

محاضرات القانون الجوي

المحاضرة الحادية عشر

مدى مسؤولية الناقل الجوي عن تعويض الأضرار

الأصل أن اجتماع أركان المسؤولية يترتب عليه إلزام الناقل الجوي بتعويض الضرر الذي لحق بالركاب وأمتعتهم أو بشاحني البضائع. وهذا التعويض ينبغي أن يكون بقدر الضرر، أي بمقدار الخسارة التي حلت بالمدعي والكسب الذي فاتته. إلا أن الاتفاقيات الدولية المنظمة للنقل الجوي منذ اتفاقية وارشو لعام ١٩٢٩ وما أعقبها من اتفاقيات أو بروتوكولات خرجت على الأصل المتقدم وأجازت تحديد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب الركاب أو الأمتعة أو البضائع بحدود معينة لا يجوز النزول عنها. وقد ساق الفقه العديد من المبررات لتسوية مبدأ تحديد التعويض ومنها:

أولاً: أن الحوادث التي تتعرض لها الطائرة كثيراً ما تؤدي إلى تحطيمها، وهلاك كل ما فيها من أشخاص أو بضائع، فإذا ما تقررّت مسؤولية الناقل عن جميع الأضرار لأصابه عنت وإجحاف، ولتعذر عليه أداء التعويض إلى جميع المتضررين، الأمر الذي قد ينتهي إلى إشهار إفلاس مؤسسات النقل الجوي وشل حركة الملاحة الجوية^(١).

ثانياً: إن استمرار وتطور وازدهار الاستغلال المتعلق بالنقل الجوي هو يرتبط بمدى إمكانية التأمين من المخاطر التي قد يتعرض لها هذا الاستغلال. فإذا ما ألزم الناقل الجوي بتعويض كل الأضرار لشكل هذا عقبة كبيرة تحول من دون تحقيق الهدف المذكور، وذلك لأن الناقل يستحيل عليه احتساب جميع المخاطر التي يتعرض لها مشروعه، ومن ذلك المبالغ الواجب دفعها عن جميع الركاب أو البضائع التي لحقها الضرر. إلا أن مثل هذا الأمر سيتغير حتماً إذا كان مبلغ التعويض الذي يجب عليه دفعه محدداً إذ سيتمكن من معرفته، ويكون بوسعه حساب المخاطر التي يتعرض لها، وإبرام التأمين اللازم بشأنها^(٢).

لذا مثلت فكرة تحديد التعويض ووضع حد أقصى له نوعاً من التوفيق بين مصالح الناقلين ومستخدمي النقل الجوي من ركاب أو شاحنين^(٣). إلا أنه بالنظر لارتباط مبدأ تحديد التعويض بالمخاطر التي تتعرض لها شركات النقل الجوي لذا كان من المنطقي أن تتغير حدود مبلغ التعويض وتميل إلى الارتفاع كلما أصبحت مخاطر الطيران تميل نحو الانحسار، وهذا ما

(١) يُنظر: الدكتور البارودي، الدكتور العريني، الدكتور الفقي، ص ٦٣٢.

(٢) المصدر نفسه، ص ٦٣٢.

(٣) الدكتور عاطف الفقي، مصدر سبق ذكره، ص ١٧٨.

تجلى بوضوح في تطور الحد الأقصى للتعويض منذ إقرار اتفاقية وارشو لعام ١٩٢٩ إلى ما وصل عليه في ظل اتفاقية مونتريال ١٩٩٩.

إلا أن الاتفاقيات الدولية أشارت إلى بعض الحالات التي تكون فيها مسؤولية الناقل الجوي غير محدودة. وكذلك أشارت إلى الضمانات المقررة للمضرورين. ونبحت أولاً في المسؤولية المحدودة للناقل الجوي (مبحث أول) والمسؤولية غير المحدودة للناقل الجوي (مبحث ثان) و ضمانات مسؤولية الناقل الجوي (مبحث ثالث).

المبحث الأول

المسؤولية المحدودة للناقل الجوي

نبحت أولاً في المسؤولية المحدودة للناقل الجوي في ضوء أحكام اتفاقية وارشو لعام ١٩٢٩ والاتفاقيات المكمل لها (مطلب أول) وأحكام هذه المسؤولية في اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ (مبحث ثان).

المطلب الأول: المسؤولية المحدودة للناقل الجوي في اتفاقية وارشو لعام ١٩٢٩ والاتفاقيات المكمل لها اتفاقية وارشو:

وضعت اتفاقية وارشو حداً أقصى للتعويض عن الأضرار التي تلحق بالراكب وأمتعته المسجلة وحقائب اليد والبضائع. ونتولى الإشارة إلى ذلك تباعاً.

١- الراكب: حددت اتفاقية وارشو الحد الأقصى للتعويض الذي يلزم الناقل الجوي بدفعه إلى الراكب بمبلغ مائة وخمسة وعشرون ألف فرنك فرنسي إذ قررت الفقرة الأولى من المادة (٢٢) من الاتفاقية المذكورة بأنه " في نقل الأشخاص تكون مسؤولية الناقل قبل كل مسافر محدودة بمبلغ (١٢٥,٠٠٠) فرنكاً، فإذا جاز طبقاً لقانون المحكمة المعروض عليه النزاع أن يكون التعويض في صورة مرتب، فلا يجوز أن يزيد رأس مال المرتب على الحد المذكور ٠٠".

والفرنك المشار إليه في النص المتقدم هو الفرنك الذهب المعروف باسم فرنك (بوانكاريه) " Poincare ". وقد حددت الفقرة (٤) من المادة المذكورة المقصود بالفرنك المذكور بأنه ذلك الذي " يشتمل على ٦٥ ملجراماً من الذهب عيار ٩٠٠ في الألف. وتكون قابلة للتحويل إلى أرقام دائرية في كل عملة وطنية " (٤).

(٤) والفرنك الذهب هو مجرد وحدة نقدية المراد منها توحيد العملة التي يتم على أساسها تحديد مبلغ التعويض لكي لا يتأثر المضرورين فيما يحصلون عليه من تعويضات باختلاف قيمة عملات الدول التي يعرض النزاع أمام محاكمها. إلا أن الوفاء يتم بالعملة الوطنية بعد تحويل هذه المبالغ إليها، لأن الاتفاقية لم تفترض إمكانية الوفاء بقيمة التعويض بالذهب هذا من جهة، ومن جهة أخرى فإذا كانت الاتفاقية قد أشارت إلى تحويل المبالغ التي حددتها إلى أرقام دائرية في كل عملة وطنية إلا أنها لم تحدد سعر الصرف، وفيما إذا كان يتم احتسابه وفقاً لسعر الذهب في السوق أم بسعره الرسمي الأمر

٢- الأمتعة المسجلة والبضائع:

قررت الفقرة (٢) من المادة (٢٢) من اتفاقية وارشو بأنه " في نقل الأمتعة المسجلة والبضائع تكون مسؤولية الناقل محددة بمبلغ (٢٥٠) فرنكاً عن كل كيلو جرام ٠٠".

٣- حقائب اليد:

قررت الفقرة ٣ من المادة ٢٢ من اتفاقية وارشو بأنه " فيما يتعلق بالحاجيات التي يحتفظ بها المسافر في حراسته فتكون مسؤولية الناقل محدودة بمبلغ (٥٠٠٠) فرنكاً لكل مسافر". ومن الضروري الإشارة أن مقدار التعويض الذي حددته الاتفاقية بالحدود المتقدم ذكرها لا يعد من قبيل التقدير الجزافي الذي يستحق بشكل تلقائي دون الأخذ بنظر الاعتبار مقدار الضرر الحقيقي الذي لحق المسافر أو البضاعة، بل يمثل حداً أقصى لما يدفعه الناقل من تعويض، فإذا كان مقدار الضرر المتحقق أدنى من قيمة التعويض المحدد في الاتفاقية فلا يستحق المتضرر إلاّ التعويض الذي يتفق مع مقدار الضرر المتحقق، وليس كامل مقدار التعويض المحدد في الاتفاقية^(٥) ولكي لا يثري المتضرر على حساب الناقل^(٦).

ثانياً: الحد الأقصى للتعويض في بروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥

لم يعد الحد الأقصى للتعويض الذي حددته اتفاقية وارشو متناسباً أمام انخفاض قيمة النقد وارتفاع الأسعار، فضلاً عن التطور الحاصل في ميدان صناعة الطيران الذي أدى إلى انخفاض نسبة المخاطر التي تتعرض لها الرحلة الجوية. مما دعا إلى إعادة النظر في الحد الأقصى للتعويض المقرر بموجب اتفاقية وارشو. وتم بالفعل تعديل بعض أحكام تلك الاتفاقية بشكل جزئي بمقتضى بروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥، إذ عدلت المادة (١١) من هذا البروتوكول المادة (٢٢) من اتفاقية وارشو وأصبح الحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم الناقل بأدائه في حالة وفاة الراكب أو إصابته بجراح أو أي أذى بدني آخر لا يتجاوز (٢٥٠,٠٠٠) مائتان وخمسون ألف فرنكاً ذهباً لكل راكب . إلاّ أن البروتوكول المذكور لم يعدل الحدود القصوى للتعويض لباقي الأضرار أي المتعلقة بالبضائع أو الأمتعة المسجلة أو غير المسجلة.

ثالثاً: الحد الأقصى للتعويض في اتفاق مونتريال لعام ١٩٦٦

على الرغم من أن بروتوكول لاهاي قد ضاعف الحد الأقصى لمبلغ التعويض الذي يستحقه الراكب، إلاّ أن الولايات المتحدة الأمريكية لم تقتنع بهذه الزيادة، وعدتها ضئيلة وهددت بالانسحاب من اتفاقية وارشو^(٧) الأمر الذي أدى إلى إبرام اتفاق مونتريال لعام ١٩٦٦ بين هيئة

الذي أثار الخلاف بشأن السعر المذكور ٠٠ في تفصيل ما تقدم يُنظر: الدكتور عاطف الفقي، مصدر سبق ذكره، ص ١٨٠-١٨١.

(٥) يُنظر: الدكتور علي البارودي، الدكتور محمد العريني، الدكتور محمد الفقي، ص ٦٣٤.

(٦) الدكتور عبد الفضيل محمد أحمد، مصدر سبق ذكره، ص ٣٤٠-٣٤١.

(٧) الدكتور طالب حسن موسى، مصدر سبق ذكره، ص ١٦١.

الطيران المدني الأمريكية وعدد كبير من شركات الطيران. وبموجب هذه الاتفاقية تم رفع الحد الأقصى لمبلغ التعويض إلى (٧٥,٠٠٠) ألف دولار شاملاً لكافة المصاريف وذلك في حالة وفاة الراكب أو إصابته. ويطبق هذا الاتفاق على كل نقل جوي يخضع لاتفاقية وارشو وتقع فيه نقطة قيام الطائرة أو نقطة الوصول أو مجرد وجود مرسى جوي على أراضي الولايات المتحدة الأمريكية. وأبقى الاتفاق على الحدود القصوى للتعويض بالنسبة لنقل البضائع أو الأمتعة المسجلة وغير المسجلة دون تعديل.

رابعاً: الحد الأقصى للتعويض بموجب بروتوكول جواتيمالا سيني ١٩٧١

أدت التعديلات التي أدخلها بروتوكول لاهاي واتفاق مونتريال على اتفاقية وارشو إلى خلق وضع شاذ^(٨) يتمثل باختلاف مقدار مبلغ الحد الأقصى للتعويض المقرر بموجب اتفاقية وارشو عما قرره بروتوكول لاهاي واتفاق مونتريال فهو تعويض قليل إذا ما طبقت الاتفاقية الأصلية ويتضاعف إذا ما طبق بروتوكول لاهاي، ويزداد كثيراً إذا ما طبق اتفاق مونتريال لعام ١٩٦٦، وهذا ما دعا إلى وضع بروتوكول جواتيمالا سنة ١٩٧١ إذ تقرر بموجبه ما يأتي:

- ١- تحديد الحد الأقصى للتعويض فيما يتعلق بالأضرار التي تصيب الركاب بمبلغ مليون وخمسمائة ألف فرنك^(٩).
 - ٢- تحديد الحد الأقصى للتعويض فيما يتعلق بالأضرار الناشئة عن التأخير في نقل الركاب بمبلغ (٦٢,٥٠٠) فرنكاً لكل راكب.
 - ٣- تحديد الحد الأقصى للتعويض فيما يتعلق بالأضرار الناجمة عن فقدان أو تحطم أو تأخير الأمتعة المسجلة بمبلغ (١٥,٠٠٠) فرنكاً. وقد أبقى البروتوكول الحد الأقصى للتعويض عن الأضرار التي تلحق بالبضائع بمبلغ (٢٥٠) فرنكاً عن كل كيلو غرام.
- #### خامساً: الحد الأقصى للتعويض بمقتضى بروتوكولات مونتريال لعام ١٩٧٥

سبقت الإشارة إلى أن اتفاقية وارشو قد حددت الحد الأقصى للتعويض عن مختلف الأضرار التي تصيب الركاب أو الأمتعة المسجلة وغير المسجلة وألزمت دفعها بمقتضى المادة (٢٢) بالفرنك الفرنسي، الذي يمثل وحدة نقدية يتحدد بمقتضاه قيمة مبلغ التعويض الذي يدفعه

(٨) ويتجلى الشذوذ في اختلاف قيمة الإنسان باختلاف خضوع دعوى المسؤولية لأحكام اتفاقية وارشو أو بروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥ واتفاق مونتريال عام ١٩٦٦، وهذا الاختلاف لا يعد فرضاً نظرياً، بل هو اختلاف متوقع ويقع كثيراً في العمل ٠٠ الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره، ص ٣٣٥.

(٩) وهذا الحد الأقصى " غير قابل للتجاوز أياً كانت الملابس التي يرتد إليها أساس المسؤولية " وهذا ما قرره المادة (٩) من البروتوكول، حتى لو كان الحادث الذي أصاب الركاب نشأ نتيجة فعل عمدي أو إهمال أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه بقصد إحداث الضرر. وقد قصد بهذا الحكم قطع الطريق على التفسيرات أو التحايلات التي قد تلجأ إليها بعض محاكم الدول الأطراف للتخلص من هذه الحدود بالنسبة للنقل الدولي للأشخاص. يُنظر: الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره، ص ٣٣٦-٣٣٧.

الناقل الجوي الدولي، وبمقتضى الفقرة المذكورة فينبغي أن يتضمن الفرنك المذكور على "خمسة وستين ونصف ميلجرام من الذهب الخالص عيار ٩٠٠ في الألف" ^(١٠) وتكون المبالغ المحكوم بها قابلة للتحويل إلى أرقام دائرية في كل عملة وطنية، ويتم تحويل هذه المبالغ وفقاً لسعر الذهب عن هذه العملات. إلا أن الخلاف ثار بشأن سعر الصرف الذي يتم على أساسه التحويل لأن الاتفاقية لم تحدد السعر المذكور. إذ ذهبت بعض الآراء إلى وجوب تحويل الفرنك (بوانكريه) إلى العملة الوطنية على أساس سعر الذهب الرسمي باعتباره يتفق مع إرادة واضعي اتفاقية وارشو الذين اختاروا الفرنك المذكور لما يتمتع به من ثبات واستقرار. وذهبت آراء أخرى إلى وجوب الأخذ بالسعر الحر (سعر السوق) للذهب حماية للمتضرر من التحديد التحكيمي للسعر الرسمي للذهب الذي لم يعد متفقاً مع الواقع ^(١١).

وإزاء الخلافات التي أثارت بشأن تحويل الفرنك الفرنسي إلى العملات الوطنية فقد استبدلت بروتوكولات مونتريال لعام ١٩٧٥ احتساب قيمة التعويض بحقوق السحب الخاصة ^(١٢) بدلاً من الفرنك الذهبي وأصبحت مبالغ التعويض تحتسب كالاتي:

- ١- فيما يتعلق باتفاقية وارشو يكون الحد الأقصى للتعويض فيما يتعلق بالأضرار التي تصيب الراكب (٨٣,٠٠٠) وحدة حقوق سحب خاصة. و(١٧) وحدة بالنسبة للأضرار التي تلحق بالأمته. و(٣٣٢) وحدة بالنسبة إلى الأضرار التي تلحق بالبضائع ^(١٣).
- ٢- فيما يتعلق ببروتوكول لاهاي يكون الحد الأقصى للتعويض عن الأضرار التي تصيب الراكب (١٦٦٠٠) وحدة حقوق سحب خاصة. و(١٧) وحدة بالنسبة للأضرار التي تلحق بالأمته. و(٣٣٢) وحدة بالنسبة للأضرار التي تلحق بالبضائع ^(١٤).
- ٣- فيما يتعلق ببروتوكول جواتيمالا سيتي ١٩٧١ فيكون الحد الأقصى للتعويض عن الأضرار التي تلحق بالراكب (١٠٠,٠٠٠) وحدة حقوق سحب خاصة. و(١٠٠٠) فيما يتعلق بالأضرار التي تلحق بالأمته. و(١٧) وحدة فيما يتعلق بالبضائع. و(٤١٥٠) وحدة فيما يتعلق بالأضرار الناشئة عن التأخير. إلا أن هذه البروتوكولات لم تدخل حيز النفاذ.

(١٠) وقد برر الفقه هذا الحكم أن معاهدة وارشو وضعت في وقت كانت الدول تأخذ بقاعدة الذهب، بمعنى أن قيمة العملة الوطنية تتحدد بحجم الغطاء الذهبي الذي تملكه الدولة ٠٠ يُنظر: الدكتور عبد الفضيل محمد أحمد، مصدر سبق ذكره، ص ٣٤٢.

(١١) في تفصيل هذه الآراء وغيرها من الآراء يُنظر: الدكتور عبد الفضيل محمد أحمد، مصدر سبق ذكره، ص ٣٤٣-٣٤٥.

(١٢) المادة ٢ من بروتوكول مونتريال رقم ١ السنة ١٩٧٥.

(١٣) المادة ٢ من بروتوكول مونتريال رقم ٢ لسنة ١٩٧٥.

(١٤) المادة ٣ من بروتوكول مونتريال رقم ٣ لسنة ١٩٧٥.

المطلب الثاني: المسؤولية المحدودة لناقل الجوي في اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩

وضعت اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ على غرار اتفاقية وارشو والاتفاقيات والبروتوكولات المعدلة لها حداً أقصى للتعويض الذي يلتزم الناقل الجوي بدفعه (فقرة أولاً) وكذلك تضمنت قواعد خاصة بكيفية تحويل الوحدات الحسابية إلى العملات الوطنية (فقرة ثانياً). وأشارت إلى ضرورة مراجعة حدود المسؤولية (فقرة ثالثاً).

الفقرة أولاً: الحدود القصوى للتعويض

حددت اتفاقية مونتريال المادة (٢١) الحد الأقصى للتعويض عن الأضرار الناشئة عن وفاة الراكب أو إصابته بأذى جسماني المبينة في الفقرة ١ من المادة (١٧) - أي أضرار الفئة الأولى - بما لا يتجاوز (١٠٠,٠٠٠) وحدة حقوق سحب خاصة وذلك عن كل راكب. وقد سبق الإشارة إلى أن الفقرة ١ من المادة (١٧) من الاتفاقية أقامت هذه المسؤولية على أساس فكرة المخاطر وتحمل التبعة بحيث لا يعفى الناقل من المسؤولية إلا إذا أثبت خطأ المضرور.

ثانياً: في حالة تلف أو ضياع أو تعذيب الأمتعة أو تأخيرها

حددت الفقرة ٢ من المادة (٢٢) الحد الأقصى للتعويض عن الأضرار التي تلحق بالأمتعة الناشئة عن تلفها أو ضياعها أو تعيبها أو تأخيرها بما لا يتجاوز (١٠٠٠) وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب.

ثالثاً: في حالة تلف أو ضياع أو تعذيب البضائع أو تأخيرها

حددت الفقرة ٣ من المادة (٢٢) الحد الأقصى للتعويض عن الأضرار التي تلحق بالبضائع الناشئة عن تلفها أو ضياعها أو تعيبها أو تأخيرها بما لا يتجاوز (١٧) وحدة حقوق سحب خاصة عن كل كيلو غرام.

وقد ميزت الفقرة ٤ من المادة المذكورة فيما يتعلق بالأضرار التي تصيب جزءاً من البضاعة بين حالتين هما:

أ- الضرر الجزئي الذي لا يؤثر في الطرود الأخرى:

في هذه الحالة إذا كان الضرر قد لحق بجزء من البضاعة لا يؤثر في الوزن الكلي للطرود أو الطرود الأخرى فلا يؤخذ بعين الاعتبار عند حساب قيمة التعويض سوى وزن الطرد أو الطرود التي لحقها الضرر بغض النظر عما إذا كان قد صدر عن كافة الطرود وثيقة شحن جوي أو إيصال بضائع واحد أو أكثر.

ب- الضرر الجزئي الذي يؤثر في الطرود الأخرى:

في هذه الحالة يؤخذ بنظر الاعتبار عند تحديد قيمة التعويض مجموع وزن الطرود الأخرى كلها بشرط أن تكون قد صدرت بها وثيقة شحن أو إيصال بضائع واحد. أما إذا كان

الناقل قد أصدر وثائق أو إيصالات عدة فلا يؤخذ بعين الاعتبار عند حساب التعويض سوى وزن الطرد أو الطرود التي لحقها الضرر^(١٥).

رابعاً: في حالة التأخير في نقل الراكب

حددت الفقرة (١) من المادة (٢٢) الحد الأقصى للتعويض عن الأضرار الناشئة عن التأخير في نقل الراكب بما لا يتجاوز (٤١٥٠) وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب.

الفقرة ثانياً: قواعد تحويل الوحدات الحسابية إلى العملات الوطنية

وضعت المادة (٢٣) من اتفاقية مونتريال قواعد خاصة بشأن كيفية تحويل الوحدات الحسابية التي اعتمدتها المتمثلة بحقوق السحب الخاصة إلى العملات الوطنية للدول الأطراف في الاتفاقية. وقد ميزت هذه القواعد بين ثلاث مجموعات من الدول وبالشكل الآتي:

أولاً: مجموعة الدول الأعضاء في صندوق النقل الدولي

ففيما يتعلق بالدول الأعضاء في صندوق النقل الدولي فقد قررت الفقرة ١ من المادة (٢٣) من الاتفاقية بأن المبالغ المبينة في شكل وحدات حقوق السحب الخاصة يتم تحويلها إلى العملات الوطنية وفقاً لقيمة تلك العملات مقومة بوحدات السحب الخاصة يوم صدور الحكم. فإذا كانت الدولة عضواً في صندوق النقد الدولي فتحتسب قيمة عملتها الوطنية مقدمة بوحدات حقوق السحب الخاصة وذلك وفقاً لطريقة التقويم التي يطبقها صندوق النقد الدولي بالنسبة لعملياته ومعاملاته السارية يوم صدور الحكم.

ثانياً: مجموعة الدول غير الأعضاء في صندوق النقد الدولي

أما فيما يتعلق بالدول غير الأعضاء في صندوق النقد الدولي فينبغي التمييز بين حالتين:

١- إذا كانت الدولة غير العضو في الصندوق المذكور تسمح قوانينها أو أنظمتها باحتساب قيمة عملتها استناداً إلى وحدات حقوق السحب الخاصة، فيتم احتساب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى وحدات السحب الخاصة استناداً إلى الطريقة التي تحددها هذه الدولة وهذا ما نصت عليه الفقرة ١ من المادة (٢٣) من الاتفاقية. وبمقتضى الفقرة (٣) من المادة المذكورة فإنه يجب على الدول عند إيداعها وثيقة التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام أن تبلغ جهة الإيداع بطريقة الحساب وكذلك عند إجراء أي تغيير في طريقة الحساب.

٢- إذا كانت الدولة غير العضو في صندوق النقد الدولي لا تسمح قوانينها باحتساب قيمة عملتها الوطنية قياساً على وحدات حقوق السحب الخاصة فينبغي احتساب مبالغ التعويض بوحدة أطلقت عليها الاتفاقية بـ (الوحدة النقدية) وحددت قيمتها بما يعادل

(خمسة وستين مليغراماً ونصف من الذهب بنسبة نقاء تبلغ تسعمائة في الألف). ويتم تحويل الوحدات النقدية إلى العملة الوطنية للدولة وفقاً لقانونها الوطني. وقد حددت الاتفاقية الحد الأقصى للتعويض وفقاً لهذه الطريقة عن وفاة الراكب أو إصابته جسدياً بما يعادل " مليون وخمسمائة ألف " وحدة نقدية عن كل راكب. وعند التأخير في نقل الراكب بمبلغ يعادل (٦٢٠٠٠) وحدة نقدية عن كل راكب. وعن الضرر الذي يلحق الأمتعة بمبلغ يعادل (١٥٠٠٠) ألف وحدة نقدية عن كل راكب. وعن الضرر الذي يلحق بالبضائع بمبلغ يعادل (٢٥٠) وحدة نقدية عن كل كيلوغرام من البضائع. وقد نصت على الأحكام المتقدمة الفقرة (٢) من المادة (٢٣) . ويجب على الدول بمقتضى (ف٣ م ٢٣) عند إيداعها وثيقة التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام أن تبلغ جهة الإيداع بطريقة الحساب وعند إجراء أي تغيير بشأنها.

استبعاد مصاريف الدعوى:

لما كانت بعض القوانين الوطنية لا تسمح للمحكمة التي تنظر النزاع أن تحكم بإلزام المدعي عليه بمصاريف الدعوى بشكل مستقل عن مبلغ التعويض، بل الحكم بهما بشكل إجمالي، ولما كان مثل هذا الأمر من شأنه تخفيض مبلغ التعويض الذي تقرره المحكمة للمدعي بمقدار المصاريف التي تكبدها الأخير. لذا أجازت اتفاقية مونتريال للمحكمة في مثل هذه الأحوال أن تحكم بمبلغ يوازي بعض أو كل مصاريف الدعوى، وإضافة ذلك إلى مبلغ التعويض حتى وإن أدى إلى زيادة مبلغ التعويض عن الحدود المبينة في الاتفاقية، إذ نصت الفقرة (٦) من المادة (٢٢) من الاتفاقية المذكورة على " أن الحدود المقررة في المادة (٢١). وفي هذه المادة، لا تمنع المحكمة من أن تقضي - بالإضافة إلى ذلك - وفقاً لقانونها، بمبلغ يوازي كل أو بعض تكاليف الدعوى ونفقات التقاضي التي تكبدها المدعي، بما فيها الفوائد، ولا يسري حكم هذا النص إذا كان مبلغ التعويض المحكوم به، ما عدا تكاليف الدعوى ونفقات التقاضي الأخرى، لا يزيد عن المبلغ الذي عرضه الناقل كتابياً على المدعي، خلال مدة ستة أشهر من تاريخ الحدث الذي سبب الضرر، أو قبل رفع الدعوى إذا رفعت في تاريخ لاحق لتلك المدة ".

ويتضح مما تقدم أن الجواز المتقدم هو رهن بتوافر شرطين هما:

أولاً: أن يحظر القانون الوطني على المحكمة أن تحكم بمصاريف الدعوى استقلالاً عن مبلغ التعويض. فإذا كان القانون الوطني يجيز أو يلزم المحكمة بأن تحكم بمصاريف الدعوى استقلالاً عن مبلغ التعويض فيتعذر تطبيق النص المذكور^(١٦).

ثانياً: ألا يكون مبلغ التعويض المحكوم به - ما عدا مصاريف الدعوى - يزيد على المبلغ الذي عرضه الناقل كتابةً على المدعي كتسوية للنزاع أما خلال ستة أشهر من تاريخ الحدث الذي سبب الضرر، أو قبل رفع الدعوى إذا رفعت في تاريخ لاحق لتلك المدة.

(١٦) كما هو الحال بالنسبة للقانون العراقي أو المصري.

ومما لاشك فيه أن النص المتقدم سيؤدي أحياناً إلى زيادة مبلغ التعويض المحكوم به للمدعي عن الحدود المبينة في الاتفاقية. ويرى البعض من الفقه أن الاتفاقية قصدت بالحكم المتقدم تشجيع أطراف عملية النقل الجوي من ناقلين وركاب أو شاحنين على حل منازعاتهم الناشئة عن عملية النقل عن طريق التسوية الودية خلال مدة معينة^(١٧).

الفقرة ثالثاً: مراجعة حدود المسؤولية

ألزمت المادة (٢٤) من اتفاقية مونتريال بوجوب قيام جهة الإيداع بمراجعة حدود المسؤولية المحددة في المواد (٢١ و ٢٢ و ٢٣) من الاتفاقية وذلك بقصد تقادي الانخفاض الذي يطرأ على حدود مبالغ التعويض المقررة في الاتفاقية. وهذه المراجعة ينبغي أن تتم من قبل الجهة المذكورة - وهي المنظمة الدولية للطيران المدني - مرة كل خمس سنوات. وتتم أول مراجعة في نهاية السنة الخامسة بعد تاريخ سريان هذه الاتفاقية^(١٨)، فإذا لم تسر الاتفاقية خلال خمسة سنوات من تاريخ فتح باب التوقيع عليها، فينبغي أن تتم المراجعة خلال السنة الأولى لسريانها. وهكذا يبدو أن واضعي الاتفاقية قدروا أن مدة الخمس سنوات الأولى هي تكفي لإعادة مراجعتها، وإعادة النظر في حدود مبالغ التعويض التي قررتها.

ويجب عند المراجعة استخدام عامل تضخم مطابق لمعدل التضخم المتراكم منذ المراجعة السابقة أو في المرة الأولى منذ تاريخ سريان الاتفاقية. ويكون مقياس احتساب معدل التضخم المستخدم في تحديد عامل التضخم هو المتوسط المرجح للمعدلات السنوية للزيادة أو النقصان في الأرقام القياسية لأسعار الاستهلاك في الدول التي تشكل عملاتها وحدة حقوق السحب الخاصة المذكورة في الفقرة ١ من المادة (٢٣) من الاتفاقية.

فإذا ظهر بنتيجة المراجعة أن عامل التضخم قد تجاوز (١٠%) فعلى جهة الإيداع أن تتولى إخطار الدول الأطراف بتعديل حدود المسؤولية، فإذا تم مثل هذا التعديل فيصبح سارياً بعد ستة أشهر من تاريخ إبلاغه للدول الأطراف. أما إذا أبدت الدول الأعضاء عدم موافقتها على التعديل خلال مدة ثلاثة أشهر من تاريخ إخطارها، فلا يعد التعديل نافذاً، ويجب على جهة الإيداع إحالة الأمر لاجتماع الدول الأطراف يتم الدعوة إليه. فإذا ما تم إقرار التعديل فيجب على جهة الإيداع أن تخطر فوراً الدول الأطراف بسريانه.

وقد أجازت الاتفاقية استثناء مما تقدم أن تتم المراجعة في أي وقت من دون التقيد بالمواعيد التي تقدم ذكرها بشرطين هما أن تبدي ثلث الدول الأطراف رغبة في المراجعة، وأن يكون عامل التضخم قد تجاوز (٣٠%) منذ المراجعة السابقة أو منذ تاريخ سريان الاتفاقية إذا

(١٧) يُنظر: الدكتور عاطف الفقي، مصدر سبق ذكره، ص ١٩٢.

(١٨) أصبحت اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ نافذة بتاريخ ٥/٩/٢٠٠٣.

لم يحدث تعديل سابق. أما المراجعات اللاحقة فتتم لمرة واحدة كل خمس سنوات ابتداء من نهاية السنة الخامسة التي تمت فيها المراجعة.