

الحقوق التجارية الدولية

أثر الإرهاب والحادث على مسؤولية الناقل

الجوي للركاب في اتفاقيات النقل الجوي

التجارية

الدكتور احمد حمصي

مدرس قانون التجارة والشركات

الفصل الاول أثر الإرهاب على مسؤولية الناقل الجوي للركاب

مقدمة:

لئن كانت مخاطر الجو التقليدية قد تضاءلت إلى حد بعيد وأمكن حصرها في أضييق نطاق نتيجة التقدم المذهل في صناعة الطائرات والتطور الهائل في تسهيلات الملاحة الجوية وخدماتها الأرضية وعلوم الأرصاد الجوي فقد صار النقل الجوي عرضة منذ بضع سنوات لنوع جديد من المخاطر يتمثل في أعمال العنف الموجهة ضد الطيران المدني وبصفة خاصة في محاولات اختطاف الطائرات وتغيير مسارها بالقوة وكذا في الاعتداءات التي تقع على الركاب داخل المطارات.

وقد تزايدت هذه الأعمال في أواخر الستينات إلى حد تهدد معه بشكل جدي مرفق النقل الجوي الدولي، وقد تمحضت الجهود في هذا الشأن عن إبرام اتفاقية لاهاي الخاصة بقمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات في سنة 1970، ثم في 1971 عن إبرام اتفاقية مونتريال الخاصة بقمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد أمن الطيران المدني.

وترجع صعوبة البحث في مسؤولية الناقل الجوي عن هذه الأعمال إلى أن الاتفاقيات الدولية التي عالجت هذا الموضوع لم تتعرض من قريب أو بعيد لجوانبه المدنية

وبالتالي فقد بقيت مسؤولية الناقل الجوي عن هذه الأعمال خاضعة لذات المبادئ التي تضمنتها اتفاقية وارسو المبرمة سنة 1929 وتعديلاتها السارية وهي مبادئ ونصوص أملت ظروف الملاحة الجوية السائدة آنذاك وقد أدى ذلك إلى تباينت وجهات النظر في تفسير النصوص القائمة إزاء ما طرحته هذه الظروف الجديدة من مشاكل فريدة تتعلق خاصة بالنطاق الموضوعي والمدى الزمني لمسؤولية الناقل الجوي وعليه سينقسم هذا الفصل إلى المبحثين التاليين:

المبحث الأول: النطاق الموضوعي لمسؤولية الناقل الجوي.

المبحث الثاني: المدى الزمني لمسؤولية الناقل الجوي.

المبحث الأول: النطاق الموضوعي لمسؤولية الناقل الجوي.

مشكلة الضرر النفسي:

تكمّن الدراسة في تفسير م 17 " بين مسؤولية الناقل عن التعويض عن الإرهاب

وتحديد معنى الحادث الذي ينطبق عليه مفهوم الحادث في اتفاقية وارسو

تكفلت المادة 17 من اتفاقية وارسو بتحديد إطار مسؤولية الناقل الجوي في عمليات

نقل الركاب فنصت على أن يسأل الناقل عن الضرر الحاصل في حالة الوفاة أو

الجرح أو أي أذى بدني آخر يلحق الراكب متى وقع الحادث الذي نجم عنه الضرر

على متن الطائرة أو في أثناء أي عمليات صعود أو هبوط.

ولم يشر أدنى شك لدى الفقه أو القضاء حول مساءلة الناقل الجوي بالتطبيق لهذا النص عن الضرر الحاصل في حالات وفاة الراكب أو جرحه أو إصابته بأي أذى جسماني بل لقد انحصرت دعاوي المسؤولية التي طرحت على القضاء على هذه الحالات وحدها حتى جاءت عمليات القرصنة الجوية لتطرح منذ بداية السبعينات التساؤل حول مدى مسؤولية الناقل الجوي وفقا لاتفاقية وارسو عن الضرر الذي يلحق الراكب نتيجة الصدمات العصبية أو الأزمات النفسية التي تصيبه من جراء عمليات اختطاف الطائرات فكثيرا ما يحدث في عمليات اختطاف الطائرات ألا يلجأ المختطفون إلى الاعتداء على الركاب أو استخدام العنف معهم أو إيذائهم جسديا وإنما يكتفون بتهديدهم واحتجازهم لفترات تطول أو تقصر حتى يجالوا إلى مطالبهم أو يسلموا أنفسهم أو يتم القبض عليهم وكثيرا ما يتراءى مطالبة الناقل الجوي بالتعويض استنادا للمادة 17 من اتفاقية وارسو عما لحقهم من ضرر نتيجة ما أصابهم من اضطرابات أو أزمات نفسية أو ما أصابهم من صدمات أو انهيارات عصبية من جراء ما عانوه من رعب وهلع طوال فترة بقائهم تحت رحمة قراصنة الجو لا يعلم مصيرهم إلا الله وحده.

ولما كان نص المادة 17 من الاتفاقية يقصر مساءلة الناقل الجوي على الضرر الحاصل للراكب في حالات محددة هي الوفاة أو الجرح أو أي أذى بدني آخر فقد ادعى المضرورون أن عبارة أي أذى بدني آخر الواردة بالنص تتسع لاحتواء كافة

صور الأذى التي تلحق الراكب جسدية كانت أو نفسية أو عصبية أو عقلية بينما تمسك الناقلون بقصر مسؤوليتهم على الضرر الحاصل في حالة الأذى الجسماني وحده.

وعلى الرغم من تكرر عمليات اختطاف الطائرات على الصعيد الدولي. فلم تسمح الفرصة لغير القضاء الأمريكي للتصدي بهذه المشكلة.

لم يتعرض القضاء الفرنسي لهذه المشكلة بالرغم من إثارها في قضية الزوجين حداد ضد الخطوط الجوية الفرنسية وإنما اكتفتا محكمة النقض الفرنسية بالقول بعدم مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الجسمانية والنفسية استنادا للمادة 20 من الاتفاقية حيث استحال على الناقل اتخاذ التدابير اللازمة لتوقي الضرر.

الفرع الأول في رفض المسؤولية عن الأضرار النفسية

ارتباط الأضرار النفسية بالأضرار البدنية:

تعد قضية **HusserIV.Swiss Air Transport Co.LTd.**

من أول القضايا التي تعرضت فيها المحاكم الأمريكية لمشكلة مسؤولية الناقل الجوي طبقا للمادة 17 من اتفاقية وارسو عن الأضرار النفسية التي تلحق الراكب فلم يتوقف

القاضي Tyler عندها طويلا واكتفى بالقول بأنه: من خلال قراءته نصوص الاتفاقية يجد بعض الصعوبة في إلزام الناقل بتعويض الأضرار والآلام النفسية التي لحقت الراكب وحدها فالنص الرسمي الفرنسي للاتفاقية يتكلم عن "الجرح أو أي أذى بدني آخر" ولفظة "بدني" Corporelle الواردة بالنص إنما تنصرف إلى الأذى الجسماني وحده.

ولقد تبنت أحكام أخرى وجهة النظر المتقدمة على أن أكثرها إسهابا فغي شرحها وبيان الحجج التي تستند إليها هما الحكمان الصادران في قضيتي: Rosman Vs. T.W.A.,

ففي القضية الأولى: رفض القاضي إلزام الناقل بتعويض الراكب عن الأضرار النفسية التي لحقت من جراء اختطاف الطائرة التي كانت تنقله من أثينا إلى نيويورك وإجبارها على الرسو في صحراء الأردن قرب "عمان" حيث بقي محتجزا على متنها مع بقية الركاب لمدة ستة أيام متواصلة وقد أفاض القاضي Bratton في شرح وجهة نظره وبيان الحجج فذهب إلى أنه يتعين أولا الرجوع إلى النص الفرنسي للاتفاقية وتفسير عبارة Lesion Corporelle "أذى بدني" الواردة به على ضوء مفهومها في القانون الفرنسي والقانون الفرنسي على قول القاضي براتن شأنه شأن القانون الأمريكي يميز تمييزا دقيقا بين **الأذى البدني**. Lesion Corporelle Bodily Injury. **وبين الأذى النفسي**. Lesion mentale – Mental injury. وما دامت الاتفاقية قد اقتصر

على ذكر النوع الأول وحده باعتباره مستوجبا لمسؤولية الناقل فإن هذا الأخير لا يكون مسئولا عن الأذى النفسي الذي يلحق بالراكب.

ويرى القاضي "براتن" أن في الرجوع إلى الأعمال التحضيرية للاتفاقية ما يؤيد وجهة نظره فالمشروع المبدئي الذي عرض على المؤتمر الدولي الأول للقانون الخاص الجوي الذي انعقد في باريس سنة 1925 كان يقضي بمسؤولية الناقل الجوي "في نقل الركاب والبضائع والأمتعة جميعا معا" بصفة عامة "عن الحوادث والضياع والتلف والتأخير" والنص بعبارة تلك كان يسمح ولا شك بمساءلة الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق الراكب جميعا جسمانية كانت أو نفسية وكتان من شأن الإبقاء على هذا النص التشديد على الناقل الجوي على نحو لا تقره دول كثيرة ولذلك - وهو ما يستخلصه القاضي براتن - فقد روي تعديل النص بقصر مساءلة الناقل الجوي على الأذى البدني أي: الجسماني وحده بحيث لم تعد الأضرار النفسية وحدها كافية لتحريك مسؤولية الناقل الجوي.

ويضيف القاضي براتن ثالثا إلى حججه السابقة حجة استقائها من المقارنة بين النص اتفاقية وارسو ونصوص اتفاقية برن الخاصة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية بعد تعديلها في 1966 إذ تقضي المادة 1/2 من الاتفاقية الأخيرة بمسؤولية السكك الحديدية عن الأضرار الناجمة عن الوفاة أو الجرح أو أي مساس آخر بالتكامل الجسدي أو النفسي للراكب ويستخلص براتن من ذلك أن في إغفال اتفاقية وارسو النص على

الأذى النفسي على خلاف ما جاء في اتفاقية برن ما يفيد قصر مسؤولية الناقل الجوي على الأذى الجسماني وحده فقد ذهبت المحكمة ابتداء إلى استبعاد تفسير العبارات الواردة بنص الاتفاقية على ضوء مفهومها في القانون الفرنسي أو على ضوء المبادئ والمفاهيم المحلية (تقصد السارية في ولاية نيويورك) قائلة إن تفسير النصوص الاتفاقية على ضوء المفاهيم الوطنية أو المحلية من شأنه إضفاء معان مصطنعة وغير دقيقة على عبارات هذه النصوص وألفاظها يضاف إلى ذلك أنه فضلا عما يتضمنه اتباع هذا الأسلوب من خروج على القواعد المستقرة في مجال تفسير الاتفاقيات الدولية فإنه سوف يؤدي إلى انعكاس النزعات القانونية الوطنية أو المحلية على تفسير وتطبيق الاتفاقية تلك النزعات التي كان تعددها وتباينها سببا بالذات في إبرام هذه الاتفاقيات التي استهدفت توحيد القواعد المتعلقة بالنقل الجوي على الصعيد الدولي.

وترى المحكمة أن الغاية من تفسير أي اتفاقية إنما يكمن في إعطاء الألفاظ التي انفق عليها واضعوها المعنى الذي قصدوه في ضوء الظروف التي أبرمت في ظلها الاتفاقية وبناء عليه ترى المحكمة أنه يتعين في تفسير عبارة *Lesion Corporelle* الواردة بالنص الفرنسي أو عبارة *Bodily Injury* المقابلة لها في الترجمة الإنكليزية الأخذ بالمعنى العادي والمألوف لهذه العبارات وهو ما يؤدي إلى قصر مساءلة الناقل الجوي

على الأضرار الجسمانية وحدها فإضافة لفظة بدني إلى كلمة أذى (Injury) أمر لا يمكن تجاهله ذلك أن المعنى العادي والمألوف للفظة بدني يتعارض ومعنى نفسي أو عقلي والذي يعبر عنه بعبارة وكذلك فإن في إضافة عبارة "أي أذى بدني آخر" إلى عبارة "جرح" ما يرجح هذا المعنى حيث لا ينصرف "الجرح" على ما تعتقد المحكمة إلا على الجرح الجسماني وتنتهي المحكمة إلى تعذر القول بغير ما سبق إلا إذا تم التغاضي عن المعنى العادي أو المألوف للعبارات السابقة.

وقد اتبعت نفس وجهة النظر في قضية أخرى لا تتعلق بعملية قرصنة جوية فقد حكم في قضية "بك ضد الخطوط الجوية الهولندية" بأنه لا يعد من قبيل "الأذى البدني" الذي يسأل عنه الناقل طبقاً للمادة 17 من اتفاقية وارسو الاضطراب النفسي الذي أصاب الركاب وهم من رعايا المجر السابقين.

على أنه إذا كانت الأحكام السابقة قد أنكرت مسئولية الناقل الجوي طبقاً لاتفاقية وارسو عن الاضطرابات أو الآلام النفسية التي تلحق الركاب استقلالا فإنها تتفق على القول بالزام الناقل بالتعويض عن هذه الاضطرابات والآلام متى اقترنت بأذى بدني بالمعنى الضيق وكانت نتيجة مباشرة له.

وعلى العكس إذا تترتبت الأضرار الجسمية نتيجة لما عاناه الراكب من اضطرابات وآلام نفسية فلا محل في هذا الفرض لتعويض أي من الأضرار النفسية أو البدنية ويقول القاضي براتن في تفسير هذه النتيجة: إن واضعي الاتفاقية قد استبعدوا فكرة التعويض عن الأضرار النفسية على حدة لأنهم اختاروا كما يبدو اتباع القاعدة القانونية المعروفة في القانون الأمريكي والتي تسمح بتعويض الضرر النفسي أو المعنى متى كان نتيجة مباشرة للمساس بالتكامل الجسدي.

الفرع الثاني

في قبول المسؤولية عن الأضرار النفسية

استقلال الأضرار النفسية عن الأضرار البدنية:

غير أن هناك أحكاماً مناقضة تميل إلى تقرير مسؤولية الناقل الجوي عن الاضطرابات العصبية والآلام النفسية التي يعانها الراكب ولو لم تقترب أو تترتب على إيذاءات جسمانية ولعل أو ما تجدر الإشارة إليه في هذا المقام هو ما كان من تراجع القاضي "تايلر" في قضية "هسرل ضد الخطوط الجوية السويسرية" عن رأيه الذي سبق أن أبداه إذ ذهب إلى أن صياغة الاتفاقية باللغة الفرنسية ليس من شأنه إلزام القاضي في تحديد معاني الألفاظ المستخدمة بالرجوع إلى المفاهيم القانونية الفرنسية فاستخدم هذه

اللغة في رأيه لا يتعدى كونه وسيلة لتعبير واضعي الاتفاقية عن مقاصدهم في لغة دولية معروفة بل على العكس ولما كانت الاتفاقية جزءاً من القانون الأمريكي فإنه يتعين تفسيرها على ضوء مبادئ هذا القانون ومفاهيمه.

وفيما يتعلق بتفسير نص المادة 17 من الاتفاقية فإنه ليس في عبارات النص ذاتها أو في الأعمال التحضيرية للاتفاقية ما يقطع بقصر مساءلة الناقل الجوي على بعض حالات الضرورة دون الأخرى أو باستبعاد بعض حالات الضرورة من نطاق مسؤوليته. وإن عبارات "الجرح" أو "الأذى البدني" سواء بالفرنسية أو الإنكليزية يمكن صرفها بسهولة لدلالة على الأضرار النفسية وبصفة خاصة فإن عبارة Bodily Injury يمكن تفسيرها على أنها تشمل الأضرار النفسية بالنظر إلى ما كشفت عنه الدراسات المتقدمة في الوقت الحالي في مجال علم وظائف الأعضاء وعلم النفس من ارتباط النفس بالبدن إذ لم يعد ثمة شك في ارتباط العوامل النفسية بأداء أعضاء الجسد لوظائفها ارتباطاً وثيقاً وتأثير كل منهما في الآخر وتأثره به مما يتعين معه تفسير العبارة السابقة تفسيراً واسعاً بحيث تتصرف إلى كافة الأضرار التي تلحق الإنسان في شخصه Personal In Jury وبناء عليه انتهى القاضي تايلر إلى تقرير مسؤولية الناقل الجوي ووفقاً للمادة 17 من الاتفاقية عن الاضطرابات العصبية والآلام النفسية التي عانتها السيدة "هسرل" من جراء اختطاف الطائرة التي كانت تقلها وتحويل مسارها إلى صحراء الأردن واحتجازها لبضعة أيام وقد أخذ بهذا التفسير الواسع لعبارة "الأذى

البدني "Bodily Injury" القاضي "مدينا" في قضية "جراي ضد الخطوط الجوية الأمريكية كما أخذت به محكمة وسط كاليفورنيا في قضية "كريستال ضد الخطوط الجوية البريطانية".

لقد اتبعت محكمة جنوب نيويورك وجهة نظر القاضي "تايلر" في قضية "كار فنكل ضد الخطوط الجوية الفرنسية" وفي قضية "كاليش ضد الخطوط الجوية العالمية" إلى أحقية المدعية في الحصول على تعويضها عما لحقها من أضرار نفسية حتى ولو لم تصاحبها أي أضرار بدنية.

هذا وقد قررت المحكمة العليا لمقاطعة وستشسر في حكم حديث لها التعويض عن الأضرار النفسية وحدها بموجب المادة 17 من اتفاقية وارسو ولهذا الحكم أهمية خاصة ترجع إلى كونه أول حكم في الولايات المتحدة الأمريكية يقرر التعويض عن الأضرار النفسية وحدها ليس آخذاً بتفسير واسع لعبارة Bodily Injury كما اتجهت إلى الأحكام السابقة وإنما استناداً إلى أن العبارة الإنكليزية السابقة هي ترجمة غير دقيقة لعبارة Lesion Corporelle وأن الترجمة الصحيحة بالإنكليزية للعبارة الفرنسية الرسمية هي Personal Injury التي تنصرف إلى كافة الأضرار التي تلحق الإنسان في شخصه.

ولما كان المدعي يجادل في صحة ترجمة عبارة Lesion Corporelle الواردة بالنص الرسمي للاتفاقية إلى عبارة Bodily Injury الواردة بالترجمة الإنكليزية غير الرسمية للاتفاقية فقد تناولت المحكمة الدعوى من هذه الزاوية. وقد استبان للمحكمة من سماع أهل الخبرة من أساتذة القانون الذين استعانت بهم أن عبارة Lesion Corporelle إنما تتصرف بالمفهوم القانوني الفرنسي لها إلى كافة الأضرار التي تلحق الإنسان في شخصه وأن الترجمة القانونية - بخلاف ما تؤدي إليه الترجمة الحرفية أو الكبية - الصحيحة Personal Injury وليس بعبارة Bodily Injury وقد أكد ذلك لدى المحكمة أن هذه الترجمة الأخيرة هي التي تبنتها النصوص الإنكليزية لاتفاقيات دول أخرى كالاتفاقيات الخاصة بتحديد مسؤولية مالك السفينة لسنة 1957 كذلك فهذه الترجمة لعبارة Lesion Corporelle هي التي وردت في النص الإنكليزي الرسمي للمادة الثالثة من بروتوكول لاهاي لعام 1955 المعدلة لاتفاقيات وارسو وقد نقلها عنه من بعد اتفاق مونتريال لعام 1966 كذلك فقد تبني النص الإنكليزي الرسمي لبروتوكول جواتيما لاسيتي 1971 المعدل لاتفاقية وارسو عبارة Personal Injury كمقابل لعبارة Lesion Corporelle.

الترجيح بين وجهات النظر:

أولاً: نشير , إلى ضرورة عدم الخلط بين مدى الضرر الذي يمكن مطالبة الناقل بتعويضه وبين حالات الضرر التي يسأل عنها الناقل وفقا للمادة 17 من الاتفاقية إذ ينحصر الخلاف حول تفسير عبارة "الأذى البدني" في تحديد حالات الضرر الموجبة لمسئولية الناقل الجوي أما مدى الضرر الذي يمكن مطالبة الناقل بتعويضه فأمر آخر. وعلى ضوء هذا يمكن تفهم الأحكام الأمريكية التي ترفض مساءلة الناقل الجوي عن الأضرار النفسية استقلالا بينما تقر التعويض عن هذه الأضرار إذا ترتبت على أضرار جسمانية ففي منطوق هذه الأحكام تقتصر عبارة الأذى البدني الواردة في المادة 17 من الاتفاقية على الأضرار الجسمانية وحدها.

أما مدى الضرر الذي يلتزم الناقل بتعويضه في هذه الحالة فيمتد ليشمل الأضرار المادية والنفسية المترتبة على هذا الأذى الجسماني وذلك وفقا للمفاهيم القانونية المحلية الأمريكية ونعني بذلك قاعدة Cal Impact Physi والتي يتعين وفقا لها للتعويض عن الأضرار المعنوية والنفسية أن تكون هذه الأضرار مترتبة على أضرار جسمانية مادية ظاهرة وملموسة وقد تبلورت هذه القاعدة واستقرت في القضاء الأمريكي ضمنا لجدية الادعاء بالأضرار النفسية ويؤكد ذلك ما تذهب إليه الأحكام التي عرضنا لها من أن التعويض عن الضرر النفسي إنما يكون بوصفه ضررا في حالة الأذى الجسماني التي تستوجب وحدها مساءلة الناقل.

ثانياً: كذلك يتعين , أن نطرح جانباً ما أكدته بعض الأحكام الأمريكية خطأً من أن القانون الفرنسي شأنه شأن القانون الأمريكي يميز تمييزاً دقيقاً بين الأذى الجسماني Lesion Corporelle والأذى النفسي Lesion Mentale ذلك أن مبدأ التمييز بين الأضرار الجسمانية وغيرها من الأضرار لا تعرفه سوى القوانين الإنجلو-أمريكية أما المقابلة بين الضرر الجسماني والضرر النفسي -حسب تعبير بعض المحاكم الأمريكية- فلا وجود له في القانون الفرنسي فالقانون الفرنسي وغيره من قوانين النظام اللاتيني لا تعرف إلا تقسيم الضرر إلى ضرر مادي وضرر أدبي أما ما يسمى بالضرر البدني فهو لا يشكل قسماً خاصاً قائماً بذاته وإنما يتألف من عناصر تنتمي إلى النوعين السابقين معا وبالنسبة إلى التعويض عن الأضرار النفسية أو Lesion Mentales حسب تعبير بعض الأحكام الأمريكية فهذه الأضرار لا تتفرد بقواعد خاصة وإنما تستوجب التعويض شأنها شأن غيرها من الأضرار في القانون الفرنسي متى كانت شخصية ومحقة مباشرة.

ثالثاً: ارتأت بعض الأحكام تحديد مدلول هذه العبارات على ضوء القانون الفرنسي باعتبار أن النص الرسمي للاتفاقية هم النص الفرنسي وذهبت أحكام أخرى إلى تحديد مضمون هذه العبارات وفقاً للقانون الأمريكي باعتبار أنه بالانضمام للاتفاقية صارت هذه الأخيرة جزءاً من القانون الأمريكي بينما استبعدت بعض الأحكام الرجوع إلى أي

من القانون الفرنسي أو القوانين الوطنية أو المحلية ووقفت عند المعنى الحرفي المعتاد للألفاظ المستخدمة -على حد قولها- لتفسير نصوص الاتفاقية تفسيراً موحداً.

وليس من شك في أنه إذا ما ثار الجدل أو دب الخلاف حول صحة أو مدلول عبارات اتفاقية وارسو في أي من اللغات المترجمة إليها فإنه يتعين الرجوع إلى النص الفرنسي باعتباره الوحيد الرسمي لها.

وهذا ما تؤكدته المادة 36 من اتفاقية وارسو ذاتها حيث تقضي بأن الاتفاقية حررت من نسخة واحدة باللغة الفرنسية بل وهذا يؤكد بروتوكول لاهاي والبروتوكولات الأخرى المعدلة لاتفاقية وارسو حتى في ظل وجود نصوص رسمية أخرى لها "لهذه البروتوكولات" بالإنكليزية والأسبانية حيث تقضي هذه البروتوكولات جميعاً بأنه "في حالة الاختلاف يكون النص الفرنسي لاتفاقية وارسو وحده حجة بما ورد فيه".

إن اتفاقية وارسو ليست تقنياً لمبادئ أو مفاهيم قانونية محددة سائدة في دولة معينة وإنما هي حصيلة عملية موائمة وتوفيق بين النظم القانونية المتباينة على أسس معقولة ومقبولة من الدول جميعاً واتفاقيات القانون الخاص الموحد تدين بوجودها إلى الرغبة الملحة في القضاء على التضارب والخلاف بين النظم القانونية الوطنية المختلفة ولذا فمن غير المقبول أن تتبع قواعدها المبادئ والمفاهيم القانونية الوطنية والتي كان تباينها سبباً بالذات في تشكيل قانون موحد جديد ومقتضى ذلك الاعتراف للقواعد الموحدة بالاستقلال إزاء القانون الداخلي في كل بلد من البلاد المنضمة إليها وتفسير

نصوصها وتطبيقها استقلالا عن المبادئ والمفاهيم المعمول بها في هذه البلاد. وقد أوضحت محكمة النقض البلجيكية ذلك صراحة في حكم حديث لها بشأن تفسير بعض نصوص اتفاقية وارسو.

رابعا: ونحن بصدد تفسير هذه الاتفاقية يجب أن نطرح جانبا المعنى الحرفي أو المعتاد أو الدارج للألفاظ والعبارات المستخدمة مما يتعين معه البحث عن المضمون القانوني الذي قصد واضعو الاتفاقية التعبير عنه باستخدام هذه الألفاظ والعبارات وهو ما يتم تحديده على ضوء موضوع الاتفاقية والأغراض التي استهدفتها وأعمالها التحضيرية وبما يحقق الانسجام والتوافق بين نصوصها المختلفة.

خامسا: أما الرجوع إلى الأعمال التحضيرية للاتفاقية للاستدلال على المعنى المقصود من عبارة "الأذى البدني" فلا جدوى منه ذلك أن النقاش طويل حول المادة 17 من الاتفاقية كما يتضح من مراجعة الأعمال التحضيرية انحصر بأكمله حول المقصود "بعمليات الصعود والهبوط" الواردة بعجز المادة بينما لم تحظ عبارات "الوفاة أو الجرح أو أي أذى بدني آخر" بأي مناقشة أو إيضاح أو تعليق يذكر ولذلك كان صحيحا ما ذهب إليه القاضي "تايلر" من أنه "ليس في الأعمال التحضيرية للاتفاقية ما يعين على إيضاح المقصود بالعبارات محل الخلاف بما يرجح إحدى وجهتي النظر على الأخرى".

تفصيل التفسير الموسع للأذى البدني:

ونحن من جانبي فإني أميل إلى الأخذ بهذا التفسير الواسع لعبارة "الأذى البدني" الواردة بالاتفاقية لأنه أكثر اتفاقاً - في نظرنا - مع الأسس التي تقوم عليها الاتفاقية وأغراضها وأكثر انسجاماً مع نصوص الاتفاقية الأخرى وتعديلاتها السارية أو التي لم تدخل بعد إلى حيز التنفيذ كبروتوكول جواتيمالا سيتي 1971 وذلك لما يلي:

أولاً: من المعلوم أن مبدأ تحديد مسؤولية الناقل اجوي يعد من الدعائم الأساسية التي يقوم عليها النظام القانوني لاتفاقية وارسو وقد تقرر هذه الحماية للناقل تشجيعاً على نمو صناعة النقل الجوي وازدهارها، إلا أن تمتع الناقل الجوي بهذه الحماية رهين بانطباق أحكام اتفاقية وارسو عليه أما في الحالات التي لا تنطبق عليه فيها الاتفاقية فإن مسؤوليته سوف تتحدد أو تكون بغير حدود بحسب القانون الوطني الواجب إعماله وانطلاقاً من هذا الاعتبار نرى ضرورة الأخذ بالتفسير الواسع لعبارة "الأذى البدني" الواردة بالاتفاقية حيث تشمل الأذى الجسماني والنفسي على السواء لأن القول بغير ذلك مؤداه أن الناقل الوي لن يكون مسئولاً طبقاً لأحكام الاتفاقية عن الأضرار النفسية وذلك يفتح للراكب باب المساءلة للناقل عن هذه الأضرار وفقاً لقواعد القانون الوطني أي بدون أن يتمكن الناقل من الانتفاع بالحدود التي تقرها الاتفاقية لعدم انطباقها في هذه الحالة ويترتب على ذلك أن يكون الناقل مسئولاً من ناحية عن الأذى الجسماني في الحدود المقررة في الاتفاقية بينما يسأل عن الأذى النفسي استقلاً بلا حدود أو

في الحدود التي يقرها القانون الوطني الواجب إعماله وبالتالي يكون للراكب الحصول على تعويضين أحدهما عن الأذى البدني طبقاً للاتفاقية والآخر عن الأذى النفسي وهو ما يخل بما استهدفته الاتفاقية من تحديد مسؤولية الناقل بمبلغ معين عن كل راكب. أضف إلى ذلك ما يثيره هذا الوضع من مشكلات في الإثبات إذ بينما يكون الناقل مسئولاً عن الضرر الجسماني الذي يلحق الراكب على أساس افتراض نسبة هذا الضرر إلى خطأ الناقل أو تابعيه فإنه لن يسأل عن الضرر النفسي الذي يصيب الراكب أثناء النقل الجوي وفقاً للقوانين الإنجلو أمريكية على وجه الخصوص إلا إذا أثبت الراكب خطأه وهو ما يخل بحكمة تأسيس مسؤولية الناقل الجوي على الخطأ المفترض والتي تتمثل في التخفيف على عملاء الناقل حيث يتعذر عليهم في أغلب الحالات إثبات خطئه أو خطأ تابعيه.

ثانياً: كذلك فإن في الأخذ بالتفسير الواسع للعبارة محل الخلاف ما يحقق الانسجام والتوافق بين نصوص الاتفاقية المختلفة.

وقد استخدم النص الفرنسي للبروتوكول ذات العبارة محل الخلاف التي استخدمتها اتفاقية وارسو الأصلية في المادة 17 منها أي عبارة Lesion Corporelle واستخدم النص الإنكليزي الرسمي للبروتوكول كمقابل لها عبارة Personal Injury أي الضرر الذي يلحق الإنسان في شخصه ويقضي ذلك من أجل تحقيق التوافق والانسجام بين نصوص الاتفاقية الواحدة الأخذ بالمعنى الواسع لعبارة Lesion

Corporelle لأنه إذا افترضنا جدلاً أن العبارة الفرنسية قد تحتل على نحو ما تضاربت الأحكام بشأنها المعنيين الموسع أو المضيق فإن العبارة الإنكليزية المقابلة لها بالنص الرسمي للبروتوكول قاطعة الدلالة على المعنى الواسع الذي يشمل كل أذى يلحق الإنسان في شخصه جسدياً كان أم نفسياً فغن الترجمة التي يتعين ترجيحها للعبارة الفرنسية هي **Personal Injury** باعتبارها المقابل الوحيد الرسمي لهذه العبارة كما جاء بالبروتوكول أما عبارة Bodily Injury فقد وردت بالترجمة غير الرسمية للاتفاقية من جانب وزارة الخارجية الأمريكية.

المبحث الثاني

المدى الزمني لمسؤولية الناقل الجوي

تمهيد:

تقوم مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو كما هو معلوم على أساس الخطأ المفترض من جانب الناقل ولا يتسنى افتراض الخطأ في جانب الناقل إلا إذا أمكن بشكل مقبول نسبته إليه.

فيشترط لقيام الرابطة التي تسمح بنسبة الخطأ إلى الناقل وبالتالي تقرير مسؤوليته ، أن يكون الذي لحق الراكب راجعاً إلي "حادث" وقع علي "متن الطائرة أو أثناء عمليات الصعود أو الهبوط" ولقد ظل تفسير عبارات "الحادث" وعمليات الصعود أو الهبوط مثارا للخلاف من ناحية مدى اعتبار عملية اختطاف طائرة من قبيل "الحادث" في

مفهوم اتفاقية وارسو "الفرع الأول" ودب الخلاف حول نطاق عمليات "الصعود والهبوط" خاصة بالنسبة لأعمال العنف التي ترتكب داخل مباني المطار والركاب بصدد إنجاز إجراءات رحيلهم أو وصولهم "الفرع الثاني".

الفرع الأول

المقصود بالحادث في مفهوم اتفاقية وارسو

التوسع في تعريف الحادث:

يشترط لانعقاد مسؤولية الناقل الجوي وفقا لاتفاقية وارسو في حالات وفاة الراكب أو جرحه أو إصابته بأي أذى بدني آخر أن يكون الضرر ناجما عن حادث ويعد ذلك شرطا مبدئيا لا تقوم مسؤولية الناقل الجوي بدونه وهو ما يؤكد الفقه والأحكام الأمريكية بصفة خاصة ويقع عبء إثبات الحادث على المضرور بحيث إنه إذا لم يتمكن المضرور من نسبة ما أصابه من أذى إلى حادث انتفت مسؤولية الناقل وفقا لاتفاقية وارسو عن هذا الأذى.

وقد اختلف الفقه بين مضيق وموسع في تفسيره لمفهوم "الحادث" في الاتفاقية فبينما قصر البعض "الحادث" بأنه "واقعه فجائية مستقلة عن إرادة الناقل وتابعيه" وبينما اقتضى البعض في الواقعة لاعتبارها "حادثا" في مفهوم الاتفاقية أن تكون ناجمة عن

النقل ومرتبطة من حيث أصلها باستغلال الطائرة ذهب البعض الآخر إلى إطلاق وصف الحادث على "كل واقعة يترتب عليها المساس مباشرة بشخص الراكب".

هذا وقد ظل الخلاف حول تحديد مدلول اللفظ أمدا طويلا ولقد أثير أول مرة أما القضاء الفرنسي بمناسبة قضية الزوجين حداد ضد الخطوط الجوية الفرنسية حيث أجبر قائد الطائرة التي كانت تقل المدعين من تل أبيب إلى باريس عبر أثينا على تغيير مسارها والهبوط بها في مطار عننتية في كمبالا بأوغندا.

فقد ادعت الشركة الناقلة عدم مسؤوليتها عن الأضرار التي لحقت بالزوجين حداد بالتطبيق لأحكام المادة 17 من الاتفاقية على أساس أن واقعة اختطاف الطائرة لا تعد حادثا في مفهوم هذه المادة لانصراف هذا اللفظ إلى الخلل الفني أو الميكانيكي للطائرة.

ولكن محكمة باريس الكلية اعتبرت عملية اختطاف الطائرة وتحويل مسارها "حادثا" في خصوص تطبيق المادة 17 من الاتفاقية بمقولة "أنه يقصد بالحادث في القانون الجوي كل واقعة مفاجئة ومستقلة عن إرادة الناقل وتابعيه وأنه ليس في نص اتفاقية وارسو ما يسمح بقصر "الحادث" على العطل الفني أو الخلل الميكانيكي للطائرة أثناء الرحلة.

وبالرغم من أن محكم استئناف باريس قد ألغت الحكم المتقدم إلا أنها قررت في حكمها وصف عملية اختطاف الطائرة "بالحادث" ذاهبة إلى أنه من غير المعقول قصر لفظة

"الحادث" على الواقعة المادية الفجائية بالمعنى الفني أو الميكانيكي التي تطرأ للطائرة أثناء الرحلة.

وتتفق الأحكام الفرنسية المتقدمة مع القضاء الأمريكي الذي جرى منذ قضية "هسرل ضد الخطوط الجوية السويسرية" في سنة 1972 على اعتبار عملية اختطاف الطائرة وتحويل مسارها "حادثاً" في مفهوم المادة 17 من الاتفاقية فقد رفضت محكمة جنوب نيويورك في القضية المذكورة مسابقة الشركة الناقلة في دفاعها بأن عملية اختطاف الطائرة وتحويل مسارها لا تعد بوصفها عملاً إرادياً عمدياً "حادثاً" بالمعنى المقصود من الاتفاقية وذهبت إلى شمول لفظ "حادث" لكل واقعة فجائية خارجة عن سيطرة الناقل استناداً إلى أنه ليس في الاتفاقية ما يفيد قصر "الحادث" دون الأعمال غير المشروعة التي يرتكبها الغير.

الفرع الثاني

معاصرة الحادث لفترة النقل الجوي

المقصود بمتن الطائرة:

تتطلب المادة 17 من اتفاقية وارسو لافتراض خطأ الناقل ومساءلته بالتالي عن وفاة الراكب أو جرحه أو الأذى البدني الذي يلحقه وقوع الحادث الذي نجم عنه الضرر على متن الطائرة أو أثناء عمليات الصعود أو الهبوط.

ففي قضية "ميريام هيرمان ضد الخطوط الجوية العالمية" اختطفت الطائرة المتوجهة من إسرائيل إلى نيويورك وأجبرت على الهبوط في صحراء الأردن وبقي الركاب محتجزين بداخلها لمدة أسبوع طالبت إحدى الركابات السيدة ميريام هيرمان الشركة الناقلة بتعويضها عما عانت من أذى نفسي من جراء عملية الاختطاف طوال فترة احتجازها داخل الطائرة وقد أقرت الشركة الناقلة بمسئوليتها عما لحق المدعية من أذى من جراء عملية اختطاف الطائرة وتحويل مسارها ولكنها دفعت بعدم مسئوليتها عن الأضرار التي لحقت المدعية أثناء فترة احتجازها داخل الطائرة وهي رابضة على الأرض بمقولة إن عبارة "على متن الطائرة" تتصرف إلى فترة تحليق الطائرة وحدها وقد رفضت المحكمة هذا الدفاع بمقولة إن عبارة على متن الطائرة تشمل الفترة التي يكون الراكب فيها موجودا داخل الطائرة سواء أثناء التحليق أو والطائرة رابضة على الأرض وأن حادث الاختطاف وتحويل مسار الطائرة واحتجاز الركاب لمدة أسبوع على متنها يعد حادثا واحدا مستمرا.

المعيار المكاني:

فقد ساد الرأي على عدم حصر عمليات الصعود والهبوط في مجرد صعود الراكب على سلم الطائرة حتى متنها أو هبوطه على سلم الطائرة حتى تطأ قدمه أرض المطار وإنما على تفسير هذه العبارات بحيث تشمل "عمليات الصعود" الفترة من اللحظة التي يغادر فيها الراكب مباني المطار وتطأ قدمه صحن المطار متوجهاً إلى الطائرة واكتمال صعوده إلى جوفها بينما تمتد "عمليات الهبوط" منذ اللحظة التي يبدأ فيها الراكب في مطار الوصول النزول على سلم الطائرة واجتيازه صحن المطار أما فترة ما قبل خروج الراكب من مباني مطار الإقلاع أو ما بعد دخوله مباني مطار الوصول فلا تشملها عمليات الصعود والهبوط بالمعنى المقصود في اتفاقية وارسو. وبهذا المعيار المكاني أخذت محكمة النقض الفرنسية وتبعتها محاكم الموضوع إذ لم تقتصر هذه العمليات على مجرد اجتياز سلم الطائرة صعوداً أو هبوطاً وإنما ذهبت إلى أن عبارة "أثناء عمليات الصعود والهبوط" تشمل الفترة التي يكون الراكب فيها موجوداً في صحن المطار لأنه يكون معرضاً في هذا المكان لمخاطر الملاحة الجوية والاستغلال الجوي خاصة.

ومجمل القول أنه يتعين على ضوء معيار محكمة النقض الفرنسية السابق عند البحث في مدى خضوع مسؤولية الناقل الجوي للمادة 17 من اتفاقية وارسو التمييز

بين مراحل ثلاث:

الأولى: مرحلة ما قبل بداية تنفيذ عقد النقل الجوي أو ما بعد انتهاء تنفيذه ولا تخضع مسؤولية الناقل الجوي خلال هاتين المرحلتين لأحكام اتفاقية وارسو ولا لقواعد المسؤولية العقدية عموماً وإنما لقواعد المسؤولية التقصيرية في القانون الوطني وذلك بصرف النظر عن مكان وقوع الحادث الذي نجم عنه الضرر أي حتى ولو وقع الحادث في مكان تحف به مخاطر الملاحة الجوية والاستغلال الجوي.

الثانية: مرحلة ما بين بداية تنفيذ عقد النقل الجوي وبداية عمليات الصعود ومرحلة ما بين نهاية عمليات الهبوط ونهاية تنفيذ عقد النقل الجوي وتخضع مسؤولية الناقل الجوي من خلال هاتين المرحلتين لأحكام المسؤولية العقدية "الخاصة بالنقل الجوي وإلا فلأحكام العامة" في القانون الوطني دون أحكام اتفاقية وارسو التي يتحدد تطبيقها بفترة عمليات الصعود والهبوط.

الثالثة: مرحلة "عمليات الصعود والهبوط" من تنفيذ عقد النقل الجوي وهي المرحلة التي يتواجد فيها الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل في مكان تحف به نواظر الملاحة الجوية والاستغلال الجوي وتخضع مسؤولية الناقل الجوي خلالها لأحكام اتفاقية وارسو، وبناء عليه حكم بإخضاع مسؤولية الناقل الجوي للقواعد العامة دون اتفاقية وارسو وبالتالي بصحة شروط تحديد المسؤولية الواردة بالعقد على ما لحق الراكب من

أضرار أثناء اقتياده من قبل أحد تابعي الناقل "أي: أثناء تنفيذ عقد النقل الجوي" في مكان غير معرض لمخاطر الملاحة الجوية والاستغلال الجوي.

هذا ولقد تبنت العديد من الأحكام الأمريكية هذا المعيار "المكاني" في تفسير عمليات الصعود والهبوط فرفضت مساءلة الناقل بالتطبيق لاتفاقية وارسو "على أساس خطأ الناقل المفترض" عن إصابة الراكب بعد هبوطه من الطائرات واجتيازه صحن ووصوله إلى "مكان آمن داخل مباني المطار بعيدا عن نشاط الطائرة لأنه بوصول الراكب إلى هذا المكان تنتهي عمليات الهبوط التي يتحدد تطبيق المادة 17 من الاتفاقية بنطاقها. وقد طبقت بعض الأحكام الأمريكية وجهة النظر في شأن حوادث الإرهاب التي وقعت داخل مباني المطار حيث رفضت مساءلة الناقل الجوي بالتطبيق للمادة 17 من الاتفاقية عن إصابة الركاب نتيجة تعرضهم لاعتداء إرهابي أثناء اصطافهم لاجتياز البوابة الأخيرة المؤدية لصحن المطار بغرض الإقلاع أو أثناء تواجدهم بعد وصولهم في صالة تسليم الأمتعة داخل مباني المطار.

معيار النشاط:

وعلى الرغم من مسايرة الأحكام المتقدمة للرأي السائد في الفقه ولأحكام القضاء الفرنسي فقد ارتسم في القضاء الأمريكي منذ الحكم الصادر في قضية

Day .v. TWA. اتجاه مغاير بدافع الرغبة في تقرير حماية أكبر للمضربين من
جراء أعمال العنف والإرهاب التي ترتكب داخل المطارات.

وتتلخص وقائع هذه الدعوى في أنه في الثامن من أغسطس سنة 1973 تجمع ركاب
الطائرة التابعة لشركة الخطوط الجوية العالمية المسافرون إلى نيويورك بعد النداء
عليهم في صالة الترانزيت بمطار هلنكون من أجل تفتيشهم وتفتيش أمتعتهم من قبل
الشرطة اليونانية قبل المضي إلى الطائرة الرابضة على أرض المطار وأثناء إجراء
عمليات التفتيش أقيمت فجأة ثلاثة قنابل يدوية على جموع المسافرين وأعقب ذلك
إطلاق نيران في جميع الاتجاهات.

وقد أدى هذا الاعتداء إلى قتل وإصابة قرابة أربعين من ركاب الطائرة المذكورة وقد
دفعت الشركة الناقلة في الدعوى المرفوعة عليها من "ارستيد وكستانتين داي وغيرهما"
بعدم مسئوليتها طبقا لاتفاقية وارسو عن الحادث وما نجم عنه من أضرار استنادا إلى
أن الحادث لم يقع "أثناء عمليات الصعود والهبوط" إلا أن المحكمة رفضت مسابقة
الشركة الناقلة في دفاعها وحكمت بمسئوليتها طبقا للمادة 17 من الاتفاقية وأن
المقصود بوقوع الحادث أثناء "عمليات الهبوط والصعود" هو وقوع الحادث أثناء تلك
العمليات اللازمة والتي يتحتم على الراكب إتمامها لكي يسمح له بالصعود إلى متن
الطائرة وقد قامت المحكمة باستعراض العمليات التي كان يتعين على الراكب إتمامها

والخطوات التي كان يتحتم عليهم اجتيازها للصعود على متن الطائرة. في القضية المعروضة وهذه العمليات هي:

- 1- تقديم تذاكر السفر إلى مكتب الشركة الناقلة.
- 2- الحصول على بطاقة صعود إلى الطائرة من الشركة الناقلة.
- 3- إتمام الكشف على الأمتعة من قبل الشركة الناقلة.
- 4- الحصول على رقم المقعد في الطائرة.
- 5- المرور عبر نقطة مراقبة الجوازات والعملة التابعة للسلطات.
- 6- الخضوع للتفتيش الذاتي بحثاً عن الأسلحة والمتفجرات من قبل البوليس اليوناني.
- 7- خضوع الركاب لتفتيش أمتعتهم الشخصية من أجل ذات الغرض من البوليس اليوناني.
- 8- اجتياز البوابة رقم 4 إلى الحافلة التي تقل الركاب إلى الطائرة.
- 9- الركوب في الحافلة.
- 10- السير بالحافلة لمسافة مائة ياردة حتى الطائرة.
- 11- الهبوط من الحافلة والصعود على متن الطائرة.

وذهبت المحكمة إلى أنه لم يكن ثمة سبيل آخر للصعود على متن الطائرة إلا باتباع هذه الخطوات الإحدى عشرة ولما كان المدعون قد أصيبوا أثناء إتمام هذه الخطوات بل وبعد اجتياز خمس منها ولما كان من المحتم إتمامها جميعها وإلا امتنع عليهم

الصعود إلى الطائرة فإنه يتعين باعتبار الحادث الذي وقع خلالها "قد وقع أثناء عمليات الصعود".

وترى المحكمة في تبريرها لهذا التفسير أنه فضلا عن تمشيه مع المعنى العادي لعبارة "عمليات الصعود" أكثر اتفاقا مع روح الاتفاقية وأغراضها.

وعلى هذا النهج سارت الدائرة الثانية لمحكمة استئناف الولايات المتحدة الأمريكية في قضية "سبيريداكس ولازاروس ضد سام" حيث وقع الاعتداء على الركاب أثناء تجمعهم تحت إمرة الناقل الجوي في صالة الترانزيت بالمطار واصطفافهم لتفتيشهم وتفتيش أمتعتهم الشخصية من قبل البوليس المحلي قبل صعودهم إلى الطائرة.

التفسير الصحيح لعمليات الصعود والهبوط:

في رأي هذا ولما كان الراكب لا يتعرض للمخاطر اللصيقة بالنقل الجوي على النحو السابق تحديده إلا وهو على متن الطائرة أو في مجال استخدامها وجب حصر "عمليات الصعود والهبوط" والتي تتفق الأحكام على الربط بينها وبين مخاطر الطيران الخاصة في حدود وجود الراكب في المكان الذي تحف به هذه المخاطر أي في صحن المطار على ما ذهبت إليه الأحكام الفرنسية والأمريكية الأولى أما وهو بمنأى عن هذه المخاطر وهو ما يتحقق أثناء وجوده داخل مباني المطار فإنه يكون خارج نطاق

"عمليات الصعود والهبوط" ولا مبرر لإعمال الأحكام الخاصة بمسئولية الناقل الجوي
في اتفاقية وارسو.

المراجع بالعربية

رضوان ابو زيد القانون الجوي الاسكندرية 1978

اتفاقية وارسو وبرتوكول لاهاي 1955 وبرتوكول جويتمالا ستيي 1971

حول القضاء الامريكي للاعمال التحضيرية للاتفاقيات الدولية

قضية روسمان ضد الخطوط الجوية العالمية

الاسيوطي انيس ثروت قانون الطيران المدني القاهرة 1968

د.عربي فريد القانون البحري والجوي

د. الفقي السيد محمد القانون البحري والجوي

المراجع الاجنبية

Cass fevrier 1982 R .F.D.Q 1892 , 342

12- AVI. 18.405 (D. NEW MEXICO)

Burnnett v.trans World airlines

Mankiewicz op. cit p. 193

II Peme conference internqtionale