

المجلد ٥، العدد ٢، ٢٠٢٤

مفهوم الحادث الجوي ومعايير تحديده في ضوء الأحكام القضائية في النقل الجوي الدولي

معرف الوثيقة الرقمي (DOI): 10.21608/IJDJL.2024.256966.1246

الصفحات ٣٦٢ - ٤١١

نوران سامي درويش

معيدة بقسم القانون التجاري والبحري، كلية الحقوق، جامعة عين شمس

المراسلة: نوران سامي درويش، معيدة بقسم القانون التجاري والبحري، كلية الحقوق، جامعة عين شمس.

البريد الإلكتروني: nouran.darwish@law.asu.edu.eg

تاريخ الإرسال: ٢٢ ديسمبر ٢٠٢٣، تاريخ القبول: ١٨ يناير ٢٠٢٤

نسق توثيق المقالة: نوران سامي درويش، مفهوم الحادث الجوي ومعايير تحديده في ضوء الأحكام القضائية في النقل الجوي الدولي، المجلة الدولية للفقہ والقضاء والتشريع، المجلد ٥، العدد ٢، ٢٠٢٤، صفحات (٣٦٢ - ٤١١).

Volume 5, Issue 2, 2024

**The Notion of Accident and the Criteria for its Determination in light of
Judicial Judgements in International Air Transport”**

DOI:10.21608/IJDJL.2024.256966.1246

Pages 362 - 411

Nouran Samy Darwish

**Teaching Assistant at the Commercial and Maritime Law Department - Faculty of Law
- Ain Shams University**

Correspondance: Nouran Samy Darwish, Teaching Assistant at the Commercial and
Maritime Law Department - Faculty of Law - Ain Shams University.

E-mail: nouran.darwish@law.asu.edu.eg

Received Date: 22 December 2023, **Accept Date :** 18 January 2024

Citation: Nouran Samy Darwish, The Notion of Accident and the Criteria for its
Determination in light of Judicial Judgements in International Air Transport, International
Journal of Doctrine, Judiciary and Legislation, Volume 5, Issue 2, 2024 (362-411).

الملخص

وُضعت اتفاقية وارسو عام ١٩٢٩ واتفاقية مونتريال عام ١٩٩٩ بغرض توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، ومنها مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر أو الإصابة التي تلحق بالراكب، إلا أن غياب تعريف الحادث الجوي أدى إلى توارى التوحيد المنشود. بالإضافة إلى ذلك، يتأثر طرفا عقد النقل - الراكب والناقل - بالحادث الجوي إذ إن الراكب لا يحظى بالحماية المكفولة له إلا عند تحقق الحادث، بينما تُفترض مسؤولية الناقل الجوي بمجرد وقوع الحادث واكتمال باقي شروط المسؤولية.

لذلك يحاول هذا البحث تتبع آراء الفقه، وأهداف اتفاقية وارسو وتطور قواعد المسؤولية والأعمال التحضيرية لكل من اتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها واتفاقية مونتريال والمناقشات التي دارت بين وفود الدول بغرض البحث عن تفسير واضح لمفهوم الحادث. كذلك يلقي هذا البحث الضوء على التطبيقات القضائية المختلفة لشرح المعايير التي استعملتها المحاكم عند تحديد مدى وجود حادث من عدمه، وذلك باستخدام المنهج الوصفي والتحليلي والنقدي.

ويتوصل البحث إلى عدة نتائج منها أن الحادث يستلزم وجود واقعة غير متوقعة أو غير معتادة، تكون خارجية عن الراكب، ومرتبطة بنشاط النقل الجوي أو مخاطره، وقد توسعت المحاكم في تفسير هذه المعايير واختلفت بشأن المعيار الأخير. كذلك ينتهي البحث إلى أن اتفاقية مونتريال لا تقصد إحداث تغيير في مفهوم الحادث بتقريرها نظام المسؤولية الموضوعية، كما يضع البحث تعريفاً للحادث الجوي يقوم على أساس تفسير المعايير التي استخدمتها المحاكم في تحديده.

الكلمات المفتاحية: حادث، مسؤولية الناقل الجوي، راکب، اتفاقية وارسو، اتفاقية مونتريال.

Abstract

The Warsaw Convention of 1929 and the Montreal Convention of 1999 were adopted for the purpose of unifying certain rules for international carriage by air, including the air carrier's liability for any damage or injury that occurs to a passenger. Nevertheless, the absence of the accident's definition led to the disappearance of the desired unification. In addition, both parties to the carriage contract are affected by the accident; as the passenger does not enjoy the protection guaranteed thereto unless an accident occurs, while the liability of the air carrier is presumed once an accident occurs, and the remaining conditions of liability are fulfilled.

Therefore, this research attempts to trace the opinions of jurists, the objectives of the Warsaw Convention, the development of the rules of liability, the preparatory works for the Warsaw Convention and its amending protocols, the Montreal Convention, and the discussions that took place between the delegates of countries; to find a clear explanation for the notion of accident. This research also sheds light on the different judicial applications to explain the criteria used by the courts when determining whether or not an accident exists, using the descriptive, analytical and critical approaches.

The research reaches several results, including that the accident requires the presence of an unexpected or unusual event which is external to the passenger and related to air transportation or its risks, noting that the courts have expanded the interpretation of these standards and disagreed regarding the last standard. In addition, the research concludes that the Montreal Convention does not intend to change the meaning of the accident when it establishes a system of strict liability. The research proposes a definition of an air accident based on the interpretation of the criteria that the courts employed in defining it.

key Words: Accident, Air Carrier Liability, Passenger, Warsaw Convention, Montreal Convention.

مقدمة البحث^(١)

إن الطائرات من أبرز وسائل نقل الأشخاص عبر حدود الدول وفي داخل الدولة الواحدة، نظراً لسرعتها والأمان الذي توفره. ورغم قلة عدد حوادث الطائرات بالمعنى التقليدي^(٢) إلا أن التعرض للمخاطر والأضرار لا يزال أمراً يعاني منه العديد من الركاب أثناء الرحلات الجوية حيث نرى ازدحام المحاكم - لا سيما الأمريكية - بالعديد من الدعاوى ضد الناقلين الجويين من أجل الحصول على تعويضات عما يصيبهم من أضرار في أنفسهم. ويجب أن يقع حادث على متن الطائرة أو أثناء عمليات الصعود والنزول يرتب ضرراً حتى يتمكن الراكب من الحصول على تعويض.

وقبل الخوض في مفهوم الحادث لابد من الإشارة إلى أساس مطالبة الناقل الجوي بالتعويض وأساس مسؤولية الناقل الجوي. فأساس المطالبة بالتعويض هو التزام الناقل بضمان سلامة الراكب^(٣) والذي يعد من أبرز التزامات الناقل بصفة عامة، ويقصد به أن يقوم الناقل بتوصيل الراكب إلى المكان المتفق عليه سالمًا معافاً^(٤). ونصت اتفاقية وارسو بشأن توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في عام ١٩٢٩ في المادة ١٧ على أن «يكون الناقل مسئولاً عن الضرر الذي يقع في حالة وفاة أو جرح أو أذى بدني آخر يلحق براكب إذا كانت الحادثة التي تولد منها الضرر قد وقعت على متن الطائرة أو في أثناء أي عملية من عمليات صعود الراكب أو

^(١) تم إعداد هذا البحث في إطار دبلوم التجارة الدولية للعام الجامعي ٢٠٢٢/٢٠٢٣ تحت إشراف الأستاذ الدكتور/ياسين محمد ثروت الشاذلي، أستاذ القانون التجاري والبحري ووكيل كلية الحقوق لشئون الدراسات العليا والبحوث بجامعة عين شمس.

^(٢) فالمعدل المتوسط للحوادث من ٢٠١٧ إلى ٢٠٢١ يبلغ حادث واحد كل ٠.٨١ مليون رحلة جوية وفقاً لبيانات أداء سلامة الطيران لعام ٢٠٢١ الصادرة عن الاتحاد الدولي للنقل الجوي آخر زيارة ١٧-١٢-٢٠٢٢.

<https://www.iata.org/contentassets8/a147274808e4700bf3aee94e31b00f2/2022-03-02-01-ar.pdf>

^(٣) يُلاحظ أن التزام الناقل الجوي بضمان سلامة الراكب يختلف عن التزامه برعاية الراكب، حيث إن الالتزام بالرعاية مفاده التزام الناقل الجوي بتقديم خدمات مجانية للراكب في حالات مثل تأخر الرحلات الجوية، وإلغاءها، وحالات نفي الصعود بسبب الحجز الفائض، ورعاية ذوي الاحتياجات الخاصة. فيرتكز هذا المفهوم على حماية الراكب كمستهلك لخدمة النقل الجوي والحفاظ على حقوقه. راجع حول هذا الموضوع بحث د. صدام فيصل كوكز المحمدي، ود. مروان عبد الهادي الدوسري، التزام الناقل الجوي برعاية المسافر «دراسة تحليلية مقارنة بين اتفاقيات النقل الجوي الدولية ولوائح حماية المستهلك الوطنية»، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، العدد الأول، ٢٠١٣، من ص ٦٣١ إلى ص ٦٨٢.

^(٤) المستشار الدكتور عدلي أمير خالد، عقد النقل الجوي، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠٠٦، ص ٧٧.

نزولهم»^(٥). ونصت على ذات المعنى اتفاقية مونتريال بشأن توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في عام ١٩٩٩^(٦). كما قررت الاتفاقيتان بطلان أي شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من المسؤولية أو إلى تقرير حد أدنى من الحد المعين للمسئولية^(٧).

أما عن أساس هذه المسؤولية، فتجعل اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ الناقل مسئولاً مسؤولية عقدية^(٨) والتزامه التزاماً ببذل عناية^(٩) إلا أنها لم تجعل المضرور ملزماً بإثبات إهمال أو تقصير الناقل إذ تقوم المسؤولية على الخطأ المفترض، ويجوز للناقل التخلص من المسؤولية فقط إذا أثبت أنه وتابعيه اتخذوا كل التدابير اللازمة لتفادي الضرر أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذها، أو أثبت خطأ المضرور^(١٠).

ولتوحيد وتحديث اتفاقية وارسو والوثائق المتصلة بها، صدرت اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩، وقد جعلت مسؤولية الناقل موضوعية إذا لم تتجاوز التعويضات التي يطالب بها المضرور عن ١٢٨٨٢١ وحدة حقوق سحب خاصة Special Drawing Rights^(١١)، حيث تؤسس مسؤولية الناقل على أساس مطلق قوامه الخطر وتحمل التبعة^(١٢) ولا يجوز دفع مسؤوليته^(١٣) إلا بإثبات خطأ المضرور^(١٤). أما بخصوص الأضرار التي تتجاوز قيمتها ١٢٨٨٢١ وحدة حقوق سحب خاصة، فإن اتفاقية مونتريال اتبعت نفس موقف اتفاقية وارسو بأن جعلت خطأ

^(٥) وائل أنور بندق، معاهدات النقل الجوي، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، الطبعة الأولى، ٢٠١٠، ص ٢٣.

^(٦) مادة ١٧ من اتفاقية مونتريال.

^(٧) مادة ٢٣ من اتفاقية وارسو ومادة ٢٦ من اتفاقية مونتريال.

^(٨) د. حسن كيره، مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية «فارسوفيا» وبروتوكول «لاهاي» المعدل لها، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، جامعة الإسكندرية، عدد ١، ٢٠٠٨، ص ١٨.

^(٩) ذهب البعض إلى أن الناقل الجوي يلتزم بتحقيق نتيجة وليس ببذل عناية لأن العبرة ليست بوسائل دفع المسؤولية، بل بمضمون الأداء المطلوب من الناقل وهو توصيل الراكب سالمًا معافاً وهذا هو مضمون اتفاقه مع الراكب، فطبيعة التزام الناقل لا تتمثل في مجرد بذل الجهد لتوصيل الراكب أيًا كانت نتيجة هذا التوصيل. أنظر د. علاء التميمي عبده، مدى مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار الإرهاب طبقاً لأحدث الاتفاقيات الدولية الخاصة بنقل الأشخاص، مجلة الحقوق، جامعة الكويت، مجلد ٣٩، عدد ١، عام ٢٠١٥، ص ٥٤٢.

^(١٠) المادة ٢٠ فقرة أولى والمادة ٢١ من اتفاقية وارسو. وتؤكد أحكام محكمة النقض المصرية أن مسؤولية الناقل قائمة على الخطأ المفترض، على سبيل المثال أنظر الطعن رقم ١٤١ لسنة ٤٨ ق بتاريخ ٢٣-٦-١٩٨١، المستشار سعيد أحمد شعله، قضاء النقض التجاري في عقد النقل، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ١٩٩٣، ص ٢٠٠.

^(١١) يلاحظ أن النص الأصلي لاتفاقية مونتريال يقرر المسؤولية الموضوعية عن الأضرار التي لا تتجاوز قيمتها مائة ألف وحدة حقوق سحب خاصة، لكن نصت الاتفاقية في المادة ٢٤ على مراجعة حدود المسؤولية مرة كل خمس سنوات، وقد تم تعديل هذا الحد مرتين إلى يومنا هذا: الأولى كانت في عام ٢٠٠٩ عندما قررت المنظمة الدولية للطيران المدني زيادة الحد الأقصى إلى ١١٣١٠٠ والثانية في عام ٢٠١٩ عندما رفعت الحد الأقصى إلى ١٢٨٨٢١. أنظر الموقع الإلكتروني التالي: 1999 of Convention Montreal the Under Liability of Limits Revised 2019 (int.icao) آخر زيارة ٢٠٢٢-١٢-٢٠. وحق السحب الخاص هو وحدة وليس عملة، أنشأه صندوق النقد الدولي، ويقوم وفقاً لطريقة التقويم التي يطبقها صندوق النقد الدولي حيث تحدد قيمته وفق سلة من خمس عملات رئيسية هم (الدولار الأمريكي، والين الياباني، واليورو، والجنيه الإسترليني، واليوان الصيني)، أنظر الموقع الإلكتروني التالي:

<https://www.imf.org/ar/About/Factsheets/Sheets/2023/special-drawing-rights-sdr>

آخر زيارة ١٢-٩-٢٠٢٣، مع ملاحظة أن مصر عضو بصندوق النقد الدولي بموجب القانون رقم ١٢٢ لسنة ١٩٤٥، الجريدة الرسمية العدد (١٧٣)، بتاريخ ٢٥ ديسمبر ١٩٤٥.

^(١٢) د. عبد الخالق صالح عبدالله معزب، النظام القانوني لمسئولية الناقل الجوي الدولي عن الأشخاص في ضوء اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ والقانون السوداني واليميني، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية، برلين، الطبعة الأولى، ٢٠١٩، ص ١٣٦.

^(١٣) مادة ٢١ من اتفاقية مونتريال.

^(١٤) مادة ٢٠ من اتفاقية مونتريال.

^(١٥) وذهب رأي إلى أن مسؤولية الناقل في هذه الحالة هي مسؤولية عقدية مبنية على الخطأ المفترض وليست مسؤولية موضوعية نظراً لأن المسؤولية الموضوعية لا يجوز دفعها أو الخلاص منها إطلاقاً بمجرد وقوع الضرر وهو الأمر الذي لا يتوفر في ظل اتفاقية مونتريال حيث جاء في المادة ٢٠ حكماً عاماً يجيز دفع مسؤولية الناقل في جميع الحالات متى أثبت خطأ المضرور أو إهماله أو امتناعه. فكل ما في الأمر أن الاتفاقية ضيقت من سبل الخلاص من المسؤولية لكن لم تلغيها. أنظر د. ناصر محمد الشerman، آثار عقد النقل الجوي للركاب في الاتفاقيات الدولية الخاصة بالطيران، مجلة جامعة العلوم التطبيقية، مجلد ٣، العدد ٢، ٢٠١٩، ص ١٤٨.

الناقل الجوي مفترضاً، ولكنها وسعت من سبل التخلص من المسؤولية، فيجوز التخلص منها بإثبات خطأ المضرور، أو أن الضرر لم ينشأ عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الناقل أو تابعيه، أو أن الضرر نشأ عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الغير^(١٦).

هذا عن أساس المسؤولية، لكن - من ناحية أخرى - وضعت الاتفاقيتان شروطاً لقيام تلك المسؤولية إذ لا تتقرر لمجرد إصابة الراكب أو وفاته، بل يجب: (١) وقوع حادث، و(٢) أن يقع الحادث على متن الطائرة أو في أثناء أي عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم، و(٣) أن يصاب الراكب بضرر. وسنركز في هذا البحث على العنصر الأول - أي وقوع حادث - وهو ما أغفلت الاتفاقيتان وضع تعريف له. ورغم أن مسألة الحادث لم تكن تشغل بال الناقلين الجويين سابقاً نظراً لقدرتهم على دفع مسؤوليتهم من خلال نفي الخطأ بإثبات اتخاذ التدابير اللازمة لتفادي الضرر أو استحالة اتخاذها، إلا أنه سرعان ما تبدل هذا الموقف وبدأ الاهتمام بالحادث الجوي يتزايد عندما تقلصت وسائل دفع المسؤولية بتقرير المسؤولية الموضوعية للناقل في ظل اتفاقية مونتريال، فضلاً عن ظهور مخاطر جديدة للطيران تتمثل في عمليات الإرهاب والقرصنة الجوية^(١٧)، وزيادة حالات الغضب الجوي Air Rage^(١٨)، الأمر الذي جعل الناقلين الجويين يبحثون عن طريق جديد لنفي مسؤوليتهم، وهو نفي وصف الحادث عن الواقعة المسببة للضرر من الأساس.

ونظراً لغياب تعريف «الحادث» في الاتفاقيتين، حاول الفقه والقضاء التوصل إلى تعريف له، ووضع ضوابط تحدد ماهيته، خاصة أن الاتفاقيتين استعملتا مصطلح «الحادث» Event عند تنظيم مسؤولية الناقل الجوي عن البضائع والأمتعة المسجلة، مما يوحي أن واضعي الاتفاقيتين قصدوا بهذا التغيرات في اللفظ التغيرات في المعنى.

وفي هذا الشأن، وضعت المحكمة العليا الأمريكية معيارين رئيسيين لتحديد مفهوم الحادث الجوي في أشهر سابقة قضائية في هذا الشأن - قضية ساكس ضد الخطوط الجوية الفرنسية Saks v. Air France - وهما أن تكون الواقعة غير معتادة أو غير متوقعة وأن تكون خارجية عن الراكب المضرور. وقد سارت العديد من المحاكم في أحكامها على هذين المعيارين، ليس فقط في الولايات المتحدة الأمريكية، بل أيضاً في أستراليا وإنجلترا وكندا وغيرها من دول العالم، إلا أن بعض المحاكم لم تقرر مسؤولية الناقل الجوي عن أي واقعة لمجرد أنها غير متوقعة وخارجية عن الراكب، بل أضافت معيار آخر يتمثل في ضرورة وجود صلة ما بين الواقعة والنقل الجوي أو مخاطره. ويلاحظ أن المعايير التي وضعتها المحاكم لشرح الحادث الجوي جاءت بعبارة عامة تحتاج إلى تفسير وتوضيح.

إشكالية البحث

نظراً إلى غياب تعريف للحادث الجوي في اتفاقتي وارسو ومونتريال، اجتهد الفقه والقضاء لوضع تعريف

^(١٦) مادة ٢٠ ومادة ٢١ من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩.

^(١٧) د. محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي الدولي والداخلي، دار الجامعة الجديدة، ٢٠١١، ص ٢٠٧. أيضاً أنظر د. علاء التميمي عبده، مدى مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار الإرهاب طبقاً لأحدث الاتفاقيات الدولية الخاصة بنقل الأشخاص، مرجع سابق، ص ٥٣٣ و ٥٣٤.

^(١٨) الغضب الجوي هو التصرف العدواني والعنيف من راكب على راكب آخر أو الطاقم أو جسم الطائرة ذاتها، وتظهر هذه السلوكيات نتيجة للضغط العصبي والتوتر الذي يتعرض له الراكب من زحام الطريق، وإجراءات التسجيل والتفتيش، وتأخر الرحلات أحياناً، بالإضافة إلى وجود الراكب في مكان ضيق وسط أمتعة وأشخاص لعدة ساعات مع فقد القدرة على الحركة أو النوم بسهولة. أنظر جقبوبي حمزة، النظام القانوني للتعويض عن حوادث النقل الجوي، رسالة دكتوراه، جامعة جيلالي اليابس، الجزائر، ٢٠١٦، ص ٣٢.

يصلح لتحديد ماهيته إلا أنهم وضعوا معايير تحتاج هي الأخرى إلى تفسير وتوضيح. كما أنهم قد يكونوا حادوا عن المعنى الذي قصدته الاتفاقيتان، وعن المعنى الذي فهمه وفود الدول لمصطلح «الحادث» أثناء إقرار الاتفاقيتين.

لذلك يتتبع هذا البحث الأعمال التحضيرية ومحاضر مناقشات اتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩ والبروتوكولات المعدلة لها، واتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩، وآراء الفقه والتطبيقات القضائية للإجابة عن الآتي:

١- ما المقصود بالحادث كشرط لقيام مسؤولية الناقل الجوي الدولي في نقل الأشخاص؟

٢- ما هي المعايير التي استندت إليها المحاكم عند تقريرها تحقق الحادث؟

أهمية البحث

إن قواعد مسؤولية الناقل الجوي من الموضوعات الهامة نظراً لتطور الطائرات كوسيلة نقل بصفة عامة، لكن تطبيق قواعد مسؤولية الناقل الجوي الدولي تتوقف أحياناً عند مسألة الحادث الجوي. فبالرغم من افتراض خطأ الناقل، والتضييق من طرق دفع مسؤوليته، إلا أن الراكب لا يستفيد من تلك الأحكام حينما تقرر المحكمة أن ما وقع ليس حادثاً من الأساس، هذا من ناحية.

ومن ناحية أخرى، فإن قرينة الخطأ المفترض تجعل الناقل الجوي عرضة لمخاطر المسائلة القانونية لمجرد تكييف الواقعة على أنها «حادث» حيث إنه بمجرد اكتمال العنصرين الآخرين - وقوع الحادث أثناء الفترة الزمنية المحددة، وإصابة الراكب بضرر - يصعب على الناقل التخلص من المسؤولية.

وبالتالي فإن التحديد الدقيق لمفهوم الحادث هو أمر ضروري حتى تستقيم العدالة وتتوازن مصالح طرفي عقد النقل الجوي الدولي، فلا تُهدر مصلحة الركاب الذين يأمنون على أنفسهم وسلامتهم مع الناقل الجوي، ولا يتم التعسف في تقرير مسؤولية الناقلين الجويين بحيث يُسألون عن جميع الإصابات التي يتعرض لها الركاب لمجرد أنهم ملتزمون بالحفاظ على سلامتهم.

إضافة إلى ذلك، لا يمكن إغفال أن الهدف الرئيس لاتفاقيتي وارسو ومونتريال هو توحيد قواعد مسؤولية الناقل الجوي، وهو ما يصعب تحقيقه في ظل غياب تعريف موحد للحادث الجوي.

نطاق البحث

يركز هذا البحث على الحادث الجوي كشرط لقيام مسؤولية الناقل في النقل الجوي الدولي، لذلك سوف يحاول تفسير مفهوم الحادث الجوي في سياق النقل الجوي الدولي الخاضع لاتفاقيتي وارسو لسنة ١٩٢٩ ومونتريال لسنة ١٩٩٩، مستبعداً بذلك النقل الداخلي الخاضع لقوانين الطيران الوطنية.

أما بخصوص الأحكام القضائية، فنركز على الأحكام المطبقة لاتفاقيتي وارسو ومونتريال دون القوانين الوطنية، ونركز على أحكام المحاكم الأمريكية نظراً لكثرتها حيث يُفضل المضرورون من حوادث الطيران اللجوء إلى

القضاء الأمريكي؛ إذ يميل هذا القضاء إلى مناصرتهم والحكم لصالحهم، بل ومنحهم تعويضاً كاملاً رغم وجود حدود قصوى لهذا التعويض عن طريق التوسع في الحالات التي تجعل مسئولية الناقل الجوي غير محدودة^(١٩). ونستعين أيضاً بالقليل من أحكام القضاء المصري والإنجليزي والفرنسي ومحكمة العدل الأوروبية، لاسيما أن الطبيعة الدولية للاتفاقيتين وما تهدفان إليه من ضرورة توحيد قواعد النقل الجوي الدولي تجعل لجميع أحكام الدول المختلفة أهمية للبحث وترتبط بموضوعه.

منهج البحث

يعتمد هذا البحث على ثلاثة مناهج أساسية هم الوصفي والتحليلي والنقدي، وذلك بالبحث في وشرح وتحليل وتقييم آراء الفقهاء، وأهداف اتفاقيتي وارسو ومونتريال، والمناقشات التي دارت في المؤتمرات الدولية، والتطبيقات القضائية المختلفة بهدف التوصل إلى المفهوم السليم للحادث الجوي.

تقسيم

وبالتالي سنقسم هذا البحث إلى مبحثين وستة مطالب على النحو التالي:

- المبحث الأول: مفهوم الحادث الجوي
 - المطلب الأول: مفهوم الحادث الجوي وفقاً لرأي الفقه.
 - المطلب الثاني: مفهوم الحادث الجوي وفقاً لرأي القضاء.
 - المطلب الثالث: مفهوم الحادث الجوي وفقاً لاتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها واتفاقية مونتريال.
- المبحث الثاني: معايير تحديد الحادث الجوي في ضوء الأحكام القضائية
 - المطلب الأول: حدوث واقعة غير متوقعة أو غير معتادة.
 - المطلب الثاني: خارجية الواقعة عن الراكب.
 - المطلب الثالث: ارتباط الواقعة بنشاط أو مخاطر النقل الجوي.

^(١٩) د. جلال الدين وفاء محمد، تشديد مسئولية الناقل الجوي عن الأضرار الحاصلة للمسافرين (دراسة في القضاء الأمريكي)، مجلة كلية الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، جامعة الإسكندرية، عدد ٢، سنة ١٩٩٢، ص ٣٢٧. بالإضافة إلى أن المبرورين يستفيدون من قواعد الإثبات المرنة أمام المحاكم الأمريكية، ويتمكن غير القادرين من توكيل محامين متمرسين دون الانشغال بأنعابهم إذ تكون عبارة عن نسبة من التعويض المحكوم به يُدفع لهم لاحقاً، بالإضافة إلى وجود عدالة ناجزة وفاعلية تنفيذ الأحكام. مشار إليه لدى د. ياسين الشاذلي، نظرية المحكمة غير الملائمة وأثرها على الاختصاص القضائي الدولي في منازعات النقل الجوي: دراسة مقارنة، مجلة البحوث القانونية والاقتصادية، جامعة المنصورة، المجلد ١٠، العدد ١، العدد التسلسلي ٧١، مارس ٢٠٢٠، ص ١٠٢٠.

المبحث الأول: مفهوم الحَادِثِ الجَوي

إن سكوت اتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩ واتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩^(٢٠) عن تحديد مفهوم الحَادِثِ الذي تقوم مسئولية الناقل الجوي بمناسبته جعل الفقه يختلفون حول معناه (المطلب الأول)، بينما اجتهدت محاكم الدول محاولة توضيح المقصود بالحَادِثِ بمناسبة وقائع مختلفة (المطلب الثاني).

والحَادِثِ لغوياً هو ما يجدُّ ويحدُّ ويحدُّ ضد القديم^(٢١)، وحَادِثَةٌ مؤنث حَادِثٌ^(٢٢)، إلا أنه لا يصح الوقوف على التفسير الحرفي للكلمات، بل يجب فهمها وفقاً للمعاني العادية التي ينبغي إعطاؤها لتعابير المعاهدة حسب السياق الواردة فيه وفي ضوء موضوعها والغرض منها وذلك تطبيقاً لنص المادة ١/٣١ من اتفاقية فيينا لقانون المعاهدات لسنة ١٩٦٩^(٢٣). ولم تكتفِ اتفاقية فيينا بحصر مجال التفسير على نص المعاهدة والديباجة والملاحق (مادة ٢/٣١) بل أجازت اللجوء إلى وسائل تكميلية في تفسير الاتفاقيات بما في ذلك الأعمال التحضيرية للمعاهدة وملابسات عقدها لتأكيد المعنى (مادة ٣٢)، الأمر الذي يؤكد ضرورة النظر والبحث عن تفسير للحَادِثِ في ضوء أغراض الاتفاقيتين وأعمالهما التحضيرية (المطلب الثالث).

المطلب الأول: مفهوم الحَادِثِ الجَوي وفقاً لرأي الفقه

اختلف الفقه في تحديد مفهوم الحَادِثِ بين مَوْسَعٍ ومُضَيِّقٍ. وكشأن جميع الأمور، وُجِدَ اتجاه وسط، يرى عدم التهاون في تقرير مسئولية الناقل بتضييق مفهوم الحَادِثِ، وعدم التشديد في المسئولية بالتوسع في هذا المفهوم (الفرع الأول)، في حين حاول البعض تفسير مدلول الحَادِثِ بمقارنته بالحدث الذي نصت عليه الاتفاقيتان بمناسبة تنظيم مسئولية الناقل الجوي عن البضائع والأمتعة المسجلة (الفرع الثاني).

الفرع الأول: الاتجاهات الفقهية في تعريف الحَادِثِ الجَوي

أولاً: الاتجاه الأول (مُضَيِّق)

ذهب رأي في الفقه إلى قصر مفهوم الحَادِثِ على «الحالات التي تعطب فيها الطائرة ويصاب الركاب أو أعضاء الطاقم أو الغير»^(٢٤). فهذا المفهوم يشير إلى الأعطال التي تؤثر على تشغيل الطائرة بالمعنى الفني أو الملاحي، وبالتالي لا يُعد خطف الطائرة حَادِثًا، وكذلك الأعمال الإرهابية، والوقائع التي تقع من راكب على راكب آخر، والاعتداءات التي تقع من تابعي الناقل كاعتداء المضيفة الجوية على أحد الركاب، والإصابة الناتجة عن الحالة الصحية للراكب.

بينما ذهب فريق آخر إلى أن الحَادِثِ يشمل الوقائع الفجائية المستقلة عن إرادة الناقل وتابعيه والتي من

^(٢٠) قد يشار إليهما فيما بعد في هذا البحث بـ «الاتفاقيتان أو الاتفاقيتين».

^(٢١) المعجم الوسيط، الجزء الأول، مجمع اللغة العربية، الطبعة الثالثة، ص ١٦٦.

^(٢٢) تشير أن اتفاقية مونتريال صدرت بست لغات معتمدة وهي الإنجليزية والعربية والفرنسية والروسية والإسبانية والصينية، ولكل نص منهم حجية مساوية، وقد استعملت الاتفاقية مصطلح «حادثة».

^(٢٣) وهي اتفاقية تهدف إلى تقنين قانون المعاهدات الدولي العرفي ونصت على مبادئ تفسير المعاهدات في المواد ٣١، ٣٢، و٣٣، وقد انضمت مصر إلى هذه الاتفاقية بموجب قرار رئيس الجمهورية رقم ٥٣٥ لسنة ١٩٨١، الجريدة الرسمية، العدد رقم ٢٣، بتاريخ ١٠ يونيو ١٩٨٢.

^(٢٤) مشار إليه لدى د. يحيى أحمد البنا، أثر الإرهاب الدولي على مسئولية الناقل الجوي، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، ١٩٩٣، ص ١١٧.

شأنها إحداث إصابة للراكب^(٢٥). وهذا الرأي محل نقد، حيث إنه يوحي أن الوقائع التي تقع بسبب الفعل العمدي للناقل لا تصنف كحادث، بل إن تقرير مسئولية الناقل عن الوقائع الفجائية المستقلة عن إرادته تجعله مسئولاً عن تلك التي تقع بإرادته وصادرة عنه أو عن أحد تابعية من باب أولى. بالإضافة إلى ذلك، وجد الفقه أن هذه التفرقة بين العوامل المستقلة وغير المستقلة عن إرادة الناقل تظهر أهميتها فقط في مسألة إطلاق أو تحديد مسئولية الناقل وليس لها أي أهمية فيما يتعلق بتعريف الحادث^(٢٦).

ثانياً: الاتجاه الثاني (وسط)

توسع بعض الفقهاء^(٢٧) قليلاً في مفهوم الحادث بأن ربطوا بين الواقعة وبين استغلال الطائرة. فيدخل في مدلول الحادث المخاطر الجوية التقليدية مثل العواصف الجوية والرياح، والمخاطر الميكانيكية مثل الأعطال الفنية، وارتطام الطائرة أو انفجارها نتيجة خطأ قائدها، لكن يُلاحظ أنه وفقاً لهذا المفهوم، لا يعد حادثاً الاعتداء الذي يقع من راكب على راكب آخر. كذلك لا تدخل أعمال القرصنة والإرهاب في مفهوم الحادث حيث لا علاقة لهم باستغلال الطائرة، لذلك تعرض هذا الرأي للنقد^(٢٨).

وفي سياق مرتبط، يفرق رأي بين الوقائع التي تقع أثناء النقل وتلك الناتجة عن عملية النقل والمرتبطة به. فلا يمكن التسليم أن كل فعل يقع أثناء النقل يشكل حادثاً. فاعتداء راكب على راكب آخر لا علاقة له بالنقل وأنه واقع حتماً سواء التقى المعتدي بالمعتدى عليه على متن الطائرة أو في مكان آخر^(٢٩)، وبالتالي كل واقعة منبئة الصلة بعملية النقل لا تعد حادثاً. فوفقاً لهذا التحليل، الحادث هو كل واقعة فجائية تنشأ عن عملية النقل ذاتها وترتبط بها^(٣٠)، كما لو أصيب الراكب بضرر نتيجة سقوط أدوات ومعدات تقديم الطعام عليهم بسبب مطب هوائي^(٣١).

وفسر أحد الفقهاء أن المقصود «بالارتباط بعملية النقل» هو الارتباط بنشاط الناقل، بمعنى أن تكون الواقعة متعلقة بالالتزامات المكلف بها الناقل والتي تبدأ منذ خضوع الراكب لرقابته وإشرافه^(٣٢).

وذهب رأي^(٣٣) إلى أن المقصود بالحادث هو «الحادث الجوي»، وبالتالي تستبعد الاتفاقية الأضرار التي تقع

^(٢٥) مشار إليه لدى د. ناجي عبدالمؤمن، الوجيز في قانون الطيران المدني، دار نصر للطباعة الحديثة، ٢٠١٣، ص ١٩٩، ولدى د. أبو زيد رضوان، القانون الجوي، دار الفكر العربي، ١٩٨٣، ص ٣٠٨.

^(٢٦) د. محمود مختار البربري، ود. عمر فؤاد عمر، القانون الجوي، دار النهضة العربية، ٢٠٠٣، ص ١٤٦.

^(٢٧) مشار إليه لدى د. هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، دار الجامعة الجديدة للنشر، ٢٠٠٠، ص ٢٦٨، ود. يحيى أحمد البنا، أثر الإرهاب الدولي على مسئولية الناقل الجوي، مرجع سابق، ص ١١٧ و ١٢٩، ود. محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي الدولي والداخلي، مرجع سابق، ص ٢٠٦.

^(٢٨) د. علاء التميمي عبده، مدى مسئولية الناقل الجوي عن أضرار الإرهاب طبقاً لأحدث الاتفاقيات الدولية الخاصة بنقل الأشخاص، مرجع سابق، ص ٥٤٧.

^(٢٩) أنظر د. ثروت أنيس الاسيوطي، مسئولية الناقل الجوي في القانون المقارن، المطبعة العالمية، القاهرة، الطبعة الأولى، ١٩٦٠، ص ٢٣٣ و ٢٣٤. ود. محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي الدولي والداخلي، مرجع سابق، ص ٢٠٦. ود. محمود مختار بربري، القانون الجوي، مرجع سابق، ص ١٤٦.

^(٣٠) أنظر د. يحيى أحمد البنا، أثر الإرهاب الدولي على مسئولية الناقل الجوي، مرجع سابق، ص ١١٧. ود. عبدالفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، ص ٢٨٧. ود. ناجي عبدالمؤمن، الوجيز في قانون الطيران المدني، مرجع سابق، ص ٢٠٢. ود. محمود مختار البربري، ود. عمر فؤاد عمر، القانون الجوي، مرجع سابق، ص ١٤٦.

^(٣١) د. سميحة القليوبي، القانون الجوي، دار النهضة العربية، ١٩٨٩، ص ١٩٥.

^(٣٢) د. علاء التميمي عبده، مدى مسئولية الناقل الجوي عن أضرار الإرهاب طبقاً لأحدث الاتفاقيات الدولية الخاصة بنقل الأشخاص، مرجع سابق، ص ٥٤٩.

^(٣٣) د. حسن كبره، مسئولية الناقل الجوي في اتفاقية «فارسوفيا» وبروتوكول «لاهاي» المعدل لها، مرجع سابق، ص ٢١ و ٢٢.

بسبب اعتداء راكب على راكب آخر، وقد عبرت المادة ١٧ عن الحَادِث بقولها الحَادِثَةُ «التي تولد عنها الضرر» مما يعني استبعاد وفاة الراكب وفاة طبيعية لأنها لم تتولد عن حَادِث.

ثالثاً: الاتجاه الثالث (مُوسَّع)

هذا الرأي يُدخِل في مدلول الحادث جميع الوقائع التي تحدث أثناء النقل كالاكتداء الذي يقع من راكب على راكب آخر، ولا يكون للناقل دفع مسؤوليته إلا بإثبات أنه اتخذ التدابير اللازمة لتوقي الضرر أو كان يستحيل عليه اتخاذها، كما لو وقع الاكتداء بشكل مفاجئ فلم يتسنَ لناقل التدخل لمنع الاكتداء^(٣٤).

وفي السياق نفسه، عرف رأي الحَادِث بأنه «كل حَادِث فجائي وغير متوقع ينجم عنه أضرار جسدية أو مادية»^(٣٥)، و«كل واقعة يترتب عليها المساس مباشرة بشخص الراكب»^(٣٦). وهذا الرأي يكاد يشمل جميع الوقائع التي تصيب الراكب، فيدخل في هذا المفهوم الأعطال الفنية وحوادث الطبيعة والأفعال الصادرة عن الغير كالاكتداء الذي يقع من راكب على راكب آخر وحوادث الإرهاب.

إن هذا الاتجاه يرى أن اشتراط ارتباط الواقعة بالنقل أو باستغلال الطائرة، وإن كان مقبولاً في ظل اتفاقية وارسو التي تقرر المسؤولية الشخصية للناقل المؤسسة على الخطأ المفترض، إلا أنه لا يستقيم مع ما قرره اتفاقية مونتريال من مسؤولية الناقل الموضوعية المؤسسة على الخطر وتحمل التبعة حيث تقع مسؤولية الناقل عن أي ضرر يصيب الراكب بغض النظر عن ارتباط الواقعة بالنقل أو الاستغلال الجوي^(٣٧). وهذا التحليل يفتح الباب على مصراعيه لتقرير مسؤولية الناقل. وقد تعرض للنقد، حيث إن المسؤولية الموضوعية - رغم عدم تطلبها وقوع خطأ - تتطلب وجود صلة بين نشاط الناقل والضرر، والدليل على ذلك أن المادة ١٧ من اتفاقية مونتريال اشترطت أن يقع الحَادِث على متن الطائرة أو أثناء أي عملية من عمليات الصعود أو النزول، مما يعني أنها تطلبت بشكل غير مباشر ارتباط الحَادِث بنشاط الناقل^(٣٨).

الفرع الثاني: التفرقة بين الحَادِث والحادث

إن اتفاقيتي وارسو ومونتريال عندما تناولتا مسؤولية الناقل الجوي عن تلف وضياع وتعييب الأمتعة المسجلة والبضائع اشترطتا وقوع الضرر نتيجة «واقعة أو حدث» Event/Incident وليس حَادِث أو حَادِثَة Accident، مما جعل الفقه يميل إلى أن التعبيرين لا يشيران إلى نفس المدلول.

ومن هذا المنطلق، عرف رأي الحدث بأنه كل ما يؤدي إلى حدوث ضرر حتى ولو كان سبب وقوعه أجنبياً

^(٣٤) مشار إليه لدى د. ثروت أنيس الاسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، مرجع سابق، ص ٢٣٣.

^(٣٥) مشار إليه لدى د. يحيى أحمد البنا، أثر الإرهاب الدولي على مسؤولية الناقل الجوي، مرجع سابق، ص ١١٨.

^(٣٦) مشار إليه لدى د. رفعت فخري أبادير، الوجيز في القانون الجوي، مكتبة سعيد رأفت، جامعة عين شمس، بدون تاريخ نشر، ص ١٢٧.

^(٣٧) د. عيسى غسان رضوي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ٢٠٠٨، ص ٩٤. ود. حسام الدين عبدالغني الصغير، د. عاطف محمد الفقهي، القانون الجوي، الرحمة للطباعة والنشر، القاهرة، ٢٠٢٠، ص ١٧٧، مشار إليه لدى مريم حمد أحمد المسيفري الهاجري، المسؤولية العقدية لشركات الطيران المدنية أثناء مرحلة الحصار في عقود نقل الأشخاص، رسالة ماجستير، كلية القانون، جامعة قطر، ٢٠٢١، ص ٤٩.

^(٣٨) د. علاء التميمي عبده، مدى مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار الإرهاب طبقاً لأحدث الاتفاقيات الدولية الخاصة بنقل الأشخاص، مرجع سابق، ص ٥٤٨.

مثل تلوث البضائع بسبب مجاورتها لبضائع أخرى^(٣٩).

ورأي آخر قرر أن الحادث يشمل جميع الأسباب التي ينجم عنها الضرر سواء تعلقت بالنقل أو تشغيل الطائرة أم لم تتعلق به^(٤٠) مثل ضياع البضائع بسبب سرقتها أو ذبول الزهور بسبب انبعاث روائح كريهة من بضائع أخرى بجوارها^(٤١)، وتلفها بسبب انهيار جزء من مبنى المطار أو وفاة الحيوانات بسبب إصابتها بعدوى^(٤٢) بل قد يتمثل الحادث في مجرد التأخير الذي يؤدي إلى تلف البضائع والأمتعة مثل فساد الأطعمة^(٤٣). والتوسع في مفهوم الحادث عن الحادّث يجد تفسيره في أن الناقل لا يباشر سيطرة فعلية على الراكب لأنه إنسان يمكنه التنقل والحركة بحرية وقد يعرض نفسه للخطر أو الضرر بعكس البضائع التي تكون ثابتة ومن الممكن توقع ما يصيبها من مخاطر والسيطرة عليها بشكل كامل خاصة في ضوء الخبرة الفنية للناقل^(٤٤).

وبالتالي يمكن القول إن نطاق مسؤولية الناقل عن الضرر الذي يصيب البضائع أوسع من نطاق مسؤوليته عن الضرر الذي يصيب الراكب. فإذا قام راكب بالاعتداء على راكب آخر لا تتعقد مسؤولية الناقل، أما إذا قام راكب بسكب مادة مضرّة على البضائع فتلفت انعقدت مسؤوليته، لأن عبارة الحادث الواردة في الاتفاقية توسع من مسؤولية الناقل، وعلى العكس من ذلك، تضيق مسؤوليته بمناسبة وقوع حادّث بحيث لا تشمل إلا الوقائع المرتبطة بعملية النقل^(٤٥).

وبعد استعراض رأي الفقه، نخلص أنه لا يوجد اتفاق بينهم حول المقصود بالحادث، الأمر الذي يحتم علينا التعرض إلى رأي المحاكم.

المطلب الثاني: مفهوم الحادث الجوي وفقاً لرأي القضاء

نتناول في هذا المطلب التعريفات المختلفة التي أرسّتها المحاكم الوطنية لمصطلح «الحادث»، ونكتفي بذكر أبرز المحاولات الأولى والبارزة في هذا الصدد (الفرع الأول) مسلطين الضوء على قضية ساكس ضد الخطوط الجوية الفرنسية عام ١٩٨٥ والتي تعد المحاولة الأبرز حيث إنها وضعت حجر الأساس في تحديد هذا المفهوم (الفرع الثاني)، على أن تُرجى بحث المعايير التي وضعتها تلك المحاكم إلى المبحث الثاني من هذا البحث.

الفرع الأول: تعريف القضاء للحادث

أولاً: القضاء الإنجليزي

يُنسب إلى القضاء الإنجليزي أولى محاولات وضع تعريف عام لمصطلح «الحادث». ورغم أن تلك المحاولات

^(٣٩) د. محمد موسى دياب، فكرة الخطأ في اتفاقية فارسوفي، دار النهضة العربية، ص ١٠٨، مشار إليه لدى المرجع السابق، ص ٥٣٥.

^(٤٠) د. محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي الدولي والداخلي، مرجع سابق، ص ٢٢٦.

^(٤١) المرجع السابق، ص ٢٢٦.

^(٤٢) د. عبده محمد سعيد السويدي، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص والأمتعة والبضائع وفقاً للقوانين والاتفاقيات الدولية «دراسة مقارنة»، مجلة العلوم السياسية والقانونية، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية، مجلد ٦، العدد ٣٢، يونيو ٢٠٢٢، ص ٢٤٤.

^(٤٣) د. حسن كبره، مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية «فارسوفيا» وبروتوكول «لاهاي» المعدل لها، مرجع سابق، ص ٢٣.

^(٤٤) د. عبد الخالق صالح عبدالله معزب، النظام القانوني لمسئولية الناقل الجوي الدولي عن الأشخاص في ضوء اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ والقانون السوداني واليمن، مرجع سابق، ص ١٦١.

^(٤٥) د. أحمد عبدالرحمن الملحم، نظرات في بعض أحكام اتفاقية وارسو ١٩٢٩، مجلة الحقوق، جامعة الكويت، عدد ٣، س ١٨، ١٩٩٤، ص ٦٢٧.

كانت تتعلق بتفسير مفهوم الحَادِثِ في إطار قانون تعويض العاملين لسنة ١٨٩٧، إلا أن المحاكم في بحثها عن مفهوم الحَادِثِ الجوي استعانت بتلك الأحكام.

ونذكر منها الحكم الصادر عام ١٩٠٠ في قضية *Hensey v. White* عندما توفي رجل بعدما تقيأ دماً بسبب خلل في أعضائه الداخلية أثناء حمله لآلات ثقيلة. وقضت المحكمة حينها أن الوفاة كانت بسبب المرض، وبالتالي لا تعد حَادِثًا. فوفقاً لرأي المحكمة، يجب وجود حدث غير معتاد وخارجي، إذ إن الإصابة الناتجة عن قيام رجل مريض بعمله المعتاد بطريقته المعتادة لا تعد حَادِثًا حتى ولو ساهم العمل في زيادة الإجهاد^(٤٦).

ثم تعرضت المحكمة لمفهوم الحَادِثِ في قضية *Fenton v. J. Thorley Co.* عام ١٩٠٣^(٤٧) عندما أصيب عامل بتمزق نتيجة بذله مجهود زائد ليدير عجلة آلة لم تستدر معه بسهولة. وانتهت المحكمة أن فعل إدارة ترس أو عجلة آلة لا يعد في حد ذاته حَادِثًا لكن الإصابة التي تعرض لها العامل أثناء قيامه بهذا العمل تدخل في هذا المدلول، وذلك بالنظر إلى النتيجة لا السبب. فقضت المحكمة أن الحَادِثِ ليس مصطلحاً قانونياً له معنى واضح، وأن كلمة «الحَادِثِ» تُستخدَم للإشارة إلى كل من السبب والنتيجة دون التمييز بينهما. وهكذا منح الحكم تفسيراً مزدوجاً للحَادِثِ بأن أجاز إطلاقه على الواقعة المسببة للضرر أو على الضرر ذاته، بحسب الأحوال، مما يوسع من نطاقه بشكل كبير إذ يشمل أي واقعة حتى ولو كانت داخلية للراكب.

ثانياً: القضاء الفرنسي

أثيرت في فرنسا مسألة تعريف الحَادِثِ في قضية *Haddad v. Air France* في عام ١٩٧٩ بمناسبة واقعة اختطاف طائرة حيث أجبر قائدها على تغيير مسارها. دفع الناقل حينها بعدم مسؤوليته على أساس أن لفظ «الحَادِثِ» ينصرف إلى العطل الميكانيكي أو الفني فقط إلا أن محكمة باريس الكلية اعتبرت اختطاف الطائرة وتغيير مسارها بمثابة حَادِثِ لأن الحَادِثِ يشمل «كل واقعة مفاجئة ومستقلة عن إرادة الناقل وتابعيه» وأنه لا يوجد في الاتفاقية ما يقصر مفهوم الحَادِثِ على العطل الفني أو الميكانيكي^(٤٨).

وقد أيدت محكمة استئناف باريس النتيجة التي توصلت إليها المحكمة الكلية بشأن مفهوم الحَادِثِ مقررته أنه يجب صرفه إلى «كل ما يخل بالسير المعتاد للرحلة والناجم عن تدخل لا يمكن توقعه من جانب أغيار سيئ النية». وبالتالي وسع هذا الحكم من نطاق مسؤولية الناقل الجوي حيث لم يشترط ارتباط الواقعة بعملية النقل أو استغلال الطائرة^(٤٩).

ثالثاً: القضاء المصري

أما القضاء المصري، فلم يتعرض لمفهوم الحَادِثِ على نحو مُفصّل ليضع تعريفاً له كباقي المحاكم الأجنبية، لكنه أقر مسؤولية الناقل الجوي عن الأفعال غير المشروعة الصادرة عن الغير في قضية تتلخص وقائعها في انحراف

⁽⁴⁶⁾Hensey v. White [1900]1 Q.B. 481, H.A.J.Ford, Workers' compensation "injury by accident", Australasian Legal Information Institute, 1950, P.161, published at <http://www5.austlii.edu.au/au/journals/ResJud/1950/39.pdf> last visited 17/1/2023.

⁽⁴⁷⁾Fenton v. J. Thorley & Co. Ltd., [1903] A.C. 443.

^(٤٨) د. يحي أحمد البنا، أثر الإرهاب الدولي على مسؤولية الناقل الجوي، مرجع سابق، ص ١٢٣.

^(٤٩) د. رفعت فخري أبادير، الوجيز في القانون الجوي، مرجع سابق، ص ١٢٧ و ١٢٨.

قائد طائرة ليبية عن مسار الطائرة ودخوله منطقة سيناء، والتي كانت محتلة آنذاك من قبل القوات الإسرائيلية، فاعترضت الطائرات الحربية الإسرائيلية الطائرة الليبية وأجبرتها على الهبوط لكن قائد الطائرة حاول الهرب قبل إتمام الهبوط، مما جعل القوات الإسرائيلية تلاحقه وتطلق النيران عليه فاحتزقت الطائرة ومات ركابها^(٥٠). فبالتالي يقر القضاء المصري أن الحادث يشمل الاعتداءات التي تقع من الغير ولو ساهم خطأ قائد الطائرة في وقوعها^(٥١).

كذلك قضت محكمة النقض بمسئولية الناقل عن وفاة الركاب على إثر سقوط طائرة في المحيط نتيجة لعطل في جهاز قيادتها الآلي وجهاز الراديو، وخلل في عمود المرواح، والجهاز الضابط لسيرها^(٥٢). وهو ما يعني أن الحادث يشمل الأعطال الفنية.

رابعاً: القضاء الأمريكي

تعرضت المحاكم الأمريكية لمفهوم الحادث عام ١٩٧٢ بمناسبة الضرر الناتج عن اختطاف طائرة في قضية *Husserl v. Swiss Air Transport Co Ltd* وانتهت إلى أن اختطاف الطائرة يعد حادثاً لأنه واقعة فجائية. وجاء في الحكم أنه لا يوجد في الاتفاقية ما يمنع من إضفاء وصف الحادث على الأعمال غير المشروعة التي يرتكبها الغير، خاصة أن الناقل هو الأكثر قدرة على توفير الوسائل الأمنية اللازمة لتجنب مثل هذه الحوادث باعتبار أنه يسيطر مادياً على الطائرة وعلى الوصول إليها^(٥٣). وقد وجدت المحكمة في تفسير هيئة الطيران المدني الفيدرالية للحادث عندما قررت جواز تعويض الركاب عن الخسائر التي يسببها المخربون ما يؤكد إمكانية حصول ضحايا حوادث الاعتداءات الإرهابية أيضاً على تعويض، وذلك على أساس أن كل من التخريب والإرهاب حوادث متعمدة^(٥٤). ودير بالذكر أن المحكمة قد استندت في هذا الحكم إلى أن التعديلات التي أدخلها اتفاق مونتريال لسنة ١٩٦٦^(٥٥) جعلت مسئولية الناقل الجوي مطلقة. فلو فرضنا أن واضعي اتفاقية وارسو لم يخطر ببالهم دخول مسألة اختطاف الطائرات في مفهوم الحادث وقت وضع الاتفاقية إلا أن اتفاق مونتريال بتقريره المسئولية المطلقة يقرر مسئولية الناقل بغض النظر عن خطئه أو إهماله^(٥٦).

وفي قضية أخرى عام ١٩٧٧^(٥٧) تعرض راكب للصمم أثناء الرحلة الجوية، وقد قضت المحكمة في هذه القضية بعدم استحقاق الراكب للتعويض استناداً إلى أن الإصابة حدثت أثناء العمليات المعتادة لطائرة تعمل

^(٥٠) حكم محكمة النقض المصرية، الطعن رقم ١٩٦٥ لسنة ٥٠ ق، بتاريخ ١٢-٢-١٩٨٥، منشور على موقع

<https://elpai.idsc.gov.eg/Judgements/Item?4748/tc.29-1-2023> = آخر زيارة

^(٥١) د. حماد مصطفى عذب، مسئولية الناقل الجوي للأشخاص عن الأضرار الناشئة عن وفاة المسافر أو إصابته، دراسة مقارنة «في الاتفاقيات الدولية

والقانون الإماراتي والمصري»، مجلة الدراسات القانونية، العدد ٥٤، الجزء الأول، ٢٠٢١، ص ١٢٤.

^(٥٢) حكم محكمة النقض المصرية - الطعن رقم ٣٦٢ لسنة ٣٣ ق - بتاريخ ٢٧/٤/١٩٦٧، منشور على الموقع التالي:

<https://elpai.idsc.gov.eg/Judgements/Item?49670/tc14-2-2023> = آخر زيارة

^(٥٣) د. رفعت فخري أبادير، الوجيز في القانون الجوي، مرجع سابق، ص ١٢٩.

^(٥٤) د. يحيى أحمد البنا، أثر الإرهاب الدولي على مسئولية الناقل الجوي، مرجع سابق، ص ١٢٥ و ١٢٦

^(٥٥) هذا الاتفاق ليس معاهدة دولية بل اتفاق خاص لا يُطبق إلا إذا كان النقل دولياً وفقاً لاتفاقية وارسو ١٩٢٩ أو بروتوكول لاهاي ١٩٥٥ ومتضمناً الولايات المتحدة الأمريكية كنقطة قيام أو وصول أو محطة توقف. وقد نص هذا الاتفاق في مادته الثانية على عدم جواز تمسك الناقل بأي دفع ورد في المادة ٢٠ فقرة أولى من اتفاقية وارسو، أي عدم جواز تمسك الناقل بأنه وتابعيه قد اتخذوا التدابير اللازمة لتفادي الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها. وبالتالي يجعل هذا الاتفاق السبيل الوحيد للتخلص من المسئولية هو إثبات خطأ المضرور كما هو الحال في اتفاقية مونتريال ١٩٩٩. وائل أنور بندق، معاهدات النقل الجوي، مرجع سابق، ص ١٦١.

^(٥٦) See *Husserl v. Swiss Air Transport Company at Husserl v. Swiss Air Transport Company, Ltd.*, 351 F. Supp. 702 (S.D.N.Y. 1972) :: Justia last visited 17/1/2023.

^(٥٧) *Warsaw v. Trans World Airlines, Inc.*, 442 F. Supp. 400 (E.D. Pa. 1977).

بشكل طبيعي في رحلة جوية هادئة. كما قضت المحكمة في قضية *DeMarines v. KLM Royal Dutch Airlines* عام ١٩٧٨^(٥٨) بأن الحادِث هو «واقعة غير متوقعة خلافاً للمجرى الطبيعي من الأمور، فإذا كانت الواقعة التي نجمت على متن الطائرة عادية ومتوقعة فلا تعتبر حادِثاً، وحتى تعتبر حادِثاً لا بد أن تكون الواقعة على متن الطائرة غير طبيعية أو متوقعة»^(٥٩).

وبالتالي نجد أن القضاء الأمريكي - مثله مثل القضاء الفرنسي - توسع في مفهوم الحادِث بحيث لا يرتبط فقط باستغلال الطائرة، بل يشمل كذلك الحوادث التي تخل بسير الطائرة، لكن بشرط ألا تكون الواقعة متوقعة وناجئة عن التشغيل العادي.

الفرع الثاني: حكم المحكمة العليا الأمريكية في قضية ساكس ضد الخطوط الجوية الفرنسية

إن قضية ساكس ضد الخطوط الجوية الفرنسية *Saks v. Air France* هي المحاولة الأبرز لتفسير المقصود بالحادِث الجوي في القضاء الأمريكي^(٦٠)، وقد أُرست سابقة قضائية في مفهوم الحادِث أصبحت مرجعاً رئيساً لجميع المحاكم - سواء الأمريكية أو غير الأمريكية - عند تحديد وجود أو عدم وجود حادِث. وتتخلص وقائع تلك القضية في شعور السيدة ساكس أثناء الرحلة الجوية من باريس إلى لوس أنجلوس بألم شديد في أذنها اليسرى، وقد استمر الألم بعد هبوط الطائرة. وبعد انتهاء الرحلة بخمسة أيام، قامت السيدة ساكس باستشارة طبيب فأخطرها أنها أصيبت بصمم في أذنها اليسرى، فرفعت السيدة ساكس دعوى ضد الخطوط الجوية الفرنسية ادّعت فيها أن فقدانها لسمعها جاء نتيجة إهمال في صيانة وتشغيل نظام الضغط على متن الطائرة، واستندت في دعواها إلى أن الحادِث يشمل مخاطر الطيران *hazard of air travel* وأن تغير الضغط الجوي على متن الطائرة يدخل ضمن هذه المخاطر، لكن شركة الخطوط الجوية الفرنسية في دفاعها زعمت أن نظام الضغط الخاص بالطائرة كان يعمل بشكل طبيعي طوال الوقت، وهو ما تبينت المحكمة صحته. وانتهت المحكمة العليا الأمريكية إلى عدم وجود «حادِث» وأُرست المبادئ التالية:

- الحادِث هو «كل حدث أو واقعة غير متوقعة أو غير معتادة خارجية عن الراكب» *An unexpected or unusual event or happening that is external to the passenger*. والمحكمة لم تقر صراحة ضرورة ارتباط الواقعة بعملية النقل أو اعتبار الواقعة من مخاطر الطيران حتى تشكل حادِثاً، بل على العكس من ذلك، كانت محكمة الاستئناف قد قضت باعتبار الواقعة حادِثاً على أساس أن الإصابة نتجت عن مخاطر مرتبطة بالطيران *risks associated with air travel*^(٦١) لكن رفضت المحكمة العليا هذا النظر بتقريرها أن التغير الطبيعي للضغط في الطائرة أثناء الهبوط ليس حادِثاً، حيث لم يثبت وجود عطل في تشغيل جهاز ضبط الضغط في الطائرة.

- إن واضعي اتفاقية وارسو حاولوا التفرقة بين السبب والنتيجة *the cause and the effect* ويتضح ذلك جلياً من نص المادة ١٧ بقولها «إذا كانت الحادِثة التي سببت الضرر». وانتهت المحكمة أن الحادِث هو السبب في الإصابة وليس الإصابة ذاتها.

^(٥٨) في هذه القضية، أصيب أحد الراكبين بفقدان في التوازن نتيجة لتغير الضغط في الطائرة، وقد استمر هذا الخلل في التوازن مصاحباً للراكب حتى تاريخ نظر الدعوى.

^(٥٩) د. أحمد عبدالرحمن الملحم، نظرات في بعض أحكام اتفاقية وارسو ١٩٢٩، مرجع سابق، ص ٦٢٥.

^(٦٠) *Saks v. Air France*, 420 U.S. 392 (1985) <https://caselaw.findlaw.com/us-supreme-court/470/392.html> last visited 17/1/2023.

^(٦١) Christoffer Thalín, *The Air carrier's liability for passenger damages*, Master Thesis, University of Lund, 2002, P.28.

- وبناء على ذلك، إن الإصابة الناتجة عن رد الفعل الداخلي للراكب على التشغيل المعتاد والطبيعي والمتوقع للطائرة لا تستلزم التعويض لأنها لم تقع بسبب حَادِثٍ⁽⁶²⁾.

- ويجوز أن يقع الضرر نتيجة سلسلة من الأسباب chain of causes وفي هذه الحالة يكفي إثبات أن سبب واحد في هذه السلسلة كان غير عادي أو غير متوقع وخارج عن إرادة الراكب.

- أكدت المحكمة اختلاف مفهوم «الحَادِثِ» عن «الحَدِثِ». فبالرجوع إلى محاضر جلسات اتفاقية وارسو والأعمال التحضيرية، يتبين أن واضعي الاتفاقية قصدوا التمييز بين الحَادِثِ والحَدِثِ في المادتين ١٧ و ١٨ وإلا كانوا استعملوا نفس المصطلح في كلتا المادتين.

- وتعرضت المحكمة لاتفاق مونتريال لسنة ١٩٦٦ بشأن تحديد المسؤولية في اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي. وهذا الاتفاق ليس معاهدة دولية، بل اتفاق خاص لا يُطَبَّقُ إلا إذا كان النقل دولياً وفقاً لاتفاقية وارسو ١٩٢٩ أو بروتوكول لاهاي ١٩٥٥ ومتضمناً الولايات المتحدة الأمريكية كنقطة قيام أو وصول أو محطة توقف. وما يهمنا أن الاتفاق المشار إليه نص في مادته الثانية على عدم جواز تمسك الناقل بأي دفع ورد في المادة ٢٠ فقرة أولى من اتفاقية وارسو، أي عدم جواز تمسك الناقل بأنه هو وتابعيه قد اتخذوا كل التدابير اللازمة لتفادي الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها. وبالتالي يجعل هذا الاتفاق السبيل الوحيد للتخلص من المسؤولية هو إثبات خطأ المضرور كما هو الحال في اتفاقية مونتريال ١٩٩٩. وقد قضت المحكمة أن وصف مسؤولية الناقل وفقاً لهذا الاتفاق بأنها مسؤولية «مطلقة» Strict liability هو وصف غير دقيق. وأن الاتفاق تنازل فقط عن المادة ١/٢٠ بأن منع الناقل من استعمال طرق دفع المسؤولية الواردة بها دون إهدار الأحكام الأخرى للاتفاقية مثل جواز التمسك بخطأ المضرور لدفع المسؤولية وشرط الحَادِثِ، بل إن تطلب الحَادِثِ هو أمر منفصل عن مسألة دفع المسؤولية لأنه قد ورد في مادة منفصلة ويتضمن البحث في طبيعة الواقعة التي تسببت في الإصابة وليس العناية التي اتخذتها شركة النقل لتجنب الإصابة. وفي هذا التحليل رد على الرأي الذي استند إلى مسؤولية الناقل الموضوعية في اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩ لتقرير مسؤولية الناقل عن جميع الوقائع التي يتعرض لها الراكب وتصيبه بضرر، حيث عبرت المحكمة بشكل واضح أن اتفاقية وارسو تتطلب وقوع حَادِثِ، وأنه من الضروري تجنب خلط هذا الشرط بطرق دفع المسؤولية إذ يظل مفهوم الحَادِثِ أمراً مستقلاً.

- ولم تحدد المحكمة المقصود «بغير المعتاد» و«غير المتوقع»، مقررته أنه يجب توفر مرونة في تطبيق مفهوم الحَادِثِ الذي وضعته حيث يتم تقدير كافة الظروف المحيطة بإصابة الراكب. وهذا المبدأ الأخير يفتح الباب أمام المحاكم لإعمال سلطاتها التقديرية وتحقيق الوقائع التي تؤدي إلى إصابة الراكب.

هكذا إذاً توسعت المحكمة العليا الأمريكية في مفهوم الحَادِثِ، مقررته أن كل واقعة فجائية خارجية عن الراكب تخل بالسير المعتاد للطائرة تعد حَادِثاً. وبالتالي يدخل في هذا المفهوم الأعطال الفنية والميكانيكية، والكوارث الطبيعية، وحوادث الإرهاب والقرصنة، بل وتشمل كذلك الإصابات التي تقع نتيجة اعتداء راکب على راکب آخر إذ إن المفهوم الذي تبنته المحكمة الأمريكية العليا قد وضع فقط ضابطين أو معيارين للقول بوجود حَادِثِ وهما «أن تكون الواقعة غير معتادة أو غير متوقعة» و «أن تكون خارجية عن الراكب وليست ناتجة عن

⁽⁶²⁾ «When the injury indisputably results from the internal reaction to the usual, normal and expected operation of the aircraft, it has not been caused by an accident, and Article 17 of the Warsaw Convention cannot apply».

تفاعله الداخلي مع السير المعتاد للطائرة»، وهما معياران واسعان يُدخلان العديد من الوقائع في نطاق الحادِث، الأمر الذي جعل بعض المحاكم تضيف معياراً آخرًا لم يجئ به هذا الحكم وهو ضرورة ارتباط الواقعة بعمليات النقل أو مخاطر الطيران بحيث يخرج من نطاق الحادِث أي واقعة لا ترتبط بالنقل وتابعي الناقل والتي يمكن أن تحدث في حياتنا اليومية العادية بغض النظر عن استخدام الطائرة من عدمه. ونتيجة لذلك، أصبح يوجد بعض الاختلافات في النتائج التي تتوصل إليها المحاكم رغم تقارب أو تماثل الظروف، مما يؤدي إلى غياب اليقين القانوني في شأن مسؤولية الناقل الجوي الدولي، وسوف نناقش ذلك تفصيلاً في المبحث الثاني من هذا البحث.

المطلب الثالث: مفهوم الحادِث الجوي وفقاً لاتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها واتفاقية مونتريال

لقد انتقد قاضٍ إنجليزي النهج الذي يقوم بتفسير مفهوم الحادِث لا من خلال تفسير لغة الاتفاقية، بل من خلال شرح حكم رائد يفسر الاتفاقية - قاصداً بذلك الحكم الصادر في قضية ساكس ضد الخطوط الجوية الفرنسية - لأن ذلك يشوه دور القضاء في التفسير^(٦٣). كما أكدت اتفاقية فيينا لقانون المعاهدات لسنة ١٩٦٩ أنه لا يصح الوقوف على التفسير الحرفي للكلمات، وأنه يجب فهمها حسب السياق الواردة فيه في المعاهدة في ضوء موضوعها والغرض منها وفي ضوء الأعمال التحضيرية لها وملابسات عقدها. لذلك لا مندوحة من التعرض لمفهوم الحادِث وفقاً لأهداف اتفاقية وارسو وأثر تطور قواعد مسؤولية الناقل الجوي على هذا المفهوم (الفرع الأول) ومحاضر المناقشات والأعمال التحضيرية لاتفاقية وارسو والبروتوكولات اللاحقة واتفاقية مونتريال (الفرع الثاني).

الفرع الأول: مفهوم الحادِث الجوي في ضوء أهداف اتفاقية وارسو وأثر تطور قواعد المسؤولية على هذا المفهوم

أولاً: مفهوم الحادِث في ضوء أهداف اتفاقية وارسو

إن المجتمع الدولي اهتمّ بتوحيد قواعد القانون الجوي بصفة عامة من أجل تجنب مشكلة تنازع قوانين الدول نظراً لأن الطيران غالباً ما يحتوي على عنصر أجنبي، سواء تمثل في نقطة القيام، أو الوصول، أو الرسو، أو ركاب أجانب، أو شركة طيران أجنبية، أو مُصنع أجنبي، أو مجرد المرور فوق الفضاء الجوي لدولة أجنبية، لاسيما بعد التوسع في الاستعمال التجاري للطائرات عقب الحرب العالمية الأولى^(٦٤).

وبصفة خاصة اهتمّ المجتمع الدولي بتوحيد قواعد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، من خلال اتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩ والاتفاقيات والبروتوكولات المعدلة والمكملة لها^(٦٥) واتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩. ومن أهم أهداف اتفاقية وارسو دعم نشاط النقل الجوي من خلال وضع نظام للمسئولية يتلاءم مع النشاط الذي كان وليداً آنذاك، لاسيما في ظل الجهل بمخاطر الطيران، وغياب القدرة الكاملة على السيطرة عليها، والرغبة في تشجيع

(63) Paul Stephen Dempsey, Accidents & Injuries in Air Law: The Clash of the Titans, Institute of Air & Space Law, McGill University, Annals of Air & Space Law, 2009, P.10, published at <https://www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/Titans.pdf>.

(٦٤) د. حسن كبره، مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية «فارسوفيا» وبروتوكول «لاهاي» المعدل لها، مرجع سابق، ص ٢.

(٦٥) بروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥، واتفاقية جوادا لآخارا لعام ١٩٦١، وبروتوكول جواتيمالا سيتي لعام ١٩٧١، وبروتوكولات مونتريال الأربعة لعام ١٩٧٥. بالإضافة إلى ذلك، يوجد اتفاق مونتريال لعام ١٩٦٦ والذي لا يعد جزءاً من اتفاقية وارسو، بل يعد اتفاقاً خاصاً تطبيقاً لنص المادة ١/٢٢ من اتفاقية وارسو التي تقضي بجواز تحديد المسؤولية بمبلغ أكبر بموجب اتفاق.

الاستثمار في مشروعات النقل وتدعيم مرفق النقل الجوي^(٦٦)، وحماية شركات النقل من أقساط التأمين المرتفعة خاصة بعد استظهار أهمية التأمين على مسؤولية الناقل للتوفيق بين نمو النشاط وحصول المضرورين على التعويضات التي يستحقونها^(٦٧)، بالإضافة إلى مراعاة ضعف القدرة المالية لهذا النشاط في ذلك الوقت، الأمر الذي كان يمكن أن يُعرض شركات النقل لخطر الإفلاس بمجرد وقوع حادث واحد^(٦٨).

ومن أجل تحقيق هذه الأهداف، وتشجيع دول العالم على الانضمام إلى الاتفاقية، قامت الأخيرة بالموافقة بين نظم المسؤولية التي كانت تتبناها التشريعات الوطنية في ذلك الوقت^(٦٩) بأن جعلت مسؤولية الناقل الجوي قائمة على الخطأ المفترض وليست مسؤولية موضوعية؛ إذ لم تكن صناعة النقل الجوي لتتحمل مسؤولية موضوعية للأسباب التي سوقناها، بالإضافة إلى وضع حد أقصى لمسؤولية الناقل الجوي بحيث لا تتعدى مسؤوليته الحدود المقررة (مادة ٢٢ من الاتفاقية) إلا في حالات معينة (مادة ٩ و ٢٥ من الاتفاقية)، فضلاً عن منح الناقل مكنة التخلص من المسؤولية من خلال إما إثبات اتخاذ التدابير اللازمة لتلافي الضرر أو استحالة اتخاذها (مادة ٢٠ من الاتفاقية)^(٧٠)، وإما إثبات خطأ الراكب المضرور (مادة ٢١ من الاتفاقية)، بل إن المحاكم وقتها أجازت للناقل الفكاك من المسؤولية بإثبات العيب الذاتي في الطائرة أو القوة القاهرة والحادث الفجائي أو فعل الغير^(٧١).

وأهداف ونصوص الاتفاقية تؤكد أن نظام مسؤولية الناقل الجوي يختلف عن الناقل البري، فمسألة الحد الأقصى للمسؤولية وإمكانية التخلص منها هو في واقع الأمر اتجاه نحو وضع نظام للمسؤولية أقل صرامة من نظام مسؤولية الناقلين البريين^(٧٢)، بل إن إلقاء عبء الإثبات على الناقل لم يكن من باب التثقل عليه إذ من المتصور سهولة إدراكه لأسباب وقوع الحادث والخلاص من المسؤولية بسهولة من خلال طرق دفع المسؤولية^(٧٣). فلا يعقل إذاً تقرير مسؤولية الناقل عن جميع المخاطر التي يتعرض لها الراكب، خاصة وأن التزامه هو التزام ببذل عناية، وليس بتحقيق نتيجة، « فالناقل لا يضمن السلامة، فهو مُلزم فقط باتخاذ جميع الإجراءات التي يتخذها ناقل جيد من أجل سلامة ركابه»^(٧٤). فظروف النقل الجوي آنذاك ورغبة الاتفاقية في نصرة الناقل الجوي

^(٦٦) عبد الخالق صالح عبدالله معزب، النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الأشخاص في ضوء اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ والقانون السوداني واليميني، مرجع سابق، ص ١٢٦.

^(٦٧) د. أبو زيد رضوان، القانون الجوي، مرجع سابق، ص ٢٩٣.

^(٦٨) Tory A. Weigand, Accident, Exclusivity, and Passenger Disturbances under the Warsaw Convention, American University International Law Review, Volume 16, Issue 4, 2001, P.900.

^(٦٩) اختلف أساس مسؤولية الناقل الجوي من دولة إلى أخرى، وبالتالي ظهر أثناء مناقشة الاتفاقية ثلاث اتجاهات مختلفة. فرنسا زعمت إحدى هذه الاتجاهات من خلال المناقشة بقيام مسؤولية الناقل الجوي على أساس الخطأ الثابت، بأن تجعل الناقل ملتزماً بتحقيق نتيجة. أما الوفود الأنجلو - أمريكية فسعوا إلى تقرير مسؤولية الناقل على أساس الخطأ واجب الإثبات، لأن التزام الناقل هو التزام ببذل عناية. وأخيراً ألمانيا وروسيا قادوا الاتجاه الأخير راغبين في بناء المسؤولية على أساس المخاطر وتحمل التبعة بأن تكون مسؤولية الناقل موضوعية، إلا أن واضعي اتفاقية وارسو رأوا الموافقة والتوفيق بين جميع هذه الاتجاهات. راجع د. عبد الخالق صالح عبدالله معزب، النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الأشخاص في ضوء اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ والقانون السوداني واليميني. مرجع سابق، ص ١٢٥ وما بعدها.

^(٧٠) والراجح أنه يقصد ب «التدابير اللازمة» التدابير المعقولة، ويكون إثبات اتخاذها من خلال إثبات سبب الحادث وإقامة الدليل على أن هذا السبب لا يرجع إلى خطأ الناقل، بإثبات أنه هو وتابعيه اتخذوا كافة الإجراءات المعقولة لتلافي وقوعه. وبالتالي تقوم مسؤولية الناقل متى بقي سبب الحادث مجهولاً. أما إثبات استحالة اتخاذ التدابير اللازمة يكون من خلال إثبات وجود قوة القاهرة. راجع د. محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي الدول والداخلي، مرجع سابق، ص ٢٤٣ وما بعدها.

^(٧١) د. أبو زيد رضوان، تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص ونظم التأمين عليها، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، جامعة عين شمس، مجلد ١٢، عدد ١، ١٩٧٤، ص ٣ و ٥.

^(٧٢) Tory A. Weigand, Accident, Exclusivity, and Passenger Disturbances under the Warsaw Convention, op. cit., P. 901.

^(٧٣) Ibid.

^(٧٤) Dieter Goedhuis, National Air legislations and the Warsaw Convention, 1937. Referred to in Alexa West, Defining

والتخفيف عنه في هذا الوقت تفيد أن للحادث مفهوم ضيق وأنه من المستحيل أن يقصد به جميع الأضرار دون قيد، خاصة في ظل استخدام كلمة «حدث» بخصوص البضائع والأمتعة. ورغم أن هذا النظر لا يمنح تفسيراً واضحاً للحادث إلا أنه يؤكد انصراف نية واضعي الاتفاقية إلى حماية الناقل وبالتالي خروج بعض الوقائع من نطاق الحادث مثل وفاة الراكب نتيجة حالته الصحية، أو إصابته نتيجة لاعتداء راكب آخر عليه، أو نتيجة للتشغيل العادي والمعتاد للطائرة مثل التعرض للمطبات الهوائية وتغيرات الضغط الجوي، وغيرها.

ثانياً: أثر تطور قواعد مسؤولية الناقل الجوي على مفهوم الحادث

بعد التقدم الذي شهده مجال تكنولوجيا الطيران واستعمال الآلة في قيادة الطائرات بدلاً من الإنسان، بدأت حوادث الطيران تتضاءل، مما سمح بتطور قواعد مسؤولية الناقل الجوي تطوراً جعلها تفقد ذاتيتها المستقلة لتقترب من قواعد مسؤولية الناقل بوجه عام لاسيما الناقل البري^(٧٥)، وأخذ هذا التطور أربع صور كما يلي:

١. الصورة الأولى تتمثل في زيادة حدود المسؤولية من خلال زيادة الحد الأقصى للتعويض^(٧٦)، وهي صورة لا تهمنا في شيء إذ لا علاقة لها بمفهوم الحادث كشرط لقيام المسؤولية؛ لأن مقدار التعويض أمر نتعرض له فقط عند ثبوت مسؤولية الناقل التي تستلزم وجود حادث. وتجدر الإشارة إلى أن الزيادة التصاعدية لحدود مسؤولية الناقل تعد أمراً طبيعياً بعدما بدأ قطاع النقل الجوي ينتعش، وزادت قدرة الناقل الجوي على السيطرة على مخاطر الطيران، وتناقص عدد حوادث الطيران، بل إن هذه الزيادة تعد أمراً عادياً في ظل التغيرات الاقتصادية وارتفاع مستوى المعيشة والأسعار^(٧٧)، وهو ما أدركته اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ عندما نصت في مادتها الرابعة والعشرين على مراجعة حدود المسؤولية مرة كل خمس سنوات.

٢. الصورة الثانية تتمثل في حالات المسؤولية غير المحدودة للناقل الجوي، حيث كانت المادة ٢٥ من اتفاقية وارسو تمنع الناقل الجوي من التمسك بحدود المسؤولية متى نتج الضرر عن غش أو خطأ يراه قانون المحكمة المعروضة عليها النزاع يعادل الغش صادر عنه أو عن أحد تابعيه. وأدخل بروتوكول لاهاي تعديلاً على تلك المادة بأن جعل حالات الامتناع من الاستفادة بحدود المسؤولية تتمثل في نشوء الضرر نتيجة فعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه إما بقصد إحداث ضرر وإما برعونة مقرونة بإدراك أن ضرراً قد يترتب على ذلك. ولا يعد ذلك تشديداً لمسؤولية الناقل، ذلك أن هذا التعديل كان يهدف إلى الابتعاد عن استخدام مصطلح «الغش» و«الخطأ الذي يعادل الغش» نتيجة اختلاف الدول في تطبيقه حيث لم تعرف بعض التشريعات مثل التشريعات الأنجلو أمريكية هذه المصطلحات ولم تجد لها مقابلاً في تشريعاتها، فضلاً عن اختلاف الفقه فيما إذا كانت

“Accidents” in the Air: Why Tort Law Principles are Essential to Interpret The Montreal Convention’s “Accident” Requirement, Fordham Law Review, Volume 85, Issue 3, 2016, P.1487.

(٧٥) د. أبو زيد رضوان، تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص ونظم التأمين عليها، مرجع سابق، ص ٣.
(٧٦) إن اتفاقية وارسو كانت تحدد مسؤولية الناقل الجوي عن الوفاة أو الإصابة بمبلغ ١٢٥ ألف فرنك (أي ٨٣٠٠ دولار أمريكي)، ثم تضاعف بموجب بروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥ إلى ٢٥٠ ألف فرنك (أي ١٦٠٦٠ دولار أمريكي)، ثم وصل الحد الأقصى للتعويض إلى ٥٨٠٠٠ دولار أمريكي و ٧٥٠٠٠٠ شاملة المصاريف وأتعاب المحاماة بموجب اتفاق مونتريال لعام ١٩٦٦، وجاء بروتوكول جواتيمالا سيتي سنة ١٩٧١ ليرفع سقف المسؤولية إلى مليون وخمسمائة ألف فرنك (أي ١٠٠٠٠٠ دولار أمريكي) إلا أنه لم يدخل حيز النفاذ، وأخيراً لم تقرر اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ حداً أقصى لمسؤولية الناقل إلا أنها يسرت من حصول الراكب على تعويض إذا لم ترد قيمته عن مائة ألف وحدة حقوق سحب خاصة بأن منعت الناقل من الفكاك من هذه المسؤولية إلا بإثبات خطأ المضرور، ووسعت من وسائل دفع المسؤولية إذا زادت عن المبلغ المذكور. راجع بحث د. أبو زيد رضوان، تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص والتأمين عليها، مرجع سابق، وذلك بشأن تطور حدود المسؤولية باستثناء اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩.

(٧٧) د. حسن كبره، مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية «فارسوفيا» وبروتوكول «لاهاي» المعدل لها، مرجع سابق، ص ٤٢.

المادة ٢٥ تتضمن قاعدة إسناد تحيل إلى القوانين الوطنية لتحديد معنى الخطأ المعادل للغش أم تتضمن قاعدة موضوعية تقضي بضرورة توفر غش في الدول التي تعرف الغش، أو خطأ معادل للغش في الدول التي تجهله^(٧٨). فهذا التعديل وضع معايير محددة للخطأ المطلوب لتقرير مسؤولية الناقل غير المحدودة لينتهي الجدل في هذا الشأن^(٧٩)، ولم يسع إلى تشديد مسؤولية الناقل، والدليل على ذلك هو موقف بروتوكول لاهاي وجواتيمالا سيتي واتفاقية مونتريال إزاء عدم إصدار مستند نقل أو نقص بياناته كحالة من الحالات التي ترتب مسؤولية الناقل غير المحدودة، إذ تمثل موقفهم في التخفيف من غلواء هذه الحالة وصولاً إلى إلغائها تماماً^(٨٠)، بل ولو افترضنا جدلاً قصد التوسع في حالات المسؤولية غير المحدودة، فلا أثر لذلك على مفهوم «الحادث» الذي لا علاقة له بمبلغ التعويض كما أوضحنا في الصورة السابقة.

٣. أما الصورة الثالثة تتعلق بأساس المسؤولية، وتمثلت في تحول أساس المسؤولية الشخصية من الخطأ المفترض إلى المسؤولية الموضوعية^(٨١)، وهو ما حدا بالبعض إلى تفسير مفهوم الحادث على أنه يشمل جميع الوقائع بغض النظر عن ارتباطها أو عدم ارتباطها بعملية النقل أو استغلال الطائرة أو مخاطر الطيران، ونميل إلى عدم صحة هذا التفسير للأسباب التالية:

- إن الحادث له ذاتيه مستقلة، وهو شرط مفترض لابد من توفره أولاً لقيام مسؤولية الناقل بصفة عامة بغض النظر عن أساسها^(٨٢). ففكرة تحمل المخاطر من جانب الناقل وعدم جواز دفع المسؤولية إلا بإثبات خطأ المضرور إنما لاحقة على وقوع الحادث. وهذا ما يستفاد من نص المادة ١٧، والقول بغير ذلك يُهدر نصوص الاتفاقية، كما يجعل إضافة كلمة «الحادث» على سبيل اللغو إذ إن مشروع اتفاقية وارسو جاء خالياً من هذه الكلمة، مما يعني أن واضعي الاتفاقية كان في مقدورهم اعتماد النص المقترح - والذي خلا من مفهوم الحادث - دون أن يخل ذلك بالمعنى المراد تحقيقه، فهذه الإضافة باللفظ تعني الإضافة في المعنى بكل تأكيد، وقد ورد نفس اللفظ في البروتوكولات والاتفاقات التي أقرت مسؤولية الناقل الموضوعية.

- إن اشتراط قيام حادث لا يخالف مبادئ المسؤولية الموضوعية، لأن الأخيرة تستبعد الخطأ فقط كعنصر من عناصر المسؤولية، وتقوم على الضرر ورباطة السببية، والمقصود برابطة السببية وجود علاقة مباشرة بين

^(٧٨) المرجع السابق، ص ٥٠ وما بعدها. كذلك أنظر د. عبدالفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، مرجع سابق، ص ٣١٤ وما بعدها.
^(٧٩) قضت محكمة النقض المصرية بالآتي: «... وكان الظاهر من هذا النص أنه بين نوع الخطأ المطلوب ووضع له معايير محددة وذلك على خلاف النص الأصلي للمادة ٢٥ الذي لم يكن يبين نوع هذا الخطأ ويترك تحديده لقانون القاضي المعروض عليه النزاع فإنه يكون غير صحيح ما ذهب إليه الطاعنان من أن بروتوكول لاهاي لم يأت بجديد على أحكام المادة ٢٥ من اتفاقية فارسوفيا» محكمة النقض المصرية، نقض مدني، الطعن رقم ٣٦٢ لسنة ٣٣ ق، بتاريخ ١٩٦٧/٤/٢٧. منشور على موقع: <https://elpai.idsc.gov.eg/Judgements/Item/49670?tc=1> آخر زيارة ٢٠٢٣-٢-١٤.
^(٨٠) اتفاقية وارسو كانت تمنع الناقل من التمسك بحدود المسؤولية إذا لم يصدر مستند نقل، أو أصدره ولم يسلمه للراكب. وللتخفيف من هذه الحالة، عدل بروتوكول لاهاي الاتفاقية بأن قصرها على حالتها عدم إصدار أصل لمستند النقل وحالة خلوها من ذكر البيان الخاص بخضوع النقل لاتفاقية وارسو. ثم ألغى كل من بروتوكول جواتيمالا سيتي سنة ١٩٧١ واتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩ هذه الحالة تماماً من حالات المسؤولية اللامحدودة، مما يعني أن تخلف إصدار سند النقل أو تخلف ذكر بياناته لا يؤثر على حق الناقل في الاستفادة من حدود المسؤولية. راجع د. عبدالفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، مرجع سابق، ص ٣٠٩ وما بعدها.

^(٨١) وظهر ذلك في اتفاق مونتريال لعام ١٩٦٦ عندما نص على امتناع الناقل من اللجوء إلى وسائل دفع المسؤولية المنصوص عليها في المادة ١/٢٠، أي الإبقاء على إثبات خطأ المضرور فقط كوسيلة لدفع المسؤولية، وبروتوكول جواتيمالا سيتي لعام ١٩٧١ والذي اتخذ نفس الموقف بأن ألغى طرق دفع المسؤولية بحيث لا يستطيع الناقل أن يتخلص من مسؤوليته إلا بإثبات أن سبب الضرر هو الحالة الصحية للراكب، أو خطأ الراكب المضرور، وأخيراً اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ التي نصت على طريق واحد لدفع المسؤولية أو التخفيف منها متى كان التعويض لا يزيد عن ١٢٨٨٢١ ألاً وهو خطأ المضرور أو إهماله أو مساهمته في وقوع الضرر.

^(٨٢) "Rather the finding of an "accident" under Article 17 is a prerequisite to the imposition of any liability for the personal injuries of a passenger" Tseng v. El Al Israel Airlines LTD, 525 U.S. 155 (1999).

الضرر والعمل أو النشاط مصدر الضرر^(٨٣). والنشاط مصدر الضرر في حالة النقل الجوي تم التعبير عنه بمصطلح «الحادث» وهو مصطلح لا يساوي مفهوم «الخطأ» بكل تأكيد، لكنه يحمل معنى خاص يلزم تفسيره. والقول بتقرير مسؤولية الناقل عن جميع الأضرار التي تصيب الراكب بغض النظر عن مصدرها والوقائع التي أنشأتها فيه إهدار لهذا المعنى.

- أخيراً يمكن القول إن قيام مسؤولية الناقل الجوي على أساس فكرة المخاطر وتحمل التبعة أو المسؤولية الموضوعية يعد في حد ذاته استبعاداً للأضرار التي لا علاقة لها بالنقل ونشاط الطائرة. فمن وجهة نظر تاريخية، ظهرت المسؤولية الموضوعية نتيجة للتطور الاقتصادي وظهور الاختراعات الحديثة وما صاحبها من مخاطر جسيمة بأن أصبح استعمال تلك المخترعات في حد ذاته يشكل خطراً. فزيادة مخاطر العمل وصعوبة إثبات خطأ في جانب رب العمل أو إثبات عيب في الآلات جعل من الضروري التركيز على عنصر الضرر على أساس أن هذا الضرر يدخل في نطاق صناعة رب العمل فيتحملة الأخير^(٨٤). وهكذا يتبين أن المسؤولية الموضوعية إنما ترتبط بنشاط المدين وتتعلم بمخاطر صنعه، فليس من المنطقي أن يتحمل الناقل الجوي كافة الأضرار لمجرد أنها وقعت أثناء النقل دوفاً ارتباطاً بنشاط النقل ذاته ومخاطره، فذلك لا يعد تطبيقاً سليماً لفكرة المسؤولية الموضوعية.

٤. الصورة الرابعة تتعلق بنطاق المسؤولية، وذلك من خلال استبدال مصطلح الحادث بالحادث في بروتوكول جواتيمالا سيتي لعام ١٩٧١ مع ملاحظة أن هذا البروتوكول لم يدخل حيز النفاذ^(٨٥). وهذا التعديل قد وسع من حالات مسؤولية الناقل حيث يكفي وقوع «حادث» وهو أعم وأوسع من حادث إذ استقر الفقه أن الحادث يشمل جميع الأسباب التي ينجم عنها الضرر سواء تعلقت بالنقل أو تشغيل الطائرة أم لم تتعلق به^(٨٦)، وأدرك وفود الدول وجود اختلاف بين مفهوم الحادث والحادث، وسوف ندلل على ذلك بالتفصيل المناسب أثناء تناول محاضر مناقشات الاتفاقيتين والبروتوكولات^(٨٧).

وبناءً على ذلك، فإن التعديلات اللاحقة التي أدخلت على مسؤولية الناقل لا تغير من مفهوم الحادث الذي وضعته اتفاقية وارسو منذ ١٩٢٩، ولو أراد المجتمع الدولي التوسع في هذا المفهوم لقاموا باستعمال مصطلح «حادث» في اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ كما جاء في بروتوكول جواتيمالا سيتي.

^(٨٣) قضت المحكمة الإدارية العليا بما يلي «... وقد عبر أحد الباحثين عن هذا التطور حيث ذهب إلى أنه في الواقع فإنه بقدوم نظرية تحمل التبعة - التي ظهرت في نهاية القرن الماضي بغرض إزاحة فكرة الخطأ باعتباره أثراً من مخلفات الماضي - تحولت قضايا المسؤولية إلى مجرد مشاكل موضوعية تقتصر على البحث عن علاقة السببية أو عن المساهمة في الضرر...» وقضت في الحكم نفسه: «...المسؤولية على أساس المخاطر، أو المسؤولية دون خطأ، أو المسؤولية الموضوعية، هي تلك المسؤولية التي يكفي أساساً لقيامها وجود علاقة سببية مباشرة بين الضرر والعمل أو النشاط مصدر الضرر حتى لو كان العمل أو النشاط مصدر الضرر في ذاته سليماً وصحيحاً.» المحكمة الإدارية العليا، الطعن رقم ٢٨٧٤٦ لسنة ٥٤ ق، جلسة ٥ أبريل ٢٠١٥، منشور على الموقع التالي:

<https://www.eastlaws.com/data/ahkam/details.14-2-2022/430611/881242/0/> آخر زيارة 14-2-2022

^(٨٤) انظر تطور المسؤولية التقصيرية منذ التقنين المدني الفرنسي - نظرية تحمل التبعة لدى د. عبدالرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، مصادر الالتزام، منشأة دار المعارف، الإسكندرية، ٢٠٠٣، الصفحات من ٦٣٣ إلى ٦٣٧.

^(٨٥) وفقاً للمادة ٢٠ من بروتوكول جواتيمالا سيتي، يشترط لنفاذه أن تصدق عليه ثلاثون دولة من بينها خمسة دول تمثل خطوطها الجوية ٤٠٪ على الأقل من الحركة الجوية الدولية المنتظمة لشركات النقل الجوي التابعة للدول الأعضاء في المنظمة الدولية للطيران المدني، طبقاً للإحصائيات المنشورة من قبل المنظمة الدولية في عام ١٩٧٠.

^(٨٦) انظر الفرع الثاني من المطلب الأول من المبحث الأول.

^(٨٧) انظر الفرع الثاني من المطلب الثالث من المبحث الأول.

الفرع الثاني: مفهوم الحادث الجوي وفقاً للأعمال التحضيرية ومحاضر المناقشات

إن تعريف الحادث ظهر في الملحق رقم ١٣ من معاهدة شيكاغو لعام ١٩٤٤ بشأن التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات Aircraft Accident and Incident Investigation فعرفته بأنه حدث متصل بتشغيل الطائرة يقع بين صعود أي شخص على متن الطائرة حتى نزول جميع الركاب^(٨٨)، لكن لا يجوز مد نطاق هذا التعريف إلى مفهوم الحادث الوارد في اتفاقية وارسو لأن التعريف الوارد في الملحق ذو أثر نسبي قاصر فقط على مجال التحقيق في الحوادث ولا يتعد ذلك إلى الحادث الوارد بصدده تنظيم أحكام المسؤولية^(٨٩). لذلك من الأفضل تفسير هذا المفهوم في ضوء الاتفاقيات والبروتوكولات الخاصة بمسئولية الناقل الجوي.

أولاً: اتفاقية وارسو ١٩٢٩

أما عن اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩، فإن مصطلح الحادث لم يظهر في مشروع الاتفاقية الذي أعدته اللجنة الدولية الفنية للخبراء القانونيين الجويين Comité international technique d'experts juridiques aériens C.I.T.E.J.A.^(٩٠) حيث نص مشروع الاتفاقية على الآتي: «يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ أثناء النقل: (أ) في حالة الوفاة، أو الإصابة، أو تعرض المسافر لأي إصابة جسدية؛ (ب) في حالة تلف البضائع أو الأمتعة أو ضياعها أو تعييبها؛ (ج) في حالة التأخير الذي يتعرض له الراكب أو البضائع أو الأمتعة»^(٩١)، لكن اعترضت وفود الدول المختلفة على النص المقترح لأنه يطبق قواعد المسؤولية نفسها على إصابات الركاب والأضرار التي تلحق الأمتعة^(٩٢). فظهر بعد ذلك مصطلحي «الحادث» و«الحادث» في النسخة النهائية من الاتفاقية، مما يعني أنهما لا يحملان نفس المعنى.

وقد عبر أحد المؤتمرين أن الحادث يتمثل في الوقائع المرتبطة بما يلي: (١) أخطاء قائد الطائرة؛ و(٢) تعطل أجهزة الطائرة؛ و(٣) الكوارث الطبيعية^(٩٣). فكان التركيز وقتها على الحوادث المرتبطة بالطيران أو بتشغيل الطائرة.

كذلك وجدت ثلاثة مقترحات عند وضع الاتفاقية فيما يتعلق بنطاق سريان التزام الناقل الجوي بالسلامة^(٩٤)،

⁽⁸⁸⁾ "An occurrence associated with the operation of an aircraft which takes place between the time any person boards the aircraft with the intention of flight until such time as all such persons have disembarked".

⁽⁸⁹⁾ جقبوني حمزة، النظام القانوني للتعويض عن حوادث النقل الجوي، مرجع سابق، ص ٣٠.
^(٩٠) هي لجنة تضم خبراء تقنيين وقانونيين تشكلت بهدف وضع اتفاقيات تنظم القانون الجوي الخاص، من خلال وضع مشروع اتفاقيات تُطرح على المجتمع الدولي. وقد تم تشكيل هذه اللجنة عام ١٩٢٥ عندما دعت الحكومة الفرنسية إلى عقد المؤتمر الدولي للقانون الجوي الخاص، وذلك لأن معظم من شارك في المؤتمر الدولي كانوا ممثلين لحكوماتهم وليسوا خبراء في مجال الطيران. للمزيد من المعلومات بشأن عمل اللجنة ودورها في وضع اتفاقية وارسو راجع:

Stephen Latchford, The Warsaw Convention and the C.I.T.E.J.A, Journal of Air Law and Commerce, Volume 6, Issue 1, 1935, P.79-93.

⁽⁹¹⁾ International Conference on Air Law Affecting Air Questions, Minutes, Second International Conference on Private Aeronautical Law, October 4-12, Warsaw 264-265 (R. Horner D. Legrez Trans. 1975), Referred to in U.S Supreme Judgement in Saks v. Air.France 470 U.S. 392 (1985).

⁽⁹²⁾ Referred to in U.S Supreme Judgement in Saks v. Air.France 470 U.S. 392 (1985).

⁽⁹³⁾ Tory A. Weigand, Accident, Exclusivity, and Passenger Disturbances under the Warsaw Convention, op. cit., P.914.

⁽⁹⁴⁾ Second International Conference on Private Aeronautical Law (1929, Warsaw), Minutes, Horner Legrez Translation, 1975, P. 67, 68, 72, 71, 75, 78 and 91. Referred to in Rullman v. Pan American, 122 Misc. 2d 445, 471 N.Y.S.2d 478 (N.Y. Sup. Ct. 1983).

الأول يتمثل في اعتبار الناقل مسئولاً منذ اللحظة التي يدخل فيها المسافر إلى مطار القيام حتى لحظة مغادرته مطار الوصول، وقد أعتز على هذا الرأي على أساس أنه يُدخِل في نطاق المسئولية تصرفات الآخرين التي لا علاقة لها بمخاطر الملاحة الجوية unrelated to any risk of air navigation مثل إصابة راكب في مطعم المطار، بينما ذهب المقترح الثاني إلى أن مسئولية الناقل تبدأ عندما يستقل الراكب مكانه على متن الطائرة، وقد أنتقد هذا الرأي على أساس أنه يستبعد مخاطر الطيران الشائعة common hazards of aviation مثل إصابة أحد الركاب أثناء سيره على ساحة وقوف الطائرات حتى يصل إلى الطائرة حيث كان الراكبون وقتها عرضة لمخاطر تنشأ عن دوران مروحيات الطائرات. والاقتراح الثالث كان أن تبدأ مسئولية الناقل بمجرد بداية عقد النقل، لكن في نهاية المطاف توصل المؤتمرين إلى حل رابع هو النص الحالي للاتفاقية وهو «على متن الطائرة أو أثناء أي عملية من عمليات الصعود أو النزول». ونستنتج من هذه النقاشات أن نية واضعي اتفاقية وارسو كانت أن يُسأل الناقل فقط عن الوقائع المرتبطة بالطيران ومخاطره وليس عن أي واقعة لا علاقة لها بالنقل الجوي.

وفي أحد اجتماعات اللجنة القانونية للمنظمة الدولية للطيران المدني (الإيكاو) ICAO في عام ١٩٥١، تم مناقشة مسألة الحوادث والحدوث، وعارض غالبية الوفود أي تغيير من شأنه جعل الناقل مسئولاً عن الاعتداءات الصادرة من الركاب وعن دوار الجو^(٩٥)، وهو ما يشير - بمفهوم المخالفة - أن الحادث لا يشمل هاتين الواقعتين.

ثانياً: بروتوكول جواتيمالا سيتي ١٩٧١

ولعل النقاشات التي دارت بشأن مفهوم «الحادث» و«الحدث» وقت إقرار بروتوكول جواتيمالا سيتي لعام ١٩٧١ هي الأبرز، حيث جاء النص الذي اقترحه اللجنة القانونية كما يلي: «١- يكون الناقل مسئولاً عن الضرر الذي يقع في حالة وفاة الراكب أو أي إصابة شخصية تلحق به، بشرط أن يكون الحدث الذي تولد عنه الوفاة أو الإصابة قد وقع فقط على متن الطائرة أو في أثناء أي عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم. ومع ذلك، لا يكون الناقل مسئولاً إذا نتجت الوفاة أو الإصابة فقط عن حالة الراكب الصحية»^(٩٦). حينها فسر الوفد السويدي استخدام كلمة «حدث» Event بدلاً من «حادث» برغبة اللجنة في مد نطاق مسئولية الناقل إلى وقائع لا يغطيها مفهوم «الحادث» الضيق^(٩٧). وفي السياق ذاته، أدرك الوفد الإيطالي أن النص المقترح يوسع من مسئولية الناقل بحيث تشمل جميع الوقائع التي ترتب أضراراً، فاقترح تغيير السطر الأخير من المادة ليصبح كالتالي «ومع ذلك، لا يكون الناقل مسئولاً إذا نتجت الوفاة أو الإصابة عن حدث لا علاقة له بعمليات النقل الجوي»، However, the carrier is not liable if death or injury resulted from an event unrelated to air transport operations وفي تفسيره للنص المقترح، ذهب الوفد الإيطالي إلى أنه لا يعارض نظام المسئولية الموضوعية الذي يسعى البروتوكول تبنيه^(٩٨)، بل إن هذه الإضافة لا تستبعد مسئولية الناقل عن وقائع مثل القرصنة والتخريب

⁽⁹⁵⁾Tory A. Weigand, Accident, Exclusivity, and Passenger Disturbances under the Warsaw Convention, op. cit., P. 915.

⁽⁹⁶⁾Idem, P.916.

⁽⁹⁷⁾“The Delegate of Sweden, referring to the choice between the words “accident” and “event”, said it should be emphasized that a carrier might be held liable for other acts which could not be considered as accidents and, therefore, the Legal Committee and its Drafting committee found that the word “accident” was too narrow”. See Doc 9040 - LC/167 - 1, International Conference on Air Law, Guatemala City, Feb - March 1971, Volume I, Minutes, Second Meeting of the Commission, Paragraph 17.

⁽⁹⁸⁾“The first alternative, which was the same as the Polish amendment, was to replace “event” in the second line by

لأن كليهما يرتبط بعمليات النقل الجوي^(٩٩)، وأن كل ما في الأمر أنه مثلما حاولت اللجنة القانونية وضع حدوداً للمسئولية باستبعاد مسئولية الناقل في حالة الوفاة أو الإصابة نتيجة الحالة الصحية، فإن النص المقترح يعزز هذا الهدف بوضع صيغة أعم بحيث تستلزم قيام علاقة سببية بين الضرر ومخاطر عمليات النقل الجوي؛ لتغطي جميع الحالات التي لا يكون الناقل مسئولاً عنها إذ إنه يصعب وضع تصور شامل لمثل تلك الحالات. وقد ضرب المندوب الإيطالي بالشجار الذي يقع بين الراكبين مثلاً على ذلك، فبغياص نص يقضي بعكس ذلك، سوف يكون الناقل الجوي مسئولاً عن تلك الواقعة^(١٠٠). وهكذا يتبين أن مفهوم «الحادث» أعم وأشمل بحيث يغطي الوقائع المتعلقة بالنقل أو غير المتعلقة به، الأمر الذي يقتضي تحديده. وبمفهوم المخالفة، يكون الحادث قاصراً فقط على تلك الوقائع المرتبطة بعمليات النقل^(١٠١).

ثالثاً: اتفاقية مونتريال ١٩٩٩

كان التركيز في اتفاقية مونتريال على مفهوم الضرر وما إذا كان يشمل الضرر النفسي أم لا، ولم يناقش وفود الدول مفهوم الحادث الجوي. لكن يلفت نظرنا في الأعمال التحضيرية لهذه الاتفاقية تعليق الاتحاد الدولي

“accident”. That amendment was intended to make it clear that the objective liability of the carrier would be engaged only in the case of an abnormal event directly connected with air transport operations. Such a concept in no way ran contrary to the principle of objective liability”. See Doc 9040 – LC/167 – 1, International Conference on Air Law, Guatemala City, Feb – March 1971, op. cit., Third Meeting of the Commission, Paragraph 30.

⁽⁹⁹⁾“The Delegate of Italy replied that it was intended to exclude the carrier’s liability for damage caused by events over which he had no control and which were totally unrelated-to the operation of airline services. Both hijacking and sabotage were matters related to such operations and it was certainly not intended to exclude them”. Doc 9040 – LC/167 – 1, International Conference on Air Law, Guatemala City, Feb – March 1971, op. cit., Third Meeting of the Commission, Third Meeting of the Commission, Paragraph 40.

⁽¹⁰⁰⁾“The Delegate of Italy then said that he would first like to dispel any doubts about the purpose of his proposal. It was not intended to weaken the principle of absolute liability through the introduction of defences or exceptions - his Delegation considered that the most appropriate place for any defences would be Article 20, and reserved the right to present an amendment when the Commission discussed that Article. The Legal Committee had recognized the need to define the limits of absolute liability by providing, in its text of Article 17, that the carrier would not be liable if the death or injury resulted solely from the infirmity of the passenger. The Italian amendment represented a further effort to define these limits, because the infirmity of the passenger was not the only possible reason for death or injury for which the carrier was not responsible. For instance, a dispute between two passengers could arise on board the aircraft and result in injury to one or both; in the absence of a specific provision to the contrary, the carrier would be held responsible even though it had had nothing whatever to do with the event from which the injury had resulted; the dispute could just as easily have arisen somewhere else. It would be very difficult to draw up a complete list of hypothetical circumstances of this kind, and that was why the Italian Delegation favoured a general formula recognizing the need for a cause/effect relationship between the damage and the risks of air transport operation which would, of course, include unlawful seizure and sabotage, as the operation was a prerequisite for these acts. The amendment was an effort at clarification and compromise. It represented a sacrifice under the Italian legal system, but it was one that Italy was ready to make to arrive at a convention of a truly international character.” See Doc 9040 – LC/167 – 1, International Conference on Air Law, Guatemala City, Feb – March 1971, op. cit., Fourth Meeting of the Commission, Paragraph 5.

^(١٠١) وجدير بالذكر أنه تم اعتماد النص الذي اقترحه اللجنة القانونية حيث رفضت ٣٢ دولة النص المقترح من قبل الوفد الإيطالي في مقابل ٩ أصوات مؤيدة له. وفي معارضة هذا الرأي، ذهب وفد الولايات المتحدة الأمريكية إلى أن الناقل سيتمكن من التخلص من المسئولية بإثبات أن الحدث لا يتعلق بعمليات الطيران، وهو ما لا يرغبونه في ظل الاتجاه نحو المسئولية الموضوعية للناقل، بينما ذهب وفد إسبانيا إلى أنه يوجد العديد من القضايا عن وقائع لا ترتبط بعمليات النقل الجوي بالفعل، وبقبول النص المقترح سيزيد عدد القضايا أكثر بسبب الغموض الذي سيحدثه النص. أنظر محضر مناقشات بروتوكول جواتيمالا سيتي، الخميس الموافق ١١-٢-١٩٧١ الاجتماع الثالث فقرة ٤١، والاجتماع الرابع فقرة ٩.

لشركات تأمين الطيران International Union of Aviation Insurers IUAI على مشروع اتفاقية مونتريال، حيث اقترح استعمال لفظ «الحادث» بدلاً من «الحدث» فيما يتعلق بالمسئولية عن البضائع. فجاء في تقرير الاتحاد أن «الحدث» مفهوم واسع، ويمكن أن يؤدي إلى زيادة في المطالبات القضائية على أساس أنه مصطلح محايد يصف أي ظروف تحدث أثناء النقل الجوي تؤدي إلى ضرر، لذلك من الأفضل استخدام لفظ «حادث»^(١٠٢).

أيضاً اقترح الوفد الكولومبي إضافة كلمة «الحدث» بجانب «الحادث»، مبرراً ذلك بأنه أحياناً تحدث وقائع ترتب أضراراً جسدية أو نفسية بسيطة دون أن تكون شديدة بما فيه الكفاية لتدخل في مفهوم الحادث الوارد في الملحق رقم ١٣ من اتفاقية شيكاغو^(١٠٣). ورغم أن هذا الرأي خلط بين مفهوم الحادث الوارد بخصوص المسئولية ومفهوم الحادث الوارد بصدد تحقيقات حوادث الطائرات، إلا أن له بعض الأهمية لكونه يؤمن بأن الحدث أعم وأشمل ويدخل في مفهومه وقائع لا تدخل في مفهوم الحادث.

في حين أشار وفد النزويج أن مشروع الاتفاقية باستعماله للفظ «الحادث» في تقرير مسئولية الناقل الجوي يضع نظاماً للمسئولية أضيّق من النظام الذي تبنته اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول جواتيمالا سيتي لسنة ١٩٧١ حيث كانت الأخيرة تقرر مسئولية الناقل في حالة وقوع «حدث»^(١٠٤). وهذا الرأي إنما يؤكد أن نظام المسئولية الموضوعية الذي تبنته اتفاقية مونتريال لا يلغي ما للحادث الجوي من دلالة وأهمية.

والحقيقة أن موقف اتفاقية مونتريال بشأن الحادث لم يكن موفقاً؛ إذ رغم الجدل الفقهي والقضائي حول هذا المفهوم لم تهتم الاتفاقية ببيان ماهيته أو تغييره، ودلالة هذا الموقف لا تخرج عن أمرين: (أ) فإما أن الاتفاقية تقرر ضمناً ما توصل إليه القضاء في هذا الوقت من تعريف، إذ لو أرادت تشديد مسئولية الناقل أكثر من المستقر عليه لنصت على مصطلح «الحدث» كما جاء في بروتوكول جواتيمالا سيتي، ولو وجدت في الأحكام القضائية توسعاً لا يسمح به هذا المفهوم لقامت بوضع تعريف أو ضوابط تحدده؛ (ب) وإما أن الاتفاقية تُفضّل ترك تلك المسألة للتطور الحاصل في الوقائع التي قد تصيب الركاب بأضرار واجتهد القضاء في هذا الشأن. وكان من الأفضل أن تضع الاتفاقية تفسيراً للحادث أو ضوابط تحدده حتى لا يختلف القضاء الوطني في كل دولة في تفسيره، بل إننا نجد اختلافات داخل الدولة الواحدة. وبالتالي تختلف الأحكام القضائية رغم تشابه الظروف، الأمر الذي يعرض الركاب للترفة والظلم ويفوت غرض الاتفاقية الأساسي المتمثل في توحيد قواعد النقل الجوي الدولي.

⁽¹⁰²⁾“We have argued previously that “event” is too wide description for damage causation, and could lead to an increase in claims. “Event” is an entirely neutral word, and could describe any combination of circumstances entirely extraneous to, but occurring during, the carriage by air which gave rise to damage. It should be replaced by “accident” in line 2 of 17(1) and in 17(4).” ICAO doc 9775 – DC/2, International Conference on Air Law, Montreal, 10-28 May 1999, Volume II, P.156.

⁽¹⁰³⁾“Although the proposal which we are making with regard to the second line of Article 16.1 to add the words “or incident” after “accident” is a purely formal matter, we believe that the correction should be made since there can obviously be cases of “incidents” which cause some type of (slight) bodily or mental injury which might not necessarily be serious as is inferred from the definition of accident in accordance with Annex 13 to the Chicago Convention.” Comments on Articles 16 & 27 presented by Colombia. See ICAO doc 9775 – DC/2, International Conference on Air Law, Montreal, 10-28 May 1999, op. cit., P. 192.

⁽¹⁰⁴⁾“...in the present draft the carrier’s liability covered accidents taking place on board the aircraft, whereas the Guatemala City Protocol extended the basis of liability to cover events that took place on board the aircraft. The basis of liability was now narrower than the Warsaw Convention as amended by the Guatemala City Protocol...” See ICAO doc 9775 – DC/2, International Conference on Air Law, Montreal, 10-28 May 1999, Volume I, Minutes, P.77.

وباستعراض الأعمال التحضيرية ومحاضر المناقشات، نجد أنها لم تحدد المقصود بالحادث الجوي بصورة إيجابية لكن ظهر جلياً أن وفود الدول فهموا الحادث على أنه مفهوم ضيق عكس الحدث. فيمكن استنتاج تعريف سلبى للحادث يتمثل في استبعاد الوقائع الناتجة عن الحالة الصحية للراكب، والوقائع التي لا علاقة بمخاطر الملاحة الجوية مثل اعتداء راكب على آخر، والوقائع الناتجة عن السير المعتاد للطائرة مثل دوار الجو. فعند تبني مفهوم «الحادث» كشرط لقيام مسؤولية الناقل الجوي عن وفاة أو إصابة الراكب، كان التركيز على حوادث الطيران التي تعد من مخاطر النقل الجوي وترتبط به مثل الحوادث الناتجة عن خطأ قائد الطائرة، والأعطال التي تصيب الطائرة، والكوارث الطبيعية، وحوادث القرصنة والتخريب، وليس الحوادث التقليدية التي قد تقع في أي زمان ومكان ودوماً أي ارتباط بالطيران والنقل الجوي. وهذا التفسير يتفق مع طبيعة التزام الناقل بضمان السلامة، إذ إنه التزام عقدي في نهاية المطاف، وهو التزام بالتأكد له حدود ولا يجعل الناقل مؤمناً على حياة وسلامة الراكب.

المبحث الثاني: معايير تحديد الحادث الجوي في ضوء الأحكام القضائية

إن البحث عن تعريف للحادث الجوي دون النظر في الأحكام القضائية يجعلنا ننفصل عن الواقع، إذ ليس مهم كيف عرفه وفود الدول أو الفقه أو حتى كيف عرفته المحاكم، بل العبرة في كيفية تطبيق وتفسير القضاء لتلك التعريفات على الوقائع المختلفة.

ويمكن القول إن الفقه والقضاء أجمع على ضرورة أن يكون الحادث الجوي غير متوقع وغير معتاد وخارجي عن الراكب. فنبحث المقصود بعدم التوقع أو عدم الاعتياد في المطلب الأول، ثم ننتقل إلى فكرة خارجية الواقعة عن الراكب لنبحث مفهومها في المطلب الثاني. وقد أضافت بعض المحاكم معيار ثالث وهو ضرورة ارتباط الواقعة المسببة للضرر بنشاط أو بمخاطر النقل الجوي، في حين وقفت محاكم أخرى عند أول معيارين مقررتهما كفايتهما لتحديد وجود حادث جوي، فنبحث موقف المحاكم من هذا المعيار والمقصود به في المطلب الثالث. وسوف نلاحظ أثناء استعراضنا لهذه المعايير أنه لا يصلح تصنيف الحادث الجوي بنوع الواقعة، إذ إن الواقعة الواحدة قد لا تشكل حادثاً في بعض الظروف، بينما تحمل هذا المدلول في ظروف أخرى عندما تتوفر تلك المعايير.

لكن قبل التطرق إلى تلك المعايير تفصيلاً، نؤكد أنه يشترط توفر ثلاثتهما في الواقعة الواحدة، أو أول معيارين بالنسبة للمحاكم التي رفضت المعيار الثالث، لذلك سنجد هذه المعايير متداخلة إلى حد كبير، فالواقعة الواحدة يصلح مناقشتها في أكثر من موضع وقد حاولنا - قدر الإمكان - تجنب التكرار.

المطلب الأول: حدوث واقعة غير متوقعة أو غير معتادة

يوجد إجماع على أن ضرورة أن يكون الحادث مفاجئاً وغير معتاد. ورغم استقرار الأمر على أن الواقعة المعتادة والمتوقعة ليست حادثاً، إلا أنها قد تقع بشكل معيب ينحرف عن الوضع الطبيعي لها، أو قد يحيطها بعض الظروف التي تجعلها حادثاً. لذلك، نتطرق إلى المقصود بالواقعة غير المتوقعة أو غير المعتادة (الفرع الأول)، وإضفاء وصف الحادث على الوقائع المعتادة والمتوقعة (الفرع الثاني).

الفرع الأول: المقصود بالواقعة غير المتوقعة أو غير المعتادة

اتفقت المحاكم على أن الحادِث يجب أن يكون غير متوقع وغير معتاد. وتبلور ذلك بشكل واضح في حكم المحكمة العليا الأمريكية في قضية ساكس عندما عرفت الحادِث بأنه «حدث غير متوقع أو غير معتاد» unexpected or unusual event or happening، دون أن تبين المقصود بعدم التوقع أو عدم الاعتياد. وقد استخدم الحكم لفظ «أو» والذي يفيد التخيير ويوحي أن حدوث أي منهما كاف ليشكل حادِث. وقد أكدت إحدى المحاكم أنه من الممكن وجود تمييز بين عدم التوقع وعدم الاعتياد، فعلى الرغم من أن الحدث «غير المتوقع» غالباً يكون «غير معتاد»، فإن الحدث «غير المعتاد» ليس بالضرورة «غير متوقع»^(١٠٥). لكن على أي حال، لم تهتم المحاكم ببيان الفرق بين عدم التوقع وعدم الاعتياد، فاستعملوا كلا المصطلحين بشكل مترادف.

وتعرضت إحدى المحاكم الجزئية لفكرة «عدم التوقع» في قضية Maxwell v. Aer Lingus^(١٠٦) حيث أصيبت راكبة في رأسها عندما فتح راكب آخر مقصورة المتاع العلوية overhead bin فسقطت ثلاث زجاجات منها تحركوا من مكانهم نتيجة للاضطرابات التي تعرضت لها الطائرة أثناء الهبوط. وقضت المحكمة باعتبار تلك الواقعة حادِثاً، فعلى الرغم من أن الراكب المعتاد بالتأكد يتوقع بعض التغيير في محتويات المقصورة العلوية أثناء الرحلة الجوية كنتيجة للتشغيل العادي للطائرة إلا أنه لا يتوقع أن يسقط جسم على رأسه عند فتح راكب آخر للمقصورة. وفسرت المحكمة ذلك بأن الحدث قد يكون من الممكن التنبؤ به أو يكون من المخاطر المعروفة للنشاط لكن رغم ذلك يظل غير متوقع. وضربت المحكمة بتصادم السيارات مثلاً على ما تقصده بقولها إن التصادم يعد من المخاطر المعروفة لقيادة السيارات لكنه ليس حدثاً مقصوداً أو متوقعاً^(١٠٧).

وبناء على ما تقدم، لا يقصد بعدم التوقع عدم التنبؤ أو أن الواقعة لم تخطر ببال المضرور، فحتى لو استنتج الشخص بعض الأمور من الظروف المحيطة بالرحلة الجوية، بل ولو أدرك نوعية المخاطر التي قد يتعرض لها، فإن ذلك لا يستبعد دخولها في نطاق «الحادِث». وتحليل المحكمة لفكرة «عدم التوقع» هو تحليل وجيه ومنطقي خاصة أنه بعد انتشار الإنترنت ووسائل الإعلام، أصبحنا نشاهد ونقرأ ونسمع عن حوادث الطائرات، وصرنا نعي جيداً أن ركوب الطائرات قد ينتج عنه بعض المخاطر. وأثناء الرحلة الجوية قد تقع أمور تُنبئ بذاتها أن خطراً ما سيحدث، فلا يمكن استبعاد تلك الأمور من مفهوم الحادِث لمجرد إدراك أو تنبؤ حصولها. فعلم الراكب بمخاطر نشاط الطيران لا يعني قبوله بما يصيبه من أضرار نتيجة استعماله للطائرة.

وجدير بالذكر أن عدم التوقع يقصد به عدم التوقع من قبل المضرور وليس من قبل مرتكب الفعل الضار أو المسئول عنه (الناقل)^(١٠٨). ويؤخذ في هذه الحالة بمعيار موضوعي قوامه الشخص المعتاد. ويقصد بالمعيار الموضوعي ألا يتوقع أي شخص في نفس ظروف الراكب وقوع الضرر^(١٠٩)، فلا يؤخذ بالتصورات الشخصية التي

⁽¹⁰⁵⁾ Ford v. Malaysian Airline Systems Berhad, England and Wales Court of Appeal (Civil Division) Sept 27, 2013.

⁽¹⁰⁶⁾ Maxwell v. Aer Lingus, United States District Court, 122 F. Supp. 2d 210 (D. Mass. 2000).

⁽¹⁰⁷⁾ "An event may be a foreseeable, or even accepted risk of a given activity, while at the same time being "unexpected." A collision is a known risk of driving an automobile, but it is not an expected or intended event."

⁽¹⁰⁸⁾ House of Lords opinion in Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation, 2005, Paragraph 14.

⁽¹⁰⁹⁾ قضت محكمة الاستئناف في الولايات المتحدة الأمريكية في قضية مور ضد الخطوط الجوية البريطانية أن اختلال توازن راكبة وسقوطها من على سلم النزول نتيجة وجود درجة عالية يعد حادِثاً؛ لأن كل درجات سلم النزول كانت ذات ارتفاع موحد وأكد الخبراء أن هذا من شأنه أن يخلق لدى الراكب نمط متوقع لخطواته أثناء النزول وأي تغيير في الارتفاع يمكن أن يسبب سقوطه. كذلك أفادت رفيقة الراكبة أنها تعجبت عندما لم تظأ قدمها إحدى درجات السلم، ودلالة ذلك وفقاً للمحكمة أن أي راكب في نفس ظروف الراكبة لن يتوقع اختلاف في ارتفاع درجات السلم.

قد تختلف من راكب لآخر لأن ذلك سوف يؤدي إلى تناقضات، هذا فضلاً عن أن الأخذ بمعيار شخصي من شأنه أن يوسع من نطاق الحادث بشكل غير معقول مما يضرب الناقلين الجويين⁽¹¹⁰⁾. أما الشخص المعتاد فيقصد به الشخص الذي يتمتع بدرابة عادية بالسفر الجوي التجاري *reasonable passenger with ordinary experience of commercial air travel*. حيث قضت المحكمة في هذا الصدد أن الشخص المعتاد الذي يستقل طائرة في يوم يمطر ثلجاً، بعد إزالة الجليد *de-ice* من على سلم صعود الطائرة، سوف يتوقع بكل تأكيد وجود قدر من البلولة بالقرب من مكان دخول الركاب إلى الطائرة، مؤكدة أن حدوث شيء ما بشكل نادر لا يعني أنه بات غير متوقع أو غير معتاد⁽¹¹¹⁾.

أما «عدم الاعتياد» فيمكن القول إنه عدم الارتباط بالسير المعتاد والروتيني للطائرة وعمليات الطيران العادية. لذلك قضت المحكمة في قضية ساكس بعدم وجود حادث، إذ إن الصمم نتج عن السير الطبيعي والتشغيل العادي للطائرة. فطيران الطائرة على نحو سليم دون أن يصيبها أعطال هو أمر معتاد، لكن - كما سبق وأشرنا - لم تقم المحاكم بأي تفرقة حقيقية بين فكري عدم التوقع وعدم الاعتياد.

وتطبيقاً لما سبق، لا يُعد حادثاً الضرر الذي نتج عن هبوط الطائرة⁽¹¹²⁾، وإصابة الراكبة نتيجة محاولة تفادي راكب نائم لتجنب إيقاظه⁽¹¹³⁾، والإصابة بسبب مقعد راكب منحني إلى الوراء⁽¹¹⁴⁾، والسقوط الناتج عن استعمال سلم متحرك لا يعمل⁽¹¹⁵⁾، والتعثّر في فردة حذاء متروكة في أرضية الطائرة حيث من المعتاد أن يجد الركابون كتباً، وأحذية، وحقائب وأشياء أخرى أمام وتحت وحول المقاعد⁽¹¹⁶⁾، والتعثّر في أمتعة متروكة في ممر الطائرة أثناء الصعود⁽¹¹⁷⁾، والانزلاق على كيس بلاستيكي يوجد أسفل المقعد⁽¹¹⁸⁾، والتهاب الوريد الناتج عن مجرد الجلوس على متن الطائرة⁽¹¹⁹⁾. ولا يعد نفي الصعود *bumping* حادثاً حيث إنه إجراء معتاد ويدخل في الممارسات السائدة في نشاط النقل الجوي وإن كان يمكن التعويض عنه بالاستناد إلى المادة ١٩ المتعلقة بالتأخير أو الاخلال

(110) Moore v. British Airways PLC, ١١٠ F.3d ٣٢, ١st Cir. ٢٠٢٢.

(111) ECJ Case C-70/20 YL v Altenrhein Luftfahrt GmbH dated 12 May 2021 at <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A62020CJ0070> last visited 25/7/2023.

(112) Arthern v Ryanair DAC [2023] EWHC 46 (KB) (16 January 2023), England and Wales High Court (King's Bench Division) Decision: Arthern v Ryanair DAC [2023] EWHC 46 (KB) (16 January 2023). Baltic Legal Updates. <https://advance.lexis.com/api/document?collection=news&id=urn:contentItem:67CX-9BD1-F0YC-N38C-00000-00&context=1516831>. Last visited 25/1/2023.

(113) Salce v. Aer Lingus Airlines, 19 Av. Cas. (CCH) 17, 377 (S.D.N.Y.1985). Tory A. Weigand, the Modernization of the Warsaw Convention and the New Liability Scheme for Claims Arising Out of International Flight, Massachusetts Law Review, Spring 2000, P.177.

(114) Potter v. Delta Air Lines, Inc., 98 F.3d 881, 884 (5th Cir. 1996).

(115) Zarlin v. Air France, Case No. 04-CV-07408 (KMK) (S.D.N.Y. Sep. 6, 2007). Jonathan E. DeMay, Recent Developments in Aviation Law, Journal of Air Law and Commerce, Volume 73, Issue 1, 2008, P.220.

(116) Ugaz v. American Airlines, Inc., 576 F. Supp. 2d 1354 (S.D. Fla. 2008). Donald R. Andersen, Recent Developments in Aviation Law, Journal of Air Law and Commerce, Volume 74, Issue 1, 2009, P.174.

(117) Ronni Craig v. Compagnie Nationale Air France, 45 F. 3d 435 (9th Cir. 1994).

(118) Sethy v. Malev-Hungarian Airlines, Inc., 13 F.App'x 18 (2001).

(119) Rafailov v. El Al Israel Airlines, Ltd. Case No. 06 Civ. 13318 (GBD), 2008 WL 2047610, (S.D.N.Y. 2008). Donald R. Andersen, Recent Developments in Aviation Law, op. cit., P.170 and 171.

(120) Scherer v. Pan American World Airways, Inc., 54 A.D.2d 636 (N.Y. App. Div. 1976).

بالتزام عقدي^(١٢٠).

ومسألة الفجائية وعدم التوقع تستبعد بالضرورة الإصابات الناتجة عن سبب تدريجي، مثل أن يصاب راكب بتلف في أعصابه أو بأضرار صحية نتيجة كثرة ركوب الطائرات لفترة طويلة^(١٢١).

وجدير بالذكر أن أسباب الإصابة هي التي يجب أن تتسم بالفجائية أو عدم التوقع وليس الإصابة ذاتها، لذلك قضت المحكمة أن إصابة الراكب بتمزق عضلي عندما ظل فترة حاملاً حقيبة ليتفادى سقوطها على راكب تحرك فجأة ليست حادثة، لأن تحرك راكب من مقعده أثناء توقف الطائرة هو أمر متوقع، أما كون الإصابة غير متوقعة فلا يكفي بذاته لقيام مسؤولية الناقل^(١٢٢).

ويدخل في مدلول الحادث إعطاء المضيف للراكب طعاماً يحتوي على أجسام غريبة مما سبب اختناقه^(١٢٣)، وعدم تقديم طعام على الإطلاق لمدة ١١ ساعة^(١٢٤)، ووجود مياه على سلم الصعود مما أدى إلى انزلاق الراكب^(١٢٥)، وتعثر الراكب على سلم الصعود بسبب وجود فتحة بين درجات السلم^(١٢٦).

ويكفي وجود عنصر واحد غير معتاد أو غير متوقع وخارجي عن الراكب للقول بوجود حادثة حتى ولو ارتبط به عناصر أخرى متوقعة على أن يكون هذا العنصر قد ساهم في حدوث الضرر^(١٢٧) بمعنى وجود علاقة سببية بين الضرر والعنصر غير المعتاد. ففي قضية *Margrave v. British Airways*^(١٢٨)، عانى أحد الركاب من ألم في ظهره بسبب الجلوس لفترة طويلة على مقعد الطائرة، حيث تأخر الإقلاع نتيجة التهديد بوجود قنبلة. فالجلوس لفترة طويلة هو أمر معتاد في الرحلات الجوية لكن المحكمة رأت أن التهديد بوجود قنبلة - وهو أحد العناصر في الوقائع الملبسة - يعد حادثاً. لكن رغم ذلك، لم تقض المحكمة بمسئولية الناقل بسبب عدم إقامة دليل على أن التهديد بوجود قنبلة تسبب في إصابة الراكب. وفي واقعة مشابهة لم تتمكن المحكمة من العثور على أدلة كافية تبين علاقة السببية بين إصابة الراكب وإقلاع الطائرة، حيث ادعى الراكب أن الطريقة التي أقفلت بها الطائرة لم يكن مسموحاً بها في المطار الذي تم فيه الإقلاع مما أصابه بأضرار في ظهره^(١٢٩).

⁽¹²⁰⁾ *Campbell v. Air Jamaica Ltd.*, 760 F.3d 1165 (11th Cir. 2014). See Lindsey Ray Altneyer, the Montreal Convention – the Eleventh Circuit Embraces Airlines’ Practice of Bumping to Deny Plaintiffs’ Recovery for Personal Injury under Article 17, *Journal of Air Law and Commerce*, Volume 80, Issue 1, 2015.

⁽¹²¹⁾ د. ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، مرجع سابق، ص ٦٠.
⁽¹²²⁾ قضية *Gotz v. Delta Air Lines*، مشار إليها لدى جقبوني حمزة، النظام القانوني للتعويض عن حوادث النقل الجوي، مرجع سابق، ص ٤١.
⁽¹²³⁾ قضية *Gonwalez v. Taca International Airlines*. د. أحمد عبدالرحمن الملحم، نظرات في بعض أحكام اتفاقية وارسو ١٩٢٩، مرجع سابق، ص ٦٣٦.

⁽¹²⁴⁾ قضية *Chendrimada v. Air India*، جقبوني حمزة، النظام القانوني للتعويض عن حوادث النقل الجوي، مرجع سابق، ص ٣٨.
⁽¹²⁵⁾ *Gezzi v. British Airways PLC*, 991 F.2d 603 (9th Cir. 1993).

⁽¹²⁶⁾ *Sensat v. Sw. Airlines Co.*, 363 F. Supp. 3d 815 (E.D. Mich. 2019). See Arthur I. Willner, Raymond L. Mariani & Emily K. Doty, Recent Developments in Aviation Law, *Journal of Air Law and Commerce*, Volume 85, Issue 2, 2020, P. 226 & 227.
⁽¹²⁷⁾ د. ياسين الشاذلي، د. نزال الكسواني، تطور مفهوم الحادث الجوي في النقل الجوي الدولي للأشخاص، دراسة في التطبيقات القضائية المقارنة والتشريع القطري، مجلة كلية القانون الكويتية العالمية، السنة الثامنة، العدد ٢، العدد التسلسلي ٣٠، ٢٠٢٠، ص ٤٦٥ و ٤٦٦.

⁽¹²⁸⁾ *Margrave v. British Airways*, 643 F. Supp. 510, 512 (S.D.N.Y.1986).

⁽¹²⁹⁾ *Agravante v. Japan Airlines Int’l Co., Ltd.*, Civil Case No. 04-00036 (D. Guam Jul. 27, 2007).

الفرع الثاني: إضفاء وصف الحادث على وقائع متوقعة ومعتادة

قد تكون الواقعة معتادة ومتوقعة لكن رغم ذلك تضيء عليها المحكمة وصف الحادث، وذلك متى تم تنفيذ الإجراءات الروتينية والمعتادة بطريقة معيبة أو غير معقولة. فالتفتيش الذي يخضع له الراكب قبل الصعود هو إجراء روتيني، إلا أن تنفيذه بشكل خاطئ هو أمر غير متوقع وبالتالي قد يشكل حادثاً⁽¹³⁰⁾، وإصابة راكب بوخز إبرة نتيجة إغفال موظفي الناقل إزالة الإبرة بعد استعمالها في تنظيف الطائرة يعد حادثاً رغم أن التنظيف هو إجراء روتيني ومعتاد⁽¹³¹⁾، ووضع كمادات ساخنة على أذن راكب من أجل تخفيف الألم الذي يعاني منه بسبب تغير الضغط داخل الطائرة يعد إجراءً روتينياً لتخفيف الآلام الناتجة عن هبوط الطائرات، لكن استخدام مياه زائدة أو شديدة الحرارة في تنفيذ هذا الإجراء هو أمر غير متوقع⁽¹³²⁾. وإصابة الراكب بالتهاب رئوي نتيجة رداءة الهواء في الطائرة بسبب عطل في أنظمة التهوية يُصنف كحادث⁽¹³³⁾. ففي كل هذه الحالات، تكون الواقعة غير المتوقعة هي التنفيذ المعيب أو الخاطئ للإجراء الروتيني وليس الإجراء ذاته.

وجدير بالذكر أن المحكمة ذهبت إلى أن اعتبار الواقعة تجاوز النشاط المعتاد للطيران هي مسألة واقع لا يمكن وضع معايير ثابتة لها، فقضت بعدم جواز قصر مفهوم الحادث على الاضطرابات الشديدة Turbulences دون الاضطرابات الخفيفة والمتوسطة، بل يعتبر الاضطراب حادثاً طالما ظهر من الوقائع أنه كان شديداً لدرجة تجعله غير متوقع أو غير عادي⁽¹³⁴⁾. وهذا الحكم جدير بالتأييد، إذ إن التطبيق الحرفي للتعريف الصادر عن المحكمة العليا الأمريكية في قضية ساكس واستبعاد كل ما يعد أمراً روتينياً ومعتاداً في الطيران من نطاق الحادث يستبعد العديد من الوقائع لمجرد أنها طبيعية في حين أن تلك الوقائع قد تقع على نحو يعرض الركاب للخطر ولإصابات شديدة، بل إن ذلك يساهم في زيادة اهتمام شركات النقل بإجراء دراسات الاضطرابات والضغط، وتصميم طائرات أكثر أماناً ووضع معايير للسلامة لتجنب الوقائع التي قد تثير مسؤوليتهم⁽¹³⁵⁾.

وقد تكون الوقائع معتادة لكن يحيطها ظروف تجعل لها خصوصية معينة. وظهر ذلك في قضية *Prescod v. AMR* عندما أخطرت نجلة راكبة موظف التذاكر أثناء حجز التذكرة أنه يوجد أجهزة تنفس في حقيبة والدتها، وأنه يجب أن تبقى بحوزتها طوال الوقت لأنها تعاني من أمراض تنفسية مزمنة، وقد تفهم الموظف ذلك وبلغ هذا الطلب إلى شخص آخر عبر الهاتف، لكن طلب من الراكبة التخلي عن حقبتها قبل بداية الرحلة، بل تأخر وصول الحقبة مما أدى إلى تدهور حالتها الصحية. وقضت المحكمة الاستثنائية بوجود حادث ومسئولية الناقل

⁽¹³⁰⁾ *Tseng v. El Al Israel Airlines LTD*, 525 U.S. 155 (1999). رغم أن المحكمة العليا الأمريكية في هذه الدعوى لم تكن تبحث مسألة. والراجح أن المحكمة العليا نظرت إلى الحادث الجوي إلا أنها تشككت فيما انتهت إليه المحكمة الاستثنائية من عدم اعتبار تفتيش الراكبة حادثاً. *Tory A. Weigand, Accident, Exclusivity, and Passenger Disturbances under the Warsaw Convention*, op. cit., P. 948.

⁽¹³¹⁾ *Waximan v. C.I.S. Mexicana De Aviacion, S.A.*, de C.V. 13 F. Supp. 2d 508, 512 (S.D.N.Y. 1998). See *Tory A. Weigand, the Modernization of the Warsaw Convention and the New Liability Scheme for Claims Arising Out of International*, op. cit., P.177

⁽¹³²⁾ *Fishman v. Delta Air Lines, Inc.*, 938 F. Supp. 228 (S.D.N.Y. 1996).

⁽¹³³⁾ جقبوبي حمزة، النظام القانوني للتعويض عن حوادث النقل الجوي، مرجع سابق، ص 37.

⁽¹³⁴⁾ *Magan v. Lufthansa German Airlines*, 181 F. Supp. 2d 396 (S.D.N.Y. 2002). See *Brian D'Amico, Aviation Law, Liability under the Warsaw Convention – Second Circuit Holds that the Determination of Whether an Occurrence Amounts to an Accident Requires a Specific, Factual Inquiry*, *Journal of Air Law and Commerce*, Volume 69, Issue 2.

⁽¹³⁵⁾ *Brian D'Amico, Aviation Law, Liability under the Warsaw Convention*, op. cit., P.498.

الجوي، فرغم أن أخذ الحقائق من الركاب وتأخر وصولها هو أمر معتاد وروتيني في النقل الجوي، إلا أن أخذ الحقائق من الركبة في ظل الوعود الصادرة من قبل الناقل وموافقته على مراعاة ظروفها هو حدث غير متوقع وغير معتاد^(١٣٦). فما وقع يشكل إهمالاً من جانب الناقل.

بناء على ما سبق، يمكن القول إن المقصود بعدم التوقع وعدم الاعتياد أن تكون الواقعة مفاجئة بالنسبة للراكب المعتاد، ولو تنبأ حصولها أو أدرك إمكانية حدوثها، بحيث تنشأ عن أمر غير روتيني يخرج عن السير المألوف للنقل الجوي، حتى ولو تمثل هذا الخروج في مجرد التنفيذ المعيب أو المهمل للإجراءات الروتينية.

المطلب الثاني: خارجية الواقعة عن الراكب

اشتطت المحاكم أن تكون الواقعة خارجية عن الراكب حتى تشكل حادثاً؛ لأن الناقل ليس مؤمناً على الركاب، ومن غير المقبول تقرير مسؤوليته عن أمور لا يعلم عنها شيئاً ولا يمكنه دفعها أو التصدي لها أو السيطرة عليها^(١٣٧).

والوقائع التي تعد خارجية عن الراكب لا تقع تحت حصر، لذلك سوف نركز على دراسة الوقائع الداخلية أو المتصلة بالراكب، والتي تأخذ صورتين: الإصابة الناتجة عن الحالة الصحية للراكب (الفرع الأول)، والإصابة الناتجة عن سلوك الراكب (الفرع الثاني)، ونتناول ذلك تباعاً.

الفرع الأول: الحالة الصحية للراكب

إن الإصابة التي تتمثل في مرض أو مشكلة صحية يعاني منها الراكب لا تعد بذاتها حادثاً لأن وصف الحادث ينطبق على الواقعة التي «سببت» الضرر وليس الضرر ذاته. ويمكن تصور هذه الحالة عند تعرض الراكب للوفاة أو لأزمة صحية على متن الطائرة على سبيل المصادفة والقضاء والقدر. فإصابة الراكب بنوبة قلبية أثناء رحلة جوية عادية لا تعد حادثاً^(١٣٨). كذلك لا يمكن القول بوجود حادث عندما تدهور صحة الراكب بأن يحصل انتكاسات أو مضاعفات له نتيجة مشقة السفر والبقاء في الطائرة، إذ إن تدهور صحته يكون في هذه الحالة نتيجة لتفاعله أو رد فعله الداخلي مع التشغيل الطبيعي والروتيني للطائرة، وبالتالي لا يوجد واقعة خارجية عنه. والقول بغير ذلك يعني فرض التزام على عاتق الناقل بتحري الحالات الصحية لجميع الركاب الموجودين على متن الطائرة، وتوفير المعدات الطبية اللازمة لمواجهة جميع الأخطار التي قد يتعرض لها الركاب أثناء الرحلة الجوية، وهذا أمر يصعب تصوره حيث يسافر كل يوم آلاف البشر، منهم كبار السن، ونساء حوامل، وضعاف البنية، ومن خضع لجراحات سابقة أو يشتكي من آلام وأمراض خاصة.

لكن يختلف الأمر عندما يقوم الطاقم بفعل إيجابي يسهم في تدهور وتفاقم الحالة الصحية للراكب، أو يمتنع عن التدخل فيؤدي ذلك إلى زيادة الإصابة حيث يترتب على الفعل أو الامتناع قيام مسؤولية الناقل، باعتبار

⁽¹³⁶⁾ Prescod v. AMR, Inc., 109 F. App'x 155 (9th Cir. 2004).

⁽¹³⁷⁾ Karin Paulsson, Passenger liability according to the Montreal Convention, Thesis, Faculty of law, University of Lund, 2009, P.47.

⁽¹³⁸⁾ Shawcross, Beaumont, Air Law, Volume 1, 2008, P.655 (VII), referred to in Karin Paulsson, Passenger liability according to the Montreal Convention, op. cit., P.30.

أن العنصر الخارجي يتمثل في الفعل أو الامتناع^(١٣٩) وليس الإصابة أو العارض الصحي الذي يعاني منه الراكب.

بالنسبة للفعل الإيجابي، فإننا سبق وذكرنا أن تدخل الطاقم بوضع كمادات ساخنة على أذن راكبة على نحو خاطئ من أجل تخفيف الألم الذي تعاني منه يعد حاداً يُسأل عنه الناقل^(١٤٠). فالمقصود بالفعل الإيجابي في هذه الحالة هو القيام بفعل من شأنه تخفيف الألم أو علاج الراكب على نحو خاطئ أو معيب، فيؤدي إلى زيادة الإصابة بدلاً عن تخفيفها. كما يشمل الفعل الإيجابي - من باب أولى - الأفعال التي تزيد الإصابة دون أن تهدف إلى تخفيف الألم.

أما فيما يخص تقرير مسؤولية الناقل عن الامتناع عن تقديم المساعدة، فيوجد بعض التضارب بين المحاكم في هذه المسألة. ففي عام ١٩٨٢، ذهبت المحكمة الاستئنافية بولاية نيويورك في قضية *Seguritan v. Northwest Airlines* أن الحادث ليس هو النوبة القلبية التي أصابت الراكبة، بل تفاقم حالتها بسبب إهمال تابعي الناقل في تقديم المساعدة الطبية لها^(١٤١)، وهو ما يعني إقرار المحكمة بإضفاء وصف الحادث على الامتناع عن تقديم المساعدة.

لكن لم تتخذ المحكمة الموقف نفسه بعد عامين من تلك الواقعة. ففي قضية أبرامسون ضد الخطوط الجوية اليابانية *Abramson v. Japan Airlines*^(١٤٢) قضت المحكمة أن رفض المضيفة توفير مقاعد إضافية لأبرامسون الذي كان يعاني من فتاء للسماح له بالاستلقاء رغم وجود تسعة مقاعد خالية، الأمر الذي أدى إلى تدهور حالته الصحية، لا يعد حاداً؛ على أساس أن تفاقم الإصابة الموجودة مسبقاً أثناء رحلة جوية روتينية تعد أمراً داخلياً للراكب.

ولم تتردد المحكمة في اتخاذ الموقف نفسه عام ١٩٩٧، إذ قضت في قضية *Krys v. Lufthansa German Airlines*^(١٤٣) أن تدهور حالة الراكب نتيجة عدم القيام بهبوط اضطراري ليحصل الراكب على الرعاية الصحية اللازمة عند تعرضه لأزمة قلبية لا يشكل حاداً، ورأت المحكمة أن الواقعة التي أدت إلى تدهور الحالة الصحية للراكب هي استمرار الرحلة الجوية أي تدهورت صحته بسبب تفاعله الداخلي مع التشغيل العادي للطائرة.

لكن رغم توفر نفس الظروف في قضية *Fulop v. Malev Hungarian Airlines* بعد مرور أربع سنوات، رأت المحكمة أن عدم هبوط الطائرة يشكل حاداً إذ وجدت في ردة الفعل غير المهنية للطاقم سبباً للحادث وليس استمرار الرحلة^(١٤٤).

وقضت المحكمة في واقعة أخرى أن عدم وجود أجهزة طبية كافية على متن الطائرة لمواجهة الحالات الصحية يعد أمراً غير متوقع^(١٤٥).

^(١٣٩) جقبوبي حمزة، النظام القانوني للتعويض عن حوادث النقل الجوي، مرجع سابق، ص ٣٩.
^(١٤٠) قضية *Fishman v. Delta Air Lines, Inc* مشار إليها في الفرع الثاني من المطلب الأول من المبحث الثاني.

^(١٤١) *Seguritan v. Northwest Airlines, Inc.* 86 A.D. 2d 658 (N.Y.App Div. 1982).

^(١٤٢) *Abramson v. Japan Airlines*, 739 F. 2d 130 (3rd Cir. 1984).

^(١٤٣) *Krys v. Lufthansa German Airlines*, 119 F 3rd 1515 (11th Cir. 1997).

^(١٤٤) *Fulop v. Malev Hungarian Airlines*, 175 F. Supp. 2d 651 (S.D.N.Y. 2001).

^(١٤٥) *McDowell v. Continental Airlines, Inc.* 54 F. Supp. 2d 1313 (S.D. Fla. 1999).

وبعد سنوات من التخبط، حسمت المحكمة العليا الأمريكية المسألة في عام ٢٠٠٤ في قضية حسين ضد الخطوط الجوية الأوليمبية *Olympic Airways v. Rubina Husain*^(١٤٦)، والتي تتلخص وقائعها في طلب زوجة السيد هانسون من المضيفة الجوية ثلاث مرات تغيير مقعد زوجها لئلا يتعد عن القسم المخصص للمدخنين لأنه يعاني من الربو إلا أن المضيفة رفضت ذلك، مما أدى إلى وفاته. وقضت المحكمة بمسئولية الناقل على أساس أن الامتناع عن تقديم المساعدة هو أمر غير متوقع وغير معتاد وخارجي عن الراكب، فالعنصر الخارجي في هذه الحالة هو الامتناع عن الفعل وليس العارض الصحي. وجدير بالذكر أن الناقل دفع في هذه القضية بأن الامتناع *non-event* لا يعد فعلاً بينما تعريف المحكمة للحادث في قضية ساكس يقتضي وقوع حدث أو فعل ما *event or happening*، وقد رفضت المحكمة هذا الدفع مقررّة أن الفعل السلبي يمكن أن يشكل حادثاً مادام أنه غير متوقع، بدليل أن اتفاقية وارسو نصت على جواز دفع المسؤولية بإثبات اتخاذ الإجراءات اللازمة لتجنب الضرر، مما يعني أن الناقل قد يغفل أو يمتنع عن اتخاذ إجراءات ضرورية فيتسبب الضرر. وهذا الحكم يتوافق مع اتفاقيتي وارسو ومونتريال حيث لم تفرق بين الفعل والامتناع، بل لم تظهر هذه التفرقة نهائياً في المناقشات التي دارت بين وفود الدول أثناء اجتماعاتهم. وبالتالي أقرت المحكمة العليا الأمريكية إمكانية اعتبار «الامتناع عن تقديم المساعدة» حادثاً طالما أن هذا الامتناع غير متوقع وغير معتاد، ويدخل في سلسلة الأسباب المسببة للضرر، حتى ولو ارتبط به عناصر متوقعة مثل الحالة الصحية للراكب^(١٤٧).

ويثور التساؤل بشأن الضوابط الذي يمكن على أساسها القول بوجود أو عدم وجود حادث في حالات الامتناع. فهل يكفي أن يكون هذا الامتناع غير متوقع من وجهة نظر الراكب بالمعنى الذي تناولناه دون أي ضوابط أخرى؟

باستقراء التطبيقات القضائية المختلفة يمكن القول إن القضاء استند إلى ضابطين حتى يشكل الامتناع حادثاً، الأول هو علم تابعي الناقل بالحاجة إلى المساعدة، والثاني يتمثل في الانحراف عن الممارسات المهنية وسياسات الخطوط الجوية، وتناولهما في إيجاز:

- **العلم بالحاجة إلى مساعدة:** بداية لابد من التعبير عن الحاجة إلى المساعدة، إذ لا يمكن القول بمسئولية الناقل عن الامتناع عن الاستجابة لحاجات الراكب رغم عدم علم طاقم الطائرة بوجود شخص يحتاج إلى مساعدة من الأساس. وظهر هذا الأمر في قضية حسين، حيث تكرر طلب زوجته ثلاث مرات دون أن تستجيب المضيفة، بل إن المحكمة العليا في هذا الحكم، بررت الاختلاف بين حكمها باعتبار الامتناع حادثاً والأحكام الصادرة بعدم وجود حادث في كل من قضية *Abramson* (الراكب الذي كان يعاني من فتاء ولم توفر له المضيفة مقاعد إضافية) وقضية *Krys* (الراكب الذي لم تهبط الطائرة لإسعافه)، على أساس أن الطاقم لم يكن على دراية كافية بخطورة الموقف في كلتا الواقعتين نظراً لأن الأول لم يلح في طلبه، والثاني تم تشخيصه بشكل خاطئ من قبل طبيب كان على متن الطائرة، في حين أن طلب زوجة السيد هانسون تكرر عدة مرات^(١٤٨). بالإضافة إلى أن

^(١٤٦)Husain v. Olympic Airways, 540 U.S. 644 (2004). See comment on this judgement: Melinda Scissors Colney, Treaties-Accident under the Warsaw Convention - Ninth Circuit Holds That a Pre-existing Medical Condition, along with a Flight Attendant's Failure to Act, Characterizes an Accident under the Warsaw Convention: Husain v. Olympic Airways, Journal of Air Law and Commerce, Volume 69, Issue 1, 2004. P.185 - 193.

^(١٤٧)د. ياسين الشاذلي، د. نزال الكسواني، تطور مفهوم الحادث الجوي في النقل الجوي الدولي للأشخاص، دراسة في التطبيقات القضائية المقارنة والتشريع القطري، مرجع سابق، ص ٤٦٦.

^(١٤٨)The situations in Krys and Abramson are factually different from Dr. Hanson's case. In Krys, Lufthansa employees

جميع الدعاوى التي تقررت مسئولية الناقل فيها عن الامتناع أو التقاعس عن تقديم مساعدة أو خدمة ما، كان دائماً الطاقم على علم بالحاجة إلى تلك المساعدة أو الخدمة^(١٤٩).

وظهرت أهمية إخطار الطاقم بالحاجة إلى مساعدة بوضوح في قضية *Tinh Thi Nguyen v. Korean Air Lines Co. Ltd.*^(١٥٠)، وتتخلص وقائع تلك القضية في أن سيدة فيتنامية كانت تحتاج إلى كرسي متحرك - أي تحتاج مساعدة من طاقم الطائرة - لكن نظراً لعدم وجود أحد من طاقم الطائرة يتحدث اللغة الفيتنامية، لم يفهم أحد طلبها، فاضطرت إلى التحرك على قدمها مما أدى إلى سقوطها وإصابتها. وقضت المحكمة بعدم وجود حادث حيث إن الخطوط الجوية الكورية لم ترفض توفير كرسي متحرك للراكبة إذ إن الأخيرة لم تطلبه مطلقاً، ولم تنتظر على البوابة حتى تحصل على واحد، بل إنه كان في مقدورها على الأقل أن تشير إلى أحد الكراسي المتحركة المحيطة بها لكنها لم تفعل ذلك. فيظهر من هذا الحكم مدى ضرورة إخطار الطاقم بالحاجة إلى المساعدة حتى يمكن القول بمسئولية الناقل ولو كان مثل هذا الإخطار بالإشارة^(١٥١).

- الانحراف عن الممارسات المهنية وسياسات الخطوط الجوية: وفي تقرير المسئولية عن الامتناع، نظرت العديد من المحاكم إلى مدى درجة الانحراف عن الممارسات المهنية *Airline Industry Practices* وعن سياسات الخطوط الجوية *Airline Policies*^(١٥٢). ونذكر في هذا الشأن قضية تتمثل وقائعها في أن راكب عانى

relied upon the advice of a doctor who had been summoned from among the passengers and made the initial, albeit erroneous, determination that Krys had not suffered a heart attack. Thus, Lufthansa was not aware that there was a need for immediate action. Likewise, in *Abramson*, defendant Japan Airlines was not informed that Abramson had a medical condition that required such action. Nothing in *Abramson's* case indicates that he made multiple requests or informed the crew of the urgency of the situation. By contrast, Ms. Husain repeatedly informed Ms. Leptourgou and other Olympic personnel that Dr. Hanson could not be exposed to smoke for health reasons, and that it was necessary that he be moved immediately. Despite her knowledge of Dr. Hanson's health risk, Ms. Leptourgou failed to act.»

^(١٤٩)See the following cases: *Schneider v. Swiss Air Transp. Co., Ltd* 686 F. Supp. 15 (D. Me. 1988), *Prescod v. AMR*. 109 F. App'x 155 (9th Circuit 2004), *Blotteaux v. Qantas Airways Ltd*. 171 F. App'x 566 (9th Cir. 2006) and *Bunis v. Israir GSA, Inc.* 511 F. Supp 2d 319 (E.D.N.Y. 2007).

^(١٥٠)*Tinh Thi Nguyen v. Korean Air Lines Company Limited* (2015). Courtney Luster, the Warsaw Convention: When Falling is not an "Accident", *Journal of Air Law and Commerce*, Volume 82, Issue 1, 2017.

^(١٥١)ومع ذلك، أخطأ هذا الحكم عندما أغفل أن نجلة الراكبة قامت أثناء حجز التذكرة بطلب شراء خدمة إضافية تتمثل في بقاء أحد أفراد الطاقم مع والدتها أثناء جميع الإجراءات ووافق موظف التذاكر وأخبرها بأنها ستحصل على كرسي متحرك أي أنها طلبت المساعدة منذ البداية. أنظر المرجع السابق ص ٢١٦.

^(١٥٢)See the following cases: *Goldman v. Thai Airways Int'l, Ltd.*, (1981) 1 WLR 1186, 3 All ER 693. In this case the court found an "accident" when captain deviated from standard procedure by failing to inform passengers to wear their seat belts while flying through extreme turbulence, Paul Stephen Dempsey, *Accidents & Injuries in Air Law: The Clash of the Titans*, op. cit., P.4. *Fulop v. Maley Hungarian Airlines* 174 F. Supp 2d 651 (S.D.N.Y 2001) "Because the services provided by airlines and their responses to emergencies occurring during flight are closely related to aircraft and carrier operations, their failure to perform to reasonable standards of care could have a causal role in bringing about passenger injury. If such aberrant conduct contravenes the airline's established customs, rules or procedures, in this Court's view, the violation could be deemed an abnormal operation of the aircraft or the carrier, and ruled to be unusual and unexpected". *Husain v. Olympic Airways* (2002) "Her conduct was clearly external to Dr. Hanson, and it was unexpected and unusual in light of industry standards, Olympic policy, and the simple nature of Dr. Hanson's requested accommodation". *Rodriguez v. Ansett Australia Ltd* 383 F. 3d 914 (9th Cir 2004) "Rodriguez has failed to raise a genuine issue of material fact regarding whether Air New Zealand departed from industry custom". *Blotteaux v. Qantas Airway Ltd*. 171 F. App' x 566 (9th Cir. 2006) "Blotteaux has failed to demonstrate any clear industry standard against which Qantas' warnings could be measured in any event. In the absence of a viable failure-to-warn claim, this case is squarely controlled by *Saks and Rodriguez*". *Watts v. American*

من أزمة قلبية بعد مرور ثلاث ساعات على بداية الرحلة الجوية، ولم يقم قائد الطائرة بهبوط اضطراري، لكن اتخذ الطاقم والأطباء الموجودون على متن الطائرة التدابير الصحية اللازمة. وقد أكدت المحكمة أن الحالة الصحية هي أمر داخلي، وأن رد فعل الطاقم غير المتوقع يعد خارجياً عن الراكب وبالتالي يصلح لاعتباره حاداً، لكن المحكمة رغم ذلك قضت أن الراكب لم يقم الدليل على انحراف طاقم الطائرة عن سياسة شركة النقل فيما يخص الحالات الصحية الطارئة، وأن عدم القدرة على التواصل مع خدمة الـ ISOS نتيجة خلل في الشبكة - وهي خدمة تقديم الاستشارات الطبية لطاقم الطائرة عبر الهاتف بحيث يمكن تحديد ما إذا كانت حالة الراكب تستدعي هبوط اضطراري من عدمه - لا يعد انحرافاً شديداً عن سياسات وإجراءات شركة النقل *did not constitute a "significant departure" from Lufthansa policy and procedure*^(١٥٣). وبالتالي اعتبرت المحكمة أن الضابط في تحديد ما إذا كان عدم تقديم المساعدة حاداً من عدمه هو مدى اتباع الناقل للتدابير الصحية والممارسات المهنية في هذا الشأن ودرجة الانحراف عنها.

على صعيد آخر، رفضت إحدى المحاكم هذا المعيار، وقد أثبتت المسألة في قضية *Blansett v. Continental Airlines* المتعلقة بمرض تجلط الأوردة العميقة *Thrombosis Deep Vein*. ففي هذه القضية ذهبت المحكمة الجزئية إلى أن الامتناع عن تحذير الركاب من مخاطر هذا المرض يعد حاداً؛ لأن انتهاك الناقل لمعايير الرعاية والسلامة يشكل واقعة غير متوقعة وغير عادية وخارجية عن الراكب، إلا أن المحكمة الاستئنافية رفضت ذلك، مقررته أنه لا يجوز وضع قاعدة مؤداها أن أي خروج عن المعايير المهنية الخاصة بالرعاية يصنف كحادٍ، فبعض صور هذا الخروج قد تشكل حاداً وبعضها لا، فالأصل هو البحث عن وجود حدث غير متوقع أو غير عادي. وانتهت المحكمة إلى أن التعرض لمخاطر مرض تجلط الأوردة العميقة ما هو إلا تفاعل داخلي للراكب مع الإجراءات الروتينية للطيران^(١٥٤).

في حين ذهبت بعض المحاكم إلى ضرورة التمييز بين المادة ١٧ من اتفاقية وارسو، التي تتطلب وجود حادٍ، والمادة ٢٠ فقرة أولى التي تجيز للناقل التخلص من المسؤولية بالاستناد إلى اتخاذ كافة التدابير اللازمة لدفع الضرر أو استحالة اتخاذها. فقضت أن تقرير وجود حادٍ بالاستناد إلى امتناع الناقل عن اتخاذ التدابير اللازمة لمنع الإصابة ما هو إلا تحقيق يدخل في المادة ٢٠ وينبغي الخوض فيه فقط عند إثبات وقوع الحاد^(١٥٥).

والرأي الأخير غير جدير بالتأييد، ذلك أن البحث في درجة الانحراف عن السياسات والممارسات المهنية ما هو إلا ضابط لتحديد مدى اعتبار امتناع تابعي الناقل عن التدخل غير معتاد، والقول بغير ذلك يعني أن أي رفض أو تقاعس يصدر من قبل تابعي الناقل ويترتب عليه ضرر ما يضحى حاداً، في حين يكون من حق قائد الطائرة وطاقمها بحكم خبرتهم وسيطرتهم وإحكاماً للعقل والمنطق والممارسات المهنية أن يرفضوا بعض طلبات الركاب،

Airlines, Inc. U.S. District Court 2007. "Although Matsuo's heart attack was caused by his own internal condition and was unrelated to the operation of the American Airlines aircraft, American Airlines' unusual or unexpected failure to recognize and/or respond to Matsuo's heart attack, and its failure to conform to industry custom and practices by responding to his medical emergency, could constitute a link in the chain of the events causing the ill-fated "accident" on board Flight 154."

⁽¹⁵³⁾ *Safa v. Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft, Inc.*, 621 F. App'x 82 (2d Cir. 2015)

⁽¹⁵⁴⁾ *Blansett v. Continental Airlines Inc.* United States Court of Appeals, Fifth Circuit (2004).

⁽¹⁵⁵⁾ *Krys v. Lufthansa German Airlines*, 119 F 3rd 1515 (11th Cir. 1997) and *Camán v. Continental Airlines*, 455 F.3d 1087 (9th Cir. 2006). See Oliver Beiersdorf & Jennifer A. Guidea, Recent Developments in Aviation Law, *Journal of Air Law and Commerce*, Volume 72, Issue 1, 2007, P.220.

بل إن القول بغير ذلك يجعل تابعي الناقل يخشون من عدم تلبية طلباتهم، لاسيما أن التفرقة التي ذهب إليها الرأي الأخير إنما تفقد أهميتها في ظل اتفاقية مونتريال متى كانت قيمة الضرر أقل من ١٢٨٨٢١ وحدة حقوق سحب خاصة، لأن الناقل لا يستطيع دفع مسؤوليته في هذه الحالة إلا بإثبات خطأ المضرور. لذلك من الأفضل ترك تقدير وجود الانحراف ومدى جسامته إلى السلطة التقديرية للمحكمة.

وثمة انتقادات وجهت إلى الأحكام التي قررت مسؤولية الناقل عن عدم القدرة على توفير الرعاية الصحية اللازمة، إذ إن الناقل الجوي ليس بمقدوره توفير خدمة طبية كافية لمواجهة كافة الأزمات الصحية، وقد يضطر إلى تعيين طاقم طبي ويزود الطائرة بمعدات طبية مكلفة، الأمر الذي يؤدي في النهاية إلى زيادة تكلفة تذكرة الطيران ليعوض النفقات التي يتحملها في هذا الشأن^(١٥٦).

الفرع الثاني: سلوك الراكب

يدخل في مفهوم الحادث الوقائع الخارجية عن الراكب دون الوقائع الداخلية، لكن ليست جميع الوقائع الداخلية تتعلق بصحة الراكب إذ يمكن أن يكون سبب الإصابة سلوك الراكب نفسه، وهو أمر لا يخرج عن الراكب. ويمكن استنتاج ذلك من الحكم الصادر في قضية *Braclay v British Airways Plc* من محكمة استئناف إنجلترا وويلز^(١٥٧)، حيث انزلت راكبة بسبب شريطة بلاستيكية مثبتة على أرضية الطائرة. وقضت المحكمة أن تلك الواقعة لا تشكل حادثاً لأنه لم يحصل حدث مستقل عن فعل أو امتناع الراكبة *No event which happened independently of anything done or omitted by her*. فرأت المحكمة أن ما حدث هو احتكاك قدم الراكبة بالشريطة، مما أدى إلى سقوطها، ولا يعد ذلك إلا تفاعلاً داخلياً مع التشغيل المعتاد للطائرة.

فالحادث إذاً يكون خارجياً متى كان مستقلاً عن الراكب بحيث لو وقع بسبب شيء قام به أو امتنع عن القيام به لا يعد بذلك حادثاً. فلا يدخل في مدلول الحادث قيام الراكب بإلقاء نفسه من الطائرة بهدف الانتحار^(١٥٨)، وإصابة الراكب نتيجة سقوطه عندما ترك مقعده للذهاب إلى المرحاض^(١٥٩)، وسقوطه بسبب سكره الإرادي^(١٦٠).

وتظهر مسألة سلوك الراكب واضحة في تصرفات طاقم الطائرة ورجال الأمن تجاه الراكبين المشاغبين أو غير المنضبطين *Unruly or Disruptive Passenger*. ففي قضية *Levy v. American Airlines, Inc*، أصيب ليفي بعدة إصابات عندما كان يتم ترحيله من مصر إلى الولايات المتحدة الأمريكية بسبب جرائم جنائية موجهة ضده. فأثناء ترحيله حاول ليفي الانتحار باستخدام قطعة السحب المعدنية الموجودة أعلى علبة المياه الغازية، مما جعل الوكلاء الفيديريون يتدخلون، فدار بينهم وبين ليفي شجار نتج عنه بعض الأضرار للأخير. وأدعى ليفي بأن الناقل لم يوفر له رحلة آمنة ولم يحفظ سلامته، إلا أن المحكمة في هذه القضية قضت بعدم وجود حادث لأن تصرف الراكب المتمثل في محاولة قطع معصمه هو الذي أدى إلى تصرف الوكلاء الفيديريين، وقررت

⁽¹⁵⁶⁾Christoffer Thalin, The Air Carrier's Liability for Passenger Damages, Master Thesis, University of Lund, 2002, P.33.

⁽¹⁵⁷⁾Brian Bradley, Aircraft "Accident" under Warsaw - Is there clarity?, Precedent (Australian Lawyers Alliance), Precedent 8, Issue 120, Jan/Feb 2014, P.11.

⁽¹⁵⁸⁾د. ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، مرجع سابق، ص ٦٠.

⁽¹⁵⁹⁾Chaudhari v. British Airways plc: CA 16 April 1997. See Karin Paulsson, op. cit., P.33.

⁽¹⁶⁰⁾Padilla v. Olympic Airways, 765 F. Supp. 835 (S.D.N.Y 1991).

المحكمة بين تلك الواقعة ووقائع الإرهاب والخطف التي لا تحتوي على فعل من جانب الراكب المضرور^(١٦١). وفي قضية أخرى قضت المحكمة أن رفض الراكب النزول من الطائرة بعد إخطاره بأنه غير مسموح له بالسفر، وتعرضه لبعض الإصابات نتيجة استعمال القوة من قبل الشرطة وأمن الطائرة لإنزاله، لا يمكن القول معه بوجود حادث لأن الضرر نتج عن رفض الراكب النزول، وليس قرار إنزاله^(١٦٢). والشجار بين الراكب وأحد تابعي الناقل والقبض عليه لا يعد حادثاً لأنه حصل بسبب فعل الراكب المتمثل في رفضه النزول من الطائرة^(١٦٣). ويؤكد هذا المعنى الحكم الصادر في قضية *Ginsberg v. American Airline*، حيث كان الراكب خارجاً من حمام الطائرة ومتجهاً نحو مقعده عندما أخبرته المضيفة بالانتظار قليلاً حتى تقوم بإبعاد عربة الأطعمة والمشروبات من ممر الطائرة، إلا أن الراكب لم ينتظر وبدأ يبعد العربة بنفسه، الأمر الذي أدى إلى مشاجرة بينهما. وانتهت المحكمة أن المشاجرة لم تكن خارجية عن الراكب وأنها نتجت عن قراره بتحريك العربة (أي فعله)، متجاهلاً تعليمات المضيفة^(١٦٤).

ويمكن ملاحظة خلط بين مفهوم الحادث ونص المادة ٢١ من اتفاقية وارسو^(١٦٥)، وكان الأفضل تقرير وجود حادث مع إمكانية التخلص من المسؤولية أو التخفيف منها على أساس أن خطأ المصاب هو الذي تسبب عنه الضرر أو ساعد على وقوعه لأنه لا خلاف في أن استعمال القوة في مواجهة الراكب يعد أمراً غير معتاد وهو خارجي عن الراكب بكل تأكيد، وذلك بعكس مسألة الامتناع عن الاستجابة لطلبات الراكبين أو الفشل في تقديم الخدمة الطبية لهم والتي لا تعد في حد ذاتها مسكلاً غير معتاد أو غير متوقع من قبل الناقلين الجويين، وبجاجة إلى ضابط إضافي يسمح بتقييم مدى اعتياد الرفض أو الفشل.

ونشير أن تدخل الطاقم واتخاذ إجراءات ضد الراكب المشاغب يجد سنده في اتفاقية طوكيو لسنة ١٩٦٣ بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرة المعدلة بموجب البروتوكول الموقع في مونتريال بتاريخ ٤ أبريل لسنة ٢٠١٤. فقد أجازت المادة السادسة لقائد الطائرة أن يفرض التدابير المعقولة *Reasonable Measures* التي تكون ضرورية لحماية سلامة الطائرة أو الأشخاص أو لحفظ النظام والانضباط على متن الطائرة. كما منحت المادة العاشرة لقائد الطائرة وطاقمها والشخص الذي تسير الرحلة لحسابه حصانة من المسؤولية في أي دعوى ترفع بسبب المعاملة التي يتعرض لها الراكب المشاغب. لكن تجدر الملاحظة أنه متى خرج الطاقم عن حدود التدابير «المعقولة»، فإن هذه المجاوزة تعد حادثاً^(١٦٦).

⁽¹⁶¹⁾Levy v. American Airlines, 22 F.3d 1092 (2d Cir. 1994). See Donald R.Andersen, Recent Developments in Aviation Law, Journal of Air Law and Commerce, Volume 60, Issue 1, 1994, from P.43 to P.47.

⁽¹⁶²⁾Cush v. BWIA International Airways Ltd. 175 F. Supp 2d 483 (E.D.B.Y. 2001).

⁽¹⁶³⁾Grimes v. Northwest Airlines, Inc. No. CTV. A. 98-CV-4794, 1999 WL 562244 (E.D. Pa. 1999). See Blanca I. Rodriguez, Recent Developments in Aviation Liability Law, Journal of Air Law and Commerce, Volume 66, Issue 1, 2001, P.54.

⁽¹⁶⁴⁾Ginsberg v. American Airline. No. 09 Civ. 3226(LTS) (KNF), 2010 WL 3958843, (S.D.N.Y. Sept. 27, 2010). See Linda L.Lane, Kimberly R. Gosling & Don G.Rushing, Recent Developments in Air Carrier Liability, Journal of Air Law and Commerce, Volume 76, Issue 2, 2011, P.212.

⁽¹⁶⁵⁾تنص المادة ٢١ من اتفاقية وارسو على أنه «إذا أثبت الناقل أن خطأ الشخص المصاب هو الذي تسبب عنه الضرر أو ساعد على وقوعه، للمحكمة بالتطبيق لأحكام قانونها الخاص أن تعفي الناقل من المسؤولية كلياً أو جزئياً».

⁽¹⁶⁶⁾لم نعثر على واقعة دولية في هذا الشأن، وربما يرجع ذلك إلى دخول بروتوكول مونتريال لسنة ٢٠١٤ حيز النفاذ عام ٢٠٢٠، إلا أنه في إحدى الوقائع المحلية كان أحد الراكبين مخموراً وأثار الفوضى على متن الطائرة مهدداً سلامة الركاب والطاقم، فتم حقه بمهدئ تفاعل تفاعلاً سلبياً مع الكحول الذي في جسده مما سبب وفاته. فهذا بالتأكيد يجاوز نطاق التدابير المعقولة التي خولتها اتفاقية طوكيو لطاقم الطائرة. أنظر:

Christian Giesecke, Unruly Passenger and Passenger Rights, Master Thesis, McGill University, 2001, P.89. Also See Blair

وخلاصة القول إن الواقعة تكون خارجية متى كانت غير راجعة لظروف خاصة بالراكب أي مستقلة ومنفصلة عنه، تخرج عن كونها عارض صحي أصاب الراكب، وعن كونها نتيجة لفعل أو امتناع صادر عنه، علماً أن التدخل الإيجابي أو السلبي من جانب الطاقم ينطبق عليه وصف الحادّ متى كان غير متوقع وساهم في حدوث الضرر بجانب العارض الصحي أو سلوك الراكب.

المطلب الثالث: ارتباط الواقعة بنشاط أو مخاطر النقل الجوي

رأينا أن بعض الفقه تطلب ضرورة ارتباط الواقعة بالنقل الجوي أو استغلال الطائرة، كما ظهرت مسألة الارتباط في المناقشات التي دارت بين وفود الدول أثناء تبني بروتوكول جواتيمالا سيتي عندما اقترح الوفد الإيطالي إضافة عبارة تقضي بعدم مسؤولية الناقل عن الوقائع غير المتعلقة بعمليات النقل الجوي.

أما على صعيد المحاكم، فقد اختلفت في مدى تطلب ارتباط الواقعة بنشاط النقل أو مخاطر النقل الجوي inherent risks/hazards of air travel، حيث رأى الاتجاه المعارض لهذا المعيار أن الواقعة تعدّ حادّاً متى كانت غير متوقعة وخارجية عن الراكب دون أكثر من ذلك، في حين ذهب الاتجاه المؤيد إلى أنه لا يمكن القول بمسؤولية الناقل مطلقاً عن أي واقعة ترتب ضرراً لمجرد أنها غير متوقعة وخارجية عن الراكب، بل لابد من وجود صلة ما بينها وبين النقل الجوي أو مخاطره (الفرع الأول). وهذا الخلاف قد أثر في بعض الوقائع بأن دخلت في أو خرجت من نطاق مفهوم الحادّ، لذلك ينبغي تحديد المقصود بهذا الارتباط (الفرع الثاني).

وقبل تناول هذا المعيار ينبغي الإشارة إلى أمرين:

- رغم استعمال الأحكام لعبارة operation of an aircraft والتي تترجم في اللغة العربية إلى «تشغيل الطائرة» إلا أننا نلاحظ من التطبيقات أن المقصود بهذه العبارة هو «نشاط النقل أو الناقل» وليس فقط نشاط أو تشغيل الطائرة بالمعنى الحرفي الذي يوحي بتشغيلها وحركتها من الناحية الفنية والميكانيكية. لذلك وجب الإشارة إلى أننا سوف نستعمل أحياناً في هذا المطلب عبارة تشغيل الطائرة لأنها العبارة المستخدمة في الأحكام في حين أن الغالب أن المحاكم تقصد نشاط النقل.

- لم نكتف بالفصل بين فكري «الارتباط بنشاط النقل» و «الارتباط بمخاطر النقل الجوي» لأن المحاكم نظرت إلى توفر أيهما أو استعملتهما على نحو مترادف. بالإضافة إلى ذلك، من المتصور أن مخاطر النقل الجوي ما هي إلا جزء من نشاط النقل، إذ إن مخاطر النقل الجوي تشمل المخاطر المتعلقة بالجو أو الطائرة، وكلاهما يرتبط بالنقل بكل تأكيد ولا ينفصل عنه، إذ إن الطائرة هي الآلة المستعملة في النقل، والجو هو الوسط الذي تعمل فيه الطائرة، لذلك لا حاجة لإقامة التفرقة بينهما.

الفرع الأول: اتجاه المحاكم بشأن ارتباط الواقعة بنشاط أو مخاطر النقل الجوي بين المعارضة والتأييد

أولاً: الاتجاه المعارض

J. Berkley, Warsaw Convention Claims Arising From Airline-Passenger Violence, UCLA Journal of International Law and Foreign Affairs, Volume 6, Issue 2, Fall/Winter 2001, 2002, P.20-26.

عارضت العديد من الأحكام ضرورة ارتباط الواقعة بنشاط أو مخاطر النقل الجوي لكي تشكل حادثةً، وقد بنى هذا الاتجاه رأيه على عدة أسباب. فذهب رأي أن الحكم الصادر في قضية ساكس ضد الخطوط الجوية الفرنسية اشترط فقط أن تكون الواقعة غير معتادة أو غير متوقعة وخارجية عن الراكب دون أن يوجد في الحكم ما يوحي بضرورة ارتباط الواقعة بتشغيل الطائرة أو بالنقل الجوي^(١٦٧)، خاصة أن حكم محكمة الاستئناف في هذه القضية كان قد قضى بمسئولية الناقل الجوي على أساس أن ما تعرضت له ساكس يعد من مخاطر النقل الجوي، وهو ما رفضته المحكمة العليا.

ورأت المحكمة في قضية *Lahey v. Singapore Airlines* أن اعتداء راكب على راكب آخر يعد حادثةً لأنه لا يوجد ما يوحي أن مصطلح «حادثة» يتطلب وجود سلوك تقصيري من جانب طاقم الطائرة^(١٦٨) وهو ما يعني أنه لا حاجة لوجود ارتباط بين الواقعة والنقل الجوي.

كذلك قضت المحكمة باعتبار سقوط امرأة من الحافلة التي استقلتها لجلب أمتعتها من مكان منفصل عن المطار حادثةً رغم أن ما واجهته المرأة يدخل في نطاق مخاطر النقل الأرضي التقليدية، وقد بررت المحكمة في رفضها لمعيار الارتباط بمخاطر النقل الجوي بأن البحث حول هذا الأمر سوف يشغل المحاكم بالبحث حول ما الذي يدخل في مخاطر النقل الجوي وهي مسألة معقدة^(١٦٩).

في حين وجدت بعض الأحكام أن عدم تطلب الارتباط بين الواقعة والنقل إنما يستند إلى قواعد المسئولية الموضوعية التي نص عليها اتفاق مونتريال لسنة ١٩٦٦ - واتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩ فيما يتعلق بالدعاوى التي تقل قيمتها عن ١٢٨٨٢١ وحدة حقوق سحب خاصة - فتقوم مسئولية الناقل بمجرد وقوع الضرر دون حاجة لوجود ارتباط بين الواقعة التي سببت الضرر والنقل الجوي. ففي قضية *Herman v. Trans World Airlines* بررت المحكمة مسئولية الناقل عن واقعة اختطاف الطائرة وتغيير مسارها استناداً إلى المسئولية الموضوعية التي أقرها اتفاق مونتريال لعام ١٩٦٦. فبني نظام المسئولية الموضوعية أصبح مفهوم الحادثة يشمل كل الأسباب الممكنة للضرر سواء ارتبطت بالنقل الجوي أو الاستغلال الجوي أم لم ترتبط به، وبالتالي كان سيتغير الحكم لو خضعت الواقعة لاتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩^(١٧٠). وقد ذهب حكم إلى أن اتفاقية وارسو، والتعديلات اللاحقة لها، وحكم ساكس جميعهم يتجهون صوب فكرة واحدة هي توزيع المخاطر على الطرف الأكثر قوة على السيطرة عليها (الناقل)، الأمر الذي يشجع الناقلين على اتخاذ خطوات حقيقة لتقليل هذا الخطر^(١٧١).

وفي ديسمبر ٢٠١٩، أصدرت محكمة العدل الأوروبية رأياً بخصوص المادة ١٧(١) من اتفاقية مونتريال^(١٧٢)، بمناسبة سقوط كوب من القهوة من على منضدة الطعام على طفل يبلغ عمره ٦ سنوات وإصابته بحروق، دون تبين سبب سقوط الكوب. وانتهت المحكمة في رأيها إلى أنه «يجب تفسير نص المادة ١٧/١ على أن مفهوم

^(١٦٧) KLM Royal Dutch Airlines v. Morris, England and Wales Court of Appeal (May 17, 2001), See Paragraph 25.

^(١٦٨) Lahey v. Singapore Airlines, Ltd. 115 F. Supp. 2d 464, 466-67 (S.D.N.Y. 2000).

^(١٦٩) Girard, 2003 WL 21989978, referred to in Alexa West, Defining "Accidents" in the Air: Why Tort Law Principles are Essential to Interpret The Montreal Convention's "Accident" Requirement, op. cit., P.1480.

^(١٧٠) د. محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي الدولي والداخلي، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ١٩٩٧، ص ١٩٥ و ١٩٦.

^(١٧١) Magan v. Lufthansa German Airlines, See supra note 134.

^(١٧٢) EUR-Lex - 62018CJ0532 - EN - EUR-Lex (europa.eu) Last visited 26/1/2023.

(الحادث) يشمل جميع المواقف التي تحدث على متن الطائرة عندما يتسبب شيء يُستخدم في خدمة الركاب في إصابة جسدية للراكب، دون أن يكون هناك ضرورة للبحث عما إذا كانت هذه المواقف تنبع من خطر يرتبط عادة بالطيران أم لا. وبالتالي رفضت محكمة العدل الأوروبية البحث عن وجود علاقة بين الواقعة ومخاطر الطيران، وقد بنت رأيها على الأسباب التالية:

- وفقاً للفقرة الثالثة من ديباجة اتفاقية مونتريال، تقر الدول الأطراف بأهمية ضمان حماية مصالح المستهلكين في النقل الجوي الدولي والحاجة إلى تعويض عادل⁽¹⁷³⁾، لذلك قررت الاتفاقية تبني نظام المسؤولية الموضوعية لشركات النقل الجوي. ومع ذلك، رأت المحكمة أن أي نظام من هذا النوع يعني أنه يجب الحفاظ على «توازن عادل للمصالح» لا سيما مصالح شركات النقل الجوي والراكب، ويتضح ذلك من الفقرة الخامسة من ديباجة اتفاقية مونتريال⁽¹⁷⁴⁾.

- ولتحقيق هذا التوازن العادل للمصالح، قررت اتفاقية مونتريال منع الناقل من دفع مسؤوليته متى لم يجاوز التعويض حدوداً معينة، ليتمكن الراكب من الحصول على التعويض بسهولة وسرعة، مع مراعاة ألا تشكل تلك الحدود عبئاً ثقيلاً على الناقلين الجويين يشل نشاطهم الاقتصادي، فضلاً عن منح الناقل وسيلة للإعفاء أو التخفيف من المسؤولية في المادة ٢٠ عن طريق إثبات أن الضرر نشأ بسبب فعل أو إهمال الراكب. وإذا زادت قيمة التعويض عن الحد المقرر في الاتفاقية، يكون للناقل سبل أخرى لدفع المسؤولية.

- وانتهت المحكمة إلى أن اشتراط نشوء الضرر عن خطر مرتبط بالطيران أو بتشغيل الطائرة أو حركتها لا يتوافق مع الأهداف التي تسعى إليها الاتفاقية، ولا يتوافق مع المعنى العادي للحادث، والذي رأت المحكمة أنه يقصد به «حدث غير إرادي وضار وغير متوقع» unforeseen, harmful and involuntary event.

وبناء على ما تقدم، وجدت محكمة العدل الأوروبية في بنود اتفاقية مونتريال توازن بين مصلحة الراكب والناقل، بحيث يكون من شأن اشتراط الارتباط بتشغيل الطائرة أو مخاطر الطيران الإخلال بهذا التوازن. فالناقل يلتزم بتعويض الراكب لأنه في جميع الحالات لا يصل مبلغ التعويض إلى حد يُرهق الناقل ويثقل عليه، بالإضافة إلى أن الناقل يظل في مقدوره دفع مسؤوليته أو التخفيف منها إذا ساهم المضرور في وقوع الضرر.

وفي قضية أخرى في يونيو ٢٠٢٢ بحثت محكمة العدل الأوروبية فيما إذا كان سقوط امرأة أثناء النزول من الطائرة دون وجود سبب مؤكد للسقوط ودون تبين أي عيب في سلم النزول يعد حادثاً أم لا. وخلصت المحكمة إلى أن الواقعة تشكل حادثاً؛ لأن مفهوم الحادث لا يشترط وجود خطر ما ولا يستلزم فشل الناقل الجوي في اتخاذ العناية اللازمة والوفاء بواجبات السلامة، إذ إن مسألة الوفاء بواجبات العناية والسلامة من عدمها لا تؤثر على تحديد مفهوم «الحادث»⁽¹⁷⁵⁾. ومن الملاحظ كيف انتصرت محكمة العدل الأوروبية لحقوق مستهلكي خدمات النقل الجوي، بأن وسعت من مفهوم الحادث.

⁽¹⁷³⁾ تنص الفقرة الثالثة من ديباجة اتفاقية مونتريال على الآتي: «وإدراكاً منها لأهمية تأمين حماية مصالح المستهلكين في النقل الجوي الدولي والحاجة إلى الحصول على التعويض العادل على أساس مبدأ التعويض عن الضرر».

⁽¹⁷⁴⁾ تنص الفقرة الخامسة من ديباجة اتفاقية مونتريال على الآتي: «واقتراناً منها بأن اتخاذ تدابير جماعية من قبل الدول لتحقيق مزيد من التوافق والتنبين لبعض القواعد التي تحكم النقل الجوي الدولي من خلال اتفاقية جديدة، هو الوسيلة الأكثر ملاءمة لتحقيق توازن عادل بين المصالح».

⁽¹⁷⁵⁾ Law report: ECJ sheds light on the notion of 'accident' under the Montreal Convention. The Malta Independent, August 24, 2022. advance.lexis.com/api/document?collection=news&id=urn:contentItem:667B-BBW1-F11P-X4H7-00000-00&context=1516831. Last visited 26/1/2023.

ثانياً: الاتجاه المؤيد

وجد اتجاه آخر يؤيد ضرورة ارتباط الواقعة بالنقل الجوي أو مخاطره، وليس بالمخاطر التي نواجهها أثناء العيش في عالمنا المعتاد^(١٧٦). فكل ما لا يرتبط بتشغيل الطائرة أو مخاطر النقل الجوي بحيث يمكن تصور حصوله في أي مكان وتحت أي ظروف لا يدخل في نطاق الحَادِثِ، ومن ذلك إغماء راكبة وسقوطها بالقرب من باب الطائرة، لأن هذه الواقعة ليست من مخاطر الطيران أو من خصائصه المميزة^(١٧٧). كذلك جميع الحوادث التي تقع من راكب على راكب آخر متى لم يتصل بها أي فعل أو امتناع من الطاقم. فرفضت المحكمة اعتبار اللكمة التي تلقاها راكب من راكب آخر مخموراً حَادِثاً لأنها ليست من مخاطر الطيران أو المخاطر التي يمكن للناقل أن يمنعها من خلال وضع تدابير أمنية^(١٧٨).

وقد برر هذا الاتجاه رأيه على أساس المناقشات التي دارت أثناء وضع اتفاقية وارسو بشأن نطاق سريان التزام الناقل بضمان السلامة حيث إن تطلب وقوع الحَادِثِ على متن الطائرة أو أثناء أي من عمليات النزول أو الصعود إنما يدل على ضرورة ارتباط الحَادِثِ بمخاطر الطيران^(١٧٩) وأن التعديلات التي أدخلها اتفاق مونتريال لسنة ١٩٦٦ قد ألغت الاستناد إلى اتخاذ التدابير اللازمة لتجنب الضرر دون أن تُحدِث أي تغيير في الشروط المسبقة لمسئولية الناقل^(١٨٠).

أيضاً وجدت المحاكم في كتابات السيد ديتير جودهويس *the official reporter of Warsaw Convention*، ما يبرر هذا الشرط، حيث كتب صراحة في مؤلفه أنه من غير المبرر تقرير مسؤولية الناقل عن الوقائع التي يصاب فيها راكب في مشاجرة مع راكب آخر، لأن الحَادِثِ الذي تسبب في الضرر لا علاقة له بتشغيل الطائرة^(١٨١).

كذلك وجدت المحاكم أن عدم تطلب ارتباط الواقعة بالطيران من شأنه أن يجعل مسؤولية الناقل الجوي مطلقة وتشمل أي ضرر يقع أثناء الرحلة الجوية، ولا يوجد أي سبب يبرر مثل هذا النظر. فحتى يمكن القول بوجود حَادِثٍ لا بد من توفر ما يلي: (١) حدث غير متوقع أو غير معتاد خارجي عن الراكب؛ و(٢) أن يكون هذا الحدث عطل أو وضع غير طبيعي في تشغيل الطائرة^(١٨٢).

وأخيراً بررت المحاكم تطلب هذا المعيار بالاستناد إلى أهداف مؤتمر وارسو، إذ كان الهدف الأهم هو حماية شركات النقل الجوي من العواقب الشديدة للحوادث الكارثية، وهي فكرة ضرورية لحماية الصحة الاقتصادية

⁽¹⁷⁶⁾ "The courts stress that occurrences outside the airline's control or ability to prevent, or that are not related to hazards inherently associated with aviation, but rather are risks incident to "living in a world such as ours," may not be classified as accidents under the Convention". *Fulop v. Malev Hungarian Airlines*, supra note 144.

⁽¹⁷⁷⁾ *Rullman v. Pan American*, 122 Misc. 2d 445, 471 N.Y.S.2d 478 (N.Y. Sup. Ct. 1983).

⁽¹⁷⁸⁾ *Stone v. Continental Airlines, Inc.*, 905 F. Supp. 823 (D. Haw. 1995) and *Price v. British Airways*, 91 Civ. 4947 (JFK) (S.D.N.Y. Jul. 6, 1992).

⁽¹⁷⁹⁾ أنظر الفرع الثاني من المطلب الثالث من المبحث الأول.

⁽¹⁸⁰⁾ *Warsaw v. Trans World Airlines, Inc.*, See supra note 57 قضية ساكس. مقرر أن كل ما في الأمر هو عدم جواز دفع المسؤولية حينما رفضت تكييف مسؤولية الناقل على أنها مطلقة في ظل اتفاق مونتريال ١٩٦٦، مقرر أن كل ما في الأمر هو عدم جواز دفع المسؤولية بإثبات اتخاذ التدابير اللازمة ولا علاقة لهذا الأمر بالحَادِثِ.

⁽¹⁸¹⁾ *Goedhuis, National Airlegislations and the Warsaw Convention, The Hague (1937)*, p. 200; Reply Memorandum of *British Airways* at 5-6, referred to in *Price v. British Airways*.

⁽¹⁸²⁾ *Gotz v. Delta Air Lines, Inc.*, 12 F. Supp. 2d 199 (D. Mass. 1998).

لصناعة الطيران آنذاك، وذلك من خلال أمرين: الأول فرض حدود للتعويض، والثاني الاعتراف بصعوبة إثبات الحادث الجوي⁽¹⁸³⁾.

والرأي الثاني أولى بالتأييد، إذ إن القول بمسئولية الناقل عن جميع الوقائع الخارجية غير المتوقعة فيه إهدار للتفرقة التي أقامتها كل من اتفاقية وارسو ومونتريال بين الحادث والحادث. كما أن جميع ما بدر من مناقشات وتطورات بشأن هذا المفهوم إنما يشير إلى أن الحادث لا يشمل وقائع اعتداء الركاب على راكبين آخرين أي وقائع غير مرتبطة بالنقل⁽¹⁸⁴⁾. وهذا التفسير لا يزال يحقق حماية للراكب ويُدخل في مفهوم الحادث العديد من الوقائع كما سنرى. أما القول بأن تطلب الارتباط بالنقل من شأنه أن يهدر التوازن بين مصالح الناقلين والركاب في ظل اتفاقية مونتريال على أساس أن مبلغ التعويض في جميع الحالات لا يصل إلى حد يرهق الناقل، فهو قول مردود عليه بأن كثرة القليل كثير، إذ إن زيادة عدد الدعاوى ضد الناقل والحكم لصالح الركاب طوال الوقت سوف يرهق الناقل في نهاية المطاف ويؤثر على سمعته التجارية، وسوف يفتح الباب أمام العديد من الدعاوى بمناسبة وقائع عادية لمجرد أنها وقعت على متن الطائرة، لعلم الركاب بسهولة الحصول على تعويض وملاءة الناقل المالية. والحقيقة أن نشاط النقل الجوي يعاني أحياناً من بعض التخبطات المالية. فعلى مدار الخمسة عشر عام الأخيرة، شهد نشاط الطيران في بعض الأحيان إما خسارات وإما معدل ضعيف من الأرباح⁽¹⁸⁵⁾، وقد شاهدنا كيف مُنيت شركات النقل بخسائر كبيرة نتيجة جائحة كورونا⁽¹⁸⁶⁾، مما يعني أن الناقل الجوي رغم عدم حاجته إلى العديد من سبل دفع المسؤولية كما كان الحال من قبل، لا يزال بحاجة إلى بعض الحماية حتى لا تضع مصالحه، وهي حماية تتحقق بمنح الحادث المعنى الصحيح الذي سعت إليه الاتفاقية. وما نذهب إليه لا يخالف اتفاقية مونتريال على الإطلاق، فالاتفاقية لم تمس مفهوم «الحادث» حيث بقي كما هو، بل إن المحاكم طبقت السوابق القضائية الصادرة في شأن اتفاقية وارسو على الوقائع الخاضعة لاتفاقية مونتريال على أساس أنه لا فارق جوهري بين الاتفاقيتين⁽¹⁸⁷⁾. والحقيقة أن نص الفقرة الأولى من المادة ٢١ من اتفاقية مونتريال والذي يقضي بأنه «فيما يتعلق بالأضرار المنصوص عليها في الفقرة (١) من المادة (١٧) والتي لا تتجاوز قيمتها ١٠٠٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب، لا يجوز للناقل أن ينفي مسؤوليته أو أن يحد منها» إنما يفترض تحقق مسؤولية الناقل أولاً بتوفر الشروط المنصوص عليها في الفقرة الأولى من المادة ١٧ أي وجود حادث، وتسببه في وفاة أو إصابة الراكب، ووقوعه على متن الطائرة أو أثناء أي عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم، والقول بغير ذلك يعني جواز مسائلة الناقل عن الإصابات التي تلحق بالراكب نتيجة حوادث تقع في مكان غير النطاق الملكاني الذي نصت عليها الاتفاقية أو عن أضرار لا يشملها نص المادة ١٧ لمجرد أنه محروم من نفي مسؤوليته وهو قول غير صحيح. ولو شاءت اتفاقية مونتريال تقرير مسؤولية الناقل دوماً اعتبار لمفهوم الحادث، لكانت حذفته تماماً وتبنت نصاً خالياً منه مثل النص المقترح إبان وضع اتفاقية وارسو. كذلك إذا سلمت المحاكم قبل تطبيق اتفاقية مونتريال أن الحادث يُشترط فيه أن يكون غير متوقع وخارجي عن الراكب ومرتبط بالنقل، ولو

⁽¹⁸³⁾ MacDonal v. Air Canada, 439 F. 2d 1402 (1st Cir. 1971). See Alexa West, Defining "Accidents" in the Air: Why Tort Law Principles are Essential to Interpret The Montreal Convention's "Accident" Requirement, op. cit., P.1472.

⁽¹⁸⁴⁾ مشار إليه في هذا البحث صفحة ٢١ وما بعدها.

⁽¹⁸⁵⁾ See Net Profit of Commercial Airlines Worldwide from 2006 to 2022 <https://www.statista.com/statistics/232513/net-profit-of-commercial-airlines-worldwide/> last visited 17/1/2023.

⁽¹⁸⁶⁾ See Airline Business Confidence Index report for Q3 2020 in the following link: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/business-confidence-survey---october-2020/> last visited 17/1/2023.

⁽¹⁸⁷⁾ See Narayanan v. British Airways, 747 F.3d 1125 (9th Cir. 2014): "In interpreting the Montreal Convention, courts have routinely relied upon Warsaw Convention precedent where the equivalent provision in the Montreal Convention is substantively the same".

افترضنا صحة تأثير اتفاقية مونتريال على مفهوم الحادِث، فعلى أي أساس تهدر المحاكم - لاسيما محكمة العدل الأوروبية - شرط ارتباط الواقعة بالنقل دون شرطي فجائية وخارجية الواقعة؟ بل إننا قد أشرنا من قبل أن التطور التاريخي لفكرة المسؤولية الموضوعية إنما يؤكد ضرورة ارتباط الفعل المسبب للضرر بنشاط المدين^(١٨٨). لذلك كله لا نرى أن نظام المسؤولية الموضوعية الذي تبنته اتفاقية مونتريال أحدث أي تغيير في مفهوم الحادث الجوي كما استقر عليه الفقه والقضاء عند تطبيق اتفاقية وارسو. على أي حال قد يكون من الملائم التوسع في مفهوم الارتباط بنشاط أو مخاطر النقل الجوي كما سنرى في الفرع الثاني.

الفرع الثاني: المقصود بارتباط الواقعة بنشاط أو مخاطر النقل الجوي

يقصد بارتباط الواقعة بنشاط النقل أو مخاطر النقل الجوي أن ترتبط الواقعة بأحد المخاطر التي تعد من خصائص النقل الجوي risks that are characteristic of air travel أي أن ترتبط الواقعة التي ينتج عنها الضرر بصفة ما تميز النقل الجوي^(١٨٩). فقضت المحكمة أن تعرض الراكبة للتحرش من قبل راكب مخمور يُصنّف حادِثاً، لأن المضيفون الجويون استمروا في تقديم الخمر له رغم أن الراكبة أخطرتهم أن الراكب في حالة سكر، وذلك على أساس أن خدمة المضيفين الجويين هي من صفات النقل الجوي وبالتالي ترتبط بنشاط النقل^(١٩٠). ومخاطر الطيران تشمل كل الأخطار المتصلة بالملاحة الجوية والتي ترجع إلى فعل الجو أو فعل الطائرة^(١٩١).

وبناء على ما سبق، يمكن القول إنه لا يدخل في مفهوم الحادِث المخاطر العادية التي قد نواجهها أثناء الحياة الطبيعية بعيداً عن استعمال الطائرة، بحيث يمكن تصور حصولها في أي مكان وتحت أي ظروف دون أي تدخل من الخصائص والسمات المميزة للنقل الجوي في إحداثها.

وقد لخصت إحدى المحاكم الجزئية الأمريكية صور ارتباط الواقعة بالنقل الجوي أو مخاطره فيما يلي^(١٩٢):

- وجود علاقة سببية بين تابعي الناقل وفعل الراكب المسبب للضرر

تفترض هذه الحالة صدور اعتداء من راكب على راكب آخر، والأصل أن تلك الاعتداءات لا علاقة لها بالنقل لكن يجوز مساءلة الناقل عنها بشرط وجود علاقة سببية بين تابعي الناقل وبين خطأ الراكب بحيث يسهل أو يسهم تدخل تابعي الناقل في حدوث هذا الخطأ، سواء كان تدخل إيجابياً أو سلبياً. ومثال على الفعل الإيجابي الإفراط في منح الراكب خمرًا مما يجعله يعتدي جنسياً على أحد الركاب^(١٩٣)، أما الموقف السلبي فيتمثل في التقاعس عن تقديم مساعدة إلى راكب استنجد بالمضيفة الجوية لتساعده على التخلص من مضايقات راكب

^(١٨٨) أنظر الفرع الأول من المطلب الثالث من المبحث الأول.

^(١٨٩) Maxwell v. Aer Lingus, see supra note 106.

^(١٩٠) While a "fight" between passengers may not have a "relation to the operation of the aircraft, service from flight attendants, on the other hand, is characteristic of air travel and does have such a "relation with the operation of the aircraft." Tsevas v. Delta Air Lines, No. 97 C 0320 (N.D. Ill. Nov. 24, 1997).

^(١٩١) د. فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، دراسة في اتفاقية فانسوفيا والبروتوكولات المعدلة لها، دار النهضة العربية، ١٩٨٥، ص ٧٨. وُضع هذا التعريف بصدده تفسير قصد المشرع الفرنسي من عبارة «مخاطر الجو» التي ذكرها في المادة ٤٢ في قانون الطيران الصادر عام ١٩٢٤، وهو بصدده تنظيم حالات إعفاء الناقل من المسؤولية.

^(١٩٢) Maxwell v. Aer Lingus, see supra note 106.

^(١٩٣) Langadinos v. American Airlines, Inc. 199 F.3d 68 (1st Cir. 2000).

آخر (١٩٤).

- قيام تابعي الناقل أنفسهم بفعل أو امتناع يسبب ضرراً

وهذه الصورة يقصد بها أن ينتج الضرر مباشرة نتيجة إهمال أو خطأ صادر عن أحد تابعي الناقل. وتشمل هذه الصورة حالات الامتناع عن تقديم المساعدة عندما يقوم راكب بطلب المساعدة، وقد تناولنا هذه الحالات فنحيل إليها منعاً للتكرار^(١٩٥). أيضاً تشمل حالات سوء تقديم الخدمة المعتادة^(١٩٦)، وعدم تحذير الركاب من مخاطر معينة، مثل عدم قيام قائد الطائرة بتنبيه الركاب بربط أحزمة الأمان خلال الاضطرابات الجوية الشديدة مما تسبب في إصابة في العمود الفقري^(١٩٧). كما يدخل في هذه الصورة الإصابات الناتجة عن تجاوز حدود السلطات الممنوحة للطاقم لتأديب الراكب المشاغب^(١٩٨). بالإضافة إلى ذلك، قد يتمثل الحادث في سوء المعاملة وعدم الاحترافية، مثل دخول المضيفة الجوية في نقاش حاد مع أحد الركاب وإهانته وتهديده بالاعتقال^(١٩٩).

- خضوع الواقعة لسيطرة الناقل الجوي أو رقابته

إن الوقائع التي تخضع لسيطرة الناقل أو رقابته تشكل حادثاً جويماً متى أهمل الناقل في ممارسة تلك الرقابة، مثل الإصابات الناتجة عن عمليات وضع الأمتعة في المقصورات العلوية إذ يجب أن تتم تحت إشراف طاقم الطائرة، وأن يتأكدوا من تأمين المقصورة قبل الإقلاع، ومنع الركاب من تخزين الأشياء بطريقة قد تعرضهم أو تعرض الركاب الآخرين للخطر^(٢٠٠).

أيضاً رأت المحكمة أن فتح باب حمام الطائرة على راكب أثناء وجوده بالداخل عارياً نتيجة لإطلاق صافرة الإنذار التي تنبئ بوجود دخان على متن الطائرة يعد حادثاً، إذ إن صوت جرس الإنذار ما هو إلا جزء من نظام الطوارئ الخاص بالطائرة، وبالتالي يرتبط بعمليات الطائرة والنقل الجوي^(٢٠١).

وقضت العديد من المحاكم باعتبار وقائع الإرهاب والقرصنة حوادث^(٢٠٢)، وبالطبع هي وقائع مرتبطة

^(١٩٤)Schneider v. Swiss Air Transp. Co., Ltd 686 F. Supp. 15 (D. Me. 1988).

^(١٩٥)أنظر الفرع الأول من المطلب الثاني من المبحث الثاني.

^(١٩٦)أنظر الفرع الثاني من المطلب الأول من المبحث الثاني.

^(١٩٧)Goldman v. Thai Airways Int'l, Ltd., (1981) 1 WLR 1186, 3 All ER 693.

^(١٩٨)أنظر الفرع الثاني من المطلب الثاني من المبحث الثاني.

^(١٩٩)Carey v. United Airlines, 255 F.3d 1044 (9th Cir. 2001). Ricci v. American Airlines, 226 N.J. Super. 377, 544 A.2d 428 (App. Div. 1988) مع ملاحظة أنها واقعة لا تخضع لاتفاقية وارسو أو مونتريال، وقد قضت المحكمة في هذه الدعوى بمسئولية الناقل (1988) القسم الخاص بالمدخنين عن الأضرار التي تعرض لها السيد ريتشي أثناء الرحلة الجوية، حيث إن الناقل قام بحجز مقعد لراكب غير مدخن في القسم الخاص بالمدخنين لعدم وجود أماكن خالية، فقام هذا الراكب بالاعتداء على السيد ريتشي بسبب تدخينه. والمحكمة في تقريرها مسئولية الناقل لم تعتمد على واقعة الضرب فقط، بل رأت أن رد فعل المضيفة الجوية وقائد الطائرة تجاه السيد ريتشي كان مجحفاً، بأن صدرت التحذيرات في مواجهته، وتم منع صفة بالكامل من التدخين، بالإضافة إلى نقله من مقعده، وتهديده بإبلاغ الشرطة وحبسه. فرأت المحكمة أن الناقل أخل بالتزامه بحماية الراكب، وأن سلوك المضيفة الجوية المهين والمُسي تجاه الراكب يستدعي قيام مسئولية الناقل.

^(٢٠٠)Smith v. American Airlines, Inc., No. C 09-02903 WHA (N.D. Cal. Sep. 22, 2009) and Maxwell v. Aer Lingus, see supra note 106.

^(٢٠١)Laor v. Air France, 31 F. Supp. 2d 347 (S.D.N.Y. 1998).

^(٢٠٢)See the following cases: Rosman v. Trans World Airlines, 34 N.Y.2d 385, 358 N.Y.S.2d 97, 314 N.E.2d 848 (N.Y. 1974), Day v. Trans World Airlines, Inc., 528 F.2d 31 (2d Cir. 1975), Stanford v. Kuwait Airways Corp., 648 F. Supp. 657, 660 n.4 (S.D.N.Y. 1986), Karfunkel v. Compagnie Nationale Air France, 427 F. Supp. 971, 976 (S.D.N.Y. 1977), Evangelinos v. Trans

بالنقل الجوي ومخاطره، إذ إن شركة الطيران هي الأقدر - بحكم سيطرتها المادية على الطائرة - على توفير الوسائل الأمنية اللازمة لتجنب مثل هذه الحوادث^(٢٠٣). فيعد فشل الناقل في توفير الحماية اللازمة حادثاً^(٢٠٤). وبالرغم من أن حوادث الإرهاب والخطف لا تخضع لسيطرة الناقل الجوي بشكل كامل، إلا أنهم لا يخرجون تماماً عن قدرة الناقل الجوي على التأثير عليهم^(٢٠٥) بل إن وفود الدول أدركت أن أعمال القرصنة والتخريب ترتبط بعمليات النقل الجوي، فيدخلون بالتالي في مفهوم الحادث^(٢٠٦).

وبالتأكيد يدخل في هذه الصورة الأضرار التي يتعرض لها الراكب نتيجة سقوط الطائرة أو ارتطامها بسبب الأعطال الفنية والميكانيكية، أو بسبب سوء الأحوال الجوية، إذ إن سلامة الطائرة تخضع لرقابة ومتابعة الناقل، فيلتزم بإجراء الصيانة والإصلاحات اللازمة للطائرة والتأكد من صلاحيتها للإقلاع، ويلتزم كذلك بمتابعة الأرصاد الجوية والتقلبات المناخية قبل الإقلاع وأثناء الرحلة الجوية.

وبالتالي لا تعد مرتبطة بالطيران الوقائع التي لا تخضع إلى إشراف وتوجيه ورقابة تابعي الناقل مثل وقوف راكب فجأة واصطدامه براكب آخر إذ لا سيطرة للناقل الجوي على وقوف الراكبين أو قعودهم^(٢٠٧)، كذلك الإصابة الناتجة عن فقدان الراكب لتوازنه وسقوطه على راكب آخر^(٢٠٨).

التضييق من مفهوم مخاطر الطيران

بعض المحاكم ضيقت من مفهوم مخاطر الطيران، بأن أدخلت وقائع تبدو في ظاهرها عادية لا علاقة لها بالطيران ومن المقدر حصولها في أي مكان، ولا تعد من مخاطر الطيران التقليدية، لكنها رأت في الوضع المحيط بالراكب أثناء النقل الجوي والمتمثل في خصائص وسمات الطيران المعتادة ما يبرر قيام مسئولية الناقل، مُضَيِّقَةً بذلك من مفهوم «مخاطر الطيران».

وأبرز هذه الأحكام الصادر في قضية Wallace v. Korean Air Lines حيث تعرضت راكبة للتحرش أثناء نومها خلال الرحلة الجوية. فعندما انطفأت أنوار الطائرة وخلدت الراكبة إلى النوم، قام أحد الجالسين بجوارها بالتحرش بها، فأدارت وجهها ناحية شبك الطائرة إلا أنه استمر بالتحرش بها، مما جعلها تستنجد

World Airlines, Inc., 550 F.2d 152 (3d Cir. 1977).

⁽²⁰³⁾ Hussel v. Swiss Air Transport Company, Ltd., 351 F. Supp. 702 (S.D.N.Y. 1972).

⁽²⁰⁴⁾ Seguritan v. Northwest Airlines, Inc. 86 A.D.2d 658 (N.Y. App. Div. 1982)

⁽²⁰⁵⁾ "In the middle of the spectrum are hijacking and terrorism cases, which courts uniformly hold to be "accidents" under the Convention. Liability is imposed in these cases not because the carrier is blamed for the criminal acts of terrorists, but because terroristic acts are, sadly enough, held to be a risk characteristic of modern day air travel. Liability for injuries resulting from that risk is allocated to the carrier for the simple reason that the carrier is in a far superior position than are passengers to institute protective safeguards. The unexpected event, in other words, while not fully within the carrier's control, is not wholly beyond the ability of the carrier to influence." Maxwell v. Aer Lingus, see supra note 106.

⁽²⁰⁶⁾ ظهر ذلك عندما اقترح الوفد الإيطالي إضافة عبارة تقتضي ضرورة ارتباط الحادث بعمليات النقل الجوي، إذ سأل وفد المملكة المتحدة عما إذا كان هذا المقترح يستبعد مخاطر الحرب، والقرصنة، والتخريب من الخضوع لمسئولية الناقل، وجاء رد الوفد الإيطالي أن هذه الإضافة تستبعد فقط جميع الوقائع التي لا تخضع لسيطرة الناقل وغير مرتبطة تماماً بتشغيل خدمات الخطوط الجوية، وأن التخريب والقرصنة يدخلون في تلك العمليات ولا يستبعدهم المقترح بكل تأكيد. راجع الفرع الثاني من المطلب الثالث من المبحث الأول في هذا البحث.

⁽²⁰⁷⁾ Gotz v. Delta Air Lines, See supra note 182.

⁽²⁰⁸⁾ Garcia Ramos v. Transmeridian Airlines, Inc., 385 F. Supp. 2d 137 (D.P.R. 2005). See Edward C. Bresee & Sirce Elliott, Recent Developments in Aviation Law, Journal of Air Law and Commerce, Volume 71, Issue 1, 2006, P.173 - 175.

بالمضيقة التي نقلتها إلى مقعد آخر. وقضت المحكمة أن تلك الواقعة تصنف حادثةً، ذلك أن الراكبة كانت موجودة في مكان ضيق بجوار رجلين غريبين، دون رقابة عليهما، مع وجود الأنوار مُنطفئة. فمع أن جميع ما أورده الحكم يعد من الأمور المعتادة في الطيران، وليس من مخاطر الطيران الاعتيادية^(٢٠٩) إلا أن المحكمة وجدت أن خصائص النقل الجوي قد ساهمت في زيادة قابلية الراكبة للتعرض إلى الاعتداء من قبل الراكب. فهذا الحكم يسمح بأن يشمل الحادث وقائع لا يكون لدى تابعي الناقل أي معرفة بها أو مشاركة فيها، ويكون دورهم السببي ضعيف وغير مباشر^(٢١٠).

وتطبيقاً لهذا الحكم، قضت المحكمة أن قيام راكب بدهس قدم راكب آخر على متن الطائرة يعد حادثةً، وذلك عندما كان الراكب متجهاً نحو مقعده، وقد وجد ممر الطائرة مسدوداً بواسطة سيدة قصيرة تجد صعوبة في وضع أمتعتها في مقصورة المتاع العلوية. وفي تلك الأثناء، ازدحم ممر الطائرة من خلفه بالراكبين المتجهين إلى مقاعدهم. وعندما نجحت السيدة - بعد خمس محاولات - في تثبيت أمتعتها، فقدت توازنها ودهست بكعب حذاءها قدم الراكب. رأت المحكمة أن تخزين الأمتعة من قبل الأشخاص الذين هم أقصر من أن يصلوا بشكل مريح إلى مقصورة المتاع العلوية، وعدم قدرة الراكب على التحرك على متن الطائرة بسبب عرقلة الممر أمامه وخلفه من قبل الراكبين الذين يثبتون أمتعتهم أو يتجهون إلى مقاعدهم يعني أن خصائص النقل الجوي قد زادت من إمكانية تعرض الراكب للدهس^(٢١١).

كذلك يعد حادثةً إصابة راكب بسبب سقوط حقيبة راكب آخر عليه عندما كان يحاول تثبيت أمتعته في المقصورة العلوية، وقد وجدت المحكمة أن سمات النقل الجوي التي تتمثل في قيام الراكبين بتخزين حقائبهم في مقصورات تقع فوق رأس الراكبين مباشرة يعرض الراكبين لخطر الاصطدام بأشياء تسقط من فوقهم، بالإضافة إلى أن الناقل الجوي في وضع يسمح له بالسيطرة على هذا النوع من المخاطر من خلال متابعة الراكبين وتنبههم بضرورة الحرص أثناء وضع أمتعتهم^(٢١٢).

هكذا إذ اتجهت بعض المحاكم إلى التضييق من مفهوم مخاطر الطيران، وبالتالي التوسع في حالات الحادث الجوي. فرغم عدم وجود علاقة سببية بين تابعي الناقل وفعل الراكب، أو خضوع الواقعة من حيث الأصل لرقابة الناقل، أو دخولها في مخاطر الطيران الشائعة، إلا أن ظروف الطيران وصفاته العادية تشكل في حد ذاتها خطراً يسهم في حدوث الضرر. والحقيقة أنه يعيب على هذا التوسع أنه لا ضابط واضح له، إذ إنه من السهل القول بأن تصميم الطائرة وظروف النقل تسهم في وقوع الضرر. ففي نهاية المطاف الطائرة هي مكان يكتظ بمسافرين محبوسين لا يقوون على الحركة أو النوم بشكل طبيعي، بل قد يجد البعض في ذلك مبرراً للقول إن الاعتداءات التي تقع من راكب على آخر تحدث بسبب القلق والغضب اللذين يمتلكان الركاب نتيجة تلك الصعوبات، وأن حوادث التعثر في الأشياء المتروكة أو حالات اختلال التوازن إنما يتم استثارتهما بسبب ضيق المساحة وحركة الطائرة، في حين أنها ظروف عادية ومتوقعة، ويصعب على الناقل السيطرة عليها. لكن على أي حال فإن من إيجابيات هذا الاتجاه تحسين خدمة النقل الجوي، وتحفيز شركات النقل على الحفاظ على النظام على متن

^(٢٠٩) د. ياسين الشاذلي، د. نزال الكسواني، تطور مفهوم الحادث الجوي في النقل الجوي الدولي للأشخاص، دراسة في التطبيقات القضائية المقارنة والتشريع القطري، مرجع سابق، ص ٤٦٤.

^(٢١٠) Fulop v. Malev Hungarian Airlines, supra note 144. (at 669 interpreting Wallace).

^(٢١١) Kwon v. Singapore Airlines, 356 F. Supp. 2d 1041 (N.D. Cal 2003).

^(٢١٢) Lee v. Air Can., 228 F. Supp. 3d 302 (S.D.N.Y. 2017). Justin V. Lee & Jackson Walker, Recent Developments in Aviation Law, Journal of Air Law and Commerce, Volume 83, Issue 2, 2018, P.213 and 214.

الطائرة، ومتابعة التصرفات والأعمال التي يقوم بها الركاب، بل ويشجع ذلك على تحسين تصميم الطائرات.

وخلاصة الأمر أن الواقعة تكون مرتبطة بالنقل ومخاطر الطيران إذا وجدت علاقة سببية بين الضرر وفعل أو امتناع الناقل أو تابعيه، أو كانت خاضعة من حيث الأصل لرقابتهم أو سيطرتهم، أو ساهمت ظروف الطيران وخصائصه المميزة في حدوثها، بحيث إذا خرجت الواقعة عن أي من الصور المذكورة خرجت عن نطاق «الحادث» حتى ولو كانت غير معتادة وخارجية عن الراكب.

الخاتمة

حاول البحث الوصول إلى تعريف الحادث الجوي من خلال النظر في الاتجاهات الفقهية والقضائية المختلفة. كما حاول هذا البحث تفسير هذا المفهوم في سياق اتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها واتفاقية مونتريال بالبحث في أهدافهم وأعمالهم التحضيرية والمناقشات التي دارت بين وفود الدول. بالإضافة إلى ذلك، استعرض البحث المعايير والضوابط التي استعملتها المحاكم في تحديد مدى وجود حادث من عدمه وهم معيار عدم توقع أو اعتياد الواقعة المسببة للضرر، وخارجيتها عن الراكب، وارتباطها بالنقل الجوي ومخاطره.

والملاحظ أن اتفاقيتي وارسو ومونتريال بإهمالهما تحديد معنى الحادث الجوي قد فتحا المجال لاجتهادات الفقه والقضاء، الأمر الذي أدى إلى اختلاف رأي الفقه والمحاكم، رغم وحدة الظروف والوقائع. ويمكن القول إن معيار الارتباط بنشاط النقل ومخاطر الطيران لتقدير وجود حادث يعد من أبرز أسباب التباين بين الأحكام، إذ لا يزال حتى يومنا هذا مختلفاً عليه، الأمر الذي يُخرج أو يُدخل وقائع ليست بقليلة في مفهوم الحادث، مما يخل بوحدة القواعد المطبقة على مسؤولية الناقل الجوي، تلك الوحدة التي هدف المجتمع الدولي إلى تحقيقها.

وفي هذا الصدد، رأت محكمة العدل الأوروبية أن أهداف اتفاقية مونتريال تقتضي التوسع في مفهوم الحادث، فلا تشترط ارتباط الواقعة بالنقل الجوي أو بنشاط أو تشغيل الطائرة، مُعرفة الحادث بأنه كل «حدث غير إرادي وضار وغير متوقع»، بينما لم تختلف توجهات المحاكم الأمريكية بتبني اتفاقية مونتريال إذ مازالت المحاكم تطبق السوابق القضائية الصادرة تطبيقاً لاتفاقية وارسو ومازال الخلاف قائماً بشأن مدى تطلب ارتباط الواقعة بالنقل. لكن رغم ذلك، لا يمكن القول إن المحاكم الأمريكية لم تنتصر لحقوق الركاب، إذ لاحظنا وبحق كيف وسعت المحاكم الأمريكية من مفهوم الحادث خاصة منذ حكم والاس ضد الخطوط الجوية الكورية عندما منحت تفسيراً مُضيقاً «لمخاطر الطيران» وقررت النظر إلى مدى تأثير ظروف الطيران وسماته على تعرض الراكب للإصابة.

ولا شك أن الظروف التي أدت إلى صياغة نص المادة ١٧ من اتفاقية وارسو، والمناقشات التي دارت بين وفود الدول على مدار القرن الماضي تُرجح أن مفهوم الحادث له معنى ضيق لاسيما في ظل استخدام مصطلح «حدث» في شأن البضائع والأمتعة المسجلة، وأن الاكتفاء بتقرير فجائية الواقعة وخارجيتها لا يصلح لتحديد مفهوم الحادث؛ إذ يُدخل في نطاقه العديد من الوقائع وكأن الناقل الجوي مؤمّن على الركاب وليس متعاقداً مباشر التزام تعاقدي بضمان السلامة. ولا يغير من ذلك تبني قواعد المسؤولية الموضوعية في اتفاقية مونتريال إذ إن تلك القواعد لا تغير من مفهوم الحادث ولا تبرر دخول حوادث منبئة الصلة بالنقل إلى نطاق مسؤولية الناقل.

ويتبين من التطبيقات القضائية المختلفة أنه لا يصلح تصنيف الحوادث بنوع الواقعة؛ لأن الواقعة الواحدة قد لا تشكل حادثاً في بعض الظروف، بينما تحمل هذا المدلول في ظروف أخرى. فعلى سبيل المثال، رأينا أن العوارض الصحية ليست حوادث، لكن يختلف الأمر إذا تدهورت الحالة الصحية بسبب يرجع لتابعي الناقل. كذلك لا تعتبر حوادث الاعتداءات الحاصلة من راكب على راكب آخر لكن إذا ساهم خطأ تابعي الناقل أو خصائص النقل المميزة في حصول هذه الاعتداءات انقلبت حوادث. ووقائع الانزلاق والتعثّر والسقوط جميعها ليست حوادث إذا كانت أسبابها راجعة إلى الراكب أو جاءت نتيجة لتفاعل الراكب مع الموجودات التي تشكل جزءاً عادياً من الطائرة، لكن إذا نتجت عن سبب غير معتاد مثل وجود مياه على الأرض أو فتحة بين سلام الصعود انقلبت حوادث. ويسري ذات الحكم على وقائع سقوط أشياء على الركاب أو اختلال توازن راكب وسقوطه على آخر وغيرها من الوقائع. فلا يمكن التسليم بتعداد حصري وجامع لفئات الوقائع التي تشكل حوادث وتلك التي تخرج عن كونها حوادث على نحو يقيني.

لذلك يضحى من الضروري وضع تعريف للحادث الجوي يقوم على تفسير المعايير والضوابط التي استخدمتها المحاكم لتحديده، لأن تعريف الحادث بكلمات معدودة لا يسعف تحديد معناه على نحو دقيق، مع مراعاة أن وضع تعريف جامع مانع له يعد مهمة صعبة لاسيما في ظل تطوره المستمر. ويمكن تعريف الحادث بأنه «كل واقعة تحدث أو تسهم في إحداث ضرر للراكب، بشرط أن تكون غير متوقعة بالنسبة للراكب المعتاد، وغير ناتجة عن التنفيذ السليم للإجراءات الروتينية والمعتادة في النقل الجوي، وخارجية عن الراكب لا تنجم عن حالته الصحية أو سلوكه، ومرتبطة بالنقل الجوي بأن تنتج عن فعل أو امتناع الناقل أو أحد تابعيه، أو تخضع لرقابتهم أو سيطرتهم، أو تسهل خصائص النقل الجوي حصولها».

النتائج

وفي النهاية قد توصل البحث إلى النتائج التالية:

- ١- الحادث هو سبب الضرر وليس الضرر ذاته، ويكفي وجود سبب واحد تتوفر فيه معايير الحادث حتى ولو وجدت أسباب أخرى ساهمت في إحداث الضرر.
- ٢- يختلف الحادث عن الحدث، إذ إن الأخير يشير إلى جميع الوقائع التي ينجم عنها ضرر سواء تعلقت بالنقل أم لا، في حين أن الحادث يشمل فقط الوقائع المرتبطة بالنقل.
- ٣- إن أهداف اتفاقية وارسو والمناقشات التي دارت بين وفود الدول عند إقرار اتفاقية وارسو وبروتوكول جواتيمالا سيتي واتفاقية مونتريال تؤكد استبعاد الوقائع الناتجة عن الحالة الصحية للراكب، والوقائع التي لا علاقة بمخاطر الملاحة الجوية مثل اعتداء راكب على آخر، والوقائع الناتجة عن السير المعتاد للطائرة مثل دوار الجو.
- ٤- من الصعب توقع الحادث بنوع الواقعة حيث إن ذلك يتوقف على مدى تحقق المعايير التي تقرر وجود الحادث. وفي هذا الصدد، انقسم القضاء انقسم إلى فريقين: (أ) فريق يرى أن الحادث هو كل واقعة غير متوقعة وغير معتادة خارجية عن الراكب المضروب تحدث أو تسهم في إحداث الضرر، (ب) فريق يرى أن

الحادث بالإضافة إلى ما سبق ينبغي أن يرتبط بالنقل الجوي ومخاطره. وانتهى البحث إلى ترجيح ضرورة ارتباط الواقعة بالنقل، وأن قواعد المسؤولية الموضوعية التي وضعتها اتفاقية مونتريال لا تكفي بذاتها لتبرير دخول حوادث منبئة الصلة بالنقل إلى نطاق مسؤولية الناقل.

- ٥- عند تعريف الحادث، يجب كذلك تعريف وتفسير المعايير المستخدمة من قبل القضاء في تحديده.
- ٦- إن المقصود بعدم التوقع أو عدم الاعتقاد أن تكون الواقعة مفاجئة بالنسبة للراكب، ولو تنبأ حصولها أو أدرك إمكانية حدوثها، بحيث تنشأ عن أمر غير روتيني يخرج عن السير المألوف للنقل الجوي، حتى ولو تمثل هذا الخروج في مجرد التنفيذ المعيب أو المهمل للإجراءات الروتينية. والعبرة في ذلك بالشخص المعتاد الذي لديه دراية وخبرة عادية بالنقل الجوي.
- ٧- تكون الواقعة تكون خارجية عن الراكب متى كانت مستقلة ومنفصلة عنه لا تنجم عن ظروف خاصة به. والوقائع التي تتصل بالراكب تكون إما عارض صحي، وإما سلوك معين صادر عنه. ولإضفاء وصف الحادث على السلوك السلبي المتمثل في الامتناع عن تقديم المساعدة، لابد من علم الطاقم بالحاجة إلى المساعدة، وأن يمثل الامتناع مخالفة للممارسات المهنية وسياسات الخطوط الجوية.
- ٨- إن الارتباط بنشاط النقل الجوي أو مخاطره يأخذ ثلاث صور رئيسية: وجود علاقة سببية بين خطأ راكب وفعل أو امتناع تابعي الناقل، أو قيام تابعي الناقل أنفسهم بفعل أو امتناع يسبب ضرراً لراكب، أو خضوع الواقعة لسيطرة الناقل أو رقابته بحيث يفشل أو يهمل في ممارسة تلك الرقابة.
- ٩- وسعت المحاكم من مفهوم الحادث عندما ضيقت من مفهوم «مخاطر الطيران» بأن قررت أن خصائص وسمات النقل الجوي قد تسهل من وقوع الضرر على الراكب، مما يجعل الواقعة المرتبة للضرر مرتبطة بالنقل ومخاطره وبالتالي يُسأل عنها الناقل الجوي.

التوصيات

- وفي النهاية لا غنى عن توحيد معنى «الحادث» إذ إن توحيد قواعد مسؤولية الناقلين الجويين هو غاية الاتفاقيتين، وهو ما يحقق مساواة بين المتقاضين أمام مختلف المحاكم. لذلك نوصي بما يلي:
- تعديل اتفاقية مونتريال: أحد سبل توحيد مفهوم الحادث هو عمل المنظمة الدولية للطيران المدني على تعديل اتفاقية مونتريال، لاسيما أن الاتفاقية لم تترك فقط مفهوم الحادث دون تفسير، بل تركت العديد من المسائل غامضة، فلا يوجد ما يمنع من توضيح المقصود بالحادث الجوي وجميع المسائل المختلف عليها خاصة بعد دراسة وتحليل ما كشف عنه الواقع العملي من وقائع ومسائل أثارت الجدل، وموقف المحاكم المختلفة حيالها.
- إنشاء محكمة دولية لفض منازعات النقل الجوي: إن الأحكام القضائية الدولية تعد من أهم آليات تفسير الاتفاقيات والمعاهدات الدولية. فيلاحظ وجود العديد من المحاكم على المستوى الدولي والإقليمي تقوم بمهمة تفسير نصوص المعاهدات الدولية سواء بشكل مباشر أو بمناسبة أداء مهمة قضائية، مثل المحكمة

الدولية لقانون البحار، ومحكمة العدل الدولية، ومحكمة العدل الأوروبية، والمحكمة الأوروبية لحقوق الإنسان^(٢١٣). لذلك من الضروري إنشاء محكمة دولية تختص بمنازعات الطيران وتعمل على توحيد مبادئه، لاسيما أن الغموض يعتري العديد من نصوص اتفاقية مونتريال. فحتى لو اتبع المجتمع الدولي آلية أخرى لتوحيد مفهوم الحادث مثل تعديل الاتفاقية، يظل إنشاء محكمة دولية أمراً أكثر عملية لأن التضارب في التفسير وغموض النصوص قد يظهر من جديد سواء بمناسبة تنظيم اتفاقيات دولية جديدة أو بمناسبة ظهور وقائع جديدة بشكل يجعل النصوص الحالية محل جدل.

- ومن الجدير بالذكر أن إنشاء مراكز تحكيم متخصصة لمنازعات الطيران مثل محكمة شنغهاي الدولية للتحكيم الجوي التي أنشأت عام ٢٠١٤^(٢١٤)، ومحكمة لاهاي للتحكيم الجوي التي تشكلت في يوليو ٢٠٢٢^(٢١٥)، رغم أنها قد تكون أكثر كفاءة من هيئات التحكيم التجاري الدولي في تطبيق قوانين الطيران نظراً لتخصص تلك المراكز وخبرة هيئة التحكيم بشئون الطيران، إلا أنها لا تكفي لتفسير قواعد النقل الجوي الدولي فيما يتعلق بالمنازعات الناتجة عن نقل الأشخاص؛ لأن التحكيم غير جائز أصلاً في تلك المنازعات حيث إن أطراف عقد النقل الجوي للبضائع هم فقط من يجوز لهم تسوية منازعاتهم عن طريق التحكيم^(٢١٦)، بل حتى ولو افترضنا جدلاً جواز اللجوء إلى التحكيم، فإنه يصعب الاتفاق على ذلك إذ إن عقد النقل الجوي من عقود الإذعان، فينفرد الناقل الجوي بوضع شروط العقد ولا يكون أمام من يرغب في السفر إلا قبولها كما هي دون مناقشة. لذلك، لا مناص من إنشاء محكمة دولية تعمل على توحيد قواعد القانون الجوي الدولي وتكون أحكامها حجة على الكافة.

^(٢١٣) د. عادل أحمد الطائي، قواعد التفسير القضائي الدولي للمعاهدة الدولية، مجلة الشريعة والقانون، عدد ٤٦، سنة ٢٥، ٢٠١١، ص ٣٩٤ و٣٩٥.

^(٢١٤) <https://www.shiac.org/pc/SHIAC> last visited 6/2/2023.

^(٢١٥) [HAGUE CAA](https://www.haguecaa.org/) last visited 25/3/2023.

^(٢١٦) مادة ٣٤ من اتفاقية مونتريال، ومادة ٣٢ من اتفاقية وارسو.