

## محاضرات القانون الجوي المحاضرة العاشرة طرق دفع المسؤولية

الأصل أن الناقل الجوي يُعدُّ مسؤولاً متى ما أُخلَّ بتنفيذ إحدى الالتزامات التي يقررها عقد النقل في ذمته ويلزم بالتعويض، إلا أنه يجوز نفي مسؤوليته باللجوء إلى إحدى وسائل دفع المسؤولية، إلا أن طرق دفع المسؤولية ترتبط ارتباطاً وثيقاً بالأساس الذي تستند عليه المسؤولية. فإذا كانت هذه المسؤولية قائمة على أساس الخطأ واجب الإثبات، فلا يسأل الناقل إلا إذا أثبت المدعي (الراكب أو المرسل) أن الضرر قد نتج عن خطأ الناقل أو تابعيه. أما إذا كانت قائمة على أساس الخطأ المفترض في جانب الناقل جاز له نفي قرينة الخطأ عن نفسه بإثبات أنه لم يرتكب مثل هذا الخطأ. أما إذا كانت هذه المسؤولية قائمة على أساس الخطر وتحمل التبعة تحققت مسؤولية الناقل، ولا يستطيع دفعها إلا بإحدى وسائل دفع المسؤولية التي حددها القانون. وكذلك ترتبط طرق دفع المسؤولية بطبيعة الالتزام المقرر على عاتق الناقل، فإذا كان التزاماً ببذل عناية جاز له دفع المسؤولية بإثبات أنه بذل في تنفيذ التزامه العناية التي يقررها القانون. أما إذا كان التزاماً بتحقيق نتيجة فلا يجوز له نفي مسؤوليته إلا إذا أثبت أن الضرر نشأ عن سبب أجنبي لا يد له فيه.

وقد مرّت طرق دفع المسؤولية في إطار النقل الجوي الدولي بمراحل تطور عديدة وفقاً لأساس المسؤولية التي اعتمدهت الاتفاقية. ونبحت أولاً في طرق دفع المسؤولية في ضوء أحكام اتفاقية وارشو لعام ١٩٢٩ والاتفاقيات الملحقة بها (مبحث أول)، وطرق دفع المسؤولية وفقاً لاتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ (مبحث ثانٍ).

### المبحث الأول: طرق دفع المسؤولية في اتفاقية وارشو لعام ١٩٢٩ والاتفاقيات الملحقة بها

نصت المادة (٢٠) من اتفاقية وارشو لعام ١٩٢٩ على أنه :

- ١- " لا يكون الناقل مسؤولاً إذا أثبت أنه وتابعيه قد اتخذوا كافة التدابير الضرورية لتفادي الضرر أو أنه كان يستحيل عليهم اتخاذها .
- ٢- ولا يكون الناقل مسؤولاً في نقل البضائع والأمتعة إذا أثبت أن الضرر تولد عن خطأ في القيادة أو تسيير الطائرة أو في الملاحة، وأنه هو وتابعيه قد اتخذوا من كافة الوجوه الأخرى كل التدابير الضرورية لتفادي الضرر " .

أما المادة (٢١) فقد نصت على أن " إذا أثبت الناقل أن خطأ الشخص المضرور تسبب في الضرر أو أسهم في وقوعه، جاز للمحكمة طبقاً لقانونها أن تستعبد مسؤولية الناقل أو تخفف منها " .

ويتضح من النص المتقدم، إن اتفاقية وارشو حددت طرق دفع المسؤولية، إلا أنه قبل الإشارة إليها فإنه ينبغي البحث أولاً في أساس المسؤولية .

### أساس المسؤولية :

أقامت اتفاقية وارشو مسؤولية الناقل الجوي في نقل الأشخاص على أساس الخطأ المفترض في جانب النقل، إذ عدت الناقل مسؤولاً بمجرد إخلاله بضمان سلامة المسافر وتحقيق الضرر، وذلك حماية للراكب، إلا أن افتراض الخطأ في جانب الناقل كان من مؤداه عدّ التزام الناقل التزاماً بنتيجة، إلا أن واضعو الاتفاقية لم يأخذوا بهذه الوجهة، وإنما عدّوه التزاماً ببذل عناية<sup>(١)</sup> .

(١) انقسمت آراء واضعي اتفاقية وارشو بشأن أساس المسؤولية على ثلاثة اتجاهات تتمثل بما يأتي :  
أولاً: جعل مسؤولية الناقل مفترضة، فهي مسؤولية عقدية أساسها الإخلال بالالتزامات الناشئة عن عقد النقل ، وهذا الالتزام هو التزام بتحقيق نتيجة، فهو يُعدُّ مسؤولاً بمجرد عدم تحقيق النتيجة، ولا يستطيع التخلص من المسؤولية إلا بإثبات السبب الأجنبي، كالقوة القاهرة أو خطأ المضرور . وقد نادى بهذه الأفكار الفريق الفرنسي الذي اشترك في المفاوضات المتعلقة بالاتفاقية .  
ثانياً: جعل مسؤولية الناقل قائمة على أساس الخطأ واجب الإثبات، فهي تمثل مسؤولية شخصية . بغض النظر عن طبيعتها عقدية أم تقصيرية . قوامها إخلال الناقل ببذل العناية المعقولة (Reasonable Care) في أثناء النقل. وينبغي على المضرور إثبات هذا الإخلال وذلك بأن يثبت = بأن الناقل لم يبذل العناية المطلوبة . وهذا ما مثلته وجهات نظر الفريق الأمريكي والبريطاني الذي أسهم في إعداد الاتفاقية .

ثالثاً: إقامة مسؤولية الناقل على أساس فكرة المخاطر وتحمل التبعة، إذ يُعدُّ الناقل مسؤولاً بمجرد تحقق الضرر، ويتحمل الناقل فضلاً عن أخطائه وأخطاء تابعيه، تبعاً للقوة القاهرة، ولا يستطيع التخلص من المسؤولية إلا بإثبات خطأ المضرور . وهذا ما نادى به الوفود الألمانية والروسية. وقد استبعد واضعو الاتفاقية إقامة المسؤولية على أساس نظرية المخاطر وتحمل التبعة لعدم ملائمتها لظروف النقل الجوي الذي ما زال في بداياته واختارت حلاً توفيقياً بين وجهة النظر الفرنسية ووجهة النظر الأمريكية وذلك بتبنيها فكرة الخطأ المفترض أو المسؤولية المفترضة، إلا أنها لم تجعل التزام الناقل سوى التزاماً ببذل عناية وليس بتحقيق نتيجة. يُنظر: الدكتور ثروت أنيس الأسيوطي، مصدر سبق ذكره، ص ٢١٤ وما بعدها، الدكتور طالب حسن موسى، ص ١٤٠-١٤١، الدكتور البارودي، الدكتور العريني، الدكتور الفقي، مصدر سبق ذكره، ص ٥٨٦-٥٩٠، الدكتور عاطف الفقي، مصدر سبق ذكره، ص ١٤٠-

إلا أنها من جانب آخر لم تلقِ على الراكب عبء إثبات الخطأ، وإنما نقلت عبء إثبات الخطأ إلى الناقل، وذلك لأنَّ أساس المسؤولية يقوم على افتراض الخطأ من جانب الناقل، وإنه لم يبذل القدر اللازم من العناية، إلا أن بوسع الناقل إقامة الدليل على انتفاء الخطأ من جانبه، ودفع المسؤولية بالطرق التي حدّتها الاتفاقية .

### طرق دفع المسؤولية :

وفقاً لما قرره المادة (٢٠) من اتفاقية وارشو، فإنَّ وسائل دفع المسؤولية تتمثل بما

يأتي:

أولاً: اتخاذ الناقل وتابعوه التدابير الضرورية لتلافي وقوع الضرر واستحالة اتخاذهم لها (مطلب أول) .

ثانياً: الخطأ الملاحي (مطلب ثانٍ) .

ثالثاً: خطأ المضرور (مطلب ثالث) .

### المطلب الأول: اتخاذ الناقل وتابعوه التدابير الضرورية لتلافي وقوع الضرر أو استحالة اتخاذهم لها

يستطيع الناقل، ووفقاً لما قرره الفقرة (١) من المادة (٢٠) التي تقدّم ذكرها، دفع مسؤوليته عن الضرر الذي لحق بالراكب إذا أثبت بأنه اتخذ وتابعوه كافة التدابير الضرورية لتلافي وقوعه، أو استحاله عليهم اتخاذ هذه التدابير . وقد أُثير الخلاف بشأن لفظ التدابير (Mesures Necessaires) ، وهل يقصد بها إقامة الناقل الدليل على أن الضرر قد نشأ عن سبب أجنبي لا يد له فيه؟ أم أنها إقامة الدليل من جانب الناقل بانتفاء الخطأ من قبله سواء بدليل إيجابي يثبت انتفاء الخطأ من جانبه بوجه عام، أم بدليل سلبي يقوم على تحديد سبب الضرر، وأنه لا يرجع إلى خطأه؟<sup>(٢)</sup>.

ذهبت بعض آراء الفقه إلى تبني مفهوماً ضيقاً للفظ التدابير الضرورية، بينما ذهبت آراء أخرى إلى تبني تفسيراً واسعاً لها ونعرض لكلا الاتجاهين :

### التفسير الضيق للتدابير الضرورية :

تتمثل التدابير الضرورية بالتدابير كافة التي من شأن اتخاذها أن تؤدي موضوعياً إلى منع حدوث الضرر، أو هي التي لو اتخذت ما وقع الضرر<sup>(٣)</sup> . وترتبط التدابير الضرورية،

(٢) في هذه التساؤلات يُنظر: الدكتور البارودي، الدكتور العربي، الدكتور الفقي، ص ٦٢٠.

(٣) المصدر نفسه، ص ٦٢٠، وبالمعنى ذاته الدكتور عاطف الفقي، مصدر سبق ذكره، ص ١٤٣.

التي ينبغي على الناقل اتخاذها للتخلص من المسؤولية، ارتباطاً وثيقاً ومباشراً بسبب الحادث الذي أدى إلى وقوع الضرر. فإذا كانت الطائرة قد احترقت في الجو لتعرضها لصاعقة، فيجب على الناقل أن يثبت بأنها كانت مزودة بأجهزة الحريق لمواجهة مثل هذه الحالات<sup>(٤)</sup>. وإذا كانت مخاطر تجمع الجليد فعليه أن يثبت بأن الطائرة كانت مزودة بأجهزة تستعمل في إذابة الجليد الذي يتراكم على أجنحتها<sup>(٥)</sup>. وقد انتقد الفقه هذا التفسير لكونه ينتقص من مضمون المادة (٢٠) من الاتفاقية ويناقض غرضها، ذلك لأن المادة المذكورة حددت وسيلتين لدفع المسؤولية هما أولاً: اتخاذ الناقل وتابعوه التدابير الضرورية كافة، وثانياً: استحالة اتخاذهم لها. فلو كان المقصود بالوسيلة الأولى اتخاذ الناقل للتدابير كافة التي من شأنها موضوعياً منع حدوث الضرر، ففي هذه الحالة ستفقد هذه الوسيلة كل معنى لها ولتلاشى مجال أعمالها؛ لأن وقوع الضرر يدل في حد ذاته أن الناقل لم يتخذ مثل هذه التدابير، وهذا سيحرم الناقل من التمسك بأنه اتخذ مثل هذه التدابير. أما فيما يتعلق بالوسيلة الثانية، وهي إثبات الناقل بأنه لم يتمكن هو وتابعوه من اتخاذ مثل هذه التدابير، فهذا الإثبات لا يعني في الواقع سوى شيئاً واحداً وهو إقامة الدليل على القوة القاهرة، وهذا ما يناقض غرض الاتفاقية؛ لأنها لم تهدف إلى تشديد مسؤولية الناقل، بل على العكس قصدت التخفيف منها عن طريق عدّ التزامه التزاماً ببذل عناية وتمكينه. على الرغم من خطأه المفترض. من إثبات أنه بذل العناية المطلوبة من دون الحاجة إلى إثبات الحادث الفجائي أو القوة القاهرة<sup>(٦)</sup>.

وهكذا نخلص إلى أن الاتجاه الضيق في تفسير التدابير الضرورية يتضمن تشديداً في مسؤولية الناقل ويؤدي إلى تحمله المسؤولية بالكامل<sup>(٧)</sup>؛ لأنه يفرض على الناقل معرفة أسباب الحادث واتخاذ التدابير الضرورية لتلافيها، وهذا الأمر يبدو مستحيلاً في بعض الأحيان<sup>(٨)</sup>، مما يجعل من مسؤولية الناقل مسؤولية مطلقة تقوم على أساس خطأ مفترض لا يقبل إثبات العكس<sup>(٩)</sup>، وهذا ما يتعارض مع أساس المسؤولية الذي تبنته اتفاقية وارشو.

(٤) الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره، ص ٣١٦.

(٥) الدكتور محمود مختار بريري، الدكتور عمر فؤاد، مصدر سبق ذكره، ص ١٥٦.

(٦) الدكتور علي البارودي، الدكتور محمد فريد العريني، الدكتور محمد الفقي، مصدر سبق ذكره، ص ٦٢١.

(٧) الدكتور محمود مختار بريري، الدكتور عمر فؤاد عمر، مصدر سبق ذكره، ص ١٥٦، الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره، ص ٣١٦.

(٨) يُنظر: الدكتور عاطف الفقي، مصدر سبق ذكره، ص ١٤٥.

(٩) الدكتور طالب حسن موسى، مصدر سبق ذكره، ص ١٤٢.

## التفسير الواسع للتدابير الضرورية :

يرى البعض بأنه ينبغي تفسير عبارة (التدابير الضرورية) تفسيراً واسعاً لتشمل كافة التدابير المعقولة التي يتخذها الناقل الحريص لتفادي الضرر بحسبان أن التزام الناقل الجوي بضمان سلامة المسافرين هو التزام ببذل عناية وليس التزام بتحقيق نتيجة<sup>(١٠)</sup> ، كأن يثبت أن الطائرة كانت مستوفية للشروط الفنية كافة التي تسمح لها بالطيران، أو أنها كانت موضع عنايته من حيث الصيانة والإصلاح، وإنما كانت في لحظة الإقلاع في حالة جيدة ومزودة بالأجهزة الضرورية والخراطم والنشرات الجوية كافة، وكذلك أنها اتبعت قواعد وأصول الصعود إلى الجو ودرجات ومستويات التحليق، وأنه عهد بقيادتها إلى طاقم مؤهل ومتمرس في الطيران<sup>(١١)</sup>.

ووفقاً لهذا التفسير، فإن الناقل الجوي لا يكلف بإقامة الدليل على السبب الذي أدى إلى وقوع الحادث المتولد عنه الضرر، وإثبات أنه وتابعه اتخذوا في مواجهة هذا الضرر التدابير الضرورية كافة لمنع وقوعه. وإنما عليه أن يقيم الدليل. فيما إذا عرف سبب الحادث. بأنه اتخذ في مواجهته التدابير اللازمة والضرورية كافة<sup>(١٢)</sup>.

ويتمثل الفارق بين التفسير الضيق والتفسير الواسع في أن الأول يشترط ضرورة إثبات اتخاذ الناقل وتابعيه التدابير الضرورية كافة لتفادي الضرر الذي وقع بالذات. في حين يكفي الثاني للتحلل من المسؤولية أن يثبت الناقل أنه اتخذ وتابعيه التدابير الضرورية كافة لتفادي وقوع الضرر بوجه عام<sup>(١٣)</sup>.

## القوة القاهرة :

لم تذكر اتفاقية وارشو القوة القاهرة كأحدى طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي، إلا أن العبارات الأخيرة الواردة في نص الفقرة (١٠٢٠) من الاتفاقية المذكورة التي أشارت إلى مسؤولية الناقل (إذا استحال عليهم اتخاذها)، أي استحالة الناقل وتابعيه اتخاذ التدابير الضرورية لتفادي الضرر تم تفسيرها من قبل الفقه على أنها تمثل جوازاً باللجوء إلى القوة القاهرة<sup>(١٤)</sup>. إذ إن استحالة اتخاذ التدابير لا تتحقق إلا إزاء الحادث غير المتوقع وغير الممكن. ولذا يكون

(١٠) الدكتور أبو زيد رضوان ، مصدر سبق ذكره، ص ٣١٧.

(١١) المصدر نفسه، ٣١٧-٣١٨.

(١٢) يُنظر: الدكتور علي البارودي، الدكتور محمد فريد العريني، الدكتور محمد الفقي، مصدر سبق ذكره، ص ٦٢٣.

(١٣) الدكتور عاطف الفقي، مصدر سبق ذكره، ص ١٤٦.

(١٤) الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره، ص ٣٢٠.

الأمر متعلقاً بإثبات القوة القاهرة<sup>(١٥)</sup>، أي إثبات القوة القاهرة التي حالت من دون اتخاذ التدابير الضرورية<sup>(١٦)</sup>.

وتتمثل القوة القاهرة بتلك الحوادث الفجائية التي تخرج عن دائرة نشاط الناقل ولا يمكن توقعها أو دفع مخاطرها<sup>(١٧)</sup>. وتتخلص أساساً في مخاطر الهواء التي تنشأ بفعل الطبيعة ولا حيلة للناقل الجوي إزاءها، كتعرض الطائرة إلى عاصفة ثلجية على الرغم من حسن توقع الأرصاد الجوية<sup>(١٨)</sup>، أو مطب هوائي أدى إلى اختلال توازنها وسقوطها، أو هجوم سرب من الطيور الجارحة على الطائرة ودخول بعضها بقوة جذب الهواء إلى ماكنتها، الأمر الذي أدى إلى انفجارها أو إلحاق عطب بها<sup>(١٩)</sup>.

ولا يُعدُّ من قبيل القوة القاهرة التي تعفي الناقل من المسؤولية الحوادث الفجائية المتوقعة المنبثقة أو المتصلة بدائرة نشاط الناقل، كانفجار أحد محرّكات الطائرة أو أحد إطاراتها أو تلف أحد أجهزتها<sup>(٢٠)</sup>. ولا يجوز كذلك التذرع بالقوة القاهرة للتصل من المسؤولية إذا كان قد سبق أو رافق هذه القوة القاهرة خطأ من الناقل لولاه لما حصل الضرر يتمثل بالتأخير في نقل البضاعة مما أدى إلى هلاكها بغارة جوية على المطار<sup>(٢١)</sup>.

## المطلب الثاني: الخطأ الملاحي

كانت اتفاقية وارثو قبل . تعديلها ببروتوكول لاهاي ١٩٥٥ . تنص في الفقرة (٢) من المادة (٢٠) بأنه " لا يكون الناقل مسؤولاً في حالة نقل البضائع والأمتعة إذا أثبت أن الضرر قد تولد عن خطأ في الطيران أو في قيادة الطائرة أو في الملاحة، وأنه قد اتخذ هو وتابعيه في مختلف النواحي الأخرى التدابير الضرورية كافة اللازمة لتفادي وقوع الضرر " .  
وقد تم تسويغ الحكم المذكور بفكرة تقسيم المخاطر ، إذ يتحمل المرسل أو المرسل إليه المخاطر الناجمة عن أخطاء تقع في الملاحة الجوية، كقيادة الطائرة أو إرشادها. بينما يتحمل

(١٥) الدكتور محمود مختار بريري، الدكتور عمر فؤاد، مصدر سبق ذكره، ص ١٥٩.

(١٦) الدكتور عاطف الفقي، مصدر سبق ذكره، ص ١٤٧.

(١٧) الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره، ص ٣٢١.

(١٨) المصدر نفسه، ص ٣٢١.

(١٩) الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره، ص ٣٢١-٣٢٢.

(٢٠) المصدر نفسه، ص ٣٢٢.

(٣) محكمة التمييز اللبنانية، رقم ٦٨ تاريخ ١١/١/١٩٧٤، الدكتور عفيف شمس الدين، الجزء الأول، مصدر سبق ذكره، ص ٦٥١-٦٥٢.

الناقل مخاطر الأخطاء التي تقع بمناسبة المحافظة على البضاعة في أثناء شحنها ورسبها ونقلها وتفريغها وتسليمها (٢٢) .

وقد أشار الفقه بأن الخطأ الملاحي يقصد به الأخطاء المتعلقة بالمناورات اللازمة لحركة الطائرة إقلاعاً أو هبوطاً أو طيراناً. فيُعدُّ خطأً ملاحياً الارتفاع بالطائرة على حاسة النظر من دون الاستعانة بالمعلومات المسجلة في الأجهزة الفنية مما ترتب عليه اصطدام الطائرة بجبل تعذرت رؤيته على قائد الطائرة نظراً لكثافة الضباب (٢٣) .

وقد أثار نص الفقرة (٢ من المادة ٢٠) العديد من الاعتراضات، ومنها أنه يتضمن محاباة كبيرة لجانب الناقلين ويسهل عليهم الإفلات من المسؤولية بإثبات أن الأضرار التي لحقت بالبضائع أو الأمتعة ترجع إلى خطأ في القيادة أو الملاحاة من قبل أفراد الطاقم (٢٤)، كما أنه يتضمن تفرقة لا مسوغ لها بين نقل الركاب ونقل البضائع والأمتعة (٢٥). ولذا قرر بروتوكول لاهاي إلغاء هذا النص واستبعاده كأحد طرق دفع المسؤولية في إطار النقل الجوي الدولي.

### المطلب الثالث: خطأ المضرور

أجازت المادة (٢١) من اتفاقية وارشو للمحكمة التي تنتظر النزاع أن تقرر وفقاً لقانونها الوطني استبعاد مسؤولية الناقل أو تخفف منها إذا كان خطأ الشخص المصاب هو الذي تسبب في وقوع الضرر أو ساعد على وقوعه، إذ أحالت المادة المذكورة إلى القاضي الذي ينظر النزاع لتقدير مدى تأثير خطأ المضرور في وقوع الضرر وأثره في مسؤولية الناقل الجوي بعد أن تعذر على واضعي الاتفاقية الاتفاق على حلول موحدة لهذه الحالة.

ويقصد بالمضرور في نقل الركاب الراكب نفسه، بينما يقصد به في نقل البضائع المرسل أو المرسل إليه، إذ يحق لأي منهما رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي، فإذا كانت المحكمة المختصة بنظر الدعوى هي محكمة عراقية فينبغي تطبيق القواعد الواردة في قانون النقل وأحكام القواعد العامة المقررة في القانون المدني .

ويشترط في خطأ المضرور أن تتوافر فيه عناصر السبب الأجنبي منظوراً إليها من جانب الناقل، أي عدم إمكان توقعه وعدم إمكان دفعه، وأن يكون المضرور قد اقترف تصرفاً شاذاً غير مألوفاً (٢٦) .

(٢٢) الدكتور عاطف الفقي، مصدر سبق ذكره، ص ١٤٨.

(٢٣) المصدر نفسه، ص ١٤٩.

(٢٤) الدكتور البارودي، الدكتور العريني، الدكتور الفقي، ص ٦٢٨.

(٢٥) الدكتور البارودي، الدكتور العريني، الدكتور الفقي، مصدر سبق ذكره، ص ٦٢٨.

(٢٦) الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره، ص ٣٢١-٣٢٥.

ومن الأمثلة على ذلك إلقاء الراكب نفسه من الطائرة بقصد الانتحار، ففي هذه الحالة لا يمكن مسائلة الناقل إذا أثبت بأن أحكم إغلاق باب الطائرة<sup>(٢٧)</sup>، وخطأ المرسل في طريقة شحن البضاعة أو التأخر في إجراء الشحن مما أدى إلى هلاكها<sup>(٢٨)</sup>.

ومن الضروري الإشارة إلى أن اتفاقية وارشو لم تشر إلى فعل الغير بوصفه إحدى طرق دفع المسؤولية كما هو مقرر في القواعد العامة. ومع ذلك بإمكان الناقل أن يثبت بأن الضرر قد وقع بفعل الغير على الرغم من أنه اتخذ هو وتابعوه التدابير الضرورية كافة لمنع وقوعه. ويشترط في فعل الغير أن يكون وحده هو الذي أدى إلى وقوع الضرر، وكذلك أن يكون من صدر عنه أجنبياً عن الناقل لا يرتبط به بأية علاقة تعاقدية أو تبعية أو إشراف لتنفيذ عملية النقل الجوي .

ولذا لا يُعد طاقم الطائرة والمضيفون ومن في حكمهم وعمال الناقل الذين يعملون على الأرض من الغير، بينما يُعد من الغير ضباط برج المراقبة والعمال والموظفين التابعين لإدارة المطار<sup>(٢٩)</sup> .

## المبحث الثاني: طرق دفع المسؤولية في اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩

كان للتطور العلمي في ميدان صناعة الطائرات، واتساع حجم حركة النقل الجوي الدولي الأثر الكبير في تغيير أساس مسؤولية الناقل الجوي من مسؤولية قائمة على أساس الخطأ وفقاً لما قرره اتفاقية وارشو، التي وضعت في عصر كان النقل الجوي في مراحله الأولى تحقيق به مخاطر جمة، لذا لم يكن مقبولاً التشديد في مسؤولية الناقل الجوي لما يترتب على ذلك من آثار سلبية تتجلى بإعاقة تطور النقل الجوي الدولي، إلا أن التطور الكبير الذي شهده النقل المذكور سواء على صعيد الوسائل أو المنشآت ومرافق النقل الجوي وتقلص حجم الأخطار إلى حد بعيد أسهم في التفكير في ضرورة التشديد في مسؤولية الناقل الجوي، وإقامتها على أساس فكرة المخاطر أو تحمل التبعة، وهذا ما انعكس على الطرق التي يجوز للناقل اللجوء إليها لدفع مسؤوليته إذا انحسرت هذه الطرق إلى حد بعيد أثر التعديلات التي أقرتها الاتفاقيات أو البروتوكولات التي أقرت بعد صدور اتفاقية وارشو<sup>(٣٠)</sup> .

(٢٧) الدكتور محمود مختار بريري، الدكتور عمر فؤاد، مصدر سبق ذكره، ص ١٦٢.

(٢٨) الدكتور عاطف الفقي، مصدر سبق ذكره، ص ١٥٢.

(٢٩) الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره، ص ٣٢٣.

(٣٠) وقد تعرض الأساس القانوني لمسؤولية الناقل وطرق دفع المسؤولية إلى تعديلات جوهرية بصدور بعض الاتفاقيات أو البروتوكولات التي تم إقرارها بعد صدور اتفاقية وارشو لعام ١٩٢٩ ووفق التفصيل الآتي :



١- بروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥ :

لم يعدل البروتوكول الأساس القانوني لمسؤولية الناقل الذي قررته اتفاقية وارشو، فظلت مسؤولية الناقل قائمة على أساس الخطأ المفترض، إلا أن البروتوكول ألغى في المادة العاشرة المادة (٢٠) من اتفاقية وارشو المتعلقة بالخطأ الملاحي كأحد طرق دفع المسؤولية من دون باقي الطرق .

٢- اتفاق مونتريال لعام ١٩٦٦ :

أجرى اتفاق مونتريال لعام ١٩٦٦ تعديلاً جوهرياً على أحكام اتفاقية وارشو، إذ جعل أساس مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية موضوعية قوامها فكرة الخطر أو تحمل التبعة وذلك في نقل الركاب، ومن ثم لم يعد بإمكان الناقل دفع مسؤوليته استناداً إلى المادة (٢٠ ف١) من اتفاقية وارشو، أي دفع مسؤوليته بأنه اتخذ التدابير الضرورية كافة لمنع وقوع الضرر، أو استحالة عليه وتابعوه اتخاذ التدابير. ولم يعد بإمكان الناقل سوى إقامة الدليل على خطأ المضرور أو المصاب نفسه لنفي مسؤوليته عن الحادث. أما بشأن مسؤولية الناقل عن نقل البضائع فظلت خاضعة لأحكام المادة (٢٠ ف١) من اتفاقية وارشو من دون تعديل .

٣- بروتوكول جواتيمالا سيتي ١٩٧١:

أكد بروتوكول جواتيمالا سيتي على المبدأ ذاته الذي قررته اتفاقية مونتريال لعام ١٩٦٦ وجعل مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية موضوعية قائمة على فكرة الخطر أو تحمل التبعة فيما يتعلق بنقل الركاب والأمتعة. وحدد طرق دفع المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالراكب بطريقتين هما: = أ- الحالة الصحية للراكب بشرط أن تكون السبب الوحيد لما لحق به من أضرار (م٤ ف١). أما إذا أثبت الناقل أن الحالة الصحية للراكب أسهمت مع خطأه في وقوع الضرر فلا يعفى الناقل من المسؤولية ويسأل وحده عن الضرر.

ب- خطأ المصاب: إذ يعفى الناقل من المسؤولية كلياً أو جزئياً إذا أقام الدليل على أن خطأ الراكب هو سبب الضرر أو أسهم في إحداثه، وبذلك فقد عدل البروتوكول حكم المادة (٢١) من اتفاقية وارشو التي أحالت إلى قانون القاضي في التعويض عن الضرر المذكور. أما بشأن طرق دفع المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالأمتعة فقد حصره في طريق واحد هو طبيعة الأمتعة أو العيب الذاتي فيها (م٤ ف٢)، وأبقى البروتوكول على الأحكام ذاتها المتعلقة بنقل البضائع الواردة في اتفاقية وارشو .

٤- بروتوكول مونتريال لعام ١٩٧٥:

عزز بروتوكول مونتريال لعام ١٩٧٥ من فكرة إقامة مسؤولية الناقل الجوي على أساس فكرة أو تحمل التبعة، إذ أخذ بها في عقد نقل البضائع مقررأً بمسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب البضاعة نتيجة هلاكها أو ضياعها أو تلفها طالما حدثت الواقعة المسببة للضرر في أثناء مدة النقل الجوي (م٤) . وبذلك فقد أصبح التزام الناقل في نقل البضائع التزاماً بنتيجة وهي وصول البضاعة كاملة وسليمة عند تسليمها إلى المرسل إليه في مطار الوصول .

وقد أورد البروتوكول أربعة أسباب لدفع المسؤولية جاءت على سبيل الحصر وهي :

أ- طبيعة البضاعة أو العيب الذاتي فيها .

ب- سوء تغليف البضاعة الراجع إلى شخص غير الناقل أو أحد تابعيه .

ج - أعمال الحرب أو النزاع المسلح .

وكان من المتوقع أن يأخذ واضعي اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ بطرق دفع المسؤولية التي أقرها بروتوكول مونتريال الرابع لعام ١٩٧٥ الذي عمل على التضييق من الطرق المذكورة، إلا أن واضعي اتفاقية مونتريال لم يشنوا الأخذ بهذه الوجهة، إذ قررت الاتفاقية الأخذ بأسس مختلفة تقوم عليها مسؤولية الناقل الجوي، مما حتمّ اختلافاً في طرق دفعها. ونبحت في طرق دفع المسؤولية في نقل الركاب (مطلب أول)، وطرق دفع المسؤولية في نقل البضائع والأمتعة (مطلب ثانٍ)، وطرق دفع المسؤولية في حالة التأخير في النقل (مطلب ثالث) .

**المطلب الأول: طرق دفع المسؤولية في نقل الركاب**  
تبنت اتفاقية مونتريال أساسين لدعوى المسؤولية المثارة ضد الناقل الجوي، وقسمت الأضرار التي تحدث نتيجة وفاة الراكب أو تعرضه لإصابة جسدية على فئتين ، وحددت لكل فئة من هذه الأضرار طرقاً خاصة لدفع المسؤولية ووفقاً للأحكام الآتية :

**أولاً: الأضرار التي لا تتجاوز قيمتها (١٠٠.٠٠٠) مائة ألف وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب**  
نصت الفقرة (١) من المادة (٢١) من اتفاقية مونتريال على أنه " فيما يتعلق بالأضرار المنصوص عليها في الفقرة (١) من المادة (١٧) والتي لا تتجاوز قيمتها (١٠٠.٠٠٠) وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب، لا يجوز للناقل أن ينفي مسؤوليته أو أن يحد منها "(٣١) . وفقاً لهذا النص، فإن مسؤولية الناقل الجوي وفقاً للأضرار المحددة في هذه الفئة مسؤولية موضوعية قائمة على فكرة المخاطر أو تحمل التبعة. ولا يجوز له دفع هذه المسؤولية أو الحد منها وفقاً لما قرره الفقرة المتقدم ذكرها، إلا إذا أثبت الناقل أن الضرر قد تحقق . أو أسهم في حدوثه . نتيجة إهمال أو خطأ أو امتناع هذا الراكب، ففي هذه الحالة يعفى الناقل من المسؤولية . كلياً أو جزئياً . بقدر ما يكون هذا الخطأ قد سبب الضرر أو أسهم في حدوثه.

---

د- عمل صادر عن السلطة العامة ذو صلة بالبضاعة من حيث وصولها أو خروجها من المطار أو أثناء مرورها العابر به (م ٤) .

يُنظر: الدكتور عاطف الفقي، مصدر سبق ذكره، ص ١٥٢-١٥٨، الدكتور طالب حسن موسى، مصر سبق ذكره، ص ١٤٤-١٤٧ .

(١) فنظام المسؤولية الذي أقرته اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ فيما يتعلق بالأضرار التي تلحق بالراكب هو نظام مسؤولية ذو مستويين Tow Tire System . ففي المستوى الأول يكون الناقل مسؤولاً عن تعويض الراكب دونما حاجة إلى إثبات خطأ الناقل. أما في المستوى الثاني فهي مسؤولية تقوم على الخطأ المفترض. يُنظر: الدكتور محمود أحمد الكندري، مصدر سبق ذكره، ص ١٤٤-١٤٥ .

وبناءً على ما تقدّم، يمكن ملاحظة أن اتفاقية مونتريال قد ضيّقت إلى حد بعيد من طرق دفع المسؤولية في عقد نقل الأشخاص وقصرتها على طريق واحد وهو خطأ المضرور أو المصاب. ومما لا شك فيه أن مثل هذا النهج قد راعى مصلحة الراكب .

**ثانياً: الأضرار التي تتجاوز قيمتها (١٠٠٠.٠٠٠) مائة ألف وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب**

تنص الفقرة (٢) من المادة (٢١): " فيما يتعلق بالأضرار المنصوص عليها في الفقرة (١) من المادة (١٧) والتي تتجاوز قيمتها (١٠٠٠.٠٠٠) وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب، لا يكون الناقل مسؤولاً إذا أثبت ما يأتي :

أ- إنَّ هذا الضرر لم ينشأ عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الناقل أو تابعيه أو وكلائه .

ب- أو أن هذا الضرر نشأ فقط عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الغير " .  
وفقاً لهذا النص، فإنَّ مسؤولية الناقل الجوي، وفقاً للأضرار المحددة في هذه الفئة، هي مسؤولية قائمة على أساس الخطأ المفترض في جانب الناقل. ولا يجوز للناقل دفع هذه المسؤولية إلاّ بإحدى الطرق الآتية :

١- أن يثبت الناقل أن الضرر لم ينشأ عن إهماله أو خطأه أو امتناع من جانبه أو من جانب تابعيه أو وكلائه، ويكون إثبات ما تقدّم وفقاً لمعيار موضوعي هو معيار الناقل الحريص الذي يوجد في ظروف الناقل المدعى عليه نفسه<sup>(٣٢)</sup> ، ولا يشترط لإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية وفقاً لهذا الطريق أن يثبت بأنه اتخذ وتابعيه التدابير المعقولة كافة لمنع وقوع الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها، وذلك لأن الاتفاقية لم تتطلب مثل هذا الإثبات<sup>(٣٣)</sup> ، وهذا ما يجعل من دفع المسؤولية في هذه الحالة أيسر مما كان مقرراً في اتفاقية وارشو .

٢- أن يثبت الناقل أن الضرر نشأ بفعل الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الغير، بشرط أن يكون هذا الإهمال أو الخطأ أو الامتناع الصادر عن الغير هو السبب الوحيد الذي أحدث الضرر. أما إذا ثبت أن خطأ الناقل قد أسهم في إحداث الضرر، فلا يعفى الناقل من المسؤولية أياً كانت درجة هذه المساهمة، ويلزم الناقل وحده بتعويض الضرر<sup>(٣٤)</sup>.

(٣٢) الدكتور هشام فضلي، مصدر سبق ذكره، ص ٤٦.

(٣٣) يُنظر: الدكتور عاطف الفقي، مصدر سبق ذكره، ص ١٦١-١٦٢.

(٣٤) المصدر نفسه، ص ١٦٢، وكذلك الدكتور هشام فضلي، مصدر سبق ذكره، ص ٤٧.

٣- أن يثبت الناقل أن الضرر قد نشأ عن إهمال وخطأ أو امتناع الشخص الذي يطالب بالتعويض، أو الشخص الذي يستمد منه حقوقه، إذ يعفى الناقل من المسؤولية . كلياً أو جزئياً . بقدر ما يكون هذا الإهمال أو الخطأ أو الامتناع قد سبب الضرر أو أسهم في حدوثه .

### المطلب الثاني: طرق دفع المسؤولية في نقل البضائع أو الأمتعة

سبقت الإشارة إلى أن المادة (١٨) من اتفاقية مونتريال قررت في فقرتها الأولى بأنه "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة تلف البضائع أو ضياعها أو تعييبها بشرط أن يكون الحدث الذي ألحق الضرر على هذا النحو قد وقع فقط خلال النقل الجوي" .

ويتضح مما تقدّم، إنّ اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ قد أقامت مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق بالبضائع على أساس نظرية المخاطر و تحمل التبعة، ومن ثم أصبح التزام الناقل بالمحافظة على سلامة البضائع التزاماً بتحقيق نتيجة، وليس ببذل عناية كما كان مقرراً في ظل اتفاقية وارشو<sup>(٣٥)</sup> وبرتوكول لاهاي، وهذه النتيجة هي إيصال البضاعة سليمة كاملة وتسليمها إلى المرسل إليه. وقد كان من المنطقي أن تقرر الاتفاقية تبعاً لذلك . أي بعد تبنيها الأساس المتقدم لمسؤولية الناقل . الحد من الطرق التي يستطيع بها الناقل نفي أو تحديد مسؤوليته عن الأضرار التي تلحق بالبضائع، إلا أن الاتفاقية توسعت في بيان الطرق التي يستطيع الناقل الجوي من خلالها دفع مسؤوليته، الأمر الذي أفرغ الأساس الذي أقامت عليه الاتفاقية مسؤولية الناقل من مضمونه<sup>(٣٦)</sup>، إذ حددت المادة (١٨) من الاتفاقية أربعة أسباب لدفع المسؤولية، وأضافت المادة (٢٠) سبباً خامساً، وتتمثل هذه الأسباب بما يأتي :

- 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 .

أما السبب الخامس فهو ما بيّنته المادة (٢٠) من الاتفاقية التي قررت بأنه " إذا أثبت الناقل أن الضرر قد نجم، أو أسهم في حدوثه، إهمال أو خطأ أو امتناع الشخص المطالب بالتعويض، أو الشخص الذي يستمد منه حقوقه، يعفى الناقل كلياً أو جزئياً من مسؤوليته تجاه

(٣٥) إذ سبقت الإشارة إلى أن الناقل الجوي في ظل اتفاقية وارشو كان يستطيع دفع المسؤولية إذا أثبت على أنه وتابعيه اتخذوا التدابير الضرورية كافة لمنع وقوع الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها.

(٣٦) في نقد هذا الموقف يُنظر: الدكتور عاطف الفقي، مصدر سبق ذكره، ص ١٧١.

المطالب بقدر ما يكون هذا الإهمال أو الخطأ أو الامتناع قد سبب الضرر أو أسهم في حدوثه" ويمثل هذا السبب سبباً عاماً تندفع به مسؤولية الناقل الجوي الدولي في جميع صورها، سواء أكانت في حالة نقل الأشخاص أو البضائع أو الأمتعة أو في حالة التأخير، وبغض النظر عما إذا كانت مسؤولية الناقل موضوعية قائمة على فكرة المخاطر وتحمل التبعة أم قائمة على أساس الخطأ المفترض .

أما فيما يتعلق بالأمتعة، فقد ميزت اتفاقية مونتريال بين الأمتعة المسجلة وغير المسجلة ففيما يتعلق بالأمتعة المسجلة، فقد قررت في الفقرة (٢) من المادة (١٧) بأنه " يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حال تلف الأمتعة المسجلة أو ضياعها أو تعييبها، بشرط أن يكون الحدث الذي سبب التلف أو الضياع أو التعيب قد وقع فقط على متن الطائرة، أو في أثناء أي مدة كانت فيها الأمتعة المسجلة 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 " .

ويتضح مما تقدّم، إنّ الاتفاقية أقامت مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تلحق بالأمتعة المسجلة ووفقاً للأساس ذاته الذي اعتمده بالنسبة لنقل البضائع، أي مسؤولية قائمة على فكرة المخاطر وتحمل التبعة، إذ يسأل الناقل عن جميع الأضرار الناشئة في حال تلفها أو ضياعها أو تعييبها بمجرد حدوث الضرر على متن الطائرة أو في أثناء أي مدة كانت فيها الأمتعة المذكورة في حيازة الناقل<sup>(٣٧)</sup> .

والواقع أن التشديد في مسؤولية الناقل في مثل هذه الأحوال يجد تسويغه في أن الأمتعة المتقدم ذكرها لا تكون في حيازة الراكب، وإنما يتسلمها الناقل ومن ثم فهي تخضع لحراسته، شأنها شأن البضائع، الأمر الذي يقتضي التسوية بينهما، فضلاً عن التضييق من طرق دفع المسؤولية<sup>(٣٨)</sup> .

(١) وقد ذهب القضاء في ظل تطبيق اتفاقية وارشو إلى تقرير مسؤولية الناقل عن فقدان قسم من المجوهرات التي كانت داخل الطرد... لأنه ارتكب إهمالاً واضحاً وخطأ غير مبرر في مجال العناية بها بطريقة جديّة ودقيقة حتى لا تمتد إليها الأيدي الأثمة... محكمة استئناف بيروت رقم ٩٦ تاريخ ١٩٩٤/١/٢٧، عفيف شمس الدين، المصنف في الاجتهاد التجاري، بيروت، ط ٢، ٢٠٠١، ص ٤٠١ .

(٣٨) يُنظر: عاطف الفقي، مصدر سبق ذكره، ص ١٧٣ .

إلا أنه يمكن للناقل الجوي دفع مسؤوليته عن الأضرار التي تلحق بهذه الأمتعة بالأسباب أو الطرق المقررة ذاتها في حالة نقل البضائع التي تقدّم ذكرها (٣٩) .

أما فيما يتعلق بالأمتعة غير المسجلة، فقد قررت الفقرة (٢) من المادة (١٧) بأنه " في حالة الأمتعة غير المسجلة، بما في ذلك الأمتعة الشخصية، يكون الناقل مسؤولاً إذا كان الضرر ناتجاً عن خطأه أو خطأ تابعيه أو وكلائه" .

ويتضح من هذا النص أن مسؤولية الناقل الجوي عن الأمتعة غير المسجلة مسؤولية شخصية قائمة على خطأ واجب الإثبات، ويقع عبء الإثبات في هذه الحالة على الراكب ذلك لأن الأمتعة غير المسجلة تبقى في حيازته ولا تنتقل حراستها إلى الناقل (٤٠) .

### المطلب الثالث: طرق دفع المسؤولية في حال التأخير في النقل

سبقت الإشارة إلى أن المادة (١٩) من اتفاقية مونتريال قد نظمت الأحكام المتعلقة بمسؤولية الناقل عن التأخير في النقل، إذ بينت بأنه " 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 أثبت أنه اتخذ هو وتابعوه ووكلاؤه التدابير المعقولة اللازمة كافة لتفادي الضرر، أو أنه استحال عليه أو عليهم اتخاذ مثل هذه التدابير" . ويتضح مما تقدّم، أن اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ قد أبقت على الأحكام ذاتها التي كانت تقرها اتفاقية وارشو بشأن مسؤولية الناقل عن التأخير كأصل عام، إذ جعلت منها مسؤولية شخصية قائمة على الخطأ المفترض، إذ يُعدُّ الناقل مسؤولاً عن الضرر الناشئ عن التأخير في نقل الركاب والأمتعة أو البضائع، ولا يستطيع التحلل من هذه المسؤولية إلا إذا أثبت أحد السببين الآتيين :

١ - إنه قد اتخذ وتابعيه ووكلاؤه التدابير المعقولة كافة لتفادي الضرر أو أنه استحال عليهم اتخاذها. ويلحظ بهذا الصدد أن الاتفاقية استبدلت عبارة (التدابير الضرورية) الواردة في اتفاقية وارشو بعبارة (التدابير المعقولة) (٤١) .

(٣٩) الدكتور هشام فضلي، مصدر سبق ذكره، ص ٥١، إلا أن الدكتور الفقي يرى بأن الناقل لا يستطيع

دفع مسؤوليته عن الضرر الذي لحق الأمتعة إلا بأحد السببين الآتيين وهما " أ- وجود خلل كامن في هذه الأمتعة أو نوعيتها أو عن عيب ذاتي فيها. (م ١٧/ف٢). ب- نشوء الضرر عن إهمال أو خطأ أو امتناع الشخص الذي يطالب بالتعويض أو الشخص الذي يستمد منه حقوقه. (م ٢٠) " ، ص ١٧٣ .

(٤٠) الدكتور هشام فضلي، مصدر سبق ذكره، ص ٥١ .

٢- ويجوز للناقل دفع مسؤوليته في التأخير على وفق السبب العام ذاته الذي قررتة اتفاقية مونتريال في المادة (٢٠) المتعلق بإعفاء الناقل من المسؤولية الناشئة عن الأضرار التي تلحق بالراكب أو الأمتعة أو البضائع إذا أثبت أن الضرر قد نجم عن إهمال أو خطأ أو امتناع الشخص الذي يطالب بالتعويض، أو الشخص الذي يستمد منه حقوقه .

---

(٤١) الدكتور عاطف الفقي، مصدر سبق ذكره، وهو يشير إلى الخلاف الذي ثار بين الوفود التي شاركت في إعداد اتفاقية وارشو بشأن المقصود بهذه التدابير، وعند صياغة الاتفاقية المذكورة استبدلت عبارة التدابير المعقولة بعبارة التدابير الضرورية بناءً على اقتراح وفد الاتحاد السوفيتي آنذاك ، ص ١٧٥ .