

**مدى مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار
التي تصيب المسافرين في اتفاقية
مونتريال ١٩٩٩ وقانون التجارة الجديد**

**دكتور
ذكرى عبد الرزاق محمد
مدرس القانون التجاري والبحري
 بكلية الشريعة والقانون - جامعة الأزهر**

جامعة الأزهر، القاهرة، ٢٠٠٦
مطبوعة، تأليف: دكتور عبد الرزاق محمد
المؤلف: دكتور عبد الرزاق محمد
الطبع الأول: ٢٠٠٦
الطبع الثاني: ٢٠٠٧
الطبع الثالث: ٢٠٠٨
الطبع الرابع: ٢٠٠٩
الطبع الخامس: ٢٠١٠
الطبع السادس: ٢٠١١
الطبع السابع: ٢٠١٢
الطبع الثامن: ٢٠١٣
الطبع التاسع: ٢٠١٤
الطبع العاشر: ٢٠١٥
الطبع الحادي عشر: ٢٠١٦

J.-Duchêl, G.M. Miller, Traité de Droit Aéronautique, tome 1, N° 1071, p.367.

بسم الله والحمد لله والصلوة والسلام على رسول الله وعلى
آله وصحبه ومن والاه.

مقدمة:

١ - اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ الفصل الأخير في الجهد الدولي لتوحيد قواعد مسؤولية الناقل الجوي الدولي.

تعد مسؤولية الناقل الجوي من أهم الموضوعات التي يثيرها عقد النقل الجوي من الناحية القانونية، سواء من حيث أحوال الانشغال بالمسؤولية، أو مداها، أو طرق دفعها، وذلك لما لها من تأثير مباشر على المشروع القائم بعملية النقل والمنتفعين به على حد سواء، فضلاً عن كونها الأكثر إثارة أمام القضاء من بين موضوعات القانون الخاص الجوي، ويفرض الطابع الدولي لعملية النقل الجوي - مع اختلاف قواعد الإسناد وقواعد الموضوع في التشريعات الوطنية المختلفة ومع تعذر العثور على أعراف خاصة تنظم هذا النشاط - العمل لتوحيد القواعد الواجبة التطبيق، حتى يتحدد وضع الناقل الجوي ومن يتعاملون معه، فيتوفر لعملية النقل عنصر الأمان القانوني اللازم لاستمرارها^(١).

(١) راجع في أهمية توحيد القواعد المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي:
د/ثروت أنيس الأسيوطى، مسؤولية الناقل الجوى فى القانون المقارن، الطبعة الثانية ١٩٦٦،
دار النهضة العربية، رقم ٢، ص ٥، د/إبراهيم فهمي إبراهيم شحاته، القانون الجوى الدولى
وقانون الفضاء، دار النهضة العربية ١٩٦٦، ص ٣٧٣، د/فاروق احمد زاهر، تحديد
مسؤولية الناقل الجوى الدولى. دراسة في اتفاقية فارسوفيا والبروتوكولات المعدلة لها. دار
النهضة العربية، ١٩٨٥، ص ٨، د/أبو زيد رضوان، القانون الجوى. قانون الطيران
التجاري، ١٩٩٤، رقم ٢٨، ص ٢٩٤.

J.Dutheil. G.M.Miller, Traité de Droit Aérien, Tome2, 2e éd, Paris. 1992,
N°. 3223, P.367.

وقد كان لهذه الاعتبارات أثراًها الواضح على القواعد الموضوعية التي فررتها الاتفاقية، لذا فقد فرضت مسؤولية الناقل عن أي ضرر يلحق المسافرين بمجرد إثباته، فأقامت المسئولية عن الخطأ المفترض في جانب الناقل، إلا أنها، من ناحية أخرى، جعلت هذه المسئولية محدودة بحدود قصوى للتعويض، لا تصل لتعويض الضرر كاملاً إلا في حالات معينة، كما أنها أعطت الناقل الحق في التخل من المسئولية مطلقاً في حالات معينة وبشروط خاصة.

٣ - وقد صادفت الاتفاقية نجاحاً كبيراً في العمل بعد أن صدق عليها معظم الدول، غير أنها لم تنجح تماماً في مهمة التوحيد، لأن تطبيقها متزوك للقضاء الداخلي في كل دولة من ناحية، ومن ناحية أخرى فإن بعض الدول الهمامة قد أثارت بعض الاعتراضات على الحد الأقصى للتعويض الذي فرضته على الناقل الجوي، حيث يبدو هذا الحد ضئيلاً كلما ابتعدنا عن تاريخ إبرام الاتفاقية بفعل التغير العكسي في قيمة النقود وتضاعف الدخول، كما أن التقدم التقني المتتسارع الذي طرأ على صناعة الطيران، جعل مخاطر النقل الجوي لا تختلف مطلقاً عن وسائل النقل الأخرى إن لم نقل عنها، وكان لذلك أثراً على مدى مسؤولية الناقل الجوي لمصلحة المسافرين، لكل هذا فإن فكرة تعديل الاتفاقية قد شغلت الأذهان منذ وقت مبكر، وهو ما تحقق بالفعل بانعقاد مؤتمر للقانون الخاص الجوي في لاهاي سنة ١٩٥٥، ضم ٤٤ دولة وثمان منظمات دولية مشتغلة بالطيران^(١) وقد أسفر هذا المؤتمر عن توقيع بروتوكول لاهاي لتعديل اتفاقية توحيد بعض القواعد الخاصة بالنقل الجوي الدولي^(٢).

(١) د/أنيس الأسيوطى، المرجع السابق، رقم ٤٥، ص ٦٩.

(٢) تم توقيع البروتوكول في ٢٨ سبتمبر ١٩٥٥ من جانب ٢٦ دولة من بينها مصر. د/إبراهيم فهمي شحاته، المرجع السابق، ص ٢٧٥. وتم التصديق عليه من جانب ثلاثين دولة موقعة عليه، وبذل سريان مفعوله بينها من اليوم التسعين اللاحق لإيداع وثيقة تصديق الدولة الثلاثين وهو أول أغسطس ١٩٦٢، ووفقاً للعادة (٢٢) من البروتوكول فإنه إذا صنفت دولة عليه بعد ذلك بيداً سريان مفعوله بالنسبة لها من اليوم التسعين اللاحق لإيداع وثيقة تصدقها، وقد صنفت مصر على البروتوكول في الواحد والثلاثين من ديسمبر عام ١٩٥٥ بموجب القانون رقم ٦٤٤ لسنة ١٩٥٥ "القانون المصري" العدد ١٠١ مكرر، ٣١ ديسمبر ١٩٥٥.
راجع د/ثروت الأسيوطى، ص ٧٠.

وقد استشعرت الجماعة الدولية الحاجة لنوحيد القواعد التي تحكم مسؤولية الناقل الجوي الدولي، في وقت مبكر من نشاط الطيران التجاري الدولي، فقدمت الحكومة الفرنسية في سنة ١٩٢٥ مشروعًا ينظم مسؤولية الناقل الجوي الدولي La Responsabilité du Transporteur Aérien إلى مؤتمر عقد في باريس، وأسفر عن تكوين اللجنة الفنية الدولية لخبراء القانون الجوي، وقد تولت هذه اللجنة دراسة المشروع واستطلعت آراء الحكومات المختلفة فيه، وأعادت صياغته قبل الدعوة إلى مؤتمر ثان عقد في وارسو في الفترة من ٤ - ١٢ أكتوبر ١٩٢٩، وأسفر عن إبرام "اتفاقية توحيد بعض القواعد الخاصة بالنقل الجوي الدولي" الموقعة في ١٢ أكتوبر ١٩٢٩، والمشهورة باتفاقية وارسو^(١).

٤ - وقد كان توحيد القواعد الموضوعية لمسؤولية الناقل الجوي هو أكثر ما اهتمت به هذه الاتفاقية، ولذلك فإنها لم تعتن بـ نظاماً قانونياً معيناً دون غيره من الأنظمة الأخرى، وإنما جاءت قواعدها توافقية بصفة عامة، خاصة بين النظميين الرئيسيين الذين قادا النقاش في هذا الشأن، الاتجاه الأنجلوأمريكي والاتجاه اللاتيني، كما أنها حاولت التوفيق بين عدة اعتبارات: فمن ناحية نجد أن جدة هذا النشاط وما يكتنفه من مخاطر جسيمة، تفرض تقرير حماية استثنائية لرواده خاصة الركاب منهم، حيث لا يتمتع هؤلاء بأية قدرة على الحركة أو الاختيار لمنع وقوع الحادث، جعلت المؤتمرين يقررون مسؤولية الناقل عن أي ضرر يصيب المسافرين، لكن، ومن ناحية أخرى، ينبغي أن يكون تقرير هذه المسئولية بالقدر المعقول، حتى لا يطغى إطلاقها على ضرورة تشجيع ازدهار وتنمية مرفق النقل الجوي وهو ما يزال في المهد^(٢).

(١) صدق مصر على هذه الاتفاقية في ٦ سبتمبر ١٩٥٥ بالقانون رقم ٥٩٣ لسنة ١٩٥٥.
الواقع المصرى في ١١ ديسمبر ١٩٥٥، العدد ٩٥ مكرر (١) وبذلك أصبحت الاتفاقية

سارية المفعول ابتداء من ٧ ديسمبر ١٩٥٥، د/ثروت الأسيوطى، المرجع السابق، ص ٦٩.
(٢) د/أبو زيد رضوان، المرجع السابق، رقم ٢٨١، ص ٢٩٣، د/رفعت فخرى، السوجيز في القانون الجوى، ١٩٨٨، رقم ٤٥، ص ١٠١، د/فاروق زاهر، المرجع السابق، ص ١٠.

إثبات السبب الأجنبي، إلا أن هذا التعديل لم يدخل حيز النفاذ لعدم اكتمال العدد اللازم من الدول المصادقة عليه.

٥- وقد أدى تعدد البروتوكولات المعدلة لاتفاقية الأصلية، ومع دخول بعضها دون البعض الآخر حيز النفاذ على المستوى الدولي، إلى وجود تضارب في القواعد المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي الدولي، فإذا ما أضفنا إلى ذلك أن الاتفاقية ذاتها تحيل في بعض أحكامها على ما يتبع في قانون القاضي، وهو ما يختلف من دولة إلى أخرى، فإن النتيجة المتربطة على هذا الوضع، تبدو كما لو أن الاتفاقية قد أفرغت من مضمونها، نتيجة لما قد يحدث من تعارض بين الاتفاقية الأصلية وبعض بروتوكولاتها المعدلة، مما قد يؤدي إلى استبعاد هذه القواعد جمیعاً، والرجوع مرة أخرى إلى قواعد الإسناد في قانون القاضي المعروض عليه النزاع^(١).

وهكذا يبدو المشهد كما لو أنها في حاجة، مرة أخرى، إلى قواعد موحدة على المستوى الدولي تحكم مسؤولية الناقل الجوي، وأصبحت اتفاقية وارسو - التي صيغت أحكامها أساساً بغرض توحيد القواعد المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي الدولي - في حاجة للتوجه في إطار اتفاقية جديدة، من جراء كثرة التعديلات والإضافات التي أحقت بها، وذلك بعد مرور ما يزيد عن سبعين عاماً من إبرامها^(٢).

وهذا ما تم بالفعل عندما أخذت المنظمة العالمية للطيران المدني International Civil Aviation Organization

(١) راجع: د/محمد فريد العريني، القانون الجوي. النقل الجوي الداخلي والدولي، ٤٠٠٤، دار الجامعة الجديدة. رقم ٨٠، ص ١٧٥، د/أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٩٦.

(٢) ألم الاتفاقيات Treaties المعدلة لاتفاقية وارسو أو المكملة لها: - بروتوكول جواتيمala - سيني لعام ١٩٧١ - بروتوكولات مونتريال ١، ٢، ٣ لعام ١٩٧٥ ثم بروتوكول مونتريال رقم ٤ لعام ١٩٧٥ المتعلق بنقل البضائع.

وهو تعديل جزئي يتعلق بالحد الأقصى للتعويض المقرر لمسؤولية الناقل الجوي، كما عدل نص المادة (٢٥) من الاتفاقية، وهي الخاصة بحالات المسؤولية غير المحدودة للناقل الجوي الدولي، إلا أن البروتوكول لم يمس الأسس التي بنيت عليها مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو ١٩٤٩، ونظرًا لضاللة حد المسؤولية هددت الولايات المتحدة الأمريكية بالانسحاب من الاتفاقية، وهو الأمر الذي دعا الاتحاد الدولي للنقل الجوي^(١) لإيقاع عدد من شركات النقل الجوي وهيئة الطيران المدني الأمريكية بعد اتفاق مونتريال سنة ١٩٦٦م، الذي بمقتضاه تم مضاعفة حد المسؤولية في نقل الركاب إلى نحو سبعة أضعاف قيمته في اتفاقية وارسو، كما استبدل الاتفاق أساس المسؤولية، التي أصبحت تقوم في ظلها على فكرة الخطأ لا الخطأ، ولا يجوز دفعها إلا في حالة خطأ المضرور، إلا أن هذا الاتفاق يبقى محدوداً من حيث تطبيقه بين هيئة الطيران الأمريكية وشركات النقل التي أبرمتها معها، فهو ليس شرعاً دولياً، ولا يحقق المساواة بين الأفراد أمام المرافق العامة^(٢).

٤- ومع التقدم التقني الهائل الذي شهدته مرافق الطيران على المستوى الدولي، وتضاؤل مخاطره التي كانت قرينة وضع اتفاقية الأصلية، باتت الحاجة ماسة إلى وضع تعديل جذري لأساس مسؤولية الناقل الجوي ونطاقها، وهو ما تم بإبرام بروتوكول جواتيمala - سيني سنة ١٩٧١، الذي جعل مسؤولية الناقل موضوعية أو مطلقة تقوم في كافة حالات الضرر الذي يصيب المسافرين، دون أن يستطيع نفيها إلا في حالات معينة، وليس بمجرد

(١) International Air Transport Association I.A.T.A المعروف اختصاراً باسم .

(٢) د/فاروق زاهر، المرجع السابق، ص ١٢، د/هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، طبعة ٢٠٠٢، دار الجامعة الجديدة للنشر، رقم ١٥، ص ٢٢.

دور كبير في التجهيز والتمهيد لصياغة مشروع الاتفاقية الجديدة الموقعة في مدينة مونتريال بكندا عام ١٩٩٩^(١).

هذا وقد دخلت اتفاقية مونتريال حيز النفاذ في الرابع من نوفمبر سنة ٢٠٠٣ بتصديق الدولة الثلاثين على نصوص الاتفاقية، وقد أودعت مصر وثيقة التصديق عليها في ٢٤ فبراير سنة ٢٠٠٥، وأصبحت سارية المفعول في مواجهتها بداية من ٢٥ أبريل ٢٠٠٥^(٢).

٦- وفيما يتعلق بتنظيم مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار الركاب في مصر فلم يكن يوجد في القانون المصري شريع موحد وشامل، إذ كانت مسائل الطيران تتنظمها قوانين ومراسيم وقرارات متفرقة، قد تتقاضن في كثير منها مع أحكام المعاهدات الدولية التي انضمت إليها مصر، إلا أنه في ٩ أبريل ١٩٨١ صدر القانون رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١ بإصدار قانون الطيران المدني، بناء على مشروع القانون المقدم من الهيئة العامة للطيران المدني، والذي يعد بحق بمثابة تنظيم شامل للملاحة الجوية في مصر^(٣). وقد ألغى المشروع بمقتضاه القوانين والمراسيم والقرارات السابقة (عدا قانون ٢٦ لسنة

(١) تعد الشروط النموذجية لعقد النقل الجوي المعروفة بـ "شروط إياتا" غير ملزمة بذاتها لطرفي عقد النقل الجوي إلا إذا وردت في عقد النقل أو في شروط النقل العامة أو إذا أحال العقد عليها.

ولمزيد من التفصيل في استعراض خطوات التحضير والإعداد لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩ راجع: د/أحمد إبراهيم الشيخ، المسئولة عن تعويض أضرار النقل الجوي الدولي وفقاً لاتفاقية وارسو وارسو ١٩٢٩ و蒙تريال ١٩٩٩. رسالة دكتوراه. كلية الحقوق/عين شمس ٢٠٠٦، ص ٣٨ وما بعدها.

(٢) تنص المادة ٦ من الفصل السابع من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ على أنه "يسري مفعول هذه الاتفاقية اعتباراً من اليوم السادس اللاحق لإيداع الوثيقة الثلاثين للتصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام لدى جهة الإيداع، وذلك فيما بين الدول التي أودعت مثل هذه الوثائق. ولا تحسب لأغراض هذه الفقرة الوثيقة التي تودعها منظمة للتكامل الاقتصادي الإقليمي".

(٣) الجريدة الرسمية في ٢٣ أبريل ١٩٨١ - العدد ١٧، النشرة التشريعية، العدد الرابع، إبريل ١٩٨١.

اختصاراً بـ I.C.A.O زمام المبادرة، ودعا مجلس المنظمة، في مقرها بمدينة مونتريال، إلى مؤتمر دبلوماسي انعقد في الفترة من ١١-٢٨ مايو ١٩٩٩ من أجل بحث مشروع اتفاقية جديدة لتحديث وتوحيد اتفاقية وارسو وألياتها، ومن أجل العمل بشكل أفضل على حماية حقوق الركاب ووكالء نقل البضائع، وإعادة التوازن بين مصالح طرف في عقد النقل الجوي (الركاب والناقلين)، وقد تم التوقيع على هذه الاتفاقية لتحل محل اتفاقية وارسو وجميع البروتوكولات والاتفاقيات المعدلة والمكملة لها في ٢٨ مايو ١٩٩٩م، وأطلق عليها تسمية "اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي".

وقد اعتبر ذلك نجاحاً في تجديد نظام حول القانون الخاص الذي يعود إلى سبعين سنة مضت، والذي سيكون خلال السنوات المقبلة قادرًا على ضمان مستوى من التعويض المناسب لمن يتعرضون لحوادث النقل الجوي الدولي، وذلك على حد تعبير رئيس مجلس المنظمة الدولية للنقل الجوي^(٤).

وتتجذر الإشارة إلى أنه قد سبق التوقيع على اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ العديد من المبادرات الفردية التي قامت بها I.C.A.O في شكل اقتراحات لبروتوكولات لتغيير قواعد وارسو، ولكفالة تعويض مناسب عن وفاة الركاب أو إصابتهم بجروح تأخذ بعين الاعتبار التطورات الجديدة في النقل الجوي، كذلك كان لشروط I.A.T.A

(٤) راجع فيما يتصل ببيان اتفاقية مونتريال ١٩٩٩:

Michael Milde, "The Warsaw System of Liability in International Carriage by Air. History and New Montreal Convention of 28 may 1999" "Annals of Air and Space Law", Institute of Air and Space Law-Mcgill University, Montreal Canada 1999, Vol. Xxiv

وأنظر: د/فريد العريني، المرجع السابق، ص ١٧٥، د/هاني دويدار، ص ٢٤، د/عاطف محمد القبي، د/هشام فضلاني، القانون الجوي. مع دراسة لتطوير مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩، ٢٠٠٣م، ص ٣٦.

وعلى ذلك فإننا نرى تقسيم هذا البحث إلى خمسة مباحث على النحو

التالي:

- المبحث الأول: طبيعة مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب المسافرين.
- المبحث الثاني: نطاق تطبيق قواعد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب المسافرين.
- المبحث الثالث: طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار اللاحقة بالمسافرين.
- المبحث الرابع: الحدود القانونية للتعويض المستحق عن أضرار المسافرين.
- المبحث الخامس: دعوى مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار اللاحقة بالمسافرين.

) ١٩٧٦ كما يلغى كل نص آخر يتعارض مع أحكامه، واستبدل بها المشرع نصوصاً قانونية شاملة تقر الأخذ بأحكام الاتفاقيات الدولية التي انضمت إليها مصر في مجال التنظيم القانوني للنقل الجوي، ومن ثم تسرى أحكام اتفاقية وارسو ١٩٢٩، وبروتوكول لاهاي ١٩٥٥ المعدل لها، والمكملة بمقتضى اتفاقية جودا لآخر العام ١٩٦١.(١)

وأخيراً فقد صدر قانون التجارة المصري الجديد رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩، والذي تم العمل به اعتباراً من أول أكتوبر من نفس العام، وقد نظم المشرع المصري فيه، وبشكل تفصيلي، النقل الجوي الداخلي بمقتضى أحكام الفرع الرابع من الفصل السابع من الباب الثاني من هذا القانون، وذلك في المواد من ٢٨٤ - ٢٩٩.

٧- خطة البحث.

تقتصر دراستنا في هذا البحث على تناول حدود مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار اللاحقة بالمسافرين في اتفاقية مونتريال وفي قانون التجارة المصري الجديد، هذه الحدود التي جاءت مغایرة من حيث مداها وطبيعتها وأساسها، وبالتالي طرق دفعها والحد الأقصى للتعويض، مما كانت عليه في ظل اتفاقية وارسو ١٩٢٩، إلا أنه لما كان لا يمكن الحكم على أثر الإجراءات والأحكام الجديدة التي أتت بها اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩ بشكل معقول وبطريقة واضحة، إلا بمقارنتها بالاتفاقية المعمول بها سابقاً، أي اتفاقية وارسو التي تم تعديلاً كثيراً عن طريق بروتوكولات صدرت في السنوات اللاحقة للتوقيع عليها، لذا فإننا نعرض باختصار لما يتصل بموضوع البحث من أحكام اتفاقية وارسو بالقدر الذي يستوجبه هذا الأمر.

(١) وفي ذلك تنص المادة (٢٢) من قانون الطيران المدني رقم ٢٨ لسنة ١٩٨٣. تطبق أحكام اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارسو بتاريخ ١٢ أكتوبر ١٩٢٩، والاتفاقيات الأخرى المعدلة والمكملة لها المنضمة إليها الجمهورية على النقل الجوي الدولي والداخلي.

المبحث الأول

طبيعة مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر التي تصيب المسافرين

نتيجة^(١). هي كفالة سلامة الراكب إلى النقطة المتفق عليها، فتشغل مسؤولية الناقل الجوي بمجرد المساس بسلامة الراكب^(٢) فلا يكون على الراكب - في سبيل إسناد المسؤولية في ذمة الناقل - سوى إثبات وجود هذا الالتزام العقدي على عاتق الناقل، وعدم تحقق النتيجة (وصول الراكب سالماً في الميعاد) أي إثبات ما لحقه من ضرر دون أن يكلف بإثبات خطأ ما في ذمة الناقل، ويكون على الناقل، إذا ما أراد التخلص من المسؤولية، أن يقيم الدليل على وجود سبب أجنبى أدى لوقوع الضرر، وإلا ظل ملتزماً بالتعويض^(٣).

ويلاحظ انحياز هذا المسلك إلى جانب الراكب على حساب الناقل، والذي يكتفى بالنسبة لهذا الأخير على إعطائه الحق، إذا ما أراد الإفلات من المسؤولية، في إثبات السبب الأجنبي.

وعلى النقيض من ذلك نجد أن موقف دول النظام الأنجلوأمريكي، الذي يتبنى نظام القانون العام^(٤) يتجه إلى أن أساس مسؤولية الناقل الجوي تستند مباشرة إلى القانون، وأن إخلاله بتنفيذ التزامه في عقد النقل يولد مسؤوليته التقصيرية، ولا ينشأ عن عقد النقل - من وجهة النظر تلك - التزاماً بكفالة سلامة الراكب، وإنما فقط بذل العناية والحيطة التي لا يترتب عليها ضمان سلامة الراكب، فلا تشغله مسؤوليته إلا إذا ثبت خطاؤه أو إهماله في جانب الراكب، فمسؤولية الناقل الجوي، وفقاً لهذا النظام، تقوم على

Obligation du Résultat.

(1)

(2) د/ثروت أنيس الأسيوطى، المرجع السابق، ص ٢١١، د/إبراهيم فهمي شحاته، المرجع السابق، ص ٣٨٦.

(3) راجع: د/أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٩٨، د/فريد العرينى، المرجع السابق، ص ١٧٧، ١٩١، د/فائز نعيم رضوان، قانون الطيران التجارى. الطبعة الثانية، ٢٠٠٠ -

٢٠٠١، ص ١٨٠.

(4)

ونرى تقسيم هذا المبحث إلى ثلاثة مطالب على النحو التالي:

المطلب الأول: تطور طبيعة مسؤولية الناقل الجوي من وارسو ١٩٢٩ وحتى جواتيمala - سبتمبر ١٩٧١.

المطلب الثاني: طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية مونتريال ١٩٩٩.

المطلب الثالث: طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في قانون التجارة الجديد.

المطلب الأول

تطور طبيعة مسؤولية الناقل الجوي من وارسو ١٩٢٩

حتى جواتيمala - سبتمبر ١٩٧١

-٨- عنيت اتفاقية وارسو ١٩٢٩ بصياغة تشريع دولي موحد ينظم مسؤولية الناقل الجوي الدولى، ولم يكن التوصل إلى هذه النتيجة أمراًيسيراً، نظراً لاختلاف القوانين الوطنية في تحديد أساس وطبيعة هذه المسؤولية، وقد أدى عدم وحدة مصدر الالتزام بضمان سلامة الراكب، إلى الاختلاف في تحديد طبيعة هذا الالتزام، وفي النظام القانوني الذي تخضع له مسؤولية الناقل الجوى.

فقد كان أمام واضعي الاتفاقية أنظمة قانونية جد متباعدة فيما بينها في الإجابة عن ذلك، فنجد معظم قوانين البلاد التي تتبنى نظام القانون المكتوب (الأنظمة اللاتينية) وعلى رأسها القانون الفرنسي، تذهب إلى بناء مسؤولية الناقل الجوى على أساس العقد الذى يربطه بالراكب، ويحمله التزاماً بتحقيق

٩ - اتفاقية مونتريال ١٩٢٩ وبروتوكول لاهي المعدل لها

١٩٥٥ يقيمان المسئولية على أساس الخطأ التعاقدى المفترض في

جائب النقل الجوى.

كانت المصالح المتعارضة بين الناقل الجوى، الذين يسعون بالطبع إلى حصر نطاق مسؤوليتهم في أضيق نطاق، وبين مستعملى مرفق النقل الجوى، الطامحين إلى الحصول على أكبر قدر من التعويض لدى إصابتهم بأى ضرر، من ناحية، والقضاء على هذا الاختلاف والتباين بين التنظيمات القانونية في تنظيمها لمسئولية الناقل الجوى من ناحية أخرى، هو التحدى الكبير الذى واجهه المؤتمرون في مدينة وارسو في المدة من ٤ - ١٢ أكتوبر ١٩٢٩، من أجل وضع اتفاقية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوى الدولى.

وقد طرح المؤتمر، بداية، مبدأ تأسيس المسئولية على فكرة الخطر، حتى لا يتفل كاهم الناقل الجوى بمسئوليية موضوعية يعجز عن دفعها، في وقت كانت فيه مخاطر الطيران مرتفعة بمقارنتها بوسائل النقل الأخرى، بينما تبني، في هذا الشأن، وجهة نظر تحقق التوازن - بنظره - بين هذه المصالح المتعارضة، والتي تتلخص في بناء المسئولية على أساس تعاقدي يقوم على فكرة الخطأ المفترض Sauf Exception في جانب الناقل الجوى، فيকفى المضرور أن يثبت وقوع الحادث والضرر الذي نجم عنه، حتى تتعقد مسئولية الناقل بقوة القانون، دون أن يكلف بإثبات وجود خطأ ما في جانب الناقل، فقد تكونت الاتفاقية بافتراض ذلك بمجرد ثبوت هذا الإخلال بالالتزام سلامه الماسفرين (م ١٧ من الاتفاقية)^(١).

(١) تنص المادة ١٧ من اتفاقية وارسو ١٩٢٩ على أنه "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي يقع في حالة وفاة أو جرح أو أي أذى بدني آخر يلحق بالراكب نتيجة الحادث الذي تولد منه الضرر الذي وقع على متن الطائرة أو في أثناء أي من عمليات صعود الركاب أو نزولهم". راجع: د/أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٩٩، د/فراوق زاهر، المرجع السابق، ص ١٢، د/رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ١٤٢، د/عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الشخص الجوى، دار أم القرى، المنصورة، مصر. ص ١٩٥.

الخطأ القصيرى الواجب الإثبات، وهو أمر قد يعجز الراكب عن إقامة الدليل عليه^(٢).

ويذهب اتجاه ثالث إلى تأسيس مسئولية الناقل الجوى على فكرة المخاطر وتحمل التبع، وبمقتضى هذا الاتجاه تعتبر مسئولية الناقل الجوى مسئولية موضوعية (مطلقة) فيسأل الناقل الجوى بقوه القانون عن أي ضرر يلحق المسافرين بمجرد حدوثه، فالمسئولية عن حوادث الركاب ليست تقديرية - من حيث طبيعتها - بل تتبع من العقد، وتتشغل ذمة الناقل بمجرد حدوث الضرر، ويجب عليه، إذا أراد دفع المسئولية، أن يقوم بإثبات أن حدوث الضرر ناجم عن فعل منسوب للمضرور نفسه^(٣).

(١) في بيان درجة العناية المطلوبة في ظل القانون الأمريكي والقانون الإنجليزي راجع، J. Dutheil. G. M. Miller, op. cit, N°. 3223, p. 367.

د/رفعت فخرى أبادير، المرجع السابق، رقم ٦٠، ص ١٤٢، د/فريد العرينى، المرجع السابق، رقم ٨٢، ص ١٧٧، وانظر بصفة خاصة د/جلال وفاء محمد، تشديد مسئولية الناقل الجوى عن الأضرار الحاصلة للمسافرين (دراسة في القانون الأمريكي) دار الجامعة الجديدة للنشر، ١٩٩٥.

يفرق في ظل النظم الأنجلوأمريكية - فيما يتصل بأساس مسئولية الناقل الجوى - بين الناقل العام Common Carrier وهو الشخص الذى يلتزم بتلبية كافة طلبات النقل التي تقدم إليه دون تمييز بينها لقاء مقابل معين، وبين الناقل الخاص Private Carrier، وهو من يقوم بإبرام عقود النقل بناء على اتفاق خاص في كل حالة على حدة، دون أن يلتزم بقبول كافة ما يقدم إليه من طلبات لإبرام هذه العقود.

فالناقل الذى توفر فيه صفة الـ Common Carrier يلتزم ببذل أقصى درجة من العناية للحافظة على سلامه الركاب، ويسأل وبالتالي عن أي خطأ ينسب إليه وإن كان يسيرًا، أما الـ Private Carrier فلا يكلف إلا بينن العناية العادية أو المعقوله، ويعتبر إثبات ذلك على عاتق المدعى، وهو عبء يبدو ثقيلة، وقد يؤدي إلى حرمان الراكب أو ورثته من كل تعويض لعجزهم عن تتبع الأمر في مؤسسة النقل واكتشاف الخطأ، لذا فقد لجأ القضاء الأمريكي إلى تقرير أن وقوع الحادث في حد ذاته ولو كان نتيجة لسبب غير معروف يعتبر قرينة على إهمال الناقل، ومن ثم انعقاد مسئوليته. راجع: د/برهوت الأسيوطى، ص ٢١٠، د/جلال محمد، ص ٨.

(2) تبني هذا الاتجاه القانون التشيكى الصادر في ١٥ يوليو ١٩٢٥، التشريع الاتحادي السويسرى الصادر في ٢٧ يناير ١٩٢٠، القانون اليوغوسلافي الصادر في ٢٢ أبريل ١٩٢٢.

الناقل، برفعه إلى الضعف (٢٥٠ فرنك بوانكريه)^(١).

١٠ - طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في اتفاق مونتريال ١٩٦٦.

طلت مسؤولية الناقل الجوي، حتى بعد إبرام بروتوكول لاهي ١٩٥٥، قائمة على فكرة الخطأ التعاوني المفترض في جانب الناقل، ولذا فإن هذا البروتوكول، ورغم رفعه الحد الأقصى للتعويض، لم يحظ بمباقة بعض الدول الهامة على صعيد النقل الجوي الدولي، وعلى رأسها الولايات المتحدة الأمريكية، التي رفضت الانضمام للبروتوكول، بحجة عدم كفاية الحد الأقصى الوارد به لتعويض رعاياها في حالة الوفاة أو الإصابة بأذى بدني، كما أن المحاكم الأمريكية اعانت الحكم بتعويضات تزيد عن هذا الحد، في حالات المسؤولية عن النقل الجوي الداخلي لديها، والتي رأت أن هذا الحد (٢٥٠ فرنك) ضئيل بالنسبة لنفقات المعيشة في أمريكا.

أكثر من هذا فإنها رأت ضرورة إعادة النظر في الاتفاقية الأصلية في مجملها، سواء من حيث طبيعة المسؤولية أو الحد الأقصى للتعويض الذي تتضمنه، وهددت بالانسحاب منها إن لم تتم الاستجابة لمطالبتها، الأمر الذي تحقق بالفعل اعتباراً من ١٥ نوفمبر ١٩٦٥، وهو ما كان له أكبر الأثر في فقدان اتفاقية وارسو لدورها ومكانتها التي اكتسبتها بين الدول، كتشريع دولي يوحد أحكام مسؤولية الناقل الجوي على المستوى الدولي^(٢).

(١) كان مبلغ التعويض في الاتفاقية الأصلية ٢٥٠ فرنك بوانكريه. وقيل في تبرير وجوب رفع الحد الأقصى للتعويض إن فن الطيران أحرز تقدماً كبيراً، فيجب أن يقابل ذلك زيادة معينة، كلن لا يتلاعماً مع مجموعة من العوامل التي طرأت في مرحلة تالية، حيث بدت هذه الأحكام كما لو أنها تقدم مصلحة الناقلين على حساب المسافرين، لذلك جاءت الدعوة لتعديل بعض أحكام الاتفاقية لإعادة التوازن في العلاقة ما بين طرف في عقد النقل الجوي الدولي، وهو ما تحقق بالتوقيع على بروتوكول لاهي لسنة ١٩٥٥، والذي أصبح واجب النفاذ في ١٩٦٣، إلا أن هذا التعديل أكتفى فقط بتعديل الحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم به

Garnault. André, le Révision de la C.V., Inventaire des Travaux de Madrid. R.F.D.A, 1951, p.357.

وراجع د/ثروت الأسيوطى، المرجع السابق، ص ٥٧٥، د/فريد العرينى، المرجع السابق، ص ١٨٥.

(٢) راجع: د/أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٣٠١، د/فريد العرينى، المرجع السابق، ص ١٨٥، وراجع بصفة خاصة د/فاروق زاهر، المرجع السابق، ص ١٣، ص ١٢٨ - ١٣٠.

لكن الاتفاقية، ومراعاة منها لمصلحة الناقلين، قررت إعفاء الناقل من المسئولية إذا نجح في إقامة الدليل على أنه قد اتخذه هو وتابعوه كل الاحتياطات الضرورية لتلافي الضرر أو كان من المستحب عليهم اتخاذها (م ٢٠ من الاتفاقية) أو أن المضرور قد تسبب أو ساهم بخطئه في إحداث الضرر، كما أنها - ومبالغة منها في حماية الناقلين - أقرت مبدأ المسؤولية المحدودة بفرض ثبوت المسؤولية على عائق الناقل، وتلك بتحديدتها للتعويض الذي يلتزم به الناقل في مواجهة كل راكب بمبلغ معين (٢٥٠ فرنك بوانكريه وفقاً للمادة ٢٢ من الاتفاقية).

لكن الاتفاقية عادت مرة أخرى لمراعاة مصلحة المضرورين، فأبطلت في المادة (٢٣) منها بطلاناً مطلقاً الشروط التي تهدف إلى إعفاء الناقل من المسؤولية، وتلك التي تهدف إلى تحديدها بمبالغ تافهة تقل عن الحدود الواردة بها. كما أنها أقرت أن ثمة أحوال تقاضي بطبعتها أن تترتب مسؤولية الناقل بغير تحديد، حيث لا محل لحمايتها فيها، بل إن حمايتها عندئذ ستكون بمثابة تشجيع لها على تعمد الخطأ أو الإسراف فيه، وذلك في حالة نشوء الضرر عن غش أو خطأ جسيم مساو للغش وقع من الناقل أو من أحد تابعيه (م ٢٥ من الاتفاقية).

هذا التحديد لمسؤولية الناقل الجوي الذي تبنّته اتفاقية وارسو ١٩٢٩، والقائم على فكرة الخطأ المفترض في جانب الناقل مع تحديد المسؤولية بمبالغ معينة، كلن لا يتلاعماً مع مجموعة من العوامل التي طرأت في مرحلة تالية، حيث بدت هذه الأحكام كما لو أنها تقدم مصلحة الناقلين على حساب المسافرين، لذلك جاءت الدعوة لتعديل بعض أحكام الاتفاقية لإعادة التوازن في العلاقة ما بين طرف في عقد النقل الجوي الدولي، وهو ما تحقق بالتوقيع على بروتوكول لاهي لسنة ١٩٥٥، والذي أصبح واجب النفاذ في ١٩٦٣، إلا أن هذا التعديل أكتفى فقط بتعديل الحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم به

يخضع لها الأطراف في عقود النقل الجوي، مما يؤدي إلى الإخلال بالمساواة بين المتعاملين في مرفق النقل الجوي، وينطوي على مساس بسيادة الدول من أجل كفالة الحماية والسلامة لرعايا دولة بعينها، وهو الوضع الذي أدى بالهيئات الدولية المعنية بتوحيد القواعد القانونية لشئون الملاحة الجوية، إلى إعادة النظر في أحكام اتفاقية وارسو ١٩٢٩، خاصة ما يتعلق منها بأساس وطبيعة المسؤولية والحد الأقصى للتعويض، وذلك بالشكل الذي يعيد التوازن ويزيل التعارض بين أحكام هذا الاتفاق من ناحية، واتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي المعدل لها من ناحية أخرى.

ولهذا بدأت اللجنة القانونية لمنظمة الإيكاو في دراسة مجموعة من الاقتراحات لإعادة النظر في الاتفاقية الأصلية، بدءاً من سنة ١٩٦٦ وحتى سنة ١٩٧١، وانتهت بانعقاد مؤتمر في مدينة جواتيمالا سنة ١٩٧١، أقر بروتوكولاً يعرف به "بروتوكول المعدل لاتفاقية وارسو أو بروتوكول مدينة جواتيمالا سنة ١٩٧١" وكان أهم ما تضمنه هذا البروتوكول، فيما يتصل بمسؤولية الناقل الجوي عن وفاة المسافر أو إصابته بجروح، هو اعتبار مسؤولية الناقل الجوي عنها مسؤولية موضوعية تستند على فكرة المخاطر أو تحمل التبعية وليس على فكرة الخطأ، فيعتبر الناقل مسؤولاً ولو لم ينسب إليه ثم خطأ معين، ولا يمكن أن يفلت من هذه المسؤولية إلا إذا ثبت أن الضرر قد تسبب عنه المضرور، أو أنه قد ساهم بخطئه في إحداثه (م١/٤ من البروتوكول) لأن يثبت أن الضرر ناجم عن الحالة الصحية للراكب بحيث تعتبر هي السبب الوحيد في إحداثه^(١).

(١) انظر. د/أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٣٠٢، د/فريد العريني، المرجع السابق، ص ١٨٧، د/فاروق زاهر، المرجع السابق، ص ١٣٠، د/جلال وفاء محمدين، المرجع السابق، ص ٣٦.

ولمزيد من التفصيل في نصوص البروتوكول وأعماله التحضيرية:
Rev. Fr. Dr. Aré, 1971. p.p, 148 et Suiv.

وبإزاء هذا الموقف من الولايات المتحدة الأمريكية، فقد تدخل الاتحاد الدولي للنقل الجوي (إياتا I.A.T.A) والمنظمة الدولية للطيران المدني (إيكاو I.C.A.O) وذلك بتوقيع اتفاق مونتريال لسنة ١٩٦٦ بين مجموعة من شركات الطيران العالمية والأمريكية من جانب^(٢)، وهيئة الطيران المدني الأمريكية من جانب آخر، وذلك بغرض رفع الحد الأقصى للتعويض إلى ٧٥ دولار أمريكي في حالة وفاة المسافر أو إصابته بأي أذى بدني آخر، شاملة مصاريف الدعوى وأنتعاب المحاماة، أو ٥٨٠٠ دولار أمريكي لكل راكب غير شامل هذه المصاريف، وذلك في كل نقل جوي دولي خاضع لاتفاقية وارسو (١ من الاتفاق) وأن تقع نقطة القيام أو نقطة الوصول أو الرسو الجوي في أراضي الولايات المتحدة، إلا أن التعديل الأهم الذي جاء به اتفاق مونتريال ١٩٦٦ هو الذي تضمنته المادة الثانية منه والتي تنص على أنه "لا يستطيع الناقل الجوي أن يدفع مسؤوليته بأية وسيلة تغيرها المادة (٢٠) من اتفاقية وارسو ١٩٢٩"^(٢).

وهكذا تم، ولأول مرة على المستوى الدولي، إقرار المسئولية الموضوعية للناقل الجوي فيما يخص الشركات الأطراف الموقعة على هذا الاتفاق.

١١ - طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في بروتوكول جواتيمالا - سبتمبر سنة ١٩٧١.

يمثل اتفاق مونتريال ١٩٦٦ خروجاً واضحاً وصريحاً على القواعد التي قامت عليها أحكام مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو ١٩٢٩، ويؤدي على نحو مباشر إلى الاختلاف والتباين في الأحكام القانونية التي

(١) من بينها مؤسسة مصر للطيران.

(٢) في هذا الشأن راجع:

J. Dutheil. G.M.Miller, op. cit, N°. 3235, p.374.

د/جلال وفاء محمدين، المرجع السابق، ص ٢٥ وما بعدها.

المطلب الثاني
طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية
مونتريال ١٩٩٩

١٢ - تعتبر القواعد التي أقرها مؤتمر مونتريال بشأن توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، والمعتمد في مونتريال في الثامن والعشرين من مايو سنة ١٩٩٩ بمثابة اتفاقية جديدة ومستقلة وليس مجرد تعديل لاتفاقية وارسو ١٩٢٩^(١).

ويتبين ذلك من ديباجة الاتفاقية الجديدة، التي بعد أن نوهت بالدور الهام والإسهام الكبير الذي حققه اتفاقية وارسو، فيما يتعلق بتحقيق التوافق في أحكام قانون الجو الدولي الخاص، أكدت على الحاجة إلى تحديث وتوحيد الاتفاقية والوثائق المتعلقة بها، وعلى أهمية تأمين حماية مصالح المستهلكين في النقل الجوي الدولي، وال الحاجة إلى الحصول على التعويض العادل على أساس مبدأ التعويض العادل عن الضرر ...، ورفض كل أنواع التعويض رغبة في العقاب^(٢).

(١) حررت هذه الاتفاقية بست لغات لها جميعا ذات الحجية هي: الإنجليزية، الفرنسية، الإسبانية، الروسية، العربية، الصينية، وقد اشتملت على سبع وخمسين مادة موزعة على سبعة فصول: يتناول الفصل الأول منها تنظيم نطاق تطبيقها، والثاني وثائق النقل وواجبات أطراف عقد النقل فيما يتعلق بنقل الركاب والأمتعة والبضائع، والثالث يعالج مسؤولية الناقل والتعويض عن الضرر، والرابع ينظم مسألة النقل بعدة وسائل (النقل المركب)، الخامس ينظم النقل الجوي الذي يقوم به شخص غير الناقل المتعاقد (النقل الفطري) والسادس ينظم بعض الموضوعات الأخرى كالتطبيق الإلزامي للاتفاقية والتأمين والنقل الذي يتم في ظروف غير عادية وتعريف الأيام في مفهوم الاتفاقية، وتناول الفصل السابع بعض البنود الخاتمية تتعلق بالترقيع والتصديق عليها وسريان مفعولها وعلقتها باتفاقية وارسو والبروتوكولات والاتفاقيات المعبدة والمكملة لها والتحفظات.

(٢) يبقى قائما احتفال الخلاف حول تفسير وتلويل قواعد اتفاقية مونتريال ١٩٩٩، ذلك أن التجربة أثبتت أن اختلافا بشأن الاتفاقيات المصاغة بعدة لغات يبقى احتمالاً وارداً في كثير من الحالات، وهذا ما مستقر عن الفترة القادمة عندما تسنح للقضاء الفرصة في تطبيق أحكام هذه الاتفاقية.

وفما يتعلق بالحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم به الناقل بخصوص الحوادث التي تصيب المسافرين، فقد أقر المؤتمر زيادة حد المسؤولية إلى ٥٠٠٠ فرنك بوانكريه (١٠٠ ألف دولار أمريكي)، كذلك أقر البروتوكول نظاماً معيناً للزيادة الدورية في حد المسؤولية، بغرض التغلب على الصعوبات التي كانت تثور في كل مرة يتم فيها رفع حد المسؤولية تبعاً لتغير الظروف الاقتصادية^(٣).

وهكذا تم، بمقتضى هذا البروتوكول، إقرار مسؤولية الناقل الجوي على أساس فكرة المخاطر وتحمل التبعع، إلا أن بروتوكول جواتيمala - سيتي لسنة ١٩٧١ لم يدخل حيز النفاذ مطلقاً^(٤)، ومن ثم ظلت مسؤولية الناقل الجوي خاضعة من حيث طبيعتها لاتفاقية وارسو التي تقيمها على أساس الخطأ المفترض.

(١) وفي هذا الشأن فقد قررت المادة (١٥) من البروتوكول جواز إضافة مبلغ ١٨٧٥٠٠ فرنك إلى الحد الأقصى للتعويض في نهاية السنة الخامسة من دخول البروتوكول حيز التنفيذ، ويشرط لإنزال هذا الحكم موافقة ثلثي الدول الأطراف في البروتوكول.

(٢) تشرط المادة (٢٠) من بروتوكول جواتيمala - سيتي ١٩٧١ لدخوله حيز النفاذ "إيداع وثائق التصديق عليه من ثلاثين دولة، وبشرط أن تتمثل شركات النقل الجوي التابعة لخمسة من هذه الدول ٤٠٪ على الأقل من حجم عمليات النقل الجوي المنتظمة التي تقوم بها الشركات الجوية للدول المنضمة للمنظمة الدولية للطيران المدني (إيكاو).

ولما كان للناقلين الجويين الأمريكيين، في ذلك الوقت، أكثر من هذه النسبة، فإن نجاح ونفاذ هذا البروتوكول يعتمد اعتماداً جوهرياً على تصديق الولايات المتحدة الأمريكية عليه، وهو ما لم يحدث.

راجع: د/أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٣٠٢، د/جلال وفاء، المرجع السابق، ص ٣٨.

بأن القواعد العامة في ظل القوانين التي صدرت الأحكام القضائية تطبق لها، تحمل الناقل التزاماً عقدياً بكافلة سلامة الراكب، وهو التزام بتحقيق نتيجة^(١)، أما موقف القضاء الأمريكي فقد تأثر في تفسيره للاتفاقية بالقانون الأمريكي نفسه، الذي يقرر أن مسؤولية الناقل عن حوادث الركاب هي مسؤولية تقصيرية، إذ لا يرتب عقد النقل في ذمة الناقل التزاماً بكافلة سلامة الراكب في ظل الـ Common Law، وإنما ينشأ هذا الالتزام مباشرةً عن القانون، والمسؤولية عن الإخلال به هي مسؤولية تقصيرية^(٢).

١٤ - وفي إطار اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ هل تكون المطالبة بالتعويض مستندة على الاتفاقية ذاتها أم على العقد أم غير ذلك من الأساليب القانونية.

الذي يبدو من المادة (٢٩) من الاتفاقية، التي تتعلق بأساس المطالبات بالتعويض^(٣)، أنها لا تستبعد إمكانية الاستناد إلى "أحكام الاتفاقية أو بناء على عقد أو بسبب عمل غير مشروع أو لأي سبب آخر". وبذلك تترك للقانون

(١) في هذا الشأن راجع:

D. Gency, Responsabilité Contractuelle en Matière de Baptêmes de L'air: Divergence au sein de la cour de Cassation, Rec. Dalloz. 2005, N°44, P.3039., Aix, 13 mars 1959, Rev. Fr. Dr. Are, 1959 P.175., CA Paris, Be ch. A., 9 Juin 2005, Rev. Trim dr. com, 2005, p.872.

د/ژروت أنيس الأسيوطى، ص ٢١٨ وما بعدها، د/فاروق زامر، ص ١٥٦، د/أبو زيد رضوان، ص ٣٠٠، وانتظر أيضًا حكم محكمة استئناف القاهرة ٢٠ يونيو ١٩٦٣ - المحامية - السنة ٤٤ - العدد ٤، ٥ - نبذة ٣٧٥، د/رفعت فخرى، ص ١٤٣.

(٢) راجع في هذا الشأن د/جلال وفاء محمدين، ص ١٤ وما بعدها.

(٣) تنص المادة (٢٩) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ على أنه:

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

وقد أكدت المادة (٥٥) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ أن هذه الاتفاقية ستحل على مراحل محل اتفاقية وارسو ١٩٢٩، ومحل كافة الاتفاقيات والبروتوكولات الملحة بها، وبالانتقال إلى نظام الضمان الجديد الذي تضمنته اتفاقية مونتريال، سينتهي عهد نظام وارسو الذي يتسم ببعض مصادره القانونية، وسيحل محله نظام موحد للضمان، وأضافت أن المصادقة على هذا النظام الجديد يعتبر شرطاً أساسياً لإحداث التوافق بين المصالح والعدالة في مجال النقل الجوي^(٤).

١٣ - فما هي طبيعة مسؤولية الناقل الجوي، وما هو أساس المطالبة بالتعويض في ظل اتفاقية مونتريال ١٩٩٩.

وفقاً للمادة (١/١٧) من هذه الاتفاقية يلتزم الناقل بضمان سلامة الركاب، بحيث تترتب مسؤوليته عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة الراكب أو تعرضه لإصابة جسدية، فهل بعد هذا الالتزام تعاقدياً، اعتباراً بأن المصدر المباشر للالتزام هو عقد النقل Contrat de Transfert تقديرية نتائج تكون مصدره الأصلي هو القانون.

وقد أثير هذا الخلاف في ظل المادة (١٧) من اتفاقية وارسو ١٩٢٩، وكانت الأحكام القضائية، فيما عدا القضاء الأمريكي، تذهب إلى أن مسؤولية الناقل في ظل اتفاقية وارسو هي مسؤولية تعاقدية،Responsabilité Contractuelle و أن الحق في التعويض يستند إلى الاتفاقية مباشرةً لا إلى القانون الوطني، وقد ذهب إلى ذلك كل من القضاء الفرنسي والإيطالي والألماني وكذلك المصري، اعتباراً

(١) راجع:

Michael Milde, "The Warsaw System of Liability In International Carriage by Air. History and New Montreal Convention of 28 may 1999. op. cit, P.173.

د/أحمد پيراهيم الشيخ، المرجع السابق، ص ٤٥ . د/هشام فضلى، مسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي دراسة في اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ وقانون التجارة الجديد" الطبعة الأولى ٢٠٠٥ ، دار الجامعة الجديدة. ص ١٠ وما بعدها.

الوطني حرية اختيار القاعدة القانونية التي يمكن الاستناد إليها في المطالبة بالتعويض، إلا أنها تستبعد كل إمكانية للجوء إلى قواعد أخرى للمطالبة بالتعويض غير الواردة بتلك المادة (٢٩)، وبذلك يتحقق الهدف المرجو المنتهي في توحيد إجراءات ضمان حق التعويض في مجال النقل الجوي عن طريق أحكام الاتفاقية (م ١٧ من هذه الاتفاقية) ^(١).

وبالرجوع إلى ما تضعه المادة (١٧) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ على عائق الناقل الجوي من الالتزام بضمان سلامة الراكب، ومسئوليته عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاته أو تعرضه لإصابة جسدية، والمادة (٢١) التي تحدد مبالغ التعويض التي يتلزم بها الناقل الجوي في حالة وفاة الراكب أو إصابته، يتبيّن أن أساس مسؤولية الناقل الجوي قد تغير في اتفاقية مونتريال ١٩٩٩، بما كان عليه في ظل اتفاقية وارسو والبروتوكولات والاتفاقيات المعدلة لها والملحقة بها، على نحو الذي أشرنا إليه.

ذلك أن اتفاقية مونتريال قد بنت نظاماً لضمان التعويض، في حالة وفاة أو إصابة الركاب بجروح، يقوم على مرحلتين أو درجتين، أو ما يسمى بنظام ثنائية المسؤولية، أو نظام مسؤولية ذي مستويين Two Tier Liability System على نحو ما جاء في المادة (٢١) من الاتفاقية^(٤).

(١) راجع د/أحمد إبراهيم الشيخ، المرجع السابق، ص ٤٧.

(2) راجع فيما يتعلق بأساس مستوى الناقل الجوي في اتفاقية مونتريال ١٩٩٩م: J. David McClean, "The Montreal Convention 1999, Shawcross and Beaumont" Air Law, 49" London, P.230., Michael Milde, "The Warsaw System ... Montreal Convention of 28 may 1999" op. cit, p.175.
وانظر أيضًا /فريد العربي، المرجع السابق، ص ٣١٧، وراجع بصفة خاصة /د/محمد أحمد الكتيري، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي وفق اتفاقية مونتريال ١٩٩٩. تحديث نظام ولرسو. مجلس النشر العلمي جامعة الكويت سنة ٢٠٠٠، ص ١٤٤، د/هشام فضلي، المرجع السابق، ص ٤٣.

١٥ - ووفقاً لما جاء باقتراح اللجنة القانونية لمنظمة الإيكاو
بخصوص المادة (٢١) تم تأييد وجهة النظر التي ترى، أن مسؤولية الناقل
الجوي تختلف بحسب مقدار مبلغ التعويض المطالب به عن الأضرار التي
لحقت الراكب على درجهتين: حيث تكون المسئولية في الدرجة الأولى
موضوعية أو مادية (وفقاً لمبدأ الضمان المشدد) قائمة على فكرة الخطير
وتحمل التبعية، وقد روى تحديد هذا المستوى بمبلغ ١٠٠٠ وحدة حقوق
سحب خاصة^(١)، فإذا كان مبلغ التعويض المطالب به عن الأضرار الحاصلة
في حدود هذا المبلغ يكون الناقل مسؤولاً عن تعويض المضار ولو لم يمكن
نسبة خطأ ما في جانبه.

وبمعنى آخر فإن الناقل في هذه الحالة لا يمكنه أن ينفي مسؤوليته
بعد دعوى انتقاء الخطأ من جانبه أو من جانب تابعيه، كذلك لا يمكنه أن يحدد
مسؤوليته بأقل من هذا المبلغ، وكل ما له في هذه الحالة - حتى ينفي
مسؤوليته أو يحد منها - هو أن يثبت أن الضرر قد نجم عن، أو أسامه في
حوادث، إهمال أو خطأ أو امتياز الشخص المطالب بالتعويض أو الشخص
الذي يستمد منه حقوقه، وذلك بقدر ما يكون الإهمال أو الخطأ أو الامتياز قد
سبب الضرر أو أسامه في حادثه، والعبرة في هذه الحالة وفقاً لاتفاقية
مونتريال، كما يرى بحـ أستاذنا الدكتور فريد العريـني "ليـست بـ درجـة

(١) حقوق السحب الخاصة Special Drawing Right أو ما يعرف اختصاراً بالـ SDR هي وحدة عملة يتم تحديد قيمتها من قبل صندوق النقد الدولي، وتعتمد على عملات الدول الخمس: فرنسا. بريطانيا. اليابان. ألمانيا. الولايات المتحدة الأمريكية. ويقوم صندوق النقد الدولي بتحديد قيمة الوحدة من حقوق السحب الخاصة يومياً على أساس تحويل كمية العملات المكونة لها إلى ما يعادلها بالدولار وفقاً لسعر الصرف السائد في بورصة لندن.

في هذا الشأن د/أحمد الشيخ، المرجع السابق، ص ٣٤٩.

وعلى هذا فإن اتفاقية مونتريال ١٩٩٩، ورغم تأكيدها في الدبياجة على انحيازها لجانب الركاب "حماية مصالح المستهلكين في النقل الجوي الدولي وال الحاجة إلى الحصول على التعويض العادل" إلا أنها بذلك تكون قد حققت نوعاً من التوازن بين مصالح طرفين في عقد النقل الجوي الدولي، وذلك بحماية ضحايا حوادث الطيران بكفالة حصولهم على التعويض العادل، وفقاً لمبدأ التعويض عن الضرر، إيماناً منها بأن مخاطر الطيران قد تضاعلت بفعل التكنولوجيا، كذلك مراعاة مصلحة الناقلين بعدم إرهاقهم بمبالغ مالية كبيرة، ضماناً لاستمرار مرافق النقل الجوي وتطوره.

ومن هذا المنطلق تبنت الاتفاقية مبدأ التعويض على درجتين، فكفلت للمضرور من الفئة الأولى، الذي تكون قيمة مطالبه بالتعويض لا تتجاوز مائة ألف وحدة حقوق سحب خاصة، الحق في الحصول على التعويض عن الضرر الذي أصابه في كل الأحوال، وب مجرد حدوث الضرر، دون الحاجة إلى إثبات ثم خطأ في جانب الناقل "ونذلك إلا في حالة إثبات الناقل أن الضرر راجع إلى فعل الراكب نفسه". كما أنها فتحت الباب أمام المضطربين، الذين تتجاوز قيمة مطالبتهم بتعويض الأضرار التي لحقت بهم هذا المبلغ، في الحصول على ما يجاوز مبلغ المائة ألف وحدة حقوق سحب خاصة، بمجرد إقامة الدليل على ما أصابهم من ضرر وقيمة هذا الضرر.

١٧ - ونرى أن هذا الحكم (الوارد في المادة ٢١، ١/٢١) يعتبر تكريساً فعلياً ومطلقاً لما ورد في دبياجة الاتفاقية من حمايتها لمصالح المستهلكين من رواد مرافق النقل الجوي، وذلك أنها، فضلاً عما قررته في الفقرة الأولى من الحق المطلق للمضرور في الحصول على مبلغ التعويض الذي لا يتتجاوز ١٠٠٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة، فإنها في الفقرة الثانية منها لا تشترط، حتى يحصل المضرور على تعويض كامل عن

جسامه كل خطأ بالنسبة على الآخر، بل بمدى مساهمة كل منها في إحداث الضرر^(١).

١٦ - ويجانب هذه المسئولية الموضوعية (المطلقة) القائمة على فكرة الخطأ وتحمل النتائج، فترت الاتفاقية أنه إذا كانت قيمة المطالبة بالتعويض من قبل المضرور في الدعوى بشأن وفاة الراكب أو إصابته بجروح تتجاوز ١٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة، وهي الدرجة الثانية لمسئولية الناقل الجوي، فإن المسئولية في هذه الحالة تعتبر شخصية تقوم على فكرة الخطأ المفترض في جانب الناقل [م ٢١/٢] ، وفي هذه الحالة فإن الاتفاقية أفسحت المجال أمام الناقل لكي يتحلل من مسؤوليته، حيث اعتبرته غير مسؤولة إذا ثبتت ما يلي:

(أ) أن هذا الضرر لم ينشأ عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الناقل أو تابعيه أو وكلائه (م ٢١/٢).

(ب) وأن هذا الضرر نشا فقط عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الغير (م ٣/٢١).

(١) المرجع السابق، ص ٣٢١.

وهذا على خلاف ما كان عليه الحكم في ظل المادة (٢١) من اتفاقية وارسو ١٩٢٩، التي أجازت للمحكمة أن تستبعد مسؤولية الناقل أو تخفيه منها "إذا ثبتت أن خطأ الشخص المصاب هو الذي تسبب عنه الضرر أو ساعد على وقوعه بالتطبيق لأحكام القانون الداخلي لمحكمة الموضوع". ذلك أن المعنى به في ظل اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ ليس مدى خطأ المضرور وأثره على مسؤولية المدعى عليه (الناقل) وفقاً لقانون القاضي، وما يشيره ذلك من اختلاف القوانين الوطنية في تعريفها للخطأ وأثره على المسئولية ومداها، بل هي تضع قاعدة موضوعية عامة تطبق في كل حالات المسئولية مفادها:

إغفاء الناقل من المسئولية كلياً أو جزئياً بحسب ما إذا كان إهمال أو خطأ أو امتناع المضرور قد تسبباً وحده في وقوع الضرر أو ساهم في حدوثه.

راجع في نفس المعنى /أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٣٢٨.

المطلب الثالث

طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في قانون التجارة الجديد

١٨ - قبل صدور قانون الطيران المدني رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١، لم تكن توجد في مصر قواعد خاصة بالنقل الجوي، وقد طبق القضاء على النقل الجوي حكم القواعد العامة وقواعد القانون التجاري التي تحكم النقل البري والنهرى عموماً، فقرر أن عقد النقل يولد في نمة الناقل التزاماً بكفالة سلامة الراكب كالالتزام تعاقدي بتحقيق نتيجة، يتحقق الإخلال به بمجرد عدم تنفيذ ما التزم به الناقل الجوي الملزם دون نظر لمسلكه، ففترض مسؤوليته بمجرد حدوثضرر للراكب، وعلى الناقل، إذا أراد التخلص من مسؤوليته، أن يثبت السبب الأجنبي^(١).

١٩ - وبصدور قانون الطيران المدني في مصر بالقانون رقم ٢٨ سنة ١٩٨١، الذي جمع فيه المشرع كافة الأحكام التي تتعلق بالطيران المدني، وتمشياً مع التشريعات الجوية الوطنية الحديثة في القضاء على ازدواجية القواعد القانونية التي تحكم النقل الجوي، فضلاً عن إخضاعه لقواعد تلائمها، نصت المادة (١٢٣) من قانون الطيران المدني المصري على أن: "تطبق أحكام اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارسو بتاريخ ١٢ أكتوبر ١٩٢٩ والاتفاقيات الأخرى المعدلة والمكملة لها، المنضمة إليها الجمهورية على النقل الجوي الدولي والداخلي".

وعلى ذلك أصبحت مسؤولية الناقل الجوي في النقل الداخلي الذي يتم بأسره داخل الحدود الإقليمية لجمهورية مصر العربية، محكومة بمقتضى

(١) نقض مدنى مصرى ٢٦ يبريل ١٩٦٢، مجلة المحاماة، السنة ٤٣، رقم ٣١٦ ص ٥٥٦، استئناف القاهرة ٢١ مايو ١٩٥٧، مجلة إدارة قضايا الحكومة ٤-٤-١٩٦١ (ص ٢٠٣-٢٠٤).

(٢) أيضاً محكمة القاهرة الابتدائية ٢٠ مارس ١٩٥٧، المحاماة ٣٧٠ رقم ٥٥٨ ص ١٣١٦. ولمزيد من التفصيل راجع د/أبيض الأسيوطى، ص ١٥٢ وما بعدها.

الضرر الذى أصابه، أن يثبت غش الناقل أو خطأه المساوى للغش^(١). بل توجد قرينة لمصلحة المضرور بافتراض أن الضرر نشا عن خطأ الناقل. كما أنها عندما أعطت الناقل الحق في التحلل من المسئولية بإثبات أن الضرر لم ينشأ عن خطأ أو إهمال أو امتناع من جانبه أو من أحد تابعيه، وإنما حيث الضرر بسبب يرجع إلى الغير - وحتى وإن قيل أن هذا الإثبات أسهل من إثبات أنه وتابعه قد اتخذوا التدابير الضرورية لتلافي وقوع الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها - فإن ذلك ليس للتوصيل إلى إعفاء نفسه من المسئولية مطلقاً كما هو الشأن في ظل المادة ٢٠ من اتفاقية وارسو ١٩٢٩^(٢) وإنما فقط لكي يتخلص من مبدأ التعويض الكامل عن الضرر.

وأخيراً فإن التزام الناقل - في سبيل تحلله من المسئولية عن الأضرار التي تتجاوز قيمتها ١٠٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصه وفقاً للمادة (٢/٢١) - بإثبات أن الضرر لم يكن بسبب إهمال أو خطأ منه أو من أحد تابعيه، قد يعني التزامه بإثبات أنه قد اتخاذ وتابعه ما يتوجب عليهم فعله من التدابير الضرورية لتلافي وقوع الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها^(٣).

(١) على نحو ما قررته المادة (١/٢٥) من اتفاقية وارسو ١٩٢٩، أو بإثبات فعل أو امتناع في جانب الناقل بقصد إحداث الضرر وإما برغبة مقرنة بإدراك احتمال حدوث ضرر نتيجة لذلك (م ١٣ من بروتوكول لاما ١٩٥٥).

(٢) وانظر خلاف هذا النظر أستاذنا الدكتور فريد العرينى، حيث يرى سعادته أن هذا الحكم الذى قررته المادة (٢/٢١) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ يعتبر - من حيث الظاهر - في مصلحة المضرور، إذ لا يطلب منه، للحصول على تعويض يتجاوز الحد الأقصى، سوى إقامة الدليل على ما أصابه من ضرر وقيمة هذا الضرر حتى تتعذر مسؤولية الناقل ويقضى للمضرور بطلاته. لكن الحقيقة على خلاف ذلك، لأن الاتفاقية الجديدة أجازت للناقل نفي قرينة الخطأ المفترض، وبالتالي درء مسؤوليته، بإثبات أن الضرر لم ينشأ عن إهمال أو خطأ أو امتناع من جانبه أو من جانب تابعيه أو وكلائه، ولا شك أن هذا الإثبات أسهل من إثبات أنه وتابعه قد اتخذوا التدابير الضرورية لتلافي وقوع الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها، فالمقصد النهائي من هذا الحكم، في نظرنا، هو حمل المضرورين على القناعة بالمسؤولية المحدودة التي لا يجاوز التعويض فيها حد المائة ألف وحدة حقوق سحب خاصه، لكونها مسئولة موضوعية قوامها الضرر ويصعب على الناقل تقويضها. المرجع السابق، ص ٣١٨.

وأول ما يلاحظ على هذا الحكم أن المشرع لم يفرق بين الوضع في عقد النقل بصفة عامة (وفقاً لنص المادة ٢٦٥ من قانون التجارة)، وبين الوضع في النقل الجوي، ومن ثم في مسؤولية الناقل عن وفاة الراكب أو إصابته بجروح أو بأي أذى بدني آخر^(١).

-٢٠ وعلى هذا فإن مسؤولية الناقل الجوي في النقل الداخلي في ظل أحكام قانون التجارة المصري، تعتبر مسؤولية عقية تترتب على الناقل بمجرد إخلاله بالتزامه بضمان سلامة المسافرين، وهو التزام بتحقيق نتيجة وليس مجرد بذل عناء، ويدل ذلك على أن قانون التجارة قد أخذ موقفاً وسطاً ما بين الاتجاهات الدولية السائدة فيما يتعلق بأساس مسؤولية الناقل الجوي، هذه الاتجاهات التي تتنازعها فكرة الخطأ المفترض من ناحية (اتفاقية وارسو ١٩٢٩، وبروتوكول لاماي المعدل لها ١٩٥٥) وفكرة المخاطر وتحمل التبعية (بروتوكول جواتيمالا - سيني ١٩٧١، وأخيراً اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ في المستوى الأول من مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق الركاب)، ففترض مسؤولية الناقل الجوي بمجرد عدم حدوث النتيجة التي يرتقبها عليه عقد النقل الجوي، وهي إيصال المسافرين سالمين إلى جهة الوصول المعينة في مصر، ولا يمكن التخلص من هذه المسئولية المفترضة إلا بإثبات السبب الأجنبي، الذي من شأنه نفي رابطة العصبية بين عدم تحقق النتيجة بفعل الناقل، والضرر الذي يلحق رواد خدمة النقل^(٢).

(١) تنص المادة (٢٦٥) من قانون التجارة، والتي وردت في شأن عقد نقل الأشخاص بصفة عامة على أنه: «يسأل الناقل عن:

(أ) التأخير في الوصول.

(ب) وما يلحق الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل من أضرار بدنية أو غير بدنية.

(٢) راجع في ذات المعنى:

د/فريد العريني، المرجع السابق، ص ٢٩٤، د/رفعت فخرى، حول أحكام النقل الجوي الداخلي طبقاً لقانون التجارة المصري الجديد، المقال السابق الإشارة إليه، ص ٣٨، د/هاني نويفار، المرجع السابق، ص ٢٨٢، د/عاطف الفقي، د/هشام فضلاني، المرجع السابق، ص ٢٩٤.

القواعد الواردة في اتفاقية وارسو والبروتوكولات والاتفاقيات المعدلة لها والمنضمة إليها مصر متى توفرت شروط انتطبقها^(١).

وقد أثبت الفقه^(٢) على هذا المسلك الذي انتهجه المشرع المصري باعتبار أنه يعمل - ولو جزئياً - على توحيد النظام القانوني الذي يحكم النقل الجوي الدولي والداخلي على حد سواء، إلا أن المشرع المصري قد تراجع في قانون التجارة الجديد رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ عن هذا المسلك، بتنظيمه النقل الجوي الداخلي بقواعد وصفت بأنها تقترب كثيراً من القواعد التي تنظم النقل البري^(٣).

وقد خص المشرع التجاري مسؤولية الناقل الجوي بالتنظيم في الفرع الرابع من الفصل العاشر من الباب الثاني (المواد من ٢٨٤ - ٢٩٩)، وتسرى هذه الأحكام اعتباراً من أول أكتوبر ١٩٩٩، وفيما يتعلق بطبيعة الالتزام الذي فرضه قانون التجارة المصري على عائق الناقل الجوي، فإنه فرض علىه التزاماً بالمحافظة على سلامة الركاب، وإيصالهم سالمين إلى محطة الوصول المعينة في الميعاد المحدد (م ١٧٢ تجاري)^(٤).

(١) وعلى هذا فإن الذي كان ينطبق على مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار اللاحقة بالركاب هو أحكام الاتفاقيات الدولية السارية المفعول على الصعيد الدولي، والتي انضمت إليها مصر وهي: اتفاقية وارسو ١٩٢٩، بروتوكول لاماي ١٩٥٥، أما بروتوكول جواتيمالا - سيني ١٩٧١ فإنه لم يدخل حيز النفاذ على الصعيد الدولي.

(٢) راجع في هذا الشأن: د/أبو زيد رضوان، ص ٢٩، د/فريد العريني، ص ٣٢٧، د/رفعت فخرى، الوجيز في القانون الجوي، ١٩٨٨، ص ٥٤.

(٣) انظر، د/رفعت فخرى، حول أحكام النقل الجوي الداخلي طبقاً لقانون التجارة المصري الجديد، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، العدد الأول، السنة الرابعة والأربعون، يناير ٢٠٠٢ ص ٢٢، حيث يعتقد مسلك المشرع المصري بتنظيمه للنقل الجوي الداخلي بقواعد أقرب إلى النقل البري منها إلى النقل الجوي الدولي، بالرغم من اختلاف ظروف كل منها وطبيعة المخاطر التي تكتنفه، والتي اقتضت منذ بدايات القرن الماضي وضع قواعد خاصة مميزة للنقل الجوي دولياً كان أو داخلياً.

(٤) تنص المادة (٢٨٧) من قانون التجارة على أنه «يسأل الناقل الجوي عن الضرر الذي يحدث في حالة وفاة الراكب أو إصابته بجروح أو بأي ضرر بدني آخر إذا وقع الحادث الذي أدى إلى الضرر أثناء وجود الراكب في حراسة الناقل أو تابعيه داخل مطار القيام أو في الطائرة أو داخل مطار الوصول أو في أي مطار أو مكان آخر تهبط فيه الطائرة اختياراً أو اضطراراً».

المبحث الثاني

نطاق تطبيق قواعد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب المسافرين

تمهيد:

٢١ - قدمنا أن الناقل الجوي ملتزم - بموجب عقد النقل أو بناء على أحكام القانون على خلاف بين النظم القانونية المختلفة - بضمان سلامة الركاب، أي بإيصالهم إلى مقصدتهم النهائي سالمين معافين وفي الميعاد المحدد، وبحيث تتعقد مسؤوليته مباشرة إذا أخل بها الالتزام، وقد كرست اتفاقية وارسو ١٩٢٩ - وتعديلاتها المتعاقبة - هذا الالتزام في المادة (١٧) منها، كما ورد التأكيد عليه أيضاً في المادة (١٧/١) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩، وفي إطار قانون التجارة المصري ورد تقرير الالتزام بالسلامة في المادة (٢٨٧) من هذا القانون.

وفقاً لنصوص المواد السالفه فإنه يجب، لانعقاد مسؤولية الناقل الجوي، ومن ثم تطبيق قواعد المسؤولية، أن يحدث إخلال من جانبه بالالتزام السالمه الملقي على عاته، بحيث ينشأ هذا الإخلال عن حادث، وأن يقع هذا الحادث في فترة زمنية وموضع مكاني محددين، وأن يترتب عليه ضرر يلحق بالمسافرين.

وسوف أتناول نطاق تطبيق قواعد مسؤولية الناقل الجوي في كل من النقل الجوي الدولي (اتفاقية وارسو ١٩٢٩ واتفاقية مونتريال ١٩٩٩) والنقل الجوي الداخلي (قانون التجارة المصري). وذلك في مطلبين متتاليين:

والجدير بالذكر أن المسئولية المفترضة في جانب الناقل عن الأضرار التي تلحق بالركاب، إنما تكون فقط في حالة النقل التجاري للأشخاص^(١)، أما إذا كان النقل بالمجان، وهو ذلك النقل الذي يتم بواسطة ناقل غير محترف وبدون أجرة نقل، فإن المشرع قد أقام المسئولية في هذه الحالة على أساس الخطأ واجب الإثبات، ومن ثم فإن مسؤولية الناقل في هذه الحالة تقضي لقيامها أن يثبت المضرور حدوث خطأ من الناقل أو من تابعيه أو وكلائه أدى إلى حدوث الضرر، فالمسؤولية في هذه الحالة واجبة الإثبات من قبل المضرور وفقاً للمادة (١/٢٩٧) من قانون التجارة التي تنص على أنه:

"إذا اتفق على أن يكون النقل بالمجان فلا يكون الناقل الجوي مسؤولاً إلا إذا ثبت طالب التعويض أن الضرر نشا عن خطأ صدر من الناقل أو من أحد تابعيه أو وكلائه. وفي هذه الحالة يجوز أيضاً للناقل الجوي أو لتابعه أو لوكيله التمسك بتحديد المسئولية وفقاً للمادة ٢٩٢ من هذا القانون."

والنقل المجاني وفقاً للفقرة الثانية من المادة (٢٩٧) من قانون التجارة يتحقق "إذا كان بدون أجرة ولم يكن الناقل محترفاً النقل. فإذا كان محترفاً اعتبر النقل غير مجاني ولو كان بغير أجرة".

-- يلاحظ أن المسئولية القائمة على فكرة المسئولية المفترضة تتفق مع تلك القائمة على فكرة الخطأ المفترض، فيكونها تلقي عبء إثبات انتقاء الخطأ على عاتق المدعى عليه (الناقل الجوي) حتى يعفي نفسه من المسؤولية، إلا أنها تختلف عنها في أن الإثبات في حالة المسئولية المفترضة لا يقتصر، من جانب المدعى عليه، على مجرد نفي الخطأ، بل ينبغي عليه - حتى يتخلص من المسئولية - أن يثبت السبب الأجنبي الذي أدى إلى حدوث الضرر، وأنه ليس له أو لتابعه يد فيه، كالقولة القاهرة لو خطأ المضرور.

(١) تنص المادة (٢٨٤) من قانون التجارة في فقرتها الثانية على أنه: "يقصد بالنقل الجوي في هذا الفرع نقل الأشخاص أو الأمتمة أو البضائع بالطائرات بهدف تحقيق الربح".

الأحكام القضائية الصادرة بالتطبيق لاتفاقية وارسو ١٩٢٩، كما أن تحديد مفهوم الحادث كان مجالاً للعديد من المحاولات الفقهية.

ونشير بداية إلى أن الفقه والقضاء كانوا مستقرين على أن المادة (١٧) من اتفاقية وارسو ١٩٢٩ تستترط لانعقاد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب الركاب، أن يقع حادث، وأنه ليست كل واقعة تقع وتصيب الراكب بأضرار تجعل التعويض ممكناً، وذلك بعرض الحيلولة دون تطبيق نظام المسؤولية في الحالات التي لا يكون للناقل فيها يد في حدوث الضرر، كما لو ألقى الراكب بنفسه من الطائرة بغرض الانتحار، أو سقط من مقعده على السطح نتيجة لتناوله مواد مخدرة أو مسكرة، لأنه مما يتنافي مع اعتبار الإنصاف تحميلاً للمسؤولية عن ذلك بصورة تلقائية^(١).

-٢٣- وقد اختلف الفقه، في ظل الأحكام القضائية الصادرة في هذا الشأن، في تحديد مفهوم الحادث إلى اتجاهين بارزتين: الأول: اتجاه يضيق من تحديد مفهوم الحادث، ويقتصر على الواقعة الفجائية الناتجة عن عملية النقل والمرتبطة باستغلال الطائرة، كالاعطال الفنية للطائرة مثلاً، والثاني: اتجاه موسع يصرف الحادث إلى أي عامل خارجي عن الشخص المضرور يتربّب عليه المساس به^(٢).

ولم يكن لهذا الخلاف سوى قيمة نظرية بحتة، في ظل نظام المسؤولية القائمة على فكرة الخطأ المفترض الذي أقامته اتفاقية وارسو ١٩٢٩، فلم يثر البحث عن تعريف الحادث اهتمام الناقلين الجويين من الناحية العملية، سعيًا وراء نفي مسؤوليتهم بإثبات تخلف وصف الحادث عن

J.Dutheil. G. M. Miller, op. cit, N°.3237, p.374.

(١)

د/ثروت أثيس الأسيوطى، المرجع السابق، رقم ٣٥، ص ٥٩.

(٢) د/فريد العرينى، المرجع السابق، رقم ٩١، ص ١٩٣.

المطلب الأول

نطاق تطبيق قواعد مسؤولية الناقل الجوى في اتفاقية وارسو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩

فلا أن تطبيق قواعد مسؤولية الناقل الجوى يفترض وقوع حادث للراكب، يقع خلال فترة زمنية وموضع مكاني محددين، يترتب عليه ضرراً بالراكب، وهو ما سنتناوله فيما يلى:

الفرع الأول وقوع حادث

٢٢- إن طلب وقوع حادث "Accident" هو Exigence d'un "Accident" أول شرط يجب توفره لتطبيق أحكام مسؤولية الناقل الجوى عمما يصيب الركاب من أضرار بدنية وفقاً للمادة (١/١٧) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ التي تنص على أنه يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة الراكب أو تعرضه لإصابة بدنية، 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". ويعنى هذا أنه عند عدم توفر شرط "الحادث" في مفهوم هذه الاتفاقية لا تتعقد مسؤولية الناقل الجوى.

هذا وبالرغم من متطلب المادة (١/١٧) المشار إليها، لشرط الحادث لتطبيق أحكام المسؤولية إلا أنها لم تبين المقصود بهذا المصطلح، شأنها في ذلك شأن المادة (١٧) من اتفاقية وارسو ١٩١٧^(١).

وإذاء هذا السكت من جانب الاتفاقيات الدولية المنظمة لمسؤولية الناقل الجوى عن تحديد مفهوم الحادث، فقد ظهر شرط الحادث في العديد من

(١) تنص المادة (١٧) من اتفاقية وارسو على أنه: "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي يقع في حالة وفاة أو جرح أو أي أذى بدني آخر يلحق بالراكب نتيجة الحادث الذي تولد عنه الضرر الذي وقع على متن الطائرة لو في أثناء إلية عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم".

الواقعة المسيبة للضرر، ذلك أن اهتمامهم، بدرء مسؤوليتهم، كان منصبًا على محاولة إثبات انقاء الخطأ وفقاً لنص المادة ٢٠ من الاتفاقية (كماسيلي). وقد تغير هذا الوضع في الثلث الأخير من القرن الماضي بظهور مخاطر جديدة للطيران كالإرهاب والقرصنة الجوية” بجانب المخاطر التقليدية المرتبطة بالملحة والاستغلال الجوي، بحيث أصبح من الأمور المثاررة أمام القضاء البحث فيما إذا كانت الواقعة المسيبة للضرر ينطبق عليها وصف الحادث وفقاً لأحكام الاتفاقية، أيضًا ما تمخض عنه اتفاق مونتريال ١٩٦٦ من إقرار لنظام المسؤولية الموضوعية، والذي غير بشكل عميق مسؤولية الناقلين الجويين الموقعين على الاتفاق، وهو لاء الناقلون قد تخلوا من جانبهم عن حق الانقاض بأحكام المادة (١/٢٠) من الاتفاقية الأصلية المتعلقة بدفع المسؤولية، وقد أدى هذا الوضع إلى تقليص طرق دفع المسؤولية، وقصرها على إثبات خطأ المضرور، وهو ما حدا بالناقلين الجويين إلى محاولة نفي وصف الحادث عن الواقعة التي أحدثت الضرر في سبيل دفع مسؤوليتهم^(١).

٤٤ - هذا ويکاد الفقه يكون مستقرًا الآن على معنى محدد لمفهوم الحادث، في ظل الأحكام القضائية التي صدرت بالتطبيق لنص المادة (١٧) من اتفاقية وارسو ١٩٢٩ - خاصة الأمريكية منها - والتي تميل إلى إعطاء تفسير واسع لمفهوم الحادث، وفي هذا الإطار يمكن تعريف الحادث بأنه كل واقعة تحدث نتيجة لعامل خارجي ومستقل عن إرادة الناقل وتابعيه، ويكون من شأنها إحداث تأثير فجائي على المسافر بوفاته أو إصابته^(٢).

وعلى هذا يعتبر الحادث أمرًا لا يمكن توقعه أو التنبؤ به، ويحدث نتيجة فعل خارجي عن الراكب، مع ضرورة إعطاء المحكمة المرونة في تقديره على ضوء الظروف المحيطة بإصابة الراكب، فيعتبر من قبل الحادث في مفهوم المادة (١/١٧) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩، وفي ظل الغموض وعدم التحديد الذي يحيط بصياغة النص، بعض الحالات التي ليس لها علاقة مباشرة بمخاطر الطيران بمعناها التقليدي، وهي تلك المخاطر التي يتحملها الناقل بصفة أصلية، كالقسم نتيجة تقديم أطعمة ملوثة للراكب، وإصابة الراكب بمرض على إثر عدوى أو تلوث أصيب به في الطائرة، أو سقوط أشياء على الركاب أثناء جلوسهم على مقاعدهم، كذلك حوادث التصادم، وحالات خطف الطائرات والأعمال الإرهابية واحتجاز الركاب كرهائن.

الفرع الثاني

إصابة الراكب بضرر

Médi du dommage Réparable

٤٥ - لا يكفي مجرد وقوع حادث لكي تتشغل نمة الناقل الجوي بالمسؤولية تجاه الركاب، وإنما يجب أن يترتب على هذا الحادث ضرر يصيب الركاب، والضرر بصفة عامة هو الأذى الذي يصيب الشخص في حق من حقوقه أو في مصلحة مشروعة له كثروته أو جسمه أو حياته أو صحته أو قدرته على الكسب^(١).

^(١) عرف الضرر بأنه: الأذى الذي يصيب الشخص من جراء المساس بحق من حقوقه أو بمصلحة مشروعة. د/ جميل الشرقاوي. النظرية العامة للالتزام. مصادر الالتزام. المطبعة العربية الحديثة ١٩٧٤. ص ١٠٧، كما تم تعريفه بأنه ”إخلال بحق أو مصلحة ذات قيمة للمضرور“ د/ عبد الرزاق السنهوري. الوسيط في شرح القانون المدني المصري الجديد. طبع دار إحياء التراث العربي. بيروت. بدون تاريخ، ج ١ من ٩٧١.

^(٢) د/ فريد العريني، الموضع السابق.

Cass. Civ, 19 Octobre 1999. Bull. Civ, 2000, N°.287; D.2000. Somm, p.228. obs: B.Mercadel., J.C.P.E 1999, 1224, obs: M. B., Dominique Gency. Tandonnet, op. cit, Rec. Dalloz, 2005, N°.44, p.3039
وراجع: د/ فريد العريني، رقم ٩١، ص ١٩٣، د/ أحمد يحيى الشيخ والأحكام العديدة التي أشار إليها، ص ١٨٤.

٢٦ - مسؤولية الناقل الجوي في حالة الاضطرابات النفسية.

La Responsabilité de transporteur en cas de Troubles Psychiques

لا يتصل تحديد الضرر القابل للتعويض مباشرةً بتنصيص المادة (١٧) من اتفاقية وارسو ١٩٢٩، ذلك أن الاتفاقية نصت فقط على أن الناقل يعترف مسؤولاً عن تعويض "الضرر الحاصل في حالة الوفاة أو الجرح أو أي أذى بدني آخر" وهي الحالات التي نصت عليها الاتفاقية كمصدر للتعويض فيما يتصل بالأضرار التي تصيب الركاب، أما مدى الضرر الحاصل في كل حالة من هذه الحالات، والذي يلتزم الناقل بتعويضه، فلم تعرض له الاتفاقية، التي اكتفت بتوجيد "بعض" القواعد المتعلقة بالنقل الجوي، تاركة أمر تحديد مدى الضرر للقانون الوطني الواجب التطبيق، مكتفية في هذا الصدد بتقرير حدود قصوى للتعويض^(١).

فعلى سبيل المثال - وخلافاً للقانون الفرنسي الذي يشترط في الضرر أن يكون محققاً وشخصياً و DIRECT - فإن الأحكام الصادرة عن القضاء الأمريكي تشرط، فيما يتعلق بالأضرار التي يجوز تعويضها، أن تكون بدنية، رافضة تعويض الأضرار النفسية المجردة من أي أذى أو ضرر جسدي، ولذا فإنها قصرت عبارة "الأذى البدني Lésion Corporelle" الواردة في المادة (١٧) من الاتفاقية على الضرر الجسدي فقط، واستمرت الأحكام على هذا النحو على مدى أعوام طويلة، كان من المستحيل خلافاً الحصول على تعويضات عن

(١) راجع: د/رفعت أبادير، المرجع السابق، ص ١٦.

ولقد اعتبر هذا المسلك من جانب اتفاقية وارسو ١٩٢٩ ثغرة هامة في الاتفاقية، نظراً لاختلاف القوانين الوطنية في هذا الأمر تغيير التعويض وتحديد عناصره" وأنه كان يجر بواضعها أن يتناولوا هذا الموضوع بالتنظيم، بغية الوصول إلى قاعدة موحدة بشأنه. في هذا المعنى: د/ثروت أليس الأسيوطى، رقم ٢٦٥، ص ٣٦٥.

وإعمالاً لأحكام المادة (١٧) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩، فإن الناقل الجوي مسؤول عن الأضرار التي تقع في حالة وقوع حادث ينسب في وفاة الراكب أو إلحاق أضرار جسدية به، وهو حكم مطابق لما ورد في المادة (١٧) من اتفاقية وارسو ١٩٢٩، التي تحمل الناقل الجوي مسؤولية التعويض عن الأضرار التي تترتب في حالة وفاة الراكب أو جرحه أو إصابته بأضرار جسمانية أخرى^(٢).

ولقد كان تحديد الضرر القابل للتعويض مثاراً للعديد من المنشآت والمناقشات، خاصة في ظل العديد من الأحكام الصادرة عن القضاء الأمريكي بالتطبيق للمادة (١٧) من اتفاقية وارسو ١٩٢٩، وقد انصبت هذه المناقشات على مدى الضرر القابل للتعويض Etendue du dommag Réparable في حالة الوفاة أو الجرح أو سائر الأضرار البدنية للراكب، ومن جانب آخر على وجود المسئولة ذاتها متى تعرض المسافر لأضرار أو اضطرابات نفسية Troubles Psychiques - Mental Ingury بمسار الطائرة في ظل أعمال القرصنة الجوية والإرهاب، وبذلك يظل قائماً الخلاف حول ما إذا كان يمكن المطالبة بالتعويض عن الأضرار المعنوية، في ظل عدم نص اتفاقية مونتريال ١٩٩٩، شأنها في هذا الأمر شأن اتفاقية وارسو ١٩٢٩، على حكم معين في هذا الأمر^(٢).

(١) راجع. د/ثروت أليس الأسيوطى، ص ٥٩ وما بعدها، د/أبو زيد رضوان. ص ٣٠٨ وما بعدها.

(2) J.Dutheil, G.M.Miller, op. cit, N° 3246, P.381.

وراجع لمزيد من التفصيل:

د/رفعت فخرى أبادير، مدى مسؤولية الناقل الجوي، وفقاً لاتفاقية وارسو، عن الأضرار التي تلحق الركاب من جراء عمليات اختطاف الطائرات وأعمال العنف التي تقع داخل المطارات. ١٩٨٣، ص ٤ وما بعدها.

عبارة "الأذى البدني" على اعتبار أن النص الفرنسي الرسمي للاتفاقية^(١) يتحدث عن الأذى البدني *lésion corporelle* مستبعداً الأذى النفسي *mentale* رغم معرفته به، وهو ما يدل على استبعاد دخول الضرر النفسي في مفهوم الضرر القابل للتعويض، كما أن المعنى المعتاد والمألوف لعبارة الأذى البدني ينصرف إلى الضرر الجسمني وحده، هذا بالإضافة إلى أن اكتفاء واضعي الاتفاقية بإيراد عبارة "الضرر البدني" فقط يدل على انصرافهم عن إدخال الضرر الناتج عن الاضطرابات النفسية في مفهوم الضرر القابل للتعويض، خاصة مع الوضع في الاعتبار أن الاتفاقيات الدولية لا تجهل فكرة التعويض عن الأضرار النفسية، حيث جرى النص على أن التعويض يشمل أي مساس بالجانب النفسي للراكب في اتفاقية "برن" الخاصة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية^(٢).

والثاني: يرى التوسع في مفهوم النص بحيث يشمل التعويض عن الآلام النفسية والاضطرابات العصبية التي تصيب الراكب، حتى ولو لم تكن وليدة إصابات جسدية، وقد تناولت الأحكام في هذا الاتجاه، بما يتجاوز المرحلة التي لم يكن من الممكن فيها الحصول على تعويض عن الأضرار النفسية، إلا حينما يتمكن المضرور من إثبات تحقق الأضرار البدنية المؤكدة والملموسة، وصرحت العديد من الأحكام الأمريكية بأنه يجب لا يقتصر الضرر القابل للتعويض على الخسارة المالية التي يمكن أن تصيب المدعين فقط، فالمادة (١٧) لم تكن تقصد الخسارة المالية فقط، ولكن الضرر بشكل عام بما فيه الأضرار النفسية، وذلك

(١) تنص المادة ٣٦ من اتفاقية وارسو ١٩٢٩ على أن هذه الاتفاقية "حررت باللغة الفرنسية من نسخة واحدة لنظل مودعة بقلم محفوظات وزارة الخارجية البولندية...".

(٢) راجع في هذا الشأن:

J. Dutheil. G. M.Miller, op.cit, N°.3251, p.384.

د/رفعت أبادير، المرجع السابق، ص ٨ وما بعدها.

الأضرار النفسية استقلالاً عن أي ضرر بدني يلحق بالراكب، وذلك ضمناً لجية الادعاء بالأضرار النفسية، ولعل ذلك يترجم لنا التخوف من أن يتربّ على تنوّع طلبات التعويض، المستندة إلى الأضرار النفسية فقط، سهولة رفضها، خشية ادعاء الإصابة باضطرابات نفسية على غير الحقيقة^(١).

٤٧ - أما مدى الضرر الذي يتلزم الناقل بتعويضه فيمكن أن يمتد ليشمل الأضرار المادية والمعنوية (النفسية) التي ترتب على الأذى البدني، بما يعني أن طلب التعويض عن الأذى النفسي على وجه الاستقلال ينبغي رفضه، بناء على عدم وروده في الحالات المذكورة في المادة (١٧) من الاتفاقية، وهو الأمر الذي يمكن تجاوزه حينما تكون الآلام النفسية محل الاحتياج، مصحوبة بألم عضوية، لأن وجود هذه الأخيرة يبرهن على جهة طلب التعويض الخاص بالآلام النفسية^(٢).

ومن ناحية أخرى فإن ورود عبارة "أو أي أذى بدني آخر يلحق بالراكب" قد أثارت خلافاً فقهياً حاداً مع ازدياد حالات اختطاف الطائرات، وما تسببه من أضرار نفسية وعصبية للراكب، في ظل عدم تحديد الاتفاقية للمقصود بهذه العبارة، وما إذا كان ذلك يشمل التعويض عن هذه الأضرار بصفة مستقلة ولو لم تكن متربطة على أضرار جسمانية أو مادية.

والواقع أن هذا أمر قد أتيح للقضاء الأمريكي، أكثر من غيره، أن يتعرض له، وقد كانت أحكامه تأخذ اتجاهين^(٣) الأول: يرفض التوسع في مفهوم

(١) J.Dutheil. G.M.Miller, op.cit, N°.3247, p.381.
وراجع د/أبو زيد رضوان، المرجع السابق، رقم ٢٩٥، ص ٣١٠.

(٢) د/فريد العريني، المرجع السابق، رقم ٩٣ - ١ ، ص ٢٠٨، د/رفعت أبادير، المرجع السابق، ص ١٦.

(٣) في الإشارة إلى هذين الاتجاهين والأحكام العديدة الصادرة في هذا الشأن راجع:
J. Dutheil, G. M. Miller, op. cit, N°.3247, p.381.

المسؤولية المرتبطة بانطباق أحكام اتفاقية وارسو، أما إذا فلنا بعدم مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار النفسية التي تصيب الراكب، فسوف تتحدد مسؤولية الناقل على حسب القانون الوطني الواجب التطبيق، مما يفتح الباب أمام المضرور للإدعاء، في مواجهة الناقل، عن الأضرار النفسية التي أصابته وفقاً للقانون الوطني، وبما يحرم الناقل من التمسك بقواعد تحديد المسؤولية، التي منحتها له نصوص الاتفاقية في خصوص هذه الأضرار النفسية، وتعرضه من ثم للمطالبة بالتعويض عنها دون حدود معينة، وهو الأمر الذي يمكن تجنبه إذا أخذ بالتقدير الموسع لعبارة "الأذى البليء" بحيث تشمل الأضرار البدنية والنفسية والمعنوية، وهو ما يتحقق في النهاية الاتسجام والتوافق بين نصوص الاتفاقية^(١).

٢٩ - فما هو موقف اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ من مسألة التعويض عن الضرر النفسي للراكب.

يمكن القول أن اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ لم تستطع، كما هو الشأن في اتفاقية وارسو ١٩٢٩، أن تجعل من الضرر النفسي موضوعاً مستقلاً للتعويض كالضرر البليء، حتى مع الوضع في الاعتبار الاهتمام الشديد حالياً بضرورة التعويض عن هذا الضرر، مع ازدياد تعرض النقل الجوي للعمليات الإرهابية والانحراف بمسار الطائرات، إلا أن مجرد عدم إيراد الأذى النفسي من بين الأضرار القابلة للتعويض وفقاً للمادة (١/١٧) من اتفاقية مونتريال لا يؤدي تلقائياً إلى استبعاد كل إمكانية للمطالبة بالتعويض عن الأضرار النفسية للراكب.

وذلك أنه، وبالرغم من أن نص المادة (١/١٧) من اتفاقية مونتريال يوضعه الذي انتهى إليه^(٢) لا يمكن أن يعطي إجابة واضحة بخصوص إمكانية التعويض عن

(١) راجع: د/فريد العريني، المرجع السابق، ص ٢٠٨، درفت أبادير، المرجع السابق، ص ٢٢٥.

(٢) نص المادة (١/١٧) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ على أنه:
"يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة الراكب أو تعرضه لإصابة جسدية، بشرط أن تكون الحالة التي سببت الوفاة أو الإصابة قد وقعت فقط على متن الطائرة أو أثناء أي عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم".

استناداً إلى أن القانون الفرنسي، الذي صيغت أحكام النسخة الأصلية لاتفاقية وارسو بلغته، لا يعرف - على حسب تعبير بعض هذه الأحكام - تمييزاً واضحاً بين الأذى البدني والأذى النفسي، فقط يميز هذا القانون بين الضرر المادي والضرر الأدبي، وأما الأضرار النفسية فلا تعد قسمًا قائماً بذاته ولا تفرد بقواعد خاصة، وإنما يمكن التعويض عنها - شأنها في هذا الأمر شأن غيرها من الأضرار في القانون الفرنسي - متى تحققت فيها شروط الضرر القابل للتعويض بأن يكون محققاً وشخصياً ومباسراً Le domage soit certain, personnel et direct^(١).

٢٨ - وقد استقر الفقه في هذا الصدد على أنه من الأفضل - ونحن بقصد تفسير عبارات المادة (١٧) - عدم الرجوع إلى المفاهيم القانونية الوطنية للأنظمة المنضمة إلى الاتفاقية، تلافياً لما قد يؤدي إليه ذلك من "انعكاس النزاعات القانونية الوطنية على تفسير وتطبيق الاتفاقية التي استهدفت توحيد القواعد المتعلقة بالنقل الجوي في الدول المنضمة إليها"^(٢).

أيضاً يجب أن نستبعد المعنى الحرفي أو المعتمد أو الدارج للعبارات والألفاظ المستخدمة، بحيث ينبغي أن يكون المستهدف دائماً هو المضمون القانوني الذي قصد عند صياغة نصوص الاتفاقية، وفقاً لما يحقق الغرض منها في توحيد القواعد المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي، ولا شك أن الأخذ بهذا التفسير الموسع لعبارة "الأذى البليء" بحيث تدخل فيه الأضرار النفسية، يعد هو المعايك الأولى بالاتباع تحقيقاً لمصلحة الناقل الجوي نفسه، إذا وضعنا في الاعتبار أن ذلك يعني خضوعها لمبدأ تحديد

J. Dutheil. G. M. Miller, op.cit, N°.3248, p.381.,
(١) ولنظر في القضاء الفرنسي: محكمة السين التجاري ١٧ يناير ١٩٤٩
Rev.Gen.de l'air, ١٩٥٠ ص ١١٣١ - ١١٣٣، محكمة السين المدنية ٢٢ نوفمبر ١٩٥٣
Rev. Fr. Dr. Aer. ١٩٥٤، ص ٧٧-٧٦، وراجع د/ثروت أنيس الأسيوطى، رقم ٣٦٥، ص ٣٦٤.
(٢) درفت أبادير، المرجع السابق، ص ٨.

بنظر النزاع لمفهوم الإصابة الجسدية طبقاً لنص المادة (١٧) من الاتفاقية^(١) وهو ما يمثل في النهاية رجوعاً للقانون الوطني الواجب التطبيق في تحديد مدى الضرر القابل للتعويض.

الفرع الثالث

وقوع الحادث المسبب للضرر خلال فترة زمنية ونطاق مكاني محددين

-٣١- قمنا أن الناقل الجوي ملتزم، بمقتضى عقد النقل الجوي، بسلامة الركاب حتى الوصول إلى الجهة المقصودة في الوقت المنفق عليه، هذا وقد ذكرت المادة (١٧) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ - ومن قبلها المادة (١٧) من اتفاقية وارسو ١٩٢٩ - أن التزام السلامة هذا يسري "إذا كانت الحادثة التي سببت الوفاة أو الإصابة قد وقعت على متن الطائرة أو أثناء أي عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم".

إلا أنها لم تذهب إلى أبعد من ذلك في ضبط وتحديد بداية ونهاية التزام الناقل الجوي بسلامة الركاب، ونستطيع القول هنا أنه لا توجد صعوبة كبيرة في تحديد نطاق سريان هذا التزام "إذا وقع الحادث على متن الطائرة" إذ تخضع مسؤولية الناقل طوال هذه المرحلة لأحكام الاتفاقية، ولم تثر هذه العبارة جدلاً كبيراً في تفسيرها، إذ أنها كانت من الوضوح والجلاء بحيث أنها لم تستوقف الفقه والقضاء.

Michael Milde, The Warsaw System of Liability in International Carriage By Air, History and New Montreal Convention of 28 May 1999" op. cit, p. 177.

وراجع د/ محمود الكندي، المرجع السابق، ص ١٠٦ وما بعدها، د/أحمد إبراهيم الشيخ، المرجع السابق، ص ٢١٨.

الاضطرابات النفسية للمسافرين، وهو ما يمكن أن يقود إلى الركون للقانون الوطني لتحديد مدى الضرر القابل للتعويض، إلا أن هذا النص لا يستبعد مع ذلك - كما هو شأن المادة (١٧) من اتفاقية وارسو ١٩٢٩ - أن يمتد التعويض عن الإصابة الجسدية، الواردة في النص، ليشمل الآلام النفسية التي تصيب الركاب من جراء حوادث الطيران.

٣- والجدير بالذكر أن التعويض عن الأضرار النفسية كان موضوعاً للنقاش والخلاف بين المجتمعين في المؤتمر الذي عقد في مدينة مونتريال لإقرار اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ ، وذلك إلى اتجاهين: الأول: يرفض إدراج الأضرار النفسية في نصوص الاتفاقية وقوفاً في مصلحة الناقلين، محتاجاً بأن إدخال الأذى النفسي في التعويض يفتح باب التلاعب والغش، مع صعوبة نفي ادعاء الإصابة بضرر نفسي، في الوقت الذي قد يكون فيه الراكب حاملاً تلك الإصابة النفسية قبل الرحلة، وعدم استطاعة الناقل أن يطلب منه شهادة صحية عن حالته النفسية قبل إتمام عملية النقل، فضلاً عن صعوبة تشخيص الحالة النفسية وتحديد مداها^(١).

والثاني يؤيد تضمين النص مبدأ التعويض عن الضرر النفسي، ويحتاج بأن الراكب هو من سيتحمل عباء إثبات إصابته بالضرر النفسي، وأن هذا الضرر كان متربتاً على إصابة جسدية، مما يقلل من فرص التحايل وادعاء الإصابة النفسية، فضلاً عن أن مسألة الادعاء والغش يظل قائماً حتى في حالة الإصابة الجسدية، وهو ما قاد في النهاية إلى اكتفاء النص بالتعويض عن الضرر البدني فقط، مع اعتبار الضرر النفسي يشكل جزءاً من هذا الضرر البدني، وأن الموضوع يتوقف في النهاية على مدى تفسير المحكمة المختصة

(١) د/ محمود أحمد الكندي، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي، مرجع سابق، ص ١٠٦.

الذي يخضع فيه الراكب لعناية ورعاية الناقل وتابعه^(١). يستوي في ذلك عمليات الصعود والنزول في بدء الرحلة ونهايتها، أو أثناء هبوط الطائرة اضطرارياً في غير الأماكن المخصصة لهبوط الطائرات.

٣٢ - وتبدأ عملية الصعود من اللحظة التي يغادر فيها الراكب المكان المخصص لانتظار المسافرين من مبني المطار، ويدخل في صحن المطار متوجهاً إلى الطائرة حتى يسقراً في جوفها، ويستمر أثناء فترة التحليق، ويستوي في ذلك إصابة المسافر بأذى والطائرة لم تقلع بعد أو أثناء التحليق، وتبدأ عملية الهبوط بالمقابل منذ بدء الراكب في النزول من سلم الطائرة، وعبوره صحن المطار، وحتى دخوله إلى مبنيه التي يتواجد فيها الجمهور، وأما يجاوز هذه الفترة، بهذا التحديد، فلا تشملها عمليات الصعود والهبوط وفقاً لعبارة الاتفاقية، باعتبار أن هذه الفترة المذكورة يتحقق فيها عنصري هذا المعيار المكاني "مخاطر الطيران - رعاية الناقل" أما إن اختل أحدهما فإن ذلك يعني عدم سريان التزام الناقل بالسلامة، ومساعنته من ثم وفقاً لأحكام الاتفاقية^(٢).

وعلى ذلك فإنه ليس هناك تلازم بين بداية ونهاية تنفيذ عقد النقل الجوي، وبين مرحلة "عمليات صعود الركاب وهبوطهم" إذ تعد هذه الأخيرة فقط - وهي تمثل فقط إحدى مراحل تنفيذ عقد النقل الجوي - هي مجال سريان أحكام الاتفاقية، أما تنفيذ عقد النقل الجوي فيمتد طوال الفترة التي يصبح فيها الراكب تحت إمرة الناقل وإشرافه وتابعه، وبينما تخضع مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار اللاحقة بالمسافرين خلال مرحلة الصعود والهبوط من الطائرة لأحكام الاتفاقية، فإن مسؤوليته خلال مرحلة التنفيذ السابقة على بداية عمليات

Cass. Civ, 18 Juin 1966. Rev. fr. Dr. Aér, 1966, p.226

(١)

(2) د/ثروت الأسيوطى، رقم ١٨٤، ص ٢٤٤، د/أبو زيد رضوان، رقم ٣١٣، ص ٣٢٢، د/رفعت لبادير، ص ٤٠.

أما الذي كان مثاراً للخلاف فهو تحديد المقصود بعمليات الصعود والهبوط من الطائرة، نظراً لسكت الانقافية في المادة (١٧) منها عن تحديد المقصود بهذه العمليات^(١).

وبالرغم من ذلك فإن الفقه والقضاء يكادان يتفقان على الأخذ - فيما يتعلق بتحديد المقصود بعمليات صعود الركاب أو نزولهم - بمعيار مكاني مزدوج، فمن ناحية يرتبط التزام الناقل بسلامة الركاب بوجودهم في موضع يجعلهم معرضين لمخاطر الطيران ومخاطر الاستغلال الجوى، فيبدأ التزام السلامة بمجرد تواجد الركاب في مكان يكونوا معرضين فيه لمخاطر الطيران، ولا ينتهي إلا بمعابرتهم هذا المجال.

ومن ناحية أخرى فإن التزام السلامة يبدأ في السريان - ليس فقط في مرحلة الطيران بمعناه الدقيق كأحد مراحل تنفيذ عقد النقل الجوى - من الوقت

(١) راجع في هذا الشأن:

Rodiére (René) Droit des Transports Terrestres et Aériens – 3eme édition, Paris 1981. N°.369., J. Dutheil. G.M.Miller, op.cit, N°.323, p.369.

وراجع أيضاً: د/ثروت أنيس الأسيوطى، المرجع السابق، رقم ١٨٠، ص ٢٣٨، د/أبو زيد رضوان، المرجع السابق، رقم ٣٠٩، ص ٣٢٠، د/فائز نعيم رضوان، قانون الطيران التجارى، الطبعة الثانية ٢٠٠٠ - ٢٠٠١، رقم ١٧، ص ١٨٧، د/هانى دويدار، المرجع السابق، رقم ٥٢٥، ص ٣٨٦.

هذا ويرى الفقه أن تحديد المجال المكاني والزمني لانشغال مسؤولية الناقل الجوى بالتزام السلامة يعد أمراً بالغ الأهمية، نظراً لأن نظام المسؤولية الذي صاغته اتفاقية ولرسو ١٩٢٩، يقوم على المسؤولية المحدودة بحدود معينة - ما لم يرتكب الناقل عشاً أو خطأ جسيماً - كذلك تعد باطلة وكأن لم تكن، طبقاً لنص المادة (٢٢) من هذه الاتفاقية كل الشروط التي تعفى أو تحد من هذه المسؤولية، ومن هنا تفهم اهتمام الاتفاقية بالنص على المدة التي يسري خلالها التزام السلامة، نظراً لارتباط هذه الأحكام بتلك الفترة الزمنية فقط.

انظر: د/ثروت أنيس الأسيوطى، ص ٢٢٨، د/أبو زيد رضوان، ص ٣١٩، د/فريد العرينى، ص ١٩٧.

المطلب الثاني

نطاق تطبيق قواعد مسؤولية الناقل الجوي في قانون التجارة الجديد

٣٣- يقع على الناقل الجوي التزام بضمان سلامة الركاب، وقد قدمنا أن هذا الالتزام في النقل الجوي الداخلي في مصر هو التزام تعاقدي بتحقيق نتيجة، وبالتالي يسأل الناقل الجوي إذا لم تتحقق هذه النتيجة، وهي وصول الراكب سليماً معافى إلى الجهة المقصودة. وقد تضمنت المادة (١٢٦) من قانون التجارة الجديد النص على هذا الالتزام في صدد عمليات النقل بصفة عامة بقولها "يضمن الناقل سلامة الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل، ويقع باطلأ كل اتفاق يقضي بإعفاء الناقل من هذا الضمان".

وأكملت هذا الالتزام في شأن النقل الجوي المادة (٢٨٧) من القانون المذكور بنصها على أنه "يسأل الناقل الجوي عن الضرر الذي يحدث في حالة وفاة الراكب أو إصابته بجروح أو بأي ضرر بدني آخر إذا وقع الحادث الذي أدى إلى الضرر أثناء وجود الراكب في حراسة الناقل أو تابعيه داخل مطار القيام أو في الطائرة أو داخل مطار الوصول أو في أي مطار أو مكان آخر تهبط فيه الطائرة اختياراً أو اضطراراً".

ومن ذلك يتضح أن ثمة أموراً ثلاثة ينبغي توافرها حتى تتعدى مسؤولية الناقل الجوي، في إطار النقل الجوي الداخلي في مصر وفقاً لقانون التجارة المصري وهي:

(١) وقوع حادث. (٢) أن يترتب على هذا الحادث ضرر يصيب الراكب.

(٣) أن يتم ذلك في فترة زمنية ومكان مكاني معينين.

وهذا ما سنتناوله في الفروع الثلاثة الآتية:

الصعود أو الالحقة لعمليات الهبوط، تخضع لأحكام المسئولية العقدية في القانون الوطني^(١).

ونفصيلاً لذلك فإن الناقل لن يكون مسؤولاً، وفقاً لأحكام الاتفاقيات، في المرحلة السابقة على تحقق عنصر مخاطر الطيران، كما لو وقع حادث للراكب في مكان في المطار يكون بعيداً عن مخاطر الطيران، حتى وإن كان ذلك أثناء تنفيذ عقد النقل الجوي، لأن يقع وهو جالس بقاعة الانتظار، أو أثناء عبوره تحت إمرة الناقل، حقيقة مطار القيام بقصد الدخول إلى مبانيه، حيث ستتطبق عليه القواعد العامة في المسئولية العقدية^(٢).

أيضاً لن تخضع الناقل لأحكام المسئولية وفقاً للاتفاقية بعد انتهاء عمليات الهبوط من الطائرة، بوصول الراكب إلى مباني المطار المخصصة لانتظار الركاب بعيداً عن مخاطر الطيران، وإنما ستختفي مسؤولية الناقل هنا، كالحال السابقة، لقواعد المسؤولية العقدية الخاصة بالنقل الجوي، وإلا فالأحكام العامة في القانون الوطني^(٣).

(١) راجع:

J.Dutheil. G. M.Miller, op. cit, N°.3242, p.377.

د/لو زيد رضوان، المرجع السابق، رقم ٣١١، ص ٣٢٢، د/رفعت ليابير، المرجع السابق، من ٤٢.

Paris, 19 fev 1973, Rev. fr. Dr.Aér. 1973, p.216.

(٢) وانظر د/ثروت أنيس الأسيوطى، المرجع السابق، رقم ١٨٣، ص ٢٤٢، د/فريد العرينى، المرجع السابق، رقم ٩٢، ص ١٩٧.

Cass. Civ, 3Juin 1970. Rev. fr. Dr. Aer, 1970, p.311.

(٣) د/ثروت أنيس الأسيوطى، المرجع السابق، رقم ١٨٣، ص ٢٤٢، د/فاليز نعيم رضوان، المرجع السابق، رقم ١٧٠، ص ١٨٧، د/رفعت ليابير، المرجع السابق، من ٤.

الفرع الأول وقوع حادث

٤- لم يحدد قانون التجارة المصري المقصود بالحادث الذي يرتب مسؤولية الناقل الجوي، إذا أحدث ضرراً بالركاب، أيضاً لم تتضمن مذكرته الإيضاحية أي تفصيل فيما يتعلق بمضمون الحادث، وذلك بالرغم مما أشاره تحديد هذا المضمون من خلاف في ظل اتفاقية وارسو ١٩٢٩ وتعديلاتها اللاحقة وصولاً إلى اتفاقية مونتريال ١٩٩٩.

ونشير في هذا الشأن إلى أن المادة الأولى فقرة (٣٢) من قانون الطيران المدني المصري رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١ تعرف حادث الطائرة بأنه كل حادث تترتب عليه إحدى النتائج المشار إليها فيما يلي، ويكون مرتبطة بتشغيل الطائرة، ويقع في الفترة ما بين الوقت الذي يصعد فيه أي شخص إلى الطائرة بقصد الطيران، حتى الوقت الذي يتم فيه مغادرة جميع الأشخاص للطائرة:

(١) وفاة أي شخص أو إصابته بإصابات بالغة نتيجة لوجوده على متن الطائرة أو احتكاكه بها مباشرة أو بأي شيء مثبت فيها.

(٢) إصابة الطائرة بطبع جسم.

(٣) ويستثنى من ذلك الإصابات البالغة أو المميتة التي لا تترتب مباشرة على تشغيل الطائرة وهي:

(أ) الوفاة لأسباب طبيعية.

(ب) الإصابات التي يلحقها الشخص بنفسه.

(ج) الإصابات التي يتسبب فيها أشخاص آخرون.

(د) إصابات الأشخاص المتسللين للطائرة خارج مقصورة الركاب.

(هـ) إصابة العاملين على الأرض قبل قيام الطائرة بالرحلة أو نهايتها^(١).
ويعبّر على تعريف الحادث وفقاً للنص المتقدم بأنه غير منضبط، حيث أنه يعتبر حادثاً كل ما يؤدي إلى الإضرار بأي شخص يصعد إلى الطائرة بقصد الطيران، ولو لم يكن من المسافرين الذين يربطهم بالناقل الجوي عقد نقل جوي، وهو الأمر الذي يتعارض مع اتفاقية وارسو ١٩٢٩ التي اشترطت، لاتقاد مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لأحكامها، أن يربطه بالمضرور عقد نقل^(٢).
ومن ناحية أخرى فإن هذا النص قد قيد الحادث بضرورة أن يقع في فترة محددة، وهي المتعلقة بتشغيل الطائرة، وهو ما يقود إلى تصور أن مفهوم الحادث، وفقاً لهذا النص، لا يشمل الأضرار التي تلحق بالمسافر قبل قيامه بالصعود إلى الطائرة أو بعد هبوطه منها، ولا يخفى ما في ذلك من تضييق للفترة التي يسري فيها التزام الناقل الجوي بسلامة الركاب^(٣).

ولإزاء هذا النقد فإن الأرجح هو الأخذ بمفهوم أوسع للحادث، وذلك وفقاً لما انتهى إليه القضاء والفقه من تحديد لمفهوم الحادث في ظل أحكام اتفاقية

(١) راجع د/رفعت فخري، حول أحكام النقل الجوي الداخلي طبقاً لقانون التجارة المصري الجديد، مرجع سابق، ص ٣٥.

ويلاحظ في هذا الشأن أن المشرع المصري في قانون الطيران المدني رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١ قد استعمل أيضاً تبيير الواقعة - بجانب مصطلح الحادث - وفرق بينهما في المعنى. فقد عرفت المادة الأولى من هذا القانون في فقرتها (٣٢) مصطلح "واقعة الطائرة" بأنها "هي كل حادث لا ينطبق عليه حادث طائرة ويرتبط بتشغيل الطائرة ويؤثر أو يمكن أن يؤثر على سلامة التشغيل".

وهو تعريف منتقد باعتبار أنه يغلب عليه الطابع الفني بعيد عن الطبيعة القانونية القابلة للتطبيق من الناحية الواقعية، وبالتالي فإنه يعتبر غير مفيد. راجع: د/أبو زيد رضوان، المرجع السابق، رقم ٢٩٤، ص ٣٠٩، د/هاني دويدار، المرجع السابق، ص ٢٨٩.

(٢) راجع د/أبو زيد رضوان، المرجع السابق، رقم ٢٩٤، ص ٣٨.

(٣) د/هاني دويدار، المرجع السابق ص ٢٨٧.

(٢٨٧) - وعبارة "أو بأي ضرر بدني آخر" الواردة في نص المادة (٢٨٧) من قانون التجارة، لا تختلف عن عبارة "أو أي أذى بدني آخر" التي تضمنتها المادة (١٧) من اتفاقية وارسو ١٩٢٩ (أو الإصابة الجسدية الواردة في المادة (١/١٧) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩) وبالتالي يكون من الطبيعي أن شير التساؤل، حول مدى شمول هذه العبارة، لمسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار النفسية والاضطرابات العصبية التي تصيب الركاب نتيجة لحوادث الطيران، والفرض هنا أن الضرر النفسي الذي لحق الراكب لم يترتب عليه ثمة ضرر بدني أصابه، وإنما نشأ الاضطراب النفسي نتيجة للخوف الشديد أو الانحراف في بكاء هستيري على إثر رعب شديد.

والواقع أن الإجابة عن ذلك يجب أن تكون على ضوء مقارنة هذا النص، الذي تضمنته المادة (٢٨٧) من التقنين التجاري، والذي ورد في إطار مسؤولية الناقل الجوي، بالنصوص السابقة عليه، والتي حدّت أحكام مسؤولية الناقل بصفة عامة، ذلك أن المشرع ذكر في المادة (٢٦٥، ٢٦٦)^(١) أن الناقل يسأل عن الأضرار البدنية وغير البدنية التي تلحق بالراكب أثناء تنفيذ عقد النقل، بينما اقتصرت المادة (٢٨٧) على تقرير مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار البدنية فقط، وهو ما يدل على أن قصد المشرع قد اتجه إلى قصر الأضرار، التي يسأل الناقل الجوي عن تعويضها، على الأضرار البدنية فقط^(٢).

(١) تنص المادة (٢٦٥) من قانون التجارة على أنه:

يسأل الناقل عن:

(أ) التأخير في الوصول.

(ب) وما يلحق الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل من أضرار بدنية أو غير بدنية.

وتنص المادة (٢٦٦) من نفس القانون على أنه:

"لا يجوز للناقل أن ينفي مسؤوليته عن التأخير أو عن الأضرار البدنية أو غير البدنية التي تلحق

الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل إلا بإثبات القوة القاهرة لو خطأ الراكب."

(٢) راجع: درفت فخري، المرجع السابق، ص ٣٥.

وارسو ١٩٢٩، فهو كل واقعة غير معنادة ولا يمكن توقعها وتسقى عن إرادة الناقل وتابعه وتخل بالسير المعناد للرحلة الجوية^(١).

الفرع الثاني

نشوء ضرر يلحق بالراكب نتيجة لوقوع الحادث

-٣٥- وفقاً لنص المادة (٢٨٧) من قانون التجارة، يسأل الناقل الجوي عن الضرر الذي يحدث في حالة وفاة الراكب أو إصابته بجروح أو بأي ضرر بدني آخر، فيجب إذن، حتى تترتب مسؤولية الناقل الجوي وفقاً للقانون المصري، أن يلحق ضرر بالراكب يستوجب التعويض، لأن يتوفى الراكب نتيجة الحادث، فيترتب على ذلك ضرر يلحق بالغير من كان يعولهم الراكب أو يتکبد الغير مصاريف بسبب الوفاة، كمصاريف محاولة علاج المتوفى ثم تکاليف دفنه، كذلك قد يتمثل الضرر في إصابة الراكب بجروح في جسمه نتيجة ارتطام جسم صلب به، يؤدي إلى نزيف دموي خارجي، أو لا يؤدي إلى نزيف دموي وإنما لبعض الكسور والرضوض^(٢).

(١) في هذا المعنى انظر: درفت فخري، المرجع السابق، ٣٥، د/أبو زيد رضوان، المرجع السابق، رقم ٢٩٤، ص ٣٠٨.

ويؤيد البعض وجهة النظر تلك بأن مقصود المشرع من تعريف حادث الطائرة هو تحديد نطاق تطبيق الأحكام الواردة بالباب التاسع من قانون الطيران المدني (المواد من ٩٨ - ١١١) المتعلقة بحوادث ووقائع الطائرات، ولم يهدف المشرع من هذا التعريف تحديد نطاق مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق بالمسافرين أثناء تنفيذ عقد النقل الجوي ... ولذلك نأخذ مفهوم الحادث في أحكام مسؤولية الناقل الجوي بمفهوم واسع، بحيث يصبح الحادث نتيجة استغلال الطائرة أو بسبب هذا الاستغلال، وليس نتيجة تشغيل الطائرة بمعناه الملحمي أو ما يمكن أن يؤثر في هذا التشغيل.

لننظر: د/هاني دويدار، المرجع السابق، ص ٢٨٩.

(٢) انظر د/هاني دويدار، المرجع السابق، ص ٢٩١.

الأضرار المتوقعة وغير المتوقعة التي لحقت بالراكب، إذا كان الضرر يرجع إلى غش الناقل أو خطئه الجسيم. (م ٢٩٢ فقرة ٤) ^(١).

الفرع الثالث

وقوع الحادث المسبب للضرر في نطاق زمني ومكاني محددين

- ٣٨ - وفقاً للمادة (٢٨٧) من قانون التجارة تتعقد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب الركاب إذا وقع الحادث الذي أدى إلى الضرر أثناء وجود الراكب في حراسة الناقل أو تابعيه داخل مطار القيام أو في الطائرة أو داخل مطار الوصول أو في مطار أو مكان آخر تهبط فيه الطائرة اختياراً أو اضطراراً ^(٢).

(١) تنص المادة (٤/٤) من التقنين التجاري المصري على أنه: «لا يجوز للناقل الجوي التملوك بتحديد المسؤولية المنصوص عليها في هذه المادة إذا ثبت أن الضرر نجم عن فعل أو امتناع من الناقل أو من تابعيه أو وكلائه أثناء تأدية وظائفهم بقصد إحداث الضرر أو برعونة مقرنة بإدراك احتمال وقوع الضرر».

وراجع: د/عاطف محمد الفقي، د/هاشم فضلي، القانون الجوي، مرجع سابق، ص ٢٩٩.
هذا وتشمل عناصر التعويض عن الأضرار المادية، وفقاً للتقواعد العامة في القانون المصري مالحق المضرور من خسارة وما فاته من كسب للضرر حق التعويض عن الأضرار التي تصيبه قبل وفاته كنكاليف العلاج، والعجز عن الكسب بسبب المرض، وفوات الفرصة المالية، وهذه أضرار يجوز طلب التعويض عنها، وينشأ الحق في التعويض في نسمة المتوفى قبل وفاته وينتقل إلى ورثته بعد موته. راجع د/ثروت أنيس الأسيوطى، المرجع السابق، ص ٣٧٠ وما بعدها.

(٢) وقد حدّدت الفقرة (٤٤) من المادة الأولى من قانون الطيران المدني رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١، الفترة التي يسأل فيها الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب الركاب بمعايير ضيق، يقتصر على فترة الطيران بمعناها الضيق ينصها على أن فترة النقل الجوي هي «الوقت الكلي الواقع بين اللحظة التي تبدأ فيها الطائرة حركتها بفعل قوتها الذاتية لغرض الإقلاع، حتى لحظة توقيتها عن الحركة بعد انتهاء طيرانها» وهو معيار لم يعتمد المشرع في قانون التجارة الجيد الذي أخذ بمعايير واسع للفترة التي يظل فيها الناقل الجوي ملتزماً بسلامة الركاب على النحو الوارد في المادة (٢٨٧) من هذا القانون.

وراجع د/أبو زيد رضوان، المرجع السابق، رقم ٣٠٩، ص ٣٢٠.

والواقع أن هذا الاتجاه يتعارض مع ما تبنيه الفقه المقارن والأحكام القضائية من الأخذ بتقسيير واسع لفكرة الضرر البدني، الذي يلتزم الناقل الجوي بتعويضه، ليشمل الضرر النفسي الذي يصيب الركاب، خاصة مع ازدياد حالات اختطاف الطائرات والأعمال الإرهابية التي يتعرض لها الركاب، وعلى اعتبار أن ذلك التفسير الموسع يتفق مع ما كشف عنه علم وظائف الأعضاء من ارتباط وثيق بين جسد الإنسان وأداء أعضائه لوظائفها الطبيعية، وبين الجهاز العصبي والنفسي، ومدى تأثير كل منها في الآخر وتأثيره به، على نحو يصعب معه الفصل بينهما ^(١).

- ٣٧ - كما المشرع التجاري المصري قد كشف عن ميله للأخذ بالتقسيير الواسع لعناصر مسؤولية الناقل الجوي، في تبنيه مفهوماً واسعاً لفترة النقل الجوي، ليشمل أعمال الهبوط الاضطراري بأمر من السلطات (م ٢٨٧)، كما يشمل أعمال القرصنة الجوية، كما أنه أخذ أيضاً بمعنى مفهوم واسع لمفهوم الحادث، يتجاوز المفهوم الضيق لحادث الطائرة، بتحديد الوارد في قانون الطيران المدني رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١، ويدل ذلك على اتجاه المشرع التجاري للأخذ بمفهوم واسع لفكرة الضرر، لا يقتصر على الضرر البدني بمعناه الضيق، وإنما يمتد ليشمل كافة الأضرار المعنوية والاضطرابات النفسية التي تلحق الركاب نتيجة الحادث ^(٢).

وعلى هذا يلتزم الناقل الجوي، في إطار القانون المصري، بتعويض الضرر المادي والأدبي إذا كانت أضراراً متوقعة، باعتبار أن مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لأحكام هذا القانون مسؤولية عقدية، كما أنه يلتزم بتعويض كافة

(١) راجع في هذا الشأن د/فريد العرينى، المرجع السابق، رقم ١-٩٣ ص ٢٠٩، د/رفعت إبرادر، المرجع السابق، ص ١١، والأحكام الصادرة عن القضاء الأمريكي والتي أشار إليها في هذا الشأن.

(٢) د/هانى دويدار، المرجع السابق، ص ٢٩٣.

قانون التجارة، ويدأ ذلك منذ خضوع الراكب لأوامر الناقل داخل مطار القيام وبمانيه، وحتى تخلصه من سيطرة الناقل وإمرته لدى وصوله لمطار الوصول. ويترعرع عن ذلك أن نظام المسئولية، وفقاً لقانون التجارة، ينطبق على الحادث الذي رتب الضرر للراكب، إذا وقع داخل مباني المطار، ما دام أنه كان يخضع في هذا الوقت لتعليمات الناقل، ويمتد ذلك فترة وجوده في صحن المطار في حراسة الناقل للتأهب للوصول إلى حيث تتفق الطائرة للقيام بعملية الصعود إليها.

كذلك تسرى هذه الأحكام أثناء وجود الراكب على متن الطائرة، سواء أثناء طيرانها أو أثناء وجودها على أرض المطار، أو في أي مكان تهبط فيه الطائرة اختياراً أو اضطراراً، ويشمل ذلك وجود المسافر على متن الطائرة وهي رابضة بأحد مطارات الرسو، أو وجود الراكب بأحد قاعات مطار الرسو أو مطار الترانزيت، ويستمر هذا الالتزام أخيراً حتى وصول الراكب داخل مطار الوصول، فيبقى الناقل في كل هذه المراحل ضامناً لسلامة الراكب ما دام هذا الأخير تحت إمرته ورعايتها^(١).

٤ - ويلاحظ على هذا التحديد، للمجال المكانى والزمنى الذى تطبق فيه قواعد مسئولية الناقل الجوى وفقاً لأحكام قانون التجارة، أنه لا يشتمل إلا على عنصر واحد فقط، وهو المتعلق بالمكان والزمان الذى يتولى فيما الناقل الجوى وتبعوه رعاية المسافر تمهدأ لعملية النقل (م ٢٨٧) من قانون التجارة، ويغفل العنصر الثانى لهذا التحديد، وهو ضرورة تعرض الراكب لمخاطر الملاحة الجوية، وذلك على الرغم من أن وجود الراكب في مباني المطار "القيام أو الوصول" لا يعني بالضرورة أنه يكون معرضأً لمخاطر الطيران، كأن يكون الحادث قد وقع للمسافر وهو جالس بصاله الانتظار بالمطار، أو بمقصف المطار مع موعديه انتظاراً للنداء على قرب رحيل الطائرة، أو أثناء وجوده في صالة الجمرك تمهدأ لاستلام حقائبه^(٢).

(١) راجع: درفت خري، المرجع السابق، ص ٣٢، د/هانى دويدار، المرجع السابق، ص ٢٩٠.

(٢) د/أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٣٢٢، د/فريد العرينى، المرجع السابق، ص ١٩٧.

وعلى ذلك ينبغي، حتى يسأل الناقل الجوى عن الأضرار التي تلحق الركاب وفقاً لقانون التجارة، أن يقع ذلك خلال الفترة التي يصبح فيها الراكب تحت رعاية وإمرة الناقل الجوى أو أحد تابعيه.

٣٩ - وقد حددت المادة السالفـة (٢٨٧ تجاري) المدى المكانى والزمنى لانطباق قواعد مسئولية الناقل الجوى، بـنطـاق أوسـع من المدى المكانى والنطـاق الزمني لسريان قواعد المسئولية في النقل الجوى الدولى، وفقاً للتحـديد الذى جاءت به المادة (١٧) من اتفـاقية وارـسو ١٩٢٩، وكذلك المادة (١١٧) من اتفـاقية مونـتريـال ١٩٩٩، والـذى يقتـصر عـلـى الفـترة الـذـى يـسـرى خـلالـها التـزـام النـاقل بـسلامـة المسـافـرـين، وانـعقـاد مـسـؤـليـته منـ ثم عـنـ الأـضـرـارـ الـتـى تـصـيبـهمـ، بـوقـوعـ الحـادـثـ المرـتـبـ لـلـضـرـرـ عـلـىـ مـنـ الطـائـرةـ أوـ أـثـاءـ عـلـمـيـاتـ الصـعـودـ أوـ الـهـبـوتـ، كـإـحـدـىـ مـراـحـلـ تـفـيـذـ عـقـدـ النـقـلـ الجـوىـ، باـعـتـارـهـ الـمـرـحلةـ الـتـىـ يـكـونـ فـيـهاـ الرـاكـبـ مـوجـودـاـ فـيـ مـكـانـ تـحـفـ بـهـ مـخـاطـرـ الـمـلاـحةـ الـجـوـيـ^(١).

٤٠ - بينما نجد أن المشرع المصرى قد مد مسئولية الناقل الجوى على نحو يشمل معظم فترة تنفيذ عقد النقل الجوى، ولا يستبعد منها سوى تلك المرحلة التي يتولى فيها الناقل نقل المسافرين من مكاتبها وسط المدينة إلى مطار القيام، والمرحلة الختامية التي يتولى فيها نقل المسافرين من مطار الوصول إلى وسط المدينة^(٢).

وأما ما عدا ذلك من مراحل تنفيذ عقد النقل الجوى، وحيث يصبح الراكب تحت رعاية الناقل الجوى أو أحد تابعيه، فإن مسئولية الناقل الجوى عن الأضرار التي تلحق الركاب تكون محكمة وفقاً لنظام المسئولية الذى تضمنه

(١) راجع: درفت أبدير، المرجع السابق، ص ٤٢، د/فائز نعيم رضوان، المرجع السابق، ص ١٨٧.

(٢) في هذا المعنى: د/أبو زيد رضوان، المرجع السابق، رقم ٣١١، ص ٣٢٢، د/فريد العرينى، المرجع السابق، رقم ٩٢، ص ١٩٧.

المبحث الثالث

طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب المسافرين

٤٣ - ارتباط وسائل دفع المسؤولية بالأساس الذي قامت عليه. المقرر في هذا الشأن أن دفع مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق الركاب، بعد توافر أركان المسؤولية تجاهه، يتوقف على الأساس الذي قامت عليه هذه المسؤولية، كذلك على مقدار الحماية التي يسعى النظام القانوني إلى كفالتها للمضرور، فحيثما تبني المسؤولية على فكرة الخطأ (المسؤولية الشخصية) فالاصل أن دفع المسؤولية يكون بإثبات انتقاء الخطأ، أما إذا كانت المسؤولية تقوم على فكرة الخطير وتحمل التبعية (المسؤولية المادية أو الموضوعية) فإن الناقل الجوي يلتزم بتعويض الضرر الناجم عن عدم تنفيذ التزامه بالسلامة في كل الأحوال، ولها كان السبب في حدوثه، إلا في الحالات المعينة التي يحددها القانون لدفع هذه المسؤولية.

وتناول طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي في مطلبين، نعرض في الأول منها لطرق دفع المسؤولية في اتفاقية مونتريال ١٩٩٩، على أن يتضمن المطلب الثاني طرق دفع المسؤولية في قانون التجارة الجديد.

المطلب الأول

وسائل دفع مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية مونتريال ١٩٩٩

٤٤ - قلنا أن معرفة الأحكام القانونية المستحدثة التي أنت بها اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ بشكل واضح وبطريقة سليمة، يستوجب مقارنة هذه الأحكام بأحكام الاتفاقية التي سادت في الفترة السابقة لإبرام اتفاقية مونتريال، ونعني بها اتفاقية وارسو ١٩٢٩، والتعديلات المتلاحقة والعديدة التي طرأت عليها. وعلى

٤٢ - ومن المعلوم أن الفقه والقضاء يكادان يتفقان على ضرورة توفر عنصري: رعاية الناقل، ومخاطر الطيران، للقول بسريان قواعد مسؤولية الناقل الجوي، وذلك على اعتبار أن حماية جمهور المسافرين من المخاطر الخاصة بالطيران، هي الغاية التي تقرر من أجلها فرض الالتزام بضمان سلامة الراكب على عائق الناقل الجوي، وهو ما أدى بالفقه إلى تقرير أن الالتزام بضمان السلامة لا يبدأ في السريان إلا من لحظة مغادرة الراكب، تحت إمرة الناقل، مطار القيام متوجهًا إلى الطائرة، ويستمر حتى وصوله مطار الوصول متخلصًا من هذه الرعاية، ل تعرضه خلال هذه الفترة لأخطار الملاحة الجوية^(١).

وعلى ذلك فلابد من تفسير عبارة "وجود المسافر داخل مطار القيام" الواردة في المادة (٢٨٧) من قانون التجارة، بما يفيد أن التزام السلامة يبدأ من الوقت والمكان الذين تبدو فيها مخاطر الطيران، وذلك منذ قيام المسافر بترك الأماكن المعدة لجمهور المستabilين والمودعين، أما قبل ذلك، مما يشمل مرحلة إنهاء إجراءات تسجيل الأمتعة، فلا يكون الراكب في حراسة الناقل الجوي، فلا يسري عليه التزام السلامة^(٢).

أيضاً، ولذات السبب، فإنه قبل خضوع الراكب لرعاية الناقل أو أحد تابعيه أو بعد انتهاء هذه الرعاية، لا تخضع مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار اللاحقة بالمسافرين، لأحكام قانون التجارة أو لقواعد المسؤولية العقنية عموماً، وإنما لقواعد المسؤولية التقصيرية في القانون المصري، بصرف النظر عن مكان وقوع الحادث، كما لو أصيب الراكب أثناء تجويه بمفرده في أروقة المطار، أو وقع الحادث بعد مغادرته لصحن المطار ودخوله في مبانيه^(٣).

(١) د/فريد العربى، المرجع السابق، ص ١٩٨-١٩٧، درفت أيدير، والأحكام العديدة التي أشار إليها، والتي تستوجب ضرورة توفر عنصري رعاية الناقل ومخاطر الطيران، كمناطق لمزيد التزام السلامة على الناقل الجوي تجاه الركاب. المرجع السابق، ص ٢٨٤ وما بعدها.

(٢) د/أبو زيد رضوان، ص ٣٢٢، د/هانى دويدار، ص ٢٩٠.

(٣) انظر في هذا المعنى: درفت فخرى، المرجع السابق، ص ٣٢.

١- انتفاء الخطأ من جانب الناقل الجوي وتابعه:

٤٦ - وقد أشارت إلى هذه الوسيلة المادة (١/٢٠) من اتفاقية وارسو ١٩٢٩ بقولها: "لا يكون الناقل مسؤولاً إذا ثبت أنه وتابعه قد اتخوا كل التدابير الضرورية لتقاضي الضرر الواجب على الناقل اتخاذها". وقد اختلفت الفقهاء حول تفسير عبارة "التدابير الضرورية الواجب على الناقل اتخاذها"^(١) "Les measures nécessaires susceptibles d'exonérer transporteur ذهب رأي في الفقه، يلتزم بحرفية النص في التفسير، إلى أنه يتبعن على الناقل، حتى يتحلل من المسئولية، أن ثبت أنه وتابعه قد اتخوا كافة التدابير الممكن اتخاذها لتوقي الضرر، بحيث لا يعفي الناقل من المسئولية إذا ثبت أن ثمة تغيير أو إجراء، كان من شأنه تقاضي حدوث الضرر، لم يتخذه الناقل. والإجماع كان على استبعاد الأخذ بهذا الرأي لما يؤدي إليه من إقلال نمة الناقل بالمسؤولية في كافة الأحوال إذا ثبتت القوة القاهرة، وذلك باعتبار أن وقوع الضرر دليل في حد ذاته على عدم اتخاذ كافة التدابير والإجراءات الممكن اتخاذها لتجنبه، وبالتالي فلن يستطيع الناقل الإفلات من المسئولية - وفقاً لهذا الرأي - إلا إذا استحال عليه اتخاذ هذه التدابير، وهو ما يؤدي الأخذ به إلى إلغاء الحالة الأولى لاغفائه طبقاً للمادة (١/٢٠) من الاتفاقية، نظراً لأن إعماله يؤدي إلى ضرورة معرفة الناقل لأسباب الحادث التي وقعت على وجه التحديد، وإثباته للتدابير الضرورية التي اتخاذها لتلافيه، وهو ما يتناقض والغرض من

(١) لمزيد من التفصيل حول تفسير عبارة التدابير الضرورية التي يتبعن على الناقل اتخاذها لتقاضي الضرر راجع: J.Dutheil, G.M.Miller, op.cit,N°.3254, p.389، D'Annot et Cie، الأسطوطي، المرجع السابق، رقم ٣١٦، ص ٤٣٣، د/برفت فخري، الوجيز في القانون الجوي، مرجع سابق، رقم ٦٨، ص ١٥١، د/أبو زيد رضوان، المرجع السابق، رقم ٣٢٠، ص ٣٢٩، د/فريد العريني، المرجع السابق، رقم ١١١، ص ٢٢٠، د/فائز رضوان، المرجع السابق، رقم ١٧٨، ص ١٩٨، د/عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، رقم ٢٧٠، ص ٢٠٠.

هذا الأساس فإننا سنعرض أولاً، وبشيء من الإيجاز، لطرق دفع مسئولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية وارسو والتعديلات التي لحقت بها، وذلك قبل أن نعرض للأحكام المستحدثة التي أتت بها اتفاقية مونتريال الجديدة في هذا الصدد.

الفرع الأول

وسائل دفع مسئولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو ١٩٢٩

٤٥ - أقامت اتفاقية وارسو ١٩٢٩ - كما أوضحتنا سلفاً - مسئولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب المسافرين على أساس الخطأ المفترض Sauf Exception في جانب الناقل، والتي تعيد أن مجرد وقوع الحادث، الذي أدى إلى الوفاة أو الإصابة، يعد قرينة على خطأ الناقل، أي عدم وفائه بالتزاماته بسلامة الركاب، ويعتبر هذا مظهر مراعاة جانب الراكب في الاتفاقية، إلا أن الاتفاقية راعت، من ناحية أخرى، جانب الناقل الجوي، فلم تجعل التزام الناقل الجوي التزاماً بتحقيق نتيجة Obligation du Résultat، وإنما هو التزام بوصلة أو ببذل عناية Obligation de Moyens، ومن ثم فقد أجازت له تقويض قرينة الخطأ هذه بإثبات عكسها، أي بإثبات أنه لم يخطئ، بدليل أنه قام بالفعل بتنفيذ التزامه، كما يكون له أيضاً دفع هذه المسئولية بإثبات أن خطأه ليس هو السبب في وقوع الضرر، بأن كان الضرر راجعاً إلى سبب آخر غير خطئه، كعوامل الطبيعة القهرية، أو خطأ المضرور.

أي أن للناقل تارة نفي الخطأ، وتارة نفي رابطة السببية (المادتين ١/٢٠

- ٢١ من اتفاقية وارسو ١٩٢٩).

وسنعرض تباعاً لطرق دفع مسئولية الناقل الجوي الدولي وفقاً لأحكام اتفاقية وارسو ١٩٢٩، ثم للوسائل التي أتاحتها بروتوكول جواتيمala - سبتي سنة ١٩٧١ لنفي هذه المسئولية، وفقاً لتبنيه فكرة الخطأ وتحمل التبعية كأساس المسئولية.

٤- إثبات السبب الأجنبي:

٤٨ - وفي هذه الحالة فإن دفع المسئولية لا يكون بإثبات مجرد نفي الخطأ من جانب الناقل، وإنما بإثبات أن الضرر كان نتيجة لسبب أجنبي لا يدخل لإرادته فيه، ومن أهم الأسباب الأجنبية التي يمكن للناقل إثباتها لدرء مسؤوليته، القوة القاهرة، فعل الغير، خطأ المضرور.

(أ) القوة القاهرة والحادث الفجائي:

٤٩ - بالرغم من عدم ذكر القوة القاهرة أو الحادث الفجائي من بين الوسائل التي تعفي الناقل من المسئولية، إلا أنها تستفاد من عجز المادة (١/٢٠) من اتفاقية وارسو، التي تقرر إعفاء الناقل من المسئولية إذا كان يستحيل عليه اتخاذ التدابير الضرورية لتوفيق الضرر، إذ أن الناقل متى أثبت أن السبب الذي أدى لوقوع الضرر لا يد له فيه، ولا يمكنه توقعه ولا تلافيه، يكون قد أقام الدليل على أنه كان يستحيل عليه اتخاذ التدابير الضرورية لتوفيق الضرر، ويعنى، من ثم، من المسئولية طبقاً للشطر الثاني من المادة (١/٢٠)، ذلك أن الناقل لن يتمكن من إثبات أنه كان يستحيل عليه اتخاذ الاحتياطات الضرورية لتوفيق الضرر، إلا إذا كان سبب الحادث غير ممكن توقعه ولا تلافيه، غير أن الناقل لا يكفي بإثبات القوة القاهرة التي أدت فعلياً لوقوع الضرر، فقط استحالة اتخاذ التدابير الضرورية الازمة لتوفيق الضرر هو ما يكفل بإثباته^(١).

٥٠ - هذا والقوة القاهرة التي تعفي الناقل من المسئولية عن الضرر، هي تلك الحوادث الفجائية التي لا حيلة للمدعى عليه فيها، سواء من حيث توقعها أو إمكانية درءها، وذلك في وقت معين وفي نشاط معين، يستوي في ذلك الحوادث الطبيعية التي تحدث نتائجها تلقائياً، أو تلك التي تحدث نتيجة تدخل الإنسان، وينبغي حتى تعد قوية فاجرة أن تخرج عن دائرة نشاط الناقل وتابعه، وذلك كنوع من الطائرة العاصفة أنت

(١) راجع: د/ثروت أنيس الأسيوطى، المرجع السابق، رقم ٣٢٣، ص ٤٤٤.

الاتفاقية، التي تهدف إلى تمكين الناقل من دحض افتراض المسئولية، دونما حاجة إلى إقامة الدليل على رجوع الضرر إلى سبب خارجي لا يدخل لإرادته فيه^(٢).

٤٧ - ولذا فإن الرأي السائد هو الذي يذهب إلى تفسير عباره التدابير الضرورية تفسيراً واسعاً، يراعي ظروف الناقل والواجبات العديدة الملقاة عليه، فالتدابير التي يتبعها على الناقل اتخاذها لاغفاله من المسئولية هي التدابير المعقولة measures raisonnables والمعتادة المطلوبة من ناقل يقظ وحريص، في ظل الظروف والملابسات التي وقع فيها الحادث، ولم يحدد واضعوا الاتفاقية المقصود بهذه الاحتياطات المعقولة، وتركوا الأمر لتقدير القضاء.

وعلى ذلك يختلف قدر العناية الواجبة من حالة لأخرى، كأن يثبت الناقل أنه استعمل طائرة صالحة من الناحية الفنية للطيران، وفق الأصول الفنية المتبعة، ومزودة لحظة الإقلاع بكافة الأجهزة ووسائل السلامة الازمة لإتمام الرحلة، وأنها كانت خاضعة للصيانة الدورية، وأن طقمها مزود بكافة الإجزاءات التي يستلزمها القانون، وأنهم حصلوا على كافة المعلومات والخرائط والنشرات الجوية، وأن تدابير السلامة قد روحيت من حيث الالتزام بالسرعات والارتفاع والاتصال المستمر بالأرض ... الخ، وبالإجمال هي التدابير الضرورية التي تتخذ قبل وقوع الضرر، والتي تؤدي عادة إلى تلفي وقوع الضرر بصفة عامة أثناء الرحلة الجوية^(٣).

(١) انظر في هذا المعنى:

د/رفعت فخري، المرجع السابق، ص ١٥١، د/فريد العرينى، المرجع السابق، ص ٢٣٠.
ذلك أن الناقل متى أثبت السبب الأجنبي الذي لا يد له فيه، وغير الممكن توقعه ولا تلافيه يكون قد أقام الدليل على أنه كان يستحيل عليه اتخاذ الاحتياطات الضرورية لتوفيق الضرر، ويعنى من ثم من المسئولية طبقاً لذيل المادة (١/٢٠) من الاتفاقية، وليس وفقاً لصدرها، وهو ما لم يقصده واضعوا الاتفاقية باتفاق الفقه والقضاء. راجع د/ثروت الأسيوطى، رقم ٣٢٣، ص ٤٤٤.

(٢) Paris. 14 mars 1962. J.C.P. 1962-11-12919, Note:Saint-Alary.

د/ثروت أنيس الأسيوطى، رقم ٣١٦، ص ٤٣٣.

(ج) خطأ المضرور:

٥٢ - وفقاً للمادة (٢١) من اتفاقية وارسو "إذا ثبت الناقل أن خطأ الشخص المصاب هو الذي تسبب عنه الضرر أو ساهم في وقوعه فللمحكمة بالتطبيق لأحكام قانونها الخاص أن تستبعد مسؤولية الناقل أو تخفف منها".

والواضح من هذا النص أنه لا يضع قاعدة موضوعية معينة بشأن أثر خطأ المضرور La Faute de la Personne Lécessée على مسؤولية الناقل الجوي، وإنما تضمن قاعدة إسناد تحيل إلى قانون القاضي، والإحالة هنا إلى القواعد الموضوعية في قانون المحكمة المختصة، وليس إلى قواعد الإسناد "تباين القوانين" في هذا القانون، فالحكم إن للقواعد الموضوعية في قانون القاضي المعروض عليه النزاع، سواء كانت تلك القواعد تقضي في هذه الحالة - مساعدة خطأ المضرور في وقوع الضرر - بمسؤولية الناقل الكاملة أو المخففة، أو إعفاء الناقل كلياً من هذه المسؤولية^(١).

٥٣ - ويبدو أن السبب في هذه الإحالة هو فشل المؤتمرون في التوصل إلى قواعد موحدة بهذا الشأن، نظراً لاختلاف القوانين الوطنية في تنظيم مسألة، أثر خطأ الشخص المضرور في مسؤولية المدعى عليه في الدعوى وفقاً للقواعد العامة فيها، ويشترط هنا، حتى يعفي الناقل الجوي كلياً من المسؤولية، أو يتخفف منها في حالة تدخل المصاب بخطئه في إحداث الضرر، أن يستحيل على الناقل الجوي توقيع هذا الخطأ ودرء آثاره، كمأن الناقل لن يمكنه التوصل إلى الإعفاء المطلق من المسؤولية، إلا إذا كان خطأ المضارب هو السبب الوحيد في إحداث الضرر، ومن ثم ضرورة اشتراكه في تعويض الضرر إذا كان وقوعه نتيجة لاشتراك الناقل والمضرور كل منهما بخطئه في إحداثه^(٢).

عليها، أو عواصف مفاجئة، أو وفاة مفاجئة لقائد الطائرة، وبال مقابل لا يعد انفجار موتور الطائرة أو نهش عجلات الهبوط، أو التلف المفاجئ لأحد أجهزتها نتيجة للاستعمال من قبل القوة القاهرة، من واقع كونها متوقعة في إطار استخدام الطائرات في النقل الجوي^(٣).

(ب) فعل الغير:

٥٤ - لم يرد ذكر فعل الغير من بين أسباب درء مسؤولية الناقل الجوي - تماماً كالقوة القاهرة - غير أن هذا الفعل يؤدي إلى إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية وفقاً للمادة (١٢٠) من اتفاقية وارسو ١٩٢٩، التي تعفي الناقل الجوي من المسؤولية إذا ثبت أنه هو وتابعه قد اتخذوا كل الاحتياطات الضرورية لتنوقي أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها.

وكما تصرف العبارة الأخيرة إلى القوة القاهرة تصرف أيضاً إلى فعل الغير، إذا تم هذا الفعل من أشخاص غير تابعين للناقل ولا يستخدمهم في تنفيذ التزامه، وتتوفر في هذا الفعل صفة السبب الأجنبي، بأن كان غير ممكن توقيعه أو تلاقيه، فإذا كان متوقعاً أو من الممكن تقاديه، فإن الناقل لن يكون من المستحيل عليه اتخاذ التدابير الضرورية لتنوقي الضرر، فيكون مسؤولاً تجاه المضرور عن التعبوية، وبعد من قبيل فعل الغير، الذي يكون من شأنه إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية، أن يطلق شخص على السطح النار على الطائرة مما تسبب في سقوطها وإصابة الركاب، أو اختطف شخص الطائرة وقت قيادتها مما أسفر عن سقوطها^(٤).

(١) في هذا المعنى: د/أبو زيد رضوان، المرجع السابق، رقم ٣٢٧، ص ٣٢٥، د/فليز نعيم رضوان، المرجع السابق، رقم ١٨٠، ص ٢٠١.

(٢) راجع: د/ثروت أنيس الأسيوطى، المرجع السابق، رقم ٣٦١، ص ٤٩٩، د/عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، رقم ٢٧٣، ص ٢٠٣.

ويختلف أثر فعل الغير بحسب ما إذا كان هذا الفعل قد أدى وحده إلى توقيع الضرر، أو كان قد اشتراك مع خطأ الناقل في إحداث الضرر، فإذا تسبب فعل الغير بمفرده في إحداث الضرر، كان الناقل غير مسؤول، لأن الضرر حدث بسبب أجنبي عنه، أما إذا ساهم خطأ الناقل مع فعل الغير في إحداث الضرر، فإن الناقل يظل مسؤولاً ما دام خطوه يظل سبباً ملائكة للضرر، لأن قواعد المسؤولية الملائمة لا تتطلب أن يكون خطأ المدعى عليه هو السبب الوحيد للضرر. راجع د/الأسيوطى، ص ٥٠١.

(١) راجع د/رفعت فخرى، المرجع السابق، رقم ٧١، ص ١٦٢.

(2) J.Dutheil.G.M.Miller,op.cit,N°3261, p.391.

د/أبو زيد رضوان، رقم ٢٢٣، ص ٣٤٠، د/رفعت فخرى، رقم ٧١، ص ١٦٢، د/فليز رضوان، رقم ١٨٢، ص ٢٠٣.

وسائل دفع مسؤولية الناقل الجوي في بروتوكول جواتيمالا - سيني

١٩٧١.

٥٤- ظلت مسؤولية الناقل الجوي قائمة على فكرة الخطأ المفترض في ظل بروتوكول لاهي ١٩٥٥، الذي عدل بعض أحكام اتفاقية ولرسو، ومن ثم ظلت وسائل دفع مسؤولية الناقل الجوي كما هي، بحيث يستطيع الناقل الفكاك من المسؤولية، بتقويض قرينة الخطأ تلك، بإثبات أنه وتابعه قد اتخذوا التدابير الضرورية لتفادي الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها، إلا أن التعديل الحقيقي الذي لحق الاتفاقية، كان هو الذي جاء به بروتوكول جواتيمالا-سيني سنة ١٩٧١، والذي عدل أساس مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار اللاحقة بالركاب، فأقامها على فكرة المخاطر وتحمل التبعية، أي المسؤولية الموضوعية، وقد انعكس ذلك على وسائل دفع مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار الركاب.

٥٥- وقد حدد البروتوكول المذكور الوسائل المتاحة أمام الناقل الجوي لدفع مسؤوليته بإحدى الوسائلتين التاليتين: الأولى: هي الحالة الصحية للراكب، إذا كانت هي السبب الوحيد لما لحق به من أضرار. وفقاً للتقرة الأولى من المادة الرابعة للبروتوكول، كأن يكون الراكب مصاباً بمرض مزمن، أو شيخ مضرب في الهرم فائز فيه مجرد الخوف من الارتفاع أثناء تحلق الطائرة، فأصيب أو توفي نتيجة لذلك. والثانية: خطأ المصايب "المادة السادسة من البروتوكول" ويكون الإعفاء كلباً في هذه الحالة إذا كان خطأ المصايب هو الذي أدى بمفرده إلى وقوع الضرر، وتتوزع المسؤولية بينه وبين خطأ الناقل إذا أسهما معاً في إحداث الضرر، مع الوضع في الاعتبار نصيب كل منها في إحداثه^(١).

(١) راجع: د/أبو زيد رضوان، رقم ٣٢٧، ص ٣٤٢، د/عبد الفضيل محمد أحمد، رقم ٢٢٥، ص ٢٠٥. كل اتفاق مونتريال سنة ١٩٦٦ هو أول الاتفاقيات الدولية تطبقاً لقاعدة تأسيس مسؤولية الناقل الجوي، عن الأضرار التي تلحق المسافرين، على فكرة المخاطر وتحمل التبعية، إلا أنه نظراً لابرام هذا الاتفاق فقط بين مجموعة من شركات النقل الجوي الأعضاء في I.A.T.A.

وتطبيقاً لذلك فإذا عرض النزاع على القاضي المصري، فإن القواعد العامة في المسؤولية المدنية هي التي تسري في هذه الحالة، وذلك إزاء عدم وجود قواعد خاصة تحكم الموضوع في قانون التجارة، وفي ذلك تقضي المادة (٢١٦) من التقنين المدني بأنه "يجوز للقاضي أن ينقص مقدار التعويض أو لا يحكم بتعويض ما إذا كان الدائن بخطئه قد اشترك في إحداث الضرر أو زاد فيه"^(١). ويستفاد من هذا النص أن القاضي أن يتخير واحداً من حلول ثلاثة، وفقاً لمدى رجحان السببية بين الضرر وخطأ كل من المضرور والناقل، فله لا يحكم ما، إذا أمكن نسبة الضرر كله إلى خطأ المضرور، أو يحكم بتعويض منقوص إذا اشترك خطأ كل من الناقل والمضرور في إحداث الضرر، أو يحكم بالتعويض كاملاً إذا كان خطأ الناقل يستغرق خطأ المضرور^(٢).

(١) جاء في منكرة المشروع التمهيدي للقانون المدني المصري "ويتوقف مقدار ما ينقص من التعويض بوجه خاص على مبلغ مدعى" رجحان نصيب الدائن أو المدين في إحداث الضرر". مجموعة الأعمال التحضيرية، ج ٢ ص ٥٤٩، وراجع: دشروع الأسيوطي، رقم ٣٧٤، ص ٥١٦، د/غريب العربي، رقم ١١٦، ص ٢٣٩.

(٢) يضيف البعض من الفقهاء إلى الأسباب التي تعفي الناقل الجوي من المسؤولية، العيب الذاتي والخفي بالطائرة، وقد كان هذا السبب وارداً ضمن نصوص مشروع اتفاقية ولرسو، إلا أن الصياغة الأخيرة للمشروع النهائي جاءت خلواً من هذا السبب، ولعل ذلك يرجع إلى أن إثارة العيب الذاتي والخفي في الطائرة سيؤدي إلى إمكانية نسبة الخطأ، ومن ثم المسؤولية، إلى الشركات المنتجة للطائرة.

وقد استقر الفقه على هذا السبب لدفع مسؤولية الناقل الجوي، إذا ثبتت هذا الأخير أنه قد اتخذ وتابعه التدابير الضرورية لتفادي الضرر، وأن هذا الضرر يرجع إلى العيب الذاتي للطائرة، وأنه كان خفياً لم يمكنه التوصل إليه، بالرغم من الكشف والفحص السابق والدوري للطائرة، وهذا مرهون بمعرفة أن الضرر يرجع إلى هذا السبب بيقيناً، أما إذا ظل سبب الحادث مجهولاً، فالاتجاه إلى نسبة المسؤولية إلى خطأ الناقل المفترض، كما هي القاعدة في ظل الاتفاقية.

في هذا الشأن انظر: د/أبو زيد رضوان، رقم ٣٢٤، ص ٣٢٢، د/عبد الفضيل محمد أحمد، رقم ٢٧٢، ص ٢٠٣.

الفرع الثاني

وسائل دفع مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية مونتريال 1999 م

٥٦ - قلنا أن الدعوات قد تزدادت، في ظل اتفاقية وارسو ١٩٢٩، إلى ضرورة توفر المزيد من الحماية لضحايا حوادث الطيران، نظراً لتضاؤل مخاطر الملاحة الجوية، بفضل استقادة صناعة النقل الجوي من التكنولوجيا في الحد من مخاطر الطيران، يضاف إلى ذلك ضرورة أن يكون الجميع في مراكز قانونية واحدة في مجال النقل الجوي الدولي، وقد أسفر كل ذلك عن إبرام اتفاقية مونتريال ١٩٩٩، التي تبنت نظاماً مستحدثاً فيما يتعلق بمسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار اللاحقة بالمسافرين، يراعي جانب المضطربين في حالة حصولهم على التعويض الملاثم، دون أن يرهق المستثمرين في مجال النقل الجوي الدولي بإذامهم بتعويضات قد لا يستطيعون الوفاء بها، وهو ما انعكس على طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي في ظل هذا النظام المستحدث للمسؤولية^(١).

٥٧ - اختلاف طرق دفع المسؤولية تبعاً لمقدار قيمة التعويض عن الأضرار الحاصلة للركاب في اتفاقية مونتريال ١٩٩٩.

وفقاً للمادة (٢١) من اتفاقية مونتريال سنة ١٩٩٩، فإن نظام ضمان التحويل عن الحوادث التي تؤدي إلى وفاة المسافرين أو إصابتهم، يقوم على

سوسينة الطيران المدني الأمريكية، ولما يؤدي إليه هذا الاتفاق من الإخلال بمبدأ مساواة الأفراد أمام المرافق العامة، والمساس بسيادة الدول السامية المتعاقدة في اتفاقية وارسو ١٩٢٩، فقد تم تعديل هذه الاتفاقية الأصلية تعديلاً جذرياً بمقتضى بروتوكول جواتيمالا-سيتي سنة ١٩٧١، الذي أقر الأخذ بالمسؤولية القائمة على فكرة الخطير وتحمل التبعية، إلا أن هذا البروتوكول لم يكتب له النهاية على المستوى الدولي، حتى تم أخيراً إبرام اتفاقية مونتريال ١٩٩٩، التي حلّت محل اتفاقية وارسو ١٩٢٩. وأقرت الأخذ بذات القاعدة.

راجع: د/فريد العريبي، رقم ١٨٤، ص ١٨٣.

(١) J.David McClean, "THE MONTREAL CONVENTION 1999, op.cit,p.230
د/أحمد إبراهيم الشيخ، المرجع السابق، ص ٣٣٤.

درجتين أو ينقسم على مرتبتين: (١) الدرجة الأولى: تتمثل في إلزام الناقل الجوي بالتعويض وفقاً لمبدأ الضمان الصارم، وفي هذه المرحلة تكون مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية موضوعية "مشددة" تقوم على فكرة الخطير وتحمل التبعية، وقد روى تحديد هذا المستوى بـ ١٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة^(١). (٢) الدرجة الثانية: وهي التي تتجاوز فيها قيمة المطالبة بالتعويض الأضرار في الدعوى المقامة مبلغ الـ ١٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة، وتعتبر مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار اللاحقة بالركاب شخصية "غير مشددة" قائمة على فكرة الخطأ المفترض في جانب الناقل، وقد رسمت الاتفاقية الجديدة لكل من هاتين الدرجتين لمسؤولية الناقل الجوي طريقاً معيناً للفي المسؤولية.

أولاً: طرق دفع المسؤولية عن الأضرار التي لا تزيد قيمتها عن ١٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة "الدرجة الأولى من

المسؤولية"

٥٨ - إذا كانت الأضرار التي يطالب المضطرب بالتعويض عنها لا تتعدى قيمتها مائة ألف وحدة حقوق سحب خاصة، والتي تكون مسؤولية الناقل عنها مسؤولية موضوعية مبنية على فكرة الخطير وتحمل التبعية، فإن الناقل لا يستطيع - كقاعدة - أن يحدد حجم التعويض بأقل من هذا الحد الذي وضعته الاتفاقية، ومثل هذا الاتفاق أو الشرط إن وجد يعتبر باطلًا ولا أثر له. وفي ذلك تنص المادة (١/٢١) من الاتفاقية، والتي وردت تحت عنوان: التعويض في حالة وفاة الراكب أو إصابته، على أنه: "فيما يتعلق بالأضرار المنصوص عليها في الفقرة (١) من المادة (١٧) والتي لا تتجاوز قيمتها ١٠٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب. لا يجوز للناقل أن ينفي مسؤوليته أو أن يحد منها".

(١) راجع: د/ محمود أحمد الكتيري، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي، مرجع سابق، ص ١٤٦ وما بعدها.

بإثبات خطأ الشخص المضرور، كما أن هذا السبب العام للإعفاء من المسئولية ينطبق أيضاً على الدرجة الثانية من مسئولية الناقل الجوي عن أضرار الركاب، والتي تتجاوز فيها قيمة المطالبة بتعويض الضرر مقدار ١٠٠.٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة، (كما سيلي)، بالإضافة إلى سريانه أيضاً على المسئولية عن هلاك الأئمة والبضائع والتأخير^(١).

- ومن ناحية أخرى فإن النص، وهو يحدد أثر خطأ الشخص المصايب في وقوع الضرر على إعفاء الناقل كلياً أو جزئياً من مسئوليته، لا يحيل الأمر في هذا الشأن إلى قانون القاضي المختص بنظر النزاع، وذلك على خلاف ما كان مقرراً في اتفاقية وارسو ١٩٢٩ (م ٢١ منها)، وإنما هو يقرر قاعدة موضوعية واحدة تتطبق أيها كانت أحكام القانون الوطني للمحكمة المختصة، تقضي بإعفاء الناقل كلياً أو جزئياً من المسئولية، بحسب ما إذا كان إهمال أو خطأ أو امتياز المضرور قد تسبب وحده في وقوع الضرر، أو أسمهم مع غيره في حادثه، فإذا كان خطأه قد تسبب وحده في وقوع الضرر، كان إعفاء الناقل كلياً من المسئولية، وإن كان قد ساهم مع خطأ الناقل في حادثه، ألغى الناقل جزئياً من المسئولية بقدر هذه المساهمة، والعبرة في هذه الحالة ليست بدرجة جسامنة كل خطأ بالنسبة على الآخر، وإنما بمدى مساهمة كل منها في إحداث الضرر^(٢).

- أخيراً فإن الإعفاء الكلي أو الجزئي للناقل، المقرر في المادة (٢٠) من الاتفاقية، ينطبق حتى ولو كان رافع الدعوى شخصاً آخر يستمد حقوقه من

إلا أن الشطر الأخير من هذا النص لا يعني أن الناقل الجوي في هذه الدرجة، سيحرم من كل وسيلة لنفي مسئوليته، ذلك أن الاتفاقية قررت له طرقاً محددة للإفلات من المسئولية في هذه الحالة، وذلك بإثبات أن الضرر يرجع إلى خطأ المضرور، وهذا ما قررته المادة (٢٠) من الاتفاقية، والواردة تحت عنوان: الإعفاء من المسئولية، بنصها على أنه:

"إذا ثبتت الناقل أن الضرر قد نجم عن، أو أسمهم في حادثه، إهمال أو خطأ أو امتياز الشخص المطالب بالتعويض، أو الشخص الذي يستمد منه حقوقه، يغفر الناقل كلياً أو جزئياً من مسئوليته تجاه المطالب بقدر ما يكون هذا الإهمال أو الخطأ أو الامتياز قد سبب الضرر أو أسمهم في حادثه، وإذا اتسع بطلب التعويض عن وفاة الراكب أو إصابته شخص آخر غير الراكب، يغفر الناقل كذلك كلياً أو جزئياً من مسئوليته، بقدر ما يثبت أن حدوث الضرر أو الإسهام في حادثه قد حصل نتيجة إهمال أو خطأ أو امتياز هذا الراكب، وتتطبق هذه المادة على جميع أحكام المسئولية في هذه الاتفاقية، بما في ذلك الفقرة (١) من المادة ٢١".

٥٩ - والذي يلاحظ على هذا النص:

- أن الإعفاء الكلي أو الجزئي للناقل الجوي من المسئولية، على حسب ما إذا كان الضرر قد نجم عن أو أسمهم في حادثه إهمال أو خطأ أو امتياز الشخص المطالب بالتعويض، أو الشخص الذي يستمد منه حقوقه، هذا الإعفاء ينطبق على هذه الدرجة الأولى من مسئولية الناقل الجوي "أي التي لا تتجاوز قيمة المطالبة بالتعويض فيها عن الضرر اللاحق بالراكب ١٠٠.٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة، كما ينطبق على غيرها من أحكام المسئولية.

فرغم أن الناقل يلتزم بالتعويض في هذه الحالة ولو لم يثبت أن ثمة خطأ ينسب إليه أدى لوقوع الضرر، إلا أنه يمكن له أن يدرأ المسئولية عن نفسه

(١) انظر في هذا الشأن:
د/فريد العريني، المرجع السابق، رقم ١٥٦، ص ٣٢٠، د/محمد أحمد الكندي، المرجع السابق، ص ١٤٦ وما بعدها.

(٢) راجع: د/فريد العريني، المرجع السابق، رقم ١٥٦، ص ٣٢٠، د/شام فضلي، المرجع السابق، ص ٤٣.

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

(ب) وأن هذا الضرر نشا فقط عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الغير.

وسواء كان هذا الغير هو شخص آخر، أو هو المضار نفسه وفقاً للمادة (٢٠)، وفي هذه الحالة أيضاً يلزم إثبات أن خطأ الغير هو السبب الوحيد في إحداث الضرر، أما إذا ظهر أن الضرر حدث نتيجة إسهام خطأ الناقل أو إهماله أو امتناعه، مع خطأ أو امتناع أو إهمال الغير، فإن الناقل يظل ملتزماً بالتعويض فيما يجاوز قدره المائة ألف وحدة حقوق سحب خاصة.

ويتم إثبات انتقاء الخطأ من جانب الناقل في هذه الحالة باثبات خطأ أو إهمال أو امتناع الغير، وفق معيار موضوعي، هو الناقل الحريري بفرض وجوده في نفس الظروف والملابسات التي وجد فيها الناقل المدعى عليه، كما يلاحظ أن الاتفاقية في المادة (٢١) لم تنص على وجوب قيام الناقل بإقامة الدليل على أنه قد اتخاذ وتابعوه كافة التدابير الضرورية لتلافي وقوع الضرر، أو كان المستحبيل عليهم اتخاذها، فيستطيع الناقل أن يتحلل من المسئولية باثبات أنه لم يكن مهملاً، وهو أمر قد يكون مكناً للناقل إثباته، أي أن حده الإثبات قد تم تخفيفها على الناقل^(١).

وإن كنا نرى أن الناقل، وهو يسعى إلى إثبات أنه لم يكن مهملاً، قد يكون مضطراً إلى إثبات أنه قد اتخاذ وتابعوه كافة الاحتياطات والإجراءات اللازمة لتجنب وقوع الضرر، ذلك أن عدم اتخاذه مثل هذه التدابير قد يستنتج منه إما إهمال أو خطأ أو امتناع من جانبه، أدى إلى حدوث الضرر أو أسهم في حدوثه^(٢).

Michael Milde, op. cit, p.p.855 et suiv.

(١) في هذا الشأن راجع:

د/فريد العريني، المرجع السابق، رقم ١٥٧، ص ٣٢٢، د/محمد أحمد الكندي، المرجع السابق، ص ١٥٠، د/أحمد إبراهيم الشيخ، المرجع السابق، ص ٣٣٦.

(٢) راجع المطلب الثاني من البحث الأول من هذا البحث.

الراكب، والهدف من وراء هذا الحكم، هو تمهين الناقل من الاستفادة بهذا الطريق من طرق دفع المسئولية في مواجهة كل من يطالبه بالتعويض، أيا كان الأساس الذي تبني عليه هذه المطالبة^(١).

ثانياً: طرق دفع المسئولية عن الأضرار التي تزيد قيمتها عن ١٠٠,٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة "الدرجة الثانية من المسئولية".

٦٠- تتعلق هذه الدرجة الثانية من مسئولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق المسافرين وفقاً لما قررته اتفاقية مونتريال ١٩٩٩، بالحالة التي يواجه فيها الناقل الجوي بمتطلبات التعويض أضرار تزيد قيمتها عن ١٠٠,٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة، والتي تعتبر مسئولية الناقل، فيما يجاوز قيمة الـ ١٠٠,٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة منها، مسئولية شخصية قائمة على فكرة الخطأ المفترض.

وفي هذه الحالة فإن الفقرة الثانية من المادة (٢١) من الاتفاقية حلت للناقل طرق دفع مسئوليته عنها بنصها على أنه: "فيما يتعلق بالأضرار المنصوص عليها في الفقرة (١) من المادة ١٧ والتي تتجاوز قيمتها ١٠٠,٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب، لا يكون الناقل مسؤولاً إذا ثبت ما يلي:

(١) ولمزيد من التفصيل انظر: J. David McClean, op. cit, p.p.230 et suiv.

كانت الفقرة الأخيرة من المادة (٢٠) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩، غير موجودة في مشروع الاتفاقية المقترن للمؤتمر، إلا أن المشاركين وجدوا أنه يجب إضافة هذه الفقرة، حتى لا يكون هناك غموض أو لبس بشأن استطاعة الناقل الجوي إيداء مثل هذه الدفوع، حتى في حالة المسئولية الموضوعية القائمة على فكرة الخطأ وتحمل التبعية، وعليه فإن الناقل الجوي يستطيع، في المستوى الأول، أن يتحلل من مسئوليته باثبات أن الضرر إنما يرجع إلى إهمال الشخص المطالب بالتعويض أو خطئه أو امتناعه، أو الشخص الذي يستمد منه حقوقه. راجع د/أحمد إبراهيم الشيخ، المرجع السابق، ص ٣٣٦.

مطلقة بفرض أن الضرر لا يرجع إلى خطأ أو امتياز أو إهمال من جانبه وفقاً للمادة (٢٠) من الاتفاقية وأما ما يجاوز هذا الحد، فإن الناقل يستطيع درء مسؤوليته عنه إذا ثبتت أنه لم يكن مخطئاً أو مهملاً وفقاً للمادة (٢١) من الاتفاقية، والقول بغير ذلك يؤدي إلى نتائج لا يمكن قبولها.

فإذا افترضنا أن هناك راكبا آخر على ذات الرحلة، أصيّب بأضرار طالب بالتعويض عنها بمبلغ لا يتجاوز ١٠٠٠ روبيه حقوق سحب خاصة، فيبينما يحرم الراكب الأول من التعويض كلياً لمجرد أنه طالب بمبلغ يزيد عن ١٠٠٠ روبيه حقوق سحب خاصة، إذا نجح الناقل في إثبات عدم خطئه أو إهماله، فإن الراكب الثاني سيحصل على التعويض الذي طلبه كاملاً لمجرد كون المطالبة لم تتجاوز قيمتها مبلغ ١٠٠٠ روبيه حقوق سحب خاصة، حتى وإن نجح الناقل في إثبات انتقاء خطئه أو إهماله على النحو الذي بينته المادة (٢١) من الاتفاقية.

٦٢ - وعلى ما نقدم، ومع الوضع في الاعتبار ما هدفت إليه الاتفاقية من إقامة التوازن بين مصلحة الناقل والمتضررين من حوادث الطيران، بابتداع نظام المسؤولية على درجتين، فإن الأوفق القول إن الناقل يعفى من المسؤولية بدفع المبالغ التي تتجاوز قيمتها ١٠٠٠٠ روپية وحدة حقوق سحب خاصة، إذا استطاع أن يثبت انتقاء الخطأ أو الإهمال من جانبه وتابعيه وفقاً للمادة (٢١) من الاتفاقية، أما المبالغ التي تقل عن ١٠٠٠ روپية وحدة حقوق سحب خاصة، فيظل الناقل ملتزماً بدفعها، ما لم يستطع إثبات أن الضرر يرجع إلى خطأ أو إهمال أو امتناع المضرور وفقاً للمادة (٢٠) من الاتفاقية فيعفى من المسؤولية كلية^(١).

(١) في هذا المعنى راجع: د/ محمود أحمد الكندي، المراجع السابق، ص ١٥١، د/ مشام فضلي، المترجم السابق، ص ٧٤، د/ أحمد فراهم الشيخ، المراجع السابق، ص ٣٣٦.

٦١ - ويبيّن هنا تساؤل تحدد الإجابة عنه مدى حق الناقل في درء مسؤوليته - على درجتها - في حالة ما إذا تجاوز مبلغ التعويض المطالب به، الحد الأقصى لمسؤولية الناقل الجوي في المستوى الأول منها "مبلغ الـ ١٠٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة".

ومضمون التساؤل في هذه الحالة هو: هل من الممكن أن يدعى بحق الناقل في دفع المسئولية عن المبلغ بأكمله وفقاً لطرق دفع المسئولية المقررة للدرجة الثانية منها (م ٢١ / ٢ من الاتفاقية)، وبما قد يؤدي على إعفاء الناقل تماماً من المسئولية.

إن الإجابة عن هذا التساؤل تكتسب أهميتها من واقع كونها تحدد مدى مسؤولية الناقل الجوي تجاه المطالبات بالتعويض التي توجه إليه وفق النظام المستحدث الذي قننته اتفاقية مونتريال ١٩٩٩، فيما يتصل بالأضرار التي تلحق الركاب والقائم على درجتين.

وللإجابة عن ذلك، نفرض على سبيل المثال، أن قيمة المطالبة بتعويض أضرار الراكب كانت تبلغ ١٥٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة، فإذا نجح الناقل في إثبات انتفاء خطئه أو إهماله وفقاً للمادة (٢١/٢)، فهل معنى ذلك أن الناقل يعفى تماماً من المسئولية، وأن المضرور لا يستحق أي تعويض، مع كونه لم يرتكب إهمال أو خطأ أو امتاع أدى لحدوث الضرر (م ٢٠ من الاتفاقية). لا يخفى أن هذه نتيجة لا يمكن قبولها، لأنها تتطوي على إهدار حقوق المضرور في هذه الحالة، وإخلال تام بالمقصود من النظام الثنائي للمسئولية المقرر في المادة (٢١) من الاتفاقية.

والصحيح، في هذه الحالة، القول بضرورة الفصل التام داخل مبلغ التعويض الواحد بين درجتي المسؤولية، وبالتالي فإن المضرور في المثال السابق، يستحق تعويضاً في حدود ١٠٠٠ ر.س وحدة حقوق سحب خاصة بصفة

المطلب الثاني

طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي في قانون التجارة الجديد

تمهيد:

٦٣ - قدمنا أن مسؤولية الناقل الجوي في النقل الداخلي، في ظل أحكام قانون التجارة المصري، تعتبر مسؤولية عقديّة تترتب بمجرد إخلاله بتنفيذ التزامه بضمان سلامة المسافرين، وهو التزام بتحقيق نتيجة وليس مجرد بذل عناء، وبالتالي تكون مسؤوليته مفترضة بمجرد عدم تحقيق النتيجة، ولا يجوز للناقل دفع هذه المسؤولية، إلا عن طريق نفي رابطة السببية بين تفويذ الناقل للتزامه بالنقل وبين الضرر الذي أصاب الراكب، ويكون ذلك بإثبات السبب الأجنبي الذي أدى إلى إحداث الضرر.

والجدير بالذكر أن هذه القاعدة تطبق على النقل الجوي التجاري (م/٢٨٤ من قانون التجارة)، أما إذا كان النقل مجانياً، فإن مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق الركاب، تقوم على أساس الخطأ واجب الإثبات من قبل من لحقه الضرر^(١).

ولذا فإن طرق دفع المسؤولية التي وردت في المادة (٢٩٠) من قانون التجارة، تقتصر على حالة النقل الجوي التجاري، بالمفهوم الوارد في المادة (١/٢٨٤).

(١) وفي ذلك تنص المادة (٢٩٧) من قانون التجارة على أنه: ١- إذا اتفق على أن يكون النقل بالمجان فلا يكون الناقل الجوي مسؤولاً إلا إذا ثابت طالب التعويض أن الضرر نشا عن خطأ صدر من الناقل أو من أحد تابعيه أو وكلائه. وفي هذه الحالة يجوز أيضًا للناقل الجوي أو لتابعيه أو لوكيله التمسك بتحديد المسؤولية وفقاً للمادة (٢٩٢) من هذا القانون. ٢- يكون النقل مجانياً إذا كان بدون أجراً ولم يكن الناقل محترفاً النقل. فإذا كان محترفاً اعتبر النقل غير مجاني ولو كان بغير أجراً.

(٢) تنص المادة (١/٢٨٤) من قانون التجارة على أنه: "يقصد بالنقل الجوي في هذا الفرع نقل الأشخاص أو الأئمة أو البضائع بالطائرات بهدف تحقيق الربح".

ووفقاً للمادة (٢٩٠) تجاري، تفترض مسؤولية الناقل الجوي بمجرد تحقق الضرر للراكب، بحيث يفترض خطأ الناقل، وكونه السبب في إحداث الضرر (علاقة السببية بينه وبين الضرر)، ويستطيع الناقل أن يدراً هذه المسئولية عن نفسه بإثبات القوة القاهرة أو خطأ الراكب، وعلى ذلك تنص المادة (١/٢٩٠) من قانون التجارة بقولها: "لا يجوز للناقل الجوي نفي مسؤوليته إلا بإثبات القوة القاهرة ... أو خطأ الراكب".

وهذا تطبيق للسبب الأجنبي الذي يكون من شأنه دفع المسئولية عن الناقل الجوي^(١).

وعلى ذلك فإننا نعرض لطرق دفع مسؤولية الناقل الجوي في قانون التجارة، ثم نعرض ثانياً لحق المضرور في نفي إثبات السبب الأجنبي الذي تم من قبل الناقل الجوي، وأثر ذلك على مدى مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر اللاحق بالراكب.

أولاً: تطبيقات السبب الأجنبي الموجب لدفع مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار اللاحقة بالراكب.

٦٤ - وفقاً للمادة (١/٢٩٠) من قانون التجارة، يستطيع الناقل الجوي نفي مسؤوليته عن الأضرار التي تلحق الركاب بإثبات القوة القاهرة أو خطأ الراكب. ونتناول هذين السببين كل على حده على النحو التالي:

١- القوة القاهرة:

٦٥ - القوة القاهرة هي كل حادث لا يمكن توقعه ولا تلافيه، وإنما اعتبر المدعى عليه مقصرًا في عدم توقعه والاحتياط له، وبالإضافة إلى النص المنقسم فإن القوة القاهرة، كسبب عام للإعفاء من المسئولية، ورد ذكرها في التشريع

(١) راجع: د/هاني دويدار، المرجع السابق، رقم ٤١٥، ص ٣٠٤.

ذلك أن هذه الحوادث، وإن تتوفر فيها صفة عدم التوقع وانعدام القدرة على الدفع، إلا أنها لما كانت تتعلق بدائرة نشاط الناقل، فإن المشرع قد اعتبر وقوع مثل هذه الحوادث يتضمن ثمة إهمال ينسب إلى الناقل^(١)، كإهماله في التأكيد من صلاحية الطائرة للملاحة الجوية في ظروف آمنة، مما أدى إلى انفجار أحد محركات الطائرة دون خطأ من قادتها، أو تهشم عجلات الهبوط، أو إهمال الناقل في إجراء عمليات الصيانة والمتابعة الدورية اللازمة لها^(٢).

٦٧ - ومن ناحية أخرى فإن المشرع التجاري، وفقاً للفقرة الثانية من المادة (٢١٤) من قانون التجارة، لم يعتبر من قبيل القوة القاهرة الحوادث التي ترجع إلى وفاة تابعي الناقل فجأة أو إصابتهم بضعف بدني أو عقلي في أثناء العمل، ولو ثبت أن الناقل اتخذ الحيوطة لضمان لياقتهم البنية والعقلية. فإذا كان وقوع الحادث نتيجة لوفاة أحد من طاقم الطائرة أو إصابته بضعف بدني أو عقلي أثناء الرحلة الجوية، فإن ذلك يعد قرينة على إهمال

(١) راجع في ذلك: حكم محكمة استئناف القاهرة في ٢١ مايو ١٩٥٧، الذي قضى بمسئوليية الناقل عن سقوط الطائرة على إثر انكسار بعض آلاتها. مجلة إدارة قضايا الحكومة ٤-١٩٦٣ من ٤٠٧.

(٢) وراجع: د/ثروت أنيس الأسيوطى، رقم ٣٢٨، ص ٧١.

(٢) وفقاً لأحكام قانون الطيران المدني رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١، لا يجوز لأية طائرة أن تعمل في مصر ما لم يكن لها شهادة صلاحية للطيران، وعلى مستمر الطائرة ألا يقوم بشغيلها في النقل الجوي التجاري ما لم يتم صيانة الطائرة بما في ذلك محركاتها وما بها من معدات وأجهزة، كما يتلزم قائد الطائرة قبل الإقلاع بالتأكد من تمام إجراءات صلاحية الطائرة. "المواضيع ١٠٣" ، ١، ٤٥ بند ٤، من قانون الطيران المدني المشار إليه.

وعلى ذلك فإنه على الرغم من أن الحادث الذي وقع وسبب في الضرر كان مفاجئاً، إلا أنه يبقى أن هناك ثمة إهمال يمكن نسبته إلى مستمر الطائرة أو قادها بأي من هذه الواجبات التي ألقاها القانون على عاتقه، مما يجعله مسؤولاً تجاه الركاب المضرور، وهي قرينة على إهمال الناقل لا يمكن له أن يهدرها بإثبات أنه قد اتخاذ الحيوطة لضمان صلاحية الطائرة، مادام أن المشرع لم يعتبر تلك الحادث من قبيل القوة القاهرة الموجبة لدفع المسؤولية.

راجع في هذا المعنى: د/هاني دويدار، رقم ٤٢٠، ص ٣٠٨.

المصري فيما يتعلق بالقواعد العامة في المسؤولية، (المادة ١٦٥ من التقنين المدني)^(١).

ويجب أن يترتب على القوة القاهرة استحالة تنفيذ العقد، كقاعدة عامة، وإنما كان هناك محل للبحث في توافر عناصرها، ومعيار الاستحالة معيار موضوعي لا شخصي، فالعبرة بمعايير الناقل العادي إذا وضع في نفس الظروف والملابسات التي تم فيها الحادث^(٢).

ومن أمثلة القوة القاهرة، الحوادث المفاجئة كالزلزال حال إقلاع الطائرة أو هبوطها والصواعق الطبيعية، أو اندلاع حرب أو اضطرابات أمنية، أو إضراب عام لم يتوقعه الناقل، أو نشوب حرب، شريطة أن يتتوفر في كل ذلك عنصري القوة القاهرة "عدم التوقع وانعدام القرابة على تلافي الآثار"^(٣).

٦٦ - هذا وتتجذر الإشارة إلى أن المشرع التجاري، وفقاً للأحكام العامة لعقد النقل، لا يعتبر الحوادث المفاجئة من قبيل القوة القاهرة التي يكون من شأنها نفي مسئوليية الناقل الجوي، وفي ذلك تنص المادة (٤/٢١٤) من قانون التجارة على أنه "لا يعتبر من القوة القاهرة في عقود النقل انفجار وسائل النقل أو احتراقها أو خروجها عن القضايا التي تسير عليها أو تصادمها أو غير ذلك من الحوادث التي ترجع إلى الأدوات أو الآلات التي يستعملها الناقل في تنفيذ النقل ولو ثبت أنه اتخذ الحيوطة لضمان صلاحيتها للعمل ولممنع ما تحدثه من ضرر".

(١) تنص المادة (١٦٥) من التقنين المدني على أنه: "إذا ثبت الشخص أن 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 أو اتفاق على غير ذلك".

(٢) راجع: د/ثروت أنيس الأسيوطى، المرجع السابق، رقم ٣٣٧، ص ٤٦٧.

(٣) د/هاني دويدار، المرجع السابق، ص ٣٠٦.

ثانياً: حق المدعي (المضرور) في نفي إثبات السبب الأجنبي من قبل الناقل الجوي:

٦٩ - وفقاً للفقرة الثانية من المادة (٢٩٠) من قانون التجارة، يجوز للمدعي بمسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الذي أصابه، لدى قيام الناقل الجوي بدفع مسؤوليته بإثبات السبب الأجنبي "القوة القاهرة - خطأ الراكب" أن ينفي هذا الإثبات بإقامة الدليل على أن الضرر لم يحدث بسبب هذا الأمر، أو أنه لم يكن السبب الوحيد في إحداث الضرر، وفي هذه الحالة الأخيرة يخضع التعويض بنسبة الضرر الذي ينسب إلى الأمر الذي أثبته الناقل الجوي.

٧٠ - ويواجه هذا النص الفرض الذي يستطيع فيه الناقل دفع مسؤوليته بإثبات السبب الأجنبي الذي ينفي رابطة السببية بين وقوع الضرر، وبين تنفيذ الناقل الجوي لالتزامه بأداء خدمة النقل، فيجيز النص للمدعي بمسؤولية الناقل، أن يدحض هذا الإثبات بنفي المسؤولية بإثبات عكسي، بأن الضرر لم ينشأ مثلاً عن القوة القاهرة أو عن خطأ الراكب، وإنما وقع بسبب يرجع كلياً إلى خطأ الناقل، باعتباره السبب الوحيد في إحداث الضرر، فيتوصل بذلك إلى تحويل الناقل بمبلغ التعويض كاملاً.

كما أن المدعي يستطيع أيضاً أن يقدم الدليل على أن السبب الأجنبي الذي أثبته الناقل الجوي، لم يكن السبب الوحيد الذي أدى إلى وقوع الضرر، وإنما ساهم مع هذا السبب خطأ الناقل نفسه، وفي هذه الحالة، ووفقاً للقانون التجاري، يخضع التعويض بنسبة الضرر، الذي ينسب إلى السبب الأجنبي الذي أثبته الناقل الجوي، فتخصم نسبة الضرر الذي وقع بفعل السبب الأجنبي الذي أثبته الناقل الجوي، من مبلغ التعويض المحكم به للمضرور، فالعبرة إنن بنسبة

مستمر الطائرة في ضمان اللياقة الصحية الازمة لسلامة الرحلة الجوية، وهذه قرينة أيضاً لا يمكن درءها بمجرد إثبات الناقل اتخاذه الحيطة لضمان اللياقة البدنية والعقلية لقائد الطائرة، لأن المشرع لم يعتبر وقوع هذه الحوادث من قبل القوة القاهرة التي يكون من شأنها دفع المسئولية^(١).

(٢) خطأ الراكب:

٦٨ - لا يسأل الناقل الجوي عن الضرر الذي يصيب الراكب، إذا أثبت أن هذا الضرر يرجع إلى فعل الراكب نفسه، لأن يقفز من الطائرة أثناء عملية الهبوط، أو لا ينتبه إلى دوران المروحة ويقترب منها فتصدمه صدمة عنيفة، ويشترط في فعل المضرور الذي يعفي الناقل من المسئولية، أن يتوافر فيه العنصران المكونان للسبب الأجنبي، أي عدم التوقع وعدم إمكان التلافي، كما أنه يجب أن يثبت الناقل أن فعل الراكب المضرور ينطوي على خطأ في القانون، حتى يعتبر حادثاً غير متوقع في ذاته، وأن هذا الخطأ قد تسبب في إحداث الضرر، أما مجرد فعل الراكب أو سلوكه المجرد من الخطأ فلا أثر له في نفي مسؤولية الناقل الجوي المفترضة^(٢).

(١) في هذا الشأن انظر د/ محمود مختار ببرى، د/ عمر فؤاد عمر، القانون الجوى، دار ٢٠٠٣، دار النهضة العربية، ص ١١٦. والحكم السابق يستند مما يوجبه قانون الطيران المدني رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١ على مستمر الطائرة بتعيين أفراد الطاقم الجوى من الحائزين على الشهادات والإجازات التى تسمح لهم بقيادة الطائرة، ووجوب إجراء الفحص الطبى لهؤلاء بصفة دورية، وإعداد برامج تربية لهم لضمان لياقتهم الصحية والمهنية، ومراعاة الأحكام الخاصة بالساعات التي يجوز تشغيل أفراد الطاقم الجوى خلالها فى قيادة الطائرات.

راجع المولد رقم ٤٨، ٤٤، ٨٤، ٨٦، ٨٥، ٥٠، ٤٢١، ص ٣٠٨، د/ هشام فضلى، ص ٥٥.
ر.ج.ع د.هشام فضلى، ص ٥٥.

(٢) راجع: د/ ثروت أنس الأسيوطى، رقم ٣٦٨، ص ٥٠٩، د/ رفعت فخرى، حول أحكام النقل الجوى الداخلى، مرجع سابق، ص ٣٩.

المبحث الرابع الحدود القانونية للتعويض المستحق عن أضرار الركاب

تمهيد:

٧١- متى أخل الناقل الجوي بالتزاماته الناشئة عن عقد النقل، وفشل في إقامة الدليل على انتقاء خطئه أو توافر السبب الأجنبي الذي أدى إلى إلحاده، يتولد ضرر بالراكب "وفاة أو إصابة بدنية أخرى" انعقدت مسؤوليته وانشغلت ذمته بتعويض الضرر الذي لحق الراكب، وكقاعدة يجب أن يغطي مبلغ التعويض الضرر كاملاً، إلا أن اتفاقية وارسو ١٩٢٩ (م ٢٢) وتعديلاتها اللاحقة، وضفت حدوداً قصوى لمسؤوليته عن تعويض الضرر، وتكون هذه المسئولية محكومة بقواعد الاتفاقية، وكذلك فعلت اتفاقية مونتريال سنة ١٩٩٩ (م ٢١) كما أن التفنين التجاري المصري وضع حداً أقصى للتعويض بمقتضى المادة (٢٩٢). ويمكن لنا أن ننفهم هذا الموقف بسهولة، والذي يجد تبريره في حماية صناعة الطيران ومراعاة جانب الناقل الجوي، ذلك أن تحمل مؤسسات النقل الجوي التزاماً غير محدود بتعويض ضحايا الطيران، يؤدي إلى وضع عراقيل لا قبل لهؤلاء بها، خاصة إبان صياغة أحكام اتفاقية وارسو، وفي وقت كانت فيه هذه الصناعة لا تزال في المهد، وحيث مخاطر الطيران المرتفعة، ففضلاً عن فقد أو عطب الطائرة، فإن المسئولية غير المحدودة سترتب عليها خسائر مالية للمستثمر في مجال النقل الجوي، قد تؤدي في النهاية إلى إفلاسه، وخروجه من هذا الميدان، وتعطيل للخدمات الجليلة التي يؤديها، ولا شك أن تحديد مسؤولية هذه المؤسسات سيكون من شأنه مساعدة مرافق النقل الجوي على الثبات والنمو والاستقرار، بل إنه وحتى بعد تقدم صناعة الطيران وتضاؤل مخاطرها، فإنبقاء مبدأ تحديد المسئولية يجد تبريره في ضرورة توزيع مخاطر الاستغلال الجوي بين الناقل والعميل، وهو الأمر الذي جعل شركات التأمين

الضرر الناشئ عن السبب الأجنبي، وليس بمدى مساهمة السبب الأجنبي في إحداث الضرر^(١).

(١) راجع: د/هاني دودار، المرجع السابق، رقم ٤٢٨، ص ٣١٥.

هذا وينتقد الأستاذ الدكتور رفعت فخرى نص الفقرة الثانية من المادة (٢٩٠) من قانون التجارة بقوله: "وكل ما يقال عن هذا النص هو افتقاده للمنطق العلمي، إذ إنما أن يوفق الناقل إلى إثبات رجوع الضرر إلى أحد الأمور المذكورة في هذا النص، وإما لا يوفق إلى ذلك، أما القول بأن الناقل وقد أثبتت رجوع الضرر إلى أحد هذه الأمور فإنه يجوز للمدعى إثبات أن الضرر لا يرجع عليه، فمفاده منطقياً أن الناقل لم يوفق في إثباته وكان الأحرى بالمشروع أن يفضل هذه العبارات مكتفياً بالشقيق الثاني من الفقرة الثانية من المادة. المرجع السابق ص ٤٠.

ويختلف هذا الحكم، وفقاً للتشريع التجاري المصري، عن حالة إعفاء الناقل الجوي الدولي كلياً أو جزئياً من المسئولية وفقاً لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩ (م ٢٠) من أثبت الناقل أن الضرر قد نجم عن أو أسامه في حدوثه إهمال أو خطأ أو امتياز الشخص المطالب بالتعويض أو الشخص الذي يستمد منه حقوقه، حيث إن إعفاء الناقل من المسئولية كلياً أو جزئياً يكون بحسب ما إذا كان إهمال أو خطأ أو امتياز المضرر قد تسبب وحده في حدوث الضرر أو قد ساهم في حدوثه، فالعبرة في هذه الحالة ليس بدرجة جسامته كل خطأ بالنسبة إلى الآخر، بل بمدى مساهمة كل منهما في إحداث الضرر. راجع في هذا المعنى، د/فريد العريني، رقم ١٥٦، ص ٣٢٠.

وتعديلاتها اللاحقة ثم اتفاقية مونتريال ١٩٩٩، والتي نخلت حيز النفاذ في ٤/١١/٢٠٠٣م، والنقل الجوي الداخلي الذي يحكمه قانون التجارة المصري الجديد، يتطلب تقسيم هذا البحث إلى مطالب ثلاثة على النحو التالي:

المطلب الأول: تحديد مسؤولية الناقل الجوي وإطلاقها في اتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها.

المطلب الثاني: أحكام التعويض في اتفاقية مونتريال ١٩٩٩م.

المطلب الثالث: أحكام التعويض في قانون التجارة المصري الجديد.

المطلب الأول

**تحديد مسؤولية الناقل الجوي وإطلاقها في اتفاقية وارسو ١٩٢٩
والبروتوكولات المعدلة لها**

الفرع الأول

**المسؤولية المحدودة للناقل الجوي في اتفاقية وارسو
وبروتوكولاتها المعدلة**

٧٣ - نتناول المسئولية المحدودة للناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب المسافرين في اتفاقية وارسو ١٩٢٩، وفي بروتوكول لاهاي ١٩٥٥، واتفاق مونتريال ١٩٦٦، ثم في بروتوكول جواتيمala - سيني لسنة ١٩٧١، وأخيراً نتناول الحد الأقصى للتعويض وفقاً لبروتوكولات مونتريال الإضافية لسنة ١٩٧٥.

أولاً: الحد الأقصى للتعويض في اتفاقية وارسو سنة ١٩٢٩م.

٧٤ - كانت مسألة تحديد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق برواد مرفق النقل الجوي، من أهم الأهداف التي دعت إلى إبرام اتفاقية وارسو سنة ١٩٢٩، فوفقاً للمادة (١/٢٢) من الاتفاقية "في حالة نقل الأشخاص تكون مسؤولية الناقل قبل كل راكب محدودة بمبلغ مقداره ١٢٥ ألف فرنك فرنسي"

تقديم، ومنذ القدم، على الدخول في مجال النقل الجوي، نظراً لما يحققه تحديد مسؤولية الناقل الجوي من إمكانية تحديد المخاطر، ومن ثم حساب قيمة التعويضات التي يمكن أن تضمنها شركات التأمين.

إلا أن استفادة الناقل الجوي بالحدود القصوى للتعويض، مرهون بعدم ارتکابه وتبعيه غشاً أو خطأ معدلاً للغش، وإلا انتهت الحكمة من تحديد المسئولية، وأصبح مسؤولاً عن تعويض كامل للضرر، أو على حسب صياغة اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ "إذا ثبت أن الضرر قد نتج عن فعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه أو وكلائه بقصد إحداث ضرر، أو برعنونة مقرونه بإدراك أن ضرراً سينجم عن ذلك في الغالب .. (٥/٢٢م).

٧٢ - هذا وقد استخدمت اتفاقية وارسو وبروتوكولاتها المعدلة الفرنك بوانكريه Franc Poincré كوحدة نقية يتحدد بمقتضاهما قدر التعويض الذي يلتزم به الناقل الجوي، إلى أن تم استبدال حقوق السحب الخاصة بالفرنك بوانكريه بمقتضى بروتوكولات مونتريال الأربع لسنة ١٩٧٥، وبالرغم من عدم دخول هذه الأخيرة حيز التنفيذ، إلا أنه تم تبني ذات النهج في اتفاقية مونتريال ١٩٩٩، التي أخذت بحقوق السحب الخاصة كوحدة حساب يتم في ضوئها تحديد قيمة التعويض بالعملة الوطنية، وهو ما يثير مسألة كيفية تحويل هذه الوحدات النقدية للعملة الوطنية^(١).

وعلى ما نقدم فإن البحث في تحديد قواعد التعويض عن الأضرار اللاحقة بالركاب، سواء في النقل الجوي الدولي "اتفاقية وارسو ١٩٢٩

(١) فيما تقدم راجع: J.Dutheil G.M.Miller, op.cit,N.3270, p.395.

د/ثروت أليس الأسيوطي، رقم ٣٩٤، ص ٥٤٥، رقم ٣١٤، ص ٣٤٥، د/أبو زيد رضوان، رقم ١٧٣، ص ٢٧٥، د/فاروق زاهر، رقم ١١٦، ص ١٠٧، د/فريد العريني، رقم ١١٨، ص ٢٤١، د/عبد النصيل محمد أحمد، رقم ٢٩٣، ص ٢١٧، د/فائز نعيم رضوان، رقم ١٩٢، ص ٢١٠.

واجتماعية بالغة، نظراً لانخفاض قيمة النقود وارتفاع الأسعار، مع الزيادة الملحوظة في مستوى الدخول والارتفاع المستمر لمستوى المعيشة، الأمر الذي حدا بالمشغلين بالطيران التجاري الدولي لإعادة النظر في الحدود القصوى للتعويض، المقررة في اتفاقية وارسو سنة ١٩٢٩.

٧٦ - وقد أسفر ذلك عن إبرام بروتوكول وقع في لاهاي في ٨ سبتمبر سنة ١٩٥٥، والذي عدل جزئياً اتفاقية وارسو، وخاصة المادة (٢٢) منها بالمادة (١١) من البروتوكول، وبمقتضى المادة (٢٢) من الاتفاقية بعد تعديلاها، أصبح الحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم به الناقل الجوي، في حالة وفاة المسافر أو إصابته بجراح أو أي أذى جسمني آخر، ٢٥٠ ألف فرنك بوانكريه عن كل راكب، مضاعفة بذلك الحد الأقصى الذي وضعته الاتفاقية الأصلية "أي حوالي ١٦٦٠٠ دولار أمريكي" وذلك على ألا يتضمن هذا الحد ما قد تحكم به المحكمة طبقاً لقانونها من مبالغ مقابل نفقات ومصاريف الدعوى وأتعاب المحاماة، وذلك عن كل راكب (الفقرة ١ من المادة ٢٢ المعدلة) ^(١).

ورغم تقرير هذه الزيادة في الحد الأقصى للتعويض، إلا أن ذلك لم يكن كافياً للحصول على رضا الولايات المتحدة الأمريكية، فبدأت توجه انتقاداتها لهذا البروتوكول بدعوى أن الزيادة التي قررها غير كافية، وتحت تهديداتها بالانسحاب من الاتفاقية تم إبرام اتفاق مونتريال في ٤ سبتمبر سنة ١٩٦٦، بين عدد من شركات النقل الجوي وبين هيئة الطيران المدني الأمريكية، وبمقتضى هذا الاتفاق تم رفع الحد الأقصى لمسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق كل راكب بمبلغ ٧٥ ألف دولار أمريكي، شاملة مصاريف التقاضي

J.B.Parker. Les Limites de Responsabilite dans la Convention de (1)
Varsovie sont-elles Suffisantes pour le Passager. Rev. fr. Dr, Aér.
1947. p.p,362 et s

وراجع: د/ أبو زيد رضوان، رقم ٣٢٠، ص ٣٤٨، د/فاروق زاهر، ص ١٢٨.

من الذهب الذي يشتمل على ٦٥ مليجرام من الذهب عيار ٩٠٠ في الألف^(١) أي ما يعادل ٨٣٠٠ دولار أمريكي، وفي الشطر الثاني من هذه الفقرة تضيف المادة المشار إليها، أنه في حالة التي يجوز فيها قانون المحكمة المعروض عليها النزاع أن يكون التعويض في صورة ريع (مرتب rente de from sous) فلا يجوز أن يزيد رأس المال عن الحد المذكور، ومع ذلك يجوز للراكب بناء على اتفاق خاص مع الناقل أن يحدد مبلغاً أكبر^(٢).
هذه المبالغ التي حدتها الاتفاقية كحدود قصوى، لا تستحق بطريقه أتوماتيكية أو جزافية، بغض النظر عن الضرر الفعلي الذي أصاب الراكب، وإنما لا يستحق منها إلا ما يتواءى مع الضرر الفعلي، فليس للمضرور أن يحصل إلا على قيمة الضرر الفعلي الذي أصابه أو الحد الأقصى ليهما أصغر، وإذا تعدد الناقلون المسؤولون فلا يصح أن يتجاوز مجموع ما يقضى به عليهم مجتمعين هذا الحد الأقصى^(٣).

ثانياً: الحد الأقصى للتعويض في بروتوكول لاهاي ١٩٥٥، واتفاق مونتريال ١٩٦٦.

٧٥ - ظل الحد الأقصى للتعويض الذي حدته المادة (٢٢) من اتفاقية وارسو مطبقاً، حتى تغيرت الظروف التي صاحبت توقيع الاتفاقية مع نهاية الحرب العالمية الثانية، وذلك تحت تأثير انخفاض مخاطر الجو نتيجة التقدم التكنولوجي في مجال صناعة الطيران، وما وافق ذلك من تغيرات اقتصادية

(1) وفي تلك تنص الفقرة الرابعة من المادة (٢٢) من الاتفاقية على أنه: "ويكون تقييد البالغ المبينة أعلاه بواقع الفرنك الفرنسي الذي يشتمل على ٦٥ مليجرام من الذهب عيار ٩٠٠ في الألف من الذهب الخالص، وتكون قابلة للتحويل إلى رقم دائرة في كل عملة وطنية".

(2) راجع د ثروت أنيس الأسيوطى، رقم ٣٩٨، ص ٥٥٤، د/فاروق زاهر، رقم ١٤٠، ص ١٢٧.

(3) في هذا الشأن: د/فريد العرينى، رقم ١٣٦، ص ١٢٣، د/فاروق زاهر، رقم ١٣٦، ص ١١٢.

د/عبد الفضيل محمد أحمد، رقم ٢٩٣، ص ٢١٧.

كما أنه، وتحسباً لمحاولات بعض الدول المطالبة برفع الحد الأقصى للتعويض بعد مضي فترة زمنية من إبرام البروتوكول وفقاً لانخفاض قيمة النقود وارتفاع معدلات الأسعار، أقر البروتوكول جواز إضافة زيادة نورية إلى الحد الأقصى للمسؤولية، بواقع مبلغ ١٨٧ فرنك بوانكريه في نهاية السنة الخامسة والستة عشرة لدخول البروتوكول حيز التنفيذ، وذلك إلا إذا رأت أغلبية الأعضاء غير ذلك (المادة ١٥ من البروتوكول)^(١).

رابعاً: الحد الأقصى للتعويض وفقاً لبروتوكولات مونتريال الإضافية سنة ١٩٧٥.

٧٨ - وقد عدلت اتفاقية وارسو، في شقها الخاص بتحديد المسؤولية، ثلاثة بروتكولات، تعرف ببروتوكولات مونتريال الإضافية، وقد استبدل هذه التعديلات حقوق السحب الخاصة بالفرنك الذهب (بوانكريه) المنصوص عليه في

(١) الواقع أن هذا التعديل المستمر لاتفاقية وارسو ١٩٢٩ فيما يتعلق بالحد الأقصى للتعويض، قد أوجد فيما مضى وضعًا غريبًا وشاذًا، كما يرى بحق الأستاذ الدكتور/أبو زيد رضوان. ذلك أن قيمة الإنسان ستخالف، من حيث قيمة التعويض، باختلاف خصوص دعوى المسؤولية لأحكام الاتفاقية الأصلية بحدها الأقصى ٢٥٠٠٠ فرنك (٨٣٠٠) وحدة حقوق سحب خاصة) أو لأحكام هذه الاتفاقية معدلة ببروتوكول لاهاي سنة ١٩٥٥، حيث الحد الأقصى ٢٥٠٠٠ فرنك (١٦٦٠٠) وحدة حقوق سحب خاصة)، أما إذا خضعت الدعوى لاتفاقية مونتريال ١٩٦٦ أو لبروتوكول جواتيمالا - سيتي سنة ١٩٧١ فسيحصل الحد الأقصى للتعويض إلى ٧٥٠٠٠ دولار، وهي فروض لا شك في غراحتها وشنوذتها على المستوى النظري والعملي على حد سواء، المرجع السابق، ص ٣٥٠.

ولعل ذلك هو ما دعا إلى إبرام اتفاقية مونتريال سنة ١٩٩٩، التي حلّت محل اتفاقية وارسو بكافة تعديلاتها، وذلك لتوحيد بعض أحكام مسؤولية الناقل الجوي على المستوى الدولي، وخاصة ما يتعلق منها بالحد الأقصى للتعويض الذي يخضع له كافة رواد مرافق النقل الجوي على أسع موضوعية.

وأتعاب المحاماة، أو مبلغ ٥٨ ألف دولار غير شامل مصاريف التقاضي وأتعاب المحاماة، وذلك إذا كان النقل دولياً بمفهوم اتفاقية وارسو، وأن تقع نقطة القيام أو نقطة الوصول أو محطة التوقف علىإقليم الولايات المتحدة الأمريكية^(٤).

ثالثاً: الحد الأقصى للتعويض في بروتوكول جواتيمالا - سيتي سنة ١٩٧١.

٧٧ - تمت مراجعة اتفاقية وارسو على نحو شامل بمقتضى البروتوكول الموقع في ٨ مارس سنة ١٩٧١ بمدينة جواتيمالا، المعروف ببروتوكول جواتيمالا - سيتي سنة ١٩٧١، سواء فيما يتعلق بأساس المسؤولية أو الحدود القصوى للتعويض، إلا أن هذا البروتوكول لم يدخل حيز التنفيذ. فيما يتصل بطبيعة مسؤولية الناقل الجوي فقد أصبحت موضوعية لا يعنى منها إلا إذا أثبت خطأ الراكب، وبالنسبة للحد الأقصى للتعويض تم رفعه إلى ١٥٠٠٠٠ فرنك بوانكريه (حوالي ١٠٠٠٠ دولار أمريكي) لكل راكب عن أضرار الوفاة أو الإصابة البدنية^(٢). وقد تضمن البروتوكول النص على عدم قابلية حد المسؤولية هذا للتجاوز أي كانت الظروف والملابسات^(٣).

(١) في هذا المعنى: درفت فخرى، الوجيز في القانون الجوي، رقم ٧٨، ص ١٧٦، د/جلال وفاء محمدين، تشيد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الحاصلة للمسافرين (دراسة في القضاء الأمريكي) مرجع سابق، ص ٢٢.

(٢) المادة (٨) فقرة (١) من البروتوكول، بعد تعديلها للمادة (٢٢) من اتفاقية وارسو ١٩٢٩، وبمبلغ ١٠٠٠٠٠ فرنك بوانكريه المنصوص عليه في هذه المادة حوالي ١٠٠٠٠٠ دولار أمريكي وفقاً للمادة الثانية من بروتوكول مونتريال الإضافي الثالث لسنة ١٩٧٥.

(٣) المادة (٢٩) من البروتوكول، وبهذا الغيت الرخصة التي كانت تنص عليها الفقرة الأخيرة من المادة (١/٢٢) من اتفاقية وارسو ١٩٢٩، وببروتوكول لاهاي ١٩٥٥، التي كان تجزيز زيادة حد المسئولية بمقتضى اتفاق خاص بين الراكب والناقل - كما سيلي - راجع: د/أبو زيد رضوان، رقم ٣٢٤، ص ٣٥١، د/فاروق زاهر، رقم ١٤٣، ص ١٣٢.

وفي هذه الفترة كانت وحدة القياس المتخذة أساساً لتحديد قيمة التعويض الذي يلتزم به الناقل الجوي "الفرنك الفرنسي الذهبي" تعادل قيمة الفرنك الفرنسي، لذا كان التحويل في فرنسا إلى العملة الوطنية سهلاً، حيث كان بإمكان المحكمة حساب القيمة إلى الفرنك الفرنسي مباشرة، خلافاً للبلدان الأخرى، حيث يجب حسابها بالعملة الوطنية على أساس قيمة فرنك الذهب الفرنسي^(١).

وطلت هذه الوحدة لم تتغير في ظل بروتوكول لاهاي سنة ١٩٥٥، الذي أضاف إلى النص الوارد في الاتفاقية الأصلية العبارة التالية "ويكون تحويل هذه المبالغ (٢٥٠٠٠ فرنك بوانكريه) إلى عملات وطنية غير العملة الذهبية في حالة المطالبة القضائية وفقاً للقيمة الذهبية لهذه العملات في تاريخ الحكم" (الفقرة الخامسة من المادة ١١ من بروتوكول لاهاي لسنة ١٩٥٥). وعلى هذا فإن هذا النص قد أغفل تحديد سعر الصرف المتخذ أساساً لتحويل المبالغ المقررة في الاتفاقية إلى العملات الوطنية، مما كان يعني ضرورة الرجوع في هذا الشأن إلى قانون القاضي المعروض عليه النزاع، لتحديد سعر الصرف الذي سيتم على أساسه التحويل، حيث كان أمام القاضي الوطني في هذه الحالة أن يستند في التحويل إلى عدة خيارات: السعر الرسمي للذهب، وفي البلدان التي لا يوجد فيها سعر رسمي للذهب، كالولايات المتحدة الأمريكية، فالسعر الرسمي الجديد، أو سعر الذهب وفقاً للسوق الحر، أو وحدة -SDR (وحدة السحب الخاصة) وفقاً لبروتوكول جواتيمala - سيني سنة ١٩٧١، ومونتريال ١٩٧٥، أو القيمة الحالية للفرنك الفرنسي، أو إلى عملة أخرى^(٢).

(١) راجع د/فريد العريني، المرجع السابق، رقم ١٢٤، ص ٢٤٩، د/أحمد إبراهيم الشيخ، المرجع السابق، ص ٣٤٩.

(٢) راجع د/رفعت فخري، رقم ٨٢، ص ١٨٧، د/和尚 فضلي، ص ٨٣، د/أحمد إبراهيم الشيخ، ص ٣٥١.
وفي بداية مرحلة التوقيع على اتفاقية وارسو لم يكن هناك ثمة صعوبة في التحويل للعملات المحلية لأن الذهب لم يكن له حينذاك إلا سعر واحد هو السعر الرسمي، فإذا كانت عملة دولة القاضي هي النقد بالذهب، فإن التحويل من الفرنك بوانكريه إلى الوحدة التقنية الوطنية يكون على أساس العلاقة بين قدر الذهب في كل من الودعين، أما إذا كانت العملة الوطنية غير النقد بالذهب، فهنا يمكن أن تثور بعض الصعوبات، وكان يستعن في هذه الحالة بما يسمى التحويل الرسمي للفرنك بوانكريه، وإما بقيمة في عملة ثلاثة مقومة بالذهب. انظر د/فاروق زاهر، رقم ١٥٧، ص ١٤٦.

اتفاقية وارسو كأساس لحساب التعويض، وبمقتضى البروتوكول الإضافي الأول تم تعديل اتفاقية وارسو، إذا طبق وفقاً لأحكامها الأصلية، فيما يتعلق بالحد الأقصى للتعويض عن الأضرار التي تلحق الركاب، بحيث تكون ٨٣٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة (م ٢ من البروتوكول الأول)، وذلك بدلاً من ١٢٥٠٠ فرنك من الذهب في الاتفاقية الأصلية.

أما البروتوكول الإضافي الثاني فجعل الحد الأقصى للتعويض عن أضرار الركاب عند تطبيق الاتفاقية معدلة ببروتوكول لاهاي سنة ١٩٥٥ ليكون عند: ١٦٦٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة (م ٢ من البروتوكول الثاني) بعد أن كان الحد الأقصى ٢٥٠٠٠ فرنك ذهب في ظل هذا التعديل، كما تم تعديل الحد الأقصى المقرر في الاتفاقية الأصلية المعدلة ببروتوكول جواتيمala - سيني سنة ١٩٧١ عن أضرار الركاب، ببروتوكول موونتريال الإضافي الثالث ليكون ١٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة (م ٢ من البروتوكول الثالث)^(١).

٧٩- حساب قيمة التعويض: بتحديد العلاقة بين وحدة القياس ووحدة الدفع.

عند إعداد مشروع اتفاقية وارسو سنة ١٩٢٩، تجنب المندوبون استعمال العملة المحلية لتحديد مبالغ التعويض، مفضلين اختيار عملة ذهبية مقاييسها لمسؤولية الناقل، وذلك لتجنب انخفاض العملة المحلية. وفي ذلك تنص المادة ٤/٢٢ من اتفاقية وارسو على أنه: "يكون تقدير المبالغ المبينة بهذه المادة بوحدة نقديّة تشتمل على ٦٥ مليجراماً ونصف من الذهب عيار ٩٠٠ في ألف، وتكون قابلة للتحويل إلى أرقام دائرة في كل عملة وطنية".

(١) هذا وقد صدقت مصر على كل من البروتوكول الأول والثاني والرابع بمقتضى قرار رئيس الجمهورية رقم ٤٤٩ لسنة ١٩٧٨، الصادر بتاريخ ٩/٢٢/١٩٧٨. راجع د/فريد العريني، ص ٢٥٠.

عليها، ومن ثم لا يعتد بالشروط الواردة في اتفاقية وارسو، والتي تنصي بأداء التعويض بما يعادل قيمة الذهب المبينة فيه من العملة الوطنية، إذ أن اشتراط الوفاء بعملة ورقية على أساس قيمتها ذهباً ليس إلا تحابلاً على القانون الذي فرض للعملة الورقية سعراً إلزمياً، ولا جدوى من إبطال شرط الدفع بالذهب إذا لم يتناول البطلان هذه الصورة^(١).

وقد انتقد هذا الاتجاه من محكمة النقض، على أساس أنه يضر بالراكب، إذا وضعنا في الاعتبار انخفاض قيمة الجنيه المصري، وأنه يغفل أن تحديد الاتفاقية للجنيه الذهب، ما هي إلا إشارة إلى وحدة قياس تستهدف توحيد العملة التي يتم على أساسها تحديد قدر التعويض الذي يلتزم به الناقل الجوي، حتى لا يضار الأشخاص بسبب اختلاف قيمة عملات الدول عندما يعرض النزاع أمام قضاءها الوطني^(٢).

وأخيراً فإن هذا القضاء يتجاهل اتفاقية جامايكا، التي حظرت ربط العملة الوطنية بالذهب، فالقانون الذي استندت إليه المحكمة يعتبر لاغياً بانضمام مصر إلى هذه الاتفاقية، والتزامها بمقتضاهما بعدم تحديد سعر عملتها الوطنية بوزن معين من الذهب، والجدير بالذكر أن هناك أحكاماً حديثة في القضاء المصري تراجعت عن القضاء السابق، وتؤكد خروج مصر من سياسة سعر الصرف الثابت المرتبط بالدولار والذهب، ودخلت في نظم جديدة للصرف...، وأصبحت تتبع سياسة مغايرة في تحديد سعر صرف الجنيه المصري بالنسبة للعملات الأجنبية، بما في ذلك الذهب كعملة احتياطية عالمية^(٣).

(١) نقض ٢٧ إبريل ١٩٦٧، مجموعة المكتب الفني، س١٨، ص٩٠٧ - ٩١٧.

(٢) لمزيد من التفصيل راجع: د/فريد العريني، رقم ١٣٢، ص٢٦٩، د/عبد الفضيل محمد أحمد،

ص٣٤٣، د/هشام فضلي، ص٨٤.

(٣) د/فريد العريني، ص٢٦٩ وما بعدها.

غير أنه قد اتضحت صعوبة عملية تحويل الفرنك الذهبية إلى عملات وطنية، بدخول اتفاقية جامايكا المعدلة لاتفاقية بربتون وودز، التي أرسست قاعدة الذهب وقاعدة الصرف بالذهب، حيز النفاذ في الأول من إبريل سنة ١٩٧٨، وبعدها قررت هذه الاتفاقية من حظر لسعر الرسمي للذهب، وحظرها للدول الأعضاء في صندوق النقد الدولي ربط عملاتها الوطنية بالذهب^(٤).

وقد تم الاستغناء نهائياً عن نظام اتخاذ الذهب قاعدة لحساب التعويض بموافقة الأطراف المتعاقدة الكبرى على بروتوكولات مونتريال الأربع، التي دخلت حيز التنفيذ في ٤/٦/١٩٩٨، وقد تم بمقتضى هذه البروتوكولات العمل بوحدة قياس جديدة، يتم من خلالها تعين قيمة التعويضات بالعملة الوطنية، هي حقوق السحب الخاصة (SDR) Special Drawing Right، وهي وحدة لعملة يتم تحديد قيمتها من قبل صندوق النقد الدولي، وتعتمد على عملات الدول الخمسة: فرنسا، بريطانيا، اليابان، ألمانيا، الولايات المتحدة الأمريكية، وفي إطار هذه البروتوكولات تم رفع حدود التعويض في نظام الاتفاقية إلى ١٠٠ ألف وحدة SDR^(٥).

٨٠ - إجراءات المعادلة في مصر.

ذهبت محكمة النقض المصرية، انطلاقاً مما يقرره القانون المصري من بطلان شروط الذهب في العملات الوطنية^(٦)، ذهب إلى إلزام الناقل الجوي بدفع التعويضات بالجيئيات المصرية الورقية متساوية لعدد الجنيهات الذهبية المشتملة على ذهب يعادل وزن الذهب الذي حدته الاتفاقية (١٢٥ فرنك فرنسي)، وذهبت المحكمة إلى أن أحكام القانون المصري في هذا الخصوص أحكام آمرة، ومن ثم ليس من شأن انضمام مصر إلى الاتفاقية أن يلغيها أو يورد استثناء

(٤) د/فريد العريني، رقم ١٢٤، ص٢٤٩.

(٥) راجع د/أحمد إبراهيم الشيخ، ص٣٥٢.

(٦) القانون رقم ١٨٥ لسنة ١٩٥١ الذي حدد وزن الذهب في كل جنية مصرى.

الفرع الثاني

حالات المسؤولية غير المحدودة (المسؤولية المطلقة) في اتفاقية وارسو وتعديلاتها اللاحقة

على حالتين: (١) حالة عدم إصدار مستند النقل أو عدم اشتماله على بعض البيانات الإلزامية. (٢) حالة نشوء الضرر عن غش الناقل أو الخطأ المساوي للغش.

١- حالة عدم إصدار مستند النقل أو عدم اشتماله على بعض البيانات الإلزامية.

٨٣- قلنا أن مراعاة صالح العميل توجب إلزام الناقل أن يتبه المسافرين بأن عند النقل، الذي تم إبرامه، سيخضع لاتفاقية وارسو حيث المسؤولية المحدودة للناقل الجوي، وذلك حتى ينالح للراكب أن يعقد ما شاء من تأمينات إضافية لتفطية الأضرار المحملة، والجزاء الذي وضعته الاتفاقية على مخالفة هذا الواجب هو تحويل الناقل بصدر الناقل تذكرة سفر تحتوي على العديد من البيانات التي نصت عليها، وقررت الاتفاقية حرمان الناقل من الاستفادة من ميزة إعفائه من المسؤولية أو الحد منها، في حالة قيوله أحد الركاب دون تزويديه بتذكرة سفر (م ٣ فقرة ٢)، وقد حرصت الاتفاقية على أن يظل عقد النقل خاصاً لأحكامها بالرغم من عدم تحرير سندات النقل بالطريقة التي نصت عليها (م ٢/٣).^(١).

٨٤- وقد اتفق الفقه والقضاء على حرمان الناقل الجوي من حق التمسك بتحديد المسؤولية أو الإعفاء منها إذا لم يصدر تذكرة السفر أصلاً، لكن الجدل قد اثير حول مدى حق الناقل الجوي في التمسك بالمسؤولية المحدودة في حالة إصداره لمستند نقل غير مشتمل على كافة البيانات التي تتطلبها الاتفاقية^(٢).

(١) راجع دفتر تأسيس الأسيوطى، رقم ٤٢٤، ص ٥٨٠، درفت فخرى، رقم ٨٤، ص ١٩٢.

(٢) يميل الفقه والقضاء إلى عدم تأثير نقص بعض البيانات من تذكرة السفر على حق الناقل في التمسك بالمسؤولية المحدودة وفقاً لأحكام الاتفاقية، بمراجعة في هذا الشأن في القضاء الفرنسي.

Roin, 24 Janv 1973, Rev. fr.Dr. Aér. 1976, p.138.

وراجع لمزيد من التفصيل درفت فخرى، رقم ٨٤، ص ١٩٢.

٨١- وضعت اتفاقية وارسو حدوداً قصوى للمسؤولية عن حوادث النقل الجوى مراعاة لجانب الناقل، غير أنها لم تغفل مصلحة الراكب، فقررت أن الناقل لن يكون بمقدوره التمسك بتحديد المسؤولية أو بالإعفاء المطلق منها، إذا لم يراع اتخاذ بعض الواجبات التي تفرضها ضرورة تنفيذ العقد وفقاً لما تملنه المبادئ العامة التي توجب تنفيذ العقود بحسن نية، وحددت الاتفاقية الحالات التي يتم فيها تطبيق القاعدة العامة، بالتزام الناقل بالتعويض عن الضرر كاملاً في حالتين: (١) حالة إهمال الناقل في تزويد الركاب بوثائق السفر أو تقاعسه عن تضمين هذه الوثائق، حال إصدارها، كل أو بعض البيانات التي حدتها الاتفاقية، (٢) ثبوت سوء نية الناقل بثبت أن الضرر يرجع إلى غشه أو خطأه الذي يعد وفقاً لقانون المحكمة المختصة بنظر النزاع مساوياً للغش، وقد قدرت الاتفاقية أن الناقل لن يكون في أي من هاتين الحالتين جديراً بالحماية.

وبجانب هذا التشديد القانوني على الناقل، هناك حالة أجازت فيها المادة (١/٢٢) من الاتفاقية زيادة حد المسؤولية بموجب اتفاق خاص على ذلك بين الراكب والناقل.

ونعرض أولاً حالة الزيادة القانونية للحد الأقصى للتعويض عن المسؤولية في نقل الركاب، ثم نتناول ثانياً للشروط الاتفاقية المعدلة للحد الأقصى للتعويض.

أولاً: الزيادة القانونية للحد الأقصى للتعويض عن الأضرار التي تصيب الركاب.

٨٢- تحصر الحالات التي يلتزم فيها الناقل الجوى بتعويض الضرر كاملاً في ظل اتفاقية وارسو الأصلية وبعد تعديلها ببروتوكول لاماي ١٩٥٥

منها إذا كانضرر قد تولد من غشه أو من خطأ يراه قانون المحكمة المعروض عليها النزاع معدلاً للغش. وكذلك يحرم الناقل من هذا الحق، إذا أحدثضرر في نفس الظروف، أحد تابعيه في أثناء تأبيته لأعمال وظيفته.

٨٦ - وقد أثار تطبيق هذا النص صعوبات في العمل واختلاف في الحلول التي أخذ بها القضاء في النظم القانونية المختلفة، وخاصة فيما يتعلق منها بالخطأ المعادل للغش (الخطأ الجسيم) من حيث أثره في حرمان الناقل الجوي من المسؤولية المحددة، إذ أنها نجد أن دول القانون المكتوب تسوى بين الغش والخطأ الجسيم في الأثر، فاللغش DOL لدى دولة كفرنسا، وغيرها من دول القانون المكتوب كبلجيكا ومصر، هو ارتکاب فعل أو امتياز عمدًا بقصد الإضرار بالغير، أما الخطأ الجسيم المساوي للغش، لدى هذه الأنظمة، فلا يلزم، حتى يتحقق، أن يتم بقصد إحداثضرر (فعلاً كان أو امتيازاً) وإنما يتحدد نطاقه بالإهمال الجسيم الذي ينبع بذاته عن انعدام الوعي التام، أو عدم القدرة على التوصل لاحتمال وقوعضرر، ولو لم يكن مقترباً بنيّة الإضرار بالغير^(١).

أما الدول التي تتبع إلى النظام الأنجلو - أمريكي، والتي تجهل فكرة الغش، فقد فسرت فكرة الخطأ المساوي للغش في ضوء فكرة الخطأ الإرادي Wilfut Misconduct وهو العمل الإرادي الذي يقصد به إحداثضرر، أو كل فعل أو امتياز إرادي يعلم مرتكبه أن من شأنه أن يؤدي إلى إحداثضرر

(١) راجع في القضاء الفرنسي بهذا الشأن: الحكم الصادر عن محكمة السين في ٢٢ ديسمبر ١٩٤٩ Rev. Gén. Dr. Aé, 1950, P.592.

D.Gency-Tandonnet, Responsabilité Contractuelle en Matière de Baptêmes de l'Air.
وانظر:

د/أبو زيد رضوان، المرجع السابق، رقم ٨٦، ص ١٩٦، د/أبو زيد رضوان، المرجع السابق، رقم ٣٥٩، ص ٣٣٦.

ونظراً لكثرة البيانات التي تستلزمها اتفاقية وارسو في تذكره السفر، فقد قصر بروتوكول لاهاي سنة ١٩٥٥ البيانات التي يجب أن تتضمنها تذكره السفر على ثلاثة بيانات هي: (١) نقطتي القيام والوصول. (٢) إذا وقعت نقطتنا القيام والوصول فيإقليم دولة متعددة واحدة، وكانت هناك محطة أو أكثر فيإقليم دولة أخرى وجوب ذكر إحدى تلك المحطات، حتى ولو لم تكن هذه الدولة طرفاً سامياً متعدداً. (٣) التبيه على أن النقل قد يخضع لأحكام اتفاقية وارسو التي تحدد بوجه عام مسؤولية الناقل الجوي عند وقوع وفاة أو إصابة بدنية، في حالة وقوع نقطة الوصول أو إحدى محطات الرحلة فيإقليم دولة أخرى غير الدولة التي أقلعت منها الطائرة، والتي كانت طرفاً في الاتفاقية^(١).
ومعنى ذلك أن اتفاقية وارسو تكون قد قصرت، بمقتضى التعديل السابق، الحالات التي يحرم فيها الناقل الجوي من الاستفادة بالحد الأقصى للتعويض لنفس البيانات في تذكره السفر على حالتين هما: (١) عدم إهانة الناقل لمستدات النقل من الأصل. (٢) خلو المستند من ذكر البيان الخاص بالتبيبة على الراكب^(٢).

٢- حالة نشوءضرر عن غش الناقل أو خطئه المعترض مساو للغش.

٨٥ - حرصت اتفاقية وارسو على حث الناقل إلى بذل أقصى درجات العناية والحرص في الحفاظ على سلامة المسافرين، بهدفه بالحرمان من التمسك بقواعد الإعفاء من المسؤولية أو الحد منها، إذا بلغ خطأه أو إهماله في تنفيذ واجباته درجة معينة من (الفحش)، ولذا قضت المادة (٢٥) من الاتفاقية بأنه ليس للناقل أن يتمسك بأحكام هذه الاتفاقية التي تعفيه من المسؤولية أو تحد

(١) راجع دفتر الأسيوطى، رقم ٤٢٤، ص ٥٠٨، د/رفعت فخرى، ٣٣٣، ص ٣٥٦.

(٢) د/أبو زيد رضوان، رقم ٣٢٤، ص ٣٥٧، وقلن د/رفعت فخرى الذي يرى أن الناقل يستطيع حتى في الحالتين السابقتين، أن يتمسك بأحكام الاتفاقية التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها. المرجع السابق، رقم ٣٢٣، ص ٣٥٦.

ثانياً: الزيادة الاتفاقية للحد الأقصى للتغويض عن أضرار الركاب.

-٨٨ - على خلاف المادة (٢٣) من اتفاقية وارسو التي تقرر بطلان كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من المسئولية أو تحديدها بمبلغ يقل عن حد المسئولية المقرر في الاتفاقية، فلن المادة (١/٢٢) من الاتفاقية، وبعد أن حدت مسؤولية الناقل الجوي بطريقة لا يمكن تجاوزها، نصت على أنه: "... ومع ذلك يجوز للراكب بناء على اتفاق خاص مع الناقل أن يحدد ملغاً أكبر".

ونذلك لأن تحقيق مصلحة الناقل الجوي الذي هدف الاتفاقية إلى تحقيقه، بالنص على حدود قصوى للتغويض الذي يتلزم به في مواجهة الأضرار التي تلحق الركاب، لا تسحب على الحالة التي يتأذى فيها الناقل مختاراً عن حق التمسك بهذا الحد، إلا أن الملاحظ، بصفة عامة، ندرة اللجوء إلى هذا الطريق لزيادة حدود المسئولية، وإنما الذي يحدث غالباً هو اللجوء إلى عقد تأمينات إضافية بين الناقل والراكب، متى قرر هذا الأخير أنه ربما يصاب بأضرار لا يمكن تغويضها، في ظل هذه الحدود القصوى لمسئولية الناقل الجوي التي أقرتها الاتفاقية^(١).

-٨٩ - بطلان شروط الإعفاء أو التخفيف من مسؤولية الناقل الجوي.

اكتفت اتفاقية وارسو سنة ١٩٢٩، في مراعاتها لصالح الناقل الجوي، بتحديد مسؤوليته عن الأضرار التي تلحق مستعملي مرفق النقل الجوي، غير أنها لم تذهب أبعد من ذلك، فقررت إبطال شروط الإعفاء أو التخفيف من هذه الحدود، على اعتبار أن أي من هذه الشروط ينطوي على إهانة لمصلحة الراكب، الذي يتجرد من أي حماية في حالة لحوق الضرر به، وعلى هذا نصت

(١) راجع دفتر توثيق أنيس الأسيوطى، رقم ٤٢٣، ص ٥٧٩، د/فاروق زاهر، رقم ١٤٤، ص ١٢٤،

د/رفعت فخرى، رقم ٩٧، ص ٢٢٦.

للغير، أو لا يعنيه ولا يكتفى بما إذا كان قد يؤدي هذا الفعل أو الامتناع إلى إحداث ضرر، ومع ذلك أقدم عليه، ومن ثم فإن فكرة الخطأ الإرادى، لدى هذا النظام، تشتمل على شقين: (١) فعل أو ترك بقصد إحداث ضرر، (٢) وعي وإدراك من قبل مرتكب الفعل أو الترك أن ضرراً يمكن أن يحدث، ولم يمنعه ذلك عن ارتكابه غير مبال بذلك النتيجة^(٢).

-٨٧ - وإزاء هذا الاختلاف في تفسير نص المادة (٢٥) من اتفاقية وارسو والأثر السائى لذلك على الهدف المقصود من الاتفاقية من توحيد أحكام مسؤولية الناقل الجوي، فقد تم تعديل هذا النص بمقتضى بروتوكول لاهاي سنة ١٩٥٥، بحيث أصبح نص المادة (٢٥) بعد تعديله بالمادة (١٣) من البروتوكول كالتالى: "لا تسرى الحدود المنصوص عليها في المادة (٢٢) متى قام الدليل على أن الضرر نشأ عن فعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه إما بقصد إحداث الضرر، وإما برغبة مقرنة بإدراك أو احتمال حدوث ضرر نتائج لذلك".

وقد ساهم هذا النص، بعد تعديله، في التقليل من حدة الاختلافات في أحكام القضاء في تفسيرها لعبارة النص، وذلك باستبعاده الإحالات إلى القوانين الوطنية في تحديد مفهوم الغش أو الخطأ المساوى له، الذي يكون من شأن إثباته ضد الناقل حرمانه من التمسك بالحدود القصوى للتغويض، وتبنيه صياغة توجد قاعدة موضوعية موحدة تلتزم بها محاكم الدول، تبتعد عن استخدام اصطلاحات ذات مقاهيم تختلف من نظام قانوني لأخر^(٣).

(١) د/فريد العرينى، المرجع السابق، رقم ١٤١، ص ٢٩٢، د/عبد الفضيل محمد احمد، المرجع السابق، رقم ٢٩٧، ص ٢٩٧.

(٢) هذا وقد أقر بروتوكول جواتيمالا - سبتمبر سنة ١٩٧١ في المادة ١٠ منه نص المادة ٢٥ من اتفاقية وارسو بعد تعديليها بالمادة ١٣ من بروتوكول لاهاي سنة ١٩٥٥.

راجع: د/أبو زيد رضوان، المرجع السابق، رقم ٣٤٣، ص ٣٦٤، د/فريد العرينى، المرجع السابق، رقم ١٤١، ص ٢٩٢.

المطلب الثاني
أحكام التعويض عن الأضرار اللاحقة بالراكب
في اتفاقية مونتريال سنة ١٩٩٩

-٩- نمت صياغة قواعد التعويض في اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ من منطق دعم الراكب في مواجهة الامتيازات التي تتمتع بها الناقل الجوي، والتي تضمنها الأحكام المتعلقة بالتعويض في ظل اتفاقية وارسو ١٩٢٩ والبروتوكولات والاتفاقيات المعدلة لها، إلا أن اتفاقية مونتريال لم تطرح جانبًا كافة القواعد التي قام عليها تحديد التعويض في اتفاقية وارسو، فقط إعادة تنظيم القواعد المعتمد بها من أجل توفير حماية أكبر لرواد مرفق النقل الجوي، وذلك للتأكد على أن القواعد التي تم الاستناد إليها في الأحكام القضائية الصادرة طبقاً لنظام وارسو، لا زالت من الممكن الاستناد إليها في ظل اتفاقية مونتريال ١٩٩٩. ومن ذلك، على سبيل المثال، فإن اتفاقية مونتريال وضعت حدوداً قصوى للتعويض، الذي يلتزم به الناقل في مواجهة المضرورين، ولا يحصل المضرور من هذا الحد إلا بمقدار الضرر الذي لحق به دون أن يتجاوزه، إلا أن الجديد الذي أنتبه إلى اتفاقية، فيما يتعلق بأحكام ضمان التعويض، هو المتعلق بعدم تحديد المسئولية، بحيث يمكن تجاوز الحدود القصوى للتعويض في حالات معينة وبشروط خاصة، أيضاً مع الالتزام بقاعدة "التعويض على قدر الضرر" كما أنها أوجدت نظاماً لكيفية تحويل وحدات القياس "حقوق السحب الخاصة" إلى وحدات دفع "العملة الوطنية" ووضعت نظاماً لضمان حقوق المضرورين في استيفاء قيمة التعويض.

وعلى ذلك فإن تناول أحكام التعويض وفقاً لاتفاقية مونتريال يستلزم تناول المسائل التالية:

المادة (٢٣) من الاتفاقية "كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من المسئولية أو إلى تغريم حد أدنى من الحد المعين في هذه الاتفاقية يكون باطلًا وكأن لم يكن، على أن بطلان هذا الشرط لا يترتب عليه بطلان العقد الذي يظل خاصعاً لأحكام هذه الاتفاقية"^(١) فإذا تضمن عقد النقل مشرطاً من شأنه إعفاء الناقل الجوي من المسئولية أو التخفيف منها، في غير الحالات الوارددة بالاتفاقية، فإن هذا الشرط يعتبر باطلًا ولا يعترض به مطلقاً^(٢).

ويشمل البطلان شروط الإعفاء في كافة صورها، كالشرط الذي يقضى بقلب عبء الإثبات، أو إثبات أمور معينة، كصلاحية الطائرة للملاحة وحصول أفراد الطاقم على التراخيص الإدارية الازمة، مساوياً لإثبات أن الناقل اتخاذ الاحتياطات الضرورية لتوقي الضرر، ويعتبر شرط الإعفاء باطلًا ولو كان القانون الوطني الواجب تطبيقه يبيحه^(٣).

(١) كما تنص المادة (٢٢) من اتفاقية وارسو على أنه تكون باطلة جميع شروط عقد النقل وجميع الاتفاقيات الخاصة السابقة على وقوع الضرر إذا خالف الأطراف المتعاقدون بمقتضاهما قواعد هذه الاتفاقية بما يتبعين القانون الواجب التطبيق لم تعديل قواعد الاختصاص

والمفهوم من هذا أنه يخرج عن نطاق بطلان شروط الإعفاء أو التخفيف من مسؤولية الناقل الجوي باقل من الحدود الوارددة في الاتفاقية، كل اتفاق على الإعفاء من المسئولية أو النزول بধها عن الحد الأقصى المقرر في المادة (٢٢) ويكون معقوداً بعد وقوع الضرر، ذلك أن مثل هذه الشروط إذا تمت بعد حوث الضرر بالفعل، فإنه لا شبهة تسفية من قبل الناقل، كذلك التي تستخرج إذا تم وضع مثل هذه الشروط قبل تمام العقد، ومن ثم فإن المتعاقد يعده في وضع يسمح له برفض مثل هذه الشروط، وتتخضع هذه الشروط التي تتم بعد وقوع الضرر للقانون الوطني الواجب التطبيق.

راجع: د/فريد العريني، رقم ١٤٥، ص ٣٠٢.

(٢) انظر: درفت فخري، المرجع السابق، رقم ٩٨، ص ٢٢٨.

(٣) د/ثروت أنيس الأسيوطى، المرجع السابق، رقم ٥٢٢، ص ٧٠٩.

كانت قيمة الضرر مساوية له أو تتجاوزه، أما إذا كانت الأضرار أقل من ذلك فلا يحصل إلا على التعويض الذي يساوي ما لحق الراكب من ضرر^(١). هذا ويقع باطلًا كل شرط يهدف إلى النزول بحدود التعويض عن الحد الأقصى السابق ذكره (١٠٠٠ ر.د ١٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة)، والبطلان يقتصر على الشرط المخالف دون أن يمتد إلى عقد النقل، الذي يظل خاصًا لأحكام الاتفاقية^(٢).

وتسرى هنا قاعدة بطلان مثل هذه الشروط مع إقرار صحتها إذا تمت بعد حدوث الضرر، حيث يكون المضرور في وضع يسمح له بالاختيار بين إجازة الشرط أو رفضه، لكنه غير واقع تحت ضغط الحاجة إلى الحصول على خدمة النقل، مما قد يدفعه إلى القبول بمثل هذه الشروط فيما لو تمت قبل إبرام عقد النقل^(٣).

(١) ويراعى في هذا الشأن ما تنص عليه المادة (٢٩) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ من أنه في حالة نقل الركاب والأمتعة والبضائع، لا يجوز رفع أي دعوى للتعويض، مهما كان سببها، سواء بمقتضى هذه الاتفاقية أو بناء على عقد أو بسبب عمل غير مشروع أو لأي سبب آخر، إلا وفقاً لشروط وحدود المسؤولية المقررة في هذه الاتفاقية، دون المساس بمسألة تحديد الأشخاص الذين لهم حق المقاضة وبحقوق كل منهم، ولا يمكن المطالبة في أي دعوى كهذه بأي تعويضات جزائية أو رادعة أو أي تعويضات تخرج عن نطاق التعويض عن الضرر.

يراجع:

Michael Milde, "The Warsaw System of Liability in International Carriage By air. History and New Montreal Convention of 28 May 1999" op. cit, p.163.

د/فريد العريفي، المرجع السابق، رقم ١٦٠، ص ٣٢٤، د/محمود أحمد الكندي، المرجع

السابق، ص ١٦٢، د/هشام فضلي، المرجع السابق، ص ١٦٦.

(٢) وفي هذا تنص المادة (٢٦) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ كل بند يهدف إلى إلغاء الناقل من مسؤوليته أو إلى وضع حد أدنى من الحد المعين في هذه الاتفاقية يكون باطلًا ولاغيًّا، ولكن بطلان هذا البند لن يتترتب عليه بطلان العقد بأكمله، الذي يظل خاصًا لأحكام هذه الاتفاقية.

(٣) راجع ما سبق ذكره في المطلب السابق من هذا المبحث.

(١) حدود التعويض في الاتفاقية (٢) تحويل وحدات الحساب إلى وحدات دفع (٣) ضمانات المضرورين، على أن يتم تناول كل من هذه الأمور في فرع مستقل.

الفرع الأول

حدود التعويض في حالة وفاة الراكب أو إصابته

٩١ - أخذت اتفاقية مونتريال، فيما يتعلق بالأضرار التي تصيب الراكب في حالة الوفاة أو الإصابة البدنية، بنظام التعويض المزدوج أو التعويض على درجتين (المادة ١، ٢/٢١ من الاتفاقية). تحديد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار اللاحقة بالراكب قاصر على المستوى الأول للمطالبة بالتعويض (م ١/٢١ من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩).

وفقاً للفقرة الأولى من المادة (٢١) إذا كانت قيمة المطالبات عن الأضرار التي تحدث في حالة وفاة الراكب أو إصابته لا تتجاوز ١٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة، فإن مسؤولية الناقل تعتبر مسؤولية موضوعية، فلا يستطيع الناقل أن ينفي مسؤوليته أو يحد منها إلا بإثبات أن الضرر قد تسبب أو أسامه في حدوثه إهمال أو خطأ أو امتناع الشخص الذي يطالب بالتعويض، أو الشخص الذي يستمد منه حقوقه "خطأ المضار".

وفي هذه الدرجة تظهر قاعدة تحديد حد أقصى لمسؤولية الناقل الجوي، وهو حكم يظهر منه تبني اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ - من حيث المبدأ - لقاعدة وضع حد أقصى لمسؤولية الناقل الجوي، كما هو الشأن في اتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها، ولا يحصل المضار على هذا الحد الأقصى إلا إذا

٩٢ - وما يجدر الإشارة إليه أن هذه الحدود القصوى للتعويضات التي يلتزم بها الناقل الجوى، لا يكون من شأنها أن تحول دون أن تقضى المحكمة، بالإضافة إليها، وفقاً لقانونها الوطنى إذا كان هذا القانون يسمح بذلك، بمبلغ يوازي كل أو بعض تكاليف الدعوى ونفقات التقاضى الأخرى التي تكبدها المدعى بما فيها الفوائد، إلا أن المدعى لن يكون بمقدوره الاستفادة من إضافة نفقات التقاضى والفوائد إلى الحدود القصوى للتعويضات، دون أن تحسب منها، إذا عرض الناقل "المدعى عليه" على المضرور "المدعى" الوفاء بقيمة التعويض ودياً وبصورة مكتوبة، وتم هذا العرض خلال مدة ستة أشهر من تاريخ وقوع الحدث الذى سبب الضرر، أو قبل رفع الدعوى إذا رفعت في تاريخ لاحق للثانية، وكانت المحكمة قد قضت لمصلحة المدعى بمبلغ يقل عن المبلغ الذى عرضه الناقل على المدعى ودياً^(١).

٩٤ - حالات المسئولية غير المحدودة "تجاوز الحدود القصوى للتعويض".

وفقاً لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩ يلتزم الناقل الجوى بتعويض الأضرار التي لحقت الركاب للموت أو الإصابة البدنية، ولو تجاوزت قيمة هذه الأضرار الحدود القصوى للتعويض التي قررتها الاتفاقية، وذلك في المستوى الثاني من المسئولية وفقاً للمادة (٢/٢١)، وفي حالة التشديد الاتفاقى للمسئولية، وهو ما سنتناوله بشيء من التفصيل.

أولاً: المسئولية المطلقة للناقل الجوى في المستوى الثاني من المسئولية وفقاً للمادة (٢/٢١) من الاتفاقية.

٩٥ - قلنا أن أهم الأحكام المستحدثة التي صاغتها اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ هو إطلاق مسئولية الناقل عن تعويض الأضرار التي تلحق بالركاب داخل المستوى الثاني من هذه المسئولية، وذلك أنه إذا زادت قيمة المطالبات الناشئة عن وفاة الراكب أو إصابته البدنية عن ١٠٠٠ روپه حقوق سحب خاصة، فإن مسئولية الناقل عنها تعتبر مسئولية شخصية قوامها الخطأ المفترض، فإذا أقام المضرور الدليل على أن قيمة الضرر تجاوز هذا الحد الأقصى المقرر، ولم يفلح الناقل في دفع مسئوليته بإثبات انتفاء الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانبه أو من جانب تابعيه أو وكلائه، أو بإثبات أن الضرر يرجع إلى خطأ الغير (م ٢/٢١).

فإن الحكم في هذه الحالة، أن مسئولية الناقل عن تعويض ما لحق المدعى من ضرر فعلى، لن تكون محدودة بالحد الأقصى الذي قررته الاتفاقية

(١) وفي ذلك تنص المادة (٦/٢٢) من اتفاقية مونتريال على أن "الحدود المقررة في المادة (٢١) وفي هذه المادة، لا تمنع المحكمة من أن تقضى - بالإضافة إلى ذلك - وفقاً لقانونها، بمبلغ يوازي كل أو بعض تكاليف الدعوى ونفقات التقاضى الأخرى التي تكبدها المدعى، بما فيها الفوائد، ولا يسرى حكم هذا النص إذا كان مبلغ التعويض المحكوم به، ما عدا تكاليف الدعوى ونفقات التقاضى الأخرى، لا يزيد عن المبلغ الذى عرضه الناقل كتابياً على المدعى، خلال مدة ستة أشهر من تاريخ الحدث الذى سبب الضرر، أو قبل رفع الدعوى إذا رفعت في تاريخ لاحق لتلك المادة.

(١) راجع: د/هشام فضلى، المرجع السابق، ص ٦٦.

٩٧ - وللحد من هذه الاختلافات، التي أثرت على ما استهدفته الاتفاقية من توحيد أحكام مسؤولية الناقل الجوي الدولي، تم تعديل هذه المادة بمقتضى بروتوكول لاهاي سنة ١٩٥٥ مادة ١٣ من البروتوكول" وذلك بصياغة خفت كثيراً من حدة الاختلافات في التفسير، باستبعاد فكرة الإحالة على القوانين الوطنية، وتبني معيار موضوعي للتعبير عن سوء نية الناقل، يمثل تغليباً للنزعية الدولية على حساب التعصب للمفاهيم الوطنية للدول المتعاقدة، ومن ثم فقد أصبحت ملزمة لمحاكم الدول الأطراف^(١).

ولتحقيق ذات النتائج جاءت صياغة نص المادة (٥/٢٢) من اتفاقية مونتريال سنة ١٩٩٩ لسوء نية الناقل، الموجبة لإطلاق مسؤوليته في تعويض المضرور كلّياً عن الضرر الذي أصابه نتيجة الوفاة أو الإصابة البدنية التي لحقت به، دون الحق في التمسك بالنصوص التي تعفيه من المسئولية أو تحد منها (وفقاً للمادة ١/٢١، ٢ من الاتفاقية). وجاء نص المادة (٥/٢٢) على النحو التالي: "لا تسري الأحكام الواردة أعلاه في الفقرتين (١)، (٢) من هذه المادة، إذا ثبت أن الضرر قد نتج عن فعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه أو وكلائه، بقصد إحداث ضرر أو برعنونة مقرونة بإدراك أن ضرراً سيترجم عن ذلك في الغالب ..".

وبذلك يكون النص قد أوجد قاعدة موضوعية تطبق في كل الحالات، التي يأتي فيها الناقل فعلاً أو إهالاً يستوجب حرمانه من الحدود القصوى

(١) تنص المادة ١٣ من بروتوكول لاهاي سنة ١٩٥٥ على أنه: "لا تسري الحدود المنصوص عليها في المادة (٢٢) متى قام الدليل على أن الضرر قد نشأ عن فعل أو امتناع Omission من جانب الناقل أو تابعيه وذلك بما يقصد إحداث ضرر، وبما برعنونة Témérairement مقرونة بإدراك أن ضرراً قد يتربّط على ذلك ...".

(١٠٠٠) وحدة حقوق سحب خاصة وإنما يلتزم بتعويض الضرر دون سقف معين، غاية ما في الأمر أن الناقل، في هذه الحالة، يملك دفوعاً لتفادي مسؤوليته، عن تعويض الضرر فيما يجاوز ١٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة، أكثر مما يملكه لدفع مسؤوليته عن الضرر في المستوى الأول "في حدود مبلغ ١٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة"^(١).
ثانياً: صدور فعل أو امتناع من قبل الناقل أو تابعيه بقصد إحداث الضرر، أو رعونته المقرونة بإدراك احتمال حدوث الضرر.

٩٦ - قلنا أن المادة (٢٥) من اتفاقية وارسو قد حرمت الناقل من الاستفادة من ميزة الحد الأقصى للتعويض، إذا كان تنفيذه لعملية النقل لا يتفق وما تستوجبه القواعد العامة في تنفيذ العقود، من ضرورة مراعاة حسن النية، وقد استخدمت الاتفاقية، للتعبير عن سوء نية الناقل الموجب لحرمانه من التمسك بحدود المسئولية التي قررتها لمصلحته، تعبير "غض الناقل الذي يراه قانون المحكمة المعروض عليها النزاع معدلاً للغض".

وقلنا أن هذا التعبير قد أثار خلافاً بين النظم القانونية المختلفة التي تتبنى مفاهيم قانونية متباعدة في تطبيق هذه العبارة، مما أدى إلى تعذر الاهتداء إلى معيار موحد للوصول إلى حرمان الناقل من الاستفادة من الحد الأقصى للتعويض، كلما ارتكب هو أو تابعوه غشاً أو خطأ معدلاً للغض. ومرد ذلك (الاختلاف في التفسير) إلى العيب في صياغة المادة (٢٥) حينما أحالت على القوانين الوطنية بشأن تحديد مفهوم الخطأ المعادل للغض^(٢).

(١) د/فريد العريني، المرجع السابق، رقم ١٦١، ص ٣٢٥، د/أحمد إبراهيم الشيخ، المرجع السابق، ص ٣٩٥.

(٢) Cass, 5 déc 1967, Rev. fr. Dr. Aér, 1968, p.184; Cass, 28 mars 1973, Rev. Gén. de L'Air, 1973, p.414.

ولمزيد من التفصيل راجع: د/أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ٣٣٩، ص ٣٦٢.

التمسك بها وفقاً لاتفاقية، نصت في فقرتها الثالثة على حرمان الوكلاء والتبعين من هذه الميزة إذا ثبت أن الضرر نتج عن فعل أو امتناع من قبل التابع أو الوكيل بقصد إحداث الضرر أو برعنونه مقرونة بإدراك أن ضرراً يمكن أن ينجم عن ذلك غالباً^(١).

ثالثاً: التشدد الاتفاقي لمسؤولية الناقل الجوي.

٩٩ - تقضي المادة (٢٥) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ بأنه "يجوز للناقل

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

والنص صريح في إجازة الاتفاق بين الناقل والراكب على رفع الحد الأقصى للتعويض بما هو مقرر في الاتفاقية، لأن ذلك لا يتنافى والمقصود من تحديد مسؤولية الناقل الجوي، من دعم للناقل وعدم وضع عراقيل أمام مؤسسات النقل الجوي لأداء خدماتها الجليلة لروادها، حيث إن إطلاق هذا الحد قد يعرضها للتوقف والإفلاس، فالناقل يستطيع أن يتازل بإرادته عن هذا الحد،

(١) نص المادة ٣٠ من اتفاقية مونتريال سنة ١٩٩٩ على أنه:

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

(٢) يجب ألا يتتجاوز مجموع التعويضات التي يمكن الحصول عليها في هذه الحالة من الناقل وتابعه ووكالته الحدود المشار إليها.

(٣) فيما عدا ما يتعلق بنقل البضائع، لا تسرى أحكام الفقرتين (١) و (٢) من هذه المادة إذا ثبت أن الضرر قد نتج عن فعل أو امتناع من قبل التابع أو الوكيل بقصد إحداث ضرر، أو برعنونه مقرونة بإدراك أن ضرراً سينجم عن ذلك في الغالب."

راجع د/ محمود أحمد الكندي، المرجع السابق، ص ١٧١ - ١٧٤، د/أحمد إبراهيم الشيخ، المرجع السابق، ص ٤٠٩.

للتعويض، بابتعاده عن الاصطلاحات التي تحمل مفهوماً وطنياً محدداً، قد يؤدي إلى الاختلاف في التفسير بين محاكم الدول المختلفة^(١).

٩٨ - هذا ويمتد الحكم المشار إليه إلى تابعي الناقل ووكاته، ذلك أن المادة (٣٠) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩، وبعد أن قررت في فقرتها الأولى حق تابعي الناقل ووكاته في الاستفادة من شروط وحدود المسؤولية التي يمكن للناقل

(١) الجدير بالذكر أنه في ظل بروتوكول لاهاي ١٩٥٥، الذي تبنت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ صياغته للخطأ الذي يحرم الناقل من نظام المسؤولية المحدودة، وعلى الرغم من أن الهدف من التعديل الذي جاء به كان للتخفيف من التباين في التفسير الذي وقعت فيه محاكم الدول المختلفة قبل إبرام هذا البروتوكول، إلا أن الواقع العملي أسفر عن أن تلك الاختلافات في تطبيق نص المادة (٢٥) من اتفاقية وارسو بعد تعديليها لا تزال قائمة بين الأنظمة المختلفة.

ومرد الاختلاف إلى أن هناك من يشترط، لحرمان الناقل من تحديد المسؤولية، أن يكون خطأ الناقل قد تم بوعي وإدراك من قبله بالأضرار التي يمكن أن يرتكبها، على حين يكتفي البعض بمجرد إبرام النتائج المحتملة، هذا الاختلاف في التفسير لا يثار في الشق الأول من نص المادة (٢٥) بعد تعديليه) ثبت أن الضرر قد نتج عن فعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه بقصد إحداث الضرر" وإنما يثار هذا الاختلاف عادة في ظل تفسير الشق الثاني المتعلق بشروط أن الفعل أو الامتناع من جانب الناقل أو تابعيه قد تم برعنونه مقرونة بإدراك احتمال حدوث الضرر.

والرأي الغالب يتطلب، لتوفر خطأ الناقل بهذا المفهوم، أن يتتوفر علم الناقل أو تابعه باحتمال حدوث الضرر من جراء الفعل أو الامتناع، ولا يكتفي بمجرد أن يتضح من الظروف أن ضرراً يمكن أن يحدث من جراء الفعل أو الامتناع الصادر من الناقل أو تابعه، ولو لم يعلم شخصياً باحتمال حدوث الضرر "المعيار الموضوعي" وذلك أن الأخذ بالمعايير الشخصي يكون من شأنه الإقلال من الحالات التي يثبت فيها خطأ الناقل المستوجب حرمانه من ميزة المسؤولية المحدودة. ويرى الفقه أن هذا التوجيه يشير إلى تبني النص فكرة الخطأ الإرادي Wilful Misconduct المعروفة في القانون الأنجلو-أمريكي، التي تعتمد أساساً على المعيار الشخصي، وبذلك يجب على المدعى أن يثبت أن الناقل أو تابعه قد ارتكب فعلًا أو امتناعاً برعنونه مع إدراك حدوث الضرر.

راجع د/ناجي عبد المؤمن، الوجيز في قانون الطيران، كلية شرطة دبي ١٩٩٩، ص ٢٨٥
د/أحمد إبراهيم الشيخ، المرجع السابق، ص ٣٨٧.

الفرع الثاني

تحويل وحدة الحساب "حقوق السحب الخاصة"

"إلى وحدة دفع "العملة الوطنية"

١٠١ - أخذت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ - شأنها في هذا الأمر شأن اتفاقيات مونتريال الإضافية لسنة ١٩٧٥ - بحقوق السحب الخاصة كمعيار لحساب قيمة التعويض بالعملة الوطنية، وذلك وفقاً لقيمة العملة الوطنية تلك، في مقابل قيمة حقوق السحب الخاصة عند القاضي، تبعاً لطريقة التقويم التي يطبقها صندوق النقد الدولي بالنسبة لمعاملاته السارية يوم صدور الحكم (م ١/٢٣ من الاتفاقية)^(١).

وتطبيقاً للمادة (٢٣) من اتفاقية مونتريال، فإن طريقة حساب قيمة العملة الوطنية بمقابلتها بقيمة وحدات حقوق السحب الخاصة، تختلف بحسب ما إذا كانت العملة الوطنية هي لدولة عضو في صندوق النقد الدولي، أو لدولة ليست عضواً في هذا الصندوق، وبالنسبة ل العملات الدول غير الأعضاء، فوفقاً لما إذا كانت أنظمتها القانونية تجيز حساب قيمة عملتها الوطنية بقياسها بقيمة حق السحب الخاص، أو لا تجيز ذلك القياس.

(١) وحقوق السحب الخاصة هي وحدة قياس ابتدأها صندوق النقد الدولي، وفي البداية كانت الوحدة تقيى على أساس وزن محدد تماماً من الذهب النقى وتعدل ٨٨٦٧١.٠ من الجرام، وفي أول يوليو ١٩٧٤ احتسبت قيمة الوحدة على أساس سلة من ١٦ عملة رئيسية، ثم أصبحت مكونة من خمسة عملات فقط، تمثل عملات دول تحتل صادراتها أعلى نسبة في التجارة الدولية، ويقوم صندوق النقد الدولي بتحديد قيمة الوحدة من حقوق السحب الخاصة يومياً على أساس تحويل كمية العملات المكونة للسلة إلى ما يعادلها بالدولار، وذلك بسعر السوق السادس في بورصة الصرف الأجنبي في لندن، ثم تجمع العملات مقومة بالدولار، وبذلك تستخرج قيمة الوحدة من حقوق السحب الخاصة مقومة بالدولار.

راجع د/مدحت صادق، النقود الدولية وعمليات الصرف الأجنبي، دار غريب للطباعة والنشر والتوزيع، ص ٦٧ وما بعدها، د/هشام فضلى، المراجع السابق، ص ٨٦.

ويلتزم في مواجهة الراكب بقول حد أعلى للتعويض، بشرط ألا يكون ذلك من قبل النكير، الجافي، لمبلغ تعويض يستحق بصرف النظر عن قيمة الضرر الفعلي الذي لحق الراكب، فالقاعدة في هذا الشأن هي ضرورة ألا يتتجاوز مبلغ التعويض قيمة الضرر الحقيقي، سواء كان هذا المبلغ هو الحد الأقصى للتعويض وفقاً للقانون أو اتفاق الطرفين^(١).

١٠٠ - والجدير باللحظة هنا أن الاتفاق على تحديد قيمة التعويض، بما يجاوز الحد الذي وضعته اتفاقية مونتريال، إنما يرتبط بالمسؤولية الموضوعية القائمة على فكرة الخطأ وتحمل التبعية، والتي تحدد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق الركاب بما لا يجاوز ١٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة (م ١/٢١)، أي الدرجة الأولى أو المستوى الأول من مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لأحكام الاتفاقية، فيجوز، في إطار هذا النوع من المسؤولية، أن يوضع شرط في عقد النقل بتعديل هذا الحد بالزيادة، ومن ثم يحدث تعديل للحد الأقصى لمسؤولية الناقل الجوي الموضوعية، فتصبح محددة بما اتفق عليه في العقد، لأن يتفق مثلاً على أن يكون الحد الأقصى للمسؤولية الموضوعية مائتي ألف وحدة حقوق سحب خاصة، وأما ما يجاوز هذا الحد الاتفاقي للتعويض، فيدخل في إطار المسؤولية الشخصية للناقل الجوي، القائمة على أساس فكرة الخطأ المفترض (المستوى الثاني من المسؤولية (م ٢/٢١ من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩)^(٢).

(١) راجع د/فريد العريني، المراجع السابق، رقم ١٤٢، ص ٢٩٦.

ومن الناحية المقابلة فإن الاتفاقية قررت بطلان كل شرط يقضى بإعفاء الناقل من المسؤولية أو إلى وضع حد للمسؤولية يقل عن الحد الأدنى للتعويض الذي وضعته الاتفاقية، بحسب ما في هذا الحد يمثل أقل ما يمكن أن يتلقاه المضرر جبراً لما لحقه من ضرر، وبما لا يرهق الناقل بمبالغ تعويضية لا يستطيع الوفاء بها، ولذا نصت المادة (٣٦) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ على أنه كل بند يهدف إلى إعفاء الناقل من مسؤوليته لو إلى وضع حد أعلى من الحد المعين في هذه الاتفاقية يكون باطلًا ولا يغدا، ولكن بطلان هذا البند لا يترتب عليه بطلان العقد بأكمله، الذي يظل خاصًا لأحكام هذه الاتفاقية.

(٢) د/هشام فضلى، المراجع السابق، ص ٧٧.

ويشترط لإجراء الحساب في هاتين الحالتين الأخيرتين - المتعلقتين بالدول غير الأعضاء في صندوق النقد الدولي - أن يتم بطريقة تعبر إلى بعد حد ممكн بالعملة الوطنية للدولة الطرف عن نفس القيمة الحقيقة للمبالغ الواردة في الاتفاقية (المادة ٢١ فيما يتعلق بنقل الركاب) والتي تتبع عن اتباع طريقة التقويم التي يتبعها صندوق النقد الدولي بالنسبة للدول الأعضاء فيه، ويجب على الدول الأطراف في الاتفاقية أن تبلغ جهة الإيداع، لدى إيداع وثيقة التصديق أو القبول أو المواقعة لو الانضمام لهذه الاتفاقية، بطريقة الحساب التي أتبعتها في هذه الحالة، كذلك عند إجراء أي تغيير في طرفة الحساب أو نتائجه (م ٣/٢٣ من الاتفاقية).

الفرع الثالث

ضمانات المضروبين

١٠٣ - نظراً للأثار الوخيمة التي تنتج عن حوادث الطيران، خاصة ما يترتب على ذلك من أضرار تصيب الركاب قد تتمثل في الوفاة أو الإصابة، فقد فررت اتفاقية مونتريال سنة ١٩٩٩ عددة ضمانات للمضروبين لكفالة الحصول على التعويضات الملائمة، وبما يكفل رفع العنت عن المضروبين. وتتمثل هذه الضمانات في: الوفاء المعجل لحين انتهاء دعوى التعويض - إلزام الناقل بتغطية مسؤوليته عن طريق التأمين - مراجعة حدود المسؤولية. وهو ما ستناوله هنا بالتفصيل.

٤٠١ - أولاً: الوفاء المعجل لحين انتهاء دعوى التعويض.

أوجدت اتفاقية مونتريال آلية جديدة وسريعة لكي يحصل ضحايا الحوادث الجوية على دعم مادي، يكون من شأنه رفع المعاناة الجزئية عنهم دون انتظار فترة قد تطول لحين الفصل في دعوى التعويض، ولذا فقد نصت المادة (٢٨) من الاتفاقية على أنه "في حالة حوادث الطائرات التي ينبع عنها وفاة ركاب أو إصابتهم، على الناقل أن يدفع دون إبطاء، إذا كان ملزماً بموجب قانونه الوطني، مبالغ مسبقة إلى الشخص الطبيعي أو الأشخاص الطبيعيين الذين

فيما يتعلق بالدول الأعضاء في صندوق النقد الدولي، فتحسب قيمة عملتها الوطنية بقياسها "مقدمة" بوحدات حقوق السحب الخاصة، وفقاً لطريقة القياس "التقويم" التي يطبقها صندوق النقد الدولي بالنسبة لعملياته ومعاملاته السارية يوم صدور الحكم (م ١/٢٣ من الاتفاقية)^(١).

١٠٢ - أما الدول غير الأعضاء في صندوق النقد الدولي، والطرف في الاتفاقية، والتي تقضي أنظمتها الوطنية بجواز حساب قيمة عملتها بالاستناد إلى حقوق السحب الخاصة، فتحسب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص بالطريقة التي تحدها هذه الدولة (م ١/٢٣ من الاتفاقية)، أما الدول الأطراف في الاتفاقية، غير الأعضاء في صندوق النقد الدولي، والتي لا تسمح قوانينها الوطنية بتطبيق أحكام التحويل بالاستناد إلى حقوق السحب الخاصة "وفقاً للجمل الثلاث الأولى من الفقرة (١) من المادة (٢٣) من الاتفاقية، فيجوز لها، عند التصديق أو الانضمام أو وفاة الناقل أو إصابته (١٠٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة) محدودة بمبلغ في أي وقت لاحق، أن تعلن أن مسؤولية الناقل المنصوص عليها في المادة (٢١) عن وفاة الناقل أو ندية عن كل راكب، عند التقاضي داخل أقاليمها ...، وهذه الوحدة ١٥٠٠... وحدة ندية تعادل خمسة وستين مليجاراماً ونصفاً من الذهب بنسبة نقاء تبلغ تسعمائة في ألف، ويجوز تحويل هذه المبالغ إلى العملة الوطنية المعنية بأرقام مجبرة الكسر، ويتم تحويل هذه المبالغ إلى العملة الوطنية طبقاً لقانون الدولة المعنية (المادة ٢/٢٣ من الاتفاقية).

(١) وبتحديد اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ ميعاد تقويم وحدة الدفع "العملة الوطنية" بوحدة القياس "حقوق السحب الخاصة" بيوم صدور الحكم، تكون قد تلافت ما كان يثار من خلاف في التطبيق، في ظل تطبيق اتفاقية وارسو ١٩٢٩ وبروتوكولاتها المعدلة، حول ميعاد تقويم وحدة الدفع بوحدة القياس التي اعتمتها اتفاقية وارسو "الفرنك الذهبي" هل يكون يوم رفع الدعوى أم يوم صدور الحكم.

لمزيد من التفصيل راجع: درفت فخري، الوجيز في القانون الجوي، رقم ١٧٣، ص ٣١٩ وما بعدها، د/أبو زيد رضوان، المرجع السابق، رقم ٣١٧، ص ٣٤٦ وما بعدها.

يحق لهم أن يطالبوا بالتعويض لتلبية احتياجاتهم الاقتصادية العاجلة ولا تشكل هذه المبالغ اعتراضاً بالمسؤولية ويجوز حسمها من أي مبالغ يدفعها الناقل كتعويض في وقت لاحق.

- ١٠٥ - وهناك عدة ملاحظات على هذا النص:
- أن الوفاء المعجل لجزء من المبلغ الإجمالي للتعويض يقتصر على حوادث الطيران التي ينتج عنها وفاة الركاب أو إصابتهم، دون أن يتعدى ذلك إلى الأضرار الناشئة عن التأخير أو عن تلف الأمتنة أو البضائع.
 - أن تقديم هذه المبالغ يتوقف على حالة ما إذا كان القانون الوطني للناقل يلزم بذلك، وهو قيد قد يكون من شأنه إفراغ النص من مضمونه، حيث أن كثيراً من الدول - خاصة النامية منها - لا تتضمن قوانينها هذا الحكم.
 - لا يستحق هذه المبالغ المعجلة سوى الأشخاص الطبيعية، دون الأشخاص الاعتبارية التي قد تفقد أحد موظفيها.

- أن النص لم يحدد مقدار المبالغ المعجلة، تاركاً ذلك للقوانين الوطنية.
 - أن التزام الناقل بتعجيل دفع هذه المبالغ لا يشكل اعتراضاً منه بالمسؤولية، ومن ثم يكون له أن يبدي، رغم ذلك، كافة الدفوع التي يستمدها من نصوص الاتفاقية لدفع المسؤولية أو للحد منها، وفي حالة صدور الحكم بالتعويض ينبغي خصم المبالغ المعجلة من قيمة ما يقضى به عليه^(١).
- ثانياً: إلزام الناقل بتنجطية مسؤوليته عن طريق التأمين.

- ٦ - يؤدي التأمين دوراً كبيراً في توفير الضمان للناقل الجوي في مواجهة حوادث الطيران، التي تترتب عليها تبعات يصعب على أعمى شركات

Michael Milde, "The Warsaw System of Liability In International Carriage by air, History and New Montreal Convention of 28 may 1999, op. cit, p.182.

د/ محمود أحمد الكتري: المرجع السابق، ص ١٦٤، د/ هشام فضلي، المرجع السابق، ص ٨٩.

النقل مواجهتها، وهو ما دعا اتفاقية مونتريال إلى النص على ضرورة قيام الناقل بالتأمين. فوفقاً للمادة (٥٠) من الاتفاقية على الدول الأطراف أن تطلب من ناقليها أن يحتظروا بقدر كافٍ من التأمين يغطي مسؤوليتهم بموجب هذه الاتفاقية، ويجوز للدولة الطرف الذي ينظم الناقل رحلات إلى داخلها أن تطلب منه تقديم دليل على أنه يحتظروا بقدر كافٍ من التأمين يغطي مسؤوليتها بموجب هذه الاتفاقية.

هذا ولم يحدد نص المادة (٥٠) قدر التأمين الذي ينبغي على الناقل القيام به لتفادي مسؤوليته، إلا أن المفهوم أن التأمين ينبغي أن يغطي مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لأحكام الاتفاقية، وهو أمر يمكن تحديده بسهولة، ما دام أن مسؤولية الناقل محددة في الاتفاقية، إلا أن الاتفاقية تنص، في حالة المسؤولية عن وفاة الركاب أو إصابتهم، على مسؤولية غير محدودة في حالة خطأ الناقل، وهو ما قد يؤدي إلى اختلاف الحلول من دولة لأخرى^(١).

ثالثاً: مراجعة حدود المسؤولية.

١٠٧ - رغبة من المؤتمرين في مدينة مونتريال لإبرام الاتفاقية في التغلب على الصعب، التي كانت تثار دائماً أمام الرغبة المستمرة في رفع الحدود القصوى للتعويضات بصفة متتالية، تبعاً للتغير الظروف الاقتصادية وانخفاض قيمة النقود وارتفاع معدل الأسعار، فقد استحدثت الاتفاقية نظاماً لمراجعة حدود المسؤولية، وذلك على فترات دورية لمواجهة التغير في القيمة الشرائية للنقود وذلك على النحو التالي:

- يتم مراجعة حدود المسؤولية في الاتفاقية من جانب جهة الإيداع مرة كل خمس سنوات، على أن تتم أول مراجعة في نهاية السنة الخامسة من تاريخ

(١) راجع د/أحمد إبراهيم الشيخ، المرجع السابق، ص ٤١٨.

تاريخ سريان هذه الاتفاقية إذا لم يحدث تعديل سابق، وفي هذه الحالة تتم المراجعة وفقاً للنظام السالف بيانه، وتجري المراجعات بعد ذلك مرة كل خمس سنوات ابتداء من نهاية السنة الخامسة بعد تاريخ المراجعة الأخيرة التي تمت دون مراعاة لمدة الخمس سنوات^(١).

١٠٨ - ويلاحظ على هذه الأحكام. أن جهة الإيداع التي ذكرها نص المادة (٢٤) من الاتفاقية هي منظمة الطيران المدني الدولي (إيكاو ICAO) وفقاً لنص المادة (٥/٥٣) من الاتفاقية التي تنص على أنه “تودع وثائق التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام لدى منظمة الطيران المدني المعينة بوصفها جهة الإيداع بموجب هذه الاتفاقية”، كما أن جهة الإيداع تلك لا تملك أي سلطة تقديرية عندما يتجاوز حد التضخم النسبة التي ذكرتها الاتفاقية (١٠%) في مراجعة حدود المسؤولية، فقط على هذه الجهة (مجلس إيكاو) إخبار الدول الأطراف بتعديل حدود المسؤولية.

المطلب الثالث

أحكام التعويض عن الأضرار اللاحقة بالركاب

في قانون التجارة المصري الجديد

١٠٩ - قدمنا أن المشرع التجاري المصري أقام مسؤولية الناقل الجوي على أساس المسؤولية المفترضة في جانب الناقل بمجرد حدوث الضرر للركاب، كذلك فإنه أبطل شروط الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية وذلك ل توفير الحماية لرواد مرافق النقل الجوي، وبال مقابل فإن التقنين التجاري، وحرصنا منه على تشجيع الاستثمار في مجال الطيران لينمو ويزدهر، أقر مبدأ المسؤولية المحدودة على الناقل الجوي، فوضع حدوداً فصوى للتعويضات التي يتلزم بها الناقل، ولم يجز الخروج على هذه الحدود إلا في حالات معينة، أقر فيها مبدأ المسؤولية غير المحدودة على الناقل الجوي.

(١) المادة ٣/٢٤ من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩.

راجع د/أحمد إبراهيم الشيخ، المرجع السابق، ص ٤٢٣.

سريان الاتفاقية^(١)، أو إذا لم تسر الاتفاقية خلال خمس سنوات من تاريخ فتح باب التوقيع عليها، خلال السنة الأولى لسريانها، مع استخدام عامل تضخم مطابق لمعدل التضخم المتراكم منذ المراجعة السابقة، أو في المرة الأولى منذ تاريخ سريان الاتفاقية، ويجب أن يكون مقياس معدل التضخم المستخدم في تحديد عامل التضخم، هو المتوسط المرجح للمعدلات السنوية للزيادة أو النقصان في الأرقام القياسية لأسعار الاستهلاك في الدول التي شكل عملاتها وحدة حقوق السحب الخاصة المذكورة في الفقرة (١) من المادة ٢٣^(٢).
 - إذا تبين من المراجعة المشار إليها في الفقرة السابقة أن عامل التضخم قد تجاوز ١٠% في المائة، فعلى جهة الإيداع أن تخطر الدول الأطراف بتعديل حدود المسؤولية، ويصبح هذا التعديل سارياً بعد ستة أشهر من تاريخ إبلاغه للدول الأطراف، وإذا سجلت أغلبية من الدول الأطراف عدم موافقها، في غضون ثلاثة أشهر من تاريخ الإخبار، لا يسري التعديل، وتحيل جهة الإيداع الأمر إلى اجتماع الدول الأطراف، وعلى جهة الإيداع أن تخطر فوراً جميع الدول الأطراف بسريان أي تعديل^(٣).

- يجوز أن تتم المراجعة في أي وقت دون استلزم مضي خمس سنوات، شريطة أن تعرب ثلاثة الدول الأطراف عن رغبتها في ذلك، وبشرط أن يكون عامل التضخم المشار إليه سلفاً قد تجاوز ٣٠% من المراجعة السابقة، ومنذ

(١) دخلت اتفاقية مونتريال حيز التنفيذ في ٤/١١/٢٠٠٣، وذلك اعتباراً بمرور ستين يوماً من إيداع الوثيقة الثلاثين للتصديق على الاتفاقية لدى جهة الإيداع. وذلك تطبيقاً للفقرة السادسة من المادة (٥٣) الخاصة بالبنود الخاتمية للاتفاقية، التي تنص على أنه: “يسري مفعول هذه الاتفاقية اعتباراً من اليوم السادسين اللامع لإيداع الوثيقة الثلاثين للتصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام لدى جهة الإيداع - وذلك فيما بين الدول التي أودعت مثل هذه الوثائق - ولا تحسب لأغراض هذه الفقرة الوثيقة التي تودعها منظمة للتكامل الاقتصادي الإقليمي”.

(٢) المادة (١/٢٤) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩.

(٣) المادة (٢/٢٤) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩.

كانضررالذىلحرالراكب،أىسواءكانضررناجماًعنوفاتهأو
جرحهأوأىضرربدنىآخر،وتكونالمسئوليةفيالحدودالمنصوصعليها
أيَا كانت صفة الخصوم في الدعوى أو عددهم أو مقدار ما يطلبون من
تعويضات (م ٢٩٨ من قانون التجارة) ^(١).

ولا تقتصر ميزة المسئولية المحدودة على الناقل الجوي فقط، فيجوز
طبقاً للمادة (١/٢٩٣) لتابعى الناقل ووكلاه أن يتمسكون بالحدود القصوى
للتعويض، المنصوص عليهما في المادة (١/٢٩٢) في حالة الأضرار التي تصيب
المسافرين ^(٢). كما أنه لا يجوز أن يزيد إجمالى ما يحصل عليه طالب التعويض
من الناقل وتابعيه ووكلاه عن الحدود المنصوص عليهما في المادة (١/٢٩٢) ^(٣).
ثانياً: إطلاق مسئولية الناقل الجوي عن أضرار الركاب في قانون التجارة
المصري.

١١١ - في ضوء القواعد التي تضمنها قانون التجارة المصري الجديد،
يمكن القول أن هناك ثلاث حالات يحرم فيها الناقل الجوي من التمسك بالحدود
القصوى للتعويض، عن الأضرار التي تصيب المسافرين وفقاً للمادة (١/٢٩٢)،

(١) وهذا الحد "١٥٠" ألف جنيه مقرر بالنسبة لكل راكب على حده، فيلتزم الناقل، في حدود هذا
المبلغ، تجاه كل مسافر لحقه الضرر. راجع: درفت فخري، المرجع السابق، ص ٤٢، د/فريد
العربي، المرجع السابق، رقم ١٦٦، ص ٣٣٠، د/هانى دويدار، المرجع السابق، رقم ٤٥١
ص ٣٣١.

(٢) وفي ذلك تنص المادة (١/٢٩٣) من قانون التجارة على أنه "إذا أقيمت دعوى التعويض على أحد
تابعى الناقل أو أحد وكلائه جاز له التمسك بتحديد المسئولية المنصوص عليهما في المادة (٢٩٢)
من هذا القانون إذا ثبت أن الفعل الذي أحدث الضرر وقع منه اثناء تأدية وظيفته".

(٣) ولا يشترط تمسك الناقل الجوي بأحكام تحديد المسئولية، بل يتبع على القاضى إلا يجاوز ما
يحكم به كتعويض الحدود القصوى التي نص عليها القانون، ما لم تتوافر إحدى حالات المسئولية
غير المحدودة.

راجع: د/هانى دويدار، المرجع السابق، ص ٣٣١.

وعلى هذا فإننا سنتناول، فيما يتصل بأحكام التعويض عن مسئولية
الناقل الجوى الداخلى في قانون التجارة الجديد، المسائل التالية:
١- حدود التعويض (المسئولية المحدودة).

٢- حالات المسئولية غير المحدودة.
٣- بطلان شروط الإعفاء أو التخفيف من المسئولية.
أولاً: تحديد مسئولية الناقل الجوى عن أضرار الركاب في قانون التجارة
المصري.

١١٠ - أقر المشرع التجارى المصرى مبدأ المسئولية المحدودة للناقل
الجوى، استجابة منه لاعتبارات التي من أجلها أقرت المسئولية المحدودة للناقل
الجوى الدولى، وفي هذا تنص المادة (١/٢٩٢) من قانون التجارة على أنه "لا
يجوز في حالة نقل الأشخاص أن يتجاوز التعويض الذي يحكم به على الناقل
الجوى مائة وخمسين ألف جنيه بالنسبة إلى كل مسافر إلا إذا اتفق صراحة على
تجاوز هذا المبلغ". والنص صريح في أن الحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم به
الناقل الجوى عن أي ضرر يلحق الركاب لا يتجاوز مبلغ ١٥٠ ألف جنيه
مصري ^(١).

وهو تحديد لمبلغ التعويض الإجمالي، لكن ليس بالضرورة أن يحصل
الراكب على هذا المبلغ كاملاً، فلا يجوز أن يحصل المضرور من هذا المبلغ إلا
بقدر ما لحقه من ضرر، فهو تحديد غير جزافي، كما أن هذا الحد الأقصى
يسرى على كل حالات النقل، سواء كان نقلًا تجارياً أو بالمجان (م ١/٢٩٧ من
قانون التجارة)، وأيًا كان الأساس الذي تبنى عليه مسئولية الناقل الجوى، وأيًا

(١) وهو ذات المبلغ الذي حدد به المشرع البحري في المادة ١/٢٥٨ من قانون التجارة البحري
المصري مسئولية الناقل البحري بالنسبة لأضرار المسافرين. راجع: درفت فخري. حول
أحكام النقل الجوى الداخلى طبقاً لقانون التجارة المصري الجديد. مرجع سابق، ص ٤٢.

٢- ثبوت أن الضرر يرجع إلى سوء نية الناقل أو تابعيه أو وكلائه.

١١٣ - يلتزم الناقل الجوي بتعويض كامل للضرر الذي يلحق الراكب، وكذلك تابعوه ووكلاه، إذا ثبت أن هذا الضرر قد حدث نتيجة لسوء نية الناقل أو أحد أعوانه. ويتبين ذلك من نص المادة (٤/٢٩٢) من قانون التجارة على أنه: "لا يجوز للناقل الجوي التمسك بتحديد المسئولية المنصوص عليها في هذه المادة إذا ثبت أن الضرر نجم عن فعل أو امتناع من الناقل أو من تابعيه أو وكلائه أثناء تأدية وظائفهم بقصد إحداث الضرر أو برعنونه مقرونة بإدراك احتمال وقوع الضرر".

كما أنه فيما يتعلق بالتابعين تنص المادة (٢/٢٩٣) على أنه "لا يجوز لتابع الناقل أو وكيله التمسك بتحديد مسؤوليته إذا ثبت أن الضرر نجم عن فعل أو امتناع منه أثناء تأدية وظيفته بقصد إحداث الضرر أو برعنونه مقرونة بإدراك احتمال وقوع الضرر".

١١٤ - ويفهم من هذه النصوص، أن حرمان الناقل وتابعه من حق التمسك بالحدود القصوى للتعويض، في هذه الحالة، مرهون بإثبات أي منهم لفعل أو امتناع بقصد إحداث الضرر "عنصر الإرادة"، أو ارتكاب فعل أو امتناع عن وعي وإدراك وتبصر بأن ضررًا قد يحدث نتيجة لذلك، ومع ذلك يقدم الفاعل على إثبات هذا الفعل أو الامتناع غير مبال أو عابئ بما قد يتربّط عليه من أضرار للراكب "عنصر العلم والإدراك" وعلى ذلك يخرج الخطأ المجرد، أي غير المفروض بقصد إحداث الضرر وغير المشتمل على القصد الاحتمالي لإحداث الضرر، من حالات الحرمان من التمسك بحدود التعويض، فيكون للناقل أو وكليه أو تابعه في هذه الحالة أن يتمسك بهذه الحدود وفقاً للمادة (١/٢٩٢) من قانون التجارة، ويكون معنى ذلك كله أن هذا القانون قد تبني مفهوم الخطأ الإرادي في الأنظمة الأنجلو - أمريكية، والذي تبنّته اتفاقية وارسو ١٩٢٩ بعد

وهي حالات قدر فيها المشرع التجاري عدم جداره الناقل بهذه الميزة، إما لخلو وثيقة النقل من الإشارة إلى خضوع النقل لأحكام تحديد المسئولية، أو لسوء نية الناقل أو تابعيه، أو لوجود اتفاق على التشديد.

١- خلو وثيقة النقل من البيان المتعلق بتتبّيه الراكب بخضوع النقل لأحكام المسئولية المحددة.

١١٢ - فر المشرع التجاري في المادة (١/٢٨٦) وجوب أن تتضمن وثيقة النقل الجوي بياناً يفيد بأن النقل يقع وفقاً لأحكام المسئولية المحددة المنصوص عليها في المادة (٢٩٢) من القانون التجاري، وإلا امتنع على الناقل التمسك بهذه الأحكام، ولا يترتب على العبارة الأخيرة من النص أن أحكام المسئولية المحددة تلك، لا تطبق إلا إذا تمسك بها الناقل الجوي، ذلك أن هذه الأحكام ينبغي أن يطبقها القاضي من تلقاء نفسه، ما لم تتوفر إحدى حالات المسئولية غير المحددة وفقاً للقانون^(١).

وقد تأثر المشرع التجاري المصري، في إقراره لهذه الحالة من حالات المسؤولية التي يلتزم فيها الناقل الجوي بتعويض الضرر الذي يلحق الراكب دون التزام بالحدود القصوى للتعويض، باتفاقية وارسو سنة ١٩٢٩ وبروتوكول لاهاي المعدل لها المبرم سنة ١٩٥٥، وإن كان بروتوكول جواتيمالا - سيني لسنة ١٩٧١ قد هجر هذا الاتجاه، وتبعته في ذلك اتفاقية مونتريال سنة ١٩٩٩ التي لم تجعل من تخلف وثائق السفر أو عدم اشتتمالها على هذا التتبّيه بخضوع النقل لأحكام المسئولية المحددة، سبباً لحرمان الناقل من ميزة التمسك بالحدود القصوى للتعويض^(٢).

(١) د/هاني دويدار، المرجع السابق، ص ٣٣٩.

(٢) د/هشام فضلي، المرجع السابق، ص ٧٩.

ويقع البطلان في هذه الحالة فقط على الشروط التي من شأنها إعفاء الناقل من المسئولية، أو تحديدها بأقل مما ورد في القانون، ومن ثم فإن العقد يظل صحيحاً وخاصةً لأحكام التقنين التجاري في بقية ما ورد فيه من شروط، وقد أضافت الفقرة الثانية من المادة (٢٩٤) من قانون التجارة أنه "يعتبر في حكم الإعفاء من المسئولية كل شرط يكون من شأنه إلزام المسافر أو المرسل إليه بدفع كل أو بعض نفقات التأمين ضد مسئولية الناقل الجوي، وكل شرط ينزل بموجبه المسافر أو المرسل إليه للناقل عن حقوقه في التأمين ضد أخطار النقل".^(١)

١١٦ - والجدير بالذكر هنا أن قانون الطيران المدني المصري رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١ قد تضمن بعض الإجراءات التي ينبغي على مستثمر الطائرة أن يقوم بها، كضمانات للمضرورين من حوادث الطيران في مصر. فالمادة (١٣٨) من هذا القانون توجب على مستثمر الطائرة التي تعمل في مصر أن يؤمن لنفطيته مسؤوليته عن الأضرار التي تصيب الركاب ...، ويجب أن يشمل التأمين مستخدمي هذا المستثمر المعرض لمخاطر الطيران لنفطيته الأضرار التي قد تنشأ عنها. وتجيز المادة (١٤٠) من القانون المشار إليه، الاستعاضة عن التأمين بأخذ الضمانات الآتية:

(١) راجع: درفت فخرى، المرجع السابق، ص ٤٨.
وبतقرير التقنين التجاري يطال الشروط التي تعفي الناقل الجوي من المسئولية أو التي تخفف منها بأقل من الحدود الواردة في القانون، يكون المشرع التجاري قد ألغى ما كان متبعاً في ظل القواعد العامة، قبل صدور قانون التجارة الحالي (رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩)، حيث لم يكن هناك تشريع خاص ينظم مسئولية الناقل الجوي الداخلي، من جواز الاتفاق على إعفاء المدين من أي مسؤولية تترتب على عدم تنفيذ التزامه التعاقدى إلا ما ينشأ عن غشه أو عن خطئه الجسم، ومع ذلك يجوز للمدين أن يشترط عدم مسؤوليته عن الشئ أو الخطأ الجسم الذي يقع من شخصه يستخدمهم في تنفيذ التزامه" (م ٢٢١٧ من التقنين المدني المصري).

وراجع د/فريد العريني، المرجع السابق، رقم ١٤٤، ص ٣٠٠.

تعديل المادة (٢٥) منها بمقتضى بروتوكول لاهاي سنة ١٩٥٥، ومن بعدها اتفاقية مونتريال سنة ١٩٩٩ في المادة (٥/٢٢).^(١)

٣- التشديد الاتفاقي لمسئولية الناقل الجوي.

بعد أن قرر المشرع التجاري المصري حدوداً قصوى للتعويضات التي يلتزم بها الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق الركاب في المادة (١/٢٩٢)، أجازت العبارة الأخيرة من الفقرة الأولى من المادة المذكورة الاتفاق على زيادة هذا الحد الأقصى، بشرط أن يكون هذا الاتفاق صريحاً، لكن النص لم يشترط أن يكون الاتفاق مكتوباً، فلا يلزم تضمينه وثيقة النقل، ولا يعد من قبيل الاتفاق على رفع الحد الأقصى للتعويض عقد التأمين الذي يرمي الناقل لمصلحة الركاب بمبلغ يزيد عن الحد الأقصى المذكور، لأن هذا العقد ليس مبرماً بين الناقل والراكب.

١١٥ - بطلان شروط الإعفاء أو التخفيف من المسئولية بأقل من الحدود المقررة قانوناً.

قدمنا أن التقنين التجاري قد أجاز الشروط والاتفاقات التي تقرر مسؤولية الناقل الجوي، في حالة من الحالات التي يكون الناقل فيها معفياً من المسئولية، أو تلك التي تقرر تشديد مسؤوليته بما هو مقرر في النصوص، كالتي ترفع من الحدود القصوى للتعويض على النحو السالف، وذلك حماية لمصلحة المضرورين من الركاب بوصفهم الطرف الأضعف في عقد النقل، وسيراً في ذات الاتجاه فإن المشرع التجاري أبطل كل شرط يقضي بإعفاء الناقل الجوي من المسئولية أو بتحديدها بأقل من الحدود المنصوص عليها في المادة (٢٩٢) من هذا القانون (م ١/٢٩٤ من قانون التجارة).

(١) درفت فخرى، المرجع السابق، ص ٤٦، د/فريد العريني، المرجع السابق، رقم ١٤١، ص ٢٩٥، د/هاني دويدار، المرجع السابق، رقم ٤٦٠، ص ٣٣٩.

المبحث الخامس

دعوى مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار اللاحقة بالراكب

تمهيد:

١١٧ - إذا ما لحق الراكب ضرر نتيجة إخلال الناقل الجوي بتوفيقه الالتزام بالسلامة الذي يلقى عليه عقد النقل، فإنه يكون من حق المضار أن يلجأ إلى القضاء، ليقتضي تعويضاً عما أصابه من ضرر، وذلك عن طريق تحريك دعوى المسؤولية. وعلى الرغم من أن اتفاقية وارسو ١٩٢٩ لم تنظم هذا الأمر على نحو تفصيلي، إلا أنها تناولت بعض المسائل المتعلقة بالأحكام الإجرائية لتحريك دعوى المسؤولية، وتبعتها في هذا الشأن اتفاقية مونتريال سنة ١٩٩٩. وتثور هذه الأحكام، بصفة عامة، حول بعض المسائل الأساسية المتعلقة بتحديد المحكمة المختصة، وطرف في دعوى المسؤولية (المدعي والمدعى عليه) وأيضاً انقضاء دعوى المسؤولية.

ونعرض على التوالي، وفي مطالب ثلاثة، للأحكام الإجرائية لدعوى مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق الراكب في اتفاقية وارسو ١٩٢٩، وفي اتفاقية مونتريال ١٩٩٩، وفي قانون التجارة المصري رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩.

المطلب الأول

أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب الركاب في اتفاقية وارسو ١٩٢٩

ونعرض لهذه الأحكام سواء فيما يتعلق بتحديد المحكمة المختصة أو طرف دعوى المسؤولية، وأخيراً فيما يتعلق بسقوط الحق في رفع الدعوى.

١- المحكمة المختصة.

١١٨ - وفقاً للمادة (٢٨) من اتفاقية وارسو يجب رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي، أمام محكمة تقع بالضرورة على إقليم إحدى الدول السامية

١- إيداع تأمين نقيدي في خزانة الدولة المسجلة فيها الطائرة أو مصرف مرخص له بذلك منها. ٢- تقديم كفالة من مصرف مرخص له بذلك من الدولة المسجلة فيها الطائرة، بشرط أن تتحقق هذه الدولة من قدرة المستثمر على الوفاء بالتزاماته. ٣- تقديم كفالة من الدولة المسجلة فيها الطائرة، بشرط أن تتعهد هذه الدولة بعدم الدفع بأية حصانة قضائية عند النزاع حول تلك الكفالة.

كما أجازت المادة (٤١) من قانون الطيران المدني لسلطات الطيران المدني أن تفرض على أية طائرة تعمل فيإقليم الجمهورية، حمل شهادة صادرة من المؤمن تثبت إجراء التأمين وفقاً للأحكام المقررة في هذا الفصل، وكذلك شهادة تثبت مقدراته المالية صادرة عن السلطة المختصة في الدولة المسجلة فيها الطائرة أو في الدولة التي يكون فيها إقامة المؤمن أو المركز الرئيسي لأعماله. ويمكن الاستعاضة عن حمل الشهادة المشار إليها على متن الطائرة، بإيداع صورة معتمدة منها لدى سلطات الطيران المدني^(١).

(١) وراجع د/عشام فضل، المرجع السابق، ص٥٣.

وفاة المسافر أو إصابته بجراح أو تأخيره أو فقد أو نفف أمنتنه يجوز رفع الدعوى أمام المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها منشأة مملوكة للناقل، إذا كان للمسافر موطن أو يقيم بصفة دائمة على إقليم نفس الدولة المتعاقدة التي تقع عليه المنشأة، وهو الأمر الذي سنزيده إيضاحاً كما سيلي.

١٢٠ - وتجدر الإشارة إلى أن قواعد تحديد المحكمة المختصة بنظر دعوى مسؤولية الناقل الجوي، لا تسري إلا في حالة رفع الدعوى ضد الناقل المتعاقد، أما إذا كان المدعى عليه هو الناقل الفعلي فإن رفع الدعوى يكون، إما أمام محكمة لها اختصاص على الناقل المتعاقد، بالتحديد الوارد في المادة (٢٨) من اتفاقية وارسو، وأما أمام المحكمة التي يقع في دائريتها موطن الناقل الفعلي، أو المركز الرئيسي لمؤسساته (م ٨ من اتفاقية جودا لآخر الموقعة في ١٨ سبتمبر سنة ١٩٦١) والمكملة لاتفاقية وارسو^(١).

٤- طرفا دعوى المسؤولية.

١٢١ - (أ) المدعى:

تركّت اتفاقية وارسو مسألة تحديد من له الحق في رفع الدعوى دون معالجة، واكتفت بالإحالة إلى القانون الوطني، مع التأكيد على ضرورة أن يكون رفع هذه الدعوى وفقاً للأوضاع وفي الحدود المقررة في هذه الاتفاقية، دون الأخذ بتحديد الأشخاص الذين لهم حق التقاضي وبحقوق كل منهم (م ٢٤)^(٢).

(١) لمزيد من التفصيل انظر:

د/أبو زيد رضوان، المرجع السابق، رقم ٣٩٠، ص ٤١١، د/فريد العريني، المرجع السابق، رقم ١٤٧، ص ٣٤.

(٢) وقد ورد التأكيد على هذا المعنى في المادة التاسعة من بروتوكول جواتيمالا - سبتي سنة ١٩٧١ التي تقضي بأنه: قوى نقل الأشخاص وأمتعتهم فإن كل دعوى ترفع على الناقل أيها كان سببها، سواء طبقاً للاتفاقية، أو بسبب عقد أو عمل غير مشروع أو لأي سبب آخر، لا يمكن مباشرتها إلا بالشروط وفي الحدود المقررة للتعويض في الاتفاقية، والتي لا يصح تجاوزها مهما كانت الظروف التي تؤسس عليها مسؤولية الناقل.

الأطراف في الاتفاقية، وذلك حتى تضمن تقييد المحكمة المعروض أمامها التزام بأحكامها، وعندها تخير المدعى في رفع الدعوى، إما أمام محكمة الناقل أو المركز الرئيسي لنشاطه أو محكمة المكان أو الجهة التي يكون للناقل فيها منشأة تولت عنه إبرام عقد النقل الجوي، أو محكمة جهة الوصول^(١).

هذا التحديد للمحكمة التي ينعقد لها الاختصاص بنظر دعوى المسؤولية، بعد وفقاً لأحكام الاتفاقية من النظام العام، فلا يجوز للأطراف الاتفاق على تعديله (م ٣٢ من الاتفاقية)، وذلك لأنّ الأساس القانوني الذي يستند إليه المدعى في رفع الدعوى، وبصرف النظر عن اختصاص المحكمة وفقاً لقانونها الوطني، فيبطل الشرط الذي يقصر الاختصاص على محكمة واحدة من المحاكم الثلاث المذكورة، إلا أن هذا البطلان يقتصر على هذا الشرط، دون أن ينبع إلى عقد النقل الذي يظل صحيحاً خاصياً لأحكام الاتفاقية، وإذا ما تم اختيار المحكمة، وفقاً لهذا التحديد، فإن قانونها يحدد إجراءات رفع الدعوى (م ٢٢٨) من الاتفاقية أيضاً قواعد احتساب مدة سقوط الدعوى^(٢).

١١٩ - وقد أضاف بروتوكول جواتيمالا - سبتي سنة ١٩٧١ فقرة جلية إلى المادة (٢٨) من اتفاقية وارسو الأصلية، يقصد منها التوسعة والتيسير على المدعين من ضحايا الطيران، نص فيها على أنه "في حالة الضرر الناجم عن

(١) ويقصد بمحل إقامة الناقل المكان الذي تأسست فيه الشخصية القانونية لمنشأة النقل، وفيما يتعلق بالمركز الرئيسي لنشاط الناقل فهو المكان الذي يعتبر موطنًا قانونيًّا له، والذي يكون فيه المنفذ الرئيسي أو المركزي لإدارته ونشاطه، ويقصد بمكان المنشأة التي أبرم عقد النقل بواسطتها المحكمة التي يقع في دائريتها الفرع أو الوكالة التي قامت بتسليم تذكرة السفر للراكب.
يراجع في كل هذا:

J. Dutheil, G.M.Miller, *Traité de Droit Aérien*, op. cit, N° 3304. pp.320 et suiv.
د/ثروت أنيس الأسيوطى، المرجع السابق، رقم ٥٥٣، ص ٧٥٨، د/أبو زيد رضوان، المرجع السابق، رقم ٣٨٧، ص ٤٠٩.

(٢) راجع: د/فريد العريني، المرجع السابق، رقم ١٤٧، ص ٣٠٤.

أما فيما يتعلق بالناقل المتعاقد والناقل الفعلي، وإزاء سكوت اتفاقية وارسو عن وضع تعريف للناقل الجوي، فإن اتفاقية جودا لآخر السنة ١٩٦١ المكملة لاتفاقية وارسو، فرقت في هذا الشأن بين الناقل المتعاقد والناقل الفعلي. فالناقل المتعاقد كل شخص يكون طرفاً في عقد نقل خاضع لاتفاقية وارسو، ومتبعاً مع الراكب أو المرسل أو أي شخص يعمل لحساب الراكب أو المرسل (م ١ فقرة ب)، أما الناقل الفعلي فيقصد به أي شخص آخر خلاف الناقل المتعاقد يقوم بمقتضى إذن من الناقل المتعاقد بكل النقل المشار إليه في الفقرة (ب) من المادة الأولى السالفة الذكر أو بجزء منه، ولكنه لا يعد بالنسبة لهذا الجزء ناقلاً متبعاً بالمعنى المقصود في اتفاقية وارسو، ويفترض هذا الإذن إلى أن يثبت العكس (م ١ فقرة ج).

إذا ما أريد تحديد المدعى عليه في حالة قيام ناقلين متعاقدين وأخرين فعليين بتنفيذ عقد النقل، فإن المادة (٧) من اتفاقية جودا لآخر نصت على أنه يجوز إقامة دعوى المسؤولية، فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي، إما على هذا الناقل أو على الناقل المتعاقد أو على كل منهما مجتمعين أو منفصلين، وفقاً لما يختاره المدعى، وإذا أقيمت الدعوى على أيهما بمفرده جاز له أن يطلب ضم الآخر إلى هذه الدعوى، وينظم قانون محكمة النزاع هذا الضم والإجراءات الخاصة به^(١).

٣- سقوط الحق في رفع الدعوى.

١٢٤ - رغبة من اتفاقية وارسو في تحقيق استقرار المعاملات، ورعاية مصلحة الناقل في وضع حد للملاحقات التي يمكن أن يتعرض لها من قبل المسافرين المضارين وذويهم، نصت المادة (٢٩) من الاتفاقية على أنه: "تقام دعوى المسؤولية خلال مدة سنتين اعتباراً من تاريخ بلوغ الطائرة جهة الوصول

(١) راجع د/فرييد العريني، ص ٣١٢، د/عبدالفضيل محمد أحمد، ص ٣٣٧.

فيما يتعلق برفع الدعاوى عن الأضرار التي تلحق الركاب، يكون المدعى هو المسافر، فإذا ما ترتب على الحادث وفاته فيصبح من حق ورثته تحريك دعوى المسؤولية، بحيث يكون تحديد هؤلاء من اختصاص قانون الأحوال الشخصية للمسافر المتوفى، وفقاً للرأي الراجح، بصرف النظر عما يقرره القانون الوطني للمحكمة المطروح عليها النزاع في هذا الشأن^(١).

١٢٢ - (ب) المدعى عليه:

بعد الناقل الجوي هو المدعى عليه في دعوى المسؤولية بحسب الأصل، وفي حالة وفاته تقام دعوى المسؤولية، في الحدود المقررة في اتفاقية وارسو ١٩٢٩، ضد من يخلفونه (م ٢٧ من الاتفاقية)^(٢).

١٢٣ - وثور الصعوبة في حالة النقل المتتابع، والناقل المتعاقد. والناقل الفعلي، وذلك حول تحديد صفة المدعى عليه في دعوى المسؤولية. ففي حالة النقل المتتابع^(٣)، فالاصل وفقاً للفقرة الثانية من المادة الثلاثين من اتفاقية وارسو، أنه لا يجوز للراكب أو لمن يخلفه أن يرفع دعوى المسؤولية، إلا على الناقل الجوي الذي وقع الحادث أو التأثير، الذي ترتب عنه الضرر، في مرحلة النقل التي تولاهما، ومع ذلك يمكن إقامة الدعوى على الناقل الأول، ولو كان الضرر قد تحقق في مرحلة تولاهما ناقل لاحق له، إذا كان هذا الناقل قد تعهد، بناء على مشارطة صريحة، بتحمل المسؤولية عن الرحلة برمتها.

(١) د/لوريزيد رضوان، رقم ٣٨٠، ص ٤٠٦.

(٢) وفي كل الأحوال يجب أن تتوافق للمدعى عليه صفة الناقل الجوي الدولي بمفهوم اتفاقية وارسو ١٩٢٩، سواء كان ناقلاً متعاقداً أو ناقلاً فعلياً وفقاً لأحكام اتفاقية جودا لآخر السنة ١٩٦١. د/لوريزيد رضوان، ص ٤٠٨.

(٣) النقل المتتابع هو ذلك النقل الذي يتم من خلال خطوط جوية مختلفة ويتوالى، بمقتضى عقود لعدة عقود، عدد من الناقلين على طائراتهم بالتتابع. د/هزوت أليس الأسوطي، المراجع السابق، رقم ٥٢٠، ص ٧٧٦.

المطلب الثاني

أحكام دعوى المسئولية عن أضرار الركاب في اتفاقية مونتريال ١٩٩٩

نعرض هنا لتحديد المحكمة المختصة بنظر الدعوى وفقاً لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩، ثم لطيفي دعوى المسئولية، أخيراً لسقوط الحق في رفع الدعوى.

أولاً: المحكمة المختصة بنظر الدعوى.

١٢٥ - فيما تتعلق بتحديد المحكمة المختصة بنظر دعوى مسئولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق المسافرين في اتفاقية مونتريال ١٩٩٩، فإن الأمر لا يختلف عما جاء في المادة (٢٨) من اتفاقية وارسو ١٩٢٩، فوفقاً للمادة (٣٣) فقرة (١) من اتفاقية مونتريال. "تقام دعوى التعويض، وفقاً لاختيار المدعى، إما أمام محكمة محل إقامة الناقل، أو أمام محكمة مركز أعماله الرئيسي، أو أمام محكمة المكان الذي لديه فيه مركز أعمال تم بواسطته إبرام العقد، أو أمام محكمة مكان نقطة المقصود".

١٢٦ - إقرار الاختصاص القضائي الخامس في اتفاقية مونتريال ١٩٩٩.

أصبح من الممكن في ظل اتفاقية مونتريال - كما كان الأمر مقرراً في المادة (١٢) من بروتوكول جواتيمالا - سبتي سنة ١٩٧١ - رفع دعوى المسئولية في مكان إقامة الراكب في حالة الوفاة أو الجرح، إذا ما توفر الارتباط الوثيق بين الناقل الجوي وهذا المكان.

وفي ذلك تتصل المادة (٢/٣٣) من اتفاقية مونتريال على أنه: "فيما يتعلق بالضرر الناجم عن وفاة الراكب أو إصابته، يجوز رفع الدعوى أمام إحدى المحاكم المذكورة في الفقرة (١) من هذه المادة، أو في إقليم إحدى الدول

أو من اليوم الذي كان يتعين وصول الطائرة فيه أو من تاريخ وقف النقل، وإلا سقط الحق في رفع الدعوى، ويعين قانون محكمة النزاع طريقة حساب المدة المشار إليها" و تعد المدة المشار إليها في النص "مدة السنين" مدة سقوط وقوع الرأي الراجح فقهها، وليس مدة تقادم، ومن ثم فلا تخضع للوقف أو الانقطاع باعتبار أن النص قد استعمل تعبير سقوط *Decchéance* وليس *Tقادم Prescription*، وهو صريح في بيان اتجاه قصد واضعي الاتفاقية إلى كون هذه المدة مدة سقوط لا تقادم^(١).

ويخضع لأحكام هذا السقوط كافة الدعاوى الناشئة عن عقد النقل الجوي الخاضع لاتفاقية وارسو، أيًا كانت طبيعتها أو أساسها أو المدعى عليه فيها، ولا يمكن تنصير هذه المدة وإن كان يمكن إطالتها، لأن الإطاللة لا تحمل معنى الإلغاء من المسئولية الذي أبطلته الاتفاقية بمقتضى المادة (٢٣) منها. وقد أعطت الاتفاقية لقانون المحكمة المعروض عليها النزاع سلطة تحديد طريقة حساب المدة المشار إليها.

فإذا ما انعقد الاختصاص للقاضي المصري، فإن احتساب المدة يبدأ وفقاً للمادة (١٥) مرافعات من اليوم التالي لـ يوم وصول الطائرة أو لليوم الذي كان من المفروض أن تصل فيه أو لليوم الذي توقفت فيه عن النقل^(٢).

(1) J.Dutheil. G.M.Miller, op. cit, N°.3321, p.430

د/أبو زيد رضوان، المرجع السابق، رقم ٣٩٥، ص ٤١٢.

(2) د/فريد العريني، المرجع السابق، رقم ١٥٠، ص ٣١٥.

إن إضافة النظر في دعوى المسوؤلية إلى محكمة موطن الراكب يستد إلى أن هذا هو المكان الذي يوجد فيه غالبية المضرورين.

في حين عارض الاختصاص الخامس اتجاه تمثل في الدول الإفريقية والعربية تدعيمهم فرنسا إلى حد ما، استلذاً إلى أن إقرار هذا الاختصاص سيؤدي، بالنظر إلى كبر حجم التعويضات التي يمكن أن يقضى بها من جهة، وإطلاق قيمة التعويضات في المستوى الثاني من المسوؤلية الذي أقرته الاتفاقية من جهة أخرى، إلى ارتفاع أسعار التأمين تلقائياً، وأن إقرار تلك الإضافة يدل على أن الاتفاقية الجديدة تذهب إلى أبعد من مجرد تحديد اتفاقية وارسو، إلى تغيير بعض من مبادئها الرئيسية، الأمر الذي قد يؤخر من المضي في إجراءات التحديث.^(١)

١٢٨ - وقد انتهى الأمر إلى إقرار الاختصاص الخامس تحت تهديد من الولايات المتحدة بعدم التوقيع على الاتفاقية إن لم يؤخذ به، ولكن محاولة إيجاد نوع من التوافق بين الآراء جعل النص المتضمن إقرار هذا الاختصاص ٢/٣٣ من الاتفاقية الجديدة) يأتي في صيغة أكثر تعقيداً، بالمقارنة بالصيغة البسيطة الواردة في اتفاقية جواتيمالا - سيني سنة ١٩٧١.

كما أن النص يهتم بتحديد معنى المصطلحات على نحو يهدف إلى تحديد دقيق لموطن المدعى عليه، لثلا يتخذ إقراره ذريعة إلى عقد الاختصاص بنظر دعوى المسوؤلية إلى البلد التي ينتمي إليها الراكب بجنسيته.

فضلاً عن قصر نطاق الاختصاص الخامس على حالات الوفاة والجرح فقط، دون حالات التأخير أو الأضرار التي تصيب البضائع والأمتنة، فإنه يعقد فقط للمحكمة التي يوجد في دائريتها محل الإقامة الرئيسي وال دائم للراكب في

(١) في هذا المعنى راجع:
د/ محمود أحمد الكندي، المرجع السابق، ص ١٩٣، د/ أحمد إبراهيم الشيخ، المرجع السابق،
ص ٤٤٥.

الأطراف الذي يوجد فيه محل الإقامة الرئيسي وال دائم للراكب في وقت وقوع الحادثة والذي يشغل الناقل إليه ومنه خطوطاً لنقل الراكب جواً، إما على متن طائراته الخاصة أو على متن طائرات ناقل آخر طبقاً لاتفاق تجاري، ويزوله فيه ذلك الناقل الأول أعماله لنقل الراكب جواً من ميان يستأجرها أو يملكها الناقل ذاته أو ناقل آخر يرتبط معه باتفاق تجاري^(١).

١٢٧ - هذا وقد صاحب إقرار الاختصاص الخامس بنظر دعوى المسوؤلية أمام محكمة إقامة الراكب في حالة وفاته أو إصابته، العديد من المناقشات والخلافات، ذلك أن فكرة هذا الاختصاص قدمت من الولايات الأمريكية لحماية رعاياها، وتمكنهم من إقامة الدعوى أمام المحاكم الأمريكية، بالنظر إلى كبر حجم التعويضات التي تقضي بها هذه المحاكم عادة للمضرورين من حوادث الطيران، واستند هذا الاتجاه، الذي قادته الولايات المتحدة، إلى أن هذا الاختصاص ليس جديداً، حيث طبقته اتفاقية جواتيمالا - سيني من قبل، كما

(١) حمل النص الوارد في اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ على الاختصاص القضائي الخامس ما Cinquième Fifth Jurisdiction Compétence بمقتضى نص المادة (٢/٣٣) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩، بعض الاختلافات عما ورد في المادة (١٢) من اتفاقية جواتيمالا - سيني سنة ١٩٧١. في بينما نجد أن النص على الاختصاص الخامس في اتفاقية جواتيمالا - سيني يشمل بالإضافة إلى حالات المسوؤلية عن وفاة الراكب أو إصابته، المسوؤلية الناجمة عن تأثير الراكب أو تلف الأمتنة أو هلاكها أو ضياعها أو تأخيرها، يقتصر في اتفاقية مونتريال على حالات الوفاة والجرح، كذلك فإن اتفاقية جواتيمالا قررت سريان الاختصاص الخامس لم وكان موطن الراكب أو محل إقامته الدائمة لمجرد أن يكون الناقل منشأة في نطاق دائرة المحكمة بينما نجد أن اتفاقية مونتريال، بعد أن حدثت موطن المدعى عليه، اشترطت أن يكون الناقل لم محل الإقامة الرئيسي وال دائم للراكب وقت وقوع الحادثة، خطوط لنقل الراكب جواً، إما على متن طائراته الخاصة أو على متن طائرات ناقل آخر طبقاً لاتفاق تجاري.

انظر في هذا الشأن:

Michael Milde, Liability in International Carriage by air, The new Montréal Convention, Rev. Dr. Unif. 1999. 4, p.857.

١٣٠ - وجدير بالذكر أن هذه القواعد الخاصة بتحديد الجهة المختصة

بالنظر في الدعوى أو تعين القانون الواجب التطبيق، تعتبر بمقتضى اتفاقية مونتريال متعلقة بالنظام العام، ومن ثم فلا يجوز مخالفتها بمقتضى اتفاق الطرفين، والبطلان هو جزء أي اتفاق أو شرط مخالف إذا كان سابقاً على وقوع الضرر، وفي ذلك تنص المادة (٤٩) من الاتفاقية على أنه: "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 تعين القانون الواجب التطبيق، أم بتعديل قواعد الاختصاص".

ويبدو واضحاً من النص أن البطلان لا يتتناول تلك الاتفاقيات التي تتم بعد وقوع الضرر، وذلك لأنقاء شبهة التعسف في فرض الشرط من قبل شركة النقل على المتعاقد في هذه الحالة، إذ أن المضرور في هذا الوقت يكون في موقف يسمح له برفض مثل هذه الشروط، دون خوف من حرمان نفسه من خدمة النقل^(١).

ثانياً: طرفا دعوى المسئولية.

١٣١ - كما هو الشأن في اتفاقية وارسو ١٩٢٩، فإن اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ لم تعن بتحديد أطراف دعوى المسئولية التي يتم تحريكها بمناسبة عملية النقل الجوي الدولي الخاضع لأحكامها، تاركة تحديد هؤلاء الأطراف إلى قانون المحكمة التي يطرح عليها النزاع، وهو الأمر الذي أثار في ظل اتفاقية وارسو اختلافات كبيرة، مما اعتبر أحد مواطن الضعف الكبيرة في الاتفاقية^(٢).

وقت وقوع الحادثة، مع تحديد المقصود بهذا المحل في الفقرة الثالثة من المادة الثالثة والثلاثين (ب) التي تنص على أنه: "تعني عبارة " محل الإقامة الرئيسي وال دائم" مكان السكن الأوحد الثابت وال دائم للراكب في وقت وقوع الحادثة، ولا تعتبر جنسية الراكب العامل الحاسم في هذا الصدد".

كما أن النص يشترط، لسريان الاختصاص القضائي الخامس، أن يشغل الناقل من هذا المكان وإليه خطوطاً لنقل الركاب جواً، سواء كان هذا النقل على متن طائراته الخاصة، أو على متن طائرات ناقل آخر طبقاً لاتفاق تجاري، وأن تكون مزاولة الناقل الأول أعماله لنقل الركاب جواً من مبان يستأجرها أو يملكتها هذا الناقل ذاته أو ناقل آخر يرتبط معه باتفاق تجاري، مع تحديد معنى عبارة "اتفاق تجاري" بأنه أي اتفاق، بخلاف اتفاق الوكالة، معقود بين الناقلتين الجويتين، ويتعلق بتقديم خدماتهما المشتركة لنقل الركاب جواً.

١٢٩ - ويسري هذا الحكم إذا كان الناقل المختص في دعوى المسئولية هو الناقل المتعاقد الذي قام بإبرام عقد النقل، أما فيما يتعلق بالناقل الفعلي "بالمعنى المحدد في المادة (٣٩) من اتفاقية مونتريال (١٩٩٩)"^(١)، فإن المادة (٤٦) من الاتفاقية قد تكفلت بتحديد المدعى عليه في هذه الحالة بقولها: "تقام أي دعوى للتعويض بموجب المادة (٤٥)، حسب اختيار المدعى، فيإقليم إحدى الدول الأطراف، إما أمام إحدى المحاكم التي يمكن أن ترفع أمامها الدعوى على الناقل المتعاقد وفقاً للمادة (٣٣)، أو أمام المحكمة ذات الاختصاص في المكان الذي يوجد فيه محل إقامة الناقل الفعلي أو محكمة المركز الرئيسي لأعماله".

(١) تنص المادة (٣٩) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ على أنه:

تطبق أحكام هذا الفصل عندما يرم شخص (يشار إليه .. بعبارة "الناقل المتعاقد") بصفة طرفا أساسياً، عقد نقل يخضع لأحكام هذه الاتفاقية مع راكب أو مرسل أو مع شخص يعمل بالنيابة عن الراكب أو المرسل، ويقوم شخص آخر (يشار إليه .. بعبارة "الناقل الفعلي") بمقتضى ترخيص من الناقل المتعاقد، بكل أو بجزء من النقل، دون أن يكون بالنسبة لهذا الجزء نائلاً متابعاً في مفهوم هذه الاتفاقية، ويكون هذا الترخيص مفترضاً، ما لم يقدم الدليل على عكس ذلك.

(١) راجع: د/فريد العريني، المرجع السابق، ص ٣٠٣.

(٢) راجع في بيان أثر ذلك في إبراغ اتفاقية وارسو من مضمونها الذي يهدف إلى التوحيد الدولي في مجال مسؤولية الناقل الجوي الدولي: د/أبو زيد رضوان، رقم ٣٧٦، ص ٤٠ وما بعدها.

١- المدعى:

والمدعى في دعوى المسئولية هو المسافر المضرور بطبيعة الحال، أو ورثة الشرعيون في حالة وفاته، ويكون تحديد هؤلاء - على الأرجح - من اختصاص قانون الأحوال الشخصية للراكب المتوفى، وليس لقانون الوطني للمحكمة المطروح عليها النزاع، الذي ليس له شأن في هذا التحديد إلا إذا كان هو قانون جنسية المتوفى^(١).

وقد أوردت الاتفاقية ضابطاً عاماً، في هذا الشأن، بعدم جواز رفع الدعوى من حيث أساسها الذي تستند إليه وشروطها ومدى التعويض المطلوب وفقاً لها، إلا في حدود المسئولية المقررة في هذه الاتفاقية، وهو ما تضمنه المادة (٢٩) من هذه الاتفاقية التي تنص على أنه: "في حالة نقل الركاب والأمتعة والبضائع، لا يجوز رفع أي دعوى للتعويض، مهما كان سببها، سواء بمقتضى هذه الاتفاقية أو بناء على عقد أو بسبب عمل غير مشروع أو لأي سبب آخر، إلا وفقاً لشروط وحدود المسئولية المقررة في هذه الاتفاقية دون المساس بمسألة تحديد الأشخاص الذين لهم حق المقاضة وبحقوق كل منهم. ولا يمكن المطالبة في أي دعوى كهذه باي تعويضات جزائية أو رادعة أو اي تعويضات تخرج عن نطاق التعويض عن الضرر".

٢- المدعى عليه:

تقام دعوى المسئولية، وفقاً للقاعدة العامة، على الناقل الجوي بصفة المدعى عليه في دعوى المسئولية، وفي حالة وفاته تنص المادة (٣٢) من اتفاقية مونتريال على أنه "في حالة وفاة الشخص الذي تقع عليه المسئولية، يجوز أن تقام دعوى التعويض، وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية، ضد أصحاب الحقوق الشرعيين في تركته".

١٣٢ - وقد تولت الاتفاقية تحديد الشخص المدعي عليه في دعوى المسئولية، في حالة النقل المتابع وفي حالة الناقل المتعاقد والناقل الفعلى. ففي حالة النقل المتابع، حددت اتفاقية مونتريال الطرف الذي توجه إليه دعوى المسئولية التي يتم تحريكها بمناسبة النقل الجوي المتابع للأشخاص، وذلك في المادة (٢/٣٦) التي تنص على أنه: "في حالة النقل من هذا النوع (النقل المتابع) لا يحق للراكب أو لأي شخص يستمد منه حقه في التعويض، الرجوع إلا على الناقل الذي تولى النقل الذي وقع خلاله الحادث أو التأخير، ما لم يكن الناقل الأول قد أخذ على عاتقه المسئولية عن الرحلة بأكملها، بموجب اتفاق صريح"^(١).

أما في حالة عقد النقل الذي يقوم بتنفيذة ناقلون متعاقدون مع ناقلين فعليهم فإن المادة (٤٥) من الاتفاقية حددت، في هذه الحالة، الطرف الذي توجه إليه دعوى المسئولية بنصها على أنه: "فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلى، يجوز إقامة دعوى التعويض، حسب اختيار المدعى، إما على ذلك الناقل أو على الناقل المتعاقد، أو عليهما معاً متضامنين أو منفردين، وإذا أقيمت الدعوى ضد واحد فقط من هذين الناقلين، يحق لذلك الناقل أن يطلب إدخال الناقل الآخر في الدعوى، على أن تخضع الإجراءات والآثار المترتبة على ذلك لقانون المحكمة التي تتولى نظر الدعوى".

ثالثاً: سقوط الحق في رفع دعوى المسئولية.

١٣٣ - بحسب الأصل فإن القصد من إيجاد دفع بسقوط الحق في رفع الدعوى للحصول على التعويض، هو تصفية المراكز القانونية الناشئة عن عقد النقل الجوي بأسرع وقت ممكن، وذلك تحقيقاً لاستقرار المعاملات، وحتى لا يكون الناقل عرضة لدعوى ترهقه بعد فترة معينة، بما قد يؤدي إلى ارتكاب

(١) وبعد ذلك تطبيقاً لما ورد في الفقرة الأولى من المادة نفسها (٣٦) التي تنص على أنه "في حالة النقل الذي يقوم به عدد من الناقلين المتعاقدين المختلفين، والذي يدخل في مضمون التعريف الوارد بالفقرة (١) من المادة (٣) كل ناقل يقبل ركاباً أو أمتعة أو بضائع، تسرى عليه القواعد المقررة في هذه الاتفاقية، ويعتبر طرفًا من أطراف عقد النقل، بقدر ما يكون ذلك العقد متعلقاً بمرحلة النقل التي جرت تحت إشرافه".

(١) في هذا الشأن: د/أبو زيد رمضان، رقم ٣٨٠، ص ٤٠٦.

المطلب الثالث

أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار الركاب في قانون التجارة المصري الجديد

١٣٤ - نبدأ هنا ببيان المحكمة المختصة، ثم نحدد طرفى دعوى مسؤولية الناقل الجوى، ونعالج أخيراً مسألة تقادم الدعوى أو سقوطها. في حالة النقل الجوى الداخلى في مصر وفقاً لقانون التجارة الجديد^(١).

أولاً: المحكمة المختصة:

١٣٥ - بصفة عامة، يتبع فيما يتعلق بتحديد المحكمة المختصة بنظر الدعاوى الناشئة عن عقد النقل الجوى الداخلى في مصر، وفي إجراءات التقاضى، القواعد الواردة في قانون المرافعات المدنية والتجارية. ولما كانت عقود النقل التي يبرمها مقاول النقل، فرداً كان أو شركة، عملاً تجارياً تطبقاً للفرقة (د) من المادة السادسة من قانون التجارة الجديد، فإن للمدعى، في إطار النقل الجوى الداخلى، أن يرفع دعواه، تطبيقاً لنص المادة (٥٥) مرافعات، أمام إحدى محاكم ثالث: الأولى: المحكمة التي يقع في دائريتها موطن المدعى عليه، ما لم ينص القانون على خلاف ذلك، فإذا لم يكن للمدعى عليه موطن في الجمهورية، يكون الاختصاص للمحكمة التي يقع في دائريتها محل إقامته

(١) بعد أن نصت المادة (٢٨٥) من قانون التجارة المصري رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ في فقرتها الأولى على سريلان حكم الاتفاقيات الدولية النافية في مصر على النقل الجوى الدولى، نصت في فقرتها الثانية على سريلان الفرع الرابع من الفصل السابع من الباب الثاني من قانون التجارة والأحكام الخاصة المنصوص عليها في المواد التالية على النقل الجوى الداخلى. ويكون النقل الجوى داخلياً إذا كانت النقطتان المعينتان باتفاق المتعاقبين للقيام والوصول والغتنى في مصر ولو كانت الطائرة تواصل رحلتها بعد مغادرة نقطة الوصول إلى ما وراء الحدود الإقليمية المصرية (م ٣/٢٨٥ من قانون التجارة).

أعماله وتعطلها. وتحقيقاً لذلك فقد نصت المادة (٣٥) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ (المقابلة للمادة ٢٩ من اتفاقية وارسو ١٩٢٩) على أنه:

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

(٢) يحدد قانون المحكمة التي رفعت أمامها الدعوى طريقة حساب هذه المدة. وبعد الدفع بسقوط الحق في الحصول على تعويض، إذا لم ترفع الدعوى خلال السنتين المشار إليها في المادة السابقة، دفعاً عاماً يسري على كافة الدعاوى الناشئة عن عقد النقل لأضرار تلحق الأشخاص أو الأمتنة أو البضائع، بخلاف الدفع بعدم قبول الدعوى الذي لا يجد مجالاً لتطبيقه في الدعاوى الناشئة عن الأضرار التي تلحق المسافرين.

والراجح في هذا الشأن، وكما كان الأمر في ظل المادة (٢٩) من اتفاقية وارسو ١٩٢٩، أن هذه المدة هي مدة سقوط لا تقادم، ومن ثم فلا يسري عليها وقف أو انقطاع، ذلك أن النص قد استعمل تعبير السقوط déchéance، ولم يستعمل تعبير التقادم Prescription، كما أن عدم الأخذ بهذا الرأي يؤدي إلى أن تصبح الفقرة الثانية من المادة (٣٦) من الاتفاقية، والتي تعطي قانون المحكمة التي تتظر الدعوى طريقة حساب هذه المدة، عبئاً لا قيمة له، أخيراً فإن هذا الرأي يتفق مع القصد إلى جعل مسؤولية الناقل الجوى مسؤولية محدودة، كبداً عام، باستثناء المستوى الثاني من المسؤولية في حالة وفاة الراكب أو إصابته^(١).

(١) د/يو زيد رضوان، رقم ٢٩٥، ص ٤١٢، د/فريد العرينى، رقم ١٥٠، ص ٣١٥، د/ محمود أحمد الكتري، ص ١٥٧، د/ هشام فضلى، ص ١٧، د/أحمد إبراهيم الشيخ، ص ٤٦٠.

دعوى المسؤولية على الناقل لمطالبه بالتعويض عن الضرر الذي أصاب مورثهم أو عائلهم سواء وقعت الوفاة إثر الحادث مباشرةً أو بعد انتهاء فترة زمنية من وفاته.

٢- المدعى عليه.

١٣٧ - الأصل أن ترفع الدعوى على الناقل نفسه عن الأضرار التي تلحق المسافرين، وفقاً للمادة (٢٨٧) من قانون التجارة، إلا أنه، وإذاء عدم ورود أي تحديد لمن يعد ناقلاً في صدد تطبيق النصوص المتعلقة بالنقل، فتثور الصعوبات حول تحديد الشخص المسؤول الذي توجه إليه دعوى المسؤولية، عندما يتعدد الأشخاص الذين يتولون عملية النقل، أو عند اختلاف من قام بابرام العقد، عنمن قام بتنفيذ عملية النقل فعلًا.

فيما يتعلق بالنقل المتتابع، فإن قانون التجارة لم يعالج صراحةً هذا الفرض في حالة نقل الركاب، وإن كان قد وضع قاعدة بخصوص النقل المتتابع في نقل الأشياء في المادة (٢٥٢) التي تنص على أنه: ١- إذا قام عدة ناقلين على التعاقب بتنفيذ عقد نقل واحد كان كل منهم مسؤولاً بالتضامن مع الآخرين قبل المرسل أو المرسل إليه، كما لو كان قد قام بتنفيذ وحده، ويقع باطلًا كل شرط على خلاف ذلك. ٢- وإذا دفع أحد الناقلين المتعاقدين التعويض أو طلوب به رسميًا كان له الرجوع على الناقلين الآخرين بنسبة ما يستحقه كل منهم من أجراة النقل، وتوزع حصة المعاشر منهم على الآخرين بالنسبة ذاتها، ويعفى من الاشتراك في تحمل المسؤولية الناقل الذي يثبت أن الضرر لم يقع في الجزء الخاص به من النقل.

(م ٤٩ مرفاعات). الثانية: المحكمة التي تم الاتفاق ونفذ كلّه أو بعضه في دائريتها. الثالثة: المحكمة التي يجب تنفيذ الاتفاق في دائريتها^(١).

إذا كان الناقل شركةً فينعد الاختصاص للمحكمة التي يقع في دائريتها مركز إدارتها، أو للمحكمة التي يقع في دائريتها فرع الشركة في المسائل المتعلقة بهذا الفرع (م ٥٢ مرفاعات)^(٢).

ثانيةً: أطراف دعوى مسؤولية الناقل الجوي.

١- ذروة الصفة في رفع الدعوى (المدعى).

١٣٦ - الأصل في القانون المصري أنه يملك دعوى التعويض كل من أصابه ضرر، سواء كان الراكب نفسه أم الغير، فيكون للراكب الذي أصاب بجرح أو أي ضرر بدني آخر، أن يرجع على الناقل الجوي مطالبًا إياه بالتعويض عما أصابه من ضرر، والذي يجوز له إثباته بكافة طرق الإثبات، كما أن نورقة الراكب في حالة وفاته دعوى عن الضرر الذي أصاب الراكب نفسه قبل وفاته، وهي دعوى عقديّة تنتقل إلى خلفه مع تركته، ودعوى عن الضرر الذي أصاب الورثة من جراء وفاة عائلهم وعزيز لديهم، وهي دعوى تقصيرية^(٣)، وهذا ما نصت عليه المادة (٢٧١) من قانون التجارة بأنه: "يجوز لورثة الراكب وللأشخاص الذين يعلوهم تنفيذًا لالتزام بالنفقة، إقامة

(١) في هذا الشأن راجع: د/ثروت أنيس الأسيوطى، رقم ٥٥١، ص ٧٥٧، د/فريد العرينى، رقم ١٤٧، ص ٣٠٤، درفت فخرى، حول أحكام النقل الجوى الداخلى طبقاً لقانون التجارة المصرى الجديد، مرجع سابق، ص ٥٢.

(٢) تنص المادة (٥٢) مرفاعات على أنه تم الدعوى المتعلقة بالشركات ... يكون الاختصاص للمحكمة التي يقع في دائريتها مركز إدارتها سواء كانت الدعوى على الشركة ... لم من الشركة ... على أحد الشركاء أو من شريكه على آخر.

ويجوز رفع الدعوى إلى المحكمة التي يقع في دائريتها فرع الشركة ... وذلك في المسائل المتعلقة بهذا الفرع.

(٣) د/ثروت الأسيوطى، رقم ٥٦٦، ص ٧٧٠، درفت فخرى، المرجع السابق، ص ٤٩.

ونـك أنـ المـادـة (١٢٣) منـ قـانـونـ الطـيـرانـ المـدنـيـ رقمـ ٢٨ لـسـنـةـ ١٩٨١ لاـ تـقـرـرـ حـوـلـأـ نـتـعـارـضـ معـ أـحـكـامـ قـانـونـ التـجـارـةـ الجـدـيدـ، وـمـنـ ثـمـ فـلـاـ يـمـكـنـ اعتـبارـهـ مـلـغـةـ طـبـقـاـ لـنـصـ الـفـقـرـةـ الـأـخـيـرـةـ مـنـ المـادـةـ الـأـولـىـ مـنـ موـادـ إـصـدارـ قـانـونـ التـجـارـةـ (١).

ثالثاً: تقادم دعوى المسؤولية.

١٣٩ - يفرق قانون التجارة بين وفاة المسافر وبين إصابته بأي أذى بدني آخر، فيما يتعلق ببيان الميعاد الذي يتعين رفع دعوى المسؤولية فيه على الناقل، وفي هذا تنص المادة (٢٩٦) على أنه: "تقادم بمضي سنتين كل دعوى ناشئة عن عقد النقل الجوي يكون موضوعها مطالبة الناقل بالتعويض عن وفاة المسافر أو إصابته بأضرار بدنية، وتسرى هذه المدة في حالة الوفاة

من تاريخ وقوعها، وهي حالة استدباب أبديّة في حق المُنْهَا، ويلاحظ أن مدة السنين، التي تقادم بمضيها دعوى مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق المسافرين إذا لم ترفع خلالهما، وفقاً لما قرره قانون التجارة، تتفق مع مدة سقوط الدعوى التي حدتها اتفاقية وارسو ١٩٢٩، وإنقافية مونتريال ١٩٩٩، إلا أن قانون التجارة قد اشترط، للعمل بأحكام هذا القائم القصير "مدة السنين" بالإضافة إلى نشوء الدعوى عن عقد نقل جوي، حسن نية من ينمسك بالقادم.

(١) راجع في هذا الشأن أستاذنا الدكتور فريد العربي، حيث يرى سيادته تطبيق نص المادة السابعة من اتفاقية جوادا لآخر السنة ١٩٦١ (المكملة لاتفاقية وارسو ١٩٢٩) على حالة تنفيذ عقد النقل الجوي الداخلي عن طريق ناقل فعلى مع الناقل المتعاقب، والتي كانت تتضمن ذات الحلول التي قررتها فيما بعد المادة (٤٥) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩. على اعتبار أن المادة ١٢٣ من قانون الطيران المدني رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١، والتي قررت تطبيق اتفاقية وارسو والاتفاقيات المكملة والمعدلة لها على النقل الجوي الدولي والداخلي، لا تتضمن حلوأً تتعارض مع أحكام قانون التجارة، وبالتالي لا تعتبر ملغاً طبقاً لنص الفقرة الأخيرة من المادة الأولى من مسودة إصدار قانون التجارة. المترجم السابق، ص ٣١٢.

ويرى بعض الفقهاء أن الحكم الوارد في هذا النص يمثل قاعدة تطبق على نقل الأشخاص، تطبيقاً لنص المادة (١٢٠٩) من قانون التجارة، التي تقرر سريان أحكام النقل بصفة عامة على جميع أنواع النقل عدا النقل البحري^(١).

١٣٨ - إلا أن قانون التجارة المصري لم يعرض لحالة النقل عن طريق ناقل فعلي بجانب الناقل المتعاقد، وإزاء هذا القصور نرى انتظام أحكام اتفاقية مونتريال سنة ١٩٩٩ على هذه الحالة، بعد انضمام مصر إلى الاتفاقية^(٢)، وذلك وفقاً لنص المادة (١٢٣) من قانون الطيران المدني المصري رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١^(٣)، وقد حدثت المادة (٤٥) من اتفاقية مونتريال الشخص الذي ينبغي الرجوع إليه في حالة تنفيذ عقد النقل عن طريق ناقلتين متعاقدين وأخرين فعليين، بنصها على أنه: "فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي، يجوز إقامة دعوى التعويض، حسب اختيار المدعي، إما على ذلك الناقل أو على الناقل المتعاقد، أو عليهما معاً متضامنين أو منفردين، وإذا أقيمت الدعوى ضد واحد فقط من هذين الناقلتين، يحق لذلك الناقل أن يطلب إدخال الناقل الآخر في الدعوى، على أن تخضع الإجراءات والآثار المترتبة على ذلك لقانون المحكمة التي تتولى نظر الدعوى".

(١) راجع د/فريد العرييني، ص ٣١٠، د/رفعت فخري، المرجع السابق، ص ٥١.
 هذا وتنص المادة (١٢٠٩) من قانون التجارة، والواردة تحت عنوان أحكام عامة في النقل،
 على أنه فيما عدا النقل البحري تسرى الأحكام المنصوص عليها في هذا الفصل على جميع
 أنواع النقل أما كانت صفة الناقل، ما لم ينص، القانون، على غير ذلك.

(2) أودعت مصر وثيقة التصديق على اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ في ٢٤ فبراير ٢٠٠٥، وأصبحت
سارية المفعول في مواجهتها بدأة من ٢٥ أبريل ٢٠٠٥.

(3) تنص المادة (١٢٣) من قانون الطيران المدني رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١ على أنه: تطبق أحكام اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في ولرسو ١٩٢٩، والاتفاقيات الأخرى المعدهلة والمكملة لها المنضمة إليها الجمهورية على النقل الجوي الدولي والداخلي.

خاتمة

قدمنا أن تعدد الاتفاقيات والبروتوكولات المعدلة، لاتفاقية وارسو ١٩٢٩ والمكملة لأحكامها، قد أوجد وضعًا قانونيًّا معقدًا ومتعارضًا في كثير من الحالات، استوجب استخدام نظام موحد لموضوع من أهم موضوعات القانون الخاص على المستوى الدولي وهو مسؤولية الناقل الجوي الدولي، وذلك لإزالة ما قد يترتب على هذا الوضع من وجود تنازع في القواعد المنظمة لهذه المسئولية، وهو ما تم بابرام اتفاقية مونتريال سنة ١٩٩٩ بشأن توحيد بعض قواعد النقل الجوي، إدراكًا للحاجة إلى تحديد وتوحيد اتفاقية وارسو والوثائق المتصلة بها. كما ورد في بياجة الاتفاقية.

غير أنه يمكن رصد بعض الأسباب والاعتبارات التي تحول دون تحقيق الوحدة الموضوعية والحقيقة الكاملة للقواعد التي تحكم مسؤولية الناقل الجوي، بالرغم من وحدة القواعد والنصوص التي تضمنتها اتفاقية مونتريال، والتي يعد من أهمها:

- عدم تحديد الاتفاقية لطرف دعوى المسؤولية التي يتم تحريكها بمناسبة عملية النقل الجوي الدولي الخاضع لأحكامها، تاركة تحديد هذا الأمر لقانون المحكمة التي يطرح عليها النزاع.

- إبراد الاتفاقية بأكثر من لغة، ومن ثم عدم الاستقرار على لغة واحدة يرجع إليها عند التنازع في التفسير للحد من التضارب في التطبيق.
- عدم حسم الخلاف بشأن مدى إمكانية التعويض عند الإصابة بضرر نفسي غير المقتن بإصابة بدنية، خاصة في ظل تزايد حالات اختطاف الطائرات وأعمال القرصنة والإرهاب الدوليين، وما تسببه من أضرار نفسية كبيرة للركاب.
- عدم تحديد الاتفاقية لقدر التأمين الكافي الذي تطلب من الناقلين الجويين الاحتفاظ به لتنفيذ مسؤولياتهم وفقًا للمادة (٥٠)، الأمر الذي يتحمل معه إشارة الخلاف حول تفسير هذا الواجب، وبالتالي إمكانية زيادة قدر التأمين وفقًا للأنظمة القانونية المختلفة، وهو ما قد يدفع شركات النقل الجوي إلى زيادة أسعار التذاكر، مما يلقي أعباء كبيرة على عاتق المسافرين.

ولذا تنص المادة (٤/٢٩٦) من قانون التجارة على أنه: «لا يجوز أن يتمسك بالتقادم المنصوص عليه في الفقرات الثلاث السابقة من هذه المادة من صدر منه أو من تابعيه أو من وكلائه غش أو خطأ جسيم»^(١). فمثى ثبت ارتكاب الناقل أو أحد تابعيه أو وكلائه غشًا أو خطأ جسيمًا، فإنه يحرم من التمسك بأحكام هذا التقادم، بالإضافة إلى حرمانه من التمسك بأحكام المسئولية المحدودة، ومن ثم خضوع الدعاوى الناشئة عن عقد النقل الجوي للقواعد العامة في التقادم، وهو دفع موضوعي لا يتعلق بالنظام العام، وبالتالي يجوز إيداؤه في أية حال تكون عليها الدعوى، ولو لأول مرة أمام محكمة الاستئناف، ولا يجوز إيداؤه لأول مرة أمام محكمة النقض، فضلًا عن امتلاع محكمة الموضوع عن الحكم به من تلقاء نفسها، وبما أن هذه المدة هي مدة تقادم لا سقوط، بتصريح نص المادة (٢/٢٩٦) من قانون التجارة، فإنها تخضع للأسباب العامة لوقف وانقطاع التقادم^(٢).

(١) يراجع د/فريد العريني، المرجع السابق، رقم ١٦٧، ص ٣٣١، درفت فخري، المرجع السابق، ص ٥٢.

(٢) انظر د/هاني دويدار، المرجع السابق، رقم ٤٧٣، ص ٣٥١ وما بعدها.

المراجع

أولاً: المراجع العربية:

- د/إبراهيم فهمي شحاته، القانون الجوي الدولي وقانون الفضاء، دار النهضة العربية ١٩٦٦.
- د/أحمد إبراهيم الشيخ، المسئولية عن تعويض أضرار النقل الجوي الدولي وفقاً لاتفاقية وارسو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق/عين شمس ٢٠٠٦.
- د/أبو زيد رضوان، القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، ١٩٩٤.
- د/ثروت أنيس الأسيوطى، مسئولية الناقل الجوي في القانون المقارن، الطبعة الثانية ١٩٦٦، دار النهضة العربية.
- د/جلال وفاء محمدين، تشديد مسئولية الناقل الجوي عن الأضرار الحاصلة للمسافرين (دراسة في القانون الأمريكي) دار الجامعة الجديدة للنشر ١٩٩٥.
- د/جميل توفيق الشرقاوى، النظرية العامة للالتزام، مصادر الالتزام، المطبعة العربية الحديثة، ١٩٧٤.
- د/رفعت فخرى أبادير، مدى مسئولية الناقل الجوي، وفقاً لاتفاقية وارسو، عن الأضرار التي تلحق الركاب من جراء عمليات اختطاف الطائرات وأعمال العنف التي تقع داخل المطارات، ١٩٨٣.
- الوجيز في القانون الجوي ١٩٨٨.
- حول أحكام النقل الجوي الداخلي طبقاً لقانون التجارة المصرية الجديد، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، العدد الأول، السنة الرابعة والأربعون، يناير ٢٠٠٠.

- إلا أن أهم المسائل التي تؤثر، من الناحية الموضوعية، على ما استهدفته اتفاقية مونتريال، من تحقيق التوحيد المنشود عبر اتفاقية موحدة، تحل محل كافة الاتفاقيات والبروتوكولات المنظمة لمسئولي الناقل الجوي، هي المتعلقة ببقاء مشكلة التنازع بين هذه الآليات، التي تمثل أدوات نظام وارسو، وبين الاتفاقية الجديدة، في حكم الموضوعات المتعلقة بمسئولي الناقل الجوي الدولي، بالنظر إلى عدم ورود النص في الاتفاقية على أن الانضمام إليها يرتب ضرورة التخلص من كافة الأحكام الواردة في الاتفاقيات والبروتوكولات السابقة، وذلك حتى مع وجود المادة (٥٥) من الاتفاقية، التي تقرر في فقرتها الأولى رجحان اتفاقية مونتريال على أي قواعد تطبق على النقل الجوي الدولي بين الدول الأطراف في هذه الاتفاقية، بحكم كونها أطراف في اتفاقية وارسو والتعديلات والإضافات التي أحقت بها، كذلك ترجح هذه الاتفاقية (مونتريال) داخلإقليم آية دولة طرف في هذه الاتفاقية، بحكم أن تلك الدولة طرف في واحدة أو أكثر من الوثائق المكملة لاتفاقية وارسو (م ٢/٥٥).

ذلك أن هذا النص لا يلغي اتفاقية وارسو ولا أي من البروتوكولات والاتفاقيات الملحقة بها أو المكملة لها، التي تبقى قائمة صالحة للتطبيق بجانب اتفاقية مونتريال، حيث لا يؤدي النص على رجحان هذه الأخيرة، فيما بين الأطراف المصدقة عليها، إلى تخليهم عن التزاماتهم في أدوات نظام وارسو، ومن ثم يبقى احتمال التنازع قائماً بين الاتفاقية الجديدة والآليات السابقة عليها، الأمر الذي يقود بالضرورة، إما إلى خرق للالتزامات الناشئة عن الاتفاقية، أو إلى خروج عن قواعد تنازع القوانين.

لكل ذلك فإن اتفاقية مونتريال - وعلى غرار اتفاقية وارسو - تبقى اتفاقية لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، وهو ما يحتم الاستمرار في العمل على تلافي أوجه التعارض والتنازع التي قد تثور في هذا الشأن، وذلك بتفسير نصوص الاتفاقية على نحو توافقى، لا يغلب النزعة الوطنية في التفسير، ولا يتعصب للمفاهيم والمبادئ القانونية السائدة في القوانين الوطنية للأطراف، وإنما ينبغي تفسير وتطبيق نصوصها على ضوء موضوع الاتفاقية والغرض منها والظروف التي اكتفت وضعها فضلاً عن أعمالها التحضيرية ومراحل إعدادها.

تم بحمد الله تعالى

ثانيًا: المراجع الأجنبية:

- Granault. André, le Revision de la C.V., Inventaire des Travaux de Madrid, Rev, Fr, Dr, Aér, 1951.
- Gency – Tandonnet (Dominique) Responsabilité Contractuelle en Matière de Baptêmes de L'air: Divergence au Sein de La Cour de Cassation, Rec. Dalloz. 2005.
- J. David Mc Clear, "The Montreal Convention 1999. London, 2002.
- Jacqueline Dutheil De La Rochére. Georgette M. Miller, Traité de Droit Aérien, Tome 2, 2 éd, Paris 1992.
- Mercadel (B) obs au, J.C.P., E. 1999 – 1224, Sous Cass. Civ, 14 October 1999.
- Michael Milde, "The Warsaw System of Liability in International Carriage by Air. History and New Montreal Convention of 28 May 1999" "Annals of Air and Space Law", Institute of Air and Space Law – McGill University, Montreal Canada 1999, Vol. xxiv.
- Parker (J.B) Les Limites de Responsabilité dans La Convention de Varsovie Sont-elles Suffisantes pour Le Passager. Rev. Fr. Dr, Aer. 1947.
- Rodière (René) Droit des Transports Terrestres et Aériens - 3 me édition, Paris 1981.
- Saint – Alary, Note Sous Paris, 14 Mars 1962, J.C.P., 1962 – 11 – 12919.

- د/عاطف محمد الفقي. د/هشام محمد فضلي، القانون الجوي. مع دراسة لتطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال 1999 . ط٢٠٠٣.
- د/عبد الفضيل محمد أحمد. القانون الخاص الجوي، دار أم القرى المنصورة، مصر.
- د/فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي. دراسة في اتفاقية فارسوفيا والبروتوكولات المعدلة لها، دار النهضة العربية ١٩٨٥ .
- د/فائز نعيم رضوان، قانون الطيران التجاري، الطبعة الثانية، ٢٠٠٠ . ٢٠٠١
- د/محمد فريد العريني، القانون الجوي. النقل الجوي الداخلي والدولي، ٢٠٠٤ ، دار الجامعة الجديدة.
- د/محمود أحمد الكندي، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي وفقاً لاتفاقية مونتريال 1999 ، تحديث نظام وارسو، مجلس النشر العلمي جامعة الكويت سنة ٢٠٠٠ . ٢٠٠٠
- د/ محمود مختار بريري، د/عمر فؤاد عمر، القانون الجوي، ٢٠٠٣ ، دار النهضة العربية.
- د/ناجي عبد المؤمن، الوجيز في قانون الطيران، كلية شرطة دبي ١٩٩٩ .
- د/هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، طبعة ٢٠٠٢ دار الجامعة الجديدة للنشر.
- د/هشام فضلي. مسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي دراسة في اتفاقية مونتريال 1999 وقانون التجارة الجديد" الطبعة الأولى ٢٠٠٥ ، دار الجامعة الجديدة.

الفهرس

رقم الصفحة	الموضوع
٢٠٤	المطلب الثاني: طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي في قانون التجارة الجديد
٢١١	المبحث الرابع الحدود القانونية للتعويض المستحق عن أضرار الركاب
٢١٢	المطلب الأول: تحديد مسؤولية الناقل الجوي وإطلاقها في اتفاقية وارسو ١٩٢٩ والبروتوكولات المعدلة لها
٢٢٩	المطلب الثاني: أحكام التعويض عن الأضرار اللاحقة بالركاب في اتفاقية مونتريال سنة ١٩٩٩
٢٤٥	المطلب الثالث: أحكام التعويض عن الأضرار اللاحقة بالركاب في قانون التجارة المصري الجديد
٢٥٢	المبحث الخامس دعوى مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار اللاحقة بالركاب
٢٥٣	المطلب الأول: أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب الركاب في اتفاقية وارسو ١٩٢٩
٢٥٩	المطلب الثاني: أحكام دعوى المسؤولية عن أضرار الركاب في اتفاقية مونتريال ١٩٩٩
٣٦٧	المطلب الثالث: أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار الركاب في قانون التجارة المصري الجديد
٣٧٣	خاتمة
٣٧٥	المراجع
٣٧٨	الفهرس

رقم الصفحة	الموضوع
٢٣١	مقدمة
٢٤٠	المبحث الأول طبيعة مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب المسافرين
٢٤٠	المطلب الأول: نطور طبيعة مسؤولية الناقل الجوي من وارسو ١٩٢٩ وحتى جواتيمالا - سيني ١٩٧١ م
٢٤٩	المطلب الثاني: طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية مونتريال ١٩٩٩
٢٥٧	المطلب الثالث: طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في قانون التجارة الجديد
٢٦١	المبحث الثاني نطاق تطبيق قواعد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب المسافرين
٢٦٢	المطلب الأول: نطاق تطبيق قواعد مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩
٢٧٧	المطلب الثاني: نطاق تطبيق قواعد مسؤولية الناقل الجوي في قانون التجارة الجديد
٢٨٧	المبحث الثالث طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب المسافرين
٢٨٧	المطلب الأول: وسائل دفع مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ م