة الناقل نشاط جوي من خلال منشأة مملوكة له أو مستأجرة من قبله يراد منه خلق نوع من التوازن بين مصالح المسافر المضرور والناقل ولكي لا يستغل المدعي المضرور مجرد وجوده في محل إقامته لإقامة الدعوى ضد الناقل الذي لا يمارس نشاطاً جوياً في ذلك المكان على نحو قد يعجز الناقل عن التقاضي أمامها مما يسبب للناقل معاناة كبيرة في ذلك أو قد يستحيل عليه التقاضي أمامها[2].

وبهذا الاتجاه قضت احدى المحاكم الأمريكية في قضية Woolf V. Aerovias والتي تتلخص بشراء المسافر المضرور تذكرة للسفر بموجبها من ميكسيكوستي إلى ميامي من احدى الوكلاء في ولاية فلوريدا بأن ليس له إقامة دعوى التعويض على الناقل في ولاية نيويورك ما دام أثبتت الشركة المكسيكية الناقلة أن لديها مركزاً رئيسياً (مباني تمارس نشاطها به في مكسيكوستي)[3].

وتعد قواعد الاختصاص القضائي الخمسة المقررة في المادة (33 مونتريال) والمشار إليها سابقاً في المادة (28) وارسو، والتي يمكن للمسافر المضرور على ضوئها أن يختار أي من المحاكم لإقامة الدعوى أمامها من قواعد النظام العام، وهي قواعد أمرة لا يجوز للأطراف الاتفاق على ما يخالفها، ويعد حصول الاتفاق بين الطرفين خلافاً لأحكامها باطلاً، وهذا يعني أن ليس للناقل أن يتفق مع المسافر على أن تتولى محكمة أخرى من غير ما ورد في قواعد الاختصاص القضائي قبل وقوع الحادث خشية تحكم الناقل الذي يتمتع بمركز اقتصادي قوي للتفرد بالمسافر صاحب المركز الضعيف[4].

ولذلك أبطلت الاتفاقية في المادة 49 منها كافة الاتفاقيات المخالفة لقواعد الاختصاص، وهذا يعني أن المادة المذكورة أبطلت أي اتفاق يبرم بين الناقل والمسافر قبل وقوع الحادث يسلب

عند المراجعة، على تعديل الصيغة أعلاه المقررة في مشروع الاتفاقية واشترطت أن يتمثل وجود شركة النقل بأماكن أو مباني مملوكة أو مستأجرة.

[1] Devendra Pradhan, Op. cit. p724.

[2] د. هشام فضلي، مرجه سابق، ص104.

[3] Woolf V. Aerovias Ouest 1954 U.S and Can AV. R 399 (N. Y. Man,ET, 9th District October 1954 R399,

ومشار اليه لدى د. فاضل الزهاوي، مرجع سابق، ص320.

[4] Charles E. Robbins, Jurisdiction under Article28 of the Warsaw Convention, LL.B. George Washington University; the Washington, D.C. Bar 1964, pp355-356.

المدعي المضرور حقه في تطبيق قواعد الاختصاص القضائي المشار إليها وحريته في اختيار المحكمة المختصة وفقاً لها[1].

على أن هذا البطلان يعد بطلاناً نسبياً مقرراً لمصالح المضرور باعتباره الطرف المضرور الضعيف الذي يستلزم حمايته من سطوة الناقل ذو المركز الاقتصادي الأقوى وخشية فرض شروط إذعان تعسفية بحقه.

أما إذا حصل الاتفاق بين الناقل والمضرور بعد تحقق وقوع الضرر فيجوز للطرفين الاتفاق على اختصاص محكمة أخرى، ففي هذه الحالة يكون اتفاقاً صحيحاً لأن الناقل لا يستطيع فرض إرادته وضغطه في إملاء شروطه تعسفية على المضرور، وأن موقف هذا الأخير لا يكون عندئذ ضعيفاً، كما كان قبل الضرر.

كما لا يملّك المسافر حرية اختيار محكمة ما لإقامة الدعوى على الناقل خلافاً للمحاكم الخمسة التي أشارت إليها قواعد الاختصاص القضائي[2] المشار إليها في المادة 33 مونتريال. مثلما لم يكن يسمح لهم رفعها أمام محكمة أخرى غير ما ذكر في المادة 28 وارسو.

وكانت المحكمة العليا في إنكلترا قد أكدت هذا الطابع الإلزامي في تعيين المحكمة حيث أشارت إلى أن مضمون المادة 28 وارسو، التي كانت نافذة في حينه كان يهدف لتحديد المحكمة المختصة على نحو يلزم الطرفين[3].

ويؤكد بعض الفقه هذا الرأي بالقول أنه على الرغم من أن السماح للمضرور باختيار محكمة أخرى خارجة عن الاختصاصات القضائية الخمسة قبل حصول الضرر قد يكون أمراً إيجابياً لصالح المضرور لكن ذلك يعد خرقاً لحكم المادة 28 وارسو، والمادة 32 مونتريال التي وسعت من نطاق بطلان اتفاق الطرفين ليشمل البطلان المقرر فيها مسائل عديدة بما فيها اختيار القانون الواجب التطبيق والمحكمة التي تنظر الدعوى قبل وقوع الضرر[4].

---

[1] د. هشام فضلي، مرجع سابق ص186. نصت المادة (49) مونتريال على ((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)).

[2] Devendra Pradhan, Op. cit. p726.

[3] د. فاضل الزهاوي، مرجع سابق، ص319 هامش2 وأشارته للقضية

Rotterdamsche Bank V. Boac and Aden Airways, High Court of Justice, Queen's Bench Division United Kingdom, 18 Feb 1953.

[4] د. فاضل الزهاوي، المرجع نفسه، ص319 هامش3 وأشارته للمصدر الأجنبي =

إلا أنه يفهم من المفهوم المخالف للمادة المذكورة (32) إمكانية الاتفاق على ما تقدم أعلاه بعد وقوع الحادث.

ومن الجدير ذكره، بهذا الصدد، أن الأعضاء المؤتمرين الإنجليز والأمريكان كانوا قد اقترحوا عند إعداد اتفاقية مونتريال 1999 النص على أنه يجوز للمحكمة وفق سلطتها التقديرية أن تقرر عدم ملائمتها لنظر الدعوى Forum Non conventions وإحالة الدعوى إلى محكمة أخرى، وبحسب هذا المفهوم فإن هذه الحالة من الحالات التي يكون للمحكمة السلطة التقديرية في تقرير عدم ملائمتها ويكون ذلك، مثلاً، عندما يختار المدعي المضرور محكمة يمكن أن تشكل عبئاً يثقل كاهل المدعى عليه الناقل أو الشهود..... الخ. إلا أن اعتراض بقية الوفود على ذلك والخشية من التوسع في مجال السلطة التقديرية للقاضي ولعدم شيوع هذا المبدأ في التشريعات اللاتينية فقد تم رفض إقرار ذلك في الاتفاقية[1].

الفرع الثالث

المقارنة بين الاتفاقيتين

من الواضح أن هنالك أوجه تشابه واختلاف بين أحكام وقواعد الاتفاقيتين وارسو 1929 ومونتريال 1999 في موضوع تعيين المحكمة المختصة، ولا شك أن ذلك أحد مظاهر تطور قواعد وأحكام مسؤولية الناقل الجوي، ولما كان ذلك قد أفضى إلى بعض المميزات التي أقرتها اتفاقية مونتريال لذلك يكون من المفيد عقد مقارنة بهذا الصدد بين أوجه الشبه والاختلاف بين الاتفاقيتين.

وبناء على ذلك فسنعرض لأوجه الشبه والاختلاف بينهما على نحو موجز في المقصدين الآتيين وكالآتي:

المقصد الأول: أوجه الشبه في قواعد الاختصاص القضائي بين اتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999

1- من الواضح أن كل من المادة 1/28 من اتفاقية وارسو 1929 والمادة 33 من اتفاقية مونتريال 1999 قد منحت للمضرور الخيار في رفع الدعوى لدى أي من المحاكم

=L.B.Goldhirsch, The Warsaw Convention Annotated: A legal Handbook, 2000, p177and p217.

[1] Gregory C. Walker, Op. cit. p128.

الأربع التي وردت في كلا النصين حصراً، وأن اتفاقية مونتريال قد راعت مصلحة المضرور (الطرف الضعيف) في إضافة الاختصاص الخامس للاختصاصات الحصرية الأربع تيسيراً وتسهيلاً.

2- كما تعد قواعد الاختصاص القضائي في كل الاتفاقيتين قواعد آمرة من قواعد النظام العام التي لا يمكن للأطراف الاتفاق على خلافها قبل وقوع الضرر، لكن من الممكن اتفاقهما على خلاف ذلك بعد وقوع الحادث كما رأينا.

3- كما يلاحظ أن كلا الاتفاقيتين قد منعتا الأطراف من الاتفاق على نحو يخالف القواعد العامة للاختصاص القضائي أو اختيار وسيلة أخرى للفصل في المطالبة بالتعويض وتحديداً عندما يتعلق الأمر بوفاة المسافر أو إصابته[1].

المقصد الثاني: أوجه الاختلاف بين الاتفاقيتين

إلى جانب القواسم المشتركة للاتفاقيتين فأن هنالك العديد من أوجه الاختلاف بصدد الاختصاص القضائي الخامس في اتفاقية وارسو واتفاقية مونتريال وما يتفرع عنها من آثار ومن الممكن أن نقتبس بعض منها وكالآتي:

1- من حيث النطاق المحدد للاختصاص القضائي الخاص:

لاحظنا أن المادة 2/13 من بروتوكول جواتيمالا سنة 1971 المعدلة للمادة 28 من اتفاقية وارسو قد وسعت من نطاق تعيين المحكمة المختصة على وفق الاختصاص القضائي الخامس ليشمل المطالبة بالتعويض عن الضرر الذي يسبب وفاة أو إصابة المسافر أو تأخير وصوله إضافة إلى الأضرار الناتجة عن فقدان أو تلف الأمتعة، بينما قصرت اتفاقية مونتريال تطبيق الاختصاص القضائي الخامس بجواز تعيين محكمة إقامة المسافر لإقامة الدعوى للمطالبة بتعويض الأضرار الناتجة عن وفاة أو إصابة المسافر[2].

2- أقرن بروتوكول جواتيمالا سيتي 971 اختيار الاختصاص القضائي الخامس لإقامة الدعوى بمحكمة موطن المسافر أو محل إقامته الرئيسي بوجود منشأة عائدة للناقل في الدائرة التي تقع ضمن اختصاص المحكمة، بينما اشترطت اتفاقية مونتريال 1999 أن

[1] شفيق أنور فضل، مرجع سابق، ص242. د. هشام فضلي، مرجع سابق، ص 99-100.

[2] Allan I. Mendelsohn, Op. cit. p175.

يمارس الناقل في نطاق دائرة المحكمة المختصة نشاطاً تجارياً جوياً وأن يكون له خطوط تشغيل منها وإليها.

وعلى أن يمارس نشاطه المذكور في مباني تعود ملكيتها له ومستأجرة من قبله أو من مباني تعود لناقل آخر يرتبط مع الناقل الأول بأتفاق تجاري، وبذلك فأن اتفاقية وارسو قد توسعت في مجال تعيين المحكمة المختصة.

3- يلاحظ أن المادة 33 من اتفاقية مونتريال 1999 قد نظمت على نحو أكثر تحديداً ووضوحاً المقصود بموطن أو محل إقامة المدعي المضرور وجعل العبرة في ذلك أن يكون المسافر قد أقام على نحو رئيسي ودائمي في المنطقة التي تقع فيها المحكمة التي يراد إقامة الدعوى فيها عند وقوع الحادث، أي المكان الذي اختاره المدعي لإقامته بشكل ثابت وغير مؤقت أي دون تعويل عن محل الإقامة المؤقتة والمتعددة التي يلجأ المدعي إلى الإقامة فيها بعيداً من محل إقامته الرئيسية لضرورات العمل خارج عنها[1].

4- كما اشترطت اتفاقية مونتريال لجواز اللجوء إلى محكمة إقامة المسافر الرئيسية والدائمية لإقامة الدعوى أن يكون للناقل نشاطاً تجارياً فاعلاً يتمثل بتشغيل طائرته الخاصة أو المستأجرة[2].

المبحث الثالث

ضمانات المضرور في مواجهة الناقل الجوي

مع تطور حركة النقل الجوي وتزايد نشاط الطائرات باعتبارها الوسيلة الأسرع والأيسر في عمليات النقل سواء أكانت في نقل الأشخاص أم البضائع.... فقد تزايدت تبعاً لذلك حوادث الطيران وما ينتج عنها من أضرار جسيمة جداً، ويعد المسافر هو المضرور الأول سواء بإصابته أو وفاته نتيجة الحادث.

ولكون المسافر طرفاً ضعيفاً تجاه شركات النقل الجوي التي تحاول التنصل أو التقليل من حدود مسؤوليتها وتأخير وعرقلة تسديد التعويضات المترتبة للمضرور، وإدراكاً ومراعاة للجوانب الإنسانية والمعايشة والصحية، فقد سعت الاتفاقيات الدولية إلى إيجاد العديد من الوسائل

---

[1] وليس مجرد وجود فرعاً أو مكتباً لبيع التذاكر، وسواءً كان بطريق النت أو مكانياً د. أحمد بن إبراهيم الشيخ، مرجع سابق، ص636 هامش2.

[2] د. هشام فضلي مرجع سابق، ص101 .

Devendra Pradhan, Op.cit. p724.

والأدوات التي تكفل سرعة إيصال التعويض للمسافر المضرور أو ورثته وتساعده على تحاشي إجراءات التقاضي الطويلة والمعقدة، ولتحقيق هذه الأهداف أقرت المعاهدات الجوية العديد من الضمانات التي تكفل للمسافر الحماية القانونية وسرعة الحصول على التعويض.

وإذا كانت اتفاقية وارسو 1929 والبروتوكولات الملحقة فيها قد نظمت العديد من قواعد وأحكام النقل الجوي فهي لم تتطرق إلى مثل هذه الضمانات على نحو كافي وحقيقي يلبي حاجة المسافر المضرور بوصفه الطرف الضعيف اقتصادياً وبقيت حاجة المسافر إلى مثل تلك الضمانات قائمة حتى صدور اتفاقية مونتريال 1999 التي مثلت قمة التطور في مجال النقل الجوي الدولي وفي قواعد مسؤولية الناقل الجوي.

وإدراكاً من واضعي الاتفاقية بمعاناة المسافر المضرور وضرورة تخفيفها عنه، فقد عملوا حثيثاً على تقرير العديد من الضمانات المبتكرة والملزمة، وأوجبت على الناقلين الجويين الالتزام بها وتنفيذها.

وكان في مقدمتها إقرار نظام التأمين الإلزامي عن مسؤولية الناقل الجوي وإلزام الناقلين بالتقيد عنه وتنفيذ آلياته لما يحققه من حماية وطمأنينة للمسافر وكذلك فائدة للناقل.

كما استحدثت اتفاقية مونتريال 1999 مبدأً جديداً آخراً بهدف توفير مزيد من الحماية للمضرور ومراعاة الجانب الإنساني والحاجات الضرورية له يعد بمثابة أخرى وتطوراً مهماً لقواعد النقل الجوي تضمن إلزام الناقل الجوي بدفع مبلغاً مقدماً محسوباً عن جزء من مبلغ التعويض المستحق للمسافر حال وقوع الحادث وقبل دعوى التعويض[1].

واستحدثت كذلك نظاماً جديداً تتمثل في التسوية الرياضية (المصالحة الودية) خارج إطار القضاء بين الناقل والمسافر المضرور بقصد الاتفاق على تسوية خارجية اتفاقية للتعويض.

وإدراكاً من الدول الموقعة على الاتفاقية بارتفاع تكاليف المعيشة وزيادة معدلات التضخم وضرورة مناسبة التعويضات المستحقة للمضرور مع ازدياد الأسعار السائدة على نحو تغطي نطاق الضرر الذي أصابه، فقد استحدثت الاتفاقية نظام المرجعة الدورية لحدود المسؤولية والنظر في إمكانية تعديلها خلال فترات زمنية.

وفي تطور ملفت النظر أجازت الاتفاقية لطرفي عقد النقل الجوي الاتفاق على نظام التحكيم ضمن نطاق محدود يقتصر على الفصل بالمنازعات المتآتية عن نقل وشحن البضائع.

---

[1] د. محمود عبد الجواد، مرجع سابق ص426 و د. شفيق أنور فضل، مرجع سابق، ص329.

ولما كنا تطرقنا لنظام المراجعة الدورية لحدود مسؤولية الناقل والتعويض عنها وتعديلها على ضوء متغيرات الأسعار وتقلبات القيمة الشرائية للنقود لذلك نحيل القارئ الكريم للرجوع إليها منعاً من التكرار[1].

ولأهمية الضمانات المتبقية وهي المدفوعات المسبقة (التعويضات المؤقتة) والتأمين عن مسؤولية الناقل الجوي والحلول الودية، وبهدف الإحاطة بأهم قواعدها وأحكامها فسنعرض لكل منها بمطلب خاص.

المطلب الأول

نظام المدفوعات المسبقة (التعويضات المؤقتة)

نصت المادة 28 من اتفاقية مونتريال 1999 على أنه ((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 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 قت لاحق)).

ويعد هذا النص، بحق، أحد المظاهر المهمة التي استحدثتها اتفاقية مونتريال 1999 في تطور مسؤولية الناقل لصالح المسافر المضرور والتي وفرت للمضرور فرصة حقيقية لمساعدته، وقد حظيت هذه المسألة بقبول واسع من قبل أوساط ومنظمات وأشخاص طبيعيين نظراً لما تتسمم به من جوانب إنسانية حيث لم تشر الاتفاقيات السابقة إلى هذا النظام بهذا القدر من الوضوح[2].

وقد حرص أعضاء وفود الدول الموقعة على الاتفاقية على إقرار هذه القاعدة إدراكاً منهم لاحتمال تأخر حصول المضرور على التعويض وتلافياً للأضرار والمآسي الناتجة عن استلام التعويض وفي سبيل التخفيف عن معاناة المضرور وضمان الاحتياجات المعيشية الضرورية للمصاب أو عائلة المسافر المتوفى إلى حين استلام التعويض المستحق لهم[3].

---

[1] تم تناول الضمانة في ص 266-267 من الرسالة.

[2] د. محمود أحمد الكندري، مرجع سابق،ص163.

[3] د. فاضل الزهاوي، مرجع سابق ص302. سماح محمودي، مرجع سابق، ص248.

وتم عرض هذه الفكرة، للمرة الأولى، أثناء مناقشة المادة 1/22 من مشروع اتفاقية 1999 بصيغة أولية خلت من صفة الإلزام وتركت الخيار بذلك للناقل، فقد نصت على أنه ((ليس في هذه الاتفاقية ما يمنع الناقل من دفع مبالغ مقدماً على أساس الاحتياجات الاقتصادية لأسر ضحايا الحوادث أو الناجين منها))، إلا أن تلك الصيغة لم تحظ بموافقة العديد من المدافعين عن حقوق المضرورين لخلوها من صفة إلزام الناقل بأداء تلك المبالغ، كما اعترضت عليها شركات الطيران خشية تفسيرها، ضدها، على أنها إقرار من جانبها بالمسؤولية عن الحادث، وبعد مناقشات متشعبة توصل واضعوا الاتفاقية إلى صيغة توفيقية التي تضمنتها المادة (28) من الاتفاقية[1].

وقد اقتبس المشرع البحريني الفكرة المذكورة من الاتفاقية أعلاه ونص عليها في المداة (121) من قانون تنظيم الطيران المدني الجوي التي جاء فيها ((1- في حالة حوادث الطائرات التي ينتج عنها وفاة ركاب أو إصابتهم، على مشغل الطائرة أن يدفع مقدماً دون إبطاء المبلغ المالي الذي قد يكون مطلوباً للوفاء بالمتطلبات الاقتصادية الفورية للركاب المذكورين بما يتناسب مع المعاناة التي يوجهونا، ودون المساس بما سبق ذكره، ولا يجب أن يقل المبلغ المدفوع مقدماً إلى الشخص الطبيعي أو الأشخاص الطبيعيين الذي يحق لهم المطالبة بالتعويض لتلبية احتياجاتهم العاملة، في حالة الوفاة، عن (16000) وحدة حقوق سحب خاصة أو ما يعادلها بالدينار البحريني. 2- لا يشكل دفع المبالغ المذكورة في الفقرة (1) من هذه المادة اعترافاً بالمسؤولية، ويجوز خصمها من أية مبالغ يدفعها الناقل الجوي على سبيل التعويض في وقت لاحق.....)).

ولأهمية وحداثة هذا المبدأ وبهدف الإحاطة له فسنتطرق إلى شروطه وإلى موقف الاتحاد الأوربي وإلى تقويم هذا المبدأ (الانتقادات) وسنخصص لكل منهما (فرعاً).

الفرع الأول

شروط تسديد الدفعات المسبقة

يمكننا استنباط الشروط التالية لتطبيق النص المذكور ومنها:

1- قصر تطبيق النص وتسديد الدفعة المقدمة عن الأضرار الناتجة عن وفاة المسافر أو إصابته فقط، وبهذا يخرج نطاق تطبيقه التعويض المطالب عن الأضرار التي تلحق البضائع أو الناتجة عن تأخير السفر،

[1] بهذا المعنى د. محمود أحمد الكندري، مرجع سابق، ص163-164.

2- أن يتم الدفع للشخص الطبيعي وليس سواه من الأشخاص المعنوية[1] وأن يكون هذا الشخص هو المسافر، عند إصابته، أو ورثة المسافر، عند وفاته ومن كان يعيلهم المسافر المتوفى بالحادث لأن العلة من الدفعات المسبقة تتمثل في مساعدة المضرورين وتأمين بعض مستلزمات الحياة المعيشية لهم ريثما يحصلوا على التعويض النهائي[2].

3- توافر صفة الإلزام للناقل في قانونه الوطني: يتطلب لكي يكون الناقل ملزماً بأداء المبلغ أن يكون ملزماً بأدائه، ابتداءً، قانونه الوطني، ولذلك ينبغي التأكد من ذلك من القانون المذكور فإذا تبين منه إلزام الناقل فعند ذلك يلزم بالأداء والعكس صحيح فإذا خلا قانونه الوطني من ذلك فلا يكون ملزماً بالأداء والتحقق من ذلك أمر يصعب القيام به[3].

ومتى توافرت الشروط المتقدمة جاز للمسافر المضرور أو ورثته مطالبة الناقل بدفع مبلغاً نقدياً مقدماً قبل الفصل في الدعوى. ويتم تحديد مقدار المبلغ المدفوع وفق قواعد الاتفاقيات الأوربية IIA و MIA وتعليمات الاتحاد الأوربي رقم 97/2027 بما يعادل SDR 15000 أو وفق ما يحدده القانون الوطني[4] بالنسبة للآخرين، ويتم تسديد المبلغ من قبل الناقل مباشرة ودون تأخير أو توسط شركة التأمين.

وبهدف تحاشي تفسير ما يدفعه الناقل على أنه بمثابة الإقرار بمسؤوليته عن الحادث ومشغولية ذمته بالتعويض فقد أوضحت الاتفاقية في أن ما يدفعه الناقل لا يعد اعترافاً منه بمسؤوليته، وليس منه مساس للمحكمة المختصة بالنظر في دعوى ثبوت المسؤولية والتعويض، وعلى المحكمة إذا قررت الحكم بالتعويض أن تحتسب ما تم دفعه من قبل الناقل مقدماً جزءً من التعويض وتخصمه من مقداره.

ويرى الباحث أن ذلك مما يتفق وقواعد العدالة في عدم إلزام الناقل بتعويضين وفي عدم جعل التعويض وسيلة إثراء للمضرورين على حساب الناقل.

---

[1] فعلى سبيل المثال لا يكون بمقدور الشركة أو هيئة أو جمعية.... المطالبة بذلك بسبب وفاة مديرها أو المساهم فيها أو المالك لها.

[2] د. شفيق أنور فضل، مرجع سابق، ص333.

[3] د. فاضل الزهاوي، مرجع سابق ص303. د. محمود أحمد الكندري، مرجع سابق ص165. د. عاطف الفقي، مرجع سابق، ص212.

[4] د. شفيق أنور فضيل، مرجع سابق، ص333. د. عائشة فضيل، مرجع سابق، ص396. د. أحمد بن إبراهيم الشيخ، مرجع سابق، ص201.

الفرع الثاني

موقف القانون الأوربي من نظام الدفعات المسبقة

أقر الاتحاد الأوربي هذا المبدأ بمقتضى التعليمات رقم 97/2027 التي نظمت وجوب دفع دفعة مسبقة للمضرور محسوبة على حساب التعويض المستحق له وسواء أكان ذلك عن وفاة أو إصابة، وقد صدرت التعليمات بصدد ذلك أثر مفاوضات بين الاتحاد الدولي للنقل الجوي وشركات النقل الجوي بهدف إعادة النظر بمبدأ المسؤولية المحدودة للناقل والتخلي عن الحد الأعلى للتعويض، حيث أبرم الطرفان اتفاقين يعرفان اختصاراً (IIA و MIA) والتي أشرنا إليهما سابقاً تضمناً أحكام مشتركة كان منها وجوب دفع الناقل مسبقاً للمسافر جزءً من التعويض متى كان الضرر قد حاق به وهو على متن الطائرة[1]. وقد اتسمت التعليمات بالدقة والشمولية إذ فرضت على شركات النقل الجوي في الاتحاد الأوربي القيام بتسديد هذه الدفعة المسبقة بدون تأخير وخلال مدة (15) يوماً من تاريخ معرفة شخصية وهوية المضرور بهدف مراعاة حاجة المسافر المصاب أو ورثته ومساعدتهم على القيام ببعض الإجراءات بصدد استحصال التعويض الكامل وقد حددت الاتفاقية مبلغ التعويض المؤقت الواجب تسديده للمضرور بحدود 15000 وحدة حقوق سحب خاصة وبما يعادلها في العملية الوطنية.

ويمكن للناقل وفقاً للمادة 3/5 من الاتفاقية استرجاع ما دفعه إذا تبين أن الضرر الحاصل كان بسبب المضرور، وكذلك عند ثبوت تحمل المسافر المضرور جزء من المسؤولية كما ألزمت الاتفاقية شركات النقل وضع هذه المعلومات على نحو مختصر في شروط وثيقة النقل ولدى مكاتب السفر لإحاطة المسافر علماً بها.

ويبدو لنا أن الاتحاد الأوربي قد اقتبس هذه الفكرة من المبادرة اليابانية الصادرة عام 1992 المشار إليها سابقاً التي استطاعت التخلي عن فكرة المسؤولية المحدودة إلى المسؤولية غير المحدودة وحسبما عرضناه سابقاً[2].

---

[1] د. أحمد بن أبراهيم الشيخ، مرجع سابق، ص598.

[2] د. عائشة فضيل، مرجع سابق، ص395. وتطبيقاً لذلك كانت شركة Swiss Air قد دفعت تعويضاً مسبقاً لورثة الضحايا نتيجة سقوط طائرتها التي كانت متجهة من نيويورك إلى زيورخ في المحيط الأطلسي عام 1998 وبما يعادل SDR 15000،

U.S. District Court for the Eastern District of Pennsylvania - 210 F. Supp. 2d 570 (E.D.Pa.2002)February27,2002,RetrievedFrom: https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp2/210/570/2579530/

كما يبدو أيضاً، تظافر جهود واضعي الاتفاقيتين (اليابانية والأوربية) في تطوير هذه الفكرة عند إعداد اتفاقية مونتريال 1999 (م28)، رغم أننا نطمح بالمزيد من الضمانات وإجراءات التيسير لأسر الضحايا أو المصابين عند استلام مبلغ التعويض المسبق وأن يصار إلى إبلاغ الحد المقرر على نحو يتناسب ومعدلات التضخم العالمي وارتفاع مستويات المعيشة وسرعة حسم دعاوى التعويض ودراسة إمكانية تحديد سقف زمني لحسمها.

الفرع الثالث

تقويم فكرة المدفوعات المسبقة

رغم أن استحداث هذه الفكرة في اتفاقية 1999 يسرت على المسافرين المصابين أو عوائلهم الحصول على مقدار مسبق من التعويض مراعاة لظروفهم المعيشية وتداركاً لإجراءات المطالبة بالتعويض المستحق له جراء الحادث فإن هذه الفكرة، على حد رأي البعض، لم تسلم من النقد إذ يرى البعض أن هنالك العديد من أوجه النقد والملاحظات الموجهة إليها ومنها:

1- اقتران العمل بهذه الفكرة بالقانون الوطني للناقل وهذا يعني أن الناقل لا يكون ملزماً بدفع المبلغ إلا إذا كان قانونه الوطني ينص على ذلك، والتسليم بهذا القول قد يفرغ النص من جوهره، فالعديد من دول العالم، سيما غير الغنية، لا تتضمن قوانينها ما يفيد إجبار الناقل على ذلك[1]. كما أن النص على إقران ذلك بالقانون الوطني سيؤدي إلى تشتت القواعد القانونية التي تنظم هذه الفكرة ولا توحدها.
2- يلاحظ على المادة (28) من الاتفاقية إنها أجازت للناقل استرداد ما كان دفعه مقدماً على حساب التعويض إذا ثبت مسؤولية المسافر المضرور عن الحادث كلياً لكنها لم تحدد كيفية استرداد لها.
3- إن الاتفاقية قد حصرت نطاق سريان المادة (28) بالأضرار التي تلحق المضرور دون أن تشمل بذلك التعويض المترتب عن الأضرار الناتجة عن التأخير أو الأمتعة أو البضائع، ونرى أن تقرير العمل بالفكرة المذكورة، يدور وفكرة الضرورة وهو اتجاه صحيح ولا شك أن الضرورة تتمثل بما يحيق بشخص المسافر وليس، بالضرورة، في أمواله.
4- ومن أوجه النقد، وبحق، أن الاتفاقية لم تحدد مبلغ مقدمة التعويض الواجب دفعه على نحو صريح رغم أن بعض الاتفاقيات السابقة، كما رأينا قبل قليل، قد ألمحت بان تكون

[1] د. شفيق أنور فضل، مرجع سابق، ص333. د. محمود أحمد الكندري، مرجع سابق، ص165.

بحدود SDR 15000 وكان الأفضل تحديدها على نحو واضح بالنسبة للوفاة أو الإصابة لتلافي إشكاليات تحديدها.

5- نلاحظ أن عجز المادة (28) منحت للمحكمة المختصة السلطة التقديرية في جواز خصم المبلغ المدفوع من الناقل عند الحكم عليه بالتعويض بينما تقضي قواعد العدالة في أن تقرر المحكمة ذلك وجوباً لخلق نوع من التوازن بين مصالح الطرفين ولكي لا يكون المضرور قد استلم تعويضاً لمرتين، بما يعادل المبلغ المؤقت، ولكي لا يكون قد أثرى على حساب الناقل بقدر المبلغ الذي استلمه ابتداءً[1].

ونرى أن هذه الانتقادات لا تقدح من أهمية إقرار هذه الفكرة وتنظيمها على نحو صريح لما فيها من إيجابيات لصالح المسافر المصاب أو روثته وهي مساعدة تعين أولئك الذين فجعوا بوفاة معيلهم على تحمل الظروف الصعبة وتحمل أعباء الحالة المستجدة ريثما يصار إلى تقدير التعويض النهائي الذي تستغرق إجراءات الحكم به مدة زمنية طويلة وتعد احدى ثمرات تطور مسؤولية الناقل الجوي الذي استحدثته اتفاقية مونتريال 1999.

المطلب الثاني

التأمين الإلزامي (الإجباري) لتغطية مسؤولية الناقل الجوي

يضطلع التأمين/ في عصرنا الحالي، بدور مهم في عمليات النقل الجوي وتلافي الأضرار التي قد نتنج عن الحوادث الجوية الناتجة عنها، وهو بذلك يؤدي وظيفة مزدوجة:

فمن الناحية الأولى يكفل الحصول على التعويض المستحق دون الخشية من عدم توفر السيولة النقدية للناقل أو إعلان افلاسه، مثلاً، وحتى لا تكون حقوق المسافر رهناً بمشيئة الناقل وهو الطرف القوي اقتصادياً.

ومن ناحية ثانية يكفل التأمين إستمرارية نشاط الناقل وانسيابية عمليات النقل الجوي وحمايته من اخطار الحوادث الجوية والآثار المالية المترتبة عليها التي تعادل مبالغ كبيرة قد ينوء الناقل بتحمل تبعتها[2].

---

[1] بهذا المعنى كل من د. شفيق أنور فضل، مرجع سابق، ص234. د. أحمد بن أبراهيم إبراهيم الشيخ، مرجع سابق، ص597.

[2] د. شفيق أنور فضل، مرجع سابق، ص330. د. ميلود محمد صقر، مسؤولية الناقل الجوي في التشريع الدولي، الرباط، مكتبة دار السلام، طبعة سنة2017، ص335. د. حسن يوسف محمود عليوة، التأمين من=

ورغم أهمية التأمين بوصفه ضمانه تكفل حقوق المسافر المضرور فأن اتفاقية وارسو 1929 قد أغفلت تقريره، وعلى إثر ذلك جرت محاولات متواضعة عند إصدار بروتوكول لاهاي 1955 أفضت إلى توصية بتأسيس نظام تأمين يوفر قدر من الحماية للمسافر المضرور ويضمن الوفاء بالتعويض المستحق له[1] جراء الحوادث الجوية وسواء أكان المسافر نفسه أو ورثته بعده.

ولم يكن لهذه التوصية صدى مؤثر في إلزام شركات النقل، واستمر تجاهل الناقلون الجويون تطبيق هذا المبدأ نظراً للكلفة المالية الإضافية التي يتحملونها رغم المطالبات المتعددة لأقرار نظام التأمين الإجباري عن مسؤولية الناقل الجوي[2].

ورغم تلك المعارضة فقد طالب المشاركون في المؤتمر الدولي للقانون المقارن الذي انعقد في هامبورغ بألمانيا الغربية (في حينه) بتاريخ 1962/2/8 بفرض التأمين عن مسؤولية الناقل الجوي وجعله ذات طابع إجباري.

وكانت لتلك المطالبات صدى مؤثر في الولايات المتحدة الأمريكية التي تقدمت بمشروع قانون للتأمين الإجباري وضمنته في المادة (3) من قانون الطيران الفيدرالي وتعاقبت العديد من التشريعات الوطنية على تقرير إلزامية التأمين في قوانينها الداخلية ككندا وألمانيا وإيطاليا ومصر[3].

واستمر الحال قائماً حتى صدور اتفاقية مونتريال 1999 التي أحدثت تطوراً كبيراً بأقرارها إلزامية التأمين لتغطية الأضرار الناتجة عن نشاط النقل الجوي ونصت على وجوبه في المادة (50) التي جاء فيها ((على الدول الأطراف أن تطلب من ناقليها أن يحتفظوا بقدر كاف من التأمين يغطي مسؤوليتهم بموجب هذه الاتفاقية.....)).

=مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص(دراسة قانونية مقارنة) مع التطبيق على مؤسسة مصر للطيران، دار الكتب القانونية ودار شتات للنشر والبرمجيات، مصر، 2010، ص185 ومابعدها.

[1] بينما نصت المادة 1/15 من اتفاقية روما الخاصة بالأضرار التي تسببها الطائرات للغير جراء سقوط الطائرة على سطح ومنشاءات أرضية على إلزامية التأمين لتغطية الأضرار الناتجة عن ذلك، د. أبو زيد رضوان، مرجع سابق ص384. د. ميلود محمد صقر، مرجع سابق، ص336. د. حسن يوسف محمود، مرجع سابق، ص208. د. فاروق أحمد زاهر، مرجع سابق، ص370.

[2] د. أبو زيد رضوان، القانون الجوي، مرجع سابق، ص384. د. مليود محمد صقر، مرجع سابق، ص336. د. فايز نعيم رضوان، مرجع سابق، ص215.

[3] تم انشاء أول شركة تأمين في مصر سنة 1934 بعنوان شركة الشرق الأوسط للتأمين وتولت، فيما بعد، التغطية التأمينية شركة مصر للطيران، د. حسن يوسف محمود، مرجع سابق، ص41.

ومن الجدير قوله أن المشرع البحريني أشار إلى قواعد وأحكام التأمين في المادة 686- 741 من القانون المدني كما أشار إليه المشرع في المادتين 119 و 120 من قانون الطيران المدني. وبهدف الإحاطة بموضوع التأمين الإلزامي للنقل الجوي وموقف اتفاقية مونتريال 1999 منه فسنقسم هذا المطلب لفرعين نبحث في الفرع الأول مفهوم وإطار التأمين الجوي ونخصص الفرع الثاني لإلقاء الضوء عليه وفق اتفاقية مونتريال 1999.

الفرع الأول

الإطار العام للتأمين الإلزامي الجوي للأشخاص

يمكننا تعريف التأمين الجوي بأنه اتفاق بين الناقل الجوي بوصفه المؤمن له وإحدى شركات التأمين بوصفها المؤمن بهدف تغطية المخاطر التي يتعرض لها الناقل التي قد تتأتى للمسافرجراء الرحلة الجوية على إحدى طائراته وخلال مدة محددة مقابل دفع مبالغ معينة تنفق على دفعها[1].

والتأمين الجوي على أنواع (صور) عديدة لا يتسع المجال لعرضها في هذا البحث.

والصورة التي تهمنا في إطار البحث هي التأمين عن مسؤولية الناقل المدنية تجاه الأضرار التي تلحق بمسافري الطائرة، وهو ما يطلق عليه بالتأمين الشخصي التلقائي، وهو التأمين الذي يبرمه الناقل مع إحدى شركات التأمين على إبرامه بهدف تغطية الأضرار التي قد تنتج عن الرحلات الجوية لطائراته أو حتى بعض منها لصالح المستفيد المضرور.

ويتيح هذا الاتفاق التأميني للمسافر المضرور أو ورثته مراجعة شركة التأمين، (المؤمن، سواء أكان المسافر أو ورثته،) للحصول على التعويض عن إصابته أو عند وفاته.

وعادة ما يضع المؤمن والمؤمن له بعض التحفظات التي على المضرور الالتزام بها كوجوب إعطاءه اقراراً تحريرياً لتنازله عن إقامة الدعوى القضائية وتقرير مسؤولية الناقل ومطالبته بالتعويض[2] أو حتى تجاه شركة التأمين.

---

[1] د. أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص383. د. ميلود محمد صقر، مرجع سابق، ص334،ويعد المسافر المصاب أو ورثته هو المستفيد من وثيقة التأمين.

[2] د. هاني دويدار، مرجع سابق، ص514. د. أبو زيد رضوان، تطور وطبيعة مسؤولية الناقل الجوي، مرجع سابق، ص28.

وقد يكون للمسافر مطالبة الناقل بمبلغ التعويض المؤمن عليه، فإذا أبدى الناقل الجوي استعداده لتقديم مستلزمات التأمين للمسافر المضرور ففي هذه الحالة يرى البعض أن ذلك لا يعتبر إقراراً منه بمسؤوليته بل هو مجرد تنفيذ لوثيقة التأمين التي أبرمها مع شركة التأمين[1].

ولا يعني مصطلح تلقائية التأمين الشخصي للمسافر أنه مفروض عليه ولا يستطيع رفضه أو الاعتراض عليه، وحرمانه من الرجوع على الناقل بالتعويض، وإنما يعني أن للمسافر الخيار بقبوله، وباستطاعة المضرور الحصول على التعويض حال المطالبة به بشرط تنازله عن دعوى المسؤولية كما له الرجوع المباشر على الناقل ويسري نطاق التأمين المذكور منذ بدء تنفيذ عقد النقل الجوي[2].

ويغطي التأمين الشخصي التلقائي جميع الأضرار التي تحيق بالمسافر (المستفيد) سواء التي تنتج عن وفاته أو عن إصابته وتغطي هذه الصورة التأمينية مسؤولية الناقل عن تعويض الأضرار التي تصيب المسافر سواء أكانت إصابته أو وفاته جراء عن الحادث الجوي ما عدا الأخطار المستثناة مثل أخطار الحرب، وقد تغطي الوثيقة التأمينية الأضرار التي تنجم عن التأخير في وصول الطائرة إلى محطة الوصول، وكذلك الأضرار الناتجة عن الأضرار التي تصيب الأمتعة والبضاعة[3].

وقد يتم التأمين عن المسؤولية المدنية للناقل بناء على اتفاق مباشر شامل بين المؤمن له الناقل عن اسطوله الجوي العامل وبين شركة التأمين باعتبارها المؤمن وتعد هذه الصيغة الشائعة في أمريكا التي يتم الاتفاق بموجبها على مبلغ التغطية وكلفة التأمين[4] بينما يتم العقد في إنكلترا بواسطة مكاتب سماسرة متمرسين بأعمال التأمين.

وبغض النظر عن صيغ إبرام العقد فأن اتفاقية مونتريال ألزمت في المادة (50) منها الدول الأعضاء فيها مطالبة الناقلين المسجلين لديها إجراء تأمين لتغطية مسؤوليتهم عن الأضرار التي تصيب المسافرين، جراء النقل الدولي، بوصفهم المستفيدين (الطرف الثالث) ضمن الحدود

---

[1] د. طالب حسن موسى، مرجع سابق، ص224.

[2] د. أبو زيد رضوان، تطور وطبيعة مسؤولية الناقل الجوي، مرجع سابق، ص31. د. فايز نعيم، مرجع سابق، ص218-219.

[3] يرى البعض يرى أنه لا يغطي الأضرار النفسية أو المتآتية عن الحروب والإرهاب د. محمود عبد الجواد، مرجع سابق، ص440.

[4] ينظر في التفاصيل د. حسن يوسف محمود، مرجع سابق، ص53-54.

المقررة والمتفق عليها ولكل دولة أن تقرر ملائمة التأمين ونطاقه لتحقيق الغاية منه[1]، فقد تركت الاتفاقية لكل دولة حرية تنظيم الإطار التأميني بين الناقل والمسافرين.

وتتم عملية تسديد مبلغ التعويض للمسافر المضرور أو ورثته بالتنسيق بين شركة الطيران (الناقل) وبين شركة التأمين التي تدفع مبالغ التعويض المستحقة وفق الاتفاقيات وظروف الحادث، إذ يتولى الناقل تسليم المبالغ الذي تدفعه شركة التأمين إلى المسافرين المضرورين وفق القواعد المتبعة في ذلك في حالة اجراء التسوية الودية بين الطرفين.

وفي المجال العملي نلاحظ أن وثائق التأمين التي تغطي أضرار المسافر المستفيد (الطرف الثالث) تكون ذات مستويين، بحيث يمثل المستوى (الحد) الأول تأمين المسؤولية عن الوفاة أو الإصابة، والمستوى الثاني عن مسؤولية الناقل المتأتية عن الأضرار التي تصيب البضائع والممتلكات[2].

وعلى وفق أي من هذين الحدين المثبت في وثيقة التأمين يجري تعويض المسافر المضرور عن الضرر الذي حاق بهم بسبب الحادث ويمكن أن يصل التعويض إلى الحد الأعلى المثبت في وثيقة التأمين.

وفي حالة عدم اتفاق الناقل والمسافر على ذلك فلا يحول دون لجوء المضرور للقضاء لإقامة دعوى التعويض وفقاً لقواعد المسؤولية المقررة وما تتضمنه وثيقة التأمين من بنود، ويتحدد صاحب الحق بالتعويض وفق قواعد القانون الداخلي لكل دولة (كما أسلفنا سابقاً) فقد يكون الوارث أو من كان يعيله المسافر المجنى عليه.

وفي ضوء ذلك يمكننا القول أن للمسافر المضرور أو ورثته الخيار بين مطالبة الناقل الجوي قضاءًا بالتعويض المستحق جراء الحادث، وبين الرجوع إلى شركة التأمين للحصول على ما تقدره وثيقة التأمين للمسافر ووفق الحدود المقررة، ومما لا شك فيه أن لجوء المضرور للخيار

---

[1] د. حسن يوسف محمود، مرجع سابق، ص208. مراد بن صغير، أشكالات التأمين عن مخاطر النقل الجوي وتطبيقاتها، بحث منشور في مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية، المجلد15 العدد1، يونيو2018، ص366، وأشارته للمصدر الفرنسي

Maurice Picard, Le droit aérien, le Caire, imp. Université Fouad 1ère, 1949, p193.

[2] د. فاضل الزهاوي، مرجع سابق، ص349.

Bassel F. El-Kasaby, Scott E. Tarry, Karisa K. Vlasek, Aviation insurance and the implementation of the small aircraft transportation system, Journal of Air Transport Management9(2003)299–308,pp301-302,RetrievedFrom: www.elsevier.com/locate/jairtraman

الثاني مرده سهولة الإجراءات وسرعة استلامهم التعويض المقررة وضمان استلام المضرور التعويض دون احتماليات مفاجئته كعدم توفر لسيولة النقدية لدى الناقل لدفع التعويض[1].

ويرى الباحث أن نطاق المطالبة في دعوى المسؤولية المقامة على الناقل أوسع من نطاق مطالبة شركة التأمين التي قد لا تغطي وثائقها بعض الحالات والأضرار الناتجة عن الحادث كالأمراض النفسية واحتساء الخمر والأضرار الناتجة عن استخدام المتفجرات وزرعها داخل الطائرة والحوادث الإرهابية الأخرى.

إضافة إلى أن للمسافر مطالبة الناقل قضاءً بالتعويض على وفق قواعد المسؤولية غير المحدودة، التي لا تتوفر له عند اختياره مطالبة شركة التأمين بالتعويض التي يكون حدود التزامها بما يتحدد في وثيقة التأمين.

الفرع الثاني

تقويم فكرة تأمين مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في اتفاقية مونتريال 1999

استناداً لصراحة نص المادة (50) من الاتفاقية، المشار إليه سابقاً، أصبح بإمكاننا القول أن اتفاقية مونتريال 1999 قد حققت تطوراً حقيقياً كبيراً ملزماً في مجال التغطية التأمينية لمسؤولية الناقل الجوي، مع الأخذ بنظر الاعتبار عدد الدول المنظمة والموقعة عليها.

وتتيح هذه التغطية التأمينية إمكانية حصول المسافر المضرور على التعويض المستحق بعيداً عن المنازعات التي لربما يتعمد الناقل تعقيدها وإطالتها بقصد تأخير دفع التعويض وفي الوقت نفسه تلزم الدول الأطراف الموقعة مطالبة ناقليها الوطنيين أن يحتفظوا بقدر كاف من التأمين.

وتثير عبارة (القدر الكافي من التأمين الواردة في المادة 50 من الاتفاقية) بعض التساؤل بصدد ماهيتها ومقدارها سيما عندما تكون مسؤولية الناقل مسؤولية غير محدودة.

وفي الإجابة على ذلك نرى أن بعض الدول، سيما الاتحاد الأوربي، قد أقرت وضع نظام توثيقي يتضمن بعض الضوابط بصدد الموضوع وقد أصبح نافذاً من 2005/5/1 حيث يتم بموجبه مراعاة الحد الأدنى لتغطية تأمين المسؤولية.

وإذا كانت المادة (50) قد عالجت مسألة لم يتم التطرق إليها، على نحو إلزامي، في اتفاقية وارسو وتعديلاتها وسدت بذلك ثغرة كان لها صدى سلبي على حقوق المسافر المضرور فأنه

[1] د. أحمد بن إبراهيم الشيخ، مرجع سابق، ص600.

ومع ذلك يمكن القول بأن النص المذكور قد خلق بعض الإشكاليات والصعوبات القانونية عند تطبيقه، فمن الواضح أن المادة المذكورة اقتصرت على الإشارة إلى العلاقة بين الدول الموقعة على الاتفاقية وبين الناقلين سواء الذين ينتمون لهذه الدول أو الذين ينظمون رحلات داخلية وأغفلت التطرق للعلاقة بين الناقل والمسافر المضرور وسواء أكان ذلك في مجال نقل الأشخاص أو حتى البضائع[1].

إضافة إلى أن النص المذكور لم يحدد مبلغ التأمين أو يضع معياراً لتحديد مصطلح مفهوم أو مقدار التأمين الكافي الذي يتوجب الاحتفاظ به لتغطية مسؤولية الناقل، ومبالغ التعويض المترتبة عن الحادث الجوي إسوة لما كانت اتفاقية روما 1952 قد نظمته بالنسبة للأضرار التي تسببها الطائرات الأجنبية بالغير على سطح الأرض[2].

ويلاحظ، كذلك، من الصيغة المطلقة للنص أنه موجه للناقل مطلقاً أي دون تمييز بين الناقل المتعاقد والناقل الفعلي، وتوحي قراءة النص على وفق هذه الصيغة أن كل من الناقلين ملزمين بتأمين غطاء تأميني كاف لأخطار الرحلة نفسها، وقد ينتج عن ذلك ازدواجية التأمين عن الأخطار نفسها، رغم أن الناقل الفعلي هو الذي تولى النقل فعلاً وهو الذي ينبغي أن تحمل عبء التبعات المالية عن عملية النقل الذي تتم من قبله وأن مسؤولية الناقل المتعاقد، غالباً، لا يجب ان تتعدى مسؤولية الناقل الفعلي[3].

وتجدر الإشارة، إلى أنه وتطبيقاً لحكم المادة (50) من اتفاقية مونتريال التي أوجبت على الدول الأطراف أن تطلب من ناقليها أن يحتفظوا بقدر كافي من التأمين يغطي مسؤوليتهم، فقد ألزم المشرع البحريني من المادة 2/119 من قانون الطيران المدني كل مشغل لطائرة تعمل في أقليم الدولة (المملكة) أن يوفر غطاءً تأمينياً لمسؤوليته من الأضرار التي تصيب الركاب والأمتعة والحيوانات والبضائع والبريد على متن الطائرة ، إضافة لما نص عليه في الفقرة الثالثة بشمول

---

[1] د. هشام فضلي، مرجع سابق، ص89. د. شفيق أنور فضل، مرجع سابق، ص331. د. أحمد بن إبراهيم الشيخ، مرجع سابق، ص607.

[2] د. عاطف الفقي، مرجع سابق، ص211-212، علماً أن اتفاقية روما قد عالجت في الفصل الثالث منها الضمانات المخصصة لتغطية مسؤولية الناقل وذلك في المواد من(15-18).

[3] د. أحمد بن إبراهيم الشيخ، مرجع سابق، ص606، ويشير المؤلف إلى كيفية معالجة قانون الطيران المدني الألماني في القسم 51 منه لهذه الازدواجية وتخفيف التزامات الناقل المتعاقد بتوفير الغطاء التأميني ينظر في التفاصيل

Michael K. Littger, Warsaw convention to Montreal 1999 system, Kolon-Germany 2003, Vol 52. pp577-579.

طاقم الطائرة بالتأمين وبهدف الالتزام بما تقدم بيانه نصت المادة (120) من القانون البحريني على وجوب إجراء التأمين لدى مؤمن مرخص له بمقتضى قوانين الدولة المسجل فيها الطائرة.

المطلب الثالث

الحلول الودية (التسوية الرضائية) بين طرفي عقد النقل

سنقسم هذا المطلب إلى فرعين الفرع الأول نتناول فيه الحلول الودية ومبرراتها، وأما في الفرع الثاني فسنعرض فيه إلى موقف اتفاقية مونتريال.

الفرع الأول

مفهوم الحل الودي

يراد بالحل الودي (التسوية الرضائية) الاتفاق بين الناقل والمسافر على تقرير مسؤولية الأول عن الحادث ومقدار التعويض الذي يستحقه الثاني جراء ذلك وإيجاد تسوية مرضية للطرفين بصدد كيفية احتساب وتسديد التعويض والإجراءات المترتبة على ذلك، وتهدف هذه الوسيلة لتشجيع أطراف عقد النقل الجوي على فض المنازعات التي قد تنشأ بينها جراء الضرر الذي يلحق المسافر نتيجة حادث أثناء تنفيذ عملية النقل وإنهائها بشكل ودي بعيداً عن أروقة القضاء.

وتعد هذه الوسيلة احدى الضمانات المقررة للمسافر المضرور نظراً لما تحققه له من اختصار في الوقت واختزالاً للجهد والمال المبذولين لاستحصال المسافر التعويض المستحق له بهدف التأخير في إجراءات التقاضي الطويلة.

ولكي ينتج الحل الودي المذكور أثره بين الطرفين ويحقق الهدف منه يتوجب أن يعرض الناقل مضمونه على المسافر وأن يقبل به المضرور، ذلك أن هذه الوسيلة تنبع من اتفاق الطرفين ولا تتم عند عدم موافقة المسافر أو ورثته عليها مثال ذلك تعرض احدى طائرات طيران الخليج بتاريخ 2000/8/23 لحادث أدى سقوطها قريباً من شواطئ البحرين، وعلى أثر الحادث قدم الناقل (طيران الخليج) عرضاً بالتعويض مقداره (25) ألف دولار لكل مسافر بالغ من المجنى عليهم و (15) ألف دولار عن كل مسافر قاصر لم يبلغ من العمر 18 سنة، لكن العرض المذكور قد تم إهداره لأنه لم يحظ بموافقة الورثة[1].

[1] الحادثة مشار إليها لدى د. محمود عبد الجواد، مرجع سابق، ص447.

وكانت اتفاقية جواتيمالا 1971 في المادة الثامنة منها التي عدلت المادة 3/22/ب اتفاقية وارسو 1929 قد ألمحت إلى ذلك بالنص على ((ب- لا يحكم بتكاليف الدعوى بما في ذلك مقابل أتعاب المحاماة وفقاً لأحكام الفقرة (أ)، إلا إذا أرسل المدعي إخطاراً كتابياً إلى الناقل بالمبلغ المطالب به وتفصيلات حساب هذا المبلغ، ولم يقم الناقل، خلال ستة أشهر من تاريخ تسلمه لهذا الإخطار، بتقديم عرضاً كتابياً بتسديد مبلغ يعادل على الأقل مقدار التعويض المحكوم به في الحدود المقررة، وتحدد هذه المدة حتى موعد رفع الدعوى إذا كان رفعها لاحقاً لانتهاء المدة)).

ويلاحظ على صيغة النص الارتباك والغموض في عرض الموضوع، مما حدا باتفاقية مونتريال لمعالجته وهو ما سنتناوله في الفرع القادم.

الفرع الثاني

الحلول الودية في إطار اتفاقية مونتريال 1999

عالجت اتفاقية مونتريال موضوع الحول الودية على نحو أكثر وضوحاً وبشكل أكثر تطوراً في المادة (6/22) التي نصت على ((أن الحدود المقررة في المادة 21 من هذه المادة، لا تمنع المحكمة من أن تقضي بالإضافة لذلك، 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 المدعى، خلال مدة ستة أشهر من تاريخ الحدث الذي سبب الضرر، او قبل رفع الدعوى أذا رفعت في تاريخ لاحق لتلك المدة))[1].

ويلاحظ من النص أن الناقل هو الذي يعرض التسوية الودية والتعويض الذي يريد تسديده للمسافرين في ظلها ولا يجبر المسافر على قبول تلك التسوية وهو حر في رفضها في كلا الاتفاقيتين ولكن النص المذكور أوجب أن يتم تقديم هذا العرض من الناقل كتابياً إلى المضرور (المدعي)، وحتى لا يبقى المدعي ينتظر مدة غير معلومة لإعلامه بالمبلغ المعروض عليه من الناقل كتسوية رضائية للتعويض فقد ألزم النص الناقل أن يعرض المبلغ المقترح للتسوية على

[1] ويلاحظ من المادة 6/22 من اتفاقية مونتريال انها لم تلزم الناقل بتحديد المبلغ الواجب عرضه على المسافر، فالعلة في ذلك واضحة ذلك أن المسؤولية في ظل الاتفاقية المذكورة تمر بمسارين وأن المسار الثاني فيها يتعلق بالمسؤولية غير المحدودة وعلى وفق حجم الضرر وبما يزيد عن المستوى الأول الذي يتحدد المسؤولية فيه بما لا يزيد عن مائة ألف وحدة حقوق سحب خاصة.

المدعي خلال ستة أشهر من تاريخ وقوع الحادث أو قبل إقامة الدعوى إذا إقميت في تاريخ لاحق لتلك المدة، وبذلك فأن الاتفاقية تكون قد اختصرت مدد الاجراءات اللازمة، كما أنها، أوجبت على الناقل تقديم عرضه دون انتظار إشعار المسافر له.

ولأهمية هذه الوسيلة وكونها تمثلاً حلاً سريعاً ناجحاً الكثير من قضايا التعويض المقدمة من المضرورين فقد أقر البرلمان الأوربي هذا النظام ليكون أحد أدوات تسمية المنازعات بالطرق الودية بين الطرفين (الناقل والمضرور) وأجازته دول الاتحاد الأوربي في اللائحة رقم 52 لسنة 2008 وأناطت القيام بها بهيئة متخصصة تسمى بهيئة تسوية المنازعات ودياً (ADR)[1] وهي هيئة متخصصة لتفعيل نظام حسم المطالبات بالتعويضات المستحقة خارج إطار القضاء بوصفها احدى الحلول البديلة عنه.

ويبدو لنا أن الحلول الودية المذكورة تندرج ضمن إطار المصالحة التي يسعى الأطراف لإتمامها تماشياً مع المصلحة التي يسعى كل طرف لتحقيقها ولا شيء يمنع من أن تتم هذه التسوية إثر جلسات مفاوضات مسبقة بين الطرفين.

وقد تسنى لنا الاطلاع على بعض القضايا التي انتهت بتسوية ودية بين ورثة المسافرين والناقل بالاشتراك مع شركة التأمين، ومنها حادث تحطم الطائرة المصرية في 1999/10/30 التي كانت برحلة من مطار لوس انجلوس (أمريكا) إلى القاهرة ذهب ضحيتها 203 مسافراً، وإزاء ثبوت مسؤولية شركة مصر للطيران عن الحادث المذكور وشمول الطائرة بغطاء تأميني فقد أجرت شركة مصر للتأمين بالاشتراك مع شركة مصر للطيران مفاوضات مع ذوي المسافرين المتوفين وتم تقديم عروض عديدة وبعد عدة جلسات مفاوضات تم الاتفاق صلحاً على دفع شركة مصر للتأمين مبلغاً مقداره (475768) جنيه مصري تعويضاً عن كل مسافر متوفى وتم تسليمها لورثة كل منهم بناء على التسوية الودية التي جرت بينهما وبنتيجة الصلح الذي أبرموه مع الشركة أقروا خطياً بالتنازل عن أي ادعاءات أو مطالبات أخرى ضد الشركتين[2].

---

[1] د. محمود عبد الجواد، مرجع سابق، 448 هامش (1).

Bassel F. El-Kasaby, Scott E. Tarry, Karisa K. Vlasek, Op. cit. p303.

[2] القضية مشار إليها تفصيلاً في مؤلف د. حسن يوسف محمود، مرجع سابق، ص181، ويشير المؤلف إلى أنه كان أحد أعضاء لجنة التفاوض وإجراء التسوية الودية وتسليم مبالغ التعويض المقدرة (صلحاً) ويشير المؤلف إلى رفض بعض من ذوي المسافرين المتوفين التسوية الودية ولجوئهم للقضاء المصري والأمريكي املاً في الحصول على تعويض أكبر، إلا أن الناقل وأتباعه حاولوا مجدداً مع ذوي المسافرين الرافضين للتسوية ونجحوا في مساعيهم بصدد التسوية الودية وتم سحب الدعوى وقبول التسوية الودية وتم ذلك فعلاً في سنة 2005.

كما تم عقد جلسات مفاوضات عديدة بصدد حادث اسقاط الطائرة الأوكرانية من قبل القوات المسلحة الإيرانية أثناء تحليقها فوق الأراضي الإيرانية في سنة 2019 وقد قدمت على إثرها الجهات الإيرانية عروضاً عديدة للتسوية الودية تهدف إلى دفع التعويضات لورثة المسافرين الذين كانوا على متن الطائرة وقدم آخر عرض للتسوية في شهر كانون الثاني لعام 2021 يفيد باستعداد الإيرانيون تقديم 25 مليون دولار كتسوية رضائية عن الحادث يغطي تعويض الضحايا المسافرين وقيمة الطائرة المحطمة، إلا ان، ذوي الضحايا والحكومة الكندية والأوكرانية رفضوا تسوية التعويض المعروض وأصروا على المطالبة القضائية وبتعويض أكثر وغير محدود بحد أقصى على وفق المسار الثاني لاتفاقية مونتريال 1999 نظراً للخطأ الجسيم الذي أرتكبه الإيرانيون في حادث إسقاط الطائرة الذي كان يتم عن لا مبالاة واستهتار بأرواح المدنيين.

المبحث الرابع

دفع مسؤولية الناقل الجوي

تمهيد

تتبع العلاقة القانونية بين الناقل والمسافر من العقد المبرم بينهما ويرتب هذا العقد، على كاهل الطرفين، التزامات قانونية متعددة، ينبغي الوفاء بها، فإذا أخل الناقل بتنفيذ الالتزامات المترتبة عليه، كما لو أخل بإيصال المسافر أو أمتعته سالماً إلى محطة الوصول أو ألحق به ضرراً نتيجة تأخير إيصاله فقد تحققت مسؤوليته العقدية عن ذلك، وكان للمسافر المضرور اللجوء للقضاء لتقريرها وطلب الحكم عليه بالتعويض.

وعندما لا يكون بمقدور الناقل التحلل من المسؤولية عن الحادث إلا إذا نجح بدفع المسؤولية عنه وتقديمه الأدلة التي تثبت انتفائها، ومتى أفلح، الناقل، بذلك فقد تحلل مما يفرضه القانون عليه في التزامات وبرأت ذمته تجاه المسافر.

وتتباين طرق دفع المسؤولية وتطورها تبعاً لمصدر المسؤولية وتطورها وأساسها وطبيعة التزام الناقل، فهي تبقى ترتبط على نحو وثيق بالأساس الذي تبنى عليه مسؤولية الناقل، فإذا كانت مسؤوليته مبنية على أساس الخطأ واجب الإثبات، ففي هذه الحالة فأن الأصل عدم إمكانية

مسائلة الناقل إلا بعد نجاح المسافر بإثبات خطأ وإهمال الناقل وأن الضرر الذي أصابه كان نتيجة ذلك الخطأ أو خطأ تابعيه، فإذا أخفق المسافر في إثبات ذلك فقد انتفت مسؤولية الناقل[1].

وقد تنهض مسؤولية الناقل على أساس الخطأ المفترض، وبذلك يعتبر الخطأ المذكور سبباً مفترضاً للضرر، أي بمعنى أن مجرد حصول الضرر يعد دليل على افتراض خطأ الناقل أو خطأ تابعيه، فإذا أراد التخلص من المسؤولية فعليه تحمل عبء إثبات أنه اتخذ وتابعوه ووكلائه كافة التدابير المعقولة اللازمة لتفادي حصول الضرر، أو أنه استحال عليهم دفعه، ومتى أفلح بذلك فقد إنتفت قرينة الخطأ عنه.

وأما إذا كانت مسؤولية الناقل تؤسس على وفق قواعد المسؤولية الموضوعة المفترضة بقوة القانون والمقامة على وفق فكرة الخطر (تحمل التبعة) دون الركون للخطأ، فأن مسؤوليته ستكون مسؤولية مادية مفترضة بقوة القانون وثابتة بحقه، وفي هذه الحالة لن يكون بمقدوره دفع المسؤولية عنه والتخلص من أعبائها، وعندها لن يكون بمقدوره التحلل من التزاماتها إلا بإثبات أن تصرفات أفعال المضرور نفسه، الخاطئة، هي التي أدت إلى وقوع الحادث الذي نجم عنه الضرر، الحادث فإذا أخفق في إثبات هذا الدفع فقد حقت المسؤولية ضده والتزم بالتعويض بقوة القانون.

وكذلك يتوقف سبل دفع مسؤولية الناقل على طبيعة التزامه، وعما إذا كان التزاماً بوسيلة محله مجرد القيام بعمل مقترن بالعناية اللازمة أو كان التزامه بتحقيق نتيجة تتمثل في التزامه بإيصال المسافر سالماً إلى محطة الوصول، فإذا كان التزام الناقل ببذل عناية، (التزام بالقيام بعمل) فبوسعه دفع المسؤولية عنه بإثبات أنه بذل في تنفيذ التزامه العناية المطلوبة التي تقاس على وفق معيار الرجل المعتاد، أما لو كان التزامه تجاه المسافر التزاماً بتحقيق نتيجة، وهو الرأي الراجح، بالنسبة لمسؤولية الناقل الجوي، وأخل بالتزامه ولم تتحقق النتيجة تبعاً لذلك، فلن يكن بمقدور الناقل نفي المسؤولية عنه إلا إذا تمكن بإثبات أن الاخلال بالالتزام وعدم تنفيذه لم يكن بسببه إنما يعود إلى سبب أجنبي لا علاقة له به[2].

---

[1] د. حسن كيره، مرجع سابق، ص32. د. كاميران الصالحي، الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل الجوي وشروط إنعقاد مسؤوليته عن سلامة البضائع والأمتعة في الاتفاقيات الدولية وفي القانون الاماراتي، مجلة الحقوق، جامعة البحرين، المجلد 11، العدد 1، 2014/4.، ص184. د. رفعت فخري أبادير، مرجع سابق، ص93-95.

[2] د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص243 ويشير سعادته إلى أن قانون التجارة المصري الجديد رقم 17 سنة 1999 قد اعتبر التزام الناقل التزاماً بتحقيق نتيجة للتفاصيل يراجع ص 193 وص200 من الرسالة. و أيضاً د. رفعت فخري أبادير، القانون الجوي، المرجع السابق، ص 274. د. حسن كيره، مرجع سابق، ص15.

ومن الجدير قوله أن طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي قد تطورت تبعاً لأساسها وطبيعتها القانونية وأن ملامح تطورها ابتدأت منذ تطبيق اتفاقية وارسو 1929 والبروتوكولات والاتفاقية المعدلة واللاحقة لها واتضحت مظاهر تطورها جلياً بصدور اتفاقية مونتريال 1999.

ولأهمية الوقوف على محطات التطور التي أفرزتها هذه الاتفاقيات بصدد دفع مسؤولية الناقل، فأننا سنقسم هذا المبحث إلى مطلبين حيث نعرض في المطلب الأول دفع مسؤولية الناقل في اتفاقية وارسو وبروتوكولاتها والاتفاقيات اللاحقة والمعدلة لها[1]، بينما سنعرض في المطلب الثاني إلى طرق دفع المسؤولية على وفق اتفاقية مونتريال 1999.

المطلب الأول

دفع مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو 1929 والاتفاقيات اللاحقة لها

لا شك أن أسس وقواعد مسؤولية الناقل الجوي قد مرت بتطورات عديدة منذ اتفاقية وارسو 1929 والبروتوكولات الملحقة بها فقد مست التطورات المذكورة طرق دفع المسؤولية من الناقل باعتبارها تمثل أحد المحاور الرئيسة في نظام مسؤولية الناقل الجوي، ولما كان تطور طرق دفع المسؤولية في هذه الاتفاقيات قد بدأت باتفاقية وارسو 1929 وتوالت مظاهر التطور حتى بروتكولات مونتريال الأربعة 1975، لذا علينا استعراض مراحل تطورها في تلك الاتفاقيات وسنخصص لكل منها فرعاً خاصاً بها وكما يلي:

الفرع الأول

طرق دفع مسؤولية الناقل في اتفاقية وارسو 1929

لاحظنا سابقاً أن مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة الراكب أو إصابته الجسدية، أو يلحق بأمتعته أو الضرر الذي يصيبه نتيجة تأخيره أو تأخير أمتعته قد أقيمت بمقتضى اتفاقية وارسو 1929 قد اقيمت على أساس الخطأ المفترض، افتراضاً قابلاً لإثبات

[1] د. فاروق محمد زاهر، مرجع سابق، ص204 وبعدها. د. هشام فضلي، مرجع سابق، ص38. د. سميحة القليوبي، مرجع سابق، ص201 وبعدها.

العكس[1]، فالاتفاقية اعتبرت مجرد تضرر المسافر أثناء تنفيذ عقد النقل، يعد قرينة على خطأ الناقل العقدي، فلولا خطأه لما أصاب المسافر ضرراً، وبناء عليه لا يكلف المسافر بأكثر من إثبات الضرر والعلاقية السببية بينه وبين الحادث. وتعد قرينة (افتراض) الخطأ قرينة بسيطة حيث يمكن للناقل إثبات عكسها بدحض ونفي نسبة الخطأ إليه ودفع المسؤولية عنه كلاً جزءًا[2].

على أن ذلك لم يغير من نظرة واضعي الاتفاقية إلى طبيعة التزام الناقل بأنه إلتزاماً ببذل عناية وليس التزاماً بتحقيق نتيجة حيث تتحقق المسؤولية عليه بمجرد الاخلال بتنفيذه. ولا شك أن ما تقدم بيانه (من حيث التزام الناقل ومن حيث افتراض الخطأ) ينعكس على ما قررته الاتفاقية المذكورة، التي سعت في سياق تطور قواعد النقل لمحاولة توفيقيه بين مصالح الناقل ومصالح المسافر لاعتبار قرينة الخطأ قرينة بسيطة يجوز للناقل دفعها وأقرت الاتفاقية من أجل ذلك طرقاً محددة لتمكين الناقل بواسطتها من دفع المسؤولية عنه والتخلص من احكامها وما يترتب عليه من جزاءات بصددها.

وقد تناولت الاتفاقية تلك السبل في المادتين 20/و21 حيث نصت في الفقرة الأولى من المادة العشرين على أن ((الناقل غير مسؤول إذا أثبت أنه وتابعيه ووكلاءه اتخذوا كل التدابير اللازمة والضرورية لتفادي الضرر، أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذ مثل هذه التدابير)) كما نصت المادة (21) من الاتفاقية على ((إذا أثبت الناقل أن الشخص المضرور هو الذي تسبب في وقوع الضرر بإهماله أو ساهم في أحداثه، جاز للمحكمة، وفق لأحكام قانونها الداخلي (الوطني) أن تعفي الناقل كلياً أو جزئياً من المسؤولية)).

ومن استقراء هذين النصين يبدو واضحاً أن واضعي اتفاقية وارسو[3] قد أجازوا للناقل دفع المسؤولية عنه والتخلص منها واعفائه من أحكامها كلاً أو جزءً في أي من الحالتين الآتيتين:

---

[1] مع أن هنالك اتجاه آخر ثبت النظام الانكلوسكوني بأعتبار أن مسؤولية الناقل مسؤولية تقصيرية تتحقق بقوة القانون نتيجة الاخلال بما تعرضه القانون في الالتزامات على الناقل وهي مبنية على الخطأ واجب الاثبات الذي يقع عبء إثباته على المسافر المضرور.

[2] Michel de Juglart, Emmanuel Du Pontavice, Jacqueline Dutheil de la Rochère, Georgette M Miller: Trait`e de droit ae`rien, Librairie gérérale de droit et de jurisprudence, Paris, 1992, p76.

أشار إليه د. هشام فضلي، مرجع سابق، ص38.

[3] آماني أحمد عبد الله، طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي، بحث مقدم إلى مؤتمر قانون الطيران الدولي، جامعة الإمارات العربية المتحدة، العين، 2012، ص101. سليمان عمايره، مرجع سابق، ص39. د. محمد فريد العريني ص243.

أولاً: إذا ثبت أن الناقل وتابعيه قد اتخذوا كافة التدابير الضرورية لتفادي حصول الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذ هذه التدابير.

ثانياً: إذا أثبت الناقل أن المسافر المضرور قد تسبب في حصول الضرر بإهماله أو ساهم في وقوعه[1].

ولأهمية هذه الوسائل في دفع الناقل المسؤولية عنه والتخلص من أحكامها فأننا سنعرض لكل منها بشيء من التفصيل وعلى وفق الصعيدين الفقهي والقضائي وكما يلي:

المقصد الأول: اتخاذ كافة التدابير الضرورية لتلافي وقوع الضرر

إذا تقررت مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية وارسو، فأن الفقرة (1) من المادة (21) أجازت له التحلل منها إذا أثبت أنه وتابعيه قد اتخذوا التدابير الضرورية لتلافي وقوع الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها، وبمعنى آخر أن على الناقل إثبات عكس ما ادعاه المسافر من افتراض نسبة الخطأ للناقل[2].

ويثير مفهوم عبارة (التدابير الضرورية) التساؤل بشأن ماهية المقصود بها، وهل تعني إثبات الناقل نسبة الضرر إلى سبب أجنبي لا دخل له في حصوله أم ينصرف المراد منها إثبات انتفاء الخطأ بمعنى أن الحادث الذي وقع لم يكن بسبب إهماله[3].

---

[1] وكانت الاتفاقية قد أجازت في الفقرة (2) من المادة 20 للناقل دفع المسؤولية عن الضرر الذي لحق بالبضاعة أو الأمتعة أثناء نقلها إذا أثبت أن الضرر نشأ عن خطأ في الطيران أو في قيادة الطائرة أو في الملاحة، وأنه وتابعيه قد اتخذوا كافة التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر. ولما كان بحثنا يقتصر على نقل الأشخاص دون البضاعة، فنعتذر عن التطرق إلى مسؤولية الناقل عن ذلك تفصيلاً خشية أن يكون في ذلك توسعه غير مطلوبة للرسالة.

[2] د. فاروق أحمد زاهر، مرجع سابق، ص408. د. محمود عبد الجواد، مرجع سابق، ص237، مع العرض أن اتفاقية باريس سنة 1925 للنقل الجوي كانت استخدمت مصطلح التدابير المعقولة إلا أن معظم الوفود والمشاركة فضلوا استبدالها بعبارة التدابير اللازمة أو الضرورية رغم أن هنالك من يقول بأن العبارتين وأن اختلفتا باللفظ فهما تشيران لمعنى واحد، ونرى أن العبارتين تختلفان بالصياغة والمضمون ومن حيث معيار القياس بالنسبة لهما.

[3] د. محمود عبد الجواد، مرجع سابق، ص235، د. جميل الشرقاوي، الإثبات في المواد المدنية، دار النهضة العربية، مصر، القاهرة، سنة 1976، ص15.

يمكننا القول ابتداءً إن اتفاقية وارسو لم تحدد مفهوم مصطلح (التدابير الضرورية) وتركت تفسير مدلولها إلى الفقه والقضاء الذين تباينت آرائهم في تفسير المقصود منها والتي يجب على الناقل إثبات قيامه بها لدفع المسؤولية عنه.

وقد ظهر في تفسيرها ثلاث نظريات (اتجاهات) حيث فسر إتجاه منهم المصطلح في إطار المعنى الحرفي له، بينما تبنى اتجاه آخر تفسيرها وفقاً للمفهوم الضيق، وذهب اتجاه ثالث لتفسيرها على نحو موسع

ولأهمية هذه الاتجاهات وتبيانها فسنعرض لكل منها على النحو الآتي:

الاتجاه الأول (الحَرفْي): (اللفظي) اتجه بعض الفقهاء مثل Rofoko وBodenstien (بودنشتاين) إلى تفسير عبارة (التدابير الضرورية) الواردة في الاتفاقية تفسيراً حرفياً، ووفقاً لهذا الاتجاه فإن التدابير التي يتوجب على الناقل اتخاذها وتنفيذها تعني لديهم كافة التدابير التي من شأن تنفيذها أن تفضي إلى منع وقوع الحادث، أو هي التدابير التي لو تم اتخاذها من الناقل أثناء تنفيذ عملية النقل لما وقع الضرر[1]. ويكاد الفقه يجمع على رفض هذا التفسير (الاتجاه) واستبعاده لأسباب عديدة منها:

أولاً: أنه يقلل من مضمون المادة (20) التي يستطيع الناقل الاستناد إليها لدفع المسؤولية ويتناقض مع أهداف الاتفاقية، لأن هذه المادة تشتمل، في واقع الحال، على وسيلتين مستقلتين لدفع مسؤولية الناقل هي:

الأول: اتخاذ الناقل وتابعيه ووكلائه كافة التدابير الضرورية.

والثاني: تتمثل في استحالة اتخاذ الناقل تلك التدابير.

فإذا كان القصد بالوسيلة الأولى كافة التدابير التي لو اتخذها الناقل لكانت أفضت موضوعياً إلى تفادي حصول الضرر الناجم عن الحادث لفقدت هذه الوسيلة المقصود منها ولتلاشى نطاق أعمالها والمعنى من وجودها ذلك أن أداء كافة التدابير الضرورية يعني منع وقوع الضرر، بينما نلاحظ أن الضرر قد حصل فعلاً.

ثانياً: أن الأخذ بهذا النوع من التفسير يؤدي في إلى اقتصار تطبيق المادة (20) على الوسيلة الثانية وحدها بمعنى عندما يستحيل على الناقل وتابعيه اتخاذ تلك التدابير وهذا يلقي عبئاً ثقيلاً

[1] د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص245. د. أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص 338. د. عاشور عبد الجواد عبدالحميد، موجز القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1992، ص136.

عليه، في أغلب الحالات، حيث يكلف بموجبه بإثبات أن سبب الحادث كان سبباً أجنبياً كالقوة القاهرة أو الحادث الفجائي[1] والأخذ بما تقدم يفضي إلى تشديد مسؤولية الناقل الجوي خلافاً لما أرادته الاتفاقية من التخفيف منها وعلى وفق ما هو سائد في العديد من التشريعات الداخلية جعل التزام الناقل التزاماً يبذل عناية مما يتيح له، رغم افتراض خطأه، إثبات بذله العناية المقررة دون الحاجة لجوئه لإثبات القوة القاهرة والحادث الفجائي[2].

ثالثاً: تبنى التفسير الحرفي يؤدي إلى تفويت الفرصة على الناقل الجوي من الاستفادة من الوسيلة الرئيسة التي تضمنتها المادة (20) لنفي المسؤولية عنه والمتمثلة بالسماح له بإثبات اتخاذه كل التدابير، فلو كان القصد من ذيلك إثبات اتخاذ الناقل كافة التدابير التي من شأن اتخاذها أن تهدف إلى منع حدوث الضرر لفقدت هذه الوسيلة كل معنى لها ذلك أن حدوث الضرر يفيد وبشكل واضح على أن الناقل لم يقم باتخاذ كان التدابير الضرورية موضوعياً لتحاشي وقوع الضرر[3].

رابعاً: أن الأخذ بهذا التفسير يلقي بالمسؤولية التامة على الناقل وتجعله يتحمل تبعه السبب المجهول الذي أدى لحصول الحادث إذ تستمر قرينة الخطأ المفترض دون أن يتمكن الناقل من دحضها بإثبات عكسها، لأن مجهولية السبب ستجعل من المتعذر تحديد التدابير الضرورية التي يمكن للناقل الاستناد إليها كدليل لنفي الخطأ المفترض من جانبه.

خامساً: إن التفسير الحرفي (اللفظي) المذكور يناقض الأهداف التي سعت الاتفاقية لتحقيقها المتمثلة بإرساء التوازن بين حقوق المسافرين وبين مصالح الناقلين الجويين، المتمثل في إقرار قرينة افتراض الخطأ من جانب الناقل التي قرر مسؤوليته عن الأضرار وبين إتاحة الفرصة الأخيرة (الناقل) لدحض هذه القرينة دون ضرورة تقديم الدليل على أن سبب الضرر يعود لسبب أجنبي لا يدله فيه[4].

---

[1] د. عبد الحكم عثمان، مرجع سابق، ص238 وبعدها. د. صفوت بهنساوي، مرجع سابق، ص204.

[2] د. حسن كيره، مرجع سابق، ص34. د. عاطف الفقي، مرجع سابق، ص144. د. يحيى البنا، مرجع سابق، ص211. د. فاروق أحمد زاهر، مرجع سابق، ص409. د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص245. د. أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص339. د. عاشور عبد الجواد عبد الحميد، مرجع سابق، ص136.

[3] د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص245. د. عاطف الفقي، مرجع سابق، ص144.

[4] د. حسن كيره، مرجع سابق، ص34. أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص339.

الاتجاه الثاني: الاتجاه الضيق

تبنى البعض اتجاهاً ضيقاً في تفسير عبارة التدابير الضرورية، وبحسب هذا الاتجاه فأن التدابير الضرورية التي يمكن للناقل اتخاذها لتبرير تخلصه من المسؤولية تستلزم أن ترتبط ارتباطاً مباشراً ومؤثراً بسبب الحادث الذي نتج عنه الضرر المسافر، وبتعبير آخر أن يثبت الناقل أنه اتخذ التدابير اللازمة المتعلقة بسبب الحادث ذاته[1] أي إثباته القيام بكافة الإجراءات الضرورية تجاه سبب الحادث أي بالنسبة أي تجاه الوقائع التي تدخلت في وقوع الضرر بهدف تلافي وقوعه بشكل عام[2] ولن يجده ذلك نفعاً.

ولكي يتمكن الناقل من دفع المسؤولية عنه، وفق هذا الاتجاه، ينبغي تحقق شرطين:

1-أن يثبت الناقل سبب الحادث الذي تولد عن الضرر.

2- إثبات أن السبب المذكور لا يعود إلى خطأ الناقل أو خطأ تابعيه بإثباتهم أنهم اتخذوا التدابير الضرورية مقابل ذلك لتحاشي وقوع الضرر.

فعلى سبيل المثال إذا كان حادث تحطم الطائرة، تم بسبب تعطل أجهزة فتح إطارات الطائرة أثناء استعدادها للهبوط، ففي هذه الحالة على الناقل، أن أراد دفع المسؤولية عنه، تحمل عبء إثبات أنه وتابعيه الفنيين قد اتخذوا التدابير والإجراءات الخاصة بالكشف على الطائرة قبل إقلاعها وكانت أجهزة فتح الإطارات صالحة للعمل وبحالة جيدة، بمعنى أن الناقل قد اتخذ التدابير الضرورية المرتبطة ارتباطاً مباشراً ومؤثراً بالسبب المؤدي للحادث بالذات. وإذا كانت الطائرة قد انفجرت في الجو بسبب صاعقة جوية إصابتها فعليه إثبات إن الطائرة كانت مجهزة بأجهزة مانع الصواعق وقد تم فحصها والتأكد من صلاحيتها قبل بدء الرحلة..... وهكذا.

ومع أن هذا التفسير يتفق مع مصالح المسافر ويوفر له مزيد من الحماية القانونية، فأن بعض الفقهاء قد انتقده، بعض الشيء، لما ينطوي عليه من تشديد عبء مسؤولية الناقل الجوي، لأن الأخذ به يتطلب ضرورة علم الناقل بسبب الحادث على وجه دقيق ومحدد وإثباته أنه كان قد اتخذ، مسبقاً، التدابير الضرورية لتفادي وقوعه وهذا ما يجعل الناقل في وضع صعب جداً لأن

---

[1] د. عبد الفضيل محمد أحمد، مرجع سابق، ص317. د. عبد الحكم محمد عبدالسلام عثمان، مرجع سابق، ص249. د. عائشة فضيل، مرجع سابق، ص242.

[2] د. عاشور عبد الجواد، مرجع سابق، ص136. د. صفوت بهنساوي، ص207. د. أحمد بن إبراهيم الشيخ، مرجع سابق، ص424.

التحقق من ذلك غالباً ما يكون مستحيلاً[1] كما أن تبنى هذا الاتجاه قد يفضي إلى تجاهل مضمون المادة (20) وإفراغها من جوهرها.

ومع ذلك يبدو أن القضاء الفرنسي قد تبنى هذا التفسير وإعماله في بعض أحكامه، فقد قضت محكمة استئناف باريس بمسؤولية الناقل الجوي لعجزه عن إثبات أنه اتخذ الإجراءات (التدابير) الضرورية التي كان لها علاقة مباشرة بالحادث الذي سبب الضرر وذلك في القضية التي أقامها ورثة المسافرين Cati (الزوجين) ضد شركة الطيران اليوغسلافية (سابقاً) اللذين كانا على الطائرة التابعة لها برحلة من بلغراد إلى باريس لأنها لم تقدم الدليل على إثبات سبب الحادث الذي أدى لوقوع الحادث بالذات، ولم تثبت على نحو يقنع المحكمة بأنها كانت قد اتخذت التدابير الضرورية بالنسبة للسبب المباشر الذي أدّى لوقوع الحادث بالذات، ولذلك لم تلتفت محكمة الموضوع إلى الدفوع التي قدمها المدعى عليه (الناقل) بصدد صلاحية الطائرة للطيران وتزويدها بأجهزة الملاحة، وأن الشركة الناقلة كانت على اتصال باللاسلكي مع قائد الطائرة أثناء الرحلة[2].

واتساقاً مع الحكم أعلاه قضت محكمة النقض المصرية في حكم أصدرته سنة1967 بتحمل الناقل الجوي المسؤولية عن تبعة الحادث مجهول السبب، لتعذر إثبات أنه وأتباعه قد اتخذوا التدابير الضرورية لتفادي وقوع الحادث الذي نتج عنه الضرر ما دام كان الناقل لا يعلم سبب تحطم الطائرة[3].

وقد تأثر القضاء الأمريكي، في بعض أحكامه بالتفسير الضيق للتدابير الضرورية عند فرضه على الناقل الجوي اتخاذ التدابير الضرورية اللازمة، فإذا ثبت عجزه عن ذلك، فقد تحققت مسؤوليته وعلى وفق ذلك وذلك في حكم أصدره بتقرير مسؤولية الناقل الجوي بسبب سرقة معطف في مستودع المطار لأنه لم يتمكن من إثبات اتخاذه التدابير الضرورية ذات الارتباط المباشر بالحادث والوثيق لتفادي سرقة معطف الفرو العائد لإحدى المسافرات[4].

---

[1] د. أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص331. د. محمود مختار بريري، مرجع سابق، ص122. د. عبد الحكم محمد عبد السلام عثمان، مرجع سابق، ص241 وبعدها. د. محمود سمير الشرقاوي، مرجع سابق، ص93.

[2] حكم استئناف باريس في 1961/12/12 المشار إليه لدى د. يحيى البنا، مرجع سابق، ص213. د. عائشة فضيل، مرجع سابق، ص243.

[3] حكم محكمة النقض في 1967/4/27، مجموعة المكتب الفني لسنة 18، ص896.

Rugani V. K. L. M. Royal Dutch Airlines, Court of Appeals of the State of New YorK,309N.Y.810(1955),RetrievedFrom:
https://www.ravellaw.com/opinions/1ea9b274c85dd075641c76c3949e4211

د. عائشة فضيل، مرجع سابق، ص243. د. محمود الكندري، مرجع سابق، ص133.

الاتجاه الثالث: التفسير الموسع للتدابير الضرورية

يتبنى غالبية الفقه العربي والأجنبي هذا المعيار، الذي يميل لصالح الناقل، الذي يفسر عبارة التدابير الضرورية تفسيراً موسعاً مرناً، أي أنه لا ينظر إلى التزامات الناقل الجوي بمعيار موضوعي مجرد وجامد وحسب، بل ينظر إليه بمعيار ذاتي (شخصي) وواقعي يأخذ بنظر الاعتبار التزامات الناقل المتعددة الملقاة على عاتقه مع ظروف الناقل وعدم إهمال الظروف الملابسة التي رافقت وقوع الحادث.

وبحسب هذا المعيار الواسع فمن الممكن اعفاء الناقل من المسؤولية متى استطاع إثبات أنه وتابعيه قد اتخذوا كافة التدابير الضرورية لتفادي وقوع الحادث التي يمكن اتخاذها لتفادي وقوع الضرر من قبل ناقل آخر حريص لكي يوجد في مكانه وظروفه وعلى وفق ما يفرضه عليه واجب العناية واليقظة المعتادة باعتبار أن اتفاقية وارسو جعلت التزام الناقل الجوي التزاماً ببذل عناية وليس بتحقيق نتيجة[1].

ووفقاً لهذا المعيار لا يكلف الناقل الجوي بإثبات سبب محدد لوقوع الحادث الذي نجم عنه الضرر، كما لا يكلف بإثبات أنه وتابعيه قد اتخذوا كافة التدابير الضرورية لمواجهة ذلك السبب بالذات ولمنع وقوع الضرر، إنما يتوجب عليه إثبات بذله العناية اللازمة وإتخاذ الاحتياطات الكافية لتفادي وقوع الضرر بشكل عام، دون اشتراط وجود ارتباط بين سبب الحادث وبين التدابير التي تم القيام بها لمنع وقوع الضرر.

ويمكن للناقل إثبات قيامه بهذه العناية ليتمكن من دفع المسؤولية عنه... حتى لو كان سبب الحادث مجهولاً[2] كما هو الحال في معظم الحوادث الجوية، فهو لا يكلف بإثبات سبب وقوع الحادث، بل يكفيه إثبات أنه واتباعه قد اتخذوا التدابير اللازمة (الضرورية) لمنع وقوع الضرر.

أما لو كان السبب الحادث معروفاً لدى الناقل أي وصل لعلمه ففي هذه الحالة عليه إثبات أنه قد اتخذ بصدده كافة التدابير الضرورية اللازمة.

وبمقتضى هذا المعيار يكون باستطاعة الناقل الجوي دفع مسؤوليته عن الحادث متى أفلح بإثبات عديد من الأمور الآتية:

---

[1] د. أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص339. د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص246.
I.H.Ph. Diederiks-Verschoor, Op, cit, p108.

[2] د. هاني دويدار، مرجع سابق، ص404. د. جلال وفاء محمدين، مرجع سابق، ص68.

1-إن الطائرة، محل الحادث، كان بحالة جيدة وجاهزة للطيران ولديها شهادة تسجيل وصيانة فنية دورية ومزودة بكافة الأجهزة الضرورية والفنية الخاصة بالملاحة.

2-إنها كانت مزودة بمقدار من الوقود الكافية لضمان إتمام لقيام بالرحلة بدءاً من مطار الإقلاع.

3-إن الطائرة قد أقلعت في ظل ظروف جوية مطمئنة وبعد تأكيد هيئة الإرصاد الجوي عن حالة الجو وتنبؤاته على نحو يسمح فيه للطائرة بالطيران.

4- حيازة أفراد طاقم الطائرة على رخصة الطيران التي تؤهلهم لقيادة الطائرة والطيران بها التي تفرضها تشريعات واتفاقيات النقل الجوي.

5-أن طاقم الطائرة قد استحصل قبل إقلاع الطائرة على كافة البيانات والمعلومات الفنية والتقنية اللازمة لتأمين سلامة الطائرة أثناء مسار الرحلة مع تأمين الاتصال المستمر بينها وبين جهات الاتصال الأرضية لإحاطة الطاقم علماً بكل المتغيرات[1].

ويخضع تقدير مدى كفاية التدابير والاحتياطات الضرورية المستخدمة لسلطة المحكمة التقديرية، فلقاضي الموضوع تقدير التدابير المتخذة وله الاعتماد على العديد من العناصر كنوع الطائرة والظروف الجوية ومدى كفاءة أجهزة الطوارئ والإنقاذ في الطائرة.

ومع أننا نرى أن مصطلح التدابير الضرورية ذات مدلول غامض ومبعث اختلاف في الفقه والقضاء، إلا أنه يمكننا القول أن الفارق بين التفسير الضيق والتفسير الواسع لمفهوم التدابير الضرورية ليس عميقاً، ففي كلا الاتجاهين فلكيّ يتمكن الناقل من دفع المسؤولية عنه فعليه عبء إثبات نفي الخطأ عنه تجاه أي من الظروف والوقائع التي تدخلت في حصول الضرر، ولذلك فالاختلاف لا يعدو أن يكون في مجال الإثبات وتقديم الدليل[2].

كما يختلفان من حيث النتائج المترتبة على مجهولية سبب الحادث، فوفقاً للتفسير الضيق للتدابير فإن الناقل يتحمل تبعه الحادث إذا كان سببه مجهولاً لعدم إمكانية دفع المسؤولية عنه لأن ذلك يعد أمراً يكاد يكون مستحيلاً لاستحالة إثبات الناقل أنه وتابعيه قد بذلوا حال وقوع الحادث الإجراءات الضرورية التي تدرأ وقوع الحادث نظراً لتحطم الطائرة وزوال معالم الطائرة ووفاة الطاقم، ولأن أحد لا يستطيع افتراض أنهم اتخذوا ذلك لأنهم لو كانوا فعلوا ذلك لما تعرضت

[1] د. عاطف الفقي، مرجع سابق، ص146، د. سميحة القليوبي، مرجع سابق، ص32. د. أماني أحمد عبد الله، مرجع سابق، ص104. د. أحمد بن إبراهيم الشيخ، مرجع سابق، ص 425 و426. . د. عبد الحكم محمد عبدالسلام عثمان، مرجع سابق، ص246.

[2] د. حمد الله محمد حمد الله، مرجع سابق، ص57 وبعدها. د. طالب حسن موسى، مرجع سابق، ص75. د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص247.

الطائرة للحادث[1] بينما، يمكن للناقل الجوي، وفق التفسير الواسع، دفع المسؤولية عنه إذا أثبت أنه اتخذ التدابير الضرورية والعناية أثناء عملية النقل حتى لو كان سبب الحادث مجهولاً فالناقل لا يكلف بإثبات سبب الضرر[2].

فلا يتحمل تبعة المسؤولية إذا استطاع إثبات أنه قد قام بالتدابير الضرورية وكان تصرفه بهذا الصدد وسواء قبل بدء الرحلة أم أثناء تحليق الطائرة جواً، وحتى لحظة وقوع الحادث تصرف الناقل الحريص[3].

المقصد الثاني: استحالة اتخاذ الناقل التدابير الضرورية

بمقتضى هذه الحالة (اثانية) يستطيع الناقل دفع المسؤولية عنه وفقاً للفقرة (1) من المادة (20) من اتفاقية وارسو إذا أثبت الناقل أنه وتابعوه استحال عليهم اتخاذ التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر وهذا يعني أن الناقل الجوي لا يعد مسؤولاً عن الحادث الذي الحق الضرر بالمسافر متى استحال عليه اتخاذ التدابير الضرورية لتحاشي وقوع الضرر.

ورغم أن نص المادة 1/20 لم يشر صراحة إلى مظاهر الاستحالة التي، بتحققها، يستحيل على الناقل اتخاذ التدابير الضرورية ويكون له دفع المسؤولية عنه، فأن الفقه يكاد يجمع على إن في مقدمة أنماط الاستحالة التي يكون للناقل التشبث بها لدفع المسؤولية عنه هي القوة القاهرة[4] التي تحول دون اتخاذ الناقل التدابير الضرورية لمنع وقوع الضرر، لأن الاستحالة المقصودة لا تتحقق إلا إذا كان الحادث غير متوقع ومن غير الممكن دفعه.

---

[1] د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص244 وما بعدها

P. Chauveaua, Droit Aerien, Paris, 1951, Librairie Technique No. p334-339.

نقلاً د. يحيى البنا، مرجع سابق، ص211- 212. د. شفيق أنور فضل، مرجع سابق، ص218.

[2] ويرى جانب من الفقه أن إعفاء الناقل من المسؤولية لاتخاذه كافة التدابير الضرورية ولكون سبب وقوع الحادث مجهولاً أمر لا يتفق مع طبيعة مسؤولية الناقل المقررة في الاتفاقيات الدولية لأنها مسؤولية عقدية قائمة على الخطأ المفترض من جانب الناقل ونرى صواب هذا الاتجاه للأسباب نفسها د. عبد الحكم محمد عبد السلام عثمان، مرجع سابق، ص259.

[3] د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص247. د. أحمد بن إبراهيم الشيخ، مرجع سابق، ص425. د. عبد الفضيل محمد أحمد، مرجع سابق، ص316.

[4] د. محمود سمير الشرقاوي، القانون الجوي، مرجع سابق، ص94. د. محمود مختار بريري و د. عمر فؤاد، مرجع سابق، ص160.

ويقصد بالقوة القاهرة، التي تعد سبباً لدفع مسؤولية الناقل تتيح له التخلص من المسؤولية، الحوادث الفجائية الطارئة التي تخرج عن إطار أعمال الناقل الإرادية ولا تدخل بدائرة نشاطه، ولا يمكنه توقع حصولها أو درء أخطارها وما ينتج عنها من أضرار تحيق بالمسافرين.

وتتمثل القوة القاهرة بالعديد من المظاهر يأتي في مقدمتها ما يعرف بمخاطر الجو (الهواء) الناتجة عن فعل الطبيعة ولا يكون للناقل دوراً في حصولها أو كبحها أو تلافيها مثل مواجهة الطائرة أثناء تحليقها فجأة عاصفة ثلجية لم تكن متوقعة رغم تقارير الأنواء الجوية التي كانت تفيد بحسن الأحوال الجوية، أو أصابتها، على نحو فجائي غير متوقع بصاعقة أدت إلى احتراقها وتحطمها[1]، وتطبيقاً لذلك كانت محكمة السين الفرنسية قد حكمت بعدم مسؤولية الناقل عن الحادث نظراً لثبوت تعرض الطائرة لعواصف شديدة مع محاولة قائد الطائرة تفاديها إلا أنه لم يتمكن من ذلك لانقطاع الاتصالات مع المراقبة الأرضية مما أدى إلى سقوطها[2]، أو تعرض الطائرة لاختلالات خطيرة في الضغط الجوي أدى إلى انزلاقها في مطبات هوائية خطيرة أفضى إلى اختلال توازنها، وسقوطها.

ومن الأمثلة الأخرى على القوة القاهرة اقتحام بعض الطيور محركات الطائرة أثناء تحليقها مما يؤدي إلى توقفها عن العمل أو وفاة قائد الطائرة بسكتة قلبية مفاجئة[3].

ويرى بعض من الفقه أن مصطلح القوة القاهرة، يعد سبباً عاماً لتخلص المدين من تنفيذ الالتزام ودفع المسؤولية عنه، وأنه ومصطلح الحادث الفجائي يعبران عن مدلول واحد رغم الاختلاف اللفظي بينهما[4] بينما ذهب بعض آخر إلى التفرقة بين المصطلحين من حيث المصدر والآثار.... حيث يعتبرون القوة القاهرة بوصفها حوادث وظروف طارئة خارجة عن إرادة الناقل ونشاطه ومن غير المتوقع حصولها[5]، بينما يرتبط الحادث المفاجئ بنشاط الناقل ومن ثم فقد لا يكون له التشبث بوقوعه لدفع مسؤوليته عن الأضرار التي سببها[6].

---

[1] د. أحمد بن إبراهيم الشيخ، مرجع سابق، ص447.

[2] القرار مشار إليه لدى د. أحمد إبراهيم الشيخ دون رقم أو تاريخ صدوره، مرجع سابق، ص447.

[3] د. محمود سمير الشرقاوي، مرجع سابق، ص94. د. محمود مختار بريري، مرجع سابق، ص125. د. هاني دويدار، مرجع سابق، ص230. د. عاطف الفقي، مرجع سابق، ص147.

[4] د. محمود عبد الجواد، مرجع سابق، ص246. آماني أحمد عبد الله، مرجع سابق، ص105. د. محمود سمير الشرقاوي، مرجع سابق، ص94. د. محمود مختار بريري و د. عمر فؤاد، مرجع سابق، ص160.

[5] د. سليمان مرقس، المسؤولية المدنية في تقنيات البلاد العربية، مرجع سابق، ص491.

[6] نرى أن الأرجح أن كلا المصطلحين وإن اختلفا في التعبير فأنهما ينتجان ذات الأثر الذي يكون للناقل التمسك به لدفع المسؤولية عنه وبهذا الصدد يلاحظ أن المشرع المصري التجاري (م 214) فرق بين المصطلحين =

وهنالك من يعتبر سقوط الطائرة بسبب **عيب ذاتي** أصاب محركاتها أو أي جزء آخراً منها يؤثر في انسيابية طيرانها يعد بحكم حالات القوة القاهرة، ومن ثم يجوز للناقل التمسك بها لدفع المسؤولية عنه[1] إذا استطاع إثبات عدم إمكانية توقع العيب وفجائية حدوثه، ولم يكن بوسعه معرفة وجوده في الطائرة وبالتالي لم يكن باستطاعته تفاديه[2] وبغض النظر عن اعتبار ذلك من العناصر الداخلية بالطائرة أو العناصر الخارجية عنها مثل العواصف أو الصواعق[3] وغيرها.

بينما هنالك رأي ثاني اتجه، وبحق، للقول بأن سقوط الطائرة بسبب عيب فني في صنعها لا يعد بحكم القوة القاهرة التي يمكن للناقل التذرع بها لدفع المسؤولية عنه، فهذه العيوب تنبع من الطائرة وليس خارجية عنها ولا ينفع الناقل ادعاءه أنها عناصر خارجية لا دور له فيها وأنها لا تدخل ضمن نشاطه وواجباته ولن يجدي دفعه المسؤولية بأنه قد اتخذ التدابير اللازمة لمنع الضرر، لأن الناقل ملزم بإجراء الفحوص الفنية على الطائرة والتأكد من سلامتها وخلوها من أي عيب فني قبل الإقلاع، كما أن المسافر عندما اختار السفر جواً فأنه قد اطمئن مسبقاً أن الطائرة صالحة للاستعمال وخالية من العيوب، والقول بخلاف ذلك يجعله لا يجازف بالسفر فيها[4].

ونرى أرجحية الرأي الثاني بعدم اعتبار العيب الفني بالطائرة بحكم القوة القاهرة، سيما أن العلاقة العقدية تقتصر على الناقل والمسافر ولا علاقة مباشرة للمسافر مع صانعي الطائرة أو بائعها، فالناقل هو الذي يمكنه الرجوع على المنتج أو البائع بدعوى التعويض عن سقوط الطائرة بسبب العيوب الذاتية الخفية أو بغير ذلك.

=وقصر القوة القاهرة على الحادث الخارجية غير المتوقعة بعد أحد أسباب إعفاء الناقل من المسؤولية، أما الحوادث الناتجة عن استخدام الآلات أو الأجهزة المستخدمة من تنفيذ عمليات النقل فلا تعد كذلك مسؤولية الناقل عن الحادث التي وقعت بسببها د. عاطف الفقي، مرجع سابق، ص147. د. محمود مختار بريري، مرجع سابق، ص127.

[1] د. أحمد بن إبراهيم الشيخ، مرجع سابق، ص444. د. عبدالفضيل محمد أحمد، مرجع سابق، ص322. د. ناجي عبد المؤمن، مرجع سابق، ص256.

[2] د. ثروت أنيس الأسيوطي، مرجع سابق، ص489. د. فاروق أحمد زاهر، مرجع سابق، ص240.

[3] محمود مختار بريري، مرجع سابق، ص139.

[4] لمزيد من التفاصيل حول الأضرار الناتجة عن سقوط الطائرات بسبب عيوب تصنيعها يراجع د. يسرية محمد عبد الجليل المسؤولية عن عيوب تصنيع الطائرات، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، 2006، ص 23-24 وبعدها.

كما أن تذرع الناقل بأعتبار سقوط الطائرة بسبب عيب ذاتي فيها يعد بحكم القوة القاهرة ليتاح له دفع المسؤولية عنه سيؤدي إلى تعذر حصول المسافر على حقه بالتعويض عما أصابه من ضرر لعدم تمكن المسافر من العلم والإحاطة بتفاصيل انتاج وبيع وشراء الطائرات[1].

وتطبيقًا لما ورد أعلاه قضي أن الناقل يكون قد أفلح في دفع المسؤولية عنه إذا أثبت أنه كان من المستحيل عليه اتخاذ مثل تلك التدابير، ففي قضية المسافر باربوني ضد الخطوط الجوية الفرنسية Bration V. Air France الذي كان المسافر أصيب حين انزلاقه من سلم (أنبوب) النجاة خلال قيام طاقم الطائرة بإجلاء المسافرين منها حكمت المحكمة بعدم مسؤولية الناقل عن ذلك لثبوت أنه كان من المستحيل عليه اتخاذ تدابير وقائية لتحاشي الإصابة[2].

المقصد الثالث: خطأ المضرور

يعد خطأ المضرور سبباً آخر أتاحت اتفاقية وارسو للناقل[3] التمسك به لدفع المسؤولية عنه حيث نصت المادة (21) من الاتفاقية على (إذا أثبت الناقل أن خطأ الشخص المصاب هو الذي تسبب عنه الضرر أو أسهم في احداثه، جاز للمحكمة وفق لأحكام قانونها الداخلي أن تستبعد مسؤولية الناقل كلياً أو جزئياً أو تخفيفها.

ويلاحظ من صيغة النص أعلاه أنه يتسم ببعض الغموض كونه لم يوضح طبيعة ونوعية الخطأ الذي يرتكبه المسافر المضرور والذي يبرر استبعاد مسؤولية الناقل أو التخفيف منها كما أنه ترك أمر تحديد خطأ المضرور إلى قانون المحكمة التي تنظر النزاع.

---

[1] مما يجدر ذكره أن نص المادة 1/22 من المشروع التمهيدي لإعداد اتفاقية وارسو 1929 كان يتضمن عدم مسؤولية الناقل إذا أثبت أنه وتابعيه قد اتخذوا كافة التدابير المعقولة لتفادي وقوع الحادث وتحقق الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها، ما لم يكن الضرر راجعاً إلى عيب ذاتي في الطائرة، ومن الواضح أن العديد من وفود الدول المشاركة في اعداد الاتفاقية كانوا مع اتجاه اشتراط توفر العنصر الخارجي، لدفع المسؤولية وهذا يعني تحميل الناقل المسؤولية عن سقوط الطائرة بسبب العيب الذاتي فيها الذي لا تنطبق عليه العناصر الخارجية، إلا إن المندوب الفرنسي اقترح حذف عبارة العيب الذاتي تلافياً للمنازعات التعسفية التي تنعكس سلباً على حقوق المسافر، ومع اعتراض بعض الوفود على المقترح الفرنسي فقد حصلت الموافقة على المقترح وثم حذف العبارة، د. محمود عبد الجواد، مرجع سابق، ص2 هامش1.

[2] Paris 12 May 1982 36 RFDA 355

مشار إليه لدى د. فاضل الزهاوي، مرجع سابق، ص312.

[3] د. محمود أحمد الكندري، مرجع سابق، ص133. د. عبدالفضيل محمد أحمد، مرجع سابق، ص298.

ولا شك أن الاتفاقية لم تكن موفقة في إقرار هذه القاعدة لما سيؤدي لعديد من التباين والاختلاف وستفضي بالنتيجة في تشتيت القواعد القانونية الخاصة بالنقل الجوي. فقد يرى قاضي المحكمة المعروضة أمامه الدعوى خلافاً لما يراه قاضي آخر ينظر في دعوى مماثلة ويصدر حكماً مغايراً لما أصدره القاضي الأول[1].

وإزاء وهذا الاختلاف في مواقف التشريعات الوطنية (الداخلية) فقد سعى المشرعون الدوليون العمل على إقرار قواعد وحلول تتسم بطابع موحد وعالمي، لذلك تداركت الاتفاقية هذه المسألة بالنص على مبدأ عام يتضمن إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية أو التخفيف منها عند ارتكاب المسافر المضرور خطأ نتج عنه الحادث وأحالت النظر في ذلك إلى قواعد القانون الوطني الواجب لتطبيق، ووفقاً لقواعد الاسناد والتنازع، وهو قانون المحكمة (القاضي) الذي ينظر الدعوى لحماية حقوق كل من طرفي الدعوى، وتطبيقاً لذلك فإذا تبين أن قواعد قانون القاضي الواجب التطبيق يعتبر خطأ المضرور سبباً لدفع مسؤولية الناقل فأن مسؤوليته لن تتحقق إذا كان خطأ المضرور قد أفضى إلى وقوع الحادث وحصول الضرر[2].

وإذا ثبت أن المسافر قد أسهم بخطأه في حصول الضرر فقد يقدم القاضي على إنقاص مبلغ التعويض الذي يحكم به على الناقل بقدر مساهمته في احداث الضرر[3] وتوزيع المسؤولية بينهما بنسبة مشاركة خطأ كل طرف منهما في حصول الحادث ولحوق الضرر، وإذا تعادلت نسب المساهمة بالخطأ بينهما فيكون توزيع نسبة المسؤولية بالتساوي. وبالتالي يحكم على الناقل بنصف التعويض، أما إذا كان خطأ المضرور قد استغرق خطأ الناقل فأن المحكمة قد تحكم بإعفاء الناقل من المسؤولية[4]. ويراد بالمضرور، في مجال نقل الأشخاص، المسافر نفسه إذا كان مصاباً نتيجة الحادث أو ورثته إذا كان توفي نتيجة ذلك أو من يعيلهم المتوفى.

وينبغي لاستفادة الناقل من خطأ المضرور لدفع المسؤولية عنه كلاً أو جزء، إثباته خطأ المسافر المضرور، الذي ينبغي أن يكون غير متوقعاً وغير ممكن تلافيه بواسطة الناقل أو تابعيه، فلو

---

[1] د. هاني دويدار، مرجع سابق، ص231. د. أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص339.

[2] د. عاطف الفقي، مرجع سابق، ص150 هامش3.

[3] د. آماني أحمد عبد الله، مرجع سابق، ص108. د. عبد الفضيل محمد أحمد، مرجع سابق، ص298-299.

[4] د. محمود سمير الشرقاوي، مرجع سابق، ص95. د. عاطف الفقي، مرجع سابق، ص151. د. هاني دويدار، مرجع سابق، ص332.

اتضح للمحكمة الموضوع إن خطأ المضرور مما يمكن توقعه وتحاشيه فلن يكون بوسع الناقل الاستناد إليه لدفع المسؤولية عنه[1].

ومن الأمثلة على خطأ المضرور، وفقاً لما تقدم، إقدام المسافر الذي يقدم فجأة على فتح باب الطائرة عنوة ويرمي نفسه منه إلى خارج الطائرة بهدف الانتحار[2]، والمسافر الذي يهمل في اطفاء أعقاب السكاير ورميها في غير أماكنها المخصصة مما يؤدي لنشوب حريق في الطائرة، وإقدام المسافر خلسة عن مراقبة الناقل، على الاقتراب من حرم المحركات وهي في حالة تشغيل واصابته بجروح واصابات مختلفة نتيجة وجوده في منطقة جذب الهواء المنبعث من المحركات[3].

وكمثال آخر في هذا السياق كانت المحكمة الأمريكية وفي القضية الخاصة بالمسافرة Chutter V. K.L.M المشار إليه سابقاً التي أقدمت على تجاهل تعليمات السلامة التي أعلنها قائد الطائرة ولم تربط حزام الأمان ونهضت، باتجاه مدخلها لكي تلقي بعبارات الوداع لعائلتها ولم تنتبه إلى أنه تم سحب سلم الصعود عن الطائرة، فسقطت على إثرها وأصيبت ركبتيها، حكمت المحكمة بأن الناقل لا يتحمل المسؤولية عن الضرر الذي حاق بها لأن خطأها كان السبب في حصوله[4].

ولا شك أن الناقل إذا أراد التمسك بهذا الدفع فعليه أن يتحمل عبء إثبات خطأ المضرور الذي أدى للحادث وإثبات أن الخطأ المذكور يعد السبب الوحيد لحصول الضرر ولا يكون بالإمكان توقعه وتلافيه (المادة 21 وارسو) أو، على الأقل، إثبات نسبة خطأ المسافر المضرور ومساهمته في الضرر الذي أصابه[5].

---

[1] تنص المادة (165) مدني بحريني [إذا اثبت الشخص إن الضرر قد نشأ عن سبب أجنبي لا يد له فيه كحادث مفاجئ أو قوة قاهرة أو خطأ من المضرور أو خطأ من الغير، كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر، ما لم يوجد نص بخلاف ذلك] وسبق د. عبد الحكم محمد عبدالسلام عثمان، مرجع سابق، ص278، ويكون المضرور في نقل البضائع المرسل أو المرسل إليه.

[2] د. عبد الحكم محمد عبد السلام عثمان، مرجع سابق، ص279 هامش 1.

[3] د. عاطفة الفقي، مرجع سابق، ص256 و د. عبد الفضيل محمد، مرجع سابق، ص300.

[4] U.S. District Court for the Southern District of New York - 132 F. Supp. 611 (S.D.N.Y. 1955)June 27, 1955, Retrieved From: https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/132/611/1454904/

[5] د. حسن كيره، مرجع سابق، ص38. د. عائشة فضيل، مرجع سابق، ص284. د. أحمد بن إبراهيم الشيخ، مرجع سابق، ص463

Michael K. Littger, Op. cit. p566

ويعلق العلامة المغفور له السنهوري باشا بصدد مسألة خطأ المسافر مطلقاً: أنه في بعض الأحيان يكون خطأ المضرور ناتج عن خطأ الناقل وعلى ذلك لا يكون المسافر مسؤولاً، عما أصابه في ضرر نتيجة وتصرفه برعونة وسقوطه مثلاً، من أحد أبواب السيارة (الطائرة) إذا كان تابع الناقل قد فتح الباب قبل وصول وسائل النزول[1].

وتطبيقاً لما تقدم قضت محكمة استئناف باريس في قضية أحد المسافرين بأنها خلصت من تدقيق حيثيات القضية أن المسافر المتوفى كان قد تعرض لنوبة تنفسية (ربو) قبيل إقلاع الطائرة ورفض النزول من الطائرة رغم التماسات الطاقم المتكررة لأغراض المعالجة وأصر على سفره وهو في وضع صحي خطير، كما رفض طلبات الناقل بتأجيل سفره، ووجدت المحكمة مما حصل من وقائع أن المسافر كان قد ارتكب العديد من الأخطاء أفضت لوفاته وبذلك حكمت بعدم مسؤولية الناقل عن الحادث[2].

كما أصدر القضاء النرويجي في قضية تتلخص وقائعها في أن إحدى طائرات الخطوط الفرنسية اضطرت إلى الهبوط الاضطراري على نحو مفاجئ نتيجة سوء الأحوال الجوية وكثرة المطبات الجوية الخطرة ونتج عن ذلك إصابة إحدى المسافرات برأسها نتيجة ارتطامها في سقف الطائرة لمرتين لعدم التزامها بالتعليمات الخاصة بربط حزام الأمان، وحكمت بعدم مسؤولية الناقل لثبوت اتخاذه كافة التدابير الضرورية وتحذيره المسافرين بأن الطائرة تمر بمنخفضات ومطبات جوية وأن عليهم الالتزام بتعليمات السلامة، وأن الضرر الذي أصاب المسافرة كان نتيجة خطأها[3].

وفي قضية أخرى أصدر القضاء الأمريكي حكماً أقر بموجبه بمبدأ المسؤولية المشتركة بين المسافر المدعو stricker والناقل (شركة الخطوط البريطانية) اعتبر الناقل بموجبه مساهماً بإهماله النسبي مع خطأ المسافر في تضرر الأخير، ففي قضية كانت معروضة على محكمة ولاية نيويورك تتلخص وقائعها بإقدام احد المسافرين على فتح باب الطائرة التي كانت لا تزال رابضة على الأرض فجأة دون التقيد بقواعد الأمان والسلامة لكي يذهب إلى حيث مكان تحميل الأمتعة بهدف البحث عن أدويته الموجودة في داخل حقيبته وتعرض بسبب ذلك إلى حادث أصابه بأضرار، وجدت المحكمة أثناء النظر بالدعوى وتطبيقاً للقانون الأمريكي أن المسافر

---

[1] د .عبدالرزاق السنهوري ، الوسيط مصادر الالتزام، مرجع سابق، ص883، ويستشهد للدلالة على رأيه في الموضوع بحكم الغرفة الأولى المدنية لمحكمة النقض الفرنسية في 1965/1/18 المنشور في داللوز 1969، قسم الأحكام المختصرة، ص81.

[2] C. Appeal Paris 15 Dec 1987 RFDA, 1987, P405

[3] الحكم المشار إليه لدى د. عائشة فضيل، مرجع سابق، ص27، وكان صادراً عام 1974 ومنشور في مجلة الطيران الفرنسية 1974، ص 362.

يكون قد ساهم بفعله بارتكاب الخطأ مما يتوجب تحمله المسؤولية بقدر تلك المساهمة فيه وحكمت على الناقل بنصف التعويض المستحق للمسافر وإسقاط المطالبة بالنصف الثاني لمبلغ التعويض على ضوء نسبة الاشتراك في الخطأ[1].

الفرع الثاني

دفع مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية مونتريال 1966

حققت هذه الاتفاقية طفرة جوهرية مهمة في مسيرة تطور قواعد مسؤولية الناقل، عندها تصدت لتعديل أساس مسؤولية الناقل وجعلها مسؤولية موضوعية (مادية) تبنى على فكرة الخطر (تحمل التبعة) عوضاً عما كان سائداً في اتفاقية وارسو التي كانت تنظر لتأسيس المسؤولية على فكرة الخطأ المفترض[2]. وقد انعكس هذا التعديل الجوهري المهم الذي جاءت به الاتفاقية في المادة 2/1 منه على قواعد دفع المسؤولية حيث لم يعد بإمكان الناقل دفع مسؤولية عن الحادث كما كان مقرراً في المادة 1/20 من اتفاقية وارسو، أي لم يعد بوسعه التخلص من مسؤوليته بمجرد إثباته أنه وتابعيه قد اتخذوا التدابير اللازمة لدرء الضرر أو كان من المستحيل عليهم فعل ذلك، وإزاء هذا التغيير المهم الذي استحدثته الاتفاقية لم يعد بوسع الناقل الفكاك من مسؤوليته (الموضوعية) إلا بإثبات أن الضرر الذي أصاب المسافر يرجع إلى خطأ المسافر المضرور نفسه[3].

الفرع الثالث

دفع مسؤولية الناقل الجوي في بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971

يعد بروتوكول جواتيمالا الصادر في 1971/3/8 أحد أبرز مظاهر التطور الذي لامس عديد من القواعد وأحكام مسؤولية الناقل، فقد أحدث تغييراً جوهرياً في طرق دفع المسؤولية، حيث تبنى في المادة (4) القواعد التي أرستها اتفاقية مونتريال 1966 بصدد اعتبار مسؤولية الناقل بكونها مسؤولية موضوعية مبنية على فكرة تحمل التبعة (الخطر) بدلاً من الخطأ المفترض، وفي الوقت نفسه أقر دفعاً آخراً يمكن للناقل التمسك به لدفع المسؤولية عنه وهو تمكنه من إثبات أن وفاة

---

[1] Stricker V. British Airways, Tribunal du district, New York 2 Mai 1986.

[2] وكان ذلك استجابة لضغط الوفود الأمريكية المفاوضة وكما أوضحنا سابقاً. د. محمود مختار بريري، مرجع سابق، ص163.

[3] د. آماني أحمد عبدالله، مرجع سابق، ص77 وص109. د. عاطف الفقي، مرجع سابق، ص153. د. أبو زيد رضوان، تطور وطبيعة مسؤولية الناقل، مرجع سابق، ص6.

الراكب أو إصابته الجسمانية قد حدثت، فقط، نتيجة سوء الحالة الصحية للراكب، فقد نصت المادة (4) من البروتوكول على أنه: تحذف المادة(17) من اتفاقية وارسو ويستبدل بها ما يلي: النص الآتي ((1- يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة الراكب أو إصابته بدنياً لمجرد أن تكون الواقعة التي سببت الوفاة قد حدثت على متن الطائرة أو أثناء عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم، ومع ذلك لا يكون الناقل مسؤولاً إذا كانت الوفاة أو الإصابة البدنية قد حدثت فقط نتيجة لحالة الراكب الصحية)).

ويستفاد من هذا النص أن على الناقل إذا أراد التعويل على الحالة الصحية للمسافر لدفع المسؤولية عنه فعليه إثبات أن وفاة المسافر أو إصابته قد حدثت أثناء وجوده في الطائرة أو أثناء عمليات الصعود والنزول وأنها حدثت نتيجة لسوء حالة المسافر الصحية فقط[1].

أما إذا تبين تظافر حالة المسافر الصحية مع خطأ الناقل أي اشتراكهما في أحداث الضرر فلا يمكن للناقل دفع المسؤولية عنه كلاً أو جزءًا وسيعد مسؤولاً عن الحادث حتى لو تمكن من إثبات أن سوء حالة المسافر قد ساهمت مع خطأ في احداث الضرر[2].

ونرى أن هذا التطور الجديد يضيق على الناقل تمسكه في طرق دفعه المسؤولية ويتفق مع تبني واضعوا الاتفاقية المسؤولية المفترضة للناقل المبنية على فكرة الخطر[3].

وتطبيقاً لذلك قضت محكمة ليون الابتدائية في قضية المسافر Zenboy بعدم مسؤولية الناقل (شركة الطيران الفرنسية) عن وفاة المسافر المذكور لثبوت سوء الحالة الصحية الطارئة للمسافر جراء النوبة التي هاجمته وكانت السبب الوحيد في حصول الضرر الذي أصابه، وقد دفع الناقل بأن الحادث لم يكن نتيجة حادث جوي، وأنه قد قام ببذل التدابير الضرورية[4] لتلافي آثار النوبة بما فيها الاستعانة بطبيب كان ضمن المسافرين على متن الطائرة نفسها واضطرار الطائرة

---

[1] د. أبو زيد رضوان، تطور وطبيعة مسؤولية الناقل، مرجع سابق، ص7. د. عبد الحكم عبد السلام عثمان مرجع سابق، ص288. د. محمود عبد الجواد، مرجع سابق، ص263.

[2] د. عاطف الفقي، مرجع سابق، ص154. د. عيسى غسان ربضي، مرجع سابق، ص116.

[3] د. فاروق أحمد زاهر، مرجع سابق، ص434. د. محمود مختار بريري، مرجع سابق، ص130، ويلاحظ أن هذه الحالة تسري في مجال نقل الأشخاص وأمتعتهم فقط أما مسؤولية الناقل عن نقل البضائع فظلت مبنية على فكرة الخطأ المفترض.

[4] Trib Jnst Lyon 13, janv 1994 REDA 1994, p463

للهبوط في مطار قريب وأمنوا لهم طاقم إسعاف أرضي قبل أن يعاجله الموت بسب خاص به (الأزمة القلبية)[1].

المطلب الثاني

طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي وفق اتفاقية مونتريال 1999

مثلت اتفاقية مونتريال 1999 قمة التطور في تأسيس مسؤولية الناقل على فكرة المسؤولية الموضوعية المفترضة (بحكم القانون) المبنية على فكرة الخطر (تحمل التبعة) بعيداً عن فكرة الخطأ بأنواعه، وقد انعكس التطور في أساس مسؤولية الناقل الجوي على تطور طرق دفع المسؤولية عنه، فقد أقر واضعوا الاتفاقية مزيداً من الحماية القانونية لضمان استحقاق المسافر التعويض المناسب عن الاضرار التي لحقته جراء النقل وضيقت الاتفاقية بالمقابل على الناقل طرق دفع المسؤوليته عنه والتحلل منها تجاه المسافر.

وقد جسدت الاتفاقية هذه المظاهر في نظام ثنائية المسؤولية التي اعتمدت نظام المسارين (المستويين) Tow Tier system المار ذكرها والتي نصت عليها في المادة (21) منها عند إحتساب التعويض للمسافر المضرور جراء الحادث[2].

وكنا أوضحنا عند الكلام عن تعويض المسافر على وفق حدود سريان هذين المسارين المشار إليهما في المادة (21) منها أن مسؤولية الناقل تعد وفق المسار الأول مسؤولية موضوعية مفترضة بقوة القانون مبنية على فكرة الخطر (تحمل التبعة) وإن معيار تطبيق المسار المذكور هو معيار قيمي، فإذا كانت قيمة التعويض المستحق للمسافر على الناقل لا تزيد عن 113100 وحدة حقوق سحب خاصة والتي أصبحت 128820 وحدة في ديسمبر سنة 2019 فإن سبل دفع الناقل المسؤولية عنه ستنحصر في نطاق ضيق جداً لا يتعدى إثبات أن الضرر قد وقع بسبب خطأ المسافر، أي أن المسافر هو الذي سبب حدوثه كلاً أو جزءًا.

وأما في المسار الثاني التي تزيد بموجبه المطالبة بمبلغ التعويض عن 128820 وحدة حقوق سحب خاصة فأن المسؤولية ستعد مسؤولية شخصية مبنية على فكرة الخطأ المفترض سواء أكان

---

[1] د. عائشة فضيل، مرجع سابق، ص293. د.عبد الفضيل محمد أحمد، مرجع سابق، ص303. د. شفيق أنور فضل، مرجع سابق، ص283.

[2] محمود الكندري، مرجع سابق، ص143 وبعدها.

افتراضاً بسيطاً قابلاً لإثبات العكس، أو حتى غير قابل[1] لإثبات العكس، وسيتسع المجال للناقل بدفع المسؤولية عنه وسيكون بوسعه الاستناد لأسباب إضافية للتحلل من مسؤوليته، وهذا ما يدفعنا لاستعراض السبل المتنوعة لدفع مسؤولية الناقل وما يتعلق بها في كل من المسارين أعلاه ووفق القواعد التي تأسست عليها الاتفاقية[2].

---

[1] Michael Milde, Op. cit. p 855.

[2] من الجدير ذكره أن العديد من الوفود المشاركة في إعداد الاتفاقية وبالأخص وفود 53 دولة أفريقية وتحاشياً لتحمل المزيد من أقساط التأمين المرتفعة التي لا مقدرة لشركات الدول النامية على تحملها قد تقدمت إلى المؤتمر بمقترحات بموجب الوثيقة رقم (21) لجعل مسؤولية الناقل تحدد بثلاثة مسارات يتمثل المسار الأول منها بمطالبة المسافر التعويض عن الأضرار التي تحيق به بما لا يزيد عن 100000 وحدة حقوق سحب خاصة وتعد، مسؤولية الناقل مسؤولية موضوعية مفترضة بقوة القانون مبنية على فكرة الخطر، أما في المسار الثاني ويكون مسؤولاً بمقتضاه عن مطالبة التعويض يتراوح مقدارها بين الناقل بما يزيد عن 10000 وحدة حقوق سحب خاصة وحتى 50000 وحدة حقوق سحب خاصة وتعد مسؤوليته مسؤولية شخصية مبنية على الخطأ المفترض والتي يستطيع الناقل دفعها عنه تحقق الأسباب المقررة لذلك. وأما المسار الثالث، الذي كان محلاً لاقتراح الوفود الأفريقية أعلاه– فأن الناقل يعد مسؤولاً عن طلب التعويض الذي تزيد مقداره عن 500/000 وحدة حقوق سحب وبدون تحديد حد أعلى لحدود مسؤولية الناقل مبنية على فكرة الخطأ الواجب أي على المسافر إثبات أن خطأ الناقل كان السبب في وقوع الضرر، كما قدمت الهيئة العربية للطيران المدني توصية بناء على اجتماع وزراء النقل العرب رقم 191 في دورته 14 في 99/11/12 تضمنت تحديد مسؤولية الناقل على وفق ثلاث مسارات (مستويات) بحيث تكون مسؤولية الناقل في المسار الأول متضمنة طلبات التعويض التي لا تزيد عن 100000 وحدة حقوق سحب خاصة، وتعد مسؤولية موضوعية مبنية على فكرة الخطر بعيداً عن الخطأ. وأما في المسار الثاني فأن الناقل يعد مسؤولاً عن طلبات التعويض التي تزيد مقدارها عن 100000 وحدة إلى 250000/ وتبنى مسؤوليته، عنها، على نظرية الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس وأما في المسار الثالث فأن الناقل يكون مسؤولاً عن طلبات التعويض التي تزيد عن 250000 دينار دون التقيد بحد أعلى، وتم مناقشة المقترحات أعلاه مناقشة مستفيضة تخللها اختلافات عميقة بين الدول النامية (مقدمة الاقتراحات) والدول المتقدمة الموقعة على الاتفاقية وعلى أثر ذلك أعد رئيس المؤتمر صيغة لوثيقة بين الصيغ المقدمة سابقاً والمقترحات المقدمة أعلاه وثم الاتفاق على إصدار المادة (21) من الاتفاقية على النحو الذي اشرنا إليه بأن تدور مسؤولية الناقل ضمن إطار المسارين المذكورين وتأسيس مسؤولية الناقل في المسار الأول التي لا تتجاوز المطالبة فيه بما بعادل 100000 وحدة ويكون مسؤولية موضوعية، وأما مسؤولية الناقل عن الأضرار التي يتجاوز التعويض عنها 100000 وحدة فتعد مسؤولية شخصية، أوضحنا سابقاً أن الحد الأقصى لتعويض المسافر عن مسؤولية الناقل عن الحادث قد تم تعديله ليصبح 110000 وحدة حقوق سحب خاصة وذلك بموجب التعديل الذي أقرته منظمة الايكاو وفق المادة 24 مونتريال ودخلت حيز التطبيق في 2009/12/30 والذي تم إبلاغه في سنة 2019 إلى 128820 وحدة للإطلاع على تفاصيل أخرى يراجع د. أحمد إبراهيم الشيخ، مرجع سابق، ص477 وبعدها و د. محمود الكندري، مرجع سابق، ص146– 148.

كما علينا الاشارة الى ان الاتفاقية ميزت بين سبل دفع مسؤولية الناقل عن الأضرار عن وفاة أو إصابة المسافر وعن الأضرار التي تلحق أمتعة المسافر وكذلك الأضرار المتآتية عن تأخير نقل المسافر أو أمتعته.

وبهدف تسليط الضوء على ما أوردته الاتفاقية بصدد الموضوع أعلاه فسنتناول ذلك في ثلاثة فروع، نخصص الفرع الأول لسبل دفع مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تلحق المسافرين ونعرض في الفرع الثاني سبل دفع المسؤولية بصدد نقل الأمتعة وسنخصص الفرع الثالث لبيان سبل دفع مسؤولية الناقل عن التأخير في النقل.

الفرع الأول

سبل دفع مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب المسافر بشخصه

يحق للمسافر، المصاب أو ورثته، مطالبة الناقل بتعويض عن الأضرار التي أصابته، استناداً لأحكام المسؤولية الموضوعية، وتكون مسؤولية الناقل في هذه الحالة مسؤولية مطلقة بحيث لا يمكنه دفعها عنه والتخلص من آثارها أو التقليل منها إلا بحدود ضيقة واستناداً لقواعد وأحكام المادتين 20 و21 من الاتفاقية [1].

وبالرجوع إلى المادة 21 من الاتفاقية فسنجد أنها[2] اعتمدت معياراً قيميًا للتفرقة بين الأضرار التي حاقت بالمسافر على ضوء الضرر وقد أدى هذا الأمر التي تباين الأساس الذي تبنى عليه مسؤولية الناقل ومن ثم إلى اختلاف سبل دفع الناقل المسؤولية عنه بالنسبة لكل نوع منهما وكما يلي[3]:

---

[1] أوضحنا سابقاً أن الحد الأقصى، للتعويض المسافر عن مسؤولية الناقل عن الحادث قد تم تعديله ليصبح 113000 وحدة حقوق السحب الخاصة وذلك بموجب التعديل الذي أقرته منظمة الأيكاو ووفق المادة 24 مونتريال ودخلت حيز التطبيق في 2009/12/3 وتم إجراء تعديل ثاني عليها في 2019/12/18 لتصبح بموجبه 128820 وحدة حقوق سحب خاصة.

[2] د. محمود أحمد الكندري، مرجع سابق، ص143-144. دهانه محمد، دفع المسؤولية الجوية للناقل، رسالة دكتوراه، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، كلية الحقوق والعلوم السياسية، الجزائر، 2011/2010، ص121.

[3] د. محمد محبوبي والطاكي روشام، الاعفاءات القانونية والاتفاقية لمسؤولية الناقل الجوي، الموقع الالكتروني لوزراة العدل المغربية، 2006، ص11-12.

Samira Benboubker, Op. cit. pp352-353.

النوع (المسار) الأول: الأضرار التي تنشأ عن وفاة الراكب ولا تزيد قيمتها عن 128820 وحدة حقوق سحب خاصة: تعد مسؤولية الناقل في هذا الفرض مسؤولية موضوعية مطلقة تبنى على وفق فكرة الخطر، وما دام مقدار التعويض المطالب به ضمن هذا الحد فلا يجوز للناقل أن يدفع المسؤولية عنه أو يحد منها استناداً للفقرة (1) من المادة (21) من الاتفاقية، لكن الصيغة الواردة في المادة 1/21 أعلاه لا تعني حرمان الناقل مطلقاً من أي وسيلة لدفع المسؤولية عنه، فقد أجازت المادة (20) من الاتفاقية له دفع المسؤولية عنه بنصها ((إذا أثبت الناقل أن الضرر قد نجم عن أو أسهم في حدوثه إهمال أو خطأ أو امتناع الشخص المطالب بالتعويض، أو الشخص الذي يستمد منه حقوقه، يعفى الناقل كلياً أو جزئياً من مسؤوليته تجاه المطالب، بقدر ما يكون هذا العمل، أو الخطأ أو الامتناع قد سبب الضرر أو أسهم في حدوثه، وإذا تقدم بطلب التعويض عن وفاة الراكب أو إصابته شخصاً آخر غير الراكب (كالورثة أو ممن يجيز القانون لهم رفع الدعوى مثل الذي كان يعيلهم، فيكون للناقل أن يطلب اعفاءه كلياً أو جزئياً من مسؤولية بقدر ما يثبت أن حدوث الضرر أو لاإسهام في حدوثه قد حصل نتيجة إهمال أو خلل أو امتناع هذا الراكب، وتنكبق هذه المادة على جميع أحكام المسؤولية في هذه الاتفاقية بما في ذلك الفقرة (1) من المادة 21))[1].

واستناداً للنص المذكور نجد أن الاتفاقية قد حصرت سبل دفع المسؤولية عن الناقل في حدود ضيقة إذ يكون للناقل نفي مسؤوليته عن الحادث كلاً أو جزءًا عند تمكنه من إثبات أن الضرر الذي أصاب المسافر قد نتج عن إهمال أو خطأ أو امتناع المسافر المضرور أو كان المسافر قد ساهم بأحداثه أو بسبب فعل أو إهمال الشخص الذي يستمد حق المطالبة بالتعويض منه كالورثة أو من يجيز له القانون المطالبة بذلك[2].

فإذا كان الضرر قد نتج كلياً بسبب فعل المضرور فعندئذ يكون بوسع الناقل أن يدفع المسؤولية عنه بشكل كامل ويطلب إعفائه عما يترتب عليها من تعويض، وإما إذا تبين مشاركة المضرور

---

[1] نرى أنه كان الأحرى بالمشرع اختصار هذا النص المسهب ذو الصياغة المرتبكة وجعله فقرة (3) من المادة (21)، نظراً لارتباطه به ولأن المشرع وبصيغة مرتبكة قد أشار للمادة (21) في آخر النص (20) بينما كان حرياً به إلحاق حكم المادة (20) بآخر المادة (21) من الاتفاقية كونها القاعدة العامة التي تقرر مسؤولية الناقل وحدود التعويض والمادة (20) جاءت لتقيد صفة الإطلاق التي جاء بها نص المادة (21) لذلك كان ينبغي النص عليها كفقرة ملحقة في المادة (21) أو على الأقل مادة مستقلة بعد المادة (21) وليس قبلها.

[2] د. فاضل الزهاوي، مرجع سابق، ص306.

في حصول الضرر فللناقل، عندئذ، دفع المسؤولية عنه بقدر مساهمة المضرور في الحادث، إذ تتحد مسؤولية كل من الناقل والمضرور والإعفاء منها على قدر المساهمة في حصولها[1].

ومما لا شك فيه أن ما ورد في المسار أعلاه يصب في مصلحة المضرور الذي يتوفر لديه مزيد من الحماية القانونية ويحقق له مجالاً واسعاً في التمسك بمسؤولية الناقل ومطالبته بالتعويض دون عناء يذكر ويضيق، في الوقت نفسه، على الناقل سبل دفع المسؤولية عنه.

النوع (المسار) الثاني:

تعد مسؤولية الناقل وفق هذا المسار الذي أشارت إليه الفقرة الثانية من المادة 21 من الاتفاقية مسؤولية شخصية تتحقق عند تجاوز قيمة الأضرار التي حاقت بالمسافر المضرور ما يعادل 128820 وحدة حقوق سحب خاصة وتبنى مسؤولية الناقل، وفقاً لذلك على فكرة الخطأ المفترض من جانبه، وفي هذه الحالة يكون للناقل أن يدرأ المسؤولية عنه عند تمكنه من إثبات احد الأسباب التي أشارت لها المادة 2/21 وهي:

السبب الأول انتفاء خطأ الناقل: إذ أثبت الناقل أن الضرر الذي حاق بالمضرور لم ينشأ عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع الصادر من جانبه أو عن جانب أحد تابعيه أو وكلائه[2]، ويتمكن الناقل من إثبات انتفاء أهماله أو تابعيه، أي أن الضرر لم يقع نتيجة إهماله، وفق معيار موضوعي يتمثل بالناقل الحريص، الذي يفترض تواجده في نفس ظروف الناقل بمحله عند وقوع الحادث[3] فإذا كانت إجابة هذا الناقل الحريص بأنه كان سيقوم بالإجراءات التي اتخذها الناقل الذي نُسب إليه وقوع الضرر فقد انتفت المسؤولية عن الناقل والعكس بالعكس.

السبب الثاني ثبوت خطأ الغير: إذا أفلح الناقل بإثبات أن الضرر قد نشأ فقط عن خطأ أو إهمال أو الامتناع الصادر من جانب الغير، بشرط أن يكون ذلك هو السبب الوحيد الذي أحدث الضرر، وهذا ما نصت عليه المادة 2/21/ب عن الاتفاقية.

والغير هو ذلك الشخص الذي لم يكن طرفاً في عقد النقل ولم يكن ممن يسأل عنهم الناقل الذين يعملون بأمرته، وبناء على ذلك لا يعد من الغير أتباع الناقل ممن يقدمون الخدمات الأرضية المساندة في النزول والصعود وغيرها أو من يتولوا قيادة الطائرة أو المضيفين.... الخ فأولئك

---

[1] د. شفيق أنور فضل، مرجع سابق، ص287. د. محمود عبد الجواد، مرجع سابق، ص270. د. عبد الفضيل محمد أحمد، مرجع سابق، ص296.

[2] المادة 2/21/أ من الاتفاقية.

[3] د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص339. د. فاضل الزهاوي، مرجع سابق، ص307.

وأمثالهم لا ينطبق عليه مصطلح الغير ما داموا يرتبطون مع الناقل بعلاقة قانونية ويعملون بإشرافه وأمرته، ولكن من الممكن أن ينضوي ضمن مفهوم الغير، بالنسبة للناقل، أولئك العاملين الذين يعملون في الخدمات الأرضية كأعمال الأرصاد الجوية أو الذين يساعدون الطائرة في دخول المسار الصحيح عند الهبوط وموظفي المطار والجمارك والأمن.....[1]

ويشترط لإعفاء الناقل من المسؤولية، في هذه الحالة، أن يكون خطأ الغير هو السبب الوحيد في أحداث الضرر وأن يكون معروفاً، لأن مجهولية شخص الغير قد تتيح للناقل التنصل عن مسؤوليته بسبب هذا الزعم في الوقت الذي قد يكون الغير من تابعي الناقل الذي يتحمل المسؤولية عن اعماله ويخفي الناقل ذلك بهدف التنصل عن مسؤوليته[2].

أما إذا ثبت أن خطأ الغير قد ساهم مع خطأ الناقل واشتركا في حصول الضرر بغض النظر عن درجة المشاركة في ذلك ففي هذه الحالة لن يكون بمقدور الناقل التنصل عن مسؤوليته من الحادث ودفعها عنه، وبالتالي يتحمل لوحده كامل المسؤولية ويكون مسؤولاً تجاه المسافر المضرور عن التعويض بأكمله مهما بلغت درجة المشاركة[3].

ومن الملاحظ أن اتفاقية مونتريال لم تأخذ بما كانت قد قررته بصدد الإعفاء الجزئي من المسؤولية عند تحقق اشتراك الناقل الجوي والمسافر المضرور في الخطأ الذي أدى لحصول الضرر، وتحمل كل منهما المسؤولية بنسبة مساهمته في الخطأ المسبب للضرر، ولكن بشرط انفراد خطأ الغير في تسبب أحداث كامل الضرر.

ويمكننا القول أنه ليس من مبادىء العدالة والقواعد العامة في القانون أن يتذرع الناقل بخطأ الغير للتنصل من مسؤوليته عن الضرر الذي حاق بالمسافر، فطالما كان قد التزم بعقد النقل بضمان سلامة المسافر فأنه يكون مسؤولاً عن ذلك طيلة فترة تنفيذ العقد، ما دامت الأضرار قد أصابت المسافر أثناء سفره وبغض النظر عن مصدر الضرر سواء أكان داخلياً أو خارجياً وطالما لم يكن بسبب فعله الشخصي، وما دام كان المسافر خاضعاً أثناء سفره لرعاية وأمرة الناقل، وما دام الأخير يشرف كذلك على واسطة النقل (الطائرة). ونرى أن القول بخلاف ذلك وبأن على المسافر المضرور البحث عن الغير الذي سبب الضرر لمطالبته بالتعويض يكاد

---

[1] د. ثروت أنيس الأسيوطي، مرجع سابق، ص449. د. أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص346.

[2] د. صفوت ناجي بهنساوي، مرجع سابق، ص154 وبعدها. محمود محمد أبوشاور، حالات إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية حسب اتفاقية مونتريال، الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع، عمان، 2017، ص108 وبعدها.

[3] د. آماني أحمد موسى، مرجع سابق، ص114.

يكون أمراً شبه مستحيل لعدم معرفته به وإن ذلك قد يساعد الناقل عن التنصل والتهرب من مسؤوليته ولذلك نرى قيام مسؤولية الناقل تجاه المسافر في مثل هذه الحال، على أن يكون له حق الرجوع على الغير الذي سبب الضرر بالمسافر[1].

ويستلزم لاعتبار خطأ الغير سبباً لدفع مسؤولية الناقل أن يكون مسبب الحادث (المضرور) شخصاً يتمتع بالأهلية القانونية اللازمة، فعديم الأهلية كالصغير أو من بحكمه لا يتمتع بالإدراك المطلوب لإمكانية نسبة الخطأ والإهمال له ولذلك لا يكون للناقل التذرع بنفي المسؤولية عنه بزعم أن الضرر ينتج عن فعل ذلك الشخص عديم الأهلية أو حتى ناقصها[2].

السبب الثالث: نشوء الضرر بسبب خطأ أو اهمال أو امتناع الشخص المطالب بالتعويض سواء أكان المسافر أو غيره ممن استمد منه حق إقامة دعوى التعويض.

يشكل هذا السبب الذي نصت عليه المادة (20) من الاتفاقية قاسماً مشتركاً لدفع مسؤولية الناقل في كلا المسارين (الأول والثاني)، فإذا أثبت الناقل أن الضرر الذي حاق بالمسافر كان بسبب خطأه وإهماله[3] فسيكون ذلك مبرراً لدفع المسؤولية عنه وفكاكه منها وسواء أكانت مسؤوليته مسؤولية موضوعية مبنية على تحمل التبعة، كما في المسار الأول، أو كانت مسؤولية شخصية مؤسسة على خطأ الناقل المفترض.

وتطبيقاً لذلك كانت محكمة ولاية نيويورك الجنوبية قد قضت، سبق الإشارة إليها، في قضية أقامتها المسافرة Chutter V. K.L.M بطلب التعويض عن الاضرار التي حاقت بها نتيجة سقوطها من باب الطائرة على الأرض، برد الدعوى لثبوت أن المسافرة المذكورة تجاهلت تعليمات قائد الطائرة ولم تقم بربط حزام الأمان ونهضت من مقعدها باتجاه باب الطائرة لتلقي على عائلتها تحية الوداع ولم نتنبه إلى انفصال سلم الصعود عن باب الطائرة مما أدى إلى سقوطها وإصابتها بجروح متعددة واعتبرت المحكمة في حكمها أن المسافرة، على ما تقدم بيانه، كانت السبب في وقوع الحادث وأن الناقل كان محقاً بدفع المسؤولية عنه استناداً لذلك[4].

---

[1] بهذا الرأي، د. محمود عبد الجواد، مرجع سابق، ص278.

[2] د. أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص170-171. د. فاضل الزهاوي، مرجع سابق، ص138.

[3] د. عاطف الفقي، مرجع سابق، ص163. د. محمود عبد الجواد، مرجع سابق، ص273 وبعدها.

[4] U.S. District Court for the Southern District of New York - 132 F. Supp. 611 (S.D.N.Y.1955)June27,1955,RetrievedFrom: https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/132/611/1454904/

ويرى البعض بأن ذلك يؤدي إلى تداخل وتباين بل تعارضاً في طرق دفع المسؤولية سيما في المسار الثاني (المادة 2/21) وقد يفضي ذلك إلى نتائج غير مقبولة، فلو افترضنا، مثلاً، تعرض مسافرين على متن نفس الطائرة لإصابات بدنية ألمت بهما نتيجة حادث جوي معين وحصر أحدهما دعواه بالمطالبة بالتعويض بأقل من 113100 وحدة حقوق سحب خاصة،أصبحت حاليًا (128820)وحدة، بينما طالب المسافر الثاني بتعويض يزيد عن 128820 وحدة حقوق سحب خاصة، فأن المسافر الأول سيحصل على مبلغ التعويض الذي طلبه كاملاً، ما دام لم يرتكب ضرراً أو ساهم في وقوع ضرر دون تحميله عبء إثبات الحادث، ولن يكون بمقدور الناقل دفع المسؤولية لأن مسؤوليته موضوعية ومبنية على فكرة الخطر وليس الخطأ المفترض، أما المسافر الثاني الذي تجاوز طلبه الحد الأقصى للتعويض (128820) وحدة، فقد يخفق في الحصول على التعويض، إذا نجح الناقل في دفع المسؤولية عنه بإثبات أن الحادث لم ينتج عن إهماله وخطأه لأن مسؤولية الناقل في هذه الحالة ستكون مسؤولية شخصية مبنية على فكرة الخطأ المفترض[1].

ولذلك يكون صائباً القول أن المسافر الذي يبني مطالبته بالتعويض على وفق المسار الثاني ويطالب بأكثر من 128820 وحدة لا يحرم من مطالبته واستحقاقه بكامل التعويض، لأن بمقدوره المطالبة بحدود مبلغ المسار الأول 128820 وحدة على وفق المسؤولية الموضوعية ويؤسس مطالبته على ما زاد ذلك وفق المسار الثاني وباعتبار الناقل مسؤولاً على وفق خطأه المفترض.

ويلاحظ أن المشرع البحريني قد تبنى في المادة 1/114 المعطوفة على المادة 112 منه من قانون الطيران المدني ذات الأسباب التي يكون للناقل التمسك بها لدفع المسؤولية المقررة اتفاقية مونتريال 1999 عنه، فقد نصت العبارة الأخيرة من المادة المذكورة على "لا يلتزم مستغل الطائرة (أي الناقل) بالتعويض إذا أثبت أن الضرر ناجم عن خطأ أو إهمال أو امتناع ارتكبه المتضرر أو أي من تابعيه أو وكلائه)).

كما أقر المشرع البحريني في المادة 2/114 من قانون الطيران المدني مسألة المساهمة في إحداث الضرر فإذا تبين أن المسافر المتضرر أو تابعيه أو وكلائه قد ساهموا بوقوع الضرر

[1] د. فاضل الزهاوي، مرجع سابق، ص307. د. أحمد بن إبراهيم الشيخ، مرجع سابق، ص408 وبعدها.

فينخفض التعويض عن كاهل الناقل بنسبة مساهمة كل طرفه في إحداثه ولا شك أن في ذلك ميل لصالح الناقل على حساب المسافر المضرور[1].

الفرع الثاني

سبل دفع مسؤولية الناقل الجوي عن نقل أمتعة المسافر

فرقت اتفاقية مونتريال 1999 بين نوعين من الأمتعة، هما الأمتعة المسجلة والأمتعة غير المسجلة، وهي تلك الأمتعة التي تكون بمعية الراكب محتفظاً بحيازتها وتحت حراسته ولا يسلمها إلى للناقل الجوي أثناء الرحلة[2]. أما الأمتعة المسجلة فهي الأمتعة التي يستلمها الناقل من المسافر ويسجلها في وثيقة النقل لكي تبقى في حراسته طيلة الرحلة أي طيلة فترة الطيران.

وقد اعتمدت الاتفاقية المذكورة أساساً مستقلاً لمسؤولية الناقل عنها وقد انعكس التباين بينهما في أساس المسؤولية على سبل دفعها فقد أجازت الاتفاقية للناقل دفع المسؤولية عنه بطرق متباينة، لذلك سنعرض لسبل دفع الناقل المسؤولية عنهما إزاء كليتهما وسنخصص مقصداً خاصاً لكل حالة.

المقصد الأول: دفع مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب الأمتعة المسجلة

اعتبرت الاتفاقية في المادة (2/17) التي جاء فيها (يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي يلحق البضاعة سواء في حالة تلفها أو فقدانها أو تعيبها بشرط أن يكون الحادث الذي سبب التلف أو الضياع أو التعييب قد وقع فقط على متن الطائرة أو أثناء الفترة التي تكون فيها الأمتعة في

---

[1] د. عاطف الفقي، مرجع سابق، ص163، فالناقل لا يكون مسؤولاً عن تعويض الشخص (الإرهابي) (المسافر) الذي كان يحمل قنبلة يدوية في يده وهو على متن الطائرة وأدى انفجارها إلى موته.

[2] وقد يلجأ طاقم الطائرة لأخذ أمتعة المسافر غير المسجلة التي تكون معه في الطائرة ليحتفظوا بها في مقصورة الطائرة كعربات الأطفال أو بعض أقفاص الطيور، وفي هذه الحالة تتحول إلى أمتعة مسجلة وينبغي تسليم الناقل بطاقة أمتعة بها.

حراسة الناقل، عندما، مثلاً، تكون قد استلمت منه لغرض الشحن واصبحت في حيازة وحراسة الناقل..... الخ)).

ويستفاد من هذا النص أن الاتفاقية قد عدت مسؤولية الناقل، عنها، مسؤولية موضوعية تبنى على الخطر (تحمل التبعة) أي انه لا يكون بمقدور الناقل التحلل من مسؤوليته عنها إلا بتحقق حالات معينة[1]، أشارت إليها الاتفاقية وهي الآتي:

1- **ثبوت وجود خلل كامن** في الأمتعة أو نوعيتها أو عن عيب ذاتي فيها: ففي هذه الحالة إذا استطاع الناقل إثبات أن الضرر الذي أصاب الأمتعة كان بسبب عيب ذاتي فيها كأن يكون عيباً مصنعياً أو فنياً أي الذي لا يمكن نسبته إلى الناقل فيكون له عندئذ دفع المسؤولية عنه والفكاك عنها.
2- **حدوث الضرر بالأمتعة بسبب إهمال** أو خطأ أو امتناع الشخص الذي يطالب بالتعويض أو الشخص الذي يستمد منه حقوقه (المادة 20) من الاتفاقية: يستطيع الناقل في هذه الحالة دفع المسؤولية عنه إذا أثبت أن الضرر الذي أصاب الأمتعة كان نتيجة فعل الغير سواء أكان المسافر أو من الشخص الذي يستمد منه حقوقه، فإذا تبين أن سبب التلف أو العيب كان مرده المسافر نفسه وكان هو السبب الوحيد لذلك ولم يكن الناقل مساهماً في وقوعه[2].

المقصد الثاني: دفع مسؤولية الناقل عن نقل الأمتعة غير المسجلة

نصت المادة (2/17) من اتفاقية مونتريال على ((في حالة الأمتعة الغير مسجلة بما في ذلك الأمتعة الشخصية لا يكون الناقل مسؤولاً إلا إذا كان الضرر ناتجاً عن خطئه أو خطأ تابعيه أو وكلائه)).

[1] د. عاطف الفقي، مرجع سابق، ص172.

[2] Malcolm, Op. cit, pp133-134.

ويشمل مضمون النص الأمتعة التي لا تسجل في وثيقة النقل ولا يصدر فيها بطاقة أمتعة والتي يصطحبها المسافر معه إلى داخل الطائرة، مثل الحاسوب وحقائب اليد والهدايا البسيطة وعربات الأطفال..... وغيرها،

ففي هذه الحالة يكون الناقل مسؤولاً عن الأضرار التي تلحقها وتكون مسؤوليته عنها، مسؤولية شخصية تبنى على الخطأ الواجب الإثبات، وهذا يعني عدم افتراض الخطأ من جانب الناقل في هذه الحالة وبذلك يتحمل المسافر تبعة إثبات أن الضرر الذي أصاب أمتعته كانت بسب خطأ الناقل، وللناقل، بالمقابل، أن ينفي مسؤوليته عن ذلك بإثبات قيامه ببذل العناية المعتادة المطلوبة لتفادي حصول الضرر فيها وأن ما حصل فيها لم يكن نتيجة إهماله أو تابعيه.

ويعزو جانب من الفقه تأصيل مسؤولية الناقل في هذه الحالة على وفق فكرة الخطأ الواجب إثباته ويكون التزامه بالمحافظة عليها التزاماً ببذل العناية المقررة[1] كونها الأمتعة غير المسجلة لا تكون في حراسة الناقل، بل يبقى المسافر محتظفاً بحيازتها وحراستها[2].

الفرع الثالث

سبل دفع مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير

تنص المادة (19) من الاتفاقية على ((يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو، غير أن الناقل لا يكون مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير إذا أثبت أنه اتخذ هو وتابعوه ووكلاؤه كافة التدابير المعقولة اللازمة لتفادي الضرر أو أنه استحال عليه أو عليهم اتخاذ مثل هذه التدابير)).

ويتضح من النص أعلاه أن الاتفاقية قد اعتبرت مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الناتج عن التأخير في نقل المسافرين مسؤولية شخصية قوامها الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس، وهي بذلك قد اقتفت إثر اتفاقية وارسو 1929 وبروتوكولاتها المعدلة[3].

---

[1] د. آماني عبد الله، مرجع سابق، ص85. د. شفيق أنور فضل، مرجع سابق، ص293.

[2] د. عاطف الفقي، مرجع سابق، ص174. د. فاضل الزهاوي، مرجع سابق، ص309.

[3] د. شفيق أنور فضل، مرجع سابق، ص293.

لكن مسؤولية الناقل عن التأخير مسؤولية ليست مطلقة عن جميع صور التأخير، فالمادة (19) أعلاه من الاتفاقية سمحت للناقل أن يدفع المسؤولية عنه ويعفي نفسه منها إذا نجح في إثبات أي من الحالات الثلاث الآتية:

الحالة الأولى: تمكن الناقل من إثبات أنه اتخذ هو وتابعوه ووكلاؤه كافة التدابير المعقولة اللازمة لتفادي وقوع الضرر، أو أنه استحال عليهم اتخاذها[1]، ورغم أن عبء الإثبات المذكور أعلاه يعد عبئاً عاماً يتحمله المدين في اثبات ما يدعيه وفق القواعد العامة للمسؤولية إلا أنه بموجب اتفاقية مونتريال فأن إثبات هذه الحالة (الإعفاء) من المسؤولية لا ينطبق في حالة وفاة المسافر أو إصابته وفي حالة فقدان الأمتعة المشار إليها في افلقرة (1 و 2 من المادة 17) إنما يقتصر ذلك (الإعفاء) على حالة الضرر الذي ينشأ عن التأخير بالنسبة لنقل المسافرين وأمتعتهم[2].

وفي سياق التطور الذي استحدثته المادة (19) من اتفاقية مونتريال 1999 بهذا المجال نلاحظ أن الناقل لم يعد مكلفاً بإثبات أنه اتخذ التدابير اللازمة (الضرورية) لتجنب حدوث الضرر على وفق ما كان مقرراً في اتفاقية وارسو فاتفاقية مونتريال استبدلت عبارة التدابير المعقولة الواردة في المادة (20) من اتفاقية وارسو بعبارة التدابير اللازمة (الضرورية) وبذلك أصبح الناقل ملزماً فقط باتخاذه وتابعيه كافة التدابير المعقولة المقتضية لتفادي الضرر وقد تم ذلك بهدف تحاشي الخلاف الفقهي والقضائي الذي شجر بصدد تفسير عبارة التدابير الضرورية[3].

وفي هذا الصدد نشير إلى قضية Chisholm V. Britsh Air Ways التي صدر الحكم فيها بعدم مسؤولية الناقل عن الإصابة التي لحقت بالمسافرة جراء تركها مقعدها أثناء قيام بعض

---

[1] يعد إثبات الناقل قيامه بما عليه القيام به لتجنب التأخير من المسائل التي ينوء بأعبائها الناقل، الذي يصعب عليه تقديم الدليل على ذلك، مما يجعل الناقل يتحمل عبء المسؤولية في معظم الحالات، د. فاضل الزهاوي، مرجع سابق، ص311.

[2] Elmar Giemula, Ronald Schmid, Wolf Muller-Rostin, Rod Margo, Regula Dettling-Ott, Montreal Convention Analyses of the Liability of Delay 2006, Kluwer Law International; Lslf edition (November 1, 2006), Art 19, p12.

[3] د. شفيق أنور فضل، مرجع سابق، ص294. د. محمود الكندري، مرجع سابق، ص140.

الاضطرابات الجوية رغم تحذير تابعوا الناقل لها ولجميع المسافرين بعدم القيام بذلك وربط حزام الأمان، وإن ذلك الإجراء يمثل القدر الكافي من العناية المعقولة التي ينبغي على الناقل بذلها[1].

بينما نلاحظ في قضية أخرى خاصة بالمسافر Goldman V. Thai Airways أنه تم تفسير عبارة (كافة التدابير اللازمة) على أنها تعني التدابير المعقولة اللازمة وقد اتجهت أمريكا وألمانيا للأخذ بالتفسير نفسه[2].

وعلى وفق ما تقدم، فإذا أراد الناقل نفي المسؤولية الناتجة عن التأخير فعليه أن يثبت سبب حصول هذا التأخير وأن يقدم الدليل على أن هذا السبب لا يرجع إلى خطأه أو إهماله وتابعيه، ولن يفلح الناقل من إثبات ذلك إلا إذا استطاع إثبات أنه قد اتخذ جميع التدابير المعقولة اللازمة لتحاشي هذا التأخير ومع ذلك أخفق في تفادي حصول الضرر، أو إثبات أنه قد استحال عليه القيام بذلك[3].

ووفقاً إلى لائحة الاتحاد الأوربي رقم 889/2002 فأن الناقل يستطيع أن ينفي مسؤوليته عن أضرار التأخير عبر إثبات أن سبب الحادث لم يكن من الممكن تجنبه حتى مع اتخاذ كافة التدابير المعقولة. وتشير محكمة العدل التابعة للاتحاد الأوربي إلى أحقية المسافر بالمطالبة بالتعويض عن الضرر الناتج عن التأخير إذا زادت مدته عن (3) ساعات، ما لم يثبت الناقل أن سبب التأخير لم يكن بالإمكان تجنبه حتى مع اتخاذ كافة التدابير المعقولة[4].

ويعتقد البعض أنه لا ينبغي تفسير الأسباب التي تعفي الناقل الجوي من المسؤولية عن الضرر جراء التأخير على نحو يسمح باعتبار كافة ما من شأنه أن يعطل الرحلات الجوية، إنما يتوجب

---

[1] د. فاضل الزهاوي، مرجع سابق، ص311.

[2] Chisholm V. British European Airways, 1936 1 Lloyd's Rep. 626, Retrieved From: https://www.i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=145615

[3] د. محمود الكندري، مرجع سابق، ص140-141. د. محمود عبد الجواد، مرجع سابق، ص383.
Court Of Appeal 1983, Times Law Reports, 7 May 1983, Retrieved From: https://kluwerlawonline.com/journalarticle/Air+and+Space+Law/8.3/AILA1983020 , Air and Space Law Volume 8, Issue 3, 1983, pp171-172.

[4] The Aviation space journal- July/ September, 2013 year YLL N3- p14, Retrieved From: http://www.aviationspacejournal.com/

أن تكون الأسباب التي أدت إلى حدوث الضرر جراء التأخير خارجه عن مجرى السير العادي للأمور، وعن الممارسات العادية لنشاط الناقل الجوي وأنه لم يكن بمقدور الناقل منع حصولها.

وتؤيد محكمة النقض الفرنسية ما تقدم بيانه في حكمها الصادر حديثاً في 2013/3/13[1]. وهذا ما أكدته، كذلك، محكمة العدل الأوربية في قضية Wallentin[2] حيث قضت بأن على شركات الطيران أن تكون مستعدة للتعامل مع الظروف المتوقع حدوثها في مجال الطيران ومنها حالات تعطل الطائرة التي يتسبب عنها تأخير أو إلغاء الرحلة، وأن تكون قد هيأت طائرة أخرى صالحة للعمل لتغطي مهمة الطائرة المعطوبة، ويتحمل الناقل عبء إثبات كون الظروف المؤدية لذلك كانت فجائية وخارجة عن سيطرته وهي تنضوي ضمن إطار الظروف الاستثنائية التي من الممكن أن تؤدي إلى إعفاء الناقل من مسؤوليته عن التأخير ويكون مسؤولاً عن ذلك إذا أخفق في إثبات ذلك.

ويرى بعض الفقه أن تغيير صياغة العبارة (التدابير اللازمة) الضرورية الواردة في اتفاقية وارسو واستبدالها بعبارة التدابير المعقولة قد ساعد على تيسير موقف الناقل، بهذا الصدد، عندما يتعلق الأمر بتقديم الأدلة التي تثبت إعفائه من المسؤولية، فمصطلح (معقولة) تمنح مرونة أكبر للدلالة

---

[1] Arr'ent n' 164 du 13/Mars/2013 Coq- 72. 962- Cour de cassation premi'ere chamber civil. Httpe://www.courdecassation.fr/jurisprudence, 2lpremiere chambercivlle-568l.164-13-25739.

[2] تتعلق القضية موضوع الحكم بالمسافر Wallentin الذي ألغيت رحلته التي كان ينوي السفر فيها من فينا إلى برينزي على الخطوط الإيطالية بسبب عطل أصاب محرك الطائرة تم اكتشافه قبل يوم واحد من موعد بدء الرحلة، وبنتيجة الدعوى التي رفعها أمام القضاء النمساوي التي استشارت، بدورها، محكمة العدل التابعة للاتحاد الأوربي تحديد ما إذا كانت المشاكل التقنية التي أفضت إلى إلغاء الرحلة تعتبر من الظروف الاستثنائية طبقاً للائحة الاتحاد الأوربي رقم 261 لسنة 2004، وقد قررت المحكمة بهذا الصدد أن الظروف الاستثنائية التي تعفي الناقل من المسؤولية عن التأخير في النقل يجب أن تكون غير متواترة (مألوفة) في سياق النقل الجوي ولن يكون بمقدور الناقل الجوي تفاديها، أما إذا كانت من الحوادث الظاهرة وكان باستطاعة الناقل الجوي تفادي تلك الظروف، فلا تعد من ضمن دائرة الظروف الاستثنائية ولا تمكن الاستناد إليها في إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية عن التأخير،

Judgment of the Court (Fourth Chamber) of 22 December 2008, Friederike Wallentin-Hermann v Alitalia - Linee Aeree Italiane SpA, Case number = C-549/07, Retrieved From: http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?&num=C-549/07

من كلمة (التدابير الضرورية) وتبعاً لذلك سيكون بمقدور الناقل الجوي أن يثبت أنه اتخذ كافة التدابير لتجنب احتمالات التأخير[1].

الحالة الثانية: نشوء الضرر من إهمال أو خطأ أو امتناع الشخص الذي يطالب بالتعويض أو الشخص الذي يستمد منه الحق: تجيز هذه الحالة للناقل أن يدفع مسؤوليته وينفيها عنه إذا أفلح بإثبات أن الضرر الذي أصاب المسافر كان بسبب إهماله وخطأه شخصياً أو بسبب الشخص الذي يستمد منه الحق.

فعلى سبيل المثال لا يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الناجم عن التأخير إذا أخفق المسافر بالحصول على تأشيرة سفره إلى الدولة التي يروم السفر إليها مما ترتب عليه منع إتمامه إجراءت السفر اللاحقة، ففي هذه الحالة يتحمل المسافر تبعة ذلك وليس هنالك أي مسؤولية على الناقل.

ففي قضية أقام شخصان الدعوى لدى القضاء البحريني ضد وكالة السفر التي اقتنوا منها تذاكر السفر إلى الأردن بقصد الذهاب إلى عمان والعودة منها إلى البحرين على متن شركة طيران الخليج للمطالبة بالتعويض بسبب رفض سلطات مطار عمان السماح بدخول المدعية المسافرة لعدم حصولها على تأشيرة دخول للأردن مما اضطر زوجها للعودة معها إلى البحرين، دون قيامها بالعمل الذي كانا مسافرين من أجله، وبالنتيجة قضت محكمة التمييز البحرينية بأن ((التزامات الناقل الجوي المترتبة على عقد نقل المسافرين تتمثل بنقل المسافر وإيصاله سالماً إلى وجهة الوصول في الميعاد المقرر للرحلة ودون تأخير، فإذا أخل الناقل بهذا الالتزام العقدي كان مسؤولاً عن تعويض المسافر عن الأضرار الناتجة عن ذلك، ولما كانت حدود مسؤوليته تنحصر ضمن أحكام تنفيذ العقد ولما كان الثابت إن وثيقة السفر الخاصة بالمدعية تفضي بوجوب الالتزام بأنظمة السفر المتبعة وفي مقدمتها حصولها على تأشيرة الدخول والخروج، فأن المحكمة خلصت مما تحصل في القضية إلى عدم مسؤولية (المطعون ضدهما) عن تعويض الضرر الذي لحق الطاعنين نتيجة عدم السماح للزوجة بالدخول إلى عمان بعد وصولها المطار واستندت محكمة التمييز في حكمها برفض التعويض عن ذلك على أن المدعى عليهما قد نفذا

[1] د. فاضل صالح الزهاوي، مرجع سابق، ص313 ويستند أستاذنا إلى رأي الفقيه الغربي Pu'sein'ska.

التزامهما بنقل المسافرين إلى جهة الوصول سالمين دون تأخير، وبذلك لا يكونا مسؤولين عما حصل للمدعية (الطاعنة) وقضت برفض الدعوى[1].

وكمثال على وجود خلل كامن في أمتعة أحد المسافرين أدى إلى فسادها بسبب تأخير وصولها يمكن الاستشهاد بقضية أحد الأشخاص ممن كان مسافراً من الاسكا إلى ألمانيا وبصحبته عبوة مغلفة من سمك السلمون المجمد سلمها بدوره إلى الناقل باعتبارها أمتعة مسجلة، ولتأخر وصولها لمدة يومين فقد فسدت الأسماك وغدت غير صالحة للاستهلاك البشري عند إقدام المسافر على استلامها.

وبالنتيجة حكمت المحكمة الألمانية المختصة بإعفاء الناقل عن المسؤولية عن الضرر الناشئ للبضائع والامتعة القابلة، بطبيعتها، للتلف الناجم عن التأخير سيما وأنه لم يشعر الناقل بماهيتها وكونها تحتاج إلى رعاية خاصة[2].

وفي الخلاصة يمكننا القول أن اتفاقية مونتريال 1999 قد قررت في المادة (20) منها سبباً عاماً يعد قاسماً مشتركاً لإعفاء الناقل من المسؤولية سواء أكان الضرر أصاب المسافر أو لحق بالأمتعة أو البضائع أو بسبب تأخير الوصول، حيث نصت الاتفاقية في المادة (20) على أنه ((إذا أثبت الناقل أن الضرر الذي نجم عن أو أسهم في حدوثه، إهمال أو خطأ أو امتناع الشخص المطالب بالتعويض، أو الشخص الذي يستمد منه حقوقه، يعفي الناقل كلياً أو جزئياً من مسؤوليته بقدر ما يكون هذا الإهمال أو الخطأ أو الامتناع قد سبب الضرر أو أسهم في حدوثه)).

الحالة الثالثة: القوة القاهرة

أضافت المادة (54) من اللائحة التنفيذية لقانون الطيران المدني البحريني رقم 21 لسنة 2013 حالة القوة القاهرة لتكون سبباً لإعفاء الناقل عن التأخير، فقد نصت الفقرة الثانية منها على أنه

---

[1] الطعن رقم 148/2003 في 2004/4/12 غير منشور.

[2] الحكم صادر عن محكمة فرانكفورت في 1995/11/10 ومنشور في مجلة القانون الجوي والفضائي– ج2– 1998 صفحة 39–40 ومشار إليه لدى د. فاضل الزهاوي، مرجع سابق، ص314.

((لا يكون الناقل مسؤولاً تجاه المسافر في القوة القاهرة، كما وسمحت الفقرة الثالثة منها للمشغل الجوي (الناقل) في حالة توفر القوة القاهرة واقتضت الضرورة ذلك أن يقدم على تعليق رحلاته.

وعرضت الفقرة (7) لبعض الحالات مما تنضوي في نطاق القوة القاهرة كاستحالة تسيير رحلة معينة أو مجموعة الرحلات إلى وجهة معينة او مجموعة من الوجهات لأسباب لا يمكن للمشغل الجوي السيطرة عليها أو تلافيها على أن لا يسري مفهوم القوة القاهرة على الاعطال الفنية للطائرة.

المبحث الخامس

سقوط الحق بإقامة دعوى المسؤولية والتعويض

سنعرض في هذا المبحث لمفهوم السقوط (التقادم) ونظرة الاتفاقيات الدولية منها وطبيعة هذه المدد وتقويمها، وسنخصص لكل منها مطلباً خاصاً بها.

المطلب الأول

المفهوم القانوني لمواعيد السقوط

استحضرت الاتفاقيات الدولية الخاصة بالنقل الجوي ابتداء من اتفاقية وارسو 1929 وانتهاء باتفاقية مونتريال 1999، ضرورة حسم المنازعات والدعاوى المرفوعة من المسافر المضرور ضد الناقل بثبوت مسؤوليته عن الحادث ومطالبته بالتعويض وتلافي حالة عدم الاستقرار والإرباك في العمل التي تنتاب الناقل جراء الخشية من مطالبة المسافرين بالتعويض بوقت غير محدد[1] وغير مناسب أي وجود منازعات أخرى تنبثق عن تنفيذ العلاقة القانونية بين الطرفين.

ومن هنا سعت الاتفاقيات لتلافي هذه الحالة القلقة ووضع حد لمطالبة المسافر بتقرير مسؤولية الناقل في التعويض ضمن مدة معينة ومعروفة لطرفي النقل مسبقاً لكي يكون كل منهم على علم مسبق بمدتها والقضاء على تراخي المسافر في مطالبته بالتعويض متى شاء وأين شاء وحثه

[1] د. شفيق أنور فضل، مرجع سابق، ص263 وبعدها. د. محمود عبد الجواد، مرجع سابق، ص 408 و415.

على الالتزام بالمواعيد المحددة وتحذيره بحرمانه من المطالبة بالتعويضات التي يستحقها بحكم العقد والقانون سواء من حيث مبالغها أو آلية تسديدها... الخ.

وبهدف إتاحة الفرصة لطرفي العقد لإجراء تسوية ودية بينهما بعيدة عن القضاء وتلافياً لكل ذلك وحماية لمصالح المسافر والناقل وخشية ضياع معالم الحادث وتعذر إثباتها ومراعاة استقراء المراكز القانونية وعدم تركها لفترات زمنية طويلة فقد نصت اتفاقية مونتريال 1999 في المادة 1/35، المطابقة تقريباً للمادة 29 من اتفاقية وارسو، على أنه (يسقط الحق مطلقاً في التعويض إذ 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))[1].

ويلاحظ ابتداء من صيغة النص أنها اتسمت بالعمومية، فلم يقتصر نطاقها على دعوى التعويض عن الأضرار التي تلحق المسافر شخصياً فقط، بل جاءت بصيغة مطلقة لتسري على غالبية من الدعاوى الناتجة عن عمليات النقل الجوي والتي منها الدعاوى الناتجة عن التأخير وتلف الأمتعة وهلاك البضاعة وسواء أكان مصدرها المسؤولية التقصيرية أو العقدية.. الخ[2].

بيد أن أحكام النص لا تسري على بعض دعاوى النقل الأخرى مثل دعاوى المسافر بالمطالبة باسترداد ثمن وثيقة السفر أو كدعاوى رجوع الناقل الأخرى على المسافرين أو الدعاوى التي تقام على تابعي الناقل، فمدد سقوط الحق مثل هكذا دعاوى تحدد وفق قانون المحكمة المعروض أمامها النزاع ووفقاً قلواعد التشريعات الوطنية[3].

وأحالت اتفاقية (مونتريال) كيفية حساب المدة والجهة المختصة بذلك للمحكمة التي تنظر الدعوى فنصت في الفقرة 2 من المادة 35 على (ويحدد قانون المحكمة التي رفعت أمامها الدعوى طريقة حساب هذه المدة) من اليوم الثاني، وبناء على ما تقدم فإن المحكمة المرفوع أمامها الدعوى هي التي تتولى حساب مدة السنين من حيث ابتدائها وانتهائها، فعلى سبيل المثال

---

[1] نصت المادة (29) من اتفاقية وارسو على ((1- تقام دعوى المسؤولية خلال مدة سنتين اعتباراً من تاريخ بلوغ الطائرة جهة الوصول أو من اليوم الذي كان يتعين وصول الطائرة فيه أو من تاريخ وقف النقل وإلا سقط الحق في رفع الدعوى)).

[2] د. فاضل الزهاوي، مرجع سابق، ص336. د. هاني دويدار، مرجع سابق، ص315. د. عاطف الفقي، مرجع سابق، ص242، ويعد ذلك أوجه الخلاف بين الدفع بعدم قبول الدعوى التي تقتصر على دعاوى شحن البضائع دون الأشخاص وبين الدفع بسقوط حق المطالبة المسافر بالتعويض عن الأضرار التي لحقت بشخصه د. محمود عبد الجواد، مرجع سابق، ص419.

[3] د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص355. د. هاني دويدار، مرجع سابق، ص272.

لو كانت المحكمة المذكورة محكمة بحرينية فأنها ستحسب الموعد من اليوم الثاني لوصول الطائرة أو حصول الضرر استناداً للمادة 311 مرافعات بحريني وسيتم حساب مدة السنتين من تاريخ وصول الطائرة وسواء أكان هذا التاريخ هو ميعاد الوصول المقرر لها أم كانت الطائرة قد تأخرت عن موعد وصولها، وفي حالة فقدان الطائرة فإن المحكمة ستحسب الميعاد من التاريخ الذي كان من المقرر وصولها فيه، وينطبق الحال نفسه في حالة تأخر وصولها.

وأما لو تأخر الناقل عن تسليم البضاعة والأمتعة رغم أن الطائرة قد وصلت فإن سريان الميعاد سيبدأ من تاريخ تسليم البضائع وليس من تاريخ وصول الطائرة[1] ولأن تقرير إقامة الدعوى من عدمه سيتحدد باستلام البضائع وبعد الاطلاع عليها.

ويتفق ما تقدم قوله مع ما تضمنته المادة (35) من اتفاقية مونتريال، كما سبق بيانه، بصدد وجوب رفع الدعوى لإثبات مسؤولية الناقل والمطالبة بالتعويض المستحق خلال سنتين من تاريخ وصول الطائرة إلى وجهة القدوم أو من أو من التاريخ الذي كان يجب أن تصل فيه الطائرة إليها أو من تاريخ توقف عملية النقل وبسقوط حق المسافر بالمطالبة بالتعويض بفوات هذه المدة.

ويعلق البعض من الفقه بصدد الموضوع على أن هذه النصوص قد أضفت على مدة سريان الميعاد بعض المرونة وبما يتفق وظروف الحال[2].

ويرى الفقه أن النص المذكور يسري على العلاقة بين الناقل المتعاقد والناقل الفعلي وهذا ما يستشف من حكم المادة (40) من اتفاقية مونتريال 1999 التي تقضي بخضوع كل من الناقل المتعاقد والناقل الفعلي لأحكام الاتفاقية مع مراعاة المرحلة المكلف بها أي منا لناقلين، وتطبق أحكام هذا النص على كافة أنواع دعاوى المسؤولية والتعويض المقامة ضد الناقل سواء أكانت دعاوى مؤسسة على وفق قواعد المسؤولية العقدية أم على وفق قواعد المسؤولية التقصيرية[3].

---

[1] د. رفعت فخري أبادير، الوجيز في القانون الجوي، مرجع سابق، ص283.

[2] د. ناجي عبد المؤمن، الوجيز في قانون الطيران، مرجع سابق، ص304-305. د. رفعت فخري أبادير، مرجع سابق، ص283.

[3] د. أحمد بن إبراهيم الشيخ، مرجع سابق ص662-663. د. عبد الفضيل محمد، مرجع سابق، ص364. د. فاضل الزهاوي، مرجع سابق ص337. د. عائشة فضيل، مرجع سابق، ص426.

المطلب الثاني

الطبيعة القانونية للمدد الخاصة بمنع سماع الدعوى في اتفاقيتي وارسو ومونتريال

أثار جانب من الفقه نقاشاً بصدد الطبيعة القانونية للمدة المقررة لرفع دعوى المسؤولية والتعويض في اتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 وهل هي مدة تقادم أم سقوط؟ وانعكاس ذلك التباين على اجتهادات القضاء أيضاً.

وكان من أسباب الخلاف الصيغة المرتبكة للمادة 29 من اتفاقية وارسو التي أوحت بتأويلات ضبابية، ومع أن الخلاف المذكور بصدد طبيعة المدد في اتفاقية مونتريال 1999 أقل حدة عما كان عليه الحال في اتفاقية وارسو إلا أنه يتوجب علينا مع ذلك التطرق إلى موقف كل من اتفاقية وارسو واتفاقية مونتريال من ذلك الفرعين الآتيين وسنعرض لها في:

الفرع الأول

الطبيعة القانونية للمدة الخاصة بمنع سماع الدعوى وفق اتفاقية وارسو 1929

يرى بعض الفقهاء أن مدة السنتين المقررة لرفع الدعوى التي أقرتها المادة 1/29 من الاتفاقية تعد مدة تقادم وبذلك تسري عليها القواعد الخاصة بالوقف والانقطاع مع قيام العذر وحسب القواعد العامة المقررة في نظام التقادم المسقط[1].

ويستند أنصار هذا الاتجاه إلى بعض الحجج ومنها.

أ- أن المدة المحددة لرفع دعاوى النقل بصدد مسؤولية الناقل بالوسائط الأخرى تخضع للتقادم بانقضاء السنتين، ولا ينبغي أن يشذ النقل الجوي عن القواعد العامة المقررة لرفع دعوى المسؤولية والتي تعد مدة تقادم تسري بحقها أحكام الوقف والانقطاع.

ب-كما يستفاد من قراءة المادة 2/35 من اتفاقية وارسو أنها تحيل إلى قانون المحكمة المعروض عليها الدعوى لتحديد كيفية احتساب مدة السنتين، وهذا يعني أن للمحكمة

[1] يعد التقادم أحد أسباب انقضاء الالتزام لعدم المطالبة بالحق المترتب بذمة المدين (المادة 365) وما بعدها من القانون المدني البحريني، وهو يلحق الدعوى، دون المساس بأصل الحق.

المذكورة السلطة التقديرية في تحديد ابتداء المدة وانقضائها وما يتخللها من توقف أو انقطاع عند قيام العذر المستوجب لذلك[1].

وكانت محكمة النقض الفرنسية قد ذهبت في حكم لها أصدرته في دعوى إقامها أولاد قاصرين لأحد ضحايا حادث جوي عقب مرور فترة السنتين معتبرة أن فترة السنتين هي ميعاد تقادم وليس سقوط، وكان مما أوردته في حيثيات الحكم أن عبارة ((وإلا سقط الحق في إقامة الدعوى....)) التي جاءت في نص المادة من الاتفاقية لا تعني– بالضرورة أنها مواعيد سقوط.

ولدى عرض الموضوع مجدداً على محكمة الاستئناف فأن المحكمة الأخيرة رفضت الأخذ بتفسير محكمة النقض وأصرت على اعتبار مدة السنتين مدة سقوط لا تقبل الوقف أو الانقطاع، وبنتيجة إصرار محكمة الاستئناف على موقفها فقد أصدرت محكمة النقض بدوائرها المجتمعة بتاريخ 1977/1/14 حكماً بنقض حكم الاستئناف والحكم بتأييد وجهة نظر الغرفة المدنية لمحكمة النقض باعتبار أن المدة المذكورة هي مدة تقادم وليست مدة سقوط ولا يوجد في الاتفاقية نص صريح يفيد على أن مدة السنتين المقررة في المادة (29) منها لا تقبل الوقف أو الانقطاع[2].

إلا أن الرأي الراجح فقهاً وقضاء يرى أن مدة السنتين التي ينبغي إقامة دعوى المسؤولية خلالها هي مدة سقوط وليست مدة تقادم وبذلك فهي لا تخضع للوقف أو الانقطاع ويستند أنصار هذا الرأي للحجج الآتية:

1- إن اتفاقية وارسو في المادة 1/29 بالصيغة الانجليزية قد استخدمت تعبير extinguished الذي يعني سقوط الحق بإقامة الدعوى، ولم يستخدم مصطلح prescription الذي يعني تقادم الدعوى، ولذلك فلا مجال لمخالفة ما قررته الاتفاقية بصريح اللفظ ولامجال للاجتهاد في مورد النص[3]، كما استعملت الاتفاقية باللغة

---

[1] أشار إليه د. الفقي، مرجع سابق، ص243. د. فاضل الزهاوي، مرجع سابق ص336. وأشارته للمصدر الفرنسي

P.Chauveau, Droit a`erien, Revue international de droit compare`, Anne`e 1953, p197.

[2] الحكم مشار إليه لدى د. يحيى البنا، مرجع سابق، ص335. د. رفعت فخري أبادير، مرجع سابق، ص279. د. محمود عبد الجواد، مرجع سابق، ص418، وقد انتقد البعض، وبحق، موقف محكمة النقض الفرنسية بكونها غلبت الجانب العاطفي والإنساني بزعم مراعاة حقوق قاصرين على الجانب القانوني ينظر التعليق على الحكم من قبل الفقيه Chauveau أشار إليه د. يحيى البنا، مرجع سابق، ص335.

[3] د. محمود مختار، مرجع سابق، ص170. د. حمد الله محمد حمد الله، مرجع سابق، ج2 طبعة 2009، ص99. د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، طبعة 2002، ص314.

الفرنسية، وهي اللغة الأم التي تمت صياغة الاتفاقية وفقاً لها، تعبير d'ech'eance الذي يعني السقوط ولم تستعمل تعبير (اصطلاح) تقادم pr'escription.

2- أن اعتبار هذه المدة مدة سقوط من شأنها توحيد القواعد والأحكام التي تخص مسؤولية الناقل الجوي وتتجاوز الاختلافات المقررة في القوانين الداخلية بصدد وقف التقادم وانقطاعه وآلية احتسابها[1].

3- كانت الأعمال التحضيرية لاتفاقية وارسو تتجه إلى تقرير اعتبار المدة مدة تقادم تخضع للوقف والانقطاع، إلا أنه ونتيجة اعتراض الوفدين الإيطالي والفرنسي المشاركين في ذلك ثم حذف عبارة الوقف والانقطاع، مما يعني اعتبار المدة مدة سقوط وليست مدة تقادم[2].

4- أن المرونة في احتساب المدة واستقطاع بعضها بزعم التوقف أو الانقطاع يشجع على التهرب من المسؤولية وهو أمر غير منطقي يتعارض مع أحكام الاتفاقية وتجعل المادة (31) التي تجيز للمحكمة المختصة كيفية احتساب المدة عديمة الفائدة[3].

5-يتفق اعتبار هذه المدة مدة سقوط إيصال الحقوق وتصفية المراكز القانونية (المدعي والمدعى عليه) المرتبطة بعقد النقل الجوي وعدم تركها متذبذبة وغير مستقرة.

6-إن اعتبار هذه المدة مدة سقوط تجيز للقاضي الحكم بعدم جواز سماع الدعوى، بانتهائها، من تلقاء نفسه أي دون الحاجة إلى طلب من الخصم[4] على عكس مدة التقادم التي لا يمكن للقاضي من تلقاء نفسه الأخذ بها دون طلب من الخصوم[5].

ويساير القضاء موقف الفقه أعلاه في اعتبار المدة مدة سقوط وليست مدة تقادم، ففي حكم محكمة استئناف تاناريف الفرنسية، قد اعتبرت مدة سنتين مدة سقوط، وذلك في الحكم الصادر عنها بتاريخ 1972/3/9.[6]

ويؤيد القضاء الأمريكي اعتبار المدة مدة سقوط وليست مدة تقادم، ففي قضية عرضت أمامه تتلخص وقائعها بان سيدة تدعى Kahn كانت مسافرة بصحبة أولادها القاصرين على متن طائرة

---

[1] د. محمود عبد الجواد، مرجع سابق ص417. د. أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص401.

[2] سليمان عمايرة، مرجع سابق، ص302.

[3] د. أحمد بن إبراهيم الشيخ، مرجع سابق، ص665 هامش(1). د. محمود الكندري، مرجع سابق، ص157.

[4] د. عبد الفضيل محمد أحمد، مرجع سابق، ص364، ورغم أنه يميل إلى اعتبار المدة مدة تقادم وليست مدة سقوط، ص336.

[5] طالب حسن موسى، مرجع سابق، ص214.

[6] طالب حسن موسى، المرجع نفسه، ص214.

Trans World Airlines وأثناء الرحلة الجوية التي كانت قادمة من تل أبيب إلى نيويورك تعرضت الطائرة للاختطاف فأصيبت، نتيجة الحادث، هي وأطفالها إصابات بالغة، وقد أقامت المدعية الدعوى للمطالبة بالتعويض بعد فوات مدة السنتين المقررة في المادة (29) من الاتفاقية بزعم أن أطفالها القاصرين لم يتمكنوا من إقامة الدعوى خلال المدة المقررة، وقد رفضت المحكمة المختصة دعوى التعويض ولم تأخذ بتبرير المدعية، وقد أيدت محكمة الاستئناف الفيدرالية القرار الابتدائي وكان مما جاء بحيثيات القرار: انه على الرغم من الحجة التي استندت إليها المدعية من أن أولادها كانوا قاصرين وقت الحادث إلا أنه ينبغي الالتزام بتفسير المادة 1/29 من الاتفاقية على أنه المدة مدة سقوط وليست مدة تقادم وأن ذلك هو التفسير الراجح الذي يجب احترامه، كما أن صغر عمر المدعين لا يبرر رفع الدعوى بعد فوات المدة المقررة بالاتفاقية[1].

وفي قضية أخرى تتلخص وقائعها أن السيدة Welge كانت قد تعرضت لإصابات بالغة جراء تعرض الطائرة التي كانت على متنها الحادث إرهابي، وقد أقامت المدعية الدعوى بعد مرور (5) سنوات على وقوع الحادث ولدى النظر في القضية من قبل المحكمة رفض قبول الدعوى لرفعها بعد الميعاد المقرر البالغ سنتين، وقد عللت المحكمة المذكورة حكمها بأن تحديد الاتفاقية مدة زمنية محددة (سنتين) لإقامة الدعوى مما يترتب على انقضائه سقوط الحق في إقامتها[2].

وفي قضية ثالثة مشابهة كان المدعي Borham قد أقام الدعوى ضد الناقل American World Air Ways للمطالبة بتعويض عن الأضرار التي أصابته أثناء سفره بالطائرة نتيجة انفجار قنبلة فيها بعد مرور سنتين على الحادث ولدى نظر القضية من محكمة جنوب نيويورك فقد رفضت قبول الدعوى لإقامتها بعد مضي الميعاد المقرر (سنتين)، ومما جاء في حيثيات الحكم (إن التوصيف الدولي لتفسير معاهدة وارسو يؤكد على أن الدعوى تسقط بعد مضي هذا الميعاد وأن مراعاة العامل الإنساني والتعاطف مع المسافر المضرور المصاب لا ينبغي أن يؤثر في تغير تفسير الأحكام الواردة في المادة 1/29 فالمدة الواردة فيها تظل ميعاد سقوط لا تقبل إقامة الدعوى بعد فواتها[3].

---

[1] Appellate Division of the Supreme Court of New York, Second Department, 82 A.D.2d 696 (N.Y. App. Div. 1981)443 N.Y.S.2d 79, October1981, Retrieved From: https://casetext.com/case/kahn-v-trans-world-airlines-1

[2] United District Court for North District of Illinois Eestern Division 1jully 1986, Retrieved From: https://law.justia.com/cases/illinois/supreme-court/1986/61251-7.html

[3] S.D.N.Y 1989, Air Law, Op. cit, p136 أشار إلى الحكم د. يحيى البنا، مرجع سابق، ص334.

وفي مصر كانت محكمة النقض قد فسرت المادة (29) من الاتفاقية، على خلاف قواعد القانون الداخلي (م 274 مدني)، واعتبرت المدة مدة سقوط وليست مدة تقادم بحيث يترتب على فواتها سقوط الحق بإقامة الدعوى، وقد بررت المحكمة اتجاهها بأن المشرع الدولي له أن يحدد مدداً يتعين على صاحب الحق الالتزام بها لإقامة الدعوى دون أن يعد ذلك مخالفة للنظام العام الداخلي فمثل تلك الاجراءات لا تمس كيان الدولة ولا تتعلق بالمصالح الحيوية للمجتمع[1].

الفرع الثاني

الطبيعة القانونية للمدة الخاصة بمنع سماع الدعوى وفق اتفاقية مونتريال 1999

يمكننا القول أن المادة 1/35 من اتفاقية مونتريال 1999 قد بددت مظاهر الاختلاف والغموض في تفسير المادة (29) من اتفاقية وارسو، فقد حددت المادة (1/35) صراحة المدة القانونية التي يتوجب إقامة دعوى المسؤولية والتعويض خلالها بسنتين واعتبار تلك المدة مدة سقوط وليست مدة تقادم تنقطع وتتوقف مع قيام العذر، حيث نصت صراحة على أن ((يسقط الحق في إقامة دعوى التعويض إذا لم ترفع الدعوى خلال مدة سنتين من تاريخ وصول الطائرة إلى نقطة الوصول أو من التاريخ الذي كان يجب أن تصل الطائرة أو من التاريخ الذي توقفت فيه عملية النقل)).

ويستنبط مع هذا التحديد الواضح أن اتفاقية مونتريال قد استعملت تعبير السقوط دون أي مصطلح آخر، كما يمكننا القول أن هذا النص يسري على كافة الدعاوى المتعلق بمسؤولية الناقل سواء أكان النقل متعلقاً بالبضائع أم الأشخاص لوروده بصيغة العموم.

ويؤيد جانب كبير من الفقه العربي بل والأجنبي، إزاء وضوح نص المادة (1/35)، اعتبار مدة السنتين هي مدة سقوط وليست تقادم، وأن توصيفها على هذا النحو سيسهم في تنظيم وتصفية المراكز القانونية سيما بالنسبة لمراكز الناقل الذي يسعى لإنهاء مطالبة المضرور بالتعويض الناتج عن الإخلال بعقد النقل الجوي، ولكي يعرف كل من الناقل والمسافر ماله من حقوق وما عليه من التزامات خلال تلك المدة وبسرعة ومن غير تعثر انسيابيتها أو انقطاع وكذلك بهدف سرعة حصول المسافر على التعويض[2].

---

[1] قرار محكمة النقض المصرية في 1985/5/8 رقم الطعن 1452 وكذلك الحكم الصادر في 1985/4/17 رقم الطعن 1473 السنة القضائية 50 مشار إليهما لدى د. يحيى البنا، مرجع سابق، ص333.

[2] من مؤيدي هذا الاتجاه د. أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص413. د. هاني دويدار، مرجع سابق، ص450. د. محمد فريد العريني، القانون الجوي الداخلي والدولي، مرجع سابق، ص316. د. رفعت فخري أبادير=

وينبغي التذكير بسريان هذه المدة بحق الناقل المتعاقد والفعلي أو تابعي الناقل استناداً إلى المادة (40) من الاتفاقية التي تنص على ((إذا قام ناقل فعلي بكل أو بجزء من النقل الذي يخضع لأحكام هذه الاتفاقية وفقاً للعقد المشار إليه في المادة 39، فأن الناقل المتعاقد والناقل الفعلي يكون كلاهما، ما لم ينص على غير ذلك في هذا الفصل، خاضعاً لاحكام هذه الاتفاقية، الأول بالنسبة لمجمل عملية النقل موضوع العقد، والثاني بالنسبة للنقل الذي يقوم به فقط)).

ولا يجوز التمسك بسقوط المطالبة بالحق بانقضاء السنتين إذا كان صدر عن الناقل أو تابعيه غشاً أو خطأ جسيم[1] بقصد تفويت المدة على المسافر كتعمده في عدم تقديم ما عليه تقديمه من وثائق وبيانات، وهذا ما نصت عليه المادة 4/296 من قانون التجارة المصري التي جاء فيها ((لا يجوز أن يتسمك بالتقادم المنصوص عليه في القرات الثلاث السابقة من هذه المادة من صدر منه أو من تابعيه أو من وكلائه غش أو خطأ جسيم)) ونتمنى على المشرع الدولي الانتباه لهذه الحالة وإضافتها لاتفاقية مونتريال لآثارها الفاعلة في دعاوى مسؤولية الناقل الجوي.

وأخيرًا لا يفوتنا القول أن هنالك من انتقد طول مدة السقوط التي قررتها الاتفاقيات الدولية (السنتين) لأنها لا تتناسب مع النشاط الجوي التجاري الذي يبنى على انهاء النزاعات بشكل سريع، ولذلك اقترح هذا النفر جعلها سنة واحدة بدلاً من سنتين أسوة ببعض الاتفاقيات الدولية في مجال السكك الحديدية.

إلا أننا نرى أن الإبقاء على مدة السنتين لها ما يبررها، فالحوادث الجوية، غالباً، ما تتسم بالتعقيد وقد تقع في أماكن مجهولة ولذلك تحتاج إلى إجراءات تحقيقه متعددة تطال العديد من

=الوجيز في القانون الجوي، مرجع سابق، ص280. د. شفيق أنور فضل، مرجع سابق، ص365. د. عائشة فضيل، مرجع سابق، ص448. د. فاضل الزهاوي، مرجع سابق، ص337، وغيرهم العديد من أنصار هذا الرأي، وفي الفقه الأجنبي

Dempsey&Milde, Op. cit. p161. Malcolm A. Clarke, Op. cit. pp182-183.

وهنالك من يفضل اعتبارها مدة تقادم مثل د. عبد الفضيل محمد، مرجع سابق، ص346. د. حسن كيرة، مرجع سابق، ص60، كما جعل المشرع التجاري المصري في المادة 296 المدة المقررة مدة تقادم وليست مدة سقوط والتشريع البحريني في المادة (271) في قانون التجارة، المرقم 7 لسنة 1987 بينما اعتبرت بعض من التشريعات العربية المدة التي يجب إقامة الدعوى خلالها مدة سقوط وليست تقادم مثل نظام الطيران السعودي الصادر في 1326 هـ م 1502 والتشريع الأردني التجاري لسنة 1966 إذ اعتبرت المادة 76 منه المدة مدة سقوط.

[1] د. محمود عبد الجواد، مرجع سابق، ص425. د. محمود مختار بريري و د. عمر فؤاد عمر، مرجع سابق، ص103. د. حمد الله محمد حمدالله، مرجع سابق، ج2 ط2010، ص172. د. هشام فضلي، مرجع سابق، ص118. د. عائشة فضيل، مرجع سابق، ص429. د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص306.

الجوانب الفنية وما يتطلب الاستعانة بالخبراء كما أن هذه المدة تعد مناسبة مع طلبات المسافر المضرور بحقوقه سيما وأن العديد منهم قد يخضع لفترات علاج طويلة[1].

وينبغي الإشارة إلى أن المشرع البحريني قد استعمل في المادة(118) من قانون الطيران المدني مصطلح إنقضاء الحق في دعوى التعويض عن الأضرار التي تسببها الطائرات للغير على سطح الأرض بانقضاء سنتين من تاريخ وقوع الحادث، ومع عدم وضوح موقف المشرع البحريني من تكييف المقصود بتعبير إنقضاء الحق وعما إذا كان قد استعمل المصطلح للدلالة على التقادم أو سقوط الحق بإقامة دعوى التعويض، إلا أننا نميل إلى انصراف نية المشرع البحريني في اعتبار مدة السنتين المشار إليها مدة سقوط وليست مدة تقادم امتثالاً لحكم المادة (1/35) من اتفاقية مونتريال التي انضمت إليها مملكة البحرين سنة 2000 كما أنه لم يخول محكمة الموضوع حق احتساب المدة واعتبر هذه المدة من قواعد النظام العام التي تمكن للمحكمة التمسك بها وإثارتها من تلقاء نفسها على عكس الدفع بالتقادم الذي هو دفع موضوعي لا يمكن للمحكمة إثارته من تلقاء نفسها ما لم يتقدم به أحد الخصوم.

تم بحمد الله وفضله وتوفيقه.....

[1] بهذا المعنى د. عائشة فضيل، مرجع سابق ص429. وقد ألمح د. محمد فريد العريني لذلك أيضًا، مرجع سابق، ص332.

الخاتمة والنتائج والتوصيات:

أولاً: خاتمة البحث

بعد أن منّ الله علينا وأعاننا على انجاز كتابة هذه الرسالة لابد من التأكيد على أننا سعينا للحرص على إبراز ملامح **تطور** فكرة المسؤولية الجوية وتنظيم قواعدها وطبيعتها وأساسها وشروطها وحتى تطبيق أحكامها بالنسبة للمسافر والناقل لتواكب عمليات النشاط الجوي وإزدهار حركة النقل الجوي.

حيث عرضنا لأولى **بصمات التطور** بتسليط الضوء على تحول طبيعة مسؤولية الناقل الجوي من مسؤولية تقصيرية إلى مسؤولية عقدية تستمد قواعدها وأحكامها من العقد المبرم بين الطرفين وتبنى على فكرة الخطأ المفترض الذي يعفي المسافر المضرور من إثبات خطأ أو إهمال الناقل وتسببه في وقوع الحادث وحتى استقرارها كمسؤولية موضوعية تبنى على فكرة الخطر (تحمل التبعة).

ورافق ذلك **التطور تطورًا** آخرًا الذي أصاب التزام الناقل وتحوله من التزام بعمل يتمثل بمجرد القيام بنقل المسافر وبذله أثناء ذلك العناية المطلوبة إلى التزام بنتيجة بموجبها يلتزم الناقل بضمان سلامة وصول المسافر إلى مقصده سالمًا، بحيث تتحقق مسؤولية الناقل عند عدم تحققها.

كما استعرضنا العديد من مظاهر **التطور** الذي استحدثته الاتفاقيات الدولية وفي مقدمتها اتفاقية وارسو التي أسبغت العديد من أوجه التطور لقواعد المسؤولية الجوية وإقامتها على فكرة الخطأ المفترض محققاً حماية نسبية للمضرور، ووضع حد أدنى للتعويض إضافة إلى إسباغ الصفة الدولية والتجارية على قواعد المسؤولية الجوية التي كانت مشتتة في بعض القوانين واللوائح الداخلية للعديد من دول العالم.

وقد تعاقبت **أوجه تطور** مسؤولية الناقل الجوي في الاتفاقيات والبروتوكولات الدولية اللاحقة والمعدلة، ومنها بروتوكول لاهاي 1955 الذي كان له بصمات مؤثرة في مسيرة تطور القواعد القانونية المتعلقة بمسؤولية الناقل، لصالح المسافر، وتأسيسها على الطابع العقدي، رفع الحد الأقصى للتعويض وجعله بمقدار 250000 ألف فرنك وهو ضعف ما كان مقرراً في اتفاقية وارسو.

ومع إزدهار عمليات النقل الجوي واستجابة للمواقف المتشددة لأمريكا التي كانت تنادي بمزيد من الحماية لحقوق المسافر وتحققت مسؤولية الناقل بمجرد وقوع الضرر ورفع مبلغ التعويض، فقد تم

التوصل إلى إبرام اتفاقية مونتريال 1966 وبمقتضاها تم رفع مقدار الحد الأقصى للتعويض إلى 58000 دولار في حالة وفاة المسافر.

ثم جاء بعد ذلك بروتوكول جواتيمالا 1971 الذي تضمن **تطورات مهمة جداً** في مجال المسؤولية فقد تم تأسيسها على وفق المسؤولية الموضوعية المبنية على فكرة الخطر (تحمل التبعة) وبذلك تم هجر فكرة الخطأ المفترض ولم يعد بإمكان الناقل التحلل من مسؤوليته إلا إذا استطاع إثبات أن الضرر كان بسبب خطأ المضرور.

وفي **تطور** آخر لأحكام التعويض تم إبلاغ الحد الأعلى للتعويض فيما يخص الراكب المضرور إلى 1500000 فرنك فرنسي ذهبي، ويقابل بحدود 100000 وحدة كما أقرت الاتفاقية **قواعد جديدة متطورة** تتعلق بالمراجعة الشاملة لحدود التعويض بعد (5) سنوات من توقيع الاتفاقية.

ولم تتوقف مظاهر **تطور** المسؤولية إلى هذا الحد، فقد أكد المعنيون في بروتوكولات مونتريال 1975 جعل مسؤولية الناقل مسؤولية موضوعية تبنى وفق فكرة المخاطر (تحمل التبعة)، بالنسبة للمسافرين، **والتطور الأهم** الذي قررته بعض البروتوكولات يتمثل في إلغاء احتساب التعويض وفق قاعدة الذهب واعتماد ما يعرف بوحدة حقوق السحب الخاصة لاحتساب التعويض.

أما بشأن التأخير في نقل المسافرين والأمتعة فأن الاتفاقية أبقت مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية عقدية كما كانت عليه الحال في اتفاقية وارسو.

وقد أرست اتفاقية مونتريال 1999 أهم **التطورات** في قواعد المسؤولية الجوية والتعويض المترتب عليها، حيث أكدت تأسيس مسؤولية الناقل، بالنسبة لنقل الاشخاص، على وفق قواعد المسؤولية الموضوعية المبنية على فكرة تحمل التبعة وبذلك لم يعد بوسع الناقل التنصل من المسؤولية عن تبعة الحادث إلا بإثبات أنه وقع نتيجة خطأ المسافر المضرور.

واستحدثت الاتفاقية مزيداً من الحماية للمسافرين بإقرارها ما يعرف بنظام المسارين الذي يكون للمسافر المضرور المطالبة استناداً لقواعد المسؤولية الموضوعية بتعويض ضمن الحد الأقصى والبالغ 113100 وحدة حقوق سحب خاصة، الذي يعادل 69000 د.ب تقريباً والذي أبلغ في سنة 2019 ليكون 128820 وحدة واستحدثت المسار الثاني الذي يكون للمسافر المطالبة بالتعويض دون التقيد بالحد الأقصى للتعويض، وكذلك تحديد مبلغ التعويض عن الأضرار التي تلحق أمتعة المسافر سواء المسجلة منها أم غير المسجلة وبمقدار (1000) وحدة وما تعادله

بالدينار البحريني ناهيك عن التعويض الذي يستحقه المسافر جراء تأخير نقله وسفره والذي احتسب بواقع (4150) وحدة التي تعادل (2202) د.ب.

وقد جاءت الاتفاقية **بتطورات** عديدة أخرى كإقرار نظام التأمين الالزامي والتحكيم والمدفوعات المسبقة (المؤقتة) في حالة الحوادث التي ينتج عنها وفاة مسافرين أو إصابتهم بوصفها جزء من التعويض.....

وقد أصاب **التطور** شروط تحقق مسؤولية الناقل المتمثلة أولاً بوقوع الحادث الجوي على متن الطائرة وأن يكون مفاجئاً ومرتبطاً بعمليات النقل الجوي سواء نتج عن استعمال الطائرة على نحو مباشر أو بطريق غير مباشر (كخطف الطائرة)، وعرضنا للشرط الثاني وهو وقوع الحادث أثناء عمليات الصعود والنزول، وتابعنا موقف الفقه والقضاء وتباين اتجاهتهم في تفسير نطاق العمليات المذكورة على نحو يحقق مزيد من الحماية للمسافر المضرور بوصفه الطرف الضعيف بعقد النقل.

وتطرقنا لمفهوم الضرر وأنواعه بوصفه أهم شروط تحقق مسؤولية الناقل الجوي التي يمكن للمسافر المضرور طلب التعويض عنه بغض النظر عما إذا كان متحققاً عن إصابة المسافر بدنياً أو نفسياً أو وفاته نتيجة الحادث أو عما لحق الأمتعة والتأخير في نقل المسافر.

ولم نغفل عن استعراض قواعد النظام الإجرائي الواجب إتباعها لحصول المضرور على حقوقه بداً من تحديد مركز كل من المدعي المضرور سواء أكان المسافر أو ورثته بوصفه صاحب المصلحة بإقامة الدعوى والمدعى عليه الناقل الذي قد يكون الناقل المتعاقد أو الفعلي، وقد يكون ناقلاً متتابعاً.

كما سعينا لمعرفة المحكمة المختصة في النظر في دعوى التعويض وسلطنا الضوء على **التطور** الذي استحدثته اتفاقية مونتريال 1999 باستحداثها الخيار الخامس وهو محكمة إقامة المضرور إضافة للاختصاصات الأربعة التي كانت الاتفاقيات السابقة قد أقرتها والتي كانت تسمح للمضرور اختيار أي منها لإقامة الدعوى أمامها.

وفي سبيل عدم ترك المنازعات الناتجة عن حوادث النقل الجوي لآجال طويلة وتنظيم حقوق والتزامات كل طرف فقد حرصت اتفاقية مونتريال 1999 على تقرير سقوط دعوى المسافر المضرور بالتعويض بإنقضاء سنتين على وقوع الحادث، واعتبرت هذه المدة مدة سقوط وليست مدة تقادم يمكن انقطاعها وتوقفها عند تحقق العذر.

واستعرضنا كذلك الطرق التي يستطيع الناقل دفع مسؤوليته عن وقوع الحادث عنه **وتطور** سبلها ابتداءً من تقريرها في اتفاقية وارسو 1929 والاتفاقيات والبروتوكولات الملحقة وانتهاءً باتفاقية مونتريال 1999 التي أضفت مزيداً من **التطور** بهذا الصدد حيث لم تسمح للناقل كقاعدة عامة الفكاك من مسؤوليته عن الحادث إلا بإثبات أن الضرر الحاصل كان نتيجة خطأ المضرور نفسه.

واستعرضنا حالات دفع الناقل المسؤولية عنه في حالات التأخير في النقل ووجدنا أن مسؤولية الناقل في هذه الحالة الأخيرة تبنى على نظرية الخطأ المفترض.

ولم نغفل عن الإشارة لبعض الضمانات التي قررتها الاتفاقيات الجوية الدولية لتوفير المزيد من الحماية لحقوق المسافر المضرور ابتداءً من اتفاقية وارسو وتعديلاتها وانتهاءً بصدور اتفاقية مونتريال 1999 والتي كان منها التأمين الالزامي والدفعات المسبقة والتسوية الودية بما يرضي الطرفين.

ثانياً: النتائج:

1- تمثل اتفاقية مونتريال 1999 أقصى مظاهر تطور مسؤولية الناقل الجوي كونها لملمت شتات القواعد القانونية المقررة في اتفاقية وارسو 1929 والاتفاقيات والبروتوكولات الملحقة والمعدلة لها وأعادت صياغتها على نحو يواكب التطورات المستجدة في عالم النقل الجوي وجعلها ملائمة من الاشكاليات والاستفسارات القانونية الناتجة عنه.
وكان من مظاهرها إعتبار مسؤولية الناقل الجوي ذات مسارين أولهما مسؤولية موضوعية عن الأضرار التي تلحق المسافرين أو أمتعتهم مبنية على فكرة الخطر (تحمل التبعة) عندما يكون مقدار التعويض المطالب به لا يتعدى الحدود القصوى للتعويض ومقداره 128820 وحدة وأبقت في المسار الثاني على تأسيس المسؤولية على فكرة الخطأ المفترض إذا تجاوز مبلغ التعويض الرقم أعلاه، ووجدنا أن البعض قد تحفظ، بحق، على فكرة المسارين في تحديد التعويض نظراً لما يتسم به النظام المذكور من تباين وغموض في تفسير مفهومه ونطاقه وصعوبات تحيق به عند تطبيقه، كما أبقت الاتفاقية مسؤولية الناقل عن الضرر الناجم عن التأخير مبنية على الخطأ المفترض للناقل.

2- أجارت اتفاقية مونتريال للناقل دفع مسؤوليته عن الحادث الذي أصاب المسافر بسبل عديدة تختلف تبعاً لاختلاف طبيعة وأساس المسؤولية، فإذا كانت مسؤوليته مبنية على أساس موضوعي فلن يكون له دفعها عنه إلا إذا نجح في إثبات أن خطأ المضرور كان المسبب للحادث، أما إذا كانت مسؤولية الناقل مسؤولية شخصية مبنية على أساس الخطأ المفترض فيمكن للناقل التخلص منها بإثبات أن الضرر لم يحدث نتيجة إهمال أو خطأ صادر عنه أو عن اتباعه أو وكلائه[1]، او بإقامة الدليل على أن الضرر قد حصل بفعل الغير وللمحكمة التي تنظر الدعوى السلطة التقديرية في تقرير ذلك.

3- أقرت اتفاقية مونتريال 1999 بعض الضمانات التي تكفل المزيد من الحماية القانونية للمسافر المضرور وقد تمثل ذلك بإقرار أنظمة التأمين الإلزامي لمسؤولية الناقل إضافة لنظام الدفعات المؤقتة على التعويض والمراجعة الدورية المستمرة لحدود التعويض المستحق كل خمس سنوات.

4- أضافت اتفاقية مونتريال وفي تطور مهم، اختصاصاً آخراً (محكمة خامسة) إلى المحاكم الأربعة وهي المحكمة التي يقع ضمن دائرة نشاطها محل إقامة المسافر (المدعي) الرئيسي والدائم وبناء على ذلك يكون للمضرور سواء أكان المسافر المصاب أو ورثته في اختيار أي من الاختصاصات القضائية الخمسة، واتضح لنا أن نطاق تطبيق هذا الاختصاص الخامس مقتصراً على دعاوى التعويض الناجمة عن الأضرار الناجمة عن وفاة المسافر أو إصابته دون الأضرار الناشئة عن التأخير أو ضياع أو تلف الأمتعة.

5- إن اتفاقية وارسو قد ألمحت إلى جواز اللجوء للتحكيم في المنازعات الخاصة بالبضائع، دون منازعات التعويض عن الأضرار التي تصيب المسافرين. وقد عززت اتفاقية مونتريال في المادة (34) منها هذا الاتجاه وأجازت على نحو مفصل وواضح اللجوء للتحكيم في نطاق البضائع وأن يكون الاتفاق عليه مكتوباً وأن يتم النظر فيه في إحدى جهات الاختصاص (المحاكم الخمسة) المشار إليها في المادة 32.

6-أشارت اتفاقية مونتريال في المادة 1/55 منها على ترجيح قواعد الاتفاقية المذكورة على أي اتفاقية أخرى كانت مطبعة على مسائل النقل الجوي قبل صدورها مثل اتفاقية وارسو وملاحقها، وبذلك يمكن القول بأن اتفاقية مونتريال قد نسخت اتفاقية وارسو وبروتوكولاتها اللاحقة والمعدلة وحلت محلها وألغت، بذلك، ضمناً سريان أحكامها وتطبيقها في مجال النقل الجوي.

[1] المادة (20) والمادة 2/21/أ من اتفاقية مونتريال.

7-من الجدير قوله أن دول الاتحاد الأوربي قد سعت حثيثاً لإصدار عدد من اللوائح لتطبيقها بشأن المسؤولية القانونية لشركات النقل العاملة فيها منها اللائحة المرقمة 2027/97 في 1997/10/9 بشأن مسؤولية الناقليت الجويين الأوربيين في حالة وقوع حادث جوي ومبلغ التعويضات المستحقة للمضرورين مع متابعة رفع الحد الأقصى المقرر له بمراعات تغير الظروف، كما منحت الاختصاص لمحكمة العدل التابعة للاتحاد للنظر في العديد من القضايا ووجدنا أن اليابان كانت قد أصدرت في 1992 لائحة خاصة بالتعويض سميت بالمبادرة اليابانية تخلت بموجبها عن معيار الحد الأقصى للتعويض وأطلقت الحق للمضرور بالمطالبة بكامل الضرر دون التقيد بحدود معينة.

ثالثاً: التوصيات: على ضوء النتائج المستنبطة من البحث يمكننا اقتراح التوصيات المقابلة لها وكالآتي:

1- العمل على مراجعة نصوص الاتفاقيات الدولية وبالأخص اتفاقية مونتريال 1999 وإعادة ترجمتها إلى اللغة العربية ترجمة قانونية سليمة وصحيحة من قبل جهة مركزية مختصة تتولى ذلك، لأن الملاحظ أن التراجم العربية للاتفاقيات تختلف عن بعضها، بل، وتم ترجمة قسم من نصوصها حسب قناعة المترجم على نحو قد يبعدها عن المعنى الاصطلاحي المراد النص ويؤدي إلى ركاكة الصياغة والتباس المعنى.
2- مناشدة المشرعين العمل على توضيح نص المادة (50) الخاصة بالتأمين الإلزامي للناقل الجوي والقواعد والشروط والأحكام التي تنظم أعماله على النقل الجوي لأن النصوص المذكورة وكذلك المواد 119 و120 من قانون تنظيم الطيران المدني جاءت بصيغة مرتبكة تنقصها الدقة وغير واضحة الأبعاد والمعالم بين الدولة وناقليها، فعبارة قدر كافٍ من التأمين عبارة مطاطية فضفاضة قد تحمل تفسيرات متباينة عند التطبيق وكذلك قصوره في تغطية بعض الأضرار الناتجة عن انتشار عدوى مرضية أو حوادث الإرهاب، كما أنها لم تحدد ماهية الإيداع ومعايير الكفاية ولا الجهة التي يتم الاحتفاظ لديها بقدر كافٍ ويعوزها صفة الإلزام الصريح بوجوب إجراء التأمين، وكان الأولى إعادة صياغة المادة على نحو تتسم بصيغة الإلزام الواضح للناقلين مباشرةً.

3- نقترح على المشرعين الدوليين إقرار نصاً صريحاً، بدلاً من نص المادة (55) مونتريال الحالي يتضمن إلغاء العمل باتفاقية وارسو وانتهاء نفاذ قواعدها وإخلال اتفاقية مونتريال وسريان أحكامها بالنسبة لكافة مسائل النقل الجوي وذلك لتفادي الصيغة الغامضة التي لا تزال تتردد في الفقرة (1) من الماة (55) مونتريال بهدف وضع حد للتنازع بين تطبيق أحكام الاتفاقيتين.

4- إزالة الغموض الذي يكتنف المادة 19 بصدد تحديد مفهوم التأخير ومتى يعد الناقل مسؤولاً عن ذلك وإعادة صياغة النص المذكور على نحو يوضح الإطار الزمني لتحقق التأخير سيما من حيث المسافات الجوية ومحطات الوصول وأوقاته، ومدى يتحقق التعويض المترتب عليه.

5- إعادة صياغة المادة (17) من اتفاقية مونتريال بصدد تقرير مسؤولية الناقل عن الأضرار النفسية ومفهومها إلى جانب مسوؤليته عن الأضرار الجسمانية للمسافر على نحو أكثر وضوحاً ووضع تعبير موحد لمفهوم الإصابة الجسدية وتحديد نطاقها، ونوصي بصدد ذلك بالأكتفاء بعبارة (تعرض المسافر لإصابة)، أو إضافة كلمة (نفسية)، بعد عبارة الإصابة الجسدية، للعبارة المذكورة في المادة (1/17) مونتريال لكي تشمل، بوضوح تام مسؤولية الناقل عن الأضرار الجسدية والنفسية وتغطي التعويض المستحق للمضرور عنها.

6-جعل مسؤولية الناقل عن وفاة المسافر أو إصابته والتعويض المترتب عليها تحكمها قواعد موحدة في كلا المسارين وجعلها مسؤولية موضوعية قوامها تحمل التبعة (المخاطر) بدلاً من فكرة الخطأ والتخلي عن فكرة المسؤولية المحدودة والحد الأقصى للتعويضات وإعتماد مبدأ المسؤولية غير المحدودة.

7- تفعيل فكرة المدفوعات المسبقة التي يلتزم الناقل خلال مدة وجيزة (تقترح أن تكون بحدود الشهر من تاريخ الحادث) أن يدفع مبلغاً يتم تقديره على وفق معيار موضوعي كجزء مقدم ومؤقت لتعويض للمسافر المضرور وتنظيم قواعد هذا الإجراء لأهميته وانعكاسه المباشر على ورثة المسافر المتوفى أو على المسافر نفسه في حالة الإصابة.

8- تعديل المادة (34) من اتفاقية مونتريال من أجل سريان قواعد وأحكام التحكيم على المنازعات المتعلقة بحقوق الأشخاص المسافرين ومسؤولية شركات الطيران تجاههم وعدم اقتصاره على المنازعات الناجمة عن نقل البضائع فقط، نظراً للسمات الايجابية لهذا النظام ومنها سهولة وسرعة الإجراءات وتعديل المادة (34) مونتريال على ضوء ذلك.

9- لم تنظم اتفاقية مونتريال ولا اتفاقية وارسو قبلها، مسألة تحديد الأشخاص الذين يكون لهم حق رفع دعوى المطالبة بالتعويض عند وفاة المسافر وتركت ذلك التشريعات

الداخلية التي قد يفضي تطبيقها إلى اتجاهات متباينة تؤثر على حقوق المضرورين، لذلك نوصي المشرعين الدوليين بإعادة صياغة الفقرة 11 و 4 من المادة (33) مونتريال على نحو يحدد فيه الفئات الذين يكون لهم حق إقامة دعوى التعويض، وعدم ترك ذلك للاجتهادات القضائية الداخلية، ونتمنى على المشرعين العرب تفعيل هذه المسألة مع الأخذ بنظر الاعتبار خصوصية الفرائض الشرعية ومحاولة إثارتها في الاجتماعات الدورية للمنظمات الجوية الدولية المتخصصة وسيما لدى منظمة الطيران العالمية (الايكادو ICAO).

10- كان من الأحرى بالمشرع الدولي التوفيق بين القواعد التي تضمنتها المادة (20) والمادة (21) والمادة (22) سيما بفقرتها 4 و5 و6 والتوصل لصيغة واضحة للتنسيق بين المادة (20) التي تتيح للناقل إعفائه من المسؤولية والمواد 21 و22 سيما الفقرة (5) منها بصدد إقامة تأسيس مسؤولية الناقل على وفق المسؤولية الموضوعية، ونكرر مناشدتنا للمشرع الدولي لجعل المادة (20) فقرة ثالثة للمادة (21) منعاً لاختلاف التأويل والتداخل والغموض فيهم.

11- نوصي الدول الموقعة على اتفاقية مونتريال وضع قواعد قانونية تقرر بوضوح مسؤولية الناقل عن حوادث الإرهاب والخطف والقرصنة وعن الحوادث الناتجة عن الأضرار التي تحيق بالمسافر جراء انتشار الأوبئة المعدية، التي تعد جائحة Covid-19 نموذجاً آنياً لها، والزام الناقل، قانوناً، بالتنسيق المستمر مع الجهات الصحية واتخاذه التدابير الكفيلة لضمان الوقاية من انتشار العدوى في الطائرة ومسؤوليته في المحافظة على بيئة صحية داخل الطائرة على نحو يطمئن المسافر على متن الطائرة بأنه قد اتخذ كافة الاجراءات الأمنية والصحية المسبقة لتحاeي وقوع الحوادث الأمنية والأضرار الصحية.

12- نوصي المشرعين الدوليين مواكبة مسيرة تطور برامج نظم حركة الطائرات وعلوم الطيران وفق تقنية الذكاء الاصطناعي التي قد يشاع استعمالها في المستقبل القريب والتي بموجبها يتم تسيرر الطائرة حسب الأنظمة المبرمجة لهذا الغرض دون تدخل طرف آخر وعلى وفق محاكاة آلية لقيادة الطائرة وما قد يحدث من متغيرات أثناء الرحلة الجوية تتطلب علاجها ردة فعل سريعة وفورية من قبل الحاسوب الآلي الذي يتولى قيادة وتوجيه الطائرة عن بعُد أثناء تحليقها وبالتالي العمل على إيجاد الصيغ القانونية التي تنظم مثل هذه التقنيات والتطورات المستقبلية وتنظم حدود مسؤولية الناقل عما قد يحصل من حوادث جراء ذلك والطرف الذي يتحمل عبء التعويضات المستحقة للمضرور جراء ذلك.

قائمة المراجع

المراجع العربية:

أولاً: المراجع العامة:

جميل الشرقاوي، الإثبات في المواد المدنية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1976.

حسن علي الذنون، المبسوط في المسؤولية المدنية، اشراف وتنقيح د. محمد سعيد الرحو، دار وائل للنشر، عمان، 2006.

حسين عامر وعبد الرحيم عامر، المسؤولية المدنية التقصيرية والعقدية، دار المعارف، مصر، 1979.

سليمان مرقس، المسؤولية المدنية في تقنيات البلاد العربية، القسم الاول، المكتبة المركزية، القاهرة، 1971.

سليمان مرقس، الوافي في شرح القانون المدني، المجلد الثاني، القسم الأول، البحريني للطباعة، القاهرة، 1987.

عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في القانون المدني، ج1، مصادر الالتزام، دار النهضة العربية، 1975.

علي البارودي، القانون التجاري (العقود التجارية عمليت البنوك، الأوراق التنجارية، الإفلاس)، منشأة المعارف، الاسكندرية، 1963

علي حسن يونس، العقود التجارية، دار الفكر العربي، القاهرة، 1998.

فتحي والي، قانون التحكيم في النظرية والتطبيق، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2007.

محسن شفيق، الوسيط في القانون التجاري ج2، دار الثقافة، القاهرة، 1952.

محمد سعيد الرحو، فكرة الحراسة في المسؤولية المدنية عن الأشياء غير الحية، دار الثقافة، عمان، 2001.

محمد سعيد الرحو و هشام بابان، التحكيم التجاري الدولي، جامعة البحرين، 2016.

محمد صالح، القانون التجاري، مطبعة الاعتماد، طبعة 4، القاهرة، 1963.

محمد عمران، الالتزام بضمان السلامة وتطبيقاته في بعض العقود، دراسة فقهية وقضائية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1980.

محمود جمال الدين زكي، مشكلات المسؤولية المدنية، الجزء الاول، مطبعة جامعة القاهرة، 1978.

مصطفى عبد الحميد عدوي، الضرر الناشئ عن الاخلال العقدي في القانون الانجليزي، دار النهضة العربية، القاهرة، 2008.

نجيب أحمد الجبلي، شرح قانون المرافعات المدنية والتجارية البحريني، منشأة المعارف، الأسكندرية، 2019.

نجيب أحمد الجبلي، التحكيم في القانون اليمني، مركز الصادق، صنعاء، 2003.

ثانياً: المراجع المتخصصة:

إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مسؤولية ناقل الأشخاص في القانون الداخلي والقانون الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1980.

إبراهيم فهمي إبراهيم، القانون الجوي الدولي وقانون الفضاء، دار النهضة العربية، القاهرة، 1966.

أبو زيد رضوان، القانون الجوي قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، القاهرة، 1998.

أحمد بن إبراهيم الشيخ، المسؤولية عن تعويض أضرار النقل الجوي الدولي وفقاً لاتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999، دار النهضة العربية، القاهرة، 2008.

الياس حداد و محمد سامر عاشور، القانون التجاري(بري- بحري-جوي)، منشورات جامعة دمشق، 2016/2015.

ثروت انيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، المطبعة العالمية، القاهرة، 1960.

جلال وفاء محمدين، تشديد مسؤولية الناقل الجوي عن الاضرار الحاصلة للمسافرين(دراسة في القضاء الامريكي)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 1995.

حسام الدين عبدالغني الصغير و عاطف الفقي، القانون الجوي، بدون ذكر اسم الناشر، القاهرة، 2006.

حسن يوسف محمود عليوة، التأمين من مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص(دراسة قانونية مقارنة) مع التطبيق على مؤسسة مصر للطيران، دار الكتب القانونية ودار شتات للنشر والبرمجيات، مصر، 2010.

حفيظة السيد الحداد، القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1998.

حمد الله محمد حمد الله، القانون الجوي، ج2، دار النهضة العربية، القاهرة، 2010.

ذكري عبدالرزاق، مدى مسؤولية الناقل الجوي عن الاضرار التي تصيب المسافرين في اتفاقية مونتريال 1999 وقانون التجاري الجديد، شركة ناس للطباعة، ط1، القاهرة، 2015.

رفعت فخري، الوجيز في القانون الجوي، بدون الاشارة الى دار النشر، القاهرة، 1998.

سميحة القليوبي، القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1989.

شريف أحمد الطباخ، التعويض عن النقل البري والبحري والجوي في ضوء القضاء والفقه والمعاهدات الدولية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2005.

طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1998.

طلبه خطاب، المسؤولية المدنية لناقل الأشخاص بالمجان(دراسة قضائية مقارنة)، دار الفكر العربي، الإسكندرية، بدون سنة نشر.

عائشة فضيل، مسؤولية الناقل الجوي في نقل الركاب والبضائع، جامعة الحسن الأول، الدار البيضاء، مطبعة MKB de press، 2014.

عاشور عبد الجواد عبدالحميد، موجز القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1992.

عاطف محمد الفقي، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفق اتفاقية مونتريال 1999، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2007.

عبدالخالق صالح عبدالله معزب، النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الأشخاص في ضوء إتفاقية مونتريال 1999 والقانونين السوداني واليمني، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية، برلين–المانيا، 2019.

عبد الستار التلتي، شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي والأسباب القانونية لدرئها، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، 1976.

عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الجوي الخاص، دار الفكر والقانون المنصورة، مصر، 2014.

عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي، منشأه المعارف، الإسكندرية، 2000.

علاء التميمي عبده، مدى مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار الإرهاب (طبقاً لأحدث الاتفاقيات الدولية الخاصة بنقل الأشخاص)، دار النهضة العربية، القاهرة، 2017.

عيسى غسان ربضي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم(دراسة مقارنة)، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2011.

فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية فارسوفيا والبروتوكولات المعدلة لها، دار النهضة العربية، 1985.

فاضل صالح الزهاوي، القانون الجوي، جامعة البحرين، ط1 ، 2018.

فايز نعيم رضوان، قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، القاهرة، 1990.

محمد علي عمران، الالتزام بضمان السلامة وتطبيقاته في بعض العقود (دراسة فقهية وقضائية في كل من مصر وفرنسا)، دار النهضة العربية، القاهرة ، 1980.

محمد فريد العريني،القانون الجوي الدولي والداخلي، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2017.

محمد فريد العريني، النقل الجوي وحوادث الطيران، دار الجامعة الجديدة، ألاسكندرية، 2009.

محمد فريد العريني، تطور النظام النقدي الدولي أثره علي اتفاقيات النقل الجوي و البحري، دراسة انتقادية لاحكام القضاء المصري ، الإسكندرية، 1991.

محمد نصر محمد القطري، أحكام القانون الدولي في مواجهة خطر النقل الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، 2009.

محمود أحمد الكندري، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي وفقاً لاتفاقية مونتريال 1999 تحديث نظام وارسو، مجلس النشر العلمي، جامعة الكويت ، 2000.

محمود التلتي، النظرية العامة للالتزام بضمان سلامة الأشخاص، دار النهضة العربية، القاهرة، 1998.

محمود سمير الشرقاوي، محاضرات في القانون الجوي، دار النهضة العربية، مصر، 1979.

محمود عبد الجواد عبد الهادي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي والداخلي للأشخاص(دراسة مقارنة)، دار النهضة العربية، القاهرة، 2017.

محمود محمد أبوشاور، حالات إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية حسب اتفاقية مونتريال، الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع، عمان، 2017.

محمود مختار بريري و عمر فؤاد، القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، 2005.

محمود مختار بريري، قانون الطيران وقت السلم، دار الفكر العربي، القاهرة، 1998.

مصطفى كمال طه، أصول القانون البحري، مطبعة دار نشر الثقافة، الاسكندرية، 1952.

ميلود محمد صقر، مسؤولية الناقل الجوي في التشريع الدولي، الرباط، مكتبة دار السلام، 2017.

ناجي عبدالمؤمن، الوجيز في قانون الطيران المدني وفقا لأحكام الطيران المدني الاتحادي رقم 20 لسنة 1991 و القانون 4 لسنة 1996 بشأن الهيئة العامة للطيران المدني و المعاهدات الدولية التي انضمت إليها دولة الامارات العربية المتحدة، كلية شرطة دبي، 1999.

هاني دويدار، قانون الطيران التجاري– النقل الداخلي والدولي دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2002.

هشام فضلي، مسؤولية الناقل الجوي، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ط1، 2005.

وجدي عبد الواحد علي، التعويض عن الإخلال بالتزام ضمان سلامة المسافر، دار ناس، القاهرة، 2004.

ياسمينة بشار، مسؤولية الناقل الجوي للركاب، دار الكتب العلمية، بيروت، 2012.

ثالثاً: المقالات والأبحاث والدوريات:

إبراهيم الارناؤوط، مدى مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار المعنوية وفق معاهدة مونتريال 1999، بحث مقدم للمؤتمر العشرين المنعقد في رحاب جامعة الإمارات بصدد الطيران المدني في التشريعات الدولية والوطنية المنعقد في الفترة 23–2010/4/25.

أبو زيد رضوان، تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص ونظم التأمين عليها، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق، جامعة عين شمس العدد الأول السنة 16 يناير 1974.

آماني أحمد عبد الله، طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي، بحث مقدم إلى مؤتمر قانون الطيران الدولي، جامعة الإمارات العربية المتحدة، العين، 2012.

حسن كيره، مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية فارسوفيا وبروتوكول لاهاي المعدل لها، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق جامعة الإسكندرية العدد الأول والثاني، 1959.

رفعت فخري آبادير، مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال 1999 الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، جامعة عين شمس العدد 2 السنة 45، يوليو 2003.

رفعت فخري آبادير، أثر الإرهاب على مسؤولية الناقل الجوي، بحث منشور في ملحق كتاب القانون الجوي للدكتور فريد العريني، 2002.

سليمان مرقس، في مسؤولية الناقل الجوي للركاب، مجلة التشريع والقضاء المصرية س2 عدد 5، 1950.

شهيدة قادة، فكرة توازن مصالح الناقل والمسافر من خلال النظام التعويضي لضحايا حوادث النقل الجوي الدولي، بحث مقدم للمؤتمر العشرين في كلية الحقوق، جامعة الإمارات العربية تحت عنوان الطيران المدني في ظل التشريعات المدنية والاتفاقيات الدولية بتاريخ 23- 2012/4/25، منشور في العدد الثاني من مجلة الكلية، 2012.

ضياء الدين صالح، المسؤولية المدنية في الملاحة الجوية عن الاضرار التي تصيب الغير على السطح، مجلة مجلس الدولة المصري، السنة7، دون ذكر العدد والسنة.

عبدالمجيد خلف منصور العنزي، اساس مسؤولية الناقل الجوي وحالاتها، بحث مقدم للمؤتمر العشرين في كلية الحقوق، جامعة الإمارات العربية تحت عنوان الطيران المدني في ظل التشريعات المدنية والاتفاقيات الدولية بتاريخ 23- 2012/4/25، منشور في العدد الثاني من مجلة الكلية، 2012.

كاميران الصالحي، الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل الجوي وشروط إنعقاد مسؤوليته عن سلامة البضائع والأمتعة في الاتفاقيات الدولية وفي القانون الاماراتي، مجلة الحقوق، جامعة البحرين، المجلد 11، العدد 1، 2014/4.

محمد محبوبي والطاكي روشام، الاعفاءات القاونية والاتفاقية لمسؤولية الناقل الجوي، الموقع الالكتروني لوزراة العدل المغربية، 2006.

مراد بن صغير، أشكالات التأمين عن مخاطر النقل الجوي وتطبيقاتها، بحث منشور في مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية، المجلد15 العدد1، يونيو2018.

هوزان عبدالمحسن، المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن سلامة الركاب(دراسة مقارنة)، بحث مقدم الى المؤتمر الوطني الرابع، كلية الحقوق والسياسة، جامعة صلاح الدين، العدد 9، الاصدار الرابع، 2016.

وجدي عبد الواحد علي، التزام ضمان السلامة وعقود نقل الأشخاص براً ج2، مجلة إتحاد الجامعات العربية للدراسات والبحوث القانونية العددان 17 و18، 2003.

رابعاً: رسائل الدكتوراه واطروحات الماجستير:

أحلام الزايره، مسؤولية الناقل الجوي للركاب، رسالة دكتوراه مقدمة إلى جامعة قاصدى مرباح، الجزائر، 2016/2015.

المختار بكور، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المغربي(دراسة مقارنة)، رسالة دكتوراه، جامعة محمد الخامس، كلية العلوم القانونية، 1989.

أمجد محمد هاني عبدالقادر القيام، المسؤولية المدنية للناقل الجوي الدولي، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة جرش، ألاردن، 2011.

دهانه محمد، دفع المسؤولية الجوية للناقل، رسالة دكتوراه، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، كلية الحقوق والعلوم السياسية، الجزائر، 2011/2010.

دياري مسعود خليل, مسؤولية الناقل الجوي العقدية عن الغاء الرحلات في نقل المسافرين دراسة مقارنة, رسالة ماجستير مقدمة الى كلية القانون والسياسة في جامعة صلاح الدين,اربيل, العراق, 2013.

سعيد بن حماني، مسؤولية الناقل الجوي(دراسة مقارنة في اتفاقية وارسو والقانون المغربي والعراقي)، رسالة ماجستير مقدمة الى معهد البحوث والدراسات لجامعة الدول العربية، بغداد، 1989.

سليمان علي عمايرة، الضرر القابل للتعويض في عقد النقل الجوي وفقاً للقانونين الاردني والمغربي، رسالة دكتوراه مقدمة الى جامعة عبدالملك السعدي، كلية العلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية، طنجة ، 2015/2014.

سماح محمودي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي، دراسة في ظل اتفاقية وارسو 1929 ومونتريال 1999، رسالة دكتوراه مقدمة إلى كلية الحقوق، جامعة الحاج خضر باتنه، الجزائر، 2015/2014.

شفيق أنور فضل، مسؤولية الناقل الجوي وفقا لاتفاقيتي وراسو 1929 ومونتريال1999 رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة أسيوط، 2012.

صفوت ناجي عبد القادر بهنساوي، النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي عن سلامة المسافرين، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، 1984.

طه عبدالقهار احمد مقبل، تحديد مسؤولية الناقل الجوي، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة صنعاء، اليمن، 2002.

عائشة فضيل، مسؤولية الناقل الجوي بين التحديد واللاتحديد(دراسة مقارنة في القانون المغربي والاتفاقيات الدولية)، رسالة دكتوراه، جامعة الحسن الثاني، كلية العلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية ، الدارالبيضاء، 2001/2000، غير منشورة.

عبد الحكم محمد عبد السلام عثمان، التزام السلامة في النقل الجوي، رسالة دكتوراه، جامعة عين شمس، كلية الحقوق، 1983.

محمد حمزة عبد الرحمن، التزام الناقل بسلامة المسافرين وفقاً لأحكام إتفاقية فارسوفيا والتشريع الليبي والمغربي، رسالة دبلوم عالي، الرباط، جامعة محمد الخامس، كلية العلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية، 2012.

محمد موسى محمد ذياب، فكرة الخطأ في اتفاقية فارسوفيا، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، 1985.

وضحة فلاح المطيري، مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب وفقاً للقانونين الكويتي والاردني والاتفاقيات الدولية، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الشرق الاوسط، 2011.

يحيى أحمد البنا، أثر الإرهاب على مسؤولية الناقل الجوي، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، 1993.

يسرية محمد عبد الجليل، المسؤولية عن عيوب تصنيع الطائرات، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة،2006.

خامساً: الاتفاقيات والبروتوكولات الدولية والتشريعات الوطنية:

- اتفاقية باريس الدولية 1919 بشأن تنظيم الملاحة الجوية
- اتفاقية وارسو لاجل توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في 12 اكتوبر 1929.
- بروتوكول لاهاي 1955 المتعلق بتعديل بعض بنود اتفاقية وارسو 1929
- اتفاقية جوادالاخارا 1961 المكملة لاتفاقية وارسو بخصوص النقل الجوي الدولي الذي يقوم به شخص اخر غير الناقل المتعاقد
- اتفاقية شيكاغو 1944
- اتفاقية مونتريال 1966
- بروتوكول غواتيمالا ستي 1971 بشأن توحيد قواعد النقل الجوي الدولي
- بروتوكولات مونتريال الأربعة 1975
- معاهدة روما 1952 حول الأضرار التي تسببها الطائرات للغير على الاسطح
- اتفاقية مونتريال 1999 بشأن توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي

- قانون تنظيم الطيران المدني البحريني رقم 13 لسنة 2013
- قانون الطيران المدني المصري رقم 28 سلنة 1981 وتعديلاته
- القانون المدني البحريني رقم 19 لسنة 2001
- القانون المدني الفرنسي الجديد لسنة 2016
- القانون المدني المصري رقم 131 لسنة 1948
- قانون التجارة المصري الجديد رقم 17 لسنة 1999
- القانون المدني العراقي رقم 40 لسنة 1951
- قانون الطيران المدني الاردني رقم 41 لسنة 2007

Foreign references

First: Books:

David Hodgkinson& Rebevvajohuston, International Air Carrier Liability Safety&security, Routledge Taylor& Francs group, 2017.

Elmar Giemula, Ronald Schmid, Wolf Muller-Rostin, Rod Margo, Regula Dettling-Ott, Montreal Convention Analyses of the Liability of Delay 2006, Kluwer Law International; Lslf edition November 1, 2006.

Georgette Miller, Liability in international air transport(The Warsaw System in Municipal Courts), Kluwer Deventer, 1977, Published online by Cambridge University Press**: 21 May 2009.**

Gersey Rajski, La responasabilite` du transporteur ae`rien dans La Legislation de quelques pays socialistes européens, RFD aérien, 1971.

Gold Chmidt, Theorie de l`obligation de Securite`, Lyon 1947

Guilain Bulambo Nyangi, La responsabilité civile du transporteur aérien en cas de dommage subi par un passage, Université de Lubumbashi - Graduat en droit 2011.

H. et L. Mazeaud et A. Tunc, Traité théorique et pratique de la responsabilité civile délictuelle et contractuelle,* tomes I et II, 5e éd, Revue internationale de droit comparé Année 1959 11-4 pp. 822-824.

I.H.Ph. Diederiks-Verschoor, " An Introduction To Air Law", Kluwer Law International, The Hagu 2001, Seventh Revised.

J. P. Tosi,Transports ae'riens- responsebillity du transporteur convention de Varsovie 1995.

J. Sesseli, La notion de faute dans la Convention de Varsovie (Etude de droit aérien), Revue internationale de droit comparé Année 1962 14-4 pp. 839-840.

Koffka- Bodenstein- Koffka, Luftvehrsgeset umd warschauer Athommen- Berlin 1937.

Lawrence B. Goldhirsch: The Warsaw Convention Annotated: A Legal Handbook, Kluwer Law International (October 1, 2000).

Lee S. Kreindler, Aviation accident law Revised, Eastablishing Liability Warsaw Convention Liability, LexisNexis, New York 1971.

Lee S. kreindler&Blanca: Aviation Accident Law of Air Lines in international carrage Warsow 1929 and Montreal 1999, J bid p.10.64.

Malcolm A. Clarke, Contracts of carriage by Air, second edition, Lloyd's List, London 2010.

Max Litvine: droit a'erien. Notionsde droit international et droitbelgem etablissements Emile Bruylant, Bruxelle, 1970.

Michel de Juglart, Emmanuel Du Pontavice, Jacqueline Dutheil de la Rochère, Georgette M Miller: Trait`e de droit ae`rien, Librairie gérérale de droit et de jurisprudence, Paris, 1992.

Paul S. Dempsey & Michael Milde, International Air carrier Libility: The Montreal Convention of 1999, Centre of Research in Air&Space Law, McGill University2005.

Paul S. Dempsey, Robert Hardaway & William Thoms, Aviation Law and Regulation, Lexis Pub; Lslf edition (January 1, 1993).

Samira Benboubker. Risque, sécurité et responsabilité du transporteur aérien à l'égard de son passager. Droit. Université Paris 5, 2014. Français.

Tauber (Ernest), Der Luft Be Forderung Retray, 1921

Zoghbi Henry, La responsabilite` aggravee` du transporteur ae`rien "De Varsovie a` la Haye par Paris et Rio de Janeiro". Beyrouth 1960.

Second: Journals and Research:

Alessandro Pizzino, Warsaw liability system and Italian case law, An UpdateOn Recent Developments, Journal of Air and Space Law, Vol. XXII, Special Publication 2007.

Allan I. Mendelsohn, The Warsaw Convention and Where We Are Today Journal of Air Law and Commerce, vol 62, Issue 4, Article 6, 1997.

Barbara J. Buono, The Recoverability of Punitive Damages Under the Warsaw Convention in Cases of Wilful Misconduct: Is the Sky the Limit?, Fordham International Law Journal, Volume 13, Issue 4 1989 Article 6.

Bassel F. El-Kasaby, Scott E. Tarry, Karisa K. Vlasek, Aviation insurance and the implementation of the small aircraft transportation system, Journal of Air Transport Management9(2003), pp299–308.

Blanca I. Rodriguez, Recent Developments in Aviation Liability Law, Journal of Air Law and Commerce, Volume66, Issue1, article3, 2001.

Bin cheng, willful misconduct: From Warsaw to the Hague & from Brussels to Paris. Annals of Air and Space Law: Vol. II (1977).

Charles E. Robbins, Jurisdication under Article28 of the Warsaw Convention, LL.B. George Washington University; the Washington, D.C. Bar 1964.

Devendra Pradhan, The Fifth Jurisdiction under the Montreal Liability Convention: Wandering American or Wandering Everybody, Journal of Air Law and Commerce, Volume 68 Issue4 Article4, 2003.

Giuseppe Contissa, ATSSSA—Victim of compensation fund, a fair alternative to civil liability, The Aviation and space journal, July 2012 year XI N3.

Gregory C. Walker, Doing Business in Montreal: The Effects of the Addition of Fifth Forum Jurisdiction under the Montreal Convention, Penn state International Review, Vol23, No1 , Penn state International Review, Article 6, 2004.

J.c Batra, Modernization of the Warsaw System - Montreal 1999, Journal of Air Law and Commerce, Volume 65 Issue 3 article 2, 2000.

Kelly Grems, Punitive Damages under The warsaw Convention: Revisiting the Drafter's Intent, The American University Law Review, Vol.41, Issue 1, Article 5, 1991.

Labou, Henri, contracts comportant pour l`une des parties L`obligation de render le contractant Saint et Sauf. Dalloz Hebomadomad aire 1931, chronique

Louis Cobbs, The Shifting Meaning of 'Accident' under Article 17 of the Warsaw Convention : What did the Airline know and what did it do about it?" Air and Space Law,Vol. XXIV, No. 3, 1999.

McKay Cunningham, The Montreal Convention: can passenger Finally Recover for Mental Injuries, 41 Vand J. Transnat'l L, 2008.

Michael K. Littger, Warsaw convention to Montreal 99 system, kolon-Germany, Vol 52, 2003.

Michael Milde, "Liability in International Carriage by Air - the new Montreal Convention of 28 May 1999*", Uniform Law Review*, Volume 4, Issue 4, December 1999, Pages 835–860.

M. Le Goff, la Convention Comple`mentaire de Varsovie et la conference de Guadalajara, Rev. Fr. Dr. Ae`rien 1963.

Naneen K. Baden, The Japanese Initiative on the Warsaw Convention, journal of Air Law and Commerce, Volume 61, Issue 2 Article 5, 1995.

Paul Stephen Dempsey, Accident & Injuries in Air Law: The Clash of The Titans, Air & Space Law 2008.

P. Chauveau, Droit a`erien, Revue international de droit compare`, Anne`e 1953.

Ph. Le Tourneau, *La responsabilité civile*, 3e éd, Revue internationale de droit comparé Année 1983.

Rene Rodiere, le regine legal de lobligation de securite due par les tranporteurs a leurs voyageurs, J.C.P, 1952, 1-997.

Rennes Rodiere et Barthes L'emy Mercadal, Droit des transports terrestres et ae'riens 4'e e'dition dalloz 1984, p427.

René Savatier,*Traité de la responsabilité civile en droit français civil, administratif, professionnel, procédural.* Revue internationale de droit comparé Année 1950 2-4, *pp* 799-802.

R. H. Mankiewicz, Protocole de Guatemala 1971 portant modifications de la convention de Varsovie, France journal for air law1972.

Stephen C. Kenney, Punitive Damages in Aviation Cases: Solving the Insurance Coverage Dilemma, Volume 48 J. Air L. & Com, 753(1983).

Trevor Atherton, Unlimited Liability for Air Passengers: The Position of Carriers, Passengers, Travel Agents and Tour Operators under the IATA Passenger Liability Agreeement Scheme, 63 J. Air L. & Com. 405 (1997).

Van Houtte, La responsabilite civilie dans les transports ae`riens inte`rieurs et internation aux, 1940, pp24-133.

William G. Schmidt, Aviation Law Developments, School of Law Dallas-Texas U.S.A, Aviation and Aerospace Law, VOL33 No2, 1999.

Third: PhD&Master's theses:

Alexa West, J.D. Candidate, 2017, Defining "Accidents" In The Air: Why Tort Law Principles are Essential to Interpret the Montreal Convention's "Accident" Requirement, Fordham University School of Law; B.S.F.S., 2013, Edmund A. Walsh School of Foreign Service, Georgetown University.

Bjorn Siever, Air Passenger Rights in the European Community, Master thesis, Master of Europeean Affairsprogramme Law university of Laund Spring 2006.

Bo Jiang, "International Air Carrier's Liability to Passengers Under the Warsaw Convention 1929 and the Montreal Convention 1999" Golden Gate University School of Law (2006). Theses and Dissertations. Paper 29.

Christoffer Thalin"The Air Carrier's Liability for Passenger Damages -Article 17 of the Warsaw System and the new Montreal Convention", Faculty of Law, University of Lund, Master Thesis Spring 2002.

Dario Klasic, LL.M., "Developing Liability Issues in International Air Transporation", Doctorl Candidate Institut fur Luft- und Weltraumrech, Rechtswissenschaftliche Fakultatm Universitat zu Koln, Albertus- Mangnus- Platz, Cologne, Germany 2018.

H. et L. Mazeaud et A. Tunc, Traité théorique et pratique de la responsabilité civile délictuelle et contractuelle,* tomes I et II, 5e éd. V. 1-2 Paris- 1965.

Karin Paulsson, passenger liability, According to the Montreal Convention, university of Lund, Faculty of Law, Master Thesis, 2009.

Maurice Picard, Le droit aérien, le Caire, imp. Université Fouad 1ère, 1949

E-References:

https://casetext.com/.

https://dockets.justia.com/

https://www.oxfordlearnersdictionaries.com/definition/english/accident

www.ruetres.com

https://www.gov.uk/aaib-reports/aar-5-2008-boeing-737-300-oo-tnd-15-june-2006

https://news.aviation-safety.net/2013/03/02/aviation-safety-network-helps-identify-wreckage-of-missing-antonov-in-congo/

https://www.bailii.org/ew/cases/EWCA/Civ/2014/257.html

https://law.justia.com/cases/new-jersey/appellate-division-published/1988/226-n-j-super-377-0.html

www.Leagle.com

https://www.cambridge.org/core/journals/american-journal-of-international-law

https://www.i-law.com/ilaw/index.htm

https://www.iata.org/

https://www.icao.int/Pages/default.aspx

https://www.dalloz.fr/

https://www.persee.fr/

www.casemine.com

www.caselaw.com

www.eur-lex.europa.eu.com

www.ravellaw.com

www.Adaleh.info

www.publications.parliament.uk

www.Courdecassation.Fr

www.scc-csc.ca

www.pmlaw.com

https://ec.europa.eu

www.elsevier.com/locate/jairtraman

www.ravellaw.com

Thesis Abstract

This study deals with the idea of developing the responsibility of the air carrier for the damages that infect the travelers and the legal problems they raise that touched the nature of the liability.

One of the manifestations of the development was the change that affected the nature of responsibility and its transformation from a default to a contract, as its basis evolved from a personal responsibility based on error and the duty of proof, then the supposed error to an objective responsibility based on the idea of risk and bearing the liability.

The development was reflected in the nature of the obligation imposed on the carrier, after it was merely an obligation to pay attention to a commitment to the result of ensuring the safe delivery of the traveler to the destination.

The study touched on the extent to which the responsibility of the air carrier has been proven for the accident and the compensation arising from the damage caused to the passenger personally or his luggage or resulting from his delay and the development that befell that led to the demand for the application of the rules of unlimited liability and the claim beyond the maximum set in the agreements and the compensation standard shifted from the franc Golden French to the Special Drawing Rights(SDR).

The study dealt with the procedural system that organizes the claim to the rights of the injured traveler, starting with identifying the parties to the lawsuit and the branches thereof, and the development that affected the determination of the court that examines the dispute by adding the fifth jurisdiction.

The study touched on the failure of the compensation claim after a certain period of time. Among the aspects that ensure the protection of the injured are the introduction of a system of advance payments (as temporary compensation) for the injured, compulsory insurance and arbitration as a system for settling disputes resulting from the transfer of goods.

Among the manifestations of development, in this regard, is the periodic review of the amount of compensation after a certain period of time has passed to treat inflation and high prices, and we have referred to the increase of the maximum compensation limit more than once, as the compensation for the injured person on 12/19/2019 reached (128,800) SDRs units.

جامعة البحرين

كلية الحقوق **قسم القانون الخاص**



تطور فكرة المسؤولية في إطار النقل الجوي للمسافرين

(دراسة مقارنة)

أطروحة مقدمة كجزء من متطلبات الحصول على درجة الدكتوراه

دكتوراه الفلسفة في القانون الخاص

إعـــــــــداد

زيد محمد سعيد الرحو

الرقم الجامعي: 20161688

إشـــــــراف

د. فاضل صالح الزهاوي

أستاذ القانون التجاري المشارك

جامعة البحرين

مملكة البحرين

فبراير 2021

UNIVERSITY OF BAHRAIN

College of Law | Department of Private Law

The Development of the Concept of Responsibility in the Framework of Air Transport for Passengers

(Comparative Study)

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the requirements for the Ph.D. Degree in Philosophy in private law

Submitted by

Zaid Mohammed Saeed Al-Raho

University ID: 20161688

Supervised by

Fadel Saleh Al-Zahawi

Associate Professor of Commercial Law

University of Bahrain

Kingdom of Bahrain

February 2021