

**مسئولية الناقل الجوي للأشخاص عن الأضرار الناشئة
عن وفاة المسافرين أو إصابته**

دراسة مقارنة

" فى الاتفاقيات الدولية والقانون الإماراتي والمصري "

✍️

حماد مصطفى عزب

أستاذ القانون التجاري والبحري والجوي

رئيس قسم القانون التجاري

عميد كلية الحقوق - جامعة أسيوط سابق

المقدمة

يمثل النقل الجوي أهمية كبيرة في الوقت الحالي لما يحققه من مزايا لا تتوافر في وسائل النقل الأخرى، حيث أصبح النقل الجوي بفضل التطورات التكنولوجية في صناعة الطائرات أكثر أماناً من غيره بعد أن كان من أخطرها على الإطلاق.

وقد حظى النقل الجوي باهتمام المشرع على المستوى الوطني والدولي على السواء، نظراً للطبيعة الدولية للنقل الجوي والتي فرضت ضرورة وضع قواعد دولية تتفق عليها مختلف الدول لتنظيم عقد النقل الجوي، وتحديد المسؤولية القانونية الناشئة عنه، وهو ما جعل موضوع هذه المسؤولية محل اهتمام الاتفاقيات الدولية التي قامت بوضع قواعد موحدة لتنظيمها، فالطبيعة الخاصة بالنقل الجوي واختلاف التشريعات الوطنية التي تحكمه، وكثرة القضايا والمنازعات التي أثرت بشأن مسؤولية الناقل الجوي، دفعت المجتمع الدولي إلى إبرام اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩، والتي دخلت حيز التنفيذ في ١٣ فبراير ١٩٣٣، من أجل توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي، وقد حاولت هذه الاتفاقية إيجاد نوع من التوازن بين مصلحة المسافرين والناقلين الجويين.

ونتيجة للمستجدات التي طرأت بعد ذلك في مجال النقل الجوي والانتقادات التي وجهت لاتفاقية وارسو من جانب بعض الدول لميلها تجاه مصلحة الناقل، فضلاً عن التطور المستمر في مجال صناعة الطائرات وتقدمها، خضعت الاتفاقية لبعض التعديلات المتلاحقة، إلى أن استقر الأمر على ضرورة وضع قواعد موحدة للنقل الجوي، وإبرام اتفاقية دولية تحكم عمليات النقل الجوي وتنظيم المسؤولية الناشئة عنها، وانتهت هذه الجهود الدولية إلى إبرام اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، والتي دخلت حيز التنفيذ في نوفمبر ٢٠٠٣، حيث عملت هذه الاتفاقية على إعادة التوازن المقفود بين الأطراف في عملية النقل الجوي، نتيجة للتطورات السريعة في هذا المجال.

وعلى ذلك أصبحت مسؤولية الناقل الجوي الدولي محكومة بوثيقة دولية منققة عليها بين الدول الموقعة عليها، حلت محل اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩، إلا أن اتفاقية مونتريال هذه بالرغم من تبنيها أحكام معاهدة وارسو وتعديلاتها المتلاحقة، فضلاً عن

الأحكام الجديدة التي تضمنتها لم تلغ اتفاقية وارسو، وهو ما يجعلها سارية المفعول لدى بعض الدول.

وقد تبنت التشريعات الوطنية في تنظيمها لمسئولية الناقل الجوي، أحكام الاتفاقيات الدولية في هذا الشأن، بما يتناسب مع الطبيعة الدولية للنقل الجوي وما تحظى به أحكام الاتفاقيات من قبول على المستوى الدولي، وهو ما عمل المشرع المصري على تبنيه في قانون التجارة الجديد رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ عند تنظيمه لمسئولية الناقل الجوي، بالرغم من الاختلاف عنها في بعض الأحكام، وكذلك فعل القانون الاتحادي الإماراتي رقم ١٨ لسنة ١٩٩٣ بإصدار قانون المعاملات التجارية، عند تنظيمه لمسئولية الناقل الجوي، وعلى ذلك أصبحت مسؤولية الناقل الجوي محلاً للتنظيم القانوني على المستوى الوطني والدولي، كما كانت محلاً لمنازعات أمام القضاء نتيجة للاختلاف في تطبيق القواعد المنظمة لها، ولذلك نحاول في هذا البحث التعرف على أحكام هذه المسؤولية في الاتفاقيات الدولية والقانون الإماراتي والمصري، والتطورات التي مرت بها، ومدى قدرتها على تحقيق التوازن بين مصالح الأطراف في عقد النقل الجوي للأشخاص.

خطة البحث:

يتناول البحث مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص عن الأضرار التي تلحق بالمسافرين في حالة الوفاة أو الإصابة، ولذلك لا يتناول البحث مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص عن الأضرار الناشئة عن نقل الأمتعة التي يصطحبها المسافر معه على الطائرة، أو مسؤوليته عن التأخير في وصول المسافر أو مسؤوليته عن الأضرار التي تصيب غير المسافرين، أي الموجودين على سطح الأرض، كما لا تشمل مسؤولية الناقل الجوي في حالة نقل البضائع، والتي تخضع المسؤولية فيها لأحكام خاصة في الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية.

ومن ثم يقتصر البحث على بيان أحكام مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق بالمسافرين في حالة الوفاة والإصابة، من خلال بيان الأساس القانوني لها وشروط انعقادها، وذلك على النحو التالي:

المبحث الأول: الأساس القانوني للمسئولية.

المبحث الثاني: شروط انعقاد المسئولية.

المبحث الأول

الأساس القانوني للمسئولية

تمهيد وتقسيم:

يتوقف تحديد مسؤولية الناقل الجوي عن وفاة المسافر أو إصابته على تحديد الأساس القانوني الذي تقوم عليه المسؤولية، حيث مرت هذه المسؤولية بعدة تطورات على المستوى الدولي في الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية التي تناولتها بالتنظيم، وقد اختلفت الأنظمة القانونية فيما بينها حول تحديد الأساس القانوني الذي تبنى عليه مسؤولية الناقل الجوي، وما أدى إليه ذلك من تنازع بين القوانين الوطنية لتحديد القانون الواجب التطبيق، وهو ما كان الدافع الرئيسي وراء الجهود الدولية التي بذلت من أجل توحيد القواعد القانونية التي تحكمها، نظراً للطبيعة الدولية للنقل الجوي ومتطلبات ضرورة تحقيق التوازن بين مصلحة الناقل والمسافر في هذا الصدد، وهو ما عملت الاتفاقيات الدولية المعنية على تبنيه في تحديدها للأساس القانوني للمسئولية في ظل التطور السريع في مجال النقل الجوي، وهو ما نحاول تناوله في هذا المبحث مع بيان الأساس القانوني الذي تقوم عليه مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في حالة وفاة المسافر أو إصابته في القانون الإماراتي والمصري وذلك على النحو التالي:

المطلب الأول: أساس المسؤولية قبل اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩م.

المطلب الثاني: أساس المسؤولية في اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩م وتعديلاتها.

المطلب الثالث: أساس المسؤولية في اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩م.

المطلب الرابع: أساس المسؤولية في القانون الإماراتي والمصري.

المطلب الأول

أساس المسؤولية قبل اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩م

اختلفت الأنظمة القانونية التي كانت تنظم مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص قبل إبرام اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ إلى ثلاثة اتجاهات، حيث يرى الاتجاه الأول أنها تقوم على أساس تعاقدي، بينما يرى الاتجاه الثاني أنها تقوم على أساس الخطأ التقصيري للناقل، في حين يرى الاتجاه الثالث أنها تقوم على فكرة المخاطر وتحمل التبعية، وقد ظهر هذا الخلاف في مناقشات المؤتمرين عند انعقاد المؤتمر الدولي الثاني للقانون الخاص الجوي في مدينة وارسو في الفترة من ٤-١٢ أكتوبر ١٩٢٩ لوضع اتفاقية دولية توحد القواعد التي تطبق على مسؤولية الناقل الجوي^(١).

الاتجاه الأول: أساس المسؤولية تعاقدي

يرى هذا الاتجاه أن مسؤولية الناقل الجوي تقوم على أساس تعاقدي، لأن الناقل يكون طبقاً للعقد المبرم بينه وبين المسافر ملتزماً بضمان سلامته، وأن هذا الالتزام هو التزام بتحقيق نتيجة، ويسأل الناقل إذا أحل بهذا الالتزام، وترتب على ذلك ضرراً بالمسافر، ولا يستطيع المسافر أن يتخلص من مسؤوليته إلا إذا أثبت أن الضرر الذي لحق بالراكب يرجع إلى السبب الأجنبي الذي لا يد له فيه، أو إلى خطأ المضرور نفسه.

ونظراً لصعوبة إثبات خطأ المضرور في مجال النقل الجوي فقد تبنت كثيراً من الأنظمة القانونية في الدول المختلفة المسؤولية العقدية لتحديد مسؤولية الناقل الجوي بعد أن كانت تعتمد على الأساس التقصيري لقيام مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تلحق بالمسافرين، كما تبني القضاء في كثير من الدول هذا الاتجاه في ظل غياب التنظيم

(١) انظر د. محمد فريد العريني، القانون الجوي - النقل الجوي الداخلي والدولي، المرجع السابق، ص ١٨٠ وما بعدها؛ د. محمود سمير الشرقاوي: محاضرات في القانون الجوي، دار النهضة العربية، ١٩٨٩، ص ١٨؛ د. ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، ١٩٥٩م، ص ٤ وما بعدها؛ د. شفيق أنور فضل على: مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقيتي وارسو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة أسيوط، ٢٠١٣، ص ٩ وما بعدها.

التشريعي لمسئولية الناقل الجوي للأشخاص لدى كثير من الدول قبل إبرام اتفاقية وارسو ١٩٢٩^(١)، بهدف توفير حماية للمضرورين.

الاتجاه الثاني: الأساس التقصيري لمسئولية الناقل:

يرى هذا الاتجاه أن مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص تقوم على أساس الخطأ التقصيري للناقل والتي تفرض على المضروور ضرورة إثبات الخطأ والضرر وعلاقة السببية بينهما، فالناقل لا يلتزم في هذه الحالة بضمان سلامة الراكب، ولكن يلتزم ببذل أقصى درجات الحيطة والحذر باعتبار أن التزامه هو التزام ببذل عناية وليس التزاما بتحقيق نتيجة.

وقد كانت قوانين وطنية كثيرة تتبنى هذا الاتجاه قبل إقرار اتفاقية وارسو ١٩٢٩، حيث كان الفقه والقضاء في فرنسا وبعض الدول الأخرى يعتمد على المسؤولية التقصيرية لتحديد مسؤولية الناقل الجوي^(٢) قبل أن تتجه هذه القوانين إلى الاعتماد على المسؤولية العقدية لتحديد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق بالمسافرين في حالة الوفاة أو الإصابة البدنية نتيجة لصعوبة إثبات خطأ الناقل من قبل المسافرين، وبالتالي عدم إمكانية حصولهم على تعويض عن الأضرار التي أصابتهم من جراء الأخطاء التي يرتكبها الناقل.

كذلك كان الناقل لا يسأل في القانون الإنجليزي والأمريكي إلا على أساس إثبات

(١) د. مصطفى كمال طه: القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، القاهرة، ٢٠٠٠، ص ٢٣٨؛

د. محمد فريد العريني، القانون الجوي - النقل الجوي، المرجع السابق، ط ١٩٩٨، ص ١٧٦.

(٢) انظر في هذا الاتجاه، د. يحيى أحمد البناء: أثر الإرهاب على مسؤولية الناقل الجوي، رسالة

دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، ١٩٩٢، ص ٦٥؛ د. عبد الحكم محمد عبد السلام عثمان: التزام

السلامة في النقل الجوي، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، ١٩٨٣م، ص ٢٢ وما بعدها؛ د

ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي...، المرجع السابق، ص ٤ وما بعدها؛ د. أماني أحمد

عبد الله موسى: تطور طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي ما بين اتفاقية وارسو ١٩٢٩، واتفاقية مونتريال

١٩٩٩، بحث مقدم للمؤتمر الدولي العشرين المنعقد بجامعة الإمارات العربية المتحدة، تحت عنوان:

الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية في الفترة من ٢٣ وحتى ٢٥ أبريل

٢٠١٢م، ص ١٨ وما بعدها.

الخطأ التقصيري له، حيث يجب على المسافر أن يثبت أن الضرر الذي لحق به يرجع إلى خطأ الناقل نتيجة لإهماله أو تقصيره في القيام بواجب العناية الذي يفرضه القانون عليه تجاه المسافر، ويخضع ذلك لتقدير المحكمة، بحيث يعفى الناقل من المسؤولية إذا كان الضرر لا يرجع إلى خطأ الناقل وإهماله في القيام بواجباته^(١).

الاتجاه الثالث: تبنى هذا الاتجاه قيام مسؤولية الناقل على أساس فكرة المخاطر وتحمل التبعة، أي المسؤولية الموضوعية، بحيث تتعدد مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تلحق بالمسافرين بمجرد وقوع الضرر دون حاجة إلى إثبات خطأ الناقل الذي أدى إلى هذا الضرر، كما أن الناقل لا يستطيع أن يتخلص من مسؤوليته إلا إذا أثبت خطأ المضرور نفسه^(٢).

فالمسؤولية الموضوعية للناقل الجوي للأشخاص تقوم في هذه الحالة على ركن الضرر فقط كأساس للمسؤولية دون اشتراط وجود خطأ من الناقل، وقد تبنت بعض التشريعات الوطنية هذا الاتجاه في قيام مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق بالمسافرين في حالة الوفاة أو الإصابة^(٣).

(١) انظر في ذلك: د. ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي....، المرجع السابق، ص ١٤١؛

د. فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل وفقاً لاتفاقية فارسوفيا والبرتوكولات المعدلة لها، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، ١٩٨٥ ص ٣٣؛ د. شفيق أنور فضل على: المرجع السابق، ص ٤٥ وما بعدها؛ د. محمود أبو المجد: مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة أسيوط، ٢٠١٥، ص ٢٥ وما بعدها.

(٢) د. عاطف محمد الفقى، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩م، دار الفكر العربي، الطبعة الأولى ٢٠٠٨، ص ١٦٠؛ د. محمد موسى محمد دياب: فكرة الخطأ في اتفاقية وارسو ومسؤولية الناقل الجوي في النقل الجوي الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٥، ص ٧٥؛ د. على أمير خالد: أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي، منشأة المعارف، الإسكندرية، ٢٠٠٧، ص ٦٤.

(٣) انظر د. شفيق أنور فضل على، المرجع السابق، ص ١٨٨.

المطلب الثاني

أساس المسؤولية في اتفاقية وارسو ١٩٢٩م وتعديلاتها

أولاً : اساس المسؤولية في الاتفاقية .

أدى اختلاف الأنظمة القانونية التي كانت سائدة في الدول المختلفة بشأن تحديد مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص على تبنى اتفاقية وارسو ١٩٢٩ اتجاهاً وسطاً في تحديدها للأساس القانوني الذي تقوم عليه المسؤولية يرضى الأطراف المتعاقدة، ويعمل في نفس الوقت على حماية مصلحة الناقل من ناحية، ومصلحة المسافرين من ناحية أخرى، فالتطور السريع في مجال النقل الجوي الدولي أظهر الحاجة إلى ضرورة وضع اتفاقية دولية تنظم مسؤولية الناقل الجوي من أجل توحيد القواعد القانونية التي تحكمه.

فالتطور الذي كانت سائدة لحظة وضع الاتفاقية من اختلاف لتشريعات الدول والتنازع بينها في تحديد مسؤولية الناقل الجوي، والرغبة في تشجيع الاستثمار في مجال هذا المجال، أدت بالاتفاقية إلى الأخذ بالمسؤولية العقدية التي تقوم على الخطأ المفترض في تحديدها لمسؤولية الناقل الجوي للأشخاص عن الأضرار التي تلحق بالمسافرين في حالة الوفاة أو الإصابة في محاولة منها للتوفيق بين الأنظمة القانونية المختلفة^(١).

فمسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تنشأ عن الوفاة والإصابة تعتبر مسؤولية عقدية تقوم على أساس الخطأ المفترض، بحيث لا يلتزم المسافر بإثبات خطأ الناقل للمطالبة بالتعويض عن الأضرار التي لحقت به، ولكن لا يعنى ذلك أن مسؤولية الناقل تتحقق بمجرد حدوث الضرر، أو أن التزام الناقل بضمان سلامة المسافر هو التزام بتحقيق نتيجة لا يعفى منه إلا بإثبات السبب الأجنبي.

فالاتفاقية أعفت المضرور من إثبات خطأ الناقل لأنها أقامت قرينة على وجود

(١) انظر د. أبو زيد رضوان، تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص ونظم التامين عليها، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، العدد الأول، السنة السادسة عشر، يناير ١٩٧٤ ص ٤؛ د. محمد فريد العرينى: النقل الجوي الداخلى والدولي... المرجع السابق، ص ١٨٤؛ د. عبد المجيد خلف منصور العنزى: أساس مسؤولية الناقل الجوي وحالاتها، بحث مقدم للمؤتمر الدولي العشرين المنعقد بجامعة الإمارات العربية المتحدة، تحت عنوان: الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية في الفترة من ٢٣ وحتى ٢٥ أبريل ٢٠١٢م، ص ٢١.

خطأ الناقل بمجرد حدوث الضرر، بحيث ينتقل عبء الإثبات على عاتق الناقل، ولذلك راعت الاتفاقية مصلحة الناقل فلم تجعل افتراض الخطأ في حقه قرينة قاطعة لا تقبل إثبات العكس، وإنما أجازت للناقل أن يدحض هذه القرينة بإثبات أنه وتابعيه قد اتخذوا التدابير اللازمة لمنع وقوع الضرر، أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها، أو أن الضرور قد تسبب أو ساهم بخطئه في إحداث الضرر (م ٢٠) من الاتفاقية.

وفى إطار حماية المسافرين نصت الاتفاقية على البطلان المطلق لكل الشروط التي تهدف إلى إعفاء الناقل من المسؤولية أو التي ترمى إلى وضع حد للتعويض أقل من الحد الذي قررت المادة (٢٣)، وبالتالي لا يستطيع الناقل التهرب من المسؤولية عن طريق الإعفاء منها أو تحديدها بمبلغ ضئيل اقل من الحد الوارد فيها.

كذلك مراعاة لمصلحة الناقلين خففت الاتفاقية من حدة قرينة الخطأ المفترض في جانب الناقل الجوي عن طريق تحديدها للتعويض الذي يلتزم به الناقل في مواجهة كل راكب بمبلغ ١٢٥ ألف فرنك فرنسي ذهبي.

ومع ذلك لا يستفيد الناقل من هذا النظام الذي أقرته الاتفاقية إلا إذا كان حسن النية، أما إذا ثبت أن الناقل سيئ النية فلا يستفيد من الحد الأقصى للتعويض الذي وضعته الاتفاقية، كما يتمتع عليه التمسك بالإعفاء من المسؤولية.

وطبقاً للاتفاقية يعتبر الناقل سيئ النية في حالتين هما:

- ١- إذا ثبت أن الضرر كان راجعاً إلى غشه أو إلى خطأ من جانبه يعد وفقاً لقانون المحكمة المختصة بنظر النزاع مساوياً للغش (م ٢٥)^(١).
- ٢- إذا تخلفت وثائق السفر أو إذا لم تشتمل في حالة وجودها على البيانات الإلزامية التي حددتها الاتفاقية (المواد ٣، ٤، ٩).

وعلى ذلك يكون أساس مسؤولية الناقل طبقاً لاتفاقية وارسو هو الأساس التعاقدية، حيث

(١) د. محمد فريد العريني، القانون الجوي - النقل الجوي... المرجع السابق، ص ١٨٤ وما بعدها، د. يسرية محمد عبد الجليل: المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن عيوب تصنيع الطائرات، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، ٢٠٠٦، ص ١٩٦.

يلتزم من خلاله الناقل ببذل العناية اللازمة لضمان سلامة المسافر، مع افتراض خطأ الناقل في حالة وجود ضرر لحق بالمسافر، وإلقاء عبء الإثبات على عاتقه، بأن يثبت أنه هو وتابعيه قاموا باتخاذ الاحتياطات اللازمة لمنع وقوع الضرر، أو بإثبات أن خطأ المضرور هو الذي أدى إلى إحداث الضرر أو ساهم في وقوعه (م ٢١).

ثانياً : أساس المسؤولية فى الاتفاقيات والبروتوكولات اللاحقة لاتفاقية وارسو ١٩٥٩م

١ - بروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥م:

ساهمت التطورات السريعة فى مجال النقل الجوى وصناعة الطائرات إلى ضرورة إدخال بعض التعديلات على اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ حماية للمسافرين نتيجة لتغير الظروف التى أقرت الاتفاقية فى ظلها، وبالتالي فقد تم تعديلها بمقتضى بروتوكول لاهاي بتاريخ ٨/٩/١٩٥٥م والذي دخل حيز التنفيذ فى ١/٨/١٩٦٣م.

ولم يغير هذا البروتوكول الأساس القانوني لقيام مسؤولية الناقل الجوى، حيث ظلت هذه المسؤولية عقدية تقوم على أساس الخطأ المفترض والذي يقبل إثبات العكس، طبقاً لما هو منصوص عليه فى المادة (٢٠) من اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩، كما خفف البروتوكول من الجزاءات التى كانت توقع على الناقل سبب النية طبقاً لاتفاقية وارسو ١٩٢٩، حيث جعلها مقصورة على حرمانه فقط من التمسك بالحد الأقصى للتعويض الذى حددته الاتفاقية.

ولم يتضمن البروتوكول أى ميزة للمسافرين سوى رفع الحد الأقصى للتعويض الذى يلتزم به الناقل فى مواجهة المسافر إلى ضعف الحد الأقصى المقرر فى اتفاقية وارسو ١٩٢٩، كما قام بتعريف الخطأ المساوي للغش وقضى على الخلاف الذى أثير حوله فى بعض القوانين الوطنية، وبالتالي لم يحقق البروتوكول الحماية المنشودة للمسافرين تجاه الناقل، كما أنه لم يخفف كثيراً من الانتقادات التى وجهت إلى الاتفاقية^(١).

(١) انظر، د. فايز نعيم رضوان، قانون الطيران التجارى، ص ١٧١؛ د. مراد منير فهميم: خضوع النقل الجوى الداخلى لنظام اتفاقية وارسو للنقل الدولى، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٨٦، ص ٢٣؛ د. ناجى عبد المؤمن: الوجيز فى قانون الطيران المدنى، بدون دار نشر، القاهرة، ٢٠٠٥، ص ٢٣٢.

٢ - اتفاقية جوادالاهارا لعام ١٩٦١:

تعتبر هذه الاتفاقية مكملة لاتفاقية وارسو الأصلية وتم إبرامها في ١٨ ديسمبر ١٩٦١، ولم تتعرض هذه الاتفاقية للأساس القانوني لمسئولية الناقل الجوي، وإنما تضمنت النص على تطبيق أحكام اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ على الناقل الفعلي في الحالات التي يتولى فيها النقل شخص آخر غير الناقل المتعاقد.

٣ - اتفاقية مونتريال لعام ١٩٦٦:

نتيجة لتزايد الانتقادات التي وجهت إلى اتفاقية وارسو ١٩٢٩ سواء بالنسبة لطبيعة المسؤولية التي أقرتها، أو للحد الأقصى للتعويض، وتهديدات بعض الحكومات بالانسحاب منها، قام الاتحاد الدولي للنقل الجوي (الآياتا) بجهود لوضع اتفاقية تحظى بالقبول وخصوصاً من الولايات المتحدة الأمريكية التي هددت بالانسحاب من اتفاقية وارسو لعدم توفير الحماية الكافية للمسافرين، حيث تم التوقيع على اتفاقية مونتريال في ٤ مايو عام ١٩٦٦م، والتي قامت برفع الحد الأقصى للتعويض إلى خمسة وسبعين ألف دولار أمريكي في حالة وفاة المسافر أو إصابته بأذى جسماني، وذلك في كل نقل جوي دولي يخضع لاتفاقية وارسو وتقع فيه نقطة قيام الطائرة أو نقطة وصولها، أو حتى مجرد هبوطها في مرسى جوي في الولايات المتحدة الأمريكية.

كما أن المادة الثانية من الاتفاقية تنص على أنه: "لا يستطيع الناقل الجوي أن يدفع مسؤوليته بأى وسيلة أقرتها المادة (٢٠) من اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩، وهذا يعنى أنه

لا يستطيع أن يتحلل من مسؤوليته إلا إذا أثبت أن الضرر يرجع إلى خطأ المضرور.

فطبقاً للاتفاقية تكون مسؤولية الناقل مسؤولية موضوعية مبنية على فكرة المخاطر وتحمل التبعة، بحيث تقوم مسؤولية الناقل بقوة القانون بمجرد وفاة الراكب أو إصابته دون أن يستطيع الناقل التخلص من مسؤوليته إلا إذا أثبت خطأ المضرور نفسه. ولا شك أن هذا الاتجاه في تبنى المسؤولية الموضوعية للناقل الجوي إنما يتمشى مع الاتجاه الحديث في أغلب التشريعات الوطنية التي نظمت مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في حالة وفاة المسافر أو

إصابته.

ومع ذلك فإن هذه الاتفاقية لا تطبق إلا إذا كان النقل الجوي نقلاً دولياً بالمعنى الذى حددته المادة الأولى من اتفاقية وارسو ١٩٢٩م، وأن تكون إحدى نقاط القيام أو الوصول أو الهبوط الجوي تقع على إقليم دولة الولايات المتحدة الأمريكية، لأن هذا الاتفاق وضع أساساً لحماية الرعايا الأمريكيين^(١).

وقد تعرضت هذه الاتفاقية للعديد من الانتقادات^(٢) بسبب الخلاف الذى أوجدته مع اتفاقية وارسو، وما تنطوي عليه من التمييز في طبيعة مسؤولية الناقل الجوي حسب خط سير الرحلة الجوية بحيث تعتبر مسؤولية الناقل موضوعية إذا كانت نقطة القيام أو الوصول أو الهبوط الجوي تقع على إقليم دولة الولايات المتحدة الأمريكية، فى حين تعتبر فى غير ذلك مسؤولية تعاقدية تقوم على أساس الخطأ المفترض الذى يقبل إثبات العكس.

٤- بروتوكول جواتيمالاسيتى ١٩٧١م.

نتيجة للتمييز الخطير بين المسافرين في الحصول على حقهم في التعويض طبقاً لاتفاقية مونتريال لعام ١٩٦١ أمام المرافق العامة، والتعارض مع أحكام اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩، فقد تم إعادة النظر فى طبيعة مسؤولية الناقل والحد الأقصى للتعويض، وتم التوقيع على بروتوكول جواتيمالاسيتى فى ٨ مارس ١٩٧١ والذى أدخل تعديلات على اتفاقية وارسو ١٩٢٩ تتعلق بالأساس القانونى لمسئولية الناقل الجوى.

(١) انظر د. محمد فريد العرينى، القانون الجوى - النقل الجوى... المرجع السابق، ص ١٨٣؛ د. أبو زيد رضوان، القانون الجوى - قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، الإسكندرية، ط ١٩٨٣، ص ٣٠١؛ د. هشام فضلى، مسؤولية الناقل الجوى على الصعيدين الدولي والداخلي، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ط ٢٠٠٥، ص ٧.

(٢) انظر فى هذه الانتقادات؛ د. رفعت فخرى: حول مسؤولية الناقل الجوى وفقاً للاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوى الدولي الموقعة فى مونتريال فى ٢٨ مايو ١٩٩٩م، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، جامعة عين شمس، العدد الثاني، السنة الخامسة والأربعين، يوليو ٢٠٠٣، ص ٧؛ د. جلال وفاء محمين: تشديد مسؤولية الناقل عن الأضرار الحاصلة للمسافرين، دراسة فى القضاء الأمريكى، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ط ١٩٩٥، ص ٣٠؛ د. عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوى، مكتبة الجلاء الجديدة، المنصورة، ط ١٩٩٩م، ص ٣١٠؛ د. أماني أحمد عبد الله موسى: المرجع السابق، ص ٧٩.

فقد نص البروتوكول على أن مسؤولية الناقل الجوي في حالة وفاة المسافر أو إصابته بجروح أو أذى جسماني تكون مسؤولية موضوعية قائمة على أساس فكرة المخاطر وتحمل التبعة^(١). وتتعد بقوة القانون بمجرد الوفاة أو الإصابة، كما أن الناقل لا يستطيع دفع مسؤوليته إلا لسببين:

الأول: الحالة الصحية للمسافر، فلا يسأل الناقل إذا كانت الوفاة أو الإصابة ترجع إلى الحالة الصحية للمسافر، بشرط أن تكون هي السبب الوحيد فيما لحق به من أضرار (م/١٤) من البروتوكول.

الثاني: خطأ المصاب نفسه، فمسؤولية الناقل طبقاً للبروتوكول بالرغم من أنها مسؤولية موضوعية يستطيع أن يدفع مسؤوليته عن الوفاة أو الإصابة بإثبات خطأ المصاب نفسه (م/٧) من البروتوكول.

وبالرغم من أن هذا البروتوكول لم يدخل حيز التنفيذ لعدم اكتمال التصديق عليه من قبل ثلاثين دولة عضو في المنظمة الدولية للنقل الجوي، إلا أنه قد عدل من الأساس القانوني لمسؤولية الناقل وتبني المسؤولية الموضوعية في التعويض عن الأضرار الناشئة عن الوفاة أو الإصابة، في محاولة منه لإقامة التوازن بين الناقلين ومستخدمي النقل الجوي، كما أنه رفع الحد الأقصى للتعويض، وألغى النص الخاص بحرمان الناقل من التمسك بتحديد مسؤوليته في حال الخطأ من جانبه، كذلك ألغى حرمان الناقل من التمسك بالحد الأقصى للتعويض في حالة عدم تسليم تذكرة السفر أو نقص بياناتها، ولذلك ساهم هذا البروتوكول كثيراً في تبني اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ للكثير من أحكامه.

ويتضح من هذه التعديلات اللاحقة لاتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩، أن أساس مسؤولية الناقل الجوي لم يعد كما هو في ظل الاتفاقية، حيث تطور هذا الأساس القانوني بفضل تغير الظروف التي تم فيها إبرام الاتفاقية والتطور السريع في مجال النقل الجوي وصناعة الطائرات، واعتبارات ضرورة إقامة التوازن بين الناقلين ومستخدمي النقل الجوي،

(١) انظر، د. جلال وفاء محمدين، تشديد مسؤولية الناقل، المرجع السابق، ص ٢٨٤؛ د. عبد الفضيل محمد أحمد: المرجع السابق، ص ٣١١؛ د. أماني أحمد عبد الله موسى: المرجع السابق، ص ٨٠ وما بعدها.

حماية للمسافرين وتشجيعاً للاستثمار في هذا المجال الحيوى المهم.

المطلب الثالث

اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩م

لم تنجح التعديلات التى أدخلت على اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ فى الحد من المطالبة بإلغائها وضرورة وضع اتفاقية دولية أخرى تحكم مسؤولية الناقل الجوى للقضاء على التنزع الذى نشأ بسبب كثرة التعديلات التى أدخلت عليها فى الاتفاقيات والبروتوكولات المعدلة والمكملة لها، ودخول بعضها حيز التنفيذ دون البعض الآخر، فضلاً عن الرفض من جانب بعض الدول للأحكام التى تبنتها تجاه مسؤولية الناقل الجوى

وما يترتب عليها من تمكينه من التخلص منها^(١).

وقد أدت التطورات المتلاحقة والسريعة فى مجال النقل الجوى إلى قيام الجمعية العامة للمنظمة الدولية للطيران المدنى (الإيكاو) إلى تشكيل لجنة لمراجعة دراسة اتفاقية وارسو ١٩٢٩ وتحديثها وإدماج البروتوكولات المعدلة لها داخل نصوصها، حيث تم إعداد مسودة مشروع لاتفاقية جديدة قدمت للمؤتمر الدبلوماسي الدولي للنقل الجوى الذى عقد فى مونتريال خلال الفترة من ١٠-٢٨ مايو ١٩٩٩، وقد انتهت أعمال المؤتمر بتوقيع اتفاقية دولية عرفت باسم اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩، ودخلت حيز التنفيذ فى ٤ نوفمبر ٢٠٠٣، وحلت هذه الاتفاقية محل اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ وتعديلاتها فى تنظيم مسؤولية الناقل الجوى^(٢).

وحاولت اتفاقية مونتريال العمل على مراعاة مصالح الناقلين الجويين والمسافرين، حيث عدلت من الأساس القانونى الذى تقوم عليه مسؤولية الناقل الجوى للأشخاص ووضعت أساساً جديداً للمسؤولية من خلال ربط المسؤولية بقيمة الأضرار الناشئة عن وفاة الراكب أو إصابته بأذى جسمانى لأجل تحقيق التوازن بين مصالح المسافرين من جهة ومصالح الناقلين من جهة أخرى^(٣).

وطبقاً لنص المادة ٢١ من الاتفاقية تكون مسؤولية الناقل الجوى عن وفاة المسافر أو إصابته على النحو التالى:

(١) انظر فى ذلك: د. رفعت فخرى: حول مسؤولية الناقل الجوى.....، المرجع السابق، ص ٨٠.

د. أحمد إبراهيم الشيخ، المرجع السابق، ص ٥١ وما بعدها.

(٢) انظر فى ذلك: د. أحمد إبراهيم الشيخ: التأمين من مسؤولية الناقل الجوى للأشخاص، دراسة مقارنة، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، ٢٠٠٩م، ص ٥١ وما بعدها؛ د. محمود أحمد الكندرى، النظام القانونى، المرجع السابق، ص ٥٠؛ د. محمود أبو المجد، المرجع السابق، ص ٣٦ وما بعدها.

(٣) انظر د. رفعت فخرى، حول مسؤولية الناقل الجوى.....، المرجع السابق، ص ٦ وما بعدها؛ د. أمانى أحمد عبد الله: المرجع السابق، ص ٨٣ وما بعدها؛ د. كامران الصالحى: الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل الجوى فى الاتفاقيات الدولية وفى القانون الإماراتى، بحث مقدم للمؤتمر الدولى السنوى العشرين، جامعة الإمارات العربية المتحدة خلال الفترة من ٢٣-٢٥ ابريل ٢٠١٢م.

(أ) إذا كانت قيمة الأضرار الحاصلة لا تتجاوز ١٠٠٠٠٠٠ (عدلت إلي ١١٣٠٠٠٠) وحدة سحب خاصة تكون مسؤولية الناقل الجوي عن تعويض الأضرار مسؤولية موضوعية قائمة على أساس الخطر أو تحمل التبعة، ولا يملك الناقل التخلص من مسؤوليته طبقاً لنص المادة (٢٠) من الاتفاقية إلا إذا أثبت أن الضرر قد نجم عن أو أسهم في حدوثه إهمال أو خطأ أو امتناع من الشخص الذي يطالب بالتعويض أو الشخص الذي يستمد منه حقوقه، حيث يعفى الناقل الجوي كلياً أو جزئياً من المسؤولية بقدر ما يكون هذا الإهمال أو الخطأ أو الامتناع قد سبب الضرر أو أسهم في حدوثه.

(ب) إذا تجاوزت قيمة الأضرار ١٠٠٠٠٠٠ (عدلت إلي ١١٣٠٠٠٠) وحدة سحب خاصة، تكون مسؤولية الناقل عن تعويض الأضرار مسؤولية شخصية قائمة على أساس الخطأ المفترض بالنسبة للقدر الزائد على حد المائة ألف وحدة حقوق سحب خاصة.

وبناء على ذلك تكون اتفاقية مونتريال تبنت فكرة المسؤولية الموضوعية لقيام مسؤولية الناقل عن الأضرار الناشئة عن الوفاة أو الإصابة إذا كانت قيمة الأضرار لا تتجاوز ١٠٠٠٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة، بينما تبنت فكرة الخطأ العقدي المفترض لقيام مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الناشئة عن الوفاة أو الإصابة بالنسبة للقدر الزائد عن قيمة الأضرار على المائة ألف وحدة حقوق سحب خاصة، وبذلك تكون الاتفاقية قد راعت مصلحة المسافرين والناقلين.

ولا تشترط الاتفاقية لإعفاء الناقل من المسؤولية في حالة تجاوز قيمة الأضرار مائة ألف وحدة حقوق سحب خاصة، أن يثبت أنه قد اتخذ هو وتابعيه كافة التدابير المعقولة لتلافي وقوع الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها، لأن الاتفاقية لم تتطلب في هذه الحالة أن يكون الإثبات بهذه الطريقة، وإنما أجازت له أن يدفع مسؤوليته بأحد الأسباب الآتية:

أ - إذا أثبت أن الضرر لم ينشأ عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع الصادر من جانبه هو أو من جانب تابعيه أو وكلائه، ويخضع الإثبات في هذه الحالة لمعيار موضوعي

وليس معيار شخصي، أي معيار الناقل العادي الحريص الذي يوجد في مثل ظروفه^(١).

ب - إذا أثبت أن الضرر نشأ عن إهمال أو خطأ أو امتناع من جانب الغير، بشرط أن يكون هذا الإهمال أو الخطأ أو الامتناع الصادر من الغير هو السبب الوحيد الذي أحدث الضرر، أما إذا ثبت أن خطأ الناقل قد ساهم مع خطأ الغير في إحداث الضرر فلا يعفى الناقل من المسؤولية أياً كانت درجة هذه المساهمة، ومن ثم يلزم بتعويض الضرر (م ٢١/٢/ب) من الاتفاقية.

ج - أن يثبت الناقل أن الضرر قد نشأ عن إهمال أو خطأ أو امتناع الشخص الذي يطالب بالتعويض، أو الشخص الذي يستمد منه حقوقه، وهذا الحكم يسري في مواجهة الراكب نفسه أو أي شخص آخر غيره، كما أن الإعفاء قد يكون كلياً أو جزئياً بقدر ما يكون هذا الإهمال أو الخطأ أو الامتناع قد سبب الضرر أو ساهم في حدوثه (م ٢٠) من الاتفاقية.

وإذا كانت الاتفاقية قد نصت على الحد الأقصى للتعويض الذي يمكن أن يحكم به على الناقل في حالة وفاة المسافر أو إصابته، إلا أن ذلك لا يمنع من الاتفاق بين الناقل والمسافر على زيادة التعويض عن هذا الحد الأقصى، لأن هذا الحكم مقرر لمصلحة الناقل، وبالتالي يجوز له أن يتنازل عنه، حيث نصت المادة (٢٥) من اتفاقية مونتريال على أنه: "يجوز للناقل أن يشترط خضوع عقد النقل لحدود مسؤولية أعلى من الحدود المنصوص عليها في هذه الاتفاقية، أو أنه لا يخضع لأي حدود للمسؤولية"، وهذا الحكم يتفق مع ما نصت عليه المادة ١/٢٢ من اتفاقية وارسو بقولها "... يجوز للراكب بناء على اتفاق خاص مع الناقل أن يضع حداً أعلى للمسؤولية".

وفي إطار حماية المسافرين تجاه الناقلين، أبطلت الاتفاقية الشروط التي تعفى الناقل الجوي للأشخاص من المسؤولية أو تخففها، فقد نصت المادة (٢٦) من الاتفاقية على أن "كل بند يهدف إلى إعفاء الناقل من مسؤوليته، وإلى وضع حد أدنى من الحد المعين في هذه الاتفاقية يكون باطلاً ولاغياً، ولكن بطلان هذا البند لا يترتب عليه بطلان

(١) انظر في ذلك، د. هشام فضلي، المرجع السابق، ص ٤٣ وما بعدها؛ د. أحمد إبراهيم الشيخ، المرجع السابق، ص ٤٧٨.

العقد بأكمله الذي يظل خاضعاً لأحكام هذه الاتفاقية".

ويتفق هذا النص مع نص المادة (٢٣) من اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ التي نصت على بطلان هذه الشروط، ومع ذلك فإن بطلان هذه الاتفاقات الخاصة بإعفاء الناقل من المسؤولية أو التخفيف منها، لا يكون إلا بالنسبة للاتفاقيات التي يتم إبرامها قبل وقوع الضرر، حيث تكون صحيحة بعد وقوع الضرر لانقضاء الحكمة التي من أجلها تم النص على بطلانها، لأن الضرر لا يكون واقعاً تحت ضغوط الناقل الجوي لقبول هذه الشروط.

ومع ذلك فإن بعض الفقهاء^(١) يرى أن اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩، إذا كانت قد تبنت المسؤولية الموضوعية كأصل عام، إلا أنها خرجت على هذا الأصل العام عندما تتجاوز قيمة الأضرار مائة ألف وحدة حقوق سحب خاصة، حيث تقوم المسؤولية على أساس الخطأ المفترض الذي يقبل إثبات العكس، كما أن تبنيها للمسؤولية الموضوعية بالنسبة لقيمة الأضرار التي لا تتجاوز المائة ألف وحدة حقوق سحب خاصة، إنما يأتي في مصلحة المسافرين حيث لا يستطيع الناقل التخلص من المسؤولية إلا إذا أثبت خطأ المضرور.

ويرى جانب آخر من الفقهاء^(٢) أن مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الناشئة عن الوفاة أو الإصابة ليست مسؤولية موضوعية تقوم على فكرة المخاطر وتحمل التبعة، لأن الناقل يستطيع أن يدفع مسؤوليته لأسباب أخرى خلاف خطأ المضرور، كالقوة القاهرة، كما أن قيام مسؤولية الناقل على أساس المسؤولية الموضوعية قد تكون له آثار ضارة على الاستثمار في مجال النقل الجوي للتشدد في مسؤولية الناقل الجوي الذي يدفعه للبحث عن

(١) انظر في ذلك د. محمد فريد العريني، القانون الجوي - النقل الجوي الداخلي والدولي...، المرجع السابق، ص ٣١٥؛ د. عاطف محمد الفقي: المرجع السابق، ص ١٦٠؛ د. هشام فضلى، المرجع السابق، ص ٤٣ وما بعدها.

(٢) انظر في ذلك د. محمود مختار بريري، د. عمر فؤاد عمر: القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٥، ص ٢٢٥؛ د. حمد الله محمد حمد الله: القانون الجوي الداخلي والدولي، الجزء الثاني، دار النهضة العربية، ٢٠٠٩م، ص ٦٥ وما بعدها؛ د. شفيق أنور على، المرجع السابق، ص ٢٨٧؛ د. محمود عبد الجواد، المرجع السابق، ص ٤٠.

الاستثمار فى مجالات أخرى، وبالتالي فإن مسؤولية الناقل فى هذه الحالة هى مسؤولية عقدية تقوم على أساس الخطأ المفترض الذى يقبل إثبات العكس.

ولكن الاتفاقية إذا كانت تشددت فى الحالات التى يستطيع فيها الناقل التخلص من مسؤوليته بالنسبة للتعويض عن الأضرار التى لا تتجاوز قيمتها مائة ألف وحدة سحب حقوق خاصة، إلا أنها فى الحالات التى تزيد فيها قيمة الأضرار عن هذا الحد قد تؤدى إلى الإضرار بمصالح المسافرين، لأن الناقل يستطيع فى هذه الحالة أن يتخلص من مسؤوليته بإثبات أن الضرر لم ينشأ عن إهمال أو خطأ من جانبه أو من جانب أحد تابعيه بالإضافة إلى إثبات خطأ المضرور.

وفى الحقيقة أن اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ قد تم إبرامها لتحكم مسؤولية الناقل الجوى للبضاعة بقواعد دولية موحدة تتناسب مع الطبيعة الدولية لهذا النقل، فى محاولة منها لتحقيق التوازن بين مصالح الناقلين والمسافرين، كما أنها قد جاءت - بعد إبرام عدة اتفاقيات وبروتوكولات دولية فى هذا الشأن، وصدور كثير من الأحكام القضائية بشأن مسؤولية الناقل الجوى فى الدول المختلفة - بهدف التوفيق بين القوانين الوطنية التى تنظم مسؤولية الناقل الجوى فى مجال غالبا ذو طبيعة دولية، ولذلك تعتبر رغم الانتقادات التى توجه لها، هى الاتفاق الدولية الذى يحظى بقبول واسع على المستوى الدولي، وهو ما جعل أغلب الدول تطبق أحكامها أو أدخلتها فى قوانينها الوطنية فيما يتعلق بأساس مسؤولية الناقل الجوى والتعويض الذى يسأل عنه تجاه المسافرين عن الأضرار التى تلحق بهم فى حالة الوفاة أو الإصابة.

المطلب الخامس

مسئولية الناقل فى القانون الإماراتى والمصرى

تأثرت القوانين الوطنية فى غالبية الدول بالاتفاقيات الدولية التى تحكم مسؤولية الناقل الجوى عن الأضرار التى تلحق بالمسافرين فى حالة الوفاة أو الإصابة البدنية، حيث كانت تخضع هذه المسؤولية فى البداية للقواعد العامة فى ظل غياب التنظيم التشريعى لها، كما ساهمت الأحكام القضائية الصادرة فى هذا الشأن فى حل كثير من المنازعات الخاصة بمسئولية الناقل، ولكن تغير الوضع بعد إبرام الاتفاقيات الدولية التى نظمت هذه المسؤولية، والتصديق عليها من غالبية الدول، حيث تبنت التشريعات الوطنية أحكام هذه الاتفاقيات كلياً أو جزئياً عند تنظيم مسؤولية الناقل فى تشريعاتها الوطنية، وهو ما فعله المشرع الإماراتى والمصرى عند تنظيم مسؤولية الناقل الجوى فى هذا الصدد.

أولاً - القانون الاتحادى الإماراتى:

تخضع مسؤولية الناقل الجوى للأشخاص عن الأضرار التى تلحق بالمسافرين نتيجة للوفاة أو الإصابة لأحكام القانون الاتحادى رقم ١٨ لسنة ١٩٩٣ الخاص بقانون المعاملات التجارية الذى ينظم أحكام النقل بصفة عامة، كذلك صدرت فى دولة الإمارات العربية المتحدة عدة مراسيم وقوانين أخرى تنظم شئون الملاحة الجوية، إلا أنها لا تنظم مسؤولية الناقل الجوى، حيث اقتصرت على تنظيم المسائل الفنية والتقنية الخاصة بالملاحة الجوية وسلامتها، كما صدر القانون الاتحادى رقم (٤) لسنة ١٩٩٦ بتأسيس هيئة الطيران المدنى^(١).

كذلك صدر قانون الطيران المدنى رقم ٢٠ لسنة ١٩٩١، الذى يتميز بطابعه الدولى حيث نصت المادة ١٩ منه على اعتبار أحكام معاهدة شيكاغو وكافة البروتوكولات والاتفاقيات التى انضمت إليها دولة الإمارات فى مجال الطيران المدنى وحمائته مكملة لأحكام هذا القانون وبما لا يتعارض مع أحكامه.

(١) انظر د. كامران الصالحى، المرجع السابق، ص ٥٨ وما بعدها.

كما تنص المادة (٤٧) منه على تطبيق أحكام اتفاقية وارسو للنقل الجوي الموقعة في ١٢ أكتوبر ١٩٢٩، والاتفاقيات الأخرى المتعلقة بالنقل الجوي التي انضمت إليها الدولة على نقل الأشخاص والأمتعة والبضائع بطريق الجو، وأيضاً أكدت المادة ٣٥٤ من قانون المعاملات التجارية على الالتزام بالاتفاقيات الدولية التي تكون الدولة طرفاً فيها.

وعلى ذلك فإن مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص عن الوفاة أو الإصابة تكون محكومة بما ورد في قانون المعاملات التجارية والاتفاقيات الدولية التي تنظم هذه المسؤولية والتي وقعت عليها الدولة، بشرط عدم تعارضها مع أحكام قانون الطيران المدني رقم ٢٠ لسنة ١٩٩١م.

وإذا كان نص المادة ١٩ من قانون الطيران المدني رقم ٢٠ لسنة ١٩٩١ قد نص على تطبيق أحكام الاتفاقيات الدولية بشرط عدم تعارضها مع أحكام هذا القانون، فإن المادة ٣٥٤ من قانون المعاملات التجارية رقم ١٨ لسنة ١٩٩٣، قد نصت على أنه مع عدم الإخلال بالاتفاقيات الدولية والتي تكون الدولة طرفاً فيها تسرى على النقل الجوي الأحكام الواردة فيه، وهو ما أثار خلافاً حول مدى إمكانية تطبيق الاتفاقيات الدولية في حالة تعارض أحكامها مع قانون الطيران المدني، الأمر الذي قد يجعل النقل الجوي لا يخضع في القانون الإماراتي لنظام قانوني موحد، وما يؤدي إليه ذلك من إثارة مشكلة تنازع القوانين في حالة التعارض مع أحكام الاتفاقيات الدولية.

ومن خلال هذه النصوص القانونية التي تنظم النقل الجوي، يتضح أن المشرع الإماراتي يفرق بين النقل الجوي الدولي والنقل الجوي الداخلي فيما يتعلق بالأحكام التي يخضع لها كل منهما^(١). حيث تطبق في حالة النقل الجوي الداخلي أحكام قانون المعاملات التجارية وقانون الطيران المدني مع إمكانية تطبيق الاتفاقيات الدولية التي

(١) انظر د. كامران الصالحى، المرجع السابق، ص ٦٢ وما بعدها؛ د. حمدى محمد مصطفى حسن: الاستثناءات الواردة على مسؤولية الناقل الجوي الدولي وفقاً لاتفاقية وارسو ١٩٢٩م والبروتوكولات المعدلة لها واتفاقية مونتريال ١٩٩٩م مع الإشارة إلى قانون المعاملات التجارية الإماراتي، بحث مقدم للمؤتمر الدولي السنوي العشرين المنعقد بجامعة الإمارات العربية المتحدة، تحت عنوان (الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية) في الفترة من ٢٣ - ٢٥ أبريل ٢٠١٢م، ص ٢٧٧.

وقعت عليها الدولة بشرط عدم تعارضها مع أحكام القانون الوطنى، أما النقل الجوى الدولى فإنه يخضع للاتفاقيات الدولية إذا توافرت شروط تطبيقها، كما يخضع للقانون الوطنى إذا تخلفت هذه الشروط طبقاً لقواعد التنازع بين القوانين، وبالتالي يكون أساس مسؤولية الناقل الجوى الدولى للأشخاص يخضع للاتفاقيات الدولية التى وقعت عليها دولة الإمارات العربية المتحدة، فى حين تخضع مسؤولية الناقل الجوى الداخلى للأحكام المنصوص عليها فى قانون المعاملات التجارية رقم ١٨ لسنة ١٩٩٣.

وقد تبنى المشرع الإماراتى فى المادة ٣٥٥ من قانون المعاملات التجارية المسؤولية الموضوعية التى تقوم على فكرة المخاطر وتحمل التبعة، بحيث يسأل الناقل عن الأضرار التى تحدث نتيجة لوفاة أو جرح أى راكب أو أى ضرر بدنى يتعرض له أى من الركاب أثناء النقل الجوى، أو أثناء العمليات الخاصة بصعوده ونزوله من الطائرة، كذلك نصت المادة ٣٦٧ من قانون المعاملات التجارية على أن يعفى الناقل الجوى من المسؤولية إذا أثبت أن الضرر كله قد نشأ بخطأ المضرور، ويجوز للمحكمة أن تخفض مسؤولية الناقل إذا أثبت أن خطأ المضرور قد اشترك فى إحداث الضرر".

فالمشرع الإماراتى تبنى الاتجاه السائد فى الاتفاقيات الدولية التى تجعل مسؤولية الناقل الجوى للأشخاص تقع على أساس المسؤولية الموضوعية التى تقوم على فكرة المخاطر وتحمل التبعة، بحيث لا يستطيع أن يتخلص من مسؤوليته إلا إذا أثبت خطأ المضرور.

كما أن نص المادة ١/٣٦٥ من قانون المعاملات التجارية الإماراتى أعفى الناقل الجوى من المسؤولية فى حالة النقل بالمجان، إلا إذا أثبت المضرور صدور خطأ منه أو من تابعيه (٣٦٥).

وحرصاً من المشرع الإماراتى على مراعاة مصلحة الناقل والمسافر وتمشياً مع الاتفاقيات الدولية، تبنى التحديد القانونى لمسؤولية الناقل الجوى للأشخاص، حيث نصت المادة ١/٣٥٩ من قانون المعاملات التجارية على أنه "لا يجوز فى حالة نقل الأشخاص أن يقل التعويض الذى يحكم به على الناقل عند وفاة الراكب أو إصابته عن مقدار الدية الشرعية المقررة، ويجوز الاتفاق على تجاوز هذا المقدار".

وعلى ذلك لا يجوز الاتفاق على النزول عن هذا الحد المقرر للتعويض في حالة الوفاة أو الإصابة، ولكن الاتفاق على تشديد المسؤولية يجوز عن طريق الاتفاق على مقدار للتعويض أكبر من مقدار الدية الشرعية المقررة، وفي هذا حماية أكثر للمسافرين تجاه الناقلين.

وإمعاناً من المشرع الإماراتي في حماية المسافرين المضرورين نصت المادة ٢/٣٥٩ على أنه "ولا يجوز للناقل الجوي أن يتمسك بتحديد المسؤولية المنصوص عليها في هذه المادة إذا ثبت أن الضرر قد نشأ عن فعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه، وذلك إما بقصد إحداث ضرر، وإما برعونة مقرونة بإدراك أن ضرراً قد يترتب على ذلك، فإذا وقع الفعل أو الامتناع من جانب التابعين فيجب أن يثبت أن ذلك كان أثناء تأدية وظائفهم"، ويقع عبء الإثبات في هذه الحالة على عاتق المضرور، كما نصت المادة ٣٦٢ صراحة على بطلان كل شرط يقضى بإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية أو بتحديدتها بأقل مما هو وارد في المادة ٣٥٩....، أى الدية الشرعية المقررة.

ثانياً – أساس المسؤولية في القانون المصري:

كان النقل الجوي قبل صدور قانون الطيران رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١، يخضع للقواعد العامة في القانون المدني والتجاري^(١). فالناقل ملتزم بضمان سلامة المسافر بناء على عقد النقل، وبالتالي يكون التزام الناقل الجوي بضمان سلامة الركاب هو التزام عقدي بتحقيق نتيجة معينة، وتقوم مسؤوليته العقدية عند الإخلال به وعدم تحقق النتيجة دون حاجة لإثبات وقوع خطأ من جانب الناقل، ولا يعفى الناقل من المسؤولية إلا إذا أثبت أن الضرر الذي لحق بالراكب قد نشأ عن القوة القاهرة أو خطأ المضرور أو عن فعل الغير.

وقد ظل القضاء المصري متردداً في تحديد الأساس القانوني لمسؤولية الناقل الجوي للأشخاص، حيث كان القضاء يذهب في البداية إلى أن مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص هي مسؤولية تقصيرية، ثم عدل القضاء بعد ذلك إلى تبنى المسؤولية العقدية

(١) انظر في ذلك د. رفعت فخرى، حول أحكام النقل، المرجع السابق، ص ٤٠٢. د. محمد فريد العربي، القانون الجوي - النقل الجوي الداخلي والدولي...، المرجع السابق، ص ١٩٣.

كأساس لمسئولية الناقل الجوي للأشخاص^(١).

وينظم مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص قانون التجارة رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ بالنسبة للنقل الجوي الداخلى، بينما يسرى على النقل الجوي الدولى أحكام الاتفاقيات الدولية النافذة فى مصر (م ٢٨٥).

وقد نصت المادة ٢٨٧ من قانون التجارة على أن "يسأل الناقل الجوى عن الضرر الذى يحدث فى حالة وفاة الراكب أو إصابته بجرح أو بأى ضرر بدنى آخر.."، وبذلك يكون القانون المصرى قد أخذ بالاتجاه السائد فى الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية المقارنة فى اعتبار مسؤولية الناقل الجوى للأشخاص عن وفاة المسافر أو إصابته مسؤولية موضوعية تقوم على فكرة المخاطر وتحمل التبعة، بحيث يسأل الناقل عن الأضرار الناشئة عن الوفاة أو الإصابة دون حاجة لإثبات خطأ الناقل أو أحد تابعيه.

كذلك نصت المادة ١/٢٩٠ من قانون التجارة على أنه "لا يجوز للناقل الجوى نفى مسؤوليته إلا بإثبات القوة القاهرة... أو خطأ الراكب"، كما نصت الفقرة الثانية من ذات المادة على أنه "إذا أثبت الناقل أحد الأمور المذكورة (القوة القاهرة أو خطأ الراكب) جاز للمدعى نفى هذا الإثبات بإقامة الدليل على أن الضرر لم يحدث بسبب هذا الأمر، أو أنه لم يكن السبب الوحيد فى إحداث الضرر، وفى هذه الحالة الأخيرة يخفض التعويض بنسبة الضرر الذى ينسب إلى الأمر الذى أثبتته الناقل الجوى".

وتبنى المشرع المصرى التحديد القانونى لمسئولية الناقل الجوى للأشخاص عن الأضرار الناشئة عن وفاة المسافر أو إصابته، فقد نصت المادة ٢٩٢ على أنه "لا يجوز فى حالة نقل الأشخاص أن يجاوز التعويض الذى يحكم به على الناقل الجوى مائة وخمسين ألف جنيه بالنسبة إلى كل مسافر إلا إذا اتفق صراحة على تجاوز هذا المبلغ". ولا يختلف هذا القدر تبعاً لاختلاف الأساس القانونى لمسئولية الناقل الجوى، فقد

(١) انظر حكم الاستئناف المختلط فى ٢٨ فبراير ١٩٥٣، مجلة التشريع والقضاء، ص ٢٨٤؛ الطعن رقم ٣٦٣ لسنة ٢٦ ق فى ٢٦ أبريل ١٩٦٢، مجموعة أحكام النقض، السنة ١٣، الجزء الأول، ص ٥٢٢.

نصت المادة ٢٩٨ على أن "تكون مسؤولية الناقل الجوي في الحدود المنصوص عليها في المادة ٢٩٢ من القانون أيا كان الأساس القانوني الذي تقوم عليه دعوى المسؤولية، وأيا كانت صفة الخصوم فيها أو عددهم أو مقدار ما يطلبون من تعويضات".

ولا شك أن مقدار التعويض عن الأضرار الناشئة عن الوفاة أو الإصابة البدنية في القانون المصري لا يتناسب مع غيره من التشريعات الوطنية أو الاتفاقيات الدولية التي تنظم مسؤولية الناقل الجوي، والتي تتضمن حداً أعلى للتعويض عن هذه الأضرار، وخصوصاً بعد توقيع مصر على اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩، ودخولها حيز التنفيذ والتي تطبق على النقل الجوي الدولي، وما ترتب عليه من وجود مفارقة غير مقبولة بين النقل الجوي الدولي والداخلي في مقدار التعويض الذي يلتزم به الناقل رغم تشابه ظروف النقل الجوي بينهما.

ولا يكون الناقل الجوي مسئولاً إذا اتفق على أن يكون النقل بالمجان، إلا إذا أثبت طالب التعويض أن الضرر نشأ عن خطأ صدر من الناقل أو أحد تابعيه أو وكلائه، وفي هذه الحالة يجوز أيضاً للناقل الجوي أو لتابعيه أو لوكيله التمسك بتحديد المسؤولية وفقاً للمادة ٢٩٢ من هذا القانون" (م/٢٩٧).

ولا يستطيع الناقل أن يتمسك بتحديد مسؤوليته في حالة وفاة المسافر أو إصابته، إلا إذا تضمنت وثيقة النقل الجوي بياناً يفيد بأن النقل يقع وفقاً لأحكام المسؤولية المحدودة المنصوص عليها في المادة ٢٩٢ من هذا القانون (م/٢٨٦)، ويجوز الاتفاق بين الناقل والمسافر على زيادة الحد الأقصى للتعويض عن الحد المنصوص عليه قانوناً بالنسبة للتعويض عن الأضرار الناشئة عن الوفاة أو الإصابة البدنية، لأن المنع يقتصر على تخفيض الحد الأقصى للتعويض وليس زيادته، على أن التعويض الذي يحصل عليه المضرور يجب ألا يتجاوز قيمة الضرر.

ولا يجوز الاتفاق بين الناقل والمسافر على الإعفاء من المسؤولية أو تخفيفها، فقد أبطل المشرع المصري كل شرط ينطوي على تخفيف مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص أو الإعفاء منها صراحة أو ضمناً، حيث نصت المادة ١/٢٦٧ على أن "يقع باطلاً كل شرط يقضى بإعفاء الناقل كلياً أو جزئياً من المسؤولية عما يلحق الراكب من أضرار بدنية،

ويعتبر في حكم الإعفاء من المسؤولية كل شرط يكون من شأنه إلزام الراكب بدفع كل أو بعض نفقات التأمين ضد مسؤولية الناقل، وكل شرط ينزل بموجبه الراكب للناقل عن حقوقه في التأمين ضد أخطاء الناقل".

على أن اتفاقات الإعفاء من المسؤولية أو التخفيف منها تكون باطلة إذا تمت قبل وقوع الضرر، حيث يجوز بعض وقوع الضرر لانتفاء وجود أية ضغوط من الناقل على المسافرين لإبرام هذه الاتفاقيات.

المبحث الثاني

شروط انعقاد مسؤولية الناقل

تمهيد وتقسيم:

يرتب عقد النقل الجوي للأشخاص عدة التزامات تقع على عاتق أطرافه، ويعتبر التزام الناقل الجوي بنقل المسافرين من ميناء القيام إلى ميناء الوصول المتفق عليهما هو الالتزام الرئيسي الذي يقع عليه، وما يترتب عليه من التزامات أخرى، حيث يلتزم الناقل بضمان سلامة وصول المسافرين سليماً معافى، وهو ما حرصت الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية على كفالتة، وتنظيم أحكام المسؤولية الناشئة عن الإخلال به، وعلى ذلك تقوم مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص عن الأضرار التي تلحق بالمسافرين في حالة الوفاة أو الإصابة عند إخلاله بهذا الالتزام الذي يترتب عليه عقد النقل الجوي على عاتق الناقل تجاه المسافرين.

وقد نصت الاتفاقيات الدولية صراحة على التزام الناقل الجوي بالتعويض عن الأضرار الناشئة عن وفاة الراكب أو إصابته، حيث نصت المادة (١٧) من اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ على أنه: "يسأل الناقل عن الضرر الذي يقع في حالة الوفاة أو الجرح أو أى أذى بدنى آخر يلحق الراكب، إذا وقع الحادث الذي نجم عنه الضرر على متن الطائرة، أو أثناء عملية الصعود أو النزول"، كما نصت المادة (١٧) من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ على أن: "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة الراكب أو تعرضه لإصابة جسدية، بشرط أن تكون الحادثة التي سببت الوفاة أو الإصابة قد وقعت فقط على متن الطائرة أو أثناء أية عملية من عمليات صعود الراكب أو نزولهم".

ونصت المادة (٣٥٥) من القانون الاتحادي الإماراتي رقم ١٨ لسنة ١٩٩٣ الخاص بالمعاملات التجارية على أن: "يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن الأضرار التي تحدث نتيجة لوفاة أو جرح أي راكب أو أي ضرر بدنى يتعرض له أي من الراكب أثناء النقل الجوي أو أثناء العمليات الخاصة بصعوده ونزوله من الطائرة".

وأيضاً نصت المادة (٢٨٧) من قانون التجارة رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ على أن: "يسأل الناقل الجوي عن الضرر الذي يحدث في حلة وفاة الراكب أو إصابته بجروح أو

بأى ضرر بدنى آخر إذا وقع الحادث الذى أدى إلى الضرر أثناء وجود الراكب فى حراسة الناقل أو تابعيه داخل مطار القيام أو فى الطائرة أو داخل مطار الوصول أو فى أى مطار أو مكان آخر تهبط فيه الطائرة اختياراً أو إضطراراً ."

ويتضح من هذه النصوص القانونية التى تضمنتها الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية أن مسؤولية الناقل الجوى عن الأضرار الناشئة عن وفاة الراكب أو إصابته - أى فى حالة إخلاله بالتزامه بضمان سلامة المسافر - تنعقد إذا توافرت الشروط الآتية:

المطلب الأول: وقوع حادث للراكب.

المطلب الثانى: وقوع الحادث أثناء فترة محددة .

المطلب الثالث: حدوث ضرر نتيجة للحادث.

المطلب الأول

وقوع حادث للراكب

إذا كانت الاتفاقيات والقوانين الوطنية اشترطت لقيام مسؤولية الناقل عن الأضرار الناشئة عن وفاة أو إصابة الراكب، أن يكون الضرر قد وقع نتيجة لحادث أثناء عملية النقل، إلا أنها لم تحدد المقصود بالحادث الذى أدى إلى هذا الضرر الذى ورد لأول مرة فى اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩، ولذلك حاول الفقه والقضاء تحديد المقصود لهذا الحادث، لاسيما أن الاتفاقية اشترطت لمسئولية الناقل الجوي عن الأضرار التى تلحق بالبضائع والأمتعة المسجلة أن يكون الضرر راجعاً إلى واقعة وليست حادثاً.

أولاً - موقف الفقه:

اختلف الفقه فى تعريفه للمقصود بالحادث بين اتجاهين أحدهما يوسع من مصطلح الحادث الجوى الذى أدى إلى الضرر، بينما يضيق الاتجاه الآخر من المقصود بهذا المصطلح.

١ - الاتجاه الواسع فى تفسير مصطلح الحادث الجوى

يرى هذا الاتجاه أن المقصود بالحادث الجوى هو كل واقعة يترتب عليها المساس بشخص المسافر سواء كانت مرتبطة باستغلال الطائرة فى النقل الجوى أو غير مرتبطة به، مثل الكوارث الطبيعية أو أفعال الغير^(١).

٢ - الاتجاه الضيق فى تفسير مصطلح الحادث الجوى

(١) انظر فى ذلك، د. رفعت فخرى: حوادث الإرهاب واختطاف الطائرات ومسئولية الناقل الجوى وفقاً لاتفاقية وارسو، بحث منشور فى مرجع د. محمد فريد العرينى، القانون الجوى، دار المطبوعات الجامعية، ١٩٩٤م، ٢٢٣؛ د. محمد فريد العرينى، القانون الجوى - النقل الجوى الداخلى والدولى... المرجع السابق، ص ١٩٣؛ د. جلال وفاء محبين: دروس فى القانون الجوى، دار المطبوعات الجامعية، مطبعة الإشعاع، الإسكندرية، ١٩٩٢م، ص ٢٨٧؛ د. محمود عبد الجواد: المرجع السابق، ص ٩٨. د. فاروق أحمد زاهر: المرجع السابق، ص ٣٢٠.

Tosi (Jean-Pierre): La responsabilite Aerienne, Paris, 1978, p.83 et s.

يرى هذا الاتجاه أن مصطلح الحادث يقتصر على كل واقعة فجائية ناجمة عن عملية النقل ومرتبطة من حيث أصلها باستغلال الطائرة^(١)، فهذا الاتجاه يربط بين الحادث الجوي والاستغلال الجوي، كالأعطال الفنية أو غيرها. وبالتالي يخرج من مفهوم الحادث طبقاً لهذا الاتجاه الأضرار التي تنشأ عن الكوارث الطبيعية والأفعال غير المشروعة التي تلحق بالمسافرين.

ويرى بعض الفقهاء بأن الخلاف حول تحديد المقصود بالحادث الجوي يكون عديم الفائدة من الناحية العملية، لأن الناقل الجوي يسأل طبقاً لاتفاقية وارسو ١٩٢٩، على أساس الخطأ المفترض من جانبه، وبالتالي يستطيع أن يتخلص من مسؤوليته بإثبات انتفاء الخطأ^(٢).

ولكن بعد إقرار اتفاقية مونتريال برزت أهمية تحديد المقصود بالحادث الجوي مرة أخرى لتشيدها لمسئولية الناقل الجوي واعتباره مسؤولاً عن الأضرار الناشئة عن الوفاة والإصابة البدنية دون الاعتماد على وجود خطأ من جانبه، حيث ترتب على ذلك عدم إمكانية الناقل الجوي التخلص من مسؤوليته إلا بإثبات خطأ المضرور فحسب^(٣)، وهو ما دفع الناقلين الجويين إلى التضييق من وصف الحادث الجوي لاستبعاد كثير من الوقائع المرتبطة بالنقل الجوي والتي قد يترتب عليها وفاة الراكب مثل عمليات القرصنة الجوية أو إصابته في محاولة من الناقلين للإفلات من المسؤولية.

ثانياً - موقف القضاء:

(١) انظر د. ثروت أنيس الأسيوطي، المرجع السابق، ص ٢٣٤؛ د. عاطف محمد الفقى: المرجع السابق، ص ٧٤؛

Sesseli (Jacques): La nation de faute dans la convention de varsovie-lousanne, 1961, p.33.

(٢) انظر في ذلك: د. محمد فريد العرينى، القانون الجوي، النقل الجوي الدولي والداخلي.... المرجع السابق، ص ٢٩٣؛ د. هشام فضلى: المرجع السابق، ص ١٦ وما بعدها.

(٣) أقرت اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ بمسئولية الناقل الجوي عن الأضرار الناشئة عن الوفاة أو الإصابة إذا كانت لا تتجاوز قيمتها مائة ألف وحدة حقوق سحب خاصة.

تعرض القضاء إلى تحديد المقصود بمصطلح الحادث الجوي بمناسبة النزاعات التي عرضت عليه بشأن حوادث اختطاف الطائرات وأعمال القرصنة الجوية، وتبنى القضاء مفهوماً موسعاً للمقصود بالحادث الجوي في ظل اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩، حيث أصبح يقصد بالحادث كل الأسباب التي يمكن أن يترتب عليها ضرر سواء كانت ناتجة عن عملية النقل أو غيرها، وسواء ارتبط الحادث باستغلال الطائرة أم لم يرتبط به، وبالتالي أصبح مفهوم الحادث يشمل حوادث الإرهاب الجوي^(١).

وقد أكدت على ذلك محكمة استئناف باريس في حكمها الصادر في ١٩ يونيو ١٩٧٩، حيث قضت بأنه من غير المقبول قصر لفظ الحادث على الواقعة المادية الفجائية بالمعنى الفني الدقيق والتي تطرأ على الطائرة أثناء الرحلة، وإنما يشمل كل ما يخل بالسير المعتاد للرحلة والنتائج عن تدخل لا يمكن توقعه من جانب الغير سيء النية، كما هو الشأن بالنسبة لعملية اختطاف الطائرة وتحويل مسارها. وقد أيدت محكمة النقض الفرنسية هذا الحكم^(٢).

وقد توسع القضاء المصري في تحديد المقصود بالحادث الجوي بحيث لا يقتصر على حالات الأعطال الميكانيكية أو التي ترجع إلى الأدوات المستخدمة في عملية النقل، وإنما يشمل كل الاعتداءات التي تقع من قبل الغير على إحدى الطائرات المصرية ولو ساهم خطأ قائد الطائرة في وقوعه^(٣)، فالقضاء المصري يعتبر أن كل ما يقع من حوادث أثناء وجود المسافر في حراسة الناقل حادثاً جويماً يسأل الناقل عن الأضرار التي تترتب عليه^(٤)، ولكن لا يعتبر حادثاً جويماً طبقاً للاتفاقيات الدولية يسأل عنه الناقل ما يقع من

(١) انظر: C.A. Paris 19 Juin 1979: R. F. D. A. 1979,

p.327.

(٢) انظر: C.A. Paris 16 Fev 1982: R.F.D.A.,

1982, p.382.

(٣) نقض مدني ٦ أبريل ١٩٨٣: مجموعة أحكام النقض، س ٣٤، ج ١، ص ٩٠٤.

(٤) نقض مدني ١٢ فبراير ١٩٨٥: مجموعة أحكام النقض، س ٣٦، ج ١، ص ١٠١٩؛ نقض

مدني

اعتداءات بين المسافرين أو أى أعمال من شأنها الإخلال بأمن وسلامة الرحلة الجوية. وبناء على ذلك يكون القضاء المصري قد تبنى المفهوم الواسع للحادث الجوي، بحيث يشمل كل الأسباب التى يمكن أن تحدث وتتطوي على أضرار بالراكب مثل حوادث الإرهاب الجوى وأعمال القرصنة الجوية، وخصوصاً بعد تبنى اتفاقية مونتريال المسئولية الموضوعية للناقل الجوى، إذا كانت قيمة الأضرار لا تتجاوز ١٠٠ ألف وحدة حقوق سحب خاصة، حيث لا يعفى الناقل إلا إذا أثبت خطأ المضرور، وهو ما يجعله ينازع كثيراً فى وصف الواقعة التى نجم عنها الضرر، لنفى وصف الحادث عنها، بعكس الوضع إذا تجاوزت قيمة الأضرار ١٠٠ ألف وحدة حقوق سحب خاصة، حيث يستطيع أن يتخلص من مسئوليته إذا أثبت أن الضرر قد نشأ فقط عن إهمال أو خطأ من جانب الغير (م ٢/٢١ب، اتفاقية مونتريال ١٩٩٩).

١ فبراير ١٩٨٣، مجموعة أحكام النقض، س ٣٤، ج، ص ٣٧٥.

المطلب الثاني

وقوع الحادث أثناء فترة محددة

يلزم لقيام مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص عن الأضرار الناشئة عن وفاة المسافر أو إصابته طبقاً لنص المادة ١٧ من اتفاقية وارسو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩، أن يقع الحادث على متن الطائرة أو أثناء عمليات صعود الركاب أو نزولهم، أى لا بد من وجود صلة معاصرة بين الحادث ونشاط الناقل، بأن يقع الحادث فى نطاق مسؤولية الناقل الجوى^(١).

وعلى ذلك لا تخضع مسؤولية الناقل الجوى عن الأضرار التى تنشأ عن وفاة المسافر أو إصابته للاتفاقيتين إلا إذا وقع الحادث خلال هذه الفترة، أما إذا وقع خارجها فإنه يخضع للقوانين الوطنية، كما أن الاتفاقيات الدولية لم تحدد المقصود بعبارة على متن الطائرة أو أثناء عمليات الصعود والنزول، الأمر الذى يتطلب تحديدهما على النحو التالى:

أولاً: وجود الراكب على متن الطائرة.

ثانياً: عمليات الصعود والنزول.

أولاً: وجود الراكب على متن الطائرة

يعتبر الراكب على متن الطائرة منذ لحظة دخوله إليها واستقراره على مقعده حتى اللحظة التى يخرج فيها من بابها ويضع قدميه على سلم الهبوط فى مطار الوصول، وهذا يعنى أن وجود الراكب على متن الطائرة يقتضى أن يكون الراكب بداخلها ولو كانت الطائرة تقف على أرض المطار^(٢).

وقد أكد القضاء الأمريكى بوضوح على تبنيه لهذا التفسير السابق لعبارة على متن

(١) انظر د. محمد فريد العرينى، القانون الجوى، النقل الجوى الدولي والداخلي....، المرجع السابق، ص ١٩٧؛ د. أبو زيد رضوان: القانون الجوى، قانون الطيران التجارى... المرجع السابق، ص ٣١٩. د. رفعت فخرى، حوادث الإرهاب واختطاف الطائرات.....، المرجع السابق، ص ٢٢٦.

(٢) د. فاروق أحمد زاهر، المرجع السابق، ص ٧٩.

الطائرة وذلك فى قضية هيرمان ضد الخطوط الجوية العالمية، حيث قررت محكمة استئناف نيويورك أن عبارة على متن الطائرة تشمل الفترة التى يكون فيها الراكب موجوداً داخل الطائرة، سواء كانت رابضة على الأرض أو محلقة فى الجو، حيث قضت بأحقية الركاب فى التعويض طبقاً لنص المادة ١٧ من الاتفاقية لاحتجازهم داخل الطائرة كرهائن لمدة أسبوع بعد اختطافها والهبوط بها فى صحراء الأردن^(١).

ونتيجة لانتشار عمليات الإرهاب الجوى واختطاف الطائرات توسع القضاء الأمريكى فى تفسير عبارة على متن الطائرة حماية للركاب المتضررين من هذه الحوادث، وهو ما حدث فى قضية هيسرل ضد الخطوط الجوية السويسرية، والتى تم فيها اختطاف ركاب الطائرة واقتيادهم إلى أحد الفنادق بعد هبوط الطائرة واحتجازهم، حيث قضت بأحقية الركاب فى التعويض رغم أنهم كانوا محتجزين فى الفندق، واعتبرت المحكمة أن عبارة على متن الطائرة تشمل الفترة بين صعود الركاب إلى الطائرة عند بداية الرحلة الجوية ونزولهم منها فى مطار الوصول طبقاً لنص المادة ١٧ من اتفاقية وارسو ١٩٢٩. كما أن ذلك يتفق مع نية واضع الاتفاقية وصعوبة تحديد مقدار الضرر الناجم عن عملية الاختطاف فى حد ذاتها، ومقدار الضرر الحاصل عن الأمور الأخرى المترتبة على عملية الاختطاف^(٢).

وقد تعرض هذا الحكم السابق لانتقاد الفقه بسبب التوسع فى مفهوم عبارة على متن الطائرة، لأنه لا يوجد فى الأعمال التحضيرية للاتفاقية ما يدل على أن واضعوها قصدوا بعبارة "على متن الطائرة" أن تشمل الفترة الواقعة بين لحظة صعود الركاب إلى داخل الطائرة وحتى لحظة الهبوط منها فى نهاية الرحلة، كما أن الصعوبة التى واجهت المحكمة فى تقدير الأضرار الناجمة عن عملية الاختطاف والأضرار التى يسأل عنها الناقل لا تبرر للمحكمة هذا التفسير الواسع لعبارة "على متن الطائرة" بما يخرجها عن

(١) انظر فى التعليق على هذا الحكم، د. فريد العرينى، القانون الجوى، النقل الجوى الداخلى والدولى...، المرجع السابق، ص ٣١٤.

(٢) انظر فى التعليق على هذا الحكم د. محمد فريد العرينى: القانون الجوى، النقل الداخلى والدولى....، المرجع السابق، ص ٣١٥.

مضمونها وإبقاء المسؤولية على عاتق الناقل^(١).

وقد ظل هذا الخلاف حول تفسير عبارة "على متن الطائرة" قائماً حتى بعد إقرار اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩، حيث لم تحدد المادة ١٧ منها المقصود بعبارة "على متن الطائرة"، وهو ما يجعل الأمر متروكاً للقضاء الذى يتجه إلى التوسع فى تفسيرها حماية لمصالح الركاب تجاه الناقل، لاسيما وأن التزام الناقل الجوى بضمان سلامة الركاب يبدأ من الوقت الذى يكون فيه الركاب تحت إمرة الناقل فى ميناء القيام وحتى مغادرة الطائرة فى ميناء الوصول^(٢).

ثانياً: عمليات الصعود والنزول

أثارت عمليات صعود الركاب ونزولهم جدلاً كبيراً فى الفقه والقضاء لعدم تحديد الاتفاقيتين للمقصود بهذه العبارة، وقد حاول الفقه والقضاء تحديد المقصود بهما على النحو التالي:

١ - موقف الفقه:

حاول الفقه تحديد المقصود بعبارة عمليات صعود الركاب ونزولهم، وانقسم فى ذلك إلى عدة اتجاهات، حيث يرى البعض أنه يجب أن تفسر عمليات الصعود والهبوط تفسيراً حرفياً، بحيث تشمل فقط الحالات التى يقع فيها الحادث للركاب أثناء صعوده على سلم الطائرة إلى أن يتم نزوله منها، وذلك بأن تطأ قدمه أرض مطار الوصول.

وقد تعرض هذا الرأى لانتقادات من جانب البعض لأنه يؤدى إلى الإضرار بالركاب، لما يترتب عليه من تضيق للفترة التى يسأل فيها الناقل عن الأضرار التى تلحق بالركاب خلال فترة النقل الجوى، فضلاً عن أن الأعمال التحضيرية لاتفاقية وارسو يظهر

(١) انظر فى ذلك: د. فاروق أحمد زاهر: المرجع السابق، ص ٢٧٨؛ د. رفعت فخرى: حوادث الإرهاب، المرجع السابق، ص ٢٢٨؛ د. يحيى أحمد البنا: المرجع السابق، ص ١٣٧؛ د. شفيق أنور: المرجع السابق، ص ٢٢١ وما بعدها.

(٢) انظر فى ذلك: د. علاء التيمى عبده: مدى مسؤولية الناقل الجوى عن أضرار الإرهاب، بحث مقدم للمؤتمر الدولى السنوى العشرين تحت عنوان: "الطيران المدنى فى ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، جامعة الإمارات العربية، دى: ٢٣-٢٥ أبريل ٢٠١٢م، ص ٢٤٠.

منها استبعاد المؤتمرين لهذا التفسير الضيق لنطاق مسؤولية الناقل الجوي^(١).
 وذهب جانب من الفقه إلى التوسع في تفسير عمليات الصعود والنزول من خلال
 الربط بين التزام الناقل بضمان سلامة المسافر ووجود المسافر تحت حراسة الناقل، بحيث
 يسأل الناقل منذ اللحظة التي يضع فيها المسافر نفسه تحت حراسة الناقل ورعايته، أى منذ
 دخوله قاعة المطار إلى لحظة دخوله مبنى مطار الوصول، وبالتالي تعتبر عمليات
 الصعود والهبوط جزءاً من الفترة التي يكون فيها المسافر تحت حراسة الناقل^(٢)، وقد
 تعرض هذا الرأي السابق للنقد لتوسيعه نطاق مسؤولية الناقل الجوي دون مبرر، لأن
 عمليات الصعود والنزول لا تشكل إلا جزءاً من الفترة التي يكون فيها المسافر تحت حراسة
 الناقل^(٣).

كما حاول جانب من الفقه تفسير عمليات الصعود والنزول بالربط بينها وبين
 مخاطر الطيران، بحيث يسأل الناقل منذ اللحظة التي يكون فيها المسافر متواجداً في
 مجال مخاطر الطيران، وتنتهى في اللحظة التي يخرج فيها من هذا المجال، أى منذ وقت
 مغادرته لمبنى مطار القيام إلى وقت دخوله مبنى مطار الوصول^(٤)، ومع ذلك فإن هذا
 المعيار رغم وجاهته إلا أنه قد تعرض للنقد لعدم تحديده للمقصود بمجال مخاطر الطيران.
 وقد ذهب الرأي الراجح في الفقه إلى الجمع بين معيار مخاطر الطيران ومعيار حراسة

(١) Godfroid. M.: L'etendue dans le temps de la responsabilité du transporteur aerieen à l'egard des passagers, R.F.D.A, 1984, p.26 et s.

وأيضاً، د. ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي، المرجع السابق، ص ٣٥١؛ د. سميحة القليوبي: القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، بدون سنة نشر، ص ١٩٣.

(٢) انظر في ذلك: د. جلال وفاء محمدين، دروس في القانون الجوي، المرجع السابق، ص ٢٨٨؛ د. شفيق أنور فضل على، المرجع السابق، ص ٢٢٣.

(٣) انظر د. فايز نعيم رضوان، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص ١٧٨.

(٤) د. سميحة القليوبي، القانون الجوي، المرجع السابق، ص ١٩٣.

الناقل للمسافر لتحديد المقصود بعمليات الصعود والنزول^(١). بحيث تبدأ عملية الصعود منذ اللحظة التي يكون فيها المسافر تحت حراسة الناقل أو تابعيه لحمايته من مخاطر الطيران وتنتهي عملية النزول في اللحظة والمكان اللذين تزول فيهما مخاطر الطيران، ويتحرر فيها المسافر من حراسة الناقل أو تابعيه، ولا شك أن هذا الرأي يعتبر أكثر قبولاً لتحديد الفترة التي يقع فيها الحادث لكي يسأل الناقل عن الأضرار التي تلحق بالمسافر من جرائه على أساس أن التزام الناقل بضمان سلامة المسافر يقتضى أن يكون ذلك في خلال الفترة التي يكون تحت حراسة الناقل ورعايته.

٢ - موقف القضاء:

تأثر القضاء بالخلاف الفقهي حول تحديد المقصود بعمليات صعود الركاب ونزولهم لقيام مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق بالمسافرين، وقد استقر على ما ذهب إليه الرأي الراجح في الفقه من الأخذ بمعيار وجود المسافر في حراسة الناقل ورعايته وتعرضه لمخاطر الطيران.

فقد ذهب القضاء الفرنسي إلى تبني معيار وجود المسافر تحت حراسة الناقل ورقابته وتعرضه لمخاطر الطيران لقيام مسؤوليته طبقاً لاتفاقية وارسو ١٩٢٩ عن الأضرار التي تلحق بالمسافرين، حيث قضت محكمة النقض الفرنسية في قضية Mach V. Air France بضرورة توافر المعيارين لقيام مسؤولية الناقل طبقاً للاتفاقية، وذلك عندما أيدت حكم محكمة استئناف روان^(٢)، الذي رفض تطبيق أحكام اتفاقية وارسو على النزاع المعروض عليها، لأن الحادث يخرج عن نطاق مفهوم عملية النزول طبقاً لاتفاقية وارسو، حيث إن الراكب كان وقت وقوع الحادث غير معرض لمخاطر الطيران رغم كونه تحت رعاية تابعي الناقل، ويخضع بالتالي للقانون الفرنسي الداخلي^(٣).

(١) انظر د. أبو زيد رضوان، القانون الجوي - قانون الطيران، المرجع السابق، ص ٢٢٠؛ د. محمد فريد العريني، القانون الجوي - النقل الجوي الداخلي والدولي، المرجع السابق، ص ١٩٨؛ د. عاطف محمد الفقي: المرجع السابق، ص ٨٣.

(٢) A, 1967, p.243..D.F.Rouen, 10 Avril1967: R

(٣) A, 1970, p.311..D.F.Cass. Civ 3 Juin 1970: R

كذلك تبنى القضاء الأمريكي المعيار المزدوج في تفسير عمليات الصعود والنزول لقيام مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق بالمسافر طبقاً للاتفاقيات الدولية، حيث كان يشترط القضاء الأمريكي لقيام مسؤولية الناقل توافر معيار حراسة الناقل للمسافر مع تعرضه لمخاطر الطيران، وهو ما أكد عليه الحكم الصادر في قضية ماكدونالد ضد الخطوط الجوية الكندية والأحكام التالية لها، حيث قضت محكمة الاستئناف الفيدرالية بأن عمليات النزول تنتهي عندما يصل المسافر إلى مبنى المطار بصحبة تابعي الناقل، وحيث إن إصابة الراكبة قد وقعت في منطقة تسلم الأمتعة فإنها بذلك تكون قد وقعت خارج عمليات النزول لابتعادها عن مخاطر الطيران وتحررها من رقابة الناقل، وبالتالي لا تخضع لنظام المسؤولية المقرر في اتفاقية وارسو^(١).

كذلك طبقت بعض المحاكم الأمريكية هذا المعيار السابق في كثير من حوادث الإرهاب التي وقعت داخل مباني المطارات، وقضت بعدم مسؤولية الناقل طبقاً للاتفاقية الدولية، لأن الراكب لم يكن في حراسة الناقل، ولم يتعرض لمخاطر الطيران، ولكن القضاء الأمريكي بدأ يتغير تجاه توفير حماية أكبر للمضروبين من جراء أعمال العنف والإرهاب التي تقع داخل المطارات.

وقد تأكد ذلك في الحكم الصادر في قضية داي ضد الخطوط الجوية العالمية، حيث توسع القضاء في تفسيره للمقصود بعمليات الصعود والنزول الذي ورد في الاتفاقيات الدولية في هذه القضية وغيرها، فقد تعرض المسافرين في هذه القضية أثناء اصطفاقيهم لإتمام عملية التفتيش قبل توجيههم إلى الطائرة الموجودة على أرض المطار، إلى حادث إرهابي أدى إلى مقتل وإصابة عدد كبير منهم مثل السيد Day، الذي رفع دعوى المسؤولية على الشركة الناقلة للتعويض عن الأضرار التي لحقت به من جراء ذلك، وقد دفعت الشركة بعدم مسؤوليتها عن هذا الضرر على أساس أن الحادث لم يقع أثناء عمليات الصعود والنزول، لأن عملية الصعود لم تكن قد بدأت.

وقد رفضت المحكمة هذا الدفع وقضت بمسؤولية الشركة طبقاً لنص المادة ١٧ من

(١) انظر في التعليق على هذا الحكم، د. محمد فريد العريني، القانون الجوي - النقل الجوي....، المرجع السابق، ص ٣٢٢.

الاتفاقية على أساس أن المعيار الذى يجب أن يعتد به فى تحديد عمليات الصعود والنزول ليس هو المعيار المزدوج، وإنما هو معيار مركب من ثلاثة عناصر هى مكان تواجد المسافر وقت وقوع الحادث، وحراسة الناقل، والنشاط الذى كان يقوم به المسافر عند وقوع الحادث، وقد تبين للمحكمة أن المسافر وقت وقوع الحادث لم يكن حرّاً وإنما كان ملتزماً بالوقوف فى شكل معين لإتمام إجراءات التفتيش من قبل سلطات المطار تحت رقابة تابعى الناقل، كما أنه كان معرضاً لمخاطر الطيران فى المكان الذى وقع فيه الحادث.

وعلى ذلك قضت المحكمة بمسئولية الناقل على أساس أن عمليات الصعود والنزول لا تنصرف فقط إلى مكان وجود الراكب وقت وقوع الحادث فقط، وإنما إلى طبيعة نشاطه والعمليات التى كان يقوم بها عند وقوع الحادث، حيث كان لحظة وقوع الحادث يخضع لإجراءات التفتيش اللازمة للصعود إلى الطائرة^(١).

وقد ساقّت المحكمة الأمريكية عدة مبررات لحكمها السابق فى التوسع فى تحديد المقصود بعمليات الصعود والنزول، وما يترتب عليه من التوسع فى النطاق الزمنى لمسئولية الناقل الدوى، حيث ترى المحكمة أن التطور فى مرفق النقل الجوى صاحبه بالمقابل تطور فى مفهوم المخاطر التى قد يتعرض لها ليشمل حوادث العنف والإرهاب الجوى التى تقع على متن الطائرات وفى المطارات قبل صعود الراكب إلى الطائرة.

كما أن الناقل يستطيع أن يتفاوض مع سلطات المطار لتطوير وسائل حماية الركاب ضد أعمال العنف والإرهاب، كذلك شركات الطيران تعتبر الأقدر على تحمل تبعه هذه الأعمال من الركاب لقدرتها على التأمين عليها وتوزيع كلفتها على جميع الركاب برفع تعريفه النقل بدلاً من أن يتحملها المضرور وحده.

ولا شك أن هذا الاتجاه الأخير الذى تبناه القضاء الأمريكى فى التوسع فى تفسير عبارة "الصعود والنزول" رغبة منه فى توفير حماية أكبر للمضرورين من الحوادث والأعمال

(١) انظر فى التعليق على هذا الحكم، د. محمد فريد العرينى، القانون الجوى - النقل الجوى الداخلي والدولي.....، المرجع السابق، ص ٣٣٧.

الإرهابية، إذا كان له ما يبرره نتيجة لزيادة مخاطر الطيران فى الوقت الحالى لتشمل أعمال القرصنة الجوية، إلا أن ذلك لا يبرر أن تشمل هذه المخاطر أعمال العنف والإرهاب التى تقع داخل مبنى المطار، لأن مخاطر الطيران تقتصر على المخاطر التى تتعلق بالملاحة الجوية وبعمليات الاستغلال الجوى والتى يجب أن يتحمل الناقل الجوى المسؤولية الناشئة عنها، بعكس الأعمال الإرهابية وأعمال العنف التى تقع داخل المطارات التى لا تتعلق بمخاطر الطيران، وإنما تتعلق بأمن وحماية المطارات ويكون الاختصاص فيها للسلطات المحلية، ويجب ألا يتحمل الناقل المسؤولية الناشئة عنها^(١).

ولذلك فإن القضاء الأمريكى تراجع عن التوسع فى تفسيره لعمليات الصعود والنزول فى بعض الأحكام الأخرى، حيث قضت بعدم مسؤولية شركة الطيران التعويض عن الحوادث الإرهابية التى وقعت بالمطار عندما لا يكون دخول الركاب إلى الحيز المخصص لجلوسهم على وشك الوقوع^(٢)، أى يجب لقيام مسؤولية الناقل عن الأضرار التى تلحق بالمسافرين أن يقع الحادث أثناء الاصطفاف للتفتيش قبل الصعود إلى متن الطائرة، وبالتالي يكون القضاء الأمريكى فى هذه الأحكام قد ساير الاتجاه الغالب فى الفقه والقضاء فى مختلف الدول فى تفسيره لعمليات الصعود والنزول عند تطبيق أحكام الاتفاقيات الدولية على مسؤولية الناقل الجوى عن الأضرار التى تلحق بالمسافرين عن الوفاة أو الإصابة البدنية.

ولا شك أن هذا التضارب فى الأحكام القضائية حول تفسير عمليات صعود الركاب ونزوله، لا يتناسب مع الطابع الدولى لعقد النقل الجوى والذى تطلب إبرام الاتفاقيات الدولية لتوحيد القواعد التى تنظمه، وبصفة خاصة ما يتعلق بأحكام مسؤولية الناقل الجوى منعاً من حدوث اختلافات بين القوانين الوطنية أو بينها وبين الاتفاقيات الدولية التى صدقت عليها الدول وتبنتها غالبية الدول فى قوانينها الداخلية.

ثالثاً - القانون المصرى والإماراتى:

(١) د. رفعت فخرى أبادير، حوادث الإرهاب....، المرجع السابق، ص ٢٣٧.

(٢) انظر فى هذا الحكم والتعليق عليه مرجع، د. محمد فريد العرينى، القانون الجوى، النقل الجوى الداخلى والدولى....، المرجع السابق، ص ٢٠٢.

نصت المادة ٢٨٧ من قانون التجارة رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ على أن: "يسأل الناقل الجوي عن الضرر الذي يحدث في حالة وفاة الراكب أو إصابته بجروح أو بأى ضرر بدني آخر، إذا وقع الحادث الذي أدى إلى الضرر أثناء وجود الراكب في حراسة الناقل أو تابعيه داخل مطار القيام أو في الطائرة أو داخل مطار الوصول أو في أى مطار أو مكان آخر تهبط فيه الطائرة اختياراً أو اضطراراً".

ويتضح من هذا النص أن المشرع المصري تبني معيار وجود الراكب في حراسة الناقل أو أحد تابعيه لقيام مسؤوليته عن الأضرار الناشئة عن وفاة المسافر أو إصابته، حيث تمتد الفترة التي يسأل فيها الناقل عن الأضرار التي تحدث للمسافر بحيث تبدأ من وقت وجود الراكب تحت حراسة الناقل أو أحد تابعيه من أجل القيام بالإجراءات اللازمة للصعود إلى الطائرة بما فيها إجراءات اللازمة للصعود إلى الطائرة بما فيها إجراءات التفتيش وحتى انتهاء حراسة الناقل أو تابعيه له، وسواء كان ذلك على متن الطائرة أو داخل مطار القيام أو مطار الوصول أو أى مكان آخر تهبط فيه الطائرة اختياراً أو اضطراراً.

وقد حدد القانون المصري صراحة الفترة التي يقع فيها الحادث الذي يسأل الناقل عن تعويض الأضرار الناشئة عنه للمسافر، وهي الفترة التي يكون فيها المسافر تحت حراسة الناقل أو تابعيه، أما الفترة التي تقع قبل دخول المسافر تحت حراسة الناقل أو تابعيه أو الفترة اللاحقة لخروج المسافر من حراسة الناقل أو أحد تابعيه، فإن الحوادث التي تقع فيها المسؤولية عنها لا تخضع للأحكام الواردة في هذا القانون، وإنما تخضع للقواعد العامة للمسؤولية الواردة في القانون المدني^(١).

أما القانون الإماراتي للمعاملات التجارية فقد نصت المادة ٣٥٥ منه على أن يكون الناقل مسؤولاً عن الأضرار التي تحدث نتيجة لوفاة أو جرح أى راكب، أو أى ضرر بدني يتعرض له أى من الركاب أثناء النقل الجوي، أو أثناء العمليات الخاصة بصعوده ونزوله من الطائرة.

(١) انظر د. رفعت فخرى: حول أحكام مسؤولية الناقل الجوي الداخلي، المرجع السابق، ص ٣٣؛ د. عاطف محمد الفقى: المرجع السابق، ص ٩٢.

فالقانون الإماراتى يشترط لقيام مسؤلية الناقل الجوى عن الأضرار الناشئة عن وفاة المسافرين أو إصابته، أن تقع الوفاة أو الإصابة أو الضرر البدنى أثناء تنفيذ عملية النقل الجوى، وأثناء صعود المسافر للطائرة أو نزوله منها، وهو ما يتماشى مع ما ورد فى الاتفاقيات الدولية بشأن ضرورة وجود صلة تزامن بين الحادث الذى سبب الضرر، وبين الفترة التى يجب أن يقع فيها هذا الحادث، والتى يكون الناقل فيها ملتزماً بضمان سلامة المسافر.

المطلب الثالث

الضرر المترتب على الحادث

لا يكفي لقيام مسؤولية الناقل عن الأضرار الناشئة عن وفاة المسافر أو إصابته، أن يقع الحادث أثناء وجود الراكب على متن الطائرة أو أثناء عمليات الصعود والنزول، وإنما يجب أن يترتب على هذا الحادث ضرراً للمسافر لكي يستحق التعويض عنه.

وقد حددت المادة ١٧ من اتفاقية وارسو واتفاقية مونتريال حالات الضرر التي يمكن أن تلحق بالمسافر ويترتب عليها قيام مسؤولية الناقل الجوي للتعويض عنها، حيث تنص المادة ١٧ من اتفاقية وارسو على أن يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي يقع في حالة وفاة الراكب أو إصابته بجروح أو أى أذى بدني آخر يلحق بالراكب نتيجة للحادث الذي تولد عنه الضرر....، كما نصت المادة ١٧ من اتفاقية مونتريال على أن: "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة الراكب أو تعرضه لإصابة جسدية...".

كما أن المادة ٣٥٥ من قانون المعاملات التجارية الإماراتية تنص على أن: "يكون الناقل مسؤولاً عن الأضرار التي تحدث نتيجة لوفاة أو جرح أى راكب أو أى ضرر بدني يتعرض له أى من الركاب...."، كذلك تنص المادة ٢٨٧ من قانون التجارة المصري على أن: "يسأل الناقل الجوي عن الضرر الذي يحدث في حالة وفاة الراكب أو إصابته بجروح أو بأى أذى بدني آخر....".

ويتضح من هذه النصوص أن المشرع الدولي والوطني حدد الحالات التي يعتبر فيها الناقل الجوي مسؤولاً عن تعويض الأضرار الناشئة عن وفاة المسافر أو إصابته، في حالات الوفاة أو الجروح أو الإصابات البدنية بصفة عامة.

ولا تثير مسؤولية الناقل الجوي في حالات الوفاة أو الإصابات البدنية أى خلاف في الفقه والقضاء حول مسؤولية الناقل الجوي عنها، بشرط أن تكون هي السبب في نشوء الضرر، إلا أن الخلاف قد أثير حول تحديد المقصود "بأى أذى بدني آخر" الذي ورد في نص اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩م.

ويرجع الخلاف حول تحديد المقصود بعبارة الأذى البدني إلى زيادة الحوادث الإرهابية

وأعمال القرصنة الجوية، وما يترتب عليها من أضرار تلحق بالراكب نتيجة للصدمات النفسية والعصبية التي قد يتعرض لها بسبب هذه الحوادث، والتي تفوق جسامتها في بعض الأحيان الأضرار البدنية^(١)، وهل يمكن أن تشمل هذه العبارة الأضرار النفسية والعصبية التي تنشأ عن تهديد المسافرين واحتجازهم لفترات حتى يتم الاستجابة لطلباتهم، أو يتم القبض عليهم، بالرغم من عدم مصابقتها لأضرار بدنية.

ولذلك أثير التساؤل في ظل الاتفاقيات الدولية حول مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار النفسية منذ اتفاقية وارسو ١٩٢٩ وحتى التوقيع على اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩، وهل يحق للمسافرين رفع دعاوى تعويض على الناقل الجوي عن الأضرار النفسية التي أصابهم من جراء حوادث الإرهاب واختطاف الطائرات استناداً إلى نص المادة ١٧ من اتفاقية وارسو ١٩٢٩م.

لم تنص الاتفاقيتين الدوليتين على مسؤولية الناقل عن تعويض المسافرين عن الأضرار غير المباشرة أو الأدبية، وقد ترك ذلك للدول المختلفة لاتخاذ ما تراه في هذا الشأن حسب قوانينها الداخلية، لعدم توصل الأطراف إلى اتفاق محدد بشأن مدى مسؤولية الناقل الجوي عن التعويض عنها، ولذلك اختلف موقف الفقه عن موقف القضاء بشأن مدى مسؤولية الناقل عن الأضرار النفسية التي تلحق بالراكب، حيث تتبنى غالبية الفقهاء مسؤولية الناقل عن الأضرار النفسية، في حين تباينت وترددت الأحكام القضائية الصادرة في هذا الشأن، حيث أجازت بعض الأحكام التعويض عن الأضرار النفسية، بينما رفضت بعض الأحكام الأخرى، وهو ما نتناوله على النحو التالي:

أولاً - موقف الفقه من التعويض عن الأضرار النفسية:

(١) د. أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٤٤؛ د. إبراهيم الأرنؤوط: مدى مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار النفسية وفقاً لمعاهدة مونتريال لسنة ١٩٩٩، بحث مقدم للمؤتمر الدولي السنوي العشرين المنعقد بجامعة الإمارات العربية المتحدة، تحت عنوان: الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية في الفترة من ٢٣ وحتى ٢٥ أبريل ٢٠١٢م، ص ١٨ وما بعدها.

Du Pontavice: La piraterie et effets: R.G.A.E 1969, p. 267; Miller (G): le seysteme de responsabilité issu de la convention de varsovie à L'epreuve des Jurisprudences Nationales. Thèse, Paris 1978, p. 172 et s.

نتيجة لعدم النص في الاتفاقيات الدولية والقانون المصري والقانون الإماراتي على مسؤولية الناقل عن التعويض عن الأضرار النفسية، حاول الفقه البحث عن أساس قانوني لتحديد مدى مسؤولية الناقل في هذا الشأن، وقد انقسم الفقه في سبيل ذلك إلى اتجاهين:

أ - الاتجاه الأول: عدم مسؤولية الناقل عن الأضرار النفسية:

يرى هذا الاتجاه عدم مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار النفسية التي تلحق بالركاب، لأن المادة ١٧ من اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ والبروتوكولات والاتفاقيات التالية لها تقصر التعويض على الأضرار المتمثلة في الوفاة أو الإصابة الجسدية دون الأضرار النفسية، حيث تنصرف عبارة الأذى البدني التي وردت في نص المادة ١٧ من اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ إلى الأذى البدني ولا تشمل الضرر النفسي الذي يلحق بالراكب^(١).

ويستند هذا الاتجاه إلى ما ورد في الأعمال التحضيرية لاتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩، حيث كانت مسودة مشروع الاتفاقية تتضمن نصاً يقر بمسؤولية الناقل الجوي عن الحوادث والخسائر والهلاك والتأخير، وهو ما يسمح باتساع نطاق مسؤولية الناقل الجوي ليشمل التعويض عن كافة الأضرار بما فيها الأضرار النفسية، ولكن تم العدول عن هذا النص في الصياغة النهائية، نتيجة لرفض واضعو الاتفاقية الإبقاء على هذا المعنى الواسع للضرر الوارد بالمشروع، حيث تم تحديد الأضرار التي يسأل عنها الناقل الجوي دون أن تشمل الأضرار النفسية كما هو ورد في نص المادة ١٧ من الاتفاقية. ولم يتغير الوضع بعد التعديلات اللاحقة لاتفاقية وارسو رغم وقوع كثير من الحوادث الإرهابية وأعمال القرصنة الجوية، حيث اقتصر الأمر على التعويض على حالات الوفاة أو الجروح أو الأذى البدني.

ولم تنص اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ على التعويض عن الأضرار النفسية بالرغم من أن المسودة الأولى للاتفاقية كانت تنص المادة ١٧ منها على مسؤولية الناقل عن الضرر النفسي بجانب الضرر الشخصي، حيث تم إعادة صياغة النص مرة أخرى ليقصر فقط

(١) انظر د. عاطف محمد الفقى، المرجع السابق، ص ٩٨؛ د. عبد الحكم محمد عبد السلام عثمان: المرجع السابق، ص ٤٠٨؛ د. محمد فريد العرينى، المرجع السابق، ط ١٩٩٧، ص ٢٠٠؛ د. فاروق أحمد زاهر، المرجع السابق، ص ١١.

على التعويض عن الأضرار الناشئة عن الوفاة والإصابة الجسدية واستبعاد التعويض عن الأضرار النفسية^(١).

ب - الاتجاه الثاني: مسؤولية الناقل عن الأضرار النفسية.

يتوسع هذا الاتجاه في نطاق مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق بالمسافرين، بحيث تشمل التعويض عن الأضرار النفسية إلى جانب الأضرار البدنية، حيث يرى هذا الاتجاه أنه يجب التفرقة بين حالات الضرر التي يسأل عنها الناقل والتي أثير الخلاف بصدها عند تفسير عبارة "الأذى البدني" التي وردت في المادة ١٧ من اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩، وبين مدى الضرر الذي يمكن أن يلتزم الناقل بالتعويض عنه، فالاتفاقية اقتصرت فقط على تحديد مصادر الضرر دون تحديد طبيعته ومداه، والذي تحدده القوانين الوطنية^(٢)، فالتشريعات الوطنية تقبل التعويض عن الأضرار المعنوية التي تصيب الشخص.

ولذلك نرى مع الرأي الراجح في الفقه أن الناقل الجوي يسأل عن تعويض الأضرار النفسية التي تلحق بالركاب، وقد أخذ بذلك قانون التجارة المصري في المادة ٢٦٥/ب والتي تقضى بمسؤولية الناقل البري عما يلحق الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل من أضرار بدنية أو غير بدنية، كما أن القانون المدني المصري ينص في المادة ١٦٣ منه على أن "كل خطأ سبب ضرراً للغير يلزم من ارتكبه بالتعويض"، وقد نصت على ذلك المادة ١٩٩ من القانون المدني الإماراتي رقم ٢٢ لسنة ٢٠٠٤، وأيضاً تنص المادة ٢٠٢ منه على أن: "يشمل التعويض عن العمل غير المشروع الضرر ولو كان أدبياً"، فالقوانين الوطنية تعترف بالتعويض عن الأضرار غير البدنية أو ما تعرف بالأضرار المعنوية أو الأدبية.

(١) انظر د. أبو زيد رضوان، القانون الجوي - قانون الطيران، المرجع السابق، ص ٣١٩؛ د. إبراهيم الأرنؤوط، المرجع السابق، ص ١٦٣.

(٢) انظر، د. محمود عبد الجواد، المرجع السابق، ص ١١٩؛ د. أنور شفيق، المرجع السابق، ص ٢٣٣؛

د. إبراهيم الأرنؤوط، المرجع السابق، ص ١٦٤ وما بعدها.

Tasi (J.P.):op. cit., N.77; Sesseli (J): op. cit., p.35.

ولذلك استقر غالبية الفقه على التزام الناقل الجوي بالتعويض عن الأضرار النفسية التي تلحق بالمسافرين، لأن ذلك يتمشى مع ما ذهب إليه بعض الأحكام القضائية عند تحديدها لمسئولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق بالمسافرين في ظل صعوبة الفصل بين الأضرار البدنية والأضرار النفسية التي تلحق بالإنسان نتيجة للارتباط الوثيق بين جسد الإنسان وبين الجهاز النفسى والعصبى^(١).

وإذا كانت اتفاقية مونتريال لم تتضمن التعويض عن الضرر النفسى صراحة، حيث تم حذفه فى الصياغة النهائية لنص المادة ١٧ منها^(٢)، إلا أن ذلك لا يعنى فى رأى أعضاء اللجنة التي تكفلت بوضع الاتفاقية أن الضرر النفسى غير قابل للتعويض، حيث يمكن تفسير عبارة "الأذى البدنى" بمرونة كافية تسمح بالتعويض عن الضرر النفسى بجانب الضرر البدنى^(٣).

كذلك فإن القول بأن أحكام اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ تقصر مسؤولية الناقل الجوى للأشخاص على التعويض على الأضرار البدنية دون الأضرار النفسية من شأنه أن يؤدى إلى لإخلال بمبدأ تحديد المسؤولية الذى تقوم عليه الاتفاقية، لأن المضرور يستطيع فى هذه الحالة أن يرفع دعوى التعويض أمام المحاكم الوطنية عن الأضرار النفسية، ودعوى تعويض عن الأضرار البدنية طبقاً للاتفاقيات وهو ما لا يمكن قبوله، لأنه يتعارض مع الهدف من الاتفاقية التي تسعى إلى توحيد القواعد التي تحكم مسؤولية الناقل الجوى، بدلاً من ترك الأمر للاختلاف بين المحاكم الوطنية فى ظل اعتراف القوانين الوطنية بالتعويض عن الأضرار البدنية وغير البدنية.

ثانياً - موقف القضاء من التعويض عن الأضرار النفسية:

تعرض القضاء الأمريكى فى كثير من أحكامه لمسألة مسؤولية الناقل الجوى للأشخاص عن التعويض عن الأضرار النفسية التي تلحق بالمسافرين، وانقسم فى ذلك إلى

(١) د. محمد فريد العرنى، القانون الجوى - النقل الجوى الداخلى والدولى....، المرجع السابق، ص ٣٠٦.

(٢) د. محمود أحمد الكندى: المرجع السابق، ص ١٠٦ وما بعدها.

(٣) انظر د. أحمد إبراهيم الشيخ: المرجع السابق، ص ٣٠٩ وما بعدها.

اتجاهين أحدهما يرفض التعويض عن الأضرار النفسية إذا كانت غير مرتبطة بأضرار بدنية، في حين يقبل الثاني التعويض عن الأضرار النفسية إذا كانت مرتبطة بأضرار بدنية أو غير مرتبطة بها.

أ - الاتجاه الأول: عدم مسؤولية الناقل عن الأضرار النفسية.

تعتبر قضية Burnett، وقضية Rosman من أهم القضايا التي تعرضت لمسألة مدى التزام الناقل الجوي بالتعويض عن الأضرار النفسية، حيث رفضت المحكمة في هاتين القضيتين قيام مسؤولية الناقل بالتعويض عن الأضرار النفسية استقلالاً عن الأضرار البدنية طبقاً لأحكام المادة ١٧ من اتفاقية وارسو ١٩٢٩، حيث اعتبرت المحكمة أن هذه الاتفاقية قصرت التعويض على الأذى البدني وليس النفسي، وبالتالي لا يكون الناقل مسؤولاً إلا عن الضرر البدني فقط، حيث يقتصر معنى الأذى البدني على الأذى الجسماني فقط كما ورد في النص الرسمي الفرنسي للاتفاقية، وقضت المحكمة بعدم مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لنص المادة ١٧ من اتفاقية وارسو ١٩٢٩^(١).

وقد استمر القضاء الأمريكي في تبنيه رفض الاعتراف بالضرر النفسي لقيام مسؤولية الناقل الجوي بالتعويض عنه متى كان غير مرتبط بالضرر البدني على أساس أن المادة ١٧ من اتفاقية وارسو ١٩٢٩ لم تشملها^(٢). فالقضاء الأمريكي يلزم الناقل بالتعويض عن الاضطرابات والآلام النفسية متى اقترنت بأذى بدني، وكانت نتيجة مباشرة له، كما لا يلتزم بالتعويض عن الأضرار الجسمانية التي تنشأ عن معاناة الراكب من الاضطرابات والآلام النفسية.

ب - الاتجاه الثاني: قبول مسؤولية الناقل عن الأضرار النفسية

لم يستمر موقف القضاء الأمريكي الراض لمسؤولية الناقل الجوي عن التعويض

(١) انظر في التعليق على هذين الحكمين: د. محمد فريد العريني، القانون الجوي الداخلي والدولي...،

المرجع السابق، ص ٢٠١؛ د. فاروق أحمد زاهر: المرجع السابق، ص ٢٦١ وما بعدها..

(٢) انظر د. إبراهيم الأرنؤوط، المرجع السابق، ص ١٦٨ وما بعدها.

عن الأضرار النفسية كثيراً، حيث بدأت المحاكم الأمريكية تتجه نحو التوسع في مفهوم الأذى البدني الذي ورد في نص المادة ١٧ من اتفاقية وارسو ١٩٢٩، بحيث يشمل الأضرار النفسية التي تلحق بالمسافرين متى كانت مرتبطة بالأضرار البدنية.

فالقضاء الأمريكي بدأ يتخلى عن موقفه الرافض للتعويض عن الأضرار النفسية، لأنه يصعب في الوقت الحالي التمييز بين الأضرار البدنية والنفسية^(١)، نظراً للارتباط الوثيق بين الجسد والنفس، وهو ما يتطلب التوسع في تفسير عبارة "الأذى البدني"، بحيث تشمل كافة الأضرار التي يمكن أن تلحق بالإنسان.

ولا شك أن زيادة الحوادث الإرهابية وأعمال القرصنة الجوية في الوقت الحالي وما ينتج عنها من أضرار تلحق بالمسافرين أثرت كثيراً على اتجاهات القضاء الأمريكي بشأن التعويض عن الأضرار الناشئة عنها ومحاولة إلقاء المسؤولية على عاتق شركات الطيران، وذلك عندما يرتبط الضرر النفسي بالضرر البدني، أو يكون نتيجة مباشرة له، ولذلك نرى مع غالبية الفقه قيام مسؤولية الناقل عن تعويض الراكب عن كل الأضرار التي تلحق به سواء كان الضرر النفسي مستقلاً أو كان مرتبطاً بالضرر البدني.

وهذا الاتجاه الحديث في التعويض عن الأضرار النفسية التي تلحق بالمسافرين قد أخذت به كثيراً من الاتفاقيات الدولية التي تناولت تحديد مسؤولية الناقل عموماً، مثل اتفاقية بروكسل لعام ١٩٦١ الخاصة بتوحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بنقل الأشخاص بحراً، واتفاقية أثينا لسنة ١٩٧٤ الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل الأشخاص وأمتعتهم بحراً، واتفاقية بروكسل لعام ١٩٥٧ الخاصة بتحديد مسؤولية مالك السفينة، حيث نصت هذه الاتفاقيات صراحة على مسؤولية الناقل عن تعويض الراكب عن الأضرار النفسية.

(١) انظر في التعليق على الأحكام القضائية التي أخذت بالاتجاه الموسع لتفسير الأذى البدني، د. محمد فريد العريني، القانون الجوي - النقل الجوي، المرجع السابق، ص ٢٨١؛ د. محمود عبد الجواد، المرجع السابق، ص ١٢٢ وما بعدها؛ د. إبراهيم الأرنؤوط، المرجع السابق، ص ١٧٢ وما بعدها.

خاتمة

حظيت مسألة تحديد مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص باهتمام كبير على المستوى الدولي، نظراً للطبيعة الدولية لهذا النقل التي تتطلب توحيد القواعد التي تطبق عليها على المستوى الوطني والدولي، ولذلك كانت محلاً لاتفاقيات وبرتوكولات دولية كثيرة حاولت تنظيم أحكامها بما يراعي مصالح الأطراف في عمليات النقل الجوي، كما أن التشريعات الوطنية قامت بتنظيمها بنصوص قانونية صريحة في إطار الأحكام التي تبنتها الاتفاقيات الدولية المعنية.

وقد حاول البحث بيان الأساس القانوني الذي تقوم عليه مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تنشأ عن وفاة المسافر أو إصابته وتحديد شروط انعقاد المسؤولية في الاتفاقيات الدولية والقانون الإماراتي والمصري وبعض التشريعات المقارنة الأخرى.

وتبين من خلال تحديد أساس مسؤولية الناقل أنها مرت بعدة تطورات على المستوى الدولي حسب الظروف التي كانت سائدة لحظة إبرام الاتفاقيات الدولية ومحاولات التوفيق بين المصالح المتعارضة بين أطراف عملية النقل، فقبل إبرام اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩م كان الأساس القانوني للمسؤولية متروكاً للقوانين الوطنية ولم يكن هناك قواعد دولية واضحة تحده، وقد اختلفت القوانين الوطنية حول تحديد الأساس القانوني للمسؤولية حيث تبنت بعض القوانين الأساس العقدي، بينما تبني البعض الآخر الأساس التصريحي، في حين اعتمد بعضها على فكرة المخاطر وتحمل التبعة، الأمر الذي أدى إلى اثار ضارة بمرق النقل الجوي.

وأدت الاختلافات بين القوانين الوطنية إلي إبرام اتفاقية وارسو لتوحيد القواعد التي تنظم مسؤولية الناقل الجوي في هذا الصدد مع مراعاة مصلحة الناقل والمسافر، حيث أصبحت هذه المسؤولية عقدية تقوم على أساس الخطأ المفترض، فالمسافر لا يلتزم بإثبات خطأ الناقل للمطالبة بالتعويض عن الأضرار التي لحقت به، ولذلك الاتفاقية راعت أيضاً مصلحة الناقل فلم تجعل افتراض الخطأ في حقه قرينة قاطعة لا تقبل إثبات العكس، ولكنها أجازت له أن يدحض هذه القرينة بإثبات عدم وجود خطأ من ناحيته.

ولم تتوقف المحاولات الدولية عن محاولات إيجاد توازن بين الأطراف في عملية النقل الجوي في ظل التطور السريع في هذا المجال، حيث تم إبرام عدة اتفاقيات وبروتوكولات لتعديل بعض أحكام اتفاقية وارسو تمشياً مع مطالب الناقلين والمسافرين والتي كان من نتيجتها تغيير الأساس القانوني الذي تقوم عليه مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص عن الأضرار الناشئة عن وفاة المسافر أو إصابته البدنية، بحيث أصبحت هذه المسؤولية تقوم على فكرة المخاطر وتحمل التبعة، فطبقاً لاتفاقية مونتريال ١٩٦٦م، تكون مسؤولية الناقل موضوعية تقوم بمجرد وفاة المسافر أو إصابته ولا يستطيع التخلص من مسؤوليته إلا اثبت خطأ المضرور.

ونتيجة لعدم كفاية التعديلات التي لحقت اتفاقية وارسو والانتقادات التي وجهت لها تم الاتفاق بين الدول على التوقيع على اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩م، والتي عملت على إعادة التوازن المفقود بين الناقلين والمسافرين، حيث وضعت أساساً جديداً لمسؤولية الناقل يعتمد على الربط بين المسؤولية وقيمة الأضرار الناشئة عن وفاة الراكب أو إصابته البدنية، فتكون مسؤولية الناقل موضوعية تقوم على أساس الخطر وتحمل التبعة إذا كانت قيمة الإضرار لا تتجاوز مائة ألف وحدة حقوق سحب خاصة، بينما تكون مسؤوليته تقوم على أساس الخطأ المفترض الذي يقبل إثبات العكس إذا تجاوزت قيمة الإضرار هذا الحد.

ويميز القانون الإماراتي بين النقل الجوي الداخلي والنقل الجوي الدولي، حيث يخضع أساس مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص عن الأضرار الناشئة عن الوفاة أو الإصابة البدنية للاتفاقيات الدولية التي وقعت عليها الدولة، بينما تكون مسؤولية الناقل الجوي الداخلي للأشخاص في هذه الحالة موضوعية تقوم على أساس المخاطر وتحمل التبعة، وبالتالي لا يستطيع الناقل أن يتخلص من مسؤوليته إلا إذا اثبت خطأ المضرور.

كذلك تبنى القانون المصري أحكام الاتفاقيات الدولية في تحديد أساس مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص عن وفاة المسافر أو إصابته البدنية، حيث تخضع مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص للاتفاقيات الدولية النافذة في مصر، بينما تكون مسؤولية الناقل الجوي الداخلي في هذه الحالة موضوعية تقوم على أساس المخاطر وتحمل التبعة، ولا يستطيع الناقل أن ينفي مسؤوليته إلا بإثبات القوة القاهرة أو خطأ الراكب.

ويشترط لقيام مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص عن الأضرار الناشئة عن الوفاة أو الإصابة ضرورة وقوع حادث للراكب، وان يقع هذا الحادث خلال فترة زمنية معينة، كما يجب ان يترتب عليه حدوث ضرر للراكب، وقد اختلف الفقه والقضاء في تحديدهما للمقصود بالحادث الذي يترتب عليه قيام مسؤولية الناقل بين اتجاهين احدهما يتوسع في تحديده للمقصود بالحادث بحيث يشمل كل واقعة يترتب عليها المساس بشخص المسافر سواء ارتبطت باستغلال الطائرة أم لم ترتبط به، في حين يضيق الاتجاه الآخر من مصطلح الحادث بحيث يقتصر على كل واقعة فجائية ناشئة عن عملية النقل بشرط ارتباطها باستغلال الطائرة.

ويرجع هذا الاختلاف إلى رغبة الناقلين في التضييق في تحديد المقصود بالحادث بحيث يستبعد العمليات الأخرى المرتبطة بالنقل الجوي مثل الحوادث الإرهابية، وخصوصا بعد تبني اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ م المسؤولية كأساس لمسئولية الناقل الجوي عن الوفاة أو الإصابة البدنية.

وإذا كان يشترط لقيام مسؤولية الناقل أن يقع الحادث خلال فترة زمنية معينة، إلا أن تحديد هذه الفترة قد اثار خلافا حول تحديد المقصود بعمليات الصعود إلى الطائرة والهبوط منها وخصوصا بعد وقوع كثيرا من العمليات الإرهابية أثناء النقل الجوي، وقد اتجه الفقه والقضاء إلى أن هذه العمليات تبدأ من اللحظة التي يكون فيها المسافر تحت حراسة الناقل أو تابعة لحمايته من مخاطر الطيران وتنتهي عملية النزول في اللحظة والمكان اللذين تزول فيهما مخاطر الطيران ويتحرر فيهما المسافر من حراسة الناقل أو تابعيه.

ويجب لقيام مسؤولية الناقل أن يكون الحادث هو السبب في نشوء الضرر الذي لحق بالمسافر، ورغم تحديد الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية للحالات التي يسال عنه الناقل من الوفاة أو الإصابة أو الجروح أو الإصابة البدنية، إلا أن الخلاف أثير بشأن مدى مسؤولية الناقل عن الأضرار الأخرى التي تلحق بالمسافر من وقوع الحادث مثل الأضرار النفسية، وخصوص أن الاتفاقيات الدولية المنظمة لمسئولية الناقل الجوي للأشخاص لم تتضمن النص على التزام الناقل بالتعويض عن الأضرار النفسية، وهو ما جعل الفقه والقضاء يتوسع لاعتبارات كثيرة تتعلق بحماية المسافرين في تفسيره للأضرار التي يسال

عنها الناقل الجوي للأشخاص بحيث تشمل الأضرار النفسية التي تلحق بالراكب بعد انتشار الحوادث الإرهابية وأعمال القرصنة الجوية، وهو ما يتفق مع الاتجاه السائد في الاتفاقيات الدولية في تحديدها لمسئولية الناقل بصفة عامة، حيث تقوم مسؤولية الناقل عن كافة الأضرار التي تلحق بالراكب من جراء عملية النقل.

المراجع

أولاً: المراجع العربية.

- د. إبراهيم الأرنؤوط: مدى مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار النفسية وفقاً لمعاهدة مونتريال لسنة ١٩٩٩، بحث مقدم للمؤتمر الدولي السنوي العشرين المنعقد بجامعة الإمارات العربية المتحدة، تحت عنوان: الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية في الفترة من ٢٣ . ٢٥ أبريل ٢٠١٢ م
- ١- د. أبو زيد رضوان، القانون الجوي - قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، الإسكندرية، = ١٩٨٣ .
- ٢- د. أبو زيد رضوان، تطور طبيعة ومى مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص ونظم التأمين عليها، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، العدد الأول، السنة السادسة عشر، يناير ١٩٧٤ .
- ٣- د. أحمد إبراهيم النخ: التأمين من مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص، دراسة مقارنة، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة ٢٠٠٩ م.
- ٤- د. أماني أحمد عبد الله موسى: تطور طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي ما بين اتفاقية وارسو ١٩٢٩، واتفاقية مونتريال ١٩٩٩، بحث مقدم للمؤتمر الدولي السنوي العشرين المنعقد بجامعة الإمارات العربية المتحدة، تحت عنوان: الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية في الفترة من ٢٣ . ٢٥ أبريل ٢٠١٢ م
- ٥- د. ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة ١٩٥٩ م،
- ٦- د. جلال وفاء محمد: دروس في القانون الجوي، دار المطبوعات الجامعية، مطبعة الإشعاع، الإسكندرية ١٩٩٢ م.
- ٧- د. رفعت فخرى: حوادث الإرهاب واختطاف الطائرات ومسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية وارسو، بحث منشور في مرجع د. محمد فريد العريني، القانون الجوي، دار المطبوعات الجامعية ١٩٩٤ م.
- ٨- د. رفعت فخرى: حول مسؤولية الناقل الجوي وفقاً للاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في مونتريال في ٢٨ مايو ١٩٩٩ م، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، جامعة عين شمس، العدد الثاني، السنة الخامسة والأربعين، يوليو ٢٠٠٣ م.
- ٩- د. سميحة القلوبى: القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، بدون سنة نشر.
- ١٠- د. شفيق أنور فضل على: مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقيتي وارسو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة أسيوط ٢٠١٣ م.

- ٢ - د. عاطف محمد الفقى، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩ م، دار الفكر العربي، الطبعة الأولى ٢٠٠٨ م.
- ٣ - د. عبد الحكم محمد عبد السلام عثمان: التزام السلامة فى النقل الجوى، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة عين شمس ٩٨٣ م.
- ٤ - د. عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوى، مكتبة الجلاء الجديدة، المنصورة، ٩٩٩ م.
- ٥ - د. عبد المجيد خلف منصور العنزى: أساس مسؤولية الناقل الجوى وحالاته، بحث مقدم للمؤتمر السنوي الدولي العشرين المنعقد بجامعة الإمارات العربية المتحدة، تحت عنوان: الطيران المدني فى ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية فى الفترة من ٢٣ أبريل ٢٠١٢ م.
- ٦ - د. علاء التميمى عبده: مدى مسؤولية الناقل الجوى عن أضرار الإرهاب، بحث مقدم للمؤتمر الدولي السنوي العشرين تحت عنوان: "الطيران المدني فى ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، جامعة الإمارات العربية، دبي ٣ أبريل ٢٠١٢ م.
- ٧ - د. على أمير خالد: أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوى، منشأة المعارف، الإسكندرية ٢٠٠٧ م.
- ٨ - د. فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل وفقاً لاتفاقية فارسوفيا والبرتوكولات المعدلة له، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة ٩٨٥ م.
- ٩ - د. كامران الصالحى: البيعة القانونية لمسئولية الناقل الجوى فى الاتفاقيات الدولية وفى القانون الإماراتى، بحث مقدم للمؤتمر الدولي السنوي العشرين، جامعة الإمارات العربية المتحدة، دبي فى الفترة من ٣ أبريل ٢٠١٢ م.
- ١٠ - د. محمد فريد العرينى، القانون الجوى - النقل الجوى الداخلى والدولى، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ٢٠٠٣ م.
- ١١ - د. محمد موسى محمد دياب: فكرة الخطأ فى اتفاقية وارسو ومسئولية الناقل الجوى فى النقل الجوى الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة ٩٨٥ م.
- ١٢ - د. محمود أبو المجد: مسؤولية الناقل الجوى الدولي لأشخاص، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة أسيوط ٢٠١٥ م.
- ١٣ - د. محمود أحمد الكندى: النظام القانونى للنقل الجوى الدولي وفقاً لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩ م، تحديث نظام وارسو، لجنة التأليف والتعريب والنشر، جامعة الكويت ٢٠٠٠ م.
- ١٤ - د. محمود سمير الشرقاوى: محاضرات فى قانون الجوى، دار النهضة العربية، ٩٨٩ م.
- ١٥ - د. محمود مختار بريرى، د. عمر فؤاد عمر: القانون الجوى، دار النهضة العربية، القاهرة ٢٠٠٥ م.

- ٦ - د. مراد منير فهيم: خضوع النقل الجوي الداخلي لنظام اتفاقية وارسو للنقل الدولي، منشأة المعارف، الإسكندرية ١٩٨٦ م.
- ٧ - د. مصطفى كمال طه: القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، القاهرة، ٢٠٠٠ م.
- ٨ - د. ناجي عبد المؤمن: الوجيز في قانون الطيران المدني، بدون دار نشر، القاهرة، ٢٠٠٥ م.
- ٩ - د. هشام فضلى، مسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠٠٥ م.
- ١٠ - د. يحيى أحمد البنا: أثر الإرهاب على مسؤولية الناقل الجوي، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية ١٩٩٢ م.
- ١١ - د. يسرية محمد عبد الجليل: المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن عيوب تصنيع الطائرات، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية ٢٠٠٦ م.
- ١٢ - د. جلال وفاء محي ر، تشديد مسؤولية الناقل عن الأضرار الحاصلة للمسافرين، دراسة في القضاء الأمريكي، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ١٩٩٥ م.

ثانياً: المراجع الأجنبية.

- 1- Du Pontavice: La piraterie et effets:R.G.A.E 1969, p. 267; Miller (G): le seysteme de responsabilité issu de la convention de varsovie à L'epreuve des Jurisprudences Nationales. Thèse, Paris 1978, p. 172 et s.
- 2- Godfroid. M.: L'etendue dans le temps de la responsabilité du transporteur aerien à l'egard des passagers, R.F.D.A, 1984, p.26 et s.
- 3- Sesseli (Jacques): La nation de faute dans la convention de varsovie-lousanne, 1961, p.33.
- 4- Tosi (Jean-Pierre): La responsabilité Aérienne, Paris, 1978, p.83 et s.

