

محاضرات القانون الجوي المحاضرة التاسعة مسؤولية الناقل الجوي الدولي

سبقت الإشارة بأن عقد النقل الجوي الدولي يرتب بذمة الناقل التزاماً بنقل الراكب وأمتعته والمحافظة على سلامته. وكذلك نقل البضاعة والمحافظة عليها. ولما كانت المسؤولية المدنية، بوجه عام تمثل الجزاء المترتب على إخلال الشخص بالالتزامات المفروضة عليه سواء أكانت هذه الالتزامات عقدية أم التزامات قانونية، ومن ثمَّ يسأل الناقل الجوي عند توافر أركان هذه المسؤولية وذلك بإلزامه بالتعويض عن الأضرار التي لحقت بالراكب أو أمتعته أو التي لحقت بالبضائع. وإذا كان تحقق مسؤولية الناقل رهن باجتماع أركانها، إلا أن اتفاقية وارشو لعام ١٩٢٩ والاتفاقيات المكملة لها أو الملحق بها، وكذلك اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩. وإن تضمنت أحكاماً بشأن الأركان أو الشروط الواجب توافرها لتحقيق هذه المسؤولية، وكذلك مبالغ التعويض الذي يجب على الناقل أدائه عند تحقق هذه المسؤولية. إلا أنها لم تتضمن أحكاماً تفصيلية بشأن بعض أركان هذه المسؤولية، كركن الخطأ. وقد أقرت الاتفاقيات الدولية. ويقصد الموازنة بين مصالح الناقلين الجويين ومصالح المضرورين من ركاب أو شاحنين. طرماً لدفع المسؤولية تتيح للناقل الجوي دفع مسؤوليته. وكذلك اهتمت الاتفاقيات الدولية ببيان مقدار التعويض الذي يجب على الناقل أدائه وأقرت بوجه عام بتحديد مسؤولية الشخص المذكور، وذلك من خلال وضع حدود قصوى للتعويض، إلا أنها بالمقابل شددت من مسؤولية الناقل الجوي في أحوال معينة، وذلك من خلال حرمانه من الحق في تحديد مسؤوليته. وقررت كذلك ببعض الضمانات للمضرورين بقصد التسيير عليهم في اقتضاء حقوقهم. وأخيراً فقد نظمت الاتفاقيات الدولية الأحكام المتعلقة بدعوى المسؤولية.

ويقصد الإحاطة بأحكام مسؤولية الناقل الجوي الدولي، سيقسم الباب الثالث على أربعة

فصول وبالشكل الآتي :

الفصل الأول: شروط تحقق المسؤولية

الفصل الثاني: طرق دفع المسؤولية

الفصل الثالث: مدى مسؤولية الناقل الجوي عن تعويض الأضرار

الفصل الرابع: دعوى المسؤولية

الفصل الأول شروط تحقق المسؤولية

لا تنهض مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب الراكب أو أمتعته أو البضائع التي تعهد بنقلها إلا بتوافر الشروط المقررة لهذه المسؤولية، إلا أنه لما كانت شروط تحقق هذه المسؤولية في نقل الراكب تختلف عن تلك المقررة بالنسبة لمسؤوليته عن الأضرار التي تلحق بالأمثلة أو البضائع، الأمر الذي يتطلب البحث أولاً في شروط تحقق مسؤولية الناقل الجوي في نقل الراكب (مبحث أول)، وشروط تحقق مسؤوليته في نقل الأمثلة أو البضائع (مبحث ثانٍ)، فضلاً عن البحث في شروط تحقق المسؤولية عن التأخير في النقل (مبحث ثالث).

المبحث الأول: شروط تحقق المسؤولية في نقل الراكب

نصت المادة (١٧) من اتفاقية وارشو على أنه "يسأل الناقل عن الضرر الحاصل في حالة وفاة الراكب أو جرحه أو إصابته بأي أذى بدني آخر متى وقع الحادث الذي نجم عنه الضرر على متن الطائرة أو أثناء عمليات صعود الركاب إليها أو النزول منها " .

وكذلك نصت الفقرة (١) من المادة (١٧) من اتفاقية مونتريال على أنه " يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة الراكب أو تعرضه لإصابة جسدية، بشرط أن تكون الحادثة التي سببت الوفاة أو الإصابة قد وقعت فقط على متن الطائرة أو أثناء أي عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم " .

ويتضح من النصوص المتقدمة، أن الاتفاقيتين المذكورتين قررتا إلزام الناقل بضمان سلامة الراكب وإيصاله سليماً معافى إلى جهة الوصول، وإلا تحققت مسؤوليته عن هذا الالتزام. وقد تطلبت الاتفاقيتين المذكورتين ثلاثة شروط لتحقيق مسؤولية الناقل الجوي وهي :

أولاً: وقوع حادث للراكب (مطلب أول)

ثانياً: أن يكون الحادث قد وقع خلال فترة زمنية معينة (مطلب ثانٍ)

ثالثاً: أن ينشأ عن الحادث ضرر يصيب الراكب (مطلب ثالث)، ونبين هذه الشروط تباعاً :

المطلب الأول: وقوع حادث الراكب

ينبغي أولاً لتحقيق مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب الراكب وقوع حادث " Accident " فما هو المقصود بالحادث ؟ لم تبين اتفاقيتي وارشو ومونتريال المقصود بالحادث، وذلك على الرغم من أهمية هذا التعريف في تحديد مسؤولية الناقل الجوي، إذ قد ينازع الأخير في نفي صفة الحادث عن الواقعة التي نشأ عنها الضرر للتخلص من المسؤولية.

وإزاء ما تقدّم، فقد توزعت آراء الفقه وأحكام القضاء إلى اتجاهين لتحديد المقصود بالحادث وبالشكل الآتي :

أولاً: الاتجاه الضيق

يقصر أصحاب هذا الاتجاه وصف الحادث على " كل واقعة ناجمة عن عقد النقل الجوي ومرتبطة باستغلال الطائرة " ^(١) أو " كل واقعة فجائية ناجمة عن عملية النقل وترتبط باستغلال الطائرة " ^(٢) .

ثانياً: الاتجاه الموسع

مقابل الاتجاه الأول، ذهبت آراء أخرى إلى التوسع في مفهوم الحادث ليتسع لكل " واقعة تحدث نتيجة لعامل خارجي ومستقل عن إرادة الناقل وتابعيه ويكون من شأنه إحداث تأثير فجائي على المسافرين بوفاته أو إصابته أو على البضاعة بإتلافها أو هلاكها " ^(٣) ، أو " كل واقعة يترتب عليها المساس بشخص الراكب سواء أكانت مرتبطة باستغلال الطائرة في النقل الجوي أو ناتجة عن عامل خارجي " ^(٤) .

أما القضاء فقد ذهب إلى تعريف الحادث بأنه " كل واقعة غير معتادة وغير متوقعة خارجة عن إرادة الشخص المضرور " ^(٥) أو " كل ما يشكل إخلالاً بالسير المعتاد للرحلة والناجم عن تدخل لا يمكن توقعه من جانب الغير سيء النية " ^(٦) .

ونخلص أخيراً إلى أن مدلول الحادث أصبح لا يقتصر على الأسباب الناجمة عن عملية النقل والمرتبطة باستغلال الطائرة، وإنما جميع الأسباب الممكنة للضرر سواء أكانت ناجمة عن عملية النقل أو غير ناجمة عنها، وسواء أكانت مرتبطة باستغلال الطائرة أو غير مرتبطة بها ^(٧)، وبضمن ذلك عمليات خطف الطائرات أو الأعمال الإرهابية ^(٨) .

(١) يُنظر: الدكتور طالب حسن موسى، مصدر سبق ذكره، ص ١٤٨.

(٢) الدكتور عاطف الفقي، مصدر سبق ذكره، ص ٧٤.

(٣) الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره، ص ١٤٨.

(٤) الدكتور عاطف الفقي، مصدر سبق ذكره، ص ٧٤.

(٥) المحكمة العليا لولاية كاليفورنيا في ١٩٨٥/٣/٤. مشار إليه لدى الدكتور هشام فضلي، مصدر سبق ذكره، ص ١٧.

(٦) Paris 19 Juin 1979. R.F.D.A. 1979, P. 327.
Paris 17 Oct 1984. R.F.D.A. 1985, P. 198.
Cass civ 6 Dec 1988. Dalloz. 1989. 541.

(٧) الدكتور محمد فريد العريني، مصدر سبق ذكره، ص ١٩٥.

(٨) وفي قضية ماريان هيرمان ضد شركة الخطوط الجوية العالية، فقد قضت المحكمة العليا لولاية نيويورك بمسؤولية الشركة عن تعويض الأضرار التي لحقت بالمدعية جراء قيام أحد الفدائيين الفلسطينيين في ٦

ويرى البعض بأن الأخذ بالمفهوم الواسع للحادث يتفق مع الأحكام التي قررتها اتفاقية مونتريال التي جعلت من مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب الراكب مسؤولية موضوعية قوامها الخطر أو تحمل التبعة، إذ لم يعد يملك الناقل دفع هذه المسؤولية إلاّ بإثبات خطأ المضرور، مما يجعل من بحث الناقل عن طرق أخرى لدفع المسؤولية عنه لنفي وصف (الحادث) عن الواقعة التي نجم عنها الضرر أمر يكتنفه صعوبات كبيرة^(٩)، إذ سيكون بإمكان القضاء اللجوء إلى المفهوم الموسع للحادث ليشمل الأسباب الممكنة كلها لإحداث الضرر، ومنها القرصنة والإرهاب الجوي^(١٠). ومثل هذا التفسير يحمي بالتأكيد مصلحة الراكب، ويضيق إلى حد بعيد من وسائل دفع المسؤولية المتاحة أمام الناقل .

المطلب الثاني: أن يكون الحادث قد وقع في مدة زمنية محددة

تطلبت المادة (١٧) من اتفاقية وارشو، والمادة (١٧) من اتفاقية مونتريال بضرورة وقوع الحادث الذي نشأ عنه الضرر الذي لحق بالراكب في فترة زمنية معينة وهي أثناء وجود الراكب على متن الطائرة أو في أثناء النزول منها أو الصعود إليها، فما هو المقصود بهذه العبارات ؟ إزاء سكوت اتفاقية وارشو عن بيان المقصود بهذه العبارات، فقد ذهبت آراء الفقه بأن المقصود بعبارة (على متن الطائرة) بأنها اللحظة التي يدخل فيها الراكب في جوف الطائرة ويستقر في مقعده حتى اللحظة التي يخرج فيها من بابها ويضع قدمه على سلم الهبوط في مطار الوصول^(١١) . فعبارة " على متن الطائرة " تتطلب أن يكون ثمة نقل جوي فعلي بغض النظر عن وقوع الحادث والطائرة في حال سكون رابضة على أرض المطار أو في أثناء تشغيل محركاتها أو في طريقها للإقلاع أو تحلق في السماء أم في لحظة الهبوط^(١٢) .

سبتمبر ١٩٧٠ بإجبار الطائرة العائدة للشركة المدعى عليها على تغيير مسارها والهبوط في صحراء الأردن وليس في مطار اللد الإسرائيلي . يُنظر: المصدر نفسه، ص ١٩٥ .

(٩) الدكتور عاطف الفقي، مصدر سبق ذكره، ص ٧٨.

(١٠) المصدر نفسه، ص ٧٨.

(١١) المصدر نفسه، ص ٨٠.

(١٢) الدكتور عاطف الفقي، مصدر سبق ذكره، ص ٨١. وفي قضية هيرمان ضد شركة الخطوط الجوية العالمية ذهب القضاء إلى تبني تفسيراً واسعاً لعبارة (في متن الطائرة)، فبعد إقامة المدعية المذكورة الدعوى للمطالبة بالتعويض عن الأضرار النفسية التي أصابتها من جراء عملية الاختطاف التي تعرضت لها الطائرة وتغيير مسارها وإجبارها على الهبوط في الصحراء ومع إقرار المدعى عليه بمسؤوليته عن الحادث، إلاّ أنه دفع مسؤوليته بأن الأضرار التي لحقت بالمدعية في أثناء احتجازها كرهينة وقعت والطائرة رابضة على الأرض لمدة أسبوع بينما تطلبت المادة (١٧) من اتفاقية أن يكون الحادث قد وقع والطائرة في حالة تحلق في الجو وليس ساكنة من دون حراك، إلاّ أن محكمة استئناف

إلا أن آراء الفقه والقضاء قد اختلفت بشأن تحديد المقصود بعبارة عمليات الصعود إلى الطائرة أو النزول منها، إلا أنه قبل الإشارة إلى هذا الخلاف فإنه ينبغي التنبيه إلى وجوب الابتعاد عن التفسير الحرفي لعمليات الصعود أو النزول وقصرها على تلك التي يشرع فيها الراكب الصعود إلى الطائرة أو النزول منها ذلك لأن من شأن مثل هذا التفسير التضيق من نطاق الفترة الخاصة بضمان سلامة الراكب التي يكون فيها الناقل مسؤولاً عما يصيب الراكب من أضرار^(١٣).

وبالمقابل ينبغي استبعاد التفسير الواسع لعمليات الصعود والنزول القائل بأن العمليات المذكورة تبدأ من لحظة ولوج الراكب مطار المغادرة ولا تنتهي إلا بخروجه من مطار الوصول^(١٤). وقد ذهب آراء الفقه إلى تفسير عمليات الصعود إلى الطائرة والنزول منها بأنها تبدأ منذ اللحظة التي يغادر فيها الراكب تحت إمرة ورعاية الناقل الجوي قاعة المطار المعدة لتجمع المسافرين إلى الطائرة المعدة للنقل إلى حين هبوطها وذهاب الركاب لاستلام أمتعتهم وحتى الخروج إلى الأماكن التي يتواجد فيها الجمهور عندئذ تتوقف مسؤولية الناقل الجوي^(١٥). ويرى الفقه بأنه ينبغي تفسير عبارة (الصعود والنزول) الواردة في المادة (١٧) من اتفاقية وارشو . التي تقابل المادة (١٧) من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ . في ضوء الهدف الذي سعت إليه الاتفاقية. وهو وضع قواعد تلائم المخاطر الخاصة بالطيران، ومن ثم تفسير العبارات المذكورة تفسيراً يتفق وفكرة " مجال المخاطر " ، إذ تسري الاتفاقية بمجرد أن يلج الراكب هذا المجال^(١٦) . ويتطلب الأمر التمييز بين المراحل التي يتم بها تنفيذ الرحلة الجوية لتقرير سريان أحكام الاتفاقية من عدمه وبالشكل الآتي :

أولاً: النقل من المدينة إلى المطار وبالعكس

على الرغم من قيام الناقل الجوي بنقل الراكب في هذه المرحلة بسيارته الخاصة سواء من المدينة إلى المطار أو بالعكس من المطار إلى المدينة بعد الوصول. فلا تُعد هذه المرحلة

نيويورك رفضت هذا الوضع وقررت بأن عبارة (على متن الطائرة) تشمل المدة التي يكون فيها الراكب موجوداً داخل الطائرة سواء أكانت رابضة على الأرض أم محلقة في الجو، أشار إليه الدكتور الفقي، ص ٨٠-٨١.

(١٣) الدكتور عيسى غسان راضي، مصدر سبق ذكره، ص ٩٦.

(١٤) الدكتور أكرم ياملكي، مصدر سبق ذكره، ص ٢٤١.

(١٥) الدكتور عيسى غسان راضي، مصدر سبق ذكره، ص ٩٨.

(١٦) يُنظر: الدكتور ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الثانية، ١٩٦٦، ص ٢٤٠.

ضمن عملية النقل الجوي، ولا تطبق بشأنها أحكام الاتفاقية، إذ لا صلة لها بمخاطر الطيران^(١٧)، وإنما تخضع إلى قواعد المسؤولية التي يتضمنها القانون الوطني^(١٨).

ثانياً: الوصول إلى المطار والتجول في مرافقه
لا تطبق أحكام الاتفاقية عند وصول الراكب المطار وتجوله في مرافقه كقاعة الاستراحة المعدة للركاب أو مطاعمه أو عند ذهابه إلى الأسواق الحرة أو تغييره العملة لدى أحد المصارف المتواجدة في المطار^(١٩)؛ لأنَّ هذه المناطق وغيرها بعيدة عن مجال المخاطر الخاصة بالطيران. وفي هذه الحالة تنهض مسؤولية شركة الطيران بوصفها حائزة للعقار، وتلتزم ببذل العناية العادية في صيانة هذه المباني، وتقوم مسؤوليتها قبل الركاب وقبل أفراد الجمهور من المودعين والمستقبلين على السواء^(٢٠)، إلا أن هذه المسؤولية ليست ناشئة عن عقد النقل ولا تسري عليها الشروط الواردة في هذا العقد^(٢١).

ثالثاً: الذهاب من مباني المطار إلى الطائرة وبالعكس

إنَّ مغادرة الركاب قاعة الاستراحة إلى صحن المطار يتم عادة بصحبة تابعي الناقل. وفي هذه الحالة يسأل الناقل عن الأضرار التي تلحق بالمسافر من لحظة مغادرته صالة الاستراحة إلى صحن الطائرة تحت إمرة الناقل لتواجده في مكان تحفُّ به مخاطر الطيران^(٢٢). ويرى الفقه أن تقرير مسؤولية الناقل الجوي عن سلامة الراكب يتطلب الأخذ بمعياريين ذا شقين متلازمين هما مخاطر الطيران ووجود الراكب تحت إمرة الناقل أو أحد تابعيه^(٢٣)، فيبدأ الالتزام بضمان سلامة الراكب منذ تدخل الناقل أو أحد تابعيه لتوجيه وإرشاد الركاب المنتظرين في صالات الانتظار داخل مبنى الميناء الجوي، ويستمر هذا الالتزام حتى تعود للراكب حريته بعد انتهاء الرحلة وخروجه إلى الأماكن المفتوحة للجمهور بمكان الوصول^(٢٤).

(١٧) المصدر نفسه، ص ٢٤١.

(١٨) الدكتور عاطف الفقي، مصدر سبق ذكره، ص ٨٩. وفي هذه الحالة قررت أغلب القوانين الوطنية الالتزام العام بضمان سلامة المسافر في ذمة الناقل، وجعلت منه التزاماً بتحقيق نتيجة وليس ببذل عناية، ومن ذلك ما قرره المادة (١٠) من قانون النقل العراقي رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣.

(١٩) الدكتور عاطف الفقي، مصدر سبق ذكره، ص ٨٩، الدكتور محمود مختار بريري، الدكتور عمر فؤاد، ص ١٤٩.

(٢٠) الدكتور ثروت أنيس الأسيوطي، مصدر سبق ذكره، ص ٢٤٣.

(٢١) المصدر نفسه، ص ٢٤٣.

(٢٢) الدكتور هشام فضلي، مصدر سبق ذكره، ص ١٩.

(٢٣) المصدر نفسه، ص ٨٤.

(٢٤) الدكتور محمود مختار بريري، الدكتور عمر فؤاد، مصدر سبق ذكره، ص ١٤٩.

ويترتب على ما تقدم، أن عدم تعرض الراكب لمخاطر الطيران، كتواجده في المطعم التابع للمطار أو في المقهى أو تجوله في صالاته الأخرى لا يوجب بتحقيق مسؤولية الناقل عن الضرر الذي يصيبه في هذه الأمكنة^(٢٥)، إذ لا يُعدُّ في هذه الحالة خاضعاً لتوجيه ورعاية الناقل، وعلى العكس تحقق مسؤولية الناقل وتطبق بشأنه أحكام الاتفاقية منذ أن يسعى الراكب لتلبية النداء الصادر من الناقل ويصبح مقيداً في حركته بتوجيهات هذا الناقل أو تابعيه^(٢٦).

إلا أن القضاء وفي معرض تفسيره لعمليات الصعود والنزول تمسك بمعيار مخاطر الطيران من دون اشتراط تحقق وصاية الناقل أو تابعيه^(٢٧).

المطلب الثالث: أن ينشأ عن الحادث ضرر يصيب الراكب

ينبغي لتحقيق مسؤولية الناقل الجوي أن يؤدي الحادث إلى إصابة الراكب بضرر، ومن ثم فإنه لا يُعدُّ مخالفاً بالتزاماته بضمان سلامة الراكب، ولا تنعقد مسؤوليته إذا لم يسفر الحادث عن إصابة الراكب بأي ضرر.

وقد حددت اتفاقية وارشو في المادة (١٧) الأضرار التي يتم التعويض عنها بالوفاة أو الجروح أو إصابة الراكب بأي أذى بدني آخر. أما اتفاقية مونتريال، فقد حددت هذه الأضرار في المادة (١٧) بالوفاة والإصابة الجسدية، إلا أن الاتفاقيتين المذكورتين لم تحددتا المقصود بالضرر، الأمر الذي دعا الفقه إلى الدعوة بضرورة الرجوع إلى القوانين الوطنية لتحديد المقصود بالضرر والأخذ بالحلول التي تقررها هذه القوانين بصده^(٢٨).

(٢٥) الدكتور طالب حسن موسى، مصدر سبق ذكره، ص ١٥٠.

(٢٦) الدكتور محمود مختار بريري، الدكتور عمر فؤاد، مصدر سبق ذكره، ص ١٤٩.

(٢٧) ففي قضية المدعي (ماشيه) ضد شركة الخطوط الجوية الفرنسية ولدى نزول الركاب من الطائرة بوصاية أحد تابعي الناقل متوجهين إلى صالة استقبال المسافرين القادمين وقبل حوالي عشرين متراً من الوصول إليها زلت أقدام المدعي بسبب وجود كمية من الطين تجمع في حديقة الكمر ك وأسفر ذلك عن إصابته بأضرار مادية وطلب تعويضه عنها، ومع إقرار الشركة (المدعى عليها) بمسؤوليتها عن الحادث باعتبار أن عمليات النزول لا تنتهي إلا بإيصال الراكب إلى مكان تواجد العاملين في الكمارك بالمطار وطلبت تحديد مسؤوليتها وفق المادة (٢٢) من اتفاقية وارشو. وبالرغم من إجابة المحكمة الطلب وتصديقه من محكمة استئناف باريس، إلا أن محكمة النقض نقضت الحكم؛ لأنَّ المحكمة لم تدقق فيما إذا كان المكان الذي حدث فيه الضرر معرضاً لمخاطر الطيران ولا تكتفي بتحقيق وصاية الناقل وتابعيه، وأحالت القضية إلى محكمة استئناف روان التي قضت بخضوع دعوى المسؤولية لأحكام القواعد العامة وليس الأحكام الخاصة بمسؤولية الناقل الجوي وفقاً لأحكام اتفاقية وارشو
Cass civ 18 Janv 1966.R.F.D.A.1966,P. 288

ويُنظر: في تفاصيلها الدكتور طالب حسن موسى، مصدر سبق ذكره، ص ١٥٠-١٥٢.

(٢٨) يُنظر: الدكتور علي البارودي، الدكتور محمد فريد العريني، الدكتور محمد الفقي، مصدر سبق ذكره،

التعويض عن الأضرار النفسية أو الأدبية :

إزاء إغفال اتفاقية وارشو الإشارة إلى تحديد المقصود بالأضرار التي يلزم الناقل الجوي بالتعويض عنها، فقد اختلفت آراء الفقه بشأن مدى جواز التعويض عن الأضرار النفسية أو الأدبية وبرز بهذا الشأن اتجاهان ووفق التفصيل الآتي :

أولاً: عدم جواز التعويض عن الأضرار النفسية أو الأدبية
ذهبت بعض آراء الفقه في ظل اتفاقية وارشو إلى أن الأضرار الواجب التعويض عنها تتمثل بالوفاة أو الجروح أو أي أذى بدني آخر من دون الأضرار النفسية (أو العصبية) ^(٢٩). وهذا ما تؤكد المناقشات والأعمال التحضيرية لاتفاقية وارشو والاتفاقيات المكملة لها، بل أن هذا التفسير واجب الإلتزام، كذلك في ظل اتفاقية مونتريال ١٩٩٩، إذ لا يوجد سوى خلاف لفظي بسيط بين الأضرار التي يتم التعويض عنها في ظل اتفاقية وارشو، وتلك التي يتم التعويض عنها في ظل اتفاقية مونتريال ^(٣٠). ويترتب على الأخذ بمثل هذا التفسير أن الناقل الجوي سيخضع في تقرير مسؤوليته إلى دعويتين أولهما وفقاً لأحكام الاتفاقية وثانيهما وفقاً لأحكام القانون الوطني عن الأضرار النفسية أو الأدبية ^(٣١). وهذا يمثل تعارضاً واضحاً مع الأهداف التي سعت إليها الاتفاقيات الدولية لتحقيقها المتمثل بتوحيد الأحكام الخاصة بمسؤولية الناقل الجوي الدولي.

ثانياً: إمكانية التعويض عن الأضرار النفسية أو الأدبية

مقابل الاتجاه الأول، فقد ذهب بعض الآراء إلى أن المادة (١٧) من اتفاقية وارشو قد عدّدت مصادر الضرر. أما طبيعته ومداه فقد تركتها لأحكام القوانين الوطنية ^(٣٢)، فضلاً عن أن عبارة " أي أذى بدني آخر " الواردة في المادة (١٧) من الاتفاقية المذكورة لم يقصد بها استبعاد الضرر النفسي من نطاق التعويض، بل أراد المقابلة بين الضرر الذي يصيب الإنسان في شخصه، وذلك الذي يصيبه في ذمته المالية، وعدّ الأول من دون الثاني داخلاً في عداد

^(٢٩) يُنظر في عرض هذا الرأي الدكتور طالب حسن موسى، مصدر سبق ذكره، إذ يشير إلى أن اتفاقية وارشو لم تشر إلى وجوب التعويض عن الأضرار النفسية (العصبية) التي تلحق بالراكب جراء إثارة أعصابه بسبب ما يحصل من مخاوف. فاقترح ممثل اليونان إضافة حكم بهذا المعنى إلى الاتفاقية، إلا أن اقتراحه لم يلق القبول، وكذلك أثر الاقتراح ذاته عند انعقاد مؤتمر لاهاي ١٩٥٥ دون قبوله. وهذا يجد تسويغه بأن حوادث خطف الطائرات وتغيير وجهتها وما ينشأ عنها من أضرار بالراكب لم تكن معروفة في تلك المدة ... ، ص ١٥٣.

^(٣٠) الدكتور عاطف الفقي، مصدر سبق ذكره، ص ٩٩.

^(٣١) الدكتور طالب حسن موسى، مصدر سبق ذكره، ص ١٥٤.

^(٣٢) الدكتور هشام فضلي، مصدر سبق ذكره، ص ٢١.

مصادر الضرر. ومن ثمَّ لا يُعدُّ إغفال نص المادة (١٧) من اتفاقية وارشو الإشارة إلى الضرر النفسي إسقاطه من نطاق التعويض وفقاً لأحكام الاتفاقية^(٣٣)، وكذلك لأنَّ عبارة **bodily injury** ينبغي تفسيرها على أنها الأذى الذي يصيب الشخص وليس الأذى الجسماني فحسب^(٣٤).

ومقابل هذين الاتجاهين، فقد ذهبت آراء أخرى إلى وجوب الرجوع في تحديد مسألة جواز التعويض عن الضرر النفسي أو الأدبي إلى القوانين الوطنية؛ لأنَّ اتفاقية وارشو لم تحدد الأضرار التي يمكن التعويض عنها، وهل هي الأضرار المادية المباشرة أم الأضرار غير المباشرة أو مجرد الأضرار الأدبية؟ وإنما فضَّل واضعي الاتفاقية عدم اتخاذ مواقف جامدة بخصوص تلك المسائل قد تصطدم في التحليل الأخير مع القوانين الوطنية للدول أطراف الاتفاقية، ولذا ينبغي أن يخضع تحديد الأضرار التي يجوز التعويض عنها ومداها إلى القانون الداخلي الذي ينعقد له الاختصاص طبقاً لشروط عقد النقل^(٣٥).

المبحث الثاني: شروط تحقق المسؤولية في نقل البضائع أو الأمتعة

نصت المادة (١٨) من اتفاقية وارشو لعام ١٩٢٩ على أن "

- ١- "يسأل الناقل عن الضرر الذي يقع في حالة هلاك أو ضياع أو تلف الأمتعة المسجلة أو البضائع إذا وقع الحادث الذي تولد عنه الضرر خلال النقل الجوي .
- ٢- يشمل النقل الجوي وفقاً للفقرة السابقة المدة التي تكون فيها الأمتعة أو البضائع في حراسة الناقل سواء كان ذلك في مطار أو على متن طائرة أو في أي مكان آخر عند الهبوط خارج المطار .
- ٣- لا تشمل فترة النقل الجوي أي نقل بري أو بحري أو نهري يتم خارج مطار، على أنه إذا حدث مثل هذا النقل عند تنفيذ النقل الجوي بقصد الشحن أو التسليم أو الانتقال من طائرة إلى أخرى، يفترض حصول الضرر فيه، إلى أن يثبت العكس أنه قد نجم عن حادثة وقعت خلال النقل الجوي " .

وكذلك قررت اتفاقية مونتريال في المادة (١٧ ف٢) بمسؤولية الناقل من الأضرار التي تصيب أمتعة الركاب ، إذ نصت " يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة تلف الأمتعة المسجلة أو ضياعها أو تعييبها، بشرط أن يكون الحدث الذي سبب التلف أو الضياع أو

(٣٣) المصدر نفسه، ص ٢١.

(٣٤) الدكتور طالب حسن موسى، مصدر سبق ذكره، ص ١٥٤.

(٣٥) الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره، ص ٢٩٦.

التعيب وقع فقط على متن الطائرة أو أثناء أي مدة كانت فيها الأمتعة مسجلة في حراسة الناقل، غير أنه إذا كان الضرر ناجماً وبقدر ما يكون ناجماً عن خلل كامن في الأمتعة أو عن نوعيتها أو عن عيب ذاتي فيها، فلا يكون الناقل مسؤولاً. وفي حالة الأمتعة غير المسجلة، بما فيها الأمتعة الشخصية، يكون الناقل مسؤولاً إذا كان الضرر ناتجاً عن خطئه أو خطأ تابعيه أو وكلائه.

أما المادة (١٨) من اتفاقية مونتريال، فقد أشارت إلى مسؤولية الناقل عن نقل البضائع، إذ نصت على أن "

١- يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة تلف البضائع أو ضياعها أو تعيبها بشرط أن يكون الحدث الذي ألحق الضرر على هذا النحو قد وقع فقط خلال فترة النقل الجوي .

٢- غير أن الناقل لا يكون مسؤولاً إذا ثبت، وبقدر ما يثبت أن تلف البضائع أو ضياعها أو تعيبها قد نتج عن سبب أو أكثر من الأسباب الآتية :

أ- وجود خلل كامن في تلك البضائع أو بسبب نوعيتها أو وجود عيب ذاتي فيها .

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

ج- عمل من أعمال الحرب أو نزاع مسلح .

د- إجراءات اتخذتها السلطة العمومية بشأن دخول البضائع أو خروجها أو عبورها .

٣- في مفهوم الفقرة (١) من هذه المادة، يشمل النقل الجوي المدة التي تكون خلالها البضائع في حراسة الناقل " .

ويستفاد من النصوص المتقدمة أن اتفاقية مونتريال قد تطلبت توافر شروطاً معينة لتحقيق

مسؤولية الناقل الجوي في حالة نقل البضائع أو الأمتعة وتتمثل هذه الشروط بما يأتي :
أولاً: وقوع حدث أو واقعة (مطلب أول) .

ثانياً: وقوع الحدث أثناء الفترة الزمنية للنقل (مطلب ثانٍ) .

ثالثاً: ضرر يصيب البضائع أو الأمتعة (مطلب ثالث) .

المطلب الأول: وقوع حدث أو واقعة

تطلبت اتفاقية مونتريال، وكذلك اتفاقية وارشو، لتحقيق مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر

الذي يصيب البضائع أو الأمتعة أن ينشأ هذا الضرر عن حدث أو واقعة **evenement** (٣٦) .

(٣٦) ينبغي الإشارة إلى أن اتفاقية وارشو ومونتريال قد استعملتا لفظ حدث أو واقعة عند تنظيمهما لأحكام مسؤولية الناقل عن نقل البضائع أو الأمتعة. بينما استعملت لفظ الحادث عن الكلام عن مسؤولية الناقل في نقل الركاب. ويرى البعض من الفقه بضرورة التمييز بين الألفاظ المذكورة، إذ إن مصطلح

غير إنَّ الاتفاقيتين المذكورتين لم تعرّفا المقصود بالحدث أو الواقعة، ولذا ذهب الفقه إلى تفسيرها بأنها تشمل جميع الأسباب الممكنة للضرر سواء أكانت متعلقة بالنقل أم غير متعلقة بها^(٣٧)، ومن ثمَّ يكفي لتحقيق مسؤولية الناقل أن تدبّل الزهور بسبب انبعاث روائح كريهة من بضائع أخرى محمولة في الطائرة نفسها، أو تلف الأقمشة بسبب انسكاب زيوت أو مواد دسمة عليها، أو ينفق الحيوان نتيجة عدوى تسربت إليه من حيوان آخر^(٣٨)، أو انهيار جزء من مباني المطار مما أدّى إلى تلف البضاعة جراء ذلك، أو ضياع الأمتعة بسبب سرقتها من مباني المطار^(٣٩).

المطلب الثاني: وقوع الحدث في أثناء المدة الزمنية للنقل

يشترط لمسائلة الناقل الجوي . فضلاً عما تقدم . وقوع الحدث أو الواقعة التي أدّت إلى وقوع الضرر الذي أصاب البضائع أو الأمتعة خلال المدة التي يلزم فيها الناقل بالمحافظة على البضائع أو الأمتعة. وقد حددت اتفاقية مونتريال في المادتين (١٧ ف ٢ و ١٨ ف ٣) هذه المدة وميزت بين الأمتعة وبين البضائع. ففيما يتعلق بالأمتعة، فقد قضت بمسؤولية الناقل عن الضرر الناشئ عن تلف الأمتعة المسجلة أو ضياعها أو تعييبها بشرط أن يكون الحدث الذي أدّى إلى وقوع الضرر قد وقع على متن الطائرة، أو في أثناء أي مدة كانت فيها الأمتعة المسجلة في حراسة الناقل.

أما بالنسبة للبضائع، فإنَّ الناقل يُعدُّ مسؤولاً عن الضرر الناشئ عن تلف البضائع أو ضياعها أو تعييبها بشرط أن يكون الضرر قد وقع خلال مدة النقل الجوي، وهذه المدة تشمل تلك المدة التي تكون خلالها البضائع في حراسة الناقل.

الحدث أو الواقعة يُعدُّ أكثر شمولاً واتساعاً من لفظ الحادث؛ لأنّه يتسع ليشمل جميع الأسباب الممكنة للضرر سواء أكانت متعلقة بعملية النقل أم غير متعلقة بها. وكذلك دعت بعض آراء الفقه إلى تبني لفظ واقعة بدلاً من لفظ حادث الذي ورد في المادة (١٧) من اتفاقية وارشو وذلك بقصد توحيد المصطلحات، واتساع لفظ الواقعة ليشمل جميع حالات الضرر الممكن حدوثها. في تفصيل ما تقدّم يُنظر: الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره، ص ٢٩٥، الدكتور عاطف الفقي، مصدر سبق ذكره، ص ١٢٤، الدكتور هشام فضلي، مصدر سبق ذكره، ص ٢٣-٢٤، الدكتور أكرم ياملكي، مصدر سبق ذكره، ص ٢٣٩-٢٤٠.

(٣٧) الدكتور هشام فضلي، مصدر سبق ذكره، ص ٢٤.

(٣٨) الدكتور ثروت أنيس الأسيوطي، مصدر سبق ذكره، ص ٢٨٨-٢٨٩.

(٣٩) الدكتور عاطف الفقي، مصدر سبق ذكره، ص ١٢٤.

ويتضح مما تقدم أن الاتفاقية المذكورة . مونتريال . حددت المدة الزمنية للنقل بتلك التي تكون فيها البضاعة أو الأمتعة تحت حراسة الناقل. فالناقل الجوي يسأل عن الأضرار التي تلحق بالبضائع أو الأمتعة المسجلة ما دامت أنها موجودة في حراسته، وتمتد مدة الحراسة منذ استلام الناقل للبضائع في مطار القيام إلى حين تسليمها إلى المرسل إليه في مطار الوصول^(٤٠).

وقد أثير التساؤل منذ اتفاقية وارشو عن المعيار الذي بمقتضاه يسأل الناقل عن الأضرار التي تلحق بالبضائع أو الأمتعة، وهل هو معيار أحادي يتمثل في فكرة الحراسة أم أنه معيار ثنائي يجمع بين فكرة الحراسة ومدة النطاق المكاني لممارسة فكرة الحراسة، أي مدة النقل الجوي؟ وللإجابة على هذا التساؤل ذهبت آراء الفقه إلى اتجاهين هما :

أولاً: يذهب أصحاب هذا الاتجاه إلى أن المعيار الواجب لتحديد المدة الزمنية للنقل يتمثل في فكرة حراسة الناقل للبضائع أو الأمتعة المسجلة وليس فكرة وجود البضائع أو الأمتعة في مرحلة الرحلة الجوية. ومن ثمَّ فإنَّ التزام الناقل بالمحافظة على البضائع أو الأمتعة يبدأ من الوقت والمكان الذي يتجرّد فيه المرسل عن البضائع أو الأمتعة المسجلة وتدخل في حراسة الناقل^(٤١) . وهكذا يبدو أنَّ معيار الحراسة يمثل معياراً مادياً يتمثل في حراسة الناقل للبضائع أو الأمتعة المسجلة. ومن ثمَّ فإنَّ مسؤولية الناقل تبدأ . وفقاً لهذا الاتجاه . من الوقت والمكان الذي سلمت فيه البضاعة أو الأمتعة إلى الناقل لنقلها، وحتى إتمام عملية النقل بتسليمها إلى المرسل إليه^(٤٢) سواء أكانت الأضرار التي لحقت بالبضاعة قد حدثت وهي ما زالت مودعة في مخازن الناقل وسط المدينة، وقد تعرضت للسرقة. أو في مخازنه بمطار القيام. أو في أثناء عمليات الشحن. أو في أثناء عمليات النقل

(٤٠) المصدر نفسه، ص ٢٤.

(٤١) الدكتور عاطف الفقي، مصدر سبق ذكره، ص ١٢٦. وقد ذهب القضاء إلى أن " مدة النقل الجوي هي تلك تكون فيها الأمتعة أو البضائع تحت حفظ الناقل سواء أكان في المطار أو على ظهر المركبة الهوائية أو في أي مكان آخر تحطُّ فيه هذه المركبة .. فهي لا تقتصر على المرحلة الجوية من النقل، أي المرحلة التي تكون فيها المركبة الهوائية في الفضاء الجوي، بل تمتد لتشمل الوقت الذي تكون فيه البضاعة في المستودعات أو الأبنية القائمة على المطار طالما لا تزال البضاعة تحت حفظ الناقل وحراسته " . الغرفة الابتدائية في جبل لبنان، تاريخ ٢٠٠٠/٢/١٦ أشار إليه الدكتور عفيف شمس الدين، المصنف في الاجتهاد التجاري، الجزء الثالث، بيروت، ٢٠٠٤، ص ٤١٢-٤١٣.

(٤٢) المصدر نفسه، ص ١٢٦.

المتعاقبة. أو في مطار الوصول وقبل تسليمها إلى المرسل إليه، وبوجه عام في أي وقت أو مكان لا زالت فيه البضاعة تحت حراسته^(٤٣).

ثانياً: يذهب أصحاب هذا الاتجاه إلى أن تحديد المدة الزمنية التي يسأل فيها الناقل عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة أو الأمتعة يتطلب شرطين أولهما أن تكون البضائع والأمتعة المسجلة في حراسة الناقل. وثانيهما أن تكون هذه الحراسة متحققة في مجال الرحلة الجوية حتى يتم إخضاع مسؤولية الناقل لنظام المسؤولية الخاص المقرر في الاتفاقية، وذلك سواء أكانت هذه الحراسة على متن الطائرة أو في مطار من المطارات^(٤٤) أو كانت في غير مطار في حال اضطرار الناقل للهبوط خارج أحد المطارات. فإذا توافر هذان الشرطان معاً أمكن عدّ الضرر حاصلاً في مدة النقل الجوي وخاضعاً لأحكام المسؤولية المقررة في الاتفاقية^(٤٥).

أما إذا توافر أحد الشرطين ولم يتوافر الآخر، كأن كانت البضاعة موجودة في المطار أو على متن الطائرة من دون أن تكون في حراسة الناقل، أو كانت في حراسته ولكنها ليست في المطار أو على متن الطائرة، فإن هذا النقل يخرج عن النطاق الزمني لتطبيق أحكام المسؤولية الواردة فيها، ولا يُعدُّ نقلاً جويّاً بمفهوم الاتفاقية^(٤٦).

وإذا كانت مسؤولية الناقل تشمل المدة التي تمتد من استلام الناقل البضاعة أو الأمتعة في ميناء القيام حتى تسليمها للمرسل إليه في مطار الوصول، ومن ثمّ فيخرج من نطاق المدة الزمنية للنقل الجوي، ومن ثمّ من نطاق تطبيق المسؤولية، كل ضرر يصيب البضاعة أو الأمتعة المسجلة يجد مصدره في حدث أو سبب وقع قبل دخول البضاعة مطار القيام أو بعد خروجها من مطار الوصول أو بعد إعادة نقلها بطريق غير جوي في أحوال الهبوط الاضطراري خارج أحد المطارات؛ لأنّ الضرر قد نشأ في مدة نقل أرضي لا جوي، فلا يوجد ما يسوغ لإخضاعها لنظام المسؤولية المقرر في الاتفاقية، ولو كانت البضائع أو الأمتعة موجودة في حراسة الناقل وينبغي تطبيق أحكام القانون الوطني المتعلق بنوع النقل الذي حدث في أثناءه الضرر^(٤٧). ولذلك قررت (ف٤) من المادة (١٨) من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ بأنه " لا تشمل مدة النقل الجوي أي نقل بري أو نقل بحري أو نقل في بحار مائية خارج المطار " .

(٤٣) المصدر نفسه، ص ١٢٦.

(٤٤) الدكتور البارودي، الدكتور العريني، الدكتور الفقي، مصدر سبق ذكره، ص ٦٠٦.

(٤٥) المصدر نفسه، ص ٦٠٦.

(٤٦) الدكتور عاطف الفقي، مصدر سبق ذكره، ص ١٢٧.

(٤٧) المصدر نفسه، ص ١٢٨-١٢٩.

وتطبيقاً لهذا النص، فإنه إذا تم تسليم البضائع إلى الناقل الجوي وكان يجب عليه نقلها براً أو نهراً لشحنها على متن الطائرة في مطار القيام، أو لتسليمها إلى المرسل إليه بعد هبوط الطائرة أو لنقلها من طائرة لأخرى، تنفيذاً لعقد النقل الجوي، فإن قواعد مسؤولية الناقل الواردة في اتفاقية مونتريال لا تطبق على النقل البري أو البحري الذي يسبق عملية النقل الجوي، وكذلك الذي يتخللها أو يتبعها، وإنما تطبق القواعد الخاصة بالنقل البري أو البحري أو النهري في القانون الواجب التطبيق^(٤٨).

إلا أنه لما كان من المتعذر أحياناً إثبات وقت حدوث الواقعة التي نجم عنها الضرر في أية مرحلة من مراحلها، فقد قررت الفقرة (٤) من المادة (١٨) قرينة مفادها أنه متى كان النقل البري أو البحري أو النهري يتم تنفيذاً لعقد النقل الجوي، فإنه يفترض أن الضرر قد لحق بالبضائع في أثناء مدة النقل الجوي، وتطبق بشأنه أحكام الاتفاقية، إلا أن هذه القرينة هي قرينة بسيطة قابلة لإثبات العكس، إذ بإمكان الناقل إثبات حدوث الواقعة التي نجم عنها الضرر في أثناء النقل البري أو النهري أو البحري^(٤٩).

وختاماً تنبغي الإشارة بأن الفقرة (٤) من المادة (١٨) من اتفاقية مونتريال نصت بأنه "إذا قام الناقل بدون موافقة المرسل باستبدال واسطة النقل بواسطة نقل أخرى فيما يتعلق بالنقل كلياً أو جزئياً الذي يتناوله الاتفاق بين الأطراف باعتباره نقلاً جويّاً، فإن النقل بتلك الواسطة الأخرى يعتبر أنه تم ضمن مدة النقل الجوي". وهذا يمثل توسعاً في تحديد نطاق تطبيق الاتفاقية لتمتد إلى حقبة أخرى لا تدخل ضمن مدة النقل الفعلي.

المطلب الثالث: ضرر يصيب البضائع أو الأمتعة

يشترط لتحقيق مسؤولية الناقل الجوي أن ينشأ عن الحدث أو الواقعة ضرر يلحق بالبضائع أو الأمتعة موضوع النقل، فإذا انتفى الضرر فلا مسؤولية على الناقل الجوي. وقد حددت المادة (١٨) من اتفاقية وارشو صور الضرر بالهلاك والضياع والتلف. ويقصد بالهلاك زوال مادة الشيء. أما التلف فهو كل عطب في مادة الشيء يؤثر في قيمته بحسب الاستعمال الذي أعد له. أما الضياع فهو عدم تمكن الناقل من إعادة الشيء لاختفائه من دون أن يترك أثراً، ولا يشترط التحقق من مآل الشيء وهل هلك أم ما زال موجوداً، كأن يسلم الناقل الأمتعة المسجلة إلى غير صاحبها ويختفي المستلم من دون أن يعثر له على أثر^(٥٠).

(٤٨) الدكتور هشام فضلي، مصدر سبق ذكره، ص ٢٥.

(٤٩) الدكتور هشام فضلي، مصدر سبق ذكره، ص ٢٥.

(٥٠) الدكتور ثروت أنيس الأسيوطي، مصدر سبق ذكره، ص ٢٨٨.

أما اتفاقية مونتريال ١٩٩٩، فقد حددت في المادة (١٧ ف ٢) والمادة (١٨) ثلاث صور للضرر لا تختلف كثيراً عن تلك التي قررتها اتفاقية وارشو، وتتمثل بالتلف والضياع والتعيب.

المبحث الثالث: شروط تحقق المسؤولية عن التأخير

قررت اتفاقية وارشو في المادة (١٩) بأنه " يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو " .

وكذلك نصت المادة (١٩) من اتفاقية مونتريال على أن " يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو، غير أن الناقل لا يكون مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير إذا ثبت أنه اتخذ هو وتابعوه ووكلاؤه كافة التدابير المعقولة اللازمة لتفادي الضرر أو أنه استحال عليه أو عليهم اتخاذ مثل هذه التدابير " .

ويتضح مما تقدّم، أنه يشترط لتحقيق مسؤولية الناقل عن التأخير ثلاثة شروط هي :

أولاً: تحقق التأخير في النقل (مطلب أول)

ثانياً: حدوث التأخير في مدة زمنية معينة (مطلب ثانٍ)

ثالثاً: أن ينشأ عن التأخير ضرر (مطلب ثالث). ونبين هذه الشروط تباعاً :

المطلب الأول: تحقق التأخير في النقل

ينبغي لمسائلة القانون الجوي عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع أن يتحقق التأخير فعلاً. ولكن ما هو المعيار المعتمد في تحديد فكرة التأخير؟ ينبغي التمييز بين حالتين هما حالة الاتفاق على ميعاد لتنفيذ النقل، ففي هذه الحالة يُعدُّ التأخير متحققاً بمجرد تفويت هذا الميعاد، أي عدم تنفيذ النقل في ميعاده المحدد. وحالة عدم الاتفاق على ميعاد لتنفيذ النقل فيُعدُّ تأخيراً إذا لم ينفذ الناقل النقل في ميعاد معقول، أي الميعاد المتوقع للرحلة نفسها في مثل الظروف الجوية المحيطة ^(٥١). وعلى الرغم من وضوح فكرة التأخير إلا أنها أثارت خلافاً في ظل تطبيق اتفاقية وارشو بشأن المقصود بها ومداهها، وكانت هذه المسائل محل خلاف عند وضع أحكام مسؤولية الناقل الجوي في مؤتمر وارشو لعام ١٩٢٩ ^(٥٢) ، إذ ادعى البعض بأن

(٥١) يُنظر: الدكتور ثروت أنيس الأسيوطي، مصدر سبق ذكره، ص ٣١٣. وهذا ما أخذ به قانون النقل العراقي رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣، إذ قررت المادة (٩) منه بأنه " يلتزم الناقل بنقل الركاب وأمتعته بواسطة نقل صالحة لهذا الغرض من جميع الوجوه إلى مكان الوصول وذلك طبقاً للاتفاق وفي الموعد المعين لذلك، وإذا لم يعين موعد الوصول ففي الموعد الذي يستغرقه الناقل الاعتيادي إذا وجد في الظروف ذاتها " .

(٥٢) يُنظر: الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره، ص ٢٩٨.

تقرير مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير يفتح الباب أمام الدعاوى غير الجدية، ويحمل القضاء عبئاً هو في غنى عنه^(٥٣). وكذلك اصطدمت فكرة التأخير بمعارضة شديدة من قبل الناقلين الجويين والاتحاد الدولي للنقل الجوي؛ لأنَّ الملاحاة الجوية تحكمها ظروف كثيرة مختلفة ليس بوسع الناقل أو تابعيه السيطرة عليها، ومن ذلك الظروف الجوية، وكذلك قدرة الطائرة من الناحية الفنية على حمل البضائع^(٥٤)، وتم ترجمة هذه التحفظات بالشروط العامة التي وضعها الاتحاد الدولي للنقل الجوي (الاياتا)، والتي سبق الإشارة إليها في موضع سابق، التي أهدرت قيمة مواعيد الرحيل والوصول، والتي كانت موضع انتقاد الفقه؛ لأنَّ من شأنها إهدار النص الأمر للمادة (١٩) من اتفاقية وارشو التي تقابل المادة (١٩) من اتفاقية مونتريال. التي قررت بمسؤولية الناقل الجوي عن التأخير^(٥٥). فضلاً عن أن التأخير يمثل تفويتاً للغاية من اختيار الراكب النقل عن طريق الجو، وهي الرغبة في سرعة الانتقال وإيصاله في أقرب موعد ممكن^(٥٦).

المطلب الثاني: حدوث التأخير في مدة زمنية معينة

ينبغي لمسائلة الناقل الجوي عن التأخير أن يقع في مدة زمنية معينة، ولكن كيف يمكن تعيين هذه المدة؟ ذهبت بعض الآراء في ظل تطبيق اتفاقية وارشو إلى أن التأخير الذي يسأل الناقل الجوي عنه هو ذلك يحدث في أثناء وجود الطائرة في الجو^(٥٧)، أي المدة ما بين إقلاع الطائرة من مطار القيام حتى هبوطها في مطار الوصول، ومن ثم فإنَّ التأخير الذي يحصل قبل أو بعد عملية النقل لا يسأل عنه الناقل^(٥٨). وقد عاب البعض من الفقه على هذا التفسير بأنه لا يتفق مع صراحة نص المادة (١٩) من اتفاقية وارشو التي تتحدث عن التأخير في النقل وليس في الطيران^(٥٩). ومقابل ذلك ذهبت بعض الآراء بأن مسؤولية الناقل عن التأخير تتعدّد ليس فلقط عن التأخير الذي يقع في مدة النقل ذاتها، بل عن كل تأخير يحدث في أثناء وبمناسبة

(٥٣) وهذا ما قاله مندوب بولندا في مؤتمر وارشو ١٩٢٩. يُنظر: الدكتور ثروت أنيس الأسيوطي، مصدر سبق ذكره، ص ٣٠٠.

(٥٤) يُنظر: الدكتور علي البارودي، الدكتور محمد فريد العريني، الدكتور محمد الفقي، مصدر سبق ذكره، ص ٦٦١.

(٥٥) يُنظر بشأن هذه الشروط والانتقادات الموجهة إليها ما سبقت الإشارة إليه عند البحث في التزامات الناقل، ص من هذا المؤلف.

(٥٦) محكمة استئناف بيروت، رقم ٦٠ تاريخ ١٩٦٣/٦/٢٠، أشار إليه الدكتور عفيف شمس الدين، مصدر سبق ذكره، الجزء الأول، ص ٦٤٦.

(٥٧) الدكتور ثروت أنيس الأسيوطي، مصدر سبق ذكره، ص ٣١٠.

(٥٨) في عرض هذا الرأي يُنظر: الدكتور عاطف الفقي، مصدر سبق ذكره، ص ١٣٤-١٣٥.

(٥٩) الدكتور ثروت أنيس الأسيوطي، مصدر سبق ذكره، ص ٣١٠-٣١١.

عملية النقل في مجموعها، وإن القول بخلاف ذلك يجعل من الأحكام المتعلقة بمسؤولية الناقل عن التأخير عديمة الجدوى^(٦٠)، فضلاً عن أن معظم حالات التأخير يتحقق وجودها قبل إقلاع الطائرة من مطار القيام أو بعد هبوطها في مطار الوصول^(٦١).

أما في ظل اتفاقية مونتريال، فإنَّ الفقه يذهب إلى أن مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير تنبسط عن كل تأخير في أثناء النقل الجوي بحدوده المرسومة في المادة (١٧) من الاتفاقية التي تتعلق بنقل الأشخاص والمادة (١٨) المتعلقة بنقل البضائع. ومن ثمَّ يسأل الناقل الجوي عن التأخير في نقل الراكب إذا حدث في أثناء المدة الزمنية التي تمتد من لحظة مغادرة الراكب تحت إمرة الناقل الجوي أو أحد تابعيه القاعة المعدة لتجمع المسافرين بمطار القيام للتوجه إلى الطائرة المعدة لنقله حتى لحظة تخلصه من وصاية الناقل الجوي أو أحد تابعيه بدخول مباني مطار الوصول. ويسأل الناقل عن التأخير في نقل البضائع متى وقع في المدة التي تكون فيها البضاعة في حراسة الناقل^(٦٢). أما فترة تحليق الطائرة في الجو فلا أهمية لها؛ لأنها عادة ما تكون ثابتة لا تتغير ومبرمجة بواسطة الحاسب الآلي^(٦٣).

المطلب الثالث: أن ينشأ عن التأخير ضرر

يشترط لتحقيق مسؤولية الناقل الجوي ليس مجرد حصول التأخير، وإنما ينبغي أن ينشأ عنه ضرر يصيب الراكب أو المرسل، إلا أنَّ اتفاقية مونتريال، وقبلها اتفاقية وارشو، لم تحدد المقصود بالضرر وطبيعة الضرر الذي يجب التعويض عنه، ومن ثمَّ ينبغي الرجوع إلى القانون الوطني لمحكمة الموضوع التي ينعقد لها الاختصاص^(٦٤). وباستجلاء أحكام القضاء بشأن التأخير، نجد أن الضرر الناشئ عنه يتمثل إما بحرمان الشخص من فرصة ما قد تعود عليه بالنفع المادي أو غير المادي، أو تحرمه من الحصول على كسب ما. ومن ذلك التأخير الذي يترتب عليه حرمان الراكب من الاشتراك في حفل افتتاح لمحفل علمي تم دعوته إليه بوصفه خبيراً لتقديم خبرته^(٦٥) أو التأخير الذي يترتب عليه حرمان اشتراك معروضات معينة في مسابقة دولية رصدت لها جائزة كبيرة^(٦٦).

(٦٠) الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره، ص ٣٠١.

(٦١) الدكتور عاطف الفقي، مصدر سبق ذكره، ص ١٣٥.

(٦٢) الدكتور هشام فضلي، مصدر سبق ذكره، ص ٢٧-٢٨.

(٥) الدكتور محمود أحمد الكندري، مصدر سبق ذكره، ص ١٢٥.

(٦٤) الدكتور عيسى غسان ربيضي، مصدر سبق ذكره، ص ١١٥.

(65) La seine 19 Juill 1960.J.C.P.II, P. 830.

(66) Geneve 8 mars 1955.R.F.D.A. 1955,P. 235.