

محاضرات القانون الجوي المحاضرة الثانية عشر المبحث الثاني: المسؤولية غير المحدودة للناقل الجوي

إن إفادة الناقل الجوي من ميزة نظام تحديد المسؤولية الذي قرره الاتفاقيات والبروتوكولات الدولية التي نظمت النقل الجوي الدولي هي رهن بتنفيذه عملية النقل دون أي إخلال بالتزاماتها، ومن ذلك أن يتم التنفيذ بحسن نية، فإذا ثبت أنه أخل بالتزاماته، وثبت سوء نيته لم يجز له التمسك بتحديد مسؤوليته جزاء لذلك. هذا من جهة ، ومن جهة أخرى فإذا كانت الاتفاقيات الدولية قد حظرت اتفاقات التخفيف من المسؤولية أو الإعفاء منها، إلا أنها بالمقابل أجازت الاتفاق على تشديد المسؤولية. وقد نظمت اتفاقية مونتريال أربعة حالات تمثل خروجاً على مبدأ تحديد المسؤولية الذي قرره وتتمثل بما يأتي:

أولاً: إطلاق قيمة التعويض عن الأضرار المصنفة من الفئة الثانية (مطلب أول).

ثانياً: تشديد مسؤولية الناقل عن الأفعال المرتكبة بسوء نية (مطلب ثان).

ثالثاً: التشديد الاتفاقي للمسؤولية (مطلب رابع).

رابعاً: التشديد بطريق إعلان المصلحة في تسليم البضائع والأمتعة المسجلة (مطلب رابع).

المطلب الأول: إطلاق قيمة التعويض عن الأضرار المصنفة من الفئة الثانية

سبقت الإشارة إلى أن المادة (٢١) من اتفاقية صنف الأضرار التي تصيب الناقل إلى فئتين وهما أضرار الفئة الأولى، وهي الأضرار التي لا تتجاوز قيمتها (١٠٠,٠٠٠) وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب. ويسأل الناقل على أساس من مسؤولية قائمة على فكرة المخاطر وتحمل التبعة بحيث لا يستطيع الناقل التخلص من المسؤولية إلا إذا أثبت خطأ المتضرر. وفي هذه الفئة لا يسأل الناقل عن تعويض الأضرار إلا بعد أقصى لا يتجاوز مائة ألف وحدة سحب خاصة. إلا هذا لا يعني إعفاء الناقل عن تعويض ما زاد قيمته عن الحد المذكور، وإنما يمكن مسائلة الناقل عنها عن الأضرار الزائدة عن الحد المبين في هذه الفئة وفقاً لأحكام الفئة الثانية. أما الفئة الثانية من الأضرار فقد أشارت إليها (الفقرة ٢ من المادة ٢١) وحددت بأنها تلك التي تتجاوز قيمتها (١٠٠,٠٠٠) وحدة حقوق سحب خاصة، وقد جعلت الاتفاقية مسؤولية الناقل عن هذه الأضرار قائمة على أساس الخطأ المفترض، ولا يكون الناقل مسؤولاً عنها إذا أثبت بأن الضرر لم ينشأ عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانبه أو جانب تابعيه أو وكلائه. أو أن الضرر قد نشأ عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الغير.

وفي نطاق التعويض عن أضرار الفئة الثانية يكون التعويض وفقاً لقاعدة أن الضرر يقدر وفقاً لقيمته، وهذه قاعدة استبعدتها اتفاقية وارشو لفترة طويلة وذلك بالأخذ بمبدأ تحديد المسؤولية حرصاً منها على دعم وتشجيع مرفق النقل الجوي في بداية ظهوره، وحان الأخذ بها بعد أن تقدمت صناعة الطائرة وأصبحت أكثر وسائل النقل أمناً^(١).

ويبدو من الأحكام المتقدمة أن الاتفاقية قد راعت فيما يتعلق بأضرار الفئة الأولى جانب الراكب بإقامتها المسؤولية على أساس نظرية المخاطر، ولم تكلفه سوى بإثبات الضرر الذي لحق به. أما بالنسبة لأضرار الفئة الثانية فقد حاولت الموازنة بين مصلحة الناقل ومصلحة الراكب بإقامتها المسؤولية على أساس الخطأ المفترض في جانب الناقل، إلا أنها أجازت له نفي قرينة الخطأ عنه ودرء مسؤوليته عن مثل هذه الأضرار، وهذا الإثبات يبدو يسيراً إذا يمكن أن يثبت أن الضرر لم ينشأ عن إهمال أو خطأ أو امتناع من جانبه أو جانب تابعيه أو وكلائه الأمر الذي دعا البعض من الفقه إلى القول بأن الغاية من هذا الحكم تبدو حمل المتضررين على القناعة بالمسؤولية المحدودة المقررة بشأن أضرار الفئة الأولى^(٢).

المطلب الثاني: تشديد المسؤولية عن الأفعال المرتكبة بسوء نية

سبقت الإشارة إلى إفادة الناقل الجوي من نظام تحديد المسؤولية الذي قرره الاتفاقيات الدولية هو رهن بتنفيذ الالتزامات التي يقرها عقد النقل بذمته تنفيذاً يراعي فيه مبدأ حسن النية، ومن ثم يحرم الناقل من التمسك بتحديد مسؤوليته إذا أثبت أنه هو وتابعوه قد ارتكب الفعل الذي نشأ عنه الضرر، عمداً أو ارتكب هو وتابعوه خطأ جسيماً^(٣). وهذا ما كانت قررته المادة (٢٥) من اتفاقية وارشو التي نصت على أنه " ليس للناقل أن يتمسك بأحكام هذه الاتفاقية التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها إذا كان الضرر قد تولد عن غش أو خطأ يراه قانون المحكمة المعروض عليها النزاع معادلاً للغش. وكذلك يحرم الناقل من التمسك بالمسؤولية المحدودة إذا أحدث الضرر في الظروف نفسها أحد تابعيه أثناء تأديته لأعمال وظيفته ". وقد اختلفت آراء الفقه في ظل اتفاقية وارشو بشأن المقصود بعبارة " خطأ يراه قانون المحكمة المعروض عليها

(١) الدكتور هشام فضلي، مصدر سبق ذكره، ص ٧٣.

(٢) الدكتور عاطف الفقي، مصدر سبق ذكره، ص ١٩٦.

(٣) ومن قبيل الأخطاء العمدية النقص الحاصل في البضاعة المشحونة إذا ثبت أن هذا النقص كان نتيجة سرقة اقترفها موظفو الناقل الجوي في أثناء قيامهم بوظيفتهم، وهذا ما يحول من دون تطبيق الأحكام المتعلقة بتحديد مسؤولية الناقل . محكمة استئناف بيروت، رقم ٥٨٣، تاريخ ١٩٦٨/٤/٣٠، عفيف شمس الدين، الجزء الأول، ص ٦٤٨.

النزاع معادلاً للغش " فهل المقصود بها أن واضعي الاتفاقية قصدوا الإحالة إلى القوانين الوطنية لبيان مفهوم الخطأ المعادل للغش؟ أم أن العبارة المذكورة تقرر قاعدة موضوعية؟

ذهبت بعض آراء الفقه إلى أن المادة (٢٥) من اتفاقية وارشو تتضمن قاعدة إسناد تحيل إلى قانون المحكمة المعروض عليها النزاع لتحديد معنى الخطأ المعادل للغش، ومن ثم إذا كان القانون الوطني للمحكمة التي تنتظر الدعوى يساوي بين الغش والخطأ الجسيم، كما هو الحال في القوانين اللاتينية، فإن المسؤولية غير المحدودة تكون في حالة الغش أو الخطأ الجسيم^(٤).

ومقابل ذلك ذهبت آراء أخرى إلى أن المادة (٢٥) من اتفاقية وارشو تتضمن قاعدة موضوعية لا قاعدة إسناد، ومن ثم تكون مسؤولية الناقل غير محدودة في حالة الغش في القوانين الوطنية التي تعرّف فكرة الغش. وفي حالة الخطأ المعادل للغش في القوانين الوطنية التي تجهل فكرة الغش. وعلى ذلك تكون المسؤولية غير المحدودة قائمة في حالة واحدة هي الغش دون الخطأ الجسيم في القوانين التي تعرّف فكرة الغش، كما هو الحال بالنسبة للقانون المصري^(٥).

أما اتفاقية مونتريال فقد تحاشت الصياغة المعيبة لنص المادة (٢٥) من اتفاقية وارشو وألغت الإحالة إلى قانون المحكمة التي تنتظر النزاع لتحديد مفهوم الخطأ المعادل للغش. وقررت قاعدة موضوعية بينت فيها المقصود بالخطأ الذي يحرم الناقل من التمسك بتحديد المسؤولية إذ أشارت الفقرة (٥) من المادة (٢٢) إلى أنه " لا تسري الأحكام الواردة أعلاه في الفقرتين (١) و (٢) من هذه المادة إذا ثبت أن الضرر قد نتج عن فعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه أو وكلائه، بقصد إحداث ضرر أو برعونة مقرونة بإدراك أن ضرراً سينجم عن ذلك في الغالب. ويشترط أيضاً في حالة وقوع الفعل أو الامتناع عن أحد التابعين أو الوكلاء، إثبات أن هذا التابع أو الوكيل كان يتصرف في نطاق ممارسته لوظيفته"^(٦).

ومن ثم أصبح الخطأ الذي يؤدي إلى عدم جواز تمسك الناقل بالمسؤولية المحدودة هو الفعل أو الامتناع الذي يرتكب أما بقصد إحداث الضرر وإما بعدم اكتراث مصحوب بإدراك أن ضرراً ما يمكن أن يحدث^(٧). ويرى الفقه بأن الخطأ الذي يؤدي إلى حرمان الناقل من التمسك بتحديد مسؤوليته يقع في منطقة وسط بين الغش والخطأ الجسيم، فهو أقل من الغش لأنه لا يستلزم قصد الإضرار. ولكنه أعلى درجة من الخطأ الجسيم لأنه يتطلب أما العنصر الإرادي في

(٤) الدكتور عبد الفضيل محمد أحمد، مصدر سبق ذكره، ص ٣٥٥-٣٥٦.

(٥) المصدر نفسه، ص ٣٥٦.

(٦) سبق لبروتوكول لاهاي ١٩٥٥ أن قرر مثل هذا الحكم بتعديله نص المادة ٢٥ من اتفاقية وارشو.

(٧) الدكتور عاطف الفقي، مصدر سبق ذكره، ص ٢٠٣-٢٠٤.

الفعل أو الامتناع، وأما عنصر العلم أو الإدراك في حالة إتيان الفعل أو الامتناع بعدم اكتراث بأن ضرراً قد يترتب عليه^(٨).

المطلب الثالث: التشديد الاتفاقي للمسؤولية

لما كان مبدأ تحديد مسؤولية الناقل الجوي قصد به حماية الناقل من المطالبات المرهقة التي تؤدي به إلى هاوية الإفلاس، لذا يكون من الجائز التنازل عن الحماية المذكورة. وقد قننت اتفاقية مونتريال هذا المبدأ إذ أجازت للناقل الاتفاق على خضوع النقل لحدود أعلى من الحدود التي قررتها بشأن مبلغ التعويض إذ نصت المادة (٢٥) من الاتفاقية المذكورة على أنه " يجوز للناقل أن يشترط خضوع عقد النقل لحدود مسؤولية أعلى من الحدود المنصوص عليها في هذه الاتفاقية أو أنه لا يخضع لأي حدود للمسؤولية".

وخلافاً لاتفاقية وارشو التي قصرت في الفقرة ١ من المادة (٢١) اتفاقات تحديد المسؤولية بنقل الركاب، فإن نص المادة (٢٥) من اتفاقية مونتريال يسمح بتشديد المسؤولية في كافة أنواع النقل الذي تنظمه الاتفاقية^(٩) وسواء تعلق بأضرار الفئة الأولى التي لا تتجاوز (١٠٠.٠٠٠) وحدة حقوق سحب خاصة أو أضرار الفئة الثانية التي تتجاوز المبلغ أعلاه.

وخلافاً لتشديد مسؤولية الناقل فإن اتفاقية مونتريال قررت في المادة (٢٦) ببطلاق الشروط التي تعفي الناقل من المسؤولية أو تحد منها بشكل أدنى من الحدود التي قررتها الاتفاقية بشأن مبالغ التعويض. إذ نصت المادة المذكورة على أنه " كل بند يهدف إلى إعفاء الناقل من مسؤوليته أو إلى وضع حد أدنى من الحد المعين في هذه الاتفاقية يكون باطلاً أو لاغياً، ولكن بطلان هذا البند لا يترتب عليه بطلان العقد بأكمله الذي يظل خاضعاً لأحكام هذه الاتفاقية".

المطلب الرابع: التشديد بطريق إعلان المصلحة في تسليم البضائع والأمتعة المسجلة

بعد أن قررت الفقرة ٢ من المادة (٢٢) من اتفاقية مونتريال حدود التعويض الخاصة بنقل الأمتعة، وكذلك الفقرة ٣ من المادة المذكورة الخاصة بحدود التعويض عن نقل البضاعة أشارت الفقرتين المذكورتين إلى أنه ما لم يقر الراكب أو المرسل عند تسليم الأمتعة المسجلة إلى الناقل أو تسليم الطرد إلى الشخص المذكور " بتقديم بيان خاص يوضح فيه مصلحته في تسليمها عند نقطة المقصد، وبدفع مبلغ إضافي إذا اقتضى الأمر ذلك. وفي هذه الحالة يكون الناقل ملزماً

(٨) الدكتور هشام فضلي، مصدر سبق ذكره، ص ٧٤-٧٥.

(٩) يرى البعض من الفقه بندرة وقوع شرط تشديد المسؤولية في عقد نقل الأشخاص، لأن الراكب يلجأ إلى التأمين لضمان الحصول على تعويض لا يستطيع الحصول عليه بموجب حدود التعويض الذي تقرره الاتفاقية أو القانون الوطني. وعلى العكس من ذلك فهو أكثر شيوعاً في عقود نقل الأمتعة والبضائع. يُنظر: الدكتور عبد الفضيل محمد أحمد، مصدر سبق ذكره، ص ٣٦٧.

بدفع مبلغ لا يتجاوز المبلغ المعلن، إلا إذا أثبت أن هذا المبلغ يفوق مصلحة الراكب الفعلية في استلام الأمتعة عند نقطة المقصد " أو " يفوق مصلحة المرسل الفعلية في استلام الطرد عند نقطة المقصد ".

فإعلان المصلحة في التسليم يمثل بياناً مقدماً من قبل الراكب في نقل الأمتعة والمرسل في عقد نقل البضائع إلى الناقل قبل شحنها بطبيعة الأمتعة أو البضاعة، وأنه يعلق أهمية على تسليمها في مطار الوصول مما يتطلب من الناقل المحافظة عليها، وبذل عناية أعلى من العناية التي يبذلها عادة ويحدد قيمتها بمبلغ ما مقابل استحقاق الناقل أجره أعلى في حال قبوله الإعلان المذكور^(١٠). ويمثل هذا البيان استثناء على مبدأ تحديد المسؤولية الذي حدد الحدود القصوى لمبلغ التعويض عن الأمتعة والبضائع. إذ يكون من الجائز بمقتضى هذا الإعلان أن يزداد مبلغ التعويض عما هو مقرر في الاتفاقية. أي يتجاوز مبلغ التعويض الذي حددته^(١١). وفي هذه الحالة سيلزم الناقل بالقيمة المذكورة في البيان للأمتعة المسجلة أو البضائع المشحونة، لأن هذا البيان حجة على الناقل وقرينة على علمه بقيمتها وموافقة على نقلها ورضائه بزيادة مسؤوليته لتغطيتها بأكملها. إلا أن هذه القرينة هي قابلة لإثبات العكس إذ يجوز للناقل أن يثبت بأن الراكب أو المرسل قد غالى في تقدير قيمتها، وأن القيمة الحقيقية للأمتعة أو البضاعة هي أقل من القيمة التي حددها الراكب أو المرسل في البيان^(١٢)، وهذا ما أشارت إليه صراحة اتفاقية مونتريال.

(١٠) الدكتور عاطف الفقي، مصدر سبق ذكره، ص ٢٠٦-٢٠٧.

(١١) ويشير الفقه إلى أن الراكب أو المرسل لا يقوم عادة بتبنيه الناقل إلى القيمة الحقيقية للأمتعة أو البضائع إلا إذا كانت قيمتها تزيد كثيراً عن الحد الأقصى للتعويض المقرر في الاتفاقية، ومن الأمثلة عليها سبائك الذهب أو المجوهرات أو التحف واللوحات الفنية والمخطوطات القديمة والأحجار الكريمة والأجهزة الدقيقة وكافة المنقولات الأخرى ذات القيمة الثمينة ٠٠٠ يُنظر: الدكتور عبد الفضيل محمد أحمد، مصدر سبق ذكره، ص ٣٥٩-٣٦٠.

(١٢) الدكتور عاطف الفقي، ص ٢٠٧.