

مسؤولية الناقل الجوي بين الشخصية و الموضوعية

الطالب: بن طيفور عبد الباسط

جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان - كلية الحقوق -

مخبر قانون البحري و النقل

الملخص:

شكلت اتفاقية وارسو الأصلية لسنة 1929 البناء الأساسي في التوحيد القانوني لقواعد النقل الجوي الدولي، وكان لها أعمق الأثر في خدمة الجماعة الدولية في هذا المجال. إلا أنه بمرور الوقت و مع تطور العناصر التكنولوجية و الاجتماعية و الاقتصادية للنقل الجوي الدولي، بات من الضروري تنقيح نظام وارسو و تحديثه بما يواكب التغيرات الجذرية في أطر و بنيا و طبيعة الطيران المدني و الاقتصاد العالمي.

الكلمات المفتاحية: الناقل الجوي، مسؤولية، تعويض، الخطأ، الإياتا ، القضاء الأمريكي، الإيكاو.

Abstract:

The original Warsaw Convention of 1929 constituted the fundamental construction of the legal unification of international air transport regulations and had the greatest impact on the international community's service in this area.

However, over time, with the development of the technological, social and economic components of international transport, it became necessary to revise and modernize the Warsaw system in keeping with the radical changes in the framework, structure and nature of civil aviation and the global economy.

Key words: Air carrier, Liability, Compensation, Error, IATA, American judiciary, ICAO.

مقدمة:

أصبح النقل الجوي في عصر السرعة و العولمة الوسيلة الرئيسية لنقل المسافرين إلى المحطات المنتشرة حول العالم، نظرا لما تمتاز به الطائرات عن وسائل النقل الأخرى من إمكانيات تساعدها على تخطي المسافات بسرعة فائقة، و لأنها تعد الوسيلة الأكثر أمانا و تحقيقا لاشتراطات السلامة¹، خاصة بعد تطور صناعة الطائرات و تطور وسائل الأمان بداخلها.

رغم كل ما سبق ذكره، فإنه لا يستبعد تعرض مستخدمي الطائرة للخطر، إذ نحن بصدد دراسة آلات سخرها الإنسان لخدمته، يمكنها في أي حال من الأحوال أن تضر بالقائمين عليها أو بالآخرين. لذا كان من الضروري إيجاد نظام قانوني يحدد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب ركابها.

إن الأمر ليكون أسهل لو كنا بصدد نقل داخلي يتم بين أرجاء الدولة الواحدة، إذ تخضع أحكام المسؤولية في هذه الحالة، لنصوص القانون الداخلي أو الوطني. غير أن عالمية الطيران المدني المتمثلة في التغيير المكاني عبر كل أقطار المعمورة، صعب الأمر نوعاً ما لاختلاف القوانين و القواعد التي تنظم الطيران المدني؛ الأمر الذي سيؤدي لا محالة إلى تنازع القوانين و تباين المفاهيم القانونية التي تخضع لها وسائل النقل الجوية.

وبذلك تعتبر مسؤولية الناقل نقطة من أهم النقاط التي يثيرها عقد النقل الجوي، الأمر الذي لفت انتباه المجتمع الدولي بضرورة تنظيم و توحيد تلك المسؤولية ، فانبثقت الكثير من الاتفاقيات الدولية التي تنظم و توطر هذا المجال، بداية من اتفاقية وارسو 1929²، ببروتوكولاتها المعدلة لها، وصولاً إلى اتفاقية مونتريال 1999³، كلها عملت على التوفيق بين طرفي عقد النقل الجوي (الناقل و المنقول)، من حيث العمل على تشجيع الطيران بصفته التجارية، و حماية العملاء المنقلين بإقرارها حدوداً قصوى للمتضررين من النقل الجوي.⁴

إلا أنه بتنوع الاتفاقيات الدولية و تشعب أحكام النقل الجوي، برز إشكال قانوني مهم في دراسة أحكام مسؤولية الناقل الجوي و هو كالاتي: ما هو الأساس القانوني الذي تبني عليه مسؤولية الناقل الجوي؟ و هل حقيقة أنا هذا التباين كان له أثر في التوفيق بين مصالح كل من الناقلين و مستخدمي هذه الوسيلة من النقل؟

للإجابة على هذه التساؤلات ارتئينا أن نقسم بحثنا إلى شقين اثنين:
نعالج في الأول: مسؤولية الناقل الجوي المبنية على أساس الخطأ
لنتناول بالدراسة في الشق الثاني: المسؤولية الموضوعية للناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق بالركاب.

المبحث الأول: المسؤولية الناقل الجوي المبنية على أساس الخطأ

كان النقل الجوي في بداية ظهوره محفوفاً بمخاطر كبيرة لم يستطع العلم رغم تقدمه السيطرة عليها سيطرة كاملة، و كان يحتاج إلى الدعم و المساندة لتثبيت أقدامه.⁵ لذلك اتجهت ارادة المؤتمرين على قواعد النقل الجوي إلى تبني قدر معقول من القواعد الخاصة بالمسؤولية التي تؤدي إلى تطوير صناعة النقل الجوي الوليدة و لا ترهق الناقلين الجويين، ولهذا فقد أقاموا المسؤولية على أساس نظرية الخطأ و ليس نظرية الخطر.

المطلب الأول: أساس المسؤولية و مداها قبل اتفاقية وارسو 1929

لم يكن أساس مسؤولية الناقل الجوي واضحاً قبل اتفاقية وارسو لسنة 1929 الخاصة بتوحيد قواعد النقل الجوي الدولي و البروتوكولات المعدلة لها. فقد كان هذا الأساس يختلف من دولة إلى أخرى و من نظام قانوني لآخر:

أولاً/ مسؤولية الناقل الجوي في الأنظمة الأنجلو سكسونية

حيث تطبق محاكم هذه الدول مبادئ الشريعة العامة على الناقل الجوي،⁶ ذلك لعدم توفرها على تشريع منظم لمسؤولية الناقل.⁷ فيتوقف أساس المسؤولية وفقا لهذه المبادئ على صفة الناقل و موضوع النقل، فإذا كان الناقل من طائفة الناقل الخاص الذي يتولى نقل الأشخاص أو البضائع بناء على اتفاق خاص في كل حالة على حده، و بالشروط التي يضعها دون وجود أدنى التزام عليه بقبول النقل، في هذه الحالة لا تتعدد مسؤوليته إلا إذا وقع إهمال من جانبه و أقام المضرور الدليل عليه.⁸ لذلك فهو لا يلتزم إلا ببذل درجة العناية العادية التي يتعين على الرجل العاقل الحريص في مثل هذه الظروف أن يبذلها.⁹ أما إذا كان الناقل يدخل ضمن طائفة الناقل العام، وهو الشخص الذي يتعهد لقاء مقابل بتلبية جميع طلبات النقل التي تقدم له دون تمييز بين بعضها و البعض الآخر، و كان محل العقد متعلقا بنقل الأشخاص، فإن مسؤولية الناقل تعتبر مسؤولية تقصيرية أساسها عدم بذل العناية الواجبة، والمتمثلة في الإهمال الذي يتعين على الراكب إقامة الدليل عليه، فالناقل في هذه الحالة ملتزم ببذل أقصى درجات الحيلة و العناية،¹⁰ فإن بذلها فلا مسؤولية عليه، أما إذا ثبت عدم بذله لها، فإن مسؤوليته تنهض عن الضرر الذي يلحق بالركاب أثناء فترة النقل، وتأسس حين إذن مسؤوليته عن الإهمال.¹¹ و العلة في اعتبار مسؤولية ناقل الأشخاص، في كل من القانون الانجليزي و الأمريكي، من قبيل المسؤولية التقصيرية ترجع إلى أن التزام الناقل بضمان سلامة الركاب لا يتولد عن عقد النقل و إنما عن القانون مباشرة.¹²

مما سبق يتضح أن مؤيدي هذا الاتجاه يعتبرون أن المسؤولية هنا أساسها الخطأ الواجب الإثبات، بيد أن مسؤولية الناقل الجوي تعتبر مسؤولية تقصيرية أساسها الالتزام ببذل العناية المعقولة أثناء عملية النقل، حيث يجب على الناقل اتخاذ كافة التدابير اللازمة لسلامة نقل الركاب و البضائع. و في حالة إخلاله بالتزامه لابد و أن يثبت المضرور ذلك بإقامة الدليل على إهمال الناقل.

ثانيا/ : مسؤولية الناقل الجوي في الأنظمة اللاتينية (القانون الفرنسي نموذجاً)

و هو الذي يعبر عن اتجاه دول القانون المكتوب، و في مقدمتها فرنسا التي كانت محاكمها تطبق القواعد العامة في القانون المدني، و أحكام المسؤولية الخاصة بعقد النقل البري، على قضايا المسؤولية الناشئة عن عمليات النقل الجوي¹³، والتي تعتبر مسؤولية الناقل عقدية أساسها الخطأ المفترض في جانب الناقل، الذي لا يلتزم معه الراكب أو الشاحن بإقامة الدليل على خطأه، و إنما يكتفي بإثبات نشوء الالتزام و عدم القيام بتنفيذ التزامه.¹⁴

لقد طبق القانون الفرنسي وفقا للقواعد العامة على النقل الجوي نفس نظام المسؤولية الذي يسري في النقل البري و البحري. و لهذا أخضع الناقل الجوي لمسؤولية شديدة لا يستطيع درأها إلا إذا أثبت السبب الأجنبي الذي أدى إلى وقوع الضرر.

إن نظام المسؤولية كهذا، لا يراع كون الطيران لا يزال في بداية عهده، له ظروف خاصة تختلف عن ظروف وسائل النقل التقليدية الأخرى، وأنه ينبغي وضع قواعد خاصة تلائم النقل الجوي كوسيلة

حديثاً للنقل¹⁵. فتدخل المشرع الفرنسي و أصدر تشريع الملاحة الجوية في 31/05/1924،¹⁶ تولد عنه نظامين للمسؤولية: نظام قانوني، و نظام اتفاقي. و في كلا النظامين كانت المسؤولية محددة بحد أقصى.

أ- النظام القانوني: تطبق القواعد العامة المنصوص عليها في القانون التجاري على عقد النقل الجوي، وهو ما يظهر من نص المادة 41 من تشريع الملاحة، و التي تنص على مسؤولية الناقل الجوي عن هلاك و تلف البضاعة والحوادث التي تصيب الركاب، إلا إذا أقام الدليل على أن الضرر يرجع إلى حادث يستحيل دفعه (القوة القاهرة)، أو نتيجة إهمال أو خطأ في الراكب (المضرور).

ب- النظام الاتفاقي: وفيه أجاز تشريع الملاحة للناقل الجوي أن يحول الالتزام بنتيجة إلى التزام ببذل عناية، و ذلك بإباحتها اتفاقات عدم المسؤولية التي تتعلق بمخاطر الجو و الأخطاء الملاحية، مع ابقاء الحظر على اتفاقات اعفاء الناقل من المسؤولية.¹⁷

المطلب الثاني: مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو و بروتوكول لاهاي

لما كانت الأنظمة التي تحكم مسؤولية الناقل الجوي من حيث أساسها و طبيعتها و أركانها تختلف باختلاف القوانين الوطنية، فقد وقع على عاتق المؤتمرين لعقد اتفاقية وارسو واجب ليس باليسير، إذ كان عليهم أن يختاروا النظام الأنسب و الأسلم لضمان التوازن بين الناقلين الجويين و مستخدمي النقل الجوي.

أولاً/ مسؤولية الناقل الجوي في ظل اتفاقية وارسو 1929

أمام هذه الاتجاهات المختلفة للأنظمة القانونية في الدول المكونة للجماعة الدولية، لم يشأ المشرع الدولي في اتفاقية وارسو و هو بصدد بناء نظام مسؤولية الناقل الجوي أن يأخذ بالأساس الموضوعي لهذه المسؤولية لكي لا يتقل كاهله بمسؤولية تتحقق حتما بمجرد وقوع الضرر، حيث لا يجزي التذرع بعد ارتكاب الخطأ أو بالقوة القاهرة أو بفعل الغير، بل أراد أن يترك له منافذ يفلت منها من كل المسؤولية، لاسيما وأن الصناعة الجوية كانت و لازالت آنذاك في بداية عهدها محفوفة بمخاطر عديدة لم يتوصل العلم رغم تقدمه إلى السيطرة عليها سيطرة كاملة، و أن فرض مثل هذا الأساس آنذاك، يشكل عرقلة للملاحة الجوية الناشئة بدل تطويرها و تحسينها و ضمان استمراريتها و نموها. كما رفض تأسيس مسؤولية الناقل الجوي على الخطأ التقصيري، الواجب الإثبات لأن ذلك قد يؤدي إلى إهدار مصالح المتضررين إذا ما عجزوا عن إثبات خطأ الناقل الجوي.¹⁸

بهذا كان لابد لاتفاقية وارسو أن تأخذ موقفا يؤدي إلى القضاء على هذا الاختلاف و التباين، فوضعت هذه الاتفاقية نظاماً موحداً لمسؤولية الناقل الجوي هدفت من ورائه إقامة التوازن بين المصالح المتعارضة للناقلين الجويين من ناحية، و لمستعملي الطائرة من ناحية أخرى، و يقوم هذا النظام على المبادئ التالية:

1. أن مسؤولية الناقل تقوم على أساس الخطأ المفترض، و بالتالي فإن المسافر لا يلتزم وفقا لهذا النظام بإقامة الدليل على خطأ الناقل.¹⁹

2. أن اتفاقية وارسو لم تحمل الناقل الجوي التزاما بتحقيق نتيجة بل حملته التزاما ببذل عناية كما هو الحال في النظرية الأمريكية²⁰، و بالتالي يجوز للناقل أن يثبت عكس القرينة السابقة و يتصل من المسؤولية إذا أثب أنه و تابعوه قد اتخذوا كافة الاحتياطات اللازمة لتجنب وقوع الضرر، أو أن الضرر قد تسبب أو ساهم في إحداث هذا الضرر²¹ (المادتين 20،21).

3. بطلان كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من المسؤولية²²، أو يجعل مبلغ التعويض أقل من الحد المقرر بالاتفاقية و هو مبلغ 125 ألف فرنك في مواجهة كل راكب، و مبلغ 250 فرنك عن كل كيلوغرام من البضائع و الأمتعة²³ (المادتين 22،23).

4. لا يستفيد من هذا النظام الناقل سيئ النية، ويعتبر الناقل سيئ النية في ظل هذه الاتفاقية في حالتين هما:

أ- إذا ثبت أن الضرر كان راجعا إلى غشه أو خطأ من جانبه يعد وفقا لقانون المحكمة المعروض عليها النزاع معادلا للغش.²⁴

ب- إذا تخلفت وثائق السفر أو إذا لم تشتمل على البيانات الإلزامية التي حددتها الاتفاقية.²⁵ كخلاصة، يمكن القول أن مسؤولية الناقل وفقا لاتفاقية وارسو هي عقدية، أساسها الخطأ المفترض في الناقل أو تابعيه. و أن هذه المسؤولية محدودة بمبلغ معين، عدا حالات الغش أو الخطأ المساوي له.

ثانيا/ أساس مسؤولية الناقل الجوي في البروتوكول لاهي 1955 المعدل لاتفاقية وارسو²⁶

لقد اعتبرت المحاكم نظام المسؤولية الذي وضعته الاتفاقية بمثابة ضمان لمصالح الناقلين الجويين. و لم تخف دهشتها ازاء بقاءه و حمايته لمصالحهم، و تحديد مسؤوليتهم بمبلغ يقل بكثير عن ذلك الذي يحصل عليه ضحايا وسائل النقل الأخرى²⁷، في وقت لم يعد فيه النقل الجوي " لهوا لمحبي المغامرة" أو "موقوفا على طبقة متميزة"، بعد أن تناقصت الأخطار الجوية و أمكن حصرها في أضيق نطاق بحيث أصبحت الطائرة الأكثر أمنا من وسائل النقل الأخرى و أشد منافسة لها، و بعد أن تأكدت السلامة الجوية كمبدأ يسود الطيران التجاري و لم تعد ضربا من ضروب الخيال²⁸.

لذا راحت هذه المحاكم تنقب عن وسيلة تحمي بها ضحايا حوادث الطيران و تشدد عن طريقها مسؤولية الناقل الجوي. فوجدت ضالتها في النصوص التي تضيف على الناقل سوء النية، وحاولت التوسع في تفسيرها على النحو الذي يحقق الهدف الذي تتوخاه.²⁹ فجاءت هذه التفسيرات متعارضة أحيانا، بل وحملت في ثناياها أحيانا أخرى، على حد تعبير الأستاذ مانكيفتس، بذور تعديل قضائي لأحكام الاتفاقية³⁰.

تعرض هذا الموقف للانتقاد من جانب المحاكم القضائية، إذ من شأنه أن يؤدي إلى تداعي القواعد الدولية الموحدة التي وضعتها الاتفاقية، أو إلى اعتبارها مجرد كتابة على ورق بحيث تصبح معه، على حد تعبير العلامة جتريدج Gutteridge، بمثابة قوقعة جوفاء مجردة من كل فائدة.³¹ فدعت الضرورة إلى تعديل اتفاقية وارسو على نحو يزيد من الحماية المقررة للمسافرين و الشاحنين، و يقضي على الخطأ المفترض و الأسباب التي تؤدي إلى اختلاف المحاكم في تفسير النصوص الموحدة التي وضعتها هذه الاتفاقية.³² الأمر الذي تجسد في لاهاي بتاريخ الثامن و العشرين من شهر سبتمبر عام 1955، والذي أصبح واجب النفاذ في الفاتح من أوت عام 1963.

غير أن هذا البروتوكول لم يعدل من أساس المسؤولية، بل ظلت هذه الأخيرة (المسؤولية) قائمة على أساس الخطأ المفترض.³³

من جهة أخرى أجاز أيضا للناقل الجوي أن يدرج في عقد النقل شرطا يعفيه من المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن العيب الذاتي في البضاعة. كما وضع كذلك تعريفا ضيقا للخطأ المساوي للغش، وخفف أخيرا من الجزاءات الموقعة على الناقل الجوي سيء النية، فقصرها على حرمانه من التمسك بالحد الأقصى للتعويض الذي حددته الاتفاقية³⁴، ولكنه أباح له الحق في الاعفاء من المسؤولية عن طريق اثبات اتخاذ كل الاجراءات الضرورية لتلافي وقوع الضرر.³⁵

بهذا يمكن القول بأن هذا التعديل ما هو إلا انتصار للناقلين الجويين على حساب مصلحة الركاب و الشاحنين، إذ لم يقدم هذا البروتوكول أي ميزة للمسافرين أو الشاحنين سوى رفع الحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم به الناقل في مواجهة الراكب إلى 250 ألف فرانك بوان كاريه.³⁶

المبحث الثاني: المسؤولية الموضوعية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق بالركاب

لقد تبين مع مرور الوقت أن الحماية المخولة للراكب و المتمثلة في عدم حاجته إلى اثبات الخطأ لأنه مفترض مع حق الناقل الجوي، هي حماية مصطنعة أو ظاهرية أكثر مما هي فعلية ما دام استطاع هذا الأخير التحلل من المسؤولية عنه بكل سهولة، فيكفي أن يثبت أنه بذل العناية العقلية أو استحال عليه بدلها لكي يفلت من المسؤولية و يحرم الراكب من أي تعويض. لذلك تم التوجه نحو المسؤولية الموضوعية التي نادى بها العديد من القوانين الوطنية لبعض الدول كسويسرا³⁷ و ألمانيا و يوغوسلافيا و تشيكوسلوفاكيا سابقا، فحواه بناء مسؤولية الناقل الجوي على أساس فكرة المخاطر و تحمل التبعة.³⁸ أي أن تكون مسؤولية الناقل مسؤولية مادية موضوعية. فيكون مسؤولا بقوة القانون عن الضرر الذي يصيب المسافرين بمجرد حدوث الضرر و إثباته، و بتواجد العلاقة السببية بينه و بين نشاط الناقل. فلا يستطيع هذا الأخير التحلل من المسؤولية إلا إذا أثبت أن الضرر كان نتيجة لخطأ المصاب نفسه.³⁹

المطلب الأول: اتفاق مونتريال 1966 و بروتوكول جواتيمالا 1971 مرحلة انتقالية من

المسؤولية الشخصية إلى الموضوعية

سنحاول أن نبرز الدور الذي لعبه اتفاق مونتريال 1966 في تحويل المسؤولية من الشخصية إلى الموضوعية ، و نبين كيف تماشى بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971 مع هذا التحول.

أولاً: اتفاق مونتريال 1966 و المسؤولية الموضوعية

لم يكن الأساس الخطئي لمسؤولية الناقل الجوي الذي يهدر حقوق الراكب ليستمر طويلا أمام تصاعد موجة التيارات المعادية له، و المتعطشة إلى حماية ضحايا حوادث الطيران⁴⁰، خاصة الولايات المتحدة الأمريكية التي أظهرت حرصا شديدا في توفير الحماية اللازمة لراكب النقل الجوي⁴¹، وذلك ما كانت تراه مفتقدا في ظل نظام المسؤولية المقرر في اتفاقية وارسو 1929، الذي جاء خصيصا لحماية الناقل الجوي من خلال جعل مسؤوليته مجرد مسؤولية خطئية و محدودة. و قد ظهرت بوادر رفض الولايات المتحدة لهذا النظام في أعقاب الحرب العالمية الثانية⁴²، و ازداد حدة بعد سنة 1955 تاريخ توقيع بروتوكول لاهاي⁴³، لتفصح عن رغبتها في الانسحاب من اتفاقية وارسو بسبب أساس المسؤولية و هزلة التعويضات الممنوحة للراكب، و ذلك في مذكرة أرسلتها إلى الحكومة البولندية بتاريخ 15 نوفمبر 1965 تطبقا للمادة 39 من اتفاقية وارسو⁴⁴، بعد أن رفضت التصديق على بروتوكول لاهاي رغم التوقيع عليه، بل لم يتم تقديم هذا البروتوكول إلى مجلس الشيوخ الأمريكي إلا في جويلية عام 1959.⁴⁵ خشية أن يصبح انسحاب الولايات المتحدة نافذا، وهو ما يصيب الطيران المدني الدولي في مقتل، حيث تمثل هذه الدولة وحدها 60% من حجمه، كانت المنظمة الدولية للطيران المدني ICAO تبذل جهودا مضنية لتجاوز الأزمة التي حلت بالنقل الجوي الدولي، فدعت إلى عقد اجتماع خاص لهذا الغرض في فبراير 1966 إلا أنه باء بالفشل بالنظر لتباعد وجهات النظر بين أطرافه.⁴⁶

من جانبه سارع الاتحاد الدولي للناقلين الجويين IATA (و هو منظمة غير حكومية) إلى إقناع مجموعة من شركات الطيران في بعض الدول بعقد اتفاق مع مجموعة أخرى من شركات الطيران الأمريكية تقبل بمقتضاه نظاما جديدا لمسؤولية الناقل الجوي الدولي و توافق عليه هيئة الطيران المدني الأمريكية CAB. بالفعل، فقد تم توقيع هذا الاتفاق من 33 شركة طيران بمدينة مونتريال في 4 ماي 1966 و اعتمدته هيئة الطيران الأمريكية في 13 ماي 1966، أي قبل أن يصير قرار الانسحاب نهائيا بيوم واحد، و بالتالي فإن الولايات المتحدة الأمريكية قد عدلت عن قرار انسحابها في 15 ماي 1966. انضم إلى هذا الاتفاق حتى قرب نهاية القرن العشرين ما يزيد عن 125 شركة طيران تعمل مع الخطوط الدولية المنتظمة من بينها شركة الخطوط الجوية الجزائرية،⁴⁷ علاوة عن 300 شركة تعمل على الخطوط الداخلية في معظم دول العالم.⁴⁸

يقرر هذا الاتفاق رغم صدوره عن أشخاص لا يصدق عليه وصف الدولة، أحكاما تختلف اختلافا جذريا عن تلك التي وضعتها الاتفاقية في مجال المسؤولية عن نقل الركاب⁴⁹. تجسدت هذه التغييرات في رفع سقف التعويض الذي يلتزم به الناقل إلى 75 ألف دولار لكل راكب في حالة وفاته أو

إصابته بأي أذى جسماني آخر، متضمنة المصاريف القضائية و أتعاب المحاماة، أو 58 ألف دولار أمريكي غير متضمنة المصاريف و الأتعاب المذكورة.⁵⁰

وإن كان هذا الحد المترفع الذي يعادل نحو 7 أضعاف حد المسؤولية المقرر في الاتفاقية الأصلية،⁵¹ يمثل مكسبا حقيقيا لجمهور المسافرين الأمريكيين، إلا أن الحصول عليه يضل مجرد احتمال و يبقى نيله مرهونا بقيام مسؤولية الناقل الجوي و عدم تمكنه من التحلل منها بسهولة. تجسيدا لذلك، غير اتفاق مونتريال من نظام المسؤولية الخطئية المعتمد في اتفاقية وارسو حين ألقى بالناقل في حظيرة المسؤولية الموضوعية، فطبقا لنص المادة الأولى فقرة ثمانية من الاتفاق: "ليس للناقل، فيما يختص بدعاوى التعويض الناشئة عن وفاة أو جرح الركاب أو إصابته بأي أذى جسماني آخر، أن يتمسك بأي دفع مما ورد في المادة 20 من اتفاقية وارسو أو تعديلها في بروتوكول لاهاي 1955".

بمقتضى هذه المادة لم يعد باستطاعة الناقل الجوي أن يقيم الدليل على أنه قد اتخذ كل الاحتياطات اللازمة لتفادي وقوع الضرر أو أنه استحال عليه اتخاذها لكي يدفع عنه المسؤولية. ففكرة الخطأ هجرت لفائدة فكرة الخطر، و بالتالي فإن مسؤولية الناقل الجوي تنهض بقوة القانون بمجرد وقوع الضرر و لا يستطيع التخلص منها إلا بإثبات خطأ المضرور وحده.⁵²

نظام المسؤولية الموضوعية هذا يتحدد بثلاثة ضوابط هي كالاتي:

- أ- أن يكون النقل دوليا في مفهوم اتفاقية وارسو- أي أن يكون النقل بين دولتين كل منهما طرف فيها أو بين نقطتين تقعان في إقليم دولة واحدة طرف مع وجود محطة توقف على إقليم دولة أخرى حتى ولو كانت غير طرف في الاتفاقية.
- ب- أن يكون الناقل الذي نفذ عملية النقل طرفا في الاتفاق. و يستوي في ذلك أن يكون ممن وقعوا على الاتفاق في 4 ماي 1966 أو أن يكون قد انضم إليه فيما بعد (المادة 3).
- ت- أن تكون بداية الرحلة أو نهايتها واقعة في إقليم الولايات المتحدة الأمريكية، أو كان متقفا على وجود مرسى جوي داخل إقليم هذه الدولة. هذا الضابط تكمن فيه - في واقع الأمر - العلة في إصدار هذا الاتفاق و هو توفير أكبر في حماية ممكنة للراكب الأمريكي فقط، إذ الغالب الأعم أن الركاب في الرحلات الدولية التي تبدأ أو تنتهي أو تتوقف في إقليم هذه الدولة أمريكيون.⁵³

بالرجوع إلى أرض الواقع، إن كان اتفاق مونتريال قد رفع الحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم به الناقل الجوي في مواجهة المسافرين، إلا أنه مع ذلك كان محدود النطاق و الأثر. فمن ناحية أولى، فإن اتفاق مونتريال محدود جغرافيا من حيث لا يسري على كل نقل جوي دولي تنطبق عليه شروط اتفاقية وارسو. ولكنه ينطبق على النقل الجوي الدولي وفقا للمفهوم العام لاتفاقية وارسو، ولكن بشرط أن تكون أي من نقطة القيام أو الوصول واقعة على إقليم الولايات المتحدة الأمريكية. ومن ناحية ثانية، يلاحظ أن

اتفاق مونتريال لا يسري في كل الأحوال التي تكون فيها نقطة القيام أو الهبوط في الولايات المتحدة الأمريكية، وإنما يسري فقط، في هذه الحالة بين الشركات الأطراف في الاتفاق نفسه.

بهذه الأحكام يكون اتفاق مونتريال المعول الذي يهدم الحركة التوحيدية في مجال النقل الجوي الدولي، إذ أصبح من الواضح أن طبيعة مسؤولية الناقل الجوي يمكن أن تختلف باختلاف رحلات طائراته، بل باختلاف نقطة القيام و وصول الركاب في رحلة واحدة من رحلاتها⁵⁴، فأصبح هناك نظامان متعارضان للمسؤولية أحدهما يأخذ بالمسؤولية الشخصية و الثاني يأخذ بالمسؤولية الموضوعية، و بذلك تطبق معاملة مزدوجة على راكبي الطائرة الواحدة.⁵⁵

ثانياً/ تبني المسؤولية الموضوعية وفقاً لاتفاقية جواتيمالا 1971 المعدل لاتفاقية وارسو 1929

لما كان اتفاق مونتريال لسنة 1966 ينطوي على ازدواجية في طبيعة المسؤولية التي تخل بالمساواة بين المسافرين، و يتضمن نوعاً من التمييز بالنسبة لركاب الرحلات "من / إلى / عبر أراضي الولايات المتحدة الأمريكية"،⁵⁶ فإنه في الحقيقة قد هدم أحكام اتفاقية وارسو، ذلك التشريع الدولي الذي جمع من حوله أغلبية دول العالم، الأمر الذي ألقى على المشرع الدولي مراجعتها بشكل يبعث فيها من جديد الصبغة التوحيدية لأحكام مسؤولية الناقل الجوي على الصعيد الدولي.⁵⁷

لهذا كان اتفاق مونتريال 1966 بمثابة صفارة انذار للمنظمة الدولية للطيران المدني من أجل إعادة النظر في نظام المسؤولية المقرر في اتفاقية وارسو، لاسيما من حيث طبيعتها و الحد الأقصى للتعويض، إذ سرعان ما طرحت هذه المشكلة أمام اللجنة القانونية لهذه المنظمة في اجتماعها السادس عشر، الذي انعقد ببائيس في سبتمبر 1967 و التي عهد بها إلى لجنة فرعية تضم العديد من خبراء الطيران التجاري لدراساتها و إيجاد الحلول المناسبة و الدائمة.⁵⁸ هذه اللجنة في اجتماعاتها التي تمت في نوفمبر 1967 و سبتمبر 1969 وجدت نفسها مخيرة بين أمرين على درجة كبيرة من التباين و الاختلاف: إما الإبقاء على طبيعة مسؤولية الناقل الجوي كما تفهمها اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955، أي مسؤولية عقدية مفترضة مع رفع الحد الأقصى للتعويض، وإما جعل هذه المسؤولية موضوعية مع رفع حد أقصى للتعويض لا يمكن تجاوزه و هو الحد الوارد في اتفاقية مونتريال 1966.⁵⁹ كان على هذه اللجنة أن تضع نصب عينها ضرورة أن تحرز هذه التعديلات المقترحة موافقة عالمية بما يتوافق و يتلاءم مع التقدم الذي أحرزته تكنولوجيا الطيران و بما يوفره في ضوء هذا التقدم، حماية معقولة و متوازنة لكل من المسافر و الناقل الجوي.⁶⁰ و في اجتماعها السادس عشر المنعقد في مارس سنة 1970 بمونتريال، وافقت اللجنة القانونية الإيكو ICAO بأغلبية كبيرة على المشروع الذي تقدم به الوفد النيوزلندي بإحلال المسؤولية الموضوعية للناقل على الأضرار اللاحقة بالمسافرين و أمتعتهم محل المسؤولية العقدية مع رفع الحد الأقصى للتعويض.⁶¹

و في المؤتمر الدبلوماسي الذي انعقد في جواتيمالا سيتي في الفترة من 9 فبراير إلى 8 مارس 1971، و الذي حضره وفود 55 دولة مشاركة و هو عدد أقل من نصف عدد الدول الأعضاء في

الـ ICAO آنذاك، تم تبني المشروع النيوزلندي بشكل رسمي و التوقيع على البروتوكول في 08-03-1971.⁶²

على الرغم من عدم دخول هذا البروتوكول حيز التنفيذ حيث تم إلغائه بصدور اتفاقية مونتريال 1999، إلا أنه في الواقع أضاف تعديلات جوهرية على أحكام المسؤولية المنصوص عليها في اتفاقية وارسو و بروتوكول لاهاي⁶³. إذ جعل المسؤولية موضوعية قائمة على أساس الخطر، فيكفي وقوع الضرر لتنهض مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الناجم عن وفاة الراكب أو إصابته بجرح أو أي أذى بدني آخر، و لا يستطيع التخلص منها إلا إذا أثبت أن الضرر راجع إلى الحالة الصحية للراكب(مادة 1/17)، أو أن الراكب قد تسبب أو ساهم بخطئه في إحداث الضرر(مادة 21)⁶⁴. و أيضا المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن هلاك أو فقد أو تلف للأمتعة سواء كانت مسجلة أو غير مسجلة، حيث سوت الفقرة الثالثة من المادة 17 بين هذه النوعين من الأمتعة. فهي مسؤولية موضوعية قائمة على الخطر لا الخطأ، فلا يستطيع الناقل الجوي التحرر من المسؤولية إلا إذا أثبت أن هلاك أو فقد أو تلف هذه الأمتعة مرده طبيعتها أو عيب ذاتي فيها⁶⁵.

رتّب هذا التغيير في أساس المسؤولية اختلافا في مضمون التزام الناقل الجوي في مواجهة الركاب أو أمتعتهم في النظام الجديد عما هو عليه في نظام وارسو القديم، فالناقل الجوي يلتزم بضمان سلامة الركاب حتى يصل إلى غايته سليما معافى. و هو التزام قانوني مستقل عن العقد الذي يربط الراكب مع الناقل الجوي . كما يلتزم بضمان سلامة الأمتعة من الهلاك أو الفقد أو التلف.⁶⁶ وهذا الالتزام بدوره يجد مصدره في القانون و ليس في عقد النقل، فيسأل الناقل الجوي عن تحقيق نتيجة هي وصول أمتعة الركاب سالمة إلى مطار الوصول حيث يستردها و لا يشفع له أن يتذرع بانتقاء خطئه، لأننا بصدد مسؤولية موضوعية قائمة على فكرة الخطر و ليس مسؤولية شخصية قائمة على الخطأ.⁶⁷

أما المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن هلاك أو ضياع أو تلف البضاعة، و كذا المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن التأخير في نقل الأشخاص و الأمتعة و البضائع، فقد ظلت كما هو مقرر في المادة 20 من اتفاقية وارسو متى أثبت أنه هو تابعيه قد اتخذوا كافة الاحتياطات الضرورية لمنع وقوع الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها.⁶⁸

إن المسؤولية الموضوعية التي أخذ بها بروتوكول جواتيمالا سيتي محدد بمبالغ قصوى للتعويض غير قابلة للتجاوز في جميع الأحوال، سواء كان الضرر ناتجا عن خطأ عادي أو عن عمد أو امتناع من جانب الناقل الجوي وتابعيه بقصد إحداثه، أو عدم مراعاة الشكليات الخاصة بوثائق النقل⁶⁹. وبذلك عكس ما هو مقرر في نظام المسؤولية المؤسس على الخطأ في اتفاقية وارسو كما تم تعديلها في بروتوكول لاهاي، حيث يحرم الناقل الجوي من تحديد المسؤولية إذا ارتكب غشا أو خطأ معادلا له أو إذا لم يصدر مستندات النقل أو أغفل بعض بياناتها الجوهرية.

إن لم يخرج بروتوكول جواتيمالا سيتي عن تأكيد مطالب الولايات المتحدة الأمريكية الرامية إلى تبني المسؤولية الموضوعية لهذا اصدم بمعارضة العديد من الدول التي لم تكن مستعدة بعد لهجر المسؤولية الخطئية.

إن بروتوكول جواتيمالا سيتي الذي جاء بهذا التعديل الجوهرى فى طبيعة مسؤولية الناقل الجوى الدولى للأشخاص، لم يكتب له أن يدخل حيز التنفيذ بعد، بسبب شروط تطبيقه المستعصية التحقيق⁷⁰، لكنه من الثابت أن الاتجاه إلى تشديد مسؤولية الناقل الجوى للأشخاص على أساس فكرة المخاطر قد تأكدت، ولعل هذا التطور الجديد لطبيعة هذه المسؤولية فى ضوء الانجازات التى حققها تكنولوجيا الطيران، من شأنه أن يخدم النقل الجوى فى حد ذاته من خلال توافقه مع الظروف الدولية المعاصرة.

المطلب الثانى: اتفاقية مونتريال 1999 و الحل التوفيقى

اكتملت حلقات التطور فى نظام المسؤولية التى تمت فى كنف الإيكافو ICAO بتوقيع أربعة بروتوكولات إضافية فى مونتريال بتاريخ 1975/09/25، يتعلق الرابع منها بتعديل المسؤولية فى نقل البضائع وجعلها مسؤولية موضوعية مثلها مثل المسؤولية فى نقل الأشخاص⁷¹، بينما اختصت البروتوكولات الثلاث الأولى بإحلال حقوق السحب الخاصة D.T.S كوحدة نقدية محل الفرنك الذهبى Franc Poincaré الذى اتخذته اتفاقية وارسو و البروتوكولات المعدلة لها كأساس لحساب التعويض⁷². توقفت بعد سنة 1975 و لسنوات عديدة كل المحاولات لتغيير المسؤولية، إذ أصبحت المسؤولية ميدان غير مشجع للإرادات الحسنة. لكن مع بداية التسعينات سيشهد نظام مسؤولية الناقل الجوى صحة هامة تمثلت فى اتخاذ مجموعة من شركات الطيران لتدابير جريئة و متطورة إما بصورة انفرادية أو جماعية، لم تتردد من خلالها فى التأسيس لنظام المسؤولية الموضوعية متنازلة بذلك عن الدفوع المتاحة لها بموجب المادة 20 من اتفاقية وارسو.

لقد ظهرت الحاجة إلى تحديث و توحيد اتفاقية وارسو و البروتوكولات المتصلة بها باتخاذها تدابير جماعية لتحقيق المزيد من التوافق و التقنين لبعض القواعد التى تحكم النقل الجوى الدولى من خلال اتفاقية جديدة. و هكذا بدأت منظمة الطيران المدنى الدولى أشغالها سنة 1996 التى أعطت اتفاقية دولية جديدة فى 1999، هى اتفاقية مونتريال⁷³.

وخوفا من أن تحصد الاتفاقية نفس النتائج التى حصدها بروتوكول جواتيمالا سيتي و التى حالت دون تطبيقه، فقد عمدت إلى الأخذ بنظام المسؤولية على مستويين، المستوى الأول يتضمن المسؤولية الموضوعية لشركات الطيران⁷⁴. فالناقل الجوى يسأل بطريقة أئوماتيكية إلى حدود مبلغ 100.000 وحدة حقوق سحب خاصة على كل راكب (م/21)، ولا يستطيع التحلل من المسؤولية أو التخفيف منها إلا إذا أثبت أن الضرر قد تسبب أو ساهم بخطئه فى إحداث الضرر (م/20). بمعنى آخر فإن الضحايا يستفيدون فى حالة انتفاء خطئهم من حق أئوماتيكي فى التعويض يصل إلى 100.000 وحدة حقوق سحب خاصة على كل متضرر.

أما المستوى الثاني فيقوم على الخطأ المفترض الجوي متى كانت قيمة الضرر تفوق هذا المبلغ. إلا أن هذه المسؤولية الخطئية هي ضيقة النطاق بحيث لا يتحرر الناقل الجوي منها بإقامة الدليل على أنه و تابعيه قد اتخذوا التدابير اللازمة لتفادي وقوع الضرر أو أنه استحال عليهم اتخاذها كما هو الشأن في النظام القديم، ولكنه يستطيع أن يدفعها متى أثبت أن الضرر لم ينشأ عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانبه أو من جانب تابعيه ووكلائه (م2/21أ)، أو أن هذا الضرر نشأ فقط عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الغير (م2/21ب).⁷⁵

يلاحظ أن اتفاقية مونتريال و إن تبنت مبدأ المسؤولية الخطئية في الحالة التي تتجاوز فيها التعويضات المطالب بها قيمة 100.000 وحدة حقوق سحب خاصة على كل راكب، فإنها قد ألقت عبئ إثبات الخطأ على عاتق الناقل الجوي، وحسنا فعلت، لأن العكس يؤدي إلى نتائج سلبية تتمثل في سلوك مسطرة قضائية طويلة و معقدة من قبل المضرور لإثبات الخطأ، مع العلم أن حوادث الطيران هي عادة معقدة و تتسم بصعوبات تقنية. إذن فبناء المسؤولية على فكرة الخطر هو الأفضل من أجل حماية مصالح الركاب و حصر فترة رفع الدعاوى.⁷⁶

و من حسنات هذه الاتفاقية أيضا هو امكانية الحصول على تعويضات كاملة تغطي كل الضرر. و يتحقق ذلك لأن الركاب و ذوي حقوقهم لم يعودوا ملزمين بإثبات الغش أو الخطأ الجسيم لتجاوز حدود المسؤولية المقررة كما هو الشأن في النظام القديم.

وبذلك تكون اتفاقية مونتريال قد أخذت في نقل الركاب بنظام المسؤولية على مستويين لم يكن معمولا به في ظل الأنظمة السابقة. فقد أخذت اتفاقية وارسو 1929 و بروتوكول لاهاي 1955 بمبدأ المسؤولية الخطئية و تبني اتفاق مونتريال 1966 و جواتيمالا سيتي 1971 مبدأ المسؤولية الموضوعية. بهذا أصبحت مسؤولية الناقل الجوي بمقتضى التعديلات الأخيرة مسؤولية موضوعية قائمة على أساس الخطر و تقلصت المسؤولية القائمة على أساس الخطأ، ولم يعد لها من وجود إلا في الحالات التالية:

الحالة التي تتجاوز فيها التعويضات عن ضرر الوفاة أو الجرح أو أي أذى بدني آخر يلحق بالركاب قيمة 100.000 وحدة حقوق سحب خاصة على كل راكب، حيث يستطيع الناقل الجوي دفع مسؤوليته متى أثبت أن الضرر لم ينشأ عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانبه أو من جانب تابعيه ووكلائه، أو أن الضرر نشأ فقط عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الغير. وحالة المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالأممعة غير المسجلة للراكب. وحالة المسؤولية عن التأخير في نقل الركاب أو الأممعة أو البضائع.

كان من المرغوب أن تحتفظ الاتفاقية بالحالتين الأخيرتين و هي أن تأخذ بالمسؤولية المدنية على الخطأ دون الحالة الأولى، فتجعل المسؤولية في نقل الركاب مسؤولية موضوعية بغض النظر عن قيمة التعويضات المطالب بها و ذلك لإضفاء حماية مطلقة على الركاب، لكن الاتفاقية لم تفعل ذلك،

لأنها مقيدة بأسباب أخرى، منها محاولة الحفاظ على بعض مصالح الناقلين الجويين و تفادي تضارب مواقف الدول بشأن الأساس الموضوعي للمسؤولية في نقل الركاب. و مع ذلك فإن الإبقاء على المسؤولية الخطئية في نقل الركاب في الحدود التي رسمتها الاتفاقية لن يزيح بساط الحماية من تحت قدمي الركاب.⁷⁷

الخاتمة:

إن كثرة التعديلات التي تعرضت لها اتفاقية وارسو 1929 مما أخل بوحدة القواعد التي يخضع لها النقل الجوي الدولي، و بالنظر للارتفاع المتواصل في مستوى المعيشة و انخفاض قيمة العملات الوطنية و تدني القدرة الشرائية للحدود القصوى للتعويضات المستحقة للمضرورين من حوادث الطائرات، وقيام شركات الطيران بل و الحكومات فرادى برفع هذه الحدود و مضاعفتها على نحو أخل بالمساواة بين الناقلين و بمصلحة الركاب على السواء، فإنه تأمينا لمصالح مستهلكي خدمة النقل الجوي الدولي و الحاجة إلى الحصول على التعويض العادل على أساس مبدأ جبر الضرر، ورعاية لمصالح الناقلين و تأمين انتظام الخدمة، تقرر تحديث أحكام مسؤولية الناقل الجوي بإرساء قواعد جديدة أكثر مسايرة لأوضاع النقل الجوي وظروفه الراهنة و أكثر تحقيقا للتوازن بين المصالح المختلفة بوضع قواعد دولية جديدة موحدة تنظم مسؤولية الناقل الجوي، وهو ما تم بالتوقيع على اتفاق مونتريال 1999.

الهوامش:

¹ <https://www.bfmtv.com/international/n-ayez-pas-peur-l-avion-reste-moyen-de-transport-le-plus-sur-975959.html> visité le: 25/01/2019 à 11.05.

² عقد المؤتمر في مدينة وارسو من 4 إلى 12 أكتوبر 1929، بحضور 33 دولة، انتهى بالتوقيع على اتفاقية لأجل توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي، دخلت حيز التنفيذ في 13 فبراير 1933، صادقة عليها الجزائر بمقتضى المرسوم 64-74 المؤرخ في 2 مارس 1964. ج.ر. رقم 26 سنة 1964.

³ صدرت في 28 ماي 1999، وهي اتفاقية خاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، دخلت حيز التنفيذ في الرابع من نوفمبر عام 2004.

⁴ أحمد رشاد السلام، التحكيم في منازعات القانون الجوي، دار النهضة العربية، الطبعة (بدون)، القاهرة، 2014، ص: 55.

⁵ عائشة فضيل، مسؤولية الناقل الجوي في نقل الركاب والبضائع، MKB de presse، الطبعة الأولى، الدار البيضاء،

⁶ عيسى غسان ربضي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص و أمتعتهم-دراسة مقارنة-، دار الثقافة، ط1، الأردن، 2008، ص: 79.

⁷ كان هناك قانون خاص بالملاحة الجوية في إنجلترا قبل إبرام اتفاقية وارسو و هو air navigation act 1920 غير أن هذا القانون لم يكن يتضمن نصوصا خاصة بمسؤولية الناقل الجوي في مواجهة الركاب و الشاحنين. راجع، محمد فريد العريني، القانون الجوي النقل الجوي الداخلي و الدولي، دار المطبوعات الجديدة، الطبعة (بدون)، الاسكندرية، 1999، ص: 178.

⁸ عدلي أمير خالد، عقد النقل الجوي في ضوء قانون الطيران المدني الجديد، دار المطبوعات الجامعية، الطبعة (بدون)، الاسكندرية، 1996، ص: 66.

⁹ عائشة فضيل، المرجع السابق، ص: 139.

¹⁰ حفيظة السيد الحداد، القانون الجوي، دار النهضة العربية، الطبعة (بدون)، الاسكندرية، السنة (بدون)، ص: 140.

¹¹ القضاء الأمريكي يمنح للمضرور إمكانية التمسك بقرينة تخفف عبئ الإثبات الملقى على عاتقه، ويلقي على عاتق الناقل تبعة تقديم ايضاحات عن الحادث. فإذا عجز عن ذلك، يلتزم بتعويض المضرور. تعرف هذه القرينة بقاعدة Res Ipsa Loquitur .

¹² محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص: 177.

¹³ محمد فريد العريني، جلاء وفاء محمدين، القانون الجوي الملاحة الجوية و النقل الجوي، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، 1998، ص: 372.

¹⁴ وهيبة بن ناصر، المسؤولية المدنية عن حوادث النقل الجوي في القانون الجزائري، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2014، ص: 107.

¹⁵ عائشة فضيل، المرجع السابق، ص: 140.

¹⁶ Loi du 31 mai 1924 relative à la navigation aérienne.

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=LEGITEXT000006074982&dateTexte=20101130> visité le 09-12-2018 à 14 : 29

¹⁷ عبد المجيد خلف منصور العنزي، أساس مسؤولية الناقل الجوي و حالاتها، بحوث مؤتمر " الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية و الاتفاقيات الدولية، دبي، من تاريخ 23-25/4/2012، ص: 18.

¹⁸ عائشة فضيل، المرجع السابق، ص: 141.

¹⁹ راجع المواد 17، 18، 19 من اتفاقية وارسو 1929.

²⁰ أحمد رشاد السلام، المرجع السابق، ص: 58.

²¹ سميحة القليوبي، القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، ص: 190.

²² محمد فريد العريني، جلاء وفاء محمدين، المرجع السابق، ص: 374.

²³ لم تمض سبع سنوات على انضمام الولايات المتحدة إلى اتفاقية وارسو حتى أصبحت هذه الاتفاقية محل انتقاد كبير في الأوساط القانونية الأمريكية. ففجرت قضية Froman لأول مرة مشكلة تحديد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق المسافرين في حوادث النقل الجوي التي تخضع للاتفاقية.

تتلخص وقائع القضية في حادث جوي لشركة بان أمريكية، أدى إلى وفاة و إصابة العديد من الركاب من بينهم الفنانة Jan Froman ، حيث تم الحكم على الناقل بالحد الأقصى للتعويض الوارد في الاتفاقية وارسو، إلا أن هذا التعويض لم يكن

كافيا حتى لتغطية نفقات العلاج الباهظة، مضافا إليها خسائر التعطل عن العمل و عدم قدرتها على العودة مرة أخرى إلى نشاطها المهني.

Ross, known as JAN FROMAN, v. pan American airways, 299 N.Y 88,85 N.E 2d 880

{1949}

اطلع عليه بتاريخ: 2019/01/03 <https://casetext.com/case/ross-v-pan-american-airways-1>

الساعة: 15:03.

²⁴ المادة 25 من اتفاقية وارسو: " لا يكون للناقل حق لاستفادة من أحكام هذه الاتفاقية التي تعفيه من مسؤوليته أو تحد منها، إذا كان الضرر ناشئا عن تدليس منه أو عن خطأ يعتبر معادلا للتدليس وفقا لقانون المحكمة المعروض عليها النزاع".
²⁵ راجع (المواد 3، 4، 9،) من اتفاقية وارسو 1929 التي تتكلم بتفصيل دقيق عن البيانات الواجب توفرها في كل من تذكرة السفر و مستند النقل الجوي.

²⁶ صادقت الجزائر على هذا البروتوكول بمقتضى المرسوم رقم 64-74 المؤرخ في 2 مارس 1964. ج.ر. رقم 26 سنة

1964

²⁷ حفيظة السيد الحداد، المرجع السابق، ص: 143.

²⁸ محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص: 183

²⁹ عبد المجيد خلف منصور العنزي، المرجع السابق، ص: 22.

³⁰ Mankiewicz, La convention de Varsovie et le droit comparé, R.F.D.A, 1969, p.147.

منقول عن: محمد فريد العريني، جلاء وفاء محمدي، المرجع السابق، ص: 376.

³¹ Gutteridge, le droit comparé, introduction a la méthode comparative dans la recherche juridique et l'étude du droit, ouvrage traduit par les étudiants de l'institut de droit comparé de l'université de paris, sous la direction de M.R. David, paris , L.G.D.J. 1953, p. 135.

منقول عن: محمد فريد العريني، المرجع نفسه، ص: 143.

³² حفيظة السيد الحداد، المرجع السابق، ص: 143.

³³ وهيبة بن ناصر، المرجع السابق، ص: 110.

³⁴ المادة 13 من بروتوكول لاهاي 1955: " لا تسري حدود المسؤولية الواردة في المادة 22، إذا ثبت أن الضرر قد نشأ عن فعل أو امتناع من الناقل أو تابعيه أو وكلائه بقصد إحداث ضرر، أو برعونة مقرونة بإدراك أن ضرر سينجم عن ذلك في الغالب....".

³⁵ عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص: 64 .

³⁶ المادة 22 من بروتوكول لاهاي 1955 تقول: " في حالة نقل الأشخاص، تكون مسؤولية الناقل قبل كل راكب محدودة بمبلغ مائتين و خمسين ألف فرنك".

³⁷ القانون السويسري الصادر في السابع و العشرين من يناير عام 1920 بشأن تنظيم الملاحة الجوية.

³⁸ حفيظة السيد الحداد، المرجع السابق، ص: 140

³⁹ أحمد رشاد السلام، المرجع السابق، ص: 56.

⁴⁰ عائشة فضيل، المرجع السابق، ص: 153

⁴¹ يرجع حرص الولايات المتحدة الأمريكية على حماية ركاب الطائرة ضحايا حوادث النقل الجوي إلى استقرار النظم الديمقراطية في الدول الغربية ووقوفها إلى جانب الطرف الضعيف في الحياة الاقتصادية و انصافه بكفالة حقوقه لاسيما حقه في التعويض عن الأضرار اللاحقة به بسبب الأنشطة الى يزاولها الطرف القوي في العلاقة، كما هو الشأن بالنسبة لجمهور المسافرين إزاء شركات النقل.

⁴² بعد الحرب العالمية الثانية، ومع التقدم الذي حظى به الطيران المدني، غدت الحاجة ملحة إلى تغيير نظام المسؤولية الذي تبنته الاتفاقية و القائم على نظرية الخطأ، و بحدود المسؤولية المتواضعة فيه، إذا ما قيست بما تجنيه شركات الطيران من ربح كبير، و في نفس الوقت ارتفاع مستويات معيشة كثير من شعوب دول العالم و ما صاحبه من انخفاض في قيمة النقود و ارتفاع معدلات التضخم. فاروق أحمد زاهر، القانون الجوي قانون الطيران التجاري وفقا للتشريع الدولي الموحد و القانون المصري، دار النهضة العربية، القاهرة، 2005، ص: 94.

⁴³ توقيع الولايات المتحدة الأمريكية على بروتوكول لاهاي 1955 كان بعد نحو 9 أشهر من تاريخ صدوره، وتم ذلك باعتبار أنه استجاب من حيث مقدار التعويض عن الأضرار اللاحقة بالمسافرين لاقتراح المندوب الأمريكي لكنه بمرور السنين بدا جليا عدم كفاية هذا المقدار و لا انسجام طبيعة مسؤولية الناقل الجوي مع الحماية الواجب توفيرها للركاب، انظر: فاروق زاهر، المرجع السابق، ص: 155. دلال يزيد، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في النقل الجوي الداخلي و الدولي، رسالة دكتوراه، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، 2010، ص: 53.

⁴⁴ تقتضي المادة 39 ما يلي:

1. لكل من الأطراف السامية المتعاقدة أن يتحلل من أحكام الاتفاقية بإخطار إلى حكومة جمهورية بولونيا و عليها إبلاغ أمر الإخطار فورا إلى حكومة كل من الأطراف السامية المتعاقدة.
2. يولد هذا التحلل من الاتفاقية آثاره بعد ستة شهور من الإخطار به وتقتصر هذه الآثار على الطرف الذي تقدم بالإخطار.

⁴⁵ يذكر أنه من الأسباب التي أدت إلى رفض هذا البروتوكول في الولايات المتحدة وقوع كارثة جوية أودت بحياة أولاد أحد أعضاء مجلس الشيوخ مما حدا بهذا المجلس إلى إعلان سخطه على الحدود القصوى في اتفاقية وارسو و بروتوكول لاهاي أنظر:

Lowenfeld and Mendelsohn, The United States and the Warsaw convention, 80 Harvard law review 1967, p 515-516.

نقلا عن جلاء وفاء محمدين، تشديد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الحاصلة للمسافرين (دراسة في القضاء الأمريكي، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 1995، ص: 22.

⁴⁶ دلال يزيد، المرجع السابق، ص: 53.

⁴⁷ بالرجوع إلى تذكرة السفر للخطوط الجوية الجزائرية air Algérie تجد تنصيحا صريحا على امكانية خضوع النقل الجوي الدولي لأحكام هذا الاتفاق، إذا ما كانت نقطة الاقلاع، أو الوصول أو الرسو واقعة في إقليم الولايات المتحدة الأمريكية.

⁴⁸ فاروق أحمد زاهر، المرجع السابق، ص: 94.

⁴⁹ محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص: 180.

⁵⁰ محي الدين اسماعيل علم الدين، القانون الجوي، جامعة محمد الخامس، المغرب، 1980، ص: 104.

⁵¹ الحد الأقصى للتعويض في وارسو هو 125000 فرنك و هو ما يعادل 8300 دولار أمريكي، أي قيمة التعويض في بروتوكول لاهاي بعد مضاعفتها أصبحت 250000 فرنك ما يعادل 16600 دولار.

⁵² الناقل الجوي في ظل أحكام ذلك الاتفاق لم يستطع دفع مسؤوليته إلا بإثبات أن خطأ المضرور أو الحالة الصحية للراكب هي سبب الضرر، و نجد أنه في قضية *Margrave V. British air ways* سنة 1986 ، أين تمكنت الشركة التخلص من مسؤوليتها استنادا إلى السبب المباشر *proximate cause*، إذ تتلخص وقائع القضية في قيام المذكورة برفع دعوى ضد الشركة بإصابتها بآلام شديدة بالظهر بسبب جلوسها في وضع غير مريح داخل الطائرة التابعة لتلك الشركة و التي تعطلت بسبب إخطار السلطات المحلية للشركة بوجود قنبلة على متن الطائرة، وقد دفعت الشركة المالكة للطائرة مسؤوليتها بأن الحالة الصحية للراكب هي السبب المباشر لإصابتها و قد قبلت جنوب نيويورك هذا الدفع و قضت بإعفاء الناقل من المسؤولية. راجع

U.S. District Court for the Southern District of New York – 643 F. Supp. 510 (S.D.N.Y.

September 10, 1986

اطلع عليه بتاريخ: <https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/643/510/1908902/>

2019/01/06 على الساعة: 22:08.

⁵³ فاروق أحمد زاهر، المرجع السابق، ص: 100.

⁵⁴ جلاء وفاء محمد، المرجع السابق، ص: 31 .

⁵⁵ وهيبة بن ناصر، المرجع السابق، 112.

⁵⁶ عائشة فضيل، المرجع السابق، ص: 154

⁵⁷ طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، دار الثقافة، الطبعة الأولى، عمان، 2005، ص: 145.

⁵⁸ H. Mickiewicz, le protocole de Guatemala city du 08 mars 1971, p15ets.

⁵⁹ دلال يزيد، المرجع السابق، ص: 66.

⁶⁰ محمد فريد العريني، جلاء وفاء محمدي، المرجع السابق، ص: 241

⁶¹ في الحقيقة يعد أول من بادر بالدعوة لتبني المسؤولية الموضوعية للناقل الجوي هو الوفد السويدي الذي تقدم بمشروع يتضمن ذلك في سنة 1966 في مؤتمر الإيكو، الذي انعقد بمونتريال إلا أنه قبل بالرفض نظرا لعدم اتفاق الوفود المشاركة حول الحد الأقصى للتعويض الذي تضمنه المشروع. راجع محمد حسن دياب، المرجع السابق، ص: 202، 203.

⁶² حفيظة السيد الحداد، المرجع السابق، ص: 144.

⁶³ عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، دار الفكر و القانون المنصورية، ص: 309.

⁶⁴ المادة 21 من بروتوكول جواتيمالا سيتي: "إذا أثبت الناقل أن خطأ الشخص الذي يطالب بالتعويض قد سبب الضرر أو أسهم في إحداثه، يعفى الناقل من المسؤولية قبل هذا الشخص كليا أو جزئيا بقدر ما سبب هذا الخطأ الضرر أو أسهم في إحداثه."

⁶⁵ وهيبة بن ناصر، المرجع السابق، ص: 113.

⁶⁶ عائشة فضيل، المرجع السابق، ص: 155.

⁶⁷ أبو زيد رضوان، تطور طبيعة و مدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص و نظم التأمين عليها، مجلة العلوم القانونية و الاقتصادية، عين شمس، العدد 1، سنة 1974.

⁶⁸ محمود أحمد الكندري، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي وفق اتفاقية مونتريال لعام 1999 (تحديث نظام وارسو)، مجلس النشر العلمي، الكويت، 2000، ص: 219.

⁶⁹ المادة 22 (1/أ) من بروتوكول جواتيمالا سيتي: " في حالة نقل الأشخاص تكون مسؤولية الناقل محدودة بمبلغ مليون و خمسمائة ألف فرنك، لمجموع المطالبات المقدمة مهما كان سندها للتعويض عن الضرر المترتب على وفاة راكب أو إصابته بدنيا. و إذا كان قانون المحكمة المعروض عليها النزاع يجيز أن يحدد التعويض في صورة دفعات دورية، فلا يجوز أن تزيد القيمة الرأسمالية المكافئة لتلك الدفعات عن مليون و خمسمائة ألف فرنك."

⁷⁰ يشترط لدخول بروتوكول جواتيمالا حيز التنفيذ إيداع وثائق التصديق عليه من ثلاثين دولة بشرط أن تمثل شركات الطيران التابعة لخمسة دول من بينها 40% على الأقل من حجم عمليات النقل الجوي، ولما كان الناقلون الجويون الأمريكيون في ذلك الوقت يمثلون أكثر من هذه النسبة، فإن نفاذ و نجاح هذا البروتوكول يعتمد اعتمادا جوهريا على تصديق الولايات المتحدة عليه، و هو ما لم يحدث إلى يومنا هذا، وذلك بسبب فرض البروتوكول في المادة 4 منه قيودا على إجراءات التصديق بحيث لا يمكن أن يكون هذا البروتوكول نافذا إلا إذا قامت نفس الدولة المصادقة عليه بإقرار كل من اتفاقية وارسو و أيضا بروتوكول لاهاي 1955، وهو ما يمثل سبب عزوف الولايات المتحدة عن التصديق على بروتوكول جواتيمالا كونها تعارض مقررات بروتوكول لاهاي و لم تصادق عليه. انظر: جلاء وفاء محمدين، المرجع السابق، ص: 37-38.

⁷¹ المادة 3/18 من بروتوكول مونتريال رقم 4 لخاص بتعديل اتفاقية وارسو 1929 و بروتوكول لاهاي 1955: " مع ذلك فإن الناقل لا يكون مسؤولا إذا أثبت أن دمار أو ضياع أو تلف البضائع قد نتج فقط عن واحد أو أكثر مما يلي:

أ- طبيعة البضاعة أو العيب الذاتي فيها

ب- سوء تغليف البضاعة من جانب شخص غير الناقل أو تابعيه أو وكلائه

ت- عمل من أعمال الحرب و النزاع المسلح.

ث- عمل من أعمال السلطة العامة قامة به بشأن دخول البضاعة أو خروجها أو عبورها."

⁷² يتعلق بروتوكول مونتريال الأول بتعديل اتفاقية وارسو الأصلية، و يتعلق البروتوكول الثاني بتعديل اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955، بينما يتعلق الثالث بتعديل اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي و بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971، إذ دخل كل من البروتوكول الأول و لثاني من مونتريال 1975 حيز النفاذ في 15/02/1996، والرابع في 14/06/1998، أما الثالث فلم يدخل حيز التنفيذ مادام أنه مرتبط ببروتوكول جواتيمالا الذي لم يدخل بحد ذاته حيز النفاذ. راجع دلال يزيد، المرجع السابق، ص: 68.

⁷³ عاطف محمد الفقي، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقا لاتفاقية مونتريال 1999، دار النهضة العربية، القاهرة، ص: 19.

⁷⁴ عائشة فضيل، المرجع السابق، ص: 159.

⁷⁵ محمود جواد عبد الهادي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي و الداخلي للأشخاص (دراسة مقارنة)، دار النهضة العربية، القاهرة، ص: 47.

⁷⁶ جلاء وفاء محمدين، المرجع السابق، ص: 110.

⁷⁷ عائشة فضيل، المرجع السابق، ص: 160.