

جامعة أبو بكر بلقايد - تلمسان - الجزائر

كلية الحقوق والعلوم السياسية



المسؤولية في مجال أمن وسلامة الطيران المدني

أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه في القانون البحري والنقل

تحت إشراف:

أ.د. بن عمار محمد

من إعداد الطالب:

بن طيفور عبد الباسط

لجنة المناقشة:

رئيسا	جامعة تلمسان	أستاذ	* أ.د. كحلولة محمد
مشرفا ومقررا	جامعة تلمسان	أستاذ	* أ.د. بن عمار محمد
مشرفة مساعدة	جامعة تلمسان	أستاذة محاضرة "ب"	* د. قماز ليلي
مناقشا	جامعة تلمسان	أستاذ	* أ.د. دلال يزيد
مناقشا	جامعة سيد بلعباس	أستاذ محاضر "أ"	* د. هديلي محمد

السنة الجامعية: 2021-2020

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

“The desire to fly is an idea handed down to us by our ancestors who looked enviously on the birds soaring freely through space on the infinite highway of the air”.

Wilbur Wright (1867-1912)

« Les records d'aviation ne tombent pas tant que quelqu'un n'est pas prêt à hypothéquer le présent pour l'avenir ».

Amelia Earhart (1897-1937)

شكر وتقدير:

الحمد لله الذي فتح لي نحو العلم أبواباً ، وسحّر لي نحوه طرقاً وأسباباً ، أما بعد ، يسعدني ويشرفني أن أتوجه بخالص شكري وعرفاني وعظيم امتناني إلى الأستاذ الدكتور: بن عمار محمد لما أوسع لي من وقته وتكرمه بالإشراف على هذه الدراسة المتواضعة ، فكان خير عون لي ، ولم يبخل علي بعلمه الوفير أو بخبرته الطويلة ، فأرجو من المولى عز وجل أن يحفظه ويرعاه .

كما لا يفوتني في ذات المقام أن أتقدم بمجزلي شكري وامتناني للأستاذة: قماز ليلي على قبولها مرافقة الإشراف على هذا العمل ، إذ لم تبخل طيلة هذه المدة بمعلومة أو نصيحة ، فنرجو أن تكون في ميزان حسناتها .

الشكر الجزيل والعرفان الجميل موصول أيضاً للأستاذ الدكتور: كحلولة محمد الذي تفضل هو بدوره ترأس هذه اللجنة الموقرة ، بل كان ممن عمل وأعطى للعلم والأدب .

كما يسعدني في المقام ذاته أن أتقدم بالشكر والعرفان للأستاذة الأفاضل ، أعضاء لجنة المناقشة ، الأستاذ هديلي محمد والأستاذ دلال يزيد ، اللذان تفضلاً بقبول مناقشة هذه الرسالة ، متحملين عبئ القراءة رغم ضيق الوقت وثقل الأعباء .

إهداء:

إلى من تجرع الكأس فارغاً ليسقيني قطرة حب، إلى من كلت أنامله لي قدم لنا لحظة
سعادة، إلى من حصد الأشواك عن دربي ليمهد لي طريق العلم، إلى القلب الكبير
(والدي العزيز)

إلى من أرضعتني الحب والحنان، إلى رمز الحب وبلسم الشفاء، إلى القلب الناصع بالبياض
(والدتي الحبيبة)

إلى القلوب الطاهرة الرقيقة والنفوس البريئة إلى رياحين حياتي (إخوتي)

إلى أحبتي وإخوتي وأصدقائي، مع حفظ الأسماء والألقاب.

قائمة بعض وأهم المختصرات:

إ. د. ن. ج: الاتحاد الدولي للنقل الجوي.

ج. ر: الجريدة الرسمية.

ج: الجزء.

ص: الصفحة.

ط: الطبعة.

ق. ت. ج: قانون التجاري الجزائري.

ق. ط. م. ج: قانون الطيران المدني الجزائري.

ق. م. ج: قانون المدني الجزائري.

م. ت: مرسوم تنفيذي.

م. د. ط. م: المنظمة الدولية للطيران المدني.

م: المادة.

و. ح. س. خ: وحدة حقوق السحب الخاص.

Liste des Abréviations :

Anglais :

ACAO:	Arab Civil Aviation Organization.
AVSEC:	Aviation Security.
CAB:	Civil Aviation Bord.
FAA:	Federal Aviation Administration.
GASep:	Global Aviation Security Plan.
GASP:	Global Aviation Safety Plan.
IATA:	International Air Transport Association.
ICAO:	International Civil Aviation Organisation.
IFSO:	In Flight Security Officers.
IOSA:	IATA Operational Safety Audit.
LOSA:	Line Operations Safety Audit.
PNR:	Passenger Name Record.
SMS:	Safety Management System.
SSP:	State Safety Program.

Français:

Art:	Article.
C. Cass :	Cour De Cassation.
Cass :	Cassation.
Cass. Civ :	Cassation Civile.
D :	Dalloz.
Éd :	Edition.
Gaz. Pal :	Gazette Du Palais.
Op. Cit :	Opus Citatum.
P :	Page.

Par : Paragraphe.

PNS : Programme National De Sécurité

PNSAC : Programme National De Sûreté De L'aviation Civile.

RFDA : Revue Française De Droit Aérien.

RFDAS : Revue Française De Droit Aérien Et Spatial.

مقدمة

مقدمة:

لئن عرف الإنسان الأرض التي خلقه الله عز وجل عليها، عرف منها ماءها ويابسها، استكشف سهلها وصعبها، منخفضها ومرتفعاتها، كما أحاط بمشارك الأرض ومغاربها، إلا أن قصته مع الطيران بقيت فصلا من قضية لن تنته، هي قصة صراعه مع الطبيعة، فمنذ قديم الزمان والإنسان حالم بسماء الأرض، وكم تمنى لو انتقل من مكان لآخر محلقا في الهواء فوق الجبال والبحار والأنهار، إذ لم ينفرد شعب دون الآخر بذلك الحلم، بل كان حلما داعب خيال كل الشعوب والأمم على مر العصور¹.

وكم تأمل الإنسان الطير منذ القدم وحاول التحليق في الجو مقلدا إياه، لكن باءت محاولاته بالفشل، حتى آن اليوم الذي تحقق له فيه ما تمنى، واستطاع أن يمتطي الهواء بواسطة الطائرة²، محلقا فوق البسيطة بعد طول اشتياق¹.

¹ لقد دلت النقوش القديمة ورسومات الأشكال الصغيرة ذات الأجنحة الكبيرة، التي نقشها قدماء المصريين والآشوريين والبابليين على جدران مقابرهم ومداخل معابدهم، على مقدار شوقهم إلى الطيران، وتخيلاهم له في تلك الأيام، وقد ظهر الخيال وانتشر الابتكار، وتعددت الأفكار في الأساطير القديمة، والقصص العديدة، التي تناقلها القدماء عن التحليق في الهواء، والتي أهمها أن إغريقيا يدعى ديدال استطاع الطيران بصحبة ابنه إيكاروس بعد أن لصقا ريش الطيور بذراعيهما بالصمغ الشمعي إلا أن إيكاروس عندما اقترب من الشمس أذابت حرارتها الصمغ فتطاير الريش وهوى في بحر ابجعة وابتلعه الأمواج. راجع ذلك في <https://ar.wikipedia.org/wiki/%D8%A5%D9%8A%D9%83%D8%A7%D8%B1%D9%88%D8%B3>. اطلع عليه بتاريخ: 10-2017-11.

كما يُروى أن أول من حاول التحليق في الجو كان الراهب العربي أبو القاسم عباس ابن فرناس، المولود عام 810م، وهو مخترع أندلسي من موالي بني أمية ختم حياته بمحاولة جريئة بعد أن صنع لنفسه أجنحة من الريش الكبير وكسا جسده بريش صغير وقفز من عُلي، وتمكن من الطيران لمدة قصيرة قبل أن يسقط سقطته الأخيرة فيلقى حتفه عام 887م. راجع عن عباس ابن فرناس: ابن سعيد المغربي بتحقيق د. شوقي ضيف، المغرب في حلي المغرب، الجزء الأول، الطبعة الرابعة، دار المعارف، بدون تاريخ طبع، ص: 333.

² ابتداء الأخوان الفرنسيين مونتجوليفر Montgolfier تجربة محاولة الطيران في عام 1782، بإجراء عدة تجارب أمام الناس على أكياس مختلفة المقاسات على شكل مكعبات مفتوحة القاع، كانت تأخذ في الارتفاع بعد إشعال النار تحتها، إذ بلغ ارتفاع بعضها في الجو ما يقارب 600 قدم، لتتوالى بعد ذلك المحاولات التي بدأت بعبور الإنجليز بلانشارد Blanchard وجيفري Jeffries المانش بالونهما عام 1785، كل هذه التجارب كانت تأخذ صفة المناطيد وليست الطائرات إلى أن استطاع الإنجليزي فيليبس Philips تصميم نموذج لطائرة مزودة بمراوح عام 1842، وقد تمكن الأخوان أورفيل وولبور رايت Orville et Wilber Wright عام 1903 من صناعة طائرة مجهزة بالة احتراق داخلي تمكنت من الطيران لمدة عشر ثوانٍ، ثم خلال الحرب العالمية الأولى أصبحت الطائرات من نوع دي هافي لاند de Havilland Aircraft قادرة على الطيران لمسافة 160 ميل كانت مخصصة لنقل البريد، إلى أن استطاع تشارلز ليند برج Charles Lindbergh أن يقود طائرته من نيويورك إلى باريس دون توقف عام 1927، قاطعا 3600 ميل في

بعد أولى المحاولات وتحقيق المراد بالطيران، تزايد اهتمام الإنسان بالطائرة فعمل على تطويرها وتحديثها بطريقة أو بأخرى، ولعل ما ساعده في ذلك هو ما حققته البشرية من اكتشافات علمية أهمها: اختراع الآلة البخارية وما نجم عنها من تطور هائل في الصناعات عموماً، فظهرت الطائرات ذات المحركات آخذة في التجديد والتطوير، حتى أصبحت الطائرة في عالم اليوم أهم وأمن وسيلة نقل على الإطلاق.

وإن كان قطاع الطيران قد عاش ركوداً خلال الحرب العالمية الثانية، شأنه في ذلك شأن جميع القطاعات دون استثناء، بفعل تسخير الجهود وتوجيهها نحو الصناعات الحربية والعسكرية، فإن هذا الوصف ما لبث أن زال بعد أن وضعت الحرب أوزارها، وعلى القدر الذي أثرت به الحرب سلباً على قطاع الطيران، فإنها (الحرب) قد أثرت بنسبة أكبر عقب تحويل الجهود الحربية إلى خدمة العلم وخدمة البشرية بعيداً عن القتل والاحتلال، ليشهد قطاع النقل الجوي وبفعل هذه العلوم نمواً غير معهود بعد ظهور المحركات النفاثة، مما زاد من سرعة الطائرات أضعافاً كثيرة بعد دخول الأخيرة مجال الخدمة.

لقد كان للثورة التكنولوجية هي الأخرى الأثر البالغ في صناعة الطائرات وازدهار قطاع الطيران، فبعد أن كان الطيار ينفرد بقيادة الطائرة بعيداً عن أي دعم أو أي توجيه، أصبح اليوم وبفضل التكنولوجيا المتطورة قادراً على البقاء في اتصال مباشر ودقيق مع كافة الجهات المتدخلة في عملية النقل الجوي² من مطار القيام إلى مطار الوصول، بل أن التكنولوجيا مكنت الإنسان من

أقل من 34 ساعة، ومنذ لك الحين وحتى اليوم لا تزال محاولات التطوير تشمل صناعة الطيران والطائرات حتى وصلت الطائرة إلى ما وصلت إليه اليوم. راجع في تاريخ الطيران:

E. Charles Vivian, A history of Aeronautics, Kissinger publishing, 2004, p2 to 18.

Voir aussi, histoire de l'aviation, https://fr.wikipedia.org/wiki/Histoire_de_l%27aviation, visité le 14-06-2017 a 15 :20, dernière modification 22 octobre 2020 à 11 :11.

¹ حسب ما أفاد به المؤرخين فإن أول تنظيم جوي عرفته البشرية كان بتاريخ 23 أبريل 1784، حين أصدر مدير شرطة باريس أمراً بحظر كل البالونات الخاصة بالطيران التي لم يتم حصولها على تصريح مسبق بذلك. راجع في ذلك:

Mohammad Abdul Kader, Air traffic control liability, thesis, institute of Air and space law, McGill university, Montreal, Canada, 1986, P: 8.

² من بين أهم المزايا التي قدمتها التكنولوجيا لمجال الطيران، استخدام الأقمار الصناعية في مجال تنظيم الملاحة الجوية عن طريق نظام (CNS/ATM)، الذي يوفر إمكانية تتبع ومراقبة حركة النقل الجوي في أي مكان في الجو، أو كنظام تجنب التصادم الجوي ACAS

تحديد ارتفاعه عن سطح الأرض، ومدى سرعته التي أصبحت تلعب ركنا جوهريا في النقل الجوي، بل تسنا له حتى معرفة مدى مقاومة دفع الهواء لهذا الجسم الطائر، وكلها أمور ساهمت بطريقة أو بأخرى في تكريس مبدأ أساسي في النقل الجوي هو: السلامة الجوية.

إن تسخير الإنسان للصناعة المتطورة والتكنولوجيا الحديثة في مجال الطيران كان مرده سببين اثنين: أولهما زيادة السعة الاستيعابية للطائرة بعد اقتناع الانسان بضرورة توجيه الطيران للاستغلال الاقتصادي باعتباره بيئة استثمارية مربحة، أما ثانيهما فقد ارتبط بمحاولة الإنسان التقليل واحتواء مخاطر الطيران التي شهدتها تلك الفترة¹، هذه المخاطر التي ارتبطت ارتباطا وطيدا بالبيئة التي تمارس فيها الطائرة نشاطها (البيئة الجوية) والتي كان الانسان حديث العلم والمعرفة بها، بل كان بحاجة للمزيد من الوقت لمعرفة خباياها وأسرارها.

ولعل هذا ما يسمح لنا بالقول اليوم بأن النقل الجوي قد تحول سريعا من صناعة ناشئة إلى صناعة هامة في الاقتصاد العالمي، وأصبح يشكل عنصرا حيويا في النشاط الإنساني، حيث يوجد في الوقت الراهن ما يتجاوز عدده 99 ناقلا جويا منتظما حول العالم يستعملون أكثر من 21500 طائرة مدنية و22000 طائرة أعمال، إضافة إلى العديد من الطائرات العاملة في القطاع الخاص، وما يزيد عن 380000 طائرة مدنية في الدول المتعاقدة لدى الإيكاو² تستخدم (ذهابا وإيابا) في حدود

(Airborne Collision Avoidance System) وهو نظام مثبت بالطائرة يعتمد على إشارات إرسال نظام المراقبة الثانوية، يعم لإعطاء المشورة للطيار عن أية إشكالات محتملة مع طائرة أخرى.

لمزيد من التفاصيل حول هاذين النظامين راجع المواقع التالية:

<https://www.icao.int/Meetings/AMC/MA/1998/rio/EXECSUM.pdf>, visité le 23-03-2020 a 10:20.

[https://www.skybrary.aero/index.php/Airborne_Collision_Avoidance_System_\(ACAS\)](https://www.skybrary.aero/index.php/Airborne_Collision_Avoidance_System_(ACAS)), visité le 23-03-2020 a 10:35.

¹ يلخص الخبراء الجويون المخاطر التقليدية للطيران في أحد الصور التالية: 1- المخاطر التي يكون سببها القوة القاهرة، كالعواصف الهوجاء، أو تشكل الجليد حول هيكل الطائرة في الارتفاعات القصوى والأماكن الباردة، 2- مخاطر مرتبطة بأخطاء بشرية، كخطأ ربان الطائرة أو أحد أفراد طاقمها، أو خطأ في الصيانة، 3- مخاطر مرتبطة بالآلة ذاتها، كعيوب في التصنيع، أو كأعطاب المحركات المفاجئة إما في صورة انفجار أو صورة حريق.

تم تحديد هذه المخاطر بعد الاطلاع على تقارير التي تحرر عادة عقب التحري والتحقيق في أسباب أي حادث جوي، يطلق عليها مصطلح تقارير الحوادث الجوية، لتفاصيل أكثر على هذه التحقيقات والتحريات، راجع الملحق الثالث عشر لاتفاقية شيكاغو الخاص بالتحقيق في الحوادث الجوية.

² الإيكاو: هي الترجمة الحرفية ل ICAO (International Civil Aviation Organization) وهي المنظمة العالمية للطيران المدني، تمثل إحدى الوكالات المتخصصة التابعة لمنظمة الأمم المتحدة، أنشأت بموجب المادة 43 من اتفاقية شيكاغو الموقعة بتاريخ 07 ديسمبر 1944 حول الطيران المدني

40000 مطار حول العالم، أما عن موضوع السلامة الجوية، فتقارير الـ IATA¹ الدورية تؤكد دوماً على تحسن مؤشرات السلامة مقابل تراجع كبير في الحوادث الجوية، فعلى سبيل المثال، شهدت سنة 2019 ما معدله 1.13% حادث جوي عن كل مليون رحلة جوية قام بها الإنسان، بعدد حوادث قُدر بـ 53 حادثة جوية، خلفت 240 حالة وفاة².

إن التقدم العلمي والتقني في هذا المجال والذي سمح بالارتقاء إلى أعلى درجات السلامة، لا يعني على الإطلاق عدم تعرض مرفق النقل الجوي وعناصره للضرر، ففكرة السلامة المطلقة هي فكرة نسبية لا تجد لها مكاناً في الواقع المعاش، هذا من جهة، من جهة أخرى أصبح هذا النوع من النقل عرضة لنوع جديد من المخاطر التي تصدرت فيها صفة الإجرام واجهة هذه الأفعال، نعم إنها أعمال الاعتداء والمساس غير المشروع بأمن الطيران، والتي يلخصها العالم في مصطلح الإرهاب الجوي³. فإذا

الدولي، تتشكل هذه المنظمة من جمعية عامة ومجلس، مع بقية لجان وأجهزة ضرورة مختصة بمجال معين، كلجنة الأمن ولجنة السلامة الجوية، يقع مقرها في مونتريال بكندا، توكل إليها مهمة تطوير الملاحة الجوية العالمية وإعداد سياسات تطوير الطيران المدني، تضم تحت غطائها 191 دولة من بينها الجزائر، تعاقب على رئاستها 6 رؤساء آخرهم Salvatore Sciacchitano سنة 2019، لتفاصيل أكثر، لا تتردوا في زيارة موقع المنظمة:

<https://www.icao.int/Pages/default.aspx> . اطلع عليه بتاريخ 16-03-2021 على الساعة 10:26.

¹ IATA (International Air transport Association) : منظمة غير حكومية ذات طابع ربحي، تضم شركات النقل الجوي، تأسست في كوبا بمدينة هافانا في 15 من أبريل سنة 1945، يقع مقرها في الأخرى بمونتريال (كندا)، تضم في عضويتها 294 شركة نقل جوي سنة 2021، موزعة على 120 دولة، إذ تعتبر شركات النقل الجوي الجزائرية عضواً فيها (الخطوط الجوية الجزائرية وطاسيلي أير لاينز)، يبرز هدف هذا التنظيم في تنشيط وتدعيم حركة النقل الجوي في العالم،

² تقرير الإياتا لسلامة شركات الطيران لعام 2019، المنشور بتاريخ 07 أبريل 2020 على الموقع التالي: <https://www.iata.org/contentassets/6e5dc3af2fe246b8ae7ce8b8d0e16037/2020-04-06-01-ar.pdf>، المطلع عليه بتاريخ 2021/01/02 على الساعة 13:33.

³ هناك واقعتان تسمان عادة بالطيران المدني، الحادث الجوي التقليدي والاعتداء المفسود، الأول مرتبط دائماً بفكرة السلامة الجوية *sécurité*، أما الثاني فهو مربوط حسب مجتمع الطيران بالأمن الجوي *sûreté*، والحقيقة أن الكثير من الفقهاء والفاعلين في المجال يعتبران اللفظين متقاربين ومتشابهين، لاشتراكهما في النتائج التي يرتبها، وهي إلحاق الضرر بالركاب وأفراد الطاقم وغيرهم. راجع في ذلك: عائشة فضيل، الطائرة والإرهاب، المجلة المغربية لأنظمة القانونية والسياسية، العدد التاسع، المغرب، 2008، ص: 90. راجع أيضاً في ذات السياق:

Sophie CLAVET, coopération antiterroriste transatlantique : Sureté aérienne, Transferts des données personnelles et négociation de l'accord *Passenger Name Record*, Droits Fondamentaux, N08, France, 2010, P : 2.

ونحن في دراستنا في هذا البحث حاولنا الابتعاد قدر المستطاع عن استعمال لفظ الإرهاب، لأسباب موضوعية أهمها اختلاف المفاهيم والرؤى القانونية لموضوع الإرهاب بصفة عامة، بل خضوع هذا التعبير للعديد من التوجهات السياسية والإيديولوجية، لذلك ستجدون في طيات هذه الدراسة مصطلح الأفعال غير المشروعة، ذلك أنه الأكثر موضوعية بل الأكثر شمولية لما له من إمكانية احتواء لعمليات القرصنة والاختطاف والتفجير وغيرها من المصطلحات الأخرى.

كان الفاعلون الجويون يخشون الحوادث التقليدية للطيران، بل سارعوا إلى تداركها بكل السبل والوسائل، فإنه يجب الاعتراف بأن الاعتداء غير المشروع على الطائرات يفوق الحوادث الأخرى خطورة وضراوة، أولاً: لأن مثل هذه الأفعال (المساس بأمن الطيران) تمس غالباً بسلامة الأشخاص والممتلكات، وثانياً: أن هذا النوع من العنف في تصاعد مستمر، فكلما تطورت صور الحماية، أخذت أنواع الإجرام هي الأخرى في التطور والتنوع.

في الوقت الراهن لم تعد الأفعال التقليدية هي وحدها التي تهدد أمن وسلامة النقل الجوي، وإنما صاحبها العديد من الممارسات في صور أعمال عنف تستهدف أرواح الأبرياء، فبعد أن كان الاعتداء يتمثل في تغيير مسار الطائرات واختطاف من عليها من أفراد¹، توجه المجرمون إلى عمليات التصعيد من خلال تفجير الطائرة المدنية ومن عليها جواً، ومن أشهر عمليات الخطف التي انتهت بالتدمير الإرادي للطائرات نذكر، حادثة تفجير الطائرة التابعة للخطوط الجوي السويسرية Suisse air في 22 من فبراير سنة 1970 والتي راح ضحيتها 47 راكباً²، وكذلك الواقعة التي اتسع صدها في أواخر الثمانينيات، المعروفة بحادثة لوكيربي في 21 ديسمبر سنة 1988، لما تعرضت إحدى طائرات Pan American للتفجير فوق سماء اسكتلندا، مخلفة 270 قتيلاً من مختلف الجنسيات³.

¹ تمثل هذه التصرفات الجيل الأول أو الحقبة الأولى من أعمال العنف الممارسة في حق النقل الجوي، وهي أعمال اشتهرت في المرحلة من ثلاثينيات إلى سبعينيات القرن الماضي، غالباً ما كانت تنهى هذه العمليات بالانصياع لأوامر الخاطفين بتقديم أموال لهم، مقابل الإفراج عن الرهائن.

² في الواحد والعشرين فبراير سنة 1970، اهتزت سويسرا على وقع سقوط طائرة تابعة للناقل الوطني "سويس إير" كانت في طريقها إلى تل أبيب بعد وقت وجيز من إقلاعها في مطار زيورخ، ما أدى إلى مقتل كل من كانوا على متنها، وهم 38 راكب وتسعة أفراد طاقم. يعود سقوط هذه الطائرة إلى انفجار قنبلة كانت قد وضعت مسبقاً في الجزء الخلفي من القسم المخصص للشحن، فعلى الرغم من محاولة الطاقم العودة على أعقابها والسعي إلى القيام بمبوط اضطراري بزيورخ، إلا أنه تعذر عليه مشاهدة أجهزة الملاحة في قمرة القيادة بعد أن امتلأت بدخان كثيف، مما أدى إلى انعراج الطائرة وسقوطها في منطقة غابية في فورنلي نغن. للمزيد من التفاصيل حول القضية، راجع ما يلي: https://www.swissinfo.ch/fre/crash-de-swissair_50-ans-apr%C3%A8s-l-attentat-de-wuerenlingen--le-myst%C3%A8re-reste-entier/45570820#:~:text=Le%2021%20f%C3%A9vrier%201970%2C%20le.de%20toute%20l'histoire%20suisse

المطلع عليه بتاريخ: 2020/07/12 على الساعة التاسعة والنصف مساءً.

³Nancy Jean Strantz, Aviation Security and Pan Am Flight 103: What Have We Learned, Journal of Air Law and Commerce, Volume 56, issue 2, 1990, P: 414. Cited by <https://scholar.smu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1919&context=jalc>, visited on 12/07/2020 at 23:30.

إن الأفعال غير المشروعة في حق الطيران لم تبقى محصورة في الطائرة ومن عليها، بل تعدتها بمراحل، حينما قرر المجرمون توسيع نشاطهم الإجرامي ليشمل أبنية المطارات ومحيطها، بل أن هذا النوع من التهديد أخذ منعطفاً آخر، حينما تم استعمال الطائرة كسلاح للدمار الشامل يستهدف به الجناة تحقيق أكبر قدر من الدمار والخراب في الوسط المدني، وهو ما وقع بالفعل في الولايات المتحدة الأمريكية في الحادي عشر من سبتمبر سنة 2001، عندما استخدم الإرهابيون الطائرات المدنية كسلاح ذو قوة تدميرية هائلة، خلف وراءه آلاف القتلى والجرحى، فضلاً عن الخسائر المادية التي قدرت بمليارات الدولارات¹.

وإذا كان للحدثات ضربيتها، فإن ضريبة التطور التكنولوجي للطيران عموماً وللطائرة خصوصاً، هو تسخير هذه التكنولوجيا لتحقيق مقاصد إجرامية محضّة، فالיום صار بالإمكان تحويل مسار الطائرة باختراق نظام قيادتها الآلي، كما يمكن تفجيرها كلياً عند العبث بنظام سلامة محركاتها النفاثة. بعد مرور قرن من استغلال الإنسان للسماء، لم تبقى الطائرة التي وُجدت لتكون وسيلة مدنية للنقل الهادف إلى تعزيز سبل الحياة محتفظة بهدفها هذا، بل أصبحت بهذا التطور المخيف سلاحاً مثالياً للعمل الإجرامي والإرهابي الذي يهدد الأمن والاستقرار بل الحياة في أي مكان في العالم. ومنذ البداية سعى الآمرون في مجال الطيران إلى إيجاد نظام قانوني يعالج التهديدات التي يتعرض لها النشاط الجوي، فكان الملاذ الأول هو المسؤولية المدنية التي كانت قد اتضحت معالمها عقب انبثاق اتفاقية وارسو 1929² والتي حملت في ثناياها إلزام الناقل بضمان السلامة، فكانت تجر

¹ بالفعل عاش العالم قمة الرعب في صباح 11 عشر من سبتمبر عندما تم تحويل مسار طائرات تعمل على رحلات داخلية أمريكية من طرف تسعة عشر قرصاناً تلقوا تكويناً كاملاً في فن قيادة الطائرات وحولوها إلى أداة للموت والخراب والدمار، فكانت بحق أول مرة في تاريخ الطيران الذي تستخدم فيه الطائرات المدنية كسلاح في هجمات انتحارية لإرهاب المجتمع، بحيث خلفت هذا الأحداث أزيد من 2977 قتيلاً و6291 جريحاً حسب التقارير التي أصدرتها الحكومة الأمريكية في تلك الفترة.

عائشة فضيل، الإرهاب والطائرة، المرجع السابق، ص: 93.

Marie-Ange Costantini, 11-Septembre: ce jour que les Américains n'oublieront jamais, article publié au journal LEFIGARO, Publié le 11/09/2019 à 08:04, mis à jour le 11/09/2019 à 09:30, lien : <https://www.lefigaro.fr/international/11-septembre-ce-jour-que-les-americains-n-oublieront-jamais-20190911>, visité le 19-03-2020 à 13 :23.

² دخلت اتفاقية وارسو المتعلقة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي حيز التطبيق بتاريخ 13 فبراير 1933 بعد أن انضمت إليها أزيد من 123 دولة،

الناقل الجوي على تعويض المسافرين والركاب¹ الذي يتعرضون لأضرار أثناء الرحلة الجوية، اعتبارا للعلاقة العقدية التي تجمعهما².

إن نظام المسؤولية العقدية الذي قرره اتفاقية وارسو كان ملائما تماما لظروف النقل الجوي نظريا، لكن بعد دخول هذه الاتفاقية حيز التطبيق، سرعان ما تبين أنها قواعدها أصبحت حائلا أمام حصول المضرور على تعويض عادل جراء ما أصابه، ذلك أن هذه المسؤولية قد أعطت للناقل إمكانية التحرر منها بإثباته بذل العناية الكافية والتدابير الضرورية لحماية المسافر، وحتى وإن استطاع هذا الأخير بطريقة أو بأخرى إثبات تقاعس الناقل أو خطئه، فإنه يبقى مجبرا على قبول التعويض الهزيل الذي فرضته الاتفاقية عند تبنيها نظام تحديد المسؤولية، هذا التعويض الذي لا يقارن أمام الضرر اللاحق بالمضرور.

إن هذا الأمر أثار حفيظة بعض الدول التي استنكرت الوضع بشدة، فراحت تسخر قضاها بغية تطويع نصوص هذه الاتفاقية على النحو الذي يمكنها من إسعاف شريحة واسعة من فئة المتضررين وتوفير الحماية اللازمة لهم، ففسر القضاء النصوص إلى أبعد حدودها (التوسيع في التفسير) بغية إعادة التوازن المفقود في العلاقة بين المسافرين وناقليهم.

بعد تعالي الأصوات المنتقدة لاتفاقية وارسو، ظهرت أولى خطوات مراجعة الاتفاقية لما يخدم معه مصالح المضرورين من الركاب ويحقق لهم الحماية المرجوة منها عن طريق الرفع من قيمة التعويض، الأمر الذي تآتى بالتوقيع على بروتوكول لاهاي سنة 1955³ وإردافه بتعديل آخر في جوادلخارا سنة

¹ إن المتصفح لهذه الدراسة سينتبه لفكرة تعدد المصطلحات بين الراكب والمسافر، وفعلنا هذا لم يكن عبثيا، وإنما مراعاة منا للمصطلحات التي كانت تستعملها الاتفاقيات الدولية المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي وبروتوكولاتها، والتي كانت تستعمل اللفظين *voyageur et passager* للدلالة على الشخص الذي يلتزم أمامه الناقل بالتغيير المكاني له حسب ما هو متفق عليه فيه العقد.

² في تلك المرحلة كان المشرع الدولي يرى أن الإخلال بأمن الطيران المدني هو نفسه الإخلال بالسلامة، وذلك لاشتراكهم في إلحاق الأضرار بالمسافرين.

³ دخل حيز النفاذ في الفاتح من أوت 1963، صادقت عليه الجزائر بعد الاستقلال بموجب المرسوم رقم 64-74 المؤرخ في 02 مارس 1964، والمتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى اتفاقية وارسو المؤرخة في 12 أكتوبر 1929 حول توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي وبروتوكول لاهاي الدولي المؤرخ في 28 سبتمبر 1955، الجريدة الرسمية عدد 26 سنة 1964.

1961¹، إلا أنه على ما يبدو هذا التعديل لم يعجب بعض الدول وعلى رأسهم الولايات المتحدة الأمريكية التي كانت ترى بأن الحماية القانونية التي تقدمها اتفاقية وارسو وبروتوكولاتها للمسافرين هي حماية ناقصة مقارنة بالمخاطر والأضرار التي يتكبدها المسافر ويتحمل تبعاتها، فعلى الرغم من أن بروتوكول لاهاي قد رفع من قيمة التعويض المقدمة للمتضررين، فإن هذا التعويض في نظرها (الو.م.أ) يبقى هزيباً في حق الركاب والمسافرين، بل أن الناقل مازال على قدر من الأرحية في التهرب من تقديم هذا التعويض، فمضت إلى مرحلة التصعيد والتهديد بالانسحاب من اتفاقية وارسو، وعملت على خلق نظام جديد يتفق ونظرتها الجديدة لمسؤولية الناقل الجوي عبر ما يعرف باتفاق مونتريال لسنة 1966²، هذا الاتفاق الذي هدم فكرة التوحيد في النصوص المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي.

عقب الموقف الذي اتخذته الولايات المتحدة لم يبقى للمشروع أي خيار سوى الانصياع لمطالب الولايات المتحدة الأمريكية، فعدل من أساس مسؤولية الناقل الجوي، وانتقل من المسؤولية الخطئية إلى المسؤولية الموضوعية الأكثر شدة وتقييدا للناقل، من خلال بروتوكول جواتيمالا سنة 1971، لكن وعلى ما يبدو أن آفاق الو.م.أ وأطماعها تجاوزت أساس المسؤولية وتعدته لإنكارها فكرة تحديد المسؤولية التي بقيت وارسو محتفظة بها في تعديلها الأخير.

بين هذا وذلك، وفضلاً عن المحاولات المتكررة لإنقاذ الاتفاقية عبر سن بروتوكولات دخل بعضها حيز التنفيذ دون بعضها الآخر، والذي أفقد اتفاقية وارسو الانسجام، وأخل بفكرة التوحيد

¹ دخلت حيز النفاذ في الفاتح من ماي 1964، على أن صادقت عليها الجزائر بموجب الأمر رقم 65-267 المؤرخ في 25 أكتوبر سنة 1965 والمتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى الاتفاقية المتممة لاتفاقية وارسو حول توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي الذي يؤديه شخص غير الناقل المتعاقد، والموقعة في 18 من سبتمبر 1961 بجوادالجارا «Guadalajara»، ج. ر عدد 104 سنة 1965.

² تم إقرار هذا الاتفاق من طرف هيئة الطيران الأمريكية CAB بتاريخ 13/05/1966، وهو عبارة عن اتفاق جماعي بين ناقلين أزموا أنفسهم بمجموعة من الأحكام والشروط التي تحمي بدرجة أولى الرعايا الأمريكيين. علّق الفقهاء على هذا الاتفاق بأنه لا يرقى إلى درجة الاتفاقية الملزمة لصدوره من أشخاص (الناقلين) لا ينطبق عليهم صفة أشخاص القانون الدولي.

R. H. Mankiewicz, le statut de l'arrangement de Montréal « Mai 1966 » et la décision du CAB du 13 Mai 1966 concernant la responsabilité de certains transporteurs aériens à l'égard de leurs passagers, Revue Française du droit Aérien, N4, 1967, P : 387 et s.

المشار إليه لدى حمزة جقبوي، النظام القانوني للتعويض عن حوادث النقل الجوي، أطروحة دكتوراه، فرع القانون الخاص، جامعة جيلالي اليابس، سيدي بلعباس (الجزائر)، 2016، ص: 14. دلال يزيد، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في النقل الجوي الداخلي والدولي، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان (الجزائر)، 2010، ص: 209.

التي استهدفها الاتفاقية، فكر المشرع الدولي في ملء هذه القواعد التي تحكم مسؤولية النقل الجوي عن طريق سن اتفاقية جديدة تحل محل سابقتها، وتراعي في أحكامها الظروف الحديثة والمآلات الجديدة التي سار إليها النقل الجوي، فكان تاريخ 28 ماي 1999 شاهدا على ولادة اتفاقية جديدة خاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي (اتفاقية مونتريال 1999)¹.

وعلى طول هذه المرحلة (الفترة بين توقيع اتفاقية وارسو 1929 وتوقيع اتفاقية مونتريال سنة 1999) لم يكتفي مجتمع الطيران بالحماية المدنية التي يكفلها عقد النقل الجوي لمرفق الطيران، بل كان مقتنعا بأن زوال هذه الممارسات والتعهدات التي تطال مرفق النقل الجوي لا تزول إلا من خلال تجريم هذه الأفعال وتسليط أعتى العقوبات عليها، فكانت أولى المتابعات الجزائية عن المساس بأمن الطيران المدني في صورة تشريعات داخلية في الدول التي عرفت هذا النوع من النشاط قبل غيرها، غير أن المسألة سرعان ما اتخذت طابعا دوليا فرضته طبيعة النشاط الجوي ذاته، فلم يعد الاهتمام بالأفعال غير المشروعة الماسة بسلامة الطيران المدني قاصرا على القوانين الداخلية فحسب بل تعداه إلى النطاق الدولي، نظرا لقصور التشريعات الوطنية في تنظيم هذا النشاط، حيث بات واضحا للعلن أن الجرائم والأفعال التي تهدد النشاط الجوي أصبحت لا تمس دول بمفردها، بل أصبح هذا المساس مهددا لكافة الدول.

لقد لعبت منظمة الطيران المدني دورا جد فعال في التأسيس للحماية الموضوعية لمرفق الطيران من الأفعال غير المشروعة التي تطاله، إذ كانت وراء توقيع الاتفاقيات الدولية المجرمة لكل صور المساس بأمن الطيران بإبرام مجموعة من الاتفاقيات ذات العلاقة بأمن الطيران نذكر منها، اتفاقية طوكيو لسنة 1963 بشأن الأفعال غير المشروعة على متن الطائرات، اتفاقية لاهاي 1970 الخاصة باختطاف الطائرات، واتفاقية مونتريال لسنة 1971 بشأن قمع الأفعال غير المشروعة والموجهة ضد سلامة

¹ دخلت حيز النفاذ في الرابع من شهر نوفمبر 2003، ولم تصادق عليها الجزائر إلى حد الساعة.

الطائرات¹، كما كانت حريصة على فرض القواعد الإجرائية والتوصيات الوقائية المفروضة على كل المتدخلين في عملية النقل الجوي من خلال النص عليها في صورة قواعد قياسية وتوصيات وزعت على الملاحق التسعة عشر لاتفاقية شيكاغو 1944²، أو عن طريق إطلاق برامج خاصة بأمن وسلامة والطيران المدني.

تعود أهمية هذه الدراسة لأهمية النقل الجوي ذاته ودور الطائرة كوسيلة نقل، والتي فاقت أهميتها كافة وسائل النقل الحديثة نظرا لما توفره من امتيازات حذت بالكثيرين إلى استعمالها، ونتيجة لما يحمله هذا النقل من خصوصيات في مضمونه واشكالياته تصب مجملها في خانة الآثار التي يرتبها عقد النقل الجوي، خاصة تلك التي تقع على عاتق الناقل الجوي لصالح الراكب والمتمثلة أساسا بمسؤولية الحفاظ على الأمن والسلامة لهذا الأخير (الراكب)، وباعتبارها (المسؤولية) التزاما يثقل كاهل الناقل الجوي في حالة عدم تنفيذ العقد بالشكل السليم، بحيث تبرز الأهمية العلمية لموضوع المسؤولية في

¹ صادقت الجزائر على الاتفاقيات الثلاث مجتمعة بتحفظ بموجب المرسوم 95-214 المؤرخ في 11 ربيع الأول عام 1416 الموافق ل 08 أوت سنة 1995، يتضمن المصادقة مع التحفظ على ثلاث اتفاقيات وبروتوكول تتعلق بالطيران المدني الدولي، الجريدة الرسمية عدد 44، الصادرة بتاريخ 16 أوت 1995.

² جاءت اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي بسبب عجز الاتفاقيات الدولية التي تم إبرامها بعد الحرب العالمية الأولى في التوفيق بين مبدأ الجو الحر ومبدأ الجو المنتظم خاصة وأن الأخذ بأي منهما سيؤدي إلى نتائج مهمة تنعكس آثارها على نشاط المركبات الهوائية وازدهارها أمام ما برهنت عليه الحرب العالمية الثانية من قدرة هذه المركبات على أن تصبح هذه الطائرات الأداة والوسيلة المهمة ليس للقهر فقط بل للوسيلة التي تضمن التعاون بين الشعوب، فكانت الدعوة لعقد مؤتمر دولي لسن تشريع دولي جديد ينظم الطيران المدني الذي بدأ أعماله عام 1944 بمدينة شيكاغو الأمريكية بحضور ممثلين عن اثنين وخمسين دولة، وأنهى هذا المؤتمر أعماله بالإعلان عن اتفاقية دولية أطلق عليها اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي، اشتملت على أربعة ملاحق في ذلك الوقت، كما أن أهم ما جاءت به هو إنشاء مؤسسة دولية ذات طابع فني، استشاري ورقابي عرفت باسم المنظمة الدولية للطيران المدني (الإيكاو)، كما أصبحت هذه الاتفاقية واجبة التطبيق والتنفيذ سنة 1947 بعد أن صادقت عليها ست وعشرون دولة. أخذت ملاحق هذه الاتفاقية في العديل والتطوير متماشية مع التطوير الذي وصل إليه قطاع الطيران، إلى أن وصل عدد ملاحقها اليوم إلى 19 ملحقا. صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 63-84 المؤرخ في 05 مارس 1963 الصادر بالجريدة الرسمية رقم 14، كما صادقت الجزائر على تعديلات المتعاقبة بموجب المراسيم المضبوط ترتيبها كالاتي: المرسوم الرئاسي 2000-414 المتضمن التصديق على البروتوكول المتضمن تعديل المادة 56 من اتفاقية الطيران المدني الدولي، الموقع بمونتريال 6 أكتوبر 1989، والرسوم الرئاسي 2000-415 المتضمن التصديق على البروتوكول المعدل للمعدل للمادة 50 فقرة "أ" لاتفاقية الطيران المدني الدولي، الموقع بمونتريال سنة 1990، والرسوم الرئاسي 2000-416 المتضمن التصديق على بروتوكول الخاص بالنص الرسمي للاتفاقية المتعلقة بالطيران المدني الدولي شيكاغو 1944 بأربع لغات والموقع بمونتريال سنة 1977، والرسوم الرئاسي 2000-417 المتضمن التصديق على البروتوكول بشأن النص الرسمي الخماسي للغات لاتفاقية الطيران المدني الدولي الموقع بمونتريال 1995 والرسوم الرئاسي 2000-418 المتضمن التصديق على بروتوكول بشأن تعديل اتفاقية الطيران المدني الدولي الموقع في 29 سبتمبر 1995، المراسيم مؤرخة كلها بتاريخ 21 رمضان 1421 الموافق ل 17 ديسمبر 2000، الصادرين بالجريدة الرسمية عدد 87 الصادرة بتاريخ 20 ديسمبر سنة 2000.

مجال النقل الجوي من خلال كيفية تحقيق هذا الأمان والسلامة المرجوة في هذه الوسيلة المحفوفة بالمخاطر بشتى أنواعها التقليدية والمفتعلة، مع ضرورة أن لا تكون هذه الوسيلة أحد عوامل الإخلال بالتوازن بين طرفي عقد النقل الجوي.

إن النشاط الجوي باعتباره النشاط الأسرع نموا في العالم، نتيجة تزايد الطلب على الحركة الجوية بصورة لا مثيل لها في السنوات الأخيرة، جعل الكثيرون يتوقعون زيادة في مستوى الحوادث الجوية، حتى أصبح في وقتنا الحالي ضمان أمن وسلامة النقل الجوي من أكبر التحديات التي تواجهه، ليس فقط دولة دون غيرها من الدول الأخرى، وإنما أصبح التحدي قائما على مواجهة المجتمع الدولي ككل، لأن الأضرار المترتبة على المساس بسلامة وأمن النشاط الجوي في دولة ما، غير مقتصرة على هذه الدولة بمفردها، بل تصيب هذه الأضرار أيضا الغالبية العظمى من الدول، نظرا للطبيعة الدولية للنشاط الجوي، ففي الغالب تكون الطائرة مسجلة في دولة، وتباشر نشاطها في دولة أخرى، فضلا عن اختلاف جنسيات ركابها وأفراد طاقمها، لذي تبدو أهمية التضامن وتظافر الجهود بين الدول، أمرا لازما وضروريا لمواجهة الأفعال التي من شأنها المساس بأمن وسلامة النقل الجوي، خاصة بعد التصعيد الذي شهدته الانتهاكات والأعمال الإرهابية والتي أصبحت منتشرة في الغالبية العظمى من الدول.

تهدف هذه الدراسة أساسا لإبراز دور المشرع الدولي في تعزيز مفهوم المسؤولية في مجال الأمان والسلامة، وبيان مضامينها وأسسها القانونية والتنظيمية على اعتبار أن مصلحة المسافر تعلق فوق أي مصلحة أو اعتبارات اقتصادية، وذلك أولا: بدراسة مدى نجاعة التشريعات الدولية في مجال مسؤولية الناقل الجوي من خلال الوقوف على أهم البنود المنظمة وتحليلها، للخروج منها بتصوير عام لنظام كامل وفعال يتم من خلاله رسم معالم المسؤولية بالشكل السليم، كون هذه المسؤولية تعد تديرا احترازيا وقائيا لحماية المسافر وضمان حقوقه.

وثانيا: في البحث عن أوجه القصور والثغرات التي طالت التشريع الدولي الجزائري لاسيما فيما يتعلق بمواكبه للتطورات الإجرامية الحديثة، ومدى استجابة الدول للقواعد القياسية والتوصيات الأمنية الدولية الهادفة لتحقيق الأمن والسلامة في هذا القطاع.

اعتبارا بما سبق وبناء على التفصيل الذي قدمناه تبين لنا ضرورة طرح التساؤل التالي: ما هو الضمان القانوني للملائم لحماية أمن وسلامة الطيران المدني؟ وإلى أي مدى استطاع المشرع الدولي التوفيق بين نظامي المسؤولية المدنية والجزائية لتحقيق أكبر قدر من الحماية لجمهور المسافرين والركاب؟

من أجل الإحاطة بكل جوانب الموضوع، والوصول إلى نتائج منطقية تقترب من الحقيقة أو تلامسها مع معظم جوانبها، كان لزامًا الجمع بين عدد من المناهج العلمية، نرى بأن الاستغناء عن أحدها قد يمنع الوصول إلى المطلوب، فاتبعنا المنهج الاستقرائي لتأصيل المبادئ والقواعد السائدة في أغلب النظم القانونية، كما استخدمنا المنهج التحليلي من خلال عرض النصوص القانونية المترابطة وتحليلها، فضلا عن استخدام المنهج المقارن كمنهج رئيسي في البحث بين التشريعات القانونية المختلفة والاتفاقيات والمواثيق الدولية الصادرة من الأمم المتحدة والمنظمات الدولية والإقليمية ذات الصلة.

إن موضوع أمن وسلامة الطيران هو موضوع مهم وواسع، لذلك وحتى لا تتشعب بنا الدراسة إلى مسافات قد لا تتفق فيما بينها منهجيا أو موضوعيا، فقد آثرنا تحديد نطاق الدراسة من باب حصر جوانب الموضوع في المسؤولية الخاصة بحماية الأشخاص عن الضرر اللاحق بهم من جراء الأفعال غير المشروعة، وبذلك يخرج عن نطاق هذه الدراسة المسؤولية عن نقل البضائع أو المسؤولية عن التأخير، وإن تم الإشارة لهم في سياق الدراسة، فذلك من جانب المقارنة بين نظم المسؤولية في نقل الأشخاص عنه في نقل البضائع والتأخير.

ولأن البحث يسعى لتحقيق الحماية لمرفق الطيران من خلال تحقيق أكبر حماية للمسافرين، فقد حاولنا صب اهتمامنا على القواعد التي تقيم المسؤولية وتكرسها، وابتعدنا عن الآليات التي تُبعد المسؤولية أو تنفيها (حالات إعفاء المسؤولية)، مع ابتعادنا أيضا عن الشق الإجرائي الخاص بالدعوى المدنية والجزائية التي تستحق بحثا مستقلا بذاتها، حتى يتم التفصيل فيها تفصيلا دقيقا.

لقد انتهينا بعد الاطلاع على مختلف المراجع والكتب والدراسات إلى ضرورة تقسيم هذه الأطروحة إلى باين: نخصص الأول منهما للمسؤولية العقدية باعتبارها أحد ضمانات تحقيق أمن وسلامة الطيران المدني، أما الثاني فنجعله مُنطلقاً لتوضيح الحماية الموضوعية التي أرساها مجتمع الطيران لتحقيق الأمن والسلامة الجوية. على أن ننهي هذه الأطروحة بخاتمة يتم فيها الإجابة على التساؤلات المطروحة في سياق الدراسة، وتضمينها (الخاتمة) للاستنتاجات المتوصل إليها من جراء هذا البحث.

الباب الأول:

المسؤولية العقديّة كضمان الأمن وسلامة

الطيران المدني

الباب الأول: المسؤولية العقدية لأمن وسلامة الطيران المدني.

يعتبر النقل الجوي الوسيلة المثلى لنقل الأشخاص في عصرنا الحاضر، ذلك أن الطائرة تطوي بقاع المعمورة، وتجتاز الجبال والسهول الفيافي، فتعبر البحار والمحيطات، وتنفذ في أقطار السماوات غير مبالية بأية حواجز طبيعية كانت أو صناعية أو حتى سياسية، حتى أصبح العالم اليوم مثل كرة صغيرة يقلبها الطيران بين أصابعه ليصل بين أبعد نقطتين فيها وفي زمن قياسي، متفوقا في ذلك على غيره من الوسائل الأخرى.

بيد أن الصفة الدولية التي تلازم النقل الجوي قد أدت إلى زيادة احتمالات الأخطار التي يتعرض لها مرفق النقل الجوي رغم التقدم العلمي الهائل في العصر الحديث، ذلك أن الطائرة، وهي تؤدي مهمتها في نقل الأشخاص، تتدافعها التيارات الهوائية الشديدة، أو تعصف بها العواصف الثلجية والأعاصير، أو تهبط بها المنخفضات الجوية المفاجئة، أو تتراكم على أجنحتها ومحركاتها الثلوج، أو يحجب الضباب الكثيف عنها الرؤية، ليس هذا وحسب، بل أصبح هذا النوع من النقل نظرا لأهميته، هدفا لكل نشاط إجرامي دولي (الاعتداء غير المشروع ضد الطيران المدني)، لما له من تأثير مباشر على كيانات الدول واستقرارها، فأصبحت الطائرة بذلك عرضة لمخاطر الطبيعة التي أمكن للعلم أن يخفف أثرها، بل أصبحت أيضا عرضة لنشاط بشري سلبي، وهو محاولة الإضرار بأمن وسلامة الطيران المدني.

انطلاق من الصفة الدولية للنقل الجوي، والتصاق المخاطر الجوية (بفعل الطبيعة أو بسبب الأفعال غير المشروعة) بالاستغلال التجاري للطائرة، أيا كانت طبيعة هذه المخاطر تقليدية كانت أو حديثة، أضحت الحاجة ملحة إلى قيام المجتمع الدولي بوضع قواعد قانونية تنظم أحكام النقل الجوي، وتحل المشاكل القانونية التي يثيرها هذا النقل بين أطرافه، بعيدا عن القواعد العامة لدولة أو لأخرى، والتي وضعت (القوانين الداخلية) أصلا في تراث فكري وقانوني محلي، فضلا عن عدم مراعاتها الطابع الدولي وخصوصية المخاطر التي يتعرض لها النقل الجوي، نتيجة البيئة التي يتم فيها، عكس غيره من الوسائل البرية والبحرية.

لا جرم أن يكون لمسؤولية الناقل الجوي نصيب الأسد في المسائل التي يثيرها النقل الجوي وأكثرها بحثا أمام القضاء وشغلا لأقلام الفقهاء، حيث المجال الخصب للمنازعات بين الناقلين الجويين

والعملاء من المسافرين، بحيث أن كل واحد منهم يطالب بأن تميل الكفة ناحيته أو على الأقل أن تتوازن المصالح دون طغيان أي طرف أو إذعان، فإذا كانت القواعد القانونية الأولى المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي قد انحازت بطريقة أو أخرى لهذا الأخير (الناقل)، كان الأجدر إعادة الكفة إلى نصابها بتحقيق حماية أكبر للمسافرين نتيجة تزايد الإقبال على هذه الوسيلة وما صاحبه في المقابل من مخاطر حديثة تضر بأمن المسافرين وسلامتهم، إذا ما اعتبرنا أن هذه الشريحة هي أساس هذا القطاع وقوامه.

إن تحقيق الحماية الكاملة للمسافرين عبر المجال الجوي تفرض علينا أولاً التعرف على النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي باعتبارها (المسؤولية) أحد ضمانات أمن وسلامة الطيران وذلك في **الفصل الأول** من هذا الباب، على أن نتولى في **الفصل الثاني** منه تقييم هذه المسؤولية وتحديد مدى نجاعتها في تحقيق الحماية المرجوة للمسافرين خصوصاً ولأمن الطيران وسلامته عموماً.

الفصل الأول: الإطار القانوني لمسؤولية الناقل الجوي لضمان السلامة الجوية

من نشاط وصف ذات يوم بأنه "مدار لدن رواة هواة"¹ ولمصلحة فئة من محبي المغامرات، إلى أبرز قطاع لنقل المسافرين إلى كل الوجهات²، نظير امكانيات تتمتع بها الطائرات وامتيازات تساعدها على تخطي المسافات بكل سلامة وأمان³، فإنه لا يستبعد تعرض مستخدمي هذه الطائرة للخطر، لسبب وجيه هو أن هذه الآلات قد سخرت لخدمة الإنسان، يمكن في أي حال من الأحوال أن تضر بالقائمين عليها وبالمسافرين، والذي يترتب عليه تقديم تعويضات عن هذه الأضرار من خلال إقامة نظام للمسؤولية.

ولما كانت مسؤولية الناقل الجوي من أهم المسائل وأدق الاشكاليات المتولدة عن عقد النقل الجوي، وأكثرها طرحا أمام القضاء وأشدّها شغلا لأذهان الفقهاء لما للحوادث الجوية (التقليدية منها والحديثة) من آثار وخيمة على الأرواح والأموال، كان اختيار نظام دولي يحكم هذه المسؤولية أمرا ملحا، نظام تتفق قواعده مع خصائص النقل الجوي وتتلاءم مع الظروف الحديثة التي ولد فيها، أخذا بعين الاعتبار الأخطار التي تحف به من كل جانب، ولا تهمل في الوقت نفسه مصلحة الراكب حتى يتقدم على اختيار السفر عبر الجو دون تردد، ليجد المشرع الدولي نفسه أمام نظامين أساسيين: نظام المسؤولية الخطئية أو الشخصية، ونظام المسؤولية الموضوعية المادية.

إن اختيار أي نظام لمسؤولية الناقل الجوي من النظامين السابقين كان مقيدا في درجة أولى بتجاذب مصلحتين اثنتين: سعي المسافر المتواصل للحصول على تعويض عادل وسريع، وفي المقابل حرص شديد من الناقل في ألا تكون الأعباء الاقتصادية للاستغلال الجوي ولا حتى شروط الأمن والسلامة كلفة له، لذلك أصعب تحدي واجه المشرع الجوي هو التنقيب والبحث عن أنسب الصيغ والسبل لكفالة التوازن بين المصلحتين، كوسيلة للتوفيق بين فضائل الطيران ومخاطره.

¹ قادة شهيدة، توازن مصالح الناقل والمسافر من خلال النظام التعويضي لضحايا حوادث النقل الجوي الدولي، بحوث مؤتمر "الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، دبي (الامارات)، من تاريخ 23-25/04/2012، ص: 913.

² Loïc Gérard, l'obligation de sécurité et le transport aérien des personnes, acte du colloque l'obligation de sécurité, presse universitaire, Bordeaux, 2003, p160 : «Un transport assuré par des pionniers pour des pionniers».

³ <https://www.bfmtv.com/international/n-avez-pas-peur-l-avion-reste-moyen-de-transport-le-plus-sur-975959.html> visité le : 25/01/2019 à 11.05.

على أساس ما سبق سنقسم فصلنا هذا لمبحثين اثنين: نخصص المبحث الأول لتنظيم أحكام مسؤولية الناقل الجوي في الالتزام بحماية المسافرين، ثم نتطرق في المبحث الثاني لعناصر المسؤولية العقدية للناقل الجوي وأثرها على سلامة المسافر وأمنه.

المبحث الأول: تنظيم أحكام مسؤولية الناقل الجوي في الالتزام بحماية المسافرين

تقع من وقت لآخر كارثة تضرع في واجهة الأخبار وفي ظروف جد مأساوية، مشكلة سلامة الركاب وأمنهم في النقل الجوي، فهي لا محالة كارثة تهمز الرأي العام، وتثير مرة أخرى التساؤلات حول الأمن والسلامة الجويين والمسؤوليات المترتبة عنهما.

إن الوضع ليس بكارثي ولا مثالي في الوقت الذي أصبح فيه التحسن في مجال السلامة واضحا، ولا يخضع فقط للصدمات التي تسببها الكوارث الجوية، فهذا التقدم هو نتيجة تعبئة جميع الجهات الفاعلة في مجال النقل الجوي، من الشركة المصنعة إلى المشغل وصول لأطقم الطائرة.

رغم درجات السلامة العليا التي تم وصولها في مجال الطيران المدني بفضل التقدم التقني والتكنولوجي، إلا أن الجانب القانوني كان له نصيب وافر في تطوير السلامة الجوية وتقويتها، كيف لا والنصوص القانونية هي من تضمن حماية الركاب من الحوادث قبل بداية الرحلة الجوية وبعدها.

انطلاقا مما سبق سنحاول أن نبرز الدور الإيجابي الذي تلعبه القواعد القانونية من أجل توفير حماية كاملة لممتطي الطائرات من الركاب، ويتجسد ذلك انطلاقا من دراسة العلاقة التي تربط بين الناقل والمسافرين، والتي من خلالها يمكن فرض قواعد والتزامات يتقيد بها الناقلون في رحلاتهم الجوية (المطلب الأول)، ثم نسلط الضوء مباشرة على قيام أحكام مسؤولية الناقل الجوي وتطورها على الصعيدين الداخلي والدولي (المطلب الثاني).

المطلب الأول: عقد النقل الجوي أداة التزام الناقل بضمان سلامة المسافر

لما كان النقل عملية مادية فإنه ينبغي لإضفاء الصفة القانونية عليه، وجود قانون ينظم هذه العلاقة بين طرفين اثنين "الناقل والمنقول"، لذلك كان العقد المبرم بين الناقل من جهة، والراكب من جهة أخرى هو الوسيلة التي يمكن من خلالها إضفاء الصفة القانونية على هذا العمل المادي (النقل).

ولأن النقل الجوي على مختلف صورته غالباً ما يتسم بطابع دولي بسبب ما ينفرد به من ميزة السرعة الفائقة وعبور الحدود بين الدول، كان من الضروري توحيد النصوص القانونية المنظمة لنشاطه بغية القضاء على تعدد الأنظمة القانونية التي قد تحكمه، وما يؤدي إليه هذا التعدد من اضطراب وعدم استقرار للمراكز القانونية.

وحيث أن جوهر دراستنا يتلخص في معالجة الآثار المنجزة عن الإخلال بشروط وضوابط العلاقة العقدية، والذي يؤدي لا محالة إلى مساءلة أي طرف كان، فإنه من الأجدر أن نتساءل بداية عن مفهوم عقد النقل الجوي؟ ماهي خصوصياته وسماته؟ ما هي آليات إثبات هذا العقد، وما هي آثاره؟ هذا ما سنحاول الإجابة عنه في ما يلي:

الفرع الأول: تعريف عقد النقل الجوي

العقد بصفة عامة هو توافق إرادتين أو أكثر على إحداث أثر قانوني معين، يتمثل عادة في إنشاء إلتزام أو تعديله أو نقله أو إنهائه، وبهذا لا يختلف عقد النقل الجوي عن غيره من العقود الأخرى، فيمكن تعريفه "بأنه اتفاق بين طرفين أحدهما الناقل والآخر إما الراكب أو الشاحن، يتعهد فيه الناقل بنقل الراكب أو بنقل بضاعته من نقطة القيام إلى نقطة الوصول، بواسطة الطائرة خلال مدة محددة لقاء أجر محدد، ويجب أن يتوافر في هذا العقد أركانه من رضا ومحل وسبب"¹.

في حين عرفه الأستاذ أبو زيد رضوان بأنه "اتفاق يتعهد بمقتضاه شخص يسمى الناقل، لشخص آخر يسمى المسافر بنقله من مكان إلى آخر، خلال مدة معينة بواسطة الطائرة مقابل أجر،

¹ عدلي أمير خالد، عقد النقل الجوي في ضوء قانون الطيران المدني الجديد والمستحدث من أحكام النقض وآراء الفقه، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية (مصر)، 1996، ص: 15.

على أن يلتزم هذا الأخير بدفعه له"¹، كما عرفه الفقيه العربي محمد فريد العربي بأنه "ذلك الاتفاق الذي يبرم بين من يرغب في السفر وبين الناقل الجوي، على أن يتعهد هذا الأخير بمقتضاه بنقل المسافر عبر الجو من مكان القيام إلى مكان آخر يتم تحديده، وذلك مقابل أجر يدفعه الراكب في السفر"².

إن رحلة بحثنا عن تعريف قانوني دقيق لعقد النقل الجوي تقودنا بدرجة أولى إلى البحث في الاتفاقيات الدولية المنظمة لهذا الشأن، باعتبارها المرجعية الأساسية والأولى لمثل هذا النوع من النقل، ولكن عند تصفحنا لموادها (اتفاقية وارسو وبروتوكولاتها، واتفاقية مونتريال) لم نجد أي نص من شأنه تقديم تعريف لعقد النقل الجوي رغم الأهمية التي يكتسبها هذا التعريف نظير الالتزامات الواجبة التي يرتبها عقد النقل على طرفيه ناقلا كان أو راكبا، وكأن الاتفاقيات الدولية بفعلها هذا تفتح المجال أمام القوانين الداخلية من أجل معالجة الأمر وفق نصوصها الخاصة، وبالفعل تداركت العديد من التشريعات الوطنية الأمر، من بينها المشرع الجزائري الذي عرف عقد النقل الجوي من خلال المادة 131 من قانون الطيران المدني³ بأنه: "عقد يلتزم بموجبه الناقل بواسطة الطائرة بنقل أشخاص مسجلين، بأمتعتهم أو بدونهما، بمقابل، من محطة جوية إلى أخرى".

كما عرفه الفصل 139 من المرسوم المنظم للملاحة الجوية بالمغرب الصادر سنة 1962⁴ بأنه "العقد الذي يلتزم بمقتضاه شخص ذاتي أو معنوي يدعى الناقل بأن ينقل مقابل ثمن معين بواسطة الجو من منطقة إلى أخرى، إما شخصا سواء كانت لهم أمتعة مسجلة، وإما أشياء توصل بها الناقل من مرسلها ليسلمها إلى شخص آخر يسمى المرسل له".

الملاحظ أن كلاً من المشرعين الجزائري والمغربي عمداً إلى تعريف عقد النقل الجوي في قانون الطيران المدني أو قانون الملاحة الجوية، عكس بعض التشريعات التي اكتفت بتعريف عقد النقل

¹ أبو زيد رضوان، القانون الجوي: قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، عمان (الأردن)، 1994، ص: 38.

² محمد فريد العربي، القانون الجوي: النقل الجوي الداخلي والدولي، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية (مصر)، 1997، بند 45، ص: 121.

³ القانون رقم 98-06 مؤرخ في 3 ربيع الأول عام 1419 الموافق ل 27 يونيو 1998 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني.

⁴ المرسوم رقم 161-61-2 مؤرخ في 7 صفر 1382 الموافق 10 جويلية 1962 المتعلق بتنظيم الطيران المدني المغربي، تم تعديله بالظهير رقم 66-97-1 الصادر في 12 فبراير 1997، الجريدة الرسمية، 15 ماي 1997، عدد 4488.

بشكل عام في القانون التجاري، وتطبيق هذا التعريف على شتى أنواع عقود النقل الخاصة، مثل ما فعل المشرعون الليبي¹، المصري² والأردني³.

الملفت للنظر أن كل التعريفات قد اشتركت في التركيز على فكرة تنقل الشخص أو الشيء من مكان لآخر، بمعنى أن اختلاف وجهات النظر كانت شكلية "في اللفظ" وليست موضوعية، وبالتالي يمكن أن نستخلص بأن عقد النقل الجوي هو ذلك العقد الذي يلتزم بمقتضاه شخص يسمى الناقل الجوي، بنقل شخص آخر يسمى المسافر، أو بنقل بضاعة شخص يدعى الشاحن أو المرسل، من مكان إلى آخر بواسطة الطائرة، مقابل التزام متلقي الخدمة بالوفاء بأجر محدد.

الفرع الثاني: خصائص عقد النقل الجوي

يمتاز عقد النقل الجوي بمجموعة من الخصائص، فهو من العقود الرضائية رغم اشتماله على صفة الإذعان، كما أنه من العقود التي يلعب فيها الطابع الشخصي دورا أساسيا في التعاقد، ناهيك عن طابعه التجاري الذي يستهدف الناقل الجوي من ورائه تحقيق الربح عن طريق تقديم خدمات للآخرين.

أولا- الطابع الرضائي لعقد النقل الجوي:

يعتبر عقد النقل الجوي من العقود الرضائية التي تنعقد بمجرد اقتران القبول بالإيجاب وتطابقهما⁴، فشرط الرضا يجب أن يكون صادرا عن إرادة حرة واعية خالية من العيوب التي ربما تشوبها.

¹ المشرع الليبي لم يعرف عقد النقل الجوي باعتبار أن هذا التعريف ينسحب إلى كل عقود النقل عملا بالمادة 161 من القانون التجاري الليبي الذي أوجب تطبيق أحكام الباب الرابع على عقد النقل البحري والجوي، وكذلك النقل بالسكك الحديدية.

² عرفت المادة 208 من قانون التجارة المصري رقم 17 لسنة 1999 عقد النقل بأنه "اتفاق يلتزم بمقتضاه الناقل بأن يقوم بوسائله الخاصة بنقل شخص أو شيء إلى مكان معين مقابل أجره".

³ حدد المشرع الأردني المقصود بعقد النقل بشكل عام، وذلك طبقا للمادة الثامنة والستين من القانون التجاري الأردني رقم 12 لسنة 1966 بقولها "يقصد بعقد النقل: العقد المتبادل الذي يكون الغرض الأساسي منه تأمين انتقال شخص، أو شيء من موضع لآخر".

⁴ محمد فريد العريني، جلال وفاء مجدين، القانون الجوي "الملاحة الجوية والنقل الجوي"، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية (مصر)، 1998، ص: 316، عائشة فضيل، مسؤولية الناقل الجوي في نقل الركاب والبضائع، MKB presse، الدار البيضاء (المغرب)، 2014، ص: 47، يحي أحمد البنا، أثر الإرهاب على مسؤولية الناقل الجوي، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية (مصر)، 1996، ص: 35.

إن عقد النقل الجوي لا يندرج في خانة العقود العينية، فلا يقدح ولا يغير من كون العقد رضائياً، التزام الراكب بأن يضع نفسه تحت تصرف الناقل الجوي، أو تسليم البضاعة المراد نقلها، فالتسليم هنا ليس شرطاً لانعقاد العقد، وإنما هو وسيلة لتمكين الناقل من الشروع في تنفيذ الالتزامات التي يقيمها عقد النقل على عاتقه، إذ لا يمكن تصور تنفيذ النقل الجوي من غير حضور المسافر في عقد نقل الأشخاص، أو حيازة الناقل للبضاعة مادياً في عقد نقل البضائع والذي لا يستقيم إلا بالتسليم.

كما أنه لا يندرج ضمن العقود الشكلية التي تعتبر الكتابة فيها شرطاً أساسياً لقيام العقد، بل أن الوثائق التي يصدرها الناقل من تذكرة للسفر ووثيقة للشحن، ما هي إلا وثائق ينحصر دورها في إثبات وجود العقد ومضمونه¹، وما نص المادة 3 في فقرتها 5 من اتفاقية مونتريال 1999 إلا تأكيد مباشر على رضائية عقد النقل الجوي دون شكلية²، إذ أن عدم التزام الناقل الجوي بتسليم وثائق النقل أو عدم تدوينه للبيانات الجوهرية، لا يؤثر على العقد من صحته ووجوده، كما أنه لا يرتب على عاتقه (الناقل) أي جزاء عند مخالفته لهذه الأحكام، وهذا خلافاً لما أقرته اتفاقية وارسو بجرمانها الناقل من التمسك بمحدود المسؤولية أو دفعها، رغم تأكيدها هي الأخرى (اتفاقية وارسو) بأن غياب وثائق النقل أو عدم انتظامها لا يؤثر على عقد النقل بل يبقى صحيحاً ومنتجاً لآثاره³.

ويبدو أن اتفاقية مونتريال من خلال هذا الموقف حاولت التوفيق بين مصالح المضرور والناقل الجوي، بكون الأول يستفيد من رفع سقف التعويضات مقابل التضييق والتقليل من وسائل دفع

¹ يحي أحمد البنا، المرجع السابق، ص: 35.

² المادة 3 فقرة 5: "إن عدم الالتزام بأحكام الفقرات السابقة لا يؤثر على وجود أو صحة عقد النقل، الذي يظل مع ذلك خاضعاً لقواعد هذه الاتفاقية بما فيها القواعد المتعلقة بتحديد المسؤولية".

³ تنص المادة 3 فقرة 2 من اتفاقية وارسو على ما يلي "لا يؤثر على وجود عقد النقل أو صحته عدم وجود تذكرة السفر أو عدم صحتها أو ضياعها، بل يظل العقد على الرغم من ذلك خاضعاً لأحكام هذه الاتفاقية، ومع ذلك إذا قبل الناقل راكباً لم تسلم إليه تذكرة سفر، فلا يكون له الحق في الاستفادة من أحكام هذه الاتفاقية التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها". وهو الموقف ذاته الذي تبناه المشرع الجزائري في نص المادة 132 من قانون الطيران المدني والتي جاءت كالآتي: "يجب أن يثبت عقد نقل الأشخاص بتسليم وثيقة الركوب، ولا يؤثر على غياب أو عدم صلاحية أو ضياع وثيقة الركوب على وجود عقد النقل ولا على صلاحيته، غير أنه إذا قبل الناقل راكباً لا يتوفر على وثيقة الركوب، فلا يكون له الحق في الاستفادة من أحكام هذا القانون التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها".

المسؤولية، بينما يستفيد الثاني من تحديد المسؤولية أو الإعفاء منها في حالات معينة، رغم أنه لم يلتزم بالأحكام المتعلقة بمستندات النقل.¹

إن الأصل في عقود النقل أن الناقل يكون في حالة إيجاب عام ودائم، إذ لا يقوم هذا العقد أصلاً إذا لم يشتمل على قبول صادر من المسافر أو شاحن البضاعة (في عقد نقل البضائع)، أو لم يتطابق هذا القبول مع الإيجاب الصادر من الناقل، وإن حصل التطابق فعلاً، فإنه لا يجوز للناقل بحسب الأصل أن يمتنع عن إبرام عقد النقل الجوي أو تنفيذه، وإلا اعتبر مخلاً ومتعسفاً بمبدأ المساواة بين الأفراد.

غير أن اتفاقية وارسو ومعها شروط الإيانات² قد خرجتا عن هذا الأصل عندما أباحتا للناقل رفض التعاقد، فالمادة 33 من وارسو تنص على أنه "ليس في أحكام هذه الاتفاقية ما يمنع الناقل من رفض إبرام عقد النقل أو وضع قواعد لا تتعارض مع نصوص هذه الاتفاقية".

في سياق هذه المسألة يرى العميد **Rodière** أن المادة 33 من اتفاقية وارسو يقتصر دورها على نفي الصفة الملزمة عن الإيجاب المقدم من الناقل لجمهور المستفيدين من خدمة النقل، ويتبع كلامه هذا بتعليق آخر على نص المادة السادسة من شروط الإيانات التي اعتبرها "نصاً ساذجاً ليس له أي معنى أو نطاق قانوني" على حد تعبيره، وأنه لا يجب الالتفات لها أصلاً.³

قد يرى البعض⁴ أن النصين السالفين يغيران من الوضع القانوني للناقل الجوي بحيث يعتبر في حالة دعوة عامة للتعاقد، وليس في حالة إيجاب عام موجه إلى أشخاص غير معينين، فإن تقدم مسافر أو شاحن طالبا للتعاقد، فإنه يكون في حالة إيجاب موجه إلى الناقل لا ينعقد به العقد إلا إذا

¹ عائشة فضيل، المرجع السابق، ص: 47، محمود أحمد الكندري، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي وفق اتفاقية مونتريال لعام 1999 (تحديث نظام وارسو)، مجلس النشر العلمي، الكويت، 2000، ص: 66.

² تنص المادة 6 من شروط الإيانات على ما يلي: "للناقلين الاحتفاظ بالحق في رفض إبرام عقد النقل دون إبداء الأسباب".

³ R.Rodière, Droit des transports. Transports terrestres et aériens, Dalloz, Paris 1977, p. 327.

⁴ محمد فريد العريبي، جلاء وفاء مُجَدِّين، المرجع السابق، ص: 318.

قبله هذا الأخير، ولا يتحدد الإيجاب بسائر شروطه وتفصيله إلا عندما تتحدد رغبة المتعاقد الآخر في عقد بعينه.¹

بينما يرى البعض الآخر أن نص الاتفاقية (المادة 33) يمكن تبريره بمبدأ سلطان الإرادة ورضائية عقد النقل، غير أن هذا يؤدي إلى التضحية بالجانب المرفقي للنقل والذي لا يمكن تجاهله، لذا رأوا أنه من الواجب التفرقة بين الناقل الجوي المنتظم، والناقل الجوي غير المنتظم.²

فإذا كان الناقل الجوي يقدم خدمات مفتوحة لعامة الجمهور دون تمييز، وبمواعيد معلنة ومعروفة للجميع، فهو في حالة إيجاب عام ودائم، ولا يتسنى له رفض إبرام عقد النقل مع المسافر أو المرسل بحكم أن مصدر التزامه القانوني (الالتزام بالنقل) هو الامتياز الممنوح له من الجهات المختصة، هذا الامتياز الذي يخوله الاحتكار الفعلي على النشاط³، وهو بالتحديد ما بينته المادة 212 من القانون التجاري المصري التي نصت على ما يلي: "إذا كان الناقل محتكراً أنواعاً من النقل أو استثمار خطوط نقل معينة التزم بقبول كل ما تقدم إليه من طلبات النقل، إلا إذا كان الطلب مخالفاً للشروط المقررة للنقل أو تعذر على الناقل تنفيذه لأسباب لا شأن له ولتابعيه في إحداثها".

أما الناقل الذي يقدم خدماته على حسب الطلب، فإنه بهذه الطريقة لا يكتسب صفة المرفق العام لعدم توفير الخدمة للجميع، بل يتم الاتفاق بين الناقل والمسافر في كل رحلة على حده، وبالتالي يستطيع الناقل الجوي رفض النقل عملاً بمبدأ سلطان الإرادة ورضائية العقود.⁴

يجب التنويه أخيراً إلى أنه رغم الكلام المستفيض عن فكرة الإيجاب والقبول، يبقى للناقل إمكانية رفض إبرام عقد النقل إذا وجدت أسباب معقولة من شأنها أن تهدد أمن وسلامة الرحلة

¹ محمد فريد العربي، المرجع السابق، ص: 124، محمد ميلود صقر، القانون الجوي، مسؤولية الناقل الجوي في التشريع الدولي، ط1، دار السلام، الرباط(المغرب)، 2017، ص: 102.

² أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص: 272.

³ تنص المادة 115 من قانون الطيران المدني الجزائري على: "أن النقل الجوي للأشخاص والبضائع ملكية عامة، كما يمكن أن يكون موضوع امتياز، فيمنح الامتياز من السلطة المكلفة بالطيران على الشكل التالي:

- امتياز عام لحق الاستغلال.
- امتياز خاص لاستغلال خط جوي معين.
- يفرض منح الامتياز في جميع الحالات إلى دفع الحقوق."

⁴ محمود سمير الشرقاوي، محاضرات في القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة(مصر)، 1979، ص: 8، ميلود محمد صقر، المرجع السابق، ص: 103.

الجوية، كنقل المسافر لمواد متفجرة أو مواد محضرة، أو يكون هذا الأخير (المسافر) مجنوناً، أو لم يستوفي إجراءات حيازة مستندات السفر طبقاً للمادة الخامسة عشر من شروط الإيادات¹. تطبيقاً لذلك، امتنعت إحدى شركات الطيران الأمريكية من تنفيذ عقد نقل راكب تبين من تفتيش حقيقته أنه يضع بداخلها كمية من الأسلحة النارية الفارغة، ولم تعتبر محكمة استئناف الولايات المتحدة، الدائرة الرابعة، هذا الامتناع إخلالاً من الناقل بعقد النقل.²

لقد أحسن المشرع الجزائري عندما نص مباشرة على الحالات التي يتسنى للناقل فيها إمكانية رفض تنفيذ عقد النقل من خلال المادة الثانية الفقرة "ح" من المرسوم الذي يحدد شروط وكيفيات تطبيق حقوق ركاب النقل الجوي والتي تنص على ما يلي: "... إذا ثبت، رفض إكابهم لاسيما لأسباب صحية أو لأسباب الأمن والسلامة أو وثائق السفر غير الملائمة".³

ثانياً- طابع الإذعان في عقد النقل الجوي:

الإذعان مفاده الرضوخ لشروط العقد المحددة سلفاً، دون أن يكون لإرادة المدعن دوراً فيها، فهو لا يناقش شروط العقد، وإنما يرضى بما فرض عليه من الطرف الثاني، ولعل هذا ما يدخل عقد النقل الجوي في خانة عقود الإذعان، إذ أن شركات النقل الجوي تحرر شروطاً مطبوعة وضعتها منظمة

¹ تنص هذه الشروط على أنه لا يجوز للراكب أن يضع ضمن أمتعته أية مواد تشكل خطراً على الطائرة أو الأشخاص أو الممتلكات، وعلى سبيل المثال وليس الحصر، المتفجرات أو الغاز والمواد السامة باستثناء المواد السائلة الموجودة بأمتعة الراكب التي يستعملها أثناء الرحلة (هذه الأمتعة أصبحت بدورها تخضع لضوابط فرضتها الإجراءات الأمنية)، أو أية مواد تمنع القوانين أو الأنظمة أو الأوامر المعمول بها نقلها، وذلك في كل دولة يقوم فيها الناقل الجوي برحلاته، أو أية حيوانات حية باستثناء الكلاب والقطط والعصافير والحيوانات الأليفة الأخرى التي يتم نقلها وفق شروط خاصة، كذلك لا يحق للراكب أن يضع ضمن أمتعته أسلحة أو ذخائر، وإذا وجدت، فعليه أن يسلمها إلى الناقل الجوي قبل بداية الرحلة الجوية، فإذا قبلها هذا الأخير (الناقل)، فإنها تبقى تحت حراسته إلى حين وصول الراكب إلى مباني المطار عند نقطة المقصد النهائي.

² Ruiz v. people express, united states court of appeals, the fourth circuit, 9.10.1986, air law, vol. XII, n03, 1987, p. 166

مذكور من قبل: يحيى أحمد البني، المرجع السابق، ص: 36.

³ المرسوم التنفيذي رقم 16-175 مؤرخ في 9 رمضان 1437 الموافق ل 14 جوان 2016، يحدد شروط وكيفيات تطبيق حقوق ركاب النقل الجوي العمومي، ج. ر. رقم: 36.

"الإيادات" على ظهر التذكرة تتضمن شروط النقل ولوائحه التعريفية¹ التي يعرضها الناقل على الراكب، والتي تقبل مباشرة دون أي مناقشة فيها.²

إن اعتبار عقد النقل الجوي من عقود الإذعان *Contrat d'adhésion* لا يجرده رغم ذلك من طبيعته الرضائية، ذلك لأن المساواة المطلقة بين المتعاقدين تكاد تكون أمراً مستحيلاً³، لوجود أحد الأطراف في مركز ضعيف لا يمكنه من الوقوف على قدم المساواة مع الطرف الأقوى، ومع ذلك يبقى قيام هذا العقد رغم تأصل صفة الإذعان فيه، مربوطاً بمجرد تلاقي الإرادتين وتطابقهما، فيقتصر دور المسافر في قبول شروط الناقل الجوي⁴، بينما ينفرد هذا الأخير (الناقل) بوضع شروطه التي يحددها الاتحاد الدولي للنقل الجوي بهدف توحيد نماذج العقود وتوحيد الشروط والأحكام التي تتضمنها، فالغاية من هذا الإذعان هو حسن إدارة نشاط شركات الطيران وتسهيل عملية إدارة مشروعاتها، وليس فرض شروط تعسفية على الراكب أو الشاحن.⁵

ومادام عقد النقل يتصف بصفة الإذعان فكيف يفسر التعارض القائم بين رضائية عقد النقل الجوي وصفة الإذعان هاته؟

إن التعارض بين مبدأ الرضائية وصفة الإذعان في عقد النقل الجوي فرضته العوامل الاقتصادية، لأن النقل الجوي هو مرفق من المرافق العامة الضرورية التي يحتاجها الجمهور⁶، لذلك فحاجة الجمهور لمثل هذه المرفق تستدعي البحث عن أدوات لتخفيف قسوة تلك الشروط المطبوعة على التذكرة، وعلى إثر ذلك اقترح الأستاذ السنهاوري وسيلتين لمحاربة هذا الإذعان في العقود وتخفيف التعسف اللاحق

¹ ووجب التفرقة بين شروط الإيادات الإلزامية وبين التوجيهات التي يقدمها الناقل للركاب . راجع في ذلك:

M. Lemoine, *Vers une uniformisation du contrat de transport aérien international*, RFDA, 1956, p. 103.

² قرار محكمة استئناف القاهرة، 21 ماي 1957، مجلة قضايا الحكومة، سجل 21، عدد 4، ص: 196: " تعرض شروطها المطبوعة على الكافة وهي شروط واحدة ولا تقبل المناقشة فيها، فلا يسع للراكب إلا أن يقبل تلك الشروط حتى لا يجرم نفسه من استعمال مرفق من المرافق العامة ولا بد له من التنقل والسفر، لذلك يكون القبول في هذه الحالة إذعانا..."

³ يقول الفقيه ريبير **Georges Ripert** أن "عدم المساواة هو أمر حتمي، ومن الإنصاف أن تجد المزايا التي يتحصل عليها أحد المتعاقدين مصدرها فيما يظهره من صفات أثناء معاملاته القانونية"

Georges Ripert, *la règle morale dans les obligations civiles*, L. G. D. J, Paris, 1949, p56.

⁴ حدد المشرع الجزائري كيفية القبول في عقود الإذعان في المادة 70 من قانونه المدني والتي تنص على ما يلي: " يحصل القبول في عقود الإذعان بمجرد التسليم بشروط مقررة يضعها الموجب ولا يقبل مناقشة فيها".

⁵ عائشة فضيل، المرجع السابق، ص: 49

⁶ ياسمينه بشار، مسؤولية الناقل الجوي للركاب، ط1، دار الكتب العلمية، لبنان، 2013، ص: 33.

بالطرف الضعيف فقال: "إن العلاج الناجح هو تقوية الطرف الضعيف حتى لا يستغله الجانب القوي، ويكون ذلك بإحدى الوسيلتين أو بهما معا، الأولى وسيلة اقتصادية يجتمع من خلالها المستهلكون ويتعاونون على مقاومة التعسف من جانب المحتكر، والثانية وسيلة تشريعية فيتدخل المشرع لا القاضي لينظم عقود الإذعان"¹.

وحقيقةً عمل المشرع الجوي بالوسيلة الثانية للتخفيف من حدة شروط الإذعان وتقييد حرية الناقل في فرض شروطه بغية الحيلولة دون تعسف هذا الأخير في حق المستفيدين من خدمة النقل، فقام بإبطال شروط الإعفاء من المسؤولية أو التخفيف منها أو النزول عن التعويض المقرر في الاتفاقية²، كما أوجب على هذا الأخير (الناقل) إعلام المسافر عن طريق تذكرة السفر أن الرحلة تخضع لحد أقصى من التعويض المستحق³، حتى يتسنى للمسافر العدول عن السفر أو إبرام تأمين على الحياة.

إلى جانب تدخل المشرع للتخفيف من حدة الإذعان في العقود، فللقاضي أيضا دور في تخفيفها، إذ له أن يتدخل لحماية الطرف الضعيف من شروط الطرف القوي، وهو ما تناوله المشرع الجزائري في المادة 110 من القانون المدني رقم 58-75 المعدل والمتمم بموجب القانون المؤرخ في 20 يونيو 2005 والتي جاء فيها أنه: "إذا تم العقد بطريقة الإذعان وكان قد تضمن شروطا تعسفية، جاز للقاضي أن يعدل هذه الشروط أو أن يعفي الطرف المدعن منها وذلك وفقا لما تقضي به العدالة ويقع بطلا كل اتفاق على خلاف ذلك".

ثالثا- الاعتبار الشخصي في عقد النقل الجوي:

مفاد ذلك انصراف آثار عقد النقل الجوي إلى المتعاقدين بشخصهما، فالناقل هو من يتولى تنفيذ عقد النقل، وعلى الراكب المتعاقد أن يستفيد شخصا من هذا النقل، حيث لا يجوز لغير من ورد اسمه بتذكرة السفر أن يستعملها، كما لا يمكن تحويل تذكرة السفر الجوية بأية وسيلة كانت، ما دامت هذه الأخيرة (تذكرة السفر) إسمية حسب نص الفقرة الثانية للمادة الثالثة من شروط الإياتا، فإذا ما وقع

¹ عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، بدون دار نشر، بدون بلد نشر، 1952، ص 232.

² المادة 23 من اتفاقية وارسو: "كل نص يهدف إلى إعفاء الناقل من مسؤوليته أو إلى وضع حد أدنى من الحد المعين في هذه الاتفاقية يكون باطلا وعدم الأثر، ولكن بطلان أي نص من هذا القبيل لا يترتب عليه بطلان العقد، يفضل خاضعا لأحكام هذه الاتفاقية".

³ Article 3 bis.4 IATA code: "The passenger shall be given written notice to the effect that where this Convention is applicable it governs and may limit the liability of carriers in respect of death or injury and for destruction or loss of, or damage to, baggage, and for delay".

أن تنازل راكب لآخر عن تذكرته ووقع حادث للطائرة، فإن الناقل لا يخضع في مواجهة المتنازل له لأحكام اتفاقية وارسو، لأنه يكون في حكم ومقام المتنقل خلسة¹، كما أن الناقل في هذه الحالة لا يلتزم أمام الراكب بقواعد السلامة والأمن ما دام في حكم التسلل، وإذا ما رغب المسافر التنازل عن هذه التذكرة لغيره وجب عليه أخذ موافقة الناقل الجوي لأسباب أمنية وتنظيمية.²

إن الاعتبار الشخصي في عقد نقل الأشخاص يجد له مكانا أيضا في صفة الناقل الجوي، فالراكب خيار واسع بين الناقلين الجويين، حيث توجد أكثر من 1000 شركة طيران في العالم، كل منها لها خصوصيتها مع امكانيات وخدمات مختلفة للراكبين³، وإذا ما اختار المسافر إحداها فيتعين عليها إنجاز النقل بنفسها⁴، لأن اختيار المسافر لشركة معينة كان بناء على سمعتها التجارية، فمنها من تقدم خدمات وعروض أفضل لعملائها من حيث نوع الخدمات المقدمة على متن الطائرة، ومنها من تكتسب سمعة جيدة بانضباطها الكبير واحترامها لمواعيد الإقلاع والهبوط، ومنها من اشتهرت بانخفاض معدلات حوادث الطيران التي تتعرض لها الطائرة.⁵

رابعا- تجارية عقد النقل الجوي:

إن النقل بصفة عامة هو تلك الخدمة التي يتولى تقديمها الناقل لجمهور المسافرين، ومتى امتهن الناقل هذه الخدمة في صورة مشروع يبتغي من ورائه تحقيق الربح، فإنه يترتب عن هذا الفعل إدراج عملية النقل ضمن الأنشطة التجارية والاقتصادية للدولة.⁶

¹ يحي أحمد البني، المرجع السابق، ص: 38، عائشة فضيل، المرجع السابق، ص: 50، محمد ميلود صقر، المرجع السابق، ص: 105، أبو زيد رضوان المرجع السابق، ص: 267.

² أحمد عبد الفضيل محمد، القانون الجوي الخاص، ط1، مكتبة الجلاء الجديدة، القاهرة (مصر)، 2001، ص: 245، سميحة القليوبي، القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة (مصر)، 1989، ص: 182.

³ عائشة فضيل، المرجع نفسه، ص: 50.

⁴ يمكن لشركة الطيران المتعاقد معها ألا تقدم على النقل بذاتها وتعهد به لشركة نقل أخرى في حالة الأعطال التقنية التي تصيب طائراتها أو حالة إضراب عمالها، كاحترام منها للعقد والميعاد المتفق عليه.

⁵ لمعرفة جودة خدمات شركات الطيران يمكن مراجعة الموقع الإلكتروني " سكاي ترانس " SkyTrax وهو موقع بريطاني يقوم باستطلاعات دورية حول شركات الطيران ووضع تصنيف لها من 1 إلى 5 نجوم، معتمدا في ذلك على مجموعة من المعايير منها: السلامة الجوية، الراحة والتسليية، كفاءة طاقم الطائرة.... إلخ، وقد تصدرت القطرية للطيران Qatar Airways هذا التصنيف لسنة 2019. راجع:

<https://www.worldairlineawards.com/airline-of-the-year-winners/> اطلع عليه بتاريخ: 2020/01/01 على الساعة: 14:53.

⁶ هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص: 161، محمد ميلود صقر، ذات المرجع، ص: 104.

بناء على ذلك أدرج المشرع الجزائري النقل ضمن الأنشطة التجارية التي تؤدي ممارستها الاعتيادية والاحترافية إلى اكتساب صفة التاجر من خلال نص المادة الثانية التي تنص على ما يأتي: "يعد عملا تجاريا بحسب موضوعه كل مقاوله لاستغلال النقل أو الانتقال"¹، كما نص صراحة على اعتبار العقود المتعلقة بالتجارة الجوية من الأعمال التجارية وذلك بنص المادة الثالثة من ذات القانون (القانون التجاري)².

يعد النقل الجوي دائما عملا تجاريا بالنسبة للناقل الجوي متى امتهنه على وجه الاعتياد والاحترافية في صورة مقاوله أو مشروع، وبصرف النظر عن الشخص القائم به سواء كان شخصا طبيعيا أو شركة أو حتى شخصا من أشخاص القانون العام، كما يترتب على اعتبار النقل تجاريا نفس الآثار المترتبة على الأعمال التجارية من حيث الاختصاص القضائي وضمانات تنفيذ الالتزام، أو حتى آليات وطرق الإثبات.³

وإذا كان النقل الجوي يعد تجاريا دائما بالنسبة للناقل الجوي، فإنه بالنسبة للراكب أو مرسل البضاعة لا يعتبر كذلك، إلا إذا كان هذا المتعاقد تاجرا من الأساس وأبرم عقد النقل الجوي بمناسبة نشاطه التجاري.⁴

خامسا- عقد النقل الجوي من العقود الملزمة لجانبين:

يعرف الفقه⁵ العقد الملزم لجانبين أو العقد التبادلي بأنه ذلك العقد الذي ينشئ التزامات متقابلة في ذمة المتعاقدين، كالبائع الذي يلتزم البائع فيه بنقل ملكية الشيء المبيع مقابل أن يلتزم المشتري بدفع

¹ الأمر رقم 75-59 المؤرخ في 20 رمضان عام 1395، الموافق ل 26 سبتمبر 1975 الذي يتضمن القانون التجاري، المعدل والمتمم بالأمر 69-27 المؤرخ في 09/12/1996 ج.ر.ق.م: 4.

² المادة الثالثة من ق. ت. ج: "يعد عملا تجاريا بحسب شكله: كل عقد تجاري يتعلق بالتجارة البحرية والجوية". تقابلها المادة السابعة من القانون رقم 95-01 المتضمن مدونة التجارة المغربية، الجريدة الرسمية عدد 4418 الصادرة في 19 جمادى الأولى 1417 الموافق ل 7 أكتوبر 1996، والمادة السادسة فقرة د من القانون رقم 17 لسنة 1999 المتضمن قانون التجارة المصري.

³ محمد فريد العربي، جلاء وفاء مُجدين، المرجع السابق: ص: 322.

⁴ محمد فريد العربي، المرجع السابق، ص: 130، سميحة القليوبي، المرجع السابق، ص: 182، عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص: 16.

⁵ عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد - نظرية الالتزام بوجه عام (مصادر الالتزام) -، الجزء الأول، دار إحياء التراث العربي، بيروت (لبنان)، السنة (لا يوجد)، ص: 158. بلحاج العربي، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري-التصرف القانوني (العقد والإرادة المنفردة)-، ج1، ط3، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2004، ص: 48.

الضمن، فالظاهرة الجوهرية في هذا النوع من العقود هو ذلك التقابل الدائم بين التزامات أحد الأطراف والطرف الآخر.

في المقابل عرف المشرع الجزائري هو الآخر العقد الملزم لجانبين من خلال نص المادة 55 من التقنين المدني الجزائري والتي تنص على ما يلي: "يكون العقد ملزما للطرفين، متى تبادل المتعاقدان الالتزام بعضهما بعضاً"¹.

مما سبق يمكن اعتبار عقد النقل الجوي من العقود الملزمة لجانبين لما يترتب به هذا العقد من التزامات على عاتق طرفيه متى تم انعقاده صحيحا، فالراكب يلتزم بأن يضع نفسه تحت تصرف الناقل الجوي ويمثل لتعليماته وأوامره، كما يلتزم بدفع أجره هذا النقل؛ وفي المقابل يلتزم هذا الناقل بإيصال المسافر إلى وجهته وفي الآجال المحددة باستعمال الطائرة، مع ضمان سلامته وأمنه طول الرحلة الجوية.² وعلى ذلك يمكن لأحد طرفي العقد أن يطلب فسخه إذا ما لم يتم المتعاقد الآخر بتنفيذ ما في ذمته من التزامات، كما يمكنه بدلا من أن يطلب فسخ العقد، أن يمتنع هو أيضا عن تنفيذ التزاماته³، كأن يعكف الناقل عن إركاب المسافر على ظهر الطائرة لامتناع هذا الأخير عن احترام تعليمات وتوجيهات الناقل التي يكون لها تأثير مباشر على سلامة الرحلة الجوية ككل.

الفرع الثالث: إثبات عقد النقل الجوي وآثاره

سنحاول من خلال هذا الفرع أن نستعرض وثائق إثبات عقد النقل الجوي، مبينين أهم التعديلات التي طرأت عليها في اتفاقيات المتابعة، ومبرزين قوتها ودورها في الإثبات، لنعرج لاحق على أهم الالتزامات الملقاة على الناقل والراكب باعتبارهما طرفا عقد نقل الأشخاص.

الفقرة الأولى: إثبات عقد النقل الجوي

متى قام عقد النقل الجوي صحيحا رتب آثاره بترتيب التزامات متبادلة على عاتق طرفيه: الناقل الجوي من جهة أولى، والراكب أو الشاحن حسب الأحوال من جهة ثانية، وحتى يتم التمسك بالحقوق

¹ الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق ل 26 سبتمبر سنة 1975، المتضمن القانون المدني، المعدل والمتمم بالقانون رقم 05-10 المؤرخ في 20 جوان 2005، ج.ر. رقم: 44.

² سيتم تنظيم هذه الالتزامات وتفصيل بيانها في الفرع الثالث من هذا المطلب والمتعلق بإثبات عقد النقل الجوي وآثاره.

³ هذا ما يسمونه بالدفع بعدم تنفيذ العقد، راجع عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص: 160.

الناشئة عن عقد النقل، يتعين على كل مدعي إثبات هذه الحقوق، فبالرغم من كون عقد النقل الجوي عقدا رضائيا، إلا أن هناك أحكاما وقواعد خاصة بوثائق النقل التي يتولى تحريرها الناقل والتي تلعب دورا جد مهم في إثبات العقد، لذلك اهتم نظام وارسو في مواده (من المادة 3 إلى المادة 11) بهذه الوثائق، وكذلك فعل المشرع الجزائري من خلال المواد 132 و 137 من ق. ط. م. ج، الأمر الذي يسوقنا مباشرة للتعرف على هذه الوثائق وكيفية تنظيمها، ثم الحديث عن الدور الذي تلعبه كل وثيقة وحجيتها في إثبات عقد النقل الجوي.

أولا: وثائق النقل الجوي

يرتبط عقد النقل الجوي منذ القدم بوثيقة النقل نظرا لكثرة البنات التي يحتويها، سواء كانت هذه الوثيقة تذكرة للسفر أو استمارة أمتعة إذا كنا بصدد عقد نقل للأشخاص، أو حتى خطابا للنقل في عقد النقل الجوي للبضائع.

أ- تذكرة السفر:

تذكرة السفر هي المستند الدال على عقد نقل الأشخاص جوا، على هذا الأساس تلزم اتفاقية وارسو الناقل الجوي من خلال مادتها الثالثة 3 باستخراج تذكرة سفر للراكب¹ وتسليمها له²، كما يجب أن تتضمن هذه التذكرة البيانات التالية:

1. مكان وتاريخ إصدار التذكرة، حيث الغرض من هذا البيان هو تحديد المؤسسة التي تولت نيابة عن الناقل إبرام عقد النقل الجوي وإصدار التذكرة، ومنه إمكانية تحديد المحكمة المختصة في الفصل في النزاع طبقا للمادة 28 من الاتفاقية.
2. نقطتا القيام والوصول، وقد وضع هذا البيان من أجل توضيح ما إذا كان النقل دوليا أو داخليا، وما إذا كانت اتفاقية وارسو هي المطبقة أو القانون الوطني الذي تشير إليه قواعد الإسناد في قانون القاضي المختص في الفصل في النزاع.

¹L'article 46 de la loi du 31mai 1924 relative à la navigation aérienne française prévoyait que le contrat de transport doit être constaté par la délivrance d'un billet.

² المادة 132 من قانون الطيران المدني الجزائري: " يجب أن يثبت عقد نقل الأشخاص بتسليم وثيقة الركوب".

3. نقاط التوقف المتفق عليها، مع جواز أن ينص الناقل على احتفاظه بحق تعديلها في حالة الضرورة، وعلى ألا يترتب على التعديل، في حالة ممارسته لهذا الحق، زوال الصفة الدولية عن النقل.

4. اسم وعنوان الناقل والناقلين، وفائدة هذا البيان لا غبار عليها، فهو يحدد الشخص المسؤول الذي يقاضيه المتضرر.

5. النص على أن النقل يخضع للمسؤولية المقررة في الاتفاقية، فالحكمة من هذا البيان هي تنبيه الراكب إلى خضوع النقل الذي سيقوم به لأحكام اتفاقية وارسو التي يكون التعويض فيها محدودا، وحتى يتسنى للراكب على ضوء ذلك اتخاذ بعض الاحتياطات التي من شأنها أن تحميه، كالقيام بتأمين إضافي من أجل الحصول على تعويض يفوق ذلك المقرر في الاتفاقية.

لقد سبق لبروتوكول لاهاي 1955 أن أدخل تعديلات على المادة الثالثة من اتفاقية وارسو، واختصر البيانات الواجب ذكرها في تذكرة السفر في ثلاثة نقاط فقط، كان أولها الإبقاء على بيان ذكر نقطتي القيام والوصول، أما البند الثاني الذي أبقى عليه بروتوكول لاهاي هو ذلك البيان الخاص بذكر إحدى المحطات إذا ما وقعت نقطتا القيام والوصول في إقليم نفس الدولة المتعاقدة وكانت هناك محطة رسو جوي أو أكثر في إقليم دولة أخرى، أما آخر تلك البيانات فكان ذلك الخاص بتنبيه الركاب الذين يقومون برحلة تكون فيها نقطة القيام والوصول النهائية في بلدين مختلفين، أو النقل الذي يشتمل على توقف في بلد غير بلد القيام، أن النقل يخضع لأحكام اتفاقية وارسو والتي تحدد بوجه عام مسؤولية الناقل الجوي عند وقوع وفاة أو إصابة بدنية وكذلك في حالة ضياع أو تلف الأمتعة¹.

¹Article 03 du Protocole de La Haye 1955:

«1. Dans le transport de passagers, un billet de passage doit être délivré, contenant:

- (a) l'indication des points de départ et de destination;
- (b) si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'une même Haute Partie Contractante et qu'une ou plusieurs escales soient prévues sur le territoire d'un autre État, l'indication d'une de ces escales;
- (c) un avis indiquant que si les passagers entreprennent un voyage comportant une destination finale ou une escale dans un pays autre que le pays de départ, leur transport peut être régi par la Convention de Varsovie qui, en général, limite la responsabilité du transporteur en cas de mort ou de lésion corporelle, ainsi qu'en cas de perte ou d'avarie des bagages.»

في المقابل انتهجت اتفاقية مونتريال 1999 نفس نهج سابقتها (اتفاقية وارسو) وأجبرت الناقل الجوي تسليم الراكب تذكرة سفر¹، حيث أن إصدار هذه الوثيقة يزيل المسؤولية عن الناقل حتى ولو سلمها للوكيل أو المشرف المسؤول عن تنظيم الرحلات الجماعية².

إن اتفاقية مونتريال قد اختصرت إلى حد كبير البيانات الواجب ذكرها في تذكرة السفر، فاحتفظت ببيان نقطتي المغادرة والمقصد النهائي أو الوصول، وبيان نقطة واحدة على الأقل من نقاط التوقف إذا كانت نقطتا المغادرة والوصول واقعيتين في إقليم دولة واحدة، وكانت نقطة التوقف هذه واقعة في إقليم دولة أخرى.

كان الغرض من الحفاظ على هذين البيانيين هو لفت نظر الراكب وإعلامه بالصفة الدولية للنقل الجوي، وما يترتب عن ذلك من تطبيق أحكام اتفاقية مونتريال، ناهيك على أن الإبقاء على بيانيين إثنين لا أكثر ما هو إلا تجسيد حقيقي لمفهوم السرعة المطلوبة في النقل الجوي.

عمدت اتفاقية مونتريال أيضا إلى إلغاء الجزاء المترتب على عدم إصدار تذكرة السفر أو عدم اشتمالها البيانات الإلزامية من خلال الفقرة الخامسة 5 من المادة الثالثة 3، ومع ذلك يبقى الناقل الجوي ملزما بإشعار الراكب كتابيا بتحديد المسؤولية عن الوفاة أو الإصابة أو التأخير عملا بالفقرة الرابعة 4 من المادة الثالثة 3 سالف الذكر³.

إن الاعتماد الكبير على التقنية الحديثة من الاتصالات والأنظمة والبرامج الالكترونية في شتى مجالات الحياة اليومية، دفع باتفاقية مونتريال إلى محاولة الاستفادة من هذه النهضة أو كما وصفها الأخصائيون بالثورة الصناعية الثالثة⁴، عن طريق احتوائها وتجربتها في سوق النقل الجوي، حيث ذهب الاتفاقية إلى محاولة التقليل من الاعتماد الكبير على المستندات الورقية، من خلال السماح

¹Article 3 - Passagers et bagages

«1. Dans le transport des passagers, un titre de transport individuel ou collectif doit être délivré...»

² عائشة فضيل، المرجع السابق، ص: 98.

³Paragraphe 4 et 5 d'article 3 de la convention Montréal 1999 : «4. Il sera donné au passager un avis écrit indiquant que, lorsque la présente convention s'applique, elle régit la responsabilité des transporteurs en cas de mort ou de lésion ainsi qu'en cas de destruction, de perte ou d'avarie des bagages, ou de retard.

5. L'inobservation des dispositions des paragraphes précédents n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente convention, y compris celles qui portent sur la limitation de la responsabilité.»

⁴«Now a third revolution is underway. Manufacturing is going digital. As this week's special report argues, this could change not just business, but much else besides.» The Economist journal, Special report, April 21st 2012, <https://www.economist.com/special-report/2012/04/21/a-third-industrial-revolution>, visited 04/07/2019 at 23:01.

للناقلين الجويين الاستعاضة عن تسليم مستندات النقل الجوي بأي وسيلة يسجلون فيها المعلومات المذكورة أساسا في تذاكر السفر الجوي الورقية، وبذلك لا يكون الناقل مخلا بالتزامه بتسليم الراكب تذكرة السفر مادام أنه قد قام بتزويد الحاسوب بالبيانات المتعلقة بالرحلة، ومن بينها تلك الخاصة بنقطة القيام والوصول أو بذكر إحدى محطات التوقف.

يجدر التنبيه هنا إلى أن برتوكول جواتيمالا سيتي الذي لم يدخل حيز النفاذ كان سابقا بالنص على امكانية الاستغناء عن التذاكر الورقية بعد أن اختصر بدوره البيانات الواردة في تذكرة السفر¹.

إن هذا التعديل الذي جاءت به اتفاقية مونتريال سمح للناقلين الجويين تبسيط وتحديث وثائق النقل كاستخدام الحجز الآلي وشبكة الأنترنت وصرف التذاكر الالكترونية، وبالفعل دخلت الأنترنت في الاستهلاك اليومي في كل المجالات بما فيها المجال الجوي، إذ يمر بيع تذاكر السفر يوما عن يوم عبر الأنترنت، وهي الخدمات التي توفرها شركات الطيران على مستوى النقل الجوي الداخلي والدولي، حيث تقوم تقنية التذاكر الالكترونية Electronic ticketing على قيام المسافر بعملية الحجز إما هاتفيا أو عن طريق الأنترنت وتزويد شركة الطيران بمعلومات سفره وبرقم بطاقة الائتمان الخاصة به، والحصول على رقم حجز يقوم بمراجعته في مكتب السفر بالمطار، ومن ثم الصعود إلى الطائرة دون ما حاجة إلى الاتصال بالحجز أو الذهاب إلى مكاتب المبيعات ودون الحاجة إلى التعامل بالتذاكر الورقية².

إن التذكرة الالكترونية لا تعني إراحة الراكب من حمل تذكرة السفر الورقية فحسب، بل أيضا توفير راحة البال له، إذ يتحرر من هاجس القلق من عدم السفر في حالة ضياع التذكرة الورقية أو نسيانها أو سرقتها، بما أن بيانات السفر قد تم تخزينها مسبقا في نظام الحاسوب الآلي الذي يعتبر آمنا إلى حد بعيد، وبالتالي لن تكون هناك تذكرة يمكن فقدانها أو ضياعها في غير محلها.

¹ Article 3 paragraphe 2 du protocole Guatemala le 8 mars 1971 :

«2. L'emploi de tout autre moyen constatant les indications qui figurent à l'alinéa 1, (a) et (b), peut se substituer à la délivrance du titre de transport mentionné audit alinéa».

² «L'achat d'un billet électronique se fait habituellement par internet ou par téléphone, directement par le voyageur ou bien par l'intermédiaire d'une agence de voyage. Lorsque la réservation est faite, le billet électronique n'existe que comme enregistrement sur les serveurs informatiques des compagnies aériennes. Le passager reçoit une confirmation par courrier électronique puis, selon les pays et les compagnies aériennes, il peut soit imprimer son billet, soit le retirer sur une borne ou un guichet à l'aéroport.» Wikipédia, https://fr.wikipedia.org/wiki/Billet_%C3%A9lectronique, visité le 04/07/2019 à 23:26.

إن التسهيلات التي تقدمها التذكرة الالكترونية امتدت إلى غاية إمكانية تغيير الرحلة دون أن يكون الركاب مضطرا لإعادة التذكرة الورقية، بل يكفي اتصاله بشركة الطيران أو بوكالة السفر التي تتولى تلقائيا التغيير والتسجيل.

إن تأثير هذه التذاكر كان إيجابيا أيضا على شركات الطيران المدني من حيث توفير الوقت والجهد وبالتالي توفير التكاليف والنفقات، إذ تكلف عملية إصدار وطباعة تذكرة ورقية حسب تقارير أصدرتها الإيالات عشر 10 دولارات، في حين لا تتعدى تكلفة التذكرة الإلكترونية دولارا واحدا، باعتبارها بيانات مخزنة في جهاز كمبيوتر، وبالتالي شركات النقل الجوية تقتصد ما يعادل 9 دولارات عن كل تذكرة إلكترونية، وهو الأمر الذي وفر للصناعة الجوية حسب ذات المصدر (إ. د. ن. ج) أكثر من 3 مليار دولار في السنة¹، ناهيك عن إيجابيات لا يستهان بها لها علاقة مباشرة بالحفاظ على البيئة².

ب- إيصال الأمتعة:

يشكل نقل الأمتعة التزاما يلقي على عاتق الناقل الجوي للركاب، فتنقسم أمتعة المسافرين إلى نوعين: النوع الأول وهو الأمتعة المسجلة (Bagage enregistré) التي يسلمها الراكب للناقل مقابل تسليم هذا الأخير إيصالا أو بطاقة تثبت وجود الأمتعة بحوزته، ويسأل الناقل عنها (الأمتعة المسجلة) في حالة تلفها أو ضياعها، أما النوع الثاني وهو الأمتعة الغير مسجلة (Bagage non enregistré) أو ما يطلق عليه أيضا بأمتعة اليد، تلك الأشياء الصغيرة التي يتولى الراكب حملها معه في الطائرة، فيبقى هو المسؤول عنها (الراكب) طول الرحلة الجوية ولا يستلم عنها أي إيصال أو تذكرة خاصة بها.

¹«Le billet électronique va permettre une économie de trois milliards de dollars par an, soit près de deux milliards d'euros. Le coût d'un billet électronique s'élève à 1 dollar contre plus de 10 dollars pour un billet papier. Outre le bénéfice financier, l'e-ticket aura des impacts directs sur l'environnement.» Actualité publiée par CommentÇaMarche le lundi 5 mai 2008, <https://www.commentcamarche.net/news/5846601-billet-electronique-mode-d-emploi>, visitée le 05/07/2019 à 01:47.

² حسب الاتحاد الدولي للنقل الجوي، فإن انتهاء العمل بالتذاكر الورقية سيعطي الحياة سنويا ل 50000 شجرة، أي 5 كلم من الغابات، راجع، عائشة فضيل، المرجع السابق، الهامش الثاني، ص:101.

ألزمت اتفاقية وارسو الناقل بإصدار استمارة للأمتعة في نسختين، نسخة تسلم للركاب وأخرى يحتفظ بها الناقل لنفسه¹، وكذلك فعل المشرع الجزائري من خلال المادة 137 من ق. ط. م. ج التي تنص على أنه " ينبغي إثبات الأمتعة، غير الأشياء الصغيرة الشخصية التي يحتفظ بها الراكب، بتسليم بيان الأمتعة أو تسجيلها على وثيقة الركوب".

لذلك فاستمارة أو بيان الأمتعة تتضمن البيانات التالية:

1. تاريخ ومكان إصدار الاستمارة
2. نقطتا القيام والوصول، يتم عن طريق هذا البند معرفة ما إذا كان النقل دوليا أو داخليا.
3. اسم وعنوان الناقل أو الناقلين، لتحديد المسؤول أمام المتضرر (مالك الأمتعة).
4. رقم تذكرة السفر، يتسنى من خلاله معرفة ما إذا كان الرحلة تحتوي على محطات رسو في الطريق من عدمه.
5. النص على أن يكون تسليم الأمتعة إلى حامل الاستمارة.
6. عدد الطرود ووزنها، حيث يتم وفق هذا البيان تقدير التعويض المستحق عن هلاك أو ضياع أو تلف الأمتعة، فالتعويض يحسب على أساس الوزن بالكيلوغرام.
7. مقدار القيمة الميينة في الإقرار بتطبيق أحكام الفقرة الثانية من المادة 22².
8. النص على أن النقل يخضع لنظام المسؤولية المقرر في هذه الاتفاقية، وهو تنبيه للمسافر أن المسؤولية الملقاة على عاتق الناقل جراء إصابة أمتعته هي مسؤولية محدودة.

¹ Article 4 de la convention de Varsovie 1929:

« 1- Dans le transport de bagages enregistrés, autres que les menus objets personnels dont le voyageur conserve la garde, le transporteur est tenu de délivrer un bulletin de bagages.

2- Le bulletin de bagages est établi en deux exemplaires, l'un pour le voyageur, l'autre pour le transporteur.»

² Article 22/2 de la convention Varsovie : « 2. Dans le transport de bagages enregistrés et de marchandises, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de deux cent cinquante francs par kilogramme, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par l'expéditeur au moment de la remise du colis au transporteur et moyennant le paiement d'une taxe supplémentaire éventuelle. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il ne prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison ».

كما احتفظت وارسو في حالة قبول الناقل أمتعة لم يسلم عنها استمارة، نفس الجزاء المترتب عن غياب تذكرة السفر أو تخلف أحد البيانات بها، وهو حرمان الناقل من التمسك بحالات الإعفاء من المسؤولية أو التحديد منها¹.

وقد سبق لبروتوكول لاهاي أن عدل هذه البيانات مخففاً بذلك من الشكليات التي فرضتها الاتفاقية الأم، وقصر البيانات على تلك التي تنبه الراكب إلى دولية النقل وخضوعه لاتفاقية وارسو التي تضع حداً أقصى للتعويض².

أما عن اتفاقية مونتريال 1999 فقد عوضت مصطلح إيصال الأمتعة Bulletin de bagage المستعمل في اتفاقية وارسو بمصطلح بطاقة تعريف الأمتعة المسجلة Fiche d'identification، وقامت بإدماج النص الخاص بالأمتعة المسجلة مع نص المادة الثالثة تحت عنوان "الركاب والأمتعة" passagers et bagages، وهكذا أصبح الناقل الجوي ملزماً بتسليم الراكب بطاقة تعريف عن كل قطعة من الأمتعة المسجلة بدلاً من تحرير إيصال لها³.

وأسوة بما فعلته اتفاقية وارسو اشترطت اتفاقية مونتريال هي الأخرى إشعار الراكب كتابياً بأنه في الحالات التي تسري فيها هذه الاتفاقية، تُسَقَّفُ حدود مسؤولية الناقل الجوي في حالة تلف الأمتعة أو ضياعها أو تعيبها أو تأخيرها، وهي وسيلة لتنبه الراكب بأنه لن يحصل سوى على التعويض التي تقره هذه الاتفاقية في حالة تضرر أمتعته⁴.

¹Article 4/4 de la convention Varsovie: « L'absence, l'irrégularité ou la perte du bulletin n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention. Toutefois, si le transporteur accepte les bagages sans qu'il ait été délivré un bulletin ou si le bulletin ne contient pas les mentions indiquées sous les let. D, F, H, le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de cette Convention qui excluent ou limitent sa responsabilité ».

² Article 4 du protocole La Haye 1955 : « ... un billet, doit contenir :

a) L'indication des points de départ et de destination ;
b) Si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'une même Haute Partie Contractante et qu'une ou plusieurs escales soient prévues sur le territoire d'un autre Etat, l'indication d'une de ces escales;
c) Un avis indiquant que les passagers entreprennent un voyage comportant une destination finale ou une escale dans un pays autre que le pays de départ, leur transport peut être régi par la Convention de Varsovie qui, en général, limite la responsabilité du transporteur en cas de mort ou de lésion corporelle, ainsi qu'en cas de perte ou d'avarie des bagages » .

³Article 3/3 de la convention Montréal 1999: « Le transporteur délivrera au passager une fiche d'identification pour chaque article de bagage enregistré.»

⁴ راجع في ذلك الفقرة الرابعة للمادة 3 من اتفاقية مونتريال 1999.

هذا وينبغي تسليم الإيصال إلى الراكب نفسه، لكن لا يوجد ما يمنع من تسليمه ممثل عنه كما هو الشأن في الرحلات الجماعية، ولا يشترط أيضا أن يكون الإيصال مستقلا عن تذكرة السفر، بل يمكن أن يكون مدججا فيه، فتكفي في هذه الحالات بيانات التذكرة التي تطابق البيانات الإلزامية لهذا الإيصال.

أما بالنسبة لشروط نقل هذه الأمتعة فقد تركتها الاتفاقيات (وارسو ومونتريال) للشروط العامة للإيالات من أجل تنظيمها، فالمادة 94 من هذه الشروط نصت على أنه يجب على الناقل أن يقوم بنقل هذه الأمتعة على الطائرة نفسها التي تقل المسافرين، وإلا فيجب أن يتم النقل على أول طائرة تسبق أو تلحق طائرة المسافرين، وتطلبت كذلك أن تكون هذه الأمتعة محكمة الربط والتغليف، كما استبعدت هذه الشروط من تعبير " الأمتعة " الأشياء الهشة أو القابلة للتلف، والنقود والمجوهرات، التحف الفنية والمعادن النفيسة، الأدوات التصويرية أو الحواسيب والأجهزة الالكترونية، إلا إذا وافق عليها الناقل الجوي بشروط خاصة مستقلة.¹

يبقى لنا الإشارة إلى أنه يحق لشركات النقل أن تحضر أي وسيلة ترى بأنها تهدد سلامة الرحلة الجوية، مثلما حصل مع نوع معين من الهواتف المحمولة الخاص بالشركة الكورية سامسونج (SAMSUNG)، أين تم منع هذا النوع من الهواتف NOTE 7 من التواجد بين أمتعة المسافرين، بعد التأكد من انفجاره بدون أي سبب نتيجة عطل في البطارية²، بما في ذلك الخطوط الجوية الجزائرية التي وضعت تنبيها هاما على موقعها الإلكتروني تصرح فيه: "أنه نظرا لأسباب متعلقة بالنقل ولما تشكله بعض الأجهزة من خطر على سلامة الطيران، يمنع منعا باتا وضع أجهزة سامسونج « GALAXY NOTE 7 » والسجائر الالكترونية داخل الأمتعة المسجلة"³.

¹ عائشة فضيل، المرجع السابق، ص: 104، راجع أيضا، محمود أحمد الكندري، المرجع السابق، ص: 72، أنظر، سميحة القليوبي، المرجع السابق، ص: 188.

² "Samsung Galaxy Note 7 phones will be banned from all airline flights after nearly 100 incidents of the devices overheating and sometimes injuring owners", Bart Jansen, web site USA TODAY, published 3.46 p.m.et Oct. 14, 2016, <https://www.usatoday.com/story/news/2016/10/14/dot-bans-samsung-galaxy-note-7-flights/92066322/Visited>, 08/07/2020 at 21:43.

³ راجع موقع الخطوط الجوية الجزائرية، <https://airalgerie.dz/ar/%d8%ae%d8%b7%d8%b7-%d9%84%d8%b1%d8%ad%d9%84%d8%aa%d9%83/%d8%a7%d9%84%d8%a3%d9%85%d8%aa%d8%b9%d8%a9/%d8%a7%d9%84%d8%a3%d9%85%d8%aa%d8%b9%d8%a9-%d8%a7%d9%84%d9%85%d8%b3%d8%ac%d9%84%d8%a9/>، اطلع عليه بتاريخ 2020/07/08 على الساعة 21:53.

ت - وثيقة الشحن الجوي:

يثبت عقد النقل الجوي للبضائع بوثيقة تسمى خطاب نقل البضائع، يعدها المرسل ويقبلها الناقل بناء على ما جاءت به المواد من 05 إلى 11 من اتفاقية وارسو، والتي تقابها المادة 139 من القانون رقم 98-106¹، أما عن اتفاقية مونتريال فقد أوردت مصطلحا جديدا فيما يخص النسخة العربية للاتفاقية وهو وثيقة الشحن الجوي، إذ نصت المادة الرابعة في فقرتها الأولى على أنه: " في حال نقل البضائع، يتعين تسليم وثيقة شحن جوي".

اشتترطت المادة الثامنة من اتفاقية وارسو تضمين وثيقة الشحن الجوي عدد كبيرا من البيانات، والتي وصل عددها إلى السبعة عشر 17 بيانا، الأمر الذي يتنافى مع أهم مميزات وسمات النقل الجوي ألا وهي السرعة في التعامل، لذلك تم تعديل هذه البيانات بموجب المادة السادسة من بروتوكول لاهاي 1955 حيث تم الاحتفاظ بالبيانات الثلاثة المذكورة سلفا في تذكرة السفر وإيصال الأمتعة:

1. بيان نقطتي القيام والوصول.

2. إذا وقعت نقاط القيام والوصول في دولة متعاقدة واشتملت عملية النقل هذه على مرسى أو أكثر في إقليم دولة أخرى، فالواجب بيان أحد تلك المراسي.

3. اشتمال النقل على نقطة وصول نهائية أو مرسى في دولة غير دولة القيام، ما يفيد أن النقل اكتسى الصفة الدولية، فيجب على وثيقة الشحن الجوي تنبيه المرسلين بأن النقل يخضع لاتفاقية تحدد قيمة التعويض عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة.

الجديد هذه المرة كان من خلال المادة الثامنة من بروتوكول مونتريال الرابع 04 لسنة 1975 والمعدل لاتفاقية وارسو²، الذي أورد شرطا مهما، هو بيان وزن الإرسالية، الأمر الذي اعتبر إيجابيا نظرا

¹ المادة 139: " يثبت عقد النقل الجوي للبضائع والمواد بوثيقة تسمى "رسالة النقل الجوي" يعدها المرسل ويقبلها الناقل".

² Article 08 du 4eme protocole de Montréal 1975: «La lettre de transport aérien et le récépissé de la marchandise contiennent:

a) l'indication des points de départ et de destination ;
b) si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'une même Haute Partie contractante et qu'une ou plusieurs escales soient prévues sur le territoire d'un autre Etat, l'indication d'une de ces escales ;
c) la mention du poids de l'expédition.»

للأهمية التي يكتسبها هذا البيان في احتساب قيم التعويض عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة إذا ما علمنا أن آلية احتساب هذه التعويضات تكون على أساس وزن البضاعة نفسها¹.

مما جاء به هذا البرتوكول (مونتريال 4) أيضا أنه ألغى وفقا للمادة التاسعة منه الجزاء المترتب عن تخلف وثيقة الشحن أو عدم اشتغالها على البيانات اللازمة، بحيث أن المخالفة لم تعد تحرم الناقل من التمسك بمحدود المسؤولية أو حتى حالات الإعفاء المقررة فيها، وهي البيانات ذاتها (البيانات الواردة في وثيقة الشحن الجوي) والأحكام نفسها التي تبنتها اتفاقية مونتريال 1999 في موادها المنظمة لوثيقة الشحن الجوية².

يتم تحرير وثيقة الشحن الجوية في ثلاث نسخ أصلية³، الأولى تسلم للناقل الجوي ويوقع عليها المرسل، والثانية للمرسل إليه ويوقع عليها كل من المرسل والناقل الجوي⁴، والثالثة للمرسل ويوقع عليها الناقل بعد قبول البضائع⁵، ما يعني أن عبء إعداد هذه الوثيقة يكون على المرسل الذي يتولى تحريرها وتقديمها للناقل، غير أن الواقع العملي يثبت أن الناقل هو من يتولى بنفسه تحرير خطاب النقل الجوي، كما هو الشأن بالنسبة لسند النقل البحري، بناء على المعلومات التي يتحصل عليها من الشاحن والمتعلقة بالبضاعة، وفي هذه الحالة تقوم قرينة بسيطة على أن الناقل الجوي يعمل لحساب المرسل طبقا للفقرة الرابعة 4 من المادة السابعة 7 سالف الذكر⁶.

¹ تنص المادة 22 من اتفاقية وارسو على حدود التعويضات المقررة في الاتفاقية، فنجد في الفقرة الثانية من نفس المادة ما يلي " في حالة نقل الأمتعة المسجلة والبضائع، تكون مسؤولية الناقل محدود بمبلغ مائتين وخمسين فرنكا عن كل كيلوغرام".

² راجع المادتين الخامسة 5 والتاسعة 9 من اتفاقية مونتريال 1999.

³ Article 7 de la convention Montréal 1999 : «1. La lettre de transport aérien est établie par l'expéditeur en trois exemplaires originaux.

2. Le premier exemplaire porte la mention « pour le transporteur » ; il est signé par l'expéditeur. Le deuxième exemplaire porte la mention « pour le destinataire » ; il est signé par l'expéditeur et le transporteur. Le troisième exemplaire est signé par le transporteur et remis par lui à l'expéditeur après acceptation de la marchandise.»

⁴ إذا وقع تباين في الصور أو النسخ الثلاثة، تعتمد النسخة الثانية أي الخاصة بالمرسل إليه لأنها تحمل توقيع كل من الناقل الجوي والمرسل. راجع في ذلك:

Jean pierre Tosi, op.Cit, p :10.

⁵ ولكل من الصور الثلاث وظيفة خاصة بما: فالنسخة الأولى تحدد للناقل الشروط الخاصة بالرسالة محل الشحن، ومن ثم فلا أهمية إلا لتوقيع المرسل عليها، أما الثانية فيستخدمها الرسل إليه كسند للإثبات، لذا فمن الضروري أن تحمل توقيع كل من المرسل والناقل، في حين تعتبر النسخة الثالثة بمثابة إيصال باستلام البضاعة من المرسل فتكون الأهمية لتوقيع الناقل. راجع في ذلك، محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص: 149.

⁶Article 7/4 de la convention Montréal 1999 : «Si, à la demande de l'expéditeur, le transporteur établit la lettre de transport aérien, ce dernier est considéré, jusqu'à preuve du contraire, comme agissant au nom de l'expéditeur.»

ثانيا: حجية ودور وثائق النقل الجوي في الإثبات

أشرنا من قبل إلى أن عقد النقل الجوي عقد رضائي يتم بمجرد الاتفاق، يجوز إثباته بكافة طرق الإثبات، خاصة وأن هذا العقد تجاري دائما بالنسبة للناقل إعمالا في ذلك لمبدأ حرية الإثبات في القانون التجاري، أما في مواجهة المسافر أو المرسل فالأمر يتوقف على طبيعة العقد بالنسبة له، فإذا كان العقد مدنيا فيجب إثباته في موجهته بطرق الإثبات المدنية، أما إذا كان تجاريا بالتبعية كما ولو كان المسافر يسافر لأغراض تجارية، فإنه يجوز إثبات العقد في موجهته بكافة طرق الإثبات، بما فيها شهادة الشهود والقرائن، لكن ومع كثرة البيئات التي يتضمنها عقد النقل الجوي فإنه يستحيل الاعتماد على شهادة الشهود كأداة لإثبات الكم الكبير من تلك البيانات، وهنا تتجلى أهمية الوثائق المبينة سابقا والتي عمدت الاتفاقيات المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي إلى تنظيمها تنظيما مفصلا.

إن لتذكرة السفر حجة على انعقاد العقد وعلى ما يتضمنه من شروط وبنود، لكن تبقى هذه الحجية نسبية مادام أن اتفاقية وارسو ومعها اتفاقية مونتريال تقبلان أي دليل عكسي ينفي ما تم إثباته بتلك الوثيقة ومضمونها، بمعنى أن وثائق الإثبات الجوية ليست الوسيلة الوحيدة لإثبات هذا العقد، خصوصا وأن الاتفاقيات ذاتها حرصت على تأكيد هذا المعنى بالنص صراحة على أنه لا يؤثر على قيام العقد أو على صحته غياب وثيقة النقل أو انتظامها أو ضياعها¹، فإذا حصل أن ضاعت تذكر السفر أو فقدت، يمكن لمن له مصلحة إثبات واقعة إبرام عقد النقل الجوي بكافة طرق الإثبات، كاستعمال وثيقة تحديد مقعد الراكب على متن الطائرة أو وثيقة الدفع النقدي لتبيان العلاقة العقدية بين هذا الراكب والناقل.

إن تذكرة السفر الالكترونية باعتبارها وثيقة الكترونية تتمتع بنفس القوة الثبوتية لتذكرة السفر الورقية، عملا بنص المادة 323 مكرر 1 من ق. م. ج التي تنص على ما يلي: " يعتبر الإثبات في الشكل الالكتروني كالإثبات على الورق، بشرط إمكانية التأكد من هوية الشخص الذي أصدرها وأن تكون معدة ومحفوظة في ظروف تضمن سلامتها."²، وهو الموقف نفسه الذي اتخذته القضاء المغربي أين

¹ نفس الحكم تبناه المشرع الجزائري في نص المادة 132 فقرة 2 بالقول: " لا يؤثر غياب أو عدم صلاحية أو ضياع وثيقة الركوب على وجود عقد النقل ولا علا صلاحيته"

² تقابلها المادة 1.1316 من القانون 2000-230 الصادر ب 13 مارس 2000، المتعلق بوسائل الإثبات التكنولوجية والمعلومات المتعلقة بالتوقيع الالكتروني المعدل والمتم للقانون المدني الفرنسي، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 14 مارس 2000.

عرضت عليه تذكرة السفر الالكترونية كوسيلة للإثبات فبرر موقفه قائلاً " وحيث أنه بالاطلاع على الوثيقة المذكورة يتبين بأنه يمكن التعرف على من صدرت عنه الوثيقة (الشركة العربية للطيران) كما هو مشار إليه في أعلى الوثيقة، كما يتبين أنها معدة ومحفوظة بدليل استخراجها من طرف الطاعنة من موقعها الالكتروني، وحيث لأجله فإن الشرطين اللذين نص عليهما الفصل 1-471 أعلاه متوفران في الوثيقة المذكورة مما يتعين معه قبولها كوسيلة إثبات"¹.

كما يتمتع إيصال الأمتعة بنفس حجية تذكرة السفر في الإثبات، أي بمعنى آخر أن إيصال الأمتعة يعتبر حجة من حيث تسجيل الأمتعة وشروط عقد النقل، ما لم يقدم دليل عكس ذلك. أما عن عقد النقل الجوي للبضائع فقد اعتبرت وثيقة الشحن الجوي حجة فيما يتعلق بإبرام عقد النقل الجوي واستلام البضائع من قبل الناقل وفق الشروط المتفق عليها بين الطرفين في العقد، ما لم يقدم الدليل على خلاف ذلك، وبهذا تقيم المادة 11 فقرة أولى من اتفاقية وارسو² قرينة على أن وجود وثيقة الشحن الجوي يعني إبرام عقد نقل البضاعة وتسليمها للناقل الجوي، وهي قرينة بسيطة تقبل إثبات العكس.

أما الفقرة الثانية للمادة الحادية عشر من اتفاقية وارسو ومونتريال على التوالي، فقد فرقت بين نوعين من البيانات الخاصة بالبضاعة من حيث الحجية: النوع الأول، وهي البيانات الخاصة بوزن البضاعة وأبعادها وتغليفها وكذلك عدد طرودها، وفي هذه الحالة تكون لوثيقة الشحن حجية عن صحة هذه البيانات، وهي قرينة بسيطة يمكن إثبات عكسها، أما النوع الثاني، فهو خاص بالبيانات المتعلقة بكمية البضاعة وحجمها وحالتها، وهنا لا يحتج بالخطاب في مواجهة الناقل ما لم يكن قد تحقق بنفسه من صحتها بحضور الشاحن وتم إثبات ذلك في خطاب النقل أو وثيقة الشحن.³

Article 1316-1 inséré par [Loi 2000-230](#) du 13 mars 2000 portant adaptation du droit de la preuve aux technologies de l'information et relative à la signature électronique, art. 1 Journal Officiel du 14 mars 2000 :

« L'écrit sous forme électronique est admis en preuve au même titre que l'écrit sur support papier, sous réserve que puisse être dûment identifiée la personne dont il émane et qu'il soit établi et conservé dans des conditions de nature à en garantir l'intégrité».

¹ محكمة الاستئناف التجارية، القرار رقم 2011/1022، ملف رقم 14/2010/2708، حكم صادر بتاريخ، الدار البيضاء، 2011/03/17.

² وكذلك اتفاقية مونتريال حافظت على نفس الحكم في المادة 11 فقرة أولى منها بالنص على ما يلي:

Article 11/1 de la convention Montréal 1999 : « La lettre de transport aérien et le récépissé de marchandises font foi, jusqu'à preuve du contraire, de la conclusion du contrat, de la réception de la marchandise et des conditions du transport qui y figurent.»

³ محمد فريد العربي، جلال وفاء محمد، المرجع السابق، ص: 234، 233. راجع أيضا: عائشة فضيل، المرجع السابق، ص: 110.

الفقرة الثانية: آثار عقد النقل الجوي

يرتب عقد النقل الجوي بمجرد انعقاده التزامات متبادلة على عاتق كل من طرفيه وهما الراكب أو المرسل من جهة والناقل الجوي من جهة أخرى، غير أن التشريعات الجوية لم تنظم هذه الالتزامات وإنما اكتفت فقط بتقرير وتوضيح مسؤولية الناقل الجوي في حالة وفاة الركاب أو إصابتهم بأي أذى بدني آخر، وكذلك في حالة ضياع أو هلاك أو تلف الأمتعة والبضائع، أو التأخير في تنفيذ عملية النقل. في غياب النصوص التي تنظم التزامات الراكب والناقل، يرجع تحديد هذه الالتزامات إلى القواعد العامة في القانون الواجب التطبيق على عقد النقل.

لذلك سيتم التطرق أولاً لأهم الالتزامات الملقاة على عاتق المسافر أو الراكب، لنتناول لاحقاً وبالتفصيل، أبرز الالتزامات الملقاة على عاتق الناقل الجوي بحكم أنه الطرف الثاني في العلاقة العقدية.

أولاً: التزامات الراكب في عقد النقل الجوي للأشخاص

يعتبر المسافر¹ الطرف الأول والأساسي في عقد النقل الجوي الدولي للأشخاص، فبدونه لا يتم إبرام هذا العقد أو تنفيذه، لذلك عادة ما يتم تحديد المسافر بدقة بالغة بذكر اسمه وبوضوح في تذكرة السفر والتحقق من ذلك عند صعود الطائرة والتأكد أيضاً من مطابقة الاسم الوارد في التذكرة للاسم الوارد في جواز السفر أو بطاقة الهوية²، حتى يتسنى فرض مجموعة من الالتزامات عليه (المسافر)، والتي نظمتها الشروط العامة للإيادات رغبتاً منها في توحيد القواعد المتعلقة بالنقل الجوي³، فتتمثل هذه الالتزامات أساساً فيما يلي:

¹ يقصد بالمسافر طبقاً للمادة الأولى من شروط الإيادات الخاصة بنقل المسافرين وأمتعتهم، كل شخص ما عدى طاقم الطائرة يتم نقله أو يجب نقله بالطائرة وذلك بموافقة الطاقم.

Passager: désigne toute personne en possession d'un Billet, en dehors des membres de l'équipage, transportée ou devant être transportée par avion.

² مُجّد بيجت عبد الله أمين قايد، الموجز في القانون الجوي "النقل الجوي الوطني والدولي"، ط2، دار النهضة العربية، القاهرة (مصر)، 2007، ص: 102.

³ عائشة فضيل، المرجع السابق، ص: 112، مُجّد بيجت عبد الله أمين قايد، المرجع نفسه، ص: 103،

1. الالتزام بأداء ودفء أجرة النقل¹:

جرى العرف عادة على قيام الراكب بأداء أجرة النقل عند تسلمه تذكرة السفر وقبل تنفيذ عملية النقل²، فهو الالتزام الرئيسي الذي يقع على عاتق المسافر، وأنه لا يملك إمكانية المساومة على قيمة النقل بحكم أن العقد كما ذكرنا سابقا هو من عقود الإذعان.

إن تحديد تعريف النقل الجوي الداخلي تتولاها المؤسسات الوطنية المتخصصة³، أما النقل الدولي فتتولى منظمة الطيران المدني تحديد أسعاره⁴ من خلال عقد مؤتمرات دولية تضم مختلف شركات الطيران، يتم خلالها تحديد الأسعار الخاصة بكل رحلة على حدة طبقا لمناطق العالم وأبعادها والاستغلال الجوي بها، ناهيك عن عدد المسافرين ودرجة السفر، كما تأخذ في عين الاعتبار بعض العناصر في تحديد أجرة النقل والمتمثلة فيما يلي:

- تكلفة الاستغلال الجوي.
- المسافة المقصودة.
- ظروف المنافسة.
- القيود المفروضة من السلطات العامة... إلخ.⁵

2. التزام المسافر بحجز مكان في الطائرة:

من المعلوم أن تذكرة السفر لا تعطي للمسافر حق التنقل جوا بطريقة تلقائية، بل تجبره على حجز مقعد له على متن الطائرة التي ستتولى عملية النقل، ذلك لأن لكل طائرة سعة معينة من عدد المسافرين والأمتعة لا يمكن تجاوزها حرصا على سلامة الركاب وسلامة الرحلة الجوية.

¹ يقصد بأجرة النقل: ما يدفع مقابل نقل الأشخاص وأمتعتهم أو البضائع بالطائرات من مطار لآخر، وكذلك الشروط والقيود المحددة لإتمام هذا النقل والعمولات التي تدفع في سبيل ذلك، ويسمى هذا المقابل المادي أسعارا بالنسبة لنقل الركاب، ويسمى أجرة بالنسبة لنقل البضائع، راجع في ذلك هاني دويدار، المرجع السابق، ص: 248.

² ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، ط2، دار النهضة العربية، القاهرة (مصر)، 1966، ص: 222، راجع أيضا محمود عبد الجواد عبد الهادي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي والداخلي للأشخاص، دار النهضة العربية، القاهرة (مصر)، 2017، ص: 117.

³ هاني دويدار، المرجع ذاته، ص: 248، عائشة فضيل، المرجع السابق، ص: 113، محمود عبد الجواد عبد الهادي، المرجع نفسه، ص: 118.

⁴ حفيفة السيد حداد، القانون الجوي، الطبعة الثانية، المؤسسة الحديثة للنشر، بيروت (لبنان)، 1997، ص: 131، جلاء وفاء مجدي، دروس في القانون الجوي، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية (مصر)، 1992، ص: 274.

⁵ محمود عبد الجواد عبد الهادي، المرجع ذاته، ص: 118.

وإذا كان العمل يجري أحيانا على إعطاء الراكب ما يسمى بالتذكرة المفتوحة billets open، أي تذكرة لا تضمن تاريخ محدد للسفر، إلا أنها لا تعطي للراكب حق امتطاء أي طائرة في أي وقت¹، بل يبقى الحجز مفروضا في هذه الحالة أيضا، من خلال إجبار المسافر على استلام بطاقة للعودة للطائرة Boarding card، والتي يتم عن طريقها تحديد رقم المقعد².

3. التزام المسافر باحترام قوانين ولوائح النقل:

حتى يستطيع الناقل الجوي أن يفي بالتزامه المتمثل في تنفيذ عقد النقل المتفق عليه، يجب لزاما على المسافر أن يحترم توجيهات وتعليمات الناقل الجوي، وكذا القوانين واللوائح المتعلقة بالنقل، التي تهدف في مجملها إلى تنفيذ عملية النقل الجوي على أكمل وجه، بما تضمن به سلامة وأمن الرحلة ككل، فينطوي هذا الالتزام على جملة من التزامات المنبثقة عنه منها:

أ- تواجد المسافر في المطار في الوقت المحدد: يتعين على المسافر أن يتواجد بمطار الإقلاع في الوقت المبين على تذكرة السفر، وإذا لم تتضمن هذه التذكرة تحديدا للوقت الذي ينبغي فيه حضور الراكب للمطار، فإنه يلتزم بالوقت المتعارف عليه عادة في الرحلات الجوية³، بغية إتمام الإجراءات القانونية والجمركية وإجراءات التفتيش التي تفرضها القوانين الوطنية لمغادرة البلاد⁴. إن تخلف المسافر عن الوقت المتفق عليه يُجيز للناقل المغادرة بدونه أو حتى تعويضه براكب آخر من قائمة الانتظار دون أن يتحمل هذا الناقل أية مسؤولية، ودون أن يكون للمسافر المتخلف الحق في

¹ عائشة فضيل، المرجع السابق، ص: 114.

² إبراهيم عبد الرحمن، مدى مسؤولية الناقل الجوي وأثرها في التعويض، مؤتمر الإمارات مؤتمر الإمارات العربية تحت عنوان "الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية" في الفترة من 23 إلى 25 أبريل 2012، ص: 322. راجع أيضا، محمود عبد الجواد عبد الهادي، المرجع السابق، ص: 126.

³ تحدد هذه المدة عادة بساعتين في حالة النقل الجوي الدولي، وساعة واحدة في النقل الداخلي. راجع في ذلك: هاني دويدار. المرجع السابق، ص: 191، راجع أيضا: عائشة فضيل، المرجع نفسه، ص: 114.

⁴ هي جملة الإجراءات المادية (التفتيش المادي للمسافرين والأمتعة) والقانونية (مراقبة الوثائق القانونية) التي فرضتها منظمة الطيران المدني ICAO على كل الحكومات المتعاقدة من خلال الملحق التاسع 9 لاتفاقية شيكاغو، بغية التأكد من سلامة وأمن الرحلة الجوية، ومن بين هذه الآليات نذكر إجراءات الهجرة التي عرفتها المادة الأولى من الملحق السالف الذكر ب:

«**Contrôle d'immigration** : Mesures adoptées par les états pour contrôler l'entrée dans leur territoire, le transi par leur territoire et le départ de leur territoire de personnes voyageant par air.»

الرجوع عليه بالتعويض، لأن المصلحة الجماعية في تنفيذ الرحلة في موعدها أولى من رعاية مصلحة راكب واحد متأخر¹.

ب- التزام المسافر بإتخاذ كافة الإجراءات القانونية: فبناء على نص المادة 13 من اتفاقية شيكاغو 1944 يتعين على أي مسافر احترام كافة لوائح الضبط، وإجراءات التفتيش الجمركي والصحي، كما ينبغي عليه أن يكون حاملاً لكافة المستندات المثبتة لشخصيته واللازمة لإتمام رحلته².

ت- الالتزام بحسن النظام والانضباط على متن الطائرة: فمنذ اللحظة التي يبقى فيها المسافر تحت وصاية الناقل، يتعين عليه (المسافر) احترام كافة اللوائح والقوانين المنظمة للرحلة الجوية، كعدم القيام بأي عمل يمكنه أن يؤثر على سلامة وأمن الرحلة الجوية³، كما يتعين عليه احترام تعليمات قائد الطائرة وأعضاء الطاقم، خاصتنا تلك المتعلقة بالجلوس أثناء الإقلاع والهبوط، ربط الأحزمة، وعدم التدخين في الأماكن غير المسموح فيها... إلخ، إذ أصبحت في السنوات الأخيرة الوقائع التي يرتكبها المسافرون على متن الطائرة متعددة وتصل لدرجة الجرائم الموجبة للعقوبة، فقد لا يقتصر الأمر على عدم احترام التعليمات بل يصل إلى درجة الاعتداء على أعضاء الطاقم أو المسافرين الآخرين، أو قد يصل الأمر إلى الإضرار بأمن وسلامة الرحلة، مما يتوجب معه قيام طاقم الطائرة بإنزال المسافر الذي يرتكب مثل هذه الأفعال⁴، ومثال ذلك ما حدث مع الراكب Paul Kefa Mukonyi الذي تواجد يوم

¹ أحمد بشير الشيخ، المسؤولية عن تعويض أضرار النقل الجوي الدولي وفقاً لاتفاقية وارسو 1929 ومونتريال 1999، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، 2006، ص: 223.

أنظر أيضاً، ناجي عبد المؤمن، الوجيز في قانون الطيران المدني، مطبعة عبد الكريم حسان، جامعة عين شمس (مصر)، بدون سنة نشر، ص: 218.
² Article 13 de la convention de Chicago 1944: «Les lois et règlements d'un État contractant concernant l'entrée ou la sortie de son territoire des passagers, équipages ou marchandises des aéronefs, tels que les règlements relatifs à l'entrée, au congé, à l'immigration, aux passeports, à la douane et à la santé, doivent être observés à l'entrée, à la sortie ou à l'intérieur du territoire de cet État, par lesdits passagers ou équipages, ou en leur nom, et pour les marchandises.»

³ أصبحت حالات مخالفات المسافرين على متن الطائرة أو ما يطلق عليه البعض "الغضب الجوي" حالة منتشرة وفي ازدياد مستمر، الأمر الذي استدعى أن يقف المشرع الدولي والداخلي وقفة تشريعية حاسمة تجاه هذا الأمر، حيث أنه يمثل خطراً على الرحلات الجوية، لا يقل حدة عن باقي المخاطر، فقد تزايدت هذه الحالات في الآونة الأخيرة، وقد سجلت منذ 2001 إلى غاية 2012 أكثر من 5000 حالة، أي بمعدل واقعة واحدة كل يوم. أنظر، عائشة فضيل، تهديد الغضب الجوي رهان السلامة الجوية في ظل نظام قانوني موحد، مؤتمر الإمارات العربية تحت عنوان "الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية" في الفترة من 23 إلى 25 أبريل 2012، ص: 667.

⁴ أنظر، منظمة الطيران المدني، دليل تنظيم النقل الجوي، الوثيقة 9626، الطبعة الثانية، 2004، ص: 6-4.9.

«Il y a eu des cas où le commandant de bord a dû faire une escale non prévue pour faire débarquer des passagers indisciplinés, pour des raisons de sécurité. Ces incidents sont une cause de préoccupation grandissante pour la communauté internationale»

29 ديسمبر 2000 على متن طائرة بوينغ 747 التابعة لشركة الطيران البريطانية British Airways التي كانت تؤمن رحلة بين لندن ونيروبي، أين استحوذ الراكب المذكور على أجهزة قيادة الطائرة من أجل إسقاطها، بعد عراك مع قائد الطائرة ومساعد الربان، كما قام بإنزال الطائرة مرتين ب 3000 متر، إلى أن تمكن أعضاء الطائرة من السيطرة عليه من خلال تكبيله وغلق فمه، ثم تقديمه للشرطة بمطار عاصمة كينيا.¹

إن هذه الاعتداءات فرضت على أطقم وربابنة الطائرات الدخول في إضرابات مفتوحة احتجاجا عليها (الاعتداءات) طالبين توفير حماية أكبر على مستوى الرحلات الجوية، وهو ما قامت به نقابة ربابنة الطائرات الجزائرية يوم 24 فبراير 2011، حيث نظمت إضرابا ردا على الهجمات التي يتعرضون لها أثناء ممارسة مهنتهم منذ سنوات، وإرهاقهم بأوامر يتلقونها من الموظفين والمسؤولين الكبار والوزراء، ناهيك عن عدم انضباط الركاب خاصة أولئك الذي يعتقدون أنهم أصحاب الامتيازات.²

إن تزايد هذه الوقائع يمثل أيضا تحديا جديدا تواجهه الحكومات والناقلين الجويين على حد سواء، وخصوصا عندما تحدث مثل هذه الوقائع على متن رحلات دولية، فغالبا ما تواجه السلطات وشركات الطيران بمسائل قانونية وتنظيمية بشأن التعامل مع الركاب المشاغبين بسبب وجود بعض الفجوات في قوانينها الوطنية المعنية وفي الاتفاقيات الخاصة بأمن الطيران الدولي.³

في الأخير ما يسعنا قوله هو أن النقل الجوي أصبح اليوم خدمة، من حق الزبون أن يتشدد في طلب الجودة والسلامة، ولكن هذا لا يعني أن كل شيء مسموح به، بل عليه الامتثال لتعليمات الناقل الجوي حتى يتمكن هذا الأخير من تنفيذ الالتزامات التي يلقيها على عاتقه عقد النقل بكيفية سليمة.

¹راجع تفاصيل الحادثة في: https://en.wikipedia.org/wiki/British_Airways_Flight_2069 عدل هذا المقال يوم 17 جويلية 2020

على الساعة 00:02، اطلع عليه بتاريخ: 17 جويلية 2020 على الساعة 18:44.

²«Il ne s'agit pas d'une grève, mais plutôt d'un mouvement de protestation pour alerter les pouvoirs publics sur une situation des plus inquiétantes qui perdure depuis des années», explique Karim Seghouane, vice-président du SPLA (syndicat autonome). Il précise que son organisation «ne fait pas de politique. Elle riposte à des attaques et agressions que subissent les pilotes dans le cadre de l'exercice de leur métier, et ce, depuis des années ils reçoivent des injonctions des commissaires, des ministres, de responsables sans compter l'indiscipline du personnel navigant, notamment ceux qui se croient tout permis du fait qu'ils sont des enfants de privilégiés». Passage d'article: «Air Algérie : Le Syndicat des pilotes exige une discipline à bord des avions», publiée le 05 janvier 2012, <https://www.elwatan.com/archives/actualites/air-algerie-le-syndicat-des-pilotes-exige-une-discipline-a-bord-des-avions-05-01-2012#main-content-section>, visitée le 17/07/20 à 19:02.

³المزيد من التفصيل في مسألة الركاب غير المنضبطين أو المشاغبين سيتم تناولها في الباب الثاني المخصص للحديث عن أمن الطيران المدني.

ثانيا: التزامات الناقل الجوي في عقد النقل الجوي للأشخاص

الناقل هو الطرف الثاني في عقد النقل الجوي، قد يكون إما شركات وطنية أو حتى دولية، كما يمكنه أن يكون ناقلا متعاقدا وناقلا فعليا في الوقت نفسه إذا كان هو من أبرم عقد النقل الجوي مع المسافر وهو الذي تولى تنفيذه، في حين أنه يمكن أن يحتفظ بإحدى الصفتين دون الأخرى، حينما يستعين بطرف آخر فعلي يقوم بتنفيذ النقل بدلا منه إما كله أو جزءا منه، خاصة في حالات تعطل الطائرة أو حتى أثناء مواسم الذروة الذي ترتفع فيها طلبات السفر جوا، كمواسم الحج والاصطياف... إلخ، عندئذ لا يستطيع الناقل المتعاقد تلبية كل تلك الطلبات بطائراته فيضطر إلى الاستعانة بناقلين آخرين يطلق عليهم مصطلح الناقلين الفعليين¹.

مما سبق يتولى الناقل تنفيذ جملة من الالتزامات في مواجهة الركاب تنشأ عن عقد النقل أو تعتبر من مستلزماته وفقا للأعراف، وهي كالاتي:

1. الالتزام بتزويد الركاب بتذكرة السفر:

يلتزم الناقل الجوي من جهته عند إبرام عقد النقل بتزويد الركاب بتذكرة السفر مشتملة على البيانات اللازمة التي يتطلبها القانون.

يتعين أن يجررها (تذكرة السفر) بخط واضح وسليم، ثم يسلمها للراكب قبل موعد الرحلة بوقت معقول حتى يتمكن هذا الأخير من معرفة شروط النقل الذي ينوي القيام به²، وتدابير أموره باتخاذ التدابير الضرورية لحماية نفسه كالقيام بتأمين إضافي يغطي الضرر اللاحق به.

¹Article 1 de la Convention complémentaire à la Convention de Varsovie, pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur - Signée à Guadalajara le 18 septembre 1961:«(b) "transporteur contractuel" signifie une personne partie à un contrat de transport régi par la Convention de Varsovie et conclu avec un passager ou un expéditeur ou avec une personne agissant pour le compte du passager ou de l'expéditeur;

(c) "transporteur de fait" signifie une personne, autre que le transporteur contractuel, qui, en vertu d'une autorisation donnée par le transporteur contractuel, effectue tout ou partie du transport prévu à l'alinéa (b) mais n'est pas, en ce qui concerne cette partie, un transporteur successif au sens de la Convention de Varsovie. Cette autorisation est présumée, sauf preuve contraire.»

² أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص: 317، محمد فريد العربي، المرجع السابق، ص: 163، عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص: 62، عائشة فضيل، المرجع السابق، ص: 125.

2. الالتزام بتنفيذ النقل الجوي:

يلتزم الناقل الجوي بنقل الركاب من مكان القيام إلى مكان الوصول عبر الجو بواسطة الطائرة، فإذا تقاعس أو امتنع عن تنفيذ هذا الالتزام بأن منع الراكب من السفر¹ أو ألغى الرحلة، ثارت مسؤوليته والتزم بالتعويض².

كما يجب على الناقل الجوي أيضا توصيل الراكب إلى المكان الذي يقصده سليما معافى، وتنفيذ هذا النقل في إطار الأجل المتفق عليه، وإلا في أجل معقول³.

ومن بين ما يقع على الناقل من التزامات تجهيز طائرة صالحة للملاحة الجوية واختيار طاقم مؤهل مع أخذ للاحتياطات الإدارية والتقنية التي تكفل سلامة الراكب والرحلة الجوية⁴.

¹ يطلق عليه في لغة الطيران مصطلح over booking الذي تم تعريفه كما يلي:

"Surbooking", "surréservation", "overbooking" : pratique désormais admise qui consiste à vendre à la clientèle un nombre de places supérieur à la capacité de l'appareil. Pour s'assurer un taux de remplissage maximum malgré les défections inévitables, le transporteur commercialise plus de places que l'avion n'en contient. Afin d'éviter tout désagrément, en tant que passager vous devez disposer d'une réservation confirmée pour le vol concerné et vous présenter à l'enregistrement avant l'expiration de l'heure limite d'embarquement.

Laurine Caraccioli ; voyager en avion : vos droits, institut national de la consommation, <https://www.inc-conso.fr/content/voyager-en-avion>, Date de publication : 06/05/2019, visité le : 22/07/2020a 19:50.

² محمد فريد العريبي، المرجع السابق، ص 163، محمود مختار البربري وعمر فؤاد عمر، القانون الجوي، دار النهضة العربية، مصر، 2003، ص: 134.

³ أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص: 318، محمد فريد العريبي، جلاء وفاء لمُحَدِّين، المرجع السابق، ص: 320، محمد بجمت عبد الله أمين قايد، المرجع السابق، ص: 43، محمود مختار البربري وعمر فؤاد عمر، المرجع نفسه، ص: 134.

نفس الحكم الذي قضت به المادة 62 من ق. ت. ج بقولها: "يجب على ناقل الأشخاص أن يضمن أثناء مدة النقل سلامة المسافرين، وأن يوصله إلى وجهته المقصودة في حدود الوقت المعين بالعقد".

⁴ امتثال لأحكام المادة 67 من ق ط م ج، قام المشرع بإصدار م. ت رقم 09-207 المؤرخ في 11 جوان 2009، المحدد للشروط العامة لقبالية ملاحية الطائرات واستغلالها، الصادر بالجريدة الرسمية ع 35، الصادرة بتاريخ في 14 جوان 2009. كما أورد هذا المرسوم بآخر هو م. ت رقم 09-208 مؤرخ في 11 جوان 2009، الذي يحدد الشروط التقنية لاستخدام الطائرات وقواعد التهيئة والأمن على متنها، الصادر بنفس الجريدة الرسمية السابق الإشارة إليها. أما عن أفراد الطاقم بصفة خاصة ومستخدمي الطيران بصفة عامة فقد أصدر المشرع الجزائري ترسانة من المراسيم هي كالاتي: م. ت رقم 04-109 المؤرخ في 13 أبريل سنة 2004 الذي يحدد شروط اعتماد شهادات طيران أعضاء طاقم القيادة وكذا المستخدمين الآخرين على متن طائرة مدنية مرقمة في الجزائر، الصادر بج ر رقم 24 المؤرخة في 18 أبريل 2004، و م. ت رقم 04-110 المؤرخ في 13 أبريل 2004، الذي يحدد تصنيف المستخدمين الملاحين المهنيين حسب الفئات وشروط القيد في سجلات المستخدمين الملاحين المهنيين والمستخدمين الملاحين الخواص، الصادر بنفس الجريدة السابق ذكرها، أتبعهم في ذات السنة بالمرسوم 04-414 المؤرخ في 20 ديسمبر 2004، المتعلق بشروط وكيفيات ممارسة الوظائف التي يقوم بها مستخدمو الطيران المدني، الصادر ج ر رقم 82، المعدل والمتمم بالمرسوم التنفيذي 09-206 المؤرخ في 11 جوان 2009، ج ر ع 35، المعدل والمتمم مرة أخرى بالمرسوم التنفيذي رقم 14-109 المؤرخ في 12 مارس 2014، الصادر بالج ر ع 17 المؤرخة في 26 مارس 2014. سيتم التفصيل في آليات ضبط السلامة والأمن الجويين على المستوى الوطني في الفصل الثاني من الباب الثاني.

في هذا الصدد حدد المشرع الجزائري الإجراءات والقرارات الخاصة بتجهيز الطائرة وكيفية اختيار الطاقم والشروط المطلوبة فيه وشروط النقل التي يتعين اتباعها.

3. الالتزام بتقديم الخدمات اللازمة لراحة الركاب:

يجب على الناقل الجوي أن يسهر أيضا على راحة الركاب ورعايتهم طوال الرحلة الجوية، لأن الرحلات الجوية قد تستغرق وقتا من الزمن يحتاج فيها الراكب إلى الطعام والشراب وبعض الخدمات الأخرى الإضافية، فقد جرى العرف على تقديم هذه الخدمات التي توفر للركاب الراحة وهو على متن الطائرة، ويجري العمل على تقديمها (الخدمات) خاصة في الرحلات الجوية الطويلة.

إن هذا الالتزام لا ينحصر في تواجد الراكب على متن الطائرة، بل يمتد للحالات التي تعطل أو تتوقف فيها الطائرة لسبب من الأسباب بأحد المطارات، إذ يلتزم الناقل بنقل الركاب إلى أحد الفنادق والحرص على راحتهم، ويكون ذلك على نفقته الخاصة ريثما يستأنف الرحلة أو ينقلهم على متن طائرة أخرى، فإذا أهمل الناقل ذلك، حق للمتضررين متابعتهم عن الضرر الذي أصابهم¹.

ناهيك عن الركاب الذين يحتاجون إلى عناية خاصة ومميزة كالأطفال الصغار والأشخاص المعاقين أو الذين يسافرون بآلات خاصة، هؤلاء يتعين عليهم إعلام الراكب بحالتهم عند شراء تذكرة السفر أو التسجيل حتى يتمكن هذا الأخير (الناقل) من اتخاذ التدابير اللازمة التي تؤمن لهم النقل في أحسن الظروف.

4. الالتزام بالمحافظة على الأمتعة:

هو التزام يشمل الأمتعة المسجلة التي يتخلى الراكب عن حيازتها المادية ويسلمها للناقل الجوي، فتنقل حراستها إليه، وأيضا الأمتعة الشخصية أو غير المسجلة التي يحتفظ المسافر بحيازتها

¹Article 9 du Règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, Journal officiel n° L 046 du 17/02/2004:

«1. Lorsqu'il est fait référence au présent article, les passagers se voient offrir gratuitement:

a) des rafraîchissements et des possibilités de se restaurer en suffisance compte tenu du délai d'attente;
b) un hébergement à l'hôtel aux cas où: — un séjour d'attente d'une ou plusieurs nuits est nécessaire, ou — lorsqu'un séjour s'ajoutant à celui prévu par le passager est nécessaire;
c) le transport depuis l'aéroport jusqu'au lieu d'hébergement (hôtel ou autre).»

المادية على متن الطائرة ولا تنتقل حراستها إلى الناقل الجوي، فإذا أصابها هلاك أو تلف أو ضياع أو تأخير في النقل تقوم مسؤوليته.

ويلاحظ بخصوص أمتعة الركاب أنه لا يجوز للناقل الجوي أن يتقاضى أجرا مقابل نقلها بشرط ألا تتجاوز الوزن المسموح به، فإذا زاد وزنها عن الحد المقرر حق له الحصول على أجرة إضافية. ومراعاةً لتدابير السلامة ولحاجيات المسافرين عملت الدول على اتخاذ الإجراءات الرامية إلى حظر نقل بعض الأمتعة اليدوية على متن الطائرة، كما وضعت شروطا ومقاييس معينة لنقل الأمتعة اليدوية المسموح بها، يتعين على الركاب احترامها لتفادي التأخير في إنجاز عملية النقل أو مصادرة السوائل التي في حوزته في حالة عدم مراعاته الشروط المطلوبة.

5. الالتزام بضمان سلامة الركاب:

لأن سلامة الركاب تحظى دائما بالأولوية، فقد حرصت القوانين الدولية والوطنية على تأكيد التزام الناقل الجوي بالسهر على سلامة الركاب أثناء الرحلة الجوية، ولذلك يسأل الناقل عن الضرر الذي يقع في حالة وفاة الركاب أو أصابته بأي أذى بدني آخر، على النحو الذي سيتم التطرق له في المبحث الموالي.

فيلتزم الناقل الجوي بإرشاد الركاب لضرورة استعمال أحزمة المقعد ومنافذ الطوارئ أو أطواق النجاة وأجهزة الأكسجين وتجهيزات الطوارئ الأخرى المعدة للاستخدام الشخصي أو الجماعي، وفي حالة الطوارئ أثناء الطيران يجب إرشاد الركاب إلى إجراءات الطوارئ التي تتطلبها الحالة¹.

إن الالتزامات التي تم عرضها آنفا، تجعل الناقل بمجرد الإخلال بها (الالتزامات)، معرضا للمساءلة القانونية، هذه المسؤولية التي تطورت أحكامها وقواعدها بناء على ظروف الحال التي كان يعيشها النقل الجوي في كل مرحلة، ما يفرض علينا الآن، توضيح مراحل قيام مسؤولية الناقل الجوي وتطورها في المطلب الموالي.

¹هاني دويدار، المرجع السابق، ص: 186.

المطلب الثاني: قيام مسؤولية الناقل الجوي عن سلامة وأمن وسلامة المسافرين وتطورها

يمكن القول بأنه حتى نهاية العقد الثاني من القرن العشرين لم تكن هناك تشريعات داخلية محلية تنظم أحكام مسؤولية الناقل الجوي، ومن ثم فقد قيس النقل الجوي على طرق النقل الأخرى وطبقت عليه أحكامها، ولعل هذا ما جعل الناقل الجوي في كثير من الدول يخضع لمسؤولية غير محدودة يسأل بمقتضاها عن تعويض كل الضرر¹، وهي مسؤولية مشددة على الناقل الجوي، إذ أخذت هذه المسؤولية طابع التنظيم مع بداية العشرينات من القرن الماضي بعد أن أخذت التشريعات الداخلية تظهر في كثير من الدول الأوروبية كألمانيا وسويسرا وفرنسا²، التي أخذت في معالجة مسؤولية الناقل الجوي كلا على حدة، ووضعت قواعد ثابتة لهذه المسؤولية رغم بعض الاختلافات التي وجدت في أحكامها خاصة فيما يخص الأساس الذي تبنى عليه المسؤولية من جهة ومضمونها من جهة أخرى.

ورغم أوجه الاختلاف في هذه التشريعات من حيث التخفيف والتشديد في مسؤولية الناقل الجوي إلا أنها كانت قد تبنت في بادئ الأمر فكرة الخطأ كأساس للمسؤولية التقصيرية، قبل أن تظهر نظرية أخرى تعتبر تحويرا في واقع الأمر لفكرة الخطأ وهي نظرية الخطأ المفترض، حيث ساهمت هذه النظرية في ظهور نظرية أخرى هي نظرية المخاطر وتحمل التبعة³، الشيء الذي أثار معه التساؤل عن ماهية وطبيعة تطور الأساس القانوني لتلك النظريات؟

الفرع الأول: مسؤولية الناقل الجوي في التشريعات الداخلية وتباينها

في ظل هذا التباين والاختلاف في الأنظمة القانونية لمسؤولية الناقل الجوي فإنه يتعين علينا استعراض نظام مسؤولية الناقل الجوي في مجموعة دول القانون الأنجلو سكسونية وهي ما تسمى بدول القانون العام Common law، ومجموعة دول القانون اللاتيني أو دول القانون المكتوب، الأمر الذي

¹ فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي وفقا لاتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق جامعة القاهرة (مصر)، 1985، ص: 6.

² صدر التشريع الجوي السويسري في العشرين من يناير 1920 والتشريع الألماني في أوت 1922، والتشريع الفرنسي في 21 ماي 1924، وبعدها صدرت تشريعات جوية في كثير من دول القانون المكتوب مثل تشيكوسلوفاكيا في 8 جويلية 1925، ويوغسلافيا في 21 فبراير 1928 وبولندا 16 مارس 1928 والتشريع الإيطالي 1923 الذي استمد أحكامه من القانون البحري، راجع بخصوص هذه القوانين، محمد حمزة، التزام الناقل الجوي بسلامة المسافرين، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه، كلية العلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية، جامعة محمد الخامس، الرباط (المغرب)، 1994، ص: 40 وما بعدها.

³ محمود عبد الجواد عبد الهادي، المرجع السابق، ص: 35.

يطرح معه التساؤل حول المدى الذي تناولت فيه هذه الدول موضوع مسؤولية الناقل الجوي من جهة، وطبيعة النظريات التي تبنتها في شأن هذه المسؤولية في جهة ثانية، هذا التساؤل الذي يجد إجابته في استعراض تطور الأساس القانوني لمسؤولية الناقل الجوي عبر هاذين النظامين القانونيين وطبيعة النظريات التي تبنتها كأساس لهذه المسؤولية من خلال الفقرتين التاليتين:

الفقرة الأولى: مسؤولية الناقل الجوي في الأنظمة الأنجلو سكسونية

يمكن تناول طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في دول القانون الأنجلو سكسوني (دول القانون العام) كنموذج وذلك عبر ظهور طائفتين من الناقلين هما: الناقل العام Common carrier والناقل الخاص Private carrier، فإلى أي مدى يمكن الأخذ بفكرة الخطأ كأساس للمسؤولية من خلال هاتين الطائفتين من النقل؟

البند الأول: فكرة الخطأ كأساس للمسؤولية من خلال الناقل العام والناقل الخاص

ترسخت نظرية الخطأ كأساس للمسؤولية في القانون الأنجلو سكسوني وأصبح لمفهوم الناقل الجوي طبقاً لهذا القانون أهمية كبرى بعد ظهور النقل الجوي كطريق جديد، وكما هو معروف فالتقوانين الأنجلو سكسونية تميز بين صنفين من الناقلين، الناقلون العامون والناقلون الخاص، لذا يجدر بنا بداية التعرف على المقصود بالناقل العام والناقل الخاص وبيان طبيعة مسؤولية كل منهما¹.

أولاً- الناقل العام: يعتبر ناقلاً عاماً ذلك الشخص الذي يتعهد في عرض دائم بنقل كل من يرغب من الركاب أو ما تقدم إليه من بضائع في عقد نقل البضائع دون اشتراطات خاصة مقابل أجر معقول من مكان لآخر يتفق الطرفان على تحديده²، من هذا التعريف يمكن استخلاص المعيار الذي يميز الناقل العام عن الناقل الخاص، والذي يتمثل في العرض الدائم بتقديمه خدماته للكافة دون تمييز³،

¹ من بين القوانين التي تبنت الخطأ كأساس للمسؤولية القانون الكندي والقانون الأمريكي والأرجنتيني، فعل المتضرر وفق هذه القوانين أن يثبت الضرر الذي أصابه وأن هذا الضرر كان نتيجة خطأ المدعي عليه مهما كانت طبيعة هذا الخطأ أكان مقصوداً أو ناتجاً عن إهمال. إن فكرة الخطأ الواجب إثباته كأساس للمسؤولية تفترض تساوي المراكز القانونية بين المخطئ والمتضرر، وهذا الأمر يكاد ينعدم بين الناقل والمقبول وما أحاط بهذا الأخير من ضرر. راجع في ذلك: عيس غسان الرضي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم "دراسة مقارنة"، دار الثقافة والتوزيع، البديل (بدون)، 2008، ص: 82.

² محمد فريد العريبي، القانون الجوي النقل الجوي الداخلي والدولي، المرجع السابق، ص: 179، دلال يزيد، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في النقل الجوي الداخلي والدولي، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان (الجزائر)، 2010، ص: 22.

³ M. Lemoine, traité de droit aérien, librairie de recueil Sirey, Paris, 1947, p 519.

بحيث يترتب على ذلك عدم أحقية الناقل العام رفض تقديم خدماته لأي راكب يتقدم إليه راغبا في السفر، ما لم يكن هنالك مبرر معقول لهذا الرفض¹.

أما عن مسؤولية الناقل العام فهي مسؤولية مبنية على بذل أقصى درجات العناية والحرص على سلامة الركاب، إلا أن هذا الحرص على سلامة الركاب لم يرتقي لدرجة الضمان التام لها (السلامة)، لأن التزامه (الناقل) يقف عند حد بذل العناية المطلوبة، فالأمر إذن يتعلق ببذل عناية وليس تحقيق نتيجة، فإذا بذل هذه الدرجة من العناية فإنه أوفى بالتزامه ومن ثم فلا مسؤولية عليه، أما إذا ثبت عكس ذلك فإنه يكون مسؤولا عن أية إصابة تلحق بالراكب، إذن فمسؤولية الناقل في هذه الحالة لا تقوم إلا إذا بدر من هذا الناقل تقصير يتولى الراكب إثباته، مما يعطي انطبعا بالتوجه نحو التخفيف من هذه المسؤولية².

ثانياً- الناقل الخاص: يعرف الناقل الخاص بأنه الشخص الطبيعي أو الاعتباري الذي يتولى نقل الأشخاص بناء على اتفاق خاص في كل حالة على حدة دون أي التزام عليه بقبول النقل³، بمعنى أنه لا يلتزم بتقديم خدماته للكافة، فله أن يرفض نقل أي راكب أو أية بضاعة كيفما كانت نظرا لكونه يتولى النقل بناء على اتفاق خاص في كل حالة على حدة وبالشروط التي يضعها، فهو لا يلتزم إلا ببذل درجة العناية العادية الذي ينبغي للرجل العاقل الحريص أن يبذلها ولا يسأل إلا عندما يقيم الطرف المتضرر الدليل على إهماله بمعنى أن المسؤولية هنا تؤسس على الإهمال، وهذا ما جعل القضاء الأمريكي يختلف عن القضاء الإنجليزي⁴، في تحديد مركز الناقل (هل هو ناقل عام أو ناقل خاص) تكون بما يقوم به على الواقع لا بما يدعيه⁵.

¹ فاروق أحمد زاهر، المرجع السابق، ص: 22.

² عائشة فضيل، المرجع السابق، ص: 139.

³ محمد فريد العريبي، المرجع السابق، ص: 180، دلال يزيد، المرجع السابق، ص: 23، عائشة فضيل، المرجع ذاته، ص: 139، محمد ميلود صقر، المرجع السابق، ص: 31.

⁴ في القانون الإنجليزي تفقد مشكلة التمييز بين فئتي الناقلين أهميتها العملية في نقل الركاب، ذلك أن نظام المسؤولية الذي يخضع له كل من الناقل العام والخاص واحد، راجع في ذلك فاروق أحمد زاهر، المرجع السابق، ص: 29.

⁵ "Whether a transportation agency is a common carrier depends not upon its corporate character or declared purposes, but upon what it does". Cited by:

فاروق أحمد زاهر، المرجع نفسه: ص: 28.

وتقرر هذا المبدأ في حكم لمحكمة نيويورك في قضية Conklin¹، حيث أفادت المحكمة أنه عندما تقوم شركة طيران بتشغيل خط جوي منتظم يغري الجمهور بالسفر على طائراتها، فإن هذه الشركة تعتبر في واقع الأمر ناقلا عاما على الرغم من أن نصوص العقد تتضمن شرطا صريحا باعتبارها ناقلا خاصا، وقد قامت المحكمة العليا للولايات المتحدة الأمريكية بتأييد هذا الحكم بحكم آخر أصدرته في قضية US v. California Air lines²، بحيث استقر القضاء الأمريكي على اعتبار الناقل الجوي للركاب ناقلا عاما يلتزم بتقديم خدماته للكافة دون تمييز³، فيلتزم إذن ببذل أقصى درجات الحيلة والعناية في تجهيز الطائرة وقيادتها بما يفيد تأمين الرحلة الجوية حتى يصل الراكب إلى غايته بسلام، لكنه مع ذلك لا يضمن سلامة الراكب لأن التزامه مهما كانت درجة العناية واجبة كان لا يرقى إلى حد الالتزام بالضمان، فتؤسس مسؤولية الناقل على الإهمال في بذل درجة العناية الواجبة⁴.

مما سبق يتبين أن القانون الأنجلو سكسوني تبنى نظاما لمسؤولية الناقل الجوي مرتكزا على قواعده العامة المتمثلة في أساس الإهمال، فهي إذن مسؤولية شخصية قوامها الخطأ الواجب الإثبات أيا كانت صفة الناقل مع فارق في درجة العناية التي يتحملها الناقل، فإذا كان ناقلا عاما التزم ببذل أقصى درجات العناية والحرص، أما إذا كان ناقلا خاصا فهو لا يلتزم إلا ببذل درجة العناية العادية للرجل العاقل الحريص المتبصر في إدارة شؤونه الخاصة⁵، وما على المتضرر إلا إثبات إهمال الناقل لكي يحصل على التعويض المطلوب⁶، ولكن هذا الإثبات أمر شاق وعسير على المتضرر لاسيما النقل

¹ Conklin v. Canadian-Colonial Airways, Inc. Court of Appeals of the State of New York, Feb 26, 1935, 194 N.E. 692 (N.Y. 1935) 194 N.E. 692, cited by <https://www.casemine.com/judgement/us/5914a4f8add7b049346c2894>, visited : 15-07-2017 at 15: 26.

² Rhyne (C.S) aviation accident law, washinton1944, p46, Curtiss wright flying services V glose, 1933, USAVR (United States aviation report) 26. Cited by:

فاروق أحمد زاهر، المرجع السابق: 24.

³ محمد ميلود صقر المرجع السابق: ص: 31.

⁴ فاروق أحمد زاهر، نفس المرجع، ص: 24.

⁵ دلال يزيد، المرجع السابق، ص: 23، عائشة فضيل، المرجع السابق، ص: 139.

⁶ صفوت ناجي عبد القادر البهنساوي، النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي عن سلامة المسافرين، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة (مصر)، 1984، ص: 100.

الجوي، لذلك لم يتردد القضاء في السماح للمتضرر بالاستعانة بقريضة تعرف في القانون الأنجلو سكسوني (بقريضة الدليل الظاهر)¹، تلك القريضة التي من شأنها أن ترفع عن المتضرر عبئا في الإثبات.

البند الثاني: إثبات الخطأ وتطبيق قاعدة الدليل الظاهر في الدول القانون الأنجلو سكسوني

طبقا للقواعد العادة في الدول القانون العام، يقع على المتضرر عبء إثبات خطأ الناقل، ذلك أن وقوع الحادث لا يقيم في ذاته دليلا على إهمال الناقل، فقد يكون الحادث ناجما عن سبب أجنبي، ومن هنا لا يلتزم هذا الأخير بإثبات سبب الضرر بقدر ما يقع على المدعي المتضرر من إرهاب في إثبات خطأه هو (الناقل)، بمعنى آخر على من يدعي وقوع الضرر إقامة الدليل على أن خطأ الناقل هو من أحدثه، وحيث أن إثبات خطأ الناقل الجوي أمر شاق للغاية ولا يتسنى للركاب تتبعه، أخذا في الحسبان واقع الكوارث الجوية التي نادرا ما ينجوا ركبها، مما يجعل إثبات سبب الحادث مشكلة بالغة الصعوبة إن لم نقل مستحيلة. أما الناقل فبحكم ما لديه من إمكانيات فهو في وضع أفضل من المتضرر من حيث قدرته على تقديم إيضاحات عن سبب الحادث، لهذا السبب لم يتردد القضاء الأنجلو سكسوني بالسماح للمتضرر بالاستعانة بقاعدة الدليل الظاهر مما يخفف عن المدعي ما عليه من عبء في إثبات إهمال المدعي عليه.

تعتبر قضيتا بيرن² و سكوت³ Scott أصل نشأة قاعدة الدليل الظاهر في إنجلترا التي تنص بأنه "ينبغي توفر دليل معقول على الإهمال، ولكن عندما يتبين أن الشيء الذي تسبب في الضرر كان تحت سيطرة المدعي عليه أو تابعه أو كان الحادث حسب المجرى العادي للأمر لا يمكن وقوعه لو بذل قدرا معقولا من العناية، وطالما لم يقدم المدعي عليه ايضاحا معقولا ببذل هذه العناية فإن وقوع الحادث يدل بذاته على إهمال المدعي عليه"⁴.

¹ قاعدة الدليل الظاهر هي قريضة على الإهمال مستخلصة من ظروف الحادث، كما أنها وسيلة تستخدم للتخفيف عن المدعي عبء إثبات إهمال المدعي عليه، راجع في ذلك، عائشة فضيل، مسؤولية الناقل الجوي بين التحديد واللاتحديد (دراسة مقارنة بين القانون المغربي والاتفاقيات الدولية)، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه، كلية العلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية، جامعة الحسن الثاني، الدار البيضاء (المغرب)، 2000، ص: 180.

² *Byrne v Boadle* (2 Hurl. & Colt. 722, 159 Eng. Rep. 299, 1863), cited By L. Whiting Farinholt Jr., RES Ipsa Loquitur, 10 Md. L. Rev. 337 (1949), p337, cited by https://en.wikipedia.org/wiki/Byrne_v_Boadle visited on 16-07-2017 at 15:32.

³ *Scott V. London and St. Katherine docks Co*, 159, Eng. Rep. 665 (1865) cited by <https://www.trans-lex.org/307700/-/scott-v-the-london-and-st-katherine-docks-company-159-er-665-/> visited on: 16-07-2017 at 15:32.

⁴ ثروت أنيس الأسيوطي، المرجع السابق، ص: 180.

إن هذه القاعدة تشكل قرينة عن الإهمال مستخلصة من ظروف الحادث، خاصة أن هذه القاعدة تم ابتداعها في دعوى المسؤولية بصفة عامة، وعمد إلى تطبيقها على دعوى مسؤولية الناقل البري، قبل أن يتم تطبيقها سريعا على المسائل المتعلقة بالنقل الجوي¹ نتيجة كثرة الحوادث وتعدد القضايا المطروحة أمام المحاكم كونها قرينة تقوم عندما تذلل ظواهر الأمور على أن إهمالا قد وقع وأن الشيء المسبب للحادث كان تحت سيطرة المدعي عليه أو تابعيه ولم يكن له يد في وقوع الحادث. إن تطبيق قاعدة الإهمال مرهون بتوفر ثلاثة شروط أساسية هي نفسها التي نادى بها القاضي "إيرل" منذ حوالي 120² سنة المتمثلة أساسا فيما يلي:

- 1- ضرورة توفر إهمال من الناقل الجوي الذي أفضى إلى وقوع الحادث.
 - 2- أن يكون الشيء المسبب للحادث تحت سيطرة المدعى عليه أو تابعيه، وفي حالة الناقل الجوي، فهو المسيطر الوحيد على الطائرة، من خلال قائد الطائرة وأفراد الطاقم، اللهم إلا إذا تعرضت هذه الأخيرة (الطائرة) لأي عمل من أعمال التدخل غير المشروعة.
 - 3- أن يكون العثور على سبب الحادث أهون وأيسر للمدعى عليه من المدعي³.
- إن التقدم الحاصل في علوم الطيران وفنونه هو من فرض على القضاء اعتماد قاعدة الدليل الظاهر، فلم يعد التدرع بمخاطر الجو سببا كافيا لتهرب الناقل من المسؤولية، بل أن هذه القاعدة كان لها أثرا إيجابيا على الركاب والمسافرين، إذ بفضلها أصبح الناقل أكثر حرصا على ضمان سلامة الركاب، وأكثر تطبيقا لتدابير وإجراءات السلامة، كوسيلة أو حجة منه لدرء صفة الإهمال عنه.

البند الثالث: حالات المسؤولية في دول القانون الأنجلو سكسوني

إن نظام المسؤولية في دول القانون العام يخضع الناقل أيا كانت صفته لمسؤولية غير محدودة قوامها الإهمال، الأمر الذي شكل تحديا كبيرا لشركات النقل الجوية بإلزامها تقديم تعويضات ضخمة

¹ ظهرت قاعدة الدليل الظاهر في إنجلترا حولي منتصف القرن التاسع عشر، فكان تطبيقها في شتى مجالات النقل بما في ذلك النقل الجوي، غير أن تطبيق هذه القاعدة في المجال الجوي كان محتشما مقارنة بتطبيقها في وسائل النقل الأخرى، حيث طبقت في حالات فردية فقط، من بين هذه القضايا قضية *Fas broke* ضد *British Air services*. لمزيد من التفصيل في القضية راجع:

Fas broke-Hobbes V. Air work and British-American Air services LTD, Kings Bench Division, 15,16,17,21 December 1936. Cited by: <https://judgements.lawnigeria.com/2019/01/15/3plr-fosbroke-hobbes-v-airwork-ltd-and-british-american-air-services-ltd/> visited on: 17-07-2017 at 07:21.

² ميلود مجد صقر، المرجع السابق، ص: 34.

³ ثروت أنيس الأسيوطي، المرجع السابق، ص: 181.

في فترة كان يعتبر فيها الطيران المدني حديثة الولادة، مما يؤثر كثيرا على النقل الجوي ويعيق تطوره، لذا كان الضروري خلق بدائل تساعد على تخفيف هذا العبء على الناقل، فكان السبيل لذلك في أحد الأمرين: **الأول** هو إمكانية الناقل التحرر من هذه المسؤولية بإثبات السبب الأجنبي، **والثاني** هو إمكانية الناقل التخفيف من مسؤوليته كليا أو جزئيا بناء على اتفاقات خاصة مع العميل، أو عن طريق إدراج شروط أو بنود في عقد النقل الجوي تقضي بذلك¹.

وبالتالي فإننا نجد أن القانون الأنجلو سكسوني قد شيد نظاما لمسؤولية الناقل الجوي يوازن فيه بصفة أساسية بين الناقل العام والناقل الخاص، غير أنه ظهرت بعض الفروق في التطبيق بين القانون الانجليزي والقانون الأمريكي، ففي إنجلترا تعتبر شركات الطيران من طائفة الناقل الخاص، فهي تلتزم بقبول النقل لكل من تقدم إليها ولا تسأل إلا إذا ثبت من جانبها الإهمال في بذل درجة العناية الواجبة وهي الدرجة العادية التي يتعين على الرجل العاقل أن يبذلها في إدارة شؤونه الخاصة، وله أن يضع ما يشاء من الشروط يعفي بها نفسه من المسؤولية أو يحددها طالما أن العميل قد علم بها قبل الرحلة بوقت معقول²، أما في أمريكا فالقانون قد ميز بين ناقل البضائع وناقل الأشخاص، حيث اعتبر الأول ناقلا خاصا، والثاني ناقلا عاما، ففي عقد نقل الركاب بعد أن يقوم بقبول كل الركاب دون تمييز، تثور مسؤوليته إذا ما ثبت في حقه الإهمال، لا يمكن درؤه (الإهمال) إلا بإثبات أقصى درجات العناية في المحافظة على سلامة الركاب، أما شروط تحديد المسؤولية فاعتبرها القانون الأمريكي صحيحة ما دامت متفقة مع تعريفه الأجور والخدمات التي تضعها هيئة الطيران³.

بالعودة إلى الموقف القضائي لكل من إنجلترا وأمريكا نجد أن القضاء الإنجليزي تقبل وبسرعة الشروط الاتفاقية التي يضعها الناقلون في عقودهم من أجل تحديد المسؤولية أو اعفاء أنفسهم منها، مبررا موقفه بتفديسه لمبدأ حرية المتعاقدين، مضيفا قيودا إجرائيا لقبول هذه الشروط وهو وضوحها (الشروط) وتواجدها على تذكرة السفر بهدف إعلام الراكب بها قبل النقل⁴.

¹ نجلد ميلود صقر، المرجع السابق، ص: 34.

² محمود عبد الجواد عبد الهادي، المرجع السابق، ص: 27.

³ فاروق أحمد زاهر، المرجع السابق، ص: 42.

⁴ تم تقرير مبدأ إعلام الراكب بشروط النقل قبل بدء الرحلة في القضية الشهيرة Fas Broke Hobbes سائلة الذكر، حيث تفيد حيثيات القضية أن الطيار قدم التذكرة للراكب وهم بصدد الصعود على ظهر الطائرة، وكانت التذكرة محملة بجملة الشروط التي تعفي الناقل من المسؤولية، وقبل أن يتفطن

أما القضاء الأمريكي فكان موقفه معاكسا لنظيره الإنجليزي، أين قرر بطلان كل شرط يرمي إلى إعفاء الناقل من المسؤولية أو تحديدها¹، دون أي تقدير لمبدأ حرية التعاقد، باعتبار أن القانون الأمريكي يعتبر ناقل الأشخاص ناقلا عاما مصدر التزامه القانون وليس سلطان الإرادة².
 مما سبق نخلص إلى أن القانون الأنجلو سكسوني يقيم مسؤولية الناقل الجوي طبقا لقواعد القانون العام الذي يكون أساسها (المسؤولية) الإهمال، فهي إذن مسؤولية شخصية قوامها الخطأ الواجب الإثبات أيا كانت صفة الناقل مع اختلاف في درجة العناية التي يتحملها، تكون طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في هذا النظام تقصيرية تخضع لنظام الخطأ، كون أن الالتزام بالحفاظ على سلامة الركاب ناشئ عن القانون (القانون الأمريكي)، إلا أن القضاء الإنجليزي الذي عبر عن احترامه المطلق لمبدأ حرية التعاقد، أقر بصحة الاتفاقيات المدرجة في عقود النقل وما ينجم عنها من التزامات³.

الفقرة الثانية: المسؤولية في دول القانون اللاتين جرمانى

لقد مر على دول القانون المكتوب روح من الزمن أخضعوا فيه الناقل الجوي للقواعد العامة الواردة في المجموعة المدنية والتجارية التي تحكم مسؤولية الناقل البري والبحري، إلا أن المشرع تدخل في العديد من الدول في بداية العشرينيات بوضع قواعد خاصة تتناسب مع الطريق الجديد، انتهت بصدور تشريعات خاصة بالنقل الجوي، كالتشريع الألماني الذي رأى النور في الفاتح من أوت

الركاب لتلك الشروط كانت الطائرة قد همت بالإقلاع، فقررت المحكمة ببطلان تلك الشروط الواردة في التذكرة لأن الراكب لم يكن قد أحيط علما بما قبل السفر حتى يتسنى له قبولها أو رفضها.

“...just as the aeroplane was preparing to leave, an envelope containing a ticket was handed to the hirer by the pilot, the ticket was a document called a special charter which contained inter alia a number of conditions. One of which exempted a second defendants from liability for their own or their servant's negligence”, *Fas broke-Hobbes V. Air work and British-American Air services LTD*, op. cit.

¹ في حكم صادر عن محكمة كاليفورنيا قرر القاضي **Sawtelle** ببطلان كل شرط يرمي إلى إعفاء الناقل من المسؤولية أو تحديدها. رغم مخالفة ذلك النظام العام الأمريكي، فلا يحق بموجب هذا الحكم أن تفرض شركات النقل أي شرط بإمكانه الإنقاص من مسؤولية الناقل أو أخطائها. راجع في ذلك الحكم:

Allison v. Standard Air Lines, US Court of Appeals for the Ninth Circuit - 65 F.2d 668 (9th Cir. 1933) June 5, 1933, Cited by : <https://law.justia.com/cases/federal/appellate-courts/F2/65/668/1477796/> , visited on : 17-07-2017, at : 9h30.

² دلال يزيد، المرجع السابق: ص: 26.

³ راجع في ذلك، دلال يزيد، المرجع نفسه، ص: 26، فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي، المرجع السابق، ص: 31.

1922¹ الذي وضع نظاما خاصا به لمسؤولية الناقل الجوي، أو تشريع الملاحة الجوية الفرنسي الصادر في 21 ماي 1924²، أو التشريع الجوي الروسي الصادر بتاريخ 27 أبريل 1932³.

أولا- نظام المسؤولية في التشريع الفرنسي:

لقد تردد القضاء الفرنسي في بناء مسؤولية الناقل بين المسؤولية التقصيرية التي يجب فيها على المتضرر إقامة الدليل عليه⁴، وبين المسؤولية العقدية⁵ الذي تثبت بمجرد وقوع الضرر دون تكليف للمضرور بالإثبات، مما يجعل من المسؤولية العقدية مسعا ومبتغا للمسافرين لما فيه من مصلحة لهم.

بعد استقرار القضاء الفرنسي منذ عام 1911 على الطبيعة العقدية لمسؤولية الناقل في مواجهة الراكب، ظل بعض الفقه مصرا على الطبيعة التقصيرية لمسؤولية الناقل، إلى أن تصدى القاضي "Sarru" للرأي المعارض للطبيعة العقدية، وانتهى إلى أن العلاقة بين الراكب والناقل علاقة عقدية يحكما عقد النقل⁶، فبمجرد حدوث أي ضرر للراكب أثناء عقد النقل تثور مسؤولية الناقل على أساس عقدي وليس تقصيري، ذلك أن الناقل ملزم بتحقيق نتيجة هي إيصال الراكب إلى هدف سليما، مما يجعل منها مسؤولية مفترضة، ولعل هذا ما سارت إليه محكمة سين الفرنسية في حكمها الصادر في تاريخ 22 ديسمبر 1922، أين رفضت المحكمة الدفع الذي ساقه الناقل لدفع المسؤولية عن نفسه، قائلا بأن النقل الجوي ما هو إلا وسيلة جديدة محفوفة بالمخاطر وهي بحاجة إلى أحكام خاصة، وراحت إلى تطبيق المبادئ العامة المقررة في القانون العام، معتبرة أن وضع قواعد خاصة للنقل

¹ عبد الستار التليلي، المرجع السابق، ص: 7، عائشة فضيل، مسؤولية الناقل الجوي في نقل الركاب والبضائع، المرجع السابق، ص: 141.

² 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 a 14 : 29 voir aussi la version
originale : <http://lexpol.cloud.pf/document.php?document=306845&deb=285&fin=290&titre=TG9pIGR1IDMxLzA1LzE5MjQ=>, visité les 09-12-2018 a 14 : 31.

³ محمد ميلود صقر، المرجع السابق، ص: 47.

⁴ وهي الفترة ما 1884 و 1911 أي كان القضاء الفرنسي يطبق قواعد المسؤولية التقصيرية على عقد نقل الركاب، مثلا تم الإشارة إليه في المطلب الثاني من المبحث الأول لهذا الباب.

⁵ وذلك بعد أن أبدت حكمة النقض الفرنسية في حكمها الشهير بتاريخ 21 نوفمبر 1911 إقرارها بضمان السلامة في عقد نقل الأشخاص، أي إيصال الركاب إلى مبتغاه سليما معفى، على الرغم من أن هذا الحكم يتعلق بنقل بحري إلا أن الأحكام المطبقة على النقل البري والبحري تأخذ بعين الاعتبار على باقي وسائل النقل أيا كانت الوسيلة،

⁶ ميلود محمد صقر، المرجع نفسه: ص: 50.

الجوي من اختصاصات المشرع وليس القضاء¹، لتأكد محكمة غرونوبل ذلك بقرارها المؤرخ في 25 ديسمبر 1925 وتقر بالمسؤولية العقدية المبنية في المادة 1147 من القانون المدني²، وأنها تسري على جميع أنماط الناقل دون استثناء³.

بعد هذا التقديم يتضح جليا أن القضاء الفرنسي طبق على النقل الجوي نفس النظام الذي تخضع له عقود النقل الأخرى، حيث أن المسؤولية عقدية والالتزام بتحقيق نتيجة، كما الخطأ ثابت بمجرد وقوع إخلال بالالتزام بالسلامة، فقريته الخطأ هذه لا يهدمها مجرد إقامة الدليل على عدم ارتكاب الناقل للخطأ بقدر ما يتعين عليه إثبات السبب الأجنبي الذي أحدث الضرر أو الاحتماء وراء شرط الاعفاء الذي أباحه القضاء⁴، هذا من جهة، من جهة أخرى كانت القواعد العامة التي تضبط أحكام المسؤولية المطبقة على عقود النقل لا تعبر اهتماما للتحديد القانوني للمسؤولية (القانون الأنجلو سكسوني).

إن ما جرى عليه القضاء الفرنسي في بداية الأمر من إخضاع الناقل الجوي للقواعد العامة⁵، يميل أكثر إلى تفضيل مصلحة الركاب والمسافرين، وأن وقعها كان سيئا على فئة الناقلين، مما كان سيأدي إلى وأد مرفق الطيران وتخطيم جميع الجهود التي بذلت لتطويره⁶، فالطائرة وسيلة نقل جد مفيدة وضرورية، لذلك فالنقل الجوي لم يكن بحاجة التشجيع فقط، وإنما المساعدة في التطوير

¹ "أنه إزاء سكوت المشرع عن وضع مثل هذه القواعد، فإن المحكمة لا يسعها إلا أن تطبق المبدأ العام في المسؤولية العقدية التي نصت عليه المادة 1147 من القانون المدني، ذلك المبدأ الذي يلزم المدي بتعويض الضرر الناجم عن عدم تنفيذ ما التزم به في العقد"

² Article 1147 du Loi 1804-02-07 promulguée le 17 février 1804 : « Le débiteur est condamné, s'il y a lieu, au paiement de dommages et intérêts, soit à raison de l'inexécution de l'obligation, soit à raison du retard dans l'exécution, toutes les fois qu'il ne justifie pas que l'inexécution provient d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée, encore qu'il n'y ait aucune mauvaise foi de sa part ».

³ عبد الستار التليل، المرجع السابق، ص: 6 و 7، الهوامش 4، 3، 2 و 5، راجع أيضا دلال يزيد، المرجع السابق ص: 19.

⁴ أباح القضاء للناقل دفع مسؤوليته أو أن يشترط إعفائه منها في حالة مخاطر الجو والخطأ الملاحي.

⁵ محمد فريد العربي، جلاء وفاء مجدين، القانون الجوي الملاحة الجوية والنقل الجوي، المرجع السابق، ص: 372

⁶ لطالما وصف قطاع النقل الجوي "بالرضيع" أو "الوليد" الذي يكون بحاجة دائمة للدعم التقني، الفني والمالي، بداية من تخفيفي الشروط الاقتصادية لممارسة الاستغلال الجوي، وصولا إلى صياغة نظام قانون خاص بمسؤولية الناقلين الجويين يكون أقل شدة من تلك (المسؤولية) المسلطة على الناقلين البريين والبحريين. راجع في ذلك، طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 1998، ص: 137، قادة شهيدة، المرجع السابق، ص: 917، دلال يزيد، المرجع نفسه، ص: 32.

والارتقاء من جميع الجوانب لاسيما القانونية منها¹، ناهيك عن مخاطر الجو الاستثنائية التي لا يمكن دفعها أو تفاديها، الشيء الذي دفع بالقضاء إلى اعتبار النقل الجوي ذو طبيعة متميزة واستثنائية تستدعي ضرورة مراعاة المركز الضعيف الذي كان به الناقل².

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 حديثة للنقل³، فأمام تزايد شركات الطيران الجوية وتوسع مجالها، زاد إلحاح هذه الأخيرة في المطالبة بتشريع خاص للنقل الجوي يتم فيه مراعاة الظروف التي يتميز بها عن غيره من الوسائل، الأمر الذي تزامن أيضا مع دعوة القفه⁴ إلى الكف عن تطبيق القواعد العامة للمسؤولية على النقل الجوي، فكان تاريخ 31 من ماي 1924⁵ شاهدا على ولادة أول تشريع خاص بالملاحة الجوية والنقل الجوي في فرنسا، بنيت فيه مسؤولية الناقل الجوي على نظامين اثنين: نظام قانوني ونظام اتفاقي، وفي 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 الملاحة⁶، التي تنص على مسؤولية

¹ Laisser le transport aérien sous la domination de la responsabilité objective avec la réparation c'était « le tuer au berceau » ; **H. Zoghbi**, la responsabilité aggravée du transporteur aérien, thèse pour doctorat, université de paris (France), 1959, p13.

² **H. Cherkaoui**, la responsabilité des transporteurs maritimes et aériens, éd Socheppress, paris (France), 1987, p29. Cité par :

دلال يزيد المرجع السابق، ص: 19، الهامش 4.

³ عائشة فضيل، المرجع السابق، ص: 140.

⁴ من بين هذا الفقه العميد **Ripert** الذي كان يشغل منصب مقرر لقانون الملاحة الجوي سنة 1924 الذي قال: "on peut pas exiger du transporteurs des garanties absolues" راجع:

J.P. Tosi, responsabilité aérienne : le droit spécial de la responsabilité aérienne, Rep. Jurisclasseur, Paris, 1977, P : 9, **H. Zoghbi**, op. Cit ; P13 ; et Philippe Delebecque, Michel Germain, droit commercial, tome 2, 17 éd, LGDJ, Paris (France), p : 769.

المشار إليهم في: دلال يزيد، المرجع ذاته، ص: 19 و20، الهامش 5.

⁵ 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 a 14 : 29 voir aussi la version originale : <http://lexpol.cloud.pf/document.php?document=306845&deb=285&fin=290&titre=TG9pIGR1IDMxLzAILzE5MjQ=>, visité les 09-12-2018 a 14 : 31.

⁶ Art. 41.- « Le transporteur est responsable de la perte ou de l'avarie des marchandises transportées, hors les cas de force majeure ou de vice ' propre de la marchandise ; Toutefois si la valeur d la marchandise n'a pas été déclaré e par l'expéditeur, la responsabilité du transporteur est limité à la somme de 1.000fr. Par colis ».

الناقل الجوي عن هلاك وتلف 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 (المضروب).

ب- النظام الاتفاقي: وفيه أجاز تشريع الملاحة للناقل الجوي أن يحول الالتزام بنتيجة إلى التزام ببذل عناية، من خلال إباحته اتفاقات عدم المسؤولية التي تتعلق بمخاطر الجو والأخطاء الملاحية، مع إبقاء الحظر على اتفاقات إعفاء الناقل من المسؤولية¹.

حاول المشرع الفرنسي من خلال قانون 1924 إرضاء كل الاتجاهات، فهو من جهة ظل أميناً على تطبيق القواعد العامة للنقل الجوي (المادة 45) مع مراعاة مصلحة العملاء من جهة أخرى وتحقيق حماية للناقل الجوي لوضع قواعد خاصة ضمنيتها المواد 41 إلى 44 التي استمدتها من القانون البحري، على هذا الأساس، فإن وتطبيق القواعد العامة وتوظيفها في قانون الملاحة الجوية وضع على عاتق الناقل الجوي التزاماً بتحقيق نتيجة تتمثل في ضمان سلامة الراكب أثناء عملية النقل، ولا يستطيع أن يتحرر من المسؤولية إلا إذا أثبت انتفاء خطئه وأن يرد الضرر إلى السبب الأجنبي، هذا الالتزام (بتحقيق نتيجة) الذي أصبح بمقدور الناقل تحويله إلى التزام ببذل عناية من خلال إباحة اشتراط إعفائه من المسؤولية عن مخاطر الجو والخطأ الملاحي (المادة 48)²، فيتحول عبء الإثبات في هذه الحالة إلى المضروب الذي يكون مجبراً على خطأ الناقل أو خطأ تابعيه³.

ثانياً- المسؤولية في القانون الألماني والروسي:

لقد نظر المشرع الألماني إلى الطائرة على أنها آلة خطيرة وأن على مشغلها أن يتحمل تبعات هذا التشغيل، وهو ما نصت عليه المادة 19 من تشريع الملاحة الألماني لسنة 1922، حيث تنص على أنه " إذا نتج عن استغلال طائرة وقوع حادث أدى إلى وفاة شخص أو إصابته في جسمه أو إلى تلف

¹ عبد المجيد خلف منصور العنزي، أساس مسؤولية الناقل الجوي وحالاتها، بحوث مؤتمر " الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، دبي، من تاريخ 23-2012/4/25، ص: 18.

² Art48 : « le transporteur peut s'exonérer de sa responsabilité a raison des accidents survenus aux voyageurs dans les conditions prévues par l'article 42 ci-dessus ».

³ إن المشرع الفرنسي أخذ نمجاً مختلفاً تماماً فيما يتعلق بمسؤولية الناقل عن الأضرار التي يحدثها على السطح، متبنياً نظرية المخاطر وتحمل التبعة وفقاً لنص المادة 36 من تقنين الملاحة الجوية، متأثراً في ذلك ببعض تشريعات الدول المجاورة كالتشريع الألماني والتشريع الروسي.

شيء التزم مشغل الطائرة لتعويض الضرر" فكان هدف المشرع من ذلك توفير أكبر قدر من الحماية للمتضرر¹.

من خلال المادة السابقة نجد أن المشرع الألماني فرض المسؤولية الموضوعية على الناقل، غير أنه حاول التخفيف من عبئها ووطأتها في شقها الاقتصادي من خلال تسقيف الحد الأقصى للتعويض، فقدرها بثلاثين ألف مارك ألماني عن كل راكب²، هذا من جهة، من جهة أخرى لم يتخذ القانون الجوي الألماني موقفا واضحا من شروط تخفيف المسؤولية للناقل أو الإعفاء منها، تاركا أمر تنظيمها للقواعد العامة، غير أن هذه الأخيرة (القواعد العامة) تتيح للناقل من دون أي قيد إدراج أي شرط في عقد النقل يمكنه من الإنقاص من مسؤوليته أو إعفائه منها، وبهذا يكون المشرع الألماني قد هدم قوام المسؤولية الموضوعية، عندما أباح شروط الإعفاء³.

أما عن القانون الروسي فقد اعتمد مسؤولية موضوعية مشددة، بحيث يسأل الناقل عن تعويض كل الضرر ومن غير تحديد، لا يبرأ محدث الضرر فيها (الناقل) إلا بعد أن يثبت الضرر الناتج عن غش الراكب نفسه، ولا يعتد بالقوة القاهرة في هذا القانون كوسيلة من وسائل دفع المسؤولية⁴.

نستنتج من نظم المسؤولية المعروضة سلفا أنها لم تكن صالحة أساسا كتشريع دولي موحد يحكم مسؤولية الناقل الجوي الدولي، وذلك بسبب النظرة المحلية الضيقة التي سيطرت على المشرعين عند وضع هذه القوانين، مما يتعارض مع الطبيعة الدولية لعقد النقل، ما جعل البحث عن نظام دولي جديد أمرا حتميا وذلك بهدف الحد من تنازع القوانين في هذا المجال. فهل وفق المشرع الدولي في وضع هذا النظام؟ وإلى أي مدى ساهمت هذه قواعده في تنظيم مسؤولية الناقل الجوي والحد من تنازع القوانين في هذا الميدان؟ هذا ما سيتم الإجابة عنه في المطلب الموالي عند الحديث عن مسؤولية الناقل الجوي في الاتفاقيات الدولية.

¹ راجع في ذلك فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي، المرجع السابق، ص: 93.

² جاءت أحكام التعويض المحدود بالنسبة لنقل الركاب في المادة 23 من القانون الجوي الألماني لسنة 1922 الذي تم تعديله سنة 1936، راجع في ذلك ميلود محمد صقر، المرجع السابق، ص: 53.

³ عائشة فضيل، مسؤولية الناقل الجوي، المرجع السابق، ص: 142.

⁴ فاروق أحمد زاهر، المرجع السابق، ص: 95.

الفرع الثاني: مسؤولية الناقل الجوي في الاتفاقيات الدولية

لما كانت الأنظمة التي تحكم مسؤولية الناقل الجوي من حيث أساسها، طبيعتها وأركانها تختلف باختلاف القوانين الوطنية، فقد وقع على عاتق المؤتمرين لعقد اتفاقية وارسو واجبا ليس باليسير، إذ كان عليهم أن يختاروا النظام الأنسب والأسلم لضمان التوازن بين الناقلين الجويين ومستخدمي النقل الجوي، غير أن تطور الطيران المدني لاحق فرض تطور الأنظمة القانونية الخاصة به هي الأخرى، مما أسفر عن اتفاقية جديدة هي اتفاقية مونتريال 1999.

أولا/: مسؤولية الناقل الجوي في ظل اتفاقية وارسو 1929¹

أمام هذه الاتجاهات المختلفة للأنظمة القانونية في الدول المكونة للجماعة الدولية، لم يشأ المشرع الدولي في اتفاقية وارسو وهو بصدد بناء نظام مسؤولية الناقل الجوي أن يأخذ بالأساس الموضوعي لهذه المسؤولية لكي لا يتقل كاهله بمسؤولية تتحقق حتما بمجرد وقوع الضرر، حيث لا يجدي التذرع بعدم ارتكاب الخطأ أو بالقوة القاهرة أو بفعل الغير، بل أراد أن يترك له منافذ يفلت منها من كل المسؤولية، لاسيما وأن الصناعة الجوية كانت ولا زالت آنذاك في بداية عهدتها محفوفة بمخاطر عديدة لم يتوصل العلم رغم تقدمه إلى السيطرة عليها سيطرة كاملة، وأن فرض مثل هذا الأساس آنذاك، يشكل عرقلة للملاحة الجوية بدل تطويرها وتحسينها مع ضمان استمراريتها ونموها؛ في المقابل رفض تأسيس مسؤولية الناقل الجوي على الخطأ التقصيري الواجب الاثبات، لما فيه من إهدار لمصالح المتضررين إذا ما عجزوا عن إثبات خطأ الناقل الجوي².

بهذا كان لابد لاتفاقية وارسو أن تأخذ موقفا يؤدي إلى القضاء على هذا الاختلاف والتباين، فوضعت نظاما موحدا لمسؤولية الناقل الجوي، نظام هدفت من ورائه إقامة التوازن بين المصالح المتعارضة للناقلين الجويين من ناحية، وللمستعملي الطائرة من ناحية أخرى، فيقوم هذا النظام على المبادئ التالية:

¹ صادقت الجزائر على اتفاقية وارسو بموجب المرسوم رقم 74/64 المؤرخ في 1964/03/02 المنضمين مصادقة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية على اتفاقية توحيد بعض واعد النقل الجوي الدولي الموقع بوارسو في 1929/10/12، الجريدة الرسمية عدد 26.

² عائشة فضيل، المرجع السابق، ص: 141.

1. أن مسؤولية الناقل تقوم على أساس الخطأ المفترض، وبالتالي فإن المسافر لا يلتزم وفقا لهذا النظام بإقامة الدليل على خطأ الناقل¹.
2. أن اتفاقية وارسو لم تحمل الناقل الجوي التزاما بتحقيق نتيجة بل حملته التزاما ببذل عناية كما هو الحال في النظرية الأمريكية²، فيجوز للناقل إذن أن يثبت عكس القرينة السابقة ويتصل من المسؤولية إذا أثبت أنه وتابعوه قد اتخذوا كافة الاحتياطات اللازمة لتجنب وقوع الضرر، أو أن المضرور قد تسبب أو ساهم في إحداث هذا الضرر³ (المادتين 20، 21).
3. بطلان كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من المسؤولية⁴، أو يجعل مبلغ التعويض أقل من الحد المقرر بالاتفاقية وهو مبلغ 125 ألف فرنك في مواجهة كل راكب، ومبلغ 250 فرنك عن كل كيلوغرام من البضائع والأمتعة⁵ (المادتين 22، 23).
4. لا يستفيد من هذا النظام الناقل سبب النية، ويعتبر الناقل سبب 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 للغش⁶.

¹ راجع المواد 17، 18، 19 من اتفاقية وارسو 1929.

² أحمد رشاد السلام، المرجع السابق، ص: 58.

³ سميحة القليوبي، المرجع السابق، ص: 190.

⁴ محمد فريد العربي، جلاء وفاء لمُجدِّين، المرجع السابق، ص: 374.

⁵ لم تمض سبع سنوات على انضمام الولايات المتحدة إلى اتفاقية وارسو حتى أصبحت هذه الاتفاقية محل انتقاد كبير في الأوساط القانونية الأمريكية. ففجرت قضية Forman 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 وإصابة العديد من الركاب من بينهم الفنانة Jan Forman، 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 وعدم 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 على الساعة: 15:03. <https://casetext.com/case/ross-v-pan-american-airways-1>

⁶ 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".

ب- إذا تخلفت وثائق السفر أو إذا لم تشتمل على البيانات الالزامية التي حددتها الاتفاقية¹.

كخلاصة، يمكن القول بأن مسؤولية الناقل وفقا لاتفاقية وارسو هي عقدية، أساسها الخطأ المفترض في الناقل أو تابعيه، وأن هذه المسؤولية محدودة بمبلغ معين، عدا حالات الغش أو الخطأ المساوي له.

ثانيا/ : مسؤولية الناقل الجوي في بروتوكول لاهاي 1955 المعدل لاتفاقية وارسو

لقد اعتبرت المحاكم نظام المسؤولية الذي وضعته الاتفاقية بمثابة ضمان لمصالح الناقلين الجويين، إذ لم تخف دهشتها إزاء بقاءه وحمايته لمصالحهم، وتحديد مسؤوليتهم بمبلغ يقل بكثير عن ذلك الذي يحصل عليه ضحايا وسائل النقل الأخرى²، في وقت لم يعد فيه النقل الجوي "لهو لمحبي المغامرة" أو "موقوفا على طبقة متميزة"، بعد أن تناقصت الأخطار الجوية وأمكن حصرها في أضيق نطاق بحيث أصبحت الطائرة الأكثر أمنا من وسائل النقل الأخرى وأشد منافسة لها، وبعد أن تأكدت السلامة الجوية كمبدأ يسود الطيران التجاري ولم تعد ضربا من ضروب الخيال³.

على هذا الأساس راحت هذه المحاكم تنقب عن وسيلة تحمي بها ضحايا حوادث الطيران وتشدد في طريقها مسؤولية الناقل الجوي، فوجدت ضالتها في النصوص التي تضيف على الناقل صفة سوء النية، وحاولت التوسع في تفسيرها على النحو الذي يحقق الهدف الذي تتوخاه⁴؛ جاءت هذه التفسيرات متعارضة أحيانا، بل وحملت في ثناياها أحيانا أخرى -على حد تعبير الأستاذ "مانكيفتس"⁵ - بذور تعديل قضائي لأحكام الاتفاقية⁵.

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

¹ راجع (المواد 3،4،9)، من اتفاقية وارسو 1929 التي تتكلم بتفصيل دقيق عن البنات الواجب توفرها في كل من تذكرة السفر ومستند النقل الجوي.

² حفيظة السيد الحداد، المرجع السابق، ص: 143.

³ محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص: 183

⁴ عبد المجيد خلف منصور العنزي، المرجع السابق، ص: 22.

⁵ Mankiewicz, La convention de Varsovie et le droit comparé, R.F.D.A, 1969, p.147.

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

- على حد تعبير الفقيه "جتريدج" Gutteridge - بمثابة قوقعة جوفاء مجردة من كل فائدة¹، لذلك دعت الضرورة إلى تعديل اتفاقية وارسو على نحو يزيد من الحماية المقررة للمسافرين والشاحنين، ويقضي على الخطأ المفترض والأسباب التي تؤدي إلى اختلاف المحاكم في تفسير النصوص الموحدة التي وضعتها هذه الاتفاقية²، وهو ما تجسد حقيقة في لاهاي بتاريخ الثامن والعشرين 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 المفترض³.

من جهة أخرى أجاز البروتوكول للناقل الجوي إدراج - في عقد النقل - شرط يعفيه من المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن العيب الذاتي في البضاعة، كما وضع كذلك تعريفاً ضيقاً للخطأ المساوي للغش، وخفف بالمقابل من الجزاءات الموقعة على الناقل الجوي سيء النية، فقصرها على حرمانه من التمسك بالحد الأقصى للتعويض الذي حددته الاتفاقية⁴، ولكنه أباح له الحق في الاعفاء من المسؤولية عن طريق اثبات اتخاذه كل الاجراءات الضرورية لتلافي وقوع الضرر⁵.

بهذا يمكن القول بأن هذا التعديل ما هو إلا انتصار جديد للناقلين الجويين على حساب مصلحة الركاب والمسافرين، إذ لم يقدم لهم هذا البروتوكول أي ميزة سوى رفع الحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم به الناقل في مواجهة الراكب إلى 250 ألف فرانك بوان كاريه⁶.

¹ Gutteridge, le droit comparé, introduction à 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 العريبي، المرجع السابق، ص: 143.

² حفيظة السيد الحداد، المرجع السابق، ص: 143.

³ وهيبه بن ناصر، المرجع السابق، ص: 110.

⁴ 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....".

⁵ عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص: 64.

⁶ المادة 22 من بروتوكول لاهاي 1955 تقول: "في حالة نقل الأشخاص، تكون مسؤولية الناقل قبل كل راكب محدودة بمبلغ مائتين وخمسين ألف فرنك".

ثالثاً/ بداية تأثر اتفاقية وارسو بالمسؤولية الموضوعية:

لقد تبين مع مرور الوقت أن الحماية المخولة للراكب والمتمثلة في عدم حاجته إلى إثبات الخطأ لأنه مفترض في حق الناقل الجوي، هي حماية مصطنعة أو ظاهرية أكثر مما هي فعلية، ما دام باستطاعة هذا الأخير التحلل من المسؤولية بكل سهولة، فيكفي أن يثبت أنه بذل العناية المعقولة أو استحال عليه بذلها لكي يفلت من المسؤولية ويحرم الراكب من أي تعويض، على هذا تم التوجه نحو المسؤولية الموضوعية التي نادى بها العديد من القوانين الوطنية لبعض الدول، كسويسرا¹ وألمانيا ويوغوسلافيا وتشيكوسلوفاكيا سابقا، فحواه بناء مسؤولية الناقل الجوي على أساس فكرة المخاطر وتحمل التبعة²، أي أن تكون مسؤولية الناقل مسؤولية مادية موضوعية، بمعنى أن يكون مسؤولاً بقوة القانون عن الضرر الذي يصيب المسافر بمجرد حدوث الضرر وإثباته، مع تواجد العلاقة السببية بينه وبين نشاط الناقل، وبالتالي لا يستطيع هذا الأخير (الناقل) التحلل من المسؤولية إلا إذا أثبت أن الضرر كان نتيجة لخطأ المصاب نفسه³.

1- اتفاق مونتريال 1966 والمسؤولية الموضوعية:

لم يكن الأساس الخطئي لمسؤولية الناقل الجوي الذي يهدر حقوق الراكب ليستمر طويلاً أمام تصاعد موجة التيارات المعادية له، والمتعطشة إلى حماية أكبر للركاب من ضحايا حوادث الطيران⁴، خاصة الولايات المتحدة الأمريكية، التي أظهرت حرصاً شديداً في توفير الحماية اللازمة لركاب النقل الجوي⁵، وذلك لما كانت تراه مفقداً في ظل نظام المسؤولية المقرر في اتفاقية وارسو 1929، الذي جاء خصيصاً لحماية الناقل الجوي من خلال جعل مسؤوليته مجرد مسؤولية خطئية محدودة.

¹ القانون السويسري الصادر في السابع والعشرون من يناير عام 1920 بشأن تنظيم الملاحة الجوية.

² حفيظة السيد الحداد، المرجع السابق، ص: 140

³ أحمد رشاد السلام، المرجع السابق، ص: 56.

⁴ عائشة فضيل، المرجع السابق، ص: 153

⁵ 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 وانصافه بكفالة حقوقه لاسيما حقه في التعويض عن الأضرار اللاحقة به بسبب الأنشطة إلى يزاؤها الطرف القوي في العلاقة، كما هو الشأن بالنسبة لجمهور المسافرين إزاء شركات النقل.

لقد ظهرت بوادر رفض الولايات المتحدة لهذا النظام في أعقاب الحرب العالمية الثانية¹، وازدادت حدته بعد سنة 1955 تاريخ توقيع بروتوكول لاهاي²، لتفصح صراحة عن رغبتها في الانسحاب من اتفاقية وارسو بسبب أساس المسؤولية وهزالة التعويضات الممنوحة للراكب، وذلك في مذكرة أرسلتها إلى الحكومة البولندية بتاريخ 15 نوفمبر 1965 عملا بالمادة 39 من اتفاقية وارسو³، بعد أن رفضت التصديق على بروتوكول لاهاي رغم التوقيع عليه، بل لم يتم تقديم هذا البروتوكول إلى مجلس الشيوخ الأمريكي إلا في جويلية عام 1959⁴.

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 أطرافه⁵.

من جانبه سارع الاتحاد الدولي للنقل الجوي IATA (وهو منظمة غير حكومية)، إلى إقناع مجموعة من شركات الطيران في بعض الدول بعقد اتفاق مع مجموعة أخرى من شركات الطيران

¹ بعد الحرب العالمية الثانية، ومع التقدم الذي حظي به الطيران المدني، غدت الحاجة ملحة إلى تغيير نظام المسؤولية الذي تبنته الاتفاقية والقائم على نظرية الخطأ، وبمحدود المسؤولية المتواضعة فيه، إذا ما قيست بما تجنيه شركات الطيران من ربح كبير، وفي نفس الوقت ارتفاع مستويات معيشة كثير من شعوب دول العالم وما صاحبه من انخفاض في قيمة النقود وارتفاع معدلات التضخم. فاروق أحمد زاهر، القانون الجوي قانون الطيران التجاري وفقا للتشريع الدولي الموحد والقانون المصري، دار النهضة العربية، القاهرة، 2005، ص: 94.

² 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 للمسافرين لاقتراح المندوب الأمريكي لكنه بمرور السنين بدا جليا عدم كفاية هذا المقدار ولا انسجام طبيعة مسؤولية الناقل الجوي مع الحماية الواجب توفيرها للراكب، انظر: فاروق زاهر، المرجع السابق، ص: 155. دلال يزيد، المرجع السابق، ص: 53.

³ تقتضي المادة 39 ما يلي:

لكل من الأطراف السامية المتعاقدة أن يتحلل من أحكام الاتفاقية بإخطار إلى حكومة جمهورية بولونيا وعليها إبلاغ أمر الإخطار فورا إلى حكومة كل من الأطراف السامية المتعاقدة.

يولد هذا التحلل من الاتفاقية آثاره بعد ستة شهور من الإخطار به وتقتصر هذه الآثار على الطرف الذي تقدم بالإخطار.

⁴ 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 وبروتوكول لاهاي أنظر:

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

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

⁵ دلال يزيد، المرجع ذاته، ص: 53.

الأمريكية، تقبل بمقتضاه نظاما جديدا لمسؤولية الناقل الجوي الدولي، وتوافق عليه هيئة الطيران المدني الأمريكية CAB.

وبالفعل، تم توقيع هذا الاتفاق من طرف 33 شركة طيران بمدينة مونتريال في 4 من ماي 1966، واعتمده هيئة الطيران الأمريكية في 13 ماي 1966، أي قبل أن يصير قرار الانسحاب نهائيا بيوم واحد، ومن ثم 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 على الخطوط الدولية المنتظمة، من بينها شركة الخطوط الجوية الجزائرية¹، علاوة عن 300 شركة تعمل على الخطوط الداخلية في معظم دول العالم².

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 الكاب³، إذ برز هذا الاختلاف في التغييرات المتمثلة 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 وأتعاب المحاماة، أو 58 ألف دولار أمريكي غير متضمنة المصاريف والأتعاب المذكورة⁴.

وإن كان هذا الحد المترفع الذي يعادل نحو 7 أضعاف حد المسؤولية المقرر في الاتفاقية الأصلية⁵، يمثل مكسبا حقيقيا لجمهور المسافرين الأمريكيين، إلا أن الحصول عليه يظل مجرد احتمال ويبقى نيله مرهونا بقيام مسؤولية الناقل الجوي وعدم تمكنه من التحلل منها بسهولة.

¹ 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.

² فاروق أحمد زاهر، المرجع السابق، ص: 94

³ محمد فريد العربي، المرجع السابق، ص: 180

⁴ محي الدين اسماعيل علم الدين، القانون الجوي، جامعة محمد الخامس، المغرب، 1980، ص: 104.

⁵ الحد الأقصى للتعويض في وارسو هو 125000 فرنك، ما يعادل 8300 دولار أمريكي، أي قيمة التعويض في بروتوكول لاهاي بعد مضاعفتها أصبحت 250000 فرنك ما يعادل 16600 دولار.

تجسيدا لذلك، غاير اتفاق مونتريال من نظام المسؤولية الخطئية المعتمد في اتفاقية وارسو حينما ألقى بالناقل في حظيرة المسؤولية الموضوعية، فطبقا لنص المادة الأولى فقرة ثانية 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 عن نفسه المسؤولية، ففكرة الخطأ هجرت لفائدة فكرة الخطر، مما يجعل مسؤولية الناقل الجوي تنهض بقوة القانون بمجرد وقوع الضرر، ولا يستطيع التخلص منها إلا بإثبات خطأ المضرور وحده¹.

إن 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، ويستوي 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 متفقا على وجود مرسى جوي داخل إقليم هذه الدولة. هذا الضابط تكمن فيه - في واقع الأمر - العلة في

¹ الناقل الجوي في ظل أحكام ذلك الاتفاق لم يستطع دفع مسؤوليته إلا بإثبات أن خطأ المضرور أو الحالة الصحية للراكب هي سبب الضرر، ونجد أنه في قضية Margrave V. British air ways سنة 1986، أين تمكنت الشركة التخلص من مسؤوليتها استنادا إلى السبب المباشر proximate cause، إذ تلتخص وقائع القضية في قيام المذكورة برفع دعوى ضد الشركة بإصابتها بالأم شديدة الظهر بسبب جلوسها في وضع غير مريح داخل الطائرة التابعة لتلك الشركة والتي 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 وقد قبلت جنوب نيويورك هذا الدفع وقضت 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 <https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/643/510/1908902/>: اطلع عليه بتاريخ: 2019/01/06 على الساعة:

إصدار هذا الاتفاق، وهو توفير أكبر حماية ممكنة للراكب الأمريكي فقط، إذ الغالب الأعم أن الركاب في الرحلات الدولية التي تبدأ أو تنتهي أو تتوقف في إقليم هذه الدولة هم أمريكيون¹.

بالرجوع إلى أرض الواقع، إن كان اتفاق مونتريال قد رفع الحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم به الناقل الجوي في مواجهة المسافر، إلا أنه مع ذلك كان محدود النطاق والأثر، فمن ناحية أولى اتفاق مونتريال محدود جغرافياً، فهو لا يسري على كل نقل جوي دولي تنطبق عليه شروط اتفاقية وارسو، ولكنه ينطبق على النقل الجوي الدولي وفقاً للمفهوم العام لاتفاقية وارسو، 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 قيام ووصول الركاب في رحلة واحدة من رحلاتها²، فأصبح هناك نظامان متعارضان للمسؤولية أحدهما يأخذ بالمسؤولية الشخصية، والثاني يأخذ بالمسؤولية الموضوعية، فتطبق معاملة مزدوجة على راكبي الطائرة الواحدة³.

2- 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، ويتضمن نوعاً من التمييز بالنسبة لركاب الرحلات "من، إلى وعبر أراضي الولايات المتحدة الأمريكية"⁴، فإنه في الحقيقة قد هدم أحكام اتفاقية وارسو، ذلك التشريع الدولي

¹ فاروق أحمد زاهر، المرجع السابق، ص: 100.

² جلاء وفاء مجدين، المرجع السابق، ص: 31.

³ وهيبه بن ناصر، المرجع السابق، 112.

⁴ عائشة فضيل، المرجع السابق، ص: 154.

الذي جمع من حوله أغلبية دول العالم، الأمر الذي أملى على المشرع الدولي مراجعتها بشكل يبعث فيها من جديد الصبغة التوحيدية لأحكام مسؤولية الناقل الجوي على الصعيد الدولي¹.

لهذا كان اتفاق مونتريال 1966 بمثابة صافرة إنذار للمنظمة الدولية للطيران المدني من أجل إعادة النظر في نظام المسؤولية المقرر في اتفاقية وارسو، لاسيما من حيث طبيعتها والحد الأقصى للتعويض، إذ سرعان ما طرحت هذه المشكلة أمام اللجنة القانونية لهذه المنظمة في اجتماعها السادس عشر، الذي انعقد بباريس في سبتمبر 1967 والتي عهد بها إلى لجنة فرعية تضم العديد من خبراء الطيران التجاري لدراساتها وإيجاد الحلول المناسبة والدائمة²؛ هذه اللجنة في اجتماعاتها التي تمت في نوفمبر 1967 وسبتمبر 1969 وجدت نفسها مخيرة بين أمرين على درجة كبيرة من التباين والاختلاف: 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، وهو الحد الوارد في اتفاق مونتريال 1966³.

كان على هذه اللجنة أن تضع نصب عينها ضرورة أن تحرز هذه التعديلات المقترحة موافقة عالمية بما يتوافق ويتلاءم مع التقدم الذي أحرزته تكنولوجيا الطيران وبما يوفره في ضوء هذا التقدم من حماية معقولة ومتوازنة لكل من المسافرين والناقل الجوي⁴.

وفي اجتماعها السادس عشر المنعقد في مارس سنة 1970 بمونتريال، وافقت اللجنة القانونية الإيكاو ICAO بأغلبية كبيرة على المشروع الذي تقدم به الوفد النيوزلندي بإحلال المسؤولية الموضوعية للناقل على الأضرار اللاحقة بالمسافرين وأمتعتهم محل المسؤولية العقدية مع رفع الحد الأقصى للتعويض⁵.

¹ طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، الطبعة الأولى، دار الثقافة، عمان، 2005، ص: 145.

² H. Mickiewicz, le protocole de Guatemala City du 08 mars 1971, p15ets.

³ دلال يزيد، المرجع السابق، ص: 66.

⁴ محمد فريد العربي، جلاء وفاء محمد، المرجع السابق، ص: 241.

⁵ 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 الإيكاو، الذي انعقد بمونتريال إلا أنه قوبل بالرفض نظرا لعدم اتفاق الوفود المشاركة حول الحد الأقصى للتعويض الذي تضمنه المشروع. راجع محمد حسن دياب، المرجع السابق، ص: 202، 203.

في المؤتمر الدبلوماسي الذي انعقد في جواتيمالا سيتي في الفترة من 9 فبراير إلى 8 مارس 1971، والذي حضره وفود 55 دولة مشاركة وهو عدد أقل من نصف عدد الدول الأعضاء في ال ICAO آنذاك، تم تبني المشروع النيوزلندي بشكل رسمي والتوقيع على البروتوكول في 08-03-1971¹.

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 وبروتوكول لاهاي²، 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، ولا 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)³.

رتب هذا التغيير في أساس المسؤولية اختلافا في مضمون التزام الناقل الجوي في مواجهة الراكب أو أمتعتهم في النظام الجديد عما هو عليه في نظام وارسو القديم، فالناقل الجوي يلتزم بضمان سلامة الراكب حتى يصل إلى غايته سليما معافى، وهو التزام قانوني مستقل عن العقد الذي يربط الراكب مع الناقل الجوي، كما يلتزم بضمان سلامة الأمتعة من الهلاك أو الفقد أو التلف⁴، هذا الالتزام بدوره يجد مصدره في القانون وليس في عقد النقل، فيسأل الناقل الجوي عن تحقيق نتيجة هي وصول أمتعة الراكب سالمة إلى مطار الوصول حيث يستردها، ولا يشفع له أن يتذرع بانتفاء خطئه لأننا بصدد مسؤولية موضوعية قائمة على فكرة الخطر وليس مسؤولية شخصية قائمة على الخطأ⁵.

أما المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن هلاك أو ضياع أو تلف البضاعة، وكذا المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن التأخير في نقل الأشخاص والأمتعة والبضائع، فقد ظلت كما هو مقرر في المادة

¹ حفيظة السيد الحداد، المرجع السابق، ص: 144.

² عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، دار الفكر والقانون، المنصورة (مصر)، السنة (بدون)، ص: 309.

³ 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."

⁴ عائشة فضيل، المرجع السابق، ص: 155.

⁵ أبو زيد رضوان، تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص ونظم التأمين عليها، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، عين شمس، عدد 1، سنة 1974.

20 من اتفاقية وارسو متى أثبت أنه هو تابعيه قد اتخذوا كافة الاحتياطات الضرورية لمنع وقوع الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها¹.

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 النقل²؛ 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.

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

إن بروتوكول جواتيمالا سيتي الذي جاء بهذا التعديل الجوهرية في طبيعة مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص، لم يكتب له أن يدخل حيز التنفيذ بعد، بسبب شروط تطبيقه المستعصية التحقيق³، لكنه من الثابت أن الاتجاه إلى تشديد مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص على أساس فكرة المخاطر قد تأكدت، ولعل هذا التطور الجديد لطبيعة هذه المسؤولية في ضوء الانجازات التي حققتها تكنولوجيا الطيران، من شأنه أن يخدم النقل الجوي في حد ذاته من خلال توافقه مع الظروف الدولية المعاصرة.

¹ محمود أحمد الكندري، المرجع السابق، ص: 219.

² المادة 22 (1/أ) من بروتوكول جواتيمالا سيتي: " في حالة نقل الأشخاص تكون مسؤولية الناقل محدودة بمبلغ مليون وخمسمائة ألف فرنك، لمجموع المطالبات المقدمة مهما كان سندها للتعويض عن الضرر المترتب على وفاة راكب أو إصابته بدنيا. وإذا كان قانون المحكمة المعروض عليها النزاع يجيز أن يجدد التعويض في صورة دفعات دورية، فلا يجوز أن تزيد القيمة الرأسمالية المكافئة لتلك الدفعات عن مليون وخمسمائة ألف فرنك."

³ 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 ونجاح هذا البروتوكول يعتمد اعتمادا جوهريا على تصديق الولايات المتحدة عليه، وهو 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 وأيضا بروتوكول لاهاي 1955، وهو ما يمثل سبب عزوف الولايات المتحدة عن التصديق على بروتوكول جواتيمالا كونها تعارض مقررات بروتوكول لاهاي ولم تصادق عليها. انظر: جلاء وفاء مجدين، المرجع السابق، ص: 37-38.

الفرع الثالث: اتفاقية مونتريال 1999 والحل التوفيقي

على مدار نصف قرن من الزمن عملت الأوساط القانونية المشتغلة على فكرة توازن مصالح الناقل والمسافر، على التنبيه إلى الإجحاف الذي لحق بحقوق ضحايا حوادث الطيران المدني، وقد انتهى هذا المخاض بتوافق دولي جديد هو معاهدة مونتريال 1999.

أولا/دوافع ومراحل إبرام اتفاقية مونتريال 1999:

اكتملت حلقات التطور في نظام المسؤولية التي تمت في كنف الإيكاو ICAO بتوقيع أربعة بروتوكولات إضافية في مونتريال بتاريخ 1975/09/25، يتعلق الرابع منها بتعديل المسؤولية في نقل البضائع وجعلها مسؤولية موضوعية مثلها مثل المسؤولية في نقل الأشخاص¹، بينما اختصت البروتوكولات الثلاث الأولى بإحلال حقوق السحب الخاصة D.T.S كوحدة نقدية محل الفرنك الذهبي Franc Poincaré الذي اتخذته اتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها كأساس لحساب التعويض².

توقفت بعد سنة 1975 ولسنوات عديدة كل المحاولات لتغيير المسؤولية، إذ أصبحت المسؤولية ميدان غير مشجع للإرادات الحسنة، لكن مع بداية التسعينات سيشهد نظام مسؤولية الناقل الجوي صحوة هامة تمثلت في اتخاذ مجموعة من شركات الطيران لتدابير جريئة ومتطورة، إما بصورة انفرادية أو جماعية، لم تتردد من خلالها في التأسيس لنظام المسؤولية الموضوعية متنازلة بذلك عن الدفع المتاحة لها بموجب المادة 20 من اتفاقية وارسو.

¹ المادة 3/18 من بروتوكول مونتريال رقم 4 لخاص بتعديل اتفاقية وارسو 1929 وبروتوكول لاهاي 1955: " مع ذلك فإن الناقل لا يكون مسؤولاً إذا أثبت أن دمار أو ضياع أو تلف البضائع قد نتج فقط عن واحد أو أكثر مما يلي:

- طبيعة البضاعة أو العيب الذاتي فيها
- سوء تغليف البضاعة من جانب شخص غير الناقل أو تابعيه أو وكلائه
- عمل من أعمال الحرب والنزاع المسلح.
- عمل من أعمال السلطة العامة قام به بشأن دخول البضاعة أو خروجها أو عبورها."

² يتعلق بروتوكول مونتريال الأول بتعديل اتفاقية وارسو الأصلية، ويتعلق البروتوكول الثاني بتعديل اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955، بينما يتعلق الثالث بتعديل اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي وبروتوكول جواتيمالا سيبتي 1971، إذ دخل كل من البروتوكول الأول والثاني من مونتريال 1975 حيز النفاذ في 1996/02/15، والرابع في 1998/06/14، أما الثالث فلم يدخل حيز التنفيذ مادام أنه مرتبط ببروتوكول جواتيمالا الذي لم يدخل حيز النفاذ. راجع دلال يزيد، المرجع السابق، ص: 68.

لقد ظهرت الحاجة إلى تحديث وتوحيد اتفاقية وارسو والبروتوكولات المتصلة بها باتخاذها تدابير جماعية لتحقيق المزيد من التوافق والإجماع على تقنين لبعض القواعد التي تحكم النقل الجوي الدولي في صورة اتفاقية جديدة، فبدأت منظمة الطيران المدني الدولي أشغالها سنة 1996 والتي أسفرت عن ولادة اتفاقية دولية جديدة في 1999، هي اتفاقية مونتريال¹.

ثانيا/أسس ونتائج اتفاقية مونتريال 1999:

خوفا من أن تحصد الاتفاقية نفس النتائج التي حصدها بروتوكول جواتيمالا سيتي والتي حالت دون تطبيقه، فقد عمدت إلى الأخذ بنظام المسؤولية على مستويين، المستوى الأول يتضمن المسؤولية الموضوعية لشركات الطيران²، حيث أن الناقل الجوي في هذه الوضعية يسأل بطريقة أتوماتيكية إلى حدود مبلغ 100.000 وحدة حقوق سحب خاصة³ على كل راكب (م/21)، ولا يستطيع التحلل من المسؤولية أو التخفيف منها إلا إذا أثبت أن المضرور قد تسبب أو ساهم بخطئه في إحداث الضرر (م/20)، بمعنى آخر فإن الضحايا يستفيدون في حالة انتفاء خطئهم من حق أتوماتيكي في التعويض يصل إلى 100.000 و. ح. س. خ 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 وتابعيه 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

¹ عاطف محمد الفقي، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقا لاتفاقية مونتريال 1999، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية (مصر)، 2008، ص: 19.

² عائشة فضيل، المرجع السابق، ص: 159.

³ حقوق السحب الخاصة: هي وحدة قياس ابتدعها صندوق النقد الدولي كعملة دولية، كان قوامها في بادئ الأمر الذهب (ما يعادل 0.888671 غرام)، غير أن هذا الأخير (الذهب) لم يكن بمقدوره أن يلبى حاجيات السوق الدولية المتزايدة، فكانت الوسيلة الأمثل لحل هذا الإشكال هي تحديد قيمة السحب الخاص على أساس مجموع العملات الوطنية، كان عدد هذه العملات في البداية مشتملا على 16 عملة، ثم تم تقليص هذه العملات لحدود خمس عملات تابعة للدول الأكثر فعالية في مجال التجارة الدولية (الدولار الأمريكي، الجنيه الاسترليني، المارك الألماني، الفرنك الفرنسي، والين الياباني)، وبعد توحيد الدول الأوروبية لعملائها الوطنية وخلق ما يعرف بالأورو كعملة إقليمية، أصبحت مكونات السلة في حدود الأربع عملات هي: الأورو، الدولار، الجنيه والين. تخضع قيمة حدود السحب الخاص للمراجعة اليومية، على حسب المستجدات في السوق الدولية وقيمة العملات المكونة للسلة.

أو الامتناع من جانبه أو من جانب تابعيه ووكلائه (م/2/21أ)، أو أن هذا الضرر نشأ فقط عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الغير (م/2/21ب)¹.

يلاحظ أن اتفاقية مونتريال وإن تبنت مبدأ المسؤولية الخطئية في الحالة التي تتجاوز فيها التعويضات المطالب بها قيمة 100.000 و. ح. س. خ على كل راكب، فإنها قد ألفت عبئ إثبات الخطأ على عاتق الناقل الجوي، وحسنا فعلت، لأن العكس يؤدي إلى نتائج سلبية تتمثل في سلوك مسطرة قضائية طويلة ومعقدة من قبل المضرور لإثبات الخطأ، مع العلم أن حوادث الطيران هي عادة معقدة وتتسم بصعوبات تقنية. إذن فبناء المسؤولية على فكرة الخطر هو الأفضل من أجل حماية مصالح الركاب وحصص فترة رفع الدعاوى².

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

بذلك تكون اتفاقية مونتريال قد أخذت في نقل الركاب بنظام المسؤولية على مستويين، هذا النظام الذي لم يكن معمولا به في ظل الأنظمة السابقة، فقد أخذت اتفاقية وارسو 1929 وبروتوكول لاهاي 1955 بمبدأ المسؤولية الخطئية وتبني اتفاق مونتريال 1966 وجواتيمالا سيتي 1971 مبدأ المسؤولية الموضوعية.

على هذا الأساس أصبحت مسؤولية الناقل الجوي بمقتضى التعديلات الأخيرة مسؤولية موضوعية قائمة قوامها الخطر، في المقابل تراجعت فكرة المسؤولية القائمة على أساس الخطأ، ولم يعد لها من وجود إلا في الحالات التالية:

1- الحالة التي تتجاوز فيها تعويضات أضرار الوفاة أو الجرح التي تلحق بالركاب قيمة 100.000 و. ح. س. خ على كل راكب، حيث يستطيع الناقل الجوي دفع مسؤوليته متى أثبت أن

¹ محمود عبد الجواد عبد الهادي، المرجع السابق، ص: 47.

² جلاء وفاء مجدين، المرجع السابق، ص: 110.

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.

2- حالة المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالأمته غير المسجلة للراكب،

3- وحالة المسؤولية عن التأخير في نقل الركاب أو الأمته أو البضائع.

كان من المرغوب أن تحتفظ الاتفاقية بالحالتين الأخيرتين وهي أن تأخذ بالمسؤولية المدنية على الخطأ دون الحالة الأولى، فتجعل المسؤولية في نقل الركاب مسؤولية موضوعية بغض النظر عن قيمة التعويضات المطالب بها، وذلك لإضفاء حماية مطلقة على الركاب، لكن الاتفاقية لم تفعل ذلك لأنها مقيدة بأسباب أخرى، منها محاولة الحفاظ على بعض مصالح الناقلين الجويين وتفادي تضارب مواقف الدول بشأن الأساس الموضوعي للمسؤولية في نقل الركاب، ومع ذلك فإن الإبقاء على المسؤولية الخطئية في نقل الركاب في الحدود التي رسمتها الاتفاقية لن يزيح بساط الحماية من تحت قدمي الراكب¹.

إذن فالمسؤولية هي جزاء الإخلال بالالتزام عقدياً كان أم غير عقدي، ولا تختلف أركان مسؤولية الناقل الجوي عن أركان المسؤولية المدنية بوجه عام، إذ يسأل الناقل الجوي متى ارتكب خطأ تسبب بضرر للغير.

إن المؤكد من هذه التعديلات التي شهدتها مسؤولية الناقل الجوي هو محاولتها تحقيق حماية أكبر للمسافرين من الأضرار التي تصيبهم جراء حوادث ومخاطر الطيران، هذه المسؤولية التي لا قوام لها بانتفاء عناصرها المكونة لها.

¹ عائشة فضيل، المرجع السابق، ص: 160.

المبحث الثاني: عناصر المسؤولية العقدية وأثرها على حماية سلامة المسافر وأمنه

إذا كانت الاتفاقيات والقوانين الوطنية المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي قد اختلفت في طبيعة المسؤولية الملقاة على عاتق الناقل الجوي، فإن هذه الأخيرة (الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية) قد اتفقت جميعها على شروط قيام هذه المسؤولية، تتمثل أساساً في وقوع حادث جوي، أثناء فترة النقل، على أن يلحق هذا الحادث ضرراً بالمسافر.

ظلت هذه الشروط خاضعة لنفس التفسير والتطبيق بين الفقه والقضاء إلى غاية ما أُلقت حوادث الإرهاب بضلالها على النقل الجوي، مما جعل العالم يعيد النظر في هذه الشروط ويحاول تكييفها وفق الظروف والمخاطر التي أصبحت محدقة بمجال الطيران.

على هذا الأساس سنحاول من خلال **المطلب الأول** الكلام عن شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي جراء إخلاله بالالتزام بضمان السلامة، ثم نحاول من خلال **المطلب الثاني** تسليط الضوء على ذات الشروط، ولكن لقيام مسؤولية الناقل الجوي عن الأمن الجوي.

المطلب الأول: شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي عن الإخلال بضمان السلامة

لقد كان المقصد الأول للدول من وضع اتفاقية دولية هو الحفاظ على سلامة وتنظيم الملاحة الجوية بشكل واسع، بغية تحقيق نوع من الاستقرار والسلم والتعاون الأممي في مجال الطيران، فكان إبرام اتفاقية وارسو 1929 خطوة مهمة نحو هذا الهدف ببناء نظام دولي موحد لمسؤولية الناقل الجوي، ولعل أهم ما فرضته هذه الاتفاقية هو إقرار مسؤولية الناقل الجوي بمدى توفيره وتأمينه لسلامة المسافر أثناء الرحلة الجوية، وما يمكن اتخاذه من تدابير واحتياطات تضمن وصوله (المسافر) سليماً معافى إلى مقصده، لذلك سيتم في هذا الصدد التفصيل في مضمون الالتزام بضمان السلامة من خلال تقسيم هذا المطلب إلى ثلاثة فروع متصلة، يتناول **الفرع الأول**: نشأة الالتزام بضمان السلامة، في حين يعنى **الفرع الثاني** بتكييف وتحديد الطبيعة القانونية لهذا الالتزام، أما **الفرع الثالث** فسيخصص للتطرق لمدة وحدود سريان التزام الناقل بسلامة المسافر، على أن نبرز في **الفرع الرابع** صور الإخلال بضمان سلامة المسافرين.

الفرع الأول: نشأة الالتزام بضمان السلامة وتطوره:

مر تطور الالتزام بضمان السلامة على مرحلتين:

المرحلة الأولى: التنازع بين المسؤولية التقصيرية والمسؤولية العقدية

كان التشريع الفرنسي في البداية يفتقر إلى قواعد تنظم مسؤولية ناقل الأشخاص¹، فتولى الفقه والقضاء تنظيمها بالرجوع إلى القواعد العامة²، لذلك كان الرأي السائد قضاء في منعطف القرن التاسع عشر وحتى أوائل القرن العشرين أن المسؤولية عن الأضرار الجسدية الواقعة أثناء تنفيذ العقد، هي مسؤولية تقصيرية تطبق عليها المادة 1382 من القانون المدني الفرنسي³ (تقابلها المادة 163 م.م، والمادة 124 م.ج) والتي تفرض على المضرور إثبات الخطأ والضرر ورابطة السببية بينهما.

وبالنظر لزيادة حوادث النقل⁴ من جهة وعجز قواعد المسؤولية التقصيرية عن توفير حماية كافية للمضرورين من جهة أخرى، فقد انبرى بعض الفقه⁵ بتقديم اقتراح مفاده إدراج الالتزام بضمان السلامة في بعض العقود من بينها عقود النقل، إذ كان الهدف من هذا الاقتراح هو منح ضحايا الحوادث الجسدية خاصة حوادث العمل والنقل التي كانت موضع اهتمام في تلك الفترة، وسيلة تجنب

¹ على عكس نقل الأشخاص، فإن نقل البضائع قد نظم تشريعياً بنص المادة 1784 من القانون المدني الفرنسي والمادة 103 من القانون التجاري اللذان يلزمان الناقل بضمان سلامة البضاعة المنقولة. راجع في ذلك: سليمان مرقس، المسؤولية المدنية في تقنيات البلاد العربية، القسم الأول: الأحكام العامة، معهد البحوث والدراسات العربية، القاهرة (مصر)، 1971، ص: 41-42، دلال يزيد، المرجع السابق، ص: 14.

² كانت المحاكم الفرنسية حتى نهاية القرن التاسع عشر، تنظر إلى عقد النقل على أنه لا يتضمن سوى التزاماً واحداً على عاتق الناقل وهو قيامه بالتغيير المكاني للمسافر مقابل أجر. راجع في ذلك، يحيى أحمد البناء، المرجع السابق، ص: 65.

³ وجددي عبد الواحد علي، التعويض عن الإخلال بالالتزام بضمان سلامة الراكب والمسافر، ط1، شركة ناس للطباعة، القاهرة (مصر)، 2004، ص: 12، نور الدين بلغازي، الحماية القانونية للمسافر عن طريق البحر، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه، قسم القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان (الجزائر)، 2018، ص: 98.

⁴ كان المشرع الفرنسي يجمع بين حوادث العمل والنقل بناء على نص المادة 1779 من القانون المدني الفرنسي:

Article 1779 du code civil français : Il y a trois espèces principales de louage d'ouvrage et d'industrie :

1° Le louage des gens de travail qui s'engagent au service de quelqu'un ;

2° Celui des voituriers, tant par terre que par eau, qui se chargent du transport des personnes ou des marchandises...etc. Modifié par Loi n°67-3 du 3 janvier 1967 - art. 4 () JORF 4 janvier 1967 en vigueur le 1er août 1967, Création Loi 1804-03-07 promulguée le 17 mars 1804.

⁵ Remy (ph), « la responsabilité contractuelle » : histoire d'un faut concept R. T. D, civ 1997, n 18. Cité par :

عبد القادر أقصاضي، الالتزام بالسلامة في العقود "نحو نظرية عامة"، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، مصر، 2010، ص: 27.

تطبيق المادة 1382 من القانون المدني الفرنسي التي تلزم المتضرر إثبات الخطأ الشخصي للناقل من أجل الحصول على تعويض¹.

أما في مجال نقل البضائع فالمادة 1782 من القانون المدني الفرنسي كانت تقدم نموذجاً للالتزام ثانوي هو "الحفاظ على الأشياء التي يعهد بها إلى الناقل"²، فهو يكون مسؤولاً عن فقد الأشياء المسلمة إليه، أو تلفها في أثناء نقلها، ما لم يثبت رجوع فقدها أو تلفها إلى حادث فجائي أو قوة قاهرة، فكان من المغربي مد هذا الالتزام يشمل نقل الأشخاص.

ومع ذلك فقد أنكر القضاء³ في نهاية القرن التاسع عشر، الطريق العقدي على المتضرر في حادث النقل، وقد كانت أسباب رفضه تقوم على أساس معقول، نسردها كآلاتي:

أولاً: أن المادة 1784⁴ من القانون المدني الفرنسي تطبق قواعد الوديعة الاضطرارية على الأشياء المنقولة، وهي فكرة غريبة عن نقل الأشخاص، إذ لا يصح الإدعاء بأن الركاب يعهد نفسه وديعة لدى الناقل كما يفعل المرسل ببضاعته، ولا يمكن تشبيه الشخص أثناء سفره بالأشياء التي تبقى خاضعة لحراسة الناقل⁵ يسيطر عليها سيطرة تامة، أما عن نقل الأشخاص فالراكب يتمتع بحرية الحركة رغم عناية الناقل به، والواجب أن يحافظ الراكب على نفسه قبل أن يحافظ الغير عليه⁶، الأمر الذي لا يوجد معه مبرر لترجيح رجوع إصابته إلى خطأ الناقل على رجوعها إلى خطئه.

¹ عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص: 27

² Article 1782 Créé par Loi 1804-03-07 promulguée le 17 mars 1804 : « Les voituriers par terre et par eau sont assujettis, pour la garde et la conservation des choses qui leur sont confiées, aux mêmes obligations que les aubergistes, dont il est parlé au titre " Du dépôt et du séquestre " ».

³ هو حكم شهير صدر عن محكمة النقض الفرنسية بتاريخ 10 نوفمبر 1984 في قضية Recuiet، لمزيد من تفاصيل الحكم راجع: وجدي عبد الواحد علي، المرجع السابق، ص: 13، عبد الستار التليلي، شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي والأسباب القانونية لدرئها، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، 1977، ص: 40، عبد الحكم عبد السلام عثمان، التزام السلامة في النقل الجوي، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، 1983، ص: 22-23.

R. Rodière, droit des transports terrestres ET aériens, Dalloz, Paris, 1977, P 347,348.

⁴ Article 1784 Créé par Loi 1804-03-07 promulguée le 17 mars 1804 : « Ils sont responsables de la perte et des avaries des choses qui leur sont confiées, à moins qu'ils ne prouvent qu'elles ont été perdues et avariées par cas fortuit ou force majeure ».

⁵ وجدي عبد الواحد علي، المرجع السابق، ص: 13-14.

⁶ أحمد محمود خليل، موسوعة التشريعات البحرية تأصيلاً وفقها وقضاء، المكتب الجامعي الحديث (مصر)، 2010، ص: 942.

ثانياً: لم يكن متصوراً في تلك الآونة إمكانية إدخال التزام جديد للعقد اعتماداً على القضاء دون نية المتعاقدين.

وأخيراً: إن تطبيق قواعد المسؤولية العقدية يؤدي إلى الإقرار بصحة الشروط الاتفاقية المعفية أو المقيدة للمسؤولية¹.

إن الهدف المنشود من الالتزام بضمان السلامة المتمثل في إعفاء المضرور من إثبات خطأ المدين (الناقل) كان هو نفسه وراء اقتراح جديد قدمه بعض الفقهاء أمثال لوران وسالي وجوسران²، وهو إقامة مبدأ جديد عن فعل الأشياء التي تكون تحت حراسة المسؤول، مستندين على نص المادة 1384³ من القانون المدني الفرنسي، وهو مبدأ يهدف أيضاً إلى استبعاد إثبات الخطأ الشخصي لرب العمل والناقل بالنسبة لمثل هذا النوع من الحوادث⁴.

مع مرور الزمن أصبح من الممكن القول بأن القضاء تفاعل إيجاباً مع مقترح الفقهاء، فأصبحت المحاكم تفرض التزامات أخرى على عاتق الناقل لا تتصل بعقد النقل وإنما بحسن النية ومقتضيات النظام العام بعدم إلحاق الضرر بالغير، فعلى سبيل المثال تم إلزام ناقل السكك الحديدية بوضع حارس في الأماكن الخطرة، وإلزام وقوف القطار على رصيف المحطة حتى يتمكن الركاب من النزول، ناهيك عن أسلوب القرائن القضائية⁵ الذي اعتمده بعض المحاكم في حالة إصابة الركاب، والتي يكون الغرض منها تخفيف عبء الإثبات على المتضرر، وافتراض مسؤولية الناقل مباشرة في بعض

¹ Remy, op. Cit, n18. Cité par :

عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص: 26

² Viney, Rapport de synthèse, Gazette du Palais, du 21 au 23 septembre 1997, p : 1212. Cité par :

عبد القادر أقصاصي، المرجع نفسه، ص: 26

³ Article 1384 al.1 du code civil : « On est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre, ou des choses que l'on a sous sa garde ».

⁴ يرى جانب من الفقه أن هذه قرينة على الخطأ، وتعفي المدعي من الإثبات وتنقل هذا العبء على المدعي عليه: أنظر الفقيه لوران Loren المشار إليه في، محمد إبراهيم الدسوقي، تقدير التعويض بين الخطأ والضرر، مؤسسة الثقافة الجامعية، الإسكندرية (مصر)، بدون سنة، ص: 251 ما يعدها.

⁵ تعرف قرائن الحال في القانون الأنجلو سكسوني بمصطلح Res ipsa loquitur التي تعني باللغة الفرنسية les choses parlent d'elles-mêmes، أنظر تفاصيل ذلك:

Alain A-Levasseur, droit des états unis, 2^e édition, Dalloz, 1994, par : William Crawford, p78. Et Yvonne L'Ambert-faire, droit de dommage corporel, 3^e éd, Dalloz, 2001, P457.

المشار إليه في: دلال يزيد، المرجع السابق، الهامش 2: ص16.

الوقائع، كاعتبار خروج القاطرة عن سكتها، أو تصادم القطارات، سببه السرعة الزائدة أو عيب في النظام مما يثبت خطأ الناقل ما لم يثبت السبب الأجنبي¹.

وتكرس هذا الموقف القضائي أخيراً بحكم *Teffaine*² الشهير بتاريخ 18 جوان 1896، أين جعلت الدائرة المدنية بمحكمة النقض الفرنسية من المادة 1384 أساساً للمسؤولية بدون خطأ لصالح متضرر من حادث عمل، فيكون بذلك هذا الحكم حجر الأساس للبناء القضائي الذي كان دافعاً للمشرع من أجل صياغة نظام خاص للمسؤولية عن الحوادث التي تتسبب فيها الأشياء أو الأنشطة الخطرة³.

المرحلة الثانية: سيادة المسؤولية العقدية على الالتزام بضمان السلامة

إن الأسباب التي أدت إلى تفضيل المادة 1384 الفقرة الأولى عام 1896 لم تكن كافية لاستبعاد الاقتراح المنافس، والمتعلق بالالتزام التعاقدية بضمان السلامة الذي كان الفقه ينادي به، ويحث القضاء على إقراره في عقد النقل، على اعتبار أن هذا العقد ينشئ في ذمة الناقل إلى جانب الالتزام بنقل الراكب إلى جهة الوصول في الميعاد، التزامه بنقله سليماً إلى هذه الجهة، ويكون مخلاً بهذا الالتزام إذا أصيب المسافر أثناء السفر، فيلتزم بالتعويض وفقاً لقواعد المسؤولية العقدية التي لا يمكن التخلص منها إلا إذا أثبت أن تلك الإصابة ترجع إلى سبب أجنبي عنه⁴، ورتبوا على ذلك أن المادة 1784 من القانون المدني الفرنسي التي تُلقي على عاتق الناقل التزاماً بالحفاظ على الأشياء المنقولة ما هي إلا تطبيق لهذه المبادئ العامة في المسؤولية العقدية، لذلك لم تكن هناك حاجة إلى إيراد نص مماثل في نقل الأشخاص، كما أن الناقل يلتزم بسلامة الأشياء المنقولة فإنه يلتزم من باب أولى بضمان سلامة المسافر لأن حياة الأشخاص لا يمكن أن تكون أقل من سلامة الأشياء⁵.

¹ يحي أحمد البناء، المرجع السابق، ص: 75.

² Cass. civ. 16 juin 1896, d.p. 1897, i, 433, note Saleilles, concl. Sarrut ; s. 1897, 1, 17, note Esmein.

³ عبد القادر أقصاضي، المرجع السابق، ص: 28.

⁴ عبد القادر أقصاضي، المرجع نفسه، ص: 29.

⁵ محمود جمال الدين زكي، مشكلات المسؤولية المدنية، الجزء 1، دار النشر بدون، طبعة 1978، ص: 232-233.

لقد كان لهذا الرأي صدى لدى القضاء الفرنسي، إذ أصدرت محكمة Pau حكما قضت فيه بأن ناقل الأشخاص يلتزم بضمان سلامة المسافرين، وإلا لما كان هذا الأخير أن يقبل التعاقد مع ناقل يتكفل فقط بالمحافظة على أمتعته ويرفض أن يتعهد بالمحافظة على سلامته الجسدية¹.

في الوقت ذاته اضطرت محكمة النقض الفرنسية تحت ضغط الاتجاه الفقهي السابق إلى العدول عن موقفها وأصدرت في 21 نوفمبر 1911 حكما تاريخيا أقرت فيه بتطبيق قواعد المسؤولية العقدية على نقل الأشخاص²، وذلك في دعوى تتلخص وقائعها في أن راكبا يدعى زيدي حميدة بن مُجَّد، كان مسافرا على متن إحدى السفن التابعة للشركة العامة للملاحة عابرة المحيط الأطلسي من تونس إلى بون، وأثناء الرحلة أصيب المسافر إصابة شديدة بسبب سقوط خزان وضع في السفينة بطريقة سيئة، أين أقام المضرور دعوى التعويض ضد الشركة الناقلة أمام محكمة Bone، فدفعت الشركة الدعوى على أساس وجود شرط يقضي باختصاص محكمة مرسيليا التجارية بالنزاع، غير أن قرار محكمة بون والذي أيدته بعد ذلك محكمة استئناف الجزائر قضا برفض الدفع تأسيسا على أن قواعد المسؤولية التقصيرية لا التعاقدية هي الواجبة التطبيق.

بعد عرض النزاع على محكمة النقض الفرنسية، نقضت الحكم وقضت بأن عقد النقل المبرم بين المسافر والناقل هو الأساس في تحديد مسؤولية الناقل ولا محل لإعمال المسؤولية التقصيرية، ثم أضافت عبارة صارت بعد ذلك متداولة في أحكام القضاء وهي أن "تنفيذ عقد النقل، يتضمن بالنسبة للناقل التزاما بتوصيل المسافر سليما معافى إلى جهة الوصول"³.

بذلك كانت هذه القضية بوابة ولوج أحكام المسؤولية العقدية لمجال النقل، قبل أن تغوص أكثر في فروع هذا المجال، إذ ترسخ ذات الموقف في عقد النقل البري عقب إصدار محكمة النقض قرار

¹ Cour d'appel de Pau. 2/2/1910 D. 1910-2-223 cité par :

عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص: 29.

² عبر الفقه عن هذا التحول من المسؤولية التقصيرية إلى المسؤولية العقدية بأن القضاء خلق نوعا من التأمين لم يفرضه القانون، أنظر، آراء الفقيه "مازو" و"سافتيه" الذي أشار لهم: ابراهيم الدسوقي، المرجع السابق، ص: 245.

³ Jean-Louis Halpern : la naissance de l'obligation de sécurité, Gaz-Pal du 23 septembre 1997, P.1179.

في 28-01-1913 بأن الناقل لا يلتزم فقط بتوصيل المسافر إلى مكان الوصول، بل عليه أن يوصله إلى هذا المكان سليماً معافى¹.

أما عن النقل الجوي الذي يمثل صلب موضوع دراستنا، فقد كان له نصيب من هذه القواعد أين تم اعتماد أحكام المسؤولية العقدية في النقل الجوي لأول مرة في قضية عرضت أمام محكمة السين المدنية بتاريخ 18/12/1922، تم فيها إقرار مسؤولية الناقل الجوي اعتماداً على نص المادة 1147 من القانون المدني الفرنسي، لتؤكد محكمة استئناف غرونوبل من خلال قرارها الصادر في 25-12-1925 على أن مبدأ المسؤولية العقدية المقرر بنص المادة 1147 يسري على جميع أنماط النقل بلا استثناء بما فيها النقل الجوي، خاصة والذي يعد وسيلة حديثة يجهل الجمهور خباياها وأسرارها².

الفرع الثاني: الالتزام بضمان السلامة وتكليفه القانوني

بعد أن كان منشأ الالتزام بضمان السلامة قضائياً، فإن تكليف الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل الجوي بشأن سلامة المسافرين هي الأخرى كانت من اختصاص القضاء، ولعل الهدف من ترسيخ هذا المبدأ هو الرغبة في حماية المسافر الذي يسلم نفسه تماماً للناقل وأدواته³، باعتبار أن حماية المسافر وتوصيله سليماً معافى إلى المكان المقصود هي من الالتزامات الأساسية التي تقع على عاتق الناقل الجوي، الشيء الذي يطرح معه التساؤل حول ماهية الالتزام، وما إذا كان يعني بذل عناية كاملة من الحرص واليقظة وبذل الجهد من قبل الناقل في سبيل ضمان سلامة الراكب الجوي، أم هو التزام بتحقيق غاية أو نتيجة؟

إن الالتزام بضمان السلامة هو أمر منطقي وبديهي، إلا أننا لا نضمن نتيجته أو تحقيقه⁴، لذلك ينبغي على المدين (الناقل) بذل العناية الكاملة التي قد تزيد أو تنقص حسب التهديد أو الخطر القائم أو المحتمل وقوعه أو حتى طبقاً للتشريعات النافذة أو ما يقضي به الاتفاق⁵، أو قد يكون

¹ راجع هذا الحكم لدى مصطفى كمال طه، أساسيات القانون التجاري والقانون البحري، دار الجامعة، مصر، بدون سنة نشر، ص: 238، راجع أيضاً، دلال يزيد، المرجع السابق، ص: 18.

² تم الإشارة إلى هذين الحكمين لدى، عبد الستار التليلي، المرجع السابق، ص: 7 و6، وأيضاً، دلال يزيد، نفس المرجع، ص: 19.

³ محمد عمران، الالتزام بضمان السلامة وتطبيقاته في بعض العقود، دار النهضة العربية، (القاهرة) مصر، 1980، ص: 198.

⁴ محمد حسين الشاني، ركن الخطأ في المسؤولية المدنية: دراسة مقارنة بين القانون المصري واليمن والفقهاء الإسلاميين، رسالة دكتوراه، جامعة عين شمس، مصر، 1990، ص: 336.

⁵ عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص: 254.

الالتزام لغاية ومن ثم لا يكون تنفيذه إلا بتحقيق النتيجة المفيدة، فإذا لم تتحقق النتيجة المقصودة من التعاقد فإن المدين (الناقل) لا يعتبر قد أوفى بالتزامه¹، وبالرغم من طبيعة عمل الطائرة وما يحيط بها من مخاطر كون المسافر على متنها سيكون مسلوب الإرادة، ولا يدري المصير الذي ينتظره على أمل أن يصل إلى المكان المقصود سلماً معافى، فإن التشريعات والفقهاء والاجتهاد القضائي لم يتفق على اتجاه واحد حيال مضمون التزام الناقل الجوي بسلامة المسافر حيث اختلفت توجهاتهم وانحصرت في اتجاهين اثنين هما:

الاتجاه الأول: الالتزام بتحقيق غاية

يعرف هذا الاتجاه على أنه اتجاه دول القانون المكتوب أمثال فرنسا ومصر، فيكون الالتزام فيها التزاماً عقدياً بتحقيق نتيجة، يتحقق الخطأ العقدي بموجبه مجرد عدم تنفيذ ما التزم به المدين (الناقل) دون النظر إلى مسلكه، بل يكفي فيه مجرد حدوث ضرر للراكب، واستناداً لذلك نتساءل عن طبيعة مسؤولية الناقل إذا ما اتصل الخطأ بالضرر أي بالعلاقة السببية بينهما؟

نجيب على هذا التساؤل بالقول أنه عندما يقترن الخطأ بالضرر وتكون هنالك علاقة سببية فإنه لا يمكن إعفاء الناقل من المسؤولية إلا بقطع العلاقة السببية بين الخطأ والضرر، وعندما يكون هناك سبب أجنبي، فلا يستطيع الناقل التخلص من المسؤولية العقدية إلا بعد ما يبين أن الضرر حاصل كسبب أجنبي أو لفعل المسافر نفسه²، تبعاً لذلك قررت محكمة القاهرة بتاريخ 20 مارس 1957 أنه "بالنسبة للركن الأول وهو الخطأ العقدي، فهو عدم تنفيذ المدين لالتزامه الناشئ عن عقد النقل، فالمدين قد التزم بالعقد ويجب عليه تنفيذ التزامه، وإذا لم يتم بتنفيذ ما التزم به كان هذا هو الخطأ العقدي، فيستوي في ذلك أن يكون عدم قيام المدين بالالتزام ناتجاً عن عمد أو عن إهمال، والالتزام في هذه الدعوة هو التزام بتحقيق غاية"، وبالتالي فحكم محكمة النقض المصرية بتاريخ 26 أبريل 1962 كان أكثر صراحة ووضوحاً حين قرر "أن عقد نقل الأشخاص يلقي على عاتق الناقل التزاماً بضمان سلامة الركاب"، بمعنى أن يكون الناقل ملتزماً بتوصيل الراكب إلى الجهة المتفق عليها

¹ للمزيد من الإيضاح راجع، إبراهيم الدسوقي، التفرقة بين الالتزام بوسيلة، والالتزام بنتيجة، دار النهضة العربية، القاهرة (مصر)، 1995، ص: 335.

² سميحة القليوبي، المرجع السابق، ص: 192.

سليما معافى، وهو التزام بتحقيق غاية بحيث إذا أصيب الراكب فإنه يكفي أن يثبت أنه أصيب في أثناء تنفيذ عقد النقل ويعتبر هذا إثباتا منه لعدم قيام الناقل بالتزاماته¹.

الاتجاه الثاني: الالتزام ببذل عناية

يرى البعض أن مثل هذا الالتزام لا يخرج من خاتمة كونه التزام قانونيا ببذل العناية، وهذا الاتجاه مثلته مجموعة القوانين المشتركة وعلى رأسها القانون الأمريكي والانجليزي، حيث يرى هذا الاتجاه أن التزام الناقل بضمان السلامة هو التزام قانوني محله بذل أقصى درجة من العناية للمحافظة على سلامة الركاب²، فمهما اختلفت الاتجاهات والتشريعات والأنظمة يظل هاجسها هو المحافظة على المسافر وتوصيله سالما آمنا إلى مكان الوصول، حتى ولو اختلفت وسيلة الوصول، لذلك قام المشرع الدولي بمساع كثيرة لتوحيد قواعد النقل الجوي بغية تفادي التضارب والاختلاف بين الأنظمة القانونية، حتى يُمكن المسافر من الحصول على أكبر قدر من الرعاية والحماية ويسهل على المتضررين منهم الحصول على التعويضات العادلة والمنصفة، كما حاول هذا المنظم (منظمة الطيران المدني) إبرام العديد من الاتفاقيات والمعاهدات الدولية بشأن سلامة وأمن النقل الجوي، بهدف حماية المنقولين والعاملين بقطاع الطيران المدني وضمان حقوقهم، عند وقوع ضرر رغم أن اتفاقية وارسو قد حددت مسؤولية الناقل الجوي في ثلاثة التزامات أساسية متولدة عن عملية النقل وهي: التزام بسلامة الراكب، والالتزام بالنقل في الميعاد، والالتزام بالمحافظة على الأمتعة والبضائع، ويترتب عن الإخلال بأي من هذه الالتزامات الثلاث، مسؤولية الناقل عن الضرر الذي يصيب الراكب.

الفرع الثالث: مدة وحدود سريان التزام الناقل بسلامة المسافر

رغم ما يتسم به النقل الجوي من ميزة السلامة والسرعة، إلا أنه تصاحبه مخاطر وحوادث ينجم عنها ضحايا بشرية، وعادة ما تحصل هذه الحوادث بجوار الطائرات، وهذا ما تشير إليه الإحصائيات الدولية بأن نسبة 85%³ تقع بجوار المطارات أثناء عمليات الإقلاع والهبوط.

¹ مجلة المحاماة المصرية، العدد الخامس، سنة 1962، ص: 566 المشار إليه في: مُجد ميلود صقر، المرجع السابق، ص: 80.

² ثروت أنيس الأسيوطي، المرجع السابق، ص: 159.

³ دليل ترخيص المطارات، الوثيقة 9774، الصادرة عن منظمة الطيران المدني، سنة 2001. المشار إليها، في مُجد ميلود صقر، المرجع السابق، ص: 81.

ولأن النقل الجوي في أغلبه نقل دولي فإنه يخضع لأحكام اتفاقية وارسو التي نظمت مسؤولية الناقل الجوي عن الحوادث والإصابات التي يتعرض لها المسافر، وذلك بنص المادة 17 التي جاء فيها " إذا كانت الحادثة التي تولد عنها الضرر قد وقعت على متن الطائرة أو في أثناء أي عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم فإنه يستوجب التعويض عن الضرر". انطلاقاً مما سبق سيتم التطرق لمسؤولية الناقل الجوي في حالة وجود الركاب على متن الطائرة (العنصر الأول)، وفي حالات الصعود والنزول منها (العنصر الثاني).

أولاً- وجود الراكب على متن الطائرة:

اجتمع الفقه والقضاء على أن المسافر يعد على متن الطائرة منذ لحظة دخوله إليها، واستقراره على مقعده، حتى اللحظة التي يخرج فيها من بابها ويضع قدميه على سلم الهبوط في مطار الوصول.¹ فعندما يصاب المسافر بجروح نتيجة لحادث وقع على متن الطائرة، فالاتفاقية واضحة فيما إذا كان الحديث عن المخاطر التقليدية التي اعتاد الطيران عليها، ولكن مجال الإبهام توسع بمجرد انطلاق عمليات الاستلاء غير المشروع على الطائرات باعتبارها هي الأخرى من المخاطر التي باءت تهدد سلامة الطيران وأمنه، لذلك يمكن اعتبار اختطاف الطائرة وإجبار ركابها على البقاء داخلها أثناء توقفها على الأرض يدخل في نطاق مسؤولية الناقل الجوي حتى لو كانت استخدمت كمكان لاحتجاز الرهائن، وهو ما أكد عليه القضاء الأمريكي بوضوح في قضية Herman v. Trans world airlines²، إذ تلخص وقائع هذه القضية في قيام مجموعة من الأشخاص باختطاف طائرة الخطوط الجوية العالمية أثناء قيامها برحلة من تل أبيب إلى نيويورك وإجبارها على الهبوط في صحراء الأردن، أين تم احتجاز الركاب بداخل الطائرة.

أقامت السيدة Herman والتي كانت ضمن ركاب الطائرة المخطوفة دعواها ضد شركة الطيران على أساس اتفاقية وارسو لسنة 1929، لكن واجهت رفضاً من شركة النقل الجوي التي دفعت بعدم مسؤوليتها لانتهاء الفترة التي يكون فيها المسافر على متن الطائرة، إلا أن محكمة

¹ رفعت فخري آبادير، حوادث الإرهاب واختطاف الطائرات، دار النهضة العربية، القاهرة(مصر)، 1997، ص: 226.

² Herman v. Trans World Airlines, Supreme Court, Special Term, Kings County, Feb. 29, 1972, 69 Misc. 2d 642 (N.Y. Sup. Ct. 1972) 330 N.Y.S.2d 829, cité par: <https://casetext.com/case/herman-v-trans-world-airlines>, visité le 15/07/2017 a 13: 33.

استئناف نيويورك حكمت بأن سبب استحقاق الركاب للتعويض هو أنهم كانوا على متن الطائرة طوال فترة احتجازهم، وذلك طبقاً للشروط الواردة في المادة 17¹، واعتبرت المحكمة عملية اختطاف الطائرة وتحويل مسارها والهبوط بها في صحراء الأردن مع احتجاز الركاب بداخلها لمدة أسبوع بمثابة "حادثة واحد مستمر"²، وأن ما لحق بالمدعية سواء أثناء التحليق أو والطائرة رابضة على الأرض يشكل وحدة واحدة لا تتجزأ³.

في هذه الفترة بالذات ظهرت الرغبة في رعاية مصالح المسافرين المتضررين بعد انتشار عمليات الإرهاب الجوي واختطاف الطائرات، فتوسع القضاء الأمريكي في تفسير عبارة "على متن الطائرة" في قضية *Husserl v. Swiss air* والتي تم فيها اختطاف الطائرة واقتياد ركابها كرهائن بعد هبوط الطائرة على فندق، أين تم احتجازهم هناك، وقد عانى المسافرون من أضرار جراء ذلك⁴.

قضت المحكمة في هذه المسألة أن المسافرين وإن كانوا محتجزين بالفندق، ولم يكونوا على متن الطائرة، فإنه يسحقون التعويض مبينة أن عبارة "على متن الطائرة" تعني الفترة ما بين صعود الراكب إلى الطائرة عند بداية الرحلة الجوية، ونزوله منها في مطار الوصول⁵.

وأضافت المحكمة أن كل ما يحدث بين هاتين اللحظتين إنما يقع على متن الطائرة في مفهوم المادة 17 من اتفاقية وارسو 1929، فضلاً عن أن المحكمة بررت هذا التوسع في تفسيرها لعبارة "على متن الطائرة" بأنه يقع مع نية واضعي هذا النص في الاتفاقية، ناهيك عن الصعوبة التامة في تحديد وفصل الضرر الناجم عن عملية الاختطاف ذاتها، وقدر الضرر الحاصل عم الأمور الأخرى المترتبة عن عملية الاختطاف⁶.

¹ يحي أحمد البنا، رسالته السابقة، ص: 137، أحمد إبراهيم الشيخ، رسالته السابقة، ص: 280.

² فاروق أحمد زاهر، المرجع السابق، ص: 276.

³ رفعت أبادير، المرجع السابق، ص: 78.

⁴ راجع تفاصيل القضية: عائشة فضيل، المرجع السابق، ص: 170. عبد الجواد عبد الهادي، المرجع السابق، ص: 146.

⁵ *Husserl v. Swiss Air Transport United States District Court, S.D. New York, Nov. 3, 1972, 351 F. Supp.702 (S.D.N.Y. 1972)*, cité par: <https://casetext.com/case/husserl-v-swiss-air-transport-company-ltd-3>, visité le 15/07/2017 à 14: 30.

⁶ قضية السيد هيسرل ضد الخطوط الجوية السويسرية المشار إليها سابقاً.

ويؤيد بعض الفقه ما توصلت إليه المحكمة، حيث يرى بتفسير عبارة "على متن الطائرة" من خلال ربطها بالمدى الزمني للالتزام الناقل الجوي بضمان السلامة، والذي يبدأ منذ وضع المسافر نفسه تحت إمرة الناقل في ميناء القيام، وحتى مغادرة الطائرة في ميناء الوصول بناء على أن القول بغير ذلك لا يتفق مع قواعد العدالة والمنطق¹.

بينما انتقد البعض الآخر هذا التفسير على أساس أنه ليس من الأعمال التحضيرية ما يشير إلى أن واضعو اتفاقية وارسو لسنة 1929 قد قصدوا بعبارة "على متن الطائرة" أنها الفترة ما بين صعود الراكب إلى الطائرة عند بداية الرحلة الجوية، ونزوله منها في مطار الوصول، حتى ولو تخلل هذه الفترة فترات توقف لأي سبب ومغادرة الراكب لها إلى مكان ما خارج المطار لعدة أيام ثم عودته بعد ذلك لإتمام الرحلة².

فضلا على أن تفسير عبارة "على متن الطائرة" على هذا النحو من شأنه إخراج العبارة عن مقصدها الحقيقي، وإلقاء تبعه ضرر على الناقل الجوي الذي لا يعتبر مسؤولا عنه³.

وعلى الرغم من إثارة هذا الخلاف في ظل أحكام اتفاقية وارسو لسنة 1929، إلا أنه بقي قائما في ظل ما جاءت به اتفاقية مونتريال لسنة 1999، فالمادة 17 من اتفاقية وارسو والمادة 1/17 من مونتريال اشتملتا على ذات القواعد القانونية، وأن الاختلاف بين النصين تجلّى فقط في استعمال الأولى مصطلح الحادث، بينما وظفت الثانية مصطلح الحادثة على النحو الذي سيتم توضيحه لاحقا.

مما سبق يتبين أن المادة 17 من اتفاقية وارسو قد ألزمت الناقل الجوي بسلامة المسافر منذ تواجده على متن الطائرة، ولكن ما يحدث أن الناقل في أغلب الأحيان ما يقوم بنقل المسافر في

¹ علاء التميمي عبد، مدى مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار الإرهاب، بحث مقدم للمؤتمر الدولي السنوي العشرين (الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية)، جامعة الإمارات العربية، دبي (الإمارات)، 23 إلى 25 أبريل 2012، ص: 240.

² يؤكد هذا الرأي نص المشروع الذي عرضته اللجنة الدولية الفنية للخبراء والقانونيين الجوي في مؤتمر وارسو الدبلوماسي، والذي كان يقضي بأن "فترة النقل الجوي لا تشمل أي نقل كان خارج المطار بغير طائرة"، وهو ما يدل على أنه في ذهن واضعي هذا النص، لم يكفي لقيام مسؤولية الناقل الجوي أن يكون الضرر الذي أصاب الركاب قد حصل بين لحظة القيام والوصول، وإنما يتعين أن يكون ثمة نقل جوي فعلي، أضف إلى ذلك ما أكده العديد من مندوبي الدول أنه "في حالة هبوط الطائرة هبوطا اضطراريا خارج المطار، تنتهي مسؤولية الناقل بمجرد خروج الركاب من الطائرة وابتعاده عن مشارفها".

ذكر هذا التفصيل كل من، رفعت أباديير، المرجع السابق: ص: 79، وفاروق أحمد زاهر، رسالته السابقة، ص: 278.

³ رفعت فخري، حوادث الإرهاب واختطاف الطائرات، المرجع السابق، ص: 228.

سيارات تابعة له من المدينة وحتى المطار أو يبقى المسافر به مدة زمنية استعدادا لصعود الطائرة، الأمر الذي يطرح معه سؤال آخر يتعلق بمتى وأين يبدأ التزام الناقل الجوي بسلامة المسافر؟

لقد استقر الفقه¹، على أن المرحلة التي يقوم فيها الناقل الجوي بنقل الركاب من وسط المدينة إلى المطار أو العكس، وتتم بواسطة الناقل الجوي لا تخضع لأحكام التزام السلامة في النقل الجوي ولا شأن لاتفاقية وارسو بمثل هذا النقل، غير أن هذا النوع من النقل من المدينة إلى المطار والعكس، وإن كان منفصلا عن النقل الجوي، حتى ولو كان المسافر حرا في اختيار الوسيلة التي يصل بها إلى المطار، فإنه ليس كذلك إذا ما حصلت ظروف أثناء الرحلة الجوية جعلت الطائرة لا تستطيع مواصلة الرحلة، فتوقفت في أحد المطارات اضطراريا وتم نقل الركاب إلى فندق خارج المطار حتى يتم إصلاح العطب أو زوال سبب التوقف ثم العودة إلى الطائرة لمواصلة الرحلة أو أخذ الركاب إلى مدينة أخرى بها مطار لإتمام الرحلة في ظروف أحسن، فهذا النقل يعد متما للنقل الجوي وتسري عليه أحكام الالتزام بسلامة المسافرين الواردة في عقد النقل الجوي²، فإذا ما دخل الراكب المطار وشرع في تنفيذ سلسلة من الإجراءات المتعلقة بالسفر، فهنا قد يقع اختلاف حول الفترة التي عندها يبدأ التزام الناقل بسلامة المسافر.

بعض الفقهاء³ أخذوا بالمفهوم الموسع لحماية المسافر مبررين ذلك بأن الالتزام بسلامة يبدأ منذ أن يدخل المسافر المطار وحتى الصعود إلى الطائرة والعكس، إذ جعل التزام الناقل بسلامة المسافر يبدأ مبكرا، ولم يقبل بهذا غالبية الفقهاء الذين يرون أن الراكب الذي يظل يتجول مع مودعيه أو يتناول طعامه في مطاعم المطار أو يقوم بتغيير العملة في فروع البنوك الموجودة في المطار ليس بإمكانه الرجوع على الناقل متأسسا على أحكام المسؤولية العقدية⁴.

¹ ثروت أنيس الأسيوطي، المرجع السابق، ص: 240

² ثروت أنيس الأسيوطي، ذات المرجع، ص: 241.

³ راجع في ذلك، إبراهيم الدسوقي، المرجع السابق، ص: 173، سميحة القليوبي، المرجع السابق، بند 173، ص: 194، سمير الشراوي، محاضرات في القانون الجوي، المرجع السابق، ص: 90.

⁴ من بين من اقتنع بهذه الفكرة، ثروت أنيس الأسيوطي، المرجع نفسه، ص: 242، محمود مختار البربري وعمر فؤاد، المرجع السابق، بند 172، ص: 127، محمد موسى دياب، فكرة الخطأ في اتفاقية وارسو، دار النهضة العربية، القاهرة مصر، 1986، ص: 122.

كما أن التزام الناقل بضمان سلامة المسافر قد يبدأ من وقت ترك المسافر للأماكن المعدة للجمهور من مستقبلين ومودعين والدخول إلى حصن المطار¹، والمنطقة الجمركية أو الصحية الممنوعة على الجمهور أو لإتمام بعض الإجراءات²، ويستمر هذا الالتزام مفروضا على الناقل حتى ذهاب المسافرين من مباني المطار إلى الطائرة، والتي عادة ما تكون في ساحة مواجهة لمباني المطار وتكون مخصصة لوقوف الطائرات³، يقوم المسافرون بقطعها إما سيرا على الأقدام أو في السيارات، وفي هذه الحالة لا يكون المسافرين لوحدهم بل بصحبة تابعي الناقل، فيظهر جليا في هذه المرحلة الدور الإيجابي لتنفيذ عملية النقل، ويكونون في منطقة لصيقة بالطيران ومخاطره⁴، لكن رغم ذلك يظل هذا التحديد غير دقيق سواء في ظل اتفاقية وارسو أو في بعض التشريعات الوطنية الأخرى، لذلك يستوجب البحث في عمليات الصعود والنزول ومدى التزام الناقل بضمان السلامة في هذه المرحلة الحساسة.

ثانيا- عمليات الصعود والنزول من الطائرة ومدى مسؤولية الناقل الجوي عنها:

نصت المادة السابعة عشر من اتفاقية وارسو على مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تحدث للركاب إذا وقعت على متن الطائرة أو أثناء أية عملية من عمليات الصعود الركاب أو نزولهم، وهو نفس ما جاء به المشرع الجزائري في نص المادة 145 من ق. ط. م. ج، غير أن عبارة عملية الصعود والنزول، كما وردت في اتفاقية وارسو وكذلك القانون الجوي الجزائري، عمليا تثير الكثير من التساؤلات والجدل لما تشتمله من تحركات يقوم بها الركاب قبل وجودهم على متن الطائرة، ما قد يعرضهم (الركاب) لإمكانية إصابتهم بأضرار أثناء هذه المرحلة، لذلك حاول الفقيه جود هويس Geodhuis في مبادرة منه أن يحدد هذه العمليات المتوقعة وينظمها كالاتي⁵:

¹ محمد عمران، الالتزام بضمان السلامة، المرجع السابق، ص: 72.

² أبو زيد رضوان المرجع السابق، ص: 323.

³ محمد موسى دياب، المرجع السابق، ص: 122.

⁴ ثروت أنيس الأسيوطي، المرجع السابق، ص: 244.

⁵ هي عبارة عن فرضيات ساقها الفقيه Geodhuis تتضمن التوسيع من مسؤولية الناقل الجوي عن طريق ربط الصلة بين تواجد الركاب تحت إمرة الناقل لحظة التماس جسده بالطائرة، راجع في ذلك، محمد ميلود صقر، المرجع السابق، ص: 85، محمد حمزة، التزام الناقل الجوي بسلامة المسافر وفقا لأحكام اتفاقية وارسو، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه، كلية العلوم القانونية والاقتصادية، جامعة محمد الخامس، الرباط (المغرب)، 1993، ص: 177/175، راجع أيضا، دلال يزيد، المرجع السابق، ص: 153.

- عملية الصعود تبدأ منذ اللحظة التي يستقل فيها المسافر حافلة الناقل الجوي من المدينة إلى المطار، وعملية النزول تتم بخروج المسافر من حافلة الناقل في وسط المدينة، ولكن هذا قد يتعارض مع مبادئ اتفاقية وارسو التي تهدف إلى خلق نوع من التوازن بين مصالح الناقل والمسافر⁽¹⁾.
- عملية الصعود تبدأ من اللحظة دخول المسافر إلى مطار القيام وعملية النزول تنتهي بخروجه من مطار الوصول.
- عملية الصعود تبدأ من الوقت الذي يوجد فيه المسافر في محطة الطيران في اتجاه الطائرة المتواجدة بساحة المطار، وعملية النزول تبدأ من الوقت الذي يدخل فيه المسافر محطة الوصول.
- تبدأ عملية الصعود من اللحظة التي تطأ فيها قدم الركاب أول درجة من السلم الموصل لباب الطائرة، في حين تنتهي عملية النزول حين يضع قدماه أرض ساحة مطار الوصول⁽²⁾.

إن المتعمّن في الفروض التي ساقها جود هويس سيتفطن ومن الوهلة الأولى إلى أنه قد توسع في تحميل الناقل عبئا ثقيلا حاول من خلاله ترجيح كفة الركاب على الناقل، غير أنه ورغم محاولته ظل الخلاف قائما سواء بين الفقهاء أو حتى بين الأحكام القضائية حول تحديد المقصود بعملية الصعود والنزول، وهو ما يدعوننا إلى عرض بعض آراء الفقه والاجتهاد القضائي في مفهوم عملية الصعود والنزول، فمنهم من أعطاه معنى وسعا، ومنهم من رأى في التضييق من مفهومها أمرا ضروريا، مما خلق معه حالة من التردد على المستوى القضائي بين هذا المفهوم وذاك.

أ- التفسير الفقهي لعمليات الصعود والنزول:

اختلفت الآراء الفقهية والاجتهادات القضائية فيما بينها حول ماهية تحديد المفهوم المتعلق بعمليات الهبوط والصعود للطائرة نظير تحديدها للمسؤولية الواقعة على الناقل، ومما زاد حدة هذا الخلاف عمليات العنف والإرهاب التي أصبح يتعرض لها قطاع الطيران بما في ذلك الطائرات

¹ هذه الفرضية تشكل تعارضا كبير مع مبادئ اتفاقية وارسو التي تهدف إلى خلق نوع من التوافق والتوازن بين مصالح الناقل والركاب، لذلك أجمع الفقه على استبعاد هذا الموقف نذكر منهم: ثروت أنيس الأسيوطي، المرجع السابق، ص: 241، رضوان أبو زيد، المرجع السابق، ص: 351، محمد ميلود صقر، المرجع السابق، ص: 85.

² هذا الافتراض الأخير انفرد بذكره الأستاذ دلال يزيد، المرجع السابق، ص: 153.

والمطارات¹، فانطلق البعض إلى تفسير عمليات الصعود والنزول تفسيراً حرفياً جامداً، إذ أنها (عمليات الصعود والنزول) تبدأ من اللحظة التي يضع المسافر قدمه على أول درجة من درجات السلم الذي يصعد به الطائرة، وتنتهي بأن يضع ساقه أرض ساحة مطار الوصول، غير أنه منطقياً لا يمكن الأخذ بها التفسير لأنه لا يمكن حصر العملية في تلك الفترة فقط².

كما ذهب جانب من الفقه إلى تحديدها (عمليات الصعود والنزول) بالقول "أن عمليات الصعود والنزول تبدأ منذ اللحظة التي يغادر فيها الراكب مطار القيام وتطأ قدمه صحن المطار متوجهاً إلى الطائرة لاكتتمال صعوده إلى جوفها أو العكس"⁽³⁾، بينما يرى آخرون بأنها الفترة التي يتوجه فيها المسافر من داخل المطار إلى الطائرة أو وصوله إلى مكان آمن داخل المطار⁽⁴⁾، إذ أن العبرة في تفسير معنى الصعود والنزول وفق هذا الرأي يعتمد أساساً على معيار مخاطر الطيران⁽⁵⁾ مؤكداً أن الالتزام بالسلامة يفعل تلقائياً منذ اللحظة التي يكون فيها الراكب عرضة لمخاطر الطيران وينتهي أيضاً بخروجهم من هذا المجال⁽⁶⁾، إلا أن هذا الرأي رغم وجاهته لم يسلم من الانتقاد هو الآخر، بحكم أنه لم يحدد وبطريقة دقيقة معنى مخاطر الطيران⁽⁷⁾، مما يخلق نوعاً من المرونة لدى القضاء في تحديدها (مخاطر الطيران)، والتي على أساسها يمكن إدراج أعمال العنف الموجهة ضد الطيران كنوع من المخاطر الحديثة التي تعرض لا محالة سلامة المسافرين للخطر⁽⁸⁾.

¹ فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي وفقاً للنظام الفارسي، المرجع السابق، ص: 279.

² يرى أغلبية الفقه استبعاد هذا الرأي، راجع في ذلك ثروت أنيس الأسيوطي، المرجع السابق، ص: 241، أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص: 251، يحي أحمد البناء، المرجع السابق، ص: 144، سميحة القليوبي، المرجع السابق، ص: 193، رفعت فخري، الوجيز في القانون الجوي، بدون دار نشر، 1999، ص: 143.

³ رفعت فخري أبادير، مدى مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية وارسو عن الأضرار التي تلحق الركاب من جراء عمليات اختطاف الطائرات وأعمال العنف التي تقع في المطارات، مجلة المحامي، أعداد أبريل، ماي، جوان 1983، ص: 80.

⁴ محمد حمزة عبد الرحمن، المرجع السابق، ص: 177.

⁵ ذهب الأستاذ دلال يزيد في عرضه لفكرة عملية الصعود والنزول إلى الاعتماد على معيارين اثنين: المعيار الأول هو معيار مكاني قاصداً به معيار مخاطر الجوي، أما المعيار الثاني فهو معيار زمني متعلق بفترة تواجد الراكب تحت إمرة الناقل. راجع في ذلك: دلال يزيد، المرجع السابق، ص: 160.

⁽⁶⁾ « Il faut partir de l'idée que le régime spécial de la responsabilité du transporteur aérien vise les risques inhérents à l'exploitation aérienne », picard, cité par : M. Godfroid, L'étendue dans le temps de la responsabilité du transporteur international à l'égard des passagers, RFDA, 1984, p 27.

⁽⁷⁾ Vincent Grellière donne un exemple du risque d'exploitation aérienne, « c'est le cas de la collision entre deux aéronefs au sol, ou bien la chute d'un passager de la passerelle d'embarquement en raison d'un mauvais entretien ».

GRELLIERE Vincent, *La responsabilité du transporteur aérien international*, Thèse doctorat, Toulouse, 1973, p230.

⁸ محمود عبد الجواد عبد الهادي، المرجع السابق، ص: 150.

وقد ظهر توجه ثالث⁽¹⁾ عمد إلى تحديد عملية الصعود والنزول بشكل أكثر دقة وشمولية، حيث يرى بأن هذه العملية تبدأ منذ اللحظة التي يتم فيها النداء على المسافرين واصطحابهم إلى صحن المطار، بمعنى آخر تفسير عملية الصعود بداية من دخول المسافرين إلى منطقة الوزن وما تبعها من إجراءات كالمراجعة والتوجه إلى الباب النهائي المخصص لمندوبي شركات الطيران والعكس كذلك صحيح فيما يتعلق بعملية النزول، إذ أن الراكب وفق هذا الاتجاه يكون في منطقة خاصة وخاضعة لمتطلبات الناقل من أجل القيام بالرحلة الجوية²، وأن مسؤولية الناقل تبدأ من اللحظة التي يسلم فيها الراكب نفسه للناقل، وتنتهي حينما يدخل المسافر قاعة الوصول.

إن الرأي الراجح فقها³ والذي نعتقده هو الذي يدمج بين المعيارين (معيار مخاطر الجو، ومعيار حراسة الناقل للمسافر)، إذ تبدأ عملية الصعود من اللحظة التي يصبح فيها المسافر تحت حراسة الناقل أو تابعيه⁴، فيخضع لتوجيهاتهم بغية حمايته من مخاطر الطيران وهم يصطحبونه من قاعة الانتظار عبر ساحة المطار، حتى صعوده على متن الطائرة، كما تنتهي عملية النزول في اللحظة والمكان التي تزول فيها مخاطر الطيران ويتحرر المسافر من رقابة الناقل أو تابعيه في مكان آمن من مخاطر الطيران داخل قاعة الوصول في مطار الوصول.

¹Beaumont, Schawcross, verchoor,

المشار إليهم لدى، محمود عبد الجواد عبد الهادي، المرجع السابق، ص:150.

²سميحة القليوبي، المرجع السابق، ص: 194، محمد عمران، المرجع السابق، ص: 72، محمود مختار البربري، عمر فؤاد عمر، المرجع السابق، ص: 149، طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص:151.

³على سبيل المثال، محمد فريد العربي، المرجع السابق، ص:198، فايز نعيم رضوان، المرجع السابق، ص: 165، محمود سمير الشراقوي، المرجع السابق، ص: 28، مراد منير فهيم، خضوع النقل الجوي الداخلي لنظام وارسو الدولي، منشأة المعارف، الإسكندرية(مصر)، 1986، ص: 51، محمود عبد الجواد عبد الهادي، المرجع ذاته، ص: 151.

DELEUZE Nicolas, *La responsabilité du transporteur aérien de la Communauté*, Thèse de doctorat, Montpellier, ANRT, 2001, p.68.

⁴ييدي بعض الفقه تحفظاً على اعتبار أن فترة حراسة الناقل الجوي تمتد من لحظة خروج المسافرين من مبنى المطار متجهاً إلى طائرة عبر ساحة المطار وبين لحظة عودته من الطائرة إلى مباني المطار، على أساس أن هذه الفترة التي ينتقل فيها المسافر بالحافلة أو سيراً على الأقدام تكون من مهام إدارة المطار، ولا يمتلك الناقل فيها أي سلطة أو توجيه للمسافرين. راجع في ذلك، عبد الله عبد الرحمن جناحي الخطيب، إجراءات تسوية منازعات الراكب الجوي بحسب التشريعات المعمولة بها في دولة الإمارات العربية المتحدة والاتفاقيات الدولية، بحث مقدم في مؤتمر العشرين المنعقد بجامعة الإمارات العربية تحت عنوان الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، انعقد بتاريخ 23 إلى 25 أبريل 2012، ص: 1140.

ب- التفسير القضائي لعمليات الصعود والنزول:

للقوف على التفسير القضائي للمقصود بعمليات الصعود والهبوط نعرض أولاً تفسير القضائي الفرنسي لعمليات الصعود والنزول، والذي استقر على تطبيق ما رجح لدى الفقه أخذاً بالمعيار المزدوج¹، ثم نتعرض لتفسير القضاء الأمريكي الذي تبني نفس المعيار إلا أنه توسع في تحديد المقصود بهذه العمليات على النحو الذي سنراه.

1. تفسير القضاء الفرنسي:

لقد عرف القضاء الفرنسي قضية شهيرة ظلت متداولة لمدة تسع سنوات، صدرت في حقها خمسة أحكام من جهات قضائية مختلفة، لترسي فيها محكمة النقض الفرنسية قراراً أصبح يعكس توجه القضاء الفرنسي في تحديد مفهوم الصعود والنزول، وهو ما يعرف بقضية "ماشى" Mâché، فقد جاء في حيثيات القضية أنه بتاريخ 29 مارس 1959 كان السيد "ماشى" أحد المسافرين على متن طائرة تابعة لشركة "إير فرانس" Air France قاصداً إسبانيا، وعند النزول كان مع من غادروا الطائرة باتجاه مبنى المطار رفقة اثنين من موظفي الناقل عبر ممر استثنائي لأن المدخل العادي للمطار كان غير صالح للدخول، فسلكوا به ممراً قريباً يمر عبر الحديقة، إلى أن انزلت أحد أقدامه لترطم ببلاطة إسمنتية مكسورة قيل أنها بالوعة مياه، فتعرض السيد "ماشى" لإصابات خطيرة في رجله وعموده الفقري².

على إثر ذلك الحادث أقام السيد ماشى دعوى أمام محكمة السين الابتدائية مطالباً إياها بالتعويض الكامل وفقاً للقانون المدني الفرنسي³ وليس طبقاً لأحكام المادة 17 من اتفاقية وارسو، زاعماً أن الحادثة وقعت خارج نطاق عملية النزول التي تحكمها الاتفاقية والتي تنتهي حسب قوله في اللحظة التي غادر فيها الطائرة وابتعد عن مخاطر الجو، إلا أن المحكمة رفضت هذا الادعاء وقضت بتطبيق اتفاقية وارسو على الدعوى وليس قانون الملاحة الجوية الفرنسي لأن المدعي وقت وقوع

¹Barthélémy Mercadal, droit des transports terrestres et aériens, éd Delta, 2000, p.397. « D'après la jurisprudence rendue à propos de quelques affaires célèbres, deux critères permettent de déterminer l'étendue dans le temps de la responsabilité du transporteur : celui de la prise en charge ou de contrôle exercé par le transporteur sur le voyageur, et celui de l'exposition du passager aux risques inhérents à l'exploitation aérienne ».

²عائشة فضيل، المرجع السابق، ص: 177، محمود عبد الجواد عبد الهادي، المرجع السابق، ص: 153، دلال يزيد، المرجع السابق، ص: 158، فاروق أحمد زاهر، المرجع السابق، ص: 286، ميلود محمد صقر، المرجع السابق، ص: 88.

³: Code de l'aviation civile français du 24/05/1924.

الحادث كان أثناء عملية النزول التي لا تنتهي إلا بدخول مباني المطار، وحكمت بالتالي وفق التعويض المحدد في المادة 22 من اتفاقية وارسو¹.

استأنف السيد "ماشي" الحكم أمام محكمة استئناف باريس متمسكا من جديد بأن الحادث لم يقع أثناء النقل بالمعنى الدقيق، ومن ثم لا يمكن للشركة الناقلة أن تستفيد من أحكام الاتفاقية التي تحد من مسؤولية الناقل الجوي. غير أن هذه المحكمة أيدت حكم محكمة الدرجة الأولى قائلة: "إنه من التعسف حصر عمليات الصعود والنزول في عبور سلم الطائرة فحسب"².

لم ينل القرار الصادر عن محكمة استئناف باريس رضا المتضرر، وطعن فيه بالنقض مجددا، فقبلت محكمة النقض طلبه مبررة موقفا بالقصور في التسيب الذي شاب الحكم، إذ لم يوضح ما إذا كانت "حديقة الجمارك" التي اجتازها الراكب تحت رعاية الناقل حين وقوع الحادث معرضة لمخاطر الطيران من عدمه، وقامت بإحالة القضية على محكمة استئناف Rouen، التي قررت أن الحادث وقع خارج نطاق عمليات الصعود والنزول في مفهوم الاتفاقية، اعتبارا بأن المسافر لم يكن معرضا لمخاطر الطيران³.

أيد هذا الحكم لاحقا من قبل محكمة النقض الفرنسية التي اشترطت لالتزام الناقل الجوي بسلامة الراكب وفقا لأحكام اتفاقية وارسو توافر عنصرين: العنصر الأول، تواجد الراكب تحت رعاية الناقل الجوي، والعنصر الثاني، تعرض الراكب لمخاطر الجو⁴.

وقد تواترت فيما بعد عن المحاكم الفرنسية مجموعة من الأحكام التي اعتمدت فيها على هذا المعيار المزدوج لتحديد فترة النقل الجوي التي يسري خلالها الالتزام بضمان سلامة الركاب، ففي قضية السيدة "نيكولي" Nicoli التي صدمها جرار لجمع الحقائب يقوده أحد تابعي الناقل الجوي وهي في طريقها إلى الطائرة التي ستقلها إلى بلدة أجاكسيو بصحبة أحد تابعي الناقل الجوي، قررت محكمة استئناف باريس مسؤولية الشركة الناقلة عن الأضرار التي أصابت المتضررة طبقا للمادة 17 من

¹Tribunal de Grand Instance de La seine, (1^{er} ch. 2^{ème} sect.), 12juin 1961, RFDA, 1961, p. 283.

²C. Appel. Paris, 28 juin 1963, RFDA, 1963, p. 353.

³Rouen, c. Appel, 12 avril 1967, RGAE, 1967, p. 282.

المذكور لدى فاروق أحمد زاهر، تحدّد مسؤولية الناقل الجوي، المرجع السابق، ص: 387.

⁴C. cassa, 3juin 1970, RFDA, 1970, p.311.

الاتفاقية، لأن الطريق الذي وقع فيه الحادث كان معرضاً لمخاطر الجو، ولأن الراكبة كانت وقت الحادث تحت إمرة الناقل الجوي¹.

وتبنت المحاكم الفرنسية أيضاً هذا المعيار المزدوج في قضية الراكبة " ساج " Sage التي تعرضت لإصابة أثناء تواجدها بصالة المطار إلا أن المحكمة رفضت تطبيق المادة 17 من الاتفاقية، لأن الراكبة أثناء وقوع الحادث لم تكن تحت إمرة الناقل الجوي ولم تكن معرضة لمخاطر الجو².

في حين تعتبر قضية السيد محمد وآخرون ضد الشركة الجوية البريطانية British Airways من أشهر القضايا التي عرضت على القضاء الفرنسي في السنوات الأخيرة³ التي استمر القضاء الفرنسي فيها على نهجه بالاعتماد على النظام المزدوج كوسيلة لإقامة مسؤولية الناقل الجوي أثناء مرحلة الصعود والنزول⁴.

2. التفسير القضائي الأمريكي:

كان القضاء الأمريكي يتبنى في تفسيره لعمليات الصعود والنزول، المعيار المزدوج الذي اعتمده القضاء الفرنسي، وهو معيار مختلط يجمع بين التعرض لمخاطر الجو ومدى رقابة الناقل وتابعيه للركاب مما يتحقق معه مسؤولية الناقل.

فمن القضايا الشهيرة في هذا الشأن قضية Mac Donald V. Air Canada، والتي تبعتها أحكام أخرى، حيث تلخص وقائعها في أن سيدة بعد هبوط الطائرة ودخولها نقطة تسلّم الحقائق، وجدت ابنتها ملقاة على الأرض ومصابة بكسور، ولم يعرف سبب الحادث، فقضت محكمة الاستئناف الفدرالية بأن عمليات النزول تنتهي عند وصول المسافر إلى مبنى المطار، ولما كانت إصابة المسافر قد وقعت في نقطة تسلّم الأمتعة فإنها وقعت خارج عمليات النزول لابتعادها عن مخاطر

¹C. Appel. Paris, 2avril 1971, RFDA, 1971, p. 173. Cité par :

عائشة فضيل، المرجع السابق، ص: 178.

²C. Appel. Lyon, 10 févr. 1976, RFDA, 1976, p.266. Cité par :

عائشة فضيل، المرجع ذاته، ص: 178.

³ C. Cass, 1ch Civ, 15 janvier 2014, pourvoi n 11-27962, publié au bulletin. Cité par, <https://juricaf.org/arret/FRANCE-COURDECASSATION-20140115-1127962>, visité 11-07-2017 a 11 :40.

⁴راجع تفاصيل القضية وحيثياتها لدى، عائشة فضيل، المرجع نفسه، ص: 179 وما يليها.

الطيران، وتحريها من رقابة الناقل، وقضت بعد خضوع الدعوى لنظام المسؤولية المقررة في اتفاقية وارسو¹.

وكذلك طبق القضاء الأمريكي المعيار المزدوج في قضية *Evangelinos v. Trans world Airlines*، حيث قررت المحكمة عدم مسؤولية الناقل الجوي التي لحقت بالمسافر نتيجة حادث إرهابي تعرض له، وذلك حين اصطف جميع الركاب للتفتيش الذاتي قبل اجتيازهم البوابة الأخيرة المؤدية إلى ساحة المطار، وذلك لأن عمليات الصعود في مفهوم الاتفاقية لم تكن بدأت بعد².

إلا أن القضاء الأمريكي نتيجة لانتشار حوادث الإرهاب والأفعال غير المشروعة ضد الطيران ذهب إلى التوسع في تفسير المقصود بعبارة "الصعود والنزول" رغبة منه في توفير أكبر قدر من الحماية للمضرورين من جراء هذه الحوادث ولو وقعت داخل المطار³.

ففي قضية *Day v. TWA*⁴، والتي تتلخص وقائعها في وصول المسافرين منطقة آمنة داخل المطار لفحص الجوازات، وبعدها أدخلوا قاعة الانتظار، ومن هناك تم توجيههم إلى بوابة المغادرة المؤدية إلى ساحة المطار، وأثناء اصطفاف الركاب للتفتيش، تعرضوا لهجوم بالأسلحة النارية من قبل مجموعة إرهابية فقتل بعضهم وأصيب كثيرون كالسيد "داي" *Day*، الذي رفع دعوى ضد شركة الطيران مطالبا إياها تعويضه عما لحقه من ضرر، فدفعت الشركة بعدم مسؤوليتها عن هذا الضرر استنادا إلى أن الحادث وقع قبل بدء عملية الصعود.

غير أن المحكمة رفضت هذا الدفع، وحكمت بمسؤولية شركة النقل الجوية وذلك على أساس أن المعيار الذي يجب أن تتحدد بمقتضاه عمليات الصعود والنزول ليس المعيار المزدوج، وإنما معيار

¹Catherine E. McDonald, Plaintiff, Appellant, v. AIR CANADA, Defendant, United States Court of Appeals, First Circuit, 4 39 F.2d 1402 (1st Cir. 1971), Mar 25, 1971, cité par : <https://casetext.com/case/macdonald-v-air-canada>. visité le 15/04/19 à 11:14.

Pace international Law Review, The End of Evolution: form air France V. Saks to Olympic Airways v. Husain, the term "accident under article 17 of the Warsaw convention has come full circle", volume 16, Issue 2, 2004, p411.

²*Evangelinos v. Trans World Airlines, Inc.*, 396 F. Supp. 95 (W.D. Pa. 1975) cité par : <https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/396/95/1873247/> visité le 15/04/19 à 11 :17.

³محمود عبد الجواد عبد الهادي، المرجع السابق: ص156.

⁴ "These actions are brought by plaintiffs, international passengers on defendant airline ("TWA") to recover damages for personal injuries sustained during a terrorist attack in the transit lounge at Hellenic Airport, Athens, Greece on August 5, 1973". *Day v. Trans World Airlines, U.S. District Court for the Southern District of New York* - 393 F. Supp.217 (S.D.N.Y. 1975) March 31, 1975, cite par: <https://law.justia.com/cases/federal/districtcourts/FSupp/393/217/1452594/> visited le 15/04/2019 à 11:30.

مركب من ثلاثة عناصر هي: مكان تواجد المسافر وقت وقوع الحادث، ورقابة الناقل له، وما كان يقوم به المسافر عند وقوع الحادث، فبمجرد تطبيق هذه القواعد على الدعوى تبين للمحكمة أن المسافر وقت وقوع الحادث لم يكن حرا في حركته إنما كان مأمورا بالوقوف في شكل معين لإكمال إجراءات التفتيش من قبل سلطات المطار، تحت رعاية تابعي الناقل، كما أن الراكب وهو في المكان الذي وقع فيه الحادث كان معرضا لمخاطر الطيران¹.

ولا شك في أن هذا المعيار الثلاثي، وإن كان يراعي مصالح المسافرين المضرورين من حوادث العنف والإرهاب الجوي، إلا أنه يوسع من مفهوم عمليات الصعود والنزول، بما لا تحتمله هذه العبارة، ذلك أن عمليات الصعود والنزول إذا كانت هي الفترة التي يتعرض فيها المسافر لمخاطر الطيران أثناء حراسة الناقل الجوي وفقا للمعيار المزدوج، فإن هذه الفترة تمتد لتشمل وفقا للمعيار الثلاثي كامل مراحل تنفيذ عقد النقل طالما كان المسافر تحت رعاية الناقل، ويقوم بالإجراءات اللازمة للصعود إلى الطائرة حتى تخلصه من الرعاية في مطار الوصول².

كما أنه إن كان مقبولا أن تتسع مخاطر الطيران لتشمل في الوقت الحاضر عمليات لاستلاء غير المشروع الأفعال الإجرامية لأن شركة الطيران تعتبر مقصورة في اتخاذ الاحتياطات الأمنية اللازمة لمنع مثل هذه الحوادث، فليس مقبولا أن تتسع مخاطر الطيران لتستوعب أعمال العنف والإرهاب التي يتعرض لها المسافرين داخل أبنية المطارات، إذ أن هذه الأعمال ظاهرة إجرامية يمكن أن تقع في أي مكان آخر، لا يصح وبأية وسيلة كانت إلقاء تبعاتها على الناقل الجوي لأن في ذلك إهدار لمصلحه، وتضحية بالمبادئ القانونية المستقرة، خاصة وأن تدابير أمن وحماية المطارات من اختصاص سلطات المطار ولا دخل للناقل الجوي في تنفيذها أو الإشراف عليها³.

كما يضيف القضاء الأمريكي عنصرا رابعا إلى المعيار الثلاثي، يتمثل في ضرورة أن يكون الدخول إلى الحيز المخصص لجلوس الركاب داخل الطائرة على وشك الوقوع⁴، ولا يتحقق ذلك إلا بتواجد المسافر داخل منطقة تجمع المسافرين في مطار الإقلاع والاصطفاف للمغادرة والصعود لمتن

¹ يحي أحمد البنا، المرجع السابق، ص: 138.

² محمد فريد العربي، المرجع السابق، ص: 198.

³ عبد الجواد عبد الهادي، المرجع السابق، ص: 195.

⁴ دلال يزيد، المرجع السابق، ص: 164.

الطائرة، حيث يكون خضوعهم لأوامر الناقل أو تابعيه كاملا، وتكون بالتالي حرية الحركة التي كانوا يتمتعون بها من قبل في أماكن أخرى في المطار شبه منعدمة¹.

تجدر الإشارة هنا إلى افتقار القضاء الجزائري للأحكام المنظمة لهذا الشأن (على حسب اطلاعنا) بسبب ندرة القضايا المتعلقة بمحوادث النقل الجوي في الجزائر، مما أجبرنا على التفصيل في دراسة الأحكام القضائية الأجنبية الدارسة لموضوع عمليات الصعود النزول، وإسقاطها على الواقع الجزائري مادام أن المشرع الجزائري قد استخدم نفس العبارة الواردة في اتفاقية وارسو 1929 في المادة 145 من ق. ط. م. ج.

الفرع الرابع: صور الإخلال بضمان السلامة.

المسؤولية هي جزاء الإخلال بالتزام معين عقديا كان أم غير عقدي، فلا تختلف أركان مسؤولية الناقل الجوي عن أركان المسؤولية المدنية بوجه عام، لهذا يسأل الناقل الجوي متى ارتكب خطأ تسبب بضرر للغير.

ولما كان الناقل ملتزما بضمان سلامة الراكب،² أي بنقله من مطار القيام إلى مطار الوصول سليما معافى،³ فإن انعقاد مسؤوليته نتيجة الإخلال بهذا الالتزام أمر مرتبط ارتباطا وثيقا بالمادة 17 من اتفاقية وارسو التي نصت على ما يلي: " يكون الناقل مسؤولا عن الضرر الذي يقع في حالة وفاة

¹ راجع في ذلك، محمد فريد العربي، المرجع السابق، ص: 199، وتأييدا لذلك أنظر أيضا: قضية Buonacore V. Trans world Airlines، والتي تتشابه في وقائعها مع قضية السيد Day ذكره: محمد عاطف الفقي، المرجع السابق، ص: 96.

² يجد هذا الالتزام مصدره في عقد النقل وذلك في كل من القانون الفرنسي والمصري، بينما ينشأ عن القانون مباشرة في كل من القانون الإنجليزي والأمريكي. هذا الاختلاف طال حتى طبيعة هذا الالتزام، فالقانون الفرنسي اعتبره التزاما عقديا قائما على تحقيق غاية أو نتيجة معينة، في حين أن كلا من القانونين الأمريكي والبريطاني اعتبره التزاما تقصيرا مضمونه الالتزام ببذل عناية. فكان الحل في اتفاقية وارسو التي حاولت فظ هذا الاختلاف عبر المرح بين الموقعين، إذ اعتبرت الناقل مسؤولا تلقائيا بمجرد حدوث ضرر للمسافر (خاصية الالتزام بتحقيق نتيجة)، على أن الناقل يمكنه التخلص من هذه المسؤولية متى أثبت اتخاذ هو وتابعيه كافة التدبير الضرورية لنفاذي وقوع الضرر (خاصية الالتزام ببذل عناية). راجع في هذا السياق، محمد فريد العربي، المرجع ذاته، ص: 191، دلال يزيد المرجع السابق، ص: 96.

³ يظهر الالتزام بضمان السلامة في العقود التي يكون فيها شخص الدائن تحت حراسة المدين المؤقتة، ومعيار الالتزام بضمان السلامة يتضمن وجود ثلاث عناصر أساسية، هي وجود خطر يهدد السلامة الجسدية لأحد المتعاقدين، وأن يعهد نفسه للمتعاقد الآخر، وأن يكون الملتزم بضمان السلامة مهنيا، راجع، عبد القادر إقصاصي، الالتزام بضمان السلامة في العقود، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، 2010، ص: 210 وما بعدها.

الراكب أو جرحه أو إصابته بأي أذى بدني آخر، إذا كان الحادث الذي نجم عنه الضرر قد وقع على متن الطائرة أثناء أي من عمليات الصعود أو النزول".¹

يتضح من هذا النص ضرورة توفر شروط لقيام مسؤولية الناقل الجوي هي: أن يكون الالتزام بضمان السلامة قد نشأ عن حادث (البند الأول)، ترتب عليه ضرر أصاب الراكب (البند الثاني).

البند الأول: الحادث

لم تبين اتفاقية وارسو ما المقصود بكلمة حادث Accident الواردة في المادة 17، ولا حتى اتفاقية مونتريال 1999 قامت بذلك، الأمر الذي استوجب تدخل الفقه والقضاء من أجل الفصل في هذا الأمر، لاسيما وأن المادة 18 من نفس الاتفاقية التي تقر مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق بالأمته المسجلة أو البضائع، قد استخدمت مصطلحا آخر ألا وهو مصطلح الحادثة أو الواقعة² Evénement³.

أولاً: التمييز بين الواقعة والحادث في مجال النقل الجوي

أثار تحديد المقصود بالحادث الجوي جدلاً واسع النطاق⁴، فقد ذهب الرأي الأول إلى عدم جدوى التمييز بين الحادث Accident والواقعة Evénement باعتبار أنها ألفاظ مترادفة⁵، في

¹ قام بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971 المعدل لاتفاقية وارسو باستبدال مصطلح "الحادث" بـ "الواقعة" le fait، من أجل أن يتفق مع أحكام المسؤولية الموضوعية التي جاء بها، خصوصاً إذا علمنا أن كلمة الواقعة أوسع وأشمل من الحادث، تغطي جميع الأسباب المؤدية لحادث الضرر، في حين أن اتفاقية مونتريال 1999 احتفظت بذات التعريف الوارد في اتفاقية وارسو 1929.

رجوعاً إلى قانون الطيران المدني الجزائري، نجد أن أحكام مسؤولية الناقل الجوي تم تنظيمها في نص المادة 145 التي جاء مضمونها كالآتي: "الناقل الجوي مسؤول عن الخسائر والأضرار التي يصاب بها شخص منقول والتي تؤدي إلى وفاته أو تسبب له جرحاً أو ضرراً شريطة أن يكون سبب تلك الخسائر أو الجرح قد حدث على متن الطائرة أو خلال أي عملية إركاب أو نزول". بهذا يكون المشرع الجزائري قد تحاشى استعمال مصطلح "الحادث" وعوضه بمصطلح "السبب"، الذي يشمل كل ضرر يلحق بالراكب.

² الجدير بالذكر بأن اتفاقية وارسو حررت باللغة الفرنسية فقط ولم تترجم إلى لغات أخرى مما أدى إلى تضارب تفسير المصطلحين في الدول الغير ناطقة بالفرنسية، أحمد رشاد السلام، المرجع السابق، الهامش الثاني، ص: 68.

³ تنص المادة 18 من اتفاقية وارسو على ما يلي: "يسأل الناقل عن الضرر الذي يقع في حالة هلاك البضاعة أو الأمته المسجلة أو ضياعها أو تلفها متى حدثت الواقعة التي تولد عنها الضرر خلال فترة النقل الجوي"

⁴ يحي أحمد البنا، المرجع السابق، ص: 114

⁵ Kafka Otto, bodenstein Hanz Georg & Kafka Else, Loi sur l'aviation et Convention de Varsovie, 1937, p.319.

نقلاً عن، محمد فريد العربي، المرجع السابق، 213.

حين رأى التيار الآخر - يمثل غالبية الفقه¹ - أن هناك فرق بين الأمرين، فالحدث أضيق مدلولاً من الحادثة أو الواقعة، لأن كلمة "الواقعة" تشمل كافة الأسباب المؤدية للضرر، فيسأل الناقل عن كل حادثة تؤدي إلى وقوع الضرر ولو كان سبب وقوعها أجنبياً عن النقل.² وما يؤكد ضرورة التفرقة بين "الواقعة" و"الحدث"، هو أن الاتفاقية الدولية المعنية بتنظيم النقل الدولي سواء الجوي أو في باقي الوسائط، حرصت على تبني التفرقة بينهما، إذ عبرت اتفاقية هامبورغ وروتterdam للنقل البحري عن سبب قيام مسؤولية الناقل البحري في حالة نقل البضائع بالواقعة *Evénement*³، بينما تبنت اتفاقية وارسو مصطلح الحادث *accident* في حالة نقل الأشخاص، ولعل هذا يعود إلى الرغبة في توسيع نطاق مسؤولية الناقل البحري والجوي للبضائع عن الأسباب المؤدية للإضرار بالبضاعة، عكس ما هو الحال عليه بالنسبة لنقل الأشخاص، فالأول يتمتع بسيطرة واسعة على البضائع الذي توجد تحت حراسته منذ استلامها حتى تسليمها، الأمر الذي يبرر امتداد مسؤوليته عن كافة الأسباب المؤدية للأضرار التي تلحق بها. أما في نقل الأشخاص، فالناقل لا يتمتع بتلك السيطرة الكاملة على الشخص، وهذا الأخير لا يزال يتمتع بقوة ذاتية في الحركة والتنقل، وذلك على النحو الذي قد يجعله يساهم في الإضرار بنفسه، ومن ثم لا يسأل الناقل الجوي للأشخاص عن كافة الأسباب المؤدية للإضرار بهم.⁴

ثانياً: المقصود بالحدث بين التضييق والتوسعة.

امتد النقاش الفقهي الذي دار حول مصطلح الحادث والواقعة، ليطل تعريف الحادث في حد ذاته، إذ انقسم الفقه في تحديد مفهوم الحادث الوارد في المادة 17 بين مضيق وموسع.

ذهب الاتجاه المضيق إلى الربط بين الحادث والاستغلال الجوي، بحيث ينصرف مفهوم الحادث إلى كل واقعة فجائية ناجمة عن عملية النقل ومرتبطة من حيث أصلها باستغلال الطائرة،⁵ بل أن

علاء التميمي عبده، مدى مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار الإرهاب، بحوث مؤتمر "الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، دبي، من تاريخ 23-25/4/2012، ص: 229

¹ عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص: 123، فاروق أحمد زاهر، المرجع السابق، ص: 348، محمد فريد العربي، المرجع السابق، ص: 213

² محمود عبد الجواد عبد الهادي، المرجع السابق، ص: 134.

³ راجع نص المادة 1/5 من اتفاقية هامبورغ، والمادة 1/17 من اتفاقية روتردام على التوالي:

⁴ علاء الدين عبده، المرجع السابق، ص: 231.

⁵ محمد فريد العربي، المرجع ذاته، ص: 195.

بعضهم ذهب في تفسيره المضيق إلى الحد الذي قصر فيه الحادث على الحالة التي تعطب فيها الطائرة فيصاب من عليها من الركاب وأعضاء الطاقم أو الغير. وفي الحقيقة يصعب الميل إلى هذين التعريفين اللذين يقيدان معنى الحادث في الخلل الفني أو العطب الميكانيكي الذي يصيب الطائرة أثناء الرحلة الجوية، حيث أن تبني هذا المفهوم الضيق فيه تضييع لحقوق الركاب.

أما الاتجاه الموسع فقد أطلق وصف الحادث على كل واقعة يترتب عليها المساس بشخص الراكب سواء أكانت مرتبطة باستغلال الطائرة في النقل الجوي أو ناتجة عن تدخل لا يمكن توقعه من عامل خارجي كتوراث عناصر الطبيعة وفعل الغير.¹ هذا التعريف يقترب من مفهوم "الواقعة" الواردة في المادة 18 من الاتفاقية التي تقرر مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الحاصلة للأمتعة المسجلة والبضائع متى كان الضرر ناجما عن حادثة.

وعليه فإن الحادث في المفهوم المادة 17 يشمل كل واقعة فجائية غير متوقعة وخارجة عن شخص الراكب. فيشمل الحادث انفجار الطائرة أو ارتطامها بالأرض أو بسفينة، أو سقوطها أو اصطدامها بطائرة أخرى في الأرض أو في الجو، ساء كان الضرر ناشئا عن عطل بالطائرة أو خطأ بقيادتها، كما يشمل الحادث أخطاء المضيفات مثل سكب شاي ساخن على الركاب،² ولا يعتبر الشجار الذي ينشأ بين راكبين أو الاعتداء الذي يقع على راكب من الآخر حادثا في مفهوم الاتفاقية يرتب المسؤولية على عاتق الناقل الجوي، لأن الشجار أو الاعتداء وإن كان قد وقع أثناء عملية النقل، فهو لم ينجم عنها ولا يعتبر متصلا من حيث أصله بعملية استغلال الطائرة. كما لا يسأل الناقل الجوي عن الوفاة الطبيعية للراكب في وفاته الناجمة عن ظروفه الصحية، لأن هذه الوفاة ليست ناجمة عن عملية النقل ذاتها،³ أو عن إلقاء الراكب بنفسه من الطائرة قصد الانتحار.

¹ فاروق أحمد زاهر، المرجع السابق، ص: 329، فريد العربي، المرجع السابق، ص، 193.

² C. appel. Paris. 14 fév. 1983, RFDA, 1983, p. 138.

نقلا عن عائشة فضيل، المرجع السابق، الهامش الثاني، ص163.

³ من تطبيقات القضاء..:

القضاء المغربي: المحكمة التجارية، طنجة، 2008/03/04، ملف رقم 2007/5/174، رقم الحكم 299، قضية ورثة سداوي حسن ضد الخطوط الملكية المغربية.

القضاء الفرنسي: Tribu. Gr. Instance. Marseille, 3sep 1997, RFDA, 1998, p. 146

لغرض إيضاح المقصود بالحادث، أعطت اتفاقية شيكاغو لسنة 1944 تعريفاً للحادث الجوي ضمن الملحق 13 للاتفاقية الخاص بالتحريات والتحقيقات في حوادث الطائرات، إذ أنها نصت في الفصل الأول الخاص بالتعريفات على أنه "يعتبر حادثاً: كل حدث متصل بنشاط الطائرة يقع بين صعود ونزول الركاب"¹، وهو في نظر البعض² حكم لا يتعين مده إلى مفهوم الحادث كشرط لقيام مسؤولية الناقل الجوي والذي تناولت أحكامه اتفاقية وارسو لا معاهدة شيكاغو، فتعريف الحادث في الملحق الثالث عشر يظل حبيس عمليات التحقيق والتحري، وهو ذات التعريف الذي أورده المشرع الأوروبي بموجب التنظيم رقم 2010/996 الصادر في 20 أكتوبر 2010 والمتعلق بالتحقيق في حوادث وعوارض الطيران³.

في ذات السياق ذهبت بعض التشريعات الوطنية إلى تقديم تعريفات له (الحادث)، نذكر منها قانون الطيران الفدرالي الأمريكي الذي عرف الحادث بأنه "عبارة عن كل واقعة تحدث أثناء عمل الطائرة تتسبب في وفاة الراكب أو إصابته إصابات خطيرة نتيجة وجوده على متنها أو اتصاله المباشر بها أو أي شيء يتعلق بذلك، في الوقت ما بين ركوب الشخص قاصداً الطيران حتى الوقت الذي يغادر فيه جميع الركاب تلك الطائرة"⁴.

لقد قام المشرع الجزائري هو الآخر بتعريف الحادث من خلال المادة 93 من ق. ط. م. ج.

كالآتي:

"يقصد في مفهوم هذا القانون بعبارة: **حادث** واقعة مرتبطة باستغلال طائرة يحدث خلالها:

¹ **Annexe 13** de la convention Chicago 1944, douzième édition, juillet 2020 : « **Accident.** Événement lié à l'utilisation d'un aéronef, qui, dans le cas d'un aéronef avec pilote, se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, ou, dans le cas d'un aéronef sans pilote, qui se produit entre le moment où l'aéronef est prêt à manœuvrer en vue du vol et le moment où il s'immobilise à la fin du vol et où le système de propulsion principal est arrêté,...

² G. Legier, l'application de la convention Varsovie par les juridictions américaines, RFDA, 1987, P : 256.

جقبوي حمزة، النظام القانوني للتعويض عن حوادث النقل الجوي، أطروحة دكتوراه، فرع القانون الخاص، جامعة جيلالي اليابس، سيدي بلعباس (الجزائر)، 2016، ص: 27.

³ Voir **Art 2 para 1**, du RÈGLEMENT (UE) No 996/2010 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56/CE.

⁴ Federal aviation act of the United States of America, cited by: <http://gpo.gov/fdsys/pkg/bills-103s1458enr/pdf/bills-103s1458enr.pdf> visited on: 14/03/2019 at 10:25.

- اختفاء أو تحطم طائرة،
 - وفاة شخص أو عدة أشخاص على متن الطائرة أو على الأرض أو إصابتهم بجروح بليغة،
 - تعرض الطائرة لخسارة من شأنها أن تقلل بصفة ملحوظة من مقاومتها وأدائها عند الطيران وتتطلب تصليحا هاما.¹
- يتبين من خلال هذه التعريف أن المشرع الجزائري حاول تعريف الحادث بكونه كل واقعة مرتبطة باستعمال واستغلال الطائرة، أدت إلى وفاة الأشخاص أو إصابتهم بأضرار أثناء تواجدهم على متنها أو حتى من جراء احتكاكهم بها أو بأي شيء ملتصق بها أو بسبب عطب أصاب الطائرة نفسها.
- وعلى عكس ما أقره الفقه بعدم إمكانية مد خدمات أحكام اتفاقية شيكاغو لتمس أحكام عقد النقل الجوي المنظمة سلفا باتفاقية وارسو، فإن الأمر يختلف نوعا ما التشريع الجزائري، ذلك أن المشرع مد مفهوم الحادث الوارد المادة 93 ليستوعب كل قانون الطيران المدني بما فيها مسؤولية الناقل الجوي.

أعيب على هذا التعريف الوارد في المادة 93 عموميته²، حيث اعتبر حادثا الأضرار التي تصيب " أي شخص " يصعد الطائرة بقصد الطيران، في حين لا تسري مقتضيات هذا النص إلا على الراكب الذي يرتبط مع الناقل الجوي بعقد النقل³، لذلك كان من الضروري الرجوع إلى أحكام المادة 145 من قانون الطيران المدني الجزائري التي نصت على الآتي: " الناقل الجوي مسؤول عن الخسائر و الأضرار التي يصاب بها شخص منقول و التي تؤدي إلى وفاته أو تسبب له جرحا أو ضررا شريطة أن

¹ وهو تقريبا نفس التعريف الذي أعطته اتفاقية شيكاغو المتعلقة بالطيران المدني الدولي الموقع عليها في 1944/12/07 للحادث بأنه:

«Evènement associé aux opérations d'un aéronef et prenant place entre le moment de l'embarquement et celui de débarquement».

الجدير بالذكر أن هذا التعريف ورد في الملحق 13 للاتفاقية المذكورة، الخاص بالتحريات في حوادث الطائرات.

² هو نفس الانتقاد الذي وجه للمشرع المغربي الذي عرف الحادث في الفصل 106 من قانونه الجوي، راجع عائشة فضيل، المرجع السابق، ص: 163.

³ لا يجب أن يمتد معنى الحادث الوارد في اتفاقية شيكاغو 1944 ليشمل معنى الحادث كشرط لقيام مسؤولية الناقل الجوي والذي تناولت أحكامها اتفاقية وارسو 1929، في هذا المعنى أنظر قرار المحكمة العليا الأمريكية المشار إليه سلفا في قضية «Saks»، ضد الخطوط الجوية الفرنسية.

يكون سبب تلك الخسارة أو الجرح قد حدث على متن الطائرة أو خلال أي عملية إركاب أو نزول".¹

إن هذا الخلاف حول تحديد المقصود بالحادث، لم يكن ذو فائدة عملية، فضلا على أنه لم يحظى بالاهتمام من قبل الناقلين الجويين في ظل المسؤولية الشخصية القائمة على أساس الخطأ المفترض والتي أرسنها اتفاقية وارسو لسنة 1929، ويعود ذلك إلى أن الناقل الجوي في سبيل التخلص من مسؤوليته كان يعتمد على إثبات انتفاء الخطأ- طبقا للمادة 20 من الاتفاقية- أكثر من اعتماده على نفي وصف الحادث عن الواقعة المسببة للضرر.²

إن التعديلات التي خضعت لها اتفاقية وارسو ونظام المسؤولية فيها جعل من تحديد مفهوم الحادث قيمة قصوى في ظل تشديد مسؤولية الناقل الجوي، هذه التعديلات التي ترجمت في اتفاقية مونتريال لسنة 1999 بالنسبة لمسؤولية الناقل الجوي عن أضرار الوفاة والإصابة البدنية، والتي لا تتعدى قيمتها المائة ألف وحدة حقوق سحب خاص (المسؤولية الموضوعية)، فتتجسد هذه الأهمية للمسافرين والناقلين الجويين في إيجاد مفهوم واضح ودقيق للمقصود بالحادث، وذلك لسببين:

السبب الأول: فرضته المخاطر الجديدة للطيران والتي ظهرت بجانب المخاطر التقليدية والمتمثلة في عمليات القرصنة واختطاف الطائرات.³

السبب الثاني: ويتمثل في كون الاتفاقيات الدولية بدأت منذ منتصف الستينات من القرن الماضي تشدد من مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص، ومن ثم تقلصت طرق التخلص من المسؤولية

¹ لقد أعاد المشرع الجزائري إعادة ضبط مفهوم الحادث بموجب القانون 15-14 المؤرخ في 15 جويلية 2015، المعدل والمتمم للقانون 98-06 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، ج. ر. ع: 41، الصادرة بتاريخ: 29 جويلية 2015، مثل ما نصت عليه اتفاقية شيكاغو 1944 وملاحقها بناء على نص المادة 2 التي قضت بما يلي: "المصطلحات والعبارات المستعملة في هذا القانون هي تلك المحددة في الاتفاقية المتعلقة بالطيران الدولي الموقعة في شيكاغو يوم 7 ديسمبر 1944 وملاحقها".

² محمد فريد العربي، المرجع السابق، ص: 330، هشام فضلي، مسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية (مصر)، 2005، ص: 16، محمود عبد الجواد عبد الهادي، المرجع السابق، ص: 137.

³ لتفصيل أكثر في هذه النقطة راجع، الفرع الثاني في المطلب الموالي الخاص ب: مسؤولية الناقل الجوي عن الإخلال بأمن المسافرين.

وانحصرت في سبيل واحد وهو خطأ المضرور، فكان ذلك دافعا للناقلين الجويين للبحث عن وسائل أخرة للتخلص من المسؤولية، وذلك من خلال نفي وصف الحادث عن الواقعة المسببة للضرر.¹

البند الثاني: الضرر.

إن الضرر بصفة عامة هو الأذى الذي يصيب الشخص في حق من حقوقه أو في مصلحة مشروعة كثروته أو جسمه أو حياته أو صحته أو حتى قدرته على الكسب²، وهو نوعان: ضرر مادي *dommage materiel* وهو ما يصيب الشخص في جسمه أو ماله، أو ضرر أدبي *dommage moral* وهو ما يصيب الشخص في عاطفته وشعوره أو شرفه أو كرامته أو أي معنى من المعاني التي يحرص الناس عليها³.

إن عدم تحقق الضرر⁴ يعني عدم قيام المسؤولية⁵، ومن البديهي أن عنصر الضرر يمثل أحد الأركان التي تقوم عليها المسؤولية المدنية، لذلك فإن اتفاقية وارسو لتوحيد قواعد الناقل الجوي لم تحد عن هذا المنطق واشترطت أن ينتج الحادث ضررا سواء كان هذا الضرر وفاة⁶ أو إصابة بجروح أو أي أذى بدني آخر *tous autre lésion corporel* حسب ما جاءت به المادة 17 منها.

بالتعمن في أحكام اتفاقية وارسو ومعها اتفاقية مونتريال 1999⁷ يتضح أن الاتفاقيتين قد عزفتها عن تحديد طبيعة هذا الضرر أو صورته أو حتى مداه، أي أن الاتفاقيتين قد تركتا هذه المسائل

¹ هشام فضلي، المرجع السابق ص: 18.

² سليمان مرقس، المرجع السابق، ص: 91.

³ عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، رقم 569، ص: 855.

⁴ الضرر هو الأذى الذي يصيب الشخص في حق من حقوقه أو في ملحة مشروعة له وهو بذلك يعد ركنا من أركان المسؤولية المدنية وشرطا جوهريا لاستحقاق التعويض المترتب عن قيامه. أنظر، محمد صبري السعدي، شرح القانون المدني الجزائري النظرية العامة للالتزام، ج1، ط1، دار الهدى، عين ميلة (الجزائر)، 1992، ص: 331.

⁵ سواء كانت هذه المسؤولية شخصية كالتى تبنتها اتفاقية وارسو ومعها قانون الطيران المدني الجزائري، أو حتى موضوعية كالتى آثرها بروتوكول جواتيمالا سيتي ومع اتفاقية مونتريال 1999، فالضرر ركن مشترك بين النظامين.

⁶ قد يكون الموت ضررا مستقلا قائما بذاته يحق المضرور نفسه، فيثبت له الحق في التعويض ولو قبل وفاته بلحظة، ومن ثم ينتقل إلى ورثته، وقد يكون ضرر الموت ضررا مرتدا يشمل من كان المسافر المتوفي ملزما بالإنفاق عليهم، أو يرتبط معهم برابطة القرابة، فيكاد يكون هناك إجماع على تعويض هذا النوع من الأضرار. راجع في ذلك عادل يزيد عبد الله المطيري، الحماية القانونية للمضرور في حوادث المركبات الآلية، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، القاهرة (مصر)، 2007، ص: 138 وما يليها.

⁷ استعملت اتفاقية مونتريال 1999 نفس العبارات التي جاءت بها اتفاقية وارسو مع تغييرات في الصياغة.

للقوانين الداخلية الواجبة التطبيق على النزاع¹، لكن عدم تنظيم مثل هذه الأمور في الاتفاقية الأم (وارسو أو في تعديلاتها) يعتبر ثغرة من الثغرات التي شابت البناء التشريعي لها، ذلك أن هذه المسائل مما يختلف فيها في الأنظمة القانونية اختلافاً بينا، الأمر الذي سيؤدي إلى اختلاف الحلول بالنسبة للمضربين من نظام قانوني لآخر، مما يتعارض مع هدف الاتفاقية وغرضها وهو توحيد النصوص القانونية المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي.

وبما أن الاتفاقية قيد جاءت بحالات محددة للضرر فستتناولها بالتفصيل واحدة تلو الأخرى:

أ- الضرر في حالة وفاة الراكب:

من بين الحقوق التي يحرص عليها المسافرون عادة هو حقهم في سلامتهم، أي سلامة حياتهم، وهو الحق الذي تسعى كل القوانين لحمايته، لذلك كان منطقياً أن تقرر التشريعات الدولية (وارسو ومونتريال) بل وحتى التشريعات الوطنية (القانون الجزائري) التعويض عن ضرر الوفاة.

إن ضرر الموت هو ذلك الضرر الذي يلحق بالراكب شخصياً ويؤدي إلى إنهاء حياته، فالتعويض في نظر الفقهاء يجب أن يطال ضرر الوفاة نفسه، لأن الموت كان نتيجة حادث سبقه، وأنه بين وقوع الحادث والوفاة فارق زمني يكون فيها المتضرر حياً صالحاً لتعلق حق التعويض به من كل الأضرار المحققة التي تكون نتيجة لهذا الحادث²، فالضرر ينشأ عن الموت لكن الحق في التعويض يقر قبله، ما دام الموت محقق الوقوع، إذن ينتقل هذا الحق (حق التعويض) إلى تركة الميت وإلى ورثته³.

إن الغالب في حوادث الطيران أنها حوادث مميتة، إذ تقع الوفاة فور وقوع الحادث أو بعده بفترات وجيزة، لهذا لا ينشأ للراكب المتوفى ضرر مادي غير الموت يمكن التعويض عنه في فترة متناهية

Art 17 : « 1. Le transporteur est responsable du préjudice survenu en cas de mort ou de lésion corporelle subie par un passager, par cela seul que l'accident qui a causé la mort ou la lésion s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement ou de débarquement. »

¹ نصت المادة 145 من ق ط م ج على ما يلي: " الناقل الجوي مسؤول عن الخسائر والأضرار التي يصاب بها شخص منقول والتي تؤدي إلى وفاته أو تسبب له جرحاً أو ضرراً... " وهو بالتالي نفس الحكم الذي جاءت به اتفاقية وارسو.

² دلال يزيد، المرجع السابق، ص: 122.

³ راجع في ذلك، سليمان مرقس، المرجع السابق، ص: 166.

القصر ما بين وقوع الحادث وحصول الوفاة، وهو ما يتفق عليه كل من القانون الجزائري، الفرنسي وحتى المصري¹.

لم يتردد القضاء المصري في تطبيق هذه الأحكام على النقل الجوي، على الأخص إذا مضى بين الحادث والوفاة فترة زمنية قصرت ما قصرت، ففي قضية نجمت عن انفصال بعض أجزاء الطائرة ثم انقلابها ثم اندفاعها في الجوي وسقوطها في الماء وابتلاع اليم إياها، وهي فترة قدرت بثلاث دقائق، قالت محكمة القاهرة الابتدائية: "لا شك أن حق المورث في التعويض قد نشأ في الفترة التي قدرت بثلاث دقائق... والضرر المادي... يتمثل في القضاء على أهم ناحية إيجابية لذمته المالية ألا وهي حياته وذكائه وقوته"²، لذلك فضرر الموت قابل للتعويض، ويبقى الحق فيه مستمرا لكونه حق مالي، فهو ينتقل إلى الورثة، كما يمكن أن يطالب به دائنو الراكب المتوفي³.

في السياق ذاته، يمكن أن يصاب المسافر بضرر قبل وفاته، أو ما يطلق عليه عامة بالضرر المادي قبل الموت، وهو ما فات المضرور من كسب في فترة بقائه للتداوي، أو المصاريف التي أنفقها من أجل ذلك، كدفعه نفقات العلاج مثلا، أو الاستعانة بأشخاص مرافقين له جراء إعاقته بسبب الحادث، ففي هذه الحالة يعتمد القانون الجزائري على فكرة ما فات الدائن من كسب وما لحقه من خسارة في تقريره للتعويض، بما يفيد معه انتقال التعويض للورثة بعد وفاة مورثهم⁴.

وإذا كان المتضرر قد عانى من الأضرار المادية قبل وفاته، فإنه لم يسلم أيضا من الأضرار الأدبية في تلك اللحظة، والتي تتمثل عادة في الآلام الجسمانية التي يعاني منها المسافر في لحظات استقباله للموت وهدم جميع آماله في الحياة، هذه الأضرار (الأدبية) التي بقيت محل خلاف بين القوانين الوطنية، فمنهم من أقر صراحة التعويض عنها مع قبول امتداد هذا التعويض ليطلق ورثة المتوفي (الوالدين، الأزواج والأبناء) كالقانون الفرنسي⁵، ومنهم من أقر التعويض عن الأضرار الأدبية

¹ ثروت أنيس الأسيوطي، المرجع السابق، ص: 371.

² محكمة القاهرة الابتدائية، 2 جوان 1952، الجدول العمومي رقم 51/1678، قضية ورثة محمد عبد اللطيف محرم ضد شركة النقل الجوي الهولندية الملكية، غير منشور، مشار إليه لدى ثروت أنيس الأسيوطي، المرجع نفسه، ص: 371، الهامش 2.

³ عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، رقم 616، ص: 918، هامش 3.

⁴ اجتمع في هذه الفكرة أيضا كل من القانون المصري والقانون الفرنسي، اللذان يعتمدان على ذات المعيار في التعويض عن الضرر المادي السابق للوفاة.

⁵ Rodière, Droit des transports, op. Cit, n363, P : 397.

Mazeaud (Henri et Léon), Traite théorique et pratique de la responsabilité civile, 4eme éd, Paris (France), 1947-1950, vol.1, No. 1912.

للمتضرر مع تقييد المبدأ بشروط، كالمشرع المصري¹، بل أن البعض الآخر قد أنكر تماما فكرة التعويض عن الأضرار الأدبية كالمشرع الجزائري².

إن فكرة التعويض عن ضرر الوفاة لم تحض بالقبول لدى جميع الأنظمة القانونية، بل كانت مصدر خلاف طويل، فعلى سبيل المثال، الأنظمة الأنجلو أمريكية لا تعترف بتاتا بضرر الوفاة نتيجة مبدأ قانوني سائد في هذه الأنظمة، وهو سقوط الدعوى الشخصية بوفاة صاحبها، الأمر الذي يعتبر إجحافا في حق الأشخاص الذين كانوا يعتمدون في معيشتهم على المتوفى³، لذلك نعتبر أن الضرر من أهم النقاط التي تستوجب توحيد الرؤى القانونية في حقها، وهو ما كان من المفروض أن تتداركه الاتفاقيات الدولية كاتفاقية وارسو 1929 بتعديلاتها، واتفاقية مونتريال 1999.

ب- الضرر في حالة الإصابة بجروح أو أي أذى بدني آخر:

من بين نتائج الحوادث الجوية في السنوات الأخيرة، بعد تكثيف الجهود من أجل التقليل من مخلفات هذه الحوادث وآثارها، تعرض الركاب لإصابات بليغة وجروح متعددة تلحق بأجسادهم وصحتهم دون أن تصل لدرجة فقدان الحياة أو الموت، وهو ما يحسب للعالم في مجال السلامة الجوية، غير أنه رغم ذلك يبقى حق الراكب مضمونا في حصوله على تعويض عن الأضرار التي لحقت به سواء كانت مادية (كالأضرار الجسدية، العضوية والوظيفية، الخارجية منها والداخلية، أو نفقات إضافية لعلاج أضرار الحادث)، أو حتى أدبية (كالحالة الهستيرية التي تصاحب المتضرر نتيجة بثر عضو من أعضاء جسمه، أو أضرار جمالية نتيجة تشوهات أو عاهات مستدامة)، إعمالا لامتداد فكرة ما فات المتضرر من كسب أو ما لحقه من خسارة، فالمعيار هنا شخصي بمعنى أن يعرض كل متضرر على حده، لاختلاف درجات الأضرار⁴.

المشار إليه لدى، فاروق أحمد زاهر، المرجع السابق، ص: 334.

¹ أما عن القانون المصري فهو يقر وفق المادة 222 من قانونه المدني التعويض عن الأضرار الأدبية، لكنه يقيد انتقال هذا الحق للورثة بشروط هي كالاتي:

1- أن يتحدد الحق في التعويض عن الضرر الأدبي بمقتضى الاتفاق، وهو نادر الحصول في عقود النقل الجوي إن لم نقل منعدم.

2- أن يطالب المدعي بهذا التعويض أمام القضاء، وهو أمر نراه أيضا مستعصبا في أغلب حالاته.

² لم تشر القواعد القانونية الجزائرية العامة منها والخاصة (القانون المدني، وقانون الطيران)، إلى التعويض عن مثل هذه الأضرار، ولا على امكانية انتقال هذا الحق للورثة، وهو ما نعتبره قصورا في قانوننا الوطني.

³ ثروت أنيس الأسيوطي، المرجع السابق، ص: 369، دلال يزيد، المرجع السابق، ص: 128، فاروق أحمد زاهر، نفس المرجع، ص: 340، 341.

⁴ فاروق أحمد زاهر، المرجع ذاته، ص: 337، ثروت أنيس الأسيوطي، نفس المرجع، ص: 372، 373.

وعلى ما يبدو أن القانون الأنجلو أمريكي قد اشترك مع القوانين اللاتينية في فكرة التعويض عن الأضرار المادية والأدبية المقترنة بضرر جسدي، والتي تكون ناتجة عن المساس بجسد المسافر أو صحته، ذلك أن القانون الأنجلو أمريكي لا يتيح فرصة التعويض عن الأضرار المعنوية إذا ما وقعت مستقلة¹.

ت- الضرر الذي يصيب الغير أو الضرر المرتد:

القاعدة العامة في القوانين أن الأضرار اللاحقة بالغير سواء كانت مادية أو أدبية قابلة للتعويض طالما كان الضرر شخسيا ومحققا مباشرا²، فالقانون الجزائري وأيضا القانون الفرنسي يقران حقا مباشرا في التعويض للأشخاص الذين كان يلتزم المتوفى تجاههم بالنفقة، نتيجة حرمانهم من الإعالة التي كانت توفر لهم عن طريق مورثهم، يعني هو بمثابة إخلال مالي لهم³، فيجوز لهؤلاء الاستفادة من قواعد المسؤولية العقدية بناء على فكرة الاشتراط لمصلحة الغير.

إن من آثار فاجعة موت المسافر في حق ذويه، ذلك الألم الشديد والحسرة والحزن والأسى الذي يبقى مصاحبا لهم لفترة زمنية معينة، فهو يمثل ضرا أديبا رأى المشرع الفرنسي ضرورة التعويض عنه دون أي تحفظ أو قيد⁴، غير أن المشرع الجزائري كان له موقف آخر من القضية، حيث أن المادة 182 مكرر من القانون المدني، وإن حقيقة تناولت الضرر المعنوي، فإنها حصرت في الأضرار الماسة بالحرية أو الشرف أو السمعة، وهو ما لا يتطابق لا من قريب أو بعيد مع الضرر الأدبي الذي تعاني

¹ فاروق أحمد زاهر، المرجع السابق، ص: 341، دلال يزيد، المرجع السابق، ص: 128.

ينبغي الإشارة هنا إلى أن القانون الأمريكي لم يستقر على هذه الفكرة، وإنما تكيف مع ظروف الحال التي أثرت عليها العمليات غير المشروعة ضد الطيران، وانصاع للحقائق العلمية التي أكدت التكامل بين الجسد والنفوس، وهو ما سيتم تناوله بنوع من التفصيل عند الحديث عن فكرة تأثير الضرر بالأفعال غير المشروعة الموجهة ضد أمن الطيران.

² Ex-en Provence, 29 sep 1970, RFDA, P : 162.
Rouen (c. Appel), 11 mai 1979, RGA, 1970, P : 404.

المشار إليهما لدى، فاروق أحمد زاهر، المرجع ذاته، ص: 338.

³ عبد الحكيم عثمان، رسالته السابقة، ص: 394.

هذا الحق أقره القانون المدني الفرنسي محصور في الزوجة والأولاد القصر. راجع في ذلك الحكم التالي:

C. App, paris, 8 juill.1983, RFDA, 1983, p : 473.

المشار إليه لدى، دلال يزيد، المرجع ذاته، ص: 123، هامش 5.

⁴ ثروت أنيس الأسيوطي، المرجع السابق، ص: 391.

منه عائلة المتوفى وأقاربه، الأمر الذي يدفعنا للقول بأن المشرع اختار عدم التعويض عن الضرر المعنوي اللاحق بالغير¹.

بهذا تكون القوانين الداخلية قد ساهمت في تفسير مضمون الضرر الذي جاء غامضا نوعا ما في أحكام الاتفاقيات الدولية، وما زاده غموضا طبعا الأضرار الحديثة التي ظهرت نتيجة ظهور نوع جديد من المخاطر التي يلعب فيها قصد الإضرار بالطيران دورا جوهريا، فهي تمثل حالات للاعتداء غير المشروع على المسافرين، مما فرض معه إعادة النظر بصفة عامة في أحكام مسؤولية الناقل الجوي. من هنا يمكن طرح التساؤل التالي: كيف أثرت صور الاعتداء غير المشروع على مسؤولية الناقل الجوي؟ هذا ما سنحاول الإجابة عنه في المطلب الموالي.

المطلب الثاني: قيام مسؤولية الناقل الجوي عن الإخلال بأمن المسافرين

يقول الفقيه فليب ديل بيك Philippe Delebecque في إحدى مقالاته أن العالم قد تعرف سابقا على الالتزام بضمان السلامة، وهو الآن بصدد التعرف على التزام آخر لا يقل أهمية عن سابقه، ألا وهو الالتزام بالأمن²، فما يميز بين الالتزامين هو الواقعة المراد الحماية منها، أما الواقعة الأولى فتكون نتيجة حادث لا نية فيه للإضرار، بينما الواقعة الثانية، والمتمثلة في الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد الطيران، فعنصر الاعتداء فيها متأصل، غايته إلحاق الضرر بالرحلة الجوية أيا كان نوع هذا الضرر.

وإذا كان الفاعلون في المجال الجوي يخشون الحوادث لجسامة أضرارها، فإن خشيتهم من الأعمال الإرهابية التي تطال النقل الجوي تكون أعلى وأكبر، أولا لأن الإرهاب الجوي يستهدف سلامة الأشخاص وممتلكاتهم، وثانيا، لأن هذا النوع من التهديد دائم التطور والتصعيد، فبعد أن كانت العمليات مقصورة على تحويل الطائرات واختطافها في مرحلة الستينيات، ها هي اليوم

¹ تنص المادة 182 من القانون رقم 05-10 المؤرخ في 20 جوان 2005، ج ر 44 المتضمن تعديل القانون المدني على ما يلي: " يشمل التعويض عن الضرر المعنوي كل مساس بالحرية أو الشرف أو السمعة".

² Philippe Delebecque, les incidences juridiques : au regard de la responsabilité civile, colloque organisé par l'Idit et l'institut de transport aérien, sous le titre : sûreté aérienne, incidences juridiques et financières des mesures antiterroristes, 9 décembre 2004, Paris (France), p : 5.

(العمليات غير المشروعة) تكشف لنا عن وجهها الجديد من خلال أحداث الحادي عشر من سبتمبر، أين تم استعمال الطائرة ومن عليها كسلاح فتاك للإضرار بالمدينين¹.

على هذا الأساس سنحاول في مرحلة أولى التعرف على مصطلح أمن الطيران (الفرع الأول)، ثم نحاول في مرحلة ثانية أن نبرز كيفية تأثير مثل هذه الحوادث على شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي، بداية من الحادث الجوي (الفرع الثاني)، ووصولاً إلى الضرر (الفرع الثالث).

الفرع الأول: تعريف أمن الطيران

عرف المشرع الدولي أمن الطيران من خلال الفصل الأول بالملحق السابع عشر² (الأمن) لاتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي التعديل رقم (11) لسنة 2006 بأنه "مجموعة من الاجراءات والموارد المادية التي تهدف إلى حماية الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروع"، إلا أنه ومن جانب آخر نلاحظ بأن الاتفاقيات الدولية لأمن الطيران قد أغفلت التعريف بأمن الطيران، وهو الأمر الذي اعتبر قصوراً في هذه الاتفاقيات، بحيث يمكن تعريف أمن الطيران على أنه " مجموعة من الأنشطة والإجراءات الأمنية الهادفة لحماية أمن المسافر الجوي من أي فعل من الأفعال غير المشروعة سواء كان ذلك على متن الطائرة أو على أرض المطار"، ولقد عرف المشرع الدولي طبقاً للفصل الأول من الملحق السابع عشر (الأمن) لاتفاقية شيكاغو للطيران المدني غير المشروعة بأنها "أفعال أو محاولات تعرض سلامة وأمن الطيران المدني والنقل الجوي للخطر"³، بحيث عمد إلى تصنيفها طبقاً لأحكام هذا الملحق وفقاً للآتي:

* الاستيلاء غير المشروع على الطائرات أثناء طيرانها.

¹ عائشة فضيل، الطائرة والإرهاب، المجلة المغربية لأنظمة القانونية السياسية، ع9، الرباط (المغرب)، 2008، ص: 89.

² هو الملحق الخاص بأمن الطيران المدني، رأى هذا الملحق النور في 22 مارس 1974 بناء على قرار المجلس التنفيذي للإيكاو الصادر بالوثيقة A17-10 والوثيقة A18-10، حيث دخل حيز التنفيذ في 27 فبراير من عام 1975. شهد هذا الملحق العديد من التعديلات على سنين متتالية، أبرز هذه التعديلات كانت تلك جاءت عقب أحداث الحادي عشر من سبتمبر 2001، نذكر منها النسخة 7 التي دخلت حيز التطبيق في الفاتح من جويلية 2002، والنسخة الثامنة التي دخلت حيز التنفيذ في الفاتح من جويلية 2006، تميزت هاتان النسختان من الملحق بأنهما قد أدخلتا تعديلات جذرية على مفهوم أمن الطيران، لتستمر الأعمال والتعديلات إلى غاية آخر تحديث (لحد الساعة)، بإصدار النسخة الحادي عشر، التي تم التعديل عليها في 30 مارس 2020.

³ ندى صالح هادي الجبوري، حوراء محمد حسن الطالقاني، الأحكام الموضوعية لجريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات المدنية "دراسة مقارنة"، مجلة الكوفة للعلوم القانونية والسياسية، مجلد 13، ع47، ج2، الكوفة (العراق)، 2020، ص: 269.

- * الاستيلاء غير المشروع على الطائرات وهي على الأرض.
- * أخذ الرهائن على متن الطائرات أو في المطارات.
- * الدخول عنوة على متن طائرة أو مطار، أو في مبنى تجهيزات الطيران.
- * إدخال سلاح أو جهاز خطر أو مادة خطيرة على متن الطائرة أو في المطار بنية استعمالها لأغراض إجرامية.
- * تقديم معلومات كاذبة من شأنها أن تعرض أمن وسلامة الطائرة للخطر أثناء الطيران، أو على الأرض أو سلامة الراكب، والطاقم، وأفراد الخدمة الأرضية، أو الجمهور العام في مطار أو في مبنى تجهيزات الطيران المدني.

يتضح من خلال هذا التصنيف لأفعال التدخل غير المشروع بالطيران المدني بأنها ليست مقصورة على الأفعال الإجرامية التي قد تحصل على متن الطائرات خلال طيرانها فقط، بل أنها تمتد إلى باقي مرافق الطيران المدني بالأرض من مطارات، وتجهيزات ملاحية، وتقديم معلومات كاذبة عن طريق وسائل اتصالات مراقبة الحركة الجوية بتعريض أمن حركة الملاحة الجوية للخطر¹، وبالتالي أصبحت أهمية حماية أمن الطيران في صيرورة بالغة الدقة على المستوى العالمي نتيجة هذه الأفعال² وخاصة بعد أحداث الحادي عشر من سبتمبر 2001 عندما استخدم الطيران المدني كسلاح تدمير شامل، مما دفع بالمجتمع الدولي إلى اتخاذ إجراءات جديدة وعاجلة لمواجهة هذا النوع من التهديدات، حيث تم إدخال تعديلات عديدة على الملحق السابع عشر (الأمن) لاتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي وفرض قواعد أمنية صارمة وغير مسبقة بقطاع الطيران المدني، بل حث الدول على إلزامية تطبيقها من خلال إطلاق البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران، هذا البرنامج الذي جاء كرد فعل جماعي على أحداث الحادي عشر من سبتمبر، يكون الهدف من ذلك كله النهوض بأمن الطيران

¹ هو نفس التعريف الذي أورده المشرع الجزائري للأفعال غير المشروعة في البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني، وبالتحديد في المادة 2 فقرة 1 منه.

² ونشير هنا بأن مثل هذه الأفعال قد انتشرت وتزايدت بشكل ملحوظ في مجال النقل الجوي الدولي، مما دفع بالمشرع الدولي إلى التدخل مرة أخرى من خلال منظمة الطيران المدني الدولي ووضع مجموعة من القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها دولياً من خلال ملحق خاص يسمى الملحق السابع عشر (الأمن) لاتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي بهدف حماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع في الأرض، والمتمثل أساساً في عمليات الاعتداء على الطائرات وركابها وتدميرها وقتلهم في بعض الأحيان، راجع في ذلك: صلاح الدين جمال الدين، "إرهاب ركاب الطائرات"، بدون ذكر الطبعة ودار النشر لسنة 2001، ص96.

عالميا انطلاقا من مبدأ أن أية نقطة ضعف أمني في مجال النقل الجوي في العالم تشكل تهديدا لأمن الطيران المدني والدولي، ومن هنا جاءت الخصوصية الدولية لأمن الطيران المدني وأصبح مطلباً دولياً إلزامياً خاصة بعد الإعلان عن تطبيق هذا البرنامج منذ عام 2002.¹

من هذا كله تبين لنا بأن جريمة خطف الطائرات المدنية وتغيير مسارها بالقوة أو تدميرها لم تكن جديدة على عالم الطيران المدني، بل أنها بدأت منه ومن خلاله وتحديدًا مع ظهور هذه الوسيلة من وسائل النقل الحديثة، كما أن مثل هذه الجرائم بقدر مواكبتها لعالم الطيران المدني بقدر ما واكبت كذلك التطور الحاصل في مجاله، وبالتالي أخذت أساليبها تتعدد تبعاً لتعدد الصراعات والنزاعات بين الدول والجماعات التي لديها توجهات مختلفة ومصالح متضاربة، وتطورت بالتالي مع هذه الجريمة من الاختطاف إلى التفجير في الجو، وإلى استخدام الطائرة كسلاح تدمير شامل، كل ذلك جعل من المشرع الدولي يتدخل من وقت إلى آخر لوضع القواعد القانونية اللازمة لمواجهة التطور في أساليب هذه الجريمة، وذلك من خلال إدخال التعديلات المتتالية على الملحق السابع عشر بهدف حماية أمن المسافرين الجوي من أفعال التدخل غير المشروع وأيضا وضع اتفاقيات دولية يكون الغرض الرئيسي منها هو تجريم هذه الأفعال والحيلولة دون وقوعها، الأمر الذي سنتناوله بتفصيل مسهب في الباب الثاني من هذه الأطروحة.

لقد رأينا سابقا أن مسؤولية الناقل الجوي تقوم بمجرد الإخلال بسلامة الركاب والمسافرين، نتيجة وقوع حادث، يفضي إلى إلحاق أضرار بهم، وهذا عادة يحكم الأضرار التقليدية التي عرفها النقل الجوي منذ القدم وعزم على تجاوزها بإعمال التطور العلمي والتكنولوجي في مجال الطيران، غير أن الأعمال الإرهابية وجدت ضالتها في هذا النوع من النقل، إذ كان مفروضا على القواعد القانونية أن تتكيف مع هذا النمط الجديد من الحوادث، فانفرد القضاء بتحقيق هذا التكيف عبر تقرير حماية جديدة للمسافرين عن أنماط جديدة من المخاطر المحدقة بالنقل الجوي، في وقت سكتت في الاتفاقيات الدولية (تعديلات وارسو، ومونتريال) عن تنظيم هذه المسألة تنظيما دقيقا.

¹ انطلق البرنامج العالمي لأمن الطيران المدني من خلال الإعلان الختامي للمؤتمر الدولي الرفيع المستوى لأمن الطيران الذي انعقد خلال الفترة من 20/18 فبراير 2002 بمونتريال/كندا، والذي أشرفت عليه منظمة الطيران المدني الدولي إذ هدف إلى تعزيز التعاون الدولي لمواجهة ظاهرة الأفعال غير المشروعة في الطيران المدني، راجع في ذلك وثائق المؤتمر الدولي لأمن الطيران المدني لسنة 2002.

الفرع الثاني: تأثير الأفعال غير المشروعة على معنى الحادث

نتيجة القصور الذي شهدته الاتفاقية الدولية والقوانين الداخلية في تحديد مفهوم لحادث، وأمام التصاعد الكبير للأفعال غير المشروعة ضد الطيران، ظهر التساؤل أمام القضاء عن عمليات القرصنة الجوية واختطاف الطائرات، في أواخر الستينات وبداية السبعينات، التي يتعرض لها الراكب داخل الطائرات حول مدى اعتبار هذه العمليات حادثا في مفهوم الاتفاقيات الدولية (وارسو ومونتريال)، فكان لزاما أمام القضاء الفرنسي (أولا) والأمريكي (ثانيا) الإجابة عن هذا التساؤل، أما عن القضاء الجزائري فلم تتح له الفرصة (في حدود علمنا) للتصدي لهذه المسألة.

أولا/ القضاء الفرنسي:

ذهبت محكمة " لاسين " la seine الابتدائية في فرنسا في قضية الزوجين حداد ضد الخطوط الجوية الفرنسية air France إلى أن عملية اختطاف الطائرة تعد حادثا في مفهوم المادة 17 من اتفاقية وارسو.

تتلخص وقائع هذه القضية في أن الزوجين حداد كانا في رحلة على متن طائرة متوجهة من تل أبيب إلى باريس عبر أثينا بتاريخ 27 جويلية 1976. في مطار أثينا تمكن بعض الفلسطينيين من الصعود إلى الطائرة وتحويل مسارها والهبوط في مطار عنتي في أوغندا، حيث حجز جميع الركاب اليهود والإسرائيليين كرهائن داخل الطائرة حتى تلبية مطالبهم.

وبعد أسبوع من احتجاز الطائرة تمكنت قوة عسكرية إسرائيلية من اقتحام الطائرة ليلا وإطلاق صراح الركاب. رفع الزوجان حداد دعوى التعويض ضد شركة الطيران الفرنسية عن الأضرار الجسمانية والنفسية التي لحقتهما من جراء عملية القرصنة الجوية، لكن شركة الطيران دفعت بعدم مسؤوليتها بحجة أن عملية اختطاف الطائرة وتحويل مسارها لا تعد حادثا في مفهوم المادة 17 من اتفاقية وارسو، لأن معنى هذه الكلمة ينصرف فقط إلى العطب الفني أو الخلل الميكانيكي الذي يصيب أجهزة الطائرة.

إلا أن المحكمة الابتدائية رفضت هذا الدفع واعتبرت أن اختطاف الطائرة يعد حادثا في مفهوم المادة 17 من الاتفاقية، ذلك أن الحادث انصرف إلى كل واقعة مفاجئة ومستقلة عن إرادة

الناقل الجوي وتابعيه، وأنه ليس في اتفاقية وارسو ما يسمح بقصر الحادث على العطب الفني أو الخلل الميكانيكي للطائرة أثناء الرحلة الجوية، وقررت بالتالي مسؤولية الناقل الجوي لأنه لم يتخذ التدابير الضرورية لمنع وقوع الضرر.¹

قامت محكمة استئناف باريس بإلغاء هذا الحكم وقررت عدم مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي لحقت الزوجين حداد لأنه أقام الدليل على أنه كان يستحيل عليه اتخاذ التدابير الضرورية لمنع وقوع الضرر، إلا أنها كلفت عملية اختطاف الطائرة التي تعرضت لها الطائرة على أنه حادث في مفهوم المادة 17 من الاتفاقية وقالت إنه من غير المقبول قصر كلمة الحادث على العطب الفني أو الميكانيكي الذي يصيب الطائرة أثناء الرحلة الجوية، وإنما يجب أن صرف هذه الكلمة إل كل ما يخل بالسير المعتاد للرحلة والناجم عن تدخل لا يمكن توقعه كما هو الشأن بالنسبة لعملية اختطاف الطائرة وتحويل مسارها بواسطة القراصنة.²

وكيفت محكمة النقض الفرنسية أيضا عملية اختطاف الطائرة بالحادث، إلا أنها لم تقرر مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الجسمانية والنفسية التي أصابت الزوجين حداد استنادا إلى المادة 20 من اتفاقية وارسو التي تعفي الناقل من المسؤولية إذا استحال عليه اتخاذ التدابير اللازمة لتفادي وقوع الضرر.

كما أكدت محكمة النقض الفرنسية مرة أخرى أن أعمال القرصنة الجوية تعد من قبيل الحادث في مفهوم المادة 17 من اتفاقية وارسو من خلال قضية السيد "بورنيه" Bornier ضد شركة الطيران "إير أنتير" Air Inter التي أدمجت كليا مع شركة الطيران الفرنسية Air France سنة 1997، حيث قضت بمسؤولية الناقل الجوي طبقا للمادة 17 من الاتفاقية عن الضرر الذي أصاب الراكب نتيجة اختطاف الطائرة و قالت المحكمة: " إن الناقل لم يقوم باتخاذ التدابير الضرورية لمنع وقوع الضرر خاصة وأن عمليات القرصنة الجوية كانت آنذاك محتملة ولا يمكن استبعادها".³

يلاحظ أن القضاء الفرنسي قد أخذ بالتفسير الموسع لكلمة الحادث، فهو لم يجعله قاصرا كما ذهب إليه البعض على العطب الفني أو الخلل الميكانيكي للطائرة، كما أنه لم يأخذ بالتفسير الذي

¹ Tribu. Gr. Instance. La seine, 28 avril 1978, RFDA, 1979, p. 329.

² C. Appel. Paris, 19 juin 1979, RFDA, 1979, p. 227.

³ C. Cassa, 5mai 1982, RFDA, 1983, p. 43.

عرف الحادث على أنه كل واقعة ناجمة عن عملية النقل والمرتبطة من حيث أصلها باستعمال الطائرة، إذ لا يمكن القول بأن عملية اختطاف الطائرة ناجمة عن عملية النقل أو أنها متصلة من حيث أصلها بالاستغلال الجوي، وإنما اعتبرت الحادث كل واقعة فجائية غير معتادة وخارجة على شخص الراكب. لقد فسر القضاء الفرنسي هذه الكلمة بعيدا عن العمليات الارهابية في قضية السيد "كوركي" Gorecki الذي اشترى يوم 13 ديسمبر 1993 من شركة الطيران الفرنسية "إير أنتير" Air Inter تذكرتين للقيام برحلة ذهاب وإياب مرسيليا-بورودو يوم 29 ديسمبر 1993 وبورودو-مرسيليا يوم 3 يناير 1994، خلال الرحلة الثانية وفي اللحظات الأخيرة لتوقف الطائرة، أصيب الراكب كوركي بتوعك استدعى من طاقم الطائرة طلب مساعدة طبيب كان يوجد على متن الطائرة بصفته كراكب الإسعافات الأولية، كما أخبر قائد الطائرة فورا برج المراقبة لإطلاق إنذار من أجل الوصول السريع للمصالح الطبية للمطار ورجال الوقاية المدنية الذي صعّدوا إلى الطائرة فور توقفها بالمطار وقدموا له العلاج بالطائرة وبمباني المطار حيث توفي.

لقد وصفت المحكمة الابتدائية لمارسيليا الحادث في مفهوم المادة 17 من اتفاقية وارسو بأنه كل واقعة فجائية وخارجة عن شخص الضحية كما هو الشأن بالنسبة للعناصر المقدمة بمناسبة وفاة السيد كوركي والتي تدل على أن وفاته كانت نتيجة أزمة قلبية¹، وقد أيدت محكمة الاستئناف هذا الحكم لاحقا.²

كما أكدت المحاكم الفرنسية نفس المبدأ في قضية الراكبة التي اقتنت تذكرة سفر من أجل رحلة انطلقت من باريس يوم 15 سبتمبر 1999 إلى مونتريال مع رجوع إلى باريس يوم 26 سبتمبر 1999، وأصيبت من 15 إلى 19 أكتوبر بسدادة دموية في الرئة، فردت السبب إلى الشركة الناقلة إلا أن المحكمة رفضت ادعاء المتضررة لأن السدادة الدموية التي أصابت الضحية كانت في أيام عديدة بعد تمام الرحلة، لا يمكن نسبها إلى واقعة خارجة عن شخص الضحية، وحتى ولو وقعت الحادثة على متن الطائرة أو أثناء عمليات الصعود أو النزول لما كان من شأنها إثارة مسؤولية الناقل الجوي بالكيفية التي رسمتها المادة 17 من اتفاقية وارسو، لذلك أعفيت الشركة الناقلة من المسؤولية عن الحادث.³

¹ Tribu, Gr, instance, Marseille, 3sept 1997, RFDA, 1998, p. 147.

² C. Appel. Aix-en Provence-, 6 novembre 2002, RFDA, 2002, P.411.

³ C. Cassa. Cham 1, 14 juin 2007, n° de pourvoi 05- 17248.

ثانيا/ القضاء الأمريكي:

اعتبر القضاء الأمريكي عمليات القرصنة الجوية من قبيل الحادث في مفهوم المادة 17 من اتفاقية وارسو، ففي قضية هيسرل **Husserl** ضد الخطوط الجوية السويسرية **Swiss Air** قالت المحكمة بمسؤولية الناقل الجوي عن اختطاف الطائرة لأنه هو الأكثر قدرة على استعمال الوسائل الأمنية لمنع وقوع مثل هذه الحوادث وذلك بحكم سيطرته المادية على الطائرة.¹

وفي قضية الراكبة **ساليرنو Salerno** التي استقلت طائرة تابعة لشركة الطيران **Pan American World Airways** المتجهة من ميامي إلى أوروجواي ذهابا وإيابا، وأثناء العودة أخبر طاقم الطائرة بوجود قبلة على متن الطائرة، وبعد التفتيش ثم العثور عليها، الشيء الذي تسبب للراكبة في زعر شديد أدى إلى إجهاضها من حملها، وقد رفعت على إثر ذلك دعوى على شركة الطيران مطالبة إياها بتعويضها عن الضرر الذي ألم بها، فكيفت المحكمة هذه الواقعة بأنها حادث غير متوقع ويخل بالسير الطبيعي للأمر، ومن ثم اعتبرته من قبيل الحادث في مفهوم المادة 17.²

إن المحاكم الفرنسية والأمريكية لا تتردد اليوم في اعتبار عمليات القرصنة الجوية حادثا في مفهوم المادة 17، رؤية منها ضرورة تمكين الراكب من الحصول على تعويضات لجبر الأضرار التي لحقت بسببها، هذا التوسع في مفهوم الحادث الذي لا شك أنه يخدم مصلحة الراكب الذي يمثل مصلحة جديرة بالاعتبار وتعلو على أية اعتبارات اقتصادية أخرى، لاسيما بعد تفشي ظاهرة الإرهاب الجوي.

الفرع الثالث: مدى تأثير معنى الضرر بأفعال التدخل غير المشروع على الطائرات

عمدت اتفاقية وارسو من خلال مادتها السابعة عشر إلى تحديد إطار مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الذي يلحق بالركاب فنصت على ما يلي: "يسأل الناقل الجوي عن الضرر الحاصل في

¹ U.S. District Court for the Southern District of New York - 351 F. Supp. 702 (S.D.N.Y. 1972) November 3, 1972 sité par: <https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/351/702/2594725/> consulté le: 23/02/2019 a 10:54.

² *Salerno v. Pan American World Airways*, US District Court for the Southern District of New York - 606 F. Supp. 656 (S.D.N.Y. 1985): <https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/606/656/2157115/> consulté le: 23/02/2019a 11:15.

حالة الوفاة، أو الجرح، أو أي أذى بدني آخر يلحق بالراكب متى وقع الحادث الذي ينجم عنه الضرر على متن الطائرة، أو أثناء عمليات الصعود أو الهبوط".

إن تطبيق هذا النص دون أدنى شك حاز إجماع الفقه والقضاء حول مسؤولية الناقل الجوي لحظة تطبيقه فيما يخص الضرر الحاصل في حالات وفاة الراكب، أو جرحه أو إصابته بأي أذى جسماني أثناء عملية النقل، فانحصرت دعاوى المسؤولية على هذه الحالات وحدها¹، إلى أن أُلقت حوادث القرصنة بظلالها على المجال الجوي في بداية السبعينات لتفرض تساؤلا وجيها وهو مدى مسؤولية الناقل الجوي وفقا لاتفاقية وارسو عن الضرر الذي يلحق الراكب نتيجة الصدمات العصبية والأزمات النفسية التي تصيبه من جراء عمليات التدخل غير المشروع؟ ذلك التدخل الذي يسعى منفذوه إلى الاعتداء على الركاب لا جسديا بقدر ما يفرضونه من تهديد واحتجاز لهم لفترات طويلة، وبالتالي فإن ما يتراءى (كما حدث بالفعل) لبعض الركاب في أعقاب هذه العمليات هو مطالبة الناقل الجوي بالتعويض استنادا لنص المادة 17 من اتفاقية وارسو، ذلك عمى يترتب من ضرر نتيجة ما أصابهم من اضطرابات نفسية أو انهيارات عصبية كمخلفات لما عانوه من خوف طيلة فترة بقائهم تحت تهديد قرصنة الجو².

ولما كان نص المادة 17 من الاتفاقية يقصر مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الحاصل للراكب في حالات محددة (الوفاة، الجرح، أو أي أذى بدني آخر)³ فقد تبادر إلى أذهان المتضررين أن عبارة (أي أذى بدني آخر) الواردة بالنص تتسع لاحتواء كافة صور الأذى الذي يلحق بالراكب أيا ما كانت صفة هذا الأذى، جسدية أو نفسية وعصبية، إلا أن الناقلين تمسكوا بقصر مسؤوليتهم في حالة الضرر الحاصل في حالة الأذى الجسماني فقط، معتبرين أن الأذى النفسي لا يجد له مكانا

¹ إبراهيم الأرنؤوط، مدى مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار النفسية وفقا لمعاهدة مونتريال سنة 1999، بحوث مؤتمر "الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية"، دبي (الإمارات)، من تاريخ 23-25/04/2012، ص: 160، 161.

² محمد فريد العربي، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، 2003، ص: 223، هاني دويدار، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، 2008، ص: 385، فاروق أحمد زاهر، تهديد مسؤولية ناقل الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة (مصر)، 1985، ص: 258، أبو زيد رضوان، تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص ونظم التأمين عليها، المرجع السابق، ص: 4، إبراهيم الأرنؤوط، المرجع السابق، ص: 159.

³ ظل نص المادة 17 من اتفاقية وارسو من دون أي تعديل في البروتوكولات المتعاقبة، بل وحتى اتفاقية مونتريال لسنة 1999 والتي خلقت أساسا لسد الثغرات التي شابته اتفاقية وارسو جاءت بنص مماثل ومشابه في المعنى لسابقتها، مع اختلاف بسيط في الألفاظ فقط.

إطلاقاً في المادة 17 من اتفاقية وارسو، ليمتد هذا الاختلاف والتباين فيطال أيضاً الأحكام القضائية¹ بحيث سارت في اتجاهين متعاكسين: الأول يرفض متابعة الناقل الجوي عن الأضرار النفسية والعصبية التي تلحق بالراكب متى وقعت مستقلة عن الأضرار الجسدية، والثاني يقر ويؤكد على مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار النفسية والعقلية.²

لم تتح الفرصة للقضاء العربي عموماً والجزائري خصوصاً لبيان موقفه من مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار النفسية، في المقابل كان للقضاء الأمريكي ثرياً وحافلاً

الفقرة الأولى: رفض المسؤولية عن الأضرار النفسية

تعتبر قضية هيسرل (Husserl v- Swiss Air transport) من أول القضايا التي تناولت فيها المحاكم الأمريكية موضوع مسؤولية الناقل الجوي طبقاً للمادة 17 من اتفاقية وارسو فيما يخص الأضرار النفسية التي تلحق بالراكب، ولأن هذه المشكلة لم تكن محور القضية فلم يتوقف القاضي Tyler عندها طويلاً واكتفى بالقول أنه "من خلال قراءته لنصوص الاتفاقية يجد بعض الصعوبة في إلزام الناقل بتعويض الاضطرابات والآلام النفسية التي لحقت بالراكب، مسنداً في ذلك إلى القول بأن النص الرسمي للاتفاقية يتكلم عن (الجرح أو أي أذى بدني آخر) ولفظة (بدني) الواردة بالنص إنما تنصرف إلى الأذى الجسماني وحده"³.

¹ لم تتح الفرصة أمام القضاء العربي عموماً والجزائري خصوصاً لبيان موقفه من مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار النفسية، بينما كان للقضاء الأمريكي حصة الأسد في هذه المسألة نتيجة الكم الوفير من القضايا التي عرّضت أمامه والمطالبة بالتعويض عن الأضرار النفسية.

² يلجأ القراصنة من خلال بعض عمليات القرصنة الجوية إلى قتل بعض الركاب أو بتر أجزاء من أجسامهم كوسيلة للضغط على الجهات المختصة للإسراع في تلبية طلباتهم، ومثال ذلك عملية القرصنة التي قام بها المختطفون باختطاف الطائرة الكويتية بتاريخ 4 ديسمبر 1984 والمتجهة من الكويت إلى كراتشي وإجبارها على الهبوط في العاصمة طهران وعلى متنها 161 راكباً، حيث تم تقييد الركاب واحتجازهم من طرف المختطفين داخل الطائرة لمدة أسبوع كامل حتى تم تخليصهم عن طريق قوات الأمن الإيرانية، راجع في ذلك جريدة الأهرام المصرية، عدد 8،6،5، بتاريخ 1984/4/16، كما نذكر كذلك تعرض الطائرة الأمريكية التابعة لشركة TWA لعملية قرصنة جوية يوم 1985/5/6 بعد إقلاعها من مطار أئينا وقتل القراصنة فيها راكباً واحداً مع احتجاز أربعين آخرين لمدة سبعة عشر يوماً في مكان غير معلوم بالعاصمة اللبنانية بيروت، بحيث اعتبرت سنة 1985 سنة سوداء على مجتمع الطيران المدني الدولي كونها أكثر السنوات التي شهدت عمليات اختطاف للطائرات المدنية، راجع رفعت أباديير، مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية وارسو عن الأضرار التي تلحق بالركاب من جراء عمليات اختطاف الطائرات، المرجع السابق، ص: 61 وما بعدها.

³ راجع قضية هيسرل ضد الخطوط الجوية السويسرية في: رفعت فخري ومُجد فريد العريني، دراسات في القانون البحري والجوي، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية (مصر)، ص 119.

من أشهر القضايا أيضا في هذا الشأن قضية *Burnett And Rosman V. Trans world Airlines* باعتبارها يتعلقان بحادثتي اختطاف الطائرة، فقد نظرت محكمة نيو مكسيكو في قضية برنت¹، بينما اختصت محكمة استئناف ولاية نيويورك للنظر في تفاصيل قضية *روسمان*².

في القضية الأولى رفض القاضي إلزام الناقل الجوي بتعويض الراكب عن الأضرار النفسية التي لحقت من جراء اختطاف الطائرة التي كانت تقله من أثينا إلى نيويورك وإجبارها على الرسو في صحراء الأردن حيث بقي محتجزا على متنها مع بقية الركاب لمدة ستة أيام متتالية، وهنا أفاض القاضي *Bratton* في شرح وجهة نظره وبيان الحجج التي يستند إليها، فذهب إلى أنه يتعين الرجوع إلى النص الفرنسي³ للاتفاقية من أجل تفسير عبارة الأذى البدني، حيث أن القانون الفرنسي حسب قول القاضي *براثن* شأنه شأن القانون الأمريكي يميز تميزا دقيقا بين الأذى البدني والنفسى⁴، وما دامت

¹ تتلخص حيثيات هذه القضية في رحلة سياحية قام بها الأخوان برنت، كانت وجهتها دول آسيا وبعض دول البحر الأبيض المتوسط سنة 1970 عبر خطوط TWA. أثناء رحلة العودة (من أثينا إلى نيويورك) تم تغيير مسار الطائرة مرة أولى إلى مطار فرانكفورت بألمانيا حيث قامت الطائرة بإركاب عدد جديد من المسافرين، وعقب هذا التوقف تفاجئ الركاب بتحويل مسار الطائرة مرة أخرى، وهذه المرة كانت بحق عملية اختطاف انتهت بالهبوط في إحدى مطارات الأردن، وخلال فترة أسر الركاب تعرض المدعيان لصدمة نفسية من جراء عمل الخاطفين، فكانت هذه الصدمات أساس دعوهم التي قاموا برفعها ضد شركة TWA. لمعطيات وتفاصيل أدق راجع:

BURNETT V. trans world airlines, United States District Court, D. New Mexico, Albuquerque Division, December 13, 1973. Cited by: <https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/368/1152/1802493/>, visited on 29/12/2018 at 12:15.

² تعود تفاصيل القضية إلى تاريخ 6 من سبتمبر سنة 1970، قامت جبهة التحرير الفلسطينية بتبني عملية اختطاف طائرة تابعة للكيان الصهيوني كانت متجهة من تل أبيب إلى نيويورك، وأجبرتها على التوقف في أحد صحاري الأردن، ثم القيام باحتجاز للركاب لمدة لا تقل عن ستة أيام مورست خلالها عدة عمليات للتهريب والتخويف كان أبرزها عرض مشهد تفجير الطائرة على مرأى الركاب، ثم تحويلهم إلى أحد الفنادق ليتم إطلاق صراحهم لاحقا. كان من بين هؤلاء الركاب المدعية روزمان التي قامت برفع دعوى قضائية ضد الشركة الناقلة، مطالبتها بإيها تعويضها عن الأضرار النفسية التي لحقت بها وبابنتها هيرمان - نفس القضية المشار إليها سابقا- من جراء عملية الاختطاف. لتفاصيل أكثر راجع

DITH ROSMAN et al., Appellants, V. trans world airlines, Court of Appeals of the State of New York, Jun 13, 1974. Cited by: <https://casetext.com/case/rosman-v-trans-world-airlines>, visited on 29/12/2018 at 12:23.

³ ذلك لأن النص الفرنسي هو النص الرسمي الذي حررت به الاتفاقية، وأن الولايات المتحدة انضمت إلى هذا النص، حتى أن الجريدة الرسمية التي تنشر فيها التشريعات الفدرالية جاءت بالنص الفرنسي كنص رسمي لها، مع إضافة الترجمة الانجليزية غير الرسمية، ناهيك عن رجوع أغلب محاكم الدول إلى النص الفرنسي الرسمي للاتفاقية يضي نوعت من الوحدة في تفسير وتطبيق هذه النصوص الذي يؤدي لا محالة إلى وحدة الحلول، وهو المقصد الأول من وضع نصوص الاتفاقية.

⁴ يبدو أن القاضي قد جانب الصواب عند إقباله تشبيه القانون الأمريكي بالقانون الفرنسي، وذلك للاختلاف الكبير بينهما، فالأول هو وحده ومعه دول القانون المكتوب من تقييم مبدأ التمييز بين الضرر الجسماني وبين الأضرار الأخرى، أما الثاني فيقسم مباشرة الضرر إلى مادي ومعنوي يعرض عنه شأنه شأن غيره من الأضرار متى كان شخيصيا، محققا ومباشرا. راجع في ذلك دلال يزيد، المرجع السابق، ص: 136، رفعت فخري، محمد العريبي، ص:

الاتفاقية قد اقتصر على ذكر النوع الأول وحده باعتباره مستوجبا لمسؤولية الناقل، فإن هذا الأخير لا يكون مسؤولا عن الأذى الذي يلحق الراكب¹.

كما برر القاضي براتن (Bratton) ذلك بالقول "أنه بالرجوع إلى الأعمال التحضيرية للاتفاقية نجد أن المشروع المبدئي الذي عرض على المؤتمر الدولي الأول للقانون الخاص الذي انعقد في باريس سنة 1925 كان يقضي بمسؤولية الناقل الجوي (في نقل الركاب والبضائع والأمتعة جميعا معا) وذلك عن (الحوادث والضياع والتلف والتأخير)، والنص بعبارته تلك كان يسمح بمساءلة الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق الراكب جسمانية كانت أو نفسية، وكان من شأن الإبقاء على هذا النص التشديد على الناقل الجوي على نحو لا تقره دول كثيرة²، مستخلصا في ذلك بأن تعديل النص يقصر مسؤولية الناقل الجوي عن الأذى البدني فقط"³، هذا من جهة، من جهة أخرى راح القاضي براتن يقارن بين اتفاقية وارسو ونصوص اتفاقية (برن) الخاصة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية التي عدلت سنة 1966 والتي نصت في مادتها الأولى فقرة 2 على "مسؤولية السكك الحديدية عن الأضرار الناجمة عن الوفاة أو الجرح أو أي مساس آخر بالتكامل الجسدي والنفسي للراكب"⁴، فكانت وجهة

¹ دلال يزيد، مدى التزام الناقل الجوي بضمان سلامة المسافرين إزاء عمليات القرصنة الجوية، مجلة القانون، العدد الأول، كلية الحقوق والعلوم القانونية، المركز الجامعي غليزان (الجزائر)، جانفي 2010، ص: 90، 91. محمود عبد الجواد عبد الهادي، المرجع السابق، ص: 169، عائشة فضيل، المرجع السابق، ص: 188.

² فضل واضعوا اتفاقية وارسو أفراد نص مستقل عن كل حالة من حالات مسؤولية الناقل الجوي، فخصت المادة 17 للتعويض عن الأضرار الناجمة عن نقل الأشخاص، بينما خصت المادة 18 نقل البضائع، في حين كانت جاءت المادة 19 لتنظم المسؤولية عن التأخير. وعليه لا يصح اعتبار هذا التعديل بمثابة استبعاد لضرر النفسي وعدم جواز التعويض عنه، لأنه لو كان الهدف من تعديل الصياغة هو استبعاد نوع معين من الضرر لاستعمل واضعوا الاتفاقية تقسيم الضرر المعروف في دول القانون المكتوب، إلى ضرر مادي وضرر معنوي، لكن شيئا من هذا القبيل لم يحدث وأن كل ما جاءت به المادة 17 في الصياغة الجديدة هو فقد تحديد لشروط مسؤولية الناقل عن الضرر اللاحق بالراكب. راجع في ذلك يحيى أحمد البناء، المرجع السابق، ص: 182. راجع أيضا، دلال يزيد، المرجع السابق، ص: 91. الهامش الأول.

³ "In interpreting the meaning of the terms employed in the Convention, the French legal meaning must govern. French was the sole official language of the Convention, Article 36 stating that, "This convention is drawn up in French in a single copy * * *". The United States deposited its notice of adherence to the official French version on file in the archives of the Ministry for Foreign Affairs of Poland. Furthermore, the Statutes at Large contain not only the English translation but the official French text as well. It follows also that by looking to one language for guidance in interpretation, the policy of uniformity which the delegates sought to implement may thereby be achieved." Cité par : <https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/368/1152/1802493/>.

راجع في هذا السياق: إبراهيم الأرنؤوط، المرجع السابق، ص: 162، محمد فريد العريبي ومحمد السيد الفقهي، المرجع السابق، ص: 228، فاروق أحمد زاهر، المرجع السابق، ص: 11.

⁴ "Further support for the conclusion that mental anguish alone does not fall within the reach of "lésion corporelle" may be found by analogy to the Berne Convention on International Rail Transport. Its original draft

نظر القاضي أن إغفال اتفاقية وارسو النص على الأذى النفسي والعصبي على عكس اتفاقية برن، يفيد استبعاد هذا النوع من الأضرار عن مسؤولية الناقل الجوي وقصرها (المسؤولية) على الأذى الجسماني فقط.¹

هذا وقد اكتفت الأحكام اللاحقة بتضمين نفس الأحكام والحجج المبينة في الأحكام السابقة في أحكامها الخاصة دون أي جديد يذكر.²

مما سبق يتضح أن الأحكام السالفة قد أنكرت مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار النفسية التي تلحق الركاب وفق أحكام اتفاقية وارسو³، رغم اتفاقها بضرورة إلزام الناقل الجوي بالتعويض عن الاضطرابات والآلام متى اقترنت (بأذى بدني) بالمعنى الضيق أو كانت نتيجة له، إذ تعد في هذه الحالة من قبيل الأضرار الجسمانية يسأل عنها الناقل طبقاً للمادة 17 من الاتفاقية⁴.

يجب الإشارة هنا أيضاً إلى أن القضاء الأمريكي كان يرفض التعويض حتى عن الأضرار النفسية التي تتخذ مظهر أو صورة الضرر البدني، وهو ما تأكد من خلال قضية (Terrafranca V. Virgin Atlantic Airways)⁵، أين قام المدعى بالمطالبة بتعويضه عن أضرار

in 1954 closely paralleled the language of Article 17 and permitted recovery for bodily injury only. However, the Convention was later modified by the addition of the words "ou mentale" to the text and only then, according to one author, did it allow recovery for mental injuries. The governing French text now reads :

"Entendue de la Responsabilité

Le chemin de fer est responsable des dommages résultant de la mort, des blessures ou de toute autre atteintes à l'intégrité physique ou mentale d'un voyageur causées par un accident en relation avec l'exploitation ferroviaire survenu pendant que le voyageur se trouve dans les véhicules, qu'il y entre ou qu'il en sort."

Cité par : <https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/368/1152/1802493/>. Visité le 29/01/2019 à 07 :56.

¹ رفعت فخري ومُجد فريد العريني، دراسات في القانون البحري والجوي، المرجع السابق، ص: 119، 120.

² راجع في ذلك قضية فلودي (*Floyd V. Eastem Airlines*) التي تعود تفاصيلها لسنة 1989 أين تعرضت الطائرة لتوقف محركاتها، مما فرض على قائد الطائرة وأفراد الطاقم إعلام الركاب بذلك، الأمر الذي خلق حالة كبيرة من الذعر والفرع، قبل أي يتمكن قائد الطائرة مرة أخرى من إعادة تشغيل أحد محركاتها والهبوط بسلام في مطار ميامي. قام بعض الركاب لاحقاً برفع دعوى على الشركة الناقلة ومطالبتهم بإيها بتعويضهم عن الأضرار النفسية التي أصابتهم، إلا أن موقف المحكمة العليا ظل ثابتاً برفضها أي تعويض عن الأضرار النفسية متى وقعت مستقلة. راجع الحكم كاملاً في <https://supreme.justia.com/cases/federal/us/499/530/>، اطلع عليه بتاريخ 2019/01/30، على الساعة 08:37.

³ كانت هذه الأحكام تعكس مدى تأثير الاتجاه القضاء الأمريكي بقوانين دول Common law التي لم تكن تعترف ولسنوات عديدة بالأضرار النفسية كسبب للتعويض، لسهولة الإصابة به أو سهولة اصطناعه.

⁴ اجتمع على هذا الرأي كل من: مُجد فريد العريني ومُجد السيد الفقي، المرجع السابق، ص: 225، عاكف مُجد الفقي، المرجع السابق، ص: 103، فاروق أحمد زاهر، المرجع السابق، ص: 261 وما يليها، إبراهيم الأرنؤوط، المرجع السابق، ص: 261.

⁵ <https://casetext.com/case/terrafranca-v-virgin-atlantic-airways-ltd>, visité le 30/01/2019 à 08 :37.

أصابته تمثلت في فقدان الشهية ونقص في الوزن، عقب إعلان القائد عن وجود قبلة على متن الطائرة، زاعماً (المدعي) عدم دقة التحذير وعدم كفاية الإجراءات الأمنية على مستوى الطائرة، مما أدى إلى إصابته بالذعر ومن ثم ظهور تلك الأعراض عليه، فيما تبين لاحقاً أن التهديد كان كاذباً وأن الطائرة رست بأمان وسلام في مطار لندن.

عقب هذه الأحداث قررت المحكمة عدم أحقية المدعي في الحصول على تعويض نتيجة الضرر الذي أصابه، متحججة بأن المادة 17 من وارسو قد أفردت شرطاً خاصاً للحكم بالتعويض وهو وجود ضرر بدني كشرط أساسي، وعليه اعتبرت أن مظاهر الخوف والقلق المتمثلة في فقدان الشهية للطعام أو فقدان الوزن، ماهي إلا أضرار نفسية لم ترقى لدرجة الضرر البدني الوارد في المادة 17 من وارسو¹.

الفقرة الثانية: قبول المسؤولية عن الأضرار النفسية

مما لا شك فيه أن مقابل الرأي السابق ظهر رأي مناقض له تماماً، يقر بمسؤولية الناقل الجوي عن الاضطرابات العصبية والآلام النفسية التي يتعرض لها الراكب ولو وقعت مستقلة دون أن تقترب بالآلام وأضرار جسمانية، ولعل أهم أمر يجدر التنويه له في هذه الحالة هو ما كان من تراجع للقاضي تايلر عن رأيه الذي أبداه والذي تم تبينه سابقاً في قضية هيسرل ضد الخطوط الجوية السويسرية، فذهب هذه المرة إلى أن صياغة الاتفاقية باللغة الفرنسية ليست من شأنها تقييد القاضي في تحديد معاني الألفاظ المستخدمة، إذ أنه بالرجوع إلى المفاهيم القانونية الفرنسية، فإن استخدام هذه اللغة (حسب رأيه) لا يتعدى كونه وسيلة لتعبير واضعي الاتفاقية عن مقاصدهم في لغة دولية معروفة، بل على العكس من ذلك، أوضحت الاتفاقية جزءاً من القانون الأمريكي وبالتالي يتعين تفسيرها على ضوءه ومفاهيمه^{1 2}.

¹ إبراهيم الأرنؤوط، المرجع السابق، ص: 171.

² *Husserl V. Swiss Air Transport Company, Ltd.*, 388 F. Supp. 1238 (S.D.N.Y. 1975).

Tyler, district judge: "The language was merely intended to express the common understanding of the drafters in a common international language so that confusion would be limited and could be resolved to some extent by reference to the common meaning of one international language. The Convention is now part of the federal law of this country. Absent some explicit provision to the contrary, therefore, it should be interpreted in light of and according to that law. Since there is no contention that the English translation of the phrase at issue is at all misleading or inaccurate with respect to the common French meaning of that phrase, that translation has been and will be referred to for purposes of analysis. In any case, there is no convincing evidence that the French legal meaning of the phrase would be at all elucidating. There is, of course, no question that the Convention could

أما فيما يتعلق بتفسير المادة 17 فلا الأعمال التحضيرية لهذه الاتفاقية ولا النص ذاته (المادة السابعة عشر) يتضمن في طياته تعبيراً صريحاً وواضحاً يفيد إبعاد مسؤولية الناقل الجوي عن حالات معينة من الضرر، والمقصود هنا الأضرار النفسية والعقلية، وأنه من السهولة بما كان صرف عبارة "الجرح" أو "الأذى البدني"² للدلالة على الأضرار النفسية بغض النظر عن اللغة المستعملة أكانت الفرنسية أو الإنجليزية، وكتفصيل لما سبق فإن عبارة Bodily injury يمكن أن تفسر على أنها تشمل الأضرار النفسية، استشهدا بما كشفت عنه الدراسات المتقدمة في مجال علم وظائف الأعضاء وعلم النفس فيما يتعلق بالارتباط الوطيد بين "النفس" و"البدن"، إذ لم يعد ثمة شك في ارتباط العوامل النفسية بأداء أعضاء الجسد لوظائفها ارتباطاً وثيقاً وتأثير كل منهما على الآخر وتأثره، مما يتعين معه تفسير العبارة السابقة تفسيراً واسعاً بحيث تنصرف إلى كافة الأضرار التي تلحق الإنسان في شخصه Personal injury، وبناء عليه انتهى القاضي "تايلر" إلى تقرير مسؤولية الناقل الجوي وفقاً للمادة 17 من الاتفاقية، عن الاضطرابات العصبية والنفسية التي عانتها المدعية (هيسرل) نتيجة العمل غير المشروع التي تعرضت لها الطائرة التي كانت تقلها³.

بهذا أصبحت المحاكم الأمريكية تتبنا هذا الموقف الموسع لمعنى "الأذى البدني" في القضايا التي تعرض أمامها نذكر منها على سبيل المثال الموقف الذي اتخذته القاضي Whelan (ولان) في القضية التي عرضت أمام محكمة وسط كاليفورنيا "كريستال ضد الخطوط الجوية البريطانية"⁴، كما سبق للمحكمة العليا بنيويورك أن ذهبت إلى أنه ينبغي عدم قصر عبارة Bodily injury على الأذى

have been clearer in any language." cité par: <https://law.justia.com/cases/federal/districtcourts/FSupp/388/1238/2313442/>.

¹ ذهب بعض الفقه من بينه الفقيه Mankiewicz إلى انتقاد النهج الذي اتبعته المحكمة في حلها لقضية هيسرل، ذلك لأنها أعطت للدول المتعاقدة الحرية في تفسير أحكام معاهدة وارسو وفقاً للمفاهيم السائدة في القوانين الوطنية، مما يزعج الهدف الأساسي للاتفاقية وهو تحقيق الوحدة في تطبيق وتفسير قواعد النقل الجوي. راجع، يحي أحمد البني، المرجع السابق، ص: 177.

² "الأذى البدني" حسب التفسير الموسع له هو كل أنواع الضرر التي تلحق بالإنسان في شخصه سواء كان ذلك ضرراً نفسياً محضاً، أو كان ضرراً نفسياً مقترناً بأذى جسماني، محمد ميلود صقر، المرجع السابق، ص: 134.

³ يحي أحمد البناء، المرجع ذاته، ص: 176، 177، عائشة فضيل، المرجع السابق، ص: 192، إبراهيم الأرنؤوط، المرجع السابق، ص: 175، رفعت فخري، محمد فريد العربي، المرجع السابق، ص: 123، دلال يزيد، المرجع السابق، ص: 92، 93، محمود عبد الجواد عبد الهادي، المرجع السابق، ص: 180.

⁴ *Krystal V. British Overseas Airways Corporation*, 403 F. Supp. 1322 (C.D. Cal. 1975). Cited by: <https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/403/1322/1559962/>. Visited on 24/06/2018 at 17:30.

الجسماني وحده بقدر ما يجب تفسيرها تفسيراً أوسع بحيث تحتوي جميع حالات الضرر التي تلحق وتمس الإنسان في ذاته وشخصه، وذلك أثناء فصلها في قضية "هيرمان" المشار إليها سابقاً.

كذلك ذهبت محكمة نيويورك في قضية السيد " كاليش " Kalish¹ وهي لا تتعلق بعملية اختطاف طائرة إلى أحقيتها في الحصول على تعويض عما لحقها من ضرر نفسي حتى ولو لم يكن مقترناً بأي أذى بدني، وتتخلص وقائعها في أنه لدى هبوط الطائرة التي كانت تقلها في مطار الوصول، اندلعت النيران في أحد محركاتها، وبدأت صافرات الإنذار تدوي بلا انقطاع، فساد الهلع والهرج داخل الطائرة واندفع الركاب نحو أبواب النجاة وفقدت المدعية توازنها وسقطت على أرض الطائرة وتدافع الركاب من حولها ومن فوقها يركلونها بأقدامهم غير مباليين لها، فتملكها الرعب وأخذت ترتجف وترتعد وتصرخ وتنتحب بلا وعي، وقد قررت المحكمة حكمها بأن الصدمة النفسية التي تعرضت لها المدعية في ظل ظروف الواقعة كانت من الشدة والقسوة بحيث ترقى إلى مرتبة الأضرار البدنية، إن لم تكن أشد مما يتعين معه مساواتها بها وتعويضها عنها².

إن اهتمام العالم بالأمراض النفسية ودراساتها ومحاولة علاجها كان له تأثير كبير على المفهوم العام لهذه الأضرار، فعلى سبيل التفصيل ذهبت بعض الأحكام القضائية إلى إضفاء صفة الضرر البدني أو الجسدي على أضرار ذات أصل نفسي، إذ لا يكون التعويض فيها لوصفها أضرار نفسية بل بوصفها أضرار بدنية في حقيقتها، وخير مثال لذلك الضرر المعروف بـ Post-Traumatic Stress disorder (PTSD) الذي تتلخص أعراضه في الصداع الحاد وضعف في المناعة مع آلام حادة في الصدر وزوغان البصر، مصحوباً بتغيرات بيولوجية على مستوى الجهاز العصبي الذي يؤدي في نهاية المطاف إلى حدوث ضمور على مستوى المخ³.

في قضية Weaver V. Delta Airlines قامت المدعية ويفر بالمطالبة بتعويضها عن الأضرار النفسية التي حلت بها من جراء الهبوط الاضطراري للطائرة التي كانت تقلها والتي كانت وجهتها إحدى مطارات لندن ببريطانيا، ليتم تشخيص الحالة لاحقاً على أنها PTSD. قامت المدعية ويفر

¹ Kalish, appellant, v. Trans world airlines, Supreme Court of Ohio, May 11, 1977. Cited by: <https://www.leagle.com/decision/197712350ohiost2d731104>, visited on 24/06/2018 at 17:21.

² يحي أحمد البناء، المرجع السابق، ص: 176، عائشة فضيل، المرجع السابق، ص: 192.

³ إبراهيم الأرنؤوط، المرجع السابق، ص: 174.

على إثر ذلك بتقديم شرح مفصل عن موقف الطب الحديث من المرض وعلى أنه بالرغم من أصله النفسي إلا أنه يتم تصنيفه من قبيل الأضرار البدنية لما له من تأثير مباشر على خلايا المخ، فقررت المحكمة بناء على هذا التقديم إجابة المدعية في طلبها وتعويضها عن الأضرار التي أصابتها وفقا لنص المادة 17 من اتفاقية وارسو¹.

يتضح مما سبق مدى الاضطرابات الذي أثارها أفعال التدخل غير المشروعة ضد الطيران المدني في القضاء الأمريكي حول مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار النفسية التي تلحق الراكب، لذلك لا بد من التنبيه للاختلاف والتباين الكبير بين مدى الضرر الذي يمكن مطالبة الناقل بتعويضه، وبين حالات الضرر التي يتابع الناقل الجوي على أساسها وفقا للمادة 17 من الاتفاقية، إذ أن الاختلاف ينحصر فقط حول تفسير عبارة الأذى البدني في تحديد حالات الضرر المستوجبة لمسؤولية الناقل الجوي، أما مدى الضرر الذي يكون الناقل مطالبا بتعويضه فهو متروك للقوانين الوطنية الواجبة التطبيق للفصل فيه، حيث اكتفت اتفاقية وارسو بالنص على الحدود القصوى للتعويض الذي يلتزم به الناقل.

على ضوء ما سبق يمكن فهم موقف الأحكام الأمريكية التي ترفض مساءلة الناقل الجوي عن الأضرار النفسية بينما تقرر التعويض عن هذه الأضرار إذا اقتزنت بأضرار جسمانية، بأنها تقصر مدلول عبارة الأذى البدني الواردة في نص المادة 17 من الاتفاقية على الأذى الجسماني، بمعنى أنه إذا تحقق هذا الأذى انعقدت مسؤولية الناقل الجوي، أما مدى الضرر الذي يلتزم الناقل بتعويضه فلا مشكلة في أن يمتد ليشمل الأضرار المادية والنفسية المترتبة على الأذى الجسماني، وذلك وفقا للمفاهيم القانونية المحلية الأمريكية، ونعني بذلك قاعدة *physical impact* التي يتعين وفقا لها التعويض عن الأضرار المعنوية والنفسية التي تكون مترتبة على أضرار جسمانية، بحيث تبلورت هذه القاعدة واستقرت في القضاء الأمريكي ضمنا لجدية الادعاء بالأضرار النفسية².

¹ *Weaver V. Delta Airline*, U.S. District Court for the District of Montana - 56 F. Supp. 2d 1190 (D. Mont. 1999) June 30, 1999, cited by <https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp2/56/1190/2449343/>, visited on 13/12/2018 at 22:26.

² محمد ميلود صقر، المرجع السابق، ص:

وتتممة لما سلف فأن الهدف من التوسع في تفسير عبارة الأذى البدني لتشمل الأذى الجسماني والنفسي معا هو حماية لمصلحة الراكب الجوي، رغم أن هذا الأمر لازال محل خلاف فقهي، وليس من شك في أنه إذا ما ثار الجدل أو دب الخلاف حول هذه القضية فإنه يتعين الرجوع إلى النص الفرنسي للاتفاقية باعتباره النص الرسمي الوحيد لها، وهو ما تأكده المادة 36 من اتفاقية وارسو (حررت باللغة الفرنسية)¹، بل هذا ما يؤكد كذلك بروتوكول لاهاي والبروتوكولات الأخرى المعدلة لاتفاقية وارسو في ظل نصوصها الرسمية الأخرى (الانجليزية والإسبانية) والتي تقضي (هذه البروتوكولات) بأنه في حالة الخلاف يكون النص الفرنسي حجة لما ورد فيه²، من أجل تحديد مدلول العبارة محل التفسير، خاصة وأن هذا المعنى الواسع قد استعمل في العديد من الاتفاقيات الأخرى كاتفاقية تحديد مسؤولية مالك السفينة المبرمة في بروكسل 1957، واتفاقية براكسل وأثينا المبرمتين في 1961 و1974 على التوالي والخاصتان بتوحيد بعض قواعد نقل الأشخاص بحرا، إذ وردت هذه الأخيرة بالنص الانجليزي واستعمل فيها مصطلح Personal injury كترجمة لعبارة Lésion corporelle الموجودة في النص الفرنسي.

وجب علينا التنويه أيضا أن هذا التفسير الواسع لعبارة الأذى البدني الواردة في نص المادة 17 من اتفاقية وارسو هو ما يكاد يجمع عليه الفقه، مراعاة لما وصل إليه التقدم العلمي والطبي من وجود ارتباط وثيق بين جسد الإنسان وبين جهازه العصبي والنفسي، وتأثر كل منهما بالآخر على نحو يصعب فيه الفصل بينهما، وهو ما يردده بعض الفقه الحالي لترجيح الأخذ بالتفسير الواسع لعبارة "الأذى البدني"³.

أخيرا وليس آخرا يتعين علينا في هذا المقام الإشارة بالمسار الذي حداه المشرع الجزائري في هذه المسألة، فعلى الرغم من أن قانون الطيران المدني الجزائري كان متأثرا بأحكام اتفاقية وارسو المعدلة بروتوكول لاهاي، إلا أنه نص صراحة على تبنيه وإقراره التعويض عن الأضرار النفسية والعصبية عبر

¹ Art. 36: « La présente Convention est rédigée en français en un seul exemplaire qui restera déposé aux archives du Ministère des Affaires Etrangères de Pologne, et dont une copie conforme sera transmise par les soins du Gouvernement Polonais au Gouvernement de chacune des Hautes Parties Contractantes ».

² المادة 27 من بروتوكول لاهاي 1955، والمادة 26 من بروتوكول جواتيمالا سبتي 1971.

³ محمد ميلود صقر، المرجع السابق، ص: 138.

الفقرة الثانية من المادة 145 التي شملت في طياتها الضرر الذي يصيب المدارك العقلية¹، متجاوزا (القانون الجزائري) الفوهة الكبيرة التي خلفتها الاتفاقيات الدولية بتجاهلها تنظيم هذه المسألة بشكل دقيق²، أو حتى بعض التشريعات الوطنية التي آثرت السكوت تماما عن مثل هذه الأضرار، كالمشروع المغربي الذي افتقدت نصوصه لأي معنى للأضرار النفسية³.

إن إقرار المشروع الجزائري بمسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار النفسية والمعنوية كان تبعا لاعترافه (المشروع) بذات الأضرار في القواعد العامة، فنجد المادة 182 مكرر من ق. م. ج تفرض التعويض عن بالأضرار النفسية الماسة بحرية الأفراد⁴، وهو ما يتفق معنا وفعلا مع أفعال الاستلاء غير المشروع من اختطاف وقرصنة للطائرات، والتي لا تخلوا بتاتا من هذا المساس.

¹ تنص الفقرة الثانية من المادة 145 من القانون 06/98 على ما يلي: "تشمل عبارة الضرر حسب مفهوم هذه المادة أي ضرر جسدي أو عضوي أو وظيفي بما في ذلك الضرر الذي يصيب المدارك العقلية".

² لقد كان المشروع الجزائري سابقا في هذه النقطة منذ القانون رقم 166/64 المؤرخ في جوان 1964 المتعلق بالمصالح الجوية، ج. ر عدد 06 لسنة 1964 من خلال المادة 71 منه التي نصت على ما يلي: "يعد الناقل بواسطة الطائرة مسؤولا عن الخسائر والأضرار الناتجة عن... تشمل عبارة الضرر كل ضرر جسماني، عضوي أو وظيفي، بما في ذلك من ضروب الضرر التي تمس القدرات الذهنية".

³ في هذا السياق ترى الأستاذة عائشة فضيل، وهي أستاذة بجامعة الرباط متخصصة في القانوني الجوي، أن الفصل 189 من قانون الطيران المغربي لا يعطي أي إشارة إلى الأضرار النفسية، وأردفت رأيها هذا بالقول: "إن النص الحالي لا يتضمن أي إشارة للأضرار النفسية... وبالتالي فإن الأضرار النفسية هي خارجة عن نطاق مسؤولية الناقل الجوي، وذلك بهدف حمايته وعدم إرهابه بإقرار مسؤوليته عن الأضرار النفسية في ميدان يتسم بالمخاطر". راجع في ذلك، عائشة فضيل، مسؤولية الناقل الجوي في نقل الركاب والبضائع، المرجع السابق، ص: 185، 186.

⁴ تنص المادة 182 مكرر من القانون المدني المعدل والمتمم على أن "يشمل التعويض عن الضرر المعنوي كل مساس بالحرية أو الشرف أو السمعة".

أخيرا وبناءا على التفصيل الذي أوردناه فيما يتعلق بمسؤولية الناقل الجوي وتطورها، خصوصا في الشق الأمني منها، يمكننا القول أن إقامة هذه المسؤولية عن الإخلال بأمن وسلامة الطيران أمر حتمي، وأن هذه الحتمية هي التي تجسدت من خلال تبني الاتفاقية الدولية والقوانين الداخلية في أحكام وقواعدها، وحتى إن شاب هذه الأحكام جزء من التقصير ببعض جوانبها، فإن القضاء قد تكفل حقيقة بسد هذا القصور من خلا جملة من الأحكام القضائية التي تم عرضها والتي كانت تصب كلها في خانة ضرورة تقرير حماية للركاب والمسافرين من أي ضرر كان، هذه الحماية التي لا يكتمل قوامها إلا بحصول المضرور على تعويض عادل يكون سببا في جبر الضرر اللاحق به.

الفصل الثاني: مدى نجاعة قواعد مسؤولية الناقل الجوي في حماية أمن وسلامة الطيران المدني.

لقد كان من الطبيعي أن تتباين الأحكام والاتجاهات الخاصة بتنظيم مسؤولية الناقل الجوي من دولة لأخرى قبل اتفاقية وارسو لسنة 1929، وهذا راجع إلى مقاصد واتجاهات المشرعين تبعاً للظروف الاقتصادية والسياسية والاجتماعية لكل دولة¹.

بالرجوع إلى أحكام اتفاقية وارسو لسنة 1929 نجد أنها قد تبنت نظاماً للمسؤولية المحدودة (كان نظاماً ملائماً وقت صدورها)، وذلك بهدف حماية مؤسسات النقل الجوي الناشئة في وقت كان فيه الطيران محفوفاً بالعديد من المخاطر، لكن أمام تقدم تكنولوجيا الطيران وتطور الاقتصاد العالمي لم يكن هناك مبرر لتبقى أحكام هذه الاتفاقية مثلما هي عليه، الأمر الذي جعلها تخضع لعدة تعديلات جوهرية متتالية من خلال إبرام مجموعة من البروتوكولات والاتفاقيات بهدف مواكبة التطورات والنمو الهائل الذي يشهده قطاع النقل الجوي الدولي، فرغم أهمية التعديلات والإضافات التي أدخلت على اتفاقية وارسو لسنة 1929، إلا أنها خلقت نوعاً من التعدد التشريعي على الساحة القانونية في مجال مسؤولية الناقل الجوي، وخاصة فيما يتعلق بالتعديلات المتعلقة برفع سقف التعويضات (وصلت إلى اثني عشر ضعفاً)، تمسكت جميعها بمبدأ تحديد المسؤولية من خلال وضع حد أقصى للتعويض يلتزم به الناقل في مواجهة المتضرر، ولا يمكن تجاوزه أو التنازل عنه مهما كان السبب، ابتداءً من اتفاقية وارسو لسنة 1929 (بقيمة 8300 دولار) إلى بروتوكول جواتيمالا سيتي لسنة 1971 (بقيمة 100.000 دولار لكل راكب).

لقد آثرت اتفاقية وارسو ومعها بروتوكولاتها الخروج عن الأصل العام الموجب للتعويض على قدر الضرر حينما وضعت حداً للتعويض حسب ما جاءت به المادة 22 منها والتي نصت بأنه "في حالة نقل الأشخاص تكون مسؤولية الناقل الجوي محدودة"، على هذا كانت اتفاقية وارسو محل انتقاد لاذع من قبل الدول الصناعية، خاصة الولايات المتحدة الأمريكية التي أعلنت معادتها لنظام المسؤولية

¹ جاءت اتفاقية وارسو من أجل توحيد القواعد القانونية المنظمة لأحكام هذه المسؤولية، وبالتالي فإنه لا مجال لخلق المزيد من التباين في أحكام مسؤولية الناقل الجوي، خاصة ما نلاحظه من خلال التعديلات اللاحقة لهذه الاتفاقية، وما نجم عنها من تعدد في الأنظمة القانونية الحاكمة لمسؤولية الناقل الجوي، وهذا في الواقع ليس في صالح النقل الجوي ذي الطبيعة الدولية، كونه سيؤدي إلى خلل في المنظومة التشريعية لمسؤولية الناقل الجوي الدولي، وظهور إشكالية عدم التوازن في المراكز القانونية بين المسافرين، وهو ما يتنافى مع أهداف هذه الاتفاقية ومبادئ اتفاقية شيكاغو لطيران المدني الدولي لسنة 1944 التي تدعو للمساواة وعدم التمييز حسب ما جاءت به المادة (44) منها.

المحدودة إلى درجة أنها أعلنت انسحابها من الاتفاقية الأصلية بحجة أن هذا النظام لا يوفر الحماية اللازمة للراكب الجوي، وإن قيمة التعويض المقرر لا تتناسب وقيمة الإنسان الأمريكي.¹

إن تطبيق المادة 22 من اتفاقية وارسو كان لها آثار أخرى تتعلق بالصعوبات التي تواجهه الكيفية التي يتم على أساسها احتساب التعويض وطبيعة الوحدة النقدية المستخدمة وفقا لما قرره المشرع الدولي، ابتداء من اتفاقية وارسو التي قررت استخدام الفرنك بوانكويه كوحدة نقدية يتحدد بمقتضاها مقدار التعويض الذي يلتزم به الناقل الجوي في مواجهة المتضررين، فمن خلال الفقرة الرابعة من نفس المادة نجد أنها قد حددت التعويض المستحق بالفرنك الفرنسي الذي يشتمل على 5.65 مليجرام من الذهب الخالص، وحيث أن استخدام الذهب كأساس لتحويل العملة هو بدوره أصبح يواجه انتقادات نظرا لتقلب أسعاره وخضوعه لقانون العرض والطلب، فقد تدخل المشرع الدولي مرة أخرى من خلال بروتوكول مونتريال الرابع لسنة 1975 وقرر بدوره استخدام حقوق السحب الخاصة في كيفية احتساب التعويض كونها وحدة قياس ابتدعها صندوق النقد الدولي وتم تقويمها على أساس مجموعة من العملات الصعبة، رغم ما تعرضت له هذه الطريقة من انتقادات كان من أهمها قصر استخدامها على الدول الأعضاء في صندوق النقد الدولي، وعدم دخول بروتوكول مونتريال الرابع الذي أقرها حيز التنفيذ لدى العديد من دول العالم، الأمر الذي سيترتب عليه تنازع في القوانين وانقسامات داخل ساحة القضاء في إيجاد أساس موحد يتم بمقتضاه احتساب التعويض .

من هنا نلاحظ بأن التعدد في نظم المسؤولية للناقل الجوي الدولي (وصلت إلى أكثر من سبعة تشريعات)² قد تداخلت في تنظيم هذه المسؤولية على مرور أكثر من ثمانين سنة وانعكس سلبا على النظام الدولي لمسؤولية الناقل الجوي، وذلك من حيث تباين حدود هذه المسؤولية من دولة إلى أخرى، وهو تباين لا يصب في مصلحة الناقل الجوي لأنه سيؤدي إلى هشاشة هذا النظام وتصدعه هذا من

¹ رغم مضاعفة الحد الأقصى للتعويض طبقا لبروتوكول لاهاي لسنة 1955 المعدل للاتفاقية وارسو، إلا أن الولايات المتحدة الأمريكية رأت أن ما جاء به البروتوكول غير كافي، وهددت بالانسحاب من اتفاقية وارسو، الأمر الذي أدى إلى إبرام اتفاق مونتريال لسنة 1966 بين هيئة الطيران المدني الأمريكية وعدد كبير من شركات الطيران التابعة لعدد كبير من الدول كان من بينها شركة مصر للطيران. راجع في ذلك عاطف الفقي، "تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقا لاتفاقية مونتريال 1999"، المرجع السابق، ص: 184.

² يمكن حصر التشريعات الدولية التي نظمت مسؤولية الناقل الجوي على النحو التالي: اتفاقية وارسو لسنة 1929، بروتوكول لاهاي لسنة 1955، اتفاقية جوادالكارا الموقعة بالمكسيك بتاريخ 18 سبتمبر 1961، اتفاق مونتريال لسنة 1966، بروتوكول جواتيمالا سيتي لسنة 1971، بروتوكول مونتريال الرابع لسنة 1975، وأخيرا اتفاقية مونتريال لسنة 1999.

جهة، ومن جهة أخرى نلاحظ بأن نظام وارسو لم يعد يواكب التطور والنمو الهائل الذي تشهده حركة النقل الجوي الدولي وهذا ما تبرزه الإحصائيات الصادرة عن منظمة الطيران المدني الدولي بهذا الخصوص¹ وبالتالي لن يكون نظام وارسو هو هذا النظام الأمثل الذي يجب أن يحكم مسؤولية الناقل الجوي في الوقت الحاضر، الأمر الذي سرع من ظهور بعض المبادرات الفردية والجماعية سواء كان ذلك على مستوى الدول أو المنظمات الدولية من خلال إقرار جملة من التدابير الدولية الجديدة، كان أبرزها إبرام اتفاقية دولية تسمى اتفاقية مونتريال لسنة 1999 التي جاءت لتلغي كل التشريعات السابقة وتكون نظام بديلا يحقق الانسجام والملائمة التشريعية لنظام مسؤولية الناقل الجوي الدولي، وتواكب تطور صناعة النقل الجوي.

إن دراسة النظام الجديد لمسؤولية الناقل الجوي يفرض علينا التعرف على نظام المسؤولية المحدودة كأول نظام تبناه المشرع الدولي² في ميدان النقل الجوي الدولي، إضافة إلى بيان طبيعة التدابير الدولية لتفعيل هذا النظام وحدود التعويض فيه (المبحث الأول)، في حين نخصص الجزء الثاني للحدث عن النظام الجديد المتبنى في اتفاقية مونتريال 1999 من خلال إبراز ضماناته ومميزاته (المبحث الثاني).

المبحث الأول: المسؤولية المحدودة للناقل الجوي

من باب الإنصاف، لقد وقفت اتفاقية وارسو فيما عجزت عنه الكثير من التشريعات الداخلية، إذ حاولت هذه الاتفاقية إلى حد ما إقامة التوازن بين مصلحة الناقل من جهة ومصصلحة

¹ تشير الإحصائيات الأولية الصادرة عن منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) أن مجموع النقل العالمي للمسافرين قد ارتفع خلال سنة 2009 حيث بلغ عدد المسافرين على الخطوط المنتظمة في أنحاء العالم حوالي مليارين ونصف مسافر، فيما تطورت حركة النقل الجوي المقدر بعدد الركاب المنقولين بنسبة 8.8%، أما على المستوى الإقليمي فقد أثبتت شركات الطيران بمنطقة آسيا / المحيط الهادي نمواً بنسبة 9.12% وتلتها شركات طيران الشرق الأوسط بنسبة 21%، فيما بلغ معدل حركة نمو شركات الطيران في أمريكا الشمالية نسبة 2.6% أي مماثلاً للنسبة العالمية المسجلة خلال سنة 2010، كما تطورت حركة النقل الجوي بأوروبا بنسبة 7.6%، وتزامنت مع التطور في عدد المقاعد الكيلومترية المتاحة على المستوى العالمي خلال سنة 2010 بمعدل 3.7% مقابل 13% في منطقة الشرق الأوسط و2% في أوروبا فيما ارتفعت نسبة امتلاء الرحلات بنسبة 3.6%، أما عن السبعة أشهر الأولى من سنة 2011 فقد ارتفع عدد الركاب المنقولين بنسبة 6.4% تزامناً مع تطور كميات الشحن المنقولة بنسبة 1%. راجع في ذلك التقرير السنوي لحركة النقل الجوي، الصادر عن الإيكاو، سنة 2016، ص: 47.

² أول نظام تبناه المشرع الدولي بشأن مبدأ تحديد مسؤولية الناقل الجوي هو النظام الذي جاءت به اتفاقية وارسو لسنة 1929، ثم تبنت بقية التشريعات الدولية اللاحقة هذا المبدأ مع تفاوت واضح في قيمة التحديد والأساس الذي بنيت عليه هذه المسؤولية. راجع في ذلك نصوص أحكام اتفاقية وارسو ونصوص اتفاق مونتريال لسنة 1966، وبروتوكول جواتيمالا سيتي لسنة 1971.

المسافر من جهة أخرى، مع التحيز بتقديم حماية أكبر للناقل، متحججة بالظروف الاستثنائية التي كان يشهدها الطيران في ذلك الوقت المبكر من بدء نشاطه¹.

لقد جاءت هذه الاتفاقية بنية توحيد القواعد القانونية لنظام مسؤولية الناقل الجوي الدولي الذي كان محطاً للخلاف والتناقض والتباين منذ القدم نظير تباين أهداف المشرعين، وهو اختلاف (الاختلاف في أحكام المسؤولية من قانون لآخر) انعكس بآثاره على مصلحة النقل الجوي ذي الطبيعة الدولية منذ بداية نشأته، ناهيك عن العقبة الذي شكلها هذا التباين أمام تقدم هذا المرفق الحيوي، ولعل هذا ما جعل التفكير ينصب ومنذ بداية الطيران في إيجاد نظام دولي لمسؤولية الناقل الجوي يستجيب ويتلاءم مع طبيعته وخصوصيته ويضع في اعتباره المخاطر الخاصة التي يتعرض لها الطيران، مع الحرص على توفير حماية فعالة لمؤسسات النقل الجوي، دون الإخلال في نفس الوقت بضمان حماية حقوق المسافر في حالة وقوع الحوادث أي كان سببها، وتعويضه عن الضرر الذي يصيبه من جراء هذا الحادث الجوي، الأمر الذي حتم في نهاية المطاف وضع نظام للمسؤولية المحدودة ووضع حدود معينة لتعويض المتضررين، مما قد يطرح تساؤلات حول: ما هو مفهوم مبدأ المسؤولية المحدودة؟ وماهي مبررات تطبيقها؟ وماهي حدود التعويض المقررة؟، هذه التساؤلات يمكن الإجابة عنها من خلال التطرق بالحديث عن مبدأ المسؤولية المحدودة ومبررات تطبيقها (المطلب الأول)، وبيان حدود التعويض في (المطلب الثاني).

المطلب الأول: تباين حدود مسؤولية الناقل الجوي ومبدأ الأخذ بتحديدتها

رأينا في النقاط السابقة أن مسؤولية الناقل لا تعدو سوى جزاء يترتب نتيجة الإخلال بالالتزام التعاقدي أو غير التعاقدي بعد توافر أركانها (الخطأ، والضرر، وعلاقة السببية)، ورأينا كذلك ما يثيره موضوع تحديدتها من اختلافات قانونية (نتيجة لبناء هذه المسؤولية على أسس متعددة ومختلفة) انعكست بدورها في شكل منازعات قانونية انقسم على إثرها الفقه والقضاء في مسألة تنظيمها وتقريرها خاصة كلما تعلق الأمر بأحكام مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي يربتها عقد النقل

¹ لقد شيدت اتفاقية وارسو لسنة 1929 نظاماً للمسؤولية على مبدأ تحديدها بحيث تم اعتبارها (في ذلك الوقت) من أكثر نظم المسؤولية ملائمة للنقل الجوي، ومن هنا أقر المشرع الدولي مبدأ تحديد المسؤولية ليكون هو المحور الذي تدور حوله جميع أحكام المسؤولية في الاتفاقية، ونلاحظ أنه حتى في تعديلاتها المتتالية ظل المشرع الدولي حريصاً على مبدأ التحديد على الرغم من أنه تحول من مسؤولية خطئية إلى مسؤولية موضوعية.

الجوي كالتزام في حق الناقل لمصلحة المسافر، وتباينت بالتالي أحكام هذه المسؤولية، ليس فقط في النظم الأنجلوسكسونية ودول القانون المكتوب، بل امتد مثل هذا التباين والاختلاف إلى الدول التي لا تنتسب لأي منهما، ولعل هذا مرده النظرة المحلية الضيقة للمشرع في هذه الدول من جهة والظروف الاقتصادية والسياسية التي تمر بها من جهة ثانية¹.

حتى تتمكن من تقديم صورة واضحة لحدود المسؤولية في النقل الجوي، وسعياً لإزالة الاختلافات التي شهدتها مسألة التعويضات من دولة إلى أخرى، كان الواجب تبيان الاختلاف الناشئ في تحديد أحكام المسؤولية بسبب النظرة الضيقة للمشرع (الفرع الأول)، ثم المضي قدماً للحديث عن إقرار مبدأ تحديد المسؤولية الذي يتجاوز "في حالة تطبيقه" كافة الظروف التي تمر بها دول ما (الفرع الثاني) للوصول إلى نقطة الحديث عن مبررات هذه المسؤولية وطبيعتها (الفرع الثالث).

الفرع الأول: الاختلاف في أحكام المسؤولية سبب للنظرة المحلية الضيقة للمشرع

رأينا من خلال دراستنا للتطور التاريخي لتنظيم المسؤولية التي كان يخضع لها الناقل الجوي في مجموعة دول القانون المكتوب قبل اتفاقية وارسو بأن هناك ثلاثة نظم مختلفة مثلت الاتجاهات المتعددة داخل هذه المجموعة وهي: القانون الفرنسي، والقانون الألماني والقانون الروسي رغم أن أياً من هذه القوانين الثلاثة لم يأت بالنظام الأمثل لمسؤولية الناقل الجوي الذي يتطلب بطبيعته قواعد خاصة متحررة من الفكر القانوني التقليدي، ويراع ظروف الطيران منذ بداية عهده من جهة، وحاجات المؤسسات القائمة عليه إلى الحماية والرعاية ويأخذ في اعتباره كافة المخاطر ذات الطبيعة الخاصة المتعلقة بالاستغلال الجوي من جهة ثانية.

فمن خلال استقراءنا للقوانين الثلاثة السابقة (الفرنسي والألماني والروسي) فإننا نجد بأن المشرع الروسي² كان من وجهة نظرنا أكثر توفيقاً من زميليه: الفرنسي والألماني في وضع بنود النظام الذي

¹ تبنت العديد من الدول في تشريعاتها الداخلية مبدأ تحديد المسؤولية، وعمدت من خلال هذا المبدأ إلى وضع حدود قصوى لمبالغ التعويض التي حددتها اتفاقية وارسو (من ضمنها التشريع الجزائري)، لكن سرعان ما تبين أن هذه المبالغ هزيلة أمام ارتفاع مستويات المعيشة، لذلك طرأت زيادة متلاحقة على حدود المسؤولية في مجال نقل الركاب الشيء الذي ظل معه التعويض عن الأضرار بالأمتهمة والبضائع ضمن نفس الحدود إلى حين عام 1999 الذي شهد تدخل اتفاقية مونتريال التي رفعت بدورها سقف التعويضات في الأمتهمة فقط.

² خضع المشرع الروسي الناقل الجوي لمسؤولية موضوعية في نقل الركاب وذلك من خلال تقنين الجو الروسي الصادر بتاريخ 27 أبريل 1932، حيث تنص المادة 78 منه "على أنه يسأل الناقل الجوي بمقتضى هذه المادة عن الضرر الذي يحدث للراكب أثناء فترة النقل الجوي"

فرضه كل منهما في مجال النقل الجوي، فنلاحظ من زاوية أولى أن المشرع الفرنسي ومن خلال قانونه للعام 1924 قد أوجد نظاما للمسؤولية العقدية استقاه من القواعد المطبقة على النقل البري والبحري حيث حمل الناقل التزاما بضمان سلامة الراكب وضمان البضاعة على حد سواء، وهو الأمر الذي يجعل من هذا الالتزام التزاما بتحقيق نتيجة¹ وليس غاية، إضافة إلى إباحته الشروط الإعفاء من المسؤولية كلما تعلق الأمر بمخاطر الجو والخطأ الملاحي، بحيث هدف المشرع الفرنسي من كل هذا وذلك إلى أن يجعل الأصل في هذا الالتزام هو توفير أكبر قسط من الحماية للناقل الجوي على حساب المسافر المتضرر، رغم أن مثل هذه الحماية قد افتقدها الناقل الجوي بين دهاليز القضاء الفرنسي وصبت أغلبها (الأحكام القضائية) في توفير نوع من الحماية للمسافرين، وهي الحماية التي نجدها قد بسطت وبشدة في التشريع الألماني الذي أتى به في العام 1922 حيث إقراره للمسؤولية الموضوعية التي قوامها فكرة الخطر وتحمل التبعة والتي لم تأت أكلها نتيجة إهدارها لهذه الحماية، عندما ترك المجال مفتوحا لشروط الإعفاء من المسؤولية باعتبارها إرثا مأخوذا من القواعد العامة التي تجيز هذه الشروط².

أما المشرع الروسي فقد كان أكثر قوة وموضوعية في الأخذ بنظام المسؤولية يميل في إحدى كفتيه نحو إقرار حماية أكبر لجمهور المسافرين بحيث سارت أحكامه في شكل أكثر اتساقا نحو تطبيق هذه الغاية بعدما أخضع الناقل الجوي لمسؤولية موضوعية انطلاقا من حرصه الشديد على حياة الإنسان وسلامته الجسدية، جاعلا من هذه المسؤولية مسؤولية مطلقة في نقل الركاب، مضيفا في نفس الوقت أسباب المسؤولية ومقصرا إياها على سبب واحد فقط ألا وهو وقوع غش أو خطأ جسيم من الراكب، ومانعا في الوقت نفسه كل شروط الإعفاء من المسؤولية أو تحديدها، وهو حكم اعتبره الكثيرون حكما منطقيًا ويتفق مع طبيعة المسؤولية الموضوعية التي تتنافى مع مثل هذه الشروط.

¹ تشريع الملاحة الجوية الفرنسي الصادر بتاريخ 31 مايو 1924 تتضمن أحكاما خاصة لتنظيم مسؤولية الناقل الجوي في المواد من 42 إلى 48، بحيث حقق هذا النظام حماية تشريعية فعالة لأن التبعة والتي لم تأتي بنتائجها نتيجة أقل، آخذا في الاعتبار حداثة الطيران المدني والمخاطر التي كانت تواجهه في بداية عهده.

² اعتبر المشرع الألماني الطائرة آلة خطيرة وعلى مشغلها أن يتحمل تبعات تشغيلها، وهذا ما نصت عليه المادة 19 من تشريع الملاحة الجوية الألماني لسنة 1922، التي أخضعت الناقل الجوي للمسؤولية الموضوعية قوامها فكرة الخطر وتحمل التبعة. راجع في ذلك: عائشة فضيل، المرجع السابق، ص: 282.

على الرغم من بعض الإيجابيات التي جاءت بها هذه القوانين في ظل نهج بعضها الداعي إلى التوفيق بين مصالح الطرفين (الناقل والمسافر) عند إقرارها للمسؤولية، إلا أن أيا منها لم يكن يصلح لأن يكون أساسا لتشريع دولي موحد (كما أشرنا سابقا) يحكم مسؤولية الناقل الجوي الدولي بسبب النظرة المحلية الضيقة التي سيطرت على المشرعين عند وضع هذه التشريعات، وكان بالتالي أمرا طبيعيا أن تتباين الأحكام من تشريع إلى آخر نظرا لتبيان مقاصد المشرعين، مثل هذا الاختلاف الذي لم يكن ليصب في صالح النقل الجوي ذو الطبيعة الدولية منذ ولادته بقدر ما شكل عقبة قوية تعيق كل تقدم قد يطرأ على هذا المرفق الحيوي، فكانت الحتمية تفرض إيجاد نظام دولي موحد لمسؤولية الناقل الجوي يتلاءم وطبيعته الخاصة التي ينطوي عليها وهو ما تم من خلال إقرار ما سمي بنظام مبدأ تحديد المسؤولية.

الفرع الثاني: إقرار مبدأ تحديد المسؤولية¹

تقضي اتفاقية وارسو لسنة 1929 في مادتها 1/22 بأن مسؤولية الناقل الجوي تجاه الراكب محددة بمبلغ 125.000 فرنك فرنسي، فرغم أن اتفاقية وارسو سنة 1929 (كما يقال) قد راعت تحقيق التوازن بين مصالح الناقل الجوي ومصالح المتعاقد (الراكب)²، إلا أنها في المقابل جعلت مسؤولية الناقل الجوي تقوم على مبدأ التحديد بوضع حد أقصى للتعويضات لا يلتزم الناقل الجوي بأكثر منها في مواجهة المتضرر، وذلك طبقا للمادة 22 بين اتفاقية وارسو لسنة 1929، وهو ما سار عليه العديد من تشريعات الدول³ وبالنظر إلى تمسك اتفاقية وارسو لسنة 1929 ومثل ما ذكرنا بمبدأ تحديد المسؤولية للناقل الجوي، تلك المسؤولية التي تلزم الناقل الجوي في حالة انشغالها بدفع المبلغ المحدد لتعويض المتضرر (المسافر) بغرض جبر الضرر الذي أصاب المتضرر⁴.

¹ ظهرت فكرة مبدأ تحديد مسؤولية الناقل الجوي في بعض التشريعات الجوية الداخلية قبل اتفاقية وارسو ونقلت هذه التشريعات عن القانون البحري حيث يعتبر مبدأ التحديد للمسؤولية هو الأساس الذي تدور حوله أحكام مسؤولية الناقل البحري (اتفاقية بروكسل لسنة 1924 بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بسند الشحن).

² عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص: 178.

³ لقد تبنى المشرع الفرنسي مبدأ المسؤولية المحدودة عند مصادقة فرنسا على اتفاقية وارسو بتاريخ 15 نوفمبر وأصبحت تطبقها بالتالي على الأقاليم الخاضعة لسيادتها التي كان من بينها الجزائر باعتبارها إقليما واحدا في تلك الفترة، كما قامت بتطبيق أحكام مسؤولية الناقل الجوي الواردة في اتفاقية وارسو في الجزائر منذ الوقت ذاته.

⁴ حمد حسين الشامي، "ركن الخطأ في المسؤولية المدنية"، دار النهضة العربية، بدون ذكر الطبعة، السنة 1990، ص: 526.

إن محدودية هذا التعويض (حسب رأيي) لا تتماشى مع مصلحة المسافر استنادا لاعتبارات عديدة، أولها متعلق بأساس المسؤولية في حد ذاته، إذ أن الاتفاقية قد أجازت للناقل الجوي تفويض قرينة الخطأ المفترض، بمعنى آخر أن الناقل الجوي يستطيع دحض هذه المسؤولية¹ بإقامة الدليل على بذله للجهد في تنفيذ هذه العناية الواجبة، وهذا ما يتضح جليا من خلال أحكام اتفاقية وارسو حسب مادتها العشرين التي جاء فيها إمكانية تخلص الناقل الجوي من مسؤوليته، حيث تفيد بأنه "لا يكون الناقل الجوي مسؤولا عن الضرر إذا أثبت أنه مع تابعيه قد اتخذوا كل الوسائل والتدابير اللازمة لتفادي الضرر، وأنه كان من المستحيل عليهم اتخاذها"، وذلك عندما منحت للناقل الجوي إمكانية التخلص من المسؤولية أو التخفيف أو استبعادها كلما أثبت اتخاذ جميع التدابير الضرورية لتفادي الضرر، أو كان من المستحيل عليه اتخاذها لظروف خارجة عن إرادته، كما أشارت الاتفاقية إلى إمكانية الاستفادة من التعويض المحدد على الناقل الجوي حسن النية، وبالمقابل قد يحرم منه في حالة ثبوت سوء نيته.

أما ثانيها فهي متعلقة بقيمة التعويضات، إذ وضعت اتفاقية وارسو حدود قصوى لهذه المسؤولية في حالة نقل الأشخاص طبقا لنص المادة 22 بمبلغ قدره 125.000 فرنك فرنسي أي ما يعادل 8600 دولار، وهو مبلغ يعتبر ضئيل جدا ولا يتماشى لا مع المخاطر المتنوعة التي يعيشها الطيران في كل مرحلة، ولا حتى مع الظروف المعيشية للأفراد في الوقت الحاضر، ولكن قد نجد في ذلك التحديد مبررات أمام واضعي تلك الاتفاقية في ذلك الوقت، وهذا ما سوف نتعرف عليه في الفرع الموالي.

الفرع الثالث: مبررات مبدأ المسؤولية المحدودة وطبيعتها القانونية

كانت القاعدة العامة في بعض التشريعات الوطنية (قبل وبعد اتفاقية وارسو) تشير لمبدأ المسؤولية المحدودة التي تجرد مبرراتها في تشجيع صناعة النقل الجوي²، وينطلق أساسها القانوني من

¹ حسن كبره، "مسؤولية الناقل الجوي"، مطبعة جامعة الاسكندرية، الاسكندرية (مصر)، 1997، ص: 322.

² تبني المشرع الجزائري المسؤولية المحدودة وذلك بعد انضمامه إلى اتفاقية وارسو بمقتضى مرسوم رقم 64-74 المؤرخ في 02 مارس 1964 المتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى اتفاقية وارسو المعدلة بروتوكول لاهاي 1955 ج. ر عدد 26 سنة 1964، وأصدر على ضوءه قانون الطيران المدني الجزائري سنة 1998 معتبرا في نفس الوقت أن بناء مسؤولية الناقل الجوي على مبدأ التحديد هو الأكثر ملاءمة للناقل الجوي الجزائري باعتباره يساعد ويشجع مرفق النقل الجوي على النمو والاستقرار، خصوصا بعد المرحلة العصيبة التي مرت بها الجزائر في العشرية السوداء.

إخلال الناقل الجوي (باعتباره مدينا عقديا) بالتزاماته الناشئة عن عقد النقل الجوي وإخفاقه في رد الضرر إلى سبب أجنبي من جهة (كما في نظم القانون المكتوب)، أو إقامة المتضرر الدليل القاطع على خطأ الناقل (كما هو الشأن بدول القانون الأنجلوسكسونية) من جهة ثانية، تنعقد في هذه الحالات مسؤولية الناقل وتنشغل ذمته بالتعويض عن الضرر الذي أصاب الراكب، وهي قاعدة عامة كانت تسري كما أشرنا قبل انعقاد اتفاقية وارسو¹ التي سرعان ما أقرته هذه الاتفاقية (مبدأ التحديد) تجاه الناقل الجوي في مواجهة المتضرر في حالات الوفاة للراكب أو إصابته بأذى أو فقدانه لبضاعته أو هلاكها أو تلفها أو التأخير في عمليات النقل المتفق عليها²، وهذه القاعدة (تحديد المسؤولية) خلقت نوعا من الاختلاف لدى الباحثين والمختصين في هذا المجال نتيجة بحثهم الدؤوب عن مبررات إقرارها، ومبررات الخروج عن الأصل في خصوصية التحديد، وهي مسألة تعرض لها الفقيه (دريون) في مؤلفه "تحديد المسؤوليات في القانون الجوي الدولي"، وبعض مقالاته بهذا الخصوص مقدما من خلال ذلك مجموعة من المبررات والأسباب التي طرحها في مراحل إعداد هذه الاتفاقية³ والتي سنحاول التطرق إليها في الفقرات التالية.

الفقرة الأولى: مبررات تطبيق مبدأ المسؤولية المحدودة

آثر المشرع الدولي من خلال اتفاقية وارسو لسنة 1929 الأخذ بمبدأ المسؤولية المحدودة استنادا إلى مجموعة من المبررات نذكر أهمها في ما يلي:

¹ باستثناء تشريع الملاحة الجوية الألماني لسنة 1922 الذي اتبع طريقة شاذة في تحديد المسؤولية، وتشريع الملاحة الجوية الفرنسي لسنة 1924 الذي أقر بمبدأ التحديد بمبلغ زهيد في نقل البضائع والأمتعة المسجلة فقط، والتشريع الايطالي لسنة 1923 الذي اتبع طريقة التحديد الشامل التي لا تصلح في نطاق النقل الجوي. راجع في ذلك، فاروق أحمد زاهر، القانون الجوي...، المرجع السابق، ص: 41.

في المجلة كان الناقل يتمتع بحرية مطلقة في التعاقد وتحديد المسؤولية وله وفقا للقانون أن يحدد مسؤوليته بمبلغ معين أو أن يشترط الإعفاء منها في حالات خاصة، أنظر، عبد المجيد خلف منصور العنزي، المرجع السابق، ص: 20.

² تثير المسؤولية عن التأخير في النقل الجوي صعوبات تتعلق من جهة أولى بعدم تحديد مفهوم التأخير سوى من خلال المادة 19 من اتفاقية وارسو ومن خلال المادة 147 من القانون 98-06، فقط اكتفيا بتقرير مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير دون أن يضع معيارا لها يتسنى على ضوئه تحديد المقصود بالتأخير الذي يؤدي إلى قيام مسؤولية الناقل الجوي.

³ راجع في ذلك تقرير "دريون" حول تعديل اتفاقية وارسو من خلال بروتوكول لاهاي والمبررات التي ساقها حول تحديد المسؤولية، خلال الإعداد لاتفاقية وارسو، مؤتمر القانون الجوي، باريس 1954، ص: 12-14، المشار إليه لدى، نُجْد ميلود صقر، المرجع السابق، ص: 201.

1- القياس على مجالات النقل الأخرى:

تنطلق الدول التي تأخذ بمبدأ تحديد المسؤولية استناداً مما أخذت به تشريعات النقل البحري حيث مبدأ تحديد المسؤولية الذي ترسخ سريعاً ضمن اتفاقية بروكسل لسنة 1924 حسب نص المادتين الرابعة والتاسعة منها، رغم أن هذا التبرير حسب قول البعض لا يعني شيئاً أكثر من كونه يشير إلى مبدأ تحديد مسؤولية الناقل الذي كان معروفاً في النقل البحري قبل أن ينتقل فيما بعد إلى النقل الجوي¹.

2- مساندة صناعة النقل الجوي الناشئة

يقوم هذا المبرر على أساس حماية مرفق النقل الجوي الذي كان لا يزال في بداية نشاطه عند وضع اتفاقية وارسو لسنة 1929، ومن ناحية أخرى تشجيع الاستثمار في مجال النقل الجوي²، لهذا كان وضع حدود قصوى للتعويضات التي يلتزم بها الناقل المسؤول اتجاه المضرورين هو الحل الأنسب لتحقيق هذه الغاية³.

فرضاً لو أن القوانين الوطنية ومعها الاتفاقيات الدولية آثرت تطبيق القواعد العامة في تلك الفترة، بأن يتم التعويض بقدر الضرر اللاحق، هذا الضرر الذي دائماً ما يكون كبيراً جداً⁴، مما يعني أموال طائلة لتعويض من كان على ظهر هذه الطائرة، فضلاً عن تلف الكلي أو الجزئي للطائرة، فإن ذلك كان سيؤدي لا محالة إلى إفلاس جل شركات النقل الجوي في تلك المرحلة⁵، ناهيك عن فرض

¹ لم يكن المجال البحري وحده من أقر تحديد المسؤولية، بل حتى اتفاقية برن لسنة 1890 المتعلقة بمسؤولية الناقل الدولي للنقل بالسكك الحديدية أقرت مبدأ تحديد مسؤولية الناقل في أحكامها، راجع كل من، قروت أنيس الأسيوطي، المرجع السابق، ص: 546، محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص: 123.

² محمد مجت عبد الله أمين قايد، الموجز في القانون الجوي "النقل الجوي الوطني والدولي"، ط2، دار النهضة العربية، القاهرة (مصر)، 2007، ص: 53.

³ هاني دويدار، المرجع لسابق، ص: 317، فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي، المرجع السابق، ص: 108، حمدي محمد مصطفى حسن، الاستثناءات الواردة على مسؤولية الناقل الجوي الدولي وفقاً لاتفاقية وارسو 1929 والبروتوكولات المعدلة لها واتفاقية مونتريال 1999 مع الإشارة إلى قانون التعاملات التجارية الإماراتي، بحث مقدم في المؤتمر الدولي السنوي العشرين (الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية)، جامعة الإمارات العربية، دبي (الإمارات المتحدة)، من 23 إلى 25 أبريل 2012، ص: 273.

⁴ قد يصل عدد ركاب الطائرة الواحدة إلى 800 مسافر في الرحلة الواحدة، كطائرات البوينغ وطائرات الإير باص العالمية.

⁵ أعلنت شركة فلاش إير لاين Flash Air Lines بعد مرور شهرين فقط من وقوع حادث تحطم الطائرة بوينغ 737 في الرابع من يناير 2004 في البحر الأحمر، حادث حصده كل أرواح الأفراد الذين كانوا على متنها. لتفاصيل أكثر عن الحادث، راجع الموقع التالي: https://fr.qaz.wiki/wiki/Flash_Airlines_Flight_604 المطلاع عليه بتاريخ: 2018/04/23 على الساعة: 13:36.

صورة نمطية سلبية مرتبطة بهذه البيئة الاستثمارية (الاستثمار في المجال الجوي)، ما يفرض معه عزوف عن الإقبال لهذا المجال¹.

إن التسليم بهذا المبرر كأساس لقبول مبدأ تحديد مسؤولية الناقل الجوي بقي محل نظر، فالقول بأن مسؤولية الناقل الجوية المحدودة تساعد على تقدم نمو مرفق الطيران، قول لم يجز إجماع الفاعلين في مجال الطيران، فلو كان من الجائز حماية نشاط الطيران الذي كان في بداية عقده في تلك المرحلة، فإنه لا يجب أن يكون ذلك على حساب المسافرين، بل فيه العديد من الوسائل التي تحمي شركات النقل الجوي من الضريبة الاقتصادية لهذا الاستغلال بعيدا عن المساس بمصالح الخدمة من المسافرين، كالمساعدات المالية التي تقدمها الدول²، وذلك لدعم مؤسسات النقل الجوي في مواجهة الأخطار الجوية³، والنهوض بهذا النوع الجديد من الاستثمار⁴.

3- توزيع عبء تبعه مخاطر الاستغلال الجوي:

يذهب القائلين بهذا المبدأ إلى تبرير تحديد مسؤولية الناقل الجوي على أساس تحميل المسافر نصيبا من مخاطر الاستغلال الجوي، وذلك بتنازله عن الحصول على التعويض الكامل في حالة حصول حادث جوي مفاجئ للطائرة (طائرة من طراز بوينغ 747)⁵، بل يكتفي بالحد الأقصى الذي

¹ أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص: 353.

² صفوت ناجي بهنساوي، المرجع السابق، ص: 328.

³ الجدير بالذكر أن الإعانات التي تقدمها الدولة لمساعدة شركات الطيران لتفادي الآثار الوخيمة للحوادث الجوية لم تكن مقترحا نظريا فقط في عهد الطيران، بل الفكرة تم تجسيدها في الولايات المتحدة الأمريكية، إذ قرر الكونغرس الأمريكي على أعقاب أحداث الحادي عشر من سبتمبر مساعدة شركات النقل الجوي الأمريكية عن طريق تقديم إعانات، بعد أن انخفض عدد المسافرين، وتكبدت هذه الشركات خسائر مادية فادحة، بعد أن ترصدتها العديد من المطالبات من آلاف الأشخاص المتضررين من الحادث، سواء كان من ضحايا اختطاف الطائرة، أو الأشخاص المتواجدين على السطح، بما فيهم الأشخاص المتواجدين في برج التجارة العلميين، قدرت هذه المتابعات بما يفوق 100 مليار دولار أمريكي، فكان الحل من خلال إصدار قانون النقل الجوي والسلامة، أنشأ بموجبه جمعية خدمات السلامة الأمريكية.

The aviation & and space journal, July/ September 2012, N3, P. 2, 3.

المشار إليه من قبل، محمود عبد الجواد عبد الهادي، المرجع السابق، ص: 300، هامش 3.

⁴ الحقيقة أن القوة الاقتصادية لشركات النقل الجوي تمكنها من لعب دور رئيسي وفعال في إنشاء القواعد القانونية المتعلقة بها، عن طريق التأثير الذي يولده تكتلها المعروف بالاتحاد الدولي للنقل الجوي IATA. راجع في ذلك، عبد الحكم محمد عبد السلام عثمان، المرجع السابق، ص: 301.

⁵ بدأت الطائرة البوينغ 747 بتقديم خدماتها منذ فبراير 1969 بحيث تعتبر من الطائرات العملاقة في دول الكاب حيث تحمل في جوفها أكثر من 500 راكب وبسرعة تصل إلى 1000 كم / ساعة. وتخلق على ارتفاع أربعين ألف قدم، ونشير هنا إلى حادثة اصطدام طائرتين بوينغ 747 تابعيتين لكل من شركة KLM الهولندية. و Panam الأمريكية بمطار تين يريني بجز الكناري بتاريخ 27 مارس 1977 وذهب ضحيتها أكثر من 538 قتيلا. كما نشر هنا إلى حادثة طائرة البوينغ 747 التابعة للخطوط اليابانية عندما تحطمت ببن طوكيو واوزاكا بتاريخ 12 غشت 1985 وذهب ضحيتها 583 قتيلا وهذا

وضعت الاتفاقية على اعتبار أنه مهما بلغ تقدم نشاط النقل الجوي، فهو لا يزال ناشئاً ومعرضاً للمخاطر، مما يستوجب رعاية أهله والقائلين عليه عن طريق توزيع عبء تحمل المخاطر بين الناقل والعميل¹.

لقد انتقد البعض² عن حق هذه الفكرة قائلاً بأن مخاطر الاستغلال الجوي لا تشكل -في ذاتها- خصوصية ينفرد بها النقل الجوي وتبرر تحديد مسؤولية الناقل الجوي، وأن هناك العديد من المشروعات الصناعية التي تعمل في ذات الظروف بل في ظروف أكثر خطورة ومع ذلك تتحمل وحدها تبعه مخاطر هذا الاستغلال، ولم يتقرر لها نظام محدد للتعويض³.

من جانبنا نرى بأن النقل الجوي ما هو إلا مشروع استثماري يقوم على المخاطر والأرباح كأبي مشروع من المشاريع الأخرى، وبالتالي فعلى الناقل الجوي باعتباره مستثمراً أن يتحمل لذاته تبعه مخاطر مشروعه، ولا يتحمل معه متلقي الخدمة شيء من هذه المخاطر.

4- تنشيط التأمين ضد مخاطر الاستغلال الجوي:

لعل السمة البارزة للحوادث الجوية -بالرغم من قلتها- هي حجم الخسائر الكبيرة جداً على مستوى الأرواح -الركاب، أفراد الطاقم والغير على سطح الأرض- كما على مستوى الأشياء والممتلكات -جسم الطائرة، البضاعة والأموال على سطح الأرض-، هذه الأضرار التي لم يكن باستطاعة الناقل الجوي تجاوزها إلا عن طريق اكتتاب تأمين جوي إما على الطائرة أو على المسؤولية، ومما سهل على الناقل مأمورية إبرام عقود التأمين هاته هو نظام المسؤولية المحدودة الذي ساهم في ظهور التأمين ودخول شركات مختصة للتأمين إلى سوق النقل الجوي، الشيء الذي عزز دور هذه المؤسسات واستقرارها خاصة بعد تثبيت حدود المسؤولية في اتفاق مونتريال 1966، بحيث أصبح الارتباط وثيقاً بين المسؤولية المحدودة والتأمين⁴، ولم يعد في الإمكان تصور أحدهما دون الآخر لاسيما

يدل على الخسارة الكبرى التي قد تتحملها شركات الطيران نتيجة لهذه الحوادث. ومن هنا كان الدافع المطالبة بتوزيع عبء الخسائر والأضرار بين الجهات المتداخلة في صناعة النقل الجوي.

¹ محمود عبد الجواد عبد الهادي، المرجع السابق، ص: 302، دلال يزيد، المرجع السابق، ص: 231، جقبوي حمزة، المرجع السابق، ص: 257.

² موقف العميد Dorion المشار إليه لدى: فاروق أحمد زاهر، القانون الجوي...، المرجع السابق، ص: 109.

³ عائشة فضيل، "مسؤولية الناقل الجوي"، المرجع السابق، ص: 311.

⁴ هاني دويدار، المرجع السابق، ص: 317. دلال يزيد، المرجع ذاته، ص: 232.

بعد استخدام الطائرات العملاقة في النقل الجوي الدولي التي تتسع في جوفها لأكثر من 500 راكب¹، وتفوق سرعتها سرعة الصوت، ولهذا يمكننا القول بأن هذا التطور في حركة النقل الجوي قد فرض استمرارية نظام المسؤولية المحدودة وأوجب في الوقت نفسه التأمين عن هذه المسؤولية²، ويكفي أن نتصور حجم الخسارة التي يمكن أن تصاب بها شركات الطيران إذا وقعت كارثة لإحدى طائراتها، وفيها 500 راكب غير أفراد طاقمها وما تحمله من بضائع فقد تناهز الخسارة مئات الملايين من الدولارات.

إن تحميل ميزانية أية شركة طيران هذا المبلغ الضخم يمثل كارثة مالية واقتصادية محققة للشركة لا تستطيع تحملها، ومن هنا جاءت حتمية التأمين عن مسؤولية الناقل الجوي (فضلا عن التأمين على الطائرة ذاتها) لتشكيل أمرا ضروريا في مجال النقل الجوي وكنظام مقترح لمسؤولية الناقل الجوي، حيث أن الواقع يشير إلى أن التأمين أصبح يقوم بدور مهم وبارز في نظام المسؤولية في عصرنا الحاضر، فهو من جانب يضمن للناقل استمرارية عمله بصورة صريحة ويجنبه مخاطر تحمل تبعات الحوادث الجوية باعتبارها أتعابا جسيمة قد لا تتحملها حتى أكبر شركات النقل الجوي أمام ضخامة التعويض أو فداحة الخسائر المتمثلة في فقد الطائرة وأفراد طاقمها، ومن جانب آخر يضمن للمتضرر حصوله على التعويض المقرر دون أية صعوبات.

ومن هنا يتبين لنا بأن التأمين يقوم إذا بوظيفة مزدوجة لمصلحة الناقل من جهة، والمسافر من جهة أخرى³، ويمتد من ناحية ثانية إلى التأمين الجوي لتغطية المتضررين على السطح وفقا لأحكام

¹ تعتبر طائرة أير باص طراز أيه 380 أكبر طائرة من حيث سعة استيعابها للركاب، إذ يمكنها أن تقل ما يعادل 650 راكب في حالة التهيئة القياسية، بينما تصل سعتها في التجهيز الاقتصادي إلى 900 راكب في الرحلة الواحدة، كل هذا لم يمنعها من أن تكون الطائرة الأكثر تطورا في العالم كما وصفها خبراء وأخصائيو الطائرات.

² عند ظهور الطائرة واستخدامها في الطيران التجاري كان هناك التأمين البري والبحري، وعند صدور اتفاقية باريس لسنة 1919 (تعد أول اتفاقية دولية في مجال الطيران المدني)، لم تنطرق إلى التأمين الجوي لكنها مهدت السبيل إليه، إلا أنه وبعد صدور اتفاقية وارسو 1929 التي نصت على نظام المسؤولية المحدودة للناقل الجوي في مهدت السبيل كذلك وازدهار التأمين الجوي رغم أنها لم تنص عليه. أما بصدور بروتوكول لاهاي لسنة 1955 فنجد بأنه قد اكتفى بالنص على توصية الدول المتعاقدة بإقامة نظم لضمان الوفاء بالتعويضات المقررة في أحكام اتفاقية وارسو. ولكن بصدور اتفاقية مونترال لسنة 1999 ألزمت الدول الأطراف بإجبارية التأمين الجوي وهذا ما انتهجته معظم التشريعات الداخلية للدول. راجع في ذلك: هاني دويدار، "قانون الطيران التجاري"، الطبعة الأولى، دار الجامعة الجديدة، القاهرة (مصر) 2000، ص: 276.

³ أبو زيد رضوان، "تطور طبيعة وحد مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص ونظم التأمين"، المرجع السابق، ص: 118.

اتفاقية روما لسنة 1952 بشأن المسؤولية عن الأضرار التي تسببها الطائرات للغير على السطح¹، ولا يفرق هذا التأمين بين المتضرر على السطح والمتضرر على متن الطائرة، لكون كليهما يصيبه الضرر من جراء الاستغلال الجوي، ولا بد بالتالي لهما من ضمان الحصول على التعويض المقرر دون أية صعوبات أو عراقيل، وهذا لا يتأتى إلا بانخراط شركات الطيران في مؤسسات التأمين لأجل التأمين عن هذه المسؤولية بشكل كامل يغط مصالح الأطراف وخصوصياتهم.

5- التأمين الإجباري كنظام بديل لتغطية أسباب قصور المسؤولية المحدودة

يعتبر الأخذ بمبدأ تحديد المسؤولية من أهم العوامل التي ساهمت في ظهور التأمين عن مخاطر الاستغلال الجوي، باعتباره وسيلة مهمة للحد من الآثار المتعلقة بالخسائر المالية التي تتعرض لها شركات الطيران نتيجة للحوادث الجوية²، ومما لا شك فيه بأن دوافع التخوف التي طالت مسألة التأمين الإجباري لم يكن لها مبررات تذكر لكونها تغري الناقل وتابعيه بالإهمال وعدم الحرص عندما تكون مسؤوليته مؤمنا عليها، ذلك أن الذي يدفع الناقل إلى الحرص وبذل العناية اللازمة لا ينصب على عدم توفير التأمين من عدمه، بل يتمثل أساسا في خشيته من فقد الطائرة وطاقمها، وهي خسارة مادية كبرى للناقل يستوجب معها تطبيق نظام التأمين كنظام مقترح لمسؤولية الناقل لتغطية أسباب العجز ومعالجة أوجه القصور في نظام المسؤولية المقررة في اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي، كون هذا النظام (نظام التأمين) سيحافظ على وحدة التشريع الدولي ويقيم توازنا عادلا بين مصالح

¹ أخذ المشرع الدولي بمقتضى اتفاقية روما لسنة 1952 بشأن المسؤولية عن الأضرار التي تسببها الطائرات للغير على سطح الأرض بالتأمين الإجباري من مسؤولية المستغل، لكنه لم يأخذ بالتأمين الإجباري للمسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالراكب على متن الطائرة، بحيث جاءت اتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها خالية من الإشارة إلى هذه المسألة، والحقيقة أن المشرع قد جانب الصواب لأنه لا فرق بين المتضرر على السطح والمتضرر على متن الطائرة فكلاهما يلحقه الضرر من جراء الاستغلال الجوي، ويجب أن يحصل كلاهما على ضمان للحصول على التعويض المقرر، وهذا ما دفع المشرع الدولي من خلال اتفاقية مونتريال لسنة 1999 إلى تبني هذا الاتجاه من خلال ما جاءت به المادة 50 منه التي نصت على الدول الأطراف أن تطلب من ناقلها أن يحتفظوا بقدر كافي من التأمين يغطي مسؤولياتهم بموجب هذه الاتفاقية، ويجوز للدولة الطرف التي ينظم الناقل الجوي رحلات إلى داخلها أن تطلب منه تقديم دليل على أن يحتفظ بقدر كاف من التأمين يغطي مسؤوليته بموجب هذه الاتفاقية". كانت الجزائر قد صادقت على اتفاقية روما 1952 الخاصة بالأضرار للأغيار اللاحقة بالسطح المتسببة فيها الطائرات الأجنبية، بموجب المرسوم رقم 64-76 المؤرخ في 02/03/1964، الصادر في الجريدة الرسمية رقم 30.

² فرضت مجموعة من الدول إجبارية التأمين الجوي مثل: النمسا، وألمانيا، وإيطاليا، والبرازيل، والمكسيك، وكندا وبعض الولايات الأمريكية، وقد أخذ المشرع الجزائري بدوره بإجبارية التأمين من المسؤولية في النقل الجوي بمقتضى القانون 98-06 الخاص بالطيران المدني الجزائري، إذ فرضت المادة 171 منه على الناقل الجوي التأمين على المسؤولية عن الأضرار التي تصيب الركاب، على ألا ينزل مبلغ التأمين عن حد التعويض المقرر في 150 من نفس القانون. راجع في ذلك المادتين 171 و172 من ذات القانون.

طرفي عقد النقل الجوي الدولي، هذا التوازن الذي يشكل الهدف الأسمى لهذا التشريع، بعد أن جاءت إلزامية التأمين الإجباري عن المسؤولية في النقل الجوي وأصبحت معه وثيقة التأمين على متن الطائرات من الوثائق والمستندات المهمة التي لا يجوز الطيران بدونها¹.

لقد كان مبدأ تحديد المسؤولية وسيلة نحو تعاضم دور مؤسسات التأمين، حيث لوحظ أن هناك إقبالا من شركات التأمين على دخول سوق النقل الجوي بعد أن كانت عازمة عن عدم مد نشاطها إليه نظرا لجسامة الأخطار الناجمة عن استخدام الطائرة حيث كان السفر بواسطتها في أول عهد الطيران ضربا من المغامرة، ولكن بعد تقدم فن الطيران وتطوره ساهم ذلك في إبعاد شبح مخاطر السفر عن طريقه، وأخذت نسبة الكوارث الجوية تتراجع إذا ما قورنت بالنمو الهائل الذي تشهده حركة النقل الجوي الدولي.

لقد كان من الصعب بما كان قبول شركات التأمين الوفاء بقيم تعويضات مطلقة، ولا شك أن كفالة استمرار ونجاح أي نوع من الاستثمارات مرتبط بمدى إمكانية التأمين ضد ما يتعرض له هذا المشروع من مخاطر، وحتى وإن قبلت شركات التأمين المغامرة في مشروع استثماري كالنقل الجوي مثلا دون ضمانات، فإن ذلك كان سيكون مقابل رفع قيمة أقساط التأمين إلى درجة خيالية²، تؤثر بشكل كبير على تكاليف النقل الجوي، لذلك كان تحميل الناقل الجوي جزءا من المسؤولية عن طريق تحديدها دورا جد فعال في إقبال شركات التأمين على النقل الجوي، إذ كان من الأيسر بالنسبة لها ضمان تعويضات معروفة مسبقا ومحددة بحدود قصوى لا يتم تجاوزها³.

وأمام هذه العوامل أصبح التأمين يؤدي دورا أساسيا في نظام مسؤولية الناقل الجوي الدولي منذ بروتوكول لاهاي لسنة 1955، الذي رفع حد المسؤولية بمقدار الضعف، وبدأ هذا التأمين الدخول في سوق النقل الجوي ويتعاضم دوره في ظل اتفاق مونتريال لسنة 1966 الذي رفع حد المسؤولية إلى 75 ألف دولار شاملا مصاريف الدعوى وأتعاب المحاماة، قبل أن يرفعها بروتوكول جواتيمالا سيتي إلى حدها الأقصى ليصل إلى 100 ألف دولار، نتيجة إيمانه بأن مثل هذا التأمين من

¹ توصيات منظمة الطيران المدني الدولي، ونصت عليها معظم القوانين الوطنية للطيران المدني منها قانون الطيران المدني الجزائري.

² عبد الفضيل محمد أحمد، "القانون الخاص الجوي"، المرجع السابق، ص: 169.

³ محمد فريد العربي، المرجع السابق، ص: 134، أبو زيد رضوان المرجع السابق، ص: 12، محمود عبد الجواد عبد الهادي، المرجع السابق، ص: 304.

المسؤولية سيضمن للمتضرر الحصول على التعويض المقرر، كما أنه سيضمن للناقل الجوي الحد من الآثار السلبية التي قد تلحق بدمته تبعاً لتحريك دعوى المسؤولية في مواجهة المتضررين، ذلك أن مقتضيات هذا التأمين تفرض بالضرورة وضع حد أقصى للمسؤولية الناقل حتى يمكن تغطيتها بمبالغ التأمين¹.

لكن في المقابل قد تتراجع مؤسسات التأمين عن دورها في تغطية حالات المسؤولية غير المحدودة للناقل الجوي الدولي²، وبالتالي سيفضل الناقل الجوي تطبيق المسؤولية المحدودة رغم أن تحديدها لن يكون حتماً مساوياً لقيمة الفرد بقدر ما سيكون تطبيقاً للقانون عندما تحقق المسؤولية وتنشغل بها ذمة الناقل الذي سيضحي بذلك ملزماً بقوة هذا القانون بالتعويض عن الضرر الحاصل، ولا يجوز له (لِلناقل) بأي شكل من الأشكال القبول بقدر أقل من التعويض المقرر، كما لا يجوز للمتضرر أن يطالب أزيد منه، إضافة إلى عدم إمكانية القاضي نفسه من الحكم بتعويض يتجاوز هذا الحد المقرر قانوناً بمبلغ 125 ألف فرنك بوانكريه لكل راكب حسب نص المادة 22 من اتفاقية وارسو.

6- المسؤولية المحدودة تمكن المسافرين من إبرام عقد تأمين إضافي

عندما تكون مسؤولية الناقل محدودة فإن المسافر يستطيع الحصول على تعويض يزيد عن الحد الأقصى المقرر، كما يحق له في حالة إذا ما فاق الضرر مقدار التعويض أن يعقد اتفاقاً إضافياً بقيمة الفرق بين الضرر الفعلي حسب تقديره والحد الأقصى المقرر للمسؤولية كتأمين إضافي³، خاصة وأن أقساط هذا التأمين ضئيلة لا تتجاوز قيمة ما يقدم للراكب من مشروبات أثناء الرحلة الجوية، بحيث وجد مثل هذا التبرير (كان تحت أنظار واضعي الاتفاقية) من ناحية إلزام الناقل بأن يضمن مستند النقل بياناً إلى المسافر يعلمه فيه بأن النقل يخضع لأحكام المسؤولية المحدودة المقررة في الاتفاقية،

¹ أبو زيد رضوان، "تطور طبيعة وحد مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص ونظم التأمين"، المرجع السابق، ص: 120.

² لقد أخذ المشرع المصري في قانون الطيران المدني لسنة 1981 بمبدأ التأمين الإلزامي من المسؤولية، حيث تنص المادة 38 منه "بأنه يجب على كل مستثمر طائرة تعمل في إقليم الجمهورية أن يؤمن لتغطية مسؤوليته عن الأضرار التي تصيب الركاب، والأمتعة، والبضائع، التي تكون على متن الطائرة، والأضرار التي تسببها الطائرة للغير على السطح".

³ ينصح مكتب لويدز في لندن الركاب بالاستفادة من العقد التأمين الإضافي، حيث يمكن للراكب الجوي قبل ركوبه الطائرة بتوان إبرام عقد تأمين إضافي، على أن يسدد قسط التأمين بعد تسجيل الاسم، والعنوان، والمستفيد من التأمين بعد وفاته. حينها تكون وثيقة التأمين نافذة وصحيحة، وتغطي كل أنواع النقل الأخرى غير الطائرة. مُجد ميلود صقر، المرجع السابق، ص: 206.

وذلك حتى يكون هذا المسافر على بينة من الأمر قبل بدء عملية النقل وإمكانية إبرام عقد تأمين إضافي، مرتبة على مخالفة هذا الالتزام حرمان الناقل الاستفادة من تحديد مسؤوليته وذلك بنص المادة 9 من اتفاقية وارسو.

7- مبدأ تحديد المسؤولية هو نظام قائم على افتراض خطأ الناقل

رغم تبني اتفاقية وارسو حلاً توفيقياً بين نظام المسؤولية المتبعة في دول القانون الأنجلو أمريكي القائم على الخطأ واجب الإثبات (حيث لا يتحمل الناقل إلا بالالتزام بذل عناية)، وبين نظام المسؤولية المقررة في دول القانون المكتوب القائم على ثبوت الخطأ بمجرد وقوع الضرر (حيث التزام الناقل بتحقيق نتيجة وليس ببذل عناية)، إلا أنها اتجهت إلى اعتماد نظام مؤداه تحميل الناقل مجرد التزام ببذل عناية ولكن مع افتراض الخطأ في جانبه بمجرد وقوع الضرر، فلا يتحمل المتضرر عبء إثبات خطأ الناقل¹.

فنظام المسؤولية في اتفاقية وارسو قائم إذن على افتراض الخطأ، ولا شك بأن إثبات خطأ الناقل الجوي هو أمر شاق وعسير من طرف المسافر، إلا أنه في المقابل يجب على الناقل الجوي أن يدحض قرينة الخطأ هاته حتى يفلت من المسؤولية، لهذا كان لا بد من إخضاع الناقل لمبدأ تحديد المسؤولية وكان هو المقابل أو التعويض لافتراض الخطأ، ومع ذلك يرى البعض² أن هذا التبرير ليس مقنعاً ولا حاسماً لأن كثيراً من التشريعات لا تقيم مسؤولية الناقل على مجرد الخطأ المفترض وإنما تحمله مسؤولية موضوعية لا اعتبار فيها للخطأ مطلقاً³ مثلما هو وارد في التشريع الروسي، وبعض تشريعات دول أوروبا الشرقية، حيث لا يجد الناقل سبيلاً بأن يتذرع بالقوة القاهرة في نقل الركاب، فمثل هذه المسؤولية الشديدة والمطلقة لم يقابلها أي تخفيف أو تحديد المسؤولية كتعويض للناقل عن فرضها على كاهله.

¹ عائشة فضيل، المرجع السابق، ص: 311.

² يستطيع الناقل الجوي الاستفادة من هذا الامتياز بشرط ألا يكون مرتكباً لغش، أو خطأ يعادل الخطأ الجسيم استناداً إلى المادة 25 من اتفاقية وارسو لسنة 1929 أو خطأ غير مغتفر استناداً إلى الصياغة الجديدة لهذه المادة طبقاً لتعديل لاهاي لسنة 1955، أو بروتوكول جواتيمالا سيتي لسنة 1971، فإنه كرس صياغة نص المادة 25 كما هي واردة دون أي تعديل. راجع ذلك سميحة القليوبي، "القانون الجوي". المرجع السابق، ص: 211.

³ Jerzy Rajski, « la responsabilité du transporteur aérien dans la législation de quelques pays socialistes européens », RFDA, 1971, P : 13.

المشار إليه من قبل: عائشة فضيل، المرجع ذاته، ص: 311، الهامش 2.

8- تحديد المسؤولية يساعد على توحيد القانون الدولي للنقل الجوي وتقليل النزاعات

في نظام المسؤولية المحدودة يستطيع الناقل حساب التعويضات المستحقة من خلال التصالح وديا مع المتضررين، وذلك بأن يعرض عليهم المبالغ المستحقة لهم كتعويضات عن الأضرار التي تلحقهم حسبما حددها الاتفاقية دون حاجة إلى اللجوء للقضاء، وما قد يترتب عليه من إطالة أمد النزاع وإعطاء الفرصة للمنازعات الكيدية، وعندها سوف يكون الناقل (وهو أصلا تاجر) أكثر حرصا على إصدار هذه التسويات الودية مع المتضررين من عملائه حتى يتفادى الطريق القضائي، ويتفادى بالتالي نشر الأحكام القضائية التي قد تسيء إلى سمعة الناقل، ويتمكن المتضرر من الحصول على التعويض المستحق في الحدود المقررة في أسرع وقت، لكن بالرغم من أن تحديد المسؤولية قد لا يغطي قيمة الضرر الفعلي للمتضرر، إلا أنه بالمقابل يقلل المنازعات بين الراكب والناقل الجوي ويحافظ على استمراريته، لأن المصلحة العامة تتطلب استمراره واستقراره حتى يقوم بدوره في خدمة البشرية¹.

الأكد أن تقليل المنازعات وحالات اللجوء إلى القضاء، إنما تصب في مصلحة الطرفين معا، فالناقل الجوي سيكون في غاية الحرص على إجراء التسوية الودية مع المسافر حتى يتفادى تبعات المثل أمام القضاء، وبالتالي يتجنب نشر الأحكام التي تؤثر على سمعته واعتباره بين المنافسين والمسافرين، أما المضرور فيكون من مصلحته هو أيضا إجراء المصالحة الودية مع الناقل حتى يتمكن من الحصول على التعويض المستحق في أسرع وقت ممكن، وهو على إدراك تام أنه حتى ولو اختار الطريق القضائي في حصوله على التعويض، فإنه لن تتجاوز قيمة التعويض تلك المقررة في الاتفاقية، فضلا عن تكبده نفقات إضافية، كمصاريف التقاضي وأتعاب المحامي وغيرها من النفقات التي كان بإمكانه تجنبها لو أنه رضي بالتسوية².

وبما أن مجال النقل الجوي يعد نقلا جويا دوليا بطبيعته، فإن أي قاعدة دولية توضع (بعد الاتفاق عليها) وتحدد، بما فيها قيمة التعويض المستحق للمتضررين من حوادث الطيران، من شأنها أن تحقق العدالة والمساواة لمستخدمي النقل الجوي نتيجة مساعدتها في القضاء على العديد من

¹ محمود عبد الجواد عبد الهادي، المرجع السابق، ص: 305، دلال يزيد، المرجع السابق، ص: 233، جقبوي حمزة، المرجع السابق، ص: 260.

² فاروق أحمد زاهر، المرجع السابق، ص: 111-112، أبو زيد رضوان، " القانون الجوي..."، المرجع السابق، ص: 354، يحي أحمد البنا، رسالته السابقة، ص: 265، دلال يزيد، المرجع ذاته، ص: 234، جقبوي حمزة، المرجع نفسه، ص: 261، عائشة فضيل، المرجع السابق، ص: 312.

المشكلات القانونية المترتبة على ذلك، وعدم إخضاعها عقد النقل الجوي للقوانين الداخلية للدول التي تتباين فيها الحلول بالنسبة لهذه المسألة من دولة إلى أخرى، رغم أن مثل هذا الأمر لا يمكن تطبيقه في ميدان النقل الجوي ذي الطبيعة الدولية، بحيث يمكننا القول بأن مقدار الضرر القابل للتعويض (وفاة المسافر أو إصابته) هي من أشد المسائل استجابة للتوحيد لاعتبارات كثيرة ومتعددة أهمها تباين الظروف الاجتماعية والاقتصادية، والإيديولوجية بين الدول، هذا وقد أخفق المؤتمرون في وارسو ومنذ البداية في الوصول إلى حد موحد بشأن هذه المسألة تاركين أمر تحديدها لقانون القاضي المعروض عليه النزاع، قبل أن يقتنعوا في النهاية بإقرار حدودا قصوى للمسؤولية لا يجوز للقاضي تجاوزها¹ وانطلق المؤتمرون في بداية الأمر (منذ سنة 1929) إلى تحقيق حماية اقتصادية للناقل الجوي وتمكينه من أداء دوره من خلال إقرار مبدأ المسؤولية المحدودة للناقل في مواجهة عملائه، إذ إن إخضاعه لمسؤولية غير محدودة سيكبده خسائر فادحة تفوق قدراته وقد تؤدي إلى إفلاسه.

لهذا كان أمام واضعي اتفاقية وارسو ضرورة أخذ الاعتبارات الاقتصادية بعين الاعتبار لحظة إقرارهم لمبدأ نظام المسؤولية المحدودة، وبقيت هذه الاعتبارات هي الدافع الذي يبرر (من وجهة نظرنا الخاصة) استمرارية مبدأ تحديد المسؤولية قبل أن يصبح بالتالي من أهم المسائل التي تواجه الناقل الجوي الدولي في عصرنا الحاضر، كل ذلك على الرغم من اتجاه المشرع الدولي (بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971، بروتوكولات مونترال الأربعة 1975) إلى استبعاد المسؤولية الخطئية وتبني نظام المسؤولية الموضوعية² نظرا لأن مبدأ تحديد المسؤولية قد قام على مبررات اقتصادية بالدرجة الأولى وكان في إقرار مبدأ التحديد تخفيفا للمسؤولية الناقل الجوي³.

¹ تنص المادة 1/22 من اتفاقية وارسو بأن مسؤولية الناقل الجوي اتجاه الراكب محدودة بمبلغ 125 ألف فرنك فرنسي، وتنص فقرتها الثانية على أن مسؤوليته محدودة في نقل البضائع والأمتعة المسجلة بمبلغ 250 فرنكا لكل كيلوغرام.

² لقد فطن القضاء المصري - على الرغم من أن القانون المصري وفقا للقواعد العامة لا يعرف المسؤولية المحدودة - إلى أهمية تحديد المسؤولية بالنسبة للناقل الجوي، وأشار إلى الاعتبارات الاقتصادية التي تبرر هذا التحديد، فتقول محكمة القاهرة الابتدائية في حكمها الصادر في 2 يونيو 1952 " تنظر في الوقت ذاته إلى حالة الشركة والخسارة التي أصابها في مالها ورجالها وكثرة الضحايا الذين أصيبوا في الحادث بمثل ما أصاب المدين -والطيران مهما بلغ تقدمه لا يزال ناشئا ولا بد من رعاية أهله والقائمين به للصالح العام ...

³ صفوت ناجي بنساي، المرجع السابق، ص: 326 وما بعدها، حيث يهاجم فكرة التحديد القانوني للمسؤولية الناقل الجوي في نظام وارسو.

9- الاعتبارات الاقتصادية مبرر لتحديد المسؤولية

لقد عرضنا مجموعة من المبررات التي حذت باتفاقية وارسو إلى تبني نظام المسؤولية المحدودة، لكن المبرر الذي فرض نفسه بقوة هو ذلك القائم على الاعتبارات الاقتصادية بغية المحافظة على قطاع النقل الجوي ودعمه وتحفيزه، هذا الاعتبار الاقتصادي هو ما يفسر اختيار مجموعة من التشريعات الوطنية لنظام المسؤولية المحدودة في النقل الجوي، وهذا هو حال القوانين المغاربية المنظمة للطيران المدني وقطاع النقل الجوي¹.

بعد مرور السنوات وبعد بزوغ برتوكولات عدة حاولت التعديل من مسؤولية الناقل الجوي، لم يبقى مقبولا التمسك بمبررات حماية شركات النقل الجوي لتكريس فكرة تحديد المسؤولية، ذلك أن تطور صناعة الطيران وتحسن تعليمات ومناهج وبرامج السلامة قد ساهمتا في تقليص مخاطر الاستغلال الجوي إلى حد كبير، وخير دليل على ذلك الانخفاض الكبير الذي شهدته الحوادث الجوية في السنوات الأخيرة بفضل تحسن إرشادات وآليات السلامة.

في المقابل أصبح الاستمرار في الأخذ بالمسؤولية المحدودة ضرورة اقتصادية لشركات الطيران، لما فيه من تجنبها مخاطر المسؤولية غير المحدودة وما يترتب عنها من تعويضات كاملة، إذا ما اعتبرنا أن هذه التعويضات تختلف باختلاف المفاهيم الاقتصادية والاجتماعية للدول.

إن تقرير مبدأ تحديد المسؤولية في التشريع الدولي الموحد لمسؤولية الناقل الجوي يؤكد في ذاته على أن المشرع الدولي يراعي في الأساس مصلحة الناقل الجوي أيا كان حد المسؤولية المقرر، ذلك أن تحديد المسؤولية يجنب الناقل مخاطر المسؤولية غير المحدودة والتي يخضع قدر التعويض فيها لمطلق تقدير القاضي المعروض أمامه النزاع، فإذا كانت الكوارث الجوية ليست على درجة واحدة، فإن التعويضات الممنوحة لجبر الأضرار هي الأخرى ليست كذلك، خاصة وأن هذا التقدير قد يختلف باختلاف المفاهيم السائدة من دولة لأخرى، بل يعتمد أيضا على المداخل والوضعية المادية والعائلية وسن الضحية، فنجد أن القضاء الأمريكي وصل إلى تقدير التعويض في إحدى دعاوى المسؤولية في النقل الجوي الخاضع لاتفاقية وارسو إلى مبلغ 350 ألف دولار، وفي قضية أخرى إلى نحو 924 ألف

¹ على سبيل المثال فإن القانون الجزائري بموجب القانون 64-166 المتعلق بالخدمات الجوية، وحتى مع صدور قانون الطيران المدني الجديد 98-06 لازل متمسكا بمبدأ تحديد المسؤولية، وأيضاً المشرعين المغربي والتونسي قد تبنا هذا التحديد في قوانينهم المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي.

دولار¹، أو مثل ما أعلن عليه كينث فيريج Kenneth Freiberg المحامي والرئيس الخاص المسؤول عن صندوق توزيع تعويضات أحداث الحادي عشر سبتمبر 2001، بأن الضحايا سيحصلون على ما يقارب 6.9 مليار دولار أمريكي كتعويض يوزع حسب السن ودخل الضحايا وعدد أفراد أسرهم²، وهذا يتعارض تماما مع حدود التعويض المقررة في اتفاقية وارسو التي تعتبر الولايات المتحدة طرفا فيها، الشيء الذي قد يطرح معه تساؤلات منها، هل مقدار التعويض المقرر في اتفاقية وارسو لا يتناسب وقيمة المسافر الأمريكي؟ وهل الظروف الاقتصادية والمعيشية المرتفعة لا تسمح بذلك؟، وما هو المبرر الذي تستند إليه الدول في هذه الاتفاقية دون أن تلتزم بتطبيق أحكامها؟

وهذه التساؤلات ستحيلنا إلى المبحث الثاني من هذا الفصل (مبدأ المسؤولية غير المحدودة كنظام للمستقبل)، لكننا نشير هنا بأننا نرى أن الاعتبارات الاقتصادية مبرر لتحديد مبدأ المسؤولية في النقل الجوي، وهو الأمر الذي نلاحظه في ظل التعديلات³ التي طرأت على اتفاقية وارسو وأدت إلى تصاعد حد المسؤولية إلى أضعاف مضاعفة حتى تستجيب بشكل عادل ومعقول للظروف الاقتصادية والمعيشية للدول، وبالتالي فإن تساؤلا آخر قد يطرح نفسه حول ما هي الطبيعة القانونية لمبدأ تحديد المسؤولية؟

¹ انظر قضيتي-Tuller سنة 1961 و Berner سنة 1964 مشار إليهما في المجلة الفرنسية للقانون الجوي، 1970، ص: 396.

² كما أشار ذات الرئيس إلى أن تعويضات الأضرار النفسية ستكون على قدر من المساواة بين كل الضحايا لاستحالة تمييز درجات الأضرار النفسية. إن تعدد المعايير واختلافها في تعويض ضحايا الحادي عشر من سبتمبر قد هدم مفهوم المساواة في نظام المسؤولية بأكمله نتيجة فوارق التعويضات التي شهدت العملية، والتي سرعان ما أدت إلى سخط كبير في الوسط الأمريكي، على سبيل المثال يحصل وكيل مصرف بالغ من العمر 30 سنة على تعويض يقدر ب 4,83 مليون أورو كتعويض، بينما تحصل حارسة ذات 55 سنة على ما يقارب 607000 أورو. راجع في ذلك، عائشة فضيل، المرجع السابق، ص: 315.

³ خضعت اتفاقية وارسو لسنة 1929 إلى عدة تعديلات، وكانت تلك التعديلات في الأساس لأسباب اقتصادية، ونية تمرر بها صناعة النقل الجوي من فترة إلى أخرى، فكان تعديل لاهاي لسنة 1955 (بروتوكول لاهاي) الذي رفع الحد الأقصى للتعويض في حدود 20000 دولار للراكب الواحد بدل أن كان حوالي 8000 دولار في الاتفاقية الأصلية اتفاقية وارسو)، ثم جاء اتفاق مونتريال لسنة 1966 الذي رفع حد التعويض إلى 75000 دولار، ثم جاء بروتوكول جواتيمالا لسنة 1971 الذي رفع حد التعويض إلى ما يقارب 100000 دولار، وأخيرا جاءت اتفاقية مونتريال لسنة 1999 بشأن توحيد قواعد النقل الجوي الدولي وتبني مبدأ المسؤولية غير محدودة في التعويض عن حوادث الطيران المدني، ونصت هذه الاتفاقية بأن الحد الأدنى للتعويض عن حوادث الطيران هو 100000 دولار للراكب الواحد (راجع في ذلك نصوص اتفاقية مونتريال لسنة 1999 والمرفقة مع هذا البحث).

الفقرة الثانية: الطبيعة القانونية لمبدأ تحديد المسؤولية

يتسم مبدأ تحديد المسؤولية في مجال النقل الجوي بطبيعة قانونية خاصة، هذه الطبيعة التي يستوجب إبرازها على النحو التالي:

1. تحقق الصفة الآمرة في مبدأ التحديد للمسؤولية:

قررت اتفاقية وارسو لسنة 1929 مبدأ التحديد في المادة 22 حيث نصت على حدود المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالركاب وأمتعتهم أو تلك التي تصيب البضائع، في حين أعطت الصفة الآمرة لمبدأ تحديد المسؤولية من خلال نص المادة 23 حينما حظرت على الناقل أن يتضمن عقد النقل أية شروط يبتغي بها تحديد مسؤوليته بأدنى مما هو مقرر في المادة 22، حيث تنص المادة 23 بأنه "كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من مسؤوليته أو تقرير حد أدنى من الحد المبين في هذه الاتفاقية يكون باطلاً وكأن لم يكن..."¹، فتحديد المسؤولية إذا من النظام العام الدولي² الذي يلتزم به القاضي الوطني حتى ولو كان القانون الداخلي لا يقر حدوداً للمسؤولية أو إذا ما وضع حدوداً أدنى من تلك الحدود التي قررتها الاتفاقية³. في هذا المعنى نجد أن هناك حكماً لمحكمة النقض المصرية يقول "... إنه وإن كانت المادة 22 من اتفاقية وارسو قد وضعت حداً أقصى للمسؤولية الناقل الجوي

¹ Art 23 : « Toute clause tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité ou à établir une limite inférieure à celle qui est fixée dans la présente Convention est nulle et de nul effet, mais la nullité de cette clause n'entraîne pas la nullité du contrat qui reste soumis aux dispositions de la présente convention ».

يجد هذا النص ما يقابله في قانون الخدمات الجوية 166/64 وهي المادة 78 التي نصت على بطلان أي شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من المسؤولية أو إلى تقرير حد أدنى من الحد المعين في الاتفاقية، إلا أنه ما يعاب على المشرع الجزائري في هذه النقطة بالذات، أنه ألغى نص المادة 78 في قانونه طيرانه الجديد قانون 06/98، دون أي يورد نص بديلاً لها، وهو ما يمكن اعتباره قصوراً من الشارع الجزائري لعظم أهمية هذا النص.

إذا ما عرجنا على القانون البحري الجزائري، نجد ما زال محتفظاً بالنص المبطل لأي شرط يعفي الناقل من المسؤولية أو ينقص منها، وهو ما يستشفى من المادة 181 من القانون البحري الجزائري.

² صفوت ناجي بهنساوي، رسالته السابقة، ص: 335، طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص: 166، سميحة القليوبي، المرجع السابق، ص: 204، محمود عبد الجواد عبد الهادي، المرجع السابق، ص: 308، دلال يزيد، رسالته السابقة، ص: 242، جقبوي حمزة، رسالته السابقة أيضاً، ص: 285، فاروق أحمد زاهر، المرجع السابق، ص: 335.

³ أنظر القضاء الفرنسي في محكمة السين المدنية، حكم مدني، 27 نوفمبر 1953، المجلة الفرنسية للقانون الجوي، 1954، ص: 184.

في القضاء الأمريكي راجع:

Dacosta V, Caribbean international airways, Italy 1955, united states and Canadian aviation reports.

المجلة الأمريكية للطيران.

المشار إليهما لدى محمد ميلود صقر، المرجع السابق، ص: 213.

عن الأمتعة المسجلة أو البضائع مقداره 250 فرنكا عن كل كيلو جرام، إلا أن النص في المادة 23 من ذات الاتفاقية يدل على أنها قد أجازت بمفهوم المخالفة كشرط يهدف إلى تشديد مسؤولية الناقل أو تقدير حد أعلى للتعويض عن الحد المعين في الاتفاقية¹، وهذا ما نجده في قضية محمد أبو بكر ضد شركة الخطوط الجوية الألمانية، فقد حددت شركة الطيران التعويض عن الأمتعة المسجلة للراكب بواقع 9.07 دولار عن كل رطل فيها ومبلغ 400 دولار عن الأمتعة غير المسجلة لكل راكب، وهذا التحديد الذي وضعته الشركة الناقلة ضمن شروط العقد المدونة على تذكرة السفر هو أفضل للراكب من تلك الشروط المقررة في المادة 22 من اتفاقية وارسو، ودليل ذلك أن محكمة النقض رفضت الطعن الذي تقدمت به شركة الطيران في حكم استئناف القاهرة الذي قضى وإلزامها بتعويض الراكب عن فقد حقيبتين له وزنها 40 كيلوجرام أثناء رحلته إلى فرانكفورت/القاهرة والعودة، مستندة في ذلك على أساس حدود المسؤولية المنصوص عليها في تذكرة السفر وليس على أساس الحدود المقررة في المادة 22 من الاتفاقية.

كل ذلك رغم أن مثل هذا المبدأ (التحديد القانوني للمسؤولية) قد يتراجع بناء على اتفاق مسبق، ومن هنا قد تتحقق في بعض الأحوال انتفاء الصفة الآمرة لتحديد المسؤولية.

2. انتفاء الصفة الآمرة للتحديد:

بالرجوع إلى المادة 22 من الاتفاقية نجد بأنها تنص على أنه: "يجوز بناء على اتفاق خاص بين الراكب والناقل أن يحدد للمسؤولية مبلغا أكبر"²، وهذا أمر منطقي: لأن حد المسؤولية المقرر في الاتفاقية إنما شرع أساسا لمصلحة الناقل، ومن ثم يجوز له أن يتنازل عن هذا الحق بموجب اتفاق خاص، بحيث نستنتج من هذه الإجازة أن الراكب بهذا الاتفاق الخاص الذي يعقده مع الناقل على زيادة حد المسؤولية عما هو مقرر مقابل زيادة اتفاقية إضافية في أجرة النقل من شأنه أن يقضي على مبدأ التحديد القانوني للمسؤولية، وبالتالي تنتفي الصفة الآمرة للتحديد، رغم أننا لا نتفق مع هذا

¹ محكمة النقض المصرية في {الدائرة المدنية والتجارية والأحوال الشخصية} جلسة 31 يناير 1983 حيث تقول المحكمة " . إنه وإن كانت المادة 22 من اتفاقية وارسو قد وضعت حدا أقصى لمسؤولية الناقل الجوي عن الأمتعة المسجلة أو البضائع مقداره 250 فرنكا عن كل كيلو جرام، إلا أن النص في المادة 23 من ذات الاتفاقية ... يدل على أنها قد أجازت بمفهوم المخالفة، كل شرط يهدف إلى تشديد مسؤولية الناقل أو تقدير حد أعلى للتعويض عن الحد المعين في الاتفاقية.

² Art 22 : « ... Toutefois par une convention spéciale avec le transporteur, le passager pourra fixer une limite de responsabilité plus élevée ».

الرأي، ذلك أن الطبيعة الآمرة للتحديد في الاتفاقية تكمن في واقع الأمر في خطر نزول الناقل بحد المسؤولية إلى أدنى مما هو منصوص قانوناً¹.

لكن على الرغم من إجازة الاتفاق بين الراكب والناقل على زيادة حد المسؤولية، فإنه في مجال التطبيق العملي للنص لم يستقر هذا التطبيق على حالة واحدة تمكن فيها الراكب من زيادة حد المسؤولية بموجب اتفاق خاص²، فالراكب بحكم كونه في وضع الطرف المدعن، ولا يملك القدرة على مساومة الناقل على شروط العقد، وبهذا التحديد يكون الناقل قد ألزم بقوة القانون الراكب بعدم إمكانية النزول عما هو مقرر، وهو مفروض على هذا الأخير بحيث لا يستطيع أن يستعمل الرخصة التي هيأها له الحكم الوارد في عجز الفقرة الأولى للمادة 22، ولا يحق له الاحتجاج استناداً إلى عدم ورود ذلك ضمن الفقرة الأولى من المادة 22 من اتفاق مونتريال الذي لم يتضمن حكماً مماثلاً لما ورد في عجز هذه الفقرة في الاتفاقية الأصلية ورغم اختفاء هذه العبارة في بروتوكول جواتيمالا سيتي لسنة 1971.

وعلى ما تقدم يمكننا القول بأن تحديد المسؤولية هو ذو طبيعة آمرة متعلقة بالنظام العام الدولي، وهذا التحديد كما هو مفروض على طرفي العقد، فهو مفروض كذلك على المحكمة التي قد تنظر في النزاع ما لم يحدد اتفاق خاص بين الأطراف.

3. التحديد ليس إعفاء جزئياً من المسؤولية

طبقاً للقواعد العامة للمسؤولية العقدية، فإن الناقل في حال انشغال مسؤوليته يسأل عن تعويض كل الضرر على اعتبار أن مسؤوليته في الأصل غير محدودة³، لذلك أجازت هذه القواعد الاتفاق على تحديد المسؤولية أو الإعفاء منها كلياً فيما عدا حالي: الغش، والخطأ الجسيم⁴، أما في اتفاقية وارسو فتنص على أنه: "إذا انشغلت مسؤولية الناقل الجوي الدولي طبقاً للمواد 17، 18، 19

¹ راجع في ذلك نص المادة 22 من اتفاقية وارسو لسنة 1929.

² عبد الحكم عبد السلام عثمان، المرجع السابق، ص: 316، فاروق أحمد زاهر، المرجع السابق، ص: 120.

³ راجع المادة 124 من ق. م. ج.

⁴ وذلك بإعمال المادة 178 من القانون المدني الجزائري التي تنص على أنه: "يجوز الاتفاق على إعفاء المدين من أية مسؤولية تترتب على عدم تنفيذ التزامه التعاقدية، إلا ما ينشأ عن غشه أو خطئه الجسيم، غير أنه يجوز للمدين أن يشترط إعفائه من المسؤولية الناجمة عن الغش أو الخطأ الجسيم الذي يقع من شخص يستخدمهم في تنفيذ التزامه". 12

فإنه لا يسأل عن تعويض كل الضرر، وإنما يسأل عن مسؤولية محدودة وفي الحدود التي قررتها الاتفاقية"، خاصة وأن الناقل الجوي لا يستطيع أن يدرج في عقد النقل شرطا يعني نفسه من هذه المسؤولية، فهل معنى ذلك أن تحديد المسؤولية في الاتفاقية هو المقابل لحرمان الناقل من شروط الإعفاء؟.

إذا أخذنا بذلك فسيكون لدينا مفهومين مختلفين لفكرة التحديد، وإذا ما سلمنا بهذا القول فإن التحديد كمقابل للإعفاء لن يكون إلا إعفاء جزئيا، ونحن من جانبنا لا نقر بهذا القول، ذلك أن الإعفاء يعني عدم المسؤولية¹، أما التحديد فهو يعني وجودها، أضف إلى ذلك أن الإعفاء ينفي المسؤولية أما التحديد فإنه يؤكدها، هذا من ناحية، من ناحية أخرى لا يمكن التسليم بأن التحديد هو إعفاء جزئي من المسؤولية، ودليل ذلك هو أن حد المسؤولية في اتفاقية وارسو 125 ألف فرنكا أو ما يعادل بنحو 8600 دولار أمريكي وفي بروتوكول لاهاي زاد هذا الحد بقدر الضعف أي نحو 16800 دولار، أما في بروتوكول جواتيمالا سيتي فقد بلغ بنحو اثني عشر ضعفا ما كان عليه في عام 1929، وبالتالي فأى حد من هذه الحدود يمكن أن يقال عنه أنه إعفاء جزئي؟ وهو تساؤل يجاب عنه بالقول: إن الأقرب إلى الصواب (حسب ما يقول البعض)² أن حد المسؤولية في اتفاق مونتريال 1966 وبروتوكول جواتيمالا سيتي يكاد أن يتطابق مع المسؤولية الكاملة، أو غير المحدودة في القواعد العامة خاصة وأن تحديد المسؤولية ليس هو المقابل لحظر شروط الإعفاء، كما أنه ليس إعفاء جزئيا من المسؤولية بقدر ما هو نظام خاص قرره الاتفاقية لاعتبارات اقتصادية بالدرجة الأولى وهو يعني الردع أو العقوبة للناقل الجوي عندما يخل بالتزاماته اتجاه المسافر³.

4. تحديد المسؤولية يتضمن معنى العقوبة

يرى بعض الفقه أن تحديد المسؤولية يشتمل على عنصر الجزاء⁴، فهو كما يؤدي دوره في تعويض الضرر فله صفة الجزاء إذ يشتمل على عنصر الردع لمنع تكرار الوقوع في مثل الخطأ الذي سبب الضرر، والتحديد قد يكون أعلى قيمة من الضرر الحاصل، أو مساويا له، أو أقل منه في

¹ وهو رأي الأستاذ فاروق أحمد زاهر، المرجع السابق، بند 134، ص: 121.

² طالب حسن موسى، "مسؤولية الناقل الجوي الدولي"، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2010، ص: 144.

³ محمد ميلود صقر، المرجع السابق، ص: 214.

⁴ محمد موسى دياب، "فكرة الخطأ في اتفاقية وارسو"، المرجع السابق، ص: 10.

الفرضيتين: الأولى والثانية، بحيث يتمخض تحديد المسؤولية عن معنى الجزاء بالنسبة للناقل تماما كالمسؤولية غير المحدودة، فالتعويض هنا يصيب الناقل في ذمته ويؤثر في عناصره المادية، بأن ينقص من جانبها الإيجابي ليزيد في الجانب السلبي لها، هذا هو الجزء المدني الذي يعني أن الناقل قد ارتكب خطأ في حق العميل، وأن حد المسؤولية المقرر هو جزاء ارتكاب هذا الخطأ، وفي هاتين الفرضين لا يمكن القول إن تحديد المسؤولية يتضمن إعفاء ولو جزئيا من المسؤولية، أما في الفرض الثالث حيث يكون حد المسؤولية أقل من قيمة الضرر الحاصل فرمما يقال بوجود إعفاء جزئي وقد يكون ذلك صحيحا إذا كنا نتكلم فقط عن التعويض في ذاته، ولكن في هذا الفرض أيضا لا يزال تحديد المسؤولية يحمل معنى العقوبة، لأن الناقل قد ارتكب خطأ، والمبلغ الذي تحددت به المسؤولية هو جزاء عن هذا الخطأ.

إن فكرة اعتبار المسؤولية أحد صور العقوبة والجزاء كانت هي الفكرة التي انطلق منها القضاء والقانون في متابعة الناقل عن الأفعال غير المشروعة، ذلك أن الناقل قد يكون قد أهدأ الجانب الأمني المفروض عليه من قبل منظمة الطيران المدني، أو يكون قد أهمل إطلاقا فكرة إمكانية تعرض الطائرة لمثل هذه الأفعال، فلم يقد باتخاذ الإجراءات والتدابير الضرورية في حالة وقوعها، وهو ما يعتبر خطأ صادرا منه يستوجب إلحاق العقاب على إثره¹.

5. تحديد المسؤولية ليس تقديرا جزائيا

يطرح هذا البند عند تناوله سؤالاً مهما من قبيل: هل تحديد المسؤولية من قبيل التقدير الجزائي للتعويض بحيث يستحق بطريقة تلقائية دونما اعتبار لقيمة الضرر الفعلي الذي لحق بالمسافر؟

نجيب عن هذا التساؤل أنه وبغض النظر عما إذا كانت قيمة الضرر أكبر أو أقل من المبلغ المحدد فإن الإجابة حتما ستكون بالنفي، ذلك أن الحدود التي قررتها الاتفاقية في المادة 22 ليست سوى حدود قصوى لما يدفعه الناقل الجوي من تعويضات، فلو كانت قيمة التعويض أقل من الحد فلا يستحق المتضرر إلا التعويض المادي لهذه القيمة، أما إذا كانت قيمة الضرر أكبر من الحد الأقصى

¹ يعتبر الناقل الجوي أهم الجهات المتدخلة في عملية النقل الجوي، لذلك أوكلت له مهمة المحافظة على أمن الرحلة الجوية من خلال فرض مجموعة من الإجراءات على عاتقه، يتولى القيام بها بشكل روتيني حتى يضمن الرحلة أمن الرحلة وسلامتها في الأرض أو في حالة طيران، هذه الإجراءات والتدابير سيتم تبينها بشكل مفصل في الفصل الثاني من الباب الثاني لهذه الرسالة.

المقرر في الاتفاقية فلا يستحق المتضرر سوى هذا الحد الأقصى¹ وليس له أن يطالب بتعويض يزيد عن هذا الحد، خاصة وأن شرط الحصول على الحد الأقصى للتعويض هو أن يكون الضرر مساويا له أو أكبر منه، بمعنى أن المتضرر ليس له الحصول إلا على أقل المبلغين من قيمة الضرر الفعلي أو الحد الأقصى المنصوص عليه².

6. تحديد المسؤولية ليس تأميننا

تختلف طبيعة تحديد المسؤولية عن طبيعة التأمين، فتحديد المسؤولية يحمل معنى الجزاء عن خطأ ارتكب ولا يستحق التعويض إلا إذا انشغلت مسؤولية الناقل الجوي، أما التأمين عن المسؤولية فهو يحمل معنى الضمان إذ يهدف إلى توفير حد معين من التعويض للمتضرر حتى في حالة عدم المسؤولية عن الحادث الضار، وهو بذلك يتجرد تماما من معنى الجزاء عن السلوك الخاطئ الذي أحدث الضرر، كونه يقوم أساسا على مبدأ المشاركة في الأعباء والتعويض عن الخسارة، ولهذا يتعين عدم الخلط بين تحديد المسؤولية والتأمين عنها إذا الكل طبيعته ومجاله الذي يعمل فيه³.

إن ميزة تحديد المسؤولية قد تسمح للمسافر إذا أراد الحصول على تعويض يزيد على الحد الأقصى المقرر أن يعقد بقيمة الفرق بين الضرر الفعلي (حسب تقديره) والحد الأقصى المقرر للمسؤولية تأميننا إضافيا، وعادة ما تكون أقساط هذا التأمين ضئيلة لا تتجاوز قيمة ما يقدم للراكب من مشروبات ومأكولات أثناء الرحلة (كما أشرنا آنفا)، وهذه إحدى ميزات تحديد المسؤولية التي قد يتمتع بها الراكب الجوي، ولعل هذا التبرير كان قد وضع تحت أنظار واضعي الاتفاقية حينما ألزموا الناقل بأن يتضمن مستند النقل بيانا إلى العميل يعلمه فيه بأن النقل يخضع لأحكام المسؤولية المحدودة المقررة في الاتفاقية، وذلك حتى يكون هذا العميل على بينة من الأمر قبل بدء عملية النقل⁴، مرتبين بذلك على مخالفة هذا الالتزام حرمان الناقل من الاستفادة بتحديد مسؤوليته (المواد 2/3 و 3/4 من

¹ عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص: 178، محمد فريد العربي، المرجع السابق، ص: 135.

² طبقا لنص المادة 22 من اتفاقية وارسو لسنة 1929.

³ تقرير مجلس الاتحاد الدولي للنقل الجوي في دورته المنعقدة في 21 يونيو 1966 منشور في المجلة الفرنسية للقانون الجوي RFDA عدد سنة 1966 ص: 359.

⁴ وهو ما تلتزم به شركة الخطوط الجوية الجزائرية، إذ تتضمن تذكرة السفر الصادرة عنها إشعارا إلى المسافرين بخصوص تحديد المسؤولية وإمكانية إجراء تأمين للحصول على حماية إضافية. راجع في ذلك المقتضيات الواردة بغلاف أي تذكرة.

الاتفاقية) رغم أن مثل هذا التشديد في المسؤولية قد يكبد الناقل خسائر كبرى نتيجة التعويضات المقدمة للمتضررين، فما هي حدود هذه التعويضات وكيف يتم احتسابها؟ هذا ما سنتطرق له من خلال المطلب الموالي:

المطلب الثاني: حدود التعويض وحالاتها

يلتزم الناقل الجوي من حيث المبدأ بالحفاظ على سلامة وأمن المسافر، ومتى أخل بهذا الالتزام وأخفق في إقامة الدليل على انتفاء خطئه انعقدت مسؤوليته وانشغلت ذمته بتعويض الضرر الذي يلحق بالراكب، وحيث إنه في الأصل يجب أن يكون التعويض على كل الضرر وعلى قدره، فاتفاقية وارسو لسنة 1929 والبروتوكولات المعدلة لها خرجت عن هذا الأصل وقررت حدودا قصوى للتعويض التي يجب على الناقل الجوي الالتزام بها في مواجهة المتضررين، وإذا كانت الاتفاقية (وارسو) قد قررت تعويضا محدودا للمتضرر فإنه لا يستطيع أن يطالب الناقل بأكثر منه مهما كان حجم الضرر، كما أنه لم يمنع الناقل من التنازل عن هذه الميزة المقررة لمصلحته بقبول حد أعلى مما قرره الاتفاقية، وحيث إن القاعدة المعمول بها في الاتفاقية (كما سنرى) هي بطلان كل اتفاق يقضي بالنزول عن الحد الأقصى المفروض في الاتفاقية واعتباره كأن لم يكن¹، بينما يبقى كل اتفاق على الارتفاع بالتعويض زيادة على هذا الحد قائما وصحيحا²، لذلك فإنه لا يستحق المتضرر في الحوادث الجوية إلا تعويضا محددًا بنص اتفاقية واضحة لا يمكنه تجاوزه إلا وفق نص صريح أو اتفاق خاص ومسبق بين الناقل والراكب، وهو ما سيكون محور دراستنا من خلال الفروع التالية:

¹ تنص المادة 23 من اتفاقية وارسو بأن "أي اتفاق يقضي بإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية أو التخفيف منها يكون باطلا سواء كان ذلك سابقا أو لاحقا لوقوع الضرر". وجب التوضيح أن المشرع الجزائري لم يشر بصرح ببطلان الشروط المخففة لمسؤولية الناقل الجوي في قانون طيرانه المدني، لكنه أورد نص صريحا في قانونه التجاري 75-95 في المادة 65 التي تنص على أنه "يبطل كل شرط بإعفاء الناقل كليا أو جزئيا من مسؤوليته المتسببة في الأضرار البدنية الحاصلة للمسافرين"، هذا من جهة، من جهة أخرى نصت المادة 150 من قانون الطيران المدني الجزائري على أن تمارس مسؤولية الناقل الجوي طبقا لقواعد اتفاقية وارسو 1929 المعدل بروتوكول لاهاي 1955 والمصادق عليه من قبل الجزائر، مما يفهم ضمنا على أن نص المادة 23 من وارسو يسري على مسؤولية الناقل الجوي في قانون الطيران الجزائري.

² محمد فريد العربي، "القانون الجوي النقل الجوي الداخلي، والدولي"، المرجع السابق، ص: 166.

الفرع الأول: التعويض المحدد قانونا

لقد نصت المادة 1/22 من اتفاقية وارسو على أنه "في حالة نقل الأشخاص يكون التعويض لكل راكب محدودا بمبلغ قدره 125 ألف فرنك (8600 دولار أمريكي)، فإذا جازه طبقا لقانون المحكمة المعروض عليها النزاع يجب أن يكون التعويض في صورة مرتب ولا يجوز أن يزيد رأس المال على الحد المذكور....."¹.

من خلال هذا النص يتبين لنا بأن الاتفاقية قد وضعت حدا أقصى للتعويض الذي يمكن للمتضرر أن يحصل عليه لجبر الأضرار الناشئة عن عملية النقل²، وهي في ذلك لم تستحدث نظاما جديدا للتعويض، ففكرة التعويض المحدود كان معمولا بها من قبل في الاتفاقيات الدولية الخاصة بالنقل البحري (اتفاقية بروكسل 1924)، وفي الكثير من التشريعات الوطنية الخاصة بالملاحة الجوية قبل وجود اتفاقية وارسو³، ففي فرنسا كان قانون الطيران المدني لسنة 1924 في حالة نقل البضائع يقرر تعويضا بمبلغ 1000 فرنك عن كل كيلو غرام، وكذلك تشريع الملاحة الجوية الألماني الصادر سنة 1922 الذي جعل التعويض محدودا بنص المادة 23 منه التي تنص "إذا ما لحق الضرر براكب واحد فإن التعويض يجب ألا يتجاوز مليونين ونصف مليون مارك"، قبل أن يسارع هذا المشرع (الألماني) إلى تعديل هذه الحدود في عام 1936 إذ جعل من وزن الطائرة معيارا لتقدير قيمة التعويض وخصص ثلث قيمة التعويضات للأضرار التي تلحق بالبضائع، والثلثين للمتضررين من الركاب، بحد أقصى للتعويض المستحق للراكب الواحد لا يزيد على 30 ألف مارك⁴، أما دول القانون العام (law common) فلم تكن تسمح بوضع حدود للتعويض، إذ يلتزم الناقل في مواجهة المتضرر بتعويض كامل سواء كان ناقلا عاما أو خاصا فليلجأ الناقلون الجويون إلى إبرام عقود خاصة

¹ Art 22/1 : « Dans le transport des personnes, la responsabilité du transporteur envers chaque voyageur est limitée à la somme de cent vingt-cinq mille francs. Dans le cas où, d'après la loi du tribunal saisi, l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser cette limite ».

² يحي أحمد البناء، "الإرهاب الدولي ومسؤولية شركات الطيران"، بدون ذكر الطبعة، دار المعارف، الإسكندرية (مصر)، 1994، ص: 257.

³ محمد فريد العربي، "القانون الجوي: النقل الجوي الداخلي والدولي"، المرجع السابق، ص: 146.

⁴ محمد ميلود صقر، المرجع السابق، ص: 219.

(special contracts)، للاتفاق مع رعاكهم على حدود للتعويض، الأمر الذي أجبر القضاء الأنجلو أمريكي على إجازتها احتراماً لمبدأ حرية التعاقد¹.

وحيث إنه من المرغوب فيه في مجال النقل الجوي أن تحدد قيمة التعويض عن الأضرار الناشئة عن وفاة الراكب أو إصابته من غير أن يتعرض لمخاطر خضوعه للقوانين الداخلية في الدول المختلفة التي تتباين فيها الحلول بالنسبة لهذه المسألة، فقد ذهب المشرع الدولي من خلال اتفاقية وارسو إلى وضع قاعدة موضوعية تحدد قيمة التعويض المستحق وتلتزم بتطبيقها كافة المحاكم في جميع الدول الأطراف في هذه الاتفاقية، تلك القاعدة التي من شأنها -على حد قول الفقيه شوفوا "Chauveau"- أن تحقق هدف التوحيد الذي كان الهدف الرئيسي من وراء إبرام اتفاقية وارسو لسنة 1929²، ومن هنا نتساءل هل تحقق فعلاً هدف التوحيد في مسألة التعويضات المقررة على المستوى الدولي أم لا؟. هذا ما سنتعرف عليه في النقاط الموالية.

أولاً: الحدود القصوى للتعويض في نقل الركاب طبقاً لاتفاقية وارسو

لقد وضعت اتفاقية وارسو لسنة 1929 بمقتضى نص المادة (22) حداً أقصى للتعويض عن الأضرار التي تلحق بالركاب بمقدار 125 ألف فرنك (يقصد بالفرنك في هذا المقام الفرنك الذهبي عملاً بنص الفقرة الرابعة من المادة السابقة)، بحيث يمكن تبرير اعتماد الاتفاقية لمبدأ التعويض المحدود هذا لاعتبارات عديدة منها تفادي إفلاس مؤسسات النقل الجوي وعدم الإضرار بمصالح الجماعة الإنسانية التي تقدم لها الطائرة الخدمات المتعددة، لذلك كان من الضروري المحافظة على مرفق النقل الجوي ودعمه وضمّان استمراره من خلال تحديد تعويض ملائم يلتزم به الناقل الجوي لمواجهة المتضررين³.

وبالرجوع إلى اتفاقية وارسو نجد أن حدود التعويض التي أقرتها المادة 22 تشمل جميع الأضرار التي تصيب الراكب، إلا أنها لم تتعرض بشكل مباشر للأضرار الناجمة عن التأخير⁴، رغم أن البعض

¹ للمزيد انظر ثروت أنيس الأسيوطي، "مسؤولية الناقل الجوي"، المرجع السابق، ص: 63.

² محمودي سماح، مسؤولية الناقل الجوي الدولي، دراسة في ظل اتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة باتنة (الجزائر)، 2015، ص: 267.

³ ثروت أنيس الأسيوطي، نفس المرجع، ص: 78.

⁴ دلال يزيد، رسالته السابقة، ص: 250.

يرى بأن حدود التعويض هاته (الواردة بنص المادة 22) قد تطبق عن الضرر الناجم عن التأخير، وذلك باعتبار أن نص الفقرة الأولى من المادة المذكورة قد جاء مطلقا ومتعلقا بنقل الأشخاص دون تحديد الأضرار التي تقرر بتعويضها الحد الأقصى المنصوص عليه، وأن غموض هذا النص قد يعطي للمحكمة المختصة بفصل النزاع السلطة في إقرار قيمة التعويض الناجم عن التأخير، كما نستنتج من خلال هذا النص أيضا بأن مصاريف الدعوى لا تدخل ضمن الحد الأقصى للتعويض¹، لذلك يتعين على المحكمة المعروض عليها النزاع أن تحكم بتلك المصاريف والمبالغ بشكل مستقل إضافة إلى الفوائد القانونية المستحقة بسبب التأخير، بحيث يبقى لكل راكب (وبالنظر لقلة قيمة التعويض المقرر في هذه الاتفاقية الذي لا يتجاوز 58600) حق الاعتراض على مقدار التعويض كونه تعويضا غير ملائما لمتطلبات المعيشة ولا يكفي لمعالجة أي أذى جسماني قد يتعرض له المسافر في الوقت الحاضر وبعد مرور عقود من الزمن على توقيع اتفاقية وارسو، لذلك كان من الضروري أن يتدخل المشرع الدولي مرة أخرى لرفع سقف التعويض إلى الضعف، وهذا ما جاء به فعلا بروتوكول لاهاي لسنة 1955².

ثانيا: تضاعف حدود التعويض

بالنظر إلى أن سقف التعويض الوارد باتفاقية وارسو قد أصبح غير ملائم مع مرور الزمن نظرا لارتفاع مستوى المعيشة وغيرها، فقد بات من الضروري إعادة النظر في حدود التعويض السابقة لتكون مواكبة للتطورات الاقتصادية والاجتماعية، فكان بروتوكول لاهاي الموقع بمدينة لاهاي في 28 سبتمبر 1955 هو المنقذ الوحيد لحل هذه المعضلة حيث أدخل تعديلا على المادة 22 من الاتفاقية الأصلية وذلك في نص الفقرة الأولى للمادة 11 من البروتوكول التي تنص "بأن الحد الأقصى للتعويض عن وفاة الراكب أو إصابته يتم تقريره بمبلغ وقدره 250 ألف فرنك (16800 دولار أمريكي) أي ضعف المبلغ الذي كان مقررا باتفاقية وارسو مع عدم إدخال نفقات مصاريف الدعوة وأتعاب المحاماة ضمن هذا المبلغ"³، متناولا هذا البروتوكول تعديلات أخرى، أهمها: تنظيم بيانات مستندات السفر

¹ عائشة فضيل، المرجع السابق، ص: 330.

² انظر محمد فريد العربي، "القانون الجوي: النقل الجوي الداخلي والدولي". المرجع السابق، ص: 646.

³ تلغى المادة 22 من اتفاقية وارسو لسنة 1929 وتستبدل بالمادة 11 من بروتوكول لاهاي الموقع بلاهاي بتاريخ 28 سبتمبر 1955 وتنص على أنه في حالة نقل الأشخاص تكون مسؤولية الناقل الجوي لكل راكب محدودة بمبلغ ممتين وخمسين ألف فرنك، أي ما يعادل (16600 دولار). فإذا كان قانون

وتحديد معيار الخطأ الذي يحرم الناقل الجوي من التمسك بأحكام المسؤولية المحدودة، إلا أنه وبالرغم من التعديلات التي أدخلها هذا البروتوكول على اتفاقية وارسو إلا أنه لم يخلى من النقد، وهذا ما دفع الولايات المتحدة الأمريكية للتصدي له، والمطالبة بالرفع من سقف التعويضات عن الأضرار التي تلحق بالمسافر الأمريكي باعتبار أن القيمة المحددة بالبروتوكول لا تتناسب وقيمة الإنسان الأمريكي.

ثالثا: رفع سقف التعويض والخيار الأمريكي

انفردت الولايات المتحدة الأمريكية بمعارضة نظام المسؤولية المحدودة الذي أقرته اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي وذلك بسبب ضالة التعويض المقرر في نقل الركاب جوا، وأخذت تظهر بوادر هذا العداء في أعقاب الحرب العالمية الثانية، بحيث بلغت ذروته (هذا العداء) بعد توقيع بروتوكول لاهاي سنة 1955 وتحديدًا بعد مرور عشر سنوات من التوقيع على هذا البروتوكول، حيث أعلنت الولايات المتحدة الأمريكية انسحابها باعتبار حد المسؤولية الوارد في بروتوكول لاهاي في نظرها لا يوفر حماية كافية وعادلة للمتضرر الأمريكي على وجه الخصوص، وهو الشيء الذي دفع بالدول الأعضاء في اتفاقية وارسو للسعي لإيجاد حل ترضى عنه هذه الدولة حتى تعدل عن قرار انسحابها¹، فكان اتفاق مونتريال في 4 مايو 1966 ثمرة هذا التهديد الأمريكي الذي رفع حد المسؤولية في نقل الركاب إلى نحو سبعة أضعاف عن الحد المقرر في اتفاقية وارسو، وهو اتفاق تم بموجبه استبدال المسؤولية الخطيئة بالمسؤولية الموضوعية (مثلما تم توضيحه في الباب الفصل الأول من هذا الباب).

حتى نتعرف جيدا على موقف الولايات المتحدة الأمريكية من نظام المسؤولية المحدود فإننا سنحاول أن نبين أولا كيفية نشأة العداء الأمريكي لنظام المسؤولية المحدودة الوارد في اتفاقية وارسو

الحكمة المعروض عليها النزاع يجيز أن يكون التعويض في صورة ربع فلا يجوز أن يزيد رأس المال على الحد المذكور ومع ذلك يجوز للراكب بناء على اتفاق خاص مع الناقل أن يضع حدا أعلى للمسؤولية.

Art 11/1 du protocole la Haye 1955 : « 1. Dans le transport des personnes, la responsabilité du transporteur relative à chaque passager est limitée à la somme de deux cent cinquante mille francs ».

تنص المادة 150 من ق. ط. م. ج على أن تمارس مسؤولية الناقل الجوي إزاء أي شخص منقول بما يتوافق مع مقتضيات اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955، على أن تحدد قيمة هذه المسؤولية بمائتي وخمسين ألف 250000 وحدة حسابية كحد أقصى لكل مسافر.

ويقصد بالوحدة الحسابية في مفهوم القانون الجزائري، وحدة حساب مشكّلة من خمس وستين ميلغرام ونصف 65.5 عيار تسعمائة من ألف من الذهب الخالص، تحول هذه الوحدة إلى العملة الوطنية بأرقام صحيحة.

¹ ترجع أهمية الولايات المتحدة الأمريكية الدولية في مجال النقل الجوي الدولي إلى كونها تساهم بأكثر من 60% من حركة النقل الجوي الدولي، ولهذا كان حرص المجتمع الدولي بأن تظل هذه الدولة عضوا في اتفاقية وارسو.

وتفسير هذا الموقف وأسبابه، ثم نأتي ثانيا لدراسة نتائج هذا العداء وإبرام اتفاق مونتريال لسنة 1966.

1. نشأة الرفض الأمريكي اتجاه حدود التعويض المقررة في نقل الركاب

بعد الحرب العالمية الثانية وخلال السنوات العشر التي تلتها، ودخول الكثير من الدول التي نالت استقلالها بعد الحرب في اتفاقية وارسو ارتفعت أصوات تنادي بتعديل الاتفاقية وعلى الأخص فيما يتعلق بنقل الركاب¹، أن حد المسؤولية الذي قرره الاتفاقية لكل راكب (125 ألف فرنك)، ورغم كونه يمثل تعويضا ملائما في عام 1929 إلا أنه لم يعد تعويضا عادلا يكفي لجبر الضرر الذي يصيب الراكب أو ورثته (بعد مرور عشرين عاما على توقيع اتفاقية وارسو) نتيجة للتصاعد المستمر في الأسعار وارتفاع مستوى المعيشة من ناحية، والتقدم العلمي المذهل في علوم الطيران من ناحية أخرى، ولم يعد بحاجة إلى مساندة أو حماية كما كان في أول عهده، فبدأت بذلك الأنظار تتجه نحو حماية الراكب برفع حد المسؤولية، وهي أنظار تزعمتها الولايات المتحدة الأمريكية لاعتبارات اقتصادية، أدبية واجتماعية، فبدأت تمارس ضغوطها من أجل رفع حد المسؤولية في نقل الركاب، فكان لها ما أرادت في اجتماع اللجنة القانونية المنظمة للطيران المدني الدولي في ريودي جانيرو سنة 1953، حيث انتهت اللجنة برفع حد المسؤولية إلى (200 ألف فرنك)²، وهو الحد الذي لم يقتنع به المندوب الأمريكي في مؤتمر لاهاي في سنة 1955 بعد أن طالب برفع حد المسؤولية إلى 375000 فرنك، ورفض هذا الاقتراح بأغلبية الأصوات³، الشيء الذي حدا بالمندوب الأمريكي بأن يعلن أن هذه النتيجة التي توصل لها المؤتمر لا تقبلها حكومته لاعتبارات عديدة أهمها أن أتعاب الحمامة في بلد تمثل نحو 30-40% من المبلغ المحكوم به كتعويض، وفي هذا ضرر لرعايا دولته، ليتم الاتفاق في نهاية المطاف (وبناء على اقتراح المندوب الأمريكي) على رفع حد المسؤولية إلى 250000 فرنك (أي نحو 16600 دولار) وأن يكون للقاضي رفع حد المسؤولية بنسبة 25% مقابل مصاريف الدعوى

¹ لم يثر حد المسؤولية المقرر في الاتفاقية بالنسبة لنقل البضائع أي صعوبات سوى في مراحل إعداد الاتفاقية حيث لم يكن للشحن الجوي نفس الأهمية المتعلقة بنقل الركاب، فلم يكن حد المسؤولية 250 فرنك عن كل كجم محلا لأي تعديل في بروتوكولات لاهاي، جواتيمالا سيتي ومونتريال.

² الوثيقة 7686 الصادرة عن منظمة الطيران المدني الدولي، ج2، ص: 93-97.

³ فاروق أحمد زاهر، "تحديد مسؤولية الناقل الجوي"، المرجع السابق، ص: 157.

والمحامية بالنسبة للدول التي يقضي قانونها اشتماله على هذه المصاريف في الحكم، وهو تعديل تم تبينه من طرف بروتوكول لاهاي 1955¹.

إن قيمة هذا التعويض التي لم تكن محط إجماع كل الدول المنتسبة لمجتمع الطيران، واستمرارية قيمة التعويض باعتبارها في نظر الرعية الأمريكي مبلغا ضئيلا في حوادث الطيران²، جعل النقد الموجه لها (حدود المسؤولية المقررة) إلى عدااء معلن لنظام وارسو، موقف جعل الأمريكيون يفكرون حقيقة بنذ الاتفاقية والعودة إلى قواعد القانون العام، معتبرين أن بروتوكول لاهاي لا يقدم للمواطن الأمريكي الحماية الكافية في حالة وقوع كارثة جوية، وأنه من الأفضل الانسحاب كليا من اتفاقية وارسو وتعديلاتها، والرجوع إلى قواعد القانون العام لتحكم مسؤولية الناقل الجوي الدولي.

في يوم 15 من نوفمبر 1965 وطبقا للمادة 39 من اتفاقية وارسو³ وبعد رفض البرلمان الأمريكي التصديق على بروتوكول لاهاي، تقدمت الولايات المتحدة بمذكرة إلى الحكومة البولندية تعلن فيها انسحابها من الاتفاقية بعد ستة أشهر من تاريخ هذا البروتوكول وتحديدًا في 15 مايو 1966، الشيء الذي وضع معه الدول الأعضاء في موقف صعب كون ذلك (انسحاب الولايات المتحدة من اتفاقية وارسو) سيؤدي إلى اخيار هذه الاتفاقية وتدهور مرفق الطيران المدني إذا ما تم إخضاع شركات الطيران لقواعد القانون العام، وما يتبع ذلك من آثار أخرى قد تؤدي إلى إفلاس شركات الطيران نتيجة التعويضات الضخمة التي يحكم بها القضاء الأمريكي في دعاوى التعويض عن الحوادث الجوية، وجعل بالتالي كل هذا وذاك المجتمع الدولي مجبرا للإسراع في إيجاد حل لهذه الأزمة قبل أن يصبح قرار الانسحاب الأمريكي ساريا وناظا اعتبارا من 15 مايو 1966، ليتم بالتالي حل الخلاف⁴ لاحقا عقب مساعي منظمة الطيران المدني الدولية والاتحاد الدولي للنقل الجوي للاتفاق

¹ انظر المادة 11 من بروتوكول لاهاي.

² بالرجوع إلى حادثة سقوط إحدى الطائرات المدنية الأمريكية في 22 فبراير 1943 بالقرب من لشبونة بالبرتغال وراح ضحيتها أحد كبار رجال الأعمال الأمريكيان ولم تحكم المحكمة لورثته إلا بمبلغ 8291 دولارا طبقا للاتفاقية مما أصاب الرأي العام الأمريكي بحزة عميقة، وكذلك قضية "جين فورمان" التي أصيبت في نفس الحادث السابق ولم تحصل إلا على تعويض قدره 8300، في حين أن تكاليف علاجها كانت أضعاف هذا المبلغ، راجع في ذلك مقال: شيرمان، اتفاقية وارسو وآثارها الاجتماعية، نيويورك، 1952، ص: 68.

³ Art 39 de la convention Varsovie 1929 : « Chacune des Hautes Parties Contractantes pourra dénoncer la présente Convention par une notification faite au Gouvernement de la République de Pologne, qui en avisera immédiatement le Gouvernement de chacune des Hautes Parties Contractantes ».

⁴ انظر وثائق الإيكاو (محاضر جلسات اجتماع فبراير) 1966، D.S 8584. كان الوفد الأمريكي في هذا الاجتماع قد طلب إلغاء الفقرة الرابعة من المادة 22 من الاتفاقية أن يكون الدولار الأمريكي هو الوحدة النقدية للاتفاقية بدلا من الفرنك بوانكريه.

على تعديل الولايات المتحدة لموقفها وإعادة دخولها إلى منظومة اتفاقية وارسو بعد رفع حد المسؤولية إلى 750000 دولار لكل راكب، ونجح بالتالي (وقبل أن ينتج قرار الانسحاب الأمريكي أثره بأحد عشر يوماً) ثلاثة وثلاثون مندوباً لشركات الطيران من توقيع اتفاق عرف باسم اتفاق مونتريال بتاريخ الرابع من مايو 1966.

2. آثار الموقف الأمريكي

بطبيعة الحال، كان للفعل الأمريكي هذا آثار أقل ما يقال عنها أنها اتسمت بالسلبية أكثر من الإيجابية، نبيها فيما يأتي:

أ- إبرام اتفاق مونتريال لسنة 1966 وظاهرة التمييز بين المسافرين:

إن أول انتقاد وجه إلى هذا الاتفاق ونظنه أهمها هو: إسقاط تشريع دولي موحد معتمد من عشرات الدول لأجل إرضاء بلد مندفع كالولايات المتحدة الأمريكية، اتفاق أصبحت بموجبه طبيعة مسؤولية الناقل الجوي (كما بينا سابقاً) تختلف باختلاف نقاط المغادرة أو الوصول أو الهبوط، حتى ولو كانت الطائرة من جنسية واحدة وفي رحلة جوية واحدة، فتعد مسؤولية موضوعية إذا كانت إحدى نقاط مغادرة الطائرة أو وصولها أو هبوطها في أراضي الولايات المتحدة الأمريكية وفقاً لهذا الاتفاق، بينما تعتبر مسؤولية عقدية مبنية على الخطأ المفترض إذا لم تكن مغادرة الطائرة، أو وصولها، أو هبوطها في أراضي الولايات المتحدة الأمريكية، فمثلاً إذا كانت رحلة جوية من الجزائر إلى مدينة نيويورك عبر المغرب فإن مسؤولية الناقل الجوي اتجاه المسافر من الجزائر إلى المغرب مسؤولية عقدية قوامها الخطأ المفترض، أما المسافر الذي يتجه إلى مدينة نيويورك تكون مسؤولية الناقل الجوي اتجاهه مسؤولية موضوعية مبنية على الخطأ المفترض، وهذا لا يجوز قانوناً ولا عرفاً¹.

بهذا جاء اتفاق مونتريال لسنة 1966 بمثابة التحدي الصارخ لأحكام اتفاقية وارسو سنة 1929²، إذ أصبحت طبيعة مسؤولية الناقل الجوي تختلف باختلاف اتجاه الرحلات الجوية، بل

¹ راجع في ذلك أبو زيد رضوان، "تطور طبيعة مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص ونظم التأمين"، مجلة العلوم الاقتصادية، جامعة القاهرة (مصر)، العدد الأول السنة السادسة عشرة 1974، ص: 6-7.

² للتفاصيل عن الأعمال التحضيرية انظر اجتماع مؤتمر هيئة الطيران المدني الأمريكي ومنظمة الطيران المدني والاتحاد الدولي للنقل الجوي بشأن تحديد مسؤولية الناقل الجوي الواردة باتفاقية وارسو ومونتريال لاهاي وزارة الحربية - هيئة الطيران المدني الأمريكي.

باختلاف نقطة قيام ووصول الركاب في رحلة واحدة من رحلاتها، فهي مسؤولية موضوعية طبقاً لاتفاق مونتريال إذا وقعت نقطة قيام الطائرة أو وصولها ومجرد وجود مرسى جوي في الولايات المتحدة الأمريكية، بينما هي مسؤولية عقدية قوامها الخطأ المفترض إذا لم يكن من حظ الراكب أن تلمس عجلات الطائرة التراب الأمريكي¹.

انطلاقاً مما تقدم، يمكننا أن نتساءل، كيف برحلة جوية من وهران إلى واشنطن عبر أوروبا أن تختلف فيها طبيعة مسؤولية الناقل الجوي؟، الإجابة تكمن في أن الراكب الذي يتوقف في أوروبا قد يختلف عن الراكب الذي سيصل إلى أمريكا وذلك فيما يتعلق بمسؤولية الناقل الجوي، بالرغم من أن الرحلة هي رحلة واحدة وفي نفس الطائرة، فطبيعة مسؤولية الناقل الجوي موضوعية بالنسبة للراكب المتجه إلى أمريكا أو يمر في مطار فيها، وبالمقابل هي خطئية قوامها الخطأ المفترض بالنسبة للراكب المتوقف في أوروبا، وهو أمر غير منطقي لكونه تمييزاً واضحاً في عمليات الطيران المدني الدولي، ويتعارض تماماً مع نصوص وأحكام ومبادئ اتفاقية شيكاغو لسنة 1944 بشأن الطيران المدني الدولي، هذا من حيث العيوب التي اعترت هذا الاتفاق، فماذا عن طبيعته القانونية وشرعيته الدولية؟

ب- ظهور شركات الطيران كأطراف في الاتفاقية

على الرغم من الاسم الدولي الذي حملته اتفاقية مونتريال (وثيقة 4 مايو 1966) إلا أن معظم أطرافه هم من أشخاص شركات الطيران لا يجوزون صفة الدولة، وبالتالي يطرح التساؤل حول: كيف يتأتى قانونياً لشركات طيران خاصة أن ترم اتفاقية دولية نيابة عن سلطات الطيران المدني في الدول التي تمتلك الحق في تمثيل نفسها في المعاملات والمحافل الدولية المتعلقة بالطيران المدني؟.

إن هذه المسألة تعد سابقة قانونية غير محبذة في الأعراف والعادات الدولية المتبعة في إبرام الاتفاقيات والمعاهدات الدولية، بالرغم أنها لاقت دعماً ومساندة من أهم وأكبر مؤسستين دوليتين هما

¹ يشترط لتطبيق هذا الاتفاق الذي قصد منه حماية رعايا الولايات المتحدة الأمريكية، أن يكون النقل دولياً وفق اتفاقية وارسو، وأن يكون أحد نقاط القيام أو الرسو قد وقعت على أرض الولايات المتحدة الأمريكية راجع ذلك في: سليمان فرج، قانون الطيران المدني، دار الشروق للنشر والتوزيع، القاهرة (مصر)، 2006، ص: 115-116.

المنظمة الدولية للطيران المدني (الإيكاو) والاتحاد الدولي للنقل الجوي (الإياتا) في ظل صمت عالمي حتى يومنا هذا¹.

فبالرغم من أن مثل هذه الوثيقة تتضمن بالنسبة لبعض عقود النقل الجوي الدولي تعديلا في قواعد المسؤولية التي أقرتها اتفاقية وارسو، إلا أنها لا تعتبر اتفاقا دوليا في مفهوم القانون الدولي العام، ذلك أن الذين وقعوها ليسوا من أشخاص القانون الدولي العام وإنما هم ناقلون جويون، أي من ذوي المشروعات التجارية الخاصة، ولا تعتبر من هذا الوصف أن بعض هذه المشروعات ذات الطبيعة المختلطة أو تديره الدولة أو إحدى هيئاتها العامة أو من مشروعات القطاع العام²، لأن هذه المشروعات تظل خاضعة للقانون الخاص فيما يتعلق بعقد النقل والآثار المترتبة عليه، حيث يمكن اعتبار هذه الوثيقة عقدا بين مجموعة معينة من الناقلين، لذلك فإن هذه الوثيقة ليس لها أية قيمة قانونية، كون نفاذها معلقا طبقا للمادة الثالثة منها على موافقة الغير، فعلى الرغم من الاسم التي تحمله هذه الوثيقة فهي ليست اتفاقية بالمعنى القانوني للاصطلاح فهي مجرد إعلان جماعي من مجموعة من الناقلين ألزموا أنفسهم مسبقا مما تضعه هيئة الطيران المدني الأمريكي وقبول هؤلاء الناقلين للانضمام لهذا الاتفاق³.

والإشكال الآخر الذي تثيره هذه الاتفاقية، هو أن الولايات المتحدة الأمريكية كانت وقت صدور اتفاق مونتريال لا تزال طرفا في اتفاقية وارسو، فتكون ملزمة بتطبيقها طبقا لقواعد القانون الدولي العام⁴، فأية اتفاقية يمكن أن تتعامل بها الولايات المتحدة الأمريكية؟ وما هو مصير نصوص وأحكام اتفاقية وارسو والتي التزمت بتطبيقها منذ تصديقها على اتفاقية وارسو لسنة 1934؟ حيث

¹ جقبوي حمزة، المرجع السابق، ص: 304، دلال يزيد، المرجع السابق، ص: 259، عائشة فضيل، المرجع السابق، ص: 332.

² R. Mankiewicz, le statut de l'arrangement de Montréal Mai 1966 et la décision du CAB du 13 mai 1966 concernant la responsabilité de certains transporteurs aériens à l'égard de leurs passagers, RFDA, N4, 1967, P: 387.

المشار إليه لدى، جقبوي حمزة، المرجع نفسه، ص: 305.

³ بعد الإعلان عن هذه الاتفاقية تراجعت الولايات المتحدة الأمريكية عن قرار الانسحاب من اتفاقية وارسو، ولقد تضمن هذا الاتفاق تعديلا جذريا في بعض أحكام اتفاقية وارسو فيما يتعلق بحد المسؤولية في نقل الركاب، حيث جعل مسؤولية الراكب موضوعية تنعقد بمجرد وقوع الضرر دون أن يكون له أن يتمسك بنص المادة 20 من الاتفاقية التي تقرر إعفاء الناقل من المسؤولية إذا أثبت أنه وتابعيه قد اتخذوا كافة التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها.

⁴ إبراهيم العيني، "ارتضاء الالتزام بالمعاهدات الدولية في ضوء أحكام اتفاقية فينا لقانون المعاهدات"، مقال منشور بمجلة العلوم القانونية والاقتصادية، كلية القانون، جامعة القاهرة (مصر)، لسنة 1972، ص: 158-180.

تم تعديل بعض أحكامها بواسطة قرار إداري صادر عن إحدى هيئاتها الإدارية (هيئة الطيران المدني الأمريكي). كما نتساءل عن أهمية نتائج هذا الاتفاق؟ والآثار المترتبة عنه؟.

ج- رفع حدود المسؤولية وعدول أمريكا عن الانسحاب من اتفاقية وارسو

إذا كانت الولايات المتحدة الأمريكية قد تصدت لنظام المسؤولية الذي قرره اتفاقية وارسو، ولم يكن هذا التصدي في حقيقة الأمر موجهاً إلى مبدأ المسؤولية المحدودة في حد ذاته بقدر ما كان موجهاً أساساً لضالة التعويض الذي حددت به مسؤولية الناقل الجوي، فإن هذا العداء الأمريكي الموجه لاتفاقية وارسو قد تحول إلى مصالحة عقب الاتفاق المتوصل إليه مع شركات الطيران والقاضي برفع حد المسؤولية إلى 750000 دولار باتفاق مونتريال في 4 مايو 1966¹.

وإذا كان اتفاق مونتريال 1966 قد ضمن تراجع الولايات المتحدة الأمريكية عن انسحابها من اتفاقية وارسو، وذلك برفع حدود المسؤولية إلى سبعة أضعاف عما كانت عليه اتفاقية وارسو، فإن ذات الاتفاق سيقود إلى إشكاليات قانونية وأدبية غير مرغوبة في مجال النقل الجوي الدولي، من أبرزها معضلة تعدد نظم المسؤولية في الرحلة الجوية الواحدة وما ينجم عنها من فرض أنظمة مختلفة للتعويض وخلق نوع من التمييز بين المسافرين².

إن قبول مجتمع الطيران بمثل هكذا اتفاق (مونتريال 1966)، مرده إنقاذ اتفاقية وارسو من الانهيار، ومحاولة لحل الأزمة التي قد تتعرض لها الاتفاقية بسبب انسحاب أكبر دولة منها، غير أن هذا الاتفاق بالمقابل نجم عنه وضع قانوني غريب³، تمثل في الكيفية التي يمكن من خلالها لشركات الطيران الخاصة أن تسعى للربح من خلال إبرام اتفاقية دولية نيابة عن سلطات الطيران المدني صاحبة الاختصاص في تمثيل دولها عند إبرام مثل هذه الاتفاقيات.

¹ يجب التنويه بأن مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الأخرى مثل مسؤوليته عن الأضرار التي تصيب البضاعة والأمتعة أو الأضرار الناتجة عن التأخير، فقد أبقاها اتفاق مونتريال دون تعديل، أي جعلها قائمة على أساس الخطأ المفترض، وبالتالي فإن الناقل الجوي من حقه فيها وإقامة الدليل على أنه اتخذ هو وتابعيه التدابير الضرورية لتوقي الضرر أو استئصاله عليه اتخاذها، راجع في ذلك، طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص: 144.

² R. Mankiewicz, le protocole Guatemala du 08mars 1971 portant modification de convention de Varsovie, RFDA, 1972, P : 15.

³ نلاحظ أن هذا الاتفاق الذي أبرم بصفة مؤقتة لا زال يطبق إلى يومنا هذا، ولا تزال تضع بنوده على بعض تذاكر السفر، من ذلك شركة الخطوط الجوية الجزائرية.

إن هذا الاتفاق أثار الانتباه لمقتضيات ما جاءت به بعض أحكامه من حماية خاصة يتمتع بها المسافر الأمريكي بالدرجة الأولى، إذ ينحصر نطاق تطبيق هذا الاتفاق على الرحلات الجوية من وإلى أمريكا، أو بمعنى آخر الطائرات التي تلامس عجلاتها التراب الأمريكي، بينما تبقى الحالات الأخرى التي لا علاقة للولايات المتحدة بها، خاضعة لأحكام اتفاقية وارسو، وليس لها الحق في الحصول على التعويض إلا ذلك المقرر في هذه الاتفاقية (وارسو)!!

من هنا يمكن القول أن هذا الاتفاق قد أدى إلى خلق مجموعة من الإشكاليات منها الانفراد بقيمة التعويض لمصلحة الراكب الأمريكي، والازدواجية في أساس المسؤولية، هذه الازدواجية التي تتجسد في تبني هذا الاتفاق مسؤولية موضوعية أساسها فكرة الخطر وتحمل التبعة¹، في حين تظل المسؤولية في اتفاقية وارسو بعد تعديلها في بروتوكول لاهاي مربوطة بفكرة الخطأ المفترض، الشيء الذي أوجد معه حالة من ردود فعل دولية لتجاوز هذا الوضع الغريب والشاذ الذي فرضته اتفاقية مونتريال لسنة 1966.

رابعا: ردود الفعل الدولية وإقرار حدود جديدة للتعويض

من أجل تجاوز هذا الوضع الغريب والشاذ، توالى الجلسات والاجتماعات مع الدول والشركات المعنية بالأمر وانتهت بعقد مؤتمر جواتيمالا سيتي سنة 1971² الذي وضع سقفا جديدا لحدود التعويض في نقل الركاب وحدد التعويض بمبلغ قدره 1.5 مليون فرنك لكل راكب وذلك عن أضرار الوفاة، والإصابة البدنية³، كما وضع البروتوكول حدود التعويض عن الأضرار بسبب التأخير فحدده بمبلغ 62.5 ألف فرنك لكل مسافر، ليكون هذا البروتوكول قد تجاوز النقص الذي شاب اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي اللذين لم يضعوا حدا للتعويض عن التأخير في نقل المسافرين، كما قرر

¹ أتى اتفاق مونتريال لسنة 1966 بأحكام جعلت مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية موضوعية مبنياها فكرة المخاطر وتحمل التبعة. راجع في ذلك نص المادة الثانية من الاتفاق التي تنص على: "لا يستطيع الناقل الجوي أن يدفع مسؤوليته بأي وسيلة تقرها المادة 20 من اتفاقية وارسو". وتفسير ذلك أن مسؤولية الناقل الجوي تتعقد بوقوع الضرر ولا يجوز الدفع بما إلا بإثباته خطأ المتضرر.

² لما كانت الغاية من اتفاق مونتريال لسنة 1966 هو حماية مصالح مواطني الولايات المتحدة الأمريكية بصفة خاصة، إذ إن هؤلاء عادة ما تكون نقطة انطلاقهم أو وصولهم أو رسوهم في التراب الأمريكي، الأمر الذي تعرض معه هذا الاتفاق للانتقادات بسبب التمييز بين الأشخاص المنقولين، وهو ما حدا بالمشروع إلى التخلي من جديد قصد وضع حد للتفاوت والتمييز من خلال إبرام بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971.

³ انظر الفقرة الأولى من المادة 8 من بروتوكول جواتيمالا سيتي لسنة 1971

ذات البروتوكول عدم تجاوز هذا الحد من التعويض مهما كانت الأسباب التي ترتكز عليها دعوى المسؤولية¹.

لقد تضمن هذا البروتوكول في نص المادة الثامنة منه (المعدلة للمادة 22 من الاتفاقية الأصلية بعد تعديلها في لاهاي) رفع حدود التعويض مثلما ذكرنا سلفا بمبلغ 1.5 مليون فرنك أي ما يعادل 100.000 دولار أمريكي لكل راكب²، وبحدود تعويض في حالة الضرر الناشئ عن التأخير في النقل بمبلغ قدره 62.5 ألف فرنك (4150 دولار)، وتحديد التعويض الناجم عن الضرر الناشئ عن فقدان أو هلاك أو تلف الأمتعة بمبلغ وقدره 15 ألف فرنك (1000 دولار أمريكي)، كما قرر هذا البروتوكول نصا جديدا يتضمن السماح بإجراء مراجعة دورية لحد التعويض في نقل الركاب وذلك رغبة من المشرع الدولي بمعالجة رفع قيمة التعويض وفقا للتطورات الاقتصادية التي قد يشهدها العالم من وقت إلى آخر.

خامسا: جواز المراجعة الدورية لحدود التعويض

في محاولة من المشرع الجوي الدولي لتجاوز الصعوبات والمشاكل التي تثار دائما بشأن رفع الحد الأقصى للتعويض، وحتى لا تتكرر محاولات رفع هذا الحد من جديد تبعا لتغير الظروف الاقتصادية والاجتماعية من دولة إلى أخرى، استحدثت بروتوكول جواتيمالا سيتي لسنة 1971 حكما جديدا يقضي بجواز إجراء مراجعة دورية لحد التعويض في نقل الركاب وذلك بزيادة هذا الحد في نهاية السنتين الخامسة والعاشر من دخول البروتوكول حيز التنفيذ بمقدار 187500 فرنك (12.500 دولار) ما لم تقرره أغلبية ثلثي الدول الأعضاء وقبل حلول هاتين التاريخين، وهو الحكم الذي أقرته المادة الخامسة عشرة من البروتوكول وأصبحت مادة جديدة في الاتفاقية³، هذا بالنسبة لحدود التعويض التي أقرها المشرع اعتبارا من اتفاقية وارسو السنة 1929 مروراً بتعديلاتها اللاحقة وإلى غاية بروتوكول جواتيمالا لسنة 1971، ولارتباط قيمة التعويض بالظروف الاقتصادية والتقلبات النقدية للدول وضع المشرع الدولي من خلال هذا البروتوكول قاعدة تتعلق بالمراجعة الدورية لسقف التعويضات لتكون مواكبة

¹ عائشة فضيل، المرجع السابق، ص: 332-333.

² Art 8 du protocole Guatemala 1971 : «Dans le transport des personnes, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme d'un million cinq cent mille francs pour l'ensemble des demandes présentées, à quelque titre que ce soit, en réparation du dommage subi en conséquence de la mort ou de lésions corporelles d'un passager ».

³ وثيقة صادرة عن منظمة الطيران المدني الدولي رقم 9040 (LC/167)، ص: 76.

ومناسبة للظروف الاقتصادية والنقدية¹، وبالرغم من أن المشرع وضع حدودا قصوى للتعويض إلا أن هناك بعض الاستثناءات والحالات التي يمكن أن تخرج عن حدود التعويض المقررة، فما هي طبيعة هذه الحالات والاستثناءات التي يمكن من خلالها تجاوز الحدود القصوى للتعويض المقرر قانونا؟

الفرع الثاني: حالات تجاوز حدود التعويض

هناك حالات استثنائية أوجبها المشرع في تجاوز حدود التعويض المقررة قانونا وهي تلك الحدود التي نصت عليها المادة 22 من اتفاقية وارسو لسنة 1929 إضافة إلى بعض الحالات الأخرى التي من خلالها يمكن تجاوز حدود التعويض وهي كما يلي:

الحالة الأولى: مصاريف الدعوى وأتعاب المحاماة

لقد أجازت الفقرة الثالثة من المادة 22 معدلة في بروتوكول جواتيمالا سيتي لمحاكم الدول التي لا يسمح قانونها الداخلي بالحكم بمصاريف الدعوى وأتعاب المحاماة استقلالاً عن مبلغ التعويض، أن تقضي في دعاوى المسؤولية التي ترفع أمامها وبناء على طلب المدعي بكل أو بجزء هذه المصاريف والأتعاب زيادة على التعويض المقرر، ولكن يشترط في تطبيق هذا الحكم ما يأتي:

- أن يتقدم المدعي إلى المحكمة بطلب مع دعواه يتضمن رسوم الأتعاب والمحاماة.
- أن يكون المدعي قد أعلم الناقل كتابة بالمبالغ المطلوبة وأساس تقديمها.
- أن لا يكون الناقل قد قدم للمدعي عرضاً مكتوباً خلال ستة شهور من تسليمه إعلان يتضمن تسوية النزاع تعادل على الأقل حد التعويض المقرر، وتمتد هذه الفترة حتى تاريخ رفع الدعوى إذا تأخر تاريخ رفعها لأكثر من ستة أشهر، إلا أنه يعتبر غير ملزم للدول الأطراف في البروتوكول إذ بمقتضى المادة 23 من البروتوكول يكون للدول الأطراف أن تعلن في أي وقت بمذكرة تتقدم بها لمنظمة الطيران المدني الدولي رفض محاكمها تطبيق النص المذكور.

¹ أجاز البروتوكول في المادة الخامسة منه للأعضاء دعوة أطراف المؤتمر المنعقد في جواتيمالا سيتي للانعقاد في السنتين الخامسة والعاشر بعد دخول هذا البروتوكول حيز التنفيذ لغرض إعادة النظر في الجهود المقررة في الفقرة الأولى من المادة الثانية من المعاهدة بعد تعديلها هذا البروتوكول.

Art 15 du protocole Guatemala 1971 : « Sans préjudice des dispositions de l'article 41, des conférences des Parties au Protocole de Guatemala du 8 mars 1971 seront convoquées durant les cinquième et dixième années suivant la date d'entrée en vigueur dudit Protocole afin de réviser la limite stipulée à l'article 22, alinéa 1 (a) de la Convention amendée par ledit Protocole ».

الحالة الثانية: النظام التكميلي لزيادة حد التعويض المقرر

لقد أضافت المادة الرابعة عشرة من بروتوكول جواتيمالا سيتي مادة جديدة¹ إلى الاتفاقية المعدلة في لاهاي تحت رقم (35 أ) تنص على أن أحكام هذه الاتفاقية "بعد تعديلها في جواتيمالا" لا تحول دون أن تنشئ كل دولة طرف فيها أو تستخدم داخل إقليمها نظاما تكميلا لزيادة التعويض المنصوص عليه في حالات وفاة الراكب أو إصابته بأذى بدني، إذ هدفت الولايات المتحدة الأمريكية من وراء إقرار هذا النص، إعطاء كل دولة هي طرف في الاتفاقية، إمكانية توفير حماية إضافية لرعاياها، رغم أن مثل هذا الحق مقيد بالضوابط الآتية²:

- عدم جواز فرض أية مسؤوليات إضافية على الناقل أو تبعية علاوة على المسؤولية المقررة في الاتفاقية.

- عدم فرض أعباء مالية أو إدارية خلاف ما قد يكون مطلوباً منه في الدولة التي أقرت هذا النظام أن يحصل الرسوم الإضافية من الركاب الذين يسري هذا النظام في شأنهم.

- لا يؤدي تطبيق هذا النظام إلى خلق أي نوع من أنواع التمييز بين الناقلين، مثلاً كمحابة الشركات الوطنية بعدم إخضاعها لهذا النظام، ويكون هذا التطبيق عاماً وعلى جميع الناقلين.

- إذا ساهم راكب في هذا النظام أي بشرائه تذكرة سفر ودفع رسماً إضافياً زيادة على الأجرة العادية، يكون له الحق (إذا ما لحقه ضرر) بسبب وفاة أو إصابة بأذى في الحصول على التعويض الإضافي الذي يقرره هذا النظام، وذلك بصرف النظر عن جنسية الراكب أو محل إقامته³.

¹ أتى بروتوكول جواتيمالا سيتي بحكم جديد تضمنه نص المادة (14/أ) وهو الترخيص لكل دولة بأن تضع نظاماً خاصاً للتعويض الإضافي يطبق على أراضيها إضافة إلى الحد الأقصى للتعويض الذي أتى به نفس البروتوكول.

Art 35 de la convention Varsovie 1929 crée par protocole Guatemala 1971 : « Rien dans la présente Convention ne prohibe l'institution par un État et l'application sur son territoire d'un système d'indemnisation complémentaire à celui prévu par la présente Convention en faveur des demandeurs dans le cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager ».

² أشارت إلى هذه الضوابط المادة 35/أ.

³ إن بروتوكول جواتيمالا سيتي لسنة 1971 الذي عدل اتفاقية وارسو 1929 المعدلة في لاهاي 1955، أبقى عندما أدخل نظام المسؤولية الموضوعية في نقل الركاب والأمتعة، أبقا على المسؤولية الخطئية في نقل البضائع دون تعديل ومثل هذا الوضع كان ليؤدي إلى نشوء تنازع بين البروتوكولات، ذلك التنازع الذي تصدت له المادة 24 من بروتوكول مونتريال الرابع سنة 1975، فقررت أنه فيما يختص بالبضائع والطرود البريدية فإن أحكام بروتوكول

على ما سبق يمكن القول أن بروتوكول جواتيمالا سبتي قد رفع حد التعويض في نقل الركاب إلى اثني عشر ضعفاً، كما أنه وضع نظاماً للمراجعة الدورية لهذا الحد، وقرر أن مبدأ التعويض عن تأخير الركاب يختلف عن حد التعويض في حالة الوفاة أو الإصابة البدنية، لذلك نجد أن بروتوكول مونتريال الرابع السنة 1975 ينص على نفس حد التعويض الذي جاء به بروتوكول جواتيمالا سبتي كما يتفق البروتوكولان في عدم تجاوز حد التعويض المقرر أياً كانت الأسباب التي يترد إليها أساس المسؤولية، إلا في حالة وجود اتفاق قانوني مسبق بين الناقل والمسافر لرفع زيادة حد التعويض وفق اشتراطات معينة يتفق عليها الطرفان.

الحالة الثالثة: التعويض المحدد اتفاقاً

بالرجوع إلى اتفاقية وارسو نجد أن المشرع الدولي قد قرر حدوداً قصوى للتعويض لا تزيد عن 18.600 دولاراً طبقاً لتعديل لاهاي لسنة 1955، إلا أنه يجوز الخروج عن هذا الحد بالاتفاق على رفع مبلغ التعويض عن الحد الأقصى المقرر وذلك طبقاً لنص المادة 22 من الاتفاقية الأصلية خاصة مع الناقل الجوي "يمكن بالاتفاق مع الناقل أن يضع حداً أعلى للتعويض .."، كما أجازت الاتفاقية للركاب بناءً على اتفاق خاص مع الناقل رفع التعويض، وحق التنازل عنه متى شاء¹ وهذا الحكم هو نفسه الذي أورده بروتوكول لاهاي، وعلى الرغم من أن هذه النصوص لم تتناول تحميل الركاب دفع زيادة إضافية في أجرة النقل، فإنه من المنطق نظرياً (فضلاً عن القياس على الحكم الوارد في الفقرة الثانية من المادة 22 من الاتفاقية والخاص بتقرير حد التعويض في نقل البضائع والأمتعة المسجلة وحالة الخروج الاتفاقي عليه)، يقضي بدفع هذه الزيادة كشرط للحصول على تعويض أكبر من الحد المقرر، إلا أنه يلاحظ عملياً أن اتفاقات رفع التعويض نادرة في حالة نقل الركاب، لأنه عادة ما يكثر اللجوء إلى التأمين لضمائم الحصول على تعويض يزيد على الحد القانوني لمسؤولية الناقل الجوي، ولهذا السبب تدخل المشرع الدولي من خلال بروتوكول جواتيمالا سبتي بإلغاء الجملة الأخيرة من الفقرة

مونتريال الرابع هي التي تكون واجبة التطبيق، أما فيما يختص بالركاب والأمنية فتكون الأحكام الواجبة التطبيق هي تلك المنصوص عليها في بروتوكول جواتيمالا سبتي.

¹ راجع فاروق أحمد زاهر، "تحديد مسؤولية الناقل الجوي"، المرجع السابق، ص: 134.

الأولى من المادة 22 من اتفاقية وارسو "وأى تحكيم جديد يقضي بعدم قابلية تجاوز حد التعويض بأي حال من الأحوال ومهما كان الأساس الذي تقوم عليه دعوى المسؤولية.."¹.

الفرع الثالث: التعويض الجزائي وموقف القضاء

لقد تدخلت بعض التشريعات في معالجة التوسع في التعويضات الممنوحة للمتضررين وذلك من خلال إقرارها ما يعرف بالتعويضات الجزائية والرادعة، التي يمكن تناولها كما يلي:

أولاً: قبول التعويضات الجزائية

حددت اتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها² مسؤولية الناقل الجوي بمبالغ قصوى وذلك لتغطية الأضرار الناجمة عن الوفاة، أو الإصابة البدنية ولا يمكن تجاوز هذه المبالغ القصوى إلا في الحالة التي يرتكب فيها الناقل الجوي غشاً، أو خطأ معادلاً له، ولا يمكن أن تشمل المبالغ المحكومة بها على الناقل الجوي أي تعويضات من نوع آخر.

ولكن على الجانب الآخر ذهب القضاء الأمريكي ورغبة منه في التوسع في التعويضات الممنوحة للمتضررين بإقرار ما يعرف في الولايات المتحدة الأمريكية بالتعويضات الجزائية والرادعة³ وهي تعويضات تحكم بها لفائدة المتضرر على سبيل العقاب والردع نتيجة للظرف الذي أدى سلوكه إلى إحداث الضرر، وهذه التعويضات الجزائية والعقابية التي يحكم بها القضاء الأمريكي تصل عادة إلى مبالغ باهظة تفوق الأضرار التي تصيب المتضرر، ذلك أن الغاية منها ليست تغطية الأضرار الحاصلة وإنما هو إنزال العقاب على مرتكبي الضرر حتى لا يتكرر منهم ذلك، وقد ذهب القضاء الأمريكي إلى القول بإمكانية الحصول على تعويضات رادعة من الناقل الجوي عند تطبيق اتفاقية وارسو وذلك إذا كان سلوكه قد بلغ درجة عالية في ارتكاب سوء سلوك قصدي، وتعتبر قضية الطائرة الكورية⁴

¹ راجع في هذا المعنى محمد فريد العريبي، المرجع السابق، ص: 152.

² باستثناء اتفاقية مونتريال لسنة 1999 التي لم تحدد مسؤولية الناقل الجوي عن ضرر الوفاء، والإصابة بمبالغ قصوى للتعويض إذ تنص الفقرة الأولى من المادة 21 بأنه "فيما يتعلق بالأضرار المنصوص عليها في الفقرة الأولى من المادة 17 التي لا يتجاوز 100000 و. ح. س. خ عن كل راكب، لا يجوز للناقل أن ينفي مسؤوليته أو يجد منها.

³ انظر المادة (29) من اتفاقية مونتريال 1999 حيث ترجمت اصطلاح التعويضات الرادعة.

⁴ يتعلق الأمر بتحطيم أحد الطائرات التابعة للشركة الكورية بسبب المطاردة السوفيتية، عندما دخلت المجال الجوي الروسي مما أدى إلى مقتل 261 راكبا وكان ذلك بتاريخ 2 أغسطس 1989، وبشأن هذه الحادثة أقدم القاضي على منح ورثة المسافر تعويض رادع ضد الناقل الجوي.

(Korean air lines) أول سابقة قضائية تمنح تعويضات رادعة في مجال النقل الجوي الدولي، بينما في قضية أخرى، وهي قضية كراتشي الشهيرة¹ قضت المحكمة الفيدرالية بأن اتفاقية وارسو لا تمنع منح تعويضات رادعة لحساب المتضررين بسبب توفر سوء سلوك قصدي من جانب الناقل الجوي، وقد رأت المحكمة بأنه لا يوجد في المادة 17 من اتفاقية وارسو ما يمنع من الحكم على الناقل الجوي بتعويضات رادعة، رغم أننا نجد أن هذه المادة لا تعطي أي تفاصيل حول نوعية التعويضات التي يمكن أن يُحكم بها على الناقل الجوي، لذلك فإنه يمكن قبول طلبات بخصوص تعويضات رادعة وذلك طبقاً لقوانين الولايات المتحدة الأمريكية، وهذه التعويضات تعتبر بمثابة إرضاء إضافي للمتضررين، أضف إلى ذلك أن اتفاقية وارسو لم تنص صراحة على منح قبول هذه الطلبات الخاصة بالتعويضات الرادعة².

ثانياً: رفض التعويضات الجزائية

إن أول قضية قام القضاء الأمريكي بها رفض منح المتضررين تعويضات رادعة هي قضية (Floyd V. Eastern Airline)³، طالب المتضررون بالحكم على الناقل الجوي بتعويضات رادعة لجبر الأضرار النفسية التي تعرضوا لها خلال الرحلة الجوية، رفضت المحكمة الاستجابة المطالب المتضررين على أساس أن اتفاقية وارسو تعلو على قوانين الولايات المتحدة الأمريكية التي تبيح التعويضات الرادعة، ولكن باعتبار أن هذه الاتفاقية مصادق عليها من قبل الولايات المتحدة الأمريكية فتعتبر القانون الأعلى في هذا البلد، لذلك تلغي كل ما يتعارض مع نصوصها من أسباب الدعاوى التي تسمح بها في ظل قوانين الولايات المتحدة الأمريكية، وبالتالي لا يمكن الحكم للمتضررين بالتعويض الرادع في ظل غياب نص خاص ضمن بنودها على مثل هذه التعويضات رغم استدلال المحكمة بمجموعة من المبررات التي تؤكد عدم السماح بالحكم بالتعويضات الرادعة من نص المادة 17 من الاتفاقية الأصلية والتي تنص على أن التعويض المسموح به هو التعويض عن الأضرار

¹ تعرضت القضية لحادثة إحدى الطائرات التابعة لشركة بان أمريكا لعملية اختطاف فوق مدينة كراتشي.

² محمد ميلود صقر، المرجع السابق، ص: 234.

³ القضية المشار إليها سابقاً.

الحاصلة، وأنه حتى في حالة تطبيق المادة 25¹ من الاتفاقية التي تسمح بالخروج عن الحدود القصوى للتعويض، فإن المبالغ المحكومة ضد الناقل هي تعويضات عن الأضرار ولا تشمل أية تعويضات من نوع آخر كالتعويضات الرادعة، كما أكدت على أن السماح بالحكم بالتعويضات الرادعة المعروفة في القانون الأمريكي يتعارض مع أهداف اتفاقية وارسو في وضع نظام موحد للمسؤولية، وسلك هذا الاتجاه الرافض للحكم بتعويضات رادعة ضد الناقل الجوي في قضية لوكرى الشهيرة² حيث طالب المتضررون بالحكم بالتعويض الكامل عن الأضرار التي لحقتهم إضافة إلى التعويضات الرادعة على أساس أن الناقل الجوي قد ارتكب سوء سلوك قصدي *willful misconduct* إلا أن المحكمة رفضت الاستجابة لطلبات المتضررين بالحكم على الناقل الجوي لتعويضات رادعة واستندت على مجموعة من الأسباب لتبرير رفضها.

بالرجوع إلى الفقرة الثانية من المادة 24 من اتفاقية وارسو والتي تنص بأنه "تسري أحكام الفقرة السابقة على الحالات المنوه عنها في المادة السابعة عشرة دون الإخلال بتحديد الأشخاص الذين لهم حق التقاضي وبحقوق لكل منهم"³، فهذه المادة تؤيد القول أنه على الرغم من أن دعوى المسؤولية لا يجوز رفعها بأية صفة إلا وفقا للحدود المقررة في هذه الاتفاقية (المادة 1/24)، إلا أن القانون الداخلي يسري لتحديد الأشخاص الذين يحق لهم مباشرة الدعوى، لذلك حاول المدعون الاستناد إلى هذه المادة للقول بأنه طالما كان القانون الداخلي هو الذي يمكن تطبيقه لتحديد حقوق المتضررين، فإن هذا القانون يجب أن يحكم على الناقل بالتعويضات الرادعة، رغم أن المحكمة ردت على هذه الحجة على أساس إنه لم يتم الرجوع إلى القانون الداخلي إلا في حالة توزيع أنصبة التعويضات على الورثة عند وفاة المسافر⁴.

¹ Art 25: « Le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de la présente Convention qui excluent ou limitent sa responsabilité, si le dommage provient de son dol ou d'une faute qui, d'après la loi du tribunal saisi est considérée comme équivalente au dol ».

² فائزة يونس الباشا، "قضية لوكرى بين شخصية العقاب وحق التعويض"، الطبعة الأولى، دار الكتب الوطنية، بنغازي (ليبيا) سنة 2001، ص: 85-86. عائشة فضيل، "مسؤولية الناقل الجوي بين التحديد والالتحديد"، الرسالة السابقة، ص: 315.

³ Art 24/2 : « Dans les cas prévus à l'art. 17, s'appliquent également les dispositions de l'alinéa précédent, sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs ».

⁴ محمد ميلود صقر، المرجع السابق، ص: 235.

كما أكد المدعون بأن اتفاقية وارسو لا تحرم الناقل الجوي من الاستفادة من تحديد المسؤولية فقط، وإنما تقوم أيضا بمعاقبته حتى لا يكرر ما ارتكبه من سلوك مشين ويكون عبءة لغيره، بحيث فندت المحكمة هذه الحجة قائلة إن المادة 25 من الاتفاقية لا تقرر عقاب الناقل الجوي وإنما تؤكد على أنه يستطيع التملص من مسؤوليته وراء ستار المسؤولية المحدودة، وأكدت المحكمة بأن توافر السلوك القصدي في حق الناقل الجوي لا يسمح بالحكم بالتعويضات الرادعة وإنما يسمح للمتضرر بالتعويض الكامل عن الضرر، وهذا ما تؤكدته اتفاقية مونتريال لسنة 1999 التي منعت صراحة الحكم على الناقل الجوي دفع تعويضات رادعة إذ تنص في مادتها 29 على ما يلي " في حالة نقل الركاب والأمتعة والبضائع، لا يجوز رفع أي دعوى للتعويض مهما كان سندها إلا وفقا لشروط وحدود المسؤولية المقررة في هذه الاتفاقية دون المساس بمسألة تحديد الأشخاص الذين لهم حق المقاضاة وبحقوق كل منهم، ولا يمكن المطالبة في أي دعوى كهذه بأية تعويضات جزائية أو رادعة أو تعويضات تخرج عن نطاق التعويض عن الضرر"¹.

ثالثا: التعويضات الجزائية تتنافى وأهداف اتفاقية وارسو

إن السماح للمحاكم باللجوء إلى القوانين الوطنية للحكم على الناقل الجوي بتعويضات جزائية أو رادعة وذلك في حالة ارتكابه خطأ إراديا، أمر يتنافى مع مبادئ وأهداف اتفاقية وارسو السنة 1929 لتوحيد قواعد النقل الجوي، ومن ذلك خلق نظام موحد للمسؤولية الناقل الجوي كما يدل على ذلك الاسم الذي اختاره واضعو الاتفاقية منذ عام 1929 حينما أطلقوا عليها اسم (الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي)، وهو الاسم الذي تمت المحافظة عليه من قبل واضعي اتفاقية مونتريال لسنة 1999.

نستنتج من ذلك بأن هناك حالة من عدم الاستقرار لدى القضاء في موقفه فيما يتعلق بموضوع التعويض² المتعلق بالحوادث الجوية، وخلق نوعا من عدم المساواة والعدالة في هذا الميدان، في

¹ راجع جلال وفاء محمد تشديد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الحاصلة للمسافرين : دراسة في القضاء الأمريكي، ط الأولى، دار الجامعة الجديدة للنشر، القاهرة (مصر)، 1995، ص: 105.

² بما أن التعويض هو الأثر المترتب على توافر أركان المسؤولية المتمثلة في الخطأ، والضرر، والعلاقة السببية، والغرض منه هو جبر الضرر الذي أصاب المتضرر، لذلك يجب أن يكون هذا التعويض على قدر الضرر، وهذا بالفعل ما نصت عليه القواعد العامة للمسؤولية، إلا أنه وفي بعض الحالات قد يخرج المشرع عن هذه القاعدة العامة ولأسباب يراها حماية لمصالح بعض الأشخاص يأخذ بنظام المسؤولية المحدودة، وهذه هي القاعدة المنصوص عليها

حين ينبغي العمل على إرساء طريقة عادلة تمكن من تعويض كافة المتضررين في حوادث الطيران تعويضاً عادلاً وصحيحاً وكاملاً.

المبحث الثاني: المسؤولية غير المحدودة نظام و ضمانات للمستقبل

أصبحت حتمية التخلي عن مبدأ نظام المسؤولية المحدودة والاتجاه نحو الأخذ بمبدأ المسؤولية غير المحدودة في نقل الأشخاص على متن الطائرات المدنية أمراً ضرورياً أمام التعدد نظم تحديد المسؤولية للناقل الجوي الدولي، وذلك ابتداءً من اتفاقية وارسو وتعديلاتها اللاحقة إلى غاية بروتوكول جواتيمالا سيتي، وانعكس مثل هذا التعدد في النظام الدولي لحدود المسؤولية بشكل واضح على مسؤولية الناقل الجوي الدولي¹، من حيث تباين هذه الحدود من دولة إلى أخرى، وهو تباين واختلاف سيؤدي حتماً إلى هشاشة وتصدع النظام الدولي لمسؤولية الناقل الجوي، لذلك كان من الضروري بأن يتدخل المشرع الدولي مرة أخرى لوضع نظام بديل لإزالة هذه الاختلافات ومعالجة التصدع الذي أصاب اتفاقية وارسو وإعادة الانسجام والمواءمة التشريعية لنظام المسؤولية في النقل الجوي على المستوى الدولي، من خلال المساعي الجادة للمشرع الدولي التي أخذ بتبنيها لتبني نظام المسؤولية غير المحدودة وترسيخ مبدأ سلامة وأمن المسافرين، لذلك ستكون البداية من خلال استعراض أوجه القصور التي جعلت من اتفاقية وارسو غير قادرة على مواصلة حماية حقوق المسافرين خصوصاً في مسألة أمن وسلامة الطيران المدني (المطلب الأول)، ثم نمر مباشرة إلى استعراض النظام الجديد الذي أقره مجتمع الطيران الدولي في اتفاقية مونتريال 1999، مع إبراز أهم الضمانات التي جاء بها هذا النظام (المطلب الثاني).

في اتفاقية وارسو لسنة 1929 وذلك حينما وضعت حداً أقصى للتعويض (وذلك بنص المادة 22)، بمعنى أن المدعي عليه (الناقل الجوي) لا يلتزم بدفع التعويض أكثر مما هو منصوص عليه قانوناً على أن يكون مقدار الضرر مرهوناً بعدم وقوع غش من جانبه، ولكن إذا كان هناك اتفاق سابق على وقوع الضرر يقضي بتشديد المسؤولية صح هذا الاتفاق، وبالتالي لا يجوز وضع تعويضات جزائية خلاف هذه القواعد. راجع في ذلك: محمد حسين الشامي، "ركن الخطأ في المسؤولية المدنية"، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة (مصر)، 1990، ص: 526.

¹ بادر المجتمع الدولي للطيران المدني من خلال منظمة الطيران المدني الدولي وبالتحديد من خلال جمعيتها العامة في دورتها 31 لسنة 1995 بتكليف هذه المنظمة بمراجعة اتفاقية وارسو لسنة 1929، وهو ما حدث بالفعل حيث تم إعداد مسودة مشروع اتفاقية جديدة تبنت مبدأ المسؤولية غير المحدودة للناقل الجوي وتم تقديم هذا المشروع إلى المؤتمر الدبلوماسي الدولي للقانون الجوي الذي عقد بمونتريال/كندا في الفترة من 10-28 مايو 1999، وهو المؤتمر الذي تم على أثره إبرام الاتفاقية الجديدة التي تعرف باسم "اتفاقية مونتريال لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي لسنة 1999.

المطلب الأول: قصور نظام المسؤولية المحدودة وعدم قدرته على مجابهة المستجدات

الحديثة في مجال الطيران

أشرنا فيما سبق بأن التنظيم الدولي لمسؤولية الناقل الجوي في الاتفاقيات والمعاهدات الدولية (اتفاقية وارسو لسنة 1929¹ وتعديلاتها المتلاحقة، وكذلك الاتفاقيات الدولية ذات العلاقة بأمن الطيران المدني) لم يعد التنظيم الأمثل الذي يستجيب للتطورات والمستجدات التي يشهدها النقل الجوي الدولي في الوقت الحاضر²، رغم أن هذا التنظيم قد عالج مسؤولية الناقل الجوي في العديد من جوانبها، وبالتالي فإن الأمر سيستوجب التعرف بداية على بعض أوجه القصور القائمة في نظام المسؤولية المحدودة طبقاً لما جاءت به اتفاقية وارسو لسنة 1929 (الفرع الأول)، قبل أن نصل بالحديث إلى محدودية الحماية التي وفرها مثل هذا التنظيم الدولي فيما يتعلق بأمن المسافرين الجوي (الفرع الثاني)، لنحاول لاحقاً أن نظهر مبادرات استدراك أوجه القصور وردود الفعل الدولية في هذه المسألة (الفرع الثالث).

¹ شرعت اتفاقية وارسو لسنة 1929 لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، وأكثر ما اهتمت به هذه الاتفاقية توحيد القواعد الموضوعية للمسؤولية الناقل الجوي، والحد من التباين في الأنظمة الداخلية للدول، ولما لهذا التباين من ضرر على مصلحة النقل الجوي ذي الطبيعة الدولية توصل مجتمع الطيران المدني الدولي إلى صياغة ترضي جميع الأطراف الاتفاقية، غير أن البروتوكولات المعدلة لها تبنت في أحكامها أنظمة مختلفة في أساس مسؤولية الناقل الجوي وهذا غير مرغوب في مجال الطيران المدني، ويعتبر إشكالا يعاني منه النظام الدولي لمسؤولية الناقل الجوي راجع في ذلك: عيسى غسان الرضي، "مسؤولية الناقل الجوي الدولي"، المرجع السابق، ص: 73.

² لم تعالج اتفاقية وارسو لسنة 1929 وتعديلاتها اللاحقة مسؤولية الناقل الجوي عن أمن المسافرين (الاعتداء على أمن الطيران) الذي ظهر بشكل واضح في بداية الستينيات ومثال ذلك ظاهرة الاعتداء على الطائرات في الجو وتغيير مسارها بالقوة أو تفجيرها، وهي من المخاطر الجوية التي توقع على عاتق الناقل الجوي التزاما حيال وقوعها، خاصة بعد التزايد المستمر لمثل هذه الأفعال الإجرامية ومساعي الدول اتجاه الحفاظ على سلامة أمن الملاحة الجوية من خلال إبرام مجموعة من الاتفاقيات الدولية التي لها علاقة بأمن المسافرين التي بدورها لم تعالج مسؤولية الناقل الجوي تجاه حماية أمن المسافرين، الأمر الذي خضعت معه هذه المسؤولية لأحكام تفسير نص المادة 17 من اتفاقية وارسو. راجع في ذلك رفعت أبادير "مدى مسؤولية الناقل الجوي وفقا لاتفاقية وارسو عن الأضرار التي تلحق بالركاب جراء عمليات اختطاف الطائرات وأعمال العنف التي تقع داخل نطاق المطارات"، مجلة العلوم القانونية، العدد الخامس، القاهرة (مصر)، 1983، ص: 1.

الفرع الأول: أوجه قصور نظام وارسو للمسؤولية

أضحى نظام المسؤولية الذي قرره اتفاقية وارسو نظام غير ملائم¹ لمعالجة مسؤولية الناقل الجوي كونه يميل بشكل كبير لمصلحة الناقل الجوي نظير تبنيه نظاما للمسؤولية على أساس الخطأ، حيث لا يجوز مساءلة الناقل إلا إذا أمكن بشكل معقول نسبه إليه أو إلى تابعيه، فرغم أن الاتفاقية قدمت للناقل الجوي وسائل عديدة يستطيع أن يدفع بها مسؤوليته ومنها القوة القاهرة أو خطأ المتضرر² (إذا نجح في ذلك انتفت مسؤوليته عن تعويض الضرر الحاصل، ويتحمل المتضرر تبعه الحادث وحده) إلا أن مثل هذه الحماية ستصب في مصلحة الناقل دون المسافر وهي طبيعة عامة لا يغير حقيقتها إعفاء الاتفاقية المتضرر من إثبات خطأ الناقل (وهو عبء ثقيل دون ريب) في حوادث الطيران كونه لم يتأت تحقيقه عمليا لقلة إمكانيات الراكب أو ورثته في إثبات خطأ الناقل.

من هذا المنطلق رفض المؤتمر في وارسو عام 1929 الأخذ بالمسؤولية الموضوعية بحجة أن الناقل في ذلك العهد كان في حاجة إلى حماية تشريعية إلى جانب الحماية الاقتصادية المتمثلة في تحديد مسؤوليته التي تقوم على الخطأ، لكن سرعان ما فقد هذا التبرير وجوده بعد سنوات قليلة من التطبيق، حينما شهد العالم نهضة علمية وتكنولوجية أخذت بكل أسباب الحياة، وكان نصيب الطيران المدني منها وافرا حيث أصبح متوفرا على وسائل الأمن والسلامة بدرجة تفوق وسائل النقل الأخرى التقليدية، لذلك لم يعد مقبولا بناء مسؤولية الناقل الجوي على الخطأ ولم يعد مبررا فرض حماية للناقل من مخاطر الاستغلال الجوي التي أصبحت تتراجع أمام التقنية العالية التي تشهدها صناعة النقل الجوي.

وبالنظر إلى التغيرات الاقتصادية والاجتماعية خاصة فيما يتعلق بانخفاض قيمة النقود المصحوبة بالارتفاع في الأسعار وارتفاع مستوى المعيشة، فإن حد المسؤولية الوارد في الاتفاقية لم يعد

¹ تعتبر اتفاقية وارسو لسنة 1929 نظاما غير ملائم فعلا في مجال مسؤولية الناقل الجوي والسبب في ذلك بشكل خاص قيمة التعويض المقررة لضحايا حوادث الطيران التي لا تتجاوز 8600 دولار للراكب الواحد (راجع في ذلك نص المادة 22 من نفس الاتفاقية)، وهذا نراه إجحافا في حق الراكب المتضرر كونها قيمة هزيلة جدا، وخاصة في الوقت الحاضر وما نلاحظه من ارتفاع في مستوى المعيشة.

² أنظر المادة 21 من اتفاقية وارسو لسنة 1929.

ملائما إطلاقا في الوقت الحاضر¹، وهو قصور يضاف إلى أوجه القصور الأخرى التي لا يمكن التغاضي عنها في هذا النظام، ونذكر من ذلك التفاوت في حدود التعويضات المستحقة.

أولا/ تفاوت حدود التعويض:

أمام كل هذه المتغيرات نجد أن حدود التعويض في نقل الركاب قد بقي هزيلا يتحقق معه هدار لمصالح الركاب وورثتهم الذين أصبحوا ضحية لمذابح شركات الطيران، ولم يشفع لهم حتى التعديل الذي جاء به بروتوكول لاهاي الذي رفع من حد التعويض عن المسؤولية في نقل الركاب بمقدار النصف لكونه احتفظ بالأساس الخطئي للمسؤولية من ناحية، وضيع إلى حد كبير على الراكب فرصة الحصول على تعويض كامل من ناحية أخرى حين حدد الخطأ المشدد للمسؤولية وبين عناصره بحيث لم يعد بإمكان المحاكم التوسع في تفسير النص لصالح الراكب كما كانت تفعل في ظل الاتفاقية الأصلية، ذلك الحد المتواضع للمسؤولية الذي شكل سببا في تهديد الولايات المتحدة الأمريكية بانسحابها من اتفاقية وارسو الذي كاد أن يتحقق لولا تدخل بعض المنظمات الدولية والوصول إلى صيغة ترضى عنها الولايات المتحدة الأمريكية التي تمثلت في اتفاق مونتريال في 4 مايو 1966 الذي رفع حد المسؤولية في نقل الركاب إلى 75.000 دولار².

ولعل مثل هذا الاتفاق قد خلق تفرقة غريبة وغير مبررة بين الركاب الدوليين، واختلافا بغضا في تقييم حياة الإنسان تبعا لاختلاف النظام القانوني الذي يخضع له عقد النقل، فلو تصورنا مثلما ذكرنا سلفا وجود ثلاثة ركاب من دول مختلفة كانوا على متن طائرة تابعة للخطوط الجوية الجزائرية تقوم برحلة من وهران إلى نيويورك مع محطة توقف في مدريد و لندن، وكان الأول يقصد مدريد والثاني غايته لندن بينما الثالث مقصده نيويورك وتعرضت الطائرة لإعصار عنيف فوق المحيط أفقدها توازنها وسقطت قبل أن تصل إلى محطة التوقف الأولى وهلك جميع من على متنها ورفع ورثة الركاب الثلاثة دعاوي التعويض أمام محكمة الدار البيضاء الابتدائية، ولكنهم لم يستطيعوا إثبات تعمد الناقل أو تابعيه إحداث الضرر حينها، فإن الحكم الصادر في الدعاوي الثلاث سيكون على النحو التالي:

¹ المادة 22 من اتفاقية وارسو لسنة 1929.

² أبرم اتفاق مونتريال لسنة 1966 بين عدد من شركات الطيران التي منها شركات طيران أمريكية وبحضور الاتحاد الدولي للنقل الجوي (الإياتا)، ومنظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو)، ولقد اعتمدت سلطة الطيران الأمريكية هذا الاتفاق وأصبح ساري المفعول اعتبارا من 4 مايو 1966 علما .

بالنسبة لدعوى وريثة الراكب الأول من دولة طرف في اتفاقية وارسو لسنة 1929: فإن المتضرر سيحصل على تعويض قدره 8300 دولار رغم أنهم قد يخسرون دعواهم كلياً إذا أثبت الناقل أنه اتخذ وتابعه التدابير المعقولة لمنع وقوع الحادث أو تعذر عليهم اتخاذها (اتفاقية وارسو).

أما وريثة الراكب الثاني من دولة طرف في بروتوكول لاهاي لسنة 1955: فإنهم سيحصلون على تعويض قدره 16600 ألف دولار إضافة إلى إمكانية خسارتهم لدعواهم إذا أثبت الناقل اتخاذه هو وتابعوه التدابير المعقولة لمنع وقوع الحادث أو استحالة عليهم ذلك (بروتوكول لاهاي).

أما وريثة الراكب الثالث من دولة طرف في اتفاقية مونتريال لسنة 1966، الذي كان ينوي الذهاب إلى نيويورك فإن مقدار تعويضهم سيكون 75.000 دولار أمريكي، ولن يكون في إمكان الناقل الإفلات من المسؤولية بالتمسك بوسيلة الدفع المقررة في المادة 20 كما فعل المدعيان السابقان، كونه يخضع للنظام القانوني الذي قرره اتفاق مونتريال في 4 مايو 1966 حيث مسؤوليته الموضوعية التي لا مجال له فيها بالتذرع بانتفاء الخطأ أو بالقوة القاهرة¹، فمثل هذا المثال السابق (غير مستبعد الحدوث في النقل الجوي) يكشف عن إشكالية تعدد حدود التعويض عن المسؤولية من راكب إلى آخر بالرغم أنهم في طائرة واحدة، ويكشف كذلك عن حالة عدم المساواة، التي تشكل خرقاً كبيراً لأهداف ومبادئ تشريعات النقل الجوي الدولي، بالإضافة إلى عدم ملاءمة حد المسؤولية المقررة في الاتفاقية الأصلية أو بروتوكول لاهاي أو حتى اتفاق مونتريال لظروف العصر، الأمر الذي يستوجب حتمية تعديل هذا النظام لتحقيق العدالة والمساواة بين الركاب الدوليين أياً كانت وجهتهم أو جنسيتهم، هذا من جهة، ومن جهة أخرى نجد بأن اتفاقية وارسو قد شابها القصور أيضاً من حيث إغفالها عن عدم تحديدها لمعيار الخطأ.

ثانياً/ صعوبة تقدير معيار الخطأ:

في الأصل إن مسؤولية الناقل الجوي محددة بمقتضى القانون، غير أن هذا الأصل قد ترد عليه استثناءات لا يجوز فيها للناقل أو الراكب التمسك بهذا المبدأ، فخطأ الناقل الجوي والمسافر قد

¹ جعل اتفاق مونتريال 1999 مسؤولية الناقل الجوي تقوم على أساس المخاطر وتحمل التبعة، وليس على أساس فكرة الخطأ المفترض وأصبح الناقل بموجب هذا اتفاق لا يجوز له اللجوء إلى المادة 20 من اتفاقية وارسو 1929 المتعلقة بإعفاء الناقل، راجع: طالب حسن موسى، "القانون الجوي الدولي"، المرجع السابق، ص: 144.

يفقدان الحماية الممنوحة لهما طبقاً للقانون. لكن الإشكال المطروح هو كيف يمكن تقدير معيار الخطأ سوى من طرف الناقل أو المتضرر.

1- خطأ الناقل الجوي طبقاً لنص المادة 25 من اتفاقية وارسو

تتعقد مسؤولية الناقل الجوي من عدمها بالنظر لوقوع الخطأ من طرفه، وبالرجوع إلى نص المادة 25 من اتفاقية 1929 نجد أنها تنص بعدم تمتع الناقل الجوي بميزة تحديد المسؤولية عن الضرر إذا كان هذا الضرر قد تولد عن غشه أو خطئه يراه قانون المحكمة المعروض عليها النزاع معادلاً للغش، بمعنى أن الناقل الجوي قد يجرم من حقه في تحديد المسؤولية إذا أحدث الضرر في نفس الظروف، أو أحد من تابعيه، ولقد أثارت عبارة الخطأ جدلاً واسعاً في صفوف الفقه والقضاء وكانت محلاً للنقاش والجدل نظراً للصعوبات التي اعترت تفسيرها وتطبيقها في النظم القانونية المختلفة¹، وأدى هذا الغموض الذي اعترى المادة 25 إلى المناداة بتعديلها بروتوكول لاهاي لسنة 1955 ويقضي النص المعدل بما يلي "لا تسري حدود المسؤولية المذكورة في المادة 25 إذا ثبت أن الضرر يرد إلى فعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه قد تم بنية إحداث الضرر وإما عن رعونة ووعي باحتمال نشوب الضرر بشرط أن يثبت في حالة فعل التابعين أو امتناعهم أنهم تصرفوا أثناء تأدية وظائفهم"².

فقد يكون هذا النص الجديد قد أزال الغموض واللبس الذي اكتنف النص الأصلي حينما ألغى الإحالة إلى قانون القاضي في تحديد الخطأ المساوي للغش ووضع تعريفاً لهذا الخطأ الذي يؤدي إلى قيام المسؤولية غير المحدودة، وحيث إن المادة 25 من الاتفاقية الأصلية والتعديل الذي طرأ عليها لم يحدد المقصود بالخطأ³، وهو ما أثار اختلافاً في الآراء القضائية والفقهية كونها لم تضع قاعدة موضوعية

¹ راجع في هذا المعنى عبد الرزاق السنهوري، "الوسيط في شرح القانون المدني"، الجزء الأول، مصادر الالتزام، المرجع السابق، ص: 314.

² انظر المادة 13 من بروتوكول لاهاي لسنة 1955.

³ للإشارة إلى عبارة الخطأ المساوي للغش الواردة بنص المادة 25 من اتفاقية وارسو لسنة 1929 نجد أن الترجمة العربية الرسمية لكلمة غش يقابلها باللغة الفرنسية (DOL) وهي ترجمة معيبة لأن كلمة (DOL) بالفرنسية تعني التذليل، بينما يعرف الغش (FRAUDE).

وعليه فإن المقصود بلفظ (DOL) في المادة 25 هو التذليل وليس الغش ومع ذلك استعملت كلمة الغش تفادياً للإرباك كونها الكلمة التي اعتمدها الترجمة العربية الرسمية والتي استعملها الفقه في كتاباته باستثناء الأستاذ مختار بكور الذي فضل التخلي عنها واستعمل مصطلح تذليل في أطروحته. مختار بكور، مسؤولية الناقل الجوي في التشريع المغربي، أطروحة مقدمة لنيل درجة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية العلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية، جامعة محمد الخامس، الرباط (المغرب)، 1989، ص: 310.

كما نجد البعض استعمل اصطلاح (WILFUL MISSCONTACT) بالإنجليزية وترجمتها باللغة العربية (سوء السلوك الإرادي). وترجمها البعض ب (عدم التصرف أو سوء التصرف الإرادي أو القسدي). هذا وقد اختلف القضاء بدوره في تفسير الخطأ المساوي للغش، ففي دول القانون المكتوب

تعرف فيها الخطأ الذي يؤدي إلى قيام المسؤولية، وأمام هذا العجز عن إيجاد صيغة موحدة ترضي الأطراف انتهت الاتفاقية إلى تبني عبارة الغش أو الخطأ المعادل له وأحالت إلى القوانين الوطنية في شأن تحديد المقصود بهذه العبارة¹، وهنا يثير تساؤلاً آخر حول أمر هذه الإحالة، فهل أراد واضعو الاتفاقية إقرار قاعدة إسناد تحيل إلى القوانين الوطنية لتحديد المقصود بالخطأ المساوي للغش؟ أم أنهم كانوا يطمحون إلى وضع قاعدة موضوعية موحدة تهدف إلى البحث في القانون الداخلي عن اصطلاح يقترب مضمونه من فكرة الغش وفقاً للمفاهيم السائدة في كل دولة؟، وهو الشيء الذي أثار اختلافاً فقهيًا وتبايناً في الأحكام القضائية، فلقد اهتم القضاء الأمريكي مثلاً بتعريف هذا الاصطلاح وتحديد عناصره في أكثر من قضية. ففي قضية *American Airlines Inc. V. Ullen*، قالت محكمة استئناف الولايات المتحدة أن الخطأ الذي يحرم الناقل من الاستفادة من المسؤولية المحدودة يتمثل في فعل إرادي يرتكب عن غير مبالاة وعدم الاكتراث بالنتائج المحتملة، وتتلخص وقائع هذه القضية في أن الطائرة اصطدمت بقمة جبل وهي في طريقها من واشنطن إلى المكسيك.

وقد دلت التحقيقات التي أجريت على أن الطائرة كانت تحلق على ارتفاع 3910 قدم في حين أن قواعد الطيران المدني تحتم على قائد الطائرة التحليق على ارتفاع 5000 قدم في المنطقة التي حصل فيها الحادث، ولقد احتج الناقل الجوي بأن قائد الطائرة المنكوبة قام بالطيران من قبل على نفس الارتفاع عدة مرات سابقة دون حصول أية مشاكل، وبالتالي لا يمكن أن يسند إليه عدم الاكتراث بحصول الضرر².

نجد بأن القضاء الفرنسي اعتبر بأن المقصود من عبارة الخطأ هو ذلك الخطأ الذي يراه قانون المحكمة المعروض عليها النزاع معادلاً للغش هو الخطأ الجسيم. وما لبث أن تحول عن الخطأ الجسيم وقال بأن الخطأ المقصود في المادة 25 هو الخطأ الذي لا يغتفر، وأخذ المشرع الفرنسي بدوره بهذا التعريف في قانون 2 مارس 1957، وهكذا تحول المشرع والقضاء الفرنسي عن فكرة الخطأ الجسيم إلى فكرة الخطأ الذي لا يغتفر. راجع في ذلك: عبد الرزاق السنهوري، "الوسيط في شرح القانون المدني" مصادر الالتزام، الجزء الأول، الطبعة الأولى، دار إحياء التراث، بيروت (لبنان)، 1983، ص: 319. انظر كذلك فاروق زاهر، "تحديد مسؤولية الناقل الجوي"، المرجع السابق، ص: 478. مختار بكور، "مسؤولية الناقل الجوي"، المرجع السابق، ص: 216. دلال يزيد، المرجع السابق، ص: 293.

¹ علاء التميمي عبده، المرجع السابق، ص: 263.

² عائشة فضيل، المرجع السابق، ص: 365.

إلا أن المحكمة قد ردت على هذه الحجة واعتبرت قائد الطائرة، وإن لم يتعمد إحداث الضرر، فإنه حاد عن السلوك الذي يتعين على القائد العادي اتخاذه باحترام قواعد السلامة الجوية، وهذا يمثل خرقاً وعدم اكتراث مما يجعله يتحمل مسؤولية الحادث¹.

نستنتج من ذلك بأنه ليس للناقل الجوي التمسك بأحكام اتفاقية وارسو التي تعفيه من المسؤولية أو تحذ منها إذا كان الضرر قد تولد عن خطأ ارتكبه ويراه قانون المحكمة المعروض عليها النزاع معادلاً للغش. هذا فيما يتعلق بخطأ الناقل الجوي، فماذا عن خطأ المتضرر (الراكب) وآثاره في مسؤولية الناقل الجوي؟

2- خطأ المتضرر طبقاً لنص المادة 21 من اتفاقية وارسو:

تنص المادة الحادية والعشرون من اتفاقية وارسو لسنة 1929 على أنه "إذا أثبت الناقل الجوي أن خطأ الشخص المصاب هو الذي تسبب عنه الضرر أو ساعد على وقوعه فللمحكمة بالتطبيق لأحكام قانونها الخاص أن تستبعد مسؤولية الناقل الجوي أو تخفف منها"²، من خلال هذا النص نستنتج بأنه يمكن للناقل الجوي استبعاد مسؤوليته عن الضرر عندما يكون صاحب الضرر هو الذي تسبب في وقوعه، وحيث إن اتفاقية وارسو لسنة 1929 تقوم على أساس الخطأ المفترض، بمعنى آخر أن المتضرر غير ملزم بإثبات خطأ الناقل الجوي بقدر ما يكتفي بإثبات ما لحقه من ضرر³، والهدف من ذلك هو خلق حالة من التوافق بين طرفي العقد على الرغم من افتراض خطأ الناقل خاصة وأن اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي لم يجعل التزام الناقل الجوي التزاماً بنتيجة بقدر ما جعلته أداة لتحقيق التوازن بين مصالح الناقلين الجويين والعملاء لما له من نتائج بالغة الأهمية، كونه لا يعدو سوى التزاماً بوسيلة أو ببذل عناية وهو ما يسهل على الناقل الجوي دفع المسؤولية عنه⁴.

¹ American airlines Inc. Ullen, 2 avi. 1949 (Court appeals, D. of Columbia 1949).

مشار إليها في مؤلف جلال وفاء مجدين، "تشديد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الحاصلة للمسافرين (دراسة في القضاء الأمريكي)، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ص: 65 وما بعدها.

² يأتي هذا النص بحكم عام يشمل حالات المسؤولية في نقل المسافرين والبضائع والأمتعة المسجلة والمسؤولية عن التأخير. راجع في ذلك نص المادة 22 من اتفاقية وارسو الفقرة الأولى والثانية بشأن الحدود القصوى للمسؤولية في حالة نقل الركاب، والأمتعة المسجلة. وكذلك المادة 19 من نفس الاتفاقية بشأن المسؤولية عن التأخير.

³ علاء التميمي عبده، المرجع السابق، ص: 250.

⁴ يحي أحمد البنا، المرجع السابق، ص: 249.

ومن خلال هذه الوسائل نلاحظ بأن الناقل الجوي يستطيع الإفلات من المسؤولية أو التخفيف منها مهما كان حجم الضرر الواقع على المسافر وذلك في حالة ما إذا أثبت اتخاذ التدابير اللازمة لتفادي الضرر أو في حالة ما يكون الضرر بسبب خطأ وقع فيه المتضرر، خاصة وأن اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي 1955 قد مكنا هذا الناقل من إمكانية إقامة الدليل على انتفاء خطئه المفترض، وبالتالي إتاحة المجال أمامه للتخلص من المسؤولية كلاً أو جزءاً، وهذا ما يمكن أن نعتبره (من وجهة نظرنا الخاصة) إجحافاً في حق الراكب المتضرر الذي قد يتعرض إلى ضرر أو أذى أثناء عملية النقل دون إمكانية تعويضه وبالتالي يستطيع الناقل الجوي من خلال هذه المواد التحلل من مسؤوليته بكل يسر وفي ظل إمكانياته المادية والمعنوية التي لا تقارن بإمكانيات الطرف الآخر الضعيف ألا وهو المسافر.

ونشير هنا إلى اختلاف الاتجاهات¹ في الأنظمة الداخلية للدول حول أثر خطأ المتضرر على مسؤولية المدعي عليه- الناقل الجوي - فإن المؤتمرين في وارسو لم يتوصلوا إلى تبني مفهوم موحد بين هذه الاتجاهات لذلك أتت هذه الاتفاقية بقاعدة إسناد تحميل إلى قانون المحكمة المثار أمامها النزاع فيما يتعلق بتحديد أثر خطأ المتضرر وتوزيع المسؤولية بينه وبين الناقل².

ويشترط في خطأ المتضرر توافر عنصرين: الأول/³ عدم إمكانية توقع خطأ المتضرر، الثاني/ عدم إمكانية دفع هذا الخطأ، فإذا كانت هناك إمكانية للناقل في توقع الخطأ أو منعه فإنه يكون مسؤولاً لتقصيره في تلافي ما وقع فيه المتضرر، ومعيار خطأ المتضرر معيار موضوعي لا شخصي؛ إذ يجب صرف النظر عن الظروف الخاصة بالناقل المسؤول والتركيز على الظروف الخارجية التي أحاطت به عند صدور الخطأ من المتضرر، فالذي يتعين بحثه هو ما إذا كان يجب على الناقل المسؤول توقع ودفع خطأ المتضرر أو العكس⁴، فقد يلقي المتضرر حثفه نتيجة خطئه مما يلحق بغيره أضراراً، فمثلاً ما يلحق بأبناء المتضرر المتوفي من ضرر، فيرفعون دعوى على الناقل الجوي يطالبون فيها بالتعويض، فكيف يستطيع الناقل مواجهة هؤلاء بالاستناد إلى خطأ المتضرر؟

¹ محمود مختار البريري، مرجع سابق، ص: 129.

² المقصود هنا هو الإحالة إلى القواعد الموضوعية لا إلى قواعد الإسناد، راجع في ذلك: رضوان أبو زيد، مرجع سابق، ص: 339.

³ عملاً بالقاعدة العامة في السبب الأجنبي (مادة 215 مدني مصري).

⁴ صفوت ناجي بجنساوي، المرجع السابق، ص: 263.

يجب أن نميز بين حالتين: الأولى، إذا كان الضرر الذي لحق بالمتضرر ناتجة عن خطأ المتضرر وحده، والثانية، إذا ساهم الناقل مع المتضرر في الخطأ.

فعندما يستطيع الناقل الجوي الاستناد إلى خطأ المتضرر لدفع مسؤوليته في الدعوى، مثل قيام المتضرر بإلقاء نفسه من باب الطائرة بقصد الانتحار، فهنا خطأ المتضرر هو السبب الوحيد في إحداث الضرر، وفي بعض الأحوال نجد أن المتضرر والناقل الجوي قد اشتركا معا في إحداث الضرر وهذا يجعلهما مسؤولين بالتضامن أمام الآخرين¹.

انتقد الفقه موقف الاتفاقية في هذا الشأن، حيث يروا أن تطبيق النص سيؤدي إلى إصدار أحكام مختلفة في خطأ واحد عندما ترفع الدعوى أمام أكثر من محكمة².

وبغض النظر عما سبق، فقد يصاب المسافر بضرر نتيجة سقوطه من باب الطائرة أو اصطدامه بمراوحها، أو يتعرض لمخاطر دفع محركاتها. فما هو مدى مسؤولية الناقل عن مثل هذا الضرر؟

ففي حالة عدم وجود نصوص صريحة لمثل هذه الحالات فإنه حتما ستطبق القواعد العامة للمسؤولية المدنية، وهذه القواعد تقضي بإعفاء المدعي عليه (الناقل) من التزامه بالتعويض إذا ثبت أن الضرر يرجع لخطأ المتضرر³، فمن خلال ذلك يتضح أن المدعي عليه (الناقل) غير ملزم بالتعويض عن الضرر إذا كان ناجمة عن خطأ المتضرر، لأن المتضرر بعد سببا أجنبيا بقطع العلاقة السببية بين خطأ الناقل والضرر.

¹ راجع في ذلك نص المادة 126 من القانون المدني الجزائري والمادة 165 من القانون المدني المصري، وكذلك المادة 265 من القانون المدني الأردني.
² من أصحاب هذا الرأي: حسن كيرة، مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو، مجلة كلية الحقوق. العدد الأول، جامعة الإسكندرية (مصر)، 1958. ص: 93، المشار إليه لدى، عائشة فضيل، المرجع السابق، ص: 362.
³ تنص المادة 127 من القانون المدني الجزائري على أنه "إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب لا يد له فيه كحادث مفاجئ أو قوة قاهرة أو خطأ صدر من المضرور أو خطأ من الغير. كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر". نفس الرأي الذي أقره المشرع المصري المادة 169 من قانونه المدني، كما اختار المشرع الأردني نفس الاتجاه من خلال القانون المدني الأردني، المادة 261 وتنص على أنه "إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب أجنبي أو قوة قاهرة أو فعل الآخرين أو فعل المتضرر نفسه كان غير ملزم بالتضامن"، دار النهضة العربية، 1964.

ومن جانب آخر تبني بعض الفقه الأخذ بمبدأ التوزيع المتساوي للمسؤولية بأن يتحمل كل من المتضرر والناقل الجوي نصف الضرر¹، أما الجانب الآخر من الفقه، والأكثر قبولا فقد أخذ بطريقة التوزيع وفقا للدور السببي لكل خطأ - بمعنى أن المسؤولية تقسم بين المتضرر والناقل الجوي بقدر مساهمة كل منهما في إحداث الضرر² وسبب أجماع على هذه الطريقة يتمثل في أن اللجوء إلى فكرة السببية كمعيار لتوزيع عبء التعويض يتفق مع نظرية السبب المنتج التي أيدها الفقه والقضاء كمعيار لتحديد مدى توافر الرابطة السببية بين الخطأ والضرر، وهذا يعني حق الآخرين بمطالبة الناقل الجوي بتعويض الضرر بالكامل مع الاحتفاظ بحق الناقل بمعرفة نسبة مساهمته في تحقق الضرر.

انتقد هذا الرأي، لأن شروط المسؤولية التضامنية غير متحققة، فمبدأ هذه المسؤولية يقضي بحق المتضرر في الرجوع على أي من مرتكبي الفعل الضار لتعويض كل الضرر، وإذا ما طبقنا هذا المبدأ على الآخرين فلا يتصور إعطاؤه حق الرجوع إلى تركة المتضرر لتعويضه عن الضرر الذي ساهم المتضرر في إحداثه، بمعنى أنه لا يمكن القول: بأن المتضرر مسؤول تجاه غيره عن خطأ ارتكبه تجاه نفسه. فإذا انعدم تعدد المسؤولين في مواجهة المدعي يكون الالتزام التضامني غير متوفر، فغيره هنا لا يجد أمامه سوى مسؤول واحد وهو الناقل الجوي، فلا بد يكون له الحق في مطالبته بالتعويض الكامل، ولكن قد يكون له الحق على تعويض جزئي بقدر مساهمته في إحداث الضرر³، لذا فإن المستقر عليه فقها وقضاء - توزيع الضرر. وبالتالي يستطيع الناقل أن يحتج على غيره بنسبة مساهمته في إحداث الضرر، وقد ألفت الاتفاقية عبء إثبات خطأ المتضرر على عاتق الناقل الجوي، فإذا أثبتته استطاع أن يدفع به مسؤوليته، أما إذا رجعنا إلى نص المادة 22 من اتفاقية وارسو لسنة 1929 نجدها قد تمسكت بمبدأ المسؤولية المحدودة، تلك المسؤولية التي تلزم الناقل الجوي بجبر الضرر الذي أصاب المتضرر (المسافر)، والذي يجب أن تكون مساوية لمقدار الضرر عملا ما نصت عليه القواعد العامة للمسؤولية، وعمدت النص عليه بعض التشريعات العربية. ومن هنا يمكن التساؤل: هل حققت المادة

¹ عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص: 888

² رضوان أبوزيد، مرجع سابق، ص: 340.

³ وهذا ما تقضى به المادة السابعة من بروتوكول جواتيمالا سيتي حيث تنص على أنه "عندما تتم المطالبة بالتعويض من جانب شخص آخر خلاف المسافر بسبب موته أو إصابته بأذى جسدي يعفي الناقل كليا أو جزئيا من المسؤولية ضمن الحدود التي يثبت فيها أن خطأ المسافر قد سبب ضرره أو ساهم فيه".

22 من اتفاقية وارسو التوازن المطلوب بين مصالح الأطراف تبعاً لتطبيق مبدأ المسؤولية المحدودة التي تبنتها هذه الاتفاقية علماً أن تلك الحدود لا تتناسب (من وجهة نظرنا) وجبر الضرر خاصة في حالة الوفاة ويمتد الضرر للغير في حالة ما يكون يعول لعائلة؟

قد يرجع سبب الإحالة إلى القانون الوطني إلى عجز الاتفاقية عن تبني موقف موحد نظراً لتباين قوانين وتشريعات الدول حول أثر خطأ المضرور على مسؤولية الناقل الجوي، وحيث إنه من الصعب إيجاد صيغة ترضي بلدان التشريع الأنجلوسكسونية، إذا حذفنا الإحالة إلى القاضي الوطني نظراً لأن القضاء في هذه البلدان لا يعرفون تخفيف المسؤولية يأخذون بها أو يستبعدونها.

وإذا حاولنا أن نعالج خطأ المضرور كسبب من أسباب الإعفاء من المسؤولية وفق المبدأ الذي أتت به اتفاقية وارسو وهذه الإحالة على قانون القاضي، ستجد أن جل التشريعات وإن نصت على خطأ المضرور كسبب من أسباب دفع المسؤولية، إلا أنها اختلفت في مسألة الإعفاء الكلي أو الجزئي من المسؤولية، وإذا كان خطأ المتضرر في ظل تشريعات دول القانون الأنجلوسكسونية يحرم الضحية من أي تعويض كما لو كان الناقل قد ساهم بخطئه مع خطأ المضرور، إلا أن الوضع تغير في القانون الانجليزي حين تبني المشرع الانجليزي مبدأ التقسيم النسبي للمسؤولية¹.

وبعد هذا التغير الذي أدخله المشرع البريطاني بمقتضى قانون 1945 أصبح القضاء الأمريكي وهو الذي كان في السابق يحمل الراكب تبعاً للضرر كله بالرغم من مساهمة الناقل في إحداثه يعرف هو الآخر تحولاً مهماً لمسانه من خلال قضية حديثة نسبياً²، حيث قرر القضاء الأمريكي أن الراكب الذي فتح باب الطائرة الرابطة على الأرض وقفز منها يرتكب خطأ غير متنازع فيه، وحسب قانون نيويورك فإن المحكمة القاضي تقوم بتوزيع المسؤولية مناصفة.

¹ راجع في ذلك القانون الانجليزي الصادر سنة 1945، إذ ينص القانون الجديد على أنه في حالة مساهمة المضرور بخطئه في إحداث الضرر، يجب إنقاص التعويض إلى الحد الذي تراه المحكمة عادلاً بالنظر إلى نصيبه من المساهمة في إحداث الضرر.

² Stricker V. British Airways, tribunal du district, sud de New York, 20 mai 1986, 20 avi. 17-111, cite par Gerald Legier, article précité, p. 143.

مذكور لدى: عائشة فضيل، مرجع سابق، ص: 98.

أما في دول القانون اللاتيني فإن القضاء في هذه الدول يبحث عن دور كل من خطأ الناقل والمسافر في إحداث الضرر، فيجوز توزيع المسؤولية بينهما وفقاً لدرجة خطأ كل منهما ولا يعني الناقل الجوي تماماً من المسؤولية إلا إذا أثبت أن خطأ المصاب هو السبب الوحيد في حدوث الضرر¹.

وهذا ما سار عليه المشرع المغربي، فإنه يبقى على هذه القاعدة طبقاً للفصل 193 من مرسوم الملاحاة الجوية المغربي حيث يقول يمكن استبعاد مسؤولية الناقل أو تخفيفها إذا أثبت أن الضرر يرجع إلى خطأ المضرور أو ساهم في إحداثه.

وهو ما أكدته استئنافية الرباط² في قضية ورثة الحاج عمر في الحيشية التالية:

"وحيث إنه من جهة أخرى فإن المستأنفة لم تثبت أن الضحية صدر عنه أي خطأ يستوجب مسؤوليته الكاملة أو جزء منها في وقوع الضرر اللاحق به لأن سقوطه من سلم الطائرة يرجع إلى فقدانه التوازن، بل يرجع إلى وجود فجوة كانت تفصل الطائرة عن السلم".

وما أخذ به القضاء المغربي يسائر النهج المعمول به لدى دول القانون اللاتيني، فقد قررت المحاكم الفرنسية إعفاء الناقل الجوي من كامل المسؤولية في أكثر من قضية لأنه أثبت أن الضرر يرجع إلى خطأ المضرور وحده.

ففي قضية السيد Sanchez³ الذي كان مصاباً بداء الربو ومع ذلك قام برحلة على متن الطائرة تابعة لشركة Air France، وأصيب بنوبة حادة أدت إلى وفاته، قررت المحكمة بعدم مسؤولية الناقل الجوي عن وفاة الضحية، وعللت حكمها كالتالي:

"... حيث أن الوفاة ليست ناجمة عن حادثة وإنما راجعة للحالة الصحية للراكب... وحيث أن تابعي الناقل لم يرتكبوا أي خطأ... وحيث إن وفاة السيد Sanchez تعود إلى نوبة حادة بدأت قبل إقلاع الطائرة بوقت طويل... وحيث رفض الضحية النزول بجيبوتي لتلقي العلاج اللازم..

¹ عائشة فضيل، المرجع السابق، ص: 367.

² راجع محكمة استئناف الرباط، بتاريخ 30 مارس 1994، ملف رقم 85/5548، قضية ورثة المرحوم حاج عمر سعيد.

³ Cour d'appel de Paris, 15 déc. 1987, RFDA, 1987, p.465.

المشار إليها لدى، عائشة فضيل، المرجع ذاته، ص: 101.

وارتكب أول خطأ بسفره وهو في حالة صحية خطيرة وارتكب خطأ آخر عندما رفض النزول من الطائرة وهدين الخطأين تسببا في وفاته".

وبناء على هذه المعطيات قضت المحكمة بعدم مسؤولية الناقل الجوي.

يتضح مما تقدم أن اتفاقية وارسو قد أحالت إلى قانون المحكمة المعروف عليها النزاع في تحديد أثر خطأ المضرور على مسؤولية الناقل الجوي بدلا من أن تضع حلا موحدا لهذه المسألة خصوصا وأن هذه الحالة قد تفتح باب التحايل أمام المصاب لاختيار المحكمة التي يكون قانونها يمنحه فرصة تعويضات أكبر.

هذا فيما يتعلق بأوجه القصور التي أغفلت عنها اتفاقية وارسو لسنة 1929 بشأن وضع معيار للخطأ وأثره في مسؤولية الناقل الجوي، فماذا عن أوجه القصور والعجز في منظومة أمن الطيران المدني ومدى مساهمتها في الحد من الاعتداءات على الطيران المدني وهذا ما يمكن الإجابة عليه من خلال الفترة الموالية.

الفرع الثاني: محدودية مسؤولية الناقل الجوي في حماية أمن المسافر في التشريع الدولي

بالرغم من المساعي¹ التي يبذلها المجتمع الدولي لتعزيز أمن الناقل الجوي على المستوى الدولي منذ بداية ستينيات القرن الماضي إلا أنه لازال هناك قصور على الصعيدين التشريعي، والميداني على حد سواء.

إن ظاهرة الاعتداء على الطائرات المدنية من الظواهر التي تزامنت مع ظهور حركة النقل الجوي، إلا أن قواعد القانون الدولي لم تتعرض لها، ولم تكن هناك نصوص قانونية أو عرف دولي يطبق في هذا الشأن إلا بعد إبرام اتفاقية طوكيو عام 1963 التي تعتبر أول اتفاقية دولية تناولت ظاهرة

¹ من المساعي التي قام بها المشرع الدولي لحماية أمن الناقل الجوي من أفعال التدخل غير المشروع تتضمن في إصدار مجموعة من الاتفاقيات الدولية ذات العلاقة بأمن الطيران المدني، وتخصيص ملحق خاص بأمن الطيران الملحق (17) لاتفاقية شيكاغو يتضمن العديد من القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها دوليا، وكذلك الدليل الأمني (الوثيقة رقم 8973) والذي يحتوي على إجراءات تفصيلية للقواعد والتوصيات الواردة بالملحق السابع عشر وهي جميعا عبارة عن إجراءات وقائية لحماية الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروع، بالإضافة إلى ما جاء بالبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران الذي انطلق بعد أحداث الحادي عشر من سبتمبر 2001 والذي توج به الإعلان الصادر عن المؤتمر الدولي لأمن الطيران الذي انعقد بمقر م. د. ط. م خلال الفترة من 20 - 22 فبراير سنة 2002 (راجع في ذلك وثائق المؤتمر الدبلوماسي الرفيع المستوى لأمن الطيران المدني، مونتريال لسنة 2002).

أفعال التدخل غير المشروع بالطيران المدني¹، إلا أنها لم تتناول موضوع مسؤولية الناقل الجوي اتجاه هذه الأفعال، وإذا كان المجتمع الدولي قد توصل بالفعل إلى وضع اتفاقيات دولية لأمن الطيران، إلا أنه لم يتم بتحديد الجزاء الواجب توقيعه على الجاني، تاركا ذلك للقوانين الوطنية في الدول الأطراف وقت وقوع الجريمة رغم كونه قد عالج إلى حد ما الوضع القانوني للجرائم المتعلقة بالاعتداء على الطيران المدني وضيق الخناق على مرتكبي هذه الجرائم بغية عدم إفلاتهم من العقوبة وتبقى بالتالي الحاجة قائمة إلى تقنين العقاب تقنيا دوليا (باعتبار هذه الجريمة جريمة دولية) وتوحيده على المستوى الدولي حفاظا على وحدة التشريع الدولي.

ومن خلال دراستنا لكل الاتفاقيات والقواعد القياسية الدولية لأمن الطيران المدني (موضوع الدراسة في الباب الثاني) نجد أنها قد تناولت الإجراءات الاحترازية والوقائية اللازمة للحد من حدوث الأفعال والجرائم الموجهة ضد أمن الطيران، فجاء معظمها لوصف الجريمة ومعالجة وضعها القانوني، الأمر الذي عد بدوره فراغا تشريعا تعاني منه هذه الاتفاقيات، فعلى سبيل المثال نجد أن بنود اتفاقية لاهاي لسنة 1970 بشأن قمع الاستيلاء على الطائرات المدنية² قد تناولت طبيعة الجرائم التي تخضع لأحكامها وتسليم المجرمين وملاحقتهم قضائيا، وإلزام الدول الأطراف بتشديد العقوبات حيال هذه الجرائم، وبالرغم من أنها جاءت لسد النقص في اتفاقية طوكيو إلا أنها بدورها جاءت كذلك ناقصة حيث لم تضع ترتيبا واضحا للاختصاص القضائي عند وقوع الجريمة في أعالي البحار، ولم تتطرق بدورها لمسؤولية الناقل الجوي اتجاه هذه الأفعال، كما لا تقضي بالاختصاص القضائي بمعاينة محتطفي الطائرات إن كانت الأسباب سياسية أو عنصرية أو دينية، علما أن معظم أسباب الاختطاف قد ترجع لمثل هذه الأسباب، كما لا تشير إلى اختصاص قضاء الدولة التي هرب إليها الجاني بمحاكمته ولا يقع عليها أي التزام، كما لو هبط بالطائرة في عمان وهرب إلى سوريا، كما أنه لا يوجد ترتيب معين للدول التي ينعقد لها الاختصاص القضائي طبقا لهذه الاتفاقية حيث تفتقر هذه الاتفاقيات إلى

¹ اهتمت اتفاقية طوكيو الموقعة في 14 سبتمبر سنة 1963 بالجرائم والأفعال التي تقع على متن الطائرات المدنية وهي في حالة طيران، اتفاقية صادرة عن منظمة أمن الطيران المدني، وثيقة رقم (8364)، وتعتبر الجزائر من الدول الأطراف في هذه الاتفاقية.

² جاءت اتفاقية لاهاي بناء على قرار الجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي لسنة 1968، وكذلك دعوة الجمعية العمومية للأمم المتحدة بشأن الدعوى لإيجاد اتفاق دولي لمواجهة ظاهرة خطف الطائرات والاستيلاء عليها بالقوة، ومن هنا كانت الدعوة لعقد مؤتمر دولي للقانون الجوي بمدينة لاهاي للفترة من 1-16 ديسمبر 1970، توجد العديد من الدول العربية طرفا فيها بما في ذلك الجزائر.

نصوص واضحة للفصل في الحالات التي تدعي فيها أكثر من دولة من الدول الأطراف اختصاصها القضائي وقت وقوع الجريمة، ورغم كونها قد عاجلت إلى حد ما الوضع القانوني للجرائم المتعلقة بالاعتداء على الطيران المدني، وضيق الخناق على مرتكبي هذه الجرائم بغية عدم إفلاتهم من العقوبة، بحيث تبقى بالتالي الحاجة قائمة إلى تقنين العقاب تقنيناً دولياً (باعتبار هذه الجريمة جريمة دولية) وتوحيده على المستوى الدولي حفاظاً على وحدة التشريع الدولي¹.

يضاف إلى ذلك حالة القصور الشديد والمحدود في مجالات تطبيق أحكام هذه الاتفاقيات في ظل المخاطر والتهديدات الجديدة، ذلك القصور الذي لم يأخذ به المشرع الدولي في نطاق تطبيق هذه الاتفاقيات على الجرائم والأفعال التالية:

- * الهجمات الانتحارية وموت الجاني.
- * الهجمات البيولوجية أو الكيميائية على الركاب والطاقم الجوي.
- * الهجمات الإلكترونية المعتمدة على الكمبيوتر ضد شبكات مراقبة الحركة الجوية والطائرات والتدخل غير المشروع في تنظيم إدارة الحركة، والاستطلاع بالأقمار الصناعية \ CNS ATM من خلال تشويش وتلقي إشارات الإرسال واقتحام شبكة معلومات الحركة الجوية.
- * الهجمات على قطاع الطيران المدني، أو التحريض عليه أو الوقوف وراءها، أو تمويلها، أو إيواء مرتكبيها.

فبالرغم من وجود العديد من الاتفاقيات الدولية التي تعنى بشؤون أمن الطيران المدني وصدور ملحق خاص لأمن الطيران المدني يسعى الملحق السابع عشر لاتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي (الذي يحتوي على أكثر من 66 قاعدة قياسية دولية لأمن النقل الجوي) إلا أنها جميعاً لم تأت بجديد في مسؤولية الناقل الجوي اتجاه حماية أمن المسافرين ولم تحدد كذا من وقوع مثل هذه الأفعال والجرائم في مجال الطيران المدني²، وكل ذلك يعتبر تهديداً لأمن المرفق الطيران المدني وخرقاً للقواعد والمواثيق الدولية

¹ محمد نصر القطري، الوافي في الحماية الجنائية للنقل الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة (مصر)، 2012، ص: 243، حسين موسى محمد رضوان، مكافحة الجرائم الإرهابية الموجهة ضد أمن وسلامة الطيران المدني، المجلة العربية للدراسات الأمنية والتدريب، المجلد 31، العدد 62، الرياض (السعودية)، 2015، ص: 249.

² نذكر من ذلك ما حصل على مطار بيروت وتدمير أكثر من عشرين طائرة مدنية كانت موجودة به، وتدمير مطار غزة المدني بالكامل وذلك من قبل الطيران الحربي الإسرائيلي، والاعتداءات الأخرى مثل ما حصل على مطار طرابلس الدولي خلال الغارة الجوية من قبل سلاح الجو الأمريكي، والبريطاني

من قبل دول مصادقة على هذه المواثيق الشيء الذي يجعل معه هذه المنظومة تبقى تعاني من العجز التشريعي لمواجهة مثل هذه الأفعال، دون الاستناد إلى ما اكتفى إليه المشرع الدولي فقط من خلال وضعه للقواعد الوقائية الحماية أمن الطيران المدني وإلزام الدول بتطبيقها عبر برنامج وآلية دولية متفق عليها أطلق عليها "البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران المدني الذي يهدف بالأساس إلى ترسيخ مفهوم أمن الناقل الجوي الدولي من خلال رصد مدى امتثال الدول للقواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها دولياً في مجال أمن الطيران المدني¹.

الفرع الثالث: استدراك أوجه القصور وردود الفعل الدولية

لقد جاءت اتفاقية وارسو لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي واهتمت بشكل خاص بتوحيد القواعد الموضوعية لمسؤولية الناقل الجوي، نظراً لتباين الأنظمة الداخلية للدول في هذا الشأن، ورغم أنها قضت على التباين بين هذه الأنظمة القانونية وحاولت إلى حد ما وضع نظام موحد للمسؤولية يقيم التوازن بين مصالح الناقلين الجويين ومصالح مستعملي الطائرات، إلا أننا نجد بأن البروتوكولات اللاحقة والمعدلة لهذه الاتفاقية التي تم إبرامها وفقاً لمصالح خاصة وظروف معينة بالنقل الجوي الدولي قد خلقت المزيد من التباين في نظام المسؤولية على الشكل التالي:

الفقرة الأولى : تغليب مصالح الناقلين الجويين

رغم تعديل اتفاقية وارسو لسنة 1929 طبقاً لبروتوكول لاهاي لسنة 1955، إلا أن مصالح الناقلين الجويين بقيت تغلب على مصالح المسافرين وبقي الخطأ المفترض هو أساس المسؤولية في

على ليبيا في شهر إبريل عام 1986، وتدمير بعض الطائرات المدنية الجائئة فيه، وهي حادثة غير منشورة في وثائق الإيكاو. راجع في ذلك ورقة عمل مقدمة من المنظمة العربية للطيران المدني باسم الدول الأعضاء بما في الجمعية العمومية بمنظمة الطيران المدني الدولي في دورتها لسنة 2001 بشأن إدانة بعض الأفعال غير المشروعة والموجهة ضد تدمير مطار غزة المدني، وفعلاً تم إصدار قرار إدانة من طرف المجتمع الدولي في ذلك الوقت، وكلفت ACAO (Arab Civil Aviation organization) بمتابعة الأمر.

¹ يقصد بالقواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها دولياً، هي تلك القواعد والتوصيات الدولية ذات العلاقة بأمن الطيران المدني الواردة بالملحق السابع عشر (الأمن) لاتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي، والدول الأعضاء بهذه الاتفاقية ملزمة بتطبيقها دون تأخير في ظل تطبيق البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران المدني.

البروتوكول على الرغم من تدخل واقتراح بعض الوفود¹ آنذاك وضع صيغة بديلة للمادة 20 من اتفاقية وارسو² التي تقيم المسؤولية على أساس الخطأ المفترض، كانت الصيغة كما يلي:

"لا يكون الناقل مسؤولاً إذا لم يحصل الضرر بسبب خطئه أو خطأ أحد تابعيه"، وهي صيغة تم تأييدها من طرف بعض الوفود المشاركة التي جاء على رأسها الوفد الفرنسي الذي كانت حجته مبنية على أساس أن مفهوم الخطأ أصبح واضحاً بما فيه الكفاية، سواء أكان ذلك في بلاد القانون اللاتيني أم في بلاد القانون الأنجلوسكسونية، رغم أن مثل هذه الصيغة والاقتراح لم ينل موافقة باقي الوفود، وبقيت بالنالي المادة 20 كما هي دون تعديل أو تغيب وبقي الخطأ المفترض معها أساساً للمسؤولية³.

هذا ولقد أجاز بروتوكول لاهاي في مادته الثانية عشرة للناقل الجوي أن يشترط إعفاء نفسه من المسؤولية في حالة ضياع البضاعة أو أي ضرر يلحق بها بسبب عيب ناشئ عن طبيعة البضاعة المنقولة أو من عيب ذاتي بها، كما جاء البروتوكول بأحكام جديدة وضعت تعريفاً دقيقاً للخطأ المساوي للغش⁴، وقام بتخفيف الجزاءات الموقعة على الناقل الجوي سيء النية مقصراً إياها على حرمانه من الحد الأقصى للتعويض الذي حددته الاتفاقية، وأباح له الحق في الإعفاء من المسؤولية عن طريق إثبات اتخاذ الإجراءات الضرورية لتلافي وقوع الضرر، وهي أمور لم تعد بمجملها قصوراً في هذه التشريعات التي يعتبرها الكثيرون بأنها تحقق انتصاراً للناقلين الجويين على حساب المسافرين أو المرسلين، إذ لم نطلع إلا على الميزة الوحيدة التي جاء بها بروتوكول لاهاي وهي رفع الحد الأقصى

¹ اقتراح الوفد الهولندي المشارك في صياغة اتفاقية وارسو 1929 والمتعلق بمقترح لصياغة المادة 20 من الاتفاقية وهي صيغة لم تكن محل إجماع المجتمعين.
² تنص المادة 20 من اتفاقية وارسو لسنة 1929 بأنه "لا يكون الناقل مسؤولاً إذا أثبت أنه وتابعيه قد اتخذوا - كل التدابير اللازمة لتفادي الضرر، أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذها".

³ راجع في ذلك: طالب حسن موسى، "القانون الجوي الدولي"، المرجع السابق، ص: 111. انظر كذلك طعن رقم 749 لسنة 50 قضائية، جلسة 1985/03/20 والذي يقضي بأن مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الذي يلحق بالمسافر على متن الطائرة وأثناء عمليات الصعود والهبوط أساسها الخطأ المفترض، المشار إليها، في طالب حسن موسى، المرجع ذاته، ص: 111.

⁴ انظر في ذلك نص المادة 13 من بروتوكول لاهاي لسنة 1955. رضوان أبو زيد، "القانون الجوي"، الطبعة الرابعة، دار الفكر العربي، بيروت (لبنان)، 1994، ص: 53 وما بعدها.

للتعويض الذي يلتزم به الناقل الجوي في مواجهة المسافر إلى 250 ألف فرنك¹ وهي قيمة نراها اليوم هزيلة ولا تتماشى مع متطلبات الحياة الاقتصادية.

الفقرة الثانية: تغليب مصالح الراكب الجوي

بالرغم من رفع الحد الأقصى للتعويض في بروتوكول لاهاي عام 1955 إلا أنه لم يحظ بدوره بموافقة بعض الدول التي من أهمها الولايات المتحدة الأمريكية التي رفضت الانضمام إليه، الأمر الذي أدى إلى ظهور اتفاق مونتريال لسنة 1966 الذي جاء بأحكام جعلت مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية موضوعية أساسها فكرة المخاطر وتحمل التبعة²، كل ذلك رغم العيب الذي يشوب هذا الاتفاق والمتمثل أساساً في حماية رعايا الولايات المتحدة الأمريكية أو المسافرين اتجاهها دون غيرهم من خلال رفع الحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم به الناقل اتجاه كل مسافر بمبلغ 75 ألف دولار أمريكي، ونظراً لما يؤدي إليه اتفاق مونتريال لسنة 1966 من نتائج سلبية على النقل الجوي الدولي، أبرزها تفاوت قيمة الإنسان فيما يتعلق بالتعويض في الحوادث الجوية، الأمر الذي أدى إلى تعالي أصوات الفقهاء والهيئات المهتمة بشؤون الملاحة الجوية الدولية بضرورة عقد مؤتمر دولي يهدف إلى تذليل العقبات التي نجمت عن التعارض بين أحكام هذا الاتفاق وقواعد اتفاقية وارسو³، وهو أمر تم تناوله بالفعل من خلال الإيكافو التي كان أمامها سلوك أحد اتجاهين أو أمرين هما: الإبقاء على مسؤولية الناقل الجوي كما جاءت بها اتفاقية وارسو "وهي مسؤولية عقدية مبنها الخطأ المفترض" مع رفع الحد الأقصى للتعويض أو جعل هذه المسؤولية موضوعية مع وضع حد أقصى للتعويض لا يمكن تجاوزه، وهي مسائل لم تحظ بالإجماع الكافي حولها، الشيء الذي دفع باللجنة القانونية لمنظمة الطيران المدني (لوضع حد للمشكلة التي أثارها اتفاق مونتريال) للموافقة على الحل الوسط الذي جاء به وفد نيوزيلاندا بعد أن حظي بإجماع الدول الأعضاء الذين عقدوا لهذه الغاية اجتماعاً لهم بمدينة جواتيمالا عام 1971 وصدرت عنه الوثيقة الرسمية الدولية التي تعرف باسم "البروتوكول المعدل لاتفاقية وارسو الموقع بمدينة جواتيمالا في 8 مارس 1971"⁴، واضعاً بذلك (أي بروتوكول جواتيمالا سيتي) بعض

¹ انظر نص المادة 11 من بروتوكول لاهاي لسنة 1955.

² تنص المادة الثانية من اتفاق مونتريال لسنة 1966 على: "لا يستطيع الناقل الجوي أن يدفع مسؤوليته بأية وسيلة تقرها المادة 20 من اتفاقية وارسو".

³ حفيظ السيد حداد، "القانون الجوي"، المرجع السابق، ص: 144.

⁴ خيرى عادل محمد، "مسؤولية الناقل الجوي"، الطبعة الأولى، دار النشر مجهولة وكذا مكان النشر، 2001، ص: 62.

التعديلات المتعلقة باستدراك أوجه القصور ومعالجتها في نظام المسؤولية المقررة في الاتفاقية الأصلية وبروتوكول لاهاي، وسد الثغرات التي تهدد البناء القانوني لهذا النظام في نقل الركاب، فاستبدل المسؤولية الخطئية بالمسؤولية الموضوعية ورفع حد المسؤولية إلى 100 ألف دولار أمريكي، كل ذلك جاء دون قضائه على مشكلة الفرنك الذهبي الذي تم استدراكه كذلك في بروتوكول مونتريال عام 1975 الذي ألغى الفرنك الذهبي وأحل محله حقوق السحب الخاصة في البروتوكولات الثلاثة الأولى، قبل أن يطبق في البروتوكول الرابع المسؤولية الموضوعية على نقل البضائع، ليشكل هذا الأمر (إقراره الحقوق السحب الخاصة) صعوبة أمام انضمام الدول إلى بروتوكول جواتيمالا سيتي¹، تلك الصعوبة التي تمثلت بالأساس في رفع حد المسؤولية في نقل الركاب إلى اثني عشر ضعف عن الحد المقرر في اتفاقية وارسو، إضافة إلى وضعه نظاما لزيادة هذا الحد دوريا كل خمس سنوات وتعليق نفاذه على تصديق 30 دولة، شرط أن تمثل شركات النقل الجوي التابعة لخمس من هذه الدول 40% على الأقل من حجم عمليات النقل الجوي التي تقوم بها شركات الطيران للدول الأعضاء في منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو)².

وبالتالي يمكن تقسيم مواقف الدول من حدود المسؤولية المقررة في بروتوكول جواتيمالا سيتي إلى ثلاث مجموعات وذلك على النحو التالي:

المجموعة الأولى: هي المجموعة التي تغرد فيها الولايات المتحدة الأمريكية منفردة والتي تتطلع إلى أعلى حد للمسؤولية وهو 100.000 دولار لكل راكب مع جواز زيادته دوريا كل 5 سنوات، فعلى الرغم من أن الولايات المتحدة هي من كانت سببا في رؤية هذا البروتوكول النور، إلا أنها في الأخير لم تصادق عليه، لأن سقف تطلعاته ارتفع، ولم تعد ترضى حينها بالحدود التي جاء بها

¹ لم يدخل بروتوكول جواتيمالا سيتي (رغم مرور 40 عاما على توقيعه) حيز التنفيذ والتطبيق حتى يومنا هذا لكونه لا يزال حبيس أرشيف منظمة الطيران المدني الدولي.

² Art 20 du protocole Guatemala 1971 : « Le présent Protocole entrera en vigueur le quatre-vingt dixième jour après le dépôt du trentième instrument de ratification, à la condition toutefois que le trafic international régulier cumulé - exprimé en passagers-kilomètres, et tel qu'il résulte des statistiques publiées pour l'année 1970 par l'Organisation de l'aviation civile internationale - des compagnies aériennes de cinq États ayant ratifié le présent Protocole, représente, au moins, 40 % du trafic aérien international régulier total des compagnies aériennes des pays membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale enregistré au cours de cette même année. Si, au moment du dépôt du trentième instrument de ratification, cette condition n'est pas remplie, le Protocole n'entrera en vigueur que le quatre-vingt dixième jour après qu'il y aura été satisfait. A l'égard de chaque État qui le ratifiera après le dépôt du dernier instrument de ratification nécessaire à son entrée en vigueur, le présent Protocole entrera en vigueur le quatre-vingt dixième jour après le dépôt de son instrument de ratification ».

البروتوكول، بل كان هدفها إسقاط نظام تحديد المسؤولية بأكمله، والذهاب نحو فكرة التعويض على قدر الضرر.

المجموعة الثانية: هذه المجموعة على عكس سابقتها تضم الدول التي لا تزال مقتنعة بحد المسؤولية الذي تقرر في لاهاي 1955، بل أن بعضها لا يزال مصرًا على تطبيق حدود المسؤولية وقيمة التعويضات التي جاءت بها اتفاقية وارسو لسنة 1929، غالبية هذه الدول هي من الدول النامية أو دول العالم الثالث التي لازالت تعاني في مجال الطيران، ولم تصل إلى مصاف الريادة في هذا القطاع، نتيجة إما لضعفها الاقتصادي أو لبعض الأزمات الأمنية والسياسية التي تمر بها مثل هذه الدول، وبطبيعة الحال لن تقدم هذه الأخيرة على الانضمام للبروتوكول لأن اقتصاديات النقل الجوي فيها لا تحمل مثل هذه الزيادة في حد المسؤولية المقررة في بروتوكول جواتيمالا سيتي.

المجموعة الثالثة: تضم مجموعة الدول الصناعية مثل كندا وأستراليا ودول غرب أوروبا التي أخذت موقفًا وسطًا بين المجموعتين الأولى والثانية، فلا هي أنكرت ضرورة زيادة حد المسؤولية المقرر في لاهاي، ولا هي رفعتة إلى الحد الذي يصل إلى نسب التعويض المقررة في جواتيمالا سيتي.

ومن هنا يتبين لنا بأن أيا من هذه المجموعات الثلاث غير راض عن حد المسؤولية الذي قرره بروتوكول جواتيمالا سيتي، وليس من المؤكد بالتالي أن تجد هذه المشكلة حلا في القريب العاجل، الشيء الذي سيبقي معه مصير بروتوكول جواتيمالا سيتي¹ (حسب وجهة نظرنا الخاصة) معلقا على ما سوف تقوم به الولايات المتحدة الأمريكية اتجاه نظام مسؤولية الناقل الجوي، فإذا ما صادقت الولايات المتحدة الأمريكية على هذا البروتوكول، فإن بقية الدول سوف تقوم باتباعها، وحينها يصبح بروتوكول جواتيمالا نظاما عالميا كنظام وارسو، ومن ثم يستمر التعدد في الأنظمة القانونية التي تحكم مسؤولية الناقل الجوي، وتتفاوت تبعا لذلك قيمة حياة الراكب الجوي الدولي من نظام إلى آخر ابتداء من اتفاقية وارسو، مرورًا ببروتوكول لاهاي واتفاق مونتريال وانتهاء ببروتوكول جواتيمالا سيتي، وبالتالي سوف تتفاقم مشكلة عدم توحيد التشريعات الدولية المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي الدولي، وهو الأمر

¹ لقد تبنى بروتوكول جواتيمالا سيتي لسنة 1971 مبدأ المخاطر وتحمل التبعة كأساس للمسؤولية، ووضع حد للمسؤولية بقيمة وقدرها 100.000 دولار لكل راكب وذلك كحد أدنى، ورغم أنه مطلب أمريكي إلا أنه لم تصادق عليه هذه الدول وغيرها من الدول وبقي هذا البروتوكول مجرد وثيقة دولية حبيسة أرشيف منظمة الطيران المدني الدولي.

الذي يتنافى وخصوصية النقل الجوي الدولي ورغبات وطموحات مجتمع الطيران المدني الدولي الذي دفع بالمشرع الدولي لإعادة النظر في نظام المسؤولية من جديد من أجل التوصل إلى صيغة مقبولة من الجميع تستجيب لظروف ومتطلبات العصر.

وسواء كُتب البقاء لبروتوكول جواتيمالا أو حكم عليه بالزوال، فإنه كان يتعين (في حدود نظرنا) البحث عن نظام دولي جديد موحد يحكم مسؤولية الناقل الجوي، يُجيب وجوده (النظام الجديد) التعدد في الأنظمة القانونية التي وصل عددها إلى ما يزيد عن أربعة أنظمة، والتي يضع كل منها حداً للمسؤولية يختلف عن الآخر ولكل منها بناؤه القانوني الخاص، بحيث يبقى تحقيق نظام قانوني موحد لمسؤولية الناقل الجوي (أمام هذا الوضع) غاية في الصعوبة، ويبقى معها بالتالي الناقل الجوي من جهة محمياً بدرع المسؤولية الخطئية المقررة في الاتفاقية الأصلية وبروتوكول لاهاي بجدها الأقصى الهزيل، و متمسكا من جهة ثانية بحدود المسؤولية الواردة باتفاق مونتريال لسنة 1966 الذي نشك أصلا في شرعيته الدولية، رغم أنه يضم في أطرافه عددا كبيرا من شركات النقل الجوي التي تعمل على الصعيدين الداخلي والدولي¹، وهو منهج غير مقبول ولا مبرر له في الوقت الحاضر، الأمر الذي أدى إلى تدخل المشرع الدولي مرة أخرى لوضع نظام جديد للمسؤولية ومعالجة أوجه القصور القائمة وتحقيق الوحدة القانونية للمسؤولية الناقل الجوي الدولي.

الفقرة الثالثة: التدابير الدولية لتبني نظام المسؤولية غير المحدودة وتعزيز مبدأ سلامة وأمن

المسافر

أدت المآخذ الكثيرة التي سجلت على نظام مسؤولية الناقل الجوي في نقل الركاب، بالعديد من الدول (وعلى رأسها الولايات المتحدة الأمريكية) إلى الاتجاه نحو تشديد المسؤولية في حالة وفاة الراكب أو إصابته بأضرار بدنية كانت أم نفسية، تلك الاتجاهات التي ما لبثت أن طفت على السطح إلا وقد دعمتها مواقف دول أخرى تصدت بدورها لفكرة تحديد مسؤولية نقل الأشخاص

¹ تم التوقيع على اتفاق مونتريال في 4 مايو سنة 1966، وأصبح واجب التنفيذ في 16 مايو 1966، ويشترط في تطبيق هذا الاتفاق بأن تكون إحدى نقاط القيام، أو الوصول للطائرة واقعة على أرض الولايات المتحدة الأمريكية. وامتنع الاتحاد السوفيتي السابق وبعض دول أوروبا الشرقية بالتوقيع على هذا الاتفاق.

جوا في اتفاقية وارسو، بعد أن بادرت مثل هذه الدول إلى اتخاذ تدابير أولية بشأن إعادة النظر في حدود المسؤولية الواردة في اتفاقية وارسو.

في هذا الإطار قامت اليابان في نوفمبر 1992 برفع حدود المسؤولية بصفة تلقائية مع محاولة التخلي في النهاية عن مبدأ تحديد المسؤولية في حالة وفاة الراكب¹، وبالمقابل نجد دولاً أخرى لم تتخل عن مبدأ تحديد المسؤولية وأصدرت تشريعات تلزم ناقليها الجويين أو الناقلين الذين يسيرون رحلات جوية عبر أراضيها بحدود مسؤولية أعلى من الحدود المقررة في اتفاقية وارسو ومثال على ذلك استراليا والمغرب²، كل ذلك إلى جانب بعض المبادرات الفردية والجماعية التي ظهرت وأخذت بدورها تتبنى مجموعة من التدابير الجديدة الهادفة إلى التخلي عن حدود المسؤولية المقررة في نقل الركاب الواردة باتفاقية وارسو لسنة 1929، واتخاذ مجموعة من الإجراءات الفنية والقانونية بهدف حماية حقوق مستعملي الطائرات المدنية من جهة وضمان سلامة وأمن الرحلات الجوية من خلال إلزام الناقلين الجويين بالتقيد بالقواعد المتعلقة بسلامة وأمن الملاحة الجوية الدولية³ وتمثل تلك التدابير في الآتي:

البند الأول: تدابير اللجنة الأوروبية للطيران المدني

لقد بادرت الدول الأعضاء باللجنة الأوروبية للطيران المدني بوضع مجموعة من التدابير المتعلقة بنظام مسؤولية الناقل الجوي، حيث أوصت اللجنة الأوروبية في اجتماعها الذي عقد سنة 1994

¹ اتفقت شركات النقل الجوي اليابانية في نوفمبر 1992، على تعديل شروط النقل من خلال تنازلها صراحة على التمسك بالدفع الوارد في المادة 20 المتعلق بالدفع بمسؤولية الناقل الجوي في حالة إقامة الدليل على اتخاذ الناقل الجوي أو تابعيه لكل التدابير الضرورية أو استحالة اتخاذها، بالنسبة للمطالبات التي لا تزيد عن 100 ألف وحدة حقوق سحب خاصة، إذ أصبحت مسؤولية الناقل الياباني عند هذا الحد مسؤولية موضوعية. راجع في ذلك: دلال يزيد، المرجع السابق، ص: 274، حمزة جقبوي، المرجع السابق، ص: 331.

Samira Benboubker, Risque, sécurité et responsabilité du transporteur aérien a l'égard de son passager, thèse de doctorat, université de droit, université Paris5, France, 2014, p :147.

² ما لبث المشرع المغربي أن تخلى عن التعويض الضمير الوارد بنص المادة 22 من اتفاقية وارسو لسنة 1929 إلى رفع سقف التعويضات الممنوحة للمسافرين بمقتضى الفصل 194 من ظهير الملاحة الجوية الصادر سنة 1997، حيث أصبحت تلك التعويضات تتحدد بمقتضى هذا الفصل بمبلغ 259000 وحدة حقوق سحب خاصة. راجع، عائشة فضيل، المرجع السابق، ص: 335.

³ تشمل قواعد المتعلقة بسلامة وأمن الملاحة الجوية الدولية الآتي: القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها والصادرة عن منظمة الطيران المدني الدولي (راجع في ذلك ملاحق اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي من 1 إلى 19) ورصد مدى امتثال الدول الأعضاء بهذه المنظمة لهذه القواعد، وذلك من خلال إطلاق البرنامج العالمي لتدقيق السلامة والأمن الجويين، كذلك القواعد والبنود الوارد في نظام الإيوزا الصادر عن الاتحاد الدولي للنقل الجوي، والقواعد الأوروبية المشتركة، راجع في ذلك البرنامج الأوربي "SAFA"، وكذلك القواعد الصادرة عن سلطات الطيران المدني الأمريكي (FAA) تحت برنامج ما يسمى (لوسا) (LOSA). سيتم توضيح هذه البرامج بشكل دقيق في الفصل الثاني من الباب الثاني.

بستراسبورغ (Strasbourg) عددا من التوصيات تخص ناقلها الجويين باتخاذ مجموعة من التدابير أهمها:

1. رفع حدود التعويض لتصبح على الأقل 250.000 وحدة سحب خاصة TDS إلى أن يراجع هذا المبلغ على رأس كل ثلاث سنوات.
2. دفع مبلغ التعويض غير المتنازع بشأنه في أجل لا يتعدى ثلاثة أشهر من المطالبة بالتعويضات.
3. الدفع خلال الأيام العشرة الأولى من وقوع الحادث تسبيق مالي جزائي محدد على أساس نسبة معينة من مبلغ التعويضات في حالة وفاة الراكب، أو إصابته، (10% من التعويضات المستحقة في حالة الوفاة، 5% في حالة الإصابة البدنية)، مع الإشارة إلى أن مثل هذا التسبيق المالي يخصم من مبلغ التعويض الذي سيدفع فيما بعد، إضافة إلى كونه غير قابل للاسترجاع مهما كانت الأسباب، وهذا يعني أن الناقل الجوي لن يسترجع هذا التسبيق حتى ولو ثبت أن خطأ الضحية هو الذي تسبب في وقوع الضرر.
4. الأخذ بمبدأ المسؤولية الموضوعية¹ التي تمنح الناقل الجوي وإلى حدود المبلغ 250.000 وحدة سحب خاصة بحقه في التخلي عن الدفع الواردة في الفقرة الأولى من المادة 20 من اتفاقية وارسو.
5. القبول بمبدأ الاختصاص الخامس الذي يسمح للراكب المتضرر أو ورثته بإقامة دعوى المسؤولية أمام محكمة دولة من الدول الأعضاء في اللجنة الأوربية للطيران المدني الذي يوجد فيها محل إقامته الدائم، وهو مبدأ يسمح للراكب الأوربي برفع دعوى المسؤولية في مقر إقامته إلى جانب الاختيارات الأربعة التي تخولها المادة 28 من اتفاقية وارسو²، هذا على مستوى دول الاتحاد الأوربي، لكن ماذا على مستوى إ. د. ن. ج (الإياتا)؟

¹ تبني أساس المسؤولية الموضوعية على فكرة الخطأ وتحمل التبعة، بمعنى أنه لا يبرئ محدث الضرر إلا إذا أقام الدليل على أنه كان يمارس حقا مشروعاً في وقت وقوع الضرر، ولم يكن باستطاعته تجنبه أو حدث هذا الضرر بسبب غش المتضرر نفسه (تنص المادة 404 مدني روسي بأنه "يسأل الناقل الجوي عن مسؤوليته بمجرد وقوع الضرر ولا يعفى من المسؤولية إلا إذا أثبت أنها ترجع لقوة قاهرة أو لغش المتضرر")

² عائشة فضيل، "مسؤولية الناقل الجوي بين التحديد والالتحديد: دراسة مقارنة بين القانون المغربي والاتفاقيات الدولية"، المرجع السابق، ص: 320، مُجد ميلود صقر، المرجع السابق، ص: 285، قادة شهيدة 942.

البند الثاني: اتفاق الاتحاد الدولي للنقل الجوي (الإياتا)

لقد قام الاتحاد الدولي للنقل الجوي (الإياتا) بشكل مواز باتصالات مكثفة مع مؤسسات النقل الجوي الأعضاء بهذا الاتحاد هدف من خلالها إعادة النظر في نظام المسؤولية المحدودة الذي تبنته اتفاقية وارسو، واستغرقت بذلك (الإياتا) حوالي ثلاث سنوات لتخرج باتفاق يضم بعض شركات الطيران الأعضاء بالاتحاد، التي تم تبنيتها باتفاق مدينة كوالالمبور في 30 أكتوبر 1995 بعد أن عرف باسم حروفه الأولى (IIA)¹ وبعد أن تم إتمامه في 12 إبريل 1996 باتفاق يسمى (MIIA)² بحيث ضم هذان الاتفاقان بنودا مشتركة وبنودا اختيارية³ جاءت على الشكل التالي:

أولا/ البنود المشتركة:

تحتوي البنود المشتركة على العناصر التالية:

- * هجر المسؤولية المحدودة والمنصوص عليها في الفقرة الأولى من المادة 22 من اتفاقية وارسو كما تضمنها تعديلها في بروتوكول لاهاي في حالة الوفاة أو الإصابة البدنية التي تلحق بالراكب أثناء فترة النقل الجوي وحددته المادة 17 من اتفاقية وارسو لسنة 1929.
- * تحديد التنازل عن الدفع الواردة في المادة 1/20 من اتفاقية وارسو حتى مبلغ 100.000 وحدة سحب خاصة، وهذا يعني أن مسؤولية الناقل الجوي تكون موضوعية إذا كانت المطالبة بالتعويضات لا تتجاوز مبلغ 100.000 وحدة سحب خاصة، بحيث تنهض مسؤوليته بمجرد وقوع الضرر بدون أن يكون في استطاعته التحلل منها إلا إذا أثبت أن الضرر يعود إلى خطأ المتضرر نفسه، ويأتي ذلك على غرار ما إذا كان المبلغ يفوق 100.000 وحدة سحب خاصة، حيث يجوز للناقل الجوي التمسك بكل الدفع الواردة في المادة 1/20 من اتفاقية وارسو، على أن تصبح مسؤوليته مفترضة في حالة تجاوز مقدار المطالبة بالتعويضات لهذا المبلغ، مع إجازتها له

¹ IIA : IATA Inter carrier Agreement

² MIIA : IATA agreement on Measures to implement the IATA Inter carrier Agreement

³ دلال يزيد، المرجع السابق، ص: 275، رفعت فخري، مقاله السابق، ص: 6، حمزة جقبوي، ص: 331، أحمد بشير الشيخ، ص: 560، عائشة فضيل، مسؤولية الناقل الجوي في نقل الركاب والبضائع، المرجع السابق، ص: 395.

Samira Benboubker, thèse précité, P : 54-55.

التحلل من المسؤولية كلما أقام الدليل على أنه أو تابعيه قد اتخذوا كافة الاحتياطات الضرورية لمنع وقوع الضرر أو أنه استحال عليهم اتخاذها¹.

* دفع تسبيق مالي محدد على أساس نسبة معينة من مبلغ التعويضات في حالة الإصابة البدنية للراكب أو وفاته، بحيث حددت هذه النسبة في حالة الوفاة في مبلغ 1500 وحدة سحب خاصة لكل راكب.

ثانيا/ البنود الاختيارية:

* يجوز للناقل الجوي اللجوء إلى قانون موطن الراكب لتحديد قيمة التعويض.

* إمكانية تطبيق التنازل عن الدفع الواردة في المادة 1/20 من الاتفاقية بمبالغ مختلفة حسب كل خط بناء على موافقة الحكومة المعنية، وهذا يعني أنه يحق للناقل الجوي الرفع من مبلغ 100.000 وحدة سحب خاصة، رغم هذا الحق سيؤدي (بدون شك) إلى اختلاف التعويضات من ناقل إلى آخر وذلك حتى على مستوى الناقلين الجويين الذين يعملون على خط واحد.

* التخلي عن حدود التعويض المقررة في 1/22 والدفع الواردة في المادة 1/20 من الاتفاقية بحيث تبقى تلك الحدود غير سارية على مطالبات الهيئات العمومية للتأمين الاجتماعي والهيئات المشابهة له، إذ تظل مطالبهم بالتعويض خاضعة لحدود المسؤولية المقررة في المادة 1/22 والدفع الواردة في المادة 1/20 من اتفاقية وارسو².

* تطبيق هذا الاتفاق يؤدي إلى إنهاء العمل باتفاق مونتريال 1966.

إلا أنه عند عرض هذا الاتفاق على (Dot) department of transportation الأمريكي أصر على تطبيق ما يسمى بالاختصاص الخامس الذي يتيح للراكب الأمريكي فرصة إقامة دعوى المسؤولية أمام المحاكم الأمريكية ولو لم تكن مختصة بموجب المادة 28 من اتفاقية وارسو، رغم أن هذا المطلب يخدم وبصفة خاصة (مصالح المسافرين الأمريكيين) قد قوبل بمعارضة شديدة من معظم

¹ تنص الفقرة الأولى من المادة العشرين من اتفاقية وارسو لسنة 1929 بأنه: "لا يكون الناقل مسؤولا إذا أثبت أنه وتابعوه قد اتخذوا كل التدابير اللازمة لتفادي الضرر أو أنه كان من الصعب عليهم اتخاذها".

² عائشة فضيل، المرجع السابق، ص: 396، محمد ميلود صقر، المرجع السابق، ص: 287، راجع أيضا هذا التفصيل لدى:

Samira Benboubker, thèse précité, P :124 .

شركات النقل باستثناء شركات النقل الأمريكية التي تخضع له لأن محل عملها الرئيسي هو التراب الأمريكي، وأدت مثل هذه المعارضة إلى احتجاج رسمي لتسع عشرة حكومة أجنبية، جعل معها الولايات المتحدة الأمريكية تقدم بعض التنازلات وتقبل باتفاق IIA بعد أن ربطت موافقتها على اتفاق MIA بأربع تحفظات:

التحفظ الأول: تطبيق قانون موطن الراكب على الرحلات من، إلى، وعبر الأراضي الأمريكية
التحفظ الثاني: المسؤولية بدون خطأ أو المسؤولية الموضوعية لا تقل عن مبلغ 100.000 وحدة سحب.

التحفظ الثالث: المسؤولية المحدودة المقررة في المادة 1/20 والدفع الواردة في المادة 1/22 من اتفاقية وارسو لا تفرض على وكالات الحماية الاجتماعية الأمريكية.

التحفظ الرابع: تطبيق اتفاق (Iia) الذي يؤدي إلى إنهاء العمل باتفاق مونتريال لعام 1966 لا يطبق إلا بعد التبليغ الخاص "dot" الأمريكي¹، بينما يبقى أهم ما خرج به اتفاق "IIA" هو:

1. إزالة حدود المسؤولية المنصوص عليها في الفقرة الأولى من المادة 22 من اتفاقية وارسو.
2. إمكانية اللجوء إلى التسوية المباشرة بين الراكب والناقل الجوي بدلا من اللجوء إلى القضاء.
3. تجنب آثار تطبيق المادة 25 من اتفاقية وارسو حيث أزال الناقل الجوي حدود المسؤولية بمحض إرادته، وبذلك يكون قد تفادي الحملات الدعائية المعادية له بسبب محاولات الركاب إثبات سوء نيته من أجل الحصول على التعويض الكامل للضرر.
4. قلب عبء الإثبات المعمول به باتفاقية وارسو، إذ كان يعود للراكب الراغب في الحصول على تعويض كامل إقامة الدليل على أن الناقل الجوي قد ارتكب خطأ جسيما أو غشا، في حين

¹ Note explicative de LIATA, RFDA, 1996, p : 33.

Gérard de Cugnac, responsabilité civile du transporteur aérien vis-à-vis des passagers transporté, réunion de la société française de droit aérien, janvier 1997, p : 6. Cité par :

عائشة فضيل، المرجع السابق، ص: 397.

راجع حول هذا الموضوع تقرير اجتماع الاتحاد الدولي للنقل الجوي (الإياتا) في لجنته الفرعية للقانونيين المنعقدة بمونتريال بتاريخ 13 أبريل 1966. راجع كذلك التقرير السنوي للاتحاد العربي للنقل الجوي لسنة 1966 في دورته 19 المنعقدة بمدينة الدار البيضاء/المملكة المغربية 1966، ص: 30. المشار إليه لدى محمد ميلود صقر، المرجع السابق، ص: 287.

أصبح الناقل الجوي بمقتضى هذا الاتفاق إذا تجاوزت المسؤولية مبلغ 100.000 وحدة سحب خاصة وأراد التحرر من المسؤولية الملقاة على عاتقه أن يثبت أنه اتخذ وتابعة كافة التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها.

5. إنهاء العمل باتفاق مونتريال لسنة 1966 الذي كان يتضمن نوعاً من التمييز¹ في الرحلات الجوية من وإلى وعبر أراضي الولايات المتحدة الأمريكية.

وبعد كل هذه الاختلافات توصل الاتحاد الدولي للنقل الجوي إلى وضع نظام جديد للمسؤولية الناقل الجوي الدولي على أساس فكرة نظام المسؤولية غير المحدودة والتي سارعت إلى تبنيه اللجنة الأوروبية للطيران المدني من خلال ما سمي بالقواعد الأوروبية المشتركة.

البند الثالث: القواعد الأوروبية المشتركة

أولاً/ تنظيم المسؤولية:

تماشياً مع مضمون الاتفاق الذي وضعه الاتحاد الدولي للنقل الجوي بالعاصمة كوالالمبور فقد انطلقت اللجنة الأوروبية إلى صياغة اتفاق مشترك مع وزراء النقل الجوي² يفرض جملة من الضوابط والقواعد الخاصة بمسؤولية الناقل الجوي تتمثل في النقاط التالية:

أ- التخلي عن مبدأ تحديد المسؤولية في نقل الركاب¹.

¹ المقصود بالتمييز الذي جاء به اتفاق مونتريال لسنة 1966 هو حماية الراكب الجوي الأمريكي بشكل الخاص دون غيره من المسافرين، وذلك عندما رفع الحد الأقصى للتعويض المتضرر الأمريكي بمبلغ وقدره 75000 دولار للراكب الواحد، بخلاف ما جاءت به اتفاقية وارسو لسنة 1929 وبروتوكول لاهاي المعدل لها لسنة 1955 والذي رفع قيمة التعويض إلى حوالي 20000 دولار للراكب الواحد وهو ما لم ترضى به الولايات المتحدة الأمريكية وتعلن انسحابها من نظام وارسو وتبرم اتفاق ما بين شركات الطيران الأمريكية وبرعاية سلطات الطيران المدني الأمريكية وبدعم من الإياتا والإيكافو، لتصبح فيما بعد اتفاقية دولية ينضم إليها العديد من دول العالم دون أن تشعر بخطورة التمييز الواردة في مضمون هذه الاتفاقية (راجع في ذلك نصوص بروتوكول لاهاي السنة 1955 واتفاق مونتريال لسنة 1966).

² لقد أبرم هذا الاتفاق في 9 أكتوبر 1997 ودخل حيز التطبيق بتاريخ 17 أكتوبر من العام 1998، بحيث عد هذا الاتفاق أو هذا الإجراء الذي قامت به اللجنة الأوروبية بمثابة إجراء انتقالياً بانتظار تدخل المشرع الدولي من أجل إعادة النظر حيال نظام المسؤولية المحدودة للناقل الجوي الدولي، ذلك التدخل الذي سرعان ما تحقق من خلال إعداد مشروع اتفاقية دولية تسمى اتفاقية مونتريال لسنة 1999 تبنى من خلالها نظاماً للمسؤولية غير المحدودة في نقل الركاب كنظام للغد. انظر في ذلك:

اتفاق اتحاد الدولي للنقل الجوي (الإياتا) مع اللجنة الأوروبية للطيران المدني لسنة 1997.

RÈGLEMENT (CE) N° 2027/97 DU CONSEIL du 9 octobre 1997 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident. Cité par : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:31997R2027&from=FR>, visité le 14/09/2019 à 12 :11.

ب- عدم إثارة الدفع الواردة في المادة 1/22 من اتفاقية وارسو إلى 100.000 وحدة سحب خاصة².

ت- منح تسبيق مالي في حالة وفاة الراكب أو إصابته البدنية، وفي حالة الوفاة ينبغي ألا ينزل هذا التسبيق عن مبلغ 1500 وحدة سحب خاصة³.

من خلال هذا الاتفاق يمكن التعرف على التوجهات الكبيرة التي اعتمز الاتحاد الدولي للنقل الجوي تطبيقها في هذا المجال حفاظا على مصالح الأطراف (الناقل والمسافر)، تماشيا مع الشروط والمقتضيات العامة التي تم تبنيها من خلال بعض المؤسسات الدولية والإقليمية المعنية بشؤون سلامة الملاحة الجوية.

المطلب الثاني: النظام المزدوج القائم على مبدأ المسؤولية غير المحدودة كنظام للغد

إذا كانت التطورات التي حدثت في مجال الملاحة الجوية قد أدت إلى تعديل اتفاقية وارسو 1929 عدة مرات، فإن أيا من هذه التعديلات (وكما ذكرنا سابقا) لم يدخل حيز التنفيذ سوى ما جاء به بروتوكول لاهاي 1955، على عكس ما كان عليه الحال بخصوص ما جاء به بروتوكول جواتيمالا 1971 وبروتوكولات مونتريال 1975 التي لم تحظ مطلقا بالعدد اللازم من التصديقات لتنفيذها على المستوى الدولي.

¹ المقصود بالتخلي عن مبدأ فكرة تحديد المسؤولية لضحايا حوادث الطيران التي تبنتها اتفاقية وارسو في الأساس (م 22) وحددتها بقيمة قدرها 8600، تم حصل تعديل على هذه المادة طبقا لبروتوكول لاهاي لسنة 1955 بقيمة قدرها 20000 دولار، عقب ذلك جاء اتفاق مونتريال لسنة 1966 لتصبح 75000 دولار. الخ، أي بمعنى تحديد قيمة الإنسان المتوفي عن حادث طائرة تكون في مستوى هذه الأرقام من دولة إلى أخرى وذلك من حيث مصادقتها على هذه الاتفاقية أو تلك، ولتفادي هذه الاختلافات في قيمة التعويضات الممنوحة، التي هي أصلا ليست في مستوى قيمة الإنسان التي لا تقدر بثمن، لذلك تبنت القواعد الأوروبية المشتركة فكرة مبدأ عدم التحديد هذه واعتبرتها مسؤولية غير محدودة في مجال التعويض عن ضحايا حوادث الطيران المدني.

Art 03/1/a du règlement 2027/97 : « La responsabilité d'un transporteur aérien de la Communauté pour un dommage subi, en cas de décès, de blessure ou de toute autre lésion corporelle, par un voyageur à l'occasion d'un accident ne peut faire l'objet d'aucune limite pécuniaire, même si celle-ci est fixée par voie législative, conventionnelle ou contractuelle ».

² Paragraphe 7 du règlement 2027/97 : « considérant qu'il convient d'éliminer toutes les limitations pécuniaires de responsabilité prévues par l'article 22 paragraphe 1 de la convention de Varsovie ou toute autre limitation juridique ou contractuelle, conformément aux tendances actuelles au niveau international ».

³ Art 05 du règlement : «A- Avec toute diligence nécessaire et, en tout état de cause, au plus tard quinze jours après que la personne physique ayant droit à indemnisation a été identifiée, le transporteur aérien de la Communauté verse à cette personne une avance lui permettant de faire face à ses besoins immédiats, en proportion du préjudice matériel subi.

B- Sans préjudice du paragraphe 1, l'avance n'est pas inférieure à l'équivalent en écus de 1 5 000 DTS par voyageur en cas de décès ».

وعلى الرغم من أن بروتوكول لاهاي قد حاز صفة التنفيذ، إلا أن عدد الدول التي صادقت عليه لم يتوافق مع عدد الدول التي كانت مصادقة على الاتفاقية الأصلية، الأمر الذي أثار تساؤلا حول إشكالية مصادقة بعض الدول على الاتفاقية وعلى البروتوكول، إضافة إلى بعض الدول الأخرى التي صادقت على الاتفاقية فقط دون البروتوكول كالولايات المتحدة الأمريكية، بحيث أن مثل هذا الخلاف قد أثير في ظل دخول بروتوكول لاهاي فقط حيز التطبيق، فلا شك في أن المشكلة ستكون أكثر تعقيدا وصعوبة فيما لو دخلت بروتوكول جواتيمالا 1971 وبروتوكولات مونتريال الأربعة 1975 حيز التطبيق هي الأخرى، لأننا سنجد أنفسنا في مواجهة فوضى تشريعية تشيع الاضطراب في المراكز القانونية على نحو يهدد القواعد الموحدة التي جاءت بها اتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها، إذ كيف لنا بوحدة قانونية ونحن أمام اتفاقية أصلية وستة بروتوكولات لم تنفق الدول في المصادقة عليها، ولكل منهما نطاق تطبيقه؟، وما سيؤدي إليه ذلك في نهاية المطاف إلى تنازع في القوانين نتيجة التعدد في الأنظمة القانونية في مجال مسؤولية الناقل الجوي الدولي، وهو ما يتنافى أصلا مع أسس ومبادئ كل اتفاقيات الطيران المدني وخصوصية وطبيعة النقل الجوي ذات الطبيعة الدولية، والذي سينعكس بالسلب لا محالة على تنظيم أمن وسلامة النقل الجوي.

لهذا بادر المشرع الدولي في إعادة تفعيل القواعد الموحدة التي جاءت لتحكم النقل الجوي الدولي في اتفاقية وارسو 1929 وبروتوكولاتها المعدلة والتنسيق فيما بينها بالإضافة إليها لإعادة بناء "برج المسؤولية العتيد الحصين" بعد أن تاهت معالمه وسط هذه الوثائق الكثيرة، وذلك من خلال وضع اتفاقية جديدة تحل محل اتفاقية وارسو وتعديلاتها، تحكم النقل الجوي الدولي بنصوص وأحكام تراعي ظروف العصر الاقتصادية والتقنية والسياسية.

تبلورت هذه الفكرة أكثر بعد عمليات المراجعة الإقليمية التي شهدتها حدود المسؤولية وأساسها (المبادرة الأوروبية ومبادرة الإتحاد العام للنقل الجوي، وقبلهما التجربة اليابانية)، بل اتسع صداها أكثر واتضحت معالمها عندما أسفرت جلسات الجمعية العامة للمنظمة الدولية للطيران المدني الدولي في دورتها رقم (31) عام 1995 على تكليف مجلس المنظمة بمراجعة اتفاقية وارسو 1929 (وهو ما حدث بالفعل) حيث تم إعداد مسودة مشروع الاتفاقية الجديدة تم تقديمها إلى المؤتمر الدبلوماسي الدولي للقانون الجوي الذي عقد في مونتريال في الفترة من 10-28 مايو 1999

(حضره 121 دولة و 11 منظمة دولية) وتم بموجبه الإعلان بتاريخ 28 مايو 1999 عن اتفاقية دولية جديدة لتنظيم مسؤولية الناقل الجوي، عرفت اختصارا باتفاقية مونتريال 1999، التي تم تحريرها بست لغات لها جميعا نفس الحجة واشتملت على سبع وخمسين مادة موزعة على سبعة فصول، تناول الفصل الثاني منها مسؤولية الناقل الجوي ومدى التعويض عن الضرر، وتناول الفصل الخامس التأمين عن المسؤولية، قبل أن تدخل حيز التنفيذ في 4 نوفمبر 2003، ولعل أهم ما حملته تلك الاتفاقية هو ما جاء ضمن مادتها 6/53 التي نصت على سريان مفعولها ودخولها حيز التنفيذ على المستوى الدولي اعتبارا من ستين يوما اللاحقة لإيداع الوثيقة الثلاثين للتصديق أو الموافقة أو الانضمام لدى جهة الإيداع¹ المختصة بوثائق التصديق ألا وهي المنظمة الدولية للطيران المدني الدولي، فما هي طبيعة المواقف الدولية اتجاه هذه الاتفاقية؟ وما هي أهم الأحكام التي استحدثتها؟ وإلى أي مدى يمكن اعتبارها كنظام الغد لمسؤولية الناقل الجوي؟.

الفرع الأول: المواقف الدولية اتجاه مبدأ المسؤولية غير المحدودة

تضاربت المواقف الدولية من اتفاقية مونتريال لسنة 1999 من خلال مصادقتها أو عدم مصادقتها على بنود ومواد هذه الاتفاقية بين مؤيد لها ومعارض، وانعكس مثل هذا التضارب على عدد الدول التي صادقت على هذه الاتفاقية في حدود 97 دولة، وذلك من أصل 192 دولة عضوة بمنظمة الطيران المدني الدولي، بمعنى آخر أن أقل من نصف دول العالم لم تصادق عليها، ومن بينها الجزائر، بحيث يمكن أن نحدد مصير الاتفاقية من خلال تقسيم مواقف الدول إلى ثلاث مجموعات بشأن مبدأ المسؤولية غير المحدودة².

المجموعة الأولى: تضم هذه المجموعة الولايات المتحدة الأمريكية التي انفردت منذ سنوات طويلة بمعاداة نظام المسؤولية المحدودة الذي قرره اتفاقية وارسو بسبب ضآلة التعويضات الممنوحة للركاب، بحيث كانت تتطلع دائما إلى تعويضهم تعويضا مطلقا وغير محدد، ولعل هذا ما جعلها

¹ صادقت الولايات المتحدة الأمريكية على هذه الاتفاقية بتاريخ 5 سبتمبر 2003 لتكون بذلك الدولة المتعاقدة التي تحمل الرقم الثلاثين. انظر بخصوص المزيد من الإيضاح حول اتفاقية مونتريال 1999، راجع: مختار بكور، "اتفاقية مونتريال لسنة 1999 الخاصة بتوحيد قواعد النقل الجوي الدولي وتأسيس نظام جديد على أنقاض نظام وارسو"، مجلة الطيران العربي، العدد الخامس، المنظمة العربية للطيران المدني (المعروفة سابقا بالهيئة العربية للطيران المدني، الرباط (المغرب)، ص: 25.

² لمزيد من الإيضاح حول تقسيم هذه المجموعات راجع: عائشة فضيل، "مسؤولية الناقل الجوي بين التحديد والتحديد"، المرجع السابق، ص: 326.

ترفض المصادقة على بروتوكول لاهاي وبروتوكول جواتيمالا سيتي كونهما وإن رفا من سقف التعويضات الممنوحة للركاب، إلا أنهما لم يهجر المسؤولية المحدودة، وهذا هو الذي حدا باتفاقية مونتريال إلى التخلي عن أي تحديد للمسؤولية في نقل الركاب، قبل أن تعدل عن قرارها وتتبنى مثل هذه التحديدات في الاتفاقية الجديدة، بعد فرضها لفكرة الاختصاص الخامس الذي أحدث جدلا ونقاشا كبيرا داخل دورات م. د. ط. م ، وكاد من جهة أخرى أن يجهض الاتفاقية لو لم يتم إدراجه في جدول أشغال مؤتمر مونتريال¹، بحيث كانت هذه النقطة هي الوحيدة التي شغلت بال المشاركين الأمريكيين كون مسألة إزالة التحديد في نقل الركاب لم تعد قائمة وأصبحت مكتسبة عن افتتاح المؤتمر فضلا على أن مجموعة من الدول لم تعد تنازع في مسألة إلغاء المسؤولية المحدودة، بل إنها قد ألغته على مستوى التشريعات الوطنية².

كما صرحت الولايات المتحدة الأمريكية بأنها لا تقبل مناقشة فكرة الاختصاص الخامس معبرة عن استعدادها للبحث في شروط وكيفية تطبيقه، بحيث تمسك المشاركون الأمريكيون بإضافة هذا الاختصاص إلى جانب الاختصاصات الأربعة المنصوص عليها في المادة 28 من اتفاقية وارسو ورفضوا تقديم أية تنازلات بشأنه، ولفهم المشكلة ينبغي الرجوع إلى المادة المذكورة التي تقضي بما يلي "يقيم المدعي دعوى المسؤولية في إقليم أحد الأطراف السامية المتعاقدة وفقا لما يختاره، إما أمام محكمة موطن الناقل أو محكمة المركز الرئيسي لنشاطه أو محكمة الجهة التي يكون له فيها منشأة تولت عنه إبرام العقد بمعرفتها أو أمام محكمة جهة الوصول..."³.

فبتطبيق هذا النص سنجد أن المسافر الأمريكي إذا سافر إلى الخارج واشترى تذكرة سفر لرحلة تم نقطتين واقعتين في الخارج، فإنه لا يستطيع قانونيا إقامة دعوى أمام المحكمة الأمريكية لأن

¹ اختصاص القضائي الخامس يعني إضافة محكمة خامسة إلى خيارات المدعي حسب ما نصت عليه المادة 33 الجديدة من اتفاقية مونتريال لسنة 1999 "ترفع في مكان إقامة المسافر المتضرر"، بالإضافة إلى الاختصاصات القضائية الأربعة الواردة بنص المادة 28 من اتفاقية وارسو 1929 والتي تنص على " يقيم المدعي دعوى المسؤولية في إقليم أحد الأطراف المتعاقدين وفقا لما يختاره، إما أمام محكمة موطن الناقل أو محكمة المركز الرئيسي لنشاطه، أو محكمة الجهة التي يكون له فيها منشأة تولت عنه إبرام العقد ومعرفتها، وإما أمام محكمة جهة الوصول وتشير الفقرة الثامنة منها بأن ينظم قانون محكمة التزام إجراءات الدعوى.

³ Art 28 du convention Varsovie 1929 : « L'action en responsabilité devra être portée, au choix du demandeur, dans le territoire d'une des Hautes Parties Contractantes, soit devant le tribunal du domicile du transporteur, du siège principal de son exploitation ou du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu, soit devant le tribunal du lieu de destination ».

الاختصاص لا يعود لأية محكمة من المحاكم الأربع المذكورة أعلاه، فمثلا إذا اشترى راكب أمريكي تذكرة سفر من مكتب الخطوط الجوية الجزائرية في باريس للذهاب إلى وهران، فإن هذا الراكب لا يستطيع قانونيا إقامة الدعوى أمام المحاكم الأمريكية لأي ضرر لحق به أثناء رحلته على متن طائرة الخطوط الجوية الجزائرية، وذلك لأن مقر الخطوط الجوية الجزائرية وكذا المركز الرئيسي لنشاطها يوجد في الجزائر والعقد (أي تذكرة السفر) أبرم في فرنسا ووجهة الوصول هي الجزائر.

لهذا فقد وسعت اتفاقية مونتريال من الاختصاصات التقليدية المنصوص عليها في المادة 28 من اتفاقية وارسو بإدخالها اختصاصا جديدا هو اختصاص المحكمة الكائنة في إقليم إحدى الدول الأطراف التي يوجد فيها محل الإقامة الرئيسي والدائم للركاب وقت وقوع الحادث، وهو ما عبرت عنه المادة 33 من اتفاقية مونتريال التي جاءت في صياغة طويلة ومعقدة تعكس حرج المحررين أمام ضرورة فرض مجموعة من التدابير على مبدأ الاختصاص الخامس حتى يحظى بموافقة أغلبية مندوبي الدول، بحيث نصت هذه المادة على: "تقام دعوى التعويض وفقا لاختيار المدعي عليه في إقليم إحدى الدول الأطراف، إما أمام محكمة محل إقامة الناقل، أو أمام محكمة مركز أعماله الرئيسي، أو أمام محكمة المكان الذي لديه فيه مركز أعمال تم بواسطته إبرام العقد أو أمام المحكمة في مكان نقطة المقصد".

أما فيما يتعلق بالضرر الناجم عن وفاة الراكب، أو إصابته، فإنه يجوز رفع الدعوى أمام إحدى المحاكم المذكورة طبقا لنص الفقرة الأولى من المادة 28 منها، أو في إقليم إحدى الدول الأطراف الذي يوجد فيه محل إقامة الراكب الرئيسي في وقت وقوع الحادث¹.

ونعتقد بأن المحاكم الأمريكية لن تدخر أي جهد لتطبيق هذه المقترضات الجديدة، وذلك حتى تضمن لمواطنيها الحصول على تعويضات مرتفعة، ولعل هذا ما جعل أهمية المحكمة الإضافية التي أقرتها اتفاقية مونتريال تبرز لإرضاء الولايات المتحدة الأمريكية²، حيث ينعقد الاختصاص لهذه المحكمة حتى لو كان الحادث وقع في مكان آخر، ولهذا ينعقد الاختصاص للمحاكم الأمريكية حتى ولو لم

¹ يقصد بعبارة محل الإقامة الرئيسي: مكان السكن الدائم للراكب ولا تعتبر جنسية الراكب العامل الحاسم في هذا الصدد.

² هذه المحكمة تخل بالتوازن الذي أقامته المادة 28 من اتفاقية وارسو، وقد أقيمت أساسا لخدمة مصالح الدول الغنية، بحيث تمسك الأمريكيون بإضافة هذا الاختصاص عند مناقشة مشروع الاتفاقية ورفضوا تقديم أي تنازلات بشأنه، تبرز أهمية هذا الاختصاص الإضافي لخدمة مصالح الدولة الأكثر ثراء ويحل بالتوازن الذي أقامته المادة 28 من اتفاقية وارسو.

تكن مختصة بموجب المادة 28 من اتفاقية وارسو، وذلك لضمان حصول الراكب الأمريكي على تعويضات باهظة ما كان ليحصل عليها لولا إقامة دعواه في بلد آخر¹.

المجموعة الثانية: تضم هذه المجموعة الدول الصناعية المتقدمة التي لم تجد أية صعوبة في تبنيها لنظام المسؤولية غير المحدودة الذي قرره اتفاقية مونتريال في نقل الركاب، لأن غالبية ناقلها الجويين عملوا من قبل بهذا النظام بمقتضى أنظمة تعاقدية كالناقلين الجويين اليابانيين الذين تخلوا عن تحديد المسؤولية في نقل الركاب سنة 1992، والاتحاد الأوروبي الذي قام بذلك منذ 17 أكتوبر 1998 بمقتضى قانون رقم 97-2027²، لذلك باكت هذه المجموعة اتفاقية مونتريال بما تكرسه من مبدأ عدم تحديد المسؤولية في حالة إصابة الراكب أو وفاته، وهو ما قام به الاتحاد الأوروبي عندما وقع مجلس الاتحاد على اتفاقية مونتريال بتاريخ 9 ديسمبر 1999 وحث البرلمان الأوروبي للمصادقة عليها³.

المجموعة الثالثة: تضم هذه المجموعة الأخيرة الدول التي تفضل الزيادة في حدود المسؤولية على ما هو مقرر في اتفاقية وارسو كما تم تعديلها في بروتوكول لاهاي وتبدي دعمها لرفع حدود التعويض دون الوصول إلى درجة التخلي عن مبدأ تحديد المسؤولية، لأن لديها هاجسها في الحفاظ على مصالح الناقل الجوي بحيث تدخل الدول العربية ضمن هذه المجموعة الأخيرة.

¹ للوقوف على موقف الولايات المتحدة بخصوص مبدأ الاختصاص الخامس راجع:

Stephen J. Fearon, an analysis of successive and contracting carrier liability, Condon & Forsyth LLP client Bullrin, Oct, 2008, p: 401.

المشار إليه من قبل: ميلود صقر، المرجع السابق، ص: 390.

² تم تحديث القانون 97-2027 بقانون الاتحاد الأوروبي رقم 889-2002 الذي يتطلب من شركات النقل الجوي التابعة لتنظيم أوروبي مشترك أن تضيف أحكام اتفاقية مونتريال لسنة 1999 المتعلقة بكافة الحدود المطبقة على كل أشكال النقل والأمتعة الجوية أو أن تقوم بما تلك الشركات، كما أن هناك شركات غير أوروبية اختارت أن تقوم بهذا الإجراء الخاص بنقل الركاب وأمتعتهم.

Règlement (CE) n° 889/2002 du Parlement européen et du Conseil du 13 mai 2002 modifiant le règlement (CE) n° 2027/97 du Conseil relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident.

« Il est nécessaire de modifier le règlement (CE) n° 2027/97 du Conseil du 9 octobre 1997 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident afin de l'aligner sur les dispositions de la convention de Montréal, en créant ainsi un système uniforme de responsabilité pour les transports aériens internationaux ».

Vous trouvez le texte complet au lien suivant : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32002R0889&from=FR> visité le 14/06 /2019 a 11 :09.

³ في 30 جوان 2000 صادق البرلمان الأوروبي على اتفاقية مونتريال لسنة 1999.

وبالرغم من الحلول التي أتت بها اتفاقية مونتريال في تنظيم مسؤولية الناقل الجوي ودخولها حيز التنفيذ منذ سنة 2003، إلا أنه لازال هناك تباين في مواقف الدول اتجاه ما جاءت به هذه الاتفاقية، وذلك من خلال المجموعات الثلاث التي تم ذكرها لنظام المسؤولية غير المحدودة التي قررتها اتفاقية مونتريال لسنة 1999.

الفرع الثاني: المقتضيات الجديدة لنظام المسؤولية غير المحدودة طبقا لاتفاقية مونتريال 1999

تسري أحكام المسؤولية الواردة في اتفاقية مونتريال لسنة 1999 على النقل الجوي الذي يستوفي الشروط المقررة في هذه الاتفاقية¹، وإذا ما تخلفت هذه الشروط أو إحداها فلا يسري نظام المسؤولية المقرر فيها على هذا النوع من النقل، ويمكن إخضاعه بالتالي للقانون الداخلي الواجب التطبيق الذي تشير إليه قاعدة الإسناد في قانون القاضي الذي ينظر في النزاع.

تجدر الإشارة بأن الالتزام الأساسي الذي يرتبه عقد النقل الجوي في هذه الاتفاقية هو ضمان سلامة الراكب، ولما كانت المسؤولية هي جزاء الإخلال بهذا الالتزام ويلقي بالتالي على عاتق الناقل الجوي (مثلما أشرنا) التزاما بالحفاظ على سلامة المسافر وتوصيله إلى غايته سليما معافى وإلا انعقدت مسؤوليته عند الإخلال بهذا الالتزام طبقا لنص المادة 1/17 من الاتفاقية².

وحيث إن هذا الإخلال ينبغي حتى تحكمه قواعد المسؤولية المقررة في اتفاقية مونتريال يجب أن يكون ناشئا عن حادث³ وأن يترتب عن هذا الحادث ضرر يصيب الراكب خلال فترة زمنية معينة، لذلك وضع المشرع الدولي من خلال هذه الاتفاقية (اتفاقية مونتريال 1999) جملة من المقتضيات الجديدة التي من شأنها أن تقضي على إشكالية التعدد الذي أصاب حدود المسؤولية باعتبارها خطوة مهمة نحو إيجاد حلول للصعوبات التي تعترض النظام القائم للمسؤولية، وذلك من خلال تبني الأحكام والمقتضيات الأساسية التالية:

¹ الشروط الواجب توافرها في النقل الجوي الخاضع لاتفاقية مونتريال، وكما هي واردة بمضمون هذه الاتفاقية هي: أن يكون النقل على متن الطائرة وأن يكون النقل دوليا ومن نوعية معينة، أن يكون النقل تجاريا فإذا ما توافرت هذه الشروط خضع النقل الأحكام اتفاقية مونتريال لسنة 1999 وفي نفس الشروط الواردة في اتفاقية وارسو. راجع المادة رقم (1) من اتفاقية وارسو.

² تنص المادة 1/17 من اتفاقية مونتريال بأنه " يكون الناقل مسؤولا عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة الراكب أو تعرضه لإصابة جسدية بشرط أن تكون الحادثة التي سببت الوفاة أو الإصابة قد وقعت على متن الطائرة أو أثناء أي عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم".

³ لقد تم التفصيل في موضوع الحادث في الفصل الأول من هذا الباب.

أولاً: تقسيم مسؤولية الناقل الجوي طبقاً لقيمة التعويض عن الضرر

لقد قسمت اتفاقية مونتريال لسنة 1999 مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تحدث في حالة نقل الركاب إلى فئتين: الأولى شملت المسؤولية عن الأضرار التي لا تتجاوز قيمتها 100 ألف وحدة حقوق سحب خاصة، وفيها تكون مسؤولية الناقل موضوعية قوامها الخطر أو تحمل التبعة بحيث لم يعف من هذه المسؤولية إلا إذا رد الضرر إلى خطأ المتضرر نفسه، والثانية تشمل المسؤولية عن الأضرار التي تتجاوز 100.000 و. ح. س. وفيها تكون مسؤولية الناقل شخصية قوامها الخطأ المفترض من جانب الناقل الذي لا يعفى من هذه المسؤولية إلا إذا أثبت أنه لم يخطئ أو أن الضرر ناجم عن خطأ الغير، وعلى هذا فإن الحد الأقصى للتعويض في حالة وفاة الراكب أو إصابته هو 100.000 و. ح. س. خ عن كل راكب (م 21)، بمعنى أن مسؤولية الناقل الجوي عن تعويض هذه الأضرار هي مسؤولية موضوعية، ومن ثم لن يستطيع دفعها أو الحد منها إلا إذا رد الضرر إلى خطأ المتضرر نفسه، أما إذا تجاوزت قيمة الأضرار هذا الحد فإن المسؤولية تنتقل من الفئة الأولى إلى الفئة الثانية وهي مسؤولية شخصية قوامها الخطأ المفترض (م 2/21)، وبالتالي يبقى على المتضرر عبء إقامة الدليل على ما أصابه من ضرر وقيمة هذا الضرر حتى تنعقد مسؤولية الناقل الجوي، إلا أن هذا الأخير يجوز له درء مسؤوليته عن تعويض الأضرار التي تجاوزت الحد الأقصى المذكور في هذه الاتفاقية وذلك عن طريق نفي قرينة الخطأ المفترض من جانبه وذلك بإثبات أن الضرر لم ينشأ عن إهماله (م 2/21 فقرة أ) وهو إثبات قد نراه من وجهة نظرنا أيسر على الناقل الأمر الذي يخشى معه أن يكون المقصد من هذا النص هو حمل المتضررين على القناعة والاكْتفاء بالمسؤولية المحدودة التي لا يتجاوز التعويض فيها عن 100.000 وحدة حقوق سحب خاصة كونها مسؤولية موضوعية قوامها الخطر ويصعب بالتالي على الناقل تعويضها¹.

¹ وهكذا فإن اتفاقية مونتريال 1999 قد راعت مصلحة الراكب المتضرر عندما تبنت معياراً معدلاً لإهمال الناقل وهذا يجعل من الأيسر على الراكب أن يتبناه بعد أن كان المتضرر مطالباً بأن يصل إلى هذا الهدف في ظل اتفاقية وارسو 1929 وذلك بإثبات غش الناقل أو خطئه المساوي للغش، أو في ظل بروتوكول لاهاي 1955 بإثبات السلوك الشائن للناقل فبالرجوع إلى نص المادة 21 من اتفاقية مونتريال 1999 تكون المطالبة بالتعويض عن الأضرار التي تتجاوز قيمتها 100.000 وحدة حقوق سحب خاصة إلا إذا أثبت عدم إهماله أو فعل آخر غير مشروع أو تدخل من طرف ثالث راجع في ذلك كلا من مقتضيات اتفاقية وارسو 1929 واتفاقية مونتريال 1999.

ولهذا نلاحظ التعارض بين سهولة إثبات خطأ الناقل من جانب المتضرر وفقا للفقرة (أ) من المادة (2/21) وسهولة دفع الناقل لهذه المسؤولية التي تتجاوز الحد الأقصى للتعويض عن نحو تطبيق مبدأ المسؤولية غير المحدودة كنظام للمستقبل طريق إثبات خطأ الغير وفقا للفقرة (ب) من المادة (2/21)¹، خاصة عندما يتعلق الأمر بحوادث الإرهاب الجوي حيث يسهل على المدعي المتضرر أن يثبت أن شركة النقل قد أهملت الجانب الأمني للرحلة الجوية، كما يسهل على شركة الطيران من جهة أخرى أن تثبت خطأ الغير الذي خطط للعملية الإرهابية، وهذا الأمر يقع عبء الفصل فيه على عاتق المحاكم القضائية في الدول لتقرر ما إذا كانت الاتفاقية قد راعت هذا الأمر فيما يتعلق بمصلحة المتضرر على حساب الناقل الجوي، الذي سيكون هذا الأخير بمثابة كبش الفداء لمثل هذه الحوادث الإرهابية، إما أن الاتفاقية قد راعت مصلحة الناقل الجوي عندما أعطته الفرصة للتخلص من هذه المسؤولية غير المحدودة لإثبات نفي خطئه أو بإثبات خطأ الغير، ومن هنا يستوجب البحث عن مفهوم معيار خطأ الناقل أو تابعيه وهو ما سيتم تناوله لاحقاً.

يلاحظ مما سبق ذكره أن هناك فصلاً بين فتى المسؤولية بالنسبة لمبلغ التعويض الواحد، بمعنى أن الاتفاقية تقرر تحديد التعويض بالنسبة للمسؤولية الموضوعية وإطلاق التعويض بالنسبة للمسؤولية الشخصية وهذا أمر استحدثته اتفاقية مونتريال 1999 وذلك لاعتبارات تحقيق التوازن بين مصالح الناقلين من جهة ومصالح الركاب من جهة أخرى، كما عالجت اتفاقية مونتريال في مادتها 23 كيفية تحويل الوحدة الحسابية الخاصة بالتعويض إلى العملات الوطنية، فقررت أن هذا التحويل يتم عند التقاضي وفقاً لقيمة تلك العملات يوم صدور الحكم بالتعويض، ثم فرقت في كيفية التحويل بين ثلاث مجموعات من الدول، تضم المجموعة الأولى الدول الأعضاء في صندوق النقد الدولي وتحسب قيمة العملة الوطنية لهذه الدول بالقياس إلى حق السحب وفقاً للكيفية التحويلية التي يتبعها صندوق النقد الدولي والسارية وقت التحويل إلى يوم صدور الحكم، أما المجموعة الثانية فتضم الدول غير الأعضاء في صندوق النقد الدولي التي تجيز أنظمتها حساب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص ووفقاً للطريقة التي تحددها كل دولة (م1/23)، ولذا ألزم النص هذه الدول التي تريد

¹ تنص الفقرة الثانية من المادة 21 بأنه "لقد لا يكون الناقل مسؤولاً عن الأضرار الناشئة بموجب الفقرة الأولى من المادة 17 من الاتفاقية إلى الحد الذي يتجاوز 100000 و. ح. س. خ إذا أثبت الناقل أنه لم يكن هذا الضرر نتيجة الإهمال أو فعل الغير أو امتناع من جانب الناقل أو موظفيه أو مندوبيه أو كان هذا الضرر نتيجة الإهمال، أو إغفال من طرف ثالث.

الانضمام للاتفاقية تبليغ جهة الإيداع بطريقة الحساب التي ترغب اتباعها في حساب عملتها الوطنية (م1/23)، أما المجموعة الثالثة والأخيرة فتضم الدول غير الأعضاء في صندوق النقد الدولي والتي لا تسمح أنظمتها بحساب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى وحدة السحب الخاصة، واضطرت الاتفاقية إزاء ذلك العودة إلى الفرنك بوانكريه، وكما هو الوضع في اتفاقية وارسو رغم كونها لم تطلق عليه (فرنك) وإنما وحدة نقدية.

وفي كل الأحوال ورغبة من المشرع الدولي في التغلب على الصعوبات التي تثار دائما حول الحد الأقصى للمسؤولية، فقد وضعت اتفاقية مونتريال لسنة 1999 في مادتها رقم 24 نظاما للمراجعة الدورية لحد المسؤولية يقضي بمراجعة هذا الحد من جانب جهة الإيداع وهي منظمة الطيران المدني الدولي، وذلك مرة كل خمس سنوات، وهو الأمر الذي أخذ بتبنيه وبشكل مطلق المشرع المغربي من خلال مشروع قانون 09-37 المتعلق بمدونة الطيران المدني ضمن الأحكام الواردة باتفاقية مونتريال لسنة 1999 وخاصة فيما يتعلق بالتعويض عن الأضرار اللاحقة بالأشخاص المنقولين¹، بحيث جعلت أحكامها سارية المفعول فوق التراب المغربي، كل ذلك رغم أن مشروع المدونة لم يتناول تحديد قيمة التعويض بشكل دقيق وكما هو وراة باتفاقية مونتريال لسنة 1999، واغفاله (أي المشرع المغربي) من خلال مدونته التنويه بالاختصاص القضائي الخامس رغم أنه أهم بند تم تناوله في هذه الاتفاقية المصادق عليها من طرف المملكة المغربية، وهذا قد يعطي نوع من الغموض في عملية المصادقة على هذه الاتفاقية!

ثانيا: معيار خطأ الناقل أو تابعيه

من البديهي أن يحرم الناقل الجوي من الاستفادة من ميزة الحد الأقصى للتعويض إذا لم ينفذ عملية النقل وفق المبادئ العامة في تنفيذ العقود بحسن النية، ويحرم الناقل من هذا الحق إذا أحدث

¹ انظر المادة 23 بخصوص تحويل وحدات النقد، تحويل المبالغ إلى العملات الوطنية، في حالة الإجراءات القضائية، ويتم وفقا لقيمة تلك العملات من حيث حق السحب الخاص بتاريخ صدور الحكم، قيمة عملة وطنية من حيث حق السحب الخاص للدول الأطراف، وهي عضو في الصندوق النقد الدولي ويطبقها وفقا لطريقة التقييم السارية في تاريخ صدور الحكم.

الضرر في نفس الظروف من أحد تابعيه في أثناء تأدية أعمالهم الوظيفية وهذا ما نصت عليه المادة 25 من اتفاقية وارسو¹.

هذا وقد أثار تحديد المقصود بعبارة الخطأ أو الغش المعادل له من طرف الناقل الجوي صعوبات جمة في التطبيق، وأساس هذه الصعوبات يكمن أصلاً في تحديد معيار الخطأ المعادل للغش وهو في العادة متروك لقانون المحكمة المعروض عليها النزاع، وذلك حسب ما تنبأه نص المادة المذكورة، مما قد يدفع ل طرح التساؤل التالي: هل يقصد واضعو هذه الاتفاقية بأنهم قد أرادوا الإحالة إلى القوانين الوطنية لتحديد المقصود بالخطأ المعادل للغش؟ أم كان في ذهنهم وضع قاعدة دولية موضوعية في هذا الخصوص؟ وإذا كان الأمر كذلك فما هي هذه القاعدة؟.

انقسم الفقه إلى فريقين حول الإجابة عن هذه التساؤلات، فذهب الفريق الأول إلى القول بأن المادة 25 من الاتفاقية تتضمن قاعدة إسناد للقانون الداخلي وعلى القاضي تطبيق أحكام هذه المادة بحرية مطلقة وتبعاً لقانونه الوطني في شأن تعريف الخطأ المعادل للغش²، وذهب فريق آخر إلى القول بأن هذه المادة لا تعني حرية القاضي في تحديد معنى الخطأ المعادل للغش وذلك على ضوء المفاهيم السائدة في قانونه الداخلي، لكنها رغم ذلك تتضمن قاعدة موضوعية مؤداها أن واضعي الاتفاقية لم يقصدوا بالإحالة إلى قانون المحكمة المختصة بنظر النزاع لتسوية بعض أنواع الخطأ بالغش، وإنما قصدوا من وراء ذلك السماح للدول التي لا يوجد في قانونها الداخلي اصطلاح مقابل ومطابق لعبارة الغش (كالبلاد الأنجلوسكسونية) بالاستعانة بأقرب فكرة في قوانينها الداخلية إلى فكرة الغش³، وعلى ذلك ينبغي تفسير نص المادة 25 بأنها "يحرم الناقل من التمسك بأحكام الاتفاقية التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها إذا كان الضرر راجعاً إلى غشه وذلك في الدول التي عرف قانونها الداخلي فكرة الغش، أو إذا كان الضرر قد نشأ عن خطأ قريب الشبه بفكرة الغش وذلك بالنسبة للبلاد التي يجهل قانونها هذه الفكرة الأخيرة.

¹ تنص المادة 25 من اتفاقية وارسو 1929 على أنه "ليس للناقل الجوي أن يتمسك بأحكام هذه الاتفاقية التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها إذا كان الضرر قد تولد عن غش أو عن خطأ يراه قانون المحكمة المعروض عليها النزاع معادلاً للغش".

² M. Lemoine, op. Cit, n832

P. Chauveau, op.Cit, 365, M. Litvine, op. Cit, n 340.

المشار إليهما لدى، دلال يزيد، المرجع السابق، ص: 293.

³ راجع هذا الفقه لدى، أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص: 368.

ومن هنا نلاحظ أن القضاء الفرنسي والدول اللاتينية التي تدور في فلكه قد تأثر برأي الفريق الأول، فقضت أحكامه بأن الحكم المعادل للغش هو الخطأ الجسيم، ولعل ذلك لا يفيد الناقل من النصوص التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها ليس فقط في حالة رجوع الضرر إلى غشه بل كذلك في حالة نشوئه عن خطئه الجسيم¹، أما قضاء الدول التي تجهل فكرة الغش كالدول الأنجلوسكسونية فقد اعتنقت رأي الفريق الثاني فقررت المحاكم الإنجليزية بأن الخطأ الذي يشدد من مسؤولية الناقل الجوي ويلزمه بتعويض كل الأضرار التي أصابت الركاب والشاحنين هو الخطأ الإرادي الذي يعني كل فعل أو امتناع إرادي يعلم مرتكبه أن من شأنه أن يؤدي إلى الإخلال بواجب ملقى على عاتقه أو احتمال إحداث الضرر للغير، أو يجهل مرتكبه عن عدم اكتراث ورعونة أو لا يعنيه أن يعلم ما إذا كان من شأن هذا الغفل أو الامتناع أن يؤدي إلى ذلك الخطأ².

وحيث إنه لا يخفى على تفسير التباين في القصد الذي وضعت من أجله اتفاقية وارسو وهو توحيد القواعد القانونية المطبقة على النقل الجوي الدولي بهدف القضاء على مشكلة تنازع القوانين وما ينجم عنها من عدم استقرار للمراكز القانونية، فقد جاء بروتوكول لاهاي لسنة 1955 محققا لهذا القصد عن طريق تعديل نص المادة 25 المشار إليها وتقرير تعريف الخطأ الذي يؤدي إلى عدم

¹ تعرض المشرع الفرنسي لتحديد المقصود بخطأ الناقل المعادل للغش، فعرّفه في المادة (42) من قانون 1975 والمنقولة عن المادة (4/321) فقرة أ) من تقنين الطيران المدني الفرنسي بأنه "الخطأ غير المغتفر" وبعد كذلك "الخطأ المتعمد" الذي ينطوي على إدراك احتمال الضرر وقبوله دون عذر، وقد بذل الفقه الفرنسي محاولات شاقة بصدد هذا التعريف للخطأ غير المغتفر وتمييزه عن الخطأ الجسيم الذي اتجه إليه القضاء، وتفاوتت الآراء والأحكام في استخلاص أساس هذا التمييز بالبحث في درجة جسامته الخطأ، وبخاصة فيما طرح من وقائع تتعلق بخطأ قائد الطائرة، كما اختلف الرأي حول تقدير هذا الخطأ بمعيار واقعي أو موضوعي أو بمعيار مجرد أو ذاتي. هذا وقد سار القضاء المصري على نفس التعريف وذلك عندما تعرضت محكمة النقض المصرية للتعريف بالخطأ المعادل للغش واعتبرته الخطأ الجسيم وقضت بذلك بالقول: "إذا كانت المادة 25 من اتفاقية وارسو قبل تعديلاتها تستوجب التعويض كاملا وغير محدد أن يثبت أن الضرر المطالب بتعويضه قد نشأ عن الناقل أو عن خطأ منه وقد يراه قانون المحكمة المعروض عليها النزاع معادلا للغش، وكان الخطأ المعادل للغش وفقا للتشريع المصري وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة هو الخطأ الجسيم المنصوص عليه في المادة (217) من القانون المدني المصري، لذلك فإنه يشترط للحكم على شركة الطيران الناقلة بالتعويض كاملا وقوع خطأ جسيم من جانبها ويقع عبء إثبات هذا الخطأ على عاتق مدعية، أي أن المحكمة الموضوع تقدير مدى توافرت الأدلة على ثبوته. راجع في ذلك نقض مدني مصري رقم 1976/1/26 من مجموعة أحكام النقض المصرية ص: 896. انظر كذلك مراد منير فهميم "خضوع النقل الجوي الداخلي لنظام وارسو للنقل الدولي"، طبعة ثالثة، منشأة المعارف، القاهرة/ مصر، 1962، ص: 64، وقد سار على هذا النهج أيضا القانون الجزائري في أحكامه وقواعده.

راجع في ذلك، أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص: 369، محمد فريد العريبي، المرجع السابق، ص: 149، دلال يزيد، المرجع السابق، ص: 294، حمزة جقبوي، رسالته السابقة، ص: 224.

S Samira Benboubker, thèse précitée, P : 280.

² راجع منير فهميم، "خضوع النقل الجوي الداخلي لنظام وارسو للنقل الدولي"، المرجع السابق، ص: 65.

استفادة الناقل من نظام المسؤولية المحدودة إذ قضى في المادة 13 منه بأنه "لا تسري حدود المسؤولية المقررة في المادة 22 من اتفاقية وارسو متى قام الدليل على أن الضرر ناشئ عن فعل أو امتناع من جانب الناقل أو سواء بقصد إحداث الضرر وإما برعونة مقرونة بادراك احتمال ترتب الضرر على ذلك، فإذا وقع الفعل أو الامتناع من جانب التابعين فإنه يجب إقامة الدليل على أنهم تصرفوا عندئذ في نطاق تأدية وظائفهم".

وبهذا التعديل عبر واضعو البروتوكول دون تورط في استعمال اصطلاحات قد يكون لها مفهوم وطني محدد عن فكرة (الغش) الشائعة في القوانين التي تنتمي إلى العائلة اللاتينية أو الجرمانية، أو عن فكرة (الخطأ الإرادي) المعروف في القوانين الأنجلوسكسونية، فخفف هذا التعديل من الاختلاف في التفسير الذي وقعت فيه محاكم الدول المتعاقدة في الاتفاقية وهي بصدد تطبيقها لنص المادة (25)، حيث تم إلغاء الإحالة إلى قانون المحكمة المختصة وأحل محلها صيغة موحدة للخطأ الذي يؤدي إلى حرمان الناقل من الاستفادة من نظام المسؤولية المحدودة، فوضع بذلك قاعدة موضوعية دولية موحدة وتغلبت بالتالي النزعة الدولية على التعصب الوطني¹.

أما بروتوكول مونتريال الرابع لسنة 1975 فقد استبعد بمقتضى المادة التاسعة منه تطبيق نص المادة 25 من اتفاقية وارسو استبعادا كلياً، وبذلك أوشكت المادة 25 أن تتحول إلى ذكرى من ذكريات القانون الجوي إذا قدر لبروتوكول جواتيمالا، وبروتوكول مونتريال الرابع الدخول إلى حيز التنفيذ، أما اتفاقية مونتريال لسنة 1999 فقد تحاشت الصياغة المعيبة التي كانت عليها المادة 25 من اتفاقية وارسو وشايحت الصياغة التي وردت في بروتوكول لاهاي، إذ ألغت الإحالة إلى قانون القاضي لتحديد الخطأ المساوي للغش ووضعت قاعدة موضوعية عرفت فيها الخطأ الذي يؤدي إلى انعقاد مسؤولية الناقل غير المحدودة وحددت عناصره².

¹ لقد نجح التعديل الوارد في بروتوكول لاهاي لأن النص تم شقين: الأول: وهو ارتكاب الفعل أو الامتناع بقصد إحداث الضرر وهو نفس الغش المعروف في القانون اللاتيني، والذي يتفق إلى حد معين مع الشق الأول من الخطأ الإرادي المعروف في القانون الأنجلو سكسوني، والثاني: وهو الفعل أو الامتناع المقرون برعونة ووعي باحتمال وقوع الضرر، والذي يوافق الشق الثاني من مفهوم الخطأ الإرادي، لكنه يختلف عن الخطأ الجسيم، ويقترّب من مفهوم الخطأ المغتفر المعروف في القانون الفرنسي. راجع في ذلك، محمد فريد العربي، المرجع السابق، ص: 150، هاني دوبدار، المرجع السابق، ص: 439، أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص: 372. عائشة فضيل، المرجع السابق، ص: 368-369، دلال يزيد، المرجع السابق، ص: 296-297.

² يمكن القول بأن بروتوكول لاهاي قد انشأ من جهة أخرى نوعاً جديداً من الخلاف يتمثل في تقدير الوعي باحتمال نشوء الضرر، إما بتبني معيار شخصي أو معيار موضوعي يؤدي للأخذ بالمعيار الشخصي علم الناقل الجوي أو تابعيه شخصياً بأن ضرراً ما قد يحدث أما الأخذ بمعيار موضوعي،

وعلى هذا فإن خطأ الناقل الذي يؤدي إلى مسؤوليته غير المحدودة في حالة التأخير في نقل الركاب¹، أو في حالة تلف الأمتعة أو ضياعها، أو تأخيرها هو الفعل والامتناع الذي يرتكب إما بقصد إحداث الضرر وإما بعدم اكتراث مصحوب بإدراك أن ضرراً ما يمكن أن يحدث²، بحيث يقترب هذا التعريف للخطأ الموجب للمسؤولية غير المحدودة من تعريف فكرة السلوك الشائن Willful misconduct باللغة الانجليزية بعنصرها العمد (Intent) وعدم الاكتراث (reckless disregard)، وهو ما يقابلها في القانون الفرنسي فكرة الغش (Dol³) وفكرة الخطأ غير المغتفر (Faute inexcusable) التي أوجدها القضاء الفرنسي لتكون مقابلاً لفكرة عدم الاكتراث والوعي بأن ضرراً يمكن أن يحدث نتيجة لهذا الخطأ، فهي إن صح التعبير الخطأ الواعي⁴، بحيث يمكننا القول في نهاية المطاف بأن تابع النقل أو وكيله مثله في ذلك مثل الناقل الفعلي تقريباً فلا يجوز له التمسك بتحديد مسؤوليته إذا رفعت عليه الدعوى وإذا ثبت أن الضرر نشأ عن فعل أو امتناع صدر عنه بقصد إحداث الضرر أو بعدم اكتراث مصحوب بإدراك أن ضرراً يمكن أن يحدث⁵.

يتضح من خلال نص المادة 22 في فقرتها الخامسة من اتفاقية مونتريال 1999 أن مسؤولية الناقل في حالة الضرر اللاحق بالركاب والمتمثل في الموت أو الجرح غير مشمولة في هذا النص، وهو

فمؤداه أن توضح ظروف الحال أنه لم يكن بالإمكان ألا يعلم الناقل أو تابعيه أو يدرك أن ضرراً قد يحدث وأنه كان يجب عليه إدراك ذلك وما يترتب عليه من اختلاف الحلول القضائية وفقاً للأخذ بأي من المعيارين. راجع في ذلك: هاني مُجَد دويدار، "قانون الطيران التجاري"، المرجع السابق، ص: 212/208.

¹ لقد قصرت اتفاقية مونتريال 1999 إقصاء الاستفادة من حدود المسؤولية على الأضرار اللاحقة بالأمتعة أو تلك المترتبة عن التأخير.

² Art 22 para 5 : « Les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur, de ses préposés ou de ses mandataires, fait soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement, pour autant que, dans le cas d'un acte ou d'une omission de préposés ou de mandataires, la preuve soit également apportée que ceux-ci ont agi dans l'exercice de leurs fonctions ».

³ « Le dol ; la faute intentionnelle ou la faute dolosive : la faute volontaire dont l'auteur a délibérément recherché le dommage causé » voir : Philippe Le TOURNEAU, la responsabilité civile professionnelle, Economica, Paris, 1995, P: 59.

⁴ أخذ المشرع المصري بهذا السياق للتعبير عن سوء نية الناقل في النقل الجوي الداخلي للأشخاص والبضائع حيث تنص المادة (4/292) تجاري) على أنه لا يجوز للناقل الجوي التمسك بتحديد المسؤولية المنصوص عليها في هذه المادة إذا ثبت أن الضرر نجم عن فعل أو امتناع من الناقل أو من تابعيه أثناء تأدية وظائفهم بقصد إحداث الضرر أو برعونة مقرونة بإدراك احتمال وقوع الضرر". راجع عاطف مُجَد الفقي، "تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال 1999"، المرجع السابق، ص: 202 وما بعدها.

⁵ يتطابق هذا التعريف مع ما ورد في المادة (48) من اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 بشأن النقل البحري الدولي للبضائع، راجع عاطف مُجَد الفقي، "النقل البحري للبضائع في ظل قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1970 واتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام 1978: قواعد هامبورغ 1978"، الطبعة مجهولة، دار النهضة العربية للنشر والتوزيع، القاهرة (مصر)، 1997، ص: 201.

أمر منطقي بحكم أن مسؤولية الناقل في حالة الوفاة أو الجروح أضححت مسؤولية غير محدودة، ويكفي المضرور أن يثبت أن الضرر الذي أصابه قد تجاوز حدود المائة وحدة حقوق سحب خاص حتى يتمكن من الحصول على تعويضه الكامل، ملم يتمكن الناقل من إثبات عدم إهماله.

ثالثا: الاتفاق على تجاوز الحد الأقصى للمسؤولية

يعتبر التحديد القانوني للمسؤولية الناقل الجوي حماية المتلقي الخدمة، وكذلك حماية للناقل الجوي نفسه على أساس أن المبالغ التي حددت بها مسؤولية الناقل تعتبر بالنسبة له حدودا دنيا لهذه المسؤولية، بحيث تبطل الاتفاقيات التي يكون موضوعها تخفيض الحد الأقصى للمسؤولية خشية أن يستغل الناقل مركزه القوي يفرض مثل هذه الشروط على متلقي الخدمة ذي المركز الضعيف في العقد، لذلك تدخل المشرع الدولي من خلال اتفاقية مونتريال 1999 بنص المادة 26 بعدم النزول عن هذا الحد من خلال اتفاق طرفي العقد¹.

وإذا كان التحديد القانوني للمسؤولية حماية لمتلقي خدمة النقل وميزة للناقل مثلما ذكرنا سلفا إلا أن أساس المبلغ المحدد للمسؤولية يعتبر بالنسبة للناقل الجوي حدودا قصوى للمسؤولية، وبالتالي فله أن يستفيد منه أو يتركه، لذلك أجازت اتفاقية مونتريال 1999 الاتفاقيات التي يكون موضوعها تجاوز الحدود القصوى للتعويض، حيث نصت في مادتها 25 على أنه "يجوز للناقل الجوي أن يشترط خضوع عقد النقل لحدود مسؤولية أعلى من الحدود المنصوص عليها في هذه الاتفاقية"، وهو ما سمحت به العديد من التشريعات الدولية ومثال ذلك ما تناوله المشرع المصري من خلال القانون التجاري المصري بالمادة 294 منه².

¹ تنص المادة 26 من اتفاقية مونتريال 1999 على أن "كل بند أو اتفاق يهدف إلى إعفاء الناقل الجوي من مسؤوليته أو إلى وضع حد أدنى من الحد المعين في هذه الاتفاقية يكون باطلا ولاغيا، ولكن بالمقابل فإن هذا البطلان لا يترتب عليه بطلان العقد بأكمله ويظل خاضعا لأحكام هذه الاتفاقية".
² يسمح المشرع المصري من خلال القانون التجاري الجديد بهذه الحالة من حالات المسؤولية غير المحدودة في النقل الجوي الداخلي طبقا لنص المادة 1/294 التي تنص على أنه يقع باطلا كل شرط يقضي بإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية أو بتحديدتها بأقل من الحدود المنصوص عليها في المادة 292 من هذا القانون، في حين تنص المادة 1/293 على أنه "لا يجوز في حالة نقل الأشخاص أن يتجاوز التعويض الذي يحكم به على الناقل الجوي 150 ألف جنيه بالنسبة لكل مسافر إلا إذا اتفقا صراحة على تجاوز هذا المبلغ". يتم استعراض أحكام القانون المصري وليس القانون الجزائري لأننا بصدد الحديث عن تطبيق قواعد اتفاقية مونتريال 1999 التي صادقت عليها مصر في 24 فبراير 2005، بينما بقيت الجزائر متمسكة كما رأينا باتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955.

رابعاً: دعوى المسؤولية

من المعلوم بأن أطراف دعوى المسؤولية هما المدعي (المسافر/الشاحن) والمدعي عليه (الناقل الجوي)، ففي حالة النقل الجوي للأشخاص فإنه من الطبيعي أن يكون المدعي بطبيعة الحال هو المسافر في المقام الأول والذي يثير مسؤولية الناقل الجوي التعاقدية، فإن ترتب على الضرر وفاة المسافر فإن التساؤل المطروح هو هل يجوز لورثة الضحية رفع دعوى المسؤولية؟

لقد أغفلت اتفاقية مونتريال 1999 تنظيم هذا الأمر حيث لم تتطرق في تحديد الورثة الذين يحق لهم رفع تلك الدعوى في حالة وفاة المسافر وذلك حتى تتفادي الاصطدام بحساسية المفاهيم الاجتماعية في قوانين الأسرة للدولة المنضمة إلى هذه الاتفاقية، وبالتالي فإن التساؤل يثار أيضاً حول القانون الواجب التطبيق في هذه الحالة فهل هو قانون المحكمة التي تنظر النزاع أو قانون الأحوال الشخصية للمسافر شريطة عدم مخالفته للنظام العام في قانون المحكمة التي تنظر النزاع¹، فأمام حالة النقص التشريعي الذي جاءت به اتفاقية مونتريال 1999 نظراً لعدم تناولها بشكل واضح لموضوع حق الورثة في رفع دعوى المسؤولية في عقد النقل الجوي جاءت العديد من القوانين الوطنية لتعالج الأمر وتسد حالة النقص القائمة التي منها على سبيل المثال التشريع المصري من خلال قانون التجارة المصري الجديد رقم 17 لسنة 1999 وبنص المادة 271 منه التي تنص بأنه "يجوز لورثة الراكب وللأشخاص الذين يعولونهم تنفيذ الالتزام بالنفقة إقامة دعوى المسؤولية على الناقل لمطالبته بالتعويض عن الضرر الذي أصاب موارثهم أو عائلهم سواء وقعت الوفاة أثر الحادث مباشرة أو بعد انقضاء فترة زمنية من وقوعها".

وإذا كانت اتفاقية مونتريال 1999 قد تركت تنظيم هذه المسألة للقانون الداخلي للدول إلا أنها قد نصت على أن هذه الدعوة في حالة رفعها لا تكون إلا وفقاً للأوضاع وفي الحدود المقررة في الاتفاقية ودون الإخلال بتحديد الأشخاص الذين لهم حق التقاضي وحقوق كل منهم، حيث تنص المادة 29 منها على أنه "في حالة نقل الركاب والأمتعة والبضائع لا يجوز رفع أي دعوى للتعويض مهما كان سندها سوى بمقتضى هذه الاتفاقية أو بناء على عقد أو بسبب عمل غير مشروع أو لأي سبب آخر إلا وفقاً للشروط وحدود المسؤولية المقررة في هذه الاتفاقية دون المساس بمسألة تحديد

¹ راجع في ذلك: أبو زيد رضوان، "القانون الجوي: قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص: 404.

الأشخاص الذين لهم حق المقاضاة وبحقوق كل منهم، ولا يمكن المطالبة في أي دعوى كهذه بأي تعويضات جزائية أو رادعة أو أي تعويضات تخرج عن نطاق التعويض عن الضرر"، هذا في حالة وفاة المسافر فماذا عن وفاة الناقل نفسه؟

لقد نصت المادة 32 من اتفاقية مونتريال 1999 على أنه "في حالة وفاة الناقل الجوي (الشخص الذي تقع عليه المسؤولية) يجوز أن تقام دعوى التعويض عليه وفقا لأحكام هذه الاتفاقية أو ضد أصحاب الحقوق الشرعيين في تركته"، وبديهي أن هذا الحكم قد لا يسري إلا في حالة ما إذا كان الناقل الجوي شخصا طبيعيا، أما في حالة كون الناقل الجوي شخصا معنويا يمكن رفع الدعوى ضده كجهة اعتبارية معنوية.

خامسا: سقوط دعوى المسؤولية

تنص المادة 35 من اتفاقية مونتريال 1999 على أنه "يسقط الحق في التعويض إذا لم ترفع الدعوى خلال سنتين من تاريخ الوصول إلى نقطة المقصد أو من التاريخ الذي كان يجب أن تصل فيه الطائرة أو من التاريخ الذي توقفت فيه عملية النقل، كما يحدد قانون المحكمة المعروض أمامها الدعوى طريقة حساب هذه المدة"، ويتضح من هذا النص أنه يجب على المتضرر رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي خلال سنتين إما من تاريخ وصول الطائرة (سواء وصلت بالميعاد المحدد أو متأخرة)، أو من اليوم الذي كان قد تعين وصولها فيه إذا لم تصل أبدا إلى مطار الهبوط، أو من تاريخ وقف النقل في حالة امتناع الناقل الجوي عن المضي في تنفيذ عقد النقل الجوي لسبب من الأسباب¹، ولما كان حساب المدة يخضع لقانون المحكمة التي تنظر النزاع فإن هذه المدة تبدأ وفق المادة 15 من قانون المرافعات المصري من اليوم الثاني الوصول الطائرة أو من اليوم الذي كان يتعين على الطائرة الوصول فيه أو من تاريخ إيقاف النقل²، وبالتالي فإن الخلاف قد ثار حول الطبيعة القانونية للمدة

¹ محمود عبد الجواد عبد الهادي، المرجع السابق، ص: 363.

² يتعد قانون التجارة المصري الجديد في شأن التقادم عن اتفاقية مونتريال حيث يفرق بين نقل الأشخاص ونقل البضائع والأمتعة، فيقرر أن تقادم بمضي سنتين عن كل دعوى ناشئة عن عقد النقل الجوي يكون موضوعها مطالبة الناقل بالتعويض عن وفاة المسافر أو إصابته بأضرار بدنية وتسري هذه المدة في حالة الوفاة من تاريخ وقوعها وفي حالة الإصابة المدينة من تاريخ وقوع الحادث (م/296) وتقادم بمضي سنة كاملة كل دعوى ناشئة عن عقد النقل الجوي يكون موضوعها مطالبة الناقل بالتعويض عن هلاك الأمتعة والبضائع وتاريخ تسلم الشيء موضوع النقل إلى المرسل إليه، وفي حالة الهلاك الكلي من تاريخ مرور ثلاثين يوما من تاريخ انقضاء الميعاد المعين للتسليم، وفي حالة عدم التعيين تبدأ التقادم من تاريخ انقضاء الميعاد الذي يستغرقه الناقل الجوي العادي إذا وجد في نفس الظروف طبقا للمادة 1/296 و8/9 (هذا النص لا مقابل له في اتفاقية مونتريال 1999).

التي يجب فيها رفع دعوى المسؤولية على عاتق الناقل الجوي خلالها في ظل المادة 29 من اتفاقية وارسو والتي تقابل المادة 35 من اتفاقية مونتريال 1999، فهل هي مدة سقوط أم مدة تقادم؟؟؟.

لقد ذهب البعض¹ إلى أن مدة السنتين التي حددتها الاتفاقية هي مدة تقادم ومن ثم تكون قابلة للوقف والانقطاع وذلك على أساس أن دعوى المسؤولية في جميع أنواع النقل بحرية كانت أو برية، يجب أن ترفع خلال فترة قصيرة وهذه الفترة دائما هي فترة تقادم، ومن ثم يجب ألا يشذ النقل الجوي عن تلك القاعدة، كما أن الاتفاقية عندما تحيل إلى قانون محكمة النزاع في طريقة احتساب مدة السنتين فإن هذا يعني بالضرورة أن يرد على هذه المدة وقف وانقطاع، أي أنها مدة تقادم وليس مدة سقوط².

غير أنه والراجح فقها والجاري عليه العمل قضاء³ أن هذه المدة هي مدة سقوط غير خاضعة للوقف أو الانقطاع، وذلك لأن الاتفاقية استعملت لفظ *déchéance* أي السقوط، كحق في رفع الدعوى، ويبدو أن ذلك ما كان في ذهن واضعي الاتفاقية وإلا لما ترددوا في استعمال لفظ *prescription* أي التقادم، وأما عن الإحالة فإن قانون محكمة النزاع لا تعني سوى اختصاص محكمة النزاع بطريقة حساب وتحديد سريان مدة السقوط هذه، وأخيرا عند سقوط الدعوى يرد على دعوى المسؤولية المرفوعة على الناقل الجوي سواء أكان ناقلا متعاقدا أم ناقلا فعليا وفقا لما نصت عليه المادة 40 من اتفاقية مونتريال 1999.

سادسا: الاختصاص القضائي الخامس في اتفاقية مونتريال 1999

حاولت الولايات المتحدة الأمريكية ترسيخ مبدأ الاختصاص القضائي الخامس الذي نص عليه بروتوكول جواتيمالا (لم يدخل حيز التنفيذ) وذلك من خلال عملية إقناع شركات الطيران العالمية بإدراج هذا الاختصاص القضائي الخامس في عقود النقل التي تبرمها مع المسافرين الأمريكيين، بيد أن

¹ ناجي عبد المؤمن، المرجع السابق، ص: 305.

² محمد ميلود صقر، المرجع السابق، ص: 340.

³ قضت محكمة النقض الفرنسية بقولها (ليس باتفاقية وارسو نص صريح يفيد بأن الميعاد المنصوص عليه في المادة 29، لا يقبل الوقت أو الانقطاع، وإن عبارة (وإلا سقط الحق في رفعها الوارد في نص المادة 29) لا يعني بالضرورة الميعاد المنصوص عليه فيها ميعاد سقوط، وعليه قضت بوقف الميعاد طبقا للقانون الفرنسي، انظر في ذلك نقض مدني فرنسي، 2 مارس 1971، المجلة الفرنسية للقانون الجوي، 1971، ص: 284. مذكور لدى ناجي عبد المؤمن، مرجع ذاته، ص: 304.

معظم شركات الطيران العالمية غير الأمريكية رفضت هذا الأمر خوفا من الإضرار بمصالحها نتيجة رفع دعوى المسؤولية في دول كثيرة ومتناثرة يتبعها المسافرون، فضلا عن إلزامها بدفع تعويضات كبيرة في بعض هذه الدول كالولايات المتحدة الأمريكية،¹ وأستراليا، ولهذا أثر هذا الأمر ثانية عند وضع اتفاقية مونتريال 1999.

1. الأعمال التحضيرية للاختصاص الخامس:

حظيت مسألة الاختصاص القضائي الخامس بمناقشات واسعة وخلافات عميقة بين الدول أثناء وضع مسودة اتفاقية مونتريال، حيث انقسمت الدول إلى ثلاثة اتجاهات:

الأول: يؤيد فكرة الاختصاص القضائي الخامس وتزعمه الولايات المتحدة الأمريكية ومعها البرازيل واليابان.²

الثاني: يعارض الفكرة وتزعمه فرنسا ومعها بعض الدول الأوروبية فضلا عن الدول العربية.³

والثالث: يسعى للوصول إلى حل مناسب لهذه المسألة وتزعمه المملكة المتحدة ومعها هولندا ونيوزيلندا والدول الأفريقية، بحيث استمرت الولايات المتحدة الأمريكية للدفاع عن الاتجاه المؤيد الفكرة إضافة للاختصاص القضائي الخامس إلى خيارات المدعي، وسأقت الحجج الآتية:

- * الاختصاص القضائي الخامس المطلوب إدراجه في اتفاقية مونتريال ضمن خيارات المدعي ليس جديدا، وإنما له سابقة قانونية تمثلت في النص عليه بالفعل في بروتوكول جواتيمالا 1971.
- * الاختصاص القضائي يعد مطلبا عادلا للمسافرين المتضررين، إذ يكفل لهم رفع دعواهم في مجال إقامتهم الدائمة مما يوفر لهم الوقت والجهد والنفقات والحماية القانونية كما أن هذا المطلب لا يخالف مبادئ القانون الدولي.
- * الاختصاص القضائي يتناغم وينسجم مع القانون الوطني في كثير من الدول التي تسمح للمدعي برفع دعواه في المكان الذي يناسبه.

¹ إن المشرع الجزائري بحكم أنه بقي متمسكا بقواعد اتفاقية وارسو المعدل بروتوكول لاهاي 1955، وعدم توقيعه على اتفاقية مونتريال 1999، لم يعرف إطلاق فكرة الاختصاص الخامس في قواعد القانونية المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي.

² محمود أحمد الكندري، المرجع السابق، ص: 183. عاطف مجد الفقي، المرجع السابق، ص: 218.

³ دلال يزيد، المرجع السابق، ص: 336، حمزة جقبوي، المرجع السابق، ص: 450.

* الاختصاص القضائي يقضي على مفهوم "تسوق الاختصاص Forum shopping" الذي كان معروفا في الولايات المتحدة الأمريكية باسم "الأمريكي المتجول Wandering American" حيث كان المسافرون يلجؤون إلى المحاكم الأمريكية رغم عدم إقامتهم الدائمة فيها طمعا في الحصول على تعويضات كبيرة، الأمر الذي لن يكون متاحا في ظل هذا الاختصاص القضائي الخامس الذي يشترط رفع الدعوى في محل الإقامة الدائم والرئيسي وليس المؤقت¹.

لكن على الجانب الآخر استمرت فرنسا بالدفاع عن الاتجاه المعارض لفكرة إضافة الاختصاص القضائي الخامس إلى خيارات المدعي وسأقت الحجج الآتية²:

- أن إضافة اختصاص قضائي خامس ليس ضروريا لحماية المسافرين، لأنه سيطبق في حالات محددة وبشروط معينة، فضلا عن أن المحاكم الأربعة الأخرى المنصوص عليها في اتفاقية وارسو كافية ومرضية بالنسبة لهم.

- إن هذا الاختصاص الخامس ليس مطلبا أساسيا لشركات النقل الجوي بل قد يتعارض مع مصالح هذه الشركات خاصة الصغيرة والمتوسطة منها التي تنتمي إلى الدول النامية حيث سيكون لهذا الاختصاص الإضافي مردود سيئ على المدى البعيد وعن النواحي المالية واللوجستية لهذه الشركات.

- إضافة اختصاص قضائي خامس إلى خيارات المدعي يؤدي إلى زيادة مبالغ التعويضات التي تلتزم بدفعها شركات الطيران، ومن ثم إلى زيادة أقساط التأمين وارتفاع أسعار التذاكر، الأمر الذي يتعارض مع الهدف الرئيسي للمنظمة الدولية للطيران المدني (ICAO) وهو النهوض بمرفق النقل الجوي الدولي بمشاركة جميع الأطراف الفكرة التي تجسدها المحكمة الخامسة وهي فكرة جديدة في القانون الدولي وتتناقض مع المعاهدات الدولية الأخرى³، لذا فإن تبنيها لهذا الاختصاص قد يخلق سابقة غير مقبولة في إطار تطور القانون الدولي المعاصر، وي طرح معه تساؤلات مهمة من قبيل:

¹ عاطف مُجَدّ الفقي، المرجع السابق، ص: 219-220، حمزة جقبوي، المرجع السابق، ص: 452،

² D. Pradhan, the fifth jurisdiction under the Montreal liability Convention: wandering American or wandering everybody J. Air. Land com, Vol 68, 2003, P.719

³ حمزة جقبوي، المرجع السابق، ص: 454، دلال يزيد، المرجع السابق، ص: 339، عاطف مُجَدّ الفقي، المرجع السابق، ص: 220، عائشة فضيل، المرجع السابق، ص: 410.

لماذا يختص الطيران وحده بهذا الاختصاص القضائي الخامس؟ ولماذا لا يحق لضحايا تصادم القطارات مثلا التمسك بمثل هذا الاختصاص؟

نشير هنا بداية بأن مثل هذا الاختصاص القضائي الخامس لا علاقة له بالقانون الجوي وخصائصه المميزة، لذا فإن إقراره قد يؤدي إلى عزوف كثير من الدول عن التصديق على الاتفاقية، مما يجعل الاتفاقية حلقة في سلسلة حلقات البروتوكولات المعدلة لاتفاقية وارسو التي لم تدخل مطلقا حيز التطبيق، الأمر الذي يؤدي في النهاية إلى تنامي النزاعات الإقليمية في مجال القانون الجوي بدلا من إحراز تقدم نحو عوامة هذا القانون وتوحيده.

2. غلبة الاتجاه الأول وتقرير الاختصاص القضائي الخامس:

انتهت هذه الخلافات وتلك المناقشات لصالح الاتجاه الأول الذي تنزعه الولايات المتحدة الأمريكية ويؤيد إضافة محكمة خامسة إلى خيارات المدعي، حيث نصت الفقرة الأولى من المادة (33) من اتفاقية مونتريال على أن "تقام دعوى التعويض وفقا لاختيار المدعي في إقليم إحدى الدول الأطراف إما أمام محكمة محل إقامة الناقل أو محكمة مركز أعماله الرئيسي أو محكمة المكان الذي لديه فيه مركز أعمال تم بواسطته إبرام العقد، أو أمام محكمة مكان نقطة المقصد، وكانت هذه الاختصاصات القضائية الأربعة تعقدها اتفاقية وارسو للمدعي، قبل أن تأتي الفقرة الثانية من نفس المادة على إضافة محكمة خامسة بقولها: "فيما يتعلق بالضرر الناجم عن وفاة الراكب أو إصابته يجوز رفع الدعوى أمام إحدى المحاكم المذكورة في الفقرة الأولى من هذه المادة، أو في إقليم إحدى الدول الأطراف الذي يوجد فيه محل الإقامة الرئيسي والدائم للراكب¹ في وقت وقوع الحادث الذي يشغل الناقل إليه ومنه خطوطا لنقل الركاب جوا، وإما على متن طائرته الخاصة أو على متن طائرات ناقل آخر طبقا لاتفاق تجاري ويزاول فيه ذلك الناقل الأول أعماله لنقل الركاب جوا من مباني يستأجرها أو يملكها الناقل ذاته أو ناقل آخر يرتبط معه باتفاق تجاري".

وعلى هذا يكون للمدعي في ظل اتفاقية مونتريال 1999 أن يختار واحدة من بين خمس

محاكم وهي:

¹ يقصد بمحل الإقامة الرئيسي للراكب مقر السكن الدائم والمعتاد للشخص أن يقيم فيه بصفة دائمة وقت وقوع الحادثة.

- * محكمة موطن الناقل.
- * محكمة الموطن الرئيسي لنشاط الناقل.
- * محكمة الجهة التي يكون الناقل فيها منشأة تولت عنه إبرام عقد النقل الجوي.
- * محكمة جهة الوصول.
- * محكمة موطن المدعي أو محل إقامته الدائم والرئيسي، وذلك وفق شروط معينة¹.

3. شروط تطبيق الاختصاص القضائي الخامس:

وضعت اتفاقية مونتريال 1999 في المادة 2/23 أربعة شروط ينبغي توافرها حتى يتمكن المدعي من عقد الاختصاص ينظر دعوى المسؤولية للمحكمة الخامسة التي أضافتها الاتفاقية إلى خياراته وهذه الشروط هي:

- أن يكون موضوع الدعوى المطالبة بتعويض الأضرار الناجمة عن وفاة المسافر أو إصابته: "Damages resulting from the death or injury of a passenger" فلا ينعقد الاختصاص لهذه المحكمة بتعويض الأضرار الأخرى الناجمة عن نقل البضائع أو الأمتعة أو التأخير في نقل الركاب أو البضائع أو الأمتعة².
 - أن يكون للراكب وقت وقوع الحادث محل إقامة رئيسي ودائم في الدولة التي يراد عقد هذا الاختصاص لمحاكمها، وبمعنى آخر ينبغي (حتى يتمكن المدعي من عقد الاختصاص إلى المحكمة الخامسة) أن يكون له وقت وقوع الحادث محل إقامة دائم ورئيسي في دائرة هذه المحكمة³.
- فقد أثبتت مناقشات مكثفة أثناء وضع مسودة اتفاقية مونتريال بين كل من فرنسا والولايات المتحدة الأمريكية حول مصطلح "محل الإقامة الرئيسي والدائم Principal and permanent Residence" خوفا من فرض الولايات المتحدة الأمريكية تفسيرها لمحل الإقامة على أنه المكان

¹ لما كان عقد النقل الجوي عملا تجاريا بالنسبة للناقل تطبيقا للمادة السادسة (د) من قانون التجارة المصري الجديد ، فللمدعي إذا ما تعلق الأمر بنقل داخلي الخيار بين محاكم ثلاث: محكمة موطن المدعي عليه، أي الناقل، وذلك تطبيقا للقواعد العامة في الاختصاص المحلي التي نصت عليها المادة (49) مرافعات)، أو محكمة محل الاتفاق والتنفيذ الفعلي، أي المحكمة التي تم الاتفاق ونفذ كله أو في جزء منه في دائرتها، أو المحكمة التي كان يجب تنفيذ الاتفاق في دائرتها (م 55 قانون المرافعات المصري).

² دلال يزيد، المرجع السابق، ص: 341، عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص: 222، محمود عبد الجواد عبد الهادي، المرجع السابق، ص: 381.

³ عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص: 222، 223.

الذي ينوي الشخص العودة إليه، وهو ما يعرف بنظام "الأمريكي المتجول Wandering American" الأمر الذي قد يؤدي إلى ظهور فكرة "التسوق القضائي Forum shopping" وفقا لرغبة المدعي أو تعدد محال الإقامة بالنسبة للشخص الواحد واللجوء لمعيار الجنسية لتحديد محل الإقامة.

ولهذا كله فقد قامت لجنة إعداد مشروع الاتفاقية بحسم النزاع حول هذا الأمر بين فرنسا والولايات المتحدة الأمريكية وعرفت بوضوح عبارة "محل الإقامة الرئيسي والدائم" في الفقرة (3/ب) من المادة (33) التي نصت على أن "محل الإقامة الرئيسي والدائم يعني مكان المسكن الأوحيد الثابت والدائم للراكب في وقت وقوع الحادث، ولا تعتبر جنسية الراكب العامل الحاسم في هذا الصدد".

وتعليقا على هذا النص يقول الدكتور "Kenneth Rattray" رئيس المؤتمر¹: "إننا فاضلنا بين الجنسية والإقامة في ضوء التطورات المعاصرة في مجال الطيران المدني، وفضلنا الركون إلى وجود رابطة الإقامة بين المكان والمسافر، فقررنا صياغة المادة (33) على النحو الذي يضمن وجود هذه الرابطة، ومن ثم رأينا عقد الاختصاص للمحكمة التي توجد في الإقليم الذي يقيم فيه المسافر إقامة رئيسية ودائمة وقت وقوع الحادث"².

■ أن يقوم الناقل بتشغيل خطوط للنقل الجوي للركاب من وإلى الدولة التي يقع فيها محل الإقامة الرئيسي والدائم للمسافر: فينبغي الاختصاص المحكمة الخامسة، فضلا عن إقامة المدعي على إقليم الدولة التي تقع فيها هذه المحكمة إقامة رئيسية ودائمة، أن يكون للناقل خطوط طيران عاملة من وإلى هذه الدولة، يستوي في ذلك أن تكون الطائرات التي يستخدمها الناقل في تشغيل هذه الخطوط مملوكة له أو لغيره من شركات الطيران الأخرى التي يرتبط معها باتفاق تجاري "commercial agreement"، لهذا قامت الاتفاقية في الفقرة 3/أ من المادة

¹ أشير إلى رأي رئيس المؤتمر من قبل: عاطف مُجد الفقي، المرجع السابق، ص: 223.

² تنص الفقرة الأولى من المادة 33 من اتفاقية مونتريال لسنة 1999 بشأن محل دعاوي المطالبة بالتعويض بأن تكون حسب اختيار المدعي، أو في إقليم واحد من دول الأطراف، إما أمام محكمة محل الناقل أو مكان عمله الرئيسي أو في مكان المقصد، وتنص الفقر الثانية من نفس المادة بأنه يمكن أن ترفع الدعوى في إقليم دولة طرف وقت وقوع الحادث، أو في محل الإقامة الرئيسية للراكب المتضرر، وتخضع المسائل الإجرائية لقانون المحكمة التي تنظر القضية (راجع الفقرة الرابعة من نفس المادة)، راجع مُجد ميلود صقر، المرجع السابق، ص: 410. راجع أيضا، حمزة جقبوي، المرجع السابق، ص: 456

(33) بتعريف الاتفاق التجاري بأنه: " أي اتفاق بخلاف اتفاق الوكالة، معقود بين الناقلين الجويين، ويتعلق بتقديم أو تسويق خدماتهم المشتركة لنقل الركاب جوا"¹. وعلى هذا فإن اشتراط الاتفاقية ارتباط الناقل المدعي عليه بالشركة مالكة الطائرة المستخدمة باتفاق تجاري يفضي إلى القول، بمفهوم المخالفة، بعدم أحقية المسافر اللجوء إلى الاختصاص القضائي الخامس في حالة استقلاله طائرة في رحلة جوية بين دولتين لم تنفذ طبقا لاتفاق تجاري بين الناقل الجوي والشركة مالكة الطائرة، كما يهدف تعريف الاتفاق التجاري² بالاتفاق المعقود بين الناقلين بهدف تقديم أو تسويق خدماتهم المشتركة *provision or marketing of their joint services* للنقل الجوي للركاب إلى شمول كافة صور التعاون بين شركات الطيران، ومنها: نظام المشاركة³ في رمز الرحلة *code-sharing alliance* وغيرها من الصور التي تكشف عنها التطورات السريعة في صناعة الطيران ودخولها عصر العولمة⁴.

¹ Art 33/3/a de la convention Montréal 1999 : « a) « accord commercial » signifie un accord autre qu'un accord d'agence conclu entre des transporteurs et portant sur la prestation de services communs de transport aérien de passagers ».

² عرفت الفقرة الثالثة (بند أ) من المادة 33 من اتفاقية مونتريال لسنة 1999 (الاتفاق التجاري) ويعني الاتفاق: بتوفير الخدمات المشتركة لنقل الركاب جوا.

³ يقصد بنظام المشاركة في مجال النقل الجوي *sharing code* تبادل الخدمات أو تسويقها بين شركات الطيران وذلك فيما يخص النقل التجاري وطبقا لاتفاق يبرم بالخصوص.

⁴ دلال يزيد، المرجع السابق، ص: 342، حمزة جقبوي، المرجع السابق، ص: 457، عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص: 224، محمود عبد الجواد عبد الهادي، المرجع السابق، ص: 383.

▪ أن ينفذ الناقل عمليات النقل الجوي للركاب من منشآت مملوكة أو مستأجرة له أو الناقل آخر يرتبط معه باتفاق تجاري: يشترط أخيراً لعقد الاختصاص القضائي الخامس أن يكون لشركة النقل وجود مناسب "suitable presence" في الدولة التي يوجد بها محل الإقامة الرئيسي والدائم للمدعي يمكنها من تشغيل خطوط النقل الجوي للركاب من وإلى هذه الدولة، وهذا الوجود المناسب كان مقصوداً به في مشروع اتفاقية مونتريال وجود مقر لأعمال الشركة a place of business حتى لو كان مجرد مكتب لبيع وحجز تذاكر الطيران. بيد أن اللجنة القانونية قامت بتعديل هذا النص الوارد في المشروع، وحددت الوجود المناسب أو المعقول بوجود أماكن أو مبان مملوكة أو مستأجرة لشركة الطيران أو لشركة أخرى ترتبط معها باتفاق تجاري بالمعنى الذي حددناه تقوم من خلالها الشركة بتنفيذ نشاطها التجاري المتمثل في النقل الجوي للركاب¹.

4. الاختصاص القضائي الخامس وإشكالية التفرقة بين المسافرين:

لاشك في أن فكرة الاختصاص القضائي الخامس تقع في منطقة من مناطق الصراع القديم الحديث بين مصالح الناقلين الجويين ومصالح الركاب، ومن ثم فإن مزاياها بالنسبة للركاب ستعد عيوباً بالنسبة للناقلين والعكس صحيح، كما أن الناقلين سينتقدون هذا الاختصاص القضائي الخامس على أسس من الحجج التي أوردتها فرنسا ومن شايعتها من الدول عند وضع مشروع اتفاقية مونتريال، وهي انتقادات تتماشى مع المنطق القانوني السليم، هذا فضلاً عن انتقادات أخرى ظهرت في الفقه بعد وضع الاتفاقية.

ولعل من أهم هذه الانتقادات الفقهية أن فكرة الاختصاص القضائي الخامس تقيم تفرقه بين المسافرين على أساس من قانونهم الوطني، فلو أن شخصين سافرا على متن طائرة واحدة وكان أحدهما يقيم في الولايات المتحدة الأمريكية إقامة رئيسية ودائمة والآخر يقيم في إحدى الدول النامية وحدث لهما حادث واحد، فإن الأول سيتقاضى تعويضاً يفوق مثليه بالنسبة للثاني ليس لشيء إلا لأن فرصة الحكم بتعويضات كبيرة قائمة في المحاكم الأمريكية بشكل أكبر من محاكم الدول النامية، كما أنه لا

¹ دلال يزيد، المرجع السابق، ص: 344، حمزة جقبوي، المرجع السابق، ص: 458، محمود عبد الجواد عبد الهادي، المرجع السابق، ص: 384.

يحتج على ذلك بأن الاتفاقية تضع حدودا قصوى للتعويضات¹ ومن ثم يكون التعويض واحدا بالنسبة للراكبين، وذلك لأن هناك حالات أخرى للمسؤولية غير المحدودة للناقل الجوي، فضلا عن مسائل أخرى كالتعويض عن الضرر النفسي وغيرها من الحالات التي يتحرر فيها القضاء الأمريكي كثيرا عن غيره لمصلحة الراكب خاصة بعد انتشار ظاهرة الإرهاب الجوي كما أوضحنا.

ومن الانتقادات الفقهية أيضا، أن فكرة الاختصاص القضائي الخامس ستكون وبالا على كل من الناقل والمسافر، فهي بمثابة كارثة على شركات النقل الجوي؛ لأنها تضع على عاتقها الالتزام بتعويضات كبيرة ترتفع معها أقساط التأمين ثم أسعار التذاكر وتحملها أعباء مالية ستؤدي إلى نتائج سيئة على المدى البعيد خاصة للشركات الصغيرة أو المتوسطة، وهي وبال على المسافر لأنها فضلا عن ارتفاع أسعار التذاكر، ستؤدي إلى تعطيل سير العدالة وتعقيد إجراءات نظر الدعوى، لأنها ستكون بمثابة منجم ذهب "a gold mine" للمحامين الذين سيجدون ضالتهم في الأخذ والرد وتعطيل الإجراءات وتعقيدها في بعد مكان المحكمة عن مكان الحادث والشهود والأدلة والسجلات المتعلقة بوفاة الراكب أو إصابته².

بقي أن نشير هنا بأن النقد الأساسي للاختصاص القضائي الخامس سيظل متمثلا في أنه فكرة أمريكية كان هدفها الوحيد حماية مصالح رعايا الولايات المتحدة الأمريكية من خلال ارتفاع حجم التعويضات فيها عن باقي دول العالم، الأمر الذي يخلق متاعب جمة أمام شركات النقل الجوي الأجنبية، فضلا عن أن هذا الأمر سيؤدي إلى الإخلال بالمساواة وإحياء الصراع الأزلي بين الناقلين والركاب والعودة إلى زمن البروتوكولات غير النافذة في اتفاقية جاءت للتغلب على هذه المشاكل وإعادة الوثام إلى النقل الجوي الدولي، أما الركاب فسيتمدحون هذا الاختصاص القضائي الخامس على أسس من الحجج التي أوردتها الولايات المتحدة الأمريكية ومن شائعها عند مناقشة مشروع

¹ انظر المادة 21 من اتفاقية مونتريال لسنة 1999، التي تنص "بأن الحد الأقصى للتعويض في حالة وفاة الراكب، أو إصابته هو 100.000 وحدة سحب خاصة

² لقد وسعت اتفاقية مونتريال لسنة 1999 من الاختصاصات القضائية التقليدية المنصوص عليها في المادة 28 من اتفاقية وارسو لسنة 1929 اختصاصا جديدا هو اختصاص المحكمة الكائنة من إقليم إحدى الدول الأطراف التي يوجد فيها محل الإقامة الرئيسي والدائم للراكب وقت وقوع الحادثة وهو ما تعبر عنه المادة 33 من اتفاقية مونتريال لسنة 1999، وجاءت هذه المادة الخدمة مصالح بعض الدول الغنية، حيث ينعقد الاختصاص في إحدى محاكمها حتى ولو كان الحادث حصل خارج هذه الدولة.

الاتفاقية، وهي حجج عملية جديدة بالاعتبار، فضلا عن حجج فقهية أخرى ظهرت بعد وضع الاتفاقية، ومن أهم هذه الحجج أن الاختصاص القضائي الخامس هو الأكثر مراعاة المصالح الراكب المتضرر حيث إن محط اهتمامه رفع دعواه أمام محكمة في مقر إقامته الدائم في دولته الأم دون غيرها من المحاكم، الأمر الذي سيخفف عنه تكاليف السفر والانتقال والإقامة لرفع دعواه في مكان آخر فضلا عن إحساسه في هذا المكان بأنه يعامل معاملة عادلة ويحصل على تعويض ملائم.

ومن هذه الحجج أن الاختصاص القضائي الخامس يقضي على ظاهرة التسوق القضائي Forum shopping التي كانت سائدة في القضاء الأمريكي وبمقتضاها كان الراكب يلجأ إلى المحاكم الأمريكية على أساس أنه مقيم في الولايات المتحدة إقامة مؤقتة، وذلك حتى يتقاضى تعويضا أعلى مما كان سيحصل عليه من محاكم الدول الأخرى، هذه الظاهرة التي كانت تعرف بظاهرة الأمريكي المتجول wandering American رغم رفض بعض المحاكم الأمريكية لإعمالها في بعض القضايا، إلا أن اتفاقية مونتريال ستقضي عليها تماما باشتراط الإقامة الدائمة والرئيسية للراكب في الدولة التي يود عقد الاختصاص القضائي الخامس لمحاكمها¹.

ونحن من جانبنا نرى أن نخفف من حدة هذا الخلاف بين الاتجاه المؤيد للاختصاص القضائي الخامس والاتجاه المعارض لهذا الاختصاص، لأن هذا الاختصاص لن يتم اللجوء إليه في كل دعاوي المسؤولية عن كل الأضرار الناجمة عن النقل الجوي الدولي، بل عن بعضها فقط وفق شروط محددة، الأمر الذي سيقمى باب الاختصاصات الأربعة الأخرى مفتوحا، هذا من جهة، ومن جهة ثانية ليس في وسعنا أن نرفض أي إضافة في صالح الراكب بصفته الطرف الضعيف في عقد النقل الجوي، حيث إن هذا الاختصاص القضائي الخامس الذي ينعقد في محل الإقامة الدائم للراكب سيوفر عليه: الوقت، والجهد والنفقات في دولته الأم في ظل قانونه الوطني الذي يألفه ويعتاده، ومن ثم يشعر بالحماية والعدالة.

¹ ولعل ما يلاحظ على هذا الاختصاص القضائي الخامس هو أنه وسع على المدعي سبل مقاضاة الناقل الجوي، إذ أعطت له الخيار بين خمسة محاكم يختار منها كيف يشاء، وعلى الرغم من هذه المزايا للراكب المتضرر، إلا أنه لاحظ بعض الفقه (ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي، مرجع سابق، ص: 763)، أن تعدد المحاكم المختصة يعيبه بأنه يتيح الفرصة أمام المدعي في التحايل على القانون، وبطبيعة الحال فسوف يختار المدعي المحكمة التي يكون قانونها الأنسب له. للمزيد من التفاصيل انظر: ناجي عبد المؤمن، مرجع سابق، ص: 289.

سابعاً: إعادة التوازن في المصالح بين الناقل الجوي والمسافر

يترتب على إخلال الناقل الجوي بواجباته أن يفقد ميزة تحديد المسؤولية المقررة أساساً لصالحه¹، وعلى ذلك يتم الرجوع إلى قاعدة التعويض عن كل الضرر أو مبدأ المسؤولية غير المحدودة للناقل الجوي بأربع حالات هي، الأضرار من الفئة الثانية التي تصيب الركاب، وخطأ الناقل أو تابعيه، والاتفاق على تجاوز الحد الأقصى للمسؤولية، وعلى هذا فإن الناقل الجوي يسأل مسؤولية غير محدودة عن الأضرار التي تتجاوز قيمتها 100.000 وحدة حقوق سحب خاصة مسؤولية غير محدودة، حيث يجبر على التعويض عن كل الضرر، كما أجازت الاتفاقية للناقل إمكانية درء مسؤوليته عن تعويض الأضرار التي تجاوز الحد الأقصى عن طريق نفي قرينة الخطأ المفترض في جانبه وذلك بإثبات أن الضرر لم ينشأ عن إهمال من جانبه أو من تابعيه (م 2/21 فقرة أ).

نلاحظ من هنا أن الاتفاقية ما لبثت أن أعادت التوازن بين مصالح الناقلين والركاب، فمن جهة أولى قد تكون هناك سهولة في إثبات خطأ الناقل من جانب المتضرر وفقاً للفقرة أمن المادة 1/21، ومن جهة ثانية سهولة دفع الناقل لهذه المسؤولية التي تجاوز الحد الأقصى للتعويض عن طريق إثبات خطأ الغير وفقاً للفقرة ب من المادة 2/21 خاصة عندما يتعلق الأمر بحوادث اختطاف الطائرات والإرهاب الجوي، حيث يسهل على المدعي المتضرر أن يثبت أن شركة النقل قد أهملت الجانب الأمني للرحلة الجوية، وذلك عند تمكن شخص ثالث بالصعود للطائرة وقام باختطافها، أو الاستيلاء عليها وتغيير مسارها بالقوة، وهذا الأمر عادة ما يقع عبء الفصل فيه على عاتق المحاكم القضائية في الدول المختلفة لتقرر ما إذا كانت الاتفاقية قد راعت مصلحة الراكب المتضرر على حساب مصلحة الناقل، أو أن الاتفاقية قد راعت مصلحة الناقل عندما أعطته ومكنته من التخلص من هذه المسؤولية غير المحدودة بإثبات نفي خطئه أو بإثبات خطأ الغير، أو باستبعاد مسؤوليته عن الضرر النفسي في حالة حوادث الإرهاب الجوي، وكتجسيد لهذا الظرف دعونا نلقي بأحكام

¹ تكون مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تتجاوز قيمتها 100 ألف و. ح. س. خ عن كل راكب، بمعنى أن الناقل الجوي يسأل مسؤولية كاملة طبقاً لهذا المبدأ ولا يجوز له دفع مسؤوليته وذلك طبقاً للنص المادة 2 من الاتفاقية إلا بإثبات أن الضرر لم ينشأ من جانبه، أو أن الخطأ، أو الامتناع الصادر من جانبه أو من جانب تابعيه أو وكلائه خارج عن إرادتهم، ويكون إثبات الناقل بنفي هذا الإهمال أو الخطأ أو الامتناع وفق معيار موضوعي هو معيار الناقل العادي الذي يوجد في نفس ظروفه (الفقرة أ/10).

المسؤولية المنظمة في اتفاقية مونتريال 1999 على حادث الحادي عشر من سبتمبر ونرى موقف فرضيات تطبيق هذه الاتفاقية، كما نلقى نظرة على الموقف القضائي في هذا المسألة.

الفرع الثالث: المسؤولية عن أضرار المساس بأمن الطيران في اتفاقية مونتريال 1999.

كانت أحداث الحادي عشر من سبتمبر أول حادث جوي مربوط بالأفعال غير المشروعة الموجهة ضد الطيران المدني بعد توقيع اتفاقية مونتريال سنة 1999، لذلك كان الأقرب للواقع تطبيق أحكام هذه الاتفاقية على الحادث الذي استهدف رحلات جوية كان النقل فيها دولياً بالنسبة لبعض الركاب¹، حيث تم اختطاف الطائرات من قبل أشخاص كانوا يحملون أدوات قطع مكتبية وسكاكين بلاستيكية استولوا بها على الطائرات بعد تهديد ملاحها وتوليهم زمام الأمور بقيادة هذه الطائرات حتى اصطدامها بأهدافها، ففي مثل هذه الحادث لو رفع أحد ورثة الضحايا دعوى على شركة الطيران في ظل المادة 1/21 من اتفاقية مونتريال 1999، فلنا أن نتوقع أحد الفرضيات التالية الآتي:

يلجأ المدعي إلى نص الفقرة 2/أ من المادة 21 ليثبت أن شركة الطيران قد أهملت الجانب الأمني للطائرة وهو ما أدى الأمر إلى الكارثة الجوية المذكورة²، أما شركة الطيران المدعى عليها فستلجأ للدفاع عن نفسها استناداً إلى نص الفقرة 2/ب من نفس المادة على أساس أنها لم تحمل وأن الضرر وقع نتيجة فعل طرف ثالث³ يلقي عليه الناقل مسؤولية المتابعة والتعويض.

وهكذا فإن قضية مثل هذه ستؤدي إلى استفادة كل من المدعي والمدعى عليه من نص المادة (21) من اتفاقية مونتريال 1999، ومع كل حق: فالمدعي سيطلب بالتعويض المطلق وفقاً للفقرة 2/أ من هذه المادة، لأن إهمال الناقل كان سبباً في صعود الإرهابيين على متن الطائرة، أما المدعى عليه (الناقل) فسيدفع بعدم إهماله أو قد يكون الإهمال من مشغلي المطارات التي انطلقت منها

¹ شملت أحداث الحادي عشر من سبتمبر الاعتداء على الرحلتين: الرحلة 11 للخطوط الجوية الأمريكية American Airlines المتوجهة من بوسطن إلى بنسلفينيا، والرحلة 175 للخطوط الجوية المتحدة United Airlines المتوجهة من هي الأخرى من بوسطن إلى لوس أنجلوس، وكلا الرحلتين وإن كانتا داخليتين (الولايات المتحدة الأمريكية) إلا أنهما كانتا تقلان مجموعة من الأشخاص كاستمرار لرحلات دولية، ما أعطى إمكانية تطبيق أحكام اتفاقية مونتريال على الحادث الجوي.

² Art 21/2/A de la convention Montréal 1999 : « que le dommage n'est pas dû à la négligence ou à un autre acte ou omission préjudiciable du transporteur, de ses préposés ou de ses mandataires ».

³ Art 21/ 2/B de la même convention : « que ces dommages résultent uniquement de la négligence ou d'un autre acte ou omission préjudiciable d'un tiers ».

الطائرات وحصل فيها الاختراق الأمني وكان عاملا مهما في الحادثة، وبمعنى آخر أن الحادث قد نجم عن فعل الغير الذي خطط له مسبقا وللمدعى عليه حق الدفع بذلك.

لقد كانت الولايات المتحدة الأمريكية أمام موقف محرج جدا - فهي من كانت وراء تشديد المسؤولية على الناقل الجوي برفض المسؤولية الخطئية كما رأينا، وكانت أيضا مع فكرة رفع قيمة التعويض لضحايا الطيران، على اعتبار أنها الحامية للحقوق في المجتمع الدولي-، إذ كانت بين أمرين اثنين، أولهما أمر من الثاني: إما أن تقبل تعويض الضحايا تعويضا عادلا بإقرار مسؤولية الناقلين الذين كانوا من الأسطول الأمريكي، وبالتالي تعويضات باهضة على هذه الشركات قد تهوي بها إلى الإفلاس، أو تكريسها حماية ناقليها، والتخلي عن حماية المسافرين الذين كان أغلبهم من رعاياها.

بين هذا و ذلك، وجدت الولايات المتحدة الأمريكية آلية جديدة لتعويض ضحايا الكوارث الجوية حيث صادق الكونغرس الأمريكي إحدى عشر يوما فقط بعد أحدث الحادي عشر من سبتمبر 2001 على قانون سلامة النقل الجوي Air Transportation Safety and system Stabilisation Act¹ فقبل هذا القانون لم يكن للو.م.أ أي قانون خاص بالتعويض عن الأضرار الناجمة عن الأفعال غير المشروعة، على اعتبار أنها موطن آمن وغير معرضة لمثل هذه الاعتداءات، بل كانت هناك أشكال تأمين مختلفة هي من تتولى تغطية الأضرار عن مثل هذه الأفعال.

لمواجهة النتائج الوخيمة لهذه العملية الإرهابية، وكتعبير من الو.م.أ عن تضامنها مع رعاياها وتمكينهم من الحصول على تعويضات كاملة، جاء نص القانون السابق ذكره في على شاكلتين أو جزئيين أساسيين: الأول يتعلق بتدابير لحماية شركات الطيران، والثاني يتعلق بإنشاء صناديق التعويض Fon de compensation، وهو صندوق خاص بتعويض ضحايا الحادي عشر من سبتمبر 2001، يتولى التعويض فيه على الأضرار البدنية وحتى النفسية (ليس على نفس الدرجة والقيمة من التعويض) التي أصابت الأشخاص، كما يلتزم بتكاملة التعويضات الأخرى (الضمان الاجتماعي، حوادث الشغل، التأمين عن الحياة...) التي يمكن للمضرورين الحصول عليها أو ذويهم، والذي اعتبر في ذلك الوقت كتعويض كامل.

¹ للاطلاع على القانون كاملا، راجع الموقع الرسمي للكونغرس الأمريكي في الرابط الموالي: <https://www.congress.gov/bill/107th-congress/house-bill/2926>، المطع عليه بتاريخ 2021/04/21 على الساعة 09:30.

لقد حاول الكونغرس الأمريكي من خلال إنشائه لهذا الصندوق الابتعاد عن الطريق القضائي بوضعه مسارا فريدا من نوعه بالنسبة لمنح التعويضات، فعوض اللجوء إلى القضاء أو إلى أية وكالة حكومية موجودة، فإن الصندوق يتوفر على ماستر خاص Master special يعينه وزير العدل، والقرارات التي يصدرها الماستر غير قابلة للاستئناف ولا يمكن عرضها على أية جهة قضائية، أما شروط الحصول على التعويض فهي مربوطة بالتخلي عن المتابعة القضائية لشركات الطيران الأمريكية أو مشغلي الطيران في المطارات الأمريكية، مع إبقاء حق متابعة الإرهابيين. على هذا الأساس نقول (حسب وجهة نظرنا الضيقة) أن الحل الذي انتهجته الولايات المتحدة الأمريكية كان حلا سياسيا أكثر منه قانونيا، ذلك من خلال تفضيل حماية طرفا العلاقة العقدية في هذا الحادث، فتضمن من جهة تعويضات مغرية للمتضررين عن طريق صناديق التعويض¹، في المقابل تفرض عدم متابعة الناقلين الجويين قضائيا، كحماية مادية ومعنوية للناقل الأمريكي.

على هذا الأساس يمكننا القول على أنه في حالة عدم وجود آلية دولية متفق عليها تتولى السهر على ضمان تنفيذ التشريعات الدولية النافذة في هذا الشأن، سوف تستمر ظاهرة تأسيس مثل هذه القضايا وتوظيفها لتحقيق أهداف سياسية واقتصادية، مع وجود مشاكل عملية نتيجة التعارض بين طرفي دفع المسؤولية المنصوص عليهما في الفقرتين (2/أ - 2/ب) المادة 21 من الاتفاقية للفصل في ما إذا كان الضرر وقع نتيجة إهمال الناقل أو خطأ الغير، الأمر الذي كنا نفضل معه تبني تأسيس المسؤولية على المخاطر أو تحمل التبعة في حالة نقل الأشخاص بغض النظر عن طبيعة الحادث وأسبابه، هذا الأمر الذي دفعنا للتساؤل مرة أخرى عن طبيعة الضمانات اللازمة لتغطية هذه المسؤولية التي جاءت بما اتفاقية مونتريال 1999.

¹ يتولى هذا الصندوق تعويض كل الضحايا من تضررين من الهجمات، بما فيهم المسافرين وذوهم، عمال برجى التجارة، المارة في الشارع باعتبارهم من المتضررين على السطح من جراء الحادث، المساعدين والمنقذين للجرحي أثناء الحادث... إلخ. في هذا السياق يجب الإشارة إلى أن دعاوى التعويض المعروضة أمام الماستر لازالت مستمرة إلى يومنا هذا، وهو ما دفع بالكونغرس الأمريكي والرئيس دونالد ترامب إلى توقيع قانون جديد يضمن استمرار تقديم هذه التعويضات إلى غاية 2092. راجع تفاصيل هذا القانون في الرابط الموالي:

<https://abcnews.go.com/Politics/trump-signs-911-victim-compensation-fund-bill-responders/story?id=64630468>

المطلع عليه بتاريخ 27 جوان 2020، على الساعة 10:19.

الفرع الرابع: ضمانات تغطية مسؤولية الناقل الجوي

لم تنظم اتفاقية وارسو 1929 وتعديلاتها الضمانات التي تكفل حصول المتضررين من الركاب على التعويضات المستحقة لهم عن الأضرار التي تلحق بهم، واكتفى بروتوكول لاهاي 1955 بالنص على توصية الدول المتعاقدة بإقامة نظم لضمان الوفاء بالتعويضات المقررة وفقا للأحكام اتفاقية وارسو، حتى جاءت اتفاقية مونتريال لسنة 1999 حيث حرصت على تنظيم ضمانتين تكفلان حصول المتضررين على التعويضات بكل يسر، وهاتان الضمانتان هما الوفاء المعجل، وإجبارية التامين عن المسؤولية.

1. الوفاء المعجل¹:

المقصود بالوفاء المعجل هو دفع مبلغ نقدي من الناقل الجوي للمتضرر وذلك إلى حين الفصل في الدعوى، فإذا قضيت الدعوى خصمت هذه المبالغ من التعويض المحكوم، وهو ما تنص عليه المادة 28 من اتفاقية مونتريال 1999 على أنه "في حوادث الطائرات التي ينتج عنها وفاة ركاب أو إصابتهم، فعلى الناقل أن يدفع دوغما تأخير إذا كان ملزما بموجب قانونه الوطني بمبالغ مسبقة إلى الشخص الطبيعي الذي له الحق في التعويض، وذلك لتلبية احتياجاته الاقتصادية العاجلة، ولا تشكل هذه المبالغ اعترافا بالمسؤولية ويجوز خصمها من التعويض في وقت لاحق، فإذا قضيت الدعوى خصمت هذه المبالغ من التعويض المحكوم².

يتضح من هذا النص أن اتفاقية مونتريال أضافت ضمانا جديدة من ضمانات و مسؤولية الناقل الجوي وحصول المتضرر على التعويض المستحق له عن الضرر الذي أم على وجه السرعة ودون تأخير، وذلك من خلال إلزام الناقل بدفع مبلغ مسبق للمتضرر و يقضى في دعوى المسؤولية، فإذا

¹ طبقا لنص المادة 50 من اتفاقية مونتريال لسنة 1999 التي ألزمت الناقل الجوي بالتأمين على مسؤوليته فإنها فضلا على ذلك وفرت للمتضرر نوع آخر من الحماية حين طالبت الناقل (وفقا لقانون دولته) أن يدفع للمتضرر مبلغا مقدما فور وقوع الحادث ليواجه به متطلبات الحياة حتى تتم تسوية النزاع فيما بعد..

² عندما يميز القانون الوطني للدولة بمسألة الوفاء المؤجل، فإن هذا يعني أن القانون الوطني يستجيب للمقتضيات القانونية الواردة بنص المادة 28 من اتفاقية مونتريال لسنة 1999.

قضيت الدعوى خصمت هذه المبالغ من التعويض المحكوم¹ بحيث اشترطت هذه الاتفاقية ثلاثة شروط التطبيق هذه الضمانة وهي:

* أن يتمثل الضرر في الوفاة، أو الإصابة، وبالتالي لا تمتد هذه الضمانة لحالة الضرر التي تصيب الأمتعة أو البضائع.

* أن يكون الوفاء المعجل مقررا في القانون الوطني للناقل، فإذا لم يكن الناقل ملزما هذا الوفاء من قبل قانونه الوطني فلا يلتزم بهذا الوفاء.

* أن يكون المتضرر شخصا طبيعيا أو أشخاصا طبيعيين، لأن الهدف من تقرير هذا الوفاء المعجل تلبية الاحتياجات الاقتصادية عاجلة لهذا الشخص الاعتباري الذي يحل محل الشخص الطبيعي المتضرر في المطالبة بحقه في التعويض.

فإذا توفرت هذه الشروط تمتع المتضرر بضمانة تكفل له الحصول على بعض المبالغ تحت حساب التعويض المستحق له عن الأضرار التي أصابته بشكل سريع حتى يتم الفصل في دعوى التعويض، بيد أن الوفاء المسبق من الناقل لا يعد اعترافا منه بالمسؤولية، لكون الأمر متروكة للمحكمة المختصة التي تنظر في الدعوى².

ولما كان التأمين يؤدي دورا مهما اليوم في مجال الطيران المدني، حيث لا يجوز قانونا قيام رحلة جوية داخلية كانت أم دولية بدون وثيقة تأمين³، فهل يعتبر التأمين إجباريا أم اختياريا في مجال مسؤولية الناقل الجوي؟ وهل تستطيع مؤسسات التأمين تغطية ضمانات مسؤولية الناقل الجوي في حالة الحوادث والأزمات الجوية الكبرى التي تنجم عنها خسائر مادية وبشرية قد لا يكون في مقدوره تحمل الأعباء المالية الضخمة التعويض الضرر؟ وهل يمكن اعتبار هذه المؤسسات مدعيا عليها في

¹ عاطف محمد الفقي، "تطور مسؤولية الناقل الجوي، وفقا لاتفاقية مونتريال 1999"، المرجع السابق، ص 213.

² لقد نصت المادة 33 فقرة (1) من اتفاقية مونتريال 1999 " بأنه يجوز قيام الدعوى وفقا لاختيار المدعي وأن يختار واحدة من خمس محاكم وهي: محكمة إقليم إحدى الدول الأطراف، محكمة محل إقامة الناقل، محكمة مركز أعماله الرئيسي، محكمة مكان إبرام العقد، محكمة مكان نقطة المقصد، محكمة موطن المدعي أو محل إقامته الدائم والاختصاص القضائي الأخير (الخامس) هو الذي إضافته اتفاقية مونتريال 1999 على نظام الاختصاص القضائي الوارد باتفاقية وارسو 1929.

³ أبو زيد رضوان، "تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص ونظم التأمين عليها"، المرجع السابق، ص: 1.

دعوى مسؤولية الناقل الجوي الناشئة عن هذه الحوادث والأزمات أو عن أي حالة اعتداء إرهابي؟، هذا ما سنتناوله في النقطة التالية:

2. إجبارية التأمين الجوي عن المسؤولية:

كان التأمين الجوي في بداية الطيران موضوعا صعبا حيث كان السفر جوا من قبيل المغامرة فكانت شروط التأمين تستبعد مخاطر الطيران بنص صريح في عقودها للتأمين على الحياة، ولكن نتيجة التقدم التقني في مجال الطيران بدأت هذه النظرة للتأمين في التغيير حيث أسهم التقدم الفني في استبعاد مخاطر السفر بالطائرات وتجاوز التناقص النسبي للكوارث الجوية إذا ما قورنت بعدد الرحلات وعدد الركاب¹، كما ساعد ازدهار التأمين على تقرير مبدأ المسؤولية المحدودة للناقل الجوي، حيث يوفق مثل هذا التأمين بين مسؤولية الناقل الجوي وحرية نشاطه، وبين ضمان حصول ضحايا حوادث الطيران على التعويضات.

ولما كانت اتفاقية وارسو لعام 1929 لم تتناول موضوع التأمين الجوي، واكتفى بروتوكول لاهاي عام 1955 بتوصية الدول الأطراف بإقامة نظام لضمان الوفاة في التعويضات المقررة، فقد جاءت اتفاقية مونتريال 1999 ونصت مادتها 50 على أن "على الدول الأطراف أن تطلب من ناقلها أن يحتفظوا بقدر كاف من التأمين يغطي مسؤوليتهم بموجب هذه الاتفاقية، ويجوز للدولة الطرف التي ينظم الناقل رحلات إلى داخلها أن تطلب منه تقديم دليل على أن يحتفظ بقدر كاف من التأمين يغطي مسؤوليته بموجب هذه الاتفاقية".

وعلى هذا فإن الاتفاقية الجديدة قد رسخت مبدأ التأمين الجوي كضمان لتغطية مسؤولية الناقل، وعلى الدولة أن تقدر مدى ملاءمة التأمين وكفاءته لتحقيق الغرض، كما أنه يجوز للدولة أن تطلب من الناقل تقديم دليل كشهادة من شركة التأمين تفيد أن التأمين قد تم فعلا، ودون الحاجة إلى إجراءات التقاضي المعقدة، لذلك فإن اتفاقية مونتريال قد أتت بنظام للتأمين من مسؤولية الناقل الجوي من خلال الفصل الثالث (المواد من 15-18) بحيث نجد بأن الاتفاقية قد اقتصر على تنظيم العلاقة بين الدول الأطراف فيها والناقلين التابعين لها، دون التطرق بتنظيم مفصل للتأمين عن

¹ أبو زيد رضوان، "القانون الجوي: قانون الطيران التجاري"، المرجع السابق، ص: 369.

المسؤولية أو لبيان العلاقة بين الناقلين والركاب أو مرسلي البضائع، الأمر الذي يقي الباب مفتوحا للدول لتضع نظاما للتأمين عن مسؤولية الناقل الجوي تبرمها شركات الطيران إما لصالح العملاء بغرض ضمان حصول الضحايا أو ورثتهم على التعويضات المقررة، وإما لصالح هذه الشركات نفسها بهدف تغطية المطالبات الناشئة عن مسؤوليتها تجاه العملاء، أو ورثتهم¹.

هكذا جاءت فكرة الطابع الإجباري للتأمين عن المسؤولية منذ عام 1955 عندما أصدر المؤتمر الدبلوماسي لبروتوكول لاهاي توصية لضمان حصول ضحايا حوادث الطيران أو ورثتهم على التعويضات المقررة في اتفاقية وارسو وفرضه على شركات الطيران باعتباره تأميناً إجبارياً ترمه شركة الطيران على نفقتها الخاصة لتغطية رحلاتها الجوية²، وجاءت المبادرة الدولية للتأمين على الحرب عقب أحداث الحادي عشر من سبتمبر 2001 وذلك بهدف تغطية التعويضات الناجمة عن الحوادث والأزمات الجوية الكبرى التي قد تحصل في أي منطقة في العالم³.

ورغم المعارضة الشديدة على فكرة التأمين الإجباري في مجال مسؤولية الناقل الجوي إلا أن المؤتمر الدولي للقانون المقارن الذي عقد في هامبورج (بألمانيا الاتحادية) في أوت عام 1962 قد طالب أن يكون التأمين عن مسؤولية الناقل الجوي إجبارياً⁴، كما وضعت الولايات المتحدة الأمريكية مشروعاً ينص على الطابع الإجباري للتأمين، وذلك من خلال المادة الثالثة من قانون الطيران الفيدرالي، غير أن هذا النوع من التأمين قد اقتصر على المسافرين الذين تبدأ رحلاتهم أو تنتهي في الولايات المتحدة الأمريكية، تم انتشار التأمين الإجباري في: ألمانيا، والبرازيل، وإيطاليا، وكندا، ومصر، حيث نص قانون الطيران المدني المصري لسنة 1981 في المادة 138 "بأنه يجب على كل مستثمر طائرة تعمل في إقليم الجمهورية أن يؤمن لتغطية مسؤوليته عن الأضرار التي تصيب الركاب، والأمتعة، والبضائع، والأضرار التي تسببها الطائرة للغير على السطح"، وكذلك الحال بالنسبة للمشرع الجزائري الذي نص صراحة في نص المادة 171 من قانون ق. ط. م. ج على أنه " يجب على كل مستغل

¹ محمود عبد الجواد عبد الهادي، المرجع السابق، ص: 469.

² يحيى البناء، المرجع السابق، ص: 319.

³ يحيى البناء، المرجع نفسه، ص: 320.

⁴ أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص: 384.

طائرة يقوم بالقطر الجزائري، بالخدمات الجوية المبينة في هذا القانون أن يخلق فوق القطر الجزائري سواء كان مسجلا بالجزائر أو بالخارج، أن يكتب تأميننا يغطي مسؤوليته".

غير أن شركات الطيران قد سعت بعد ذلك للتوسع في نطاق التأمين حتى شمل مخاطر الحرب في مناطق معينة من العالم بناء على اتفاق خاص مع شركات التأمين، بمقتضاه تلزم الأخيرة بالتأمين على جسم الطائرة من مخاطر الحرب نظير قسط إضافي، ونذكر منها التعويضات التي دفعتها شركات التأمين والتي بلغت 300 مليون دولار قيمة تأمين 15 طائرة فقدتها الأسطول الجوي الكويتي في حرب الخليج، كما أنها رفعت أقساط التأمين عن كافة الرحلات إلى الشرق الأوسط في هذه الفترة¹، حيث أثير تساؤل تمثل في التالي: هل الاتفاق الخاص للتأمين عن الحرب يشمل مخاطر أعمال العنف والاعتداءات الإرهابية ضد الطائرات المدنية؟

نجيب على مثل هذا التساؤل بالقول أنه وبعد عرض هذا الأمر على سوق التأمين في لندن عام 1969 فإن المتخصصين قد قرروا بأن الاتفاق على التأمين من مخاطر الحرب لا يشمل مخاطر الإرهاب الجوي، لأن هذا النوع لا يعد في حقيقته من قبيل الحرب ومخاطرها، لكن أمام التزايد المستمر لحوادث الإرهاب الجوي فقد وافقت شركات التأمين منذ سنة 1971 على إصدار وثيقة تأمين لتغطية مثل هذه الحوادث وفق بند خاص يسمى "بالبند الخاص بالحرب، والاختطاف، والمخاطر الأخرى، في مجال الطيران".

ففي أمريكا اعتبر القضاء أن مجرد الاتفاق في وثيقة التأمين على تغطية مخاطر الحرب يشمل التأمين من مخاطر الاعتداءات الإرهابية، إذ تشير المحكمة في قضية Pan American، المتعلقة بواقعة اختطاف طائرة تابعة لشركة (بأن أمريكا) على يد مجموعة من أعضاء الجبهة الوطنية لتحرير فلسطين في 6 سبتمبر 1970، المتوجه بها إلى مطار القاهرة حيث قاموا بتحطيمها، فإن المحكمة قد أفادت بالقول "أنه وعلى الرغم من أن الخط الملاحي للطائرة كان من نيويورك إلى أمستردام بعيدا عن منطقة الحرب العربية الإسرائيلية في الشرق الأوسط فإن الإرهاب الجوي يعد جزءا من مخاطر الحرب المتفق عليها في وثيقة التأمين، وهو ما أيده محكمة الاستئناف في ذلك²؟ بحيث طبق نفس الحكم في

¹ جريدة الأخبار المصرية، العدد الصادر بتاريخ 11-3-1993.

² يحيى البناء، "الإرهاب الدولي ومسؤولية شركات الطيران"، المرجع السابق، ص: 221.

حدث الاعتداء على الطائرة الليبية فوق سيناء عام 1973 حيث تتحمل شركة التأمين قيمة التعويضات، على اعتبار أن مثل هذا الاعتداء الإرهابي سواء لأسباب سياسية أو جنائية يعد من قبيل مخاطر الحرب، حيث يستطيع المتضرر أن يختصم في دعوى مسؤولية الناقل الجوي الناشئة عن أعمال العنف والاعتداءات الإرهابية، لدى شركة التأمين والناقل الجوي، بمعنى إنهما مدينان للمتضرر في حالة التأمين عن المسؤولية، فكل منهما ملتزم بالتعويض ولكن ليس على سبيل التضامن، حيث إن التضامن لا يفترض، فمصدر الالتزام لشركة التأمين هو عقد التأمين المبرم بينها وبين الناقل، ومصدر التزام الناقل هو عقد النقل بينه وبين الراكب¹، غير أن التزام شركة التأمين يتوقف على ثبوت مسؤولية الناقل، وفي ذلك قالت محكمة النقض المصرية "متى كان اختصاص شركة التأمين أمام محكمة الموضوع مبناه وثيقة التأمين المعقودة بينها كمؤمنة وبين شركة مصر للطيران مؤمن لها تضمن شركة التأمين بموجبها أداء مبلغ التعويض الذي يحكم به ضد شركة مصر للطيران إذا ما ثبت مسؤوليتها عن الحادث المطالب بتعويض الضرر الناشئ عنه، وكان الثابت..، لذلك قضى برفض الدعوى لانتفاء مسؤولية الشركة المذكورة عن حادث الطائرة المطالب بالتعويض من أجله، لزوال السبب الذي تقوم عليه مخاصمة شركة التأمين (الشركة المؤمنة) بانتفاء مسؤولية الشركة المؤمن لها بحكم نهائي، ومن ثم فإن الطعن بالنسبة لشركة التأمين يكون غير مقبول تبعا لعدم قبوله بالنسبة للشركة المؤمن لها².

وفي ختام دراستنا يمكن القول إنه بالرغم من إلزامية التأمين عن مسؤولية الناقل الجوي طبقا لاتفاقية مونتريال 1999، إلا أنه يبقى الإشكال مطروحا وهو: كيف تستطيع مؤسسات التأمين القيام بدورها وتحمل دفع التعويضات الباهظة الناجمة عن الحوادث والأزمات الجوية الكبرى التي قد يستحيل على أية مؤسسة تأمين في العالم أن تواجه آثارها لوحدتها؟

لذلك تبنت منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) بعد أحداث الحادي عشر من سبتمبر 2001 فكرة إنشاء مؤسسة دولية للتأمين عن الحرب تساهم فيها كل الدول الأعضاء في هذه المنظمة، وجاءت فكرة إنشاء هذه المؤسسة نتيجة الخسائر والتعويضات الباهظة التي نجمت عن هذه

¹ راجع عبد الرزاق السنهوري، الوسيط، عقود الضرر وعقد التأمين، الجزء السابع، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة (مصر)، 1990، ص: 21.

² محكمة النقض المصرية، جلسة بتاريخ 15-3-1966، مجموعة أحكام النقض لسنة 17، ع 2، ص: 558.

الحادثة الجوية التي لا يمكن أن تتحملها أي شركة طيران أو أي مؤسسة تأمين مهما كانت إمكاناتها، وبهذه المبادرة بقي الباب مفتوحاً أمام الدول لوضع نظام دولي موحد للتأمين عن مسؤولية الناقل الجوي تساهم فيه شركات ومؤسسات الطيران لضمان حصول الضحايا أو ورثتهم على التعويضات المقررة وتغطية كل المطالبات الناشئة عن الحوادث والأزمات الجوية الكبرى وبدون تمييز.

3. المراجعة الدورية لحدود المسؤولية:

نظراً لما قد يطرأ على القيم المحددة الواردة في اتفاقية مونتريال 1999 من تغير نتيجة الأوضاع الاقتصادية غير الثابتة، التي تفضي إلى تغير قيم العملات النقدية الدولية، استحدثت الاتفاقية نظاماً لمراجعة حدود المسؤولية وذلك على فترات دورية لمواجهة هذا التغير في القدرة المالية للمبالغ المنصوص كحدود قصوى للتعويض¹. فتمتد اتفاقية مونتريال لسنة 1999 نطاق المراجعة الدورية ليشمل كافة حالات المسؤولية، وذلك على الرغم من أنها أقرت مبدأ المسؤولية غير المحدودة للناقل الجوي عن الأضرار الناجمة في حالة وفاة الركاب أو إصابتهم، وتعتبر هذه الطريقة أيسر بكثير من تعديل هذه القيم عن طريق اتفاقيات دولية جديدة تستغرق وقتاً طويلاً.

تنص المادة (24) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999 على المراجعة الدورية لحدود المسؤولية من جانب جهة الإيداع - منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) - مرة كل خمس سنوات على أن تتم

¹ كانت الحدود القصوى للتعويض، تمثل في ظل اتفاقية وارسو جانبا هاما من الجوانب التي دعت إلى تعديل الاتفاقية لأكثر من مرة، لما يترتب عليها من انشقاقات دولية بين مؤيد ومعارض، وحتى لا تتكرر محاولات رفع الحد من جديد تبعاً للظروف الاقتصادية، وضع بروتوكول جواتيمالا 1971 من خلال المادة 15 منه، حكماً جديداً يقضي بمراجعة دورية لحدود المسؤولية في نقل الركاب، وذلك بزيادة هذا الحد في نهاية السنة الخامسة، والسنة العاشرة من دخول البروتوكول حيز التنفيذ بمقدار 187500 فرنك، إلا إذا رأت أغلبية ثلثي الدول الأعضاء غير ذلك، راجع في ذلك، محمود أحمد الكندري، المرجع السابق، ص: 177، هشام فضلي، المرجع السابق، ص: 91. وقد تبنت اتفاقية مونتريال هذا النظام بموجب المادة 24 منها والذي نص على ما يلي:

Article 24 Révision des limites:

« 1. Sans préjudice des dispositions de l'article 25 de la présente convention et sous réserve du paragraphe 2 ci-dessous, les limites de responsabilité prescrites aux articles 21, 22 et 23 sont révisées par le dépositaire tous les cinq ans, la première révision intervenant à la fin de la cinquième année suivant la date d'entrée en vigueur de la présente convention, ou si la convention n'entre pas en vigueur dans les cinq ans qui suivent la date à laquelle elle est pour la première fois ouverte à la signature, dans l'année de son entrée en vigueur, moyennant l'application d'un coefficient pour inflation correspondant au taux cumulatif de l'inflation depuis la révision précédente ou, dans le cas d'une première révision, depuis la date d'entrée en vigueur de la convention. La mesure du taux d'inflation à utiliser pour déterminer le coefficient pour inflation est la moyenne pondérée des taux annuels de la hausse ou de la baisse des indices de prix à la consommation des Etats dont les monnaies composent le droit de tirage spécial cité au paragraphe 1 de l'article 23 ».

أول مراجعة في نهاية السنة الخامسة بعد تاريخ سريان هذه الاتفاقية، أو إذا لم تسر هذه الاتفاقية خلال خمس سنوات من تاريخ فتح باب التوقيع عليها خلال السنة الأولى لسريانها مع استخدام عامل تضخم مطابق لمعدل التضخم المتراكم منذ المراجعة السابقة، أو في المرة الأولى منذ تاريخ سريان الاتفاقية. على أنه يجب أن يكون مقياس متوسط المرجح للمعدلات السنوية للزيادة أو النقصان في الأرقام القياسية لأسعار الاستهلاك في الدول التي تشكل عملاتها وحدة حقوق السحب الخاصة المذكورة في الفقرة الأولى من المادة (23)، وإذا تبين من المراجعة أن عامل التضخم قد تجاوز 10% فيتعين على جهة الإيداع - منظمة الطيران المدني الإيكاو - أن تخطر الدول الأطراف بتعديل حدود المسؤولية ويصبح التعديل ساريا بعد ستة أشهر من تاريخ إبلاغه للدول الأطراف، وإذا ما سجلت أغلبية الدول الأطراف عدم موافقتها على التعديل في غضون ثلاثة أشهر من تاريخ إخطارها بالتعديل فإن التعديل لا يسري، وحينئذ يجب على جهة الإيداع الدعوة لعقد جمعية عامة للدول الأعضاء طبقا للمادة 2/24 من الاتفاقية¹، وإذا كانت الاتفاقية قد نصت على مراجعة دورية لحدود المسؤولية كل خمس سنوات فإن هذا لا يمنع من إجراء مراجعة قبل هذه المدة، أو في أي وقت، وذلك بتحقيق شرطين، الأول: أن تعرب ثلث الدول الأطراف عن رغبتها في إجراء التعديل، والثاني: أن يكون عامل التضخم قد تجاوز 30% من تاريخ آخر مراجعة، أو منذ سريان الاتفاقية إذا لم يحدث تعديل سابق (المادة 3/24)².

بذلك يمكن القول بأن آلية مراجعة حدود المسؤولية المنصوص عليها في اتفاقية مونتريال لسنة 1999 ضمانة فعالة لحماية حقوق المسافرين وميزة حقيقية لصالحهم، حيث ستكون التعويضات المقضي بها متناسبة إلى حد بعيد مع القيمة الواقعية التعويضية، وهو ما كان من شأنه أن يجعل المبالغ

¹ Art 24/2: « Si la révision mentionnée au paragraphe précédent conclut que le coefficient pour inflation a dépassé 10 %, le dépositaire notifie aux Etats parties une révision des limites de responsabilité. Toute révision ainsi adoptée prend effet six mois après sa notification aux Etats parties. Si, dans les trois mois qui suivent cette notification aux Etats parties, une majorité des Etats parties notifie sa désapprobation, la révision ne prend pas effet et le dépositaire renvoie la question à une réunion des Etats parties. Le dépositaire notifie immédiatement à tous les Etats parties l'entrée en vigueur de toute révision ».

² Art 24/3 : « Nonobstant le paragraphe 1 du présent article, la procédure évoquée au paragraphe 2 du présent article est applicable à tout moment, à condition qu'un tiers des Etats parties exprime un souhait dans ce sens et à condition que le coefficient pour inflation visé au paragraphe 1 soit supérieur à 30 % de ce qu'il était à la date de la révision précédente ou à la date d'entrée en vigueur de la présente convention s'il n'y a pas eu de révision antérieure. Les révisions ultérieures selon la procédure décrite au paragraphe 1 du présent article interviennent tous les cinq ans à partir de la fin de la cinquième année suivant la date de la révision intervenue en vertu du présent paragraphe ».

المقتضى بما كافية لتغطية الأضرار التي تلحق بالمسافرين، بما يحقق قصد اتفاقية مونتريال في إقامة مسؤولية الناقل على مبدأ إصلاح الضرر¹.

¹ كانت آخر مراجعة لحدود التعويض الواردة في مونتريال 1999 بتاريخ 28 ديسمبر 2019، حيث قررت منظمة الطيران المدني تعديل حدود المسؤولية تجاه المسافرين في حالة الوفاة والضرر الجسدي لتصل 128821 وحدة حقوق سحب خاصة أي ما يعادل 176485 دولار أمريكي، وذلك حسب حقوق السحب الخاصة المقومة بالدولار بتاريخ 11 أكتوبر 2019.

في نهاية هذا الباب وبعد معاينة شاملة لمسؤولية الناقل الجوي عن أمن وسلامة الطيران المدني يتوجب علينا القول بأن اتفاقية مونتريال لسنة 1999 ومن خلال النظام المزدوج للمسؤولية أو حدود التعويض القصوى التي أتت بها، قد كرسّت إلى حد معين فكرة حماية المسافرين من المخاطر الجوية بصنفها الطبيعية والإجرامية، غير أنها في المقابل (حسب رأينا المتواضع) لم تصل إلى ما كان مرجوا منها في موضوع الأمن والسلامة بالتحديد، فعلى الرغم من أنها (اتفاقية مونتريال) قد جاءت في زمن شهد تطورا تصاعديا للأفعال المضرة بالطيران من أفعال غير مشروعة واعتداءات متكررة على الطائرات، فإن الاتفاقية لم تأخذ على عاتقها إزالة الإبهام الذي طال تنظيم مسؤولية الناقل المدنية عن الأفعال الإرهابية، ودليل ذلك خلو أحكامها من أي نص قانوني يتعرض للمسألة من قريب أو بعيد، بل أن اتفاقية مونتريال 1999 لم تدارك حتى القصور الذي شاب سابقتها (اتفاقية وارسو) بداية من غموض فكرة الحادث الجوي، مروراً بإشكالية فترة النقل الجوي، ووصولاً إلى غياب التعويض عن الأضرار النفسية، وكلها نصوص كانت لتؤثر بشكل كبير في مسؤولية الناقل الجوي عن الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد الطيران، خصوصا وأن القضاء كما رأينا قد اقتنع بمسؤولية الناقل الجوي عن مثل هكذا أفعال.

ما يسعنا قوله في الأخير، أنه ورغم الجهود الذي بذلتها منظمة الطيران المدني إلى جانب القوانين الوطنية من أجل تقرير حماية أكبر لمرتادي هذا النوع من النقل ضد صور المساس بأمن الطيران وسلامته، فإن وجود مثل اتفاقية مونتريال لسنة 1999 إضافة إلى اتفاقية وارسو وبروتوكولاتها، قد ساهم في تعدد الأنظمة القانونية المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي، مما يعني معه الابتعاد مرة أخرى عن فكرة التوحيد التي كانت أساس ومصدر كل اتفاقية وضعت في هذا الشأن.

قائمة المراجع

قائمة المراجع:

1. المراجع باللغة العربية:

أولاً: الكتب

- * إبراهيم الدسوقي، التفرقة بين الالتزام بوسيلة، والالتزام بنتيجة، دار النهضة العربية، القاهرة(مصر)، 1995.
- * إبراهيم عيد نايل، شرح القسم الخاص من قانون العقوبات، دار النهضة العربية، القاهرة (مصر)، بدون سنة نشر.
- * ابن سعيد المغربي بتحقيق د. شوقي ضيف، المغرب في حلي المغرب، الجزء الأول، الطبعة الرابعة، دار المعارف، بدون تاريخ طبع.
- * أبو زيد رضوان، القانون الجوي: قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، عمان(الأردن)، 1994.
- * أحمد رفعت، الإرهاب الدولي في ضوء أحكام القانون الدولي والاتفاقيات الدولية وقرارات الأمم المتحدة، دار النهضة العربية، القاهرة(مصر)، بدون سنة النشر.
- * أحمد عبد الفضيل محمد، القانون الجوي الخاص، ط1، مكتبة الجلاء الجديدة، القاهرة (مصر)، 2001.
- * أحمد عوض بلال، مبادئ قانون العقوبات المصري، القسم العام، دار النهضة العربية، القاهرة، 2005.
- * أحمد محمد مقبل، المسؤولية الجزائية للشخص المعنوي، دراسة مقارنة، دار النهضة العربية، القاهرة، 2005.
- * أحمد محمود خليل، موسوعة التشريعات البحرية تأصيلاً وفقها وقضاء، المكتب الجامعي الحديث (مصر)، 2010.
- * إدريس الكريسي، التدايعيات الدولية الكبرى لأحداث 11 سبتمبر، من غزو أفغانستان إلى احتلال العراق، الطبعة الأولى، مطبعة الوراق الوطنية، مراكش، 2005.

- * براهيم نافع، انفجار سبتمبر والعولمة والأمركة، مؤسسة الأهرام، القاهرة، 2003.
- * بلحاج العربي، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري-التصرف القانوني (العقد والإرادة المنفردة)-، ج1، ط3، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2004.
- * ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، ط2، دار النهضة العربية، القاهرة (مصر)، 1966.
- * جلاء وفاء مُحمَّد، تشديد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الحاصلة للمسافرين (دراسة في القضاء الأمريكي، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 1995.
- * جلاء وفاء مُحمَّد، دروس في القانون الجوي، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية (مصر)، 1992.
- * حازم حسن الجمل، الحماية الجنائية الموضوعية لعناصر النقل الجوي والمائي والبري من التعريض للخطر "دراسة مقارنة"، الطبعة الأولى، دار الفكر والقانون، مصر، 2010.
- * حسن كيره، مسؤولية الناقل الجوي، مطبعة جامعة الاسكندرية، الاسكندرية (مصر)، 1997.
- * حفيظة السيد حداد، القانون الجوي، الطبعة الثانية، المؤسسة الحديثة للنشر، بيروت (لبنان)، 1997.
- * حمد حسين الشامي، ركن الخطأ في المسؤولية المدنية، دار النهضة العربية، بدون ذكر الطبعة، السنة 1990.
- * خيرى عادل مُحمَّد، مسؤولية الناقل الجوي، الطبعة الأولى، دار النشر مجهولة وكذلك مكان النشر، 2001.
- * رضوان أبو زيد، القانون الجوي، الطبعة الرابعة، دار الفكر العربي، بيروت (لبنان)، 1994.
- * رفعت فخري أبادير، حوادث الإرهاب واختطاف الطائرات، دار النهضة العربية، القاهرة (مصر)، 1997.
- * رفعت فخري ومُحمَّد فريد العريبي، دراسات في القانون البحري والجوي، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية (مصر).
- * رفعت فخري، الوجيز في القانون الجوي، بدون دار نشر، 1999.

- * سلامة إسماعيل مُحمَّد، اختطاف الطائرات والإرهاب الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة (مصر)، 2005.
- * سليمان فرج، قانون الطيران المدني، دار الشروق للنشر والتوزيع، القاهرة (مصر)، 2006.
- * سليمان مرقس، المسؤولية المدنية في تقنيات البلاد العربية، القسم الأول: الأحكام العامة، معهد البحوث والدراسات العربية، القاهرة (مصر)، 1971.
- * سميحة القليوبي، القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة (مصر)، 1989.
- * سيد شريف كامل، المسؤولية الجنائية للشخص المعنوي، دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة (مصر)، 1667.
- * صلاح الدين جمال الدين، إرهاب ركاب الطائرات، بدون ذكر الطبعة ودار النشر لسنة 2001.
- * طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 1998.
- * عاطف مُحمَّد الفقي، "النقل البحري للبضائع في ظل قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1970 واتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام 1978: قواعد هامبورغ 1978"، الطبعة مجهولة، دار النهضة العربية للنشر والتوزيع، القاهرة (مصر)، 1997.
- * عاطف مُحمَّد الفقي، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقا لاتفاقية مونتريال 1999، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية (مصر)، 2008.
- * عائشة فضيل، مسؤولية الناقل الجوي في نقل الركاب والبضائع، MKB presse، الدار البيضاء (المغرب)، 2014.
- * عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، بدون دار نشر، بدون بلد نشر، 1952.
- * عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد - نظرية الالتزام بوجه عام (مصادر الالتزام) -، الجزء الأول، دار إحياء التراث العربي، بيروت (لبنان)، السنة (لا يوجد)
- * عبد الرزاق السنهوري، الوسيط، عقود الضرر وعقد التأمين، الجزء السابع، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة (مصر) 1990.

- * عبد العظيم وزير، شرح قانو العقوبات، القسم العام، الطبعة الرابعة، دار النهضة العربية، القاهرة (مصر)، 2006.
- * عبد الفضيل مُحمَّد أحمد، القانون الخاص الجوي، دار الفكر والقانون، المنصورة (مصر)، السنة (بدون).
- * عبد القادر أقصاصي، الالتزام بالسلامة في العقود نحو نظرية عامة، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، مصر، 2010.
- * عبد الواحد عبد الفار، الجرائم الدولية وسلطة العقاب عليها، دار النهضة العربية، القاهرة (مصر)، 1995.
- * عدلي أمير خالد، عقد النقل الجوي في ضوء قانون الطيران المدني الجديد والمستحدث من أحكام النقض وآراء الفقه، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية (مصر)، 1996.
- * عيس غسان الربضي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم "دراسة مقارنة"، دار الثقافة والتوزيع، البلد (بدون)، 2008.
- * فاروق أحمد زاهر، القانون الجوي قانون الطيران التجاري وفقا للتشريع الدولي الموحد والقانون المصري، دار النهضة العربية، القاهرة (مصر)، 2005.
- * فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة (مصر)، 1985.
- * فائزة يونس الباشا، قضية لوكري بين شخصية العقاب وحق التعويض، الطبعة الأولى، دار الكتب الوطنية، بنغازي (ليبيا) سنة 2001.
- * مُحمَّد بهجت عبد الله أمين قايد، الموجز في القانون الجوي "النقل الجوي الوطني والدولي"، ط2، دار النهضة العربية، القاهرة (مصر)، 2007.
- * مُحمَّد عمران، الالتزام بضمان السلامة وتطبيقاته في بعض العقود، دار النهضة العربية، القاهرة (مصر)، 1980.
- * مُحمَّد فريد العربي، القانون الجوي: النقل الجوي الداخلي والدولي، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية (مصر)، 1997.

- * محمد فريد العربي، جلال وفاء محمد، القانون الجوي "الملاحة الجوية والنقل الجوي"، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية (مصر)، 1998.
- * محمد فريد العربي، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، 2003.
- * محمد موسى دياب، فكرة الخطأ في اتفاقية وارسو، دار النهضة العربية، القاهرة (مصر)، 1986.
- * محمد ميلود صقر، القانون الجوي، مسؤولية الناقل الجوي في التشريع الدولي، ط1، دار السلام، الرباط (المغرب)، 2017.
- * محمد نصر القطري، الوافي في الحماية الجنائية للنقل الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة (مصر)، 2012.
- * محمد نصر محمد، الحماية الجنائية للنقل الجوي "دراسة مقارنة"، ط1، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض (السعودية)، 2012.
- * محمود أحمد الكندري، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي وفق اتفاقية مونتريال لعام 1999 (تحديث نظام وارسو)، مجلس النشر العلمي، الكويت، 2000.
- * محمود جمال الدين زكي، مشكلات المسؤولية المدنية، الجزء 1، دار النشر بدون، 1978.
- * محمود عبد الجواد عبد الهادي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي والداخلي للأشخاص، دار النهضة العربية، القاهرة (مصر)، 2017.
- * محمود مختار البربري وعمر فؤاد عمر، القانون الجوي، دار النهضة العربية، مصر، 2003.
- * محمود نجيب حسنى، علاقة السببية في قانون العقوبات، دار النهضة العربية، القاهرة (مصر)، 1983.
- * مراد منير فهيم، خضوع النقل الجوي الداخلي لنظام وارسو الدولي، منشأة المعارف، الإسكندرية (مصر)، 1986.
- * ناجي عبد المؤمن، الوجيز في قانون الطيران المدني، مطبعة عبد الكريم حسان، كلية الحقوق، جامعة عين شمس (مصر)، دون سنة نشر.
- * هاني دويدار، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، 2008.

- * هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، الطبعة الأولى، دار الجامعة الجديدة، القاهرة (مصر) 2000.
- * هشام فضلي، مسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية (مصر)، 2005.
- * هيثم أحمد الناصري، خطف الطائرات "دراسة في القانون الدولي والعلاقات الدولية"، الطبعة الثانية، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، بيروت (لبنان)، 1988.
- * وجدي عبد الواحد علي، التعويض عن الإخلال بالالتزام بضمان سلامة الراكب والمسافر، ط1، شركة ناس للطباعة، القاهرة (مصر)، 2004.
- * ياسمينه بشار، مسؤولية الناقل الجوي للركاب، ط1، دار الكتب العلمية، لبنان، 2013.

ثانيا: الرسائل والأطروحات

- * أحمد الشافعي، الاعتراف بمبدأ المسؤولية الجزائية للشخص المعنوي في القانون الجزائري، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه، قسم القانون العام، كلية الحقوق بن يوسف بن خدة، جامعة الجزائر 1، 2012.
- * أحمد بشير الشيخ، المسؤولية عن تعويض أضرار النقل الجوي الدولي وفقا لاتفاقية وارسو 1929 ومونتريال 1999، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، 2006.
- * بلعسلي لويزة، المسؤولية الجزائية للشخص المعنوي عن الجريمة الاقتصادية، رسالة دكتوراه، جامعة مولود معمري، الجزائر، 2014.
- * دلال يزيد، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في النقل الجوي الداخلي والدولي، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان (الجزائر)، 2010.
- * سلامة إسماعيل محمد، تعريض وسائل المواصلات للخطر في القانون الجنائي، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق جامعة القاهرة، 1993.
- * صفوت ناجي عبد القادر البهنساوي، النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي عن سلامة المسافرين، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة (مصر)، 1984.

- * عادل يزيد عبد الله المطيري، الحماية القانونية للمضروب في حوادث المركبات الآلية، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، القاهرة (مصر)، 2007.
- * عائشة فضيل، مسؤولية الناقل الجوي بين التحديد والالتحديد (دراسة مقارنة بين القانون المغربي والاتفاقيات الدولية)، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه، كلية العلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية، جامعة الحسن الثاني، الدار البيضاء (المغرب)، 2000.
- * عبد الحكم عبد السلام عثمان، التزام السلامة في النقل الجوي، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، 1983.
- * عمر إبراهيم الوقاد، المسؤولية الجزائية للأشخاص المعنوية، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة طنطا، مصر، 2001.
- * فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي وفقا لاتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق جامعة القاهرة (مصر)، 1985.
- * محمد حسن الكندري، المسؤولية الجزائية عن التلوث البيئي، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، 2005.
- * محمد حسين الشاني، ركن الخطأ في المسؤولية المدنية: دراسة مقارنة بين القانون المصري واليمني والفقهاء الإسلاميين، رسالة دكتوراه، جامعة عين شمس، مصر، 1990.
- * محمد حمزة، التزام الناقل الجوي بسلامة المسافر وفقا لأحكام اتفاقية وارسو، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه، كلية العلوم القانونية والاقتصادية، جامعة محمد الخامس، الرباط (المغرب)، 1993.
- * محمد عبد الباسط الحكيمي، النظرية العامة للجرائم ذات الخطر العام، رسالة دكتوراه كلية الحقوق، الجامعة اليمنية، اليمن، 2000.
- * محمودي سماح، مسؤولية الناقل الجوي الدولي، دراسة في ظل اتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة باتنة (الجزائر)، 2015.
- * نور الدين بلغازي، الحماية القانونية للمسافر عن طريق البحر، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه، قسم القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان (الجزائر)، 2018.

* يحيى أحمد البنا، أثر الإرهاب على مسؤولية الناقل الجوي، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية (مصر)، 1996.

ثالثاً: المقالات والمدخلات

* إبراهيم الأرنؤوط، مدى مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار النفسية وفقاً لمعاهدة مونتريال سنة 1999، بحوث مؤتمر "الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية"، دبي (الإمارات)، من تاريخ 23-25/04/2012.

* إبراهيم العيناني، "ارتضاء الالتزام بالمعاهدات الدولية في ضوء أحكام اتفاقية فينا لقانون المعاهدات"، مقال منشور بمجلة العلوم القانونية والاقتصادية، كلية القانون، جامعة القاهرة (مصر)، لسنة 1972.

* إبراهيم عبد الرحمن، مدى مسؤولية الناقل الجوي وأثرها في التعويض، مؤتمر الإمارات العربية تحت عنوان "الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية"، دبي (الإمارات)، في الفترة الممتدة من 23 إلى 25 أبريل 2012.

* أبو الوفا أحمد أبو الوفا، جريمة تعريض الطائرة للخطر بين التدابير الضرورية والوقائية والعقوبة في اتفاقية طوكيو وقانون الطيران المدني المصري والإماراتي، بحث مقدم للمؤتمر الدولي السنوي العشرين (الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية)، جامعة الإمارات العربية، دبي (الإمارات)، 23 إلى 25 أبريل 2012.

* أبو زيد رضوان، تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص ونظم التأمين عليها، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، عين شمس، عدد 1، سنة 1974.

* إحسان هندي، اتفاقية لاهاي لعام 1970، الخاصة بقمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، جامعة الإمارات العربية المتحدة، كلية الشريعة والقانون، مجلة الشريعة والقانون، العدد الثالث، يوليو، 1989.

* بطرس فرج الله، تغيير مسار الطائرات بالقوة، المجلة المصرية للقانون الدولي، المجلد 20، مصر، 1970.

- * **حازم حسن الجمل**، نظام المسؤولية الجنائية عن جرائم تعريض سلامة الطيران المدني الإماراتي للخطر "دراسة تحليلية تأصيلية مقارنة"، بحث مقدم للمؤتمر الدولي السنوي العشرين (الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية)، جامعة الإمارات العربية، دبي (الإمارات)، 23 إلى 25 أبريل 2012.
- * **حسن كيرة**، مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو، مجلة كلية الحقوق، العدد الأول، جامعة الإسكندرية (مصر)، 1958.
- * **حسني موسى رضوان**، مكافحة الجرائم الإرهابية الموجهة ضد أمن وسلامة الطيران المدني، المجلة العربية للدراسات الأمنية والتدريب، المجلد 31، العدد 62، الرياض (السعودية)، 2015
- * **حمدي محمد مصطفى حسن**، الاستثناءات الواردة على مسؤولية الناقل الجوي الدولي وفقا لاتفاقية وارسو 1929 والبروتوكولات المعدلة لها واتفاقية مونترال 1999 مع الإشارة إلى قانون التعاملات التجارية الإماراتي، بحث مقدم في المؤتمر الدولي السنوي العشرين (الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية)، جامعة الإمارات العربية، دبي (الإمارات المتحدة)، من 23 إلى 25 أبريل 2012.
- * **خيرى الحسين مصطفى**، مكافحة الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، مجلة السياسة الدولية، العدد 25، مؤسسة الأهرام (مصر)، جويلية 1971.
- * **دلال يزيد**، مدى التزام الناقل الجوي بضمان سلامة المسافرين إزاء عمليات القرصنة الجوية، مجلة القانون، العدد الأول، كلية الحقوق والعلوم القانونية، المركز الجامعي غليزان (الجزائر)، جانفي 2010.
- * **رضوان أبو زيد**، تطور طبيعة مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص ونظم التأمين، مجلة العلوم الاقتصادية، جامعة القاهرة/ مصر، العدد الأول السنة السادسة عشرة 1974.
- * **رفعت فخري أبادير**، مدى مسؤولية الناقل الجوي وفقا لاتفاقية وارسو عن الأضرار التي تلحق الركاب من جراء عمليات اختطاف الطائرات وأعمال العنف التي تقع في المطارات، مجلة المحامي، أعداد أبريل، ماي، جوان 1983.

- * سامي شبر، معاهدة لاهاي لسنة 1970، اختطاف الطائرات، مجلة القانون المقارن، العدد الرابع والخامس، السنة الخامسة، كلية الحقوق، جامعة بغداد (العراق)، 1972.
- * سامي شبر، هل اختطاف الطائرات قرصنة في القانون العام، مجلة العلوم القانونية، العدد الثاني، كلية الحقوق، جامعة بغداد، 1990.
- * سمعان بطرس فرج الله، تغيير مسار الطائرات بالقوة، المجلة المصرية للقانون الدولي، المجلد 20، مصر، 1970.
- * عائشة فضيل، الطائرة والإرهاب، المجلة المغربية للأنظمة القانونية السياسية، ع9، الرباط (المغرب)، 2008.
- * عائشة فضيل، تهديد الغضب الجوي رهان السلامة الجوية في ظل نظام قانوني موحد، مؤتمر الإمارات العربية تحت عنوان "الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية"، الإمارات، في الفترة من 23 إلى 25 أبريل 2012.
- * عبد الرحمن حسين علام، الأفعال غير المشروعة ضد الطائرات المدنية، المجلة القانونية والاقتصادية، العدد الثاني، كلية الحقوق جامعة الزقازيق (مصر)، 1990.
- * عبد العزيز محمير عبد الهادي، القانون الكويتي الجديد في شأن الجرائم المتعلقة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية في ضوء الاتفاقيات الدولية المنظمة لسلامة الطيران المدني الدولي، مجلة الحقوق جامعة الكويت، العدد 1، مارس 1990.
- * عبد اللطيف جبور، برامج التدقيق في سلامة الطيران المدني، مجلة الطيران المدني العربي، العدد 11، لسنة 2002.
- * عبد المجيد خلف منصور العنزي، أساس مسؤولية الناقل الجوي وحالاتها، بحوث مؤتمر "الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية"، دبي، من تاريخ 23-2012/4/25.
- * كمال حفني رياض، وظائف وسلطات قائد الطائرة، مقال منشور في مجلة الطيران للجميع، العدد 08، مارس 2016.

- * محمد ميلود صقر، القواعد القياسية ودورها في تعزيز أمن الطيران، مجلة الطيران العربي، العدد 2، المنظمة العربية للطيران المدني، الرباط (المغرب)، 2005.
- * ناجي زهرة، قواعد السلامة والأمن الجوي في القانون 15-14 المعدل والمتمم للقانون 98-06 المنظم للقواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والسياسية، المجلد 55، العدد 3، 2018.
- * ندى صالح هادي الجبوري، حوراء محمد حسن الطالقاني، الأحكام الموضوعية لجريمة الاستلاء غير القانوني على الطائرات المدنية "دراسة مقارنة"، مجلة الكوفة للعلوم القانونية والسياسية، مجلد 13، ع47، ج2، الكوفة (العراق)، 2020.
- * هارون أورووان، اتفاقية طوكيو 1963 نصف قرن من التطبيق، أية حماية للطيران المدني؟، مجلة المنار للبحوث والدراسات القانونية والسياسية، ع1، كلية الحقوق والعلوم السياسية، المدينة (الجزائر)، جوان 2017.
- * يسير أنور علي، النظرية العامة للتدابير والخطورة الإجرامية، دراسة في الدفاع الاجتماعي ضد الجريمة، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، العدد الأول، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، القاهرة (مصر)، يناير 1971.

رابعاً: النصوص القانونية

أ. الاتفاقيات والبروتوكولات الدولية:

- * اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارسو (بولندا) بتاريخ 12 من أكتوبر 1929.
- * اتفاقية الطيران المدني الدولي، الموقعة في شيكاغو بالولايات المتحدة بتاريخ 07 ديسمبر 1944.
- * الاتفاقية الدولية المتممة لاتفاقية وارسو 1929 لأجل توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي المنفذ من قبل شخص آخر غير الناقل المتعاقد، الموقعة في جوادلخارا يوم 18 سبتمبر 1961.
- * اتفاقية طوكيو 1963 اتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات. الموقعة في 14 سبتمبر 1963.

- * اتفاقية قم الاستيلاء غير المشروع على الطائرات الموقعة في لاهاي بتاريخ 16 ديسمبر 1970.
- * اتفاقية مونتريال 1971 اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجة ضد سلامة الطيران المدني. الموقعة في 23 سبتمبر 1971 بمونتريال (كندا).
- * بروتوكول مونتريال 1988 الموقع في 24 فبراير 1988 المتعلق بقمع أعمال العنف غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران الدولي ، المكمل لاتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة التي تتركب ضد سلامة الطيران المدني 1971.
- * اتفاقية توحيد قواعد النقل الجوي الدولي، المبرمة في مونتريال (كندا) بتاريخ 28 ماي 1999، المعروفة باتفاقية مونتريال 1999.
- * اتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة المتعلقة بالطيران المدني الدولي، المحررة في بيجين (الصين) بتاريخ 10 سبتمبر 2010.
- * بروتوكول لاهاي 1955 الصادر في 28 سبتمبر 1955، بمدينة لاهاي (هولاندا)، المعدل لاتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارسو 1929.
- * اتفاق مونتريال 1966 لشركات النقل الجوي.
- * بروتوكول الموقع في جواتيمالا سيتي يوم 8 مارس 1971، المعدل لاتفاقية وارسو 1929 المعدلة بروتوكول لاهاي 1955
- * بروتوكول مونتريال الأربع 1975 الخاص بتعديل اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي وارسو 1929.
- * بروتوكول بيجين (الصين) الموقع في 10 سبتمبر 2010 المكمل لاتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات.
- * بروتوكول مونتريال 2014 الخاص بتعديل الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي تتركب على متن الطائرات، والتي حررت في مونتريال (كندا)، في 4 أبريل 2014.

ب. النصوص القانونية الوطنية:

❖ القوانين والأوامر:

- * القانون رقم 166/64 المؤرخ في جوان 1964 المتعلق بالمصالح الجوية، ج. ر عدد 06 لسنة 1964.
- * الأمر رقم 65-267 المؤرخ في 25 أكتوبر سنة 1965 والمتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى الاتفاقية المتممة لاتفاقية وارسو حول توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي الذي يؤديه شخص غير الناقل المتعاقد، والموقعة في 18 من سبتمبر 1961 بجوادلخارا « Guadalajara »، ج. ر عدد 104.
- * الأمر رقم 66-156 المؤرخ في 18 صفر عام 1386 الموافق ل 8 جوان 1966، المتضمن قانون العقوبات، ج. ر عدد 49، الصادرة بتاريخ 11 جوان 1966.
- * الأمر رقم 69-107 المؤرخ في 31 ديسمبر 1969، المتضمن قانون المالية لسنة 1970، الجريدة الرسمية عدد: 110.
- * الأمر 70-62 المؤرخ في 8 أكتوبر 1970، المتضمن مصادقة الجزائر على دستور اللجنة الإفريقية للطيران المدني، الجريدة الرسمية عدد 91 سنة 1970.
- * الأمر رقم 75-59 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون التجاري المعدل والمتمم.
- * القانون رقم 28 لسنة 1981 المتضمن قانون لطيران المدني المصري.
- * القانون رقم 95-01 المتضمن مدونة التجارة المغربية، الجريدة الرسمية عدد 4418 الصادرة في 19 جمادى الأولى 1417 الموافق ل 7 أكتوبر 1996.
- * القانون رقم 17 لسنة 1999 المتضمن قانون التجارة المصري.
- * القانون رقم 05-10 المؤرخ في 20 جوان 2005، المتضمن تعديل القانون المدني، الجريدة الرسمية عدد 44.
- * القانون رقم 136 لسنة 2010 الخاص بتعديل بعض أحكام القانون رقم 28 لسنة 1981 الخاص بإصدار قانون الطيران المدني.

- * القانون 03-14 مؤرخ في 24 ربيع الثاني عام 1435 الموافق ل 24 فبراير سنة 2014، يتعلق بسندات ووثائق السفر، الجريدة الرسمية عدد 16 المؤرخة في 23 مارس 2014.
- * القانون رقم 15-14 المعدل والمتمم للقانون 98 - 06 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، الجريدة الرسمية عدد 41 المؤرخة في 29 جويلية 2015.
- * القانون 04-19 المؤرخ في 17 جويلية 2019، المعدل والمتمم للقانون 98-06 المؤرخ في 27 جوان 1998 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، الجريدة الرسمية عدد 46 المؤرخة في 21 جويلية 2019.
- * القانون رقم 19-10 مؤرخ في 14 ربيع الثاني عام 1441 الموافق 11 ديسمبر سنة 2019، يعدل الأمر رقم 66-155 المؤرخ في 18 صفر عام 1386 الموافق 8 يونيو سنة 1966 والمتضمن قانون الإجراءات الجزائية، الج. ر عدد 78 الصادرة بتاريخ 28 ديسمبر 2019.

❖ المراسيم الرئاسية:

- * المرسوم الرئاسي رقم 63-84 المؤرخ في 05 مارس 1963 المتضمن مصادقة الجزائر على اتفاقية شيكاغو 1944، الصادر بالجريدة الرسمية رقم 14 المتضمن مصادقة الجزائر على اتفاقية شيكاغو 1944.
- * المرسوم الرئاسي 2000-414 المؤرخ في 21 رمضان 1421 الموافق ل 17 ديسمبر 2000 المتضمن التصديق على البروتوكول المتضمن تعديل المادة 56 من اتفاقية الطيران المدني الدولي ، الموقع بمونتريال 6 أكتوبر 1989، الجريدة الرسمية عدد 87 الصادرة بتاريخ 20 ديسمبر سنة 2000.
- * المرسوم الرئاسي 2000-415 المؤرخ في 21 رمضان 1421 الموافق ل 17 ديسمبر 2000 المتضمن التصديق على البروتوكول المعدل للمعدل للمادة 50 فقرة "أ" لاتفاقية الطيران المدني الدولي، الموقع بمونتريال سنة 1990، الجريدة الرسمية عدد 87 الصادرة بتاريخ 20 ديسمبر سنة 2000.
- * المرسوم الرئاسي 2000-416 المؤرخ في 21 رمضان 1421 الموافق ل 17 ديسمبر 2000 المتضمن التصديق على بروتوكول الخاص بالنص الرسمي للاتفاقية المتعلقة بالطيران المدني الدولي

- شيكاغو 1944 بأربع لغات والموقع بمونتريال سنة 1977، الجريدة الرسمية عدد 87 الصادرة بتاريخ 20 ديسمبر سنة 2000.
- * المرسوم الرئاسي 2000-417 المؤرخ في 21 رمضان 1421 الموافق ل 17 ديسمبر 2000 المتضمن التصديق على البروتوكول بشأن النص الرسمي الخماسي اللغات لاتفاقية الطيران المدني الدولي الموقع بمونتريال 1995 بالجريدة الرسمية عدد 87 الصادرة بتاريخ 20 ديسمبر سنة 2000.
- * المرسوم الرئاسي 2000-418 المؤرخ في 21 رمضان 1421 الموافق ل 17 ديسمبر 2000 المتضمن التصديق على بروتوكول بشأن تعديل اتفاقية الطيران المدني الدولي الموقع في 29 سبتمبر 1995، بالجريدة الرسمية عدد 87 الصادرة بتاريخ 20 ديسمبر سنة 2000.
- * المرسوم الرئاسي رقم 15-228 المؤرخ في 7 ذو القعدة عام 1436، الموافق ل 22 أوت 2015، الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بتنظيم النظام الوطني للمراقبة بواسطة الفيديو وسيه، ج.ر عدد 45 الصادرة بتاريخ 23 أوت 2015.
- ❖ المراسيم التنفيذية:
- * المرسوم رقم 161-61-2 المؤرخ في 7 صفر 1382 الموافق 10 جويلية 1962 المتعلق بتنظيم الطيران المدني المغربي، تم تعديله بالظهير رقم 66-97-1 الصادر في 12 فبراير 1997، الجريدة الرسمية، 15 ماي 1997، عدد 4488.
- * المرسوم رقم 64-76 المؤرخ في 02 مارس 1964 المتضمن مصادقة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية على الاتفاقية المتعلقة بالأضرار للأغيار على السطح المتسببة فيها الطائرات الأجنبية الموقعة في روما بتاريخ 07 أكتوبر 1952، الجريدة الرسمية عدد 30.
- * المرسوم رقم 64-74 المؤرخ في 02 مارس 1964، والمتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى اتفاقية وارسو المؤرخة في 12 أكتوبر 1929 حول توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي وبروتوكول لاهاي الدولي المؤرخ في 28 سبتمبر 1955، الجريدة الرسمية عدد 26 سنة 1964.

- * المرسوم التنفيذي 94-50 مؤرخ في 16 رمضان عام 1414 الموافق 26 فبراير سنة 1994 يتضمن إحداث اللجنة الوطنية لأمن الطيران المدني ولجان أمن المطارات، الجريدة الرسمية العدد 11
- * المرسوم 95-214 المؤرخ في 11 ربيع الأول عام 1416 الموافق ل 08 أوت سنة 1995، يتضمن المصادقة مع التحفظ على ثلاث اتفاقيات وبروتوكول تتعلق بالطيران المدني الدولي، الجريدة الرسمية عدد 44، الصادرة بتاريخ 16 أوت 1995.
- * المرسوم التنفيذي رقم 04-109 المؤرخ في 13 أبريل سنة 2004 الذي يحدد شروط اعتماد شهادات طيران أعضاء طاقم القيادة وكذا المستخدمين الآخرين على متن طائرة مدنية مرقمة في الجزائر، الصادر بـج ر رقم 24 المؤرخة في 18 أبريل 2004.
- * المرسوم التنفيذي رقم 04-110 المؤرخ في 13 أبريل 2004، الذي يحدد تصنيف المستخدمين الملاحين المهنيين حسب الفئات وشروط القيد في سجلات المستخدمين الملاحين المهنيين والمستخدمين الملاحين الخواص، الصادر بـج ر رقم 24 المؤرخة في 18 أبريل 2004
- * المرسوم التنفيذي 04-414 المؤرخ في 20 ديسمبر 2004، المتعلق بشروط وكيفيات ممارسة الوظائف التي يقوم بها مستخدمو الطيران المدني، الصادر بـج ر رقم 82، المعدل والمتمم بالمرسوم التنفيذي 09-206 المؤرخ في 11 جوان 2009، ج ر ع 35، المعدل والمتمم مرة أخرى بالمرسوم التنفيذي رقم 14-109 المؤرخ في 12 مارس 2014، الصادر بالـج ر ع 17 المؤرخة في 26 مارس 2014.
- * المرسوم التنفيذي رقم 09-207 المؤرخ في 11 جوان 2009، المحدد للشروط العامة لقابلية ملاحه الطائرات واستغلالها، الصادر بالجريدة الرسمية ع 35، الصادرة بتاريخ في 14 جوان 2009.
- * المرسوم التنفيذي رقم 09-208 مؤرخ في 11 جوان 2009، الذي يحدد الشروط التقنية لاستخدام الطائرات وقواعد التهيئة والأمن على متنها، الصادر بنفس الجريدة الرسمية عدد 35، الصادرة في 14 جوان 2009.

- * المرسوم التنفيذي رقم 13-30 المؤرخ في 10 ربيع الأول 1434، الموافق ل 22 يناير 2013، يؤسس محيط حماية مطار تلمسان/زناتة مصالي الحاج، ج.ر. رقم: 06
- * المرسوم التنفيذي رقم 16-175 مؤرخ في 9 رمضان 1437 الموافق ل 14 جوان 2016، يحدد شروط وكيفيات تطبيق حقوق ركاب النقل الجوي العمومي، ج.ر. رقم: 36
- * المرسوم التنفيذي رقم 16-306 المؤرخ في 28 صفر سنة 1438 الموافق 28 نوفمبر سنة 2016 المتضمن تشكيلة اللجنة الوطنية لأمن الطيران المدني واللجان المحلية لأمن المطارات ومهامها وعملها، الجريدة الرسمية عدد 70، الصادرة في 8 ديسمبر 2016.
- * المرسوم التنفيذي رقم 17-134 المؤرخ في 9 رجب عام 1438 الموافق ل 6 أبريل 2017 يتضمن اعتماد البرنامج الوطني لسلامة الطيران المدني، الصادر في الجريدة الرسمية ع: 22 الصادرة في 9 أبريل 2017.
- * المرسوم التنفيذي رقم 20-343 المؤرخ في 6 ربيع الثاني 1442 الموافق ل 22 نوفمبر 2020، يتضمن اعتماد البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني، الجريدة الرسمية عدد 71، المصادرة بتاريخ 2 ديسمبر 2020.

❖ القرارات:

- * القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 4 رجب عام 1416 الموافق ل 28 نوفمبر 1995، المتعلق برخص الدخول إلى المطارات، الج.ر. عدد 13 الصادرة في 18 فبراير 1996.
- * القرار وزاري مشترك مؤرخ في 17 ربيع الأول عام 1428 الموافق ل 7 أبريل 2007، الذي يحدد تشكيلة لجنة المجال الجوي وقواعد سير مكتبها الدائم للمتابعة، ج ر رقم 35، الصادرة بتاريخ: 23 ماي 2007
- * قرار مؤرخ في أول صفر عام 1433 الموافق 26 ديسمبر سنة 2011، يحدد تاريخ بداية تداول جواز السفر الوطني البيومتري الإلكتروني، الجريدة الرسمية عدد 1 المؤرخة في 14 يناير 2012.
- * قرار مؤرخ في أول صفر عام 1433 الموافق 26 ديسمبر سنة 2011، يحدد المواصفات التقنية لجواز السفر الوطني البيومتري الإلكتروني، الجريدة الرسمية عدد 1 المؤرخة في 14 يناير 2012.

2. المراجع باللغة الأجنبية:

1. **Ouvrages Anglais :**

- * **Aaron B. Swerdlow**, modern approaches to the powers of the Aircraft come, under Article 6 of the Tokyo convention, issues in aviation law and policy, (2010).
- * **Abeyratne (R)**, Aviation security law, Springer, 2010.
- * **D. y Chung**, some legal aspects of aircraft hijacking in international law, university of Tennessee (USA), (1976).
- * **E. Charles Vivian**, A history of Aeronautics, Kissinger publishing, (2004).
- * **Michael Milde**, International Air Law and ICAO, 2e éd, La Haye, Elven International Publishing, (2012).
- * **MILD (M)**, International Air Law and ICAO, Eleven publishing, (2008).
- * **Robert F. Kilmer**, International Law – convention on offences other acts committed on board aircraft. The Tokyo convention, (1971).
- * **Sami Shubert**, Jurisdiction over crimes on board Aircraft, (1973).

Thesis:

- * **Mohammad Abdul Kader**, Air traffic control liability, thesis, institute of Air and space law, McGill University, Montreal, Canada, (1986).

Articles :

- * **Abeyratne (R)**, Attempts at ensuring peace and security in international aviation. Transportation Law journal, volume24, 1996
- * **Abeyratne (R)**, The Beijing convention of 2010 on the suppression An International civil Aviation-to relating of unlawful Acts Interpretative study, 4 J. Tran's p secures (2011).
- * **Alona E. Evans**, Aircraft Hijacking: its cause and cure, American Journal of International Law , Volume 63 , Issue 4 , October (1969).
- * **Alona Evans**, (Aircraft Hijacking) its cause and cure, The American Journal of International Law, Vol. 63, No. 4 (Oct., 1969).
- * **Alona Evans**, Aircraft Hijacking its Couse and cure par American journal of international law, October (1970).
- * **D. Pradhan**, the fifth jurisdiction under the Montreal liability Convention: wandering American or wandering everybody J. Air. Land com, Vol 68, (2003).

- * **Damien (V)**, September 11 Inspired Aviation counter-terrorism convention and protocol Adopted American society of International Law volume 15, Issue 3 January 26, (2010).
- * **Declan Costello**, international terrorism and the development of the principle “AUT DEDERE AUT JUDICARE”, journal of international law and economics, vol 10, (1975).
- * **Fitz G**, to ward Legal suppression of Acts against Civil Aviation, International conciliation, No. 585, (1971).
- * **Fitz Gerald**, The development of international rules concerning offences and certain other Acts committed on Board Aircraft. Canadian yearbook of international Law, Vol. 1, (1963).
- * **Jennifer A. Urban**, the protocol to amend the convention no offences and certain acts committed on board aircraft: a missed opportunity or a sufficient modernization?, Indiana Law review, (2016).
- * **Jennison. (M)**, The Beijing Treaties of 2010: Building modern great wall against aviation – related terrorism, Air – space Law, 23 NO. (2011).
- * **Nancy Jean Strantz**, Aviation Security and Pan Am Flight 103: What Have We Learned, Journal of Air Law and Commerce, Volume 56, issue 2, (1990).
- * **Paul Stephen Dempsey**, Aviation security role of law in the war on terror, Columbia journal of transnational Law, (2003).
- * **Robert. P. Boyle**, Recent Development in Aerial Hijacking the Role of international Negotiation, Akron Law Review, (1973).
- * **Ruwantissa Abeyratne**, the fear of flying and Air rage: some Legal Issues, journal of transportation security, (2008).
- * **Smith James Fielding**, Regional Cooperation, Coordination, and Communication, Among Airports during Disasters, Transportation Research Record: Journal of the Transportation Oklahoma State University. (2010).
- * **Sofia Michael ides**, unruly passenger Behavior and the Tokyo convention, cov, L.J. (2001).
- * **Tim Colehan**, Air Law unruly passengers: the airline industry perspective on the revision of the Tokyo convention, Journal of aviation management. (2014).
- * **Vander (D)**, September 11 inspired Aviation counter – terrorism convention and protocol Adopted, insights of American society of international Law, vol 15. Issus 3, January 26, (2011).

- * **Vander Damien**, September 11 Inspired Aviation Counter-Terrorism Convention and Protocol Adopted, Insights, American Society of International Law, VOL, 15, ISSUE 3, (2010).
- * **William Gilbert**, The Hague convention on the December, 16, 1970, of the suppression of unlawful seizure of Aircraft, at French yearbook of international Law, Vol 16, (1970).

2. Ouvrages Français :

- * **Barthélémy Mercadal**, droit des transports terrestres et aériens, éd Delta, France, (2000).
- * **Georges Ripert**, la règle morale dans les obligations civiles, L. G. D. J, Paris, (1949).
- * **Gutteridge**, le droit comparé, introduction à 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).
- * **H. Cherkaoui**, la responsabilité des transporteurs maritimes et aériens, éd Sochepress, paris (France), (1987).
- * **Jean-Louis Halpern** : la naissance de l'obligation de sécurité, Gaz-Pal , France, du 23 septembre (1997).
- * **M. Lemoine**, traité de droit aérien, librairie de recueil Sirey, Paris, (1947).
- * **Mestre, S. Blanchard, C. Lamy**, sociétés commerciales, Paris, (1997).
- * **Philippe Le TOURNEAU**, la responsabilité civile professionnelle, Economica, Paris, (1995).
- * **R. Rodière**, droit des transports terrestres ET aériens, Dalloz, Paris, (1977).
- * **X. Latour**, la sécurité et la sûreté des transports aériens, Editions Le Harmattan, pris, (2005).
- * **Y. Mayaud**, Droit pénal général, presses universitaires de France, Paris, (2004).

Thèses:

- * **DELEUZE Nicolas**, La responsabilité du transporteur aérien de la Communauté, Thèse de doctorat, ANRT, Montpellier (France), (2001).
- * **GRELLIERE Vincent**, La responsabilité du transporteur aérien international, Thèse doctorat, Toulouse (France), (1973).
- * **H. Zoghbi**, la responsabilité aggravée du transporteur aérien, thèse pour doctorat, université de paris (France), (1959).
- * **Samira Benboubker**, Risque, sécurité et responsabilité du transporteur aérien à l'égard de son passager, thèse de doctorat, université de droit, université Paris5 (France), (2014).

Articles :

- * **Anne de Luca**, l'emploi de la force aérienne contre les aéronefs civils, Air space power journal, 3eme trimestre, (2009).
- * **G. Legier**, l'application de la convention Varsovie par les juridictions américaines, RFDA, (1987).
Girard. Le droit et l'exercice de la souveraineté dans l'espace aérien, PLAF Juin (2006).
- * **J.P. Tosi**, responsabilité aérienne : le droit spécial de la responsabilité aérienne, Jurisclasseur, Paris, (1977).
- * **Jacques Mosnier**, Moyens d'action des compagnies aériennes en matière de sécurité et de sûreté des vols, RFDA, (1987).
- * **Jean Yves Maréchal**, responsabilité pénale des personnes morales, Jurisclasseur, (2009).
- * **Loïc Gérard**, l'obligation de sécurité et le transport aérien des personnes, acte du colloque l'obligation de sécurité, presse universitaire, Bordeaux, (2003).
- * **M. Lemoine**, Vers une uniformisation du contrat de transport aérien international, RFDA, (1956).
- * **M. VERON**, Droit pénal 14ème année, N°9, édition de Jurisclasseur, septembre (2002).
- * **Mankiewicz**, La convention de Varsovie et le droit comparé, R.F.D.A, (1969).
- * **Mankiewicz: (R.H)**. Le projet De la convention De la Haye...article publié en Annuaire Français de Droit International A.F.D.I, (1969).
- * **Philippe Delebecque**, les incidences juridiques :au regard de la responsabilité civile, Sûreté aérienne : Incidences juridiques et financières des mesures antiterroristes, colloque organisé par l'IDIT et l'Institut du Transport Aérien, Paris (France), le 09 décembre (2004).
- * **R. H. Mankiewicz**, terrorisme aérien et responsabilité civile du transporteur aérien, note sur la jurisprudence américaine, RFDA, (1977).
- * **R. Mankiewicz**, le protocole Guatemala du 08mars 1971 portant modification de convention de Varsovie, RFDA, (1972).
- * **Sophie Clavet**, Coopération antiterroriste transatlantique, sureté aérienne, transferts de données personnelles et négociation de l'accord Passenger Name record, revue de droits fondamentaux, n8, 2010.
- * **Stefano Betti**, UN CHRONICLE 2010, Revue internationale de droit pénal, Vol 81, (2010).

- * **Yann Poincignon**, aviation civile et terrorisme « naissance et enjeux d'une politique européenne de sureté des transports aériens », openEdition journals, (2004).

3. Textes législatifs et règlements:

- * Loi n° 89-467 du 10 juillet 1989 tendant à renforcer la sécurité des aéroports et du transport aérien et modifiant diverses dispositions du code de l'aviation civile, JORF du 11 juillet 1989.
- * RÈGLEMENT (CE) N° 2027/97 DU CONSEIL du 9 octobre 1997 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident, Journal officiel L 285 du 17.10.1997
- * Loi 2000-230 du 13 mars 2000 portant adaptation du droit de la preuve aux technologies de l'information et relative à la signature électronique Journal Officiel du 14 mars 2000.
- * Règlement (CE) n° 889/2002 du Parlement européen et du Conseil du 13 mai 2002 modifiant le règlement (CE) n° 2027/97 du Conseil relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident, Journal officiel n° L 140 du 30/05/2002.
- * Règlement (CE) n° 2320/2002 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2002 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, Journal officiel L335/1, 30/12/2002.
- * règlement (ce) no 261/2004 du parlement européen et du conseil du 11 février 2004 Règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, Journal officiel n° L 046 du 17/02/2004.
- * Règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et abrogeant le règlement (CE) n° 2320/2002, journal officiel L 97/72, 9/04/2008.
- * Règlement (UE) n o 18/2010 de la Commission du 8 janvier 2010 modifiant le règlement (CE) n o 300/2008 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les spécifications des programmes nationaux de contrôle de la qualité dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, journal officiel L7/3, 12/01/ 2010.

- * Loi n°2004-204 du 9 mars 2004 - art. 54 portant adaptation de la justice aux évolutions de la criminalité, JORF 10 mars 2004. en vigueur le 31 décembre 2005.
- * Résolution législative du Parlement européen sur la proposition, présentée par la Commission, de règlement du Conseil établissant des normes pour les dispositifs de sécurité et les éléments biométriques intégrés dans les passeports des citoyens de l'UE (COM(2004)0116 — C5-0101/2004 — 2004/0039), Journal officiel n° 208 E du 25/08/2005.
- * Loi n°2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports, JORF 6 janvier 2006.
- * Décret n° 2007-863 du 14 mai 2007 portant modification de diverses dispositions du code l'aviation civile, en matière de sanctions administratives pour des manquements à certaines dispositions des livres I et III du Code de l'Aviation Civile, JORF 15 mai 2007.
- * RÈGLEMENT (UE) No 996/2010 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56/CE.
- * Proposition de REGLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL n°2015/0277 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de la sécurité aérienne de l'Union européenne, et abrogeant le règlement (CE) no 216/2008.

4. **Sites Internet:**

- * <https://www.worldairlineawards.com>: World Airline Awards.
- * <https://fr.wikipedia.org/> : Wikipédia : encyclopédie libre.
- * <https://airalgerie.dz/>: site officiel d'air Algérie.
- * <https://www.inc-conso.fr>, institut internationale de la consommation.
- * <https://www.casemine.com/>: the most granular mapping of us case law.
- * <https://law.justia.com>: US Law, Case Law, Codes, Statutes & Regulations.
- * <https://www.legifrance.gouv.fr>
- * <https://juricaf.org/>: la jurisprudence francophone des cours suprêmes.
- * <https://supreme.justia.com/>: US Supreme Court Center.
- * <https://eur-lex.europa.eu/>: site officiel de l'Union européenne.
- * <https://www.icao.int>: Site officiel de l'organisations de l'aviation civile international.
- * <https://www.acao.org.ma/> site officiel de l'organisation arabe de l'aviation civile.

الفهرس:

الصفحة:	العنوان:
01	مقدمة:
14	الباب الأول: المسؤولية العقدية لأمن وسلامة الطيران المدني
16	الفصل الأول: الإطار القانوني لمسؤولية الناقل الجوي لضمان السلامة الجوية
17	المبحث الأول: تنظيم أحكام مسؤولية الناقل الجوي في الالتزام بحماية المسافرين
18	المطلب الأول: عقد النقل الجوي أداة التزام الناقل بضمان سلامة المسافر
18	الفرع الأول: تعريف عقد النقل الجوي
20	الفرع الثاني: خصائص عقد النقل الجوي
20	أولاً- الطابع الرضائي لعقد النقل الجوي
24	ثانياً- طابع الإذعان في عقد النقل الجوي
26	ثالثاً- الاعتبار الشخصي في عقد النقل الجوي
27	رابعاً- تجارية عقد النقل الجوي
28	خامساً- عقد النقل الجوي من العقود الملزمة لجانبين
29	الفرع الثالث: إثبات عقد النقل الجوي وآثاره
29	الفقرة الأولى: إثبات عقد النقل الجوي
30	أولاً: وثائق النقل الجوي
40	ثانياً: حجية ودور وثائق النقل الجوي في الإثبات
42	الفقرة الثانية: آثار عقد النقل الجوي
42	أولاً: التزامات الراكب في عقد النقل الجوي للأشخاص
47	ثانياً: التزامات الناقل الجوي في عقد النقل الجوي للأشخاص

51	المطلب الثاني: قيام مسؤولية الناقل الجوي عن سلامة وأمن وسلامة المسافرين وتطورها
51	الفرع الأول: مسؤولية الناقل الجوي في التشريعات الداخلية وتباينها
51	الفقرة الأولى: مسؤولية الناقل الجوي في الأنظمة الأنجلو سكسونية
58	الفقرة الثانية: المسؤولية في دول القانون اللاتين جرمانى
64	الفرع الثاني: مسؤولية الناقل الجوي في الاتفاقيات الدولية
64	أولاً: مسؤولية الناقل الجوي في ظل اتفاقية وارسو 1929
66	ثانياً: مسؤولية الناقل الجوي في بروتوكول لاهاي 1955 المعدل لاتفاقية وارسو
68	ثالثاً/ بداية تأثر اتفاقية وارسو بالمسؤولية الموضوعية
76	الفرع الثالث: اتفاقية مونتريال 1999 والحل التوفيقي
76	أولاً/دوافع ومراحل إبرام اتفاقية مونتريال 1999
77	ثانياً/أسس ونتائج اتفاقية مونتريال 1999
79	المبحث الثاني: عناصر المسؤولية العقدية وأثرها على حماية سلامة المسافرين وأمنه
80	المطلب الأول: شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي عن الإخلال بضمان السلامة
80	الفرع الأول: نشأة الالتزام بضمان السلامة وتطوره
86	الفرع الثاني: الالتزام بضمان السلامة وتكييفه القانوني
88	الفرع الثالث: مدة وحدود سريان التزام الناقل بسلامة المسافر
89	أولاً- وجود الراكب على متن الطائرة
93	ثانياً- عمليات الصعود والنزول من الطائرة ومدى مسؤولية الناقل الجوي عنها
102	الفرع الرابع: صور الإخلال بضمان السلامة
103	البند الأول: الحادث
103	أولاً: التمييز بين الواقعة والحادث في مجال النقل الجوي

104	ثانيا: المقصود بالحادث بين التضييق والتوسعة
108	البند الثاني: الضرر
110	أ- الضرر في حالة وفاة الراكب
112	ب- الضرر في حالة الإصابة بجروح أو أي أذى بدني آخر
113	ت- الضرر الذي يصيب الغير أو الضرر المرتد
114	المطلب الثاني: قيام مسؤولية الناقل الجوي عن الإخلال بأمن المسافرين
115	الفرع الأول: تعريف أمن الطيران
117	الفرع الثاني: تأثير الأفعال غير المشروعة على معنى الحادث
121	الفرع الثالث: مدى تأثير معنى الضرر بأفعال التدخل غير المشروع على الطائرات
123	الفقرة الأولى: رفض المسؤولية عن الأضرار النفسية
127	الفقرة الثانية: قبول المسؤولية عن الأضرار النفسية
134	الفصل الثاني: مدى نجاعة قواعد مسؤولية الناقل الجوي في حماية أمن وسلامة الطيران المدني.
136	المبحث الأول: المسؤولية المحدودة للناقل الجوي
137	المطلب الأول: تباين حدود مسؤولية الناقل الجوي ومبدأ الأخذ بتحديدتها
138	الفرع الأول: الاختلاف في أحكام المسؤولية سبب للنظرة المحلية الضيقة للمشرع
140	الفرع الثاني: إقرار مبدأ تحديد المسؤولية
141	الفرع الثالث: مبررات مبدأ المسؤولية المحدودة وطبيعتها القانونية
142	الفقرة الأولى: مبررات تطبيق مبدأ المسؤولية المحدودة
155	الفقرة الثانية: الطبيعة القانونية لمبدأ تحديد المسؤولية
161	المطلب الثاني: حدود التعويض وحالاته
162	الفرع الأول: التعويض المحدد قانونا

163	أولاً: الحدود القصوى للتعويض في نقل الركاب طبقاً لاتفاقية وارسو
164	ثانياً: تضاعف حدود التعويض
165	ثالثاً: رفع سقف التعويض والخيار الأمريكي
166	1. نشأة الرفض الأمريكي اتجاه حدود التعويض المقررة في نقل الركاب
168	2. آثار الموقف الأمريكي
172	رابعاً: ردود الفعل الدولية وإقرار حدود جديدة للتعويض
173	خامساً: جواز المراجعة الدورية لحدود التعويض
174	الفرع الثاني: حالات تجاوز حدود التعويض
174	الحالة الأولى: مصاريف الدعوى وأتعاب المحاماة
175	الحالة الثانية: النظام التكميلي لزيادة حد التعويض المقرر
176	الحالة الثالثة: التعويض المحدد اتفاقاً
177	الفرع الثالث: التعويض الجزائي وموقف القضاء
177	أولاً: قبول التعويضات الجزائية
178	ثانياً: رفض التعويضات الجزائية
180	ثالثاً: التعويضات الجزائية تتنافى وأهداف اتفاقية وارسو
181	المبحث الثاني: المسؤولية غير المحدودة نظام وضمانات للمستقبل
182	المطلب الأول: قصور نظام المسؤولية المحدودة وعدم قدرته على مجابهة المستجدات الحديثة في مجال الطيران
183	الفرع الأول: أوجه قصور نظام وارسو للمسؤولية
184	أولاً/ تفاوت حدود التعويض
185	ثانياً/ صعوبة تقدير معيار الخطأ
194	الفرع الثاني: محدودية مسؤولية الناقل الجوي في حماية أمن المسافرين في التشريع الدولي

197	الفرع الثالث: استدرارك أوجه القصور وردود الفعل الدولية
197	الفقرة الأولى: تغليب مصالح الناقلين الجويين
199	الفقرة الثانية: تغليب مصالح الراكب الجوي
202	الفقرة الثالثة: التدابير الدولية لتبني نظام المسؤولية غير المحدودة وتعزيز مبدأ سلامة وأمن المسافرين
203	البند الأول: تدابير اللجنة الأوروبية للطيران المدني
205	البند الثاني: اتفاق الاتحاد الدولي للنقل الجوي (الإياتا)
208	البند الثالث: القواعد الأوروبية المشتركة
209	المطلب الثاني: النظام المزدوج القائم على مبدأ المسؤولية غير المحدودة كنظام للغد
211	الفرع الأول: المواقف الدولية اتجاه مبدأ المسؤولية غير المحدودة
215	الفرع الثاني: المقتضيات الجديدة لنظام المسؤولية غير المحدودة طبقاً لاتفاقية مونتريال 1999
237	الفرع الثالث: المسؤولية عن أضرار المساس بأمن الطيران في اتفاقية مونتريال 1999.
240	الفرع الرابع: ضمانات تغطية مسؤولية الناقل الجوي
240	1. الوفاء المعجل:
242	2. إجبارية التأمين الجوي عن المسؤولية:
246	3. المراجعة الدورية لحدود المسؤولية:
250	الباب الثاني: الحماية الموضوعية لتحقيق الأمن والسلامة الجوية
254	الفصل الأول: سياسة تجريم للأفعال غير المشروعة في الاتفاقيات الدولية
255	المبحث الأول: الجهود الدولية لتجريم الأفعال غير المشروعة
256	المطلب الأول: الحماية الجنائية الموضوعية في اتفاقية طوكيو لسنة 1963 المعدلة ببروتوكول مونتريال سنة 2014.
257	الفرع الأول: نشأة اتفاقية طوكيو لسنة 1963 وتعديلها بموجب بروتوكول مونتريال 2014
261	الفرع الثاني: آليات مواجهة الأفعال غير المشروعة في اتفاقية طوكيو 1963 المعدلة ببروتوكول مونتريال 2014

267	أولاً: أن يكون الفعل المرتكب غير مشروع
269	ثانياً: عدم تطلب القصد الجنائي
269	ثالثاً: عدم تطلب صفة معينة في الفاعل
270	رابعاً: ارتكاب الفعل عن طريق القوة أو التهديد باستخدامها
273	خامساً: ارتكاب الفعل على متن طائرة في حالة طيران
277	الفرع الثالث: السلطات الممنوحة لقائد الطائرة وحراس الأمن لمواجهة الأفعال غير المشروعة على متن الطائرة
277	الفقرة الأولى: السلطات الممنوحة لقائد الطائرة لمواجهة الأفعال غير المشروعة
291	الفقرة الثانية: السلطات الممنوحة لحراس الأمن لمواجهة صور المساس غير المشروع على الطائرة
296	الفرع الرابع: الحصانة في مواجهة من اتخذت بحقهم الإجراءات القسرية على متن الطائرة
299	المطلب الثاني: الحماية الجنائية الموضوعية في اتفاقية لاهاي لسنة 1970 المعدلة بموجب بروتوكول بيجين لسنة 2010
299	الفرع الأول: قيام اتفاقية لاهاي 1970 المعدلة ببروتوكول بيجين 2010
305	الفرع الثاني: الأفعال غير المشروعة في اتفاقية لاهاي لسنة 1970 المعدلة بموجب بروتوكول بيجين لسنة 2010
306	أولاً: ارتكاب الجريمة عن طريق استخدام القوة أو التهديد أو القسر أو أي شكل من أشكال التهيب
308	ثانياً/ ارتكاب الجريمة عن طريق استخدام الوسائل التكنولوجية
317	الفرع الثالث: المسؤولية الجنائية للأشخاص المعنوية
323	أولاً: نطاق مسؤولية الأشخاص المعنوية في الاتفاقيات الدولية الخاصة بالطيران المدني
325	ثانياً: نطاق مسؤولية الأشخاص المعنوية في التشريعات الوطنية الخاصة بالطيران المدني
331	المطلب الثالث: الحماية الجنائية الموضوعية في اتفاقية بيجين لسنة 2010 الخاصة بتحديث اتفاقية مونتريال لسنة 1971 المعدلة بموجب بروتوكول مونتريال لسنة 1988

331	الفرع الأول: انبثاق اتفاقية مونتريال 1971 وتعديلاتها
335	الفرع الثاني: الجرائم الرئيسية في اتفاقية بيجين لسنة 2010
335	أولاً: الجرائم التقليدية
342	ثانياً: الجرائم الجديدة في اتفاقية مونتريال المعدلة ببيجين 2010
349	الفرع الثالث: الجرائم التمهيدية والتبعية في اتفاقية بيجين لسنة 2010
354	المبحث الثاني: تجريم الخطر كآلية استباقية لمواجهة أفعال المساس بأمن وسلامة الطيران المدني.
354	المطلب الأول: مفهوم جريمة تعريض أمن وسلامة الطيران للخطر
355	الفرع الأول: تعريف التعريض للخطر المهدد لأمن وسلامة الطيران
357	الفرع الثاني: العناصر اللازمة لانعقاد المسؤولية عن جرائم تعريض سلامة الطيران وأمنه للخطر
362	المطلب الثاني: أركان جريمة تعريض أمن وسلامة الطيران للخطر
362	الفرع الأول: الركن المادي لجريمة تعريض أمن وسلامة الطيران للخطر.
362	أولاً: السلوك الإجرامي المنشئ لحالة الخطر المهددة لأمن وسلامة الطيران
364	ثانياً: النتيجة الإجرامية في جرائم تعريض سلامة الطيران وأمنه للخطر
365	ثالثاً: العلاقة السببية بين السلوك والنتيجة في جرائم تعريض أمن وسلامة الطيران للخطر
368	الفرع الثاني: الركن المعنوي في جرائم تعريض أمن وسلامة الطيران المدني للخطر
371	الفصل الثاني: آليات وتدابير تعزيز الأمن والسلامة الجوية على الصعيد الدولي والداخلي
371	المبحث الأول: الجهود الدولية لتعزيز أمن وسلامة الطيران
372	المطلب الأول: القواعد القياسية الدولية المشتركة كخطوة لتعزيز أمن الملاحة الجوية الدولية
373	الفرع الأول: إلزامية تطبيق القواعد الدولية المشتركة
274	الفرع الثاني: الطبيعة الدولية للقواعد القياسية ومنهجية اعتمادها
375	الفرع الثالث: مجالات تطبيق القواعد القياسية لأمن الطيران

377	المطلب الثاني: التدابير الوقائية لحماية عناصر النقل الجوي
379	الفرع الأول: التدابير الوقائية لحماية الطائرات
379	الفقرة الأولى: التدابير الوقائية لحماية الطائرات على الأرض
386	الفقرة الثانية: التدابير الوقائية لحماية الطائرات أثناء فترة الطيران
396	الفقرة الثالثة: الالتزامات الأمنية للناقل الجوي طبقا للقواعد القياسية الدولية
398	أولا: الالتزام ببذل العناية من خلال التقيد بالتدابير الوقائية
398	ثانيا: إنشاء وتنفيذ برنامج أمن الناقل الجوي
401	ثالثا: دليل أمن الناقل الجوي
403	الفرع الثاني: التدابير الوقائية لحماية المطارات
404	الفقرة الأولى: التدابير الوقائية لحماية المطارات في الأوضاع الطبيعية
407	الفقرة الثانية: التدابير الوقائية لحماية المطارات في حالة الطوارئ
415	الفرع الثالث: الآلية الدولية لتحقيق ومتابعة تطبيق قواعد الأمن والسلامة الجويين
415	أولا/ الآلية الدولية لمتابعة الأمن الجوي
422	ثانيا/ الآليات الدولية لمراقبة السلامة الجوية
430	المبحث الثاني: آليات تعزيز الأمن والسلامة الجوية على المستوى الإقليمي والداخلي
430	المطلب الأول: تنظيم قواعد السلامة والأمن الجوي على المستوى الإقليمي
431	الفرع الأول: تنظيم قواعد السلامة والأمن الجوي على المستوى الأوروبي
435	الفرع الثاني: تنظيم قواعد السلامة والأمن الجوي على المستوى العربي
437	المطلب الثاني: تنظيم قواعد السلامة والأمن الجوي على المستوى الوطني (الجزائر نموذجاً)
437	الفرع الأول: تنظيم قواعد السلامة والأمن الجوي قبل صدور القانون 14-15.
437	أولا: اللجنة الوطنية لأمن الطيران

438	ثانيا: لجان أمن المطارات
440	ثالثا: لجنة المجال الجوي
441	الفرع الثاني: تنظيم قواعد السلامة والأمن الجوي بعد صدور القانون 14-15.
441	أولا: اللجنة الوطنية لأمن الطيران المدني
443	ثانيا: اللجنة المحلية لأمن المطار
445	الفرع الثالث: تدابير الأمن والسلامة في القانون الجزائري.
445	أول/: البرنامج الوطني لسلامة الطيران المدني PNS
449	ثانيا/: البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني PNSAC
452	خاتمة:
461	قائمة المراجع:
485	الفهرس:

الملخص:

إذا كانت أحداث الحادي عشر من سبتمبر الواقعة التي غيرت نظرة العالم لمفهوم الإرهاب، فإن جرائم المساس بأمن الطيران لم تكن وليدة الساعة، إذ أن العالم قد شهد مثل هذه الأفعال سابقا، والتي عرفت أوجها في ستينيات وسبعينيات القرن الماضي. وحتى إن كانت حركات التحرير الوطني والحركات الثورية ترمى فيها (الأفعال غير المشروعة ضد الطيران) الوسيلة المثلى لتعريف العالم بشعب ضاعت حقوقه، فإن الجميع قد أيقن جسامه الآثار التي تُخلفها مثل هذه الأفعال على جميع الأصعدة بما فيها الاقتصادية، السياسية وحتى الاجتماعية. إثر انتشار صور المساس بأمن الطيران وتطورها، كان المجتمع الدولي على قدرٍ من الوعي بضرورة مجابهة هذه الظاهرة، فهبت المنظمات الدولية وفي مقدمتها هيئة الأمم المتحدة ومنظمة الطيران المدني لدراسة المشكلة وتأصيلها، تمهيدا لوضع خطة دولية لحماية هذا المرفق الحساس من جرائم الإرهاب.

تهدف هذه الدراسة إلى تبيان وتوضيح مسار الخطة الدولية لمواجهة الأفعال غير المشروعة ضد الطيران المدني، بداية من الحماية العقدية للمسافرين، مروراً بالمسؤولية الجزائية التي تسعى لتجريم كل عمل من شأنه تهديد أمن الطيران، ووصولاً إلى الحماية الإجرائية أو التدابير الوقائية الحامية لمرفق النقل الجوي.

الكلمات المفتاحية: الالتزام بالأمن والسلامة، الحادث، المسؤولية الجزائية، الإيكاو، القواعد القياسية.

Résumé:

Si les attentats du 11 septembre ont été l'événement qui a changé la perception du monde sur le concept du terrorisme, les crimes contre la sûreté aérienne ne date pas d'hier, car le monde a connu auparavant des actes similaires, ces derniers ont atteint leur apogée dans les années soixante et soixante-dix du siècle dernier. Même si les mouvements de libération nationale et les révolutionnaires voyaient dans les actes illicites contre l'aviation le meilleur moyen d'exposé au monde la cause d'un peuple dont les droits ont été perdus, ils ont rapidement pris conscience de la gravité des séquences que laissent ces actes à tous les niveaux, y compris économique, politique et même social.

À la suite de la diversification des processus d'atteinte à la sûreté de l'aviation et de leurs développements, la communauté internationale était consciente de la nécessité de faire face à ce phénomène, en effet les organisations internationales, dirigées par les Nations Unies et l'Organisation de l'aviation civile, ont cherché à étudier et à analyser le problème, en vue de l'élaboration d'un plan international pour protéger cette installation sensible des crimes terroristes.

Cette étude vise à exposer et à clarifier le plan international pour affronter les actes illicites contre l'aviation civile, en commençant par démontrer la protection contractuelle des passagers, puis par la mise en place d'une responsabilité pénale qui vise à criminaliser tout acte qui menace la sûreté aérienne, et en fin par détaillé la protection procédurale et les mesures de protection des infrastructures de transport aérien.

Mot clés : l'obligation de sécurité et de sûreté, accident, responsabilité pénal, Icao, pratiques recommandés.

Abstract:

While the September 11 attacks were the event that changed the world's perception of the concept of terrorism, crimes against aviation security are not new, as the world has previously experienced similar acts, they have reached their peak in the sixties and seventies of the last century. Even if the national liberation movements and the revolutionaries saw in the illicit acts against the aviation the best means of exposing to the world the cause of a people whose rights were lost, they quickly realized the gravity of the consequences. That these acts leave at all levels, including economic, political and even social.

Following the diversification of the processes of harm to aviation security and their developments, the international community was aware of the need to face this phenomenon, in effect the international organizations, led by the United Nations and Civil Aviation Organization, have sought to study and analyze the problem, with a view to developing an international plan to protect this sensitive facility from terrorist crimes.

This study aims to expose and clarify the international plan to confront illegal acts against civil aviation, starting by demonstrating the contractual protection of passengers, then by the establishment of a criminal liability which aims to criminalize any act that threat to aviation security, and finally detailed procedural protection and measures to protect air transport infrastructure.

Key-words: the safety and security obligation, accident, criminal liability, ICAO, recommended practices.