

محاضرات القانون الجوي المحاضرة الرابعة عشر دعوى مسؤولية الناقل الجوي

تضمنت اتفاقية وارشو ومونتريال أحكاماً خاصة بدعوى المسؤولية التي تثار قبل الناقل الجوي من قبل المتضرر أو من له الحق في إقامتها. وتتعلق هذه الأحكام بتحديد المحكمة المختصة بنظر الدعوى (مبحث أول)، ومن هم أطرافها (مبحث ثان)، وإمكانية الدفع بعدم قبول الدعوى (مبحث ثالث)، ومدة سقوط أو تقادم دعوى المسؤولية (مبحث رابع)، ونبين هذه المسائل تباعاً:

المبحث الأول: المحكمة المختصة بنظر الدعوى

إن تحديد المحكمة المختصة بنظر دعوى المسؤولية المقامة ضد الناقل الجوي له أثر كبير في تحديد بعض المسائل التي تحكم هذه الدعوى، إذ أن إجراءات التقاضي ستخضع إلى قانون هذه المحكمة^(١)، كما أن قانون هذه المحكمة هو الذي يحدد أثر خطأ المتضرر على مسؤولية الناقل إعفاءً أو تخفيفاً^(٢). وقواعد احتساب مدة التقادم^(٣). فضلاً عن المسائل التي تنظمها الاتفاقية، كبيان ماهية الضرر القابل للتعويض، ومن هم الأشخاص الذين لهم حق طلب التعويض، وماهية رابطة السببية^(٤). وقد نظمت المادة (٢٨) من اتفاقية وارشو المحكمة المختصة بنظر دعوى المسؤولية إذ نصت " يجب على المدعي رفع دعوى المسؤولية طبقاً لاختياره في إقليم أحد الأطراف السامية المتعاقدة، أما أمام محكمة موطن الناقل أو المركز الرئيس لنشاطه، أو الجهة التي يكون له فيها منشأة تولت عنه إبرام العقد أو أمام محكمة جهة الوصول".

ويتضح مما تقدم أن اتفاقية وارشو - وبهدف التيسير على المتضررين وتخفيف الأعباء عليهم - قد منحت هؤلاء الخيار في إقامة دعوى المسؤولية أمام محاكم عدة، وبشرط أن تكون هذه المحاكم واقعة في إقليم دولة طرف في الاتفاقية وذلك بقصد إلزامها بتطبيق أحكام هذه الاتفاقية^(٥). وهذه المحاكم هي محكمة موطن الناقل، أو محكمة المركز الرئيس لنشاطه، أو

(١) الفقرة ٢م (٢٨) من اتفاقية وارشو.

(٢) المادة (٢١) من اتفاقية وارشو.

(٣) الفقرة ٢م (٢٩) من اتفاقية وارشو.

(٤) الدكتور هشام فضلي، مصدر سبق ذكره، ص ٩٧.

(٥) الدكتور عبد الفضيل محمد أحمد، مصدر سبق ذكره، ص ٣٧٤.

محكمة الجهة التي يكون له فيها منشأة^(٦) تولت عنه إبرام عقد النقل، أو محكمة مكان الوصول. وإذا كانت المادة (٢٨) من اتفاقية وارشو قد وسعت على المدعي الحق في اختيار أي من المحاكم الأربعة المذكورة، إلا أن هذا التحديد هو تحديد ملزم لأطراف العقد ليس بوسعهم الاتفاق على خلافه^(٧).

وقد أضاف بروتوكول جواتيمالا سيتي ١٩٧١ محكمة خامسة إلى المحاكم الأربعة التي حددتها المادة (٢٨) من اتفاقية وارشو، إذ قررت المادة (١٢) من هذا البروتوكول إضافة فقرة إلى نص المادة (٢٨) من اتفاقية وارشو جاء فيه " بأنه في حال الضرر الناجم من وفاة الراكب أو إصابته بجراح أو تأخير أو فقد أو تلف أمتعته يجوز رفع الدعوى أمام المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها منشأة مملوكة للناقل إذا كان للراكب موطن أو يقيم بصفة دائمة على إقليم الدولة المتعاقدة نفسها التي تقع عليه تلك المنشأة. ويعقد الاختصاص لهذه المحكمة ولو لم يكن لهذه المنشأة أدنى صلة بعملية النقل^(٨). إلا أن اتفاقية وارشو أغفلت النص على اختصاص محكمة محل الضرر وهو ما كان يجب أن يفوتها^(٩).

ومما تجدر الإشارة إليه أن المادة (٢٨) من اتفاقية وارشو لا تحكم سوى الدعاوى المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق بالركاب أو أمتعتهم أو التي تلحق بالبضائع، أو الناشئة عن التأخير في النقل فحسب، ومن ثم لا تطبق هذه المادة على الدعوى التي يقيمها مثلاً الناقل على المرسل بسبب عدم صحة البيانات المقدمة من قبله، والتي تولى الناقل تدوينها في خطاب النقل الجوي^(١٠)، أو الدعوى التي يقيمها الراكب أو الشاحن ضد الناقل ويطلب فيها إبطال عقد النقل الجوي^(١١).

المحكمة المختصة في اتفاقية مونتريال ١٩٩٩:

نصت المادة (٣٣) من اتفاقية مونتريال على أنه:

(٦) وقد اختلف القضاء في تحديد المقصود بالمنشأة التي تولت إبرام عقد النقل، إذ ذهب القضاء الفرنسي إلى أن المقصود بذلك ليس مجرد الوكيل الذي يتولى بيع التذاكر، وإنما مقر تجاري يكون جزءاً من الشخصية المعنوية للناقل.

Cour Apel paris 2 Mars 1962 . Dalloz . 1963 . 69

مشار إليه لدى الدكتور هشام فضلي، مصدر سبق ذكره، ص ٩٦.

(٧) الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره، ص ٣٩٧.

(٨) الدكتور عبد الفضيل محمد أحمد، مصدر سبق ذكره، ص ٣٧٤-٣٧٥.

(٩) المصدر نفسه، ص ٣٧٥.

(١٠) الدكتور البارودي، الدكتور العريني، الدكتور الفقي، مصدر سبق ذكره، ص ٦٥٩.

(١١) الدكتور هشام فضلي، مصدر سبق ذكره، ص ٩٥.

١- " تقام دعوى التعويض، وفقاً لاختيار المدعي، في إقليم إحدى الدول الأطراف، أما أمام محكمة إقامة الناقل، أو أمام محكمة مركز أعماله الرئيس، أو أمام محكمة المكان الذي لديه فيه مركز أعمال تم بواسطته إبرام العقد، أو أمام محكمة مكان نقطة المقصد ".
٢-

فيما يتعلق بالضرر الناجم عن وفاة الراكب أو إصابته، يجوز رفع الدعوى أمام إحدى المحاكم المذكورة في الفقرة (١) من هذه المادة، أو في إقليم إحدى الدول الأطراف الذي يوجد فيه محل الإقامة الرئيس والدائم للراكب في وقت وقوع الحادثة والذي يشغل الناقل إليه ومنه خطوطاً لنقل الركاب جواً، أما على متن طائرته الخاصة أو على متن طائرات ناقل آخر طبقاً لاتفاق تجاري، ويزاول فيه ذلك الناقل الأول أعماله لنقل الركاب جواً من مبان يستأجرها، أو يملكها الناقل ذاته أو ناقل آخر يرتبط معه باتفاق تجاري ".
ويبدو مما تقدم أن اتفاقية مونتريال أخذت فيما يتعلق بتحديد الاختصاص القضائي

للمحكمة النازرة في دعوى المسؤولية الناشئة عن الأضرار التي ينجم عنها وفاة الراكب أو إصابته أو الأضرار التي تلحق بالبضائع أو الأمتعة بذات الأحكام التي قررتها المادة ٢٨ من اتفاقية وارشو إذ أقرت للمتضرر الحق في إقامة الدعوى أمام إحدى محاكم الدول الأطراف التي يوجد فيها محل إقامة الناقل أو التي يقع ضمن دائرتها المركز الرئيس للناقل، أو المحكمة التي يكون للناقل فيها مركزاً أعمال تم بواسطته إبرام العقد مع الراكب أو المرسل، أو محكمة مكان الوصول " نقطة المقصد". وإذا كانت الفقرة ١ من المادة (٣٣) منحت المتضرر الخيار في إقامة دعواه في إحدى المحاكم الأربعة الواردة في النص المذكور، إلا أن هذا التحديد يعد إلزامي للمتضرر^(١٢).

الاختصاص القضائي في دعاوى وفاة الراكب أو إصابته :

فضلاً عن الخيار الممنوح للراكب في إقامة دعوى المسؤولية أمام إحدى المحاكم الأربعة الواردة في الفقرة (١) من المادة (٣٣) فإنه يجوز للراكب - أو ورثته - في الدعاوى المتعلقة بوفاة الراكب أو إصابته إقامتها أمام المحكمة التي يوجد فيها محل الإقامة الدائم والرئيس للراكب وقت وقوع الحادثة، أي أمام محكمة موطن الراكب وبشروط أكثر تعقيداً مما كانت تقرره المادة (١٢) من بروتوكول جواتيمالا سيتي^(١٣) وتتمثل هذه الشروط بما يأتي:

١- محل الإقامة الدائم للراكب:

يشترط لتطبيق الفقرة (٢) من المادة (٣٢) من اتفاقية مونتريال عند إقامة دعوى المسؤولية المتعلقة بوفاة الراكب أو إصابته أن تكون المحكمة التي تقام لديها الدعوى - فضلاً عن كونها تقع في إقليم إحدى الدول الأطراف في الاتفاقية- أن تكون تلك التي يقع ضمن

(١٢) يُنظر: الدكتور أحمد بن إبراهيم الشيخ، مصدر سبق ذكره، ص ٦٤٥.

(١٣) المصدر نفسه، ص ٦٤٣.

دائرتها محل الإقامة الدائم والرئيس للراكب وقت وقوع الحادث، وقد حددت الفقرة (٣) من المادة (٣٣) من اتفاقية مونتريال هذا المكان بأنه "مكان السكن الأوحده والثابت والدائم للراكب في وقت وقوع الحادثة. ولا تعتبر جنسية الراكب العامل الحاسم في هذا الصدد".

ويتضح مما تقدم أنه لا يوجد ارتباط بين محل إقامة الراكب الدائم وبين جنسيته، إذ يكفي أن يكون محل إقامة الراكب الدائم وقت حدوث الضرر ضمن إحدى الدول الأطراف في الاتفاقية، وبغض النظر عما إذا كان يحمل جنسيته أم لا. فإذا كان للراكب أكثر من محل إقامة فينبغي الاعتراف بمكان الإقامة الدائم والرئيس له.

٢- أن يكون للناقل نشاطاً تجارياً في دائرة محكمة المدعي:

ويشترط لإقامة دعوى المسؤولية عن وفاة الراكب أو إصابته - فضلاً عما تقدم - أن يكون للناقل نشاطاً تجارياً في دائرة محكمة المدعي يتمثل في تشغيل خطوط من وإلى المكان المذكور سواء بطائراته الخاصة أو بطائرات شركة نقل أخرى تقيم معها علاقة تجارية. أو يملك فيها المدعي عليه مكتباً تجارياً للنقل الجوي للراكب في عقار يملكه أو يستأجره أو يكون تابعاً لشركة نقل أخرى متعاقد معها تجارياً. ويفهم مما تقدم أنه لا يشترط في شركات النقل الأخرى المتعاقدة مع شركة النقل الجوي المدعي عليها أن تكون هي الشريك الأول المتعاقد معه^(١٤). بل أنه من الجائز اعتبار (موقع الانترنت) بمثابة مكان يقوم منه الناقل بإدارة مكتب نقل الركاب جواً في حالة بيعه التذاكر عبر الانترنت. أو عن طريق الهاتف إذ ليس من الصعب معرفة المكان الجغرافي الذي يوجد فيه موقع الانترنت الذي يتم فيه بيع التذاكر أو تقدم فيه خدمات أخرى خاصة بالنقل الجوي^(١٥).

ويشير الفقه إلى أن تحديد المحكمة المختصة وفقاً لحكم الفقرة ٢ من المادة (٣٢) من اتفاقية مونتريال - وإن كان يتشابه مع ما قرره المادة (١٢) من اتفاقية جواتيمالا سيتي ١٩٧١ من إضافة اختصاص مكان خامس ينعقد فيه الاختصاص لمحكمة موطن الراكب المدعي - إلا أنه يختلف عنه في أمرين هما:

١- إن اتفاقية مونتريال قصرت الاختصاص المتقدم ذكره على الحوادث التي ينجم عنها الراكب أو إصابته، بينما يمتد هذا الاختصاص في اتفاقية جواتيمالا سيتي ليشمل كذلك الأضرار الناشئة عن التأخير في نقل الراكب وكذلك الأضرار الناشئة عن تلف أو ضياع أو تأخير الأمتعة^(١٦).

(١٤) الدكتور أحمد بن إبراهيم الشيخ، مصدر سبق ذكره، ص ٦٤٧.

(١٥) المصدر نفسه، ص ٦٤٧.

(١٦) الدكتور هشام فضلي، مصدر سبق ذكره، ص ١٠٠.

٢- إن الاختصاص الخامس في ظل اتفاقية جواتيمالا سيتي يثبت لمحكمة موطن الراكب أو محل إقامته الدائمة شريطة أن يكون للناقل منشأة في دائرة المحكمة. أما في ظل اتفاقية مونتريال فيشترط أن يكون للناقل في دائرة محكمة المدعي نشاطاً تجارياً يتمثل بالأنشطة التي تقدم ذكرها^(١٧).

المبحث الثاني: أطراف دعوى المسؤولية

أطراف دعوى المسؤولية هم المدعي سواء أكان راكباً أم شاحناً (مطلب أول) والمدعى عليه، الناقل (مطلب ثانٍ) .

المطلب الأول: المدعي

ينبغي التمييز بين نقل الأشخاص وبين نقل البضائع بقصد تحديد وصف المدعي وبالشكل الآتي :

أولاً: نقل الأشخاص

يكون المدعي في دعوى المسؤولية المتعلقة بنقل الأشخاص هو الراكب . فإذا أسفر الحادث عن وفاة الراكب، فإنَّ اتفاقية مونتريال . وكذلك اتفاقية وارشو . قد التزمت الصمت^(١٨) وأحالت إلى القانون الوطني، وذلك بقصد تحديد الأشخاص الذين يحق لهم مقاضاة الناقل الجوي. وقد ذهب البعض من الفقه في ظل تطبيق اتفاقية وارشو إلى أن الأشخاص الذين يمكنهم تحريك دعوى المسؤولية عند وفاة الراكب يستقل بتحديدهم قانون الأحوال الشخصية لهذا الراكب، وليس القانون الوطني للمحكمة المعروض عليها النزاع، إلا إذا تصادف وكانت محكمة قانون دولة الراكب المتوفي^(١٩). وإذا كانت اتفاقية مونتريال قد أغفلت الإشارة إلى الأشخاص الذين يحق لهم إقامة دعوى المسؤولية، إلا أنها قررت في المادة (٢٩) بأنه " في حالة نقل الركاب والأمتعة والبضائع ، لا يجوز رفع أي دعوى للتعويض، مهما كان سندها، سواء بمقتضى هذه الاتفاقية أو بناءً على عقد أو بسبب عمل غير مشروع أو لأي سبب آخر، إلا وفق شروط وحدود المسؤولية المقررة في هذه الاتفاقية، من دون المساس بمسألة تحديد الأشخاص الذين لهم حق المقاضاة وبحقوق كل منهم، ولا يمكن المطالبة في أي دعوى كهذه بأي تعويضات جزائية أو رادعة أو أي تعويضات تخرج عن نطاق التعويض عن الضرر " .

(١٧) المصدر نفسه، ص ١٠١ .

(١٨) وقد ذهب الفقه إلى تسوية صمت اتفاقية وارشو عن تحديد الأشخاص الذين يحق لهم دعوى المسؤولية في حال وفاة الراكب برغبة واضعي الاتفاقية المذكورة بتقادي الاصطدام بحساسية المفاهيم الاجتماعية في قوانين الأسرة للدول المنظمة إليها . يُنظر: الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره، ص ٣٩٢ .

(١٩) المصدر نفسه ، ص ٣٩٤ .

ثانياً: نقل البضائع

يكون المدعي في دعوى المسؤولية المتعلقة بنقل البضائع هو المرسل أو المرسل إليه الوارد ذكرهما في وثيقة الشحن الجوي، وهذا ما يستفاد من نصوص المادة (٨ و ف٤ م ١٢) والفقرة (٣ م ١٣) والمادة (١٤) والفقرة (٣ م ٣٠)، وهذه الدعوى تقام وفقاً لقواعد المسؤولية العقدية، أما إذا لم يرد ذكر المرسل أو المرسل إليه في الوثيقة المذكورة، فلا يكون أمامها سوى إقامة الدعوى على الناقل إلاً طبقاً لقواعد المسؤولية التقصيرية مع مراعاة الأوضاع والحدود الواردة في الاتفاقية (٢٠).

ومن الجائز كذلك لشركة التأمين المؤمن لديها على البضاعة. التي دفعت التعويض لمن أقام الدعوى (المرسل أو المرسل إليه). إقامة دعوى المسؤولية على الناقل الجوي بمقتضى فكرة الحلول العيني، وذلك لكونها تحل محل المرسل أو المرسل إليه في حقوقه، ومنها حقه في استعمال دعوى المسؤولية (٢١).

المطلب الثاني: المدعى عليه

الأصل أن دعوى المسؤولية تقام على الناقل الجوي ذاته، سواء أكان نقلاً للأشخاص أم نقلاً للبضائع، وقد بينت اتفاقية مونتريال الأحكام الواجب إتباعها في حالة وفاة الناقل، والناقل المتعاقد الفعلي وكذلك الناقلون المتتابعون ونبين هذه الحالات تباعاً:

الحالة الأولى: وفاة الناقل

نصت المادة (٣٢) على أنه " في حالة وفاة الشخص الذي تقع عليه المسؤولية، يجوز أن تقام دعوى التعويض، وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية، ضد أصحاب الحقوق الشرعيين في تركته" وهذا هو ذات الحكم الذي كان مقرراً في اتفاقية وارشو، إذ نصت المادة (٢٧) من هذه الاتفاقية على أنه " في حالة وفاة المدين تقام دعوى المسؤولية في الحدود المقررة في هذه الاتفاقية ضد من يخلفونه " ولعل من نافلة القول أن الحكم المتقدم لا يسري إلاً في حالة الناقل الشخص الطبيعي، ولا يتصور قيامه بالنسبة للشخص المعنوي (٢٢).

(٢٠) يُنظر: الدكتور هشام فضلي، مصدر سبق ذكره، ص ١١٠، الدكتور أحمد بن إبراهيم الشيخ، مصدر سبق ذكره، ص ٦١٨.

(٢١) الدكتور محمود مختار بريري، الدكتور عمر فؤاد، مصدر سبق ذكره، ص ١٩٤، وكذلك الدكتور عبد الفضيل محمد أحمد، مصدر سبق ذكره، ص ٣٧١.

(٢٢) الدكتور البارودي، الدكتور العريني، الدكتور الفقي، مصدر سبق ذكره، ص ٦٦٣.

الحالة الثانية: الناقل المتعاقد والناقل الفعلي

ميزت اتفاقية مونتريال بين الناقل المتعاقد والناقل الفعلي، إذ قررت المادة (٤٥) بأنه "فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي، يجوز إقامة دعوى التعويض، بحسب اختيار المدعي، أما على ذلك الناقل أو على الناقل المتعاقد، أو كليهما معاً متضامنين أو منفردين. وإذا أقيمت الدعوى ضد واحد فقط من هذين الناقلين، يحق لذلك الناقل أن يطلب إدخال الناقل الآخر في الدعوى، على أن تخضع الإجراءات والآثار المترتبة على ذلك لقانون المحكمة التي تتولى نظر الدعوى".

ويتضح مما تقدّم، أن دعوى المسؤولية يمكن أن تقام على الناقل المتعاقد أمام أية محكمة لها اختصاص بنظرها على وفق أحكام المادة (٣٣) من اتفاقية مونتريال التي تقدم ذكرها. أما بالنسبة للناقل الفعلي، فإن المدعي يملك الخيار في إقامتها لدى إحدى محاكم الدول الأطراف في الاتفاقية التي يمكن أن ترفع فيها الدعوى على الناقل المتعاقد وفقاً لأحكام المادة (٣٣) من الاتفاقية، أو أمام المحكمة ذات الاختصاص في المكان الذي يوجد فيه محل إقامة الناقل الفعلي أو محكمة المركز الرئيس لأعماله (٢٣).

الناقلون المتتابعون :

سبقت الإشارة بأن النقل المتتابع هو النقل الذي يتم خلال خطوط جوية مختلفة وينفذ بمقتضى عقد واحد أو عدة عقود بواسطة عدد من الناقلين على طائراتهم بالتتابع (٢٤). وقد ميزت اتفاقية مونتريال فيما يتعلق بالناقل الذي يمكن اختصامه بين نقل الأشخاص وبين نقل البضائع.

فيما يتعلق بنقل الأشخاص فقد حددت الفقرة (٢ م ٣٦) من الاتفاقية المذكورة المدعى عليه في حالة النقل الجوي المتتابع، إذ نصت " لا يحق للراكب أو لأي شخص يستمد منه حقه في التعويض الرجوع إلاّ على الناقل الذي تولى النقل الذي وقع خلاله الحادث أو التأخير، ما لم يكن الناقل الأول قد أخذ على عاتقه المسؤولية عن الرحلة بأكملها، بموجب اتفاق صريح".

ويبدو مما تقدّم، أن اتفاقية مونتريال أخذت بالحكم المقرر ذاته في الفقرة (٢ م ٣٠) من اتفاقية وارشو التي قررت بأنه لا يجوز للراكب أو خلفه رفع دعوى المسؤولية إلاّ على الناقل الجوي الذي وقع الحادث أو التأخير في مرحلة النقل التي تولاها. وهذا هو الأصل، إلاّ أنه يمكن إقامة الدعوى على الناقل الأول، وإن كان ذلك بناءً على شرط صريح قضى بتحمل الناقل المذكور المسؤولية بأكملها عن الرحلة.

(٢٣) الدكتور هشام فضلي، مصدر سبق ذكره، ص ١٠٥.

(٢٤) يُنظر ما سبق بشأن تحديد الناقل المتتابع، ص .

أما فيما يتعلق بنقل الأمتعة أو البضائع فقد حددت الفقرة (٣ م ٣٦) من اتفاقية مونتريال المدعى عليه في حالة النقل الجوي المتتابع، إذ نصت " فيما يتعلق بالأمتعة والبضائع، يحق للراكب أو للمرسل الرجوع على الناقل الأول، كما يحق للراكب أو المرسل إليه صاحب الحق في الاستلام الرجوع على الناقل الأخير، فضلاً عن ذلك، لكل من الراكب والمرسل والمرسل إليه الحق في الرجوع على الناقل الذي تولى مرحلة النقل التي وقع فيها التلف أو الضياع أو التعيب أو التأخير، يكون هؤلاء الناقلون مسؤولين بالتضامن تجاه الراكب أو المرسل أو المرسل إليه . وبمقتضى النص المتقدم . الذي يقابل نص الفقرة (٣) من المادة (٣٠) من اتفاقية وارشو - فإنه يمكن للراكب أو المرسل الرجوع على الناقل الأول، كما يجوز للراكب أو المرسل إليه صاحب الحق في الأحكام الرجوع على الناقل الأخير ، فضلاً عن إمكان رجوع الراكب والمرسل والمرسل إليه على الناقل الذي تولى مرحلة النقل الذي وقع خلالها التلف أو الضياع أو التعيب أو التأخير، ويكون هؤلاء الناقلون مسؤولين بالتضامن تجاه الراكب أو المرسل أو المرسل إليه . وقد ذهب البعض من الفقه بأن اتفاقية وارشو وكذلك اتفاقية مونتريال قد توخت مصلحة مستعملي الطائرة، إذ إنها بتقريرها التضامن بين الناقلين كفلت للمضرور الحصول على حقه وحصنته ضد أخطار إفسار أحدهم أو إفلاسه، كما أنهما بتقريرهما الحق للمرسل في مقاضاة الناقل الأول، والحق للمرسل إليه في مقاضاة الناقل الأخير راعت قرب كل منهما من الآخر (٢٥).

المبحث الثالث: الدفع بعدم قبول الدعوى

احتراماً لمبدأ استقرار المعاملات، ولغرض حسم المطالبات الناشئة عن دعوى المسؤولية في وقت قصير، ولكي لا تبقى ذمة الناقل الجوي مشغولة لمدة طويلة عن هذه المطالبات بما يؤدي إلى ارتباك أعماله. لذا فقد قررت اتفاقية مونتريال، كسابقتها اتفاقية وارشو والاتفاقيات المكملة لها، وسيلة يستطيع بمقتضاها الناقل الجوي من وضع حد لدعاوى المسؤولية التي يمكن إثارتها قبله، وتتمثل هذه الوسيلة بإمكانية الناقل الجوي بالدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية المقامة ضده في أحوال معينة قررتها الاتفاقية . وقد نظمت المادة (٣١) من اتفاقية مونتريال الأحكام المتعلقة بالدفع المذكور، إذ نصت على :

" ١ - يعتبر تسلم المرسل إليه الأمتعة المسجلة أو البضائع دون احتجاج، ما لم يثبت العكس، قرينة على أنها سلمت بحالة جيدة ووفقاً لمستند النقل أو للمعلومات المحددة في الوسائل الأخرى المشار إليها في الفقرة (٢) من المادة (٣). وفي الفقرة (٢) من المادة (٤) .

- ٢- في حالة التعيب، يجب على المرسل إليه أن يوجه احتجاجاً إلى الناقل فور اكتشاف التعيب، وعلى الأكثر خلال سبعة أيام بالنسبة للأمتعة المسجلة وأربعة عشر يوماً بالنسبة للبضائع، اعتباراً من تاريخ تسلمها، وفي حالة التأخير، يجب عليه تقديم الاحتجاج خلال واحد وعشرين يوماً على الأكثر من التاريخ الذي تكون فيه الأمتعة أو البضائع قد وضعت تحت تصرفه .
- ١- يجب أن يقدم كل احتجاج كتابياً ويعطى أو يرسل في غضون المواعيد المحددة آنفاً لهذا الاحتجاج .
- ٢- إذا لم يقدم الاحتجاج خلال الآجال المحددة آنفاً، فلا تقبل أي دعوى ضد الناقل إلا في حالة الغش من جانبه " .
- ونبحث أولاً في تحديد نطاق الدفع بعدم القبول وشروطه .

المطلب الأول: نطاق الدفع بعدم القبول

يتضح من نص المادة (٣١) من اتفاقية مونتريال أن نطاق الدفع بعدم قبول الدعوى المقامة ضد الناقل الجوي قاصر على الأضرار الناشئة عن تعيب الأمتعة المسجلة والبضائع أو تلفها أو التأخير في نقلها. ومن ثم يتعدى إثارة هذا الدفع في الأحوال المتعلقة بهلاك الأمتعة أو البضائع أو ضياعها، وذلك لأنه لا يوجد ثمة تسليم في مثل هذه الأحوال يسمح بتقديم الاحتجاج من قبل الراكب أو المرسل. وقد أثير الخلاف بشأن الهلاك الجزئي للأمتعة والبضائع، إذ ذهبت بعض الآراء إلى الهلاك المذكور يُعد من قبيل التعيب أو التلف، ومن ثم فهو يخضع لأحكام الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية^(٢٦) ، بينما ذهبت آراء أخرى إلى وجوب تفسير أحكام الدفع بعدم القبول تفسيراً ضيقاً بوصفها أحكاماً استثنائية، على الأصل المقرر بمسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق بالأمتعة والبضائع، ومن ثم لا يشترط عمل الاحتجاج لغرض قبول دعوى المسؤولية عن الهلاك أو الضياع الجزئي^(٢٧) ، ولا تطبق أحكام الدفع بعدم القبول عن الدعاوى المتعلقة بالأضرار التي تلحق بالراكب .

ويبدو مما تقدّم، أن الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية المقامة ضد الناقل يختلف عن الدفع التي يمكن للناقل اللجوء إليها لدرء مسؤوليته، فهذه الدفع تفترض وجود دعوى مسؤولية قبل الناقل الجوي قررت المحكمة قبولها والخوض في موضوعها. أما الدفع بعدم قبول الدعوى

(٢٦) في عرض هذا الرأي يُنظر: الدكتور عاطف الفقي، مصدر سبق ذكره، ص ٢٣٩-٢٤٠.

(٢٧) الدكتور هشام فضلي، مصدر سبق ذكره، ص ١١٥-١١٦.

فهدفه منع المحكمة من نظر الدعوى ابتداءً، إذ تقضي المحكمة بعدم قبول الدعوى وبصرف النظر عن توافر أو عدم توافر شروط تحقق مسؤولية الناقل (٢٨).

المطلب الثاني: شروط الدفع بعدم القبول

يشترط لقبول الدفع بعدم قبول الدعوى ما يأتي :

أولاً: أن تصل البضائع أو الأمتعة معيبة أو حصل تأخير في نقلها

ينبغي أولاً لقبول دعوى المسؤولية أن تصل البضائع أو الأمتعة معيبة بعيب ينال من قيمتها (٢٩)، كأن تصل البضاعة مهشمة أو ممزقة وقد أصابها التلف الذي يمنع من استعمالها على وفق الغرض الذي أعدت له، أو أن يحصل تأخير في نقل البضائع أو الأمتعة يلحق ضرراً بالراكب أو المرسل .

ثانياً: عدم عمل الاحتجاج

ينبغي على المرسل إليه بمقتضى م (٣١) من اتفاقية مونتريال أن يوجه احتجاجاً إلى الناقل فور اكتشافه للعيب، ولم تتطلب الاتفاقية شكلاً خاصاً بالاحتجاج سوى تحريره كتابةً، فإذا كان على شكل رسالة فيجب أن توضع في البريد قبل نهاية المدة المقررة لعمله (٣٠) ، وكذلك ينبغي تنظيم الاحتجاج وإرساله خلال المدة المحددة في الفقرة (٢) م (٣١) من الاتفاقية والتي لا تتجاوز سبعة أيام بالنسبة للأمتعة المسجلة وأربعة عشر يوماً فيما يتعلق بالبضائع وتحسب المدتان من تاريخ تسلم الأمتعة المسجلة أو البضائع. أما فيما يتعلق بالتأخير فيجب عمل الاحتجاج خلال مدة إحدى وعشرين يوماً على الأكثر من تاريخ وضع الأمتعة والبضائع تحت تصرف المرسل إليه. ويترتب على عدم عمل الاحتجاج خلال المدة المقررة الحكم بعدم قبول دعوى المسؤولية .

ثالثاً: عدم صدور غش من جانب الناقل

فضلاً عما تقدم، فإنه ينبغي على الناقل . ولكي ينجح في دفع دعوى المسؤولية المقامة ضده بعدم قبولها . أن يثبت عدم توافر الغش من جانبه، أي ألا يكون قد صدرت من قبله " أعمال مؤثمة من شأنه منع المرسل إليه من اكتشاف التلف أو الهلاك، وبالتالي منعه من تقديم الاحتجاج في المواعيد المحددة " (٣١)، ومن ثم فإذا ثبت غش الناقل فلا يمكن بوسعه الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية .

(٢٨) الدكتور محمود مختار بربري، الدكتور عمر فؤاد، ص ١٩٩-٢٠٠.

(٢٩) المصدر نفسه، ص ٢٠٠.

(٣٠) الدكتور طالب حسن موسى، مصدر سبق ذكره، ص ٢١١.

(٣١) الدكتور محمود مختار بربري، الدكتور عمر فؤاد، مصدر سبق ذكره، ص ٢٠١.

المبحث الرابع: سقوط أو تقادم دعوى المسؤولية

نصت المادة (٣٥) من اتفاقية مونتريال على أنه :

" ١ - يسقط الحق في التعويض إذا لم ترفع الدعوى خلال سنتين من تاريخ الوصول إلى نقطة المقصد أو من التاريخ الذي كان يجب أن تصل فيه الطائرة، أو من التاريخ الذي توقفت فيه عملية النقل .

٢ - يحدد قانون المحكمة التي رُفعت أمامها الدعوى طريقة حساب هذه المدة " .

ويستفاد من النص المتقدم، أنه ينبغي على المضرور رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي خلال سنتين تبدأ أما من تاريخ وصول الطائرة، سواء وصلت في الميعاد أو متأخرة، أو من اليوم الذي كان ينبغي وصولها فيه، وإن لم تصل إلى مطار المقصد، أو من التاريخ الذي توقفت فيه عملية النقل في حال امتناع الناقل الجوي عن الاستمرار في تنفيذه لأي سبب من الأسباب ، إلا أنه إذا وصلت الطائرة، وتأخر الناقل الجوي عن تسليم الأمتعة أو البضاعة، فإن الميعاد يسري من تاريخ التسليم لا من تاريخ وصول الطائرة (٣٢).

وتسري المدة المحددة في النص بشأن جميع أنواع النقل، سواء أكان نقلاً للأشخاص أو للأمتعة، أو للبضائع من دون تفريق (٣٣) .

وتتحدد طريقة احتساب المدد المذكورة طبقاً لقانون القاضي المعروض عليه النزاع. وقد أثير الخلاف في الفقه في ظل اتفاقية وارشو بشأن ما إذا كانت المدد المذكورة في المادة (٢٩) من هذه الاتفاقية . التي تقابل المادة (٣٥) من اتفاقية مونتريال . هي من قبيل التقادم "Prescription" ، أم من قبيل مدد السقوط "decheance" ؟ .

ذهبت بعض أحكام القضاء، وآراء الفقه إلى أن المدة المذكورة في نص المادة (٢٩) من اتفاقية وارشو هي مدة تقادم (٣٤) ، إذ ينبغي رفع دعوى المسؤولية في مختلف أنواع النقل برياً أم بحرياً خلال مدة قصيرة، ولو لم تكن كذلك فلا يوجد مسوغ لوجود الفقرة ثانياً من المادة ذاتها والخاصة بكيفية حساب المدة (٣٥) . إلا أن أغلبية آراء الفقه ذهبت إلى تفسير المدة الواردة في المادة (٢٩) بأنها مدة سقوط وليس مدة تقادم، ومن ثم فلا يرد عليها وقف أو انقطاع (٣٦) .

(٣٢) الدكتور عاطف الفقي، مصدر سبق ذكره، ص ٢٤٢.

(٣٣) الدكتور البارودي، الدكتور العريني، الدكتور الفقي، ص ٦٦٩.

(34) Cass 14 Janv 1977, Dalloz. 1977, 89.

(٣٥) يُنظر في عرض هذا الرأي: الدكتور طالب حسن موسى، مصدر سبق ذكره، ص ٢١٣-٢١٤.

(٣٦) الدكتور أبو زيد رضوان، ص ٤٠١، الدكتور البارودي، الدكتور العريني، الدكتور الفقي، مصدر سبق

ذكره ، ص ٦٦٩ ، الدكتور محمود مختار بريري، الدكتور عمر فؤاد، مصدر سبق ذكره، ص ٢٠٢،

الدكتور طالب حسن موسى، ص ٢١٣. وفي القضاء يُنظر: قرار محكمة بداية بيروت رقم ٥٤١/٣٣٩

تاريخ ١٩٧١/٦/٣ الذي عدت فيه نص المادة (٢٩) من اتفاقية وارشو ١٩٢٩ هي مدة سقوط، وليس

مهلة مرور زمان، ومن ثم ينبغي إقامة الدعوى ضمن المدة المحددة في المادة المذكورة... أشار إليه

عفيف شمس الدين، الجزء الأول، مصدر سبق ذكره، ص ٦٦٠.