

الأساس القانوني لمسؤولية الناقل الجوي الدولي عن المسافرين في الاتفاقيات الدولية

*د. مصطفى إبراهيم أحمد عربي
*عبد الخالق صالح عبد الله معزب

ملخص البحث:

يهدف موضوع هذا البحث إلى تبيان مسألة الأساس القانوني الذي تركز عليه وتقوم مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن المسافرين، وتظهر أهمية هذا البحث من أهمية موضوعه، خاصة في الآونة الأخيرة التي أصبح فيها النقل الجوي يمثل عصب الحياة، ويُعد أهم أنواع مرافق النقل على الإطلاق هذا من جهة، ومن جهة أخرى تقدم صناعة أداة النقل الجوي (الطائرة) إلى أن وصلت إلى ما نراها عليه اليوم من تطور صناعي وتكنولوجي خاصة في محتوى الأمان والسلامة الجويين، الأمر الذي استلزم تنظيم كل ذلك مع الوضع في الاعتبار التوازن بين جميع المصالح المتعارضة، وهذا ما جاءت به أحكام إتفاقية مونتريال 1999 الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي التي رفعت مبالغ التعويض إلى ما يقرب من (145) ألف دولار أمريكي للمسافر بعد أن كان لا يتجاوز الـ(40) ألف دولار أمريكي إبان إتفاقية وارسو 1929م، كما أن إتفاقية مونتريال قد ضيقت في المقابل على الناقل الجوي طرق دفع مسؤوليته عن التعويض على الأضرار التي تصيب المسافرين أثناء تنفيذ عقد النقل الجوي، حتى اشتملت مبالغ التعويض تلك الأضرار التي لم يكن المسافر سبباً في حدوثها في أحدث إتفاقيات النقل الجوي الدولي، سواء كانت هذه الأضرار نتيجة خطأ ملاحى ارتكبه الناقل أو أحد تابعيه أو وكلائه، أم لعطل فني خاص بأحد اجهزة أو محركات الطائرة، وسوف نتبع من خلال بحثنا هذا تطور الأساس الذي تقوم عليه مسؤولية الناقل الجوي في الإتفاقيات الدولية الخاصة بتنظيم عقد النقل الجوي إلى أن أصبحت في إتفاقية مونتريال 1999م مسؤولية موضوعية قائمة على أساس الخطر وتحمل التبعة بعد أن كانت في إتفاقية وارسو 1929م مسؤولية شخصية قائمة على أساس الخطأ المفترض من جانب الناقل.

مسؤوليته بمبلغ يحدده هو بل كان له الحق في اشتراط الإعفاء من المسؤولية أو تخفيفها.

أما القانون الأمريكي فكان يجرم على الناقل شرط الإعفاء من المسؤولية ولكن لم يكن الغرض من ذلك حماية المسافر، بل لأنها كانت تخالف النظام العام والآداب، بيد أن القانون الأمريكي قد سمح للناقل بتحديد مسؤوليته بحدود معينة بشرط أن تكون عادلة⁽¹⁾.

أما المشرع الفرنسي فقد أبطل شروط الإعفاء من المسؤولية عن أخطاء الناقل الشخصية فقط، وسمح له أن يحدد مسؤوليته أو يخفف منها لشروط خاصة كأخطار الملاحة الجوية⁽²⁾، و كانت المحاكم في فرنسا تطبق أحكام القانون المدني على عقد النقل الجوي، و لم يكن الناقل ملتزماً بضمان السلامة، ومن ثم يكون مصدر الإلتزام هو العقد وليس القانون، إذ كان المدعي يؤسس دعواه على عقد النقل المبرم بينه وبين الناقل وليس

أولاً: أساس قيام مسؤولية الناقل الجوي في إتفاقية وارسو 1929م:

لم تكن أحكام مسؤولية الناقل الجوي الدولي قبل إتفاقية وارسو 1929م واحدة عند جميع الدول، بل كانت كل دولة تحتكم في قواعد القانون الجوي وأحكام مسؤولية الناقل الجوي فيها إلى أحكامها العامة الموجودة في قانونها الوطني، ولم تكن هناك قواعد متفق عليها بين جميع الدول تلزم الناقل بحدود معينة لمسؤوليته تجاه المسافر الذي تضرر من عقد النقل الجوي، الأمر الذي جعل أساس المسؤولية إبان التحضير لإتفاقية وارسو تتنازع عدة اتجاهات مختلفة، وتفصيل ذلك على النحو الآتي:

1/ أساس قيام مسؤولية الناقل الجوي قبل إتفاقية وارسو 1929م:

كان الناقل الجوي في القانون الإنجليزي قبل إتفاقية وارسو 1929م يتمتع بحرية مطلقة في التعاقد وله سلطة تحديد

* أستاذ القانون التجاري المساعد نائب عميد كلية القانون جامعة النيلين

* باحث في مجال القانون الجوي

الوطنية، إلا أن إتفاقية وارسو 1929م لم تركز على اتجاه معين من تلك الاتجاهات، بل حاولت التوفيق بين مصالح الدول المتعارضة الموقعة عليها وتقريب وجهات النظر المتباينة، وما كانت تسيير عليه قوانين تلك الدول الوطنية من تباين بشأن أحكام النقل الجوي، وخاصة فيما يتعلق بقواعد وأحكام مسؤولية الناقل الجوي، لذلك فقد أُستبعد الرأي الألماني القائل بجعل مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية موضوعية قائمة على أساس الخطر وتحمل التبعة، وذلك نتيجة للظروف التي كانت سائدة في ذلك الوقت من كثرة مخاطر الطيران، إذ لم تكن صناعة الطائرات - خاصة وسائل الأمان في الطائرة - متطورة بشكل يسمح بأن يُثقل عاتق الناقل الجوي معه بمثل هذه المسؤولية والتي قد تصبح حجرة عثرة في طريق قدرته على الاستمرار في مجال النقل الجوي، أضف إلى ذلك أن النقل الجوي يعتبر حديث النشأة لذلك كان في اعتبار الإتفاقية تشجيع المستثمرين وأرباب الأموال للإستثمار في مرفق النقل الجوي، والعمل على تقديم التسهيلات المختلفة لشركات الطيران للاستمرار بهذا المرفق، وعليه فقد جرى التوفيق بين وجهتي النظر الفرنسية والإنجليزية، ومحاولة إيجاد رأي وسط و التوفيق بين المسؤوليتين العقدية والتقصرية⁽⁹⁾، فأخذت الإتفاقية من الرأي الفرنسي بمبدأ المسؤولية العقدية من القانون الفرنسي، و أُلزمت الناقل ببذل العناية الواجبة في تنفيذ عقد النقل الجوي أخذاً من الرأي الإنجليزي، وجعلت أيضاً خطأ الناقل مفترضاً بمجرد وقوع الضرر، وعليه إثبات بذله العناية الواجبة لتفاديه دفعاً للمسؤولية⁽¹⁰⁾. وبذا كان لإتفاقية وارسو الفضل الأول في تقريب وجهات النظر المتباينة و في وضع اللبنة الأولى لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي وخاصة فيما يتعلق بمسؤولية الناقل الجوي وتحديدها، ونشير إلى أن افتراض الإتفاقية الخطأ من جانب الناقل في إصابة المسافر لا يلزم هذا الأخير إقامة الدليل على خطأ الناقل، لكن هذا الأخير يستطيع التخلص من المسؤولية بإثبات أنه وتابعه اتخذوا جميع التدابير الضرورية (The necessary measures) لتجنب وقوع

على أساس الفعل الضار أو الخطأ المفترض أو الخطأ واجب الإثبات⁽³⁾.

2/ أساس مسؤولية الناقل الجوي إبان التحضير لاتفاقية وارسو 1929م:

تنازعت أساس مسؤولية الناقل الجوي إبان التحضير لاتفاقية وارسو 1929م، ثلاثة اتجاهات - كما ذكرنا - تزعم الأول منها فرنسا التي استقت مسؤولية الناقل الجوي من روح قواعد قانونها المدني العامة فسعت إلى بناء مسؤولية الناقل الجوي على أساس الخطأ الثابت بحيث يلتزم الناقل أمام المسافر بتوصيله إلى نقطة مقصده النهائي معافى، وهو التزام بتحقيق نتيجة، إذ يلقي على الناقل تبعة الحادث الضار الذي يرتب مسؤولية تقع على كاهله⁽⁴⁾.

أما الإنجليز فكانت لهم نظرة مختلفة، وهي إقامة مسؤولية الناقل الجوي على أساس الخطأ واجب الإثبات، فلا يكون الناقل ملتزماً قبل المسافر في عقد النقل الجوي إلا ببذل عناية وليس بتحقيق نتيجة، فلا يفترض وقوع الخطأ من جانبه، ولذلك يقع على كاهل المسافر عبء إثبات عدم بذل الناقل تلك العناية⁽⁵⁾، وللناقل أيضاً اشتراط الإعفاء من المسؤولية في مجال نقل الأشخاص، بشرط أن يستخدم الناقل عند التعاقد عبارات صريحة لا غموض فيها، و ألا يكون هناك إخلالٌ جوهريٌ لعقد النقل الجوي (A fundamental breach of contract of carriage)⁽⁶⁾ أما الاتجاه الثالث والذي تزعمته كل من ألمانيا وروسيا⁽⁷⁾ اللتين كانت لهما نظرة بعيدة فيرون أن تكون المسؤولية الملقاة على عاتق الناقل في عقد النقل الجوي قائمة على أساس المخاطر وتحمل التبعة، فتصبح مسؤولية الناقل مسؤولية موضوعية، إذ كانوا يرون أن الغرم بالغنم، فكما أنه (أي الناقل) يربح من عقد النقل الجوي فلا بد أن يتحمل مغارمه⁽⁸⁾.

على الرغم من أن كل اتجاه من الاتجاهات السابقة أبدى متبناه أسبابه وأسائده محاولاً بذلك وكل طرف منهم يحاول بذلك تأسيس مسؤولية الناقل الجوي في إتفاقية وارسو 1929م بما يتوافق واتجاهه، ويخدم مصالحه التي تتلاءم مع قواعده

الضرر (The Damage) أو إثبات استحالة اتخاذها، ويعفى أيضاً الناقل من المسؤولية بقدر مساهمة المسافر المضرور في وقوع الضرر⁽¹¹⁾.

وجدت إتفاقية وارسو السابقة قبولاً منتشراً من مختلف الدول ذلك لأنها تعتبر أول إتفاقية دولية حقيقية في مجال تنظيم مرفق النقل الجوي وتحديد مسؤولية الناقل الجوي فيه، أضف إلى ذلك أن الأحكام التي وضعتها الإتفاقية كانت متناسبة مع ظروف الدول حتى تلك التي كانت تمتلك أساطيل جوية صغيرة أو عدداً ضئيلاً من الطائرات.

ثانياً: تطور أساس قيام مسؤولية الناقل الجوي في البروتوكولات المعدلة لإتفاقية وارسو 1929م

وجدت إتفاقية وارسو 1929م قبولاً واسعاً بين الدول و شركات الطيران لأنها -كما أسلفنا- راعت مصالح الناقل بتحديد مسؤوليته، وتشجيعه على الاستثمار، والتوسع من نطاق طرق دفع مسؤوليته والتحليل منها.

إلا أن حدود مبالغ التعويض التي وضعتها الإتفاقية قد أثارت بعض الصعوبات والمشاكل عند التطبيق العملي في المحاكم، ذلك لأن المسافر الداخلي كان باستطاعته الحصول على تعويض قد يبلغ أضعاف ما قد يحصل عليه المسافر الدولي، بدأت المحاكم بعد ذلك توجي بقله مبالغ التعويض تلك من خلال أحكامها، ومن ثمّ كان للقضاء رأي مخالف لما ذهب إليه الدول عند التوقيع على الإتفاقية بحجة أن المبلغ الذي يحصل عليه المسافر كتعويض وفقاً لأحكام إتفاقية وارسو 1929م لا يتناسب وحجم الضرر الذي أصابه، حتى أن بعض المحاكم قررت عدم الالتزام بأحكام الإتفاقية نفسها⁽¹²⁾، هذا من ناحية ومن ناحية أخرى إن هذا المبلغ يتخلف كثيراً عما تقرره وسائل النقل الأخرى من تعويض للمتضررين من عقود النقل بواسطتها، واتسام النقل الجوي بالأمان تواكباً مع التطور التكنولوجي في صناعة النقل الجوي وأداة الطيران (الطائرة) من ناحية ثالثة، ولم يكن من مجال أمام المحاكم للتعبير عن رأيها هذا في أحكام الإتفاقية إلا أن لجأت إلى الاستفادة من مدخل وحيد تركته لها الإتفاقية، هذا

المدخل هو عدم استطاعة الناقل التمسك بحدود المسؤولية التي فرضتها الإتفاقية عليه في حالة كان سيء النية، فجعلت المحاكم تتوسع في تفسير النصوص التي تضيف على الناقل سيئ النية على نحو يحقق مآربها في الحصول على أكبر قدر من الحماية لمصلحة المسافرين، والقفز فوق حدود المسؤولية التي حددتها الإتفاقية، وكثيراً ما كانت المحاكم توجي في ثنايا أحكامها برغباتها في تعديل نصوص الإتفاقية على نحو يتفق وما ذكر، وقد تمخض عن كل ذلك ميلاد بروتوكول لاهاي 1955م المعدل لأحكام إتفاقية وارسو 1929م⁽¹³⁾ الذي رفع الحد الأقصى للتعويض إلى ضعف ما كانت عليه إبان إتفاقية وارسو 1929م.

ومما ساعد المحاكم في اتجاهها هذا هو موقف الولايات المتحدة الأمريكية التي رفضت التصديق على بروتوكول لاهاي 1955م المعدل لإتفاقية وارسو 1929م، بسبب عدم كفاية الحد الأقصى للتعويض الذي جاء به البروتوكول السابق، بل إن الولايات المتحدة قد ذهبت إلى أبعد من ذلك فأفصحت عن رغبتها بالانسحاب (Denounce) من الإتفاقية الأصلية (وارسو)⁽¹⁴⁾، الأمر الذي شكل تهديداً كبيراً لمستقبل النقل الجوي والإتفاقيات المبرمة بهذا الخصوص فستصبح في مهب الريح إن نفذت الولايات المتحدة ما لوحث به لأنها كانت تملك كبرى شركات النقل العالمية، وأكثر من 40٪ من إجمالي شركات النقل الجوي، لهذا سارع الإتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA) بإيجاد طريقة لتفادي وقوع ما لا يحمد عقباه، واستطاع الإتحاد السابق إقناع عدد كبير من شركات الطيران الدولية لتوقيع اتفاق مع هيئة الطيران المدني الفيدرالية في الرابع من مايو 1966م⁽¹⁵⁾.

وقد رفع بروتوكول مونتريال السابق حدود التعويض عن المسؤولية إلى أضعاف ما كانت عليه في إتفاقية وارسو فجعلها محدودة بمبلغ 75 ألف دولار أمريكي تجاه كل مسافر مضرور، أو 58 ألف دولار أمريكي إن دفعت مصاريف الدعوى، وأتعبت المقاضاة في الدولة التي رفعت فيها الدعوى، كما حصر بروتوكول مونتريال 1966م وسائل دفع الناقل

بروتوكول مونتريال 1966م من المثالب فلم يدخل حيز التنفيذ من الأصل.

ثالثاً: أساس مسؤولية الناقل الجوي في إتفاقية مونتريال 1999م

إذا كان الفضل الأول في محاولة جمع وتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي يرجع لإتفاقية وارسو 1929م، فإن إتفاقية مونتريال 1999م لا تنقص عنها أهمية إذ أن الفضل يعود لها في محاولة إنقاذ مبدأ توحيد قواعد النقل الجوي الدولي بعد أن اعترت إتفاقية وارسو وتعديلاتها الصعوبات في توحيد هذه القواعد، وخاصة بعد دخول بروتوكولات مونتريال الإضافية الثلاثة لعام 1975م حيز التنفيذ⁽¹⁹⁾ وما جاءت به هذه البروتوكولات من أحكام جديدة بشأن أحكام مسؤولية الناقل الجوي، فالاختلاف فيما بين هذه البروتوكولات وإتفاقية وارسو وتعديلاتها كان واضحاً خاصة فيما يخص أساس مسؤولية الناقل الجوي وحدود التعويض المقررة فيها، فكان لا بد على المجتمع الدولي من محاولة وضع إتفاقية واحدة شاملة لأحكام النقل الجوي، فتم التوقيع على إتفاقية مونتريال في 28 مايو 1999م.

جاءت إتفاقية مونتريال الموقعة في مايو 1999م، مستحبة في أحكامها ما وصلت إليه جميع الإتفاقيات السابقة لها من تطورات في أساس مسؤولية الناقل الجوي الدولي، ومستحبة أيضاً تطور مرفق النقل الجوي وتطور صناعة الطيران معه، حتى أصبح مرفق النقل الجوي يمثل عصب الحياة فعلاً⁽²⁰⁾، ومن ثم وضعت إتفاقية مونتريال 1999م كل ما ذكر في الاعتبار فأرست نظام المسؤولية المطلقة (Absolute Liability) التي يعد الناقل بموجبها مسؤولاً عن الضرر الذي يصيب المسافر بغض النظر عن عدم خطأ الناقل أو تابعيه⁽²¹⁾.

وعلى الرغم من إمكانية القول إن إتفاقية مونتريال 1999م قد حوت أحكام إتفاقية وارسو 1929م وتعديلاتها المختلفة إلا أنها قد جاءت مخالفة كافة الإتفاقيات السابقة في بعض الأحكام؛ ففي الوقت الذي تشترط إتفاقية وارسو 1929م على المضرور

للمسؤولية عن كاهله بخطأ المضرور فقط⁽¹⁶⁾، وبذا أصبحت مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لهذا البروتوكول مسؤولية موضوعية قائمة على أساس الخطر وتحمل تبعاته، لكن البروتوكول السابق لم يمكن جميع المسافرين من الانتفاع بأحكامه، بل حصرت إمكانية الاستفادة منها على الطيران الذي تمثل فيه الولايات المتحدة الأمريكية نقطة إقلاع أو توقف أو هبوط.

ولما كان من شأن تطبيق هذا البروتوكول هدم مبدأ المساواة بين المسافرين أمام المرافق العامة، وخلق تعارضاً بين أحكام حدود مسؤولية الناقل الجوي، والمساس بسيادة الدول المتعاقدة⁽¹⁷⁾ فقد نادى الفقهاء والهيئات المهتمة بشؤون الملاحة الجوية إلى عقد مؤتمر يحد من هذا التعارض، ويرسي توازناً بين شركات الطيران وحدود مسؤولياتها تجاه مسافريها، ومحاولة وضع جميع المسافرين على قدم المساواة، فعقد مؤتمر جواتيمالا في مدينة "جواتيمالا" نتج عنه بروتوكول جواتيمالا سيتي لعام 1971م، القاضي يجعل مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية موضوعية قائمة على أساس الخطر وتحمل التبعة بالنسبة للأضرار التي تقع على المسافرين وأمتعتهم غير تلك الناجمة عن التأخير إذ أبقى عليها البروتوكول في عداد المسؤولية العقدية القائمة على أساس الخطأ المفترض⁽¹⁸⁾.

وما سبق نجد أنه على الرغم من التعديلات المتواصلة والمختلفة لإتفاقية وارسو 1929م إلا أن إتفاقية واحدة لم تغط جميع جوانب مسؤولية الناقل الجوي أو تجمع أحكام المسؤولية كاملة، إذ أن كل إتفاقية كانت تهتم ببعض مواضيع مسؤولية الناقل الجوي دون التطرق لبعضها الآخر كبروتوكول لاهاي 1955م الذي رفع الحد الأقصى للتعويض عن الضرر الذي يصيب المسافر، بينما أبقى على حالات المسؤولية الأخرى كما وردت في أحكام إتفاقية وارسو 1929م، أو بروتوكول مونتريال 1966م الذي اهتم فقط برفع حدود المسؤولية عن الأضرار التي تصيب المسافرين من رعايا الولايات المتحدة، أما بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971م والذي كان يعتبر بمثابة الأمل الوحيد لمعالجة ما سببه

لحصوله على تعويض يتجاوز الحد الأقصى المقرر فيها إقامة الدليل على غش الناقل أو خطئه الجسيم المساوي للغش⁽²²⁾، وتؤسس المسؤولية في هذه الحالة على أساس الخطأ واجب الإثبات، وفي الوقت الذي يشترط بروتوكول لاهاي 1955م في مثل هذه الحالة إثبات الضرور لفعل من جانب الناقل أو امتناع عن فعل بقصد إحداث الضرر أو برعونة مقرونة باحتمال ترتب ضرر على ذلك⁽²³⁾، وفي الوقت الذي لا يميز بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971م في مثل هذه الحالة تجاوز الحد الأقصى للتعويض (Unbreakable) بأي حال⁽²⁴⁾، نجد إتفاقية مونتريال 1999م في هذه الحالة تجيز تجاوز الحد الأقصى للتعويض لكنها تجعل مسؤولية الناقل مسؤولية عقدية قائمة على أساس الخطأ المفترض من جانب الناقل.

أيضاً من أهم المشكلات التي اهتمت إتفاقية مونتريال 1999م بوضع حلول مناسبة لها، هي مسألة توحيد الحلول المتبناة في مجال تحديد الحد الأقصى للتعويض، والقواعد الخاصة لحساب هذا الحد فقد نشأ تضارب بين الإتفاقيات السابقة في حساب قيمة التعويض ذلك لأن التطور الحادث في مجال الحد الأقصى للتعويض جعل التعويض يحسب بمبالغ تختلف عن بعضها البعض بحسب ما تنص عليه الإتفاقية التي تحكم العقد فقد نصت بعض الإتفاقيات على حساب قيمة التعويض بموجب الفرنك الفرنسي، ونصت أخرى على حساب قيمته بموجب الدولار الأمريكي، وثالثة بموجب وحدات حقوق السحب الخاصة (Special Drawing Right) وما واجهته التطبيقات العملية من صعوبة عند تحويل هذه المبالغ إلى ما يساويها بالعملة الوطنية بالاستناد إلى واقع صرف الذهب الذي لم يستقر هو الآخر على سعر محدد، أيضاً افتراض عضوية الدول التي وقعت على بروتوكولات مونتريال الإضافية الأربعة 1975م في صندوق النقد الدولي سبب صعوبة في حساب قيمة التعويض على أساس وحدات السحب الخاصة وفق ما يحدده صندوق النقد الدولي (IMF) من أحكام، مما جعل هذه الدول تحسب التعويض على أساس وحدات

السحب التي نصت عليها إتفاقية وارسو وتعديلاتها وهي (الفرنك بوانكاريه) (PF) (Poincaré Franc) (أي الفرنك الفرنسي) وهو الأمر الذي أنشأ التعارض بين الإتفاقيات نفسها فيما يتعلق بمدى التعويض عن الضرر (Extent of the compensation for damage) نظراً لاختلاف أسعار هذه الوحدات عن بعضها وحدود التعويض المقررة⁽²⁵⁾، وقد تلافيت إتفاقية مونتريال 1999م هذه العيوب ووضعت أحكاماً خاصة بالدول الأعضاء في صندوق النقد الدولي، كما وضعت أحكاماً أخرى خاصة بالدول التي ليست أعضاء في الصندوق. وما يهمنا ذكره في هذا المقام أن إتفاقية مونتريال 1999م قد اتخذت نظامين كأساس لمسؤولية الناقل الجوي في وقت واحد، فتكون مسؤولية الناقل مسؤولية موضوعية قائمة على أساس الخطر وتحمل التبعة عن الأضرار التي لا تتجاوز الحد الأقصى للتعويض وهو (100.000) وحدة حقوق سحب خاصة، ومسؤولية شخصية قائمة على أساس خطأ الناقل المفترض عن الأضرار التي تتجاوز الحد الأقصى للتعويض المشار إليه

(Exceeding the maximum compensation).

ونلاحظ مما سبق أن إتفاقية مونتريال 1999م قد ارتفعت كأساس مسؤولية الناقل الجوي لمصلحة المسافر بشكل يختلف عما كانت عليه في أحكام إتفاقية وارسو 1929م؛ مروراً بتعديلاتها المختلفة مثل بروتوكول لاهاي المعدل لإتفاقية وارسو الموقع في لاهاي 1955م وغيره من البروتوكولات المعدلة لأحكام وارسو 1929م، فحينما كان أساس مسؤولية الناقل الجوي يؤسس في إتفاقية وارسو 1929م على الخطأ المفترض عن الأضرار التي لا تتجاوز حدود مبلغ التعويض نجده في إتفاقية مونتريال 1999م يؤسس على أساس مطلق قوامه الخطر وتحمل التبعة، وفي الوقت الذي تبني إتفاقية وارسو 1929م مسؤولية الناقل على أساس الخطأ واجب الإثبات في حالة تجاوز مبالغ التعويض الحدود التي قررتها الإتفاقية، نجد إتفاقية مونتريال 1999م قد ارتفعت كأساس المسؤولية لمصلحة المسافر في هذه الحالة لتصبح مسؤولية الناقل

الحالة عبء الإثبات على المضرور وهو المسافر. الشلالي، جعفر محمد مقبل. مبادئ القانون الجوي، دار جامعة عدن للطباعة والنشر، ط 1، 2005م، ص 231.

(6) بهنساوي، صفوت عبد القادر. النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي عن سلامة المسافرين، رسالة مقدمة للحصول على درجة الدكتوراه، جامعة القاهرة، القاهرة، بدون تاريخ، ص 304، 305.

(7) ساند هذا الاتجاه كل من سويسرا، التشيك ويوغسلافيا.

(8) زاهر، فاروق أحمد. القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، مرجع سابق، ص 77، 76. وأنظر أيضاً: رضوان، أبو زيد. القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، القاهرة، 1982م، ص 170، 169.

(9) على الرغم من أن المسؤوليةين (التقصيرية والعقدية) تتفقان في الأساس القانوني لكل منهما، وهو الإخلال بالتزام سابق أو الخطأ، وأن قوام كل منهما هو التعويض وجبر الضرر، إلا أنهما تختلفان في الآتي: جهة المصدر المشئ لكل منهما: فالمسؤولية العقدية تجد مصدرها في العقد لأنها تنهض عند الإخلال بالتزام عقدي سابق، أما المسؤولية التقصيرية فتجد مصدرها في القانون مباشرة لأنها جزء على الإخلال بواجب عام سابق، أيضاً تتطلب المسؤولية العقدية أهلية الرشد القانونية بينما يُكتفى في المسؤولية التقصيرية بأهلية التمييز، ويكون الإعذار واجب لقيام المسؤولية العقدية وطلب التعويض في حين لا يشترط أي إعذار في المسؤولية التقصيرية، أيضاً يقع عبء الإثبات في المسؤولية العقدية على عاتق المدين بأنه قد أوفى بالتزامه الناشئ عن العقد وإخلال الطرف الآخر أو الدائن بينما يقع عبء إثبات خطأ المدين في المسؤولية التقصيرية على عاتق الدائن المضرور. إذا تعدد المسؤولون في المسؤولية العقدية فإن كل متعاقد مسؤول بقدر ما يلمه عليه العقد ولا يلزم بينهم التضامن في تحمل المسؤولية إلا في حالة اتفاق سابق بينهم على خلاف المسؤولية التقصيرية إذ يكون المسؤولون متضامين بدفع التعويض فيها. وأخيراً فإنه يجوز الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية أو التخفيف منها إن اتفق العاقدان أو الخطأ الجسيم في المسؤولية التعاقدية في حين لا يجد هذا الاتفاق مكاناً له في المسؤولية التقصيرية إذ لا يجوز الاتفاق على الإعفاء أو التخفيف منها. انظر ذلك: سيد، أشرف جابر. المسؤولية عن فعل الأشياء المستخدمة في تنفيذ العقد، دار النهضة العربية، القاهرة، 2002م، ص 12 - 17. أنظر أيضاً: السلطان، فاروق مصطفى. مسؤولية الناقل الجوي عن سلامة المسافرين والأمتعة والبضائع، دراسة مقارنة، رسالة مقدمة للحصول على درجة الماجستير في القانون، جامعة عدن، 2002م، ص 46، 45.

(10) زاهر، فاروق أحمد. القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، مرجع سابق، ص 78، 77.

(11) البناء، فقد كان للمحاكم في إنجلترا رأي مختلف بعد التوقيع على إتفاقية وارسو 1929م وهو بناء مسؤولية الناقل الجوي قياساً على مسؤولية الناقل البري (السكة الحديد) وسعى القضاء الإنجليزي حثيثاً لتطبيق قاعدة (Res ipsa loquitur) على مسؤولية الناقل الجوي وازدهرت هذه القاعدة في الأربعينات حتى قبيل تعديل يحيى أحمد. الإرهاب الدولي ومسؤولية شركات الطيران، منشأة المعارف، الاسكندرية، 1994م، ص 90، 91.

(12) إتفاقية وارسو بموجب بروتوكول لاهاي 1955، وقاعدة (Res ipsa loquitur) (The thing speaks for itself) وتعني أن الشيء يتحدث لذاته (Negligence) صاحب السيطرة على الشيء (وهو هنا الناقل) ويتطلب إعمال هذه القاعدة توافر شرطين: رجوع الحادث الذي سبب الضرر للناقل وحده.

خضوع الشيء (أداة النقل) لسيطرته الكاملة، أي إن الحادثة لم تكن لتقع بحسب المجرى العادي للأمور إذا بذل الناقل العناية الواجبة لذلك. وقد طبقت المحاكم في إنجلترا هذه القاعدة على قضايا النقل الجوي آنذاك، خاصة بعد أن أصبح باستطاعة الطائرة مغالبة عناصر الطبيعة، وصار من السهل على الناقل التنبؤ بالأحوال الجوية وتقلبات الأجواء، إذ انحصرت حوادث الطيران التي يكون سببها تقلبات الجو حتى أصبحت تشكل (79)

الجوي قائمة على أساس الخطأ المفترض وتحمل التبعية.

كما نستطيع القول إن إتفاقية مونتريال 1999م بتأسيسها المسؤولية المطلقة قد أرسدت توافقاً فيما بين موضوعات القانون الجوي وتكاملاً مع بعضها البعض، وشكلت حلقة وصل بين موضوعات القانون الجوي عامة والقوانين الوطنية؛ ففي الوقت الذي تكون أحكام القانون الجوي فيه واجبة التطبيق على جميع الأشياء المتحركة في الجو وكل ما من شأنه أن يشكل بالنسبة للغير خطراً خاصاً ومتصلاً باستعمالها نجد أن إتفاقية مونتريال 1999م قد وضعت تحديداً أوضح لمعنى الطائرة وذلك بتأسيسها مسؤولية الناقل الجوي على أساس الخطر وهو الأساس الذي ارتكزت عليه معظم القوانين الوطنية في تعريفها لمعنى الطائرة، أضف لذلك التوازن الذي أرسته هذه الإتفاقية بين حقوق المسافرين في التعويض عن الأضرار التي تصيبهم أثناء تنفيذ عقد النقل الجوي من ناحية، و تحديد المسؤولية بحدود لا يتم تجاوزها بأي حال - عدا ما استثنته الإتفاقية بنصوص خاصة وردت فيها - حفاظاً على تشجيع الاستثمار و استمرار شركات النقل الجوي في سوق المنافسة وعدم خروجها منها بإثقال كاهلها بتعويضات لا محدودة تؤدي إلى إفلاسها وتركها لسوق المنافسة والنقل الجوي.

لذلك كله نوصي الدول غير المنضمة إلى هذه الإتفاقية بسرعة الانضمام إليها بالتوقيع والتصديق عليها كالجُمهورية اليمنية، ونوصي الدول الموقعة عليها بسرعة التصديق عليها وإدخالها حيز التنفيذ كجمهورية السودان التي وقعت عليها ولم تصادق عليها بعد وتدخّلها حيز التنفيذ.

الهوامش:

- (1) خالد، عدلي أمير. عقد النقل الجوي، قواعد و أحكام، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2006م، ص 67.
- (2) المرجع السابق، ص 67.
- (3) البناء، يحيى أحمد. الإرهاب الدولي ومسؤولية شركات الطيران، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1994م، ص 66.
- (4) زاهر، فاروق أحمد. القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، وفقاً للتشريع الدولي الموحد والقانون المصري، دار النهضة العربية، القاهرة، 2005م، ص 76، 77.
- (5) أصحاب هذا الرأي لا يفرقون أيضاً بين الناقل العام (Common carrier) والناقل الخاص (Private carrier) فتتعدّد مسؤولية الناقل الجوي العام أو الناقل الجوي الخاص على أساس التقصير أو الإهمال في تنفيذ عقد النقل، ويقع في هذه

فقط من إجمالي حوادث الطيران، وأصبحت أغلب الحوادث الجوية تنشأ من خطأ الناقل أو إهماله، أو خطأ تابعيه أو إهمالهم. ففي قضية:

Malone v. Trans. Canada (Airlines) (1942م) والتي تلخص وقائعها في اصطدام طائرة تابعة للخطوط الجوية الكندية بالأرض وتحطمها أثناء عملية الهبوط، قالت محكمة استئناف "أونتاينو" إن السفر بالطائرة قد أصبح وسيلة مألوفة للنقل في مناطق كثيرة من العالم، ومن ثم أجازت المحكمة تطبيق قاعدة (*Res ipsa loquitur*). وهو نفس الحكم الذي توصلت إليه محكمة إستئناف الولايات المتحدة عام 1951م في قضية (*United States v. Kesinger el*) بأن الحادث لم يكن ليقع لولا إهمال الناقل وتابعيه، وأن الطائرة وقت وقوع الحادث كانت تحت سيطرة المدعى عليه (الناقل) وحده، ولا يتخلف هذا الشرط إلا في حالات نادرة غير اعتيادية كأن يتولى المسافر بنفسه قيادة الطائرة التي هو على متنها. انظر في ذلك: الأسيوطي، ثروت أنيس. مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، ط1، المطبعة العالمية، القاهرة، 1960م، ص180-185. وفي قضية

(*Fosbroke-Hobbes v. Airwork Ltd etel*) والتي تتلخص وقائعها في أن الطائرة لم تكن تغادر مطار الإقلاع إلى ارتفاع 100 قدم حتى سقطت وتهشمت، أعملت المحكمة قاعدة (*Res ipsa loquitur*) إذ إن مثل هذا الحادث ما كان ليحدث لولا إهمال الناقل(المرجع السابق. ص189)، وأصل قاعدة (*Res ipsa loquitur*) يعود إلى العام 1863م، حين سقط برميل من نافذة إحدى المخازن في إنجلترا وأصاب أحد المارة بجراح، فرفع دعوى بالتعويض لكنه لم يتمكن من إثبات خطأ صاحب الحانوت إذ دفع هذا الأخير بأن الخطأ لا يفترض، لكن المحكمة ذهبت إلى إهمال صاحب الحانوت مستدلة بتدحرج البرميل، إذ لا يمكن أن يسقط البرميل في حالة عدم وجود إهمال. أيضاً لا يتصور أن يحضر المدعي شهوداً من داخل الحانوت لإثبات ما يدعيه.

(13) العريبي، محمد فريد. القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي والدولي، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2002م. ص179-182.

(14) وبهذا الشأن أرسلت الولايات المتحدة الأمريكية إلى حكومة جمهورية بولندا - باعتبارها جهة الإيداع - إعلاناً (*A notification*) بتاريخ 1965/11/15م تفصح فيه عن إرادتها بالانسحاب من إتفاقية وارسو 1929م.

(15) يسمى هذا الإتفاق: إتفاق مونتريال المؤقت

(1966 of The Montreal Interim Agreement)، وقد حقق للولايات المتحدة ما كانت ترمي إليه من رفع الحد الأقصى للتعويض ليصل إلى ما أسمته الحد العادل للتعويض عن إصابة المسافر أو وفاته، وعلى الرغم من عدم دخول الدول بصفتها دول ذات سيادة في هذا الإتفاق، بما فيها الولايات المتحدة - وإن كانت صياغة هذا الإتفاق قد تمت بمعرفة ممثلين عن الحكومة الأمريكية - وعلى الرغم من ذلك إلا أنه أصبح سارياً بين شركات الطيران الحكومية التابعة لهذه الدول ليحقق بذلك رغبات الولايات المتحدة وبغيتها الأولى منه في حماية رعاياها المسافرين جواً. ويطلق بعض الفقه الأمريكي على هذا الإتفاق "الاتفاق الخاص" إذ إنه - من وجهة نظرهم - لا يُعد اتفاقاً جديداً، بل يُعد عين التطبيق لنص إتفاقية وارسو 1929م الذي قرر بأنه يمكن للناقلين والمسافرين بموجب إتفاق خاص رفع الحد الأقصى للتعويض على ما قرره الإتفاقية:

(Nevertheless the carrier, by special contract, and the passenger may agree to a higher limit of liability). Warsaw Convention 1929 article22/1.

وإرضاء لحكومات الشركات الموقعة في هذا الإتفاق فقد وافقت الولايات المتحدة على إرساء المسؤولية الموضوعية كأساس لمسؤولية الناقل الجوي رغم معارضتها لهذا الأساس ومهاجمتها له في الإتفاقيات السابقة، أيضاً يعد هذا الاتفاق من أسرع الإتفاقيات التي

دخلت حيز التنفيذ بعد التوقيع عليها إذ أصبح سارياً بين شركات الطيران في تاريخ 1966/5/13م، أي بعد (9) أيام فقط من التوقيع عليه والسبب في ذلك أن الولايات المتحدة عندما بعثت خطابها لحكومة جمهورية بولندا مفضحة فيه عن رغبتها بالانسحاب من إتفاقية وارسو 1929م بتاريخ 1965/11/15م كان سيصبح من حقها التنصل (Denounce) عن الإتفاقية بتاريخ 1966/5/15م أي بعد ستة أشهر من تاريخ الإخطار وفقاً لنص إتفاقية وارسو:

1. Any one of the High Contracting Parties may denounce this Convention by a notification addressed to the Government of the Republic of Poland, which will at once inform the Government of each of the High Contracting Parties.
2. Denunciation shall take effect six months after the notification of denunciation, and shall operate only as regards the Party who shall have proceeded to denunciation.) (Warsaw convention 1929 A.D. Article 40.)

فلم يكن أمام شركات الطيران إلا التوقيع على اتفاق مونتريال 1966م قبل تأريخ 1966/5/15م وهو ما حدث بالفعل.

(16) الكندري، محمود أحمد. التنظيم القانوني للنقل الجوي الدولي وفق إتفاقية مونتريال لعام 1999م، تحديث نظام وارسو، ط1، مجلس النشر العلمي، جامعة الكويت، الكويت، 2000م، ص134.

(17) فقد كان من شأن تطبيق أحكام هذا البروتوكول اختلاف التعويض الذي يحصل عليه بعض المسافرين عن البعض الآخر وفقاً لاتجاه كل منهم؛ فالمسافر الذي تشتمل رحلته على نقطة مغادرة أو توقف أو مقصد نهائي واقعة في إقليم الولايات المتحدة يحصل على التعويض المنصوص عليه ببروتوكول مونتريال دون غيره الذي تبقى حدود تعويضه خاضعة لأحكام إتفاقية وارسو المعدلة بإتفاقية لاهاي نظراً لأن رحلته لا تشتمل على أي من النقاط المذكورة.

(18) لم يستفد المسافرون من التعديلات التي جاء بها هذا البروتوكول لأنه لم يدخل حيز التنفيذ لعدم اكتمال النصاب القانوني من الدول الموقعة عليه ليصبح سارياً بينها.

(19) تسمى هذه البروتوكولات ببروتوكولات مونتريال الإضافية الأربعة لسنة 1975م، وقد دخل البروتوكول الأول والثاني منها حيز التنفيذ في 15 فبراير 1996م، أما البروتوكول الرابع فقد دخل حيز التنفيذ في 14 يونيو 1998م، أما البروتوكول الثالث فلم يدخل حيز التنفيذ حتى الآن.

(20) إذ تقول دراسة إحصائية أجريت أنه في كل عام تسافر 15 مليون طائرة مسافرين تجارية حاملة معها 1.2 مليار مسافر... مما يعني إقلاع طائرة تجارية من مكان ما في العالم كل ثانتين. مجلة آفاق العلم (prospects of science) العدد 11، أكتوبر - نوفمبر 2006م، ص8.

(21) لم تكن إتفاقية مونتريال 1999م هي أول إتفاقية تتحدد مسؤولية الناقل الجوي الدولي فيها على أساس الخطر وتحمل التبعة، فقد جاء بروتوكول مونتريال 1966م، وبروتوكول جواتيمالا سيتي 1971م بذات الأساس لمسؤولية الناقل الجوي.

(22) حيث تنص المادة (1/25) من إتفاقية وارسو 1929م على:

(The carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of this Convention which if the damage is, exclude or limit his liability caused by his wilful misconduct or by such in accordance with the, default on his part as

- 8 - بهنساوي، صفوت عبد القادر. النظام القانوني لمسئولية الناقل الجوي عن سلامة المسافرين، رسالة مقدمة للحصول على درجة الدكتوراه، جامعة القاهرة، القاهرة، بدون تاريخ.
- 9 - خالد، عدلي أمير. عقد النقل الجوي، قواعد و أحكام، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2006 م.
- 10 - رضوان، أبو زيد. القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، القاهرة، 1982 م.
- 11 - زاهر، فاروق أحمد. القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، وفقاً للتشريع الدولي الموحد والقانون المصري، دار النهضة العربية، القاهرة، 2005 م.
- 12 - الشلالي، جعفر محمد مقبل. مبادئ القانون الجوي، دار جامعة عدن للطباعة والنشر، ط1، 2005 م.
- 13 - العريني، محمد فريد. القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي والدولي، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2002 م.
- 14 - فضلي، هشام. مسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي، دراسة في إتفاقية مونتريال 1999 م، وقانون التجارة الجديد، ط1، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005 م.
- 15 - الكندري، محمود أحمد. التنظيم القانوني للنقل الجوي الدولي وفق إتفاقية مونتريال لعام 1999 م، تحديث نظام وارسو، ط1، مجلس النشر العلمي، جامعة الكويت، الكويت، 2000 م.
- 16 - مجلة آفاق العلم (prospects of science) العدد 11، أكتوبر - نوفمبر 2006 م.

is law of the Court seized of the case considered to be equivalent to wilful misconduct).

(23) حيث تنص المادة (XIII) من إتفاقية لاهاي 1955 م المعدلة للمادة 25 من إتفاقية وارسو 1929 م على:

(The limits of liability specified in Article 22 shall not apply if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier done with intent to cause his servants or agents damage or recklessly and with knowledge that in damage would probably result; provided that the case of such act or omission of a servant or it is also proved that he was acting within agent the scope of his employment).

(24) حيث تنص المادة (9) (IX) من بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971 م المعدل للمادة 24 من إتفاقية وارسو 1929 م على:

(Such limits of liability constitute maximum limits and may not be exceeded whatever the circumstances which gave rise to the liability).

(25) فضلي، هشام. مسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي، دراسة في إتفاقية مونتريال 1999 م، وقانون التجارة الجديد، ط1، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005 م، ص44، 43.

أهم المصادر والمراجع:

أولاً: المصادر:

- 1- Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air Warsaw 1929.
- 2- The Hague Protocol to the Warsaw Convention 1955.
- 3- Guatemala city Protocol 1971.
- 4- Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air (Montreal, 28 May 1999).

ثانياً: المراجع:

- 5 - سيد، أشرف جابر. المسؤولية عن فعل الأشياء المستخدمة في تنفيذ العقد، دار النهضة العربية، القاهرة، 2002 م.
- 6 - الأسيوطي، ثروت أنيس. مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، ط1، المطبعة العالمية، القاهرة، 1960 م.
- 7 - البناء، يحيي أحمد. الإرهاب الدولي ومسؤولية شركات الطيران، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1994 م.

Abstract

This Research Aims To Illustrate The Issue Of The Legal Basis For The Liability Of The International Carrier By Air. The Importance Of This Research Comes From The Importance Of Its Subject, Especially In Recent Times Which Transport By Air Has Become The Most Important Types Of Transport Facilities Types. On Other Hand Industry Of Air Transport Instrument (Aircraft) Has Developed In Industrial And Technology, Particularly In Level Of Air Security And Safety.

Montreal Convention 1999 For The Unification Of Certain Rules For Transport By Air Has Rolled Basis Of Liability And The Limit Of Compensation Amounts Up To (145) Thousand U.S. Dollars For Passenger Even It Was Not Exceed Than (40) Thousand U.S. Dollars During The Warsaw Convention 1929.

Moreover Montreal Convention Conducted The Liability Upon The Absolute Responsibility Instead That The Legal Basis In Warsaw Was Conducted With The Supposed Fault. We Will Illustrate That In Our Following Research.