

تشديد مسؤولية الناقل الجوى عن الأضرار  
الحاصلة للمسافرين  
(دراسة فى القضاء الأمريكى)

نكتور

جلال الدين وفاء محمدين

مدرس القانون التجارى والبحرى

كلية الحقوق - جامعة الاسكندرية

## وضع المشكلة وخطة البحث:

تتضافر عوامل عديدة في ترغيب المضرورين من حوادث الطيران في رفع الدعاوى القضائية بطلب التعويض ضد الناقلين الجويين أمام القضاء الأمريكي، كلما تحققت شروط ذلك، حتى ولو كان لهؤلاء المدعين المضرورين فرصة اقامتها أمام جهة اختصاص قضائي آخر (١). وتفضيل رفع دعاوى التعويض عن حوادث الطيران في النقل الجوي الدولي الخاضع لاتفاقية وارسو أمام القضاء الأمريكي (٢)، لا يقتصر أمره على

(١) وأهم العوامل التي تحت المضرورين في حوادث الطيران على رفع دعاوى المسؤولية على الناقلين الجويين أمام القضاء الأمريكي هي: (أ) - أن القضاء الأمريكي عادة ما يحكم للمضرورين بتعويضات ليس فقط عن الأضرار البدنية وإنما أيضا عن الأضرار الناتجة عن الآلام النفسية. وإن مقدار هذه التعويضات يرتفع الى حد كبير الى مستوى ومعدلات المعيشة الأمريكية، ذلك لأن القضاء الأمريكي يرفض الحكم بالتعويض مقدرا على أساس مستوى معيشة إحدى الدول الأجنبية حتى ولو كان المضرور رافع الدعوى أجنبيا. (ب) ثم إن القضاء الأمريكي يعامل بصفة عامة إلى الحكم على الناقل الجوي بتعويضات رادعة أو ما يطلق عليه بالانجليزية *Punitive damages*. وهذه التعويضات عادة ما يحكم بها على الناقل الجوي الذي يكون سلوكه مشوبا بالفسخ أو ما يعرف في القانون الأمريكي بالخطأ الإرادي *Wilful Misconduct*. وقد تفوق مبالغ التعويض الرادع حتى الحدود القصوى للمبالغ التعويضية التي يحكم بها للمضرور في ظل تطبيق اتفاقية وارسو. (ج) أضف الى ذلك أن المحامين الأمريكيين يتقاضون أتعابهم على أساس الحصول على نسبة معينة من التعويضات التي يحكم بها في حوادث الطيران (عادة ٣٠٪)، وهذا يعني أن المحامي لا يحمل موكله أتعابا ثابتة أو أتعابا مقدرة بحسب العمل المبذول. فالمحامي الأمريكي لا يحصل على أتعابه إلا عند كسب الدعوى للمضرورين، وهذا من شأنه تشجيع الأخيرين على رفع دعاوى المسؤولية ضد الناقلين الجويين دون مخاطر تكبد أتعاب المحاماة. (د) وأخيرا، فإن القانون الاجرائي الأمريكي يعفي الطرف الذي يخسر دعواه من دفع مصروفات التقاضي إلى الطرف الراجح. وهذا في حد ذاته كفيل بتشجيع المضرورين على رفع الدعاوى حتى في حالات عدم التيقن من كسبها. أنظر في كل العوامل التي تبرر الاتجاه الى القضاء الأمريكي في حوادث الطيران:

*M. Bogdan, Aircraft Accidents in the Conflict of Laws, Recueil des Cours, vol. 208 (1988-I) pp. 12-168.*

وبصفة خاصة في ص ص ٢٠ - ٢٨ .

(٢) اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩، والخاصة بتوحيد بعض قواعد مسؤولية الناقل الجوي، تشترط لانتدائها أن يكون هناك نقل جوي دولي للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع والذي يتم على طائرة في مقابل أجر؛ كما تسري الاتفاقية أيضا على عمليات النقل التي تقوم بها مجانا طائرة تابعة لإحدى مؤسسات النقل الجوي. وتعرف الاتفاقية النقل الجوي "الدولي" بأنه كل نقل يشترط فيه الأطراف المتعلقون أن تكون نقطتا القيام والوصول، سواء أكان هناك انقطاع للنقل أو كان هناك نقل من طائرة إلى أخرى أم لم يكن، وواقعين في إقليم طرفين ساميين متعاقدين، وإما في إقليم طرف واحد من الأطراف المتعاقدين، في حالة ما إذا نص على إيجاد مرسى جوي في إقليم خاضع لسيادة دولة أخرى أو لإمارتها أو لانتدائها أو لسلطانها، ولو كانت هذه الدولة غير متعاقدة. أنظر في الظروف التي أحاطت بلعقد هذه الاتفاقية وكذلك نصوصها: الدكتور ضياء الدين صالح، اتفاقية وارسو الدولية للطيران المدني، المجلة المصرية للقانون الدولي (١٩٥٥) ص ص ٦٢ - ١١٥، وبصفة خاصة ص ٨٥. وأنظر أيضا في شروط تطبيق اتفاقية وارسو، الدكتور محمد فريد العريني، القانون الجوي، ١٩٨٦، ص ص ٥٨ -

المضرورين الأمريكيين، بل إن المضرورين من جنسيات أخرى كثيرا ما يسعون إلى طلب التعويض في مثل هذه الحوادث أمام المحاكم الأمريكية طالما وجد أحد ضوابط الاختصاص التي تشير إليها المادة (٢٨) من الاتفاقية (٣).

ولعل أكثر ما يدفع المضرور إلى التوجه بطلبات التعويض إلى القضاء الأمريكي، أن هذا القضاء يميل بصفة عامة إلى الحكم للمضرور بكامل التعويض في مواجهة الناقل الجوي عن الأضرار الحاصلة دون حدود قصوى. بمعنى أن التعويض يكون على قدر الأضرار الحاصلة، ومهما بلغت قيمة المبالغ التي قد يحكم بها في مواجهة الناقل الجوي. ولا تتور في هذا الصدد مشكلة بالنسبة لكل من النقل الجوي الداخلي الذي يقع في داخل الولايات المتحدة، أو بالنسبة للنقل الجوي الدولي الذي يخرج عن نطاق تطبيق اتفاقية وارسو كالنقل الجوي المجاني الذي لا تقوم به مؤسسة نقل جوي؛ إذ أن سلطة المحاكم الأمريكية في الحكم بكامل التعويض تكون محكمة بقواعد قانون الطيران الفيدرالي، وقواعد الشريعة العامة *Common Law Rules* (٤). لكن المشكلة تتور بالنسبة للنقل

- ٦٨؛ الدكتور أبو زيد رضوان، لقانون الجوي: قانون الطيران التجاري (مصادر عن دار الفكر العربي بدون سنة للنشر) ص ١١٨ - ٢٢٨.

(٣) وتقضى المادة (٢٨) من اتفاقية وارسو بأنه يمكن للمدعى أن يقيم دعوى المسؤولية في إقليم أحد الأطراف السامية المتعاقدة وفقا لاختياره: إما أمام محكمة موطن الناقل أو محكمة المقر الرئيسي لنشاطه أو محكمة الجهة التي يكون له فيها منشأة تولت عنه إبرام العقد بمعرفة، وإما أمام محكمة جهة الوصول. أنظر بصفة عامة في مشكلات تطبيق المادة (٢٨) من الاتفاقية:

*Crans, Berend J.H., "Article 28 of the Warsaw Convention" 12 Air Law 178-186 (1987).*

(٤) أنظر:

*Eugene Albert, Limitations on Air Carrier Liability: An Inadvertent Return to Common Law Principles, 48 Journal of Air Law and Commerce (1982), pp. 111-149.*

انظر بصفة خاصة ص ١٢٢ من هذه المقالة، حيث يذكر المؤلف أن قواعد القانون الأمريكي ترفض الأفكار الخاصة بتحديد مسؤولية الناقل على أساس مخالفتها للنظام العام *Public Policy* أنظر أيضا:

*Ray Jeffrey, The Growth of American Judicial Hostility Towards the Liability Limitations of the Warsaw Convention, 48 Journal of Air Law and Commerce (1983), pp. 805-834, at pp. 810-811.*

ويلاحظ أنه بالنسبة للنقل الجوي الداخلي، فإن بعض البلاد ومن بينها مصر قد أحالت بشأن هذا النوع من النقل إلى اتفاقية وارسو وذلك من أجل كفاءة وحدة النظام القانوني المطبق في كل من النقل الجوي

الجوى للدولى الخاضع لاتفاقية وارسو، وهو حجم كبير من النقل الجوى الذى يتم يوميا فى بقاع مختلفة من العالم. فالمادة الثانية والعشرون من الاتفاقية تقضى بتحديد مسؤولية الناقل الجوى عن الوفاة والأضرار البدنية التى تحدث للمسافرين بمبالغ قصوى، لا يمكن تجاوزها، إلا فى أحوال معينة (٥).

ولقد انتقد كل من الفقه والقضاء الأمريكيين مبدأ تحديد مسؤولية الناقل الجوى الذى قننته اتفاقية وارسو، حيث تنشأ تفرقة شاذة وغريبة بين المضرورين فى حوادث النقل الجوى الداخلى وكذلك فى النقل الجوى الدولى غير الخاضع للاتفاقية، وبين هؤلاء المضرورين الذين تخضع رحلاتهم الجوية للاتفاقية المذكورة. فبينما يجرى للقضاء الأمريكى على منح الطائفة الأولى من المضرورين تعويضات كاملة عن جميع الأضرار الحاصلة وبدون حدود قصوى، يجد هذا القضاء نفسه مكتوف الأيدي عند الحكم بالتعويض بالنسبة للطائفة الثانية للمضرورين، إذ لا يمكنه الحكم بأكثر من المبالغ ذات الحدود

-الدولى والداخلى. أنظر فى ذلك: الدكتور مراد فهميم، خضوع النقل الجوى الداخلى لنظام اتفاقية وارسو للنقل الدولى (منشأة المعارف - الاسكندرية) (١٩٨٦) ص ٦ - ٩. أما فى الولايات المتحدة، فإن اتفاقية وارسو تنطبق فقط على النقل الجوى الدولى، وفقا للمفهوم المحدد فيها، أما النقل الداخلى فما زال محكوما بقوانين الولايات، وأيضا للقانون الفيدرالى الداخلى أنظر فى ذلك:

*Forest Bilyou, Air Law (1964) at pp. 126-127.*

(٥) ولقد كانت المادة الثانية والعشرين من الاتفاقية تحدد مسؤولية الناقل الجوى بمبلغ مقداره (١٢٥) ألف فرنك (أى الفرنك الفرنسى الذى يشتمل على ٦٥ مليجرلم ونصف من الذهب عيار ٩٠٠ فى الألف ذهبيا خالصا. ولقد تمت مضاعفة هذا الحد الأقصى بمقتضى بروتوكول لاهاي عام ١٩٥٥، كما سيلي بيانه. ثم ارتفع هذا الحد الأقصى الى ٧٥٠.٠٠٠ دولار أمريكى بمقتضى بروتوكول مونتريال عام ١٩٦٦، ثم إلى مائة ألف دولار بمقتضى بروتوكول جوايتما لاسيبي عام ١٩٧١ أو (مليون وخمسمائة ألف فرنك). أنظر فى تطور مدى مسؤولية الناقل الجوى الدولى للأشخاص بحث الدكتور أبو زيد رضوان، تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوى الدولى للأشخاص ونظم التأمين عليها، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية العدد الأول لسنة ١٦ ١٩٧٤، ص ١ - ٥٢. وبصفة خاصة ص ١٠٤ - ١٠٩. أنظر أيضا، الدكتور العرينى، القانون الجوى، المشار إليه سابقا ص ١٤٥ - ١٥٤. ومع ذلك فإن الاتفاقية نفسها تجعل مسؤولية الناقل غير محدودة بهذه الحدود القصوى فى حالتين: (أ) حالة قبول أحد الركاب دون تزويده بتكارة السفر (م ٢/٣ من الاتفاقية)، (ب) حالة ارتكاب الناقل الجوى أو تابعيه للخطأ الإرادى (م ٢٥). وأنظر بصفة خاصة فى موضوع تحديد المسؤولية الدكتور فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوى الدولى (رسالة دكتوراه، دار النهضة العربية، ١٩٨٥).

القصوى التى تقضى بها الاتفاقية وبروتوكولاتها المعدلة كقاعدة عامة (٦).  
وفى الولايات المتحدة الأمريكية، فإنه يمكن القول بأن الانتقادات الموجهة ضد مبدأ  
تحديد مسؤولية الناقل الجوى فى النقل الجوى الخاضع لاتفاقية وارسو قد تركزت حول  
محورين:

فمن ناحية أولى، حاول كل من الفقه والقضاء اظهار التزمير ضد الحدود القصوى  
للتعويض المنصوص عليها فى الاتفاقية، مع المناداة بضرورة رفع هذه المبالغ القصوى  
لتناسب مع كرامة الانسان وأدميته (٧).

ومن ناحية ثانية، أخذ جانب من القضاء والفقه الأمريكيين فى التوسع فى تفسير  
الأسباب التى بتعين بمقتضاها الحكم على الناقل الجوى بكامل التعويض طبقا للاتفاقية  
ذاتها، كما هو الحال عند ثبوت الخطأ الإرادى *Wilful Misconduct* فى جانب الناقل  
الجوى، وكما هو الحال أيضا عند عدم قيام الناقل الجوى بتسليم تذكرة السفر الى المسافرين  
والتنبية بخضوع النقل الجوى للاتفاقية وعلى تحديد مسؤولية الناقل الجوى (٨). بل إن جانباً

(٦) أنظر فى المفارقات الكبيرة بين المبالغ التعويضية التى يحصل عليها المسافرين المضرورون فى النقل  
الجوى الدولى الخاضع لاتفاقية وارسو، وذلك غير الخاضع للاتفاقية فى الولايات المتحدة الأمريكية:

*Lowenfeld and Mendelson, The United States and the Warsaw Convention, 80 Harvard Law Review (1967), pp. 497-602, at pp. 554-555.*

أنظر أيضا مقالة *Bogdan*، المشار إليها سابقا، وبصفة خاصة ص ٢٤. ويلاحظ أن الحد الأقصى  
للتعويض المقرر فى الاتفاقية لا يعتبر مبلغا جزافيا يحكم به للمضرور فى كل الأحوال، بمعنى أنه لو  
كان الضرر الحاصل أقل من هذا الحد فلا يلتزم به الناقل الجوى، وإنما يلتزم فقط بدفع المبلغ المقابل  
للضرر الحاصل فقط بينما لا يمكن مطالبته بأكثر من هذا المبلغ حتى ولو كان الضرر الحاصل يفوق  
هذا المبلغ. أنظر الدكتور رفعت فخرى، الوجيز فى القانون الجوى (١٩٨٨)، فى ص ١٧٥.

(٧) أنظر مقالة *Lowenfeld and Mendelson* السابق الإشارة إليها، وبصفة خاصة ص ٥٠٦ -  
٥١٦. أنظر أيضا فى تطور رفع الحد الأقصى للتعويض عن الحوادث التى تحصل للمسافرين:

*Finn Hjolsted, Passenger Liability in International Carriage by Air - Lines of Development, in Essays in Air Law (Nijhoff publications 1982) London, at pp. 91-97.*

(٨) أنظر مقالة الأستاذ:

*Devivo, The Warsaw Convention: Judicial Tolling of the Death Knell, 49 Journal of Air Law and Commerce (1983) pp. 71-, at pp. 82-94. 135.*

أنظر أيضا مقالة الأستاذ:

*Bin Cheng, Wilful Misconduct: From Warsaw to the Hague and from Brussels to Paris. in 2 Annals of Air and Space Law 55 (1977).*

من لقضاء الأمريكي بدأ في التشكيك في الاتفاقية ذاتها باعتبارها، في جوانب كثيرة، تتعارض بشكل صارخ مع المبادئ الدستورية الأمريكية (٩).

وسوف نتناول في هذا البحث دراسة الاتجاه القضائي الذي يرمى إلى التوسع في تفسير نصوص اتفاقية ولرسو التي تؤدي إلى لطلاق مسؤولية الناقل الجوي، وبصفة خاصة المادة (٢٥) من الاتفاقية المتعلقة بالخطأ الإرادي، والمادة الثالثة من ذات الاتفاقية والخاصة بتسليم وثائق السفر الى المسافرين. على أنه وإن كان هذا الاتجاه القضائي الموسع لتفسير نصوص الاتفاقية قد نما في مرحلة معينة دخل المحاكم الأمريكية، فإن القضاء الأمريكي الحديث بدأ يشهد أخيراً موجة قوية تعود به مرة أخرى إلى التطبيق الضيق لنصوص الاتفاقية المؤدية الى لطلاق مسؤولية الناقل الجوي، ولعل العودة إلى التفسير الضيق لنصوص الاتفاقية في الأحكام الأمريكية الحديثة تثير التساؤل عما إذا كانت الحماية القضائية للمسافرين قد بدأت في الانحسار لصالح الناقلين الجويين؟

(٩) انظر بصفة علمة:

*Brit Monts, Due process, Equal Protection and the Right to Travel: Can Article 22 of the Warsaw Convention Stand up to these Constitutional Foes?*, 49 *Journal of Air Law and Commerce* (1984), pp. 907-945.

ولقد اشار الى هذه الفكرة من الفقه المصري الدكتور أبو زيد رضوان، المقالة السابق الإشارة إليها بعنوان تطور طبيعة مسؤولية الناقل... المشار إليه سابقاً ص ١٢.

## تقسيم:

تتركز دراستنا في هذا البحث حول موقف القضاء الأمريكي من تطبيق المادتين (٢٥) الخاصة بالخطأ الإرادي، والمادة الثالثة الخاصة بتسليم تذاكر السفر الى المسافرين، باعتبار أن هذين النصين هما الوسيلتان التي يمكن بهما للقضاء انصاف المضرورين ومنحهم التعويض الكامل عن الأضرار. على أنه قبل البدء في مناقشة هذين العنصرين الأساسيين، فإنه من المناسب لقاء الأضواء على الموقف الأمريكي من اتفاقية وارسو وبروتوكولاتها المعدلة.

وعلى ذلك يمكن تقسيم هذه الدراسة الى ثلاثة مباحث:

- المبحث الأول: تطور موقف الولايات المتحدة الامريكية إزاء تحديد مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها.
- المبحث الثاني: تشديد مسؤولية الناقل الجوي بناء على الخطأ الإرادي.
- المبحث الثالث: تشديد مسؤولية الناقل الجوي بناء على عدم تسليم تذاكر السفر وعدم التنبيه على المسافرين.

## المبحث الأول

### تطور موقف الولايات المتحدة الأمريكية إزاء مبدأ تحديد مسئولية الناقل الجوي فى اتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها

#### تمهيد وتقسيم:

لم تكد الولايات المتحدة الأمريكية تنضم إلى اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ حتى بدأت موجات الانتقاد تنور ضد مبدأ تحديد المسؤولية، وذلك للمطالبة بإنصاف المسافرين بزيادة التعويض الذى يستحق فى حالة الوفاة أو الأضرار البدنية الأخرى. ومن ثم تم تعديل اتفاقية وارسو عدة مرات بمقتضى بروتوكولات واتفاقات كثيرة مثل بروتوكول لاهاي، واتفاقات مونتريال، إلا أن هذه التعديلات، مع ذلك، ظلت هى الأخرى موضع انتقاد كبير من جانب كل من الفقه والقضاء الأمريكيين.

وفى المطالب التالية سوف نقوم بمتابعة مراحل الانتقادات التى وجهت إلى اتفاقية وارسو وبروتوكولاتها المعدلة فيما يلى:

- المطلب الأول: موقف الولايات المتحدة من اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩.
- المطلب الثانى : موقف الولايات المتحدة من بروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥.
- المطلب الثالث: موقف الولايات المتحدة من اتفاق مونتريال عام ١٩٦٦.
- المطلب الرابع: تطورات ما بعد اتفاق مونتريال المؤقت.



## المطلب الأول

### موقف الولايات المتحدة من اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩

#### ١ - انضمام الولايات المتحدة لاتفاقية وارسو:

في عام ١٩٣٤ أعلنت الولايات المتحدة عن انضمامها إلى اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩، والخاصة بتوحيد بعض قواعد مسؤولية الناقل الجوي. ولقد افصحت الإدارة الأمريكية *State Department* عن أن هذه الاتفاقية تعتبر واحدة من أهم الاتفاقيات الدولية السارية في مجال النقل الجوي الدولي، إذ أنها تخلق مجموعة من القواعد القانونية للموحدة التي تحكم حقوق كل من المسافرين والشاحنين، ومسئولية الناقلين الجويين" (١٠).

فاتفاقية وارسو كانت تستهدف تحقيق هدفين كبيرين: الهدف الأول، هو توحيد النظم والقواعد القانونية التي تحكم المطالبات والدعاوى التي يقيمها المضرورون في حوادث النقل الدولي الخاضع للاتفاقية في الدول المتعاقدة، حتى لا يختلف حظ المسافرين في أسلوب منح التعويض أو مقداره بحسب الدولة التي تقام فيها دعوى المسؤولية على الناقل الجوي. أما الهدف الثاني فهو حماية صناعة النقل الجوي الوليدة، والتي كانت ما زالت في مهدها وقت صياغة الاتفاقية. وإضفاء هذه الحماية كان ضروريا لهذه الصناعة للفضة حتى تنمو وتتطور، إذ أن نموها وتطورها يساعدان على ربط ووصل الأجزاء المختلفة من العالم، مما يسهم في ازدهاره اقتصاديا وسياسيا (١١).

(١٠) أنظر:

*The Warsaw Convention - Recent Developments and the Withdrawal of the United States Denunciation, Department of State, United States Action Concerning the Warsaw Convention, 32 Journal of Air Law and Commerce (1966) at pp. 243-244.*

(١١) أنظر:

*Nicolas Matte, The Warsaw Convention and the Hesitations of the U.S. Senate, in 8 Annals of Air and Space Law 151 (1983) at pp. 152-153.*

أنظر أيضا الدكتور العربي، القانون الجوي، المرجع السابق الإشارة إليه ص ١٩ - ٢٠؛ الدكتور أبو زيد، ص ١٠٠، قانون الطيران التجاري المرجع السابق الإشارة إليه ص ٢١٥؛ الدكتور

وفى الواقع أنه وإن كان المؤتمرين فى وارسو قد عبروا عن غايتهم فى التوحيد بقواعد عديدة كذلك المنطقة بأساس مسئولية الناقل الجوى، وقواعد الاختصاص برفع الدعوى، وغير ذلك من القواعد الأخرى، فإن تعبيرهم عن الحماية اللازمة للناقل الجوى ترتكز على قاعدة جوهرية تم تكريسها فى مبدأ تحديد مسئولية الناقل الجوى عن التعويضات التى يتعين عليه دفعها إلى المضرورين حال انعقاد مسئوليته عن الحادث الذى نشأ عنه الضرر (١٢).

فالأضرار التى تنجم عن حوادث الطيران عادة ما تكون جسيمة. وترك الباب مفتوحاً على مصراعيه للمضرورين أو نوبيهم للمطالبة بتعويضات على قدر الأضرار الحاصلة قد يؤدى، فى أغلب الأحوال، إلى الحكم على الناقل الجوى المتسبب فى الحادث بدفع تعويضات باهظة مما قد يعرضه للإفلاس، أو على الأقل يثبط من عزمه فى الإقدام على الاستثمار فى مجال النقل الجوى الدولى، وهو بطبيعته نقل محفوف بالمخاطر. وبعبارة أخرى، فإن تحديد مسئولية الناقل الجوى بمبالغ قصوى، لا يلتزم بخيرها قبل المسافرين، فى كل مرة تتعرض فيها إحدى طائراته لكارثة ما، يؤدى إلى تشجيع هذا الناقل على المضى قدماً فى الاستثمار الجوى، مما يدعم النمو والاستقرار اللازمين لهذه الصناعة الجديدة: صناعة النقل الجوى (١٣). بل إن البعض قد بالغ فى تبرير مبدأ تحديد المسئولية على أساس أن هذا المبدأ لا يفيد الناقل الجوى وحده، بل يستفيد منه أيضاً المسافر المضرور أو نوره سواء بسواء. ذلك أنه أفضل وأضمن للمسافر المضرور أو ورثته

- اتفاقية "بارسوفيا" وبروتوكول "لاماي" المعدل لها، مجلة كلية الحقوق - جامعة الاسكندرية (العددان الأول والثانى) (العددان الثامن ١٩٥٨ - ١٩٥٩)، ص ١ - ٦٢، وبصفة خاصة ٢ - ٤. (١٢) أنظر الدكتور أبو زيد رضوان، المقالة المشار إليها سابقاً بخون: تطور طبيعة ومدى مسئولية الناقل الجوى، ...، فى ص ١٠ - ١١.

(١٣) أنظر الدكتور ثروت الأسيوطى، قانون الطيران المدنى (١٩٦٦) ص ٣٠٧ - ٣٠٩. أنظر مقالة الاستاذ:

*Matte, The Warsaw Convention and the Hesitations of the U.S. Senate*, المشار إليها سابقاً، ص ١٥٣ - ١٥٤. أنظر أيضاً فى تبرير تحديد مسئولية الناقل الجوى: الدكتور العربى، المرجع السابق الإشارة إليه ص ١٤٦ - ١٤٧. أنظر أيضاً، الدكتور فاروق زاهر، تحديد مسئولية الناقل للمرجع المشار إليه سابقاً فى ص ١٠٨.

الحصول على تعويض لا يتجاوز حداً معيناً بأسلوب سهل ويسير بدلاً من المخاطرة بطلب تعويض كامل في ظل قواعد قاسية قد لا يمكن معها الحصول على أى تعويض (١٤).

وفي مجال نقل الأشخاص، أقرت المادة ٢٢ من الاتفاقية مبدأً لتحديد مسؤولية الناقل الجوى تجاه كل راكب بمبلغ مقداره ١٢٥ ألف فرنك، وهو ما كان يوازى فى ذلك الوقت مبلغ ثمانية آلاف وثلاثمائة دولار أمريكى (٨٣٠٠\$).

على أن الاتفاقية، وإن كانت قد قضت بتحديد مسؤولية الناقل الجوى عن الأضرار التى تصيب المسافرين فى حوادث الطيران عن الوفاة أو الأضرار البدنية الأخرى، إلا أنها افترضت الخطأ فى جانب الناقل، وذلك تسهيلاً فى عبء الإثبات على المسافرين المضطربين أو على ذويهم. على أن قرينة افتراض الخطأ فى جانب الناقل الجوى يمكن حوضها، وذلك إذا استطاع هذا الأخير إثبات أنه وتابعه قد اتخذوا كل التدابير اللازمة لتفادى الضرر أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذها (١٥). على أنه لا يمكن للناقل الجوى الاستفادة من مبدأ تحديد المسؤولية إذا كان سلوكه مشوباً بالخطأ الإرادى *Wilful Misconduct*، أى إذا كان الضرر قد تولد عن غشه أو من خطأ يعتبر معادلاً للغش طبقاً لقانون المحكمة التى يعرض عليها النزاع.

ولقد باركت الولايات المتحدة الأمريكية هذه الاتفاقية بما تكرسه من مبدأ تحديد مسؤولية الناقل الجوى عن الأضرار التى تقع للمسافرين (الوفاة، والأذى البدنى)، وذلك لأنها تخدم المصالح الأمريكية. فأكثرية شركات النقل الجوى الكبرى فى العالم هى شركات

(١٤) أنظر فى هذه الفكرة الدكتور أبو زيد رضوان فى مقالته المشار إليها سابقاً ص ١٠ - ١١. وأنظر أيضاً فاروق زاهر، المرجع السابق فى ص ١١٢.

(١٥) أنظر الدكتور محمود مرسى دياب، فكرة الخطأ فى اتفاقية فانسوفى، ومسئولية الناقل الجوى فى النقل الجوى الدولى (١٩٨٥ - ١٩٨٦، دار النهضة العربية) رسالة دكتوراه، وبصفة خاصة ص ١٣٦ - ١٤٣؛ أنظر أيضاً الدكتور حسن كيرة، المقالة المشار إليها سابقاً ص ١٥ - ٢٠.

أمريكية. ومن ثم فإن الصالح العام للولايات المتحدة كان يقتضى الانضمام إلى هذه الاتفاقية لأنها تساعد على تطوير وتنمية حركة النقل الجوي الدولي في هذا البلد، بما تؤدي إليه من انتعاش لشركات النقل الجوي واستقرار أعمالها لامتكانية تمتعها بأحكام المسؤولية التي كفلتها الاتفاقية (١٦).

## ٢ - الانتقادات الأمريكية لمبدأ تحديد مسؤولية الناقل الجوي:

لم تمض سبع سنوات على انضمام الولايات المتحدة إلى اتفاقية لارسو حتى أصبحت هذه الاتفاقية محل انتقاد كبير في الأوساط القانونية الأمريكية. فلقد فجرت قضية *Froman* لأول مرة مشكلة تحديد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق المسافرين في حوادث النقل الجوي التي تخضع للاتفاقية (١٧).

وتتلخص وقائع قضية *Froman* في أن إحدى الطائرات التابعة لشركة بان أمريكان قد اصطدمت بأحد الجبال وهي في طريقها من الولايات المتحدة إلى البرتغال. ولقد نجم عن هذا الحادث وفاة العديد من الركاب، وإصابة البعض الآخر بأضرار بدنية بالغة. وكان على متن هذه الطائرة المنكوبة نجمة الترفيه الأمريكية الشهيرة جين فرومان *Jane Froman*. ولقد أصيبت هذه النجمة بإصابات جسيمة شديدة تركت آثارا كبيرة وخطيرة عليها. وعلى الرغم من أن المحكمة التي نظرت القضية حكمت بمسؤولية الناقل الجوي، وقررت لجين فرومان الحد الأقصى للتعويض المسموح به في ظل اتفاقية لارسو وهو

(١٦) وبناء على اقتراح من وزارة التجارة والإدارة الأمريكية، فقد قلم الرئيس الأمريكي الأسبق روزفلت بتقديم الاتفاقية إلى مجلس الشيوخ. وفي الخامس عشر من يونيو ١٩٣٤، وافق هذا المجلس على الاتفاقية. ثم قامت بعقد الحكومة الأمريكية بليداع وثيقة الانضمام في ٣١ يوليو عام ١٩٣٤، وتم إعلان هذا الانضمام في أكتوبر من نفس العام، أنظر:

*Haskell, The Warsaw system and the U.S. Constitution Revisited, 39 Journal of Air Law and Commerce (1973) at pp. 483-485.*

أنظر أيضا:

*78 Congressional Records 11582 (1934).*

(١٧) أنظر: حكم محكمة نيويورك في

*Ross V Pan American Airways, 299 N Y 88, 85 N.E. 2d 880 (1949)*

١٢٧

مبلغ ٣٠٠ \$ دولار أمريكي، إلا أن هذا المبلغ كان غير كاف حتى لتغطية نفقات العلاج الباهظة، ناهيك عن الآلام الجسدية والنفسية التي لحقت بهذه السيدة، مضافاً إليها خسائرها المادية الناشئة عن تعطلها عن العمل، وكذلك الأضرار التي حاققت بها من وراء عدم قدرتها على العودة مرة أخرى لنشاطها المهني (١٨).

ولقد أظهرت قضية فرومان بوضوح للرأى العام الأمريكي مدى تفاهة الحد الأقصى للتعويض المقرر في اتفاقية وارسو، وأنه لا بد من إعادة النظر في هذه الحدود القصوى التي وضعت في عام ١٩٢٩.

كما بدأ الفقه الأمريكي في مهاجمة اتفاقية وارسو على أساس أنها تقيم نوعاً من التفرقة أو عدم المساواة بين ما يحصل عليه المسافر من تعويض عن الأضرار البدنية إذا كان النقل الجوي غير خاضع لاتفاقية وارسو، كما في النقل الداخلي بين أرجاء الولايات المتحدة، وبين التعويض ذى الحد الأقصى الذى قد يحصل عليه المسافر الذى تخضع رحلته الجوية لاتفاقية وارسو. ذلك أن المحاكم الأمريكية غير ملتزمة بأى حدود قصوى عند التعويض في حال انعقاد مسؤولية الناقل الجوى عن الأضرار التى تصيب المسافرين فى النقل الجوى الداخلى، وهى عادة ما تكون أكثر سخاء فى تعويض المضرور أو رثته، بحيث تغطى المبالغ التعويضية جميع الأضرار الحاصلة بدون أى حدود قصوى (١٩).

---

(١٨) ولقد حولت المضرورة فى هذه القضية الإدعاء بالمسؤولية غير المحدودة للنقل الجوى على أساس أن الشركة الناقلة لم تقم بتسليم تذكرة السفر بصفة (شخصية) إليها، وبالتالي يتعين تطبيق نص المادة ٢/٣ من اتفاقية وارسو، والذى يجعل الناقل مسؤولاً عن كل الأضرار الحاصلة دون أى حد أقصى فى حالة عدم تسليمه التذكرة للمسافر. ولقد رفضت المحكمة هذا الإدعاء على أساس أن تسليم التذكرة إلى وكيل المدعية يقوم مقام التسليم إليها. أنظر حكم محكمة نيويورك السابق الإشارة إليه،

299 N.Y. at 88; 85 N.E. 2d at 884.

كما تم رفض الاستئناف المرفوع من المضرورة، والإدعاء الوارد فيه من أن سلوك الناقل الجوى قد قُترن بالخطأ الإرادى. أنظر:

*Froman V. Pan American Airways*, 284 App. Div. 935, 135 N.Y.S. 2d 619 (1964).

(١٩) أنظر مقالة Eugene Albert, *Limitations on Aircarrier Liability*, المقالة المشار

وعادة ما يضرب الفقه الأمريكي المثال التالي لتصوير فداحة التفرقة بين المسافرين الخاضعة رحلاتهم الجوية لاتفاقية وارسو، وبين هؤلاء الذين لا تخضع رحلاتهم للاتفاقية المذكورة: فلو فرض أن راكبين يجلسان جنباً إلى جنب على متن نفس الطائرة، وأن نقطتي قيامهما وذهابهما متحدة، كأن يكونا ذاهبين من دالاس إلى هيوستون وهما مدينتان تقعان في ولاية واحدة هي ولاية تكساس الأمريكية، على أن تذكر أحد هذين الراكبين كانت تنص على حصول رسو جوى في المكسيك، بينما كانت تذكر المسافر الآخر لا تنص على أى رسو جوى فى خارج الولايات المتحدة الأمريكية، فإذا وقعت حادثة لهذه الطائرة بعد إقلاعها فى مدينة دالاس، فإننا نجد أن الراكب الأول تخضع دعواه بالتعويض لاتفاقية وارسو، بحيث لا يستحق هو أو ورثته أكثر من ٨٣٠٠ دولار أمريكى كحد أقصى للتعويض، حتى ولو فاقت الأضرار الحاصلة هذا المبلغ بكثير. بينما قد يحصل الراكب الثانى أو ورثته على تعويض يفوق بكثير ما قد يحصل عليه زميله، حتى ولو كانت الأضرار الحاصلة له مساوية أو حتى أقل من تلك الأضرار الحاصلة للمسافر الأول (٢٠).

- أنظر أيضا مقالة:

*David Sheinfeld, From Warsaw to Tenerife: A Chronological Analysis of the Liability Limitations Imposed Pursuant to the Warsaw Convention, 45 Journal of Air Law and Commerce (1980) at pp. 653-683.*

ويذكر صاحب هذا المقال الأخير أن الدراسات التي قامت بها هيئة الطيران المدني الأمريكية في الفترة ما بين ١٩٦٦ - ١٩٧٠، تشير إلى أن التعويض الذي يستحق للمسافر في النقل الجوي الداخلي (غير الخاضع للاتفاقية) يصل في المتوسط إلى مائتي ألف دولار. أنظر بصفة خاصة ص ٦٧٣ من المقال المذكور وكذلك هامش ٩٨ منه.

(٢٠) أنظر في أمثلة أخرى مشابهة مقالة:

*Lowenfeld and Mendelsohn, The United States and the Warsaw Convention.*

السابق الإشارة إليها. حيث يذكر مؤلفا هذه المقالة أن الراكب نفسه قد يفاجأ بأن النقل الجوي الذي يقوم به بين دالاس وهيوستون هو نقل جوى دولي يخضع لاتفاقية وارسو، وذلك عند النص في التذكرة على حصول رسو جوى في إقليم دولة أخرى، حيث أن الراكب عادة لا يتخيل أن مثل هذا النقل له طبيعة دولية. بل إن النقل الجوي بين هيوستون ودالاس يعتبر دوليا، وذلك في حالة الاتفاق بين الراكب والنقل على حصول رسو جوى في بلد آخر، ولكن نظروف معينة لم يحصل هذا الرسو. فعلى الرغم من تمام الرحلة في هذه الحالة الأخيرة بين هاتين المدينتين دون أى هبوط للطائرة في بلد أجنبي، فإن النقل مع ذلك يخضع للاتفاقية باعتباره نقلا دوليا إذ أن العبرة هي بتعلق الأطراف. أنظر في مدى دولية النقل الجوي في هذه الحالة: الدكتور محمود سمير الشرقاوي: محاضرات في القانون الجوي (دار النهضة العربية ١٩٨٦) ص ٤٨٦؛ أنظر في نفس المعنى الدكتور العرينى، المرجع السابق الإشارة إليه سابقا، ص ٦٤ - ٦٥؛ أنظر أيضا للدكتور هانى محمد دويدار، قانون الطيران التجارى (١٩٩١) ص ص ١٦٠ - ١٦١ (هامش ٤٣).

وهذا يعود إلى أن القضاء الأمريكي يكاد يكون مستقرا على الحكم للمضروبين بتعويضات شاملة وبدون أى حدود قصوى فى حوادث النقل الجوى التى لا تخضع لاتفاقية وارسو (٢١).

وفى أوائل الخمسينات بدأت موجة الانتقاد الموجهة ضد مبدأ تحديد مسؤولية الناقل الجوى فى الارتفاع إلى حد أصبح يهدد بتقويض دعائم الاتفاقية ذاتها. ذلك أن الأسباب التى حدثت بالمؤتمرين فى وارسو لإقرار مبدأ تحديد مسؤولية الناقل الجوى أصبحت متداعية فى وقتنا الحالى. فصناعة الطيران والتكنولوجيا المواكبة لها أصبحت أكثر تقدما، بل إنها تزداد ازدهارا بتقدم الزمن (٢٢). كما أن البعض قد قدم احصائيات تدل على أن المخاطر والحوادث التى تحف بالنقل الجوى قد انخفضت إلى حد كبير عن الوقت الذى تمت فيه صياغة اتفاقية وارسو، وذلك إذا ما قورنت هذه الحوادث بعهد الرحلات والركاب (٢٣).

وبعبارة وجيزة، فلقد أصبح النقل الجوى الدولى أكثر أمانا عن ذى قبل، كما أن شركات الطيران أضحت ذات قوة اقتصادية، بحيث أن حجم تعاملات البعض منها وصل إلى عدة مليارات من الدولارات. أضف إلى ذلك أن شركات التأمين أصبحت ترحب بتغطية شركات الطيران بوثائق تأمين من المسؤولية (٢٤). ولا شك أن كل هذه العوامل

---

(٢١) أنظر مقالة: *Bodgan*، السابق الإشارة إليها بعنوان .... *Aircraft Accidents* ، ص ص ٢٣ - ٢٤.

(٢٢) أنظر مقالة *Jeffrey*، السابق الإشارة إليها بعنوان :

*The Growth of American Judicial Hostility ....*

وبصفة خاصة ص ٨١٠.

(٢٣) أنظر بحث الدكتور أبو زيد رضوان، بعنوان: تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوى الدولى للأشخاص، السابق الإشارة إليه ص ٢١. وأنظر أيضا الإحصائية الواردة فى ذلك البحث، فى ص ٢٢.

(٢٤) أنظر مقالة *Sheinfeld* السابق الإشارة إليها بعنوان: *From Warsaw to Tenerife* ، ص ٦٥٩.

وأنظر فى مناقشة فكرة التأمين من مسؤولية الناقل الجوى مقال *Lowenfeld & Mendelsohn* السابق الإشارة إليه، بعنوان:

التي طرأت في منتصف هذا القرن كان من شأنها تفويض الحكمة من تحديد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الحاصلة للمسافرين والمقررة منذ عام ١٩٢٩.

ولقد ظل الصوت الساخط ضد مبدأ تحديد المسؤولية مرتقعا في الولايات المتحدة الأمريكية إلى أن قامت اللجنة القانونية للمنظمة الدولية للطيران المدني (ICAO) بالدعوة في عام ١٩٥٥ إلى مؤتمر لاهاي من أجل تعديل اتفاقية وارسو لرضاء للحكومة الأمريكية (٢٥).

والتساؤل الذي يطرح نفسه الآن هو هل كان هذا المؤتمر وما نتج عنه من بروتوكول مرضيا للولايات المتحدة؟ للإجابة عن هذا التساؤل يتعين مناقشة بروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥، وهو محل الدراسة في المطلب التالي.

---

*The United States and the Warsaw Convention*، وبصفة خاصة ص ٥٣٤. نُظر أيضا في للنظم المختلفة للتأمين من مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص بحث الدكتور ليو زيد رضوان المشار إليه سابقا ص ٢٦ وما بعدها.

(٢٥) والواقع أنه كانت هناك محاولات جادة بعد الحرب العالمية الثانية لتعديل اتفاقية وارسو. فلقد قامت اللجنة الفنية الدولية للخبراء القانونيين في القانون الجوي:

*Comite International Technique d'Experts Juridiques Aériens (CITEJA)* ببعض المحاولات في هذا الصدد. وعند حل هذه اللجنة في عام ١٩٤٧، فلقد قامت اللجنة القانونية للمنظمة الدولية للطيران المدني (ICAO) بالاستمرار في مواصلة الدراسات الخاصة بهذه التعديلات. وبالفعل فإنه كان قد تم إعداد مشروع اتفاقية أخرى لتحل محل اتفاقية وارسو في يناير عام ١٩٥٢. وكان من المزمع أن تحل هذه الاتفاقية المقترحة محل اتفاقية وارسو بشكل كامل. على أنه أثناء اجتماعات لاهاي حصلت منظرات ومناقشات حادة في اللجنة، وأخيرا رأت هذه اللجنة أن الحل العملي يكون بتعديل أحكام الاتفاقية بدلا من إحلالها بأخرى. نُظر:

*ICAO, International Conference on Private Air Law (1955) (Doc. No. 7686 - LC/140).*



## المطلب الثاني

## موقف الولايات المتحدة الأمريكية من بروتكول لاهاي لعام ١٩٥٥

## ١ - رفض الولايات المتحدة لمقررات بروتكول لاهاي:

في عام ١٩٥٥، وبعد لقاءات عديدة بين ممثلي الدول المشتركة في مؤتمر لاهاي تم ابرام بروتكول جديد يؤدي إلى تعديل اتفاقية وارسو. وبمقتضى هذا البروتكول تمت زيادة الحد الأقصى للتعويض الذي قد يحكم به لصالح المسافرين المضرور أو ورتته إلى مبلغ ١٦٦٠٠ دولار أمريكي (٢٦).

ولقد أصبح هذا البروتكول نافذا في الأول من شهر أغسطس من عام ١٩٦٣، ومع ذلك، فلم تقم الولايات المتحدة بالتصديق عليه رغم سابق توقيعها عليه في عام ١٩٥٥. كما لم يتم تقديم هذا البروتكول إلى مجلس الشيوخ الأمريكي إلا في يوليو عام ١٩٥٩ (٢٧).

وفي عام ١٩٦١ شكلت لجنة قانونية لإعادة دراسة هذا البروتكول. ولقد اقترحت هذه اللجنة ضرورة التصديق على بروتكول لاهاي، إلا أنها جعلت هذا التصديق مرهونا بوجود نظام تأمين اجباري، بحيث يتعين على الناقل الجوي القيام بالتأمين على كل مسافر في

(٢٦) أنظر مقالة *Lowenfeld and Medeloshn* ، السابق الإشارة إليها بعنوان:

*The United States and the Warsaw Convention* ، ص ٥٠٥، وما بعدها. أنظر في تاريخ بروتكول لاهاي :

*Shacross and Beaumont, on Air Law, 4th. edition (1987) Vol. I para. VII (10).*

(٢٧) أنظر مقالة *Lowenfeld and Mendeloshn* ، السابق الإشارة إليها ص ٥١٥ - ٥١٦. ويذكر صاحبها هذا المقال أن من الأسباب التي أدت إلى رفض هذا البروتكول في الولايات المتحدة وقوع كارثة جوية أودت بحياة أولاد أحد أعضاء مجلس الشيوخ مما حدا بهذا المجلس إلى اعلان سخطه على الحدود القصوى في اتفاقية وارسو وبروتكول لاهاي - أنظر المقالة المذكورة، ص ٥١٥ - ٥١٦. ومع ذلك فإن أكثرية الدول الأطراف في اتفاقية وارسو وافقت أيضا وصنفت على بروتكول لاهاي. أنظر: *Shawcross and Beaumont, on Air Law*، المرجع المشار إليه سابقا فقرة (VII 13).

حدود خمسين ألف دولار أمريكي، وهذا التأمين يغطي الوفاة أو الأضرار البدنية الأخرى التي قد تلحق بالمسافر. ولقد رأت اللجنة أن هذا التأمين الاجباري ضروري، إذ أن زيادة الحدود القصوى للتعويض التي قررها بروتكول لاهاي لعام ١٩٥٥ لا تعتبر زيادة حقيقية، وذلك إذا ما أخذنا في الاعتبار التغير المستمر في مستويات المعيشة وازدياد معدلات التضخم، وارتفاع تكاليف التقاضي وأتعاب المحامين، إذ أن هذه العوامل من شأنها امتصاص مقدار الزيادة التي أقرها هذا البروتكول (٢٨).

وفي السادس والعشرين من شهر مايو عام ١٩٦٥، عقدت لجنة العلاقات الخارجية بمجلس الشيوخ الأمريكي جلسات استماع لمدة يومين ناقشت خلالها مدى امكانية حصول تصديق على بروتكول لاهاي. وفي هذه الجلسات قام ممثلو الحكومة الأمريكية بالتعبير عن الموافقة المبدئية على التصديق على البروتكول بشرط إصدار تشريع يلزم شركات الطيران الأمريكية بالتأمين على كل مسافر في حدود مبلغ خمسين ألف دولار أمريكي. على أن جمعية النقل الأمريكية *The Air Transport Association (ATP)* رفضت بشدة الاقتراح الذي ينادى بإصدار قانون للتأمين الاجباري على المسافرين (٢٩). وأخيراً، أصدرت لجنة العلاقات الخارجية بمجلس الشيوخ توصية مفادها أنه إذا لم يتم إصدار تشريع للتأمين الاجباري على المسافرين يلتزم به الناقلون الجويون الأمريكيون، وذلك قبل انعقاد الجلسة التاسعة والثمانين للكونجرس الأمريكي، فإنه يتعين على الحكومة الأمريكية اتخاذ اجراءات الانسحاب من اتفاقية وارسو، وعدم استكمال اجراءات الانضمام إلى

(٢٨) نُظِر:

*F. Lacey, Recent Developments in the Warsaw Convention, 33 Journal of Air Law and Commerce, (1967) pp. 385-401, at pp. 386-387.*

نُظِر أيضاً:

*Warsaw Convention, Recent Development ....., Department of State ...*

التقرير المشار إليه سابقاً، وبصفة خاصة من ص ٢٤٤ - ٢٤٥، نُظِر أيضاً *Lowenfeld and*

*Mendelsohn* المقالة المشار إليها سابقاً، ص من ٥٤٦ - ٥٤٧.

(٢٩) نُظِر:

*Lee Kreindler, The Denunciation of the Warsaw Convention, 31 Journal of Air Law and Commerce 291-302 (1965).*

وبصفة خاصة من ص ٢٩٨ - ٢٩٩.

بروتكول لاهاي، وذلك لعدم كفاية المبالغ التعويضية القصوى التي قررها هذا البروتكول لتعويض المسافرين الأمريكيين الذين تخضع رحلاتهم الجوية لاتفاقية وارسو (٣٠).

على أن الكونجرس الأمريكي لم تصدر عنه أى استجابة للتوصية التي انطلقت من مجلس الشيوخ. فلم يناقش الكونجرس أى تشريع للتأمين الاجبارى على المسافرين. وبناء على ذلك أصدرت الإدارة الأمريكية بيانا فى صيف عام ١٩٦٥ أعلنت فيه أن بروتكول لاهاي لا يمكن أن يوفر بمفرده الحماية الكافية للمسافرين الأمريكيين، وأنه إذا لم يتم استكمال هذه الحماية بأخرى إضافية كتأمين اجبارى تقوم به شركات النقل الجوى، فإنه يكون من المتعين فى هذه الحالة الانسحاب من اتفاقية وارسو والاعتماد على قواعد الشريعة العامة *Common Law* لحماية المسافرين الأمريكيين فى النقل الجوى للدولى (٣١).

وبنلت الحكومة الأمريكية محاولة أخيرة لانتقاد الموقف حين اقترحت على لجنة النقل الأمريكية أن تقوم شركات الطيران بتوفير الحماية الإضافية للمسافرين بحيث يرتفع الحد الأقصى للتعويض إلى مائة ألف دولار أمريكى (٣٢). ولقد واجهت شركات الطيران

(٣٠) أنظر المقالة السابقة، ص ٢٩٩.

(٣١) أنظر مقالة *Lacey*، بعنوان:

*Recent Developments in the Warsaw Convention*، المقالة السابق الإشارة إليها، ص

٣٨٧.

أنظر أيضا:

*William Hildred, Air Carrier' Liability: Significance of the Warsaw Convention and Events Leading up to the Montreal Agreement, 33 Journal of Air Law and Commerce (1967) pp. 521 - 535.*

وبصفة خاصة ص ٥٢٢ - ٥٢٣.

(٣٢) أنظر مقالة *Lowenfeld and Mendelsohn*، السابق الإشارة إليها بعنوان: *The United*

*States and Warsaw ...*، بصفة خاصة ص ٥٤٧ - ٥٤٨. أنظر أيضا: مقالة *Hildred*.

الأمريكية هذا الاقتراح بعاصفة من الرفض، إلا أنها، مع ذلك، عرضت حلا وسطا بمقتضاه يتم زيادة الحد الأقصى للتعويض إلى خمسين ألف دولار أمريكي، ولكن بشرط أن تقوم بهذا الاجراء نفسه كل شركات النقل الجوي في جميع الدول الأخرى المتعاقدة والأطراف في اتفاقية وارسو. وهذا شرط كانت للشركات الأمريكية تعلم بيقين أن تحققه أمر دونه خسر للتقاد، إذ أن معظم شركات الطيران غير الأمريكية ليست بالقوة الاقتصادية التي تسمح لها بالوفاء بهذا الالتزام (٣٣).

### ٣ - التهديد بالانسحاب من اتفاقية وارسو:

وفي سبتمبر من عام ١٩٦٥ ظهر بجلاء أن المحاولات التي تم بذلها في سبيل اقتناع الولايات المتحدة بالتراجع عن فكرة الانسحاب من اتفاقية وارسو كان مآلها الفشل. كما أن الحكومة الأمريكية نفسها كانت تحت تأثير ضغط من الرأي العام الذي كان ينادى بالانسلاخ عن الاتفاقية وعدم التصديق على بروتوكول لاهاي (٣٤) وكان على الحكومة الاستجابة لضغط الرأي العام وبصفة خاصة أن المسافرين الأمريكيين كانوا يشكلون نسبة كبيرة من عدد المسافرين على الخطوط الجوية الدولية في ذلك الوقت (٣٥).

ولم تتردد الحكومة الأمريكية كثيرا حيث قامت بإعلان انسحابها من اتفاقية وارسو بشكل رسمي في الخامس عشر من نوفمبر عام ١٩٦٥. وتم لخطار الحكومة البولندية بهذا

- بعنوان: *Air Carrier's Liability*، المشار إليها سابقا من ص ٥٢٣ - ٥٢٤. وأنظر كذلك مقالة الاستاذ *Matte* بعنوان: *The Warsaw System ...* المشار إليها سابقا، وبصفة خاصة ص ١٥٥. (٣٣) أنظر مقالة *Lowefeld and Mendelsohn*، السابق الإشارة إليها، ص ٥٤٧ - ٥٤٨. أنظر أيضا مقالة *Sheinfeld* بعنوان: *From Warsaw to Tenerife* السابق الإشارة إليها، وبصفة خاصة ص ٦٦٤.

(٣٤) أنظر *Lacey*، المقالة السابق الإشارة إليها بعنوان *Recent Development*.... وبصفة خاصة ص ٣٨٧. أنظر أيضا:

*Kreindler, The Denunciation of the Warsaw Convention, 31 Journal of Air Law and Commerce (1965), pp. 291-302.*

وبصفة خاصة ص ٢٩٨ - ٢٩٩.

(٣٥) أنظر بصفة عامة في ذلك: *Bogdan* في بحثه السابق الإشارة إليه بعنوان *Aircraft Accidents...*، وبصفة خاصة ص ٢٢. أنظر أيضا مقالة *Kreindler*، المقالة السابق الإشارة إليها بعنوان: *The Denunciation*.... وبصفة خاصة ص ٣٠١.

الانسحاب، وذلك تطبيقاً لنص المادة ٣٩ من اتفاقية وارسو، والتي تقضى بأنه يمكن لكل طرف سام متعاقد في الاتفاقية أن يعلن عن انسحابه منها، وذلك بإخطار يوجه إلى الحكومة البولندية، على أن لا يكون الانسحاب نافذاً إلا بعد فوات ستة أشهر من حصول الإخطار به (٣٦). ومع ذلك فلقد أعلنت الحكومة الأمريكية عن إمكانية التراجع عن هذا الانسحاب، وسحب الإخطار الموجه إلى الحكومة البولندية، وذلك قبل الموعد المحدد لنفذاه، وهو يوم ١٥ مايو لسنة ١٩٦٧ عند توافر أحد الشروط الآتية:

أولاً: أن يكون هناك اتجاه واضح للموافقة على رفع الحد الأقصى للتعويض المستحق للمسافر إلى مائة ألف دولار، أو على الأقل أن تكون هناك قواعد موحدة واضحة للمسئولية حتى ولو كانت هذه القواعد تحلبي الناقل الجوي، ولكن بشرط ألا يكون هناك حد أقصى للتعويض.

أو

ثانياً: أن يوجد اتفاق بين الناقلين الجويين الرئيسيين في العالم، بمقتضاه يتم رفع الحد الأقصى للتعويض إلى خمسة وسبعين ألف دولار للمسافر (٣٧).

(٣٦) أنظر التقرير السابق الإشارة في مجلة القانون الجوي والتجارة بعنوان:

*The Warsaw Convention - Recent Development and the withdrawal of the United States Denunciation.*

وبصفة خاصة ص ٢٤٣. وأنظر أيضاً في شرح أسباب انسحاب الولايات المتحدة من اتفاقية وارسو، وبصفة خاصة لتخفيض المبالغ القصوى للتعويض:

*Civil Aeronautics Board, Agreement Relating to Liability Limitations of the Warsaw Convention and the Hague Protocol (1966) reprinted in 31 Federal Regulations 7302 (1966).*

(٣٧) أنظر التقرير المشار إليه سابقاً:

*The Warsaw Convention ..... and the withdrawal of the united States*

*Denunciation:* وبصفة خاصة ص ص ٢٤٥ - ٢٤٦. أنظر أيضاً:

المراجع المشار إليه سابقاً، وبصفة خاصة فقرة *Shacross and Beaumont, on Air Law*,

VII (15).

وفى الوقت الذى أعلنت فيه الولايات المتحدة عن انسحابها من الاتفاقية، كانت المنظمة الدولية للنقل الجوى (IATA) تقوم بمجهودات ضخمة من أجل اقتناع شركات النقل الجوى الدولى الكبرى فى رفع الحد الأقصى للتعويض إلى خمسين ألف دولار للمسافر، وذلك فى النقل الجوى الدولى من وإلى الولايات المتحدة، ريثما يتم إرساء دعائم اتفاقية دولية أخرى تنظم مسألة مسئولية النقل الجوى وتكون مرضية للولايات المتحدة. وتعاصرت مع هذه الجهود محاولات أخرى قامت بها المنظمة الدولية للطيران المدني من أجل اقتناع الولايات المتحدة بالتراجع عن قرار الانسحاب قبل موعد صيرورته نهائيا (٣٨).

وبالفعل نجحت المنظمة الدولية للطيران المدني فى إعداد مؤتمر دولى فى عام ١٩٦٦ فى مدينة مونتريال بكندا لوضع حد لهذه المشكلة التى أدت إلى تعثر اتفاقية وارسو، وكانت أن تودى بها (٣٩).

والآن ننقل لمناقشة موقف الولايات المتحدة من اتفاق مونتريال لعام ١٩٦٦، وذلك فى المطلب التالى.

(٣٨) أنظر مقالة lacey السابق الإشارة إليها سابقا *Recent Development and the Warsaw Convention* وبصفة خاصة ص ٢٨٨. أنظر أيضا فى مجهودات المنظمة الدولية للطيران المدني فى خلال هذه الفترة مقالة *Hjølsted*، بعنوان:

*Passenger Liability in International Carriage by Air - Lines of Development, in Essays in Air Law, (Nijhoff Publications (1982).*

وبصفة خاصة ص ص ٩٣ - ٩٤.

أنظر أيضا مقال *Lowenfeld and Mendelsohn* فى مجلة هارفارد، والسابق الإشارة إليه، وبصفة خاصة ص ٥٤٩ وما بعدها.

(٣٩) أنظر فى الوثائق والمقررات التى صاحبت هذا المؤتمر

*Montreal Proceedings (ICAO, special ICAO Meeting on Limits for passangers Under the Warsaw Convention ant the Hague Protocol (1966).*

## المطلب الثالث

### موقف الولايات المتحدة من اتفاق مونتريال لعام ١٩٦٦

#### ١ - مضمون اتفاق مونتريال:

لما كان الهدف من مؤتمر مونتريال المنعقد في فبراير عام ١٩٦٦ هو محاولة وضع حد أقصى للتعويض عن مسؤولية الناقل الجوي بالنسبة للأضرار التي تقع على المسافرين، وبحيث يكون هذا الحد الأقصى للتعويض مرضيا لكل الأطراف المتعاملين مع مرفق النقل الجوي الدولي، فلقد بدأت الولايات المتحدة في اظهار كثير من المرونة بالمقارنة بمواقفها السابقة (٤٠).

فلقد أعلن الممثل الأمريكي خلال مؤتمر مونتريال عن تأييد بلاده لنظرية المسؤولية الموضوعية للناقل الجوي، وهي تلك النظرية التي طالما هاجمتها الولايات المتحدة نفسها في سنوات سابقة على أساس عدم عدالتها من حيث أنها تبيح مساعلة الناقل الجوي عن الأضرار الحاصلة بغض النظر عن ارتكابه لخطأ. لكن في سبيل إرضاء الدول الأخرى للمجتمعة في مونتريال، وكان عددها تسعا وخمسين دولة، كان على الولايات المتحدة تقديم نظرية المسؤولية الموضوعية، حتى يتسنى لها بعدئذ التحدث عن الارتفاع بالحد الأقصى للتعويض الذي يمكن أن يستحقه المسافر المضرور أو ذويه (٤١). ولم تعدم الولايات المتحدة الحجة في تبرير موقفها، حيث أن النقل الجوي الدولي لم يعد - خلال حقبة

(٤٠) نُظِر كلمة الممثل الأمريكي في مؤتمر مونتريال، والتي عبر فيها عن حرص الولايات المتحدة في الاستمرار كطرف في اتفاقية وارسو، وفي نفس الوقت التأكيد على حرصها على مصالح ملايين الركاب الأمريكيين الذين يسافرون تحت مظلة الحد الأقصى البالغ ٨٣٠٠ أمريكي. نُظِر *Montreal Proceedings*، السابق الإشارة إليها، الجزء الثاني، وبصفة خاصة من ص ١٧٤ - ١٧٨.

(٤١) نُظِر *Montreal Proceedings*، السابق الإشارة إليها من ص ٩٤ - ٩٥. نُظِر أيضا، *Lowenfeld and Mendelsohn Note, Liability for Aircraft Damage to Ground Occupiers - A study of Current Trends in Tort Law, 31 Indian Law Journal 63 (1955)*، المقال السابق الإشارة إليه من ص ٥٧٢ - ٥٧٣. نُظِر أيضا:

وبصفة خاصة من ص ٦٩ - ٧٠.

الستينات - ذلك المشروع الخطير في تشغيله، إذ أن معدلات أمانه أصبحت أكثر استقراراً، كما أن شركات النقل الجوي - من بين كل الأطراف في الحادثة الجوية - هي الأقل ضرراً وذلك لأنها عادة ما تكون مشمولة بتأمين من المسؤولية (٤٢).

ولقد اختلفت الآراء في مؤتمر مونتريال حول الحدود القصوى للتعويض الذي يلتزم به الناقل الجوي. فذهب الاقتراح التشيكي إلى ضرورة رفع مبلغ التعويض إلى لثنتين وثلاثين ألف دولار أمريكي، بينما اقترحت فرنسا مبلغ خمسين ألف دولار (٤٣). أما الاقتراح المقدم من كل من السويد وألمانيا ونيوزيلندا وجاميكا فلقد كان يستهدف رفع الحد الأقصى إلى خمسة وسبعين ألف دولار ولكن بدون جعل مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية موضوعية (٤٤) وأخيراً، فإن الاقتراح الأمريكي كان يرمى إلى زيادة الحد الأقصى للتعويض إلى مبلغ خمسة وسبعين ألف دولار مع جعل مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية موضوعية (٤٥).

ولما كان ميعاد نفاذ انسحاب الولايات المتحدة من اتفاقية أرسو أصبح وشيكاً، فلقد بذلت المنظمة الدولية للنقل الجوي الدولي جهوداً مكثفة للإسراع في اخراج اتفاق مؤقت يرضى جميع الأطراف. وفي السادس عشر من مايو عام ١٩٦٦ تم التوصل إلى اتفاق بين شركات النقل الجوي الرئيسية في العالم، بمقتضاه يتم زيادة الحد الأقصى للتعويض الذي يمكن أن يستحق على الناقل الجوي في حالة وفاة المسافر أو إلحاق الأذى البدني به إلى مبلغ خمسة وسبعين ألف دولار، مع جعل الناقل الجوي مسؤولاً مسؤولية موضوعية. ولقد

(٤٢) انظر *Note, Liability for Aircraft Damage....* المقالة السابق الإشارة إليها، وبصفة خاصة ص ٦٩ - ٧١.

انظر أيضاً مقال *Sheinfeld* بعنوان *From Warsaw to Tenerife*، السابق الإشارة إليه، في ص ٦٦٦.

(٤٣) انظر مقالة *Lowenfeld and Mendelsohn* السابق الإشارة إليها ص ٥٧٤.

(٤٤) انظر المقالة السابقة ص ٥٧٤.

(٤٥) انظر المقالة السابقة ص ٥٧٤.



عرف هذا الاتفاق فيما بعد باسم اتفاق مونتريال المؤقت (٤٦).

*"The Montreal Interim Agreement of 1966".*

ولقد حصلت الموافقة على هذا الاتفاق من جانب ثمانى شركات طيران دولية كبرى. وعلى الرغم من أن هذا الاتفاق قد تمت صياغته بمعرفة ممثلين عن الحكومة الأمريكية مع هذه الشركات، إلا أن الحكومة الأمريكية نفسها لا تعتبر طرفا فيه. ولذلك يذهب رأى غالب فى لفقه الأمريكى إلى القول بأن اتفاق مونتريال إنما هو "اتفاق خاص" لتعديل قواعد حدود ومبالغ التعويض عن المسؤولية، (٤٧) وهو ما يعتبر محض تطبيق لنص المادة ١/٢٢ من اتفاقية وارسو والتي تقرر "أنه يمكن، مع ذلك، للنقل الجوى والمسافر الاتفاق على وضع حدود أعلى للتعويض". ذلك أن المسافر بقبوله التذكرة التى تضع حدودا أعلى للمسؤولية، وفق اتفاق مونتريال، فإنه يكون قد ارتضى الاتفاق مع الناقل الجوى على تعديل حدود المسؤولية المنصوص عليها فى الاتفاقية الأصلية. على أن اتفاق مونتريال لم يؤد إلى إلغاء نص المادة ٢٥ من اتفاقية وارسو والتي مقتضاها عدم تحديد التعويض بمبالغ

(٤٦) أنظر المقالة السابقة ص ٥٩٦، وما بعدها. أنظر حول وجهات نظر المدعى المضرور بالنسبة لاتفاق

مونتريال، *Kreindler, A Plaintiff's View of Montreal, 33 Journal of Air Law and Commerce (1967) at pp. 528-537.*

أنظر أيضا مقالة *Hildred* بعنوان: *Air Carrier's Liability* ..... والسابق الإشارة إليها، وبصفة خاصة ص ٥٣٤، وما بعدها.

(٤٧) أنظر مقالة *Sheinfeld*، السابق الإشارة إليها بعنوان: *From Warsaw to Tenerife*، وبصفة

خاصة ص ٦٦٩ - ٦٧٠. أنظر أيضا مقالة *Lowenfeld and Mendelsohn*، فى مجلة هارفارد، والسابق الإشارة إليها وبصفة خاصة ص ٥٩٧. فلتأق مونتريال لعام ١٩٦٦، يعتبر على الرغم من "صدوره عن أشخاص لا يصدق عليهم وصف الدولة، بمثابة تعديل هام للاتفاقية فى مجال المسؤولية عن نقل الركاب". أنظر الدكتور العربى، المرجع المشار إليه سابقا، ص ٩٨. أنظر فى هذا المعنى أيضا بحث للدكتور مراد فهم المشار إليه سابقا، بعنوان: خضوع النقل الجوى .....، ص ٢٥. ومع ذلك يرى الدكتور رفعت فخرى أنه ليس من الصحيح أن اتفاق مونتريال لعام ١٩٦٦ يعتبر اتفاقا خاصا بين الراكب والناقل لأن المادة ٢٢ من الاتفاقية تواجه حالة وجود اتفاق بين الناقل والراكب، وليس قرارا من هيئة أو سلطة حكومية أو اتفاق بين الناقلين الغرض منه تطبيق حدود أكبر للتعويض على بعض فئات من الركاب ... أنظر الدكتور رفعت فخرى، الوجيز فى القانون الجوى (١٩٨٨)، فى ص ١٧٧.

قصوى فى الحالة التى يتمكن فيها المضرور من اثبات الخطأ الإرادى *Wilful Misconduct* فى جانب الناقل الجوى (٤٨).

وطبقا لاتفاق مونتريال المؤقت لعام ١٩٦٦ - الذى ينطبق على النقل الجوى الدولى الذى يتم بمعرفة إحدى الشركات التابعة لأحد الأطراف فى الاتفاقية والذى تكون فيه الولايات المتحدة بمثابة نقطة للقيام أو الوصول أو الهبوط الجوى (٤٩) - فإن الحد الأقصى للتعويض عن الوفاة أو الأضرار البدنية الأخرى التى تلحق للمسافر يكون محدودا بمبلغ خمسة وسبعين ألف دولار أمريكى، ويشتمل هذا المبلغ على مصروفات التقاضى وأتعاب المحاماة، أما فى البلاد التى تكون فيها نصوص خاصة لتقرير المصروفات وأتعاب المحاماة (وذلك كما فى بعض البلاد التى تجعل هذه المصروفات على عاتق المدعى عليه الخاسر، وهو فى هذا الفرض الناقل الجوى) فإن الحد الأقصى للتعويض لا يزيد بحال عن ثمانية وخمسين ألف دولار (٥٠).

(٤٨) ومن ثم فإنه على الرغم من الارتفاع بالمبالغ القصوى للتعويض إلى خمسة وسبعين ألف دولار للمضرور، فإن الولايات المتحدة الأمريكية أصرت على الإبقاء على النص المتعلق بالخطأ الإرادى، بحيث يمكن كسر هذا الحد الأقصى والحصول على تعويض يغطى جميع الأضرار فى الحالة التى يتمكن فيها المضرور من إثبات الخطأ الإرادى فى جانب الناقل الجوى. أنظر فى ذلك:

*William Hickey, Breaking the Limit - Liability for Wilful Misconduct under the Guatemala Protocol, 42 Journal of Air Law and Commerce (1976) pp. 601 - 622 at pp. 608 - 609.*

(٤٩) أنظر الدكتور العرينى، المرجع المشار إليه سابقا ص ٩٩؛ أنظر أيضا الدكتور مراد فهم، البحث المشار إليه سابقا بعنوان: خضوع النقل الجوى الداخلى .....، ص ٢٥ - ومثال ذلك أن النقل الذى يقع بين لندن، وطوكيو مع وجود اتفاق على حصول رسو جوى فى لندورا بولاية الاسكا الأمريكية يمكن أن يشكل نقلا جويًا خاضعا لأحكام اتفاق مونتريال حتى ولو لم يحدث صعود أو هبوط للمسافرين فى هذه الولاية الأمريكية بشرط أن يكون النقل الجوى منضمًا إلى هذا الاتفاق. وعلى العكس من ذلك فإن نقلا جويًا بين مدينة ليما فى بيرو ثم ميامى بولاية فلوريدا الأمريكية ثم لندن بتجلترا، قد لا يخضع لأحكام اتفاق مونتريال، لو أن هذا النقل تم اعتباره نقلا متتابعًا *Successive carriage* إذ أن بيرو ليست طرفًا فى الاتفاقية، وبالتالي فإن النقل يخرج عن نطاقها. أنظر:

*Shawcross and Beaumont*، المرجع المشار إليه سابقا، (18 VII).

(٥٠) أنظر مقالة *Lowenfeld and Mendelsohn*، المشار إليها سابقا، ص ٥٧٣. أنظر أيضا بحث الدكتور أبو زيد رضون، تطور طبيعة ومدى مسئولية الناقل الجوى .....، المشار إليه سابقا، ص ١٥. أنظر أيضا الدكتور فاروق زاهر، المرجع المشار إليه سابقا، فى ص ١٣٠.

كما يقضى اتفاق مونتريال بأنه يتعين على كل شركة نقل جوى، تكون طرفا فى الاتفاق، للقيام بتزويد كل مسافر بإعلان أو تحذير عن تحديد المسؤولية عند تسليمه تذكرة السفر، ويتضمن ذلك الإعلان إخطارا كتابيا عن تحديد مسؤولية الناقل الجوى والمبالغ القصوى التى يلتزم بها طبقا لاتفاقية وارسو وبروتوكول لاهائ واتفاق مونتريال المؤقت (٥١).

## ٢ - تقدير اتفاق مونتريال المؤقت:

والواقع أنه وإن كان اتفاق مونتريال قد رفع الحد الأقصى للتعويض الذى يلتزم به الناقل الجوى فى مواجهة المسافرين، إلا أنه مع ذلك كان محدود النطاق والأثر.

فمن ناحية أولى، فإن اتفاق مونتريال محدود جغرافيا من حيث أنه لا يسرى على كل نقل جوى دولى تنطبق عليه شروط اتفاقية وارسو. ولكنه ينطبق على ذلك للنقل الجوى الدولى وفقا للمفهوم العام لاتفاقية وارسو، ولكن بشرط أن تكون أى من نقطة القيام أو الوصول واقعة على إقليم الولايات المتحدة الأمريكية (٥٢).

ولا شك أن اتفاق مونتريال المؤقت يستهدف بصفة خاصة حماية المسافرين ذوى الجنسية الأمريكية، إذ أن هؤلاء عادة ما تكون نقطة انطلاقهم أو وصولهم أو رسوهم فى الولايات المتحدة الأمريكية. ومن ثم فلا يسرى هذا الاتفاق بما يتضمنه من مبالغ تعويضية قصوى طالما أن الولايات المتحدة الأمريكية لم تكن تمثل أحد هذه النقاط، فمثلا لا يسرى اتفاق مونتريال المؤقت على الرحلات الجوية بين القاهرة وباريس. وعلى الرغم من أن اتفاق مونتريال المؤقت استهدف اساسا حماية المسافرين الأمريكيين، إلا أنه من الممكن

(٥١) وهذا التنبيه يكون مطبوعا فى حجم بنط (١٠) من الطباعة الحديثة، ويجب أن يكون موجودا على التذكرة المسلمة الى المسافر وعلى المطروف الذى توضع فيه التذكرة. أنظر فى مضمون ونص هذا التنبيه أو الاخطار: مقالة *Lacey*، بعنوان: *Recent Developments*، المشار إليه سابقا فى ص ٣٨، هامش ١٩.

(٥٢) أنظر مؤلف *Shawcross and Beaumont*، السابق الإشارة إليه سابقا، فقرة (18) (VII)

لأى شخص من جنسية أخرى الاستفادة من الحد الأقصى المقرر فى هذا الاتفاق، طالما كان فى رحلة جوية دولية بالمعنى المحدد فى اتفاقية وارسو، وطالما كانت إحدى نقاط القيام أو الهبوط فى داخل الولايات المتحدة (٥٣)، ومن ثم فإنه يمكن لمسافر مصرى يقوم برحلة بين القاهرة ونيويورك الاستفادة من الحدود القصوى المقررة فى اتفاق مونتريال.

ومن ناحية ثانية، يلاحظ أن اتفاق مونتريال لا يسرى فى كل الأحوال التى تكون فيها نقطة القيام أو الهبوط فى الولايات المتحدة الأمريكية، وإنما يسرى فقط، فى هذه الحالة بين الشركات الأطراف فى الاتفاق نفسه (٥٤). ومن ثم، فإنه لو افترضنا أن نقلًا جويًا دوليًا كانت نقطة القيام فيه هى الولايات المتحدة، وقامت به شركة نقل ليست طرفًا فى الاتفاق المؤقت، فإن الحد الأقصى المقرر للتعويض فى الاتفاق لا يسرى فى هذه الحالة.

وبعد إبرام اتفاق مونتريال المؤقت، قامت الولايات المتحدة بالإعلان عن تراجعها عن الانسحاب من اتفاقية وارسو، (٥٥) إذ أن هذا الاتفاق يخدم مصالح المسافرين الأمريكيين

(٥٣) نُظِرَ فى هذا المعنى: الدكتور أبو زيد رضوان: قانون الطيران التجارى، المشار إليه سابقًا فى ص ٢٩١. أيضًا الدكتور الشرقاوى، محاضرات فى القانون الجوى، المشار إليه سابقًا، ص ٩٧. بل إن اتفاق مونتريال أصبح بمثابة المعول الذى يهدم الحركة التوحيدىة فى مجال النقل الجوى الدولى "إذ أصبح من الواضح أن طبيعة مسؤولية النقل الجوى يمكن أن تختلف باختلاف رحلات طائراته، بل وباختلاف نقطة قيام ووصول الركاب فى رحلة واحدة من رحلاتها. فهى مسؤولية موضوعية، طبقًا لاتفاق مونتريال سنة ١٩٦٦، إذا وقعت نقطة قيام الطائرة أو وصولها أو مجرد وجود مرسى جوى فى الولايات المتحدة الأمريكية. وهى مسؤولية عقبية قوامها الخطأ المفترض إذا لم يكن من حظ الراكب أن تلمس عجلات الطائرة للتراب الأمريكى" نُظِرَ الدكتور أبو زيد رضوان: قانون الطيران التجارى، المشار إليه سابقًا ص ٢٩١. نُظِرَ أيضًا حفيظة الحداد، القانون الجوى (بدون سنة النشر) فى ص ١٤٤.

(٥٤) نُظِرَ:

*Diederik, Verschoor, An Introduction to Air Law (1988) at p. 76.*

ومن الجدير بالذكر أن شركة مصر للطيران قد فضمت إلى اتفاق مونتريال لعام ١٩٦٦، نُظِرَ الدكتور سمحة القليوبى، القانون الجوى (١٩٨٩) ص ٢٠٥.

(٥٥) نُظِرَ مقالة *Lowerfeld and Mendelsohn*، السابق الإشارة إليها فى ص ٤٩٦ - نُظِرَ أيضًا:

*The Warsaw Convention - Recent Developments and the Withdrawal of the United States Denunciation.*

التقرير السابق الإشارة إليه والمنشور فى مجلة القانون الجوى والتجارة، فى ص ٢٤٦.

بصفة خاصة، وأيضا الملاحه الجوية المدنية الدولية بصفة عامة، وذلك لأنه رفع من الحد الأقصى للتعويض وشدد فى أساس أو طبيعة مسئولية الناقل الجوى من حيث جعلها مسئولية مطلقة *Absolute Liability*.

وبهذا انتهت الأزمة بصفة مؤقتة. فلقد أعلنت الإدارة الأمريكية عن أن اتفاق مونتريال ينهى الأزمة مرحليا، وأنه يتعين عقد جلسات واجتماعات مع الدول والشركات المعنية لتحديد الموقف النهائى والمستقبلى بالنسبة لاتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩. وبعبارة أخرى، فإن ما تم التوصل إليه فى مونتريال لا يعدو أن يكون إجراء وقتيا *Provisional Measure*، وأن الحكومة الأمريكية تتطلع إلى إبرام اتفاقية دائمة لتنظيم هذه المسألة الهامة من جديد (٥٦) وعلى ذلك، يمكن للولايات المتحدة أن تقوم بإعلان انسحابها مرة أخرى من اتفاقية وارسو لو أنها شعرت بأنه لا توجد أى خطوات جدية من أجل إبرام أو إحداث تعديل جزئى فى هذه الاتفاقية بصدد مسألة الحدود القصوى للتعويض الذى يلتزم به الناقل الجوى عند انعقاد مسئوليته عن الأضرار الحاصلة للمسافرين.

وعلى الرغم من كون الهدف المباشر من اتفاق مونتريال المؤقت هو إرضاء الولايات المتحدة لكى تتراجع عن فكرة الإلتسحاب من اتفاقية وارسو، إلا أن كلا من الفقه والقضاء الأمريكيين ظلا غير راضيين عن هذه الحدود للتعويض المنصوص عليها فى الاتفاق، وذلك لأنه يضع قيودا على سلطة القضاء فى منح التعويض المناسب أو العادل، كما أنه يبتسر من حقوق المسافرين فى الحصول على كامل التعويض عن الأضرار التى تصيبهم (٥٧). كما أن جانبا آخر من الفقه انتقد هذا الوضع على أساس أنه لا ينبغى

(٥٦) انظر مقالة الاستاذ *Mateesco Matte*، بعنوان:

*The Warsaw System and the Hesitations* ..... والسابق الإشارة إليها من ص ١٥٦ -

١٥٧

(٥٧) انظر بصفة عامة:

لتجارة لنقل الجوى أن تزيد من أرباحها على حساب المضرورين (٥٨). ثم إن الظروف الاقتصادية العالمية كانت تتلاحق بصفة مستمرة وبسرعة فائقة، وأصبحت معدلات التضخم وتغير الأسعار تشير إلى الارتفاع بطريقة يصعب السيطرة عليها أو التنبؤ بها، ومن غير العدل تثبيت الحد الأقصى للتعويض الذى يستحقه المسافر المضرور عند مبلغ معين ثابت (٥٩).

وهكذا بدأت النبرة العدائية لفكرة تحديد مسؤولية الناقل الجوى تملو مرة أخرى على الرغم من إقرار اتفاق مونتريال المؤقت. ولعل هذه الانتقادات هى التى دفعت الولايات المتحدة الأمريكية وغيرها من الدول إلى إجراء دراسات اقتصادية مكثفة لإرساء وسيلة أو طريقة عادلة يمكن بمقتضاها تحديد التعويض للمضرورين فى حوادث الطيران، وهذا ما حدا إلى السعى نحو إرساء تعديلات أخرى على اتفاقية وارسو، وهو ما سوف نناقشه فى المطلب التالى.

(٥٨) أنظر:

..... *Kreindler, a Plaintiff's view of Montreal* المقالة المشار إليها سابقا، وبصفة خاصة

ص ٥٣١.

(٥٩) أنظر مقالة Shenifeld بعنوان: *From Warsaw to Tenerife*، السابق الإشارة إليها، ص ٦٧١. وفى نفس المعنى أنظر الدكتور أبو زيد رضوان، فى بحثه: تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوى .... المشار إليه سابقا، ص ١٢.

## المطلب الرابع

### تطورات ما بعد اتفاق مونتريال المؤقت

#### ١ - موقف الولايات المتحدة من بروتوكول جواتيما لاسيتي لعام ١٩٧١:

كانت الولايات المتحدة الأمريكية حريصة على أن تشير في الإعلان الذي أدى إلى انعقاد اتفاق مونتريال المؤقت على سعيها لإحداث تعديلات جديدة وجدية في اتفاقية وارسو، إذ أن اتفاق مونتريال ما هو إلا مرحلة انتقالية (٦٠). وبالفعل تم البدء في إعداد دراسات هامة مع إحصائيات دقيقة تركز كلها حول مستويات التعويض التي تنفع عادة من جانب الناقلين الجويين الأمريكيين. وكانت معظم الاقتراحات والدراسات تشير إلى وجوب رفع الحد الأقصى للتعويض إلى ما يوازي مائة ألف دولار أمريكي (٦١).

على أن هيئة الطيران المدني الأمريكية قامت بدراسات أخرى في الفترة ما بين عام ١٩٦٦ - ١٩٧٠، ولقد أظهرت نتائج هذه الدراسات أن معدل التعويض الذي عادة ما يحكم به للمسافر عن الوفاة أو الأضرار البدنية الأخرى في النقل الجوي الداخلي يزيد عن مائتي ألف دولار للمسافر الواحد. وبناء على ذلك كان على الحكومة الأمريكية مراجعة موقفها من تحديد الحد الأقصى للتعويض بمائة ألف دولار، والذي أوضحت دراسات هيئة الطيران المدني الأمريكية أنه أصبح تحديدا بالياً (٦٢). ومن ثم اقترح ممثل الولايات

(٦٠) أنظر مقالة Jeffrey بعنوان:

*The Growth of American Judicial Hostility* .....

والسابق الإشارة إليها، ص ٨١٤.

(٦١) أنظر المقالة السابقة، ص ٨١٤. وأنظر التعليق على تعديلات اتفاقية وارسو بعنوان:

*Comment, Aviation Law Attempts to Circumvent the Limitations of Liability Imposed on Injured Passengers by the Warsaw Convention, 54 Chicago Kent Law Review 851 (1987).*

وبصفة خاصة ٨٥٣.

(٦٢) أنظر مقالة Sheinfeld بعنوان: *From Warsaw to Tenerife*، والسابق الإشارة إليها، وبصفة خاصة ص ٦٧٣.

المتحدة على المؤتمرين في جواتيما لاسيتي ما أطلق عليه خطة التعويض التكميلي *Supplemental Compensation Plan*. ومفاد هذه الخطة أنه يتعين على كل دولة القيام بدعم التعويض المستحق للمسافر بعد حدود المائة ألف دولار التي يلتزم بها الناقل الجوى كحد أقصى للتعويض (٦٣).

ولقد بذل ممثل الولايات المتحدة محاولات مكثفة حتى يرى هذا التعديل النور، وذلك على الرغم من وجود اتجاهات قوية ضد خطة التعويض التكميلي. وبالفعل تم التوصل إلى اتفاق مبدئي بين ممثلي الدول المجتمعة في جواتيما لاسيتي بعد الجلسة السابعة عشرة من اجتماع اللجنة القانونية للمنظمة الدولية للطيران المدني *ICAO*. فلقد تقدم مندوب نيوزيلندا باقتراح لا يختلف كثيرا عن مضمون الاقتراحات الأمريكية مع إضافة ضرورة أن تكون مسئولية لناقل الجوى مسئولية موضوعية، كما أن الحد الأقصى للتعويض المقترح لا يمكن تخطيه بأى حال *Unbreakable*، أو لأى سبب من الأسباب حتى تلك المتعلقة بالخطأ الإرادى (٦٤).

وفي سبيل التوصل إلى درجة عالية من التوحيد، فإن المادة (H) من بروتوكول جواتيما لاسيتي وضعت قيودا على التحفظات التي قد تبديها أى دولة أثناء اجراءات التصديق على هذا البروتوكول. فلا يمكن مثلا أن يكون بروتوكول جواتيما لاسيتي ملزما أو نافذا إلا إذا قامت نفس الدولة المصدقة عليه بإقرار كل من اتفاقية وارسو وأيضا بروتوكول لاهاي. ومن ثم فإن التصديق على بروتوكول جواتيما لاسيتي بواسطة إحدى الدول

(٦٣) والطريف في الأمر أن مبلغ المائة ألف دولار والذي كان يمثل بصفة مبدئية الحد الأقصى للتعويض المقترح في جواتيما لاسيتي، لو تم حسابه على أساس لوقية الذهب، فإنه يجب أن يساوى الآن أكثر من

نصف مليون دولار أمريكي. انظر *Sheinfeld* المقالة السابقة، ص ٦٧٣، هامش ٩٩.

(٦٤) انظر مقالة *Sheinfeld* السابق الإشارة إليها بعنوان: *From Warsaw to Tenerife*، وبصفة خاصة ٦٧٤.



الأعضاء فى المنظمة الدولية للطيران المدنى ICAO يعنى إزالة أية إمكانية حول أن تكون مثل هذه الدولة مصدقة على بعض من هذه الاتفاقيات أو البروتوكولات دون البعض الآخر. وبسبب هذا القيد، فإن مجلس الشيوخ الأمريكى لم يصدر منه حتى الآن أى تأييد لبروتوكول جواتيمالا سىتى، وذلك لمعارضة الولايات المتحدة الأمريكية لمقررات بروتوكول لاهائى وعدم تصديقها عليه (٦٥).

ولما كان بروتوكول جواتيمالا سىتى مبادرة أمريكية، فإنه على الرغم من قيام الكثير من الدول باتخاذ الاجراءات اللازمة للتوقيع عليه، إلا أنها لم تقم بالتصديق، وذلك بانتظار صدور تصديق الولايات المتحدة أولا باعتبارها صاحبة المبادرة. أضف إلى ذلك أن المادة (D) من البروتوكول المذكور تقضى بوجود أن تقوم ثلاثون دولة بالتصديق عليه، على أن تكون لخمسة من هذه الدول نسبة ٤٠% على الأقل من الرحلات الداخلة فى نطاق منظمة الإيكافو (٦٦)؛ ولما كان للناقلين الجويين الأمريكيين، فى ذلك الوقت، أكثر من هذه النسبة، فإن نجاح ونفاذ هذا البروتوكول يعتمد اعتمادا جوهريا على تصديق الولايات المتحدة عليه، وهو ما لم يحدث حتى وقتنا هذا (٦٧).

(٦٥) أنظر:

*Makiewicz, The 1971 Protocol of Guatemala City to Further Amend the 1929 Warsaw Convention, 38 Journal of Air Law and Commerce (1972) at pp. 519-541 (1972).*

وبصفة خاصة ص ٥٤١.

(٦٦) أنظر مقالة *Mankiewicz*، السابق الإشارة إليها ص ٥٤١. أنظر أيضا الدكتور أبو زيد رضوان: قانون الطيران التجارى، المرجع المشار إليه سابقا، ص ٢٩٢.

(٦٧) أنظر *Sheinfeld*، فى مقاله السابق الإشارة إليها بعنوان: *From Warsaw to Tenerife*، ص ٦٧٥.

## ٢ - موقف الولايات المتحدة من بروتوكولات مونتريال لعام ١٩٧٥ (٦٨):

في أوائل السبعينات من هذا القرن كان الاقتصاد العالمي يمر بمرحلة تغييرات هامة وسريعة، ولقد أظهرت هذه التغييرات ضرورة التحول عن الذهب كوسيلة للدفع في النظام النقدي العالمي، وذلك بسبب مخاطر تقلبات أسعار العملات والذهب في الأسواق العالمية. ولهذا كان من المتعين إدخال نظام بديل عن الذهب بالنسبة لتقدير التعويضات عن مسؤولية النقل الجوي (٦٩). ولقد قامت المنظمة الدولية للطيران المدني ICAO في عام ١٩٧٥ في مونتريال بإقرار نظام حقوق السحب الخاصة *Special Drawings Rights* (SDR) وهي عبارة عن وحدة حسابية يتم تقويمها على أساس اختيار عملات ست عشرة دولة.

وبناء على ذلك؛ فإن بروتوكول مونتريال رقم (٣) والذي يقيم مسؤولية النقل على أساس النظرية الموضوعية، رفع الحد الأقصى للتعويض إلى مائة ألف وحدة سحب خاصة، وهو ما يوازي تقريبا مائة وسبعة عشر ألف دولار أمريكي للمسافر الواحد في الأضرار البدنية أو الوفاة. كما أجاز هذا البروتوكول لكل دولة طرف فيه أن تقوم بإقرار نظام تعويض تكميلي *Supplemental Compensation* وذلك في نطاق إقليمها (٧٠).

(٦٨) انظر بصفة عامة في بروتوكولات مونتريال الأربعة لعام ١٩٧٥:

Gerald Fitz Gerald, *The Four Montreal Protocols to Amend the Warsaw Convention Regime Governing International Carriage by Air*, 42 *Journal of Air Law and Commerce* 273 (1976).

(٦٩) انظر بصفة عامة:

Mendelsohn, *The Value of the Poincare Gold Franc in Limitation of Liability Conventions*, 5 *Journal of Maritime Law and Commerce* at P. 125 (1973).

(٧٠) انظر مقالة Sheinfeld، السابق الإشارة إليها وبصفة خاصة ص ٦٧٨. انظر أيضا بصفة عامة نصوص اتفاق مونتريال (٣) في:

A. Lowenfeld, *Aviation law* 986 (Documents Supp. 2d ed. 1981).

وعلى الرغم من هذه الزيادة الملحوظة في الحد الأقصى للمبالغ للتعويضية، إلا أن الولايات المتحدة أصرت على موقفها المتشدد من ضرورة تعويض المسافرين المضطربين في حوادث الطيران تعويضا عادلا وشاملا. ولذا قامت الإدارة الأمريكية بإقرار خطة للتأمين جنبا إلى جنب مع التعويض التكميلي المقترح. ولقد تم اختيار شركة تأمين هي: *The Prudential Insurance Company of America*، فلقد وجد أن هذه الشركة تقدم أفضل الشروط والمزايا من بين كل شركات التأمين الأخرى (٧١).

وطبقا لخطة التعويض التكميلي يمكن للمضطرب الحصول على تعويض قد يصل إلى حد مائتي ألف دولار أمريكي. وفي نفس الوقت يتعين على شركة التأمين إقامة نظام تجميع "Pool" بمقتضاه يجب على كل ناقل جوي القيام بدفع اشتراكات شهرية أو أقساط، وهذه الاشتراكات يتم تحصيلها في النهاية من المسافر نفسه وذلك بتقرير قيمة إضافية على تذكرة كل راكب على الخطوط الجوية الدولية. وفي كل الأحوال، فإن تطبيق الحد الأقصى المقرر في بروتوكول مونتريال (٣) والخطة الأمريكية للتعويض التكميلي ترتبها بتوافر ثلاثة شروط هي:

- أ - أن يكون النقل الجوي الدولي خاضعا لاتفاقية وارسو.
- ب - أن يكون موطن الشخص أو إقامته المعتادة في الولايات المتحدة الأمريكية.
- ج - أن يدفع كل مسافر رسما إضافيا على أي تذكرة على الخطوط الجوية الدولية مقداره دولاران ونصف (٧٢).

(٧١) انظر مقالة *Sheinfeld*، السابق الإشارة إليها ص ٦٧٩.

(٧٢) انظر المقالة السابقة، ص ص ٦٧٩ - ٦٨٠.

ولقد أفصحت الإدارة الأمريكية عن أن معدلات الحد الأقصى للتعويض المقررة في بروتكول جواتيمالا سيتي وبروتكول مونتريال رقم (٣) مضافا إليها المبالغ التي قد تستحق وفقا لخطة التعويض التكميلي يمكن أن تقترب كثيرا من مبالغ التعويض التي تدفع للمضربين في النقل الجوي الداخلي. وبناء على ذلك أحال الرئيس الأمريكي الأسبق "تورد" مشروع بروتكول مونتريال ٣ إلى مجلس الشيوخ لإبداء الرأي والمشورة والموافقة. وفي الثامن من شهر مارس عام ١٩٨٣، قام المجلس المذكور بالتصويت ضد التصديق على بروتكول مونتريال رقم ٣ (٧٣).

ولعل تردد الإدارة الأمريكية في التصديق على بروتكول جواتيمالا سيتي ورفض مجلس الشيوخ الأمريكي التصديق على بروتكول مونتريال ٣ ترجع إلى الصعوبات العملية والقانونية التي تكثف تطبيق كل من هذين البروتكولين. فمن ناحية أولى، فإن خطة التعويض التكميلي لا تقدم حلا جذريا لمشكلة التعويض المستحق على الناقل الجوي إذ أن تطبيقها يتم على نطاق إقليمي وبحسب ما تراه كل دولة. ومن ثم فإن التفرقة في المعاملة بين المسافرين على الخطوط الجوية الدولية في النقل الجوي الخاضع لاتفاقية سيتم تعزيزها عند تطبيق هذه البروتكولات مع خطة التعويض التكميلي. أضف إلى ذلك أنه حتى عند تطبيق نظام التأمين المقترح، فإن المسافرين باعتبارهم الذين يدفعون الرسم الإضافي في ثمن للتذاكر، هم الذين يتحملون في نهاية الأمر ألساط التأمين وليس الناقلون الجويون. ومن ناحية ثانية، فإن الموقف الأمريكي ما زال راسخا من حيث

(٧٣) أنظر مقالة Jeffrey، بعنوان: ..... *The Growth of American Judicial*، السابق الإشارة إليها ص ٨١٥.

ضرورة تعويض المسافرين تعويضا شاملا (٧٤). فعلى الرغم من زيادة المبالغ القصوى التعويضية زيادة ملحوظة بمقتضى هذه البروتوكولات الأخيرة، إلا أن هذه المبالغ لا يمكن تجاوزها بأى حال من الأحوال، حتى فى حالة الخطأ الإرادى الذى يشوب سلوك الناقل الجوى أو سلوك تابعيه، وهذا يخالف ما يجرى عليه القضاء الأمريكى من ضرورة الحكم على الناقل المسئول بكل التعويض فى هذه الحالة دون اعتبار لأى حد أقصى (٧٥).

بل إن هذه القاعدة التى أتى بها كل من بروتكول جواتيمالا سبتى وأيدها بروتكول مونتريال (٣) من عدم تجاوز المبالغ المقررة فيهما لأى سبب من الأسباب سوف تؤدى إلى غل يد القضاء فى امكانية الحكم على الناقل الجوى بتعويضات رادعة أو عقابية *Punitive damages* فى حالات الخطأ الإرادى، ولا شك أن ذلك يعد قيدا خطيرا على حرية هذا القضاء الذى يميل فى أحيان كثيرة إلى الحكم بهذه المبالغ للرداعة ولتتى يمكن أن تتجاوز حتى المبالغ التعويضية المحكوم بها على الناقل الجوى المسئول.

(٧٤) انظر فى الانتقادات التى توجه إلى بروتكول مونتريال (٣):

*Holling, The Montreal Protocols: A Threat to the American System of Jurisprudence, Trial (1982).*

وبصفة خاصة ص ٦٩، وما بعدها.

انظر أيضا: مقالة الأستاذ *Matte* بعنوان:

*The Warsaw System and the Hesitations of the U.S. Senate.*

المشار إليها سابقا، فى ص ص ١٥٩ - ١٦٢.

(٧٥) والواقع أن الدراسات التى أجريت فى الولايات المتحدة تشير إلى ارتفاع معدل التعويض عن الأضرار الحاصلة للمسافر الواحد فى حوادث النقل الجوى الداخلى ارتفاعا كبيرا، حيث بلغ هذا المعدل ٣٦٢٫٩٤٣ دولار أمريكى فى الفترة بين ١٩٧٠ - ١٩٨٤، بل لقد ارتفع هذا المعدل فى أواخر الثمانينات إلى نصف مليون دولار أمريكى.  
نظر:

*Tracy Thomas, 007 - Licensed to Limit without Notice: The Case of Chan V. Korean Air Lines Ltd. Vol. 13 Loyola of Los Angeles. International and Comparative Law Journal, p. 95-131, at P. 123.*

## خلاصة وتعقيب:

يتضح من العرض السابق أن عدم رضاء الولايات المتحدة الأمريكية عن الحدود القصوى للمبالغ التعويضية التي أقرتها اتفاقية وارسو وبروتوكولاتها اللاحقة هو أحد الأسباب الجوهرية للترقيق المستمر الذي أصاب هذه الاتفاقية. وعلى الرغم من أن الولايات المتحدة قد هدت جديا بالانسحاب من الاتفاقية المذكورة، بسبب عدم رضائها عن التعديلات التي حصلت بمقتضى بروتوكول لاهاي عام ١٩٥٥، إلا أنها عادت وتراجعت عن فكرة الانسحاب بعد التوصل إلى اتفاق مونتريال عام ١٩٦٦. ومع هذا فلقد وصفت الإدارة الأمريكية اتفاق مونتريال بأنه إجراء وقتي، وأنه ينبغي إحداث تعديلات جوهرية وجذرية لمسألة تعويض الناقل الجوي عن الأضرار التي تحصل للمسافرين.

وتولت تعديلات جوهرية على اتفاقية وارسو. وأهم هذه التعديلات بروتوكول جواتيمالا سيتي لعام ١٩٧١، ثم بروتوكول مونتريال رقم (٣) لعام ١٩٧٥ بشأن نقل الأشخاص. ومع ذلك فلم تقم الإدارة الأمريكية حتى الآن بتقديم بروتوكول جواتيمالا سيتي إلى مجلس الشيوخ لأخذ الرأي والموافقة، بل أكثر من ذلك، فإن بروتوكول مونتريال (٣) قد تم رفض التصديق عليه من جانب مجلس الشيوخ الأمريكي. ولا جدال في أن هذا الرفض له دلالة واضحة في إمكانية إثارة الأزمة مرة أخرى، والتهديد بانسلاخ الولايات المتحدة عن النظام الدولي الذي يحكم مسؤولية الناقل الجوي.

ومن ثم، فإن النقل الجوي الدولي في الولايات المتحدة الأمريكية ما زال محكوما بقواعد اتفاقية وارسو الأصلية كما تم وضعها في عام ١٩٢٩، مع التعديل الذي دخل عليها في مونتريال عام ١٩٦٦. ولا شك أن قواعد هذه الاتفاقية أصبحت من القدم بحيث لا يمكن أن تسير التقدم المذهل في النقل الجوي الدولي وقواعد القانون الداخلي الأمريكي التي تحلبى المضرورين في حوادث الطيران. وهذا الوضع أتاح للقضاء الأمريكي فرصة للتوسع الكبير في تفسير نصوص الاتفاقية التي تتيح الحكم على الناقل الجوي بتعويض

كامل للمسافر. وهذا ما سوف نحاول إبرازه فيما يلي.

## المبحث الثاني

### تشديد مسؤولية الناقل الجوي بناء على الخطأ الإرادي

#### تمهيد وتقسيم:

أتاحت اتفاقية وارسو - كما ذكرنا سابقاً - طريقين يمكن للمضروب أن يسلك أحدهما للتخلص من تطبيق مبدأ المسؤولية المحدودة للناقل الجوي، ومطالبته بتعويض كامل عن الأضرار الحاصلة. ولقد نصت المادة (٢٥) من الاتفاقية على الطريق الأول الذي من خلاله يمكن الحصول على التعويض الكامل، ويتمثل في نجاح المدعى المضروب في إثبات الخطأ الإرادي *Wilful Misconduct* في جانب الناقل أو تابعيه.

والواقع أنه ليس من السهل الإدعاء إدعاء ناجحاً بالخطأ الإرادي كسبب مشدد لمسئولية الناقل الجوي. وهذا يعود أساساً إلى الصعوبة التي يلقاها المدعى المضروب في إثبات عناصر الخطأ الإرادي في جانب الناقل الجوي أو تابعيه. ومع ذلك، فإن هناك اتجاهات حديثة من جانب القضاء الأمريكي للتوسع في المعيار الذي يتعين الأخذ به لتقرير وجود الخطأ الإرادي. كما لجأ للقضاء الأمريكي إلى فكرة الخطأ الإرادي لتحديد مدى الضرر المطلوب للتعويض عنه وكذلك لتحديد مضمون التعويض.

وسوف نقوم بعرض ومناقشة هذه الاتجاهات في ثلاثة مطالب. ومن ثم يمكن تقسيم

هذا المبحث إلى المطالب الآتية:

المطلب الأول: موقف القضاء الأمريكى من تحديد مفهوم ومعیار الخطأ الإرادى.

المطلب الثانى : محاولات القضاء الأمريكى التوسع فى حالات تطبيق الخطأ الإرادى عن الأضرار الحاصلة للمسافرين.

المطلب الثالث: محاولات القضاء الأمريكى التوسع فى مضمون التعويض المحكوم به للمضروب فى حالة ثبوت الخطأ الإرادى: التعويضات الرادعة.



## المطلب الأول

## موقف القضاء الأمريكى من تحديد مفهوم ومعيار الخطأ الإرادى

١ - مفهوم الخطأ الإرادى طبقاً للمادة ٢٥ من اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩، قبل تعديلها:  
تقضى المادة (٢٥) من اتفاقية وارسو قبل تعديلها ببروتوكول لاهاي عام ١٩٥٥ بعدم تمتع الناقل الجوى بميزة تحديد المسؤولية عن الأضرار التى تصيب المسافرين فى الحالة التى ينجح فيها المضرور فى اثبات الخطأ الإرادى فى جانب الناقل الجوى أو تابعيه أو على حد تعبير هذه المادة إذا كان الضرر قد نشأ عن غشه أو عن خطأ يعتبر فى نظر المحكمة المطروح عليها النزاع مساوياً للغش (٧٦).

ولما كان هذا النص يمثل استثناء على قاعدة المسؤولية المحدودة للناقل الجوى طبقاً لاتفاقية وارسو، فلقد كان محلاً لمناقشات مستفيضة خلال المراحل التى أدت إلى اقرار الاتفاقية، وذلك بالنظر إلى الصعوبات التى تعترى تفسيره وتطبيقه فى النظم الوطنية المختلفة (٧٧).

(٧٦) وتتص المادة (٢٥) من اتفاقية وارسو الأصلية قبل تعديلها على أنه: "١ - لا يجوز للناقل أن يتمسك بأحكام هذه الاتفاقية التى تستبعد مسؤوليته أو تحد منها، إذا رجع الضرر إلى غشه أو إلى خطأ فى نظر قانون المحكمة المطروح عليها النزاع مقابل للغش.

٢ - كذلك يحرم الناقل من هذا الحق إذا أحدث الضرر فى نفس الظروف أحد تابعيه أثناء تديته

لأعمال وظيفته". ويلاحظ أن بعض الفقه يطلق على اصطلاح *Wilful Misconduct* سوء السلوك المقصود، أنظر الدكتور محمود الشرقاوى، المرجع المشار إليه سابقاً، فى ص ١١٢. ويطلق عليها البعض الآخر عبارة "السلوك المنحرف غير المغتفر". أنظر الدكتور محمود بربرى، قانون الطيران (١٩٧٦)، فى ص ١٥١ هامش (١). والواقع أن عبارة الخطأ الإرادى هى الأوقع فى نظرنا، وذلك لنيوعها فى الفقه، واستقرارها للدلالة على هذا النوع من السلوك. أنظر الدكتور ثروت الأسيوطى، مسؤولية الناقل الجوى، المرجع المشار إليها سابقاً فى ص ٦١٤ - ٦١٦.

(٧٧) أنظر فى عرض هذه المناقشات ومراحل اقرار هذا النص: الدكتور ثروت الأسيوطى، مسؤولية الناقل الجوى (١٩٦٦) وبصفة خاصة ص ٥٩١ - ٥٩٤. أنظر أيضاً:

*Bin Cheng, Wilful Misconduct: From Warsaw to the Hague and from Brussels to Paris, 2 Annals of Air & Space Law 55 (1977).*

وكان الرأي يتجه أثناء المداولات التي أفضت إلى صياغة المادة (٢٥) إلى حرمان الناقل الجوي من ميزة تحديد المسؤولية في حالة الغش *dol*، وهو الاصطلاح الفرنسي الوارد في النص الأصلي الذي كتبت به الاتفاقية. على أن بعض المؤتمرين في وارسو أفصحوا عن مخاوفهم في أن اصطلاح الغش المعروف في دول الشريعة اللاتينية *Civil Law Countries*، قد يصعب ترجمته إلى بعض اللغات الأخرى، أو مقابلته ببعض الأفكار السائدة في الشرائع الأخرى، وبإذات في الشريعة الأنجلوأمريكية (٧٨).

ولذا حرص مندوب ألمانيا في مؤتمر وارسو على اقتراح النص على حرمان الناقل الجوي من تحديد المسؤولية ليس فقط في حالة الغش الواقع منه أو من تابعيه، وإنما كذلك في حالة الخطأ الجسيم *Faute Lourde*، أي الحيدة عن العناية التي تتطلبها المعاملات بقدر معين من الجسامه (٧٩). ولقد حسم مندوب المملكة المتحدة الخلاف حول هذه المادة، حيث أبدى صعوبة نقل مفهوم الغش والخطأ الجسيم إلى الشريعة الأنجلوسكسونية، ومن ثم فلقد أقتراح تضمين النص عبارة *Wilful Misconduct* أو الخطأ الإرادي، وذلك على أساس أن هذا الاصطلاح يمكن أن ينصرف إلى الغش والخطأ الجسيم معا، كما أنه يشمل أيضا الأفعال التي يرتكبها الناقل بإهمال وعدم اكتراث بغض النظر عن النتائج التي يحتمل أن تقع نتيجة لهذا السلوك (٨٠).

وعلى الرغم من عدم حصول أي اعتراض على الاقتراح الإنجليزي، إلا أن المفوض الفرنسي في مؤتمر وارسو، قد لاحظ، وبحق، أن الموافقة على التعديل الذي تقدم به

(٧٨) أنظر مقالة الأستاذ *Bin Cheng*، السابق الإشارة إليها، ص ٦٢. أنظر أيضا:

*Schacross & Beaumont on Air Law 4 th ed (1987) Vol. I*، في: (207) VII.

(٧٩) أنظر مقالة *Bin Cheng*، السابق الإشارة إليها ص ٦٢، والذي أشار إلى محاضر جلسات المؤتمر الذي أقر الاتفاقية. أنظر أيضا الدكتور الأسبوطي، مسؤولية الناقل الجوي، المرجع المشار إليه سابقا في ص ٥٩٢.

(٨٠) أنظر محاضر جلسات مؤتمر وارسو لعام ١٩٢٩، ص ٤٠، مشار إليها في مقالة *Bin Cheng*، السابق الإشارة إليها ص ٦٢.

المفوض الانجليزي من شأنه حرمان الناقل الجوي من ميزة تحديد المسؤولية في كل الأحوال التي يثبت فيها الخطأ الجسيم في جانب الناقل الجوي، بينما المراد هو عدم تحديد المسؤولية في حالة الخطأ الجسيم الذي يصدر عن الناقل الجوي بوعي وإدراك لفظه. ولقد أخذ واضعو الاتفاقية هذه الملحوظة في الاعتبار عند كتابة الصياغة النهائية لنص المادة (٢٥) من الاتفاقية بحيث يفقد الناقل ميزة تحديد المسؤولية في حالة ارتكابه خطأ يعتبر في نظر المحكمة التي يعرض عليها النزاع مساويا للغش (٨١).

وإذا كان المؤتمرين في وارسو قد استهدفوا توحيد الأفكار التي تؤدي إلى حرمان الناقل الجوي من ميزة تحديد المسؤولية، فإن التحفظ الوارد في المادة (٢٥) بالرجوع إلى قانون المحكمة التي تنظر النزاع يؤدي إلى امكانية اعطاء تفسيرات مختلفة بحسب فهم المحكمة المنظور أمامها للنزاع لاصطلاح الغش واصطلاح الخطأ الجسيم، إذ بينما تعادل بعض القوانين بين الخطأ الجسيم والغش، فإن قوانين أخرى لا تقيم هذه المساواة بين هذين المفهومين. ومن شأن ذلك عدم امكان تمسك الناقل الجوي أو تابعيه بأحكام المسؤولية المحدودة عند ارتكاب خطأ جسيم أمام قضاء بعض الدول، بينما يمكنه التمسك بهذه الأحكام أمام قضاء البعض الآخر من الدول وذلك بصدد نفس المسألة، مما يؤدي إلى اهدار الأهداف التوحيدية للاتفاقية (٨٢).

على أن المشكلة الجوهرية التي تواجه نص المادة (٢٥) من الاتفاقية ترتد أساسا إلى

(٨١) أنظر محاضرات جلسات مؤتمر وارسو، ص ٤١، مشار إليها في مقالة *Bing Ching*، السابق الإشارة إليها ص ٦٣.

(٨٢) في هذا المعنى، أنظر الدكتور رفعت فخرى، الوجيز في القانون الجوي (١٩٨٨)، وبصفة خاصة ص ١٩٧ - ١٩٨. أنظر أيضا الدكتور أبو زيد رضوان، لقانون الجوي، المرجع للمشار إليه سابقا وخاصة ص ٣٤٦. كما يلاحظ أن إحدى الصعوبات الرئيسية المرتبطة بالمادة (٢٥) من الاتفاقية تكمن في تفسير عبارة "يراه قانون المحكمة المعروض عليها النزاع" عند تكرارها الخطأ المعادل للغش، فلقد ذهب فريق من الفقه إلى القول بأن هذه العبارة تتضمن قاعدة اسناد إلى القانون الداخلي بحيث يكون للقاضي اتباع الحلول التي ترد في قانونه الوطني عند تعريف الخطأ المعادل للغش. كما ذهب فريق آخر إلى أن هذه المادة تتضمن قاعدة موضوعية للسماح للدول التي لا يوجد في قانونها الداخلي اصطلاح مقابل للغش كما في دول القانون الانجلوسكسوني بالأخذ بقرب الأفكار في قوانينها الداخلية والتي تقترب من فكرة الغش. أنظر في مناقشة هذه المسألة، الدكتور العربي، لقانون الجوي، المرجع المشار إليه سابقا ص ١٦٢ - ١٦٣.

الاختلاف بين النص الفرنسي الأصلي للاتفاقية، ونفس النص عند ترجمته الى اللغة الانجليزية (٨٣). فلقد تصور المؤتمرون في وارسو أن فكرة الخطأ الإرادي المعروفة في دول القانون الانجلوأمريكي توازي الأفكار المتعلقة بالغش والخطأ الجسيم، ومن ثم فلقد استخدموا اصطلاح الخطأ الإرادي *Wilful Misconduct* في النص الانجليزي للدلالة على هذين المفهومين المعروفين في الشرائع اللاتينية والجرمانية.

فالخطأ الإرادي المعروف في القانون الانجلوأمريكي يختلف عن الإهمال بجميع صوره من ناحية، وعن الغش من ناحية أخرى. فعلى الرغم من أن كل هذه الأشكال من السلوك تتضمن فعلا أو سلوكا مشينا يؤدي إلى أحداث ضرر ما، إلا أن المعيار الحاسم للتعرف بين الإهمال والخطأ الإرادي يكمن في أن مرتكب الخطأ الإرادي يكون متنبها أو على الأقل لديه الإدراك في أن سلوكه يشكل خطأ ما، وأن من شأن ذلك الإضرار بالغير. هذا الإدراك لا يكون متوافرا في حالة الإهمال (٨٤). فالشخص المتهم بالإهمال، وإن كان يرتكب فعلا خاطئا، إلا أنه لا يكون لديه الإدراك باحتمال وقوع أضرار ما كنتيجة لسلوكه، هذا من ناحية، ومن ناحية أخرى، فإن الغش يختلف عن الخطأ الإرادي، حيث يشترط في الغش أن تتوافر لدى القائم بالسلوك نية إحداث ضرر ما، هذه النية ليست بالضرورة مطلوبة لتوافر الخطأ الإرادي، إذ يكفي لتوافر هذا الأخير، على الأقل في إحدى صورته، مجرد علم متخذ السلوك بخطأ هذا السلوك وإدراكه ما قد يترتب عليه من نتائج، دون أن يصل الأمر إلى حد اشتراط توجه النية إلى إحداث ضرر معين بشخص معين (٨٥).

(٨٣) انظر:

*William Strock, Warsaw Convention - Article 25 - "Wilful Misconduct", 31*

*Journal of Air Law and Commerce* 291 (1966). ويصفه خاصة ٢٩١ - ٢٩٢.

كذلك فإن قانون النقل الجوي الصادر عام ١٩٣٢ في المملكة المتحدة ترجم عبارة الغش إلى الخطأ

الإرادي أو *Wilful Misconduct*، انظر مقالة *Bin Cheng*، السابق الإشارة إليها ص ٦٣.

(٨٤) انظر مقالة *Bin Cheng*، السابق الإشارة إليها ص ٦٥ - ٦٦.

(٨٥) انظر مقالة *Bin Cheng*، السابق الإشارة إليها ص ٦٦. انظر في هذا المعنى أيضا مقالة:

*Juan Acosta, Wilful Misconduct under the Warsaw Convention: Recent Trends and Developments, 19 University of Miami Law Review* 575 (1965).

وعلى أى الأحوال، فإنه إذا كانت مشكلة التفسير تعتبر جوهرية بالنسبة لبلاد الشريعة اللاتينية حيث تنور مشكلة معادلة الخطأ الجسيم بالغش، فإن المسألة أكثر وضوحا بالنسبة لبلدان الشريعة الانجلوأمريكية لأن نص المادة (٢٥) من الاتفاقية تضمن اصطلاحا واحدا معروفا فى هذه البلاد وهو الخطأ الإرادى (٨٦) ومع ذلك تبقى ضرورة وضع الضوابط لتحديد عناصر هذه الفكرة، وتطبيقها فى مجال النقل الجوى الدولى.

## ٢ - عناصر الخطأ الإرادى فى القانون الأمريكى:

تشير مؤلفات الفقه وكذلك أحكام القضاء الأمريكى إلى أن الخطأ الإرادى يتكون من ثلاثة عناصر أساسية: وهى فعل أو امتناع عن اتخاذ فعل معين من شأنه الحاق الضرر بشخص ما، وأن يشكل هذا الفعل خطأ طبقا للظروف التى حصل فيها للسلوك، وأخيرا، توافر نية لإرتكاب الفعل مع العلم بأنه يشكل خطأ ما طبقا للظروف التى حصل فيها للسلوك (٨٧).

فيتعين توافر فعل أو امتناع عن اتخاذ فعل معين من شأنه (فى ذاته) الحاق الضرر بشخص ما. وهنا يثور التساؤل عن ما إذا كان أى فعل أو أى امتناع عن اتيان فعل معين من شأنه إحداث أضرار بالغير يمكن أن يشكل خطأ إراديا بغض النظر عن درجة خطورة هذا الفعل أو الامتناع عن اتخاذ اجراء معين كان من المتعين اتخاذه لتجنب حدوث الضرر؟ فى الواقع إن الإجابة عن هذا التساؤل تتوقف إلى حد بعيد على نوعية الظروف والنشاط الانسانى الذى وقع فيه الخطأ. ولا شك أن نشاط الناقل الجوى يتميز عن غيره من

---

- وبصفة خاصة ص ٥٨٠. ولنظر أيضا فى عدم تطبيق فكرة الخطأ الإرادى، ومفهوم أى من الغش أو الخطأ الجسيم، الدكتور فاروق زاهر، المرجع المشار إليه سابقا، فى ص ٤٨٧، ويلاحظ أن هذا المؤلف يطلق على *Wilful Misconduct* اصطلاح سوء السلوك الإرادى.

(٨٦) أنظر مقالة *Bin Cheng*، السابق الإشارة إليها، ص ٦٣.

(٨٧) أنظر مقالة *Bin Cheng*، السابق الإشارة إليها ص ٦٤. أنظر أيضا الدكتور الأسيوطى، مسئولية الناقل الجوى، المرجع السابق الإشارة إليه فى ص ٦١٤ وما بعدها.

لنشاطات الأخرى بارتفاع درجة المخاطر التي تحف بتشغيل الطائرة في نقل الأشخاص، بحيث إن أى إخلال بقاعدة من قواعد السلامة، ولو كانت تعتبر قاعدة ثانوية فى نشاط آخر، فإنها قد تعد قاعدة جوهرية بالنسبة لسلامة المسافرين فى النقل الجوى الدولى، بحيث إن الإخلال بها يعتبر مكونا للفعل أو الامتناع الذى يشكل خطأ إراليا (٨٨).

وبصفة عامة، فإن السلوك المشكل للخطأ الإرادى يتدرج بين ثلاثة أنواع:

فهناك أولا، حالة الفعل الذى يقع من شخص ما، ويكون هذا الشخص عالما وهو يرتكب للفعل أنه يخرق للواجب العام بعدم الإضرار بالآخرين. ومن ثم فإن الإخلال بهذا الواجب العام بعدم الإضرار من شأنه إثارة المسؤولية عن التعويض. وهذا النوع من الفعل المكون للخطأ الإرادى يقترب إلى حد بعيد من عنصر الخطأ فى نظرية المسؤولية التصديرية المعروفة فى بلاد القانون المدنى أو الشرائع اللاتينية. وهناك ثانيا، حالة الفعل أو الامتناع عن فعل ما، والذى يشكل خرقا لالترام قانونى محدد، بحيث يترتب عليه حصول الأضرار بشخص ما. وفى هذين النوعين من السلوك، فهناك فعل عمدى أو امتناع عن اتخاذ فعل معين والذى من شأنه إحداث ضرر ما، مع علم مرتكب الخطأ أن ما اقترفه يشكل خرقا للواجب العام بعدم الإضرار بالآخرين، أو أنه يعد خرقا لقاعدة قانونية محددة، وأن من شأن هذا الخرق إحداث أضرار بالغير (٨٩).

وهناك أخيرا نوع ثالث من الخطأ الإرادى، وصورته هى اتخاذ مرتكب الخطأ فعلا أو امتناعه عن اتخاذ إجراء معين مع عدم الاكتراث *Reckless disregard* بالنتائج التى يجرها فعله أو تلك التى تقع بسبب امتناعه عن اتخاذ فعل معين. والصعوبة الأساسية التى تصادف استظهار هذا النوع من الخطأ الإرادى تكمن فى صعوبة تحديد معنى

(٨٨) انظر مقالة *Bin Cheng*، السابق الإشارة إليها من ٦٨.

(٨٩) انظر مقالة *Bin Cheng*، السابق الإشارة إليها من ٧٢ - ٧٥.

اصطلاح عدم الاكتراث (٩٠) ويذهب كل من الفقه والقضاء الأمريكى فى مجموعه إلى أن عدم الاكتراث ينصرف إلى قيام الشخص بعمل معين أو امتناعه عن عمل ما، وهو غير مهتم بما إذا كان هذا الفعل أو هذا الامتناع يشكلان حرقا لواجب ما، وغير مهتم بما قد ينتج عن هذا السلوك من نتائج قد تضرر بالآخرين. فعلم الاكتراث كشكل للخطأ الإرادى لا يتطلب من الفاعل توافر العلم الحقيقى أو الفعلى بأن فعله أو امتناعه قد يؤدى إلى حصول أضرار ما (٩١).

والواقع أن هذا النوع الثالث يعتبر أخف صور الخطأ الإرادى، إذ يكفي لتوافره أن يتم سلوك الناقل الجوى أو تابعيه عن عدم اكتراث مع عدم مبالاة بالنتائج مع الوعي باحتمال وقوعها لكى يحكم عليه بتعويض كامل عن الأضرار الحاصلة دون التقيد بالمبالغ القصوى المنصوص عليها فى المادة ٢٢ من الاتفاقية. ومن ثم فإنه لا يشترط للحكم على الناقل الجوى بتعويض كامل أن ينطوى فعله على نية الإضرار أو على قصد خبيث *Malicious intent*. ذلك أن تطلب توافر هذه النية يؤدى من الناحية العملية إلى الغاء مفعول المادة (٢٥) من الاتفاقية، وبإلذات فى مجال نقل الأشخاص، حيث لا يمكن تصور أن ينطوى فعل الناقل أو تابعه على هذه النية إلا إذا أريدوا فعلا قتل الركاب على متن الطائرة !! (٩٣).

(٩٠) أنظر مقالة *Bin Cheng*، السابق الإشارة إليها ص ٧٥ وما بعدها. أنظر أيضا الدكتور الأسيوطى، مسؤولية الناقل الجوى، المرجع السابق الإشارة إليه، ص ٦٠٤ وما بعدها.

(٩١) أنظر مقالة *Bin Cheng*، السابق الإشارة إليها ص ٧٤ - ٧٥.

(٩٢) أنظر المقالة السابقة، ص ٧٥. ومن الجدير بالذكر أنه يجب لتوافر الخطأ الإرادى أن يكون هناك احتمال لوقوع الضرر. وهنا يفرق البعض بين احتمال وقوع الضرر، وبين مجرد إمكان حدوثه. فإمكان حدوث الضرر لا يؤدى إلى وجود خطأ إرادى، ذلك أن أى نشاط إنسانى يتضمن بدرجات متفاوتة إمكان ترتب ضرر ما. فمثلا مجرد سير شخص بسيارته فى الطريق قد يؤدى إلى إمكان تعرضه لحادث. ولهذا فإن ما يجب توافره هو أمر أكبر من مجرد الامكان، ألا وهو احتمال وقوع الضرر. والاحتمال يتوافر بناء على عوامل سلوكية إضافية من شأنها أن تجعل الضرر أكثر قربا. ومثال ذلك، أنه إذا كانت قيادة السيارة تتضمن فى حد ذاتها إمكان حدوث الضرر، فإن قيادة السيارة فى حالة سكر تجعل وقوع الضرر أكثر احتمالا. أنظر مقال *Bin Cheng*، السابق الإشارة إليه ص ٨٨.

(٩٣) أنظر الدكتور الأسيوطى، مسؤولية الناقل الجوى، المرجع السابق الإشارة إليه، ص ٦١٣ - ٦١٤.

وإذا كانت مهمة القضاء الأمريكي تنحصر في تطبيق فكرة الخطأ الإرادي كما هي مألوفة لديه، وكما هي معروفة في ظل النظام الانجلوسكسوني، إلا أن الأمر ليس بهذه السهولة من الناحية العملية. إذ يثور التساؤل عن المعيار الذي يتعين الأخذ به لتقدير معرفة أو وعى الشخص بالنتائج الضارة التي يمكن أن تترتب على سلوكه، حتى يمكن القول بتوافر الخطأ الإرادي. وبعبارة أخرى، هل يتعين على الشخص الذي انحرف بسلوكه أن يعلم بطريقة (فعلية) أن ما لقرفه من فعل أو أن امتناعه عن اتخاذ فعل ما يشكل خطأ قد يؤدي إلى أحداث أضرار بشخص ما، أم أنه يكفي أن يكون من المفروض عليه إدراك ذلك، طالما أن الشخص العادي الموجود في نفس الظروف كان بمقدوره للتكهن بأن هذا السلوك يحتمل أن يؤدي إلى الإضرار بالغير؟ إن هذا التساؤل يقودنا إلى مناقشة الأسلوب الذي نهجه القضاء الأمريكي لتقدير توافر وعى الناقل الجوي أو تابعيه باحتمال نشوب الضرر في حوادث النقل الجوي.

### ٣ - معيار تقدير وعى الناقل أو تابعيه باحتمال نشوب الضرر في القضاء الأمريكي:

إذا كان من المتعين توافر المعرفة أو العلم (الفعلي) لدى الشخص المشوب سلوكه بعدم الاكتراث بأن فعله أو امتناعه عن اتخاذ إجراء ما قد يؤدي إلى إلحاق ضرر بشخص ما، فإن المعيار المتخذ للحكم بتوافر الخطأ الإرادي يكون معياراً شخصياً *Subjective test*. أما إذا اكتفينا للحكم بتوافر الخطأ الإرادي بوجود أن يكون من المفروض على الشخص متخذ السلوك إدراك خطورة سلوكه، إذ أن أي شخص في نفس مهنته وظروفه كان سيدرك بأن نوعية سلوكه يمكن أن يتبعها نتائج مقتضاها إلحاق أضرار بالآخرين، فإن ذلك معناه اتباع معيار موضوعي *Objective test*، لتقدير الخطأ الإرادي.



واختيار أى من المعيارين السابقين له أثر كبير على ما إذا كان الناقل الجوى أو تابعه قد اقترف خطأ إراديا أم أنه برئ من ذلك، وبالتالي عدم تحديد مسؤليته أو تحديدها بالمبالغ المقررة فى اتفاقية وارسو.

فلو أن محكمة ما قررت تبني المعيار الشخصى واشترطت لتوافر الخطأ الإرادى ضرورة علم الناقل الجوى أو تابعيه علما حقيقيا بطبيعة السلوك الذى تم اتخاذه وأن من شأن هذا السلوك ترتيب الأضرار، لكان فى هذا تشدد فى الاعتراف بتوافر الخطأ الإرادى وتضييق للحالات التى يمكن الحكم فيها على الناقل الجوى بالمسئولية غير المحدودة (٩٤)، إذ أن المضرور عادة ما يجد صعوبة بالغة فى اثبات العلم الفعلى فى جانب الناقل الجوى أو تابعيه، لأنه من العسير اثبات الحالة المعنوية لشخص محدد فى وقت معين. أما لو أخذت المحكمة المعروض عليها الأمر بالمعيار الموضوعى، فإن ذلك يعنى توسعا فى الحالات التى يمكن الحكم فيها على الناقل الجوى بعدم تحديد المسئولية بناء على الخطأ الإرادى، حيث يكون من الأيسر اثبات امكانية علم الناقل الجوى أو تابعيه وفقا لمعيار الشخص العادى الموجود فى ذات الظروف (٩٥).

ولقد أخذت المحاكم الأمريكية فى الكثير من الأقضية بالمعيار الشخصى للخطأ الإرادى بحيث تطلبت أن يكون مرتكب الفعل، سواء كان الناقل الجوى أو تابعوه، على علم باحتمال وقوع الضرر وقبوله هذا الاحتمال بغير مقتضى. ولذلك حكمت احدى المحاكم الأمريكية عام ١٩٤٩ فى قضية:

(٩٤) فى هذا المعنى، أنظر الدكتور رفعت فخرى، الوجيز فى القانون الجوى، المرجع المشار إليه سابقا، ص ١٢٥ - أنظر أيضا، مقالة الأستاذ *Bin Cheng*، المشار إليها سابقا، ص ٩٢؛ الدكتور سميحة القليوبى: للقانون الجوى (١٩٨٩) ص ٢١١؛ أيضا أنظر الدكتور هانى دويدار قانون الطيران التجارى، المرجع السابق المشار إليه سابقا، ص ٢٩٣ - ٢٩٤.

(٩٥) فى هذا المعنى أنظر:

*Roberta Wilensky, Flying the Unfriendly Skies: The Liability of Airlines Under the Warsaw Convention for Injuries Due to Terrorism, Vol. 8 Northwestern Journal of International Law & Business 249 (1987).*

*Ritts V. American Overseas Airlines Inc.*, (٩٦)

بأن عدم قيام قائدة الطائرة بالمناورات الطزونية فوق المطار لكي تكون الطائرة على ارتفاع آمن، مما أدى إلى اصطدامه بجبل بقرب المطار، لا يعنى توافر الخطأ الإرادى إلا إذا كان الطيار يعلم بالفعل بوجود هذا الجبل، ومع ذلك لم يعبأ وتوجه إلى التحليق على هذا الارتفاع فى تلك المنطقة. ومن ثم فلم تقض المحكمة بتوافر الخطأ الإرادى وأقرت المسئولية المحدودة للنقل الجوى. كذلك قضى فى قضية *Grey V. American Airlines Inc.* (٩٧) بإلغاء قرار المحلفين الذى كان قد قرر وجود خطأ إرادى فى جانب تابعى للنقل الجوى، حيث قررت المحكمة أن هذا الخطأ لا يتوافر إلا إذا كانت النية متجهة إلى القيام بعمل أو امتناع عن فعل ما يضر بالآخرين مع علم الفاعل بذلك.

على أن الأحكام الصادرة حديثاً فى الولايات المتحدة الأمريكية تعد أميل إلى الأخذ بالمعيار الموضوعى للخطأ الإرادى، وذلك إمعاناً فى حماية المسافرين ومد مظلة التعويض غير المحدود بالمبالغ القصوى التى حددتها اتفاقية وارسو.

فلقد قضت الدائرة الجنوبية لمحكمة نيويورك فى قضية *Berner V. British Commonwealth Pacific Airlines Ltd.* (٩٨) بأنه ليس من الضرورى لكى

(٩٦) أنظر:

*Ritts V. American Overseas Airlines Inc.*, *United States Aviation Reports* 105 (1949).

وأنظر أيضاً فى نفس المعنى قضية

*Pekelis V. Transcontinental & Westren Air, Inc.*, 1987 F. 2d 122 (2d Cir. 1951).

*Grey V. American Airlines Inc.*, 227 F. 2d 282 (2d Cir. 1955).

(٩٧) أنظر:

(٩٨) أنظر:

*Berner V. British Commonwealth Pacific Air Lines Ltd.*, 219 F. Supp. 289 (S.D.N.Y. 1965).

يكون سلوك قائد الطائرة مشوباً بعدم الاكتراث المشكل للخطأ الإرادى، أن يكون هو نفسه مدركاً أو عالماً بخطورة سلوكه، حيث يكفى أن تكون هناك دواع تجعله متنبها للظروف المحيطة به، والتي يمكن لقائد الطائرة الحريص من خلالها إدراك مدى خطورة السلوك الذى يتخذه، وما قد يعقبه من أضرار. أى أن الخطأ الإرادى يمكن توافره إذا ظهر من خلال الظروف أن الشخص العادى فى نفس مهنة الناقل الجوى أو تابعيه كان من المتعين عليه إدراك احتمال وقوع الضرر، حتى ولو كان الشخص الذى صدر عنه السلوك يأمل أو حتى ولو كان شخصياً يتوقع أن ما صدر عنه من خطأ لن يؤدي إلى إحداث ضرر ما. فيكفى لتوافر الخطأ الإرادى أن تكون لدى قائد الطائرة الدواعى للعلم من خلال الظروف المحيطة به أن هناك أضراراً ما يمكن أن تترتب من خلال هذا السلوك الخطر، وقياس هذا العلم يجب أن يكون على أساس موضوعى حيث يتعين أن يكون لدى قائد الطائرة الحريص الإدراك أن هناك احتمالاً لحدوث الأضرار بسبب ما أتاه من سلوك.

على أن الدائرة الثانية لمحكمة استئناف الولايات المتحدة قامت مع ذلك بإلغاء هذا الحكم (٩٩). وقالت هذه المحكمة أن حكم أول درجة قد أخطأ فى العقولة بأن العلم للفعلى باحتمال حدوث الأضرار لا يشترط فى جانب الناقل الجوى أو تابعيه بناء على السلوك المتخذ. ولقد استند البعض إلى هذا الحكم الاستئنافى للقول بأن القضاء الأمريكى ما زال يأخذ بالمعيار الشخصى لتقدير وعى الشخص باحتمال حدوث الضرر، وبالتالي للتضييق من أحوال تطبيق المادة ٢٥ من الاتفاقية (١٠٠). إلا أنه بنظرة فاحصة إلى هذا الحكم الاستئنافى نجد أن المحكمة قد ذكرت صراحة أن معيار الخطأ الإرادى لا يمكن أن يكون

(٩٩) أنظر:

Berner V. British Commonwealth Pacific Air Lines Ltd. 346 F. 2d 532 (2d Cir. 1965).

(١٠٠) أنظر مقالة Strock ، بعنوان:

Warsaw Convention, Article 25 .....

والسابق الإشارة إليها، ص ٢٩٤ - ٢٩٥.

معيارا شخصيا خالصا. وعلى ذلك فإنه على الرغم من أن المحكمة الاستئنافية كانت قد رفضت المعيار الموضوعي، فإنها لم تتبن بالضرورة المعيار الشخصي للخطأ الإرادي، حيث أنها تطلبت قيام المضرور بإثبات علم أو معرفة الناقل الجوي أو تابعيه من خلال الظروف المحيطة بالحادثة، ولكن لم يصل بها الأمر إلى حد تطلب إثبات العلم الحقيقي أو الفعلي (١٠١). وفي نفس الوقت حاولت المحكمة مساندة روح اتفاقية وارسو من حيث ضرورة قيام المضرور بالتكليف على علم الناقل الجوي أو تابعيه بخطورة السلوك الذي تم اتخاذه وما قد يعقبه من نتائج ضارة، ولكنها مع ذلك جعلت هذا الإثبات أسير على المدعى، بحيث لم ترهقه بضرورة إثبات العلم الحقيقي واكتفت في هذا الصدد بقيام المضرور ببيان امكانية وجود هذا العلم من خلال الظروف والملابسات التي وقع فيها الحادث (١٠٢).

ولا شك أن هذا الحكم، وإن كان قد رفض صراحة الأخذ بالمعيار الموضوعي، إلا أن المحكمة الاستئنافية قد أخذت في نهاية المطاف بحل يعتبر أكثر قربا من المعيار الموضوعي لا المعيار الشخصي.

وإذا كانت المحكمة في قضية *Berner*، لم تأخذ صراحة بالمعيار الموضوعي، إلا أن تواتر الأحكام الحديثة يشير إلى تبني هذا المعيار صراحة. فلقد حكمت المحكمة الاستئنافية للولايات المتحدة (الدائرة الثانية) في قضية:

*Le Roy V. Sabena Belgian World Air Lines* (١٠٣)

(١٠١) أنظر الحكم الاستئنافية في قضية *Berner, 346 F. 2d*، والسابق الإشارة إليه، وبصفة خاصة ص ٥٣٤.

(١٠٢) أنظر الحكم الاستئنافية السابق، ص ٥٣٨.

(١٠٣) أنظر:

*Le Roy V. Sabena Belgian World Air Lines, 344 F. 2d- 266 (2d Cir.). 1965.*

ثم الحكم الصادر من المحكمة العليا في نفس القضية: *382 U.S.878 (1965).*

بتوفر الخطأ الإرادى فى جانب الناقل الجوى. فى هذه القضية تحطمت إحدى الطائرات التابعة لشركة سايبنا البلجيكية، وذلك على إثر إصطدامها بجبل فى الشمال الشرقى لإيطاليا. ولقد كانت خطة الطيران الأصلية للطائرة تقضى بوجود طيراتها باتساع عشرة أميال جوية. ولقد اشارت التحقيقات التى أجريت إلى أن قائد الطائرة لم يتبع هذا الخطة، بل على العكس، فإن طاقم الطائرة كانوا قد ضلوا برج المراقبة فى روما عن موقعهم بالتحديد، وذلك فى محاولة لتجنب التأخير فى الهبوط. ولقد كان من نتيجة هذا التصرف الحاصل من طاقم الطائرة أن أجاز برج المراقبة عملية الهبوط التى كان يمكن أن تكون ناجحة لو تم اتباع الخطة الأصلية للطيران وكانت الطائرة فى المجال الجوى المصرح به، مما أدى إلى حصول الكارثة الجوية.

ولقد قالت المحكمة إن سلوك طاقم الطائرة صدر عن إرادة حرة، وعلى الرغم من أنهم لم يقصدوا إحداث الضرر، فإنهم قد اختاروا عدم الانصياع مع تعليمات الطيران، مع عدم اكتراث بما قد ينجم عن ذلك من أضرار، مع أنه كان من اليسير على هذا الطاقم إدراك أن السلوك الصادر عنهم يمثل خطرا غير عادى قد يؤدى إلى حصول الأضرار، لأن أى قائد طائرة يوجد فى نفس الظروف كان من المفروض عليه أن يعلم من خلال ظروف الحادث أن مثل هذا السلوك يشكل خرقا لقواعد السلامة التى تؤدى مجانبتها إلى احتمال حصول الحادث (١٠٤).

ومن الواضح أن تطبيق نص المادة (٢٥) من اتفاقية وارسو الأصلية قد أثار صعوبات حتى عند تطبيقه فى المحاكم الأمريكية، تلك التى تعرف حق المعرفة فكرة الخطأ الإرادى فى نطاق للقانون الداخلى.

ومن أجل القضاء على الصعوبات المتعلقة بتطبيق نص المادة (٢٥) من الاتفاقية، فلقد قرر المؤتمرون في لاهاي تعديل نص المادة ٢٥ الأصلي. ويقضى النص الجديد المقرر في بروتكول لاهاي بأنه "لا تسرى الحدود المذكورة في المادة ٢٢ من الاتفاقية متى ثبت أن الضرر قد نتج عن فعل أو امتناع من جانب الناقل إما بقصد إحداث ضرر، وإما عن رعونة مع وعى باحتمال نشوب ضرر ..... " (١٠٥).

ومن ثم فإن بروتكول لاهاي أصبح يأخذ صراحة بمعيار شخصي للخطأ الإرادي من حيث ضرورة النظر في نفسية متخذ السلوك ومحدث الضرر، أي ضرورة توافر العلم للفعل *Actual Knowledge* باحتمالية حصول الضرر (١٠٦). وبعبارة أخرى، فإن بروتكول لاهاي قرر صراحة استبعاد المعيار الموضوعي في تقدير الوعي باحتمال حصول الضرر.

على أنه، وإن كان بروتكول لاهاي قد تبنى فكرة الخطأ الإرادي كما هي معروفة في النظام الاتجولوسكسوني بصفة عامة، فإن اشتراطه لزوم وجود العلم الفعلي باحتمالية حصول للضرر يؤدي إلى وضع قيود على امكانية استخلاص هذا العلم ولا شك أن من شأن تطبيق النص الخاص بالخطأ الإرادي كما ورد بالبروتكول للتضييق من حالات تطبيق الخطأ الإرادي وبالتالي عدم تشديد مسؤولية الناقل الجوى، وذلك بالمقارنة بالنص الأصلي للاتفاقية قبل تعديلها بالبروتكول، وكما هو سائد أيضا فى ظل القضاء

(١٠٥) والواقع أن بروتكول لاهاي أصبح يقرر المسؤولية غير المحدودة للناقل الجوى (طبقا لنص المادة ٢٥ بعد تعديلها بالمادة ١٢ من البروتكول) في حالتين:

أ - إذا ثبت أن الضرر قد نشأ عن فعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعه بقصد إحداث الضرر. أي إذا ارتكب الناقل أو تابعه فعلا عمديا للاضرار بالمسافرين. وهذا فرض صعب تصوره في مجال نقل الأشخاص.

ب - ارتكاب الناقل أو تابعه فعلا أو امتناعا مع عدم لكثره مع وعى باحتمال حصول الضرر، ويلاحظ أن قضايا الخطأ الإرادي عادة ما تتور بصدد هذه الحالة.

أنظر الدكتور رفعت فخرى، الوجيز فى القانون الجوى، للمرجع السابق الإشارة إليه ص ٢١١ - ٢١٢. أنظر أيضا مقال الأستاذ *Bin Cheng*، بعنوان *Wilful Misconduct ...*، والسابق الإشارة إليه من ص ٨٤ - ٨٨. أنظر أيضا فى عرض وشرح هاتين الحالتين: الدكتور محمود موسى دياب، فكرة الخطأ فى اتفاقية فارسوفى، المرجع المشار إليه سابقا، ص ٤٢٦ - ٤٣٩.

(١٠٦) أنظر مقالة الأستاذ *Bin Cheng*، بعنوان *Wilful Misconduct .....*، والمشار إليها سابقا، ص ٨٩ - ٩٢.

## الاتجلاوأمريكى (١٠٧).

وعلى أى الأحوال، فإن عدم تصديق الولايات المتحدة على بروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥ يبقى على تطبيق نص المادة (٢٥) قبل تعديلها فى إطار القضاء الأمريكى. وهذا من شأنه إتاحة الفرصة لهذا القضاء فى الاستمرار فى تطبيق فكرة الخطأ الإرادى فى مجال النقل الجوى الدولى بناء على معايير موضوعية، وبالتالى امكانية للتوسع فى حالات تشديد مسؤولية الناقل الجوى. ذلك أن الأخذ بالمعيار الشخصى الذى قرره بروتوكول لاهاي يكاد يجعل من المستحيل على المضرور الاستفادة من تشديد مسؤولية الناقل الجوى بناء على الخطأ الإرادى، حيث يكون من العسير اثبات العلم الفعلى لقائد الطائرة باحتمال حصول الضرر، وخاصة أن قائد الطائرة نفسه عادة ما يكون هو الآخر ضمن ضحايا الكارثة الجوية (١٠٨).

وبناء على ذلك، فإن القضاء الأمريكى الحديث ما زال على موقفه فى الأخذ بالمعيار الموضوعى لتقدير الوعى باحتمال نشوب الضرر. ففى حكم حديث صادر عام ١٩٨٢ عن الدائرة التاسعة فى الولايات المتحدة (١٠٩) ثم تأييد حكم أول درجة القاضى بتطبيق المعيار الموضوعى (١١٠). وتتلخص وقائع القضية الصادر فيها هذا الحكم فى تحطم

(١٠٧) أنظر فى هذا المعنى: الدكتور ثروت الأسبوطى، مسؤولية النقل الجوى، المرجع المشار إليه سابقا، ص ٦٥٨. ومع هذا فإن الدكتور محمود موسى دياب، المرجع السابق الإشارة إليه، ص ٤٧٢، والذى يرى اتجاه القضاء الأمريكى للأخذ بالمعيار الشخصى للخطأ الإرادى، مستندا فى ذلك إلى الحكم الاستئنافى فى قضية *Berner*، السابق مناقشته، وأنظر أيضا مقالة *Wilensky* بعنوان:

..... *Flying the Unfriendly Skies*، والمشار إليها سابقا، حيث تستخلص كتابة هذا المقال أنه على الرغم من أنه يبدو أن المحاكم الأمريكية قد رفضت الأخذ بالمعيار الموضوعى، إلا أنها لم تؤيد فى نفس الوقت المعيار الشخصى، أنظر ص ٢٧١ من المقالة المشار إليها.

(١٠٨) فى هذا المعنى أنظر مقالة الأستاذ *Bin Cheng*، المشار إليها سابقا، ص ٩٠.  
(١٠٩) أنظر:

*In re Pago Aircrash, No. 78 - 3591 Slip opinion (9th Cir. 1982).*

(١١٠) أنظر:

*In re Pago Aircrash, 419 F. Supp. 1158 - 1160 (C.D. Col. 1976).*

إحدى الطائرات البوينج ٧٠٧ فى الثلاثين من يناير عام ١٩٧٤، مما أدى إلى مصرع كل الركاب وعددهم ٩٧ ركاباً ومن بينهم طاقم الطائرة. ولقد تبين من التحقيقات التى تمت أن الطائرة كانت تحلق على ارتفاع منخفض جداً، وأن قائد الطائرة قام بعملية الهبوط بسرعة شديدة، أضف إلى ذلك أن طاقم الطائرة قد أهمل فى الاحتفاظ بالاتصال مستمر مع برج المراقبة أثناء عملية الهبوط. ولقد وجدت المحكمة من مجموع هذه الأفعال ما يشكل خطأ إرادياً، كان سبباً فى تحطم الطائرة، عند ممر الهبوط، إذ أن الشخص العادى فى نفس مهنة قائد الطائرة، كان من المفروض عليه إدراك أن عدم الاكتراث باحتياطات السلامة وقواعد الطيران المتعارف عليها فى مثل هذه الظروف من شأنه إحداث الأضرار التى تجمت عن هذا التصادم، حتى ولو كان قائد الطائرة المنكوبة ليس لديه العلم الفعلى باحتمال وقوع هذه الأضرار (١١١).

وهكذا يتضح أن عدم تصديق الولايات المتحدة على بروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥ قد أتاح للقضاء الأمريكى تطبيق النص الخاص بالخطأ الإرادى كفكرة انجلوسكسونية بحثة ولكن مع تقديرها بناء على معايير موضوعية، وذلك دون التأثير بالتعديلات التى أدخلها المؤتمرون فى لاهاي على هذه الفكرة عام ١٩٥٥ من حيث التثبيت من وجودها بناء على معيار شخصى. ومن ثم تبقى المحاكم الأمريكية مرتعاً خصباً لتطبيق النص الأسمى من اتفاقية وارسو، وبصفة خاصة أن اتفاق مونتريال لعام ١٩٦٦ لم يمس هذا النص من قريب أو بعيد بأى تعديل (١١٢). وعلى الرغم من أن بروتوكول جواتيما لاسيتى لعام ١٩٧١ قد

(١١١) انظر حكم الدائرة التاسعة فى قضية *Pago*، المشار إليه سابقاً، وبصفة خاصة ص ٣٥٩١.

(١١٢) انظر مقالة *Hickey*، بعنوان: ..... *Breaking the Limit*، المشار إليها سابقاً، وبصفة خاصة ص ٦٠٨.



ألغى النص الخاص بتشديد مسؤولية الناقل الجوي بناء على توافر الخطأ الإرادى (١١٣)، إلا أن هذا البروتوكول الأخير لم ينفذ حتى وقتنا هذا، كما لم تصدق عليه الولايات المتحدة، وبالتالي سوف يظل القضاء الأمريكى على موقفه من تطبيق نص المادة (٢٥) الأصلى من الاتفاقية، وبحسب الفهم الانجلوسكسونى لفكرة الخطأ الإرادى (١١٤).

والموقع أن التجاء القضاء الأمريكى إلى المعيار الموضوعى لتقدير وعى الناقل أو تابعيه باحتمال حصول الضرر يتمشى بطريقة منطقية مع الاتجاه العام لهذا القضاء فى التوسع فى تشديد مسؤولية الناقل الجوي، إذ أنه من الصعب جدا تشديد هذه المسؤولية بالتطبيق لنص المادة (٢٥) من الاتفاقية اللهم إلا إذا تم الاستناد إلى معايير موضوعية. والدليل على ذلك أن القضاء الأمريكى لم ينجح إلا مرة واحدة فى تشديد مسؤولية الناقل الجوي وذلك عند إثارة نص المادة (٢٥) من الاتفاقية (١١٥). وذلك حتى عام ١٩٦١، بينما نجح فى هذا تكرارا، حين بدأ هذا القضاء فى تبنى المعيار الموضوعى، وذلك كما سيظهر لنا فى المطلب الثانى عند دراسة التطبيقات القضائية للخطأ الإرادى.

(١١٣) أنظر *Hickey* ، المقالة السابقة، ص ٦٠٤. أنظر الدكتور رفعت فخرى، الوجيز فى القانون الجوى، المرجع السابق الإشارة إليه ص ٣٠٧، وما بعدها. أنظر أيضا الدكتور العرينى، القانون الجوى، المرجع المشار إليه سابقا ص ١٦٥. ويلاحظ أن بروتوكول جوتنبرج لاسيتى لعام ١٠٧١ قد أقر نص المادة ٢٥ الخاصة بالخطأ الإرادى فى مجال نقل البضائع. ومعنى ذلك أنه يجوز للمضروب أن يطلب عدم تطبيق الحدود القصوى للتعويض إذا أثبت أن الضرر قد نتج عن ارتكاب الناقل أو تابعيه فعلا أو امتناعا بقصد إحداث الضرر أو برعونة مع إبرك أن ضررا قد يقع، بينما لا يجوز للمضروب ذلك فى حالة نقل الأشخاص. وعلة ذلك أن بروتوكول جوتنبرج لا قد أقام مسؤولية الناقل الجوى فى نقل الأشخاص على أساس الضرر، وليس على أساس الخطأ ليا كانت درجته. أنظر فى ذلك الدكتور رفعت فخرى، الوجيز فى القانون الجوى، المرجع المشار إليه سابقا ص ٣٠٧ - ٣٠٨.

(١١٤) وذلك على خلاف الحال فى قضاء بعض الأنظمة الانجلوسكسونية الأخرى، مثل القضاء الانجليزى الذى أصبح يأخذ بالمعيار الشخصى، لتقيده بأحكام بروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥. أنظر:

*Peter Mortin, Intentional or Reckless Misconduct: From London to Bangkok and Back Again, 8 Annals of Air & Space Law 145 (1983).*

وبصفة خاصة ص ١٤٩.

(١١٥) أنظر قضية:

*Pekelis V. Transcontinental & Western Air Inc. 187 F. 2d (2 nd Circ. 1951).*

وأنظر أيضا مقالة *Acosta* بخون: *Wilful Misconduct Under* ..... والسابق الإشارة إليها ص ٥٨٠.

## المطلب الثاني

### تطبيقات القضاء الأمريكي لفكرة الخطأ الإرادي في النقل الجوي الدولي للأشخاص

#### تمهيد وتقسيم:

على الرغم من الصعوبات التي تعترض تحديد فكرة الخطأ الإرادي وكذلك العقبات التي قد تصادف المضرور في إثبات هذا الخطأ في جانب الناقل الجوي أو تابعيه، فإن الأحكام الأمريكية الحديثة بدأت في التوسع في تطبيق هذه الفكرة في حوادث النقل الجوي في محاولة لتشديد مسئولية الناقل الجوي، وتعويض المسافرين تعويضا شاملا دون اعتبار للحدود القصوى التي قررتها اتفاقية وارسو وبروتوكولاتها المعدلة. فظهرت تطبيقات حديثة سواء في مجال مخالفة قواعد الطيران، أو في مجال قواعد تأمين سلامة المسافرين، بل إن هناك تطبيقات حديثة في مجال الأضرار النفسية الحاصلة للمسافرين. وأخيرا، فإن هناك اتجاهًا قضائيا - يؤيده جانب من الفقه - يذهب إلى إمكانية تطبيق نص المادة (٢٥) من اتفاقية وارسو حتى في الأحوال التي تحصل فيها الأضرار للمسافرين بسبب عمليات الإرهاب واختطاف الطائرات.

وسوف نحاول من خلال هذا المطلب إبراز أهم التطبيقات القضائية الأمريكية للخطأ الإرادي بصفة عامة، مع إيراد فرع مستقل للكلام عن مدى إمكانية تطبيق المادة (٢٥) من اتفاقية وارسو في حالات الإرهاب الجوي. ومن ثم يمكن تقسيم هذا المطلب إلى الفرعين الآتيين:

الفرع الأول : أمثلة لتطبيقات الخطأ الإرادي في القضاء الأمريكي.

الفرع الثاني: تطبيق فكرة الخطأ الإرادي في حالات الإرهاب الجوي.

## الفرع الأول

## أمثلة لتطبيقات الخطأ الإرادى فى القضاء الأمريكى

أولا - تطبيق الخطأ الإرادى فى مجال مخالفة قواعد الطيران:

يذهب القضاء الأمريكى فى مجموعه إلى أن عدم احترام الناقل الجوى أو تابعيه لقواعد الطيران وللوائح المتعلقة بالسلامة يؤدي الى توفر الخطأ الإرادى، وبالتالي امكانية تشديد المسؤولية والحكم بتعويض كامل عن الأضرار الحاصلة، طالما أن هذه المخالفات كانت السبب الذى أدى الى وقوع الحادث ونشوب الأضرار الناتجة عنه.

وعلى الرغم من أن هذه القواعد واللوائح ما وضعت إلا بعد تدقيق وتمحيص، كما أن الهدف منها تأمين سلامة الطيران بصفة عامة، فإن مخالفتها لا يؤدي بطريقة تلقائية *Per se* الى توفر الخطأ الإرادى، اللهم إلا إذا كانت هذه المخالفة ناتجة عن عدم إكتراث مصحوب بالعلم بأن ضررا ما يمكن أن يترتب (١١٦). وتقدير علم الناقل الجوى أو تابعيه يجب أن يؤسس فى هذه الأحوال على المعيار الموضوعى الذى بدأ يستقر فى القضاء الأمريكى، إذ أن الناقل العادى أو قائد الطائرة الذى يوجد فى نفس الظروف يمكنه إدراك أنه بالنظر إلى أهمية تلك القواعد المتعلقة بالسلامة فى درء المخاطر التى تحيق بالطيران، فإن النكوص عنها يؤدي إلى احتمالية نشوب الأضرار (١١٧).

وفى قضية (١١٨) *American Airlines Inc. V. Ullen*، والتى تضمنت رحلة من العاصمة الأمريكية (واشنطن) إلى مكسيكو سيتى فى المكسيك على متن إحدى

(١١٦) أنظر مقالة *Acosta*، بعنوان:

*Wilful Misconduct ...*، المشار إليها سابقا من ص ٥٨١ - ٥٨٢. وأنظر أيضا:

*Shawcross & Beaumont*، المرجع المشار إليه سابقا من ص ٢١٠ VII.

(١١٧) أنظر مقالة *Acosta*، السابق الإشارة إليها من ص ٥٨٤ - ٥٨٥. أنظر أيضا مقالة الأستاذ *Bin*

*Cheng*، السابق الإشارة إليها من ص ٦٨ - ٦٩.

(١١٨) أنظر:

طائرات شركة الطيران الأمريكية، فإن المضرورين أقاموا دعوى قضائية على هذه الشركة على إثر تحطم الطائرة بعد ساعات قليلة من إقلاعها.

وقد دلت التحريات التي أجريت على أن قواعد الطيران المتعلقة بالسلامة والنافذة في ذلك الوقت كانت تحتم على قائدة الطائرة بالتحليق على ارتفاع خمسة آلاف قدم في المنطقة التي حصل فيها الحادث، وذلك حرصاً على سلامة الطائرة والمسافرين (١١٩). ولقد احتج الناقل الجوي بأن قائد الطائرة المنكوبة نفسه قد قام بالطيران من قبل في نفس الطريق وبنفس الارتفاع المنخفض المخالف لقواعد الطيران عدة مرات سابقة دون حصول أى مشكلات من أى نوع، وبالتالي لا يمكن أن يسند إليه عدم الاكتراث بحصول الضرر.

إلا أن المحكمة قد ردت على هذه الحجة بأن هناك واجبا على كل الطيران المنتظم يقضى باحترام قواعد الطيران المتعلقة بالسلامة، وأن عدم اتباع قائدة الطائرة لخطة الطيران وهذه القواعد يمثل خرقاً مستمراً لهذا الواجب مما أدى إلى وقوع الحادث الذى نشأت عنه الأضرار بالنسبة للمدعين. صحيح أن قائدة الطائرة لم يتعمد إحداث الأضرار، إلا أنه حاد عن السلوك الذى يتعين على القائد العادى اتخاذه باحترام قواعد السلامة، وأن ذلك يمثل خرقاً وعدم اكتراث بما قد يلجم عن مجانبة اتباع هذه القواعد، وأن قائد للطائرة العادى يمكنه إدراك أن سلوكه المخالف لهذه القواعد يمثل خطراً مما تزداد معه درجة احتمال وقوع الأضرار وتهديد المصالح التى استهدفت للوائح صيانتها (١٢٠).

وفى قضية (١٢١) *Grey V. American Airlines Inc.*، والتى تضمنت طلب

(١١٩) أنظر قضية *Ullen*، السابق الإشارة إليها ص ٥٣٠.

(١٢٠) أنظر قضية *Ullen*، السابق الإشارة إليها فى ص ٥٣٤.

(١٢١) أنظر:

المضرورين بالتعويض الكامل فى مواجهة الناقل الجوى دون التقيد بالحدود القصوى للتعويض التى نصت عليها اتفاقية وارسو، فلقد حكمت المحكمة بتوافر الخطأ الإرادى فى جانب الناقل الجوى وتابعيه وذلك لمخالفة قواعد الطيران المتعلقة بسلامة الرحلة الجوية، وبالتالي منحت المضرورين تعويضا كاملا. فلقد أظهرت الأدلة أن سبب الحادث الذى تعرضت له الطائرة التابعة لشركة الطيران الأمريكية يرجع إلى اشتعال النيران فى أحد محركات الطائرة، مما أدى إلى تحطمها عند طلب هبوطها فى مطار دالاس. ولقد وجد المحلفون Jury أن سوء الاتصال بين طاقم الطائرة الموجودين فى كابينة الطائرة Cockpit وبين هيئات الاتصال فى مطار دالاس الدولى حصل فى الوقت الذى عبرت فيه الطائرة حدود المطار على ارتفاع ٢٠٠ قدم وأنه لو كان الاتصال قد تم بالأسلوب المعمول به طبقا للوائح السلامة لكان من الممكن عدم حصول هذه الكارثة، حيث لم تتمكن هيئات المطار من معاونة طاقم الطائرة على الهبوط الآمن فى المطار، مما أدى إلى سقوط الطائرة وتحطمها فوق مدرسة دالاس للطيران (١٢٢).

وفى حكم حديث للدائرة التاسعة فى الولايات المتحدة (١٢٣)، فإن المحكمة الاستئنافية أيدت الحكم الصادر من محكمة الدرجة الأولى بشأن حادث التصادم الجوى فى قضية *Pago*، (١٢٤) حيث تجاوزت المحكمة الحدود القصوى للتعويض المنصوص عليها فى كل من اتفاقية وارسو، واتفاق مونتريال لعام ١٩٦٦، وذلك بناء على توافر الخطأ الإرادى فى جانب تابعى الناقل الجوى (شركة *Pan Amercia*)، وذلك بسبب عدم احترام قواعد الطيران المتعلقة بالسلامة (١٢٥).

(١٢٢) أنظر قضية *Grey*، السابق الإشارة إليها ص ٢٨٢ وما بعدها.

(١٢٣) أنظر الحكم الصادر من الدائرة التاسعة

*In re Pago Pago, No. 78-3591, Slip. Opinion (9th Cir. 1982).*

(١٢٤) أنظر حكم أول درجة فى قضية *Pago*.

*In re Pago Pago Aircrash of January 30, 1974, 419 F. Supp. 1158 (1976).*

(١٢٥) أنظر حكم أول درجة فى قضية *Pago*، المشار إليها سابقا، ص ١١٦٠.

وقد قررت المحكمة في قضية *Pago* أنه قد تبين من مجموعة الأدلة التي قدمها المضرورون أن الطائرة كانت تحلق على ارتفاع منخفض للغاية، وأنها كانت تسير بسرعة فائقة، أضف إلى ذلك أن قائد الطائرة قد قام بعملية الهبوط بأسلوب غير طبيعي ومفاجئ، كما أن طاقم الطائرة لم يتم بالاتصال بهيئة المطار بالطريقة التي كانت تقررها خطة الطيران. وأخيراً، فإن طاقم الطائرة لم يتم بإجراءات الاختبار *Checking Procedures* عند المرور المؤدى إلى نقطة الهبوط. وعلى الرغم من أن كل فعل من الأفعال السابقة بصفته المنفردة لا يشكل خطأ إرادياً، فإن هذه الأفعال مجتمعة تكون مثل هذا النوع من الخطأ الذي يؤدي إلى تشديد مسؤولية الناقل الجوي. فهذه الأفعال في مجموعها تمثل خرقاً متوaslًا لقواعد السلامة المفروض على تابعي الناقل الجوي احترامها وأن عدم الاكتراث بها يزيد احتمال وقوع أضرار ما (١٢٦).

ولا شك أن لهذا الحكم أهمية قصوى لتحديد ثبوت الخطأ الإرادي في جانب الناقل الجوي، إذ من مقتضاه للتوسع في استنباط وجود الخطأ الإرادي في سلوك الناقل الجوي أو سلوك تابعيه حيث يكون النظر إلى السلوك العام، وليس إلى كل فعل أو امتناع بطريقة منفصلة عن باقي عناصر السلوك.

### ثانياً: الخطأ الإرادي في مجال قواعد تأمين سلامة المسافرين:

يكاد يكون القضاء الأمريكي مستقراً على أن عدم مراعاة الناقل الجوي أو تابعيه للقواعد المتعلقة بتأمين السلامة للشخصية للمسافرين يؤدي إلى تشديد مسؤولية الناقل الجوي بناء على توافر الخطأ الإرادي.

وتعد قضية (١٢٧)، *Koninklijke V. Tuller* سابقة قضائية هامة في هذا الصدد. وتتخلص وقائع هذه القضية في أن المضرورين المدعين قد أقاموا دعوى على شركة *KLM*، وذلك للمطالبة بالتعويض عن الأضرار البدنية والوفاة التي أصابت المسافرين في حادث تعرضت له إحدى طائرات الشركة للناقلة عند اصطدامها ووقوعها في مياه نهر *Shanon* بالقرب من أيرلندا. ولقد طالب المضرورون بتعويض كامل عن الأضرار الحاصلة على أساس توافر الخطأ الإرادي الذي تكلمت عنه المادة (٢٥) من اتفاقية وارسو. ولقد كان أحد هؤلاء المسافرين ومسافر آخر قد خرجا من نافذة خلفية في الطائرة عند سقوطها في النهر، وحرصا منهما على البقاء على قيد الحياة، فقد ظلّا رابضين على مؤخرة الطائرة في انتظار قوات الإنقاذ، ولكن دون ارتداء سترة النجاة المخصصة لمواجهة مثل هذه الحالات. وبعد فوات أربع ساعات على وقوع الحادث، بدأ فريق الإنقاذ في الاقتراب من الطائرة، وبدأ المسافرون وطاقم الطائرة في تأمين أماكنهم في زوارق النجاة، وبينما كان أحد هذين المسافرين الواقفين على مؤخرة الطائرة يحاول الوصول إلى قارب النجاة، فقد توازنه، وغاص في قاع النهر غرقا (١٢٨).

ولقد أسس ورثة المسافر المتوفى دعواهم على أساس عدم قيام الناقل الجوي وتابعيه باتخاذ التدابير اللازمة لإرشاد المسافرين إلى المكان المخصص لسترة النجاة، مما أدى إلى غرق المسافر بسبب عدم ارتدائه هذه السترة، والتي كان من الممكن أن تؤدي إلى إنقاذ حياته. ولقد قالت المحكمة أن اخفاق تابعي الناقل الجوي في إرشاد المسافرين عن مكان سترة النجاة يشكل خطأ إراديا، إذ عليهم التزام إيجابي في هذا الخصوص، بحيث أن تخلفهم عن الوفاء به يكون في ذاته عدم أكثرا بالعوامق التي تترتب (١٢٩).

(١٢٧) لنظر:

*Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V. KLM. V. Tuller, 292 F. 2d 775*  
(D.C. Cir. 1961).

(١٢٨) لنظر الحكم السابق، ص ٧٧٩.  
(١٢٩) لنظر الحكم السابق ص ٧٩٩ - ٧٨٠.

ومن الواضح أن المحكمة قد استخلصت وجود الخطأ الإرادي من اخفاق طاقم الطائرة في إرشاد المسافرين إلى أماكن سترة للنجاة، مع الأخذ في الاعتبار أن الناقل العادي وتابعيه كان بمقدورهم إدراك أهمية ولزوم هذا الاجراء وأن تخلفه يؤدي الى سهولة التنبؤ بخطورة وجسامة الأضرار التي قد تتجم في حالة الهبوط الاضطراري في الماء، وبصفة خاصة أن الرحلة كانت تتم ليلا بين مطارين يقعان بقرب البحر.

أضف إلى ذلك، أن طاقم الطائرة قد أخفق في تقديم المساعدة إلى المسافر وهو ينتظر على مؤخرة الطائرة، بل إن الطاقم لم يبذل المجهود اللازم في مثل هذه الظروف لإغاثة هذا المسافر على الرغم من وجود بعض الخيارات العديدة لمواجهة مثل هذا الموقف. كما استخلصت المحكمة وجود الخطأ الإرادي من فشل عامل الراديو الموجود على متن الطائرة في الانصياع مع قواعد السلامة وعدم قيامه بربط حزام الأمان، مما أدى الى سقوطه من مقعده أثناء عملية الهبوط الاضطراري، وبالتالي عدم استطاعته إرسال إشارة الاستغاثة. بل إنه لم تكن هناك أى محاولة لبث رسالة الاستغاثة سواء قبل أو بعد الحادث، وذلك على الرغم من أن الطائرة كان بها ثلاثة أجهزة للراديو صالحة للاستخدام في ثلاث مواضع مختلفة من الطائرة (١٣٠).

ولا شك أن امتناع تابعي الناقل الجوي عن القيام بواجباتهم الإيجابية والضرورية لتأمين سلامة المسافرين يمثل عدم اكتراث بالأضرار التي قد تتجم والتي يكون من شأن الشخص العادي في مثل مهنة تابعي الناقل إدراك احتمال ما قد يترتب عن الامتناع عن الوفاء بإجراءات السلامة من أضرار.

(١٣٠) انظر الحكم السابق من ص ٧٨٠ - ٧٨٢ وانظر أيضا في حكم مقارب:

*Pekelis V. Transcontinental Western Air Inc.*, 187 F. 2 d 122 (2 nd Cir. 1965).

وبصفة خاصة من ص ١٢٦ - ١٣١.



### ثالثاً - تطبيق فكرة الخطأ الإرادى عن الأضرار والآلام النفسية:

فى قضية:

*Nazir Tarar V. Pakistan International Air Lines* (١٣١). والتي تضمنت الدعوى المرفوعة من أرملة وأولاد المتوفى السيد Tarar للمطالبة بتعويض كامل فى مواجهة الناقل الجوى (الشركة للجوية الباكستانية الدولية)، وذلك عن الأضرار النفسية التي لحقت بهم من جراء الاخلال بالالتزام بنقل جثمان المتوفى إلى مسقط رأسه فى باكستان (١٣٢).

ولقد حكمت المحكمة بتوافر الخطأ الإرادى فى جانب الناقل وذلك لعدم وفائه بالتعهد الذى سبق وأن أقربه للأسرة، مع علمه وإدراكه بأن من شأن هذا تأخير وصول التابوت إلى باكستان لمدة لا تقل عن أربع وعشرين ساعة (١٣٤).

أضف إلى ذلك أن الناقل الجوى قام بشحن الجثمان فى اليوم التالى على متن طائرة بضائع، بينما كان من المفروض عليه أن يعامل الجثمان - بحسب عقد النقل الجوى المبرم مع الأسرة - على أساس اعتباره شحنة غير عادية *Extraordinary Shipment* وذلك لإعطائها عناية خاصة تليق بكرامة الإنسان. بل إن هذه الطائرة قد تعطلت فى امستردام، وهنا أيضاً لم تقوم الشركة الباكستانية بإخراج الجثمان وتحويله على رحلة أخرى

(١٣١) انظر:

*Tarar V. Pakistan International Air Lines, 554 F. Supp. 471 (1982).*

(١٣٢) انظر الحكم فى قضية *Tarar*، السابق الإشارة إليه، ص ٤٧١.

(١٣٣) انظر الحكم السابق، ص ٤٧٣ - ٤٧٤.

(١٣٤) انظر الحكم السابق، ص ٤٧٤.

أو نقله على متن طائرات إحدى الشركات الأخرى على الرغم من امكانية هذا، وذلك من أجل توفير التنفقات (١٣٥). ولقد وجدت المحكمة أن سلوك الناقل يمثل امتناعا عن فعل مع عدم الاكتراث بما يحمله هذا الامتناع من أضرار نفسية يمكن أن تلحق بأسرة المتوفى. هذه الأضرار النفسية تمثلت في تقويت مراسم الجنازة والدفن، وعدم احترام حرمة المتوفى.

ولذا حكمت المحكمة بتشديد مسؤولية الناقل الجوي ومنح المضرورين تعويضا يزيد عن الحدود القصوى المقررة في الاتفاقية (١٣٦).

### الفرع الثاني

#### تطبيق فكرة الخطأ الإرادي في حالات الإرهاب الجوي

#### ١ - مدى مسؤولية الناقل الجوي عن الحوادث الإرهابية - بصفة عامة:

تقرر المادة (١٧) من اتفاقية وارسو مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب المسافرين عن الحوادث التي تقع لهم على متن الطائرة أو أثناء عمليات الصعود أو الهبوط من الطائرة. وإذا كان الناقل الجوي يعد مسئولاً عن الأضرار الحاصلة للمسافرين أثناء عمليات الصعود أو الهبوط طالما حصلت بناء على حادث، فلقد ثار التساؤل عما إذا كانت الأضرار التي تصيب المسافرين نتيجة لحوادث الإرهاب الجوي تدخل في مفهوم الحادث طبقاً لاتفاقية وارسو (١٣٧). في الواقع لم تتردد المحاكم الأمريكية طويلاً في إدخال

(١٣٥) أنظر الحكم السابق من ص ٤٧٤ - ٤٧٥.

(١٣٦) أنظر الحكم السابق من ص ٤٧٩ - ٤٨٠.

(١٣٧) تنص المادة (١٧) من اتفاقية وارسو على أن 'يسأل الناقل عن الضرر الحاصل في حالة الوفاة أو الجرح أو أي أذى ينشأ آخر يلحق بالراكب متى وقع الحادث الذي نجم عنه الضرر على متن الطائرة أو في أثناء عمليات الصعود أو الهبوط'. ولم يثر جدل كبير عندما يقع الإرهاب على متن الطائرة، حيث لم تتردد المحاكم في إدخاله في مفهوم الحادث: أنظر:

*Herman V. Trans World Air Lines Inc., 337 N.Y.S. 2d 827 (1972).*

ولكن ثارت المشكلة بالنسبة لوقوع الإرهاب أثناء عمليات الصعود أو الهبوط. فما هو المقصود بفترة الصعود والهبوط؟ ذهبت بعض الأحكام الأمريكية إلى اتباع معيار مكاني، بحيث لا يشمل الحادث فترة إحداء الراكب في مكان آمن داخل مبنى المطار طالما أنه كان بعيداً عن نشاط الطائرة. أنظر:

الإرهاب الجوي في مفهوم الحادث الذي يمكن المضرور من مطالبة الناقل الجوي بالتعويض عن الأضرار التي لحقت به بسبب هذا الحادث الإرهابي. ففي قضية *Husserl V. Swiss Air* قالت المحكمة بأن الناقل الجوي يعتبر مسئولاً عن عمليات اختطاف الطائرات، لأنه هو الأكثر قدرة على استخدام الوسائل الأمنية لمنع مثل هذه الأحداث وذلك بحكم سيطرته المادية على الطائرة (١٣٨).

- *Hernandez V. Air France*, 545 F. 2d 279 (1<sup>st</sup> Cir) 1976.

ومع ذلك، فإن أحكاماً أمريكية لاحقة بدأت تتوسع في مضمون الحادث أو الفترة التي يحصل فيها الإرهاب، بحيث تمد مسؤولية الناقل الجوي حماية للمسافرين، بحيث يكون المقصود بعمليات الصعود الفترة اللازمة للقيام بالإجراءات الضرورية التي يتعين على الراكب تمامها حتى يتسنى له الصعود على متن الطائرة، بحيث إذا وقع الفعل الإرهابي خلالها تعقدت مسؤولية الناقل الجوي، إن توفرت الشروط الأخرى لذلك. أنظر قضية:

*Day V. Trans World Air Lines Inc.*, 528 F. 2d 31 (2<sup>nd</sup> Cir.) 1975.

وأنظر في نفس المعنى قضية:

*Evange Linos V. Trans World Air Lines, Inc.* 550 F. 2d 152 (3<sup>rd</sup> Cir) 1977.

بل إن بعض الأحكام تمد مسؤولية الناقل الجوي حتى خارج منطقة المطار، طالما أن الضرر الواقع كان بسبب الحادث الإرهابي أنظر في ذلك:

*People of the State of Illinois V. Giliberto*, 383 N.E. 2d 977 (1978).

وأنظر بصفة خاصة في مناقشة مفهوم الحادث طبقاً للمادة (١٧): الدكتور رفعت أبلدير، بحثه بعنوان: مدى مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية وارسو، عن الأضرار التي تلحق الركاب من جراء عمليات اختطاف الطائرات وأعمال العنف التي تقع داخل المطارات، مجلة المحامي، ص ٥٩ (السنة السادسة ١٩٨٣) وبصفة خاصة في ص ص ٧٥ - ٨٩. وأنظر كذلك:

*Henrik Gam, Liability damages for Injuries sustained by passengers in the event of hijacking of aircraft and other Violations of aviation security*, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly* 217 (1988).

وبصفة خاصة ص ص ٢٢٠ - ٢٢٤.

وأنظر أيضاً:

*Janice Cousins, Warsaw Convention Air Carrier Liability for Passenger Injuries Sustained within a terminal*, 45 *Fordham Law Review* 369 (1976).

وبصفة خاصة ص ص ٣٧٤ - ٣٧٩.

وأنظر كذلك،

*Note, Terrorism in the Terminal: Airline Liability Under article 17 of the Warsaw Convention*, Vol 52 (1) *New York University Law Review* 283 (1977).

وبصفة خاصة ص ص ٢٩٤ - ٣٠٥.

(١٣٨) أنظر:

*Husserl V. Swiss Air Transport Co.* 351 F. Supp. 702 (S.D.N.Y. 1972).

وبصفة خاصة ص ٧٠٧ من هذا الحكم.

وإذا كانت حوادث الإرهاب الجوى تدخل فى مفهوم الحادث الذى يمكن أن يثير مسؤولية الناقل الجوى (١٣٩)، فإن هذه المسؤولية تنور عند اخفاق الناقل الجوى فى اتخاذ التدابير اللازمة لمنع وقوع الضرر. وبصفة خاصة فإن المحاكم يمكنها الحكم بانعقاد مسؤولية الناقل الجوى عند عدم اتخاذ الوسائل الأمنية للكافية لمنع الحادث الإرهابى، بل إن انعقاد مسؤولية الناقل الجوى تكون أكثر يسرا فى ظل اتفاق مونتريال المؤقت - والسارى فى الولايات المتحدة - والذي يقرر المسؤولية الموضوعية للناقل الجوى، بحيث إن وقوع الضرر على للمسافر بسبب الحادث الإرهابى يمكن أن يودى إلى إثارة مسؤولية الناقل الجوى، والحكم عليه بالتعويض (١٤٠).

ولكن إذا كان إخلال الناقل الجوى بالاحتياطات الأمنية اللازمة يمكن أن يثير مسؤولية الناقل الجوى تطبيقا للمادة (١٧) من الاتفاقية، أو طبقا لاتفاق مونتريال بمجرد وقوع الضرر للمسافر، فهل يمكن مع ذلك مساملة الناقل الجوى عن حوادث الإرهاب بناء على توفر الخطأ الإرادى فى جانبه أو فى حق تابعيه، بحيث يمكن تشديد مسؤليته فى حالات الإرهاب الجوى؟

فى الواقع إنه من الصعوبة بمكان تصور وجود خطأ إرادى فى جانب الناقل الجوى فى الحوادث المرتبطة بالإرهاب؛ نظرا لأن ذلك يتطلب من المضرور اثبات أن الناقل

(١٣٩) أنظر بصفة خاصة:

*H. L. Silets, Something Special in the Air and on the Ground: The Potential for Unlimited Liability of International Air Carriers for Terrorist Attacks Under the Warsaw Convention and its Revisions, Vol. 53 Journal of Air Law and Commerce 321 (1987).*

وبصفة خاصة من ص ٣٥٣ - ٣٥٩.

(١٤٠) أنظر مقالة Silets، بعنوان:

*Something Special in the Air .....*

المشار إليها سابقا، وبصفة خاصة من ص ٣٦٣ - ٣٦٤.

الجوى كان يعلم بالحدث الإرهابى، ومع ذلك لم يتخذ فى مواجهته الاجراءات الكافية. أضف إلى ذلك أن عبء الاثبات يقع على المضرور، ومن الصعب جدا على هذا الأخير تقديم أدلة على علم الناقل للجوى فى هذا الخصوص (١٤١).

ومع هذا يذهب جانب من الفقه (١٤٢) والقضاء الأمريكى (١٤٣) الحديث إلى امكانية مساعلة الناقل الجوى بناء على توافر الخطأ الإرادى فى إحدى حالتين: الحالة الأولى هى حالة إدراك الناقل الجوى باحتمال وقوع للحوادث الإرهابية، ثم إخفاقه فى اتخاذ الوسائل اللازمة لمنعها، أما الحالة الثانية فهى تنصرف أيضا إلى إدراك الناقل الجوى أو علمه باحتمال حصول الإرهاب واتخاذ الوسائل اللازمة لمنعها، ولكنه مع ذلك لم يقم بتحذير المسافرين وإبلاغهم بما نما إليه من معلومات عن هذه الأحداث.

وفيما يلى نعرض لهاتين الحالتين:

(١٤١) أنظر فى الاتجاه الرافض لتشديد مسؤولية الناقل الجوى فى حالات الإرهاب بناء على الخطأ الإرادى: مقالة *Henrik Gam*، بعنوان:

*Liability damages for Injuries* .....

وبصفة خاصة ص ٢٣٢، وذلك على أساس أنه من الصعب تصور إدراك الناقل باحتمال حصول الإرهاب وعدم قيامه باتخاذه للاحتياطات الأمنية اللازمة.

(١٤٢) أنظر مقالة *Silets*، بعنوان:

المقالة السابق الإشارة إليها، وبصفة خاصة ص ٣٦٥، وما بعدها.

وأنظر أيضا مقالة:

*Btad Kizzia, Liability of Air Carriers for Injuries to Passengers Resulting from Domestic Hijacking and Related Incidents, Vol. 46 Journal of Air Law and Commerce 147 (1980).*

وبصفة خاصة ص ١٨٢، ص ١٨٨ وما بعدها.

(١٤٣) أنظر على سبيل المثال:

*Fleming V. Delta Air Lines, 359 F. Supp. 339 (S.D.N.Y. 1973).*

وأيضا:

*Northwest Air Lines, V. Ghenn L. Martin Co. 224 F. 2d 120 (6<sup>th</sup> Cir. 1955).*

## ٢ - حالات توافر الخطأ الإرادي في مجال حوادث الإرهاب:

الحالة الأولى: إدراك الناقل الجوي باحتمال حصول الإرهاب الجوي، وعدم اتخاذ

الاجراءات الأمنية اللازمة لمنع.

إذا كان عدم اتخاذ الاحتياطات الأمنية اللازمة لتفادي الحدث الإرهابي يمكن أن يشير مسؤولية الناقل الجوي (١٤٤) فإن هناك تجاهاً يذهب إلى امكانية تشديد مسؤولية الناقل الجوي بناء على وجود الخطأ الإرادي في الحالة التي يكون فيها هذا الناقل أو تابعوه لديهم الإدراك باحتمال حصول الحادث الإرهابي، ومع ذلك لم يكثرثوا بما قد ينجم عنه من أضرار بعدم اتخاذهم الاجراءات المناسبة لتوقى هذه الأضرار (١٤٥).

ولقد ثارت هذه المسألة في قضية ضرب إحدى للطائرات التابعة لشركة TWA عند مغادرتها مطار أثينا في اليونان. ولقد أسس أهالي المضرورين دعواهم على أساس أن سبب الوفاة التي حصلت للمسافرين على متن هذه الطائرة كان يرجع إلى رفض هذه الشركة استخدام نظام أمني فعال في مطار أثينا (١٤٦). ومع أن المحلفين في هذه القضية قد وجدوا أن الشركة للناقلة يمكن أن تكون مسؤولة على أساس إخلالها بواجب العناية *due care*، إلا أنهم لم يجدوا الخطأ الإرادي في سلوك الناقل الجوي، على أساس أن الشركة للناقلة لم تكن تدرك أن عدم استخدام مثل هذه الاحتياطات يمكن أن يؤدي إلى حصول هذا الحادث الإرهابي (١٤٧).

(١٤٤) أنظر مقالة *Henrik Gan* بعنوان: *Liability damages for Injuries* ..... السابق

الإشارة إليها، ص ٢٢٤ - ٢٢٥.

(١٤٥) أنظر مقالة *Wilensky* بعنوان: *Flying the Unfriendly Skies* ..... السابق الإشارة إليها

ص ٢٦٥، وما بعدها.

(١٤٦) أنظر:

*In re Air Crash Disaster in the Ionian Sea on September 8, 1974, 438 F.*

*Supp. 932 (S.D.N.Y. 1977).*

(١٤٧) أنظر الحكم السابق ص ٩٣٢، وما بعدها.

وفى عام ١٩٨٥ حصل حادث إرهابى مماثل لإحدى الطائرات التابعة لشركة *TWA*، وأيضا فى مطار أثينا. وبالنسبة لهذا الحادث الأخير، فقد أخذ الفقه يحاول التكليل على توافر الخطأ الإرادى فى حق الناقل الجوى، وذلك بالنظر إلى تزايد الحوادث الإرهابية بشكل عام، وتعرض إحدى طائرات نفس الشركة لحادث مشابه وفى ظروف مماثلة عام ١٩٧٤. ولا شك أنه كان ينبغى على الشركة الناقلة أن تتعلم من تجربتها السابقة، وأن تتخذ الاحتياطات والاجراءات الأمنية اللازمة، وأن عدم قيام الناقل بذلك يكشف عن عدم اكتراث مع وعى بما قد يرتبه حادث مماثل من أضرار للمسافرين يكون السبب فيها هو عدم الالتزام بالاجراءات الأمنية اللازمة (١٤٨).

والواقع من الأمر أن مسألة توافر أو عدم توافر الخطأ الإرادى فى هذه القضية الأخيرة تعود إلى أى معيار يمكن أن تأخذ به المحكمة لاستظهار هذا الخطأ. فلا شك أن اعتماد المحكمة على المعيار الموضوعى الذى سبق الكلام عنه يمكن أن يكون أكثر دلالة على توافر الخطأ الإرادى مما لو تم الأخذ بالمعيار الشخصى. فلو أن شركة الطيران كان يمكنها العلم بأن ضررا ما يمكن أن يحصل بسبب نشاط إرهابى وقع بسبب عدم اتخاذ لجراءات أمنية معينة، فيكون للمحكمة استخلاص الخطأ الإرادى فى جانب الناقل الجوى أو تابعيه دون مشقة كبيرة، كما يكون الإثبات أيسر على المدعى المضرور.

ومع ذلك يظل للناقل الجوى فرصة الاحتجاج بأن اخفاقه فى استعمال الوسائل الأمنية اللازمة، لم يكن بالضرورة هو السبب *The Proximate Cause* فى حصول الإرهاب. أى أن الحدث الإرهابى كان واقعا حتى ولو كان قد تم اتخاذ واستخدام كل الأساليب الأمنية اللازمة، وبالتالي لم يكن التوائى من جانب الناقل هو سبب الأضرار التى حصلت

---

(١٤٨) انظر مقالة *Wilensky*، بعنوان: ..... *Flying the Unfriendly Skies*، المقالة السابق الإشارة إليها، فى ص ص ٢٦٧ - ٢٦٨.

للمسافرين. ومع ذلك فإن المحاكم الأمريكية تعتبر أميل للأخذ بتفسير موسع لعبارة *Proximate Cause*، وذلك لمد مظلة التعويض الكامل للمسافرين على أساس أن المسافر عادة ما يسلم نفسه إلى الناقل الجوي ومعتمدا اعتمادا كلياً على أن هذا الأخير سوف يقوم بحمايته متخذاً في ذلك كل الوسائل الممكنة (١٤٩).

### الحالة الثانية: عدم تحذير الناقل الجوي للمسافرين عن خطر الإرهاب:

وهذه الحالة لإمكانية استخلاص الخطأ الإرادي في جانب الناقل الجوي تتصرف إلى إترك الناقل أو علمه باحتمال حصول الإرهاب وتخاذله الوسائل اللازمة لدرئه، ولكنه مع ذلك لم يتم بتحذير المسافرين وإبلاغهم عما نما إلى علمه بشأن خطر وقوع الحدث الإرهابي، وبصفة خاصة، فإن اتخاذ التدابير الأمنية من جانب الناقل الجوي لا يعنى فى ذاته منع الإرهاب.

فالفقه الأمريكى الحديث يرى أن المسافرين على الخطوط الجوية سواء فى النقل الداخلى أو الدولى يجب أن يكون لهم الحق فى العلم باحتمال حصول أحداث إرهابية تعرض حياتهم للخطر (١٥٠) وواجب الناقل الجوى بإعلام المسافرين عن المخاطر التى تحف بالرحلة الجوية هو حق للمسافر قائم بذاته، ولا يعنى عن الوفاء به قيام الناقل باتخاذ الاجراءات والاحتياطات الأمنية بالنسبة لرحلة معينة. ذلك أن من حق المسافرين أن يعلم بطبيعة المخاطر والتهديدات التى تكتنف الرحلة الجوية حتى يتمكن من اتخاذ قرار مبنى على رأيه الحر، فيما إذا كان سيستمر فى رحلته الأصلية، أو القيام برحلة على متن طائرة أخرى، أو حتى إلغاء فكرة السفر من أساسه (١٥١).

(١٤٩) أنظر مقالة *Wilensky*، المشار إليها سابقاً فى ص ص ٢٦٨ - ٢٦٩.  
(١٥٠) أنظر مقالة:

*Gynthia Dokas, The Duty Warn in Aviation Law: A New Tort Theory in the Aftermath of Pan American Flight 103, Vol. 8 Journal of Human Rights 227 - 256 (1990).*

(١٥١) أنظر مقالة *Cynthia Dokas*، السابق الإشارة إليها فى ص ٢٢٨.



وفى الولايات المتحدة الأمريكية، فإن إدارة الطيران الفيدرالية *Federal Aviation Administration* باعتبارها وكالة حكومية، هي المسؤولة عن أمن شركات النقل الجوى. ويكون لرئيس هذه الإدارة تحديد القواعد التى من شأنها حماية الأشخاص والبضائع على متن الطائرات (١٥٢)، لا سيما وأن هذه الإدارة قد تم إنشاؤها فى ظل قانون تأمين للنقل الجوى.

### *Air Transportation Security Act.*

وهو قانون يستهدف أساسا حماية المسافرين ضد أى اعتداء جنائى أو أى تهديدات إرهابية. ويبيح هذا القانون لرئيس هذه الإدارة تحريم الإعلان أو الإفصاح عن أى معلومات يكون من شأنها المساس بأمن المسافرين على الخطوط الجوية الدولية (١٥٣).

وطبقا للقانون الأمريكى فإن مكتب إدارة الطيران الفيدرالى *FAA* يقوم بتجميع المعلومات عن الإرهابيين من خلال قوات المخابرات فى البلاد المختلفة. ثم يتم إصدار ما يعرف باسم المجلة الأمنية *Security Bulletin*، وهذه المجلة يتم توزيعها عن طريق هذه الإدارة على السفارات فى مختلف الدول للتعاون مع شركات الطيران فى هذه الدول للتحقيق فى المعلومات الأمنية، وأخذ احتياطات الأمن اللازمة (١٥٤). على أنه من الناحية العملية، فإن سياسة الولايات المتحدة هى عدم تحذير جمهور المسافرين بصفة مباشرة عن

- ونظر أيضا مقالة: *Janet E. Assimotos*، بعنوان،

*To Warn or not to Warn?: The Air Lines' Duty to Disclose Terrorist Threats to Passengers, Vol. 56 Journal of Air Law and Commerce 1095 (1991).*

وبصفة خاصة ص ١١٠١.

(١٥٢) أنظر مقالة *Gynthia Dokas*، بعنوان:

*The Duty to Warn in Aviation Law.* ، السابق الإشارة إليها فى ص ٢٣٢.

(١٥٣) أنظر المقالة السابقة ص ٢٣٢.

(١٥٤) أنظر المقالة السابقة ص ٢٣٣.

## التهديدات الإرهابية (١٥٥).

وأهم حجج الحكومة الأمريكية في عدم إعلان المسافرين بالمعلومات التي تستهدف تهديد أمن النقل الجوي هي:

١ - إن إعلام المسافرين بالتهديدات الإرهابية يشتمل عادة على معلومات خاصة بالأمن القومي، مما يؤدي إلى إذاعة أسرار قد تعد في غاية الخطورة (١٥٦)، أضف إلى ذلك أن الاعلان عن المعلومات الخاصة بالتهديدات الإرهابية يؤدي إلى إعطاء الإرهابيين أنفسهم فرصة لتحديد ما تعرفه أجهزة الأمن عنهم، وبالتالي يمكنهم دائما تغيير خططهم (١٥٧).

٢ - إن إعلام المسافرين بالتهديدات الإرهابية يمكن أن يؤدي إلى إحداث اضطراب كبير في حركة السفر على الخطوط الجوية الدولية حيث يقوم الكثير من المسافرين بإلغاء رحلاتهم الجوية، مما يؤدي إلى إعاقة حركة الطيران وعرقلة تنمية النقل الجوي للدولى (١٥٨).

٣ - أن التهديدات الإرهابية قد تبوء بالفشل في أحيان كثيرة. لذا فإن إعلام المسافرين

---

(١٥٥) نُظِرَ مَقَالَةٌ *Assimotos*، بِعَنْوَانِ: *To Warn or not Warn ? .....* المَقَالَةُ السَّابِقُ الْإِشَارَةُ إِلَيْهَا فِي ص ١١٢٧ - ١١٢٨. وَلَقَدْ قَدِمَ مَجْمُوعَةٌ مِنْ أَعْضَاءِ مَجْلِسِ الشُّيُوخِ الْأَمْرِيكِيِّ مَشْرُوعَ قَانُونٍ فِي أَوَّلِ عِلْمِ ١٩٨٩ يَفْرُضُ الْإِعْلَانُ عَنِ التَّهْدِيدَاتِ الْإِرْهَابِيَّةِ الَّتِي قَدْ تَهْدِدُ الطَّيْرَانَ لِلتَّجَارِي وَالْمَسَافِرِينَ وَطَائِقِ الطَّائِرَةِ. وَمِنْ أَمِّ الْمَقْتَرِحَاتِ الَّتِي لِحْتَوَاهَا هَذَا الْمَشْرُوعُ مَنَحَ وَزِيرَ النُّقْلِ السَّلْطَةَ لِإِصْدَارِ قَرَارَاتٍ كَلِمَا كَانَتْ ذَلِكَ ضَرُورِيَا لِأَنْزِلَ النَّاقِلَ الْجَوِيَّ بِإِلْغَاءِ الرَّحْلَةِ الْجَوِيَّةِ. وَمَعَ ذَلِكَ فَلَقَدْ رَفَضَتِ الْإِدَارَةُ الْأَمْرِيكِيَّةُ هَذَا الْمَشْرُوعَ، وَقَرَّرَتْ رَفْضَهَا لِتَتِمَّ الْإِعْلَانُ عَنِ التَّهْدِيدَاتِ الْإِرْهَابِيَّةِ وَذَلِكَ لِتَعْلُقِ لِأَمْرِ بِاعْتِبَارَاتِ الْأَمْنِ الْقَوْمِيِّ. نُظِرَ مَقَالَةٌ *Assimotos*، السَّابِقُ الْإِشَارَةُ إِلَيْهَا، مِنْ ص ١١٠٢ - ١١٠٥.

(١٥٦) نُظِرَ مَقَالَةٌ *Dokas*، بِعَنْوَانِ: *The Duty to warn in Aviation Law.....* فِي ص ٢٣٤.

(١٥٧) نُظِرَ *Dokas*، الْمَقَالَةُ السَّابِقَةُ فِي ص ٢٣٤.

(١٥٨) نُظِرَ *Dokas*، الْمَقَالَةُ السَّابِقَةُ، فِي ص ٢٣٤.

بهذه التهديدات بصفة مستمرة دون وقوع الحدث الإرهابي، قد يؤدي إلى تجاهل المسافرين لهذا التنبيه فيما بعد، واعتبارها من قبيل اللغو في الحديث (١٥٩).

٤ - إن إعلام المسافرين عن التهديدات الإرهابية قد يؤدي إلى زيادة الأعباء (١٦٠) والتكاليف على عاتق الناقل الجوي، وذلك بالنظر إلى إمكانية ارتفاع نفقة التأمين.

ولقد أثارَت قضية *Lockerbie*، مسألة مدى واجب الناقل الجوي في تحذير المسافرين عن الحوادث الإرهابية في النقل الجوي للدول، فلقد تضمنت هذه القضية انفجار إحدى طائرات شركة *Pan American*، وهي تحلق فوق لوكربي باسكوتلندا، مما أدى إلى مقتل ٢٥٩ راكبا على متنها، وأكثر من عشرين شخصا على الأرض (١٦١). ولقد وقعت هذه الحادثة بسبب انفجار قنبلة كانت بداخل مذياع ومسجل. ولقد تبين حصول تحذيرات للناقل الجوي عن تهديدات إرهابية. ولكن إدارة الطيران الفيدرالي في الولايات المتحدة وكذلك شركات الطيران اختاروا عدم الإفصاح عن هذه المعلومات

(١٥٩) والمثال على ذلك أنه في يوم الثلاثين من ديسمبر عام ١٩٨٨، فلقد استقبلت شركة *Northwest* الأمريكية تهديدا إرهابيا ضد الرحلة رقم (٥١) والقادمة من باريس إلى مدينة ديترويت الأمريكية، حيث كان هناك تهديد بوجود قنبلة على الطائرة. ولقد قامت الشركة الناقلة بإعلام المسافرين عن هذا التهديد وخبرتهم إما في الاستمرار في هذه الرحلة أو اختيار رحلة بديلة دون أي زيادة في التزاماتهم. وكان من نتيجة هذا التحذير أن قلم ١٣٠ مسافرا بالغاء سفرهم على الرحلة (٥١)، واختيار رحلات بديلة. بينما اختار ٢٢ مسافر السفر على نفس الرحلة. أنظر في ذلك:

*Ott, U.S. Court Confirms Air Line Liability Limits, Aviation Week & Space Technology, January (1990).*

وبصفة خاصة ص ٥٢.

(١٦٠) أنظر مقالة *Assimontos* بعنوان: *To Warn or not Warn? ....* السليق الإشارة إليها، ص ١١١٤.  
(١٦١) أنظر:

*In re Air Disaster at Lockerbie, Scotland on Dec. 21, 1988, 736 F. Supp. 18 (E.D.N.Y. 1990).*

ولنظر أيضا، مقالة *Assimontos*، السليق الإشارة إليها، وبصفة خاصة ص ١٠٩٦.

(١٦٢). ولقد أقام المضرورون دعواهم على أساس أن الناقل الجوي قد ارتكب خطأ إردياً بعدم تحذير وتبئيه المسافرين عن التهديدات الإرهابية، بما يشكل عدم اكتراث بالنتائج التي يسفر عنها هذا السلوك، وبالتالي ضرورة إلزام الناقل الجوي *Pan Am* بتعويض كامل غير محدود بالحدود القصوى التي نصت عليها الاتفاقية (١٦٣). وفي الجانب الآخر، فإن شركة الطيران قد أخذت موقفاً من أنه ليس هناك التزام عليها بالافصاح عن هذه المعلومات أو إعلام المسافرين بها.

وعلى الرغم من إعلان الإدارة الأمريكية عن عدم الالتزام بإعلام المسافرين عن التهديدات الإرهابية (١٦٤)، فإن الفقه الأمريكي مستعينا ببعض الأحكام القضائية في النقل الجوي لداخلي بدأ في محاولة رسم نظرية فحواها ضرورة قيام الناقل الجوي بتبئيه المسافرين وتحذيرهم عن المخاطر الإرهابية التي قد تحف بالرحلة الجوية وإلا عد مرتكباً لخطأ إردي. ولذا يتعين مناقشة الأساس القانوني لالتزام الناقل الجوي بتحذير المسافرين عن التهديدات الإرهابية التي قد تتطوى عليها رحلة جوية معينة.

### الأساس القانوني لالتزام الناقل الجوي بتحذير المسافرين عن الإرهاب:

أ - مضمون التزام الناقل الجوي ببذل العناية في القانون الأمريكي:  
تقرر المدونة الثانية للمسئولية: *The Second Restatement of Tort* "إن الناقل العام *Common Carrier* عليه التزام نحو المسافرين باتخاذ الاحتياطات المناسبة والمعقولة لحمايتهم ضد أي اعتداء أو في مواجهة حدوث أي أضرار بدنية أو أي تهديدات من شأنها

(١٦٢) أنظر مقالة *Assimotos*، السابق الإشارة إليها في ص ١٠٩٦.  
(١٦٣) وكان قد صدر حكم من محكمة المقاطعة الشرقية لولاية نيويورك بإجابة بعض طلبات المدعين، مع رفض الطلب الخاص بالتعويضات الراحلة. أنظر في قضية لوكربي:

*In re Air Disaster at Lockerbie, Scotland December 21, 1988, 733. F. Supp. 547 (E.D.N.Y. 1990).*

وتم تأكيد هذا الحكم عند استئنافه: أنظر

*Lockerbie Disaster 736 F. Supp. 18 (E.D.N.Y. 1990).*

(١٦٤) أنظر مقالة *Assimotos*، السابق الإشارة إليها من ص ١١٠٤ - ١١٠٥.

إصابتهم بأضرار جسيمة" (١٦٥). كما أنه على الناقل التزام بحماية المسافرين ضد أى اعتداءات جنائية تصدر من شخص ثالث، وهذا الالتزام ليس قائما على أساس قدرة أو استطاعة الناقل الجوى السيطرة على شخص المعتدى، ولكنه يقوم على أساس فكرة العلاقة الخاصة التى تربط الناقل الجوى بالمسافرين، بما تقتضيه من بذل أقصى درجات العناية (١٦٦). كما أن درجة العناية التى يتعين على الناقل الجوى بذلها، يجب أن تكون متعادلة مع درجة الخطر. فكلما كان احتمال الخطر كبيرا. كان من المتعين على الناقل الجوى أن يبذل أقصى درجات العناية *The highest degree of due care* بحيث يصل الأمر الى حد إعلام المسافرين وتحذيرهم عن هذا الخطر. صحيح إن الناقل العام ليس ضامنا بصفة مطلقة لسلامة المسافرين فى القانون الأمريكى، إلا أنه يتعين عليه أن يقوم بتحذير المسافرين عن هذه الأخطار التى قد لا تبدو للمسافر أو تظهر له (١٦٧).

وبناء على ذلك ذهب بعض الأحكام القضائية الأمريكية إلى أنه لو توافرت لدى الناقل معلومات معينة عن وجود أشخاص أو مواد خطيرة أو نشاطات إرهابية من شأنها تعريض المسافرين للخطر كان على الناقل إعلام الأخيرين بذلك وتحذيرهم. فلقد قضت

(١٦٥) لنظر المدونة الثانية للمسئولية:

*Restatement (Second) of Torts, Section 314 A (1) (a) (1965).*

(١٦٦) لنظر فى ذلك قضية:

*Martinez Hernandez V. Air France, 545 F. 2d 279 (5<sup>th</sup> Cir. 1976).*

(١٦٧) لنظر على سبيل المثال قضية:

*Eastern Air Lines V. Silber, 324 F. 2d 38 (5<sup>th</sup> Cir. 1963).*

ومع ذلك يذهب رأى فى الفقه الأمريكى إلى أنه يجب على المسافر على الخطوط الجوية أن يفترض أن هناك بلا شك بعض المخاطر التى قد تكتنف الرحلة الجوية، وأن هذه المخاطر لا يمكن تجنبها حتى ولو مارس الناقل الجوى أقصى درجات العناية الممكنة. وأن المسافر بقوله السفر، رغم ذلك، فلا يمكنه بعدئذ مساءلة الناقل. وهذه الفكرة تعرف بفكرة لفتراض الخطر

*Assumption of Risk*، على أنه حتى فى هذه الحالة، فإنه يتعين على الناقل تحذير المسافر عن مخاطر الإرهاب فى عقد النقل الجوى، وبدون هذا التنبيه فلا يمكن القول بأن هناك تفهما للخطر من جانب المسافر. كما أن البعض يرى أنه حتى مع وجود هذا التنبيه فى عقد النقل الجوى، فإن ذلك لا يعنى إعفاء الناقل من المسئولية أو تحديدها، لأن مجرد وجود مثل هذا التنبيه فى العقد واعتباره معنيا أو محددا للمسئولية يتعارض مع مقتضيات النظام العام. أنظر فى ذلك:

مقالة *Kizzia* بعنوان:

*Liability of Air carriers for Injuries .....*

المحكمة الاستئنافية (الدائرة الخامسة) في قضية *Bullock V. Tamiani Trail* (١٦٨) *Tours Inc.*، بأن على الناقل العام بذل أقصى درجات العناية لحماية المسافرين، وذلك بمنع الاعتداءات التي تقع من شخص ثالث، أو على الأقل بتحذيرهم من هذا الخطر. كذلك حكمت المحكمة العليا لولاية ماساشوسيتس في قضية *Quigley V. Wilson Line of Massachusetts, Inc.* (١٦٩).

بأن الناقل العام عليه التزام نحو المسافرين ببذل أقصى درجات العناية لتوقي الضرر ومنع الاعتداءات التي يمكن أن تقع من العاملين أو المسافرين بعضهم على البعض الآخر أو حتى من الغير، طالما أن هذه الاعتداءات يمكن حدوثها أثناء عمل الناقل، كما أن الناقل عليه التزام بتوعية وتنبيه المسافرين عن هذه المخاطر (١٧٠).

وعلى الرغم من أن التزام الناقل العام بتحذير المسافرين من الأمور المستقرة في عقد النقل بصفة عامة في القانون والقضاء الأمريكيين، فإنه يسرى أيضا على النقل الجوي للأشخاص. ومع هذا فإن هذا الالتزام لا يتضمن بالضرورة تحذير المسافرين من التهديدات الإرهابية، وذلك بسبب إن القانون يعطى السلطة لهيئة الطيران الفيدرالية *FAA* في تحديد محتوى المعلومات الأمنية التي يمكن البوح بها للمسافرين (١٧١). ومع ذلك، فإن هناك جانباً من الأحكام الأمريكية يؤكد حق المسافر في كل الأحوال التي يتعرض فيها أمن

(١٦٨) أنظر قضية:

*Bullock and Grover C. V. Tamiani Trail Tours, Inc. 266 F. 2d 326, 1959.*

وبصفة خاصة من ٢٦٧.

(١٦٩) أنظر قضية:

*Mark Quigley V. Wilson Line of Massachusetts, Inc. 154 N.E. 2d 77 (Mass 1958).*

(١٧٠) أنظر الحكم السابق في قضية *Quigley*، وبصفة خاصة من ص ٧٧ - ٧٨.

(١٧١) أنظر مقالة *Assimotos*، بعنوان: *To Warn or not warn?....*

السابق الإشارة إليها من ص ١١٢٦ - ١١٢٨.

الطائرة للخطر فى تقرير مصيره. وبالتالي يتعين من هذه الزاوية إعلام المسافر بكل الجوانب الخطرة فى رحلته، حتى يتمكن من ممارسة حقه فى تقرير المصير. فما هو حق تقرير المصير فى مجال النقل الجوى للأشخاص؟

## ٢ - التزام الناقل بالتحذير بناء على حق المسافر فى تقرير مصيره:

فى قضية (١٧٢) *Fleming V. Delta Air Lines*، فقد رأت المحكمة أن على الناقل الجوى تحمل المسؤولية التامة عن أمن الرحلة الجوية. على أن قرار السفر من عدمه يكون بيد المسافر نفسه، بحيث يتعين إخطاره وتحذيره عن التهديدات الإرهابية، حتى تكون له الحرية فى اتخاذ قرار السفر. ومن ثم فإن الناقل الجوى يدين للمسافرين بواجب مشاركة المعلومات التى تتعلق بأمن الرحلة الجوية، وذلك حتى يتمكنوا من اتخاذ قرار شخصى فيما إذا كانوا قادرين جسدياً ومعنوياً على تحمل المخاطر التى تتعلق بالرحلة الجوية، ورغبتهم فى اتمام هذه الرحلة على الرغم من ذلك. وهذا ما يعرف بحق المسافر فى تقرير مصيره *Self-determination* (١٧٣).

وواقع إن الفكرة للقائلة بحق الشخص فى تقرير مصيره أو حقه فى الاختيار، وإن لم تأخذ نصيبها بعد فى قوانين الطيران، إلا أنها أصبحت فكرة راسخة فى فروع أخرى من فروع القانون سواء فى مجال قوانين المهنة الطبية أو فى مجال إنتاج وتوزيع الدواء. فمن ناحية أولى، يحاول أنصار النظرية القائلة بوجوب تحذير المسافرين عن التهديدات الإرهابية مقارنة حق المسافر فى هذا الخصوص بحق المريض فى تحذيره عن المخاطر التى تكثف علاجه الطبى (١٧٤). فمنذ وقت طويل والمحاكم الأمريكية تتبنى

(١٧٢) أنظر:

*Fleming V. Delta Air Lines, 459 F. Supp. 339 (S.D.N.Y. 1973).*

(١٧٣) أنظر مقالة *Dokas*، بعنوان: *The Duty to Warn in Aviation Law, .....* السابق الإشارة إليها، ص ٢٤٠ - ٢٤١.

(١٧٤) أنظر مقالة *Dokas*، السابق الإشارة إليها وبصفة خاصة فى ص ٢٤١ - ٢٤٥. وأنظر أيضاً مقالة *Assimotos*، المشار إليها سابقاً، وبصفة خاصة ص ١١١٧، وما بعدها.

حق المريض في تقرير مصيره العلاجي. وحتى في الأحوال التي لا يكون فيها المريض قادراً من الناحية الجسدية أو العقلية على أخذ القرار، فإن المحاكم تأخذ بفكرة القرار البديل، وهو قرار يأخذه شخص آخر نيابة عن المريض، وهو في ذلك كأنه يعبر عن إرادة المريض، كما لو كان هذا المريض قادراً على اتخاذ القرار العلاجي بنفسه (١٧٥) وإذا طبقنا هذا المنطق على النقل للجوى، فإتينا سنجد أن لهيئة الطيران الفيدرالي السلطة التقديرية في تحذير المسافرين حول التهديدات الإرهابية، بل إن هذه الهيئة عادة ما تحجب هذه المعلومات عن جمهور المسافرين، مما يؤدي إلى جهلهم باحتمالات وقوع حوادث إرهابية. وعدم إعلام المسافرين يجعل من اللازم على شركات الطيران اتخاذ القرار نيابة عنهم (١٧٦). والفرض أن المسافرين قادرون جسدياً ومعنويًا على اتخاذ القرار المتعلق برحلتهم الجوية، وحتى على الافتراض الجدلي بأن المسافرين ليسوا قادرين على أخذ القرار، فإنه يتعين على شركة الطيران اتخاذ أفضل الحلول بالنسبة للمسافرين، وإلا أفضى ذلك إلى حرمانهم من حق تقرير المصير. ولا شك أن الحل الأمثل يختلف من مسافر إلى آخر على ذات الرحلة الجوية، حيث قد يرى البعض الاستمرار في الرحلة الجوية، وقد يرى آخرون إرجاء السفر، بل إن البعض قد يرى إلغاء فكرة السفر من أساسه. وهذا إن دل فإتينا يدل على أن شركة الطيران لا يمكنها في نهاية المطاف أخذ قرار عن المسافرين، وإلا أدى ذلك إلى حرمان بعضهم على الأقل من تقرير المصير (١٧٧).

أضف إلى ذلك، أن للطبيب هيمنة كبيرة على المعلومات التي تتعلق بالمريض، وعدم إعلام الأخير بهذه المعلومات العلاجية أو الأفعال الطبية معناه بصفة عامة عدم رضاه المريض عن العمليات الطبية التي تمس جسده. ومن ثم، فإنه يتعين على الطبيب تحذير

(١٧٥) أنظر مقالة *Dokas*، السابق الإشارة إليها في ص ٢٤٢ - ٢٤٣.

(١٧٦) المقالة السابقة، ص ٢٤٤ - ٢٤٥. وأنظر أيضاً مقالة *Assimotos*، المشار إليها سابقاً وبصفة خاصة ص ١١١٨ - ١١١٩.

(١٧٧) أنظر مقالة *Dokas*، السابق الإشارة إليها ص ٢٤٥.



المرضى من المخاطر المرتبطة بالعمليات العلاجية حتى يمكن للمريض أو من ينوب عنه اتخاذ قرار واع ومدروس حول ما إذا كان سيقوم بهذا العلاج أم لا. كما يجب على الطبيب إعلام المريض بأى خطر قد يتعرض له عند العلاج، ومهما كانت درجة هذا الخطر. ويكون الموقف أكثر وضوحاً كلما كان الطبيب المعالج يعلم أو كان بإمكانه أن يعلم بأن موقف المريض يمكن أن يتأثر بطريقة أو بأخرى عند إعلامه بهذه المخاطر التي تهدد العملية العلاجية. ولذلك فإن حرية التقدير واتخاذ القرار تعود للمريض نفسه وليس إلى الطبيب المعالج (١٧٨).

والواقع أن هناك تقارباً كبيراً بين المركز القانونى للمريض فى علاقته بالطبيب، وبين المركز القانونى للمسافر فى علاقته بالناقل الجوى. فإذا كان المريض يركن إلى طبيبه المعالج ويعتمد عليه، فإنه أيضاً للناقل الجوى هيمنة على المسافر. ومن هنا يتعين على الشخص الذى تكون بيده السيطرة أو الهيمنة - سواء الطبيب أو الناقل الجوى - نقل المعلومات إلى الشخص الآخر (المريض أو المسافر).

فالقانون لا يخول الطبيب التزام الصمت لمجرد أن المريض قد يمتنع عن العلاج بسبب تحذيره عن المخاطر التى تحقق بهذا العلاج. ونفس الحجة يتعين تطبيقها فى مجال النقل الجوى. فالناقل الجوى لا يجب عليه اتخاذ موقف الصمت وعدم التنبيه على المسافرين وتحذيرهم عن التهديدات الإرهابية أو أى تهديدات أخرى ترتبط بالرحلة الجوية لمجرد أن ذلك من شأنه تحول بعض المسافرين عن استخدام الطائرة كوسيلة للنقل الجوى. ومن ثم فإنه يتعين السماح لكل مسافر بفرصة لاتخاذ قرار مدروس وواع قبل دخوله الطائرة، ولا يتأتى ذلك إلا بإعلامه عن كل التهديدات التى تحقق برحلته الجوية، اللهم إلا فى الأحوال الطارئة أو إذا كان المسافر نفسه قد تنازل عن حقه فى العلم (١٧٩).

(١٧٨) المقالة السابقة ص ٢٤٢، وما بعدها.

(١٧٩) المقالة السابقة ص ٢٤٤ - ٢٤٥.

وتؤكد هذه النظرية على فكرة إن إعطاء المعلومات عن المخاطر التي قد تصاحب العمليات العلاجية، إنما هي لفائدة المريض، فهو وحده القادر على موازنة الأمور واتخاذ القرار فيما إذا كان سيقوم بالعلاج أم لا (١٨٠). وبالمثل فإنه يتعين على شركات الطيران أن تنقل المعلومات واضحة إلى جمهور المسافرين عن التهديدات الإرهابية التي قد نكتف رحلة ما، حتى يترك لهم فرصة اتخاذ القرار الواعي والمدروس. فالمسافرون هم وحدهم القادرون على اتخاذ القرار فيما يتعلق بالسفر من عدمه.

ومن ناحية ثانية، يحاول أنصار هذه النظرية مقارنة التزام الناقل الجوي بتحذير المسافرين عن مخاطر الإرهاب بواجب والتزام منتج الأدوية والعقاقير الطبية بتحذير المستهلكين عن المخاطر الجانبية التي قد تنجم عن استخدام دواء معين (١٨١). والاتجاه الحديث في مسؤولية المنتج عن الدواء هي تحذير المستهلك الحقيقي والفعلى للدواء، وذلك اعترافا بالمخاطر الشديدة التي قد تصاحب استخداماته. كما أنه لا يمكن فقط الركون الى تحذير الطبيب المعالج، بل يتعين أن تقوم شركة الأدوية نفسها بتحذير مستعملي الدواء عن آثاره أو مخاطره (١٨٢). وإذا كانت هيئة الأدوية والعقاقير في الولايات المتحدة لها السلطة في فرض التزام على منتجي الأدوية في تحذير مرضاهم، فإن هذا الالتزام يتعين فرضه أيضا بمعرفة هيئة الطيران الفيدرالي *FAA* على شركات الطيران بضرورة تحذير المسافرين في حالات المخاطر الإرهابية التي قد تصاحب الرحلة الجوية. وكما أن منتجي الأدوية لا يمكن إغفالهم من واجب تحذير مستخدمى الأدوية لمجرد أن هذه المخاطر بسيطة أو تكون امكانية تحققها بعيدة، فإنه يجب أيضا عدم إعفاء شركات الطيران من الالتزام بالتحذير لمجرد أن التهديدات الإرهابية قد تقع فعلا أو لا تقع على وجه الاطلاق، طالما أن هذه التهديدات محددة وجدية (١٨٣).

(١٨٠) المقالة السابقة ص ٢٤٣.

(١٨١) المقالة السابقة ص ٢٤٥، وما بعدها.

(١٨٢) المقالة السابقة ص ص ٢٤٦ - ٢٤٧.

(١٨٣) المقالة السابقة ص ص ٢٤٨ - ٢٤٩.

والواقع إن علاقة شركات الطيران بالمسافرين يمكن قياسها بعلاقة مستخدمى الدواء بمننتجيه. فمستخدم الدواء يقوم باختيار دوائه بطريقة ايجابية، على الرغم من إعلامه وتحذيره عن مخاطره الجانبية، وذلك لقيام منتج الدواء بتقديم المعلومات الكاملة عن هذا الدواء. وبالمماثلة، فإن المسافر على الخطوط الجوية، إنما يقوم باختيار رحلته الجوية بناء على المعلومات التى يتلقاها من شركة الطيران (كمقدار الأجرة - نظام المسئولية - مواعيد السفر والوصول - أماكن المرسى الجوى إن وجد .... الخ)، ويتعين أن يدخل فى إطار هذه البيانات التى تساعد المسافر على تقرير اختيار الرحلة للمعلومات المرتبطة بأمن الرحلة الجوية، وبصفة خاصة أن لشركات الطيران وسائلها فى الاتصال بعملائها من المسافرين لتحذيرهم عن هذه المخاطر الإرهابية فى أى وقت قبل قيام الرحلة الجوية (١٨٤).

### ٣ - الالتزام بالتحذير بناء على فكرة العلاقة الخاصة التى تربط المسافرين

#### بالناقل الجوى:

وفى ظل قواعد الشريعة العامة *Common Law*، فإن هناك للتراما على بعض الأشخاص بتحذير من تربطهم بهم علاقة خاصة من السلوك الخطر الذى يحتمل وقوعه من شخص ثالث والذى يمكن أن ينتج ضررا ما (١٨٥). وفكرة العلاقة الخاصة التى طبقتها المحاكم الأمريكية حديثا فى علاقة الطبيب بالمريض، يمكن أن يكون لها وقع فى مجال القانون الجوى (١٨٦).

(١٨٤) المقالة السابقة ص ٢٥٠.

(١٨٥) أنظر على سبيل المثال السابقة القضائية:

*Tarasoff V. Regents of the University of California, 17 Col. 3d 425, 131 California Reporter, 14 (1976).*

ولقد تضمنت هذه القضية تقريرا من الطبيب المعالج بأن المريض يشكل خطورة لنفسه ولمن حوله. ومع ذلك لم يتم تحذير صديقة هذا المريض من الخطر الذى يحقق بها. وبعد مقتلها بواسطة هذا المريض، أقام والدا الفتاة دعوى ضد الطبيب المعالج. وحكمت المحكمة بالترام الطبيب بتحذير الآخرين من خطورة المريض وتهديداته.

(١٨٦) أنظر مقالة *Assimotos*، المشار إليها سابقا ص ١١١٥، وما بعدها. أنظر أيضا مقالة *Dokas*، المشار إليها سابقا، ص ٢٥٣ - ٢٥٥.

فكرة العلاقة الخاصة بين شركات الطيران والمسافرين تؤسس على أساس أنه طالما أن الناقل الجوي يستفيد ماليا من المسافرين، فإنه يدين لهم بواجب التخدير في إطار ممارسته لواجب العناية اللازمة تجاه المسافرين بصفة عامة، وبصفة خاصة أن للمسافر يكون لديه الاعتقاد بأن الناقل سيوفر له رحلة آمنة (١٨٧).

والخلاصة: أن المحاكم الأمريكية تطبق فكرة الخطأ الإرادي في مجالات عديدة مثل الإخلال بقواعد السلامة وقواعد أمن الملاحة الجوية، وكذلك في نطاق الأضرار النفسية الحاصلة للمسافرين، بل إن هناك اتجاهات حديثة في امكانية تطبيق الخطأ الإرادي عند مسامحة الناقل الجوي عن حوادث الإرهاب الجوي.

وإذا كان القضاء الأمريكي قد توسع سواء في معيار تطبيق الخطأ الإرادي أو في حالات تطبيقه على النحو الذي شرحناه سابقاً، فإن هذا القضاء أخذ يحاول للتوسع في مضمون التعويض الذي يحكم به على الناقل الجوي وذلك بالحكم على هذا الأخير بتعويضات رادعة عند وقوع خطأ إرادي منه، على النحو الذي سنحاول بيانه في المطلب التالي.

### المطلب الثالث

محاولات القضاء الأمريكي التوسع في مضمون التعويض المحكوم به  
للمضروب في حالة ثبوت الخطأ الإرادي: التعويضات للرداعة

#### ١ - مفهوم التعويض الراجع

رأينا أن اتفاقية وارسو تقيم نظاما لتحديد مسؤولية الناقل الجوي بمبالغ قصوى نصت عليها المادة ٢٢ من الاتفاقية الأصلية بتعديلاتها المختلفة، وذلك بالنسبة للوفاة وللأضرار البدنية الأخرى التي تحصل للمسافرين. ومع أن المادة (٢٥) من الاتفاقية تقرر صراحة أن هذه الحدود القصوى لمبالغ التعويض التي تستحق لكل مسافر أو للمستحقين من الورثة في حالة وفاة المسافر يمكن تجاوزها في حالة ما إذا كان سلوك الناقل الجوي أو تابعيه مشوبا بالخطأ الإرادي، إلا أن الاتفاقية وتعديلاتها المختلفة لم تتعرض لنوعية التعويضات التي قد يحكم بها ضد الناقل الجوي، وبصفة خاصة لم تتكلم الاتفاقية عن التعويضات الراجعة.

ذلك أن بعض القوانين، وبصفة خاصة القانون الأمريكي، يتميز بقراره لما يعرف في الولايات المتحدة بالتعويضات للرداعة أو العقابية أو ما يطلق عليه *Punitive damages* (١٨٨).

(١٨٨) أنظر مقالة:

*Barbara J. Buono, the Recoverability of Punitive Damages under the Warsaw Convention in Cases of Wilful Misconduct: Is the sky the limit? Vol. 13 Fordham International - Law Journal 570 (1989 - 1990).*

وبصفة خاصة ص ٨٥٢. والواقع إن اصطلاح *Punitive Damages* ترجمته الحرفية هو التعويضات العقابية، ولكننا نترنأ استخدام تعبير التعويضات (الرداعة)، لأنها لكثرة دلالة على هذا النوع من التعويض، حيث الهدف منها ليس فقط العقاب وإنما أيضا الردع. أنظر في المعنى المختلفة لهذا الاصطلاح مقاله:

*Grens, Punitive Damages Under the Warsaw Convention: Revisiting the Drafters Intent, 41 the American University Law Review, 141 - 182 (1991).*

وهو تعويض يمكن الحكم به، بصفة عامة، لصالح المضرور على سبيل العقاب والردع للطرف الذى أدى سلوكه إلى حصول الضرر (١٨٩). ومن المألوف فى القضاء الأمريكى أن هذه التعويضات قد تصل إلى مبالغ باهظة، قد تتجاوز بكثير التعويض عن الأضرار التى حصلت أو التى وقعت ولحقت المضرور بالفعل، حيث أن المقصود بهذه التعويضات ليس تغطية الأضرار الحاصلة وإنما ردع مرتكب الضرر حتى لا يتكرر منه ارتكاب هذا السلوك الشائن، وكذلك ليكون عبرة لغيره فلا يأتون سلوكا مشابها. كما أن المقصود بهذا التعويض معاقبة الطرف المتسبب فى الضرر إذا كان سلوكه الشائن قد وصل إلى درجة عالية من الجسامة كما فى حالات اقرار الخطأ الإرادى (١٩٠).

## ٢ - الجدل حول التعويض الرداع فى ظل اتفاقية وارسو،

ولقد ثار الجدل فى كل من القضاء والفقہ الأمريكى حول ما إذا كان من الممكن للمضرور الحصول على تعويضات رادعة من الناقل الجوى عند تطبيق اتفاقية وارسو،

- وبصفة خاصة ص ١٤٢ - هامش (١٠). كما تعرف هذه التعويضات أيضا بـ *Vindictive*

*Damages*، أى التعويضات الإنتقامية، والتي يكون الهدف منها ردع الشخص من ارتكاب

الفعل الشائن فى المستقبل، أنظر *Grem's*، المقالة السابقة فى ص ١٤٢.

(١٨٩) والواقع أن السلوك المقترن بالخطأ الإرادى الذى يفضى إلى المسئولية غير المحدودة للناقل الجوى

فى ظل اتفاقية وارسو يكاد يتطابق مع السلوك الذى يخول الحكم بالتعويضات الرداعة ضد شخص

معين فى القانون الأمريكى. فالسلوك الذى يودى إلى الحكم بالتعويض الرداع ينقسم إلى نوعين:

أولاً، عندما يتصرف الشخص مع قصد إحداث الضرر أو بطريقة من شأنها بطريقة جهرية

إحداث الأضرار، أو ثانياً، عندما يعلم الشخص، أو كان من المفروض عليه أن يعلم أن سلوكه

يمكن أن يسبب ضرراً بشخص ما، مع عدم اكترائه بهذه النتائج. أنظر:

*C. DUBUC, More Judicial Alchemy: Punitive Damages under the Warsaw Convention, Defense Counsel Journal, January 1991, at p. 39.*

وبصفة خاصة ص ٤٤.

وتنظر فى دواعى ظهور التعويضات الرداعة فى النظام الاتجوسكسونى، *Verschoor*، فى مؤلفها

بعنوان: *An Introduction to Air Law*، والمشار إليه سابقاً، فى ص ص ٩٢ - ٩٣.

(١٩٠) أنظر فى ذلك:

*Kelly Grem's, Punitive Damages undet the Warsaw Convention: Revisting the Drafters' Intent, Vol. 41 The American University Law Review 141 (1991).*

وبصفة خاصة فى ص ص ١٤٢ - ١٤٣ هامش (١٠).

عندما يكون سلوك هذا الأخير مشوباً بخطأ إرادي. وبصفة خاصة أن المادة (٢٥) من الاتفاقية تجعل هناك امكانية للحكم على الناقل الجوي بمبالغ تفوق الحد الأقصى الذي تقضى به المادة الثانية والعشرون، كما أسلفنا للقول.

فذهبت مجموعة من الأحكام الأمريكية يساندها في ذلك جانب كبير من الفقه الأمريكي إلى القول بإمكانية الحكم على الناقل الجوي بتعويضات رادعة لصالح المضرورين من المسافرين وأهاليهم من الورثة المستحقين، وذلك عند ثبوت الخطأ الإرادي في جانب الناقل الجوي أو تابعيه. فإتفاقية وارسو - طبقاً لهذا الاتجاه - لا تمنع القضاء من الحكم على الناقل الجوي بهذه النوعية من التعويض، كما أن نصوص الاتفاقية ذاتها، وتاريخ انعقادها يعززان امكانية الحكم على الناقل الجوي بهذا النوع من التعويض في حالة الخطأ الإرادي.

بينما ذهبت طائفة أخرى من الأحكام القضائية الأمريكية إلى رفض الحكم على الناقل الجوي - في ظل إتفاقية وارسو - بتعويضات رادعة حتى في حالة توافر الخطأ الإرادي في جانبه أو في جانب تابعيه. فإتفاقية وارسو - بحسب هذا الاتجاه القضائي - تسمح فقط بالحكم على الناقل الجوي بمبالغ هي تعويضية بطبيعتها أو ما يطلق عليه *Compensatory by nature*، أي المبالغ التي يكون مقصوداً منها تعويض المضرور عن الضرر الذي حاق به فقط دون غيرها. صحيح إن هذه التعويضات محددة بحد أقصى لا يمكن تجاوزه، حتى ولو كانت الأضرار الحاصلة أكبر من هذه المبالغ القصوى المنصوص عليها، إلا أنه يجوز مع ذلك في حالة الخطأ الإرادي للحكم على الناقل الجوي بتعويض كامل عن كل الأضرار الحاصلة. ولما كانت التعويضات الرادعة لا تشكل تغطية للأضرار الحاصلة بأي وجه من الوجوه، فإن الحكم بها وإن كان جائزاً للمضرور في ظل القوانين الداخلية الأمريكية، إلا أن ذلك غير جائز في النقل الجوي الخاضع لإتفاقية وارسو سواء تطبيقاً للمادة ٢٢ أو المادة ٢٥ من الاتفاقية.

٣ - الاتجاه المؤيد للحكم على الناقل الجوي بتعويضات رادعة في حالة توافر الخطأ الإرادي:

لعل أول قضية قامت فيها إحدى المحاكم الأمريكية بمنح المضرورين تعويضات رادعة ضد الناقل في نقل جوى دولي هي قضية الطائرة الكورية، وذلك بمقتضى الحكم الصادر في هذه القضية عام ١٩٨٩. فلقد منح المحلفون أهالي المسافرين الذين لقوا حتفهم في هذا الحادث الأليم تعويضا رادعا قدره خمسون ألف دولار إضافة للتعويضات الأخرى المستحقة عن أضرار الوفاة (١٩١). وبعد خمسة أشهر فقط من صدور هذا الحكم في القضية الكورية، أصدرت محكمة المقاطعة الجنوبية لولاية نيويورك حكما شهيرا في قضية اختطاف إحدى الطائرات التابعة لشركة *Pan American*، وذلك فوق مدينة كراتشي بباكستان، والتي عرفت فيما بعد باسم قضية كراتشي (١٩٢).

ولقد أوردت المحكمة في قضية كراتشي حججا عديدة لقبول الطلبات المرفوعة من المدعين المضرورين بالحكم على الناقل للجوى بتعويضات رادعة بسبب توافر الخطأ الإرادي.

(١٩١) أنظر:

*In re Korean Air Lines Disaster of September 1, 1983, 932 F. 2d 1975 (D.C. Cir. 1991).*

ويلاحظ أن للقاضي الجالس في هذه القضية قد أيد منح المضرورين مبلغ الخمسين مليون دولار كتعويض رادع ضد الناقل الجوى. ثم تم تأكيد هذا الحكم في الاستئناف. (أنظر الحكم السابق من ص ١٤٨١ - ١٤٧٩). على أنه بعد محاولات عديدة واعتراضات شديدة من القاضي *Mikva*، فلقد قامت محكمة مقاطعة كولومبيا (*D.C.*) بليطال الجزء الخاص من الحكم بإيقاع التعويض الرادع على الناقل الجوى، وذلك استنادا إلى الحكمين الصادرين في قضيتي لوكرى وفلويد اللذين منشير إليهما لاحقا. أنظر الحكم السابق في ص ١٤٩٠.

(١٩٢) أنظر قضية:

*In re Hijacking of Pan American World Air Ways, Inc. Aircraft at Karachi International Airport, Pakistan on September 5, 1986, 729 F. Supp. 17 (S.D.N.Y. 1990).*

وأنظر بصفة خاصة في مناقشة هذا الحكم والتطبيق عليه: مقالة *Dubuc* بعنوان

*More Judicial .....* ، السابق الإشارة إليها وبصفة خاصة ص ٣٩ - ٤١.



فلقد ذهب هذه المحكمة إلى أن دعوى المسؤولية التي يمكن إقامتها طبقاً للمادة (١٧) من اتفاقية وارسو ليست دعوى استثنائية *Exclusive* (١٩٣)، بل إنه يمكن قبول الطلبات التي ترفع طبقاً لقوانين الولايات عن التعويضات الرادعة، لأن هذه التعويضات تشكل ترضية إضافية *Additional remedy* للمضرورين (١٩٤). فتفاقية وارسو، بحسب ما ذهب إليه المحكمة في هذه القضية، لم تنص صراحة أو ضمناً على منع قبول الطلبات الخاصة بالتعويضات الرادعة. ومن ثم فإنه حتى على أساس الافتراض الجلي بأن الاتفاقية تمنع الطلبات الخاصة بالتعويضات الرادعة في حالات الوفاة أو الأضرار البدنية طبقاً للمادة (١٧)، فإن هذا الأمر لا يمكن قبوله في حالة توافر الخطأ الإرادي. فدعوى التعويض الرادع المقررة طبقاً للقوانين الأمريكية تصبح علاجاً مقبولاً عندما يكون سلوك الناقل الجوي مشوباً بالخطأ الإرادي، حيث أن هذا سبب رئيسي لعدم تحديد التعويض، وبصفة خاصة أن المادة ٢/٢٤ من الاتفاقية قد تركت - في عقيدة المحكمة - تحديد نوعية التعويض وحقوق المضرورين لقانون الدولة التي ترفع القضية أمام محاكمها (١٩٥).

ولقد وجد الحكم الصادر في قضية كراتشي ترحيباً واسعاً في الفقه الأمريكي (١٩٦)، لما يؤدي إلى انفاذ الأفكار الأمريكية المتعلقة بعدم تحديد مسؤولية الناقل الجوي. وراح هذا الفقه مع القضاء يقيمان الحجج القانونية ويتعلقان بتلاييب التفسيرات الخاصة بنصوص اتفاقية وارسو والتي تتيح امكانية الحكم على الناقل الجوي بتعويضات رادعة.

(١٩٣) أنظر الحكم السابق (قضية كراتشي)، في ص ١٨ - ١٩.

(١٩٤) أنظر الحكم السابق ص ١٩.

(١٩٥) أنظر الحكم السابق ص ١٩.

(١٩٦) أنظر في ذلك بصفة خاصة مقالة *Buono* بعنوان:

..... *The Recoverability of Punitive* ..... المقالة المشار إليها سابقاً، ص ٥٩٦ - ٦٠٣.

فمن ناحية أولى، فإن هذا الاتجاه يركز على أن اتفاقية وارسو لا تقيم دعوى مانعة أو استثنائية، بحيث يبقى للمضروب الاستناد إلى قوانين الولايات للحصول على تعويضات إضافية. والدليل على ذلك أن بعض الدول الأجنبية، وبصفة خاصة تلك التي تنتمي إلى مجموعة الدول الانجلوسكسونية، قامت بسن تشريعات داخلية لتأكيد الصفة الاستثنائية للدعوى التي ترفع في ظل اتفاقية وارسو. وهذا التصرف من جانب هذه الدول، وإن كان يدل على شيء، فإنه يدل على أن اتفاقية وارسو في حد ذاتها، وبمصوصها القائمة لا تمثل دعوى استثنائية. ولو أن هذه الصفة الاستثنائية قائمة بصفة ذاتية في الاتفاقية، لما كانت هناك حاجة إلى مثل هذه التشريعات (١٩٧).

ومن ناحية ثانية، فإن اتفاقية وارسو، وإن كان أحد أهدافها توحيد القواعد الخاصة بمسئولية الناقل الجوي، إلا أنها لا تقيم توحيداً لكافة المسائل المتعلقة بالمسئولية، والدليل

---

(١٩٧) أنظر رأى القاضى Mikva فى قضية *Korean Air Lines Disaster*، الحكم السابق الإشارة، وبصفة خاصة ص ١٤٩٣. وأنظر أيضاً مقالة:

*M. Olin & J. Perwin, Punitive Damages under the Warsaw Convention, Trial Feb. 1991, P.P. 40-43.*

وبصفة خاصة فى ص ٤١. ولذلك فإن الدعوى المرفوعة بطلب تعويضات رابعة فى ظل قوانين الولايات ليست متعارضة مع الاتفاقية، لأن هذه الأخيرة لا تتشأ دعوى استثنائية. وهذا يؤيده تاريخ انعقاد الاتفاقية حيث أن واضعها لم تكن فى نيتهم تغطية كل المسائل المتعلقة بمسئولية الناقل الجوى. أنظر مقالة *Olin & Perwin* السابق الإشارة إليها فى ص ٤١. ومع ذلك فإن هناك أحكاماً أمريكية أخرى تؤكد على الصفة الاستثنائية لدعوى المسئولية المرفوعة فى ظل اتفاقية وارسو، ومن هذه الأحكام:

*Newsome V. Trans International Air Lines, 492 So. 2d 529 (Alabama).*

*Borham V. Pan American World Airways 19 Av. Cas. CCH at 18.* وأيضاً:

مشار إليها فى: *Micheal Sehr, Recent Development in Aviation case Law, 53*

*Journal of Air Law and Commerce, (1987)* وبصفة خاصة ص ١١٣ - ١١٤.

كما يذهب البعض إلى أن الاتفاقية ليست استثنائية فى نوع الدعوى المرفوعة، ولكن مع ذلك يظل لها هذه الصفة الاستثنائية فى أنواع التعويض التي يمكن أن تمنح للمضروبين، بحيث لا يمنح تعويض للمضروب فى كل الأحوال، إلا إذا كانت الاتفاقية نفسها تقره، أنظر فى ذلك:

*Eloyd Chapman, Exclusivity and the Warsaw Convention: In re Air Disaster at Lockerbie, Scotland, Vol. 23 (no. 2) University of Miami, Inter-American Law Review 493 (1991 - 1992).*

وبصفة خاصة فى ص ٥١٢ - ٥١٣.

على ذلك الاسم الذى أطلق على الاتفاقية ذاتها حيث أطلق عليها "الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض المسائل المتعلقة بمسئولية الناقل الجوى ... (١٩٨). أضف إلى ذلك أنه فى خلال الدورات التى أدت إلى انعقاد الاتفاقية، فإن لجنة للصياغة كانت قد قررت أن نطاق الاتفاقية لن يشتمل على معالجة المسائل التفصيلية الخاصة بالتعويضات، وهذا لاستحالة الاتفاق على مجموعة من التعويضات الموحدة والتى تلقى قبولا عالميا، وأيضا لصعوبة الاتفاق على تحديد من هم الورثة المستحقون الذين يجوز لهم رفع دعوى التعويض عند وفاة مورثهم للمسافر، نظرا للاختلاف الشاسع بين الدول فى هذه المسائل، ومن ثم فلقد رؤى تركها للقوانين الوطنية (١٩٩). ومن ثم فإن واضعى الاتفاقية قاموا بإضافة المادة ٢/٢٤ تحقيقا لهذا الغرض (٢٠٠). والواقع أن هذه المسألة ليست المسألة الوحيدة التى تركتها الاتفاقية للقوانين الوطنية، بل إن هناك العديد من المسائل الأخرى أيضا مثل حكم المادة ٢٨/ من الاتفاقية والتى تقضى بأن القواعد الاجرائية التى تنطبق على الدعوى

(١٩٨) أنظر فى عرض هذه الحجة مقالة *Buono*، بعنوان: *The Recoverability of Punitive* ..... المقالة المشار إليها سابقا، فى ص ٦٠٠.

(١٩٩) أنظر فى ذلك مقالة *Grens*، بعنوان *Punitive Damages Under* ..... السابق الإشارة إليها، وبصفة خاصة فى ص ١٧٢. وأنظر أيضا الحكم الصادر فى قضية:

*Tokio Marine & Fire Ins. Co. V. Mc Donnell Douglas Corp.* 617 F. 2d 936 (2d Cir. 1980).

حيث قررت المحكمة فى هذه القضية أن نية واضعى الاتفاقية لم تكن متجهة إلى إضفاء الصفة الاستثنائية على الدعوى المرفوعة تطبيقا للمادة ٢٤ منها. أنظر الحكم المشار إليه، ص ٩٤١ - ٩٤٢.

(٢٠٠) وتنص المادة ٢٤ من الاتفاقية على أنه:

١- لا يجوز رفع دعوى المسئولية فى أية صورة كانت فى الأحوال المنصوص عليها فى المادتين ١٨، ١٩ إلا بالشروط وفى الحدود المقررة فى هذه الاتفاقية.  
٢- وتسرى أيضا أحكام الفقرة السابقة على الحالات المذكورة فى المادة (١٧) دون إخلال بتحديد الأشخاص الذين لهم حق التقاضى ولا بحقوق كل منهم.

المرفوعة تكون تلك الخاصة بقوانين المحكمة التي تنظر النزاع (٢٠١). وأيضا المادة (٢١) من الاتفاقية والتي تقضى بأن المحكمة التي تنظر الدعوى يمكنها تطبيق الأفكار الخاصة بالقوانين الوطنية في حالة الخطأ المشترك *Contributory Negligence* (٢٠٢).

وينبنى على ذلك أن الاتفاقية لا تقضى كلية على كل القواعد الوطنية للدول الأطراف. ومن ثم فإن لتجاء المحاكم إلى القوانين الوطنية لتحديد نوعية التعويضات التي يحكم بها على الناقل الجوي في حالات الخطأ الإرادي يتمشى مع نوايا واضعي الاتفاقية في امكانية الرجوع إلى القوانين المحلية (٢٠٣).

ومن ناحية ثالثة، فإن المفاوضات التي أدت إلى انعقاد الاتفاقية تشير إلى نية واضعيها في السماح بالإشارة إلى القانون المحلي لتقرير نوعية وأشكال التعويضات التي يمكن للمضرور الحصول عليها في حالة توافر الخطأ الإرادي في جانب الناقل الجوي أو تابعيه. فتاريخ الاتفاقية يشير إلى أن كلا من المادتين (٢٤) و(٢٥) كانتا قد تمت صياغتهما كمادة واحدة في عام ١٩٢٨، وكان هذا النص يستبعد الإحالة إلى أي من القوانين المحلية. والصياغة الأصلية لهذا النص تدل على أنه كان يتعين تطبيقه فقط في حالات الوفاة والأضرار البدنية الأخرى، ولكن ليس في حالة الخطأ الإرادي. ومع أن لجنة الصياغة في مؤتمر عام ١٩٢٩ قامت بتعديل هذه المادة، فإنها تركت دون تعديل النص الذي يقضى

(٢٠١) وتقضى المادة ٢/٢٨ من الاتفاقية على أنه "وينظم قانون محكمة النزاع إجراءات الدعوى".  
(٢٠٢) وتنص المادة ٢١ من الاتفاقية على أنه "إذا أثبت للناقل أن خطأ الشخص المضرور تسبب في الضرر أو ساهم في وقوعه، جاز للمحكمة طبقا لقانونها أن تستبعد مسؤولية الناقل أو تخفف منها".

(٢٠٣) أنظر مقالة *Buono*، بعنوان:

*The Recoverability of Punitive Damages* ..... المشار إليها سابقا، في ص ص ٥٩٩ - ٦٠٠.

وأنظر أيضا مقالة *Germans*، بعنوان *Punitive Damages* ..... المشار إليها سابقا، في ص ص ١٧٧ - ١٧٨.

بالالتجاء إلى القانون المحلى فى حالة الخطأ الإرادى، على الرغم من وجود فرصة أمام المؤتمرين لاستبعاد الالتجاء إليه. وهذا يعزز القول بأن الطرف المضرور بناء على سلوك الناقل الجوى أو تابعيه المقترن بالخطأ الإرادى له أن يتمسك بتطبيق للقانون المحلى *Forum Law*، بما فى ذلك القواعد الخاصة بالتعويضات، والتي يمكن أن تشمل على منح تعويضات رادعة لو أن هذه معروفة فى ذلك القانون (٢٠٤).

ومن ناحية رابعة، فإن منح التعويضات الرادعة التى يسمح بها القانون الأمريكى حال تطبيق اتفاقية وارسو لا يؤدى إلى القضاء على الغاية الأساسية من الاتفاقية وهى توحيد قواعد مسئولية الناقل الجوى. ذلك لأن هدف واضعى الاتفاقية هو الوصول إلى التطبيق الموحد *Uniform Application* وليس الحصول على نتائج موحدة *Uniform Results*. فالتطبيق الموحد لقواعد الاتفاقية يمكن أن يؤدى فى أحيان كثيرة إلى نتائج مختلفة. فمثلا، فلقد أتاحت الاتفاقية لورثة المتوفى الحق فى التعويض، ولكن فى بلاد مثل كندا، فإن مصروفات الجنازة لا يشملها التعويض، بينما فى بلاد مثل فرنسا فإن التعويض المحكوم به للورثة يشمل مثل هذه المصروفات. وقياسا على ذلك، فإنه لو كانت القوانين الداخلية لإحدى الدول الأطراف فى الاتفاقية تسمح بمنح تعويضات رادعة كجزء من التعويض الشامل عند توافر الخطأ الإرادى، فإن هذا لا يؤدى إلى القول بإهدار الأهداف التوحيدية للاتفاقية طالما أن المحكمة التى تنظر الدعوى قد طبقت المبادئ التى احتوتها الاتفاقية بصدد التعويض فى حالة توافر الخطأ الإرادى بطريقة صحيحة، على الرغم من اختلاف المبالغ التى قد يحكم بها من اختصاص إلى آخر (٢٠٥).

(٢٠٤) أنظر فى عرض هذه الحجة، مقالة *Buono*، السابق الإشارة إليها، ص ٥٩٨ - ٥٩٩.

(٢٠٥) أنظر مقالة *Buono*، السابق الإشارة إليها، فى ص ٦٠٠ - ٦٠١.

ومن ناحية خامسة، فإن أصحاب الاتجاه المؤيد لإمكانية الحكم على الناقل الجوى بتعويضات رادعة يرون أن أحد أسباب المشكلة يكمن فى تفسير عبارة *Damage Sustained* (أى الضرر الحاصل) وهى ترجمة للاصطلاح الفرنسى *Dommmage Survenu* والموجود فى النص الأسمى الذى كتبت به الاتفاقية. على أن ترجمة هذا الاصطلاح الفرنسى إلى الإنجليزية على النحو المشار إليه، لا ينبغي أن يفهم منه أن واضعى الاتفاقية قد أرادوا قصر المبالغ التى يحكم بها على الناقل الجوى على تلك التى يقصد بها تغطية الأضرار الحاصلة للمسافرين عن الوفاة أو الأذى البدنى أو ما يطلق عليه *Compensatory Damages*، ومنع الأنواع الأخرى من التعويضات (٢٠٦). ذلك أن الهدف الأساسى من تضمين اصطلاح *Damage Sustained* فى النسخة الإنجليزية من الاتفاقية هو التأكيد على تعويض ورثة المسافرين الذين أصابهم أذى بدنى أثناء الحادث، ولكن حصلت لهم الوفاة بعد فترة لاحقة، بأعلى مبلغ ممكن، بحيث يستحق هؤلاء للورثة تعويضا عن الوفاة لا عن مجرد الأذى البدنى الذى حصل أثناء الحادث. إذ لولا النص على هذا الاصطلاح لكان من المفروض ألا يستحق ورثة المتوفى إلا تعويضا عن الأذى البدنى أو الجرح الذى لحق بمورثهم أثناء الحادث وقبل وقوع الوفاة، وإنما لم يكن فى نية واضعى الاتفاقية أن يرمى اصطلاح *damage sustained* إلى الاقتصار على منح للمضروبين مبالغ تعويضية فقط مقابلا للأضرار أو ما يعرف بـ *Compensatory damage*، دون غيرها من أنواع التعويضات الأخرى التى يمكن الحكم بها على الناقل الجوى بسبب الحادث. والدليل على ذلك أن الترجمة الدقيقة للعبارة الفرنسية *dommmage survenu* هى *damage happened unexpectedly during* وهو تعبير واسع

(٢٠٦) أنظر فى ذلك *Gremis*، المقالة السابق الإشارة إليها بعنوان: *Punitive Damages.....* فى

ص من ١٦٥ - ١٦٦. وأنظر أيضا *Buono*، المقالة السابق الإشارة إليها بعنوان: *The*

*Recoverability of Punitive Damages .....* فى ص من ٦٠١ - ٦٠٢. وأنظر أيضا

مقالة: *Olin & Perwin*، السابق الإشارة إليها بعنوان، *Punitive Damages under the*

*Warsaw .....* فى ص من ٤١ - ٤٢.

يمكن أن يشمل كافة أنواع التعويضات عن الأضرار التي تقع أثناء الحادث وبسببه (٢٠٧).

وأخيراً، فإن أصحاب الاتجاه المؤيد للتعويض للراذع يدعون بأن هذا التعويض هو خصيصة مميزة لقوانين الولايات المتحدة. وهذه الدولة لم تكن طرفاً في المفاوضات التي أدت إلى انعقاد الاتفاقية، لأنها أُنضمت إليها في عام ١٩٣٤، وإلا كانت هذه المسألة قد تم إثارتها بشدة أثناء مؤتمر وارسو، وتم اتخاذ موقف صريح منها. ولذلك فإن إغفال النص على التعويضات للراذع لا يمكن أن ينهض بذاته كإشارة على ضرورة إغفالها أو عدم إمكانية الحكم بها في ظل الاتفاقية أضف إلى ذلك أن الولايات المتحدة لم تقم بالتصديق على بروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥، والذي احتوى على تعديل للمادة (٢٥) من الاتفاقية (٢٠٨).

٤ - الاتجاه المعارض للحكم على الناقل الجوي بتعويضات رادعة حتى في حالة توافر الخطأ الإرادي:

منذ عام ١٩٨٩ بدأت سلسلة من الأحكام القضائية الأمريكية للصادرة من دوائر الاستئناف المختلفة في إنكار إمكانية الحكم على الناقل الجوي بالتعويضات للراذع حتى في حالة توافر الخطأ الإرادي.

وأول هذه الأحكام صدر عام ١٩٨٩ في قضية *Floyd V. Eastren Air Lines* عن محكمة الاستئناف (الدائرة الحادية عشرة) (٢٠٩)، ولقد تضمنت الإدعاءات في هذه

(٢٠٧) انظر مقالة *Buono*، السليق الإشارة إليها في ص ص ٦٠١ - ٦٠٢.

(٢٠٨) انظر مقالة *Buono*، السليق الإشارة إليها في ص ص ٦٠٢ - ٦٠٣.  
(٢٠٩) انظر:

القضية طلب المضرورين الحكم بتعويضات رادعة على الناقل الجوي بسبب ارتكاب عماله خطأ إرادي تمثل في اخفاق هؤلاء الأخيرين في القيام بإصلاح أعطال لصابت موتور الطائرة، بينما كانت هذه الأعطال معلومة لهم قبل إقلاع الطائرة، مما أدى إلى أن ثلاثة من محركات هذه الطائرة فقدت القدرة على العمل بينما كانت الطائرة تحلق في الجو. فالمضرورون لم يقتصروا في طلباتهم على التعويض الكامل لتوافر الخطأ الإرادي، وإنما أيضا بتعويضات رادعة على أساس أن المادة (٢٥) من الاتفاقية قد خلقت سببا مستقلا للتعويض الرادع (٢١٠). فهذه المادة تحرم الناقل الجوي من مزايا تحديد المسؤولية بأى وجه من الأوجه عندما يكون سلوكه مشوبا بخطأ إرادي. ومن ثم فإن هذه المادة تجعل هناك إمكانية للحكم على الناقل الجوي بأى نوع من أنواع التعويض دون حدود قصوى (٢١١).

ولقد رفضت المحكمة طلبات المضرورين على أساس أن اتفاقية وارسو تطو على قوانين الولايات *State Laws* والتي تبيح التعويضات الرادعة. فاتفاقية وارسو باعتبارها معاهدة نافذة في الولايات المتحدة الأمريكية تعتبر القانون الأعلى *Supreme Law of the land* الذي ينظم مسائل النقل الجوي الدولي الخاضع للاتفاقية، وأنها بذلك تلغى كل ما يتعارض مع نصوصها من أسباب الدعاوى التي يسمح بها في ظل قوانين الولايات. ولما كانت اتفاقية وارسو لا تخول التعويضات الرادعة المسموح بها في بعض الولايات الأمريكية، فإن طلبا يمثل هذه التعويضات يتعين رفضه (٢١٢).

ولقد أوضحت المحكمة في هذه القضية أن نية واضعي الاتفاقية، وكذلك صياغة نصوصها المختلفة يؤيد عدم السماح بالحكم بالتعويضات الرادعة.

(٢١٠) انظر الحكم الصادر في قضية *Floyd* السابق الإشارة إليها، في ص ١٤٦٦.

(٢١١) انظر الحكم السابق، ص ١٤٦٦.

(٢١٢) انظر الحكم السابق ص ١٤٦٦، وانظر أيضا ص ١٤٨٧.



فصياغة المادة (١٧) من الاتفاقية تدل على أن التعويض المسموح به هو التعويض عن الأضرار الحاصلة. ومن ثم فإن المبالغ التي يجوز الحكم بها على الناقل الجوي هي مبالغ تعويضية في طبيعتها *Compensatory by nature*، ويحد أقصى ٧٥٠,٠٠٠ دولار أمريكي بحسب اتفاق مونتريال (٢١٣). كما أنه في حالة تطبيق المادة (٢٥) من الاتفاقية، فإن المبالغ التي قد يحكم بها على الناقل الجوي تكون لتغطية كل الأضرار الحاصلة فوق الحدود القصوى المنصوص عليها في اتفاقية وارسو أو اتفاق مونتريال لعام ١٩٦٦. ولكن حتى في حالة تطبيق المادة (٢٥) فإن المبالغ التي قد يحكم بها على الناقل الجوي إنما تكون فقط للتعويض عن الأضرار الحاصلة، دون امكانية اشتغال المبالغ المحكوم بها على تعويضات من نوع آخر كالتعويض الرادع، حيث أن هذه الأخيرة الهدف منها ليس تعويض أو جبر الضرر، بقدر ما تكون الغاية منها معاقبة الناقل المخطئ أو ردعه من ارتكاب فعل شائن في المستقبل (٢١٤). أضف إلى ذلك أن هذا التفسير يتوافق مع موقف الدول الأطراف الذين قاموا بتعديل الاتفاقية في لاهاي عام ١٩٥٥، حيث كانت هناك اقتراحات مقدمة عند تعديل المادة (٢٥) بضرورة أن تكون هناك إشارة صريحة إلى المادة (٢٢) الخاصة بتحديد المسؤولية عن الوفاة والأضرار البدنية، بحيث تبدو العلاقة واضحة بين المادتين من حيث أن المادة ٢٥ تقرر تعويضا كاملا غير محدود عن الوفاة أو الأضرار البدنية، مع إهدار عمل نص المادة ٢٢ في حالة توافر الخطأ الإرادي (٢١٥).

(٢١٣) أنظر الحكم السابق، في ص ١٤٨٣.

(٢١٤) أنظر الحكم السابق في ص ١٤٨٣ - ١٤٨٤.

(٢١٥) أنظر الحكم السابق في ص ١٤٨٤. وأنظر في تسييب مقارب الحكم الصادر في قضية:

*In re Air Crash Disaster at Gandel Newfoundland on December 12, 1985,*  
684 F. Supp. 927 (W.D.Ky. 1987).

مشار إليها في

*James Steven, Recent Cases and Developments in Aviation Law 55,*  
*Journal of Air Law and Commerce (1989).*

وبصفة خاصة ص ص ٧٦ - ٧٧.

كما اعتمدت المحكمة على اللغة والمصطلحات التي كتبت بها المادة (١٧) من الاتفاقية، حيث أن هذه المادة تقضى بتعويض المسافرين عن الأضرار الحاصلة *Damage Sustained*، وهذا الاصطلاح الانجليزي هو ترجمة للاصطلاح الفرنسي في الاتفاقية الأصلية *Dammage Survenu* ونص هذه المادة لا يتكلم عن التعويضات الرادعة، لأنه يقرر صراحة أن التعويض يكون عن الأضرار التي حصلت فعلا (الوفاة أو الأضرار البننية). كما أنه لو كانت في نية واضعي الاتفاقية لقرار هذه التعويضات، لكان من المفروض مناقشة هذه المسألة في أثناء المفاوضات، وبصفة خاصة عند مناقشة المادة (٢٥) الخاصة بالخطأ الإرادي.

أضف إلى ذلك أن الدول الأطراف لم تحتج على ترجمة تعبير *dommage survenu* في النص الأصلي الفرنسي إلى الاصطلاح الانجليزي *damage sustained*، وهو أمر تكرر أثناء مفاوضات بروتكول لاهاي، ثم بروتكول جوتيمالا سيتي لعام ١٩٧١، وأنه لو كانت هناك نية للسماح بفرض هذه التعويضات طبقا للاتفاقية، لكانت هناك محاولات على الأقل لتضمين لاصطلاح انجليزي آخر يخول إمكانية الحكم بها (٢١٦). وأخيرا، ذكرت المحكمة بأن السماح بالحكم بالتعويضات الرادعة - المعروفة في القانون الأمريكي - يتعارض مع أهداف وغايات الاتفاقية من خلق نظام موحد للمسئولية بحيث يتم القضاء على تعدد واختلاف القواعد القانونية التي يمكن أن تحكم مسئولية الناقل الجوي، كما أن تقرير التعويضات الرادعة من شأنه أيضا صعوبة للتكهن بالمبالغ التي قد

(٢١٦) أنظر الحكم الصادر في قضية *Floyd*، والسابق الإشارة إليه، وبصفة خاصة من ص ١٤٨٦ - ١٤٨٧. ويلاحظ أن المحكمة قد اعتمدت على النص الفرنسي الأصلي لمفهوم الاصطلاح *dommage Servenu*، ووجدت أنه في فرنسا فإن الدعوى التي ترفع طبقا لاتفاقية وارسو إنما تقوم على أساس (العقد)، والذي لا يمكن بمقتضاه للمطالبة بتعويضات رادعة. أنظر الحكم في قضية *Floyd*، وبصفة خاصة من ص ١٤٨٦.

يحكم بها على الناقل الجوي، مما يؤدي إلى اهدار إحدى غايات الاتفاقية من جعل مسئولية الناقل الجوي محدودة بمبالغ قصوى، أو غير محدودة فيكون الناقل مسئولاً عن الأضرار الحاصلة فقط في حالة الخطأ الإرادي (٢١٧).

وفي مارس عام ١٩٩١ أصدرت الدائرة الثانية حكماً في قضية لوكرى *Lockerbie* الشهيرة. وكان المدعون في هذه القضية قد طلبوا من المحكمة الحكم على الناقل الجوي بتعويض كامل عن الأضرار الحاصلة بالإضافة إلى التعويضات الرادعة على أساس تطبيق المادة ٢٥ من الاتفاقية لأن سلوك الناقل الجوي المقترن بالخطأ الإرادي هو الذي أدى إلى حادث تفجير الطائرة (٢١٨).

ولقد رفضت المحكمة في قضية لوكرى إجابة طلبات المضرورين للحكم على الناقل الجوي بتعويضات رادعة حيث أن هذه التعويضات لا تشكل جانباً من التعويض الذي تخوله الاتفاقية للمضرورين. وبإحدى ذى بدء، استندت المحكمة في حكمها على نصوص الاتفاقية نفسها لتسبب رفضها طلب المدعين.

---

(٢١٧) أنظر الحكم الصادر في *Floyd*، السابق الإشارة إليه، في ص ١٤٨٣. بل إن البعض ذهب إلى عدم دستورية فرض تعويضات رادعة على الناقل الجوي حتى في حالة الخطأ الإرادي مستناداً على أن ذلك من شأنه ازواجية العقاب على نفس السلوك. أنظر في ذلك مقالة: *Dubuc*، بعنوان: *More Judicial* ..... والمشار إليها سابقاً، في ص ٤٤ - ٤٥.

(٢١٨) أنظر الحكم الاستئنافي الصادر في قضية لوكرى:

*In re Air Disaster at lockergie 928 F. 2d 1267 (2d Cir. 1992)*،  
وبهذا الحكم الاستئنافي أيدت المحكمة الحكم الصادر في نفس القضية من محكمة المقاطعة الشرقية لولاية نيويورك، وذلك برفض التعويضات الرادعة. أنظر في الحكم المستأنف:  
*In re Air Disaster at Lockerbie, Scotland, on December 21, 1988, 733 F. Supp. 547 (E.D.N.Y. 1990)*.

فمن ناحية أولى، استندت المحكمة إلى نص المادة ٢/٢٤ من اتفاقية وارسو والذي يقضى بأنه "وتسرى أيضا أحكام الفقرة السابقة على الحالات المشار إليها في المادة السابعة عشرة دون إخلال *Without prejudice* بتحديد الأشخاص الذين لهم حق التقاضي ولا بحقوق كل منهم". فهذه المادة تؤيد القول بأنه على الرغم من أن دعوى المسؤولية تقام فقط وفقا للأوضاع، وفي الحدود المقررة في الاتفاقية (م ١/٢٤)، إلا أن القانون المحلي يسرى مع تلك على تحديد الأشخاص الذين لهم حق مباشرة الدعوى، وعلى حقوقهم. وبعبارة أخرى، فإنه إذا كانت الاتفاقية تحكم دعوى المسؤولية إلا أن هذا يجب أن يكون دون إخلال بتطبيق القانون المحلي على بعض عناصر الدعوى. ولقد حاول المدعون المضرورون الاستناد إلى نفس النص للقول بأنه طالما كان القانون المحلي هو الذي يمكن تطبيقه لتحديد حقوق المضرورين، فإن هذا القانون نفسه هو الذي يجب أن يحكم مدى إمكانية الحكم على الناقل للجوى بتعويضات رادعة، بحيث يمكن للمحكمة القضاء بهذه التعويضات طالما سمح بها القانون المحلي، وذلك بناء على اعتبار أن التعويض ما هو إلا عنصر من عناصر حقوق المدعين بالتطبيق لنص المادة ٢/٢٤ من الاتفاقية، على أن المحكمة ردت على هذه الحجة على أساس أنه من المستقر عليه أنه يتعين اتباع القانون المحلي فقط في حالة توزيع أنصبة التعويضات على ورثة المتوفى في حالة وفاة المسافر.

فالأمر لا يتعلق بكيفية تقدير التعويض طبقا للقانون المحلي، وإنما فقط باتباع هذا الأخير عند توزيع الأنصبة على الورثة، لأن هذا القانون هو الأصلح لحكم هذه المسألة. أضف إلى ذلك أن المادة ١/٢٤ هي الأخرى تؤكد هذا المعنى حيث أنها تقرر عدم إجازة رفع دعوى المسؤولية في أية صورة إلا وفقا للأوضاع وفي الحدود المقررة في الاتفاقية (٢١٩).

كما رفضت المحكمة حجة المدعين التي مفادها أن المادة (٢٥) من الاتفاقية يترتب عليها ليس فقط حرمان الناقل الجوي من ميزة تحديد المسؤولية المنصوص عليها في الاتفاقية، وإنما أيضاً حرمانه من مزايا الاتفاقية بأكملها لإرتكابه خطأ إرادياً، بحيث يترد الوضع إلى إمكانية الحصول على تعويضات إضافية لمعاقبة الناقل الجوي على سلوكه الشائن (٢٢٠).

ونتيجة لذلك، فإن المدعين يرون أن المادة (٢٥) تخلق سبباً مباشراً ومستقلاً لدعاوى التعويض المرفوعة على الناقل الجوي. وفي رفضها لهذه الحجة، فلقد قالت المحكمة بأن توافر الخطأ الإرادي في جانب الناقل الجوي لا يؤدي إلى وجود دعوى تعويض مستقلة عن نصوص الاتفاقية. ولكن الاتفاقية ذاتها تقرر عقاباً محدداً على الناقل الجوي الذي يقترن سلوكه بخطأ إرادي، وذلك بالسماح للمضروب بالحصول على تعويض كامل عن الأضرار التي أصابته (٢٢١). كما أن الهدف من المادة (٢٥) ليس هو معاقبة الناقل الجوي وردعه بقدر ما هو للتأكيد على أن المدعى عليه (الناقل الجوي) لن يمكنه التهرب بفعله الشائن والتستر وراء النصوص الخاصة بتحديد المسؤولية. بل إننا إذا جعلنا الناقل لجوي مسئولاً عن دفع تعويض كامل عن الأضرار الحاصلة وأيضاً دفع تعويضات رادعة، فإن هذا من شأنه معاقبة الناقل الجوي مرتين على نفس السلوك، وهذه تكون له

---

(٢٢٠) أنظر حكم أول درجة الصادر في قضية لوكربي، *733 F. Supp.*، والسابق الإشارة إليه، في ص ٥٥١ - ٥٥٢. وأنظر في ذلك أيضاً الحكم الاستئنافي الصادر في نفس القضية *928 F. 2d*، السابق الإشارة إليه في ص ١٢٨١ - ١٢٨٣.

(٢٢١) أنظر حكم محكمة الاستئناف في لوكربي، السابق الإشارة إليه، في ص ١٢٨٥ - ١٢٨٦.

كما يلاحظ أن هناك بعض الأحكام التي تكوّن على سبيل التحديد أن الناقل الجوي لا يلتزم في حالة توافر الخطأ إلا بالتعويض عن الخسائر أو الأضرار الفعلية التي حصلت للمسافر *Actual Losses*، أنظر في ذلك:

*Harpalani V. Air - India, Inc., 634 F. Supp. 797 (N.D. III 1986).*

وبصفة خاصة ص ٧٩٩، وما بعدها.

عقوبة غير عادلة لخرقها للمبدأ الدستوري الأمريكي المعروف بمبدأ المشروعية *due Process* (٢٢٢).

وأخيراً، أضافت المحكمة أن المفاوضات التي أدت إلى تعديل المادة (٢٥) في لاهاي عام ١٩٥٥ تشير إلى أن ممثلي الدولة المشتركة قد أشاروا أن هذه المادة إنما تمثل استثناءً على المادة ٢٢ من الاتفاقية والتي تقضى بتحديد مالى للمسئولية. ومن الجلى أنه لو كانت نية واضعى اتفاقية وارسو وبروتكول لاهاي هي خضوع الناقلين الجويين المتهمين بالخطأ الإرادى للتعويضات الرادعة، فإنه ما كان عليهم إلا أن يقرروا في المادة (٢٥) عدم تطبيق الاتفاقية بأكملها، وليس فقط عدم تطبيق نصوصها الخاصة بتحديد المسئولية. وهذا ما لم يحدث (٢٢٣).

وفي أغسطس عام ١٩٩١ أصدرت محكمة مقاطعة كولومبيا حكماً جريئاً برفض مطالبات المضرورين بالحكم على الناقل الجوى بتعويضات رادعة في حادث الكارثة الجوية الذى حصل يان إسقاط لحدى طائرات الشركة الجوية الكورية بعد أن أسقطتها القوات السوفيتية في بحر اليابان عام ١٩٨٣. ولقد كان المحلفون في هذه القضية قد وجدوا أن الشركة الكورية الناقلة *KAL* قد ارتكبت خطأ إرادياً، بحيث أصبحت مسئوليتها غير محدودة بالحدود القصوى (٢٢٤). بل إنه كان قد تم الحكم للمضرورين بمبلغ خمسين مليون دولار كتعويضات رادعة ضد هذا الناقل الجوى.

ولكن في الاستئناف، فإن محكمة مقاطعة كولومبيا، على الرغم من تأييدها حكم أول

(٢٢٢) أنظر الحكم الاستئنافية في قضية لوكربي، السابق الإشارة إليه، وبصفة خاصة في ص ١٢٨٦.

أنظر أيضاً مقالة *Dubuc*، بعنوان *More Judicial .....* السابق الإشارة إليه في ص ٤٥.

(٢٢٣) أنظر الحكم الاستئنافية في قضية لوكربي، السابق الإشارة إليه في ص ١٢٨٥ - ١٢٨٦.

(٢٢٤) أنظر:

درجة، وكذلك قرار المحلفين بتوافر الخطأ الإرادي في سلوك الناقل الجوي، وبالتالي عدم استفادته من التحديد المالي للمسئولية المنصوص عليها في المادة ٢٢ من الاتفاقية، إلا أن المحكمة الإستئنافية عادت وألغت من الحكم الجزء الخاص بفرض التعويض للرداع على الناقل الجوي وذلك استنادا الى الحكمين الصادرين في قضيتي فلويد ولوكربي. وبصفة خاصة، فلقد ذهبت المحكمة إلى أن المادة (١٧) من اتفاقية وارسو لا تغطي إلا للتعويضات عن الأضرار الحاصلة دون غيرها من أنواع التعويض (٢٢٥). كما أنه وإن كان من الممكن الالتجاء إلى القانون المطبق لتفسير حقوق المضرورين، فإن ذلك يتم في إطار الاتفاقية ذاتها وما تسمح به من حقوق، ومن الواضح أن المادة (١٧) لا تسمح بتعويضات رادعة كما تم القضاء بذلك في السابقتين القضائيتين لوكربي وفلويد (٢٢٦).

ومن جانبنا فنحن نؤيد الاتجاه الثاني المعارض لإمكانية منح المضرور تعويضا رادعا في ظل اتفاقية وارسو عندما يكون سلوك الناقل الجوي أو تابعيه مشوبا بخطأ إرادي، وذلك بناء على الحجج المقنعة التي أورنتها المحاكم الأمريكية في الأحكام الصادرة في قضايا فلويد ولوكربي وحادث الطائرة الكورية. أضف إلى ذلك أن القاعدة هي أن التعويض يكون مساويا للضرر الحاصل. ولذلك إذا كان الضرر الحاصل أقل من المبلغ الأقصى للتعويض المقرر في المادة (٢٢) وتعديلاتها، فإن هذا المبلغ لا يستحق بطريقة تلقائية، وإنما يستحق منه ما يكفي لتغطية الأضرار الحاصلة فقط وبقدرها (٢٢٧). صحيح أنه إذا زاد الضرر عن هذا المبلغ ذي الحدود القصوى، فإنه لا يستحق إلا هذا المبلغ حتى

(٢٢٥) انظر الحكم السابق، في ص ١٤٨٧.

(٢٢٦) انظر الحكم السابق، في ص ١٤٩٠.

(٢٢٧) انظر في ذلك الدكتور العربي، القانون الجوي، المرجع المشار إليه سابقا في ص ١٤٨، أيضا الدكتور رفعت فخري، الوجيز في القانون الجوي، المرجع المشار إليه سابقا في ص ١٧٥، وأيضا الدكتور أبو زيد رضوان، قانون الطيران التجاري، المرجع المشار إليه سابقا في ص ٣٣٣، وأيضا الدكتور محمود مختار بربري، قانون الطيران (١٩٧٦ - ١٩٧٧) في ص ١٤٨. وانظر كذلك الدكتور هاني نويدار، قانون الطيران التجاري، المرجع المشار إليه سابقا، ص ٢٦٩.

ولو لم يتم تغطية كل الأضرار وذلك حماية للنقل الجوي وتجارة النقل الجوي حتى لا تصاب بالشلل الناشئ عن عدم القدرة على التكهن بالمبالغ التي يتعين دفعها عند وقوع كوارث جوية. ومع هذا، فإن الاتفاقية قد حرمت النقل من التمسك بهذا الحد الأقصى للتعويض إذا ارتكب هو أو تابعوه خطأ إرادياً، وكانت هذه المبالغ القصوى غير كافية لتغطية الأضرار. فهنا تقرر الاتفاقية جزاء محدد، وهو عدم استفادة النقل الجوي من تحديد المسؤولية والزامه بتغطية جميع الأضرار الحاصلة. وهذا هو الجزاء على توافر الخطأ الإرادي في حق النقل الجوي، وهو جزاء في رأينا جاء على سبيل الاستثناء من القاعدة الأصلية المقررة في الاتفاقية وهي تحديد مسؤولية النقل. والاستثناء، وإن كان يتعين اعماله، فإنه لا يجب التوسع فيه بغير مقتضى. ولا شك أن فرض تعويضات رادعة على النقل الجوي لتوافر الخطأ الإرادي في جانبه أو في جانب تابعيه فيه مغالاة وتوسع في تطبيق هذا الاستثناء مع الأخذ في الاعتبار أن المبالغ التي تستحق على النقل الجوي حتى في حالة ارتكابه للخطأ الإرادي هي مبالغ لتغطية الأضرار الناشئة عن الوفاة أو الأذى البدني، أي أنها مبالغ تعويضية، بينما التعويضات الرادعة إنما هي مبالغ المقصود بها عقاب الناقل الجوي على سلوكه الشائن، وليس جبر الضرر الحاصل للمسافرين.

### تعقيب:

إذا كانت المحاكم الأمريكية قد حاولت التوسع في مفهوم الخطأ الإرادي ومعياره وتطبيقاته لتشديد مسؤولية الناقل الجوي، فإن الفرصة التي أتاحت لهذه المحاكم لتشديد مسؤولية الناقل كانت أكبر وذلك بمناسبة تطبيق المادة الثالثة من الاتفاقية وللخاصة بتسليم تذاكر السفر على النحو الذي سنحاول بيانه في المبحث التالي.



### المبحث الثالث

## تشديد مسؤولية الناقل الجوي بناء على عدم تسليم تذاكر السفر وعدم التنبيه على المسافرين

### تمهيد وتقسيم:

تقضى المادة الثالثة من اتفاقية وارسو (٢٢٨)، بالتزم الناقل الجوي بتسليم المسافرين تذاكر السفر، كما يتعين أن تحتوى هذا التذاكر على بعض البيانات حرصا على التنبيه عليهم بخضوع النقل الجوي لأحكام الاتفاقية وخاصة تحديد مسؤولية الناقل الجوي، وذلك حتى يتمكن هؤلاء المسافرون من اتخاذ الاجراءات الوقائية فى مواجهة تحديد المسؤولية، بإبرام تأمين مثلا، بحيث يضمنون مبالغ تعويضية فوق الحدود القصوى التى تسمح بها الاتفاقية.

ولقد جعلت المادة الثالثة عدم تسليم تذكرة السفر إلى المسافر سببا مشددا لمسئولية الناقل الجوي. ولقد حاول القضاء الأمريكى، حماية للمسافرين على الخطوط الجوية الدولية للتوسع فى تفسير هذا النص، بحيث لا يكون هناك تشديد للمسئولية طبقا للمعنى الحرفى للنص فقط، وإنما أيضا فى الأحوال تساوى - فى نظر هذا القضاء - عدم تسليم للتذكرة. وظل القضاء الأمريكى لفترة طويلة يطبق هذا النص تطبيقا واسعا حتى قالت المحكمة العليا الأمريكية كلمتها أخيرا فى هذا الموضوع فى الحكم الحديث الصادر فى

(٢٢٨) تنص المادة الثالثة من اتفاقية وارسو بأنه:

- ١ - يتعين على الناقل، فى نقل المسافرين، أن يسلمهم تذكرة سفر تشمل على البيانات الآتية:
  - (أ) مكان وتاريخ الإصدار.
  - (ب) نقطتى القيام والوصول.
  - (ج) المحطات المنصوص عليها مع الاحتفاظ للنقل بالحق فى اشتراط أن يكون فى استطاعته تعديلها فى حالة الضرورة، دون أن يودى هذا التعديل إلى زوال الصفة الدولية عن النقل.
  - (د) اسم وعنوان الناقل أو الناقلين.
  - (هـ) نذكر أن النقل يخضع لنظام المسؤولية المقررة فى هذه الاتفاقية.
- ٢ - لا يؤثر على قيام عقد النقل أو على صحته عدم وجود التذكرة أو عدم انتظامها أو ضياعها، بل يظل العقد خاضعا لقواعد هذه الاتفاقية، على أنه إذا قبل الناقل مسافرا لم تسلم إليه تذكرة سفر، فليس للنقل أن يتمسك بأحكام هذه الاتفاقية التى تستبعد مسؤليته أو تحد منها.

قضية: *Chan V. Korean Airlines Ltd.* (٢٢٩) حيث قررت هذه المحكمة العودة مرة أخرى إلى المعنى الحرفي لنص المادة الثالثة من الاتفاقية. ولما كان لهذا الحكم أهمية قصوى باعتباره سابقة قضائية يتعين على المحاكم اتباعها في الأفضية اللاحقة، لذا نرى من الضروري مناقشة هذا الحكم، بما يترتب عليه من آثار هامة في مجال مسؤولية الناقل الجوى. وفيما يلي نقوم بمعالجة كيفية تطبيق المادة الثالثة من اتفاقية وارسو في أحكام القضاء الأمريكى الذى ظل لفترة من الزمن يتوسع في تفسير المادة الثالثة، وذلك في مطلب أول، ثم نقوم في المطلب الثانى بمعالجة الاتجاه القضائى الحديث الذى يرى الالتزام بالتفسير الضيق للمادة الثالثة من الاتفاقية، وذلك إبان صدور الحكم فى قضية للطائرة الكورية. ومن ثم يمكن تقسيم هذا المبحث إلى المطلبين الآتيين:

المطلب الأول: التوسع فى تفسير مفهوم عدم تسليم تذاكر السفر والتنبيه على المسافرين.

المطلب الثانى: الاتجاه الحديث نحو الالتزام الحرفى بنصوص الاتفاقية: حكم المحكمة العليا

الأمريكية فى قضية: *Chan V. Korean Air lines*

### المطلب الأول

التوسع فى تفسير مفهوم عدم تسليم

تذاكر السفر والتنبيه على المسافرين

١ - عدم تسليم تذاكر السفر:

طبقاً لنص المادة ٢/٣ من اتفاقية وارسو لا يمكن للناقل الجوى الاستفادة من تحديد

المسؤولية إلا إذا قام بتسليم تذكرة السفر إلى الراكب. فعند تسليم التذكرة إلى المسافر هو

(٢٢٩) انظر:

*Chan V. Korean Air Lines, Ltd, 109 S.Ct. 1676 (1989).*

ونظر فى تطبيق هذا النص بواسطة القضاء الأمريكى، الدكتور فاروق زاهر، المرجع المشار

إليه سابقاً، فى ص ص ٤٤٥ - ٤٤٨.

الذى يتيح للمضرور المطالبة بتشديد مسؤولية الناقل الجوى، وإمكانية الحصول على تعويض كامل بغض النظر عن المبالغ القصوى المنصوص عليها فى المادة ٢٢ من الاتفاقية.

وفى بادئ الأمر، فإن القضاء الأمريكى كان يطبق المادة ٢/٣ من الاتفاقية تطبيقاً ضيقاً، بمعنى أنه لو تم إصدار تذكرة السفر إلى المضرور، فإنه يمكن للناقل الجوى تحديد مسؤوليته بغض النظر عن ما إذا كان المسافر قد تسلم بنفسه للتذكرة. ففى قضية: *Ross V. Pan American Air Ways* (٢٣٠) قامت المدعية المضرورة بإقامة دعوى المسؤولية على الناقل الجوى عن الأضرار التى لحقتها بسبب الحادث الذى وقع، وهى فى طريقها للترفيه عن جنود الجيش الموجودين فى أوروبا. وطالبت المضرورة بتعويض كامل عن جميع الأضرار الحاصلة، وذلك على أساس أن الناقل الجوى لم يقم بتسليم التذكرة إليها شخصياً، ذلك أن الجيش هو الذى تولى شراءها لها. كما أن وكيلها سياحياً هو الذى قام بقيادة المسافرين إلى المطار حيث سلمهم التذاكر هناك، ثم قام بجمعها مرة أخرى بعد انتهاء إجراءات السفر واحتفظ بها. ولقد قالت المضرورة فى دعواها إن قيام الوكيل بتسليم التذكرة على هذا النحو لا يعد تسليماً طبقاً للمادة ٢/٣ من الاتفاقية، حيث أنها لم تستطع فحصها وقراءة التنبيه الخاص بتحديد المسؤولية كى تتخذ احتياطاتها للشخصية فى مواجهة ذلك (٢٣١).

ولقد حكمت محكمة الاستئناف لولاية نيويورك بأن الوكيل السياحى له السلطة الضمنية فى تسلم التذاكر بمقتضى دوره الأساسى فى ترتيب الرحلة الجوية نيابة عن المسافرين. فالتسليم الحاصل لوكيل الرحلة يعتبر ملزماً للمسافر، وبصفة خاصة أن الاتفاقية لا تشترط حصول التسليم للمسافر شخصياً (٢٣٢).

(٢٣٠) انظر:

*Ross V. Pan American Airways, 85 N.E. 2d 880 (1949).*

(٢٣١) انظر الحكم السابق من ص ٨٨٤ - ٨٨٥.

(٢٣٢) انظر الحكم السابق من ص ٨٨٤ - ٨٨٥.

على أنه بعد عام ١٩٦٣، ومع الزيادة الملحوظة في مستويات المعيشة الأمريكية، وزيادة حجم التضخم، فلقد بدا واضحا أن مقدار الحد الأقصى للتعويض الذى يستحق للمضرور تطبيقا للاتفاقية أصبح ناقها، وبصفة خاصة أن الولايات المتحدة لم تقم بالتصديق على بروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥، والذى ضاعف الحد الأقصى للتعويض. ومن هنا بدأت المحاكم الأمريكية تتحايل على نصوص الاتفاقية التى تشدد مسؤولية الناقل الجوى، فوجدت غايتها فى المادة ٢/٣ (٢٣٣) ومن ثم راحت هذه المحاكم تتوسع فى تفسير هذه المادة مفرقة بين التسليم المادى أو الفعلى للتذكرة، والتسليم الذى تستهدفه الاتفاقية والذى يقتضى إعلام المسافرين بالحد الأقصى للتعويض وتحديد مسؤولية الناقل الجوى، حيث أن التسليم بالمعنى الأول لا يغنى عن التسليم فى المعنى الثانى (٢٣٤).

وتطبيقا لذلك أصدرت محكمة الاستئناف التابعة للدائرة الثانية حكما شهيرا فى قضية: *Mertens V. Flying Tiger Line* (٢٣٥)، والتى تضمنت مصرع الملازم الأمريكى *Mertens*، فى حادث طائرة كانت وجهتها اليابان، بينما كان يصطحب معه بعض المهمات العسكرية التى كانت على متن الطائرة. على أنه لم يحصل تسليم للتذكرة إلى هذا الملازم، إلا بعد دخوله إلى الطائرة، كما لم يحصل التنبيه عليه بتحديد مسؤولية النقل الجوى بأية وسيلة (٢٣٦). أضف إلى ذلك أن الطائرة نفسها لم تتوقف أو تهبط وهى

(٢٣٣) انظر مقالة *Devivo* بعنوان:

*The Warsaw Convention: Judicial Tolling* ..... السابق الإشارة إليها، فى ص ٨٦، وما

بعدها. انظر أيضا مقالة *Floyd*، بعنوان:

*Warsaw Convention: Theme of Uncertainty*، السابق الإشارة إليها، ص ١٢٦.

(٢٣٤) انظر فى هذا المعنى مقالة *Devivo*، السابقة ص ٨٦.

(٢٣٥) انظر:

*Mertens V. Flying Tiger Line Inc.*, 341 F.2d 851 (2d Cir 1965).

(٢٣٦) انظر الحكم السابق فى ص ٨٥٣.

فى طريقها إلى اليابان مطلقا، وبالتالي فحتى ولو كان قد تسنى للمضرور إدراك تحديد مسؤولية الناقل الجوى، فلم تكن لديه حتى فى هذه الحالة الفرصة للقيام بشراء تأمين إضافى (٢٣٧). ولقد قضت المحكمة بتشديد مسؤولية الناقل على أساس أنه لم يحدث تسليم وفق أغراض وأهداف الاتفاقية، حيث لم تتح للمضرور فرصة الحصول على تأمين إضافى. ومن ثم فلقد تجاهلت المحكمة أن التذكرة قد تم تسليمها من الناحية المادية أو الفنية *Technically delivered*، بل يجب علاوة على ذلك أن يكون الغرض من التسليم هو تبصير المسافر بتحديد مسؤولية الناقل الجوى (٢٣٨).

ولقد تشددت المحاكم الأمريكية أكثر مع الناقل الجوى فى القضايا اللاحقة، وفى قضية *Warren V. Flying Tiger* (٢٣٩) والتي تضمنت قيام الحكومة الأمريكية بالتعاقد مع شركة *Flying Tiger* لنقل ٩٢ فرد من قوات الجيش الأمريكى إلى فيتنام فى مارس ١٩٦٢. وفى مكان القيام سلمت الشركة الناقلة كل جندى بطاقة دخول الطائرة *Boarding Ticket*، وكان على كل جندى إبراز هذه البطاقة قبل دخوله إلى الطائرة. ولقد قامت هذه الطائرة برسو جوى فى هاواى، ثم فى غيام، ثم اخذت بعد ذلك، ولم يعثر عليها بعدئذ مطلقا (٢٤٠).

ولقد قررت المحكمة أنه على الرغم من وجود تسليم فعلى لتذاكر السفر، إلا أنه لم يكن هناك وقت كاف للجنود للحصول على تغطية تأمينية خارج الحدود القصوى التى عينتها الاتفاقية. أى أن مجرد تسليم التذاكر إلى المسافرين لا يعنى استفادة الناقل تلقائيا من

(٢٣٧) أنظر الحكم السابق فى ص ٨٥٦.

(٢٣٨) أنظر الحكم السابق فى ص ٨٥٦ - ٨٦٨.

(٢٣٩) أنظر:

*Warren V. Flying Tiger Line 352 F. 2d 494 (9th Cir. 1965).*

(٢٤٠) أنظر الحكم السابق فى ص ٤٩٧.

مبدأ تحديد المسؤولية، بل يجب أن يتم هذا التسليم في وقت مناسب بحيث تتاح للمسافر فرصة لبرام تأمين إضافي واتخاذ الاحتياطات الأخرى (٢٤١). كما قررت المحكمة أيضا قاعدة أخرى أساسية، وهي أن الوقت المناسب أو الكافي الذي يجب فيه تسليم التذكرة يجب أن يكون مقدما وقبل بدء للرحلة الجوية، أي قبل دخول المسافر إلى الطائرة بوقت كاف. وهذا يعني أن تحديد المسؤولية لن يسرى إلا إذا كان هناك زمن معقول بين الوقت الذي تم فيه تسليم التذكرة إلى المسافر لحظة دخوله إلى الطائرة، حتى يمكن القول بتوافر الفرصة للمسافر لاتخاذ احتياطاته الخاصة. وعلى الرغم من أن الطائرة قد هبطت مرتين أثناء رحلتها، إلا أن المحكمة قررت مع ذلك، عدم الاعتداد بهذا الهبوط وعدم اعتباره وقتا كافيا كي يتخذ المسافرون الاحتياطات الكفيلة لمواجهة تحديد مسؤولية الناقل الجوي (٢٤٢). ولقد تأكد هذا المبدأ في قضية *Egan V. Kollsman Instrument*، ففي هذه القضية قامت المدعية المضرورة بالتأمين عند هبوط الطائرة في مطار سياتل في رحلة جوية ذهابا وإيابا من نيويورك إلى فانكوفر بكندا (٢٤٣). واعتبرت المحكمة أن التسليم المعيب للتذكرة عند بداية الرحلة يؤدي إلى تشديد مسؤولية الناقل للجوى، على الرغم من قيام المضرورة باتخاذ جانب من الاحتياطات ضد مبدأ تحديد المسؤولية، وذلك بالتأمين الجزئي عند توقف الطائرة في سياتل (٢٤٤).

## ٢ - عدم التنبيه على المسافرين بتحديد المسؤولية:

ذكرت المادة الثالثة من اتفاقية وارسو بعض البيانات التي يتعين على الناقل الجوي ذكرها في تذكرة السفر المسلمة إلى المسافر. والهدف الأساسي من هذه البيانات هو تنبيه

(٢٤١) أنظر الحكم السابق في ص ٤٩٨.

(٢٤٢) أنظر الحكم السابق في ص ٤٩٨.

(٢٤٣) أنظر:

*Egan V. Kollsman Instrument Corp., 234 N.E. 2d 199 (1967).*

وبصنة خاصة في ص ٢٠٣.

(٢٤٤) أنظر الحكم السابق في ص ٢٠٣ - ٢٠٤.

المسافرين إلى خضوع النقل الجوي لنظام اتفاقية وارسو، وتحديد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار. على أن الاتفاقية لم تحرم الناقل الجوي عند اغفاله لبعض هذه البيانات - في نقل الركاب - من تحديد المسؤولية. وبعبارة أخرى، فإن تسليم تذكرة معينة يعنى أن هناك تسليماً قد حصل إلى المسافر بغض النظر عن توافر كل البيانات التي نصت عليها المادة الثالثة.

ففي قضية *Gray V. American Air Lines* (٢٤٥)، والتي تضمنت مصرع والذى المدعى وهما فى رحلة جوية بين نيويورك ومكسيكو سيتي فى المكسيك، فلقد سمحت المحكمة باستفادة الناقل من مبدأ تحديد المسؤولية على الرغم من اغفاله البيان الخاص بالرسو الجوي المتفق عليه فى تذاكر السفر، وذلك على أساس أن مجرد اغفال أحد البيانات التى لا تؤثر على صحة عقد النقل الجوى لا يمكن أن تزيل الأثر الحماى للاتفاقية بالنسبة للناقل الجوى، والمتمثل فى تحديد مسؤوليته (٢٤٦).

ولقد أدخل بروتوكول لاهى لعام ١٩٥٥ تعديلاً جوهرياً على الاتفاقية، بحيث جعل التنبيه على خضوع النقل الجوى لأحكامها، وكذلك التنبيه على تحديد مسؤولية الناقل الجوى أمرين لازمين. ومن ثم فإنه وفقاً للبروتوكول فإن عدم تسليم تذاكر السفر، وكذلك عدم التنبيه على المسافرين بدولية عقد النقل الجوى وتحديد مسؤولية الناقل يؤدي إلى تشديد مسؤولية الناقل الجوى (٢٤٧).

ولما كانت الولايات المتحدة لم تصدق على بروتوكول لاهى، فإن الأمر يظل من حيث المبدأ على ما هو عليه، من حيث أن عدم تسليم التذكرة فقط، دون إغفال أحد البيانات

(٢٤٥) انظر:

*Gray V. American Air Lines*, 227 F. 2d 282 (2d Cir. 1955).

(٢٤٦) انظر الحكم السابق فى ص ٢٨٤.

(٢٤٧) انظر المادة الثالثة فقرة (٢) من بروتوكول لاهى لعام ١٩٥٥.

فيها هو الذي يؤدي إلى تشديد مسؤولية الناقل الجوي، وذلك في نطاق القضاء الأمريكي. ومع ذلك، فقد حاول هذا القضاء الخروج عن هذه القاعدة حماية للمسافرين، لأن السماح لشركات الطيران بتسليم تذاكر السفر دون اشتغالها على تنبيه للمسافرين بخضوع النقل للاتفاقية سوف يجعل أحكام تحديد المسؤولية الواردة فيها بلا أى معنى.

ولم يكتف القضاء الأمريكي في أحكامه بضرورة التنبيه على المسافرين بخضوع النقل لأحكام الاتفاقية، وإنما اشترط أيضا أن يكون هذا التنبيه كافيا، بحيث يمكن للمسافر قراءته واستيعابه. ولذلك حكمت المحكمة العليا في قضية

*Alitalia - Linee Aeree Italiane S.P.A. V. Lisi* (٢٤٨) بأن التذكرة التي سلمت للمسافرة كانت مكتوبة بخط رفيع *Fine Print*، حيث كان التنبيه مكتوبا بحجم بنط (٤) *Lilliputian*، مما يجعل من المتعذر على المسافر قراءة التنبيه الخاص بتحديد المسؤولية، وهذا يؤدي إلى فقدان المسافر فرصة للتأمين الإضافي، بحيث يتعين تشديد مسؤولية الناقل الجوي في هذه الحالة (٢٤٩).

بل إن الأحكام الأمريكية اللاحقة قد تشددت مع الناقل أكثر، بحيث لم يعد مجرد كتابة التنبيه بخط واضح، أو إعطاء تنبيهه كاف يؤدي إلى استفادة الناقل الجوي من تحديد المسؤولية ولكن مجرد عدم تصياح الناقل مع متطلبات التنبيه الواردة في اتفاق مونتريال

(٢٤٨) انظر:

*Alitalia - Linee Aeree Italiane, S.P.A. V. Lisi, 390 U.S. 455 (1968).*

ولقد أيدت المحكمة العليا في حكمها هذا الحكم الصادر من الدائرة الثانية في نفس القضية، انظر،

*Lisi V. Alitalia - Linee Aeree Italiane, S.P.A, 370 F. 2d 508 (2 Cir. 1966).*

(٢٤٩) انظر الحكم الصادر من الدائرة الثانية في قضية *Lisi*، السابق الإشارة إليه، في ص ص ٥١٢ -



لعام ١٩٦٦، أصبح في حد ذاته يؤدي إلى تشديد مسؤولية الناقل الجوي، حتى ولو كان التنبيه من الناحية الفعلية كافيا. ولذلك حكمت الدائرة الثانية في قضية:

*In re Air Crash Disaster at Warsaw, Poland* (٢٥٠)

بأن التنبيه المكتوب على تذكرة السفر بحجم بنط ص ٨ لا يفى بمتطلبات التنبيه الذى يشترطه اتفاق مونتريال لعام ١٩٦٦، والذى يقضى بوجود أن يكون التنبيه فى حجم بنط رقم ١٠. ولقد رفضت المحكمة دفع الشركة الناقلة من أن حجم البنط الذى كتب به التنبيه على التذكرة كان كبيرا بدرجة كافية لإعلام المسافرين بخضوع النقل للاتفاقية واتفاق مونتريال، وخاصة وأن التذكرة قد سلمت إليهم فى وقت مناسب (٢٥١). ولقد سببت المحكمة رأيها من أن الغاية الرئيسية من اتفاق مونتريال هو أن يعمل جنبا إلى جنب مع اتفاقية وارسو. ومن ثم فإن مجرد عدم احترام الناقل الجوي لأى نص من نصوص اتفاق مونتريال له نفس الأثر المترتب على عدم احترام الناقل لأى نص من نصوص الاتفاقية. وبصفة خاصة، فإن عدم الانصياع من أحكام التنبيه الواردة فى اتفاق مونتريال يكون له نفس الأثر المترتب على عدم الالتزام بنص المادة ٢/٣ من الاتفاقية، من حيث أن كليهما يؤدي إلى تشديد المسؤولية. وبعبارة وجيزة، فإن اتفاق مونتريال يكمل أحكام الاتفاقية فى هذا الخصوص (٢٥٢).

ولقد أكدت المحاكم الأمريكية إصرارها على الإلتزام بمتطلبات التنبيه الواردة فى اتفاق مونتريال بصفة مجردة، بغض النظر عن كون التنبيه المعيب المكتوب فى التذكرة بخط أو بحجم مخالف كان قد أدى الغرض منه فى التنبيه على المسافرين. فى قضية:

*In re Air Crash Disaster Near New Orleans, Louisiana* (٢٥٣)

(٢٥٠) أنظر:

*In re Air Crash Disaster at Warsaw, Poland, 705 F. 2d 85 (2 Cir. 1983).*

(٢٥١) أنظر قضية *In re Air Crash* .....، الحكم السابق فى ص ٩١.

(٢٥٢) أنظر الحكم السابق فى ص ٨٩ - ٩٠.

(٢٥٣) أنظر:

*In re Air Crash Disaster Near New Orleans, Louisiana, 789 F. 2d 1092 (5th*

*Cir. 1986)*

رفضت الدائرة الخامسة تطبيق الحدود القصوى للتعويض طبقا لاتفاق مونتريال على الرغم من أن التنبية كان مكتوبا ببند حجم (٩). ذلك أنه يجب على الناقل الجوى احترام شروط التنبية الوارد في اتفاق مونتريال بغض النظر عما إذا كان هذا التنبية كافيا من الناحية الفعلية لتبصير المسافرين بخضوع النقل لأحكام الاتفاقية واتفاق مونتريال (٢٥٤).

والخلاصة: هي أن المحاكم الأمريكية ظهرت وكأنها بدأت تستقر على قاعدة هامة، وهي أن عدم كفاية التنبية، بل ومجرد عدم التنبية طبقا لاتفاق مونتريال يساوى نفس الأثر المترتب على عدم تسليم التذاكر إلى المسافرين من حيث تشديد مسؤولية الناقل الجوى. ومع ذلك فإن صدور حكم المحكمة العليا الأمريكية في عام ١٩٨٩ في قضية *Chan V. Korean Airlines*، قد هدم المبادئ القضائية التي استقرت لأكثر من أربعين عاما، وذلك بإعلان هذه المحكمة امكان استفادة الناقل الجوى من أحكام تحديد المسؤولية حتى ولو لم يحصل التنبية للالزام للمسافرين. ولا شك أن هذا التحول الخطير في موقف القضاء الأمريكى يستحق المناقشة والتحليل، وهو ما سنقوم به فى المطلب التالى.

## المطلب الثاني

الاتجاه الحديث نحو الالتزام الحرفي بنصوص الاتفاقية: حكم المحكمة العليا  
الأمريكية في قضية: *Chan V. Korean Air Lines*

١ - مضمون الحكم الصادر في قضية (٢٥٥) *Chan V. Korean Air Lines*:

في الأول من سبتمبر عام ١٩٨٣ ضربت إحدى المقاتلات السوفيتية إحدى الطائرات التابعة لشركة الطيران الكورية الرحلة رقم (٠٠٧)، وذلك فوق بحر اليابان، مما أدى إلى مقتل كل الركاب الموجودين على متن هذه الطائرة وعددهم ٢٦٩ راكبا (٢٥٦). ولقد أقام أحد ورثة المسافرين الذين لقوا حتفهم في هذه الكارثة الجوية دعوى ضد الشركة الكورية أمام القضاء الأمريكي للمطالبة بتعويض كامل عن الوفاة الحاصلة، وذلك على أساس أن الناقل الجوي لم يحم بتزويد المسافر المتوفى بتبنيه كاف عن خضوع النقل الجوي للاتفاقية وتحديد المسؤولية طبقا لها ولاتفاق مونتريال لعام ١٩٦٦ (٢٥٧). ذلك أن التبنيه الوارد في التذكرة عن تحديد المسؤولية كان مطبوعا ببخط حجم رقم (٨)، وليس بحجم رقم (١٠) كما يقضى اتفاق مونتريال، وهذا يعني عدم الالتزام بمراعاة التبنيه الكافي الواجب تقديمه إلى المسافرين في النقل الجوي عن تحديد المسؤولية. وبعبارة أخرى، فإن عدم كفاية التبنيه تأخذ حكم عدم تسليم التذكرة إلى المسافر، مما يقتضى تشديد مسؤولية الناقل الجوي (٢٥٨).

ولقد أصدرت المحكمة العليا حكما في هذه القضية من أن الناقل الجوي في النقل الجوي الخاضع لاتفاقية وارسو واتفاق مونتريال لعام ١٩٦٦ لا يفقد ميزة تحديد المسؤولية

(٢٥٥) أنظر:

*Chan V. Korean Air Lines 109 S. Ct. 1676 (1989).*

(٢٥٦) أنظر الحكم السابق، في ص ١٦٧٨.

(٢٥٧) أنظر الحكم السابق، في ص ١٦٧٨.

(٢٥٨) أنظر الحكم السابق، في ص ص ١٦٧٨ - ١٦٧٩.

حتى عند اخفائه في ترويد المسافرين بالتنبيه عن تحديد المسؤولية، وأن الناقل يفقد هذه الميزة فقط عندما لا يقوم البتة بتسليم للتذكرة إلى المسافر (٢٥٩).

ولقد استندت المحكمة العليا في حكمها الجري على حجج كثيرة منها ضرورة الالتزام الحرفي بنصوص الاتفاقية وعلى المعنى الواضحة لها، كما اعتمدت أيضا على ترابط للنصوص في هيكل الاتفاقية، وأخيرا هاجمت المحكمة لسوابق الاستثنائية السابقة والتي كانت تقضى بتشديد مسؤولية الناقل الجوي عند عدم التنبيه على المسافرين بتحديد للمسؤولية.

فمن ناحية أولى، اعتمدت المحكمة في إصدار حكمها على النص الحرفي للاتفاقية (٢٦٠). فالمادة ٢/٣ من الاتفاقية تتطلب من الناقل الجوي تسليم التذكرة إلى المسافر، وأن عدم الاتصياح مع هذا الالتزام وحده هو الذى يؤدي إلى فقدان ميزة تحديد المسؤولية. ومن ثم فلا ينبغي لوقاع هذا الجزاء عند الإخلال بالتزامات أخرى لا يفرضها

(٢٥٩) أنظر للحكم السابق في ص ١٦٨٠ - ١٦٨٢.

(٢٦٠) أنظر للحكم السابق في ص ١٦٨٠. وأنظر أيضا في التعليق على الحكم وعلى هذه الحجة التي نالت بها المحكمة:

*Richard M. Clark, Chan V. Korean Air Lines: The United States Supreme Court "Shoots Down" Notice Requirements under the Warsaw Convention, 3 Transnational Lawyer 363 (1990).*

وبصفة خاصة في ص ٣٧٧. وأنظر أيضا:

*Tracy Thomas, 007-Licensed to Limit without Notice: The case of Chan V. Korean Air Lines, Ltd., 13 Loyola of Los Angeles International and Comparative Law Journal 95 (1990).*

وبصفة خاصة في ص ١١١ - ١١٦، حيث تذهب كاتبه المقالة في تعليقها على الحكم بأن المحكمة قد اعتمدت بصفة استثنائية على نصوص الاتفاقية ذاتها دون الاستعانة بتاريخها التشريعي أو بأى أمور أخرى. ولقد أطلقت للكاتبه على هذه الوسيلة التي اتبعتها المحكمة *Textualism*، أنظر المقالة السابقة في ص ١١١ - ١١٢.

النص نفسه (٢٦١). وبصفة خاصة، فقد لاحظت المحكمة أن التسليم المعيب *Defective delivery*، والناشئ عن تنبيه معيب *Defective notice* لا يؤدي إلى تشديد مسئولية الناقل الجوي. ذلك أن التنبيه المعيب والمكتوب بخط أصغر أو مخالف لما يقضى به اتفاق مونتريال يعتبر من قبيل عدم انتظام التنكرة *Irregularity of the ticket* والتي أشارت إليها الجملة الأولى من المادة ٢/٣ من الاتفاقية. وهذه المادة نفسها تقضى بأن عدم انتظام التنكرة لا يؤدي بذاته إلى التأثير على صحة عقد النقل الجوي، وبالتالي لا يزيل ميزة تحديد المسئولية، لأن التنكرة المعيبة تظل مع ذلك محتفظة بوصفها كتذكرة مسافر (٢٦٢). ثم إن القول بأن تسليم تنكرة معيبة يمكن أن يساوى عدم القيام بتسليم التنكرة بصفة مطلقة من حيث الأثر المترتب وهو تشديد المسئولية يمكن أن يقود إلى نتائج غريبة وشاذة، لأن ذلك من شأنه جعل أى عيب فى التنكرة، حتى ولو كان غير مرتبط بمدى كفاية التنبيه، أو كان عيبا بسيطا، يمكن أن يؤدي إلى تشديد المسئولية، وهذا أمر خطير، ولا يمكن قبوله (٢٦٣).

ومن ناحية ثانية، اعتمدت المحكمة على التركيب الداخلى لنصوص الاتفاقية الخاصة بتشديد مسئولية الناقل فلقد قارنت المحكمة نص المادة الثلاثة من الاتفاقية والخاص بتذاكر المسافرين بنصوص الاتفاقية الأخرى المتعلقة باستمرار الأمتعة (المادة ٤) وأيضا تلك الخاصة بخطاب النقل الجوي (المادتين ٨ و ٩). فهذه المواد جميعها سواء فى مجال نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع تقضى بتشديد مسئولية الناقل الجوي عند عدم تسليم التنكرة

(٢٦١) أنظر الحكم السابق، فى ص ١٦٨٠.

(٢٦٢) أنظر الحكم السابق، فى ص ص ١٦٨٢ - ١٦٨٣. ونظر أيضا فى مناقشة هذه الحجة *Richard Clark*، السابق الإشارة إليها بعنوان:

فى ص ص ٣٧٧ - ٣٧٨ "....." *The United States Supreme Court "Shoots Down"*

(٢٦٣) أنظر الحكم السابق الصادر من المحكمة العليا فى قضية: *Chan*، فى ص ص ١٦٨٢ - ١٦٨٣.

للمسافر أو استمارة الأمتعة أو خطاب النقل إلى الشاحن. ومع ذلك فإن المادتين الرابعة والتاسعة المتعلقة باستمارة الأمتعة وخطاب النقل على التوالي تفرضان نفس الجزاء من حيث تشديد المسؤولية عند اخفاق الناقل الجوي في تضمين هاتين الوثيقتين بعض البيانات التي يتعين ذكرها من أجل التنبيه على أصحاب الأمتعة والبضائع. واعتمادا على هذا البناء الداخلي للاتفاقية، وبمقارنة النصوص بعضها مع البعض الآخر، فلقد استخلصت المحكمة أن الاتفاقية تقرر جزاء تشديد المسؤولية في حالة عدم كفاية التنبيه في حالة نقل الأمتعة والبضائع، بينما أغفل هذا الجزاء في حالة عدم التنبيه في نقل الركاب في المادة الثالثة (٢٦٤).

ويترتب على ذلك أن تشديد المسؤولية في حالة نقل الأمتعة والبضائع يقع في حالتين هما عدم تسليم استمارة أو الأمتعة أو خطاب النقل، وكذلك في حالة عدم التنبيه أو عدم كفاية التنبيه في هاتين الوثيقتين. بينما في نقل الركاب لا يقع جزاء تشديد المسؤولية إلا في حالة واحدة هي حالة عدم تسليم تذكرة السفر (٢٦٥).

وبعبارة أخرى، فالاتفاقية لا تقرر تشديد مسؤولية الناقل الجوي في حالة عدم التنبيه على المسافرين، وإلا كانت قد نصت على ذلك صراحة، كما فعلت في المادتين الرابعة

(٢٦٤) أنظر الحكم السابق، في ص ١٦٨٢.

(٢٦٥) أنظر الحكم السابق في ص ١٦٨٢. وأنظر في مناقشة هذه الحجة،

*Ian Shawrtz, Chan V. Korean Air Lines, Ltd: Skirting the Legislative History of the Warsaw Convention 11 North Westren Journal of International Law and Business, 1990 - 1991).*

وبصفة خاصة في ص ١٤٥.

ونظر أيضا:

*Casenote, Torts - Liability Limitations Under the Warsaw Convention ...." 56 Journal of Air Law & Commerce 939 (1991).*

وبصفة خاصة في ص ٩٥٨ - ٩٦٣.

والتاسعة عند نقل الأمتعة والبضائع. ولقد عللت المحكمة هذه التفرقة بين نقل البضائع والأمتعة من ناحية ونقل الركاب من ناحية أخرى من حيث تشديد المسؤولية بناء على عدم وجود التنبيه بخضوع النقل لقواعد الاتفاقية، بأن وجود التنبيه في استمارة الأمتعة أو خطاب النقل الجوي يعتبر أكثر أهمية ولزوما من وجوده في تذكرة المسافر (٢٦٦). ذلك أن واضع الاتفاقية رأوا أن الحد الأقصى لمبلغ التعويض وهو ٨٣٠٠ دولار أمريكي يعتبر مبلغا مناسباً لتعويض المسافرين عن الأضرار الحاصلة لهم. بينما وجدوا أن الحد الأقصى للتعويض المقرر عند حدوث أضرار للأمتعة أو البضائع قد لا يتناسب البتة مع قيمتها، وبصفة خاصة أن هذا الحد الأقصى تم حسابه على أساس متوسط قيمة البضائع أو الأمتعة. بينما قيمة هذه البضائع أو الأمتعة تختلف من نوع إلى آخر، على عكس النفس البشرية التي لها قيمة واحدة. ولذلك كان من اللازم على الناقل تنبيه صاحب الأمتعة أو البضائع إلى خضوع النقل للاتفاقية والحدود القصوى للمسؤولية حتى يتخذوا اجراءات التأمين على البضاعة أو الاقصاد عن قيمتها إلى الناقل الجوي (٢٦٧).

ومن ناحية ثالثة، فإن المحكمة رفضت الاستعانة بالسوابق الاستثنائية السابقة والتي تقرر تشديد مسؤولية الناقل الجوي عند اخفاقه في التنبيه على المسافرين أو على الأكل عند عدم اعطاء تنبيه كاف. إذ أن هذا القضاء قد توسع بشدة في تفسير المادة الثالثة من الاتفاقية، بغير سند، بل إن هذا القضاء الاستثنائي قد تجاوز سلطاته في التفسير وتعدي على اختصاص المشرع، لأنه أنشأ على عتق الناقل الجوي التزاما لم تنص عليه الاتفاقية

(٢٦٦) أنظر الحكم الصادر من المحكمة العليا في قضية *Chan*، والسابق الإشارة إليه، في ص ١٦٨٣. وأنظر أيضا في عرض حجة المحكمة: *Casnote, Torts - Liability*....، السابق الإشارة إليها، وبصفة خاصة في ص ص ٩٥٩ - ٩٦٠. وأيضا في مقالة *Richard Clark*، بعنوان:

*Chan V. Konean Air Lines Supreme Court "Shoots Down ..."*

والمشار إليها سابقا، وبصفة خاصة في ص ص ٣٧٩ - ٣٨٠.

(٢٦٧) أنظر الحكم الصادر من المحكمة العليا في قضية *Chan* السابق الإشارة إليه، في ص ٦٨٣. وأيضا في عرض حجة المحكمة أنظر مقالة *Clark*، السابق الإشارة إليها، في ص ٣٨٠.

في مجال نقل الأشخاص، ألا وهو الالتزام بالتبني. وبعبارة أخرى، فإن للقضاء الاستثنائي  
 قد أعاد كتابة الاتفاقية حتى يتوصل إلى أكبر درجة من الحماية الممكنة للمسافرين، وهذا  
 أمر كان يتعين على القضاء تركه للسلطة التشريعية المختصة لمحاولة إدخال التعديلات  
 المناسبة باتفاقات دولية مكملة (٢٦٨).

ومن الواضح أن المحكمة العليا قد اعتمدت اعتمادا كاملا في إصدار حكمها على  
 النص الحرفي للمادة الثالثة، مهدرة بذلك كلا من تاريخ وظروف صياغة هذه المادة،  
 ومتجاهلة للقيمة القانونية لاتفاق مونتريال عام ١٩٦٦ بإعتباره مكملا لاتفاقية وارسو في  
 مجال تحديد المسؤولية. ولا شك أنه لو كانت المحكمة العليا قد نظرت إلى الظروف التي  
 أدت إلى صياغة المادة الثالثة، ولا شك أيضا أنه لو كانت هذه المحكمة قد أعطت لاتفاق  
 مونتريال التقدير اللازم، لكان منطوق الحكم قد اختلف في هذه القضية. وهذا ما يدفعنا إلى  
 تقدير حكم المحكمة العليا في هذا الخصوص.

---

(٢٦٨) أنظر الحكم الصادر في قضية Chan، السابق الإشارة إليه في ص ١٦٨٤. وأنظر في عرض هذه  
 الحجة، والتطبيق عليها مقالة Tracy Thomas، المشار إليها سابقا بعنوان ..... - 007  
 Licensed to Limit، في ص ص ١١٤ - ١١٦.



## ٢ - تقدير حكم المحكمة العليا:

(أ) تقيد المحكمة بالتفسير الحرفي للنص، وعدم الاعتداد بالظروف التي تمت فيها الصياغة:

ذهب جانب من الفقه، في انتقاده للحكم السابق، إلى أن المحكمة قد اعتدت باللفظ الحرفي لنص المادة الثالثة دون النظر إلى تاريخ انعقاد الاتفاقية، وذلك عند تفسير نص هذه المادة (٢٦٩). وطبقا لهذا الرأي، فإن المقصود بعبارة (تذكرة للسفر) المنصوص عليها في الجملة الثانية من المادة ٢/٣ هي تلك التذكرة المشتملة على البيانات التي تضمنتها الفقرة الأولى من نص هذه المادة. فالتذكرة التي تتوافر فيها هذه البيانات هي وحدها التي تصلح كتذكرة مسافر. وتسليم تذكرة لا تحتوى على هذه البيانات يأخذ حكم عدم التسليم من حيث تشديد المسؤولية (٢٧٠).

صحيح إن الجملة الأولى من نص المادة ٢/٣ تقضى بأن عدم انتظام التذكرة لا يؤثر على قيام أو صحة عقد النقل الجوي، إنما لا ينبغي فهم ذلك على أساس أن الاتفاقية تريد إفادة الناقل الجوي بتحديد مسؤوليته في حالة تقديمه إلى المسافر تذكرة غير منتظمة أو غير مشتملة على كل البيانات. بل إن الهدف من صحة عقد النقل - رغم عدم انتظام التذكرة -

(٢٦٩) أنظر في عرض هذا الرأي: Ian Schwartz مقالته بعنوان:

*Chan V. Korean Air Lines, Ltd., Skirting the Legislative History of the Warsaw Convention.*

والمشار إليها سابقا، في ص ص ١٤٦ - ١٤٧.

وأنظر أيضا مقالة Clark، المشار إليها سابقا في ص ص ٣٨٠ - ٣٨١. وأنظر أيضا رأى القضاة المتفقين مع الأغلبية التي أصدرت الحكم في قضية Chan، مع الاختلاف في بناء الأسباب *Concurring Opinion*، الحكم السابق الإشارة إليه في قضية Chan، في ص ص ١٦٨٥ - ١٦٨٦.

(٢٧٠) أنظر رأى القاضي Brennan معبرا عن رأى جانب من القضاة الذين توصلوا إلى نفس النتيجة مع الاختلاف في التسبيب (*Concurring Opinion*) في ص ص ١٦٨٥ من حكم المحكمة العليا في قضية Chan، السابق الإشارة إليه.

هو للتأكيد على التزام الناقل بهذا العقد حرصا على مصالح المسافرين ورعايتهم حتى لا يتمكن الناقل من التصل من الالتزام المترتبة على هذا العقد بسبب تنكرة معيبة (٢٧١).

وتأكيدا لهذا المنطق في التفسير يذهب أصحاب هذا الرأي إلى أن للنص الأصلي في المشروع الأخير للاتفاقية، والذي لم يظهر بنفس الصياغة في الاتفاقية الرسمية كان يقضى على أنه: "..... وإذا قبل الناقل الجوى راكبا لم تسلم إليه تنكرة سفر أو كانت التنكرة غير مشتملة على ذكر البيانات السابقة (أى خضوع النقل للاتفاقية)، فلا يحق للناقل أن يتمسك بأى نص مفيد لمسئوليته في شأن هذا الراكب" ولكن هذا النص، وبهذه الصيغة، لم يظهر في الاتفاقية نفسها، وذلك بسبب الاقتراح الذى كان قد تقدم به المفوض اليونانى فى مؤتمر وارسو.

تلقده ذهب المفوض اليونانى إلى القول بأن بعض البيانات التى توضع فى تنكرة السفر قد تكون ثنوية، ومن ثم فإن عدم تحديد مسؤولية الناقل يعد جزءا قاسيا لا يتناسب فى بعض الأحوال مع البيان غير المكتوب فى التنكرة. فمثلا لا يتصور أن يكون الجزء على عدم ذكر تاريخ التنكرة أو عنوان الناقل هو تشديد المسؤولية.

واقترح المفوض اليونانى ضرورة الإقتصار فى إيقاع الجزء على بعض البيانات الخطيرة (كضرورة التنبية على المسافر بتحديد المسؤولية)، وحذف العبارة العامة التى

(٢٧١) انظر رأى القاضي *Brennan*، فى الحكم السابق الإشارة إليه فى ص ١٦٨٥ - ١٦٨٦.

تضمنها النص من تشديد المسؤولية في حالة عدم نكر البيانات بصفة مطلقة (٢٧٢). ولقد تبنى المؤتمران الاقتراح اليوناني بحذف العبارة المؤدية إلى تشديد المسؤولية في حالة عدم نكر البيانات في التنكرة، ولكنهم بدون سبب مفهوم، لم يأخذوا بالشق الثاني في الاقتراح بضرورة النص على فقدان ميزة تحديد المسؤولية إذا لم تشمل التنكرة على البيانات الخطيرة أو الهامة. ولا شك أن هذا يعتبر مجرد عيب في الصياغة *Mere Drafting Error*.

وبالتالي لا يصح الاستناد إلى مجرد اللفظ الحرفي للنص، طالما كان هناك عيب في الصياغة، وإنما يتعين تفسير النص على ضوء تاريخ انعقاد الاتفاقية. ومن ثم فإن سبر نية المشرع الدولي يكشف عن الاتجاه إلى تشديد مسؤولية الناقل الجوي في حالة عدم التنبيه على المسافرين بخضوع النقل الجوي لأحكام المسؤولية المحدودة طبقاً للاتفاقية (٢٧٣).

ويؤيد أصحاب هذا الرأي حجتهم بأنه من غير المعقول أن يكون واضعو الاتفاقية قد أرادوا منح أصحاب الأمتعة والبضائع حماية أكبر من المسافرين. ذلك أن مقتضى حكم المحكمة العليا أن عدم التنبيه على أصحاب البضائع أو الأمتعة يؤدي إلى تشديد المسؤولية، بينما لا يكون الأمر كذلك في حالة نقل الركاب.

(٢٧٢) أنظر رأي القاضي *Brennan*، في الحكم السابق الإشارة إليه في ص ١٦٩٠. وأنظر في عرض هذه الحجة، مقالة *Jan Schwartz*، بعنوان:

*Chan V. Konean Air Lines, Ltd. Skirting the Legislative History* .....

والمشار إليها سابقاً في ص ١٤٧. وأنظر أيضاً *Casnote*، المشار إليها سابقاً بعنوان:

*Tort - Liability Limitations* ..... في ص ٦٩١ - ٦٩٤.

(٢٧٣) أنظر الحكم الصادر في قضية *Chan*، السابق الإشارة إليه، في ص ١٦٨٩ - ١٦٩١.

وأنظر أيضاً في عرض هذه الحجة: مقالة *Tracy Thomas*، بعنوان *Licensed to Limit - 007*،

المشار إليها سابقاً في ص ١٠٩ - ١١٠. وأنظر أيضاً *Tort - Liability Limitation* .....

*Casnote*، المشار إليها سابقاً، في ص ٦٩٢ - ٦٩٣.

وهذه تفرقة غريبة وشاذة. ومع هذا فإن المحكمة تبرر هذه التفرقة على أساس أن التنبية ضروري في حالة نقل البضائع والأمتعة حتى يتمكن أصحابها من اتخاذ إجراءات التأمين عليها، بينما هذا التنبية ليس لازما بنفس الدرجة في حالة نقل الركاب لأن المسافرين عادة ما يقوم بالتأمين دون أن يتوقف ذلك على التنبية عليه بتحديد المسؤولية، بل إن هناك اتجاه نحو التأمين الاجباري على الأشخاص في نقل الركاب، وأن هذا التأمين يكون تلقائيا لصالح المسافر حيث تتولى شركة الطيران القيام به على نفقتها مع إحدى شركات التأمين إذا هم رغبوا في ذلك للحصول على مبلغ التعويض بحددها الأقصى - كقاعدة عامة - شريطة الموافقة كتابة على تنازلهم عن دعوى المسؤولية على الناقل الجوي وتابعيه وشركة التأمين (٢٧٥). إنما هذا النوع من التأمين يسرى إذا تنازل المدعى المضرور عن دعوى المسؤولية، بالإضافة إلى أن للمبلغ الذي يحصل عليه المسافر لا يتجاوز الحدود القصوى للتعويض المقررة في اتفاقية وارسو بتعديلاتها. وبذلك فإن هذا النوع من التأمين لا يغني عن التأمين الفردي التكميلي الذي يقوم به المسافر عند القيام أو في أي محطة رسو جوي وذلك على نفقته، إذ قد يرى المسافر أن قيمة مبلغ التعويض في حالة التأمين الاجباري غير كلف لتغطية الأضرار التي قد تحصل له، وبالتالي يحرص على ضرورة استكمال هذا التأمين بتأمين آخر يقوم هو بإيرامه حسب تقديره الشخصي للمبالغ التي يراها مناسبة في حالة حدوث أضرار له (٢٧٦). والواقع أنه لن تتاح للمسافر فرصة إبرام التأمين التكميلي حسب المبالغ التي يراها مناسبة، إلا إذا تم التنبية عليه بتحديد المسؤولية.

(٢٧٤) نظر الحكم الصادر في قضية *Chan*، في ص ١٦٨٣. انظر أيضا في تحليل هذه الحجة، مقالة

*Richard Clark*، بعنوان:

*Chan V. Konean Air Lines: United States Supreme Courto "Shoots Down".....*

المشار إليها سابقا، في ص ص ٣٧٩، ٣٨٠.

(٢٧٥) انظر بحث الدكتور أبو زيد رضوان، بعنوان: تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي

للأشخاص ونظم التأمين عليها، المشار إليه سابقا، في ص ص ٢٨ - ٢٩.

(٢٧٦) انظر في هذا المعنى الدكتور أبو زيد رضوان، البحث السابق الإشارة إليه، في ص ص ٢٩ - ٣٠.

إذ أن تقدير هذه المبالغ قد يختلف من إنسان لآخر حسب الحالة الاجتماعية والمالية... الخ. ومن هذه الزاوية فليس هناك مجال للتفرقة بين التأمين على الأشخاص والتأمين على البضائع والأمتعة، إذ كما قد تختلف قيمة البضائع قد تختلف أيضا قيمة الناس.

(٢) إخفاق المحكمة في تقدير العلاقة بين اتفاق مونتريال لعام ١٩٦٦ واتفاقية وارسو:

لقد أخفق الحكم الصادر في قضية *Chan* في تقدير العلاقة بين اتفاقية وارسو واتفاق مونتريال لعام ١٩٦٦ (٢٧٧). بل إن هذا الحكم لم يعط أى صفة للزامية لهذا الاتفاق الأخير، بدليل أن المحكمة لم تصل إلى إجابة أو مناقشة حجة المدعى عن مدى كفاية التنبيه الذى كان مكتوبا على التذكرة. واقتصرت المحكمة على القول بأنه إذا حصل تسليم للتذكرة إلى المسافر، فإن هذا يمنع تطبيق المادة ٢/٣ الخاصة بتشديد مسؤولية الناقل الجوى. وبالتالي لم تتعرض المحكمة لمناقشة متطلبات التنبيه الواردة في اتفاق مونتريال، مما يكشف عن تجاهل تام لأى صفة للزامية لهذا الاتفاق (٢٧٨).

والواقع أن اتفاق مونتريال، وإن لم يكن معتبرا معاهدة أو اتفاقية دولية بالمعنى الفنى الدقيق، (٢٧٩) ذلك لأن شركات الطيران هي الأطراف في هذا الاتفاق، إلا أنه يعد ملزما لكونه قد أبرم تحت مظلة الحكومة الأمريكية. وبالتالي فحتى مع التسليم بأن اتفاق مونتريال لا يعد معاهدة دولية، إلا أن القواعد التي جاء بها يتعين على شركات النقل

(٢٧٧) انظر مقالة *I an Schwartz*، بعنوان:

*Chan V. Korean Air Lines Ltd: Skirting the Legislative History .....*

السابق الإشارة إليها، في ص ١٥٥.

(٢٧٨) انظر الحكم الصادر في قضية *Chan*، وبصفة خاصة في ص ١٦٩٣.

(٢٧٩) انظر في مفهوم المعاهدات:

*Steiner & Vagts, Transnational Legal Problems (1976).*

وبصفة خاصة في ص ٢٨١ وما بعدها.

الجوى الأطراف الالتزام بها، حيث أن الحكومة الأمريكية تقيم جزاءات على عدم الانصياع مع هذه القواعد (٢٨٠). أضف إلى ذلك أن اتفاق مونتريال يعتبر فى حكم الاتفاقات الخاصة التى نصت عليها المادة ١/٢٢ من اتفاقية وارسو. فهذه المادة تقضى بأنه 'يجوز للراكب بناء على اتفاق خاص مع الناقل أن يحدد للمسئولية مبلغا أكبر' (٢٨١). وبناء على هذا إذا فلم الناقل الجوى بتسليم المسافر تذكره سفر لم يراع فيها شروط التنبية المنصوص عليها فى اتفاق مونتريال، فإن ذلك يؤدى إلى تشديد المسئولية. ويلاحظ فى هذا الصدد أن اتفاق مونتريال يتطلب أن يكون التنبية مكتوبا بحجم خط بنط رقم (١٠)، وينبغى الالتزام بهذا الشكل. وعدم الالتزام الحرفى بمراعاة كتابة التنبية بهذا الخط يؤدى إلى عدم كفاية التنبية، وبالتالي تشديد مسئولية الناقل. ولا يمكن الطعن على ذلك بأنه طالما كان التنبية مكتوبا بخط أصغر ويمكن قراءته بسهولة بالعين المجردة، فإنه يعد كفايا بالرغم من عدم مراعاة الشكل الذى نص عليه اتفاق مونتريال وهو كتابة التنبية بينط رقم (١٠). إذ أن المعيار الذى جاء به اتفاق مونتريال لحجم الخط الذى يكتب به التنبية هو معيار إزامى، (٢٨٢) وبصفة خاصة أنه يتوافق مع غايات وأهداف اتفاقية وارسو فى توحيد القواعد الخاصة بمسئولية الناقل الجوى، لأنه لو ترك للقضاء تقدير مدى كفاية التنبية دون وضع ضابط ملازم لأدى ذلك إلى اختلاف الأحكام وتضاربها بما يخل بالتوحيد المنشود.

(٢٨٠) أنظر مقالة: *Jan Schwartz*، المشار إليها سابقا فى ص ١٥٦.

(٢٨١) المقالة السابقة، فى ص ١٥٥.

(٢٨٢) أنظر المقالة السابقة فى ص ١٥٦ - ١٥٧.

ومع ذلك ذهب جانب من قضاة المحكمة العليا التى أصدرت الحكم (*Concurring Opinion*) إلى القول بأنه حتى ولو لم يكن التنبية مكتوبا بطريقة مطابقة لشروط اتفاق مونتريال، فإنه يمكن تحديد مسئولية الناقل الجوى، طالما وجدت المحكمة المعروض عليها النزاع أن هذا التنبية يعد كفايا. أنظر الحكم الصادر فى قضية *Chan*، المشار إليه سابقا، فى ص ١٦٦٢. وأنظر فى نقد هذا الرأى.

*Larry Moore, Chan V. Korean Air Lines, Ltd.: The United States Supreme Court Eliminates the American Rule to the Warsaw Convention, 13 Hastings International and Comparative Law Review, 229 (1990).*

وبصفة خاصة ٢٣٩.

**والخلاصة:** أن الحكم الصادر من المحكمة العليا في قضية *Chan* قد حسم مسألة هامة في مجال النقل الجوي للأشخاص ألا وهي الحالات التي يمكن بمقتضاها تشديد مسؤولية الناقل الجوي تطبيقا للمادة الثالثة من اتفاقية وارسو. ووفقا لهذا الحكم فإنه يمكن تشديد مسؤولية الناقل الجوي في حالة واحدة فقط هي عدم تسليم التذكرة للمسافر. أما عدم كفاية التنبيه على المسافرين بخضوع النقل الجوي لاتفاقية وارسو أو بتحديد مسؤولية الناقل، أو حتى عدم التنبيه من أساسه فلا يعتبر سببا مشددا لمسئولية الناقل الجوي طبقا لاتفاقية وارسو.

## خاتمة

تعتبر الولايات المتحدة الأمريكية من أكثر الدول عداء لاتفاقية وارسو (٢٨٣). وتمثل هذا العداء في رفض هذه الدولة الانضمام إلى أي من البروتوكولات أو الاتفاقات المعلنة لها، ما عدا اتفاق مونتريال لعام ١٩٦٦، وقد وصل الأمر إلى حد التهديد بالانسحاب من الاتفاقية ذاتها. بل إن هناك أيضا بولدر لرفض الكونجرس الأمريكي للموافقة على بروتكول جواتيمالا سبتي لعام ١٩٧١، وذلك إبان رفضه القاطع للموافقة على بروتكول مونتريال رقم (٣) لسنة ١٩٧٥.

والواقع إن هذا العداء للتقليدي والمستمر للاتفاقية مبعثه التفرقة في المعاملة بين المسافرين الأمريكيين في النقل الجوي الدولي الخاضع للاتفاقية وبين أقرانهم في النقل الجوي الداخلي أو غير الخاضع للاتفاقية. فبينما لا يحصل المسافر المضرور في الطائفة الأولى كقاعدة عامة إلا على خمسة وسبعين ألف دولار كحد أقصى للتعويض بحسب اتفاق مونتريال، فإن المسافر المضرور من الطائفة الثانية يمكنه الحصول على تعويض كامل

---

(٢٨٣) والواقع أن الولايات المتحدة ليست الدولة الوحيدة المعادية للاتفاقية. فهناك دول أخرى. ناصبت الاتفاقية العداء ونجحت إلى حد بعيد في التخلص منها. فلقد أعلنت المحكمة الدستورية الإيطالية في قضية *Coccia V. Turkish Air Lines* عن عدم دستورية تحديد المسؤولية الوارد في الاتفاقية واتفاق لاهاي. كما أن نيوزيلاند قد أصدرت تشريعا وطنيا يستلزم حساب التعويض على أساس التوقعات الاقتصادية لمجموع ما يكسبه الشخص المصاب (مثل الأجر أو المرتب الذي يتقده الشخص بسبب الإصابة، عدد الأشخاص الذين يعولهم الشخص المضرور ... الخ)، وذلك طالما أن النقل الجوي كان يتضمن مولانا تبعا لنيوزيلاند، أو كان النقل الجوي الدولي بواسطة شركة نقل جوي تابعة لنيوزيلاند.

تُنظر في ذلك:

*Tracy Thomas, 007-Licensed to Limit without Notice* .....  
المقالة المشار إليها سابقا في ص ص ١٢٠ - ١٢١. ونظر في التطبيق على حكم المحكمة الدستورية الإيطالية الصادر في قضية *Coccia V. Turkish Air Lines, Co. Italy 1955*.  
مقالة:

*Guerrei, The Warsaw System Italian Style: Convention without Limits, 10 Air L. 294, 297 (1985).*

والمشار إليها في مقالة *Tracy Thomas*، السابقة، في ص ١١٦، هامش ١٥٤.



عن جميع الأضرار، وقد وصلت معدلاته - في النقل الداخلي - إلى أكثر من نصف مليون دولار أمريكي للمسافر الواحد (٢٨٤).

واقدم حاول القضاء الأمريكي التحايل على النصوص الواردة في اتفاقية وارسو والتي تؤدي إلى تشديد مسؤولية الناقل الجوي، وذلك بالتوسع في تفسيرها لصالح المضرورين. فلقد حاولت طائفة من الأحكام القضائية للتوسع في تفسير النص الخاص بالخطأ الإرادي، لكي تتوصل إلى منح المضرورين تعويضا كاملا عن الأضرار الحاصلة. بل لقد قامت بعض المحاكم الأمريكية بمنح المضرورين تعويضات إضافية بجانب التعويض عن كل الأضرار، وهي ما تعرف في القانون الأمريكي بالتعويضات الرادعة، وذلك حال توافر الخطأ الإرادي.

كما توسعت المحاكم الأمريكية في تفسير نص المادة الثالثة الخاص بتسليم تذاكر السفر إلى الركاب، فشدت على الناقل الجوي بصدد متطلبات التسليم والتأكد من حصوله للمسافر في وقت مناسب وبأسلوب يمكنه من التأكد على خضوع النقل الجوي للاتفاقية ولأحكام المسؤولية المحدودة فيها، حتى يقوم باتخاذ إجراءات الاحتياطية تجاه ذلك.

وإذا كان الاتجاه القضائي الأمريكي قد سار بخطى واسعة على مدار أكثر من خمسين عاما نحو تعزيز الحماية اللازمة للمسافرين والتوسع في تفسير النصوص الخاصة بتشديد مسؤولية الناقل الجوي، بما اعتبره الكثيرون، وكأنه كتابة قضائية جديدة للاتفاقية (٢٨٥)،

(٢٨٤) أنظر مقالة Tracy Thomas، بعنوان:

007 - Licensed to Limit without Notice .....

المقالة المشار إليها سابقا، في ص ١٢٣.

(٢٨٥) أنظر مقالة Bin Cheng، بعنوان: Wilful Misconduct ..... والمشار إليها

سابقا في ص ٩٨. وأنظر أيضا الدكتور المريني، القانون الجوي، المرجع المشار إليه سابقا في ص

إلا أن التسعينات تشهد تطورا مناقضا وغريبا، حيث هدمت المحاكم الفيدرالية، وكذلك المحكمة العليا الأمريكية هذا الاتجاه للقضائي الذي استقر ونما على مدار السنين. فمن ناحية أولى، عدلت الأحكام الأمريكية حديثا عن الحكم بالتعويضات الرادعة على الناقل الجوي في حالة توافر الخطأ الإرادي، على أساس أن دعوى التعويض المرفوعة في ظل الاتفاقية إنما هي دعوى استثنائية، بما يشكل قييدا على القضاء في جزل التعويض للمسافرين بناء على المادة (٢٥) الخاصة بالخطأ الإرادي. ومن ناحية ثانية، فإن الحكم الصادر من المحكمة العليا في قضية *Chan* ضيق إلى حد بعيد من تطبيق المادة الثالثة من الاتفاقية. فلقد ألغى هذا الحكم شرط التنبيه على المسافرين بخضوع النقل الجوي للاتفاقية والمسئولية المحدودة فيها، كأساس لتشديد المسئولية، بحيث أصبح عدم تسليم التذكرة للمسافر دون حصول التنبيه هو السبب الوحيد للتشديد طبقا لهذه المادة.

وهنا يثور التساؤل عن هذا الموقف الغريب للقضاء الأمريكي، وهل يمكن فهمه على أساس العودة مرة أخرى إلى اضعاف الحماية على الناقلين الجويين على حساب المسافرين؟ في رأينا الخاص، إن هذا الموقف من جانب هذا القضاء لا يجب حمله على هذا المضمون. فلا يمكن تصور أن هذا القضاء يريد تعزيز حماية شركات الطيران العملاقة على حساب المضرورين من المسافرين أو وراثتهم، وإنما يمكن القول بأن التزامه بالتفسير الحرفي للاتفاقية إنما هو أحد وسائله للضغط على السلطتين التشريعية والتنفيذية لاتخاذ موقف من الاتفاقية لتعديلها تعديلا جزئيا أو بالانسحاب منها بصفة نهائية. فلا شك أن العودة إلى التفسير الحرفي للنصوص الخاصة بتشديد مسئولية الناقل الجوي معناه اظهار العجز للتام للاتفاقية عن حماية المضرورين الأمريكيين، مما يؤدي إلى إشاعة التذمر مرة أخرى لدى الرأي العام الأمريكي ليحث حكومته على التهديد بالانسلاخ عن الاتفاقية كما حصل في عام ١٩٦٥.

بل إن القضاء الأمريكي قد لا ينتظر للحظة التي تقوم فيها السلطتان التشريعية والتنفيذية بأخذ موقف حاسم من الاتفاقية، إذ أن هناك تيارا نحو النيل من دستورية الاتفاقية

ذاتها، كما حصل في بعض الدول الأخرى مثل إيطاليا (٢٨٦). والواقع أنه وإن لم تكن قد ناقشنا دستورية الاتفاقية في هذه الدراسة، وذلك بالنظر إلى عدم تعرض المحكمة العليا الأمريكية لهذه المسألة بطريقة مباشرة (٢٨٧)، إلا أن بعض الأحكام الصادرة حديثاً من المحاكم الأدنى تشير إلى وجود إرهابات لتكوين اتجاه قضائي بعدم دستورية مبدأ تحديد المسؤولية الذي أخذت به الاتفاقية (٢٨٨). ولا جدل أن هذا الاتجاه للقضائي،

(٢٨٦) فقد أعلنت المحكمة الدستورية الإيطالية عدم دستورية الاتفاقية وبروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥ على أساس أن شركات الطيران لم تعد جديرة بالحماية اللازمة والتي أضفتها الاتفاقية عام ١٩٢٩. أنظر في ذلك.

### *Coccia V. Turkish Air Lines*

الحكم المشار إليه في مقالة Tracy Thomas، السابق الإشارة إليها، في ص ١١٦، هامش ١٥٤  
وليضاً ص ١٢٠ من نفس المقالة.

(٢٨٧) فالمحكمة العليا الأمريكية هي صاحبة الاختصاص في الفصل في مدى دستورية المعاهدات والاتفاقيات الدولية التي تكون الولايات المتحدة طرفاً فيها. ولم يحصل في تاريخ المحكمة العليا الإعلان عن عدم دستورية أى معاهدة أو اتفاقية دولية. أنظر في ذلك:

مقالة Jeffrey، بعنوان:

### *The Growth of American Judicial Hostility Towards the Liability Limitations of the Warsaw Convention.*

والمشار إليها سابقاً، في ص ٨١٥ - ٨١٦.

(٢٨٨) ولعل أهم قضية لمست فيها إحدى المحاكم مسألة دستورية لتفقيه وارسو هي قضية:

### *In re Aircrash in Bali, Indonesia 684 F. 2d 1301 (9th Cir. 1982).*

ولقد قام المدعون بالدفع بعدم دستورية الاتفاقية ومبدأ تحديد المسؤولية على ثلاثة أسس: أولها، أن مبدأ تحديد المسؤولية يتعارض مع المبدأ الدستوري الذي يفرض المساواة بين الأشخاص في الحماية

*Equal Protection Clause*، ذلك أن الاتفاقية تقوم بترقية بين الأشخاص في المعاملة من جهتين؛ فمن ناحية أولى، فهناك ترقية بين المسافرين على الخطوط الداخلية، وهؤلاء الذين يخضع نقلهم لأحكام الاتفاقية. ومن جهة ثانية، فإن الاتفاقية تقوم بترقية في المعاملة بين الناقلين الجويين وبين منتجي الطائرات ومنتجي قطع الغيار الخاصة بها عند المعاملة المدنية عن التعويض، فبينما نجد أن الناقل الجوي يسأل مسؤولية محدودة، نجد أن مسؤولية منتج الطائرة هي مسؤولية غير محدودة. وإذا كانت هناك مبررات لإضفاء حماية أكبر للنقل الجوي في المراحل الأولى لتجارة النقل الجوي، فإن الترقية في المعاملة بين الناقل الجوي ومنتج الطائرة أصبحت بلا أساس في العصر الحالي، وبالتالي فإنها تكون غير دستورية. أما الأساس الثاني الذي استند إليه المدعون للطعن في دستورية الاتفاقية فهو أنها تضع قيوداً على الحق في حرية السفر المكفول في الدستور الأمريكي. وذلك على أساس أن تحديد مسؤولية النقل الجوي عند تعويض المسافر المضطرب يهدد حقه في السفر والترحال بطمأنينة.

وأخيراً، احتج المضطربون في قضية *Bali*، بأن تحديد مسؤولية الناقل الجوي يؤدي إلى خرق مبدأ المشروعية والمعروف بـ *due process*. ذلك أن تحديد مسؤولية الناقل الجوي يضمن حماية اقتصادية لشركات الطيران، وذلك بالمقارنة بالصناعات الأخرى أو مجالات الاستثمارات الأخرى دون أي مبرر، بما يخل بمشروعية هذه الحماية. أنظر في هذه الحجج قضية *Bali*، المشار إليها سابقاً، وبصفة خاصة في ص ١٣٠٨ - ١٣١٠. ولقد تجنبت المحكمة في هذه القضية الإجابة المباشرة على حجج المدعين، وإن لم تكن قد أعلنت رفضها لها. أنظر بصفة خاصة في مناقشة دستورية تفقيه وارسو:

سيكون، إن نجح، المعول القوي الذي يهدم الصرح للمستقر لقواعد المسؤولية التي أرسيتها  
الاتفاقية مع بروتكولاتها المعدلة.



---

- *Monts, Due Process, Equal Protection and the Right to Travel: Can Article 22 of the Warsaw Convention Stand up to These Constitutional Foes?* 49 *Journal of Air Law and Commerce* 907 - 945 (1984).

ونظر أيضا:

*Haskell, The Warsaw system and the U.S. Constitution Revisited*, 39 *Journal of Air Law and Commerce* 483 - 517 (1973).