

تطور مفهوم الحوادث الجوي في النقل الجوي الدولي للأشخاص: دراسة في التطبيقات القضائية المقارنة والتشريع القطري

د. نزال الكسواني
أستاذ القانون التجاري المشارك
كلية القانون، جامعة قطر

د. ياسين الشاذلي
أستاذ القانون التجاري المساعد
كلية القانون، جامعة قطر

الملخص

لا غرو إن قلنا إن لصناعة الطيران دوراً هاماً في دعم حركة النقل عبر العالم، إلا أن حوادث الطيران ما زالت تُمثّل إلى اليوم هاجساً حقيقياً للعديد من شركات النقل الجوي، ذلك أنّها تُكبد الناقلات الجوية العالمية العديد من الخسائر التي تلحق بها جرّاء التعويضات المالية الباهظة التي تُصرف للمتضررين، علاوة على الآثار الجانبية الأخرى والمتّصلة أساساً بالسمعة التجارية لهذه الشركات على الصعيد الدولي.

ولقد خلا التشريع القطري من تعريف واضح لمفهوم حوادث الطيران، كما لم تفرد الاتفاقيات الدولية نصوصاً واضحة لهذه المسألة، تاركة أمر تحديدها للمحاكم الوطنية.

وقد حاولنا في هذا البحث إمطة اللثام عن مفهوم الحادث الجوي في حالات نقل الأشخاص - وتحديدًا في عمليات النقل الجوي الدولي للأشخاص- ثم رصدنا مراحل تطور القضاء الأمريكي في هذا السياق. واعتمدنا في هذا البحث على المنهج التحليلي من أجل رصد تباين الاتجاهات بخصوص تعريف الحادث الجوي.

وقد توصلنا إلى عدة نتائج، من أهمها غياب تعريف موحد للحوادث الجوي على مستوى التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية المعنية. كما أنّ القضاء الأمريكي قد مر بعدة مراحل حتى وضع مفهومًا شاملاً للحوادث، يتمحور حول ظروف الواقعة وملابساتها، وقد يشمل عناصر عادية، أو غير عادية في تكوينه، ذلك أنّ العبرة تكون بوجود عنصر غير معتاد أو غير متوقع خارج عن إرادة المسافر، أسهم في حدوث الإصابة أو الوفاة له، حتى وإن ارتبط بذلك الحوادث بتتابع عدد من العناصر المتوقعة، ومنها الحالة الصحية للمسافر.

كلمات دالة: حوادث الطيران، حماية المسافر، مسؤولية الناقل الجوي، اتفاقية مونتريال، اتفاقية وارسو.

المقدمة

عُني المشرع القطري بالتنظيم القانوني لعمليات النقل الجوي⁽¹⁾، حيث أصدر قانون الطيران المدني رقم 15 لسنة 2002، كما نظم عقد النقل الجوي وجوانبه المختلفة في قانون التجارة رقم 27 لسنة 2006 في المواد من (216 إلى 232)⁽²⁾، واعتبره من قبيل الأعمال التجارية⁽³⁾. بالإضافة إلى ذلك، انضمت دولة قطر إلى العديد من الاتفاقيات الدولية المعنية بتنظيم عمليات النقل الجوي الدولية⁽⁴⁾، والتي من أهمها اتفاقية مونتريال لعام 1999 - المبرمة برعاية المنظمة الدولية للطيران المدني إيكافو ICAO⁽⁵⁾ - الخاصة

(1) نذكر في هذا السياق المرسوم بقانون رقم 16 لسنة 2001 بإنشاء الهيئة العامة للطيران المدني. ولعل مسلك المشرع القطري - وهو بالطبع نهج تشريعي رشيد - يخالف توجه بعض التشريعات العربية التي لم تخصص أحكاماً خاصة لعقد النقل الجوي الداخلي. ومثال ذلك القانون الأردني رقم 12 لسنة 1966، حيث نصت المادة (68) منه على أنه: «يُقصد بالنقل العقد المتبادل الذي يكون الغرض الأساسي منه تأمين انتقال شخص أو شيء من موضع إلى آخر»، أما المادة (79) من قانون التجارة الأردني فقد قضت أنه: «1. تطبق أيضاً على عقد النقل القواعد الخاصة المتعلقة بمشاريع النقل العمومية. 2. يخضع النقل الجوي إلى القواعد الواردة في هذا الباب وفي القانون المدني مع مراعاة أية أحكام مغايرة وردت بهذا الخصوص في قانون الطيران المدني المعمول به، وفي أية معاهدات دولية حول الملاحة الجوية نافذة قانوناً في المملكة».

وأخيراً، نصت المادة (77) من قانون التجارة الأردني على التالي: «1. إن التعاقد على نقل الأشخاص كالتعاقد على نقل الأشياء يتم بمجرد حصول الرضا. 2. وهو يوجب على الناقل إيصال المسافر سالماً إلى المحل المعين وفي المدة المتفق عليها، وإذا وقع طارئ ما، فإن التبعية الناشئة عن العقد تنتفي عن الناقل بإقامته البيئية على وجود قوة قاهرة أو خطأ من قبل المتضرر».

ولقد سار المشرع السوري على ذات النهج، حيث اكتفى بتنظيم الأحكام العامة لعقد النقل - دون تخصيص مواد للنقل الجوي - في المواد من (129-153) من قانون التجارة السوري رقم 33 لسنة 2007.

(3) د. نزال الكسواني ود. ياسين الشاذلي، مبادئ القانون التجاري القطري، كلية القانون، جامعة قطر، 2015، ص 50 وما بعدها.

(4) ومن أمثلة تلك الاتفاقيات، ما يلي:
اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، الموقعة في وارسو بتاريخ 12 أكتوبر سنة 1929، والبروتوكولات الملحق بها، لاهاي 1995، مونتريال 2/1975، مونتريال 4/1975.
معاهدة الطيران المدني الدولي شيكاغو لسنة 1944، والملاحق التابعة لها، وتعديلاتها.
الاتفاقية الموقعة في روما 1952 بشأن الأضرار التي تلحقها الطائرات الأجنبية بأطراف ثالثة على سطح الأرض، والبروتوكول التابع لها الموقع في مونتريال 1978.
المعاهدة الموقعة في طوكيو 1963 بشأن الجرائم والأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات، والمعاهدة الموقعة في لاهاي 1970 بشأن قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، والمعاهدة الموقعة في مونتريال 1971 بشأن قمع جرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني.

(5) The International Civil Aviation Organization (ICAO) <https://www.icao.int/Pages/default.aspx>.

بتوحيد بعض المسائل المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي⁽⁶⁾.

ولقد فرّق المشرع القطري بين النظام القانوني للنقل الجوي الداخلي والدولي، حيث نصت المادة (216) من قانون التجارة القطري على أنه: «مع عدم الإخلال بالاتفاقيات الدولية التي تكون الدولة طرفاً فيها، وفيما لم يرد بشأنه نص خاص في هذا الفرع، تسري على النقل الجوي الأحكام الخاصة بعقد النقل المنصوص عليها في هذا الفصل»⁽⁷⁾.

وبالرغم من التنظيم التشريعي السابق بيانه، ناهيك عن التطور التكنولوجي والتقني الكبير الحادث في مجال النقل الجوي، إلا أن حوادث الطيران مازالت تُمثّل هاجساً للعديد من شركات النقل الجوي، نظراً لما تسفر عنها من مبالغ تعويضات مرتفعة، وأيضاً ما ينجم عنها من أضرار بخصوص سمعة تلك الشركات، وإنّ ما يُعزّز صحة هذا الهاجس - حقيقة - أنّ المنفذ الجوي يُعدّ الرافد الرئيسي لجلب السائح إلى دولة قطر نظراً لموقعها الجغرافي كشبه جزيرة في الخليج العربي.

وعليه، فإنّ هناك ضرورة ملحة لتأمين حركة الطيران ضماناً لسلامة السائح وحقوقه في حال وقوع حوادث وأضرار، وهو ما نرى فيه عاملاً إيجابياً يعمل بحقّ على زيادة أعداد السائحين وأرباح شركات الطيران.

ولقد تباينت أحكام التشريع القطري والمقارن حول هذا الأمر؛ فمنهم من وسّع من مفهوم الحادث ونطاقه المكاني والموضوعي، ومنهم من تبني اتجاهاً ضيقاً حول هذا المفهوم، وخاصة فيما يتعلّق بمسؤولية الناقل الجوي عن الوفاة، والأضرار البدنية التي تحدث للمسافرين في الرحلات الخاضعة للاتفاقيات الناظمة للنقل الجوي الدولي.

(6) لا مشاحة في أن لصناعة الطيران دوراً هاماً في دعم النشاط السياحي، حيث أكدت العديد من التقارير الدولية على هذا الدور، خاصة التقرير الصادر عن منظمة السياحة العالمية حول السياحة والطيران، حيث أرجع هذا التقرير الفضل في ازدهار صناعة السياحة العالمية في العقود الأخيرة إلى نمو وانتظام حركة الطيران، ولا شك أن امتلاك دولة قطر لأحد أهم شركات النقل الجوي العالمية (المعروفة تحت مسمى الخطوط الجوية القطرية) وإنشاءها لأحد أهم وأكبر المطارات في العالم (مطار حمد الدولي) هماماً يعززان رؤية قطر الوطنية ودور شركات الطيران في دعم السياحة، وتسويق دولة قطر كأحد أهم المقاصد السياحية العالمية في المنطقة، خاصة مع استضافة دولة قطر لكأس العالم لكرة القدم 2022. ولقد وقعت دولة قطر على اتفاقية مونتريال في 15-1-2004 ودخلت حيز النفاذ في 14-1-2005. انظر موقع الدول المنضمة لاتفاقية مونتريال على الرابط التالي:

https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_EN.pdf

(7) انظر في ذات التوجه: المادة (200) من مرسوم سلطاني رقم 55 لسنة 1990 بشأن إصدار قانون التجارة العماني؛ المادة (354) من قانون اتحادي رقم 18 لسنة 1993 بشأن إصدار قانون المعاملات التجارية في دولة الإمارات العربية المتحدة (القانون التجاري)؛ المادة (285) من قانون رقم 17 لسنة 1999 بشأن إصدار قانون التجارة المصري (القانون التجاري)؛ المادة (648) من قانون رقم 23 لسنة 2010 بشأن النشاط التجاري الليبي والمعدل في 2012.

مشكلة البحث وأهميته

رغم تأكيد التشريع القطري والاتفاقيات الدولية على مسؤولية الناقل الجوي بتعويض الراكب عن الضرر الذي يحدث له في حالة وفاته، أو إصابته بجروح، أو بأي أذى جسماني آخر، إلا أن ما يُلاحظ حقيقة، أن هذه التشريعات لم تحدّد ما هو المقصود بالحادث، أو طبيعية الضرر محل التعويض، وقد أدى هذا الأمر بالضرورة إلى اختلاف المحاكم الوطنية في ضبط هذه المسائل بشكل قاطع ونهائي، كما قد يثير هذا الفراغ التشريعي جدلاً حول ما إذا كان الحادث الجوي يقتصر على مخاطر الطيران فقط inherent air risk، أم قد يتسع هذا المفهوم ليشمل أي أمر غير متوقع وغير عادي يصيب الراكب خلال نطاق مسؤولية الناقل.

ويمكن القول، إن هذا التباين عزّزه هذا الخلط لدى البعض بين مصطلح الحادث «accident» والحدث «incident» أو «event»، وهو الخطأ في الترجمة الذي وقع فيه البعض مثل المشرع الكويتي عندما صدّق على اتفاقية وارسو بموجب القانون رقم 20 لسنة 1975⁽⁸⁾.

وتكمن أهمية مشكلة هذا البحث في أن مسؤولية الناقل الجوي للنقل الجوي الدولي للأشخاص يرتبط بوقوع حادث ضمن الإطار المكاني والزمني لمسؤولية الناقل، وعلى ذلك، لا يكون الناقل مسؤولاً عن أي أضرار تصيب الراكب، بل يجب أن يكون هذا الضرر ناجماً عن حادث، ومن ثم أضحي الحادث هو نقطة الانطلاق التي يستطيع من خلالها الراكب المطالبة بالتعويض عن الأضرار الناجمة عن الإصابة البدنية أو الوفاة.

منهجية البحث

من المعلوم جلياً أن الناقل الجوي - سواء في حالة النقل الداخلي أو الدولي - يُسأل عن الأضرار في ثلاث حالات، وهي: وفاة أو إصابة الراكب، تلف أو فقدان البضائع أو الأمتعة، التأخير في وصول الراكب أو البضائع أو الأمتعة. وسوف يقتصر هذا البحث على الحالة الأولى المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي تجاه الراكب عند الوفاة أو الإصابة، ذلك أنه بحث يتعلق أساساً بالحماية القانونية للمسافر.

وسوف نعتمد في هذا البحث على المنهج التحليلي بُغية إمطة اللثام عن مفهوم الحادث الجوي في حالات نقل الأشخاص - وتحديدًا في عمليات النقل الجوي الدولي - ثم نبين بعد ذلك حقوق المسافرين في حال إصابته بحادث جوي، وكيفية تقدير التعويضات التي

(8) د. أحمد ملحم، نظرات في بعض أحكام اتفاقية وارسو 1929 - أحكام الصفة الدولية - الحدث والحادث - النقاد والسقوط: تعليق على حكم المحكمة الكلية في القضية رقم 92/375 تجاري كلي بتاريخ 1993/12/11، مجلة الحقوق، جامعة الكويت، مج 18، ع 3، سنة 1994، ص 622 وما بعدها.

قد تُستحق له. وسيركز البحث على موقف المشرع القطري والاتفاقيات الدولية ذات الصلة.

أما فيما يتعلق برصد تطور مفهوم الحادث، فسوف نقتصر في تناولنا لهذا الأمر على القضاء الأمريكي فقط، والسبب في هذا الاختيار يرجع إلى الدور الإيجابي والفعال للقضاء الأمريكي في هذا الشأن، وأيضاً لكثرة عدد الأحكام الصادرة في خصوص حوادث الطيران، حيث إن القضاء الأمريكي يُعد أكثر سخاءً على الصعيد المتعلق بتعويض المضرورين عن حوادث الطيران، إذ إن مبالغ التعويضات المحكوم بها تشمل كلاً من الأضرار البدنية والنفسية وفق معدلات المعيشة الأمريكية حتى ولو كان المضرور أجنبياً.

كما أن القضاء الأمريكي يعرف ما يسمى بالتعويض العقابي Punitive damages، وهو ما يحكم به على الناقل الجوي في حالة الغش أو الخطأ الإداري، هذا فضلاً على أن القانون الإجرائي الأمريكي يسمح بحصول المحامين على أتعابهم القانونية على أساس نسبة 30% من مبلغ التعويض المحكوم به، وهو ما يشجع المضرورين في حوادث الطيران على اللجوء إلى القضاء الأمريكي، خاصة أنه يعفي خاسر الدعوى من دفع مصروفات التقاضي إلى الطرف الرابع⁽⁹⁾.

خطة وتقسيم البحث

سنقسّم هذا البحث إلى مبحثين: نُخصّص المبحث الأول منه لدراسة الأساس القانوني ونطاق مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص. أما المبحث الثاني، فسنوجّه فيه الدراسة إلى النظر في مفهوم الحادث الجوي وتطوره في القضاء المقارن.

(9) د. جلال وفاء الدين محمددين، تشديد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الحاصلة للمسافرين: دراسة في القضاء الأمريكي، كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، 1992، ع2، ص326، هامش رقم 1.

المبحث الأول

الأساس القانوني ونطاق مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص

ارتبطت مسؤولية الناقل الجوي بتعويض الأشخاص في عمليات النقل الجوي الدولي بوقوع حادث؛ بمعنى آخر أن الناقل الجوي لا يكون مسؤولاً تجاه المسافر إلا في الصورة التي يقع فيها حادث. وقد خلت الاتفاقيات الدولية من تحديد تعريف دقيق لهذا الأمر، وعلى ذلك سنقوم بداية ببيان الأساس القانوني لمسؤولية الناقل الجوي تجاه المسافر (المطلب الأول)، ثم نعرض بعد ذلك نطاق مسؤولية الناقل (المطلب الثاني).

المطلب الأول

الأساس القانوني لمسؤولية الناقل الجوي في التشريع القطري

والاتفاقيات الدولية

اتبع المشرع القطري نظاماً قانونياً مزدوجاً فيما يخص مسؤولية الناقل الجوي، حيث نظم أحكام النقل الجوي الداخلي ضمن نصوص قانون التجارة رقم 27 لسنة 2006 (الفرع الأول)، أما النقل الجوي الدولي، فقد أحال بشأنه إلى الاتفاقيات الدولية ذات الصلة (الفرع الثاني).

الفرع الأول

الأساس القانوني للمسؤولية في النقل الجوي الداخلي

اختلفت التشريعات الوطنية بخصوص الأساس القانوني لمسؤولية الناقل، فذهبت النظم القانونية الأنجلوأمريكية نحو إقرار المسؤولية التقصيرية في نقل الأشخاص، وهو ما يستوجب قيام الراكب بإثبات إهمال الناقل، أما المشرع الفرنسي فقد أقر - منذ صدور قانون الملاحة الجوية عام 1924 - مبدأ الخطأ المفترض للناقل⁽¹⁰⁾.

والنقل الداخلي، هو: «ذلك النقل الذي يتم تنفيذه كاملاً داخل الحدود الإقليمية للدولة»⁽¹¹⁾، وقد عرّفت المادة (217) من قانون التجارة القطري⁽¹²⁾ النقل الجوي الداخلي بأنه: «نقل

(10) د. فريد العريني، القانون الجوي - النقل الجوي، الدار الجامعية، الإسكندرية، 1980، ص 85.

(11) د. عدلي أمير، أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2000، ص 40.

(12) تنص المادة (231) من قانون التجارة القطري على أنه: «في حالة النقل بالمجان، لا يكون الناقل الجوي مسؤولاً، إلا إذا ثبت صدور خطأ منه أو من أحد تابعيه، وفي هذه الحالة يسأل الناقل الجوي في الحدود المنصوص عليها في المادة (224) من هذا القانون. ويعتبر النقل بالمجان إذا كان دون مقابل، ولم يكن الناقل محترفاً للنقل».

الأشخاص أو الأمتعة أو البضائع بالطائرات مقابل أجر. ويعتبر من قبيل النقل بالأجر النقل دون مقابل إذا تم على سبيل الدعاية على طائرات شركات نقل محترفة»⁽¹³⁾.

كما نصت المادة (219) من قانون التجارة القطري، على أنه: «يسأل الناقل الجوي عن تعويض الضرر الذي يحدث في حالة وفاة الراكب أو إصابته بجروح أو بأي أذى جسماني آخر، إذا وقع الحادث الذي أدى إلى الضرر أثناء وجود الراكب في المكان المخصص لانتظار الصعود إلى الطائرة، وحتى تسلم الراكب لمتعته في مكان الوصول»⁽¹⁴⁾.

وبذلك يكون التشريع القطري قد أكد على مسؤولية الناقل الجوي عن تعويض الراكب في حال وقوع الحادث الجوي، على أن يشمل ذلك التعويض حالة الوفاة، أو الإصابة، أو أي أذى جسماني آخر. ولقد جعل المشرع هذه المسؤولية مسؤولية موضوعية، وليست مسؤولية شخصية تقوم على أساس الخطأ، ولعل الحكمة من هذا النص، هو توفير أعلى درجات الحماية للراكب - خاصة وأنه الطرف الأضعف في عملية النقل - بالإضافة إلى ضمان التزام الناقل بمعايير السلامة، كما لم يُحدّد المشرع القطري الأضرار الجسمانية على سبيل الحصر.

الفرع الثاني

الأساس القانوني للمسؤولية في النقل الجوي الدولي

استهدفت اتفاقية وارسو إقامة تنظيم قانوني دولي موحد يسري على أطراف عملية النقل الجوي الدولي؛ ولذلك عملت الاتفاقية على إقرار نظام لمسؤولية الناقل الجوي يتوافق فيما مع الأنظمة القانونية المختلفة، حيث اعتبرت اتفاقية وارسو التزام الناقل بسلامة الراكب التزاماً بوسيلة، إلا أنها نقلت عبء الإثبات من الراكب إلى الناقل والذي يستطيع

(13) انظر في ذات المعنى: المادة (199) من مرسوم سلطاني عماني رقم 55 لسنة 1990 بشأن إصدار قانون التجارة العماني؛ المادة (205) من مرسوم بقانون رقم 68 لسنة 1980 بشأن إصدار قانون التجارة الكويتي؛ المادة (353) من قانون اتحادي رقم 18 لسنة 1993 بشأن إصدار قانون المعاملات التجارية في دولة الإمارات العربية؛ المادة (198) من قانون رقم 32 لسنة 1991 بشأن القانون التجاري اليمني؛ المادة (284) من قانون رقم 17 لسنة 1999 بشأن إصدار قانون التجارة المصري؛ المادة (647) من قانون رقم 23 لسنة 2010 بشأن النشاط التجاري الليبي.

(14) انظر في ذات الاتجاه: المادة (202) من مرسوم سلطاني عماني رقم 55 لسنة 1990 بشأن إصدار قانون التجارة العماني؛ المادة (208) من مرسوم بقانون رقم 68 لسنة 1980 بشأن إصدار قانون التجارة الكويتي؛ المادة (355) من قانون اتحادي رقم 18 لسنة 1993 بشأن إصدار قانون المعاملات التجارية في دولة الإمارات العربية؛ المادة (201) من قانون رقم 32 لسنة 1991 بشأن القانون التجاري اليمني؛ المادة (287) من قانون رقم 17 لسنة 1999 بشأن إصدار قانون التجارة المصري؛ المادة (650) من قانون رقم 23 لسنة 2010 بشأن النشاط التجاري الليبي.

أن يدفع المسؤولية وفقاً للمادة (20) من اتفاقية وارسو - عن طريق إثبات أنه وتابعه قد اتخذوا الإجراءات اللازمة لتفادي الضرر، أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها.

أما اتفاقية مونتريال لعام 1999، فقد أقرت المسؤولية الموضوعية للناقل في نقل الأشخاص، حيث يُسأل الناقل طالما وقع الحادث الجوي في نطاق مسؤوليته، وبغض النظر عن إثبات الخطأ، وذلك في ضوء مبدأ تحديد المسؤولية.

ومن المفيد الإشارة إلى أن هذه الاتفاقية لم تنظم كافة أحكام النقل الجوي الدولي. وقد نصت المادة (1) من معاهدة وارسو⁽¹⁵⁾ الدولية لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي 12 أكتوبر سنة 1929، على أنه:

«1- تسري هذه المعاهدة على كل نقل دولي للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع تقوم به طائرة في مقابل أجر، كما تسري على عمليات النقل المجانية التي تقوم بها طائرة إحدى مؤسسات النقل الجوي.

2- يعتبر «نقلاً دولياً» في عرف هذه المعاهدة كل نقل يشترك فيه الأطراف المتعاقدون أن تكون نقطتا القيام والوصول، سواء أكان هناك انقطاع للنقل أم كان هناك انتقال من طائرة إلى أخرى أم لم يكن، واقعتين إما في إقليم طرفين ساميين متعاقدين، وإما في إقليم طرف واحد من الأطراف المتعاقدين في حالة ما إذا نص على حصول رسو جوي في إقليم خاضع لسيادة دولة أخرى أو لإمارتها أو لانتدابها أو لسلطانها ولو كانت هذه الدولة غير متعاقدة.

ولا يعتبر نقلاً دولياً في عرف هذه المعاهدة النقل بغير وجود مثل هذا المرسى الجوي بين الأقاليم الخاضعة لسيادة أو لإمارة أو لانتداب أو لسلطة الطرف السامي المتعاقد نفسه.

3- النقل الذي يتولاه عدد من الناقلين بطريق الجو على التتابع يفترض فيه عند تطبيق هذه المعاهدة أنه نقلة واحدة، إذا اعتبر الأطراف أنه عملية واحدة، سواء أكان الاتفاق بشأنه قد أبرم في صورة عقد واحد أم أكثر، ولا تفقده صفته الدولية لزوم تنفيذ أحد العقود أو بعضها تنفيذاً كاملاً في إقليم يكون خاضعاً لسيادة أو لإمارة أو لانتداب أو لسلطة طرف واحد من الأطراف الساميين المتعاقدين»⁽¹⁶⁾.

(15) د. رفعت فخري أبدير، حول مسؤولية الناقل الجوي وفقاً للاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في مونتريال في 28 مايو 1999، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، 2003، مج 45، ع 2، ص 5-15.

(16) د. حسن كيرة، مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية فارسوفيا وبروتوكول لاهاي المعدل لها، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، المجلد 8، العدد 1 و2، سنة 1959، ص 1-62.

أما المادة الأولى من اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي المحررة في مونتريال في 28 مايو/ أيار 1999، فقد حددت نطاق التطبيق للنقل الدولي، فيما يلي:

«1- تسري هذه الاتفاقية على كل نقل دولي للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع تقوم به طائرة بمقابل، وتسري أيضاً على النقل المجاني بطائرة، الذي تقوم به مؤسسة للنقل الجوي.

2- لأغراض هذه الاتفاقية، تعني عبارة «النقل الدولي» أي نقل تكون فيه نقطة المغادرة والمقصد النهائي، وفقاً للعقد المبرم بين الأطراف، واقعتين إما في إقليم دولتين طرفين أو في إقليم دولة واحدة طرف، سواء أكان أم لم يكن هناك انقطاع للنقل أم كان هناك نقل من طائرة إلى أخرى، وذلك إذا كانت هناك نقطة توقف متفق عليها في إقليم دولة أخرى، حتى وإن لم تكن تلك الدولة طرفاً. ولا يعتبر نقلاً دولياً لأغراض هذه الاتفاقية النقل بين نقطتين داخل إقليم دولة واحدة طرف دون نقطة توقف متفق عليها داخل إقليم دولة أخرى.

3- لأغراض هذه الاتفاقية، يعتبر النقل الذي يقوم به عدد من الناقلين المتتابعين نقلاً واحداً لا يتجزأ إذا ما اعتبرته الأطراف عملية واحدة، سواء أكان الاتفاق بشأنه قد أبرم في صورة عقد واحد أم سلسلة من العقود، ولا يفقد صفته الدولية لمجرد وجوب تنفيذ أحد العقود أو سلسلة منها تنفيذاً كاملاً داخل إقليم الدولة نفسها».

أما بخصوص مسؤولية الناقل تجاه الراكب⁽¹⁷⁾، فقد نصت المادة (17) من اتفاقية وارسو على أنه: «يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي يقع في حالة وفاة أو جرح أو أي أذى بدني آخر يلحق براكب، إذا كانت الحادثة التي تولد منها الضرر قد وقعت على متن الطائرة أو في أثناء أية عملية من عمليات صعود الركاب ونزولهم».

ولقد أكدت المادة (17-1) من اتفاقية مونتريال على ذات المعنى، حيث نصت على أنه: «يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة الراكب أو تعرضه لإصابة جسدية، بشرط أن تكون الحادثة التي سببت الوفاة أو الإصابة قد وقعت فقط على متن الطائرة أو أثناء أي عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم».

(17) د. أبو زيد رضوان، تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص ونظم التأمين عليها، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، 1974 مج 16، ع 1، ص 1-52.

المطلب الثاني

نطاق مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص

طبقاً لنص المادة (17) من اتفاقية وارسو والمادة (17) من اتفاقية مونتريال لعام 1999، يجب توافر ثلاثة شروط لاعتبار الناقل الجوي مسؤولاً عن الأذى البدني⁽¹⁸⁾، وهي:

- أن يقع الحادث⁽¹⁹⁾.

- أن يقع الحادث أثناء عملية النقل.

- أن يصاب المسافر بضرر.

نصت اتفاقية وارسو - وأيضاً اتفاقية مونتريال - على أن ضمان سلامة المسافر يبدأ من لحظة صعوده إلى متن الطائرة، وينتهي بنزوله من سلم الطائرة، ووصوله إلى أرض المطار؛ أي أن الناقل يكون مسؤولاً عن أي ضرر يلحق بالمسافر أثناء تواجده على متن الطائرة⁽²⁰⁾. وقد سكتت اتفاقية وارسو عن تحديد معنى النزول والصعود، لذلك ذهب الفقه والقضاء إلى أن مسؤولية الناقل الجوي الدولي تستند على معيارين هما: مخاطر الطيران من جهة، والرعاية والحفاظة على سلامة المسافرين التي تقع على عاتق الناقل أو تابعيه من جهة أخرى⁽²¹⁾.

وقد ذهبت في هذا الاتجاه بعض المحاكم في قضية تتعلق بتعثر أحد الركاب أثناء نزوله من طائرة الخطوط الجوية العراقية القادمة من لندن، وسقوطه على الأرض مما ألحق به ضرراً، حيث أقام المدعي دعوى للمطالبة بالتعويض عن الأضرار البدنية التي لحقت به من جراء السقوط أثناء النزول من الطائرة، وقد قضت المحكمة بالتعويض للمدعي بناء على نص المادة (17) من اتفاقية وارسو⁽²²⁾.

(18) See: Małgorzata Polkowska, Some Observations on Civil Air Carrier Liability in International Air Carriage – “Accident”, “Damage” and Jurisdiction, Rev. dr. univ. 2010, Pp.109-131.

(19) في قضية دومارين ضد الخطوط الجوية الملكية كي أل أم De Marines V. Klm Royal Dutch Airline، عام 1978، قضت المحكمة بأن الحادثة: «هي واقعة غير متوقعة خلافاً للمجرى الطبيعي للأمر، فإذا كانت الواقعة التي نجمت على متن الطائرة عادية ومتوقعة فلا تعتبر حادثة، وحتى تعتبر حادثة لا بد أن تكون الواقعة على متن الطائرة غير طبيعية أو متوقعة». انظر في ذلك: د. أحمد اللحام، مرجع سابق، ص 625.

(20) إلياس حداد، القانون الجوي، منشورات كلية الحقوق، جامعة دمشق، 2005، ص 182.

(21) محمود سمير شرقاوي، محاضرات في القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1989، ص 91.

(22) قرار محكمة بداءة بغداد - الرصافة المرقم 1649 في 21 / 12 / 1975، نقلاً عن: أحمد اللحام، مرجع سابق، ص 579.

المبحث الثاني

تطور مفهوم الحادث الجوي وتطبيقاته القضائية

بعد أن بيّنا نطاق مسؤولية الناقل الجوي، يتوجب علينا استعراض موقف التشريعات الوطنية من بيان مفهوم الحادث الجوي في التشريعات الوطنية (المطلب الأول)، ثم نتعرض بعد ذلك لتطور هذا المفهوم في ضوء التطبيقات القضائية (المطلب الثاني).

المطلب الأول

مفهوم الحادث الجوي من منظور التشريعات الوطنية

على الرغم من أن قانون التجارة القطري لم يضع تعريفاً واضحاً للحادث - محل مسؤولية الناقل - إلا أن قانون الطيران المدني القطري في تعديله الأخير بموجب القانون رقم 15 لسنة 2018، والذي بدأ العمل به في 2018/10/22، قد عرّف في المادة رقم (1) منه حادث الطيران على أنه: «حادثة واقعة تتعلق بتشغيل طائرة، تحدث في حالة طائرة يقودها طيار في أي وقت منذ صعود أي شخص الطائرة بقصد الطيران حتى نزول جميع هؤلاء الأشخاص من الطائرة، أو تحدث في حالة طائرة تطير بدون طيار في أي وقت تكون فيه الطائرة مستعدة للتحرك بغرض الطيران حتى التوقف في نهاية الرحلة، ويكون النظام الأساسي للدفع مغلقاً.

وخلال هذه الواقعة يحدث أي من الآتي:

1. إصابة أي شخص إصابة مميتة أو جسيمة نتيجة لأي من الأسباب التالية:

أ- وجوده على متن الطائرة.

ب- احتكاكه مباشرة بأي جزء من أجزاء الطائرة، بما في ذلك أي جزء ينفصل عنها.

ج- التعرض المباشر لعادم المحرك النفاث.

وتستثنى من ذلك الإصابات الناتجة عن أسباب طبيعية، أو التي يحدثها الشخص لنفسه أو التي يتسبب فيها أشخاص آخرون، أو عندما تحدث الإصابات لراكب متسلل مختبئ في مكان غير الأماكن المتاحة عادة للركاب أو أفراد طاقم الطائرة.

2. إصابة الطائرة بتلف أو يعطل هيكلها من شأنه أن يؤثر تأثيراً ضاراً في قوة بنية الطائرة أو أدائها أو خصائص طيرانها، ويتطلب عادة إجراء تصليحات رئيسية أو استبدال الجزء التالف.

وتستثنى من ذلك حالات فشل المحرك أو تلفه، ويكون التلف قاصراً على محرك واحد، بما في ذلك أغطيته أو ملحقاته، أو المراوح، أو أطراف الأجنحة، أو الهويات، أو المسابر، أو دورات الريح، أو الإطارات، أو المكابح، أو العجلات، أو عمليات التسليب، أو الألواح، أو بوابات عجلات الهبوط، أو الزجاج الأمامي، أو السطح الخارجي للطائرة مثل الخدوش الصغيرة أو الثقوب، أو ما يتعلق بالأضرار البسيطة التي تلحق بأرياش الدوار الرئيسية أو بأرياش الدوار الخلفية، أو بعجلات الهبوط، والأضرار التي تنجم عن البرد الخفيف أو عن اصطدام الطيور بالطائرة، بما في ذلك الثقوب الموجودة في الرادوم.

3. فقدان الطائرة أو تعذر الوصول إليها تماماً⁽²³⁾.

ولم تعرّف اتفاقية وارسو الحادث⁽²⁴⁾، أما الفقه فقد عرفه بأنه: «كل طارئ فجائي لعامل خارجي يؤثر على سلامة المسافر ويكون مرتبطاً بعملية النقل»⁽²⁵⁾. ونلاحظ أن اتفاقية وارسو غايرت بين المصطلحات فيما بين مسؤولية الناقل عن نقل الأشخاص، والمسؤولية عن نقل البضائع والأمتعة؛ ذلك أنها استخدمت في الحالة الأولى مصطلح الحادث *accident*، واستخدمت في الحالة الثانية مصطلح الواقعة *Événement*، وهو أوسع من الحادث⁽²⁶⁾. ووفقاً لهذا التفسير، فإنه لا يعتبر من قبيل الحادثة، ذلك الضرر الناشئ عن الأزمة القلبية التي يتعرض لها المسافر أثناء الرحلة⁽²⁷⁾.

وبالتالي، فإنه بالإمكان القول، إنه لا يكفي أن يتعرض الراكب لحادث أثناء عملية النقل، بل يجب أن ينتج الحادث عن سبب أثناء عملية النقل ذاتها، كأنفجار الطائرة، أو ارتطامها بالأرض، أو اصطدامها بطائرة أخرى في الجو، وسواء أكان عن عطل في الطائرة أم خطأ في قيادتها، أما في حالة اعتداء أحد المسافرين على مسافر آخر، فإن الناقل لا يسأل عن هذه الإصابة⁽²⁸⁾.

(23) ويوائم هذا التوجه ما ذهب إليه المشرع المصري في قانون الطيران المدني رقم 28 لسنة 1981. د. هاني دويار، قانون الطيران التجاري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2002، ص 287 وما بعدها.
- (24) *Domenica DiGiacomo, The End of an Evolution: From Air France v. Saks to Olypic Airways v. Husain -The Term «Accident» under Article 17 of the Warsaw Convention Has Come Full Circle, 16 Pace Int'l L.Rev. 409 (2004).*
Available at: <http://digitalcommons.pace.edu/pilr/vol16/iss2/7>

(25) إلياس حداد، القانون الجوي، مرجع سابق، ص 180.

(26) د. أكرم ياملكي، القانون الجوي - دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 1998، ص 143.

(27) د. مراد منير فهيم، خضوع النقل الجوي الداخلي لنظام اتفاقية وارسو للنقل الدولي، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1986، ص 43.

(28) إلياس حداد، مرجع سابق، 2005، ص 181.

ومثال على هذا ما حدث في قضية متعلقة بتعرض طائرة إلى حادثة اختطاف نتج عنها ضرر للركاب، حيث قام شخص يدعى «زجان» برفع دعوى ضد شركة الطيران الفرنسية، التي دفعت بأن الاختطاف لا يعدّ حادثة وفقاً للمادة (17) من اتفاقية وارسو⁽²⁹⁾، إلا أنّ محكمة النقض الفرنسية قضت بأن الحادث هو كل ما يخل بسير الرحلة المعتاد، والذي قد ينجم عن تدخل من قبل الغير سيئ النية. ويمكن القول، إنّ قرار محكمة النقض الفرنسية هو تأييد صريح لمفهوم الحادث وفقاً لاتفاقية مونتريال لعام 1966، والتي تعتبر أنّ الضرر قد ينتج عن عملية النقل أو قد يكون غير مرتبط بها⁽³⁰⁾.

وقد عرّفت المادة (75) من قانون الطيران المدني الإنجليزي لسنة 1982 الحادث بأنه: «يشمل حدثاً فجائياً أو غير متوقع بسبب تهديد لسلامة الطائرة أو لأي من المسافرين»⁽³¹⁾. في حين عرّفته لائحة التحقيق في حوادث الطيران الإنجليزية سنة 1983 بأنه: «يشمل الحدث والحادث الذي يبلغ عنه». كما نصت المادة (85) من لائحة الملاحة الجوية الإنجليزية لسنة 1985 على ضرورة التبليغ عن حدث متعلق بالطائرة يعرض حياة أي شخص للخطر أو يعرض الطائرة نفسها للخطر⁽³²⁾. ويتضح مما سبق، أنّ الحدث عبارة عن واقعة فجائية متعلقة بالطائرة⁽³³⁾.

المطلب الثاني

تطبيقات قضائية حول مفهوم الحادث

قد مر القضاء الأمريكي بعدة مراحل فيما يخص تعريف الحادث الجوي (الفرع الأول)، حيث قد بدأ متحفظاً في خصوص الظروف التي تشكل حادثاً، ثم توسع بعد ذلك في هذا المفهوم من أجل ضمان حماية أكبر للراكب (الفرع الثاني).

(29) See: Tory A. Weigand, Accident, Exclusivity, and Passenger Disturbances Under the Warsaw Convention, American University International Law Review 16, n°. 4 (2001), Pp. 891-968.

(30) هوزان عبد المحسن عبد الله، المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن سلامة الركاب: دراسة مقارنة، مجلة جامعة تكريت للحقوق، العراق، السنة 1، المجلد 1، العدد 2، الجزء 2، سنة 2017، ص 575.

(31) أحمد المحم، مرجع سابق، ص 624.

(32) يرى البعض أنّ تعريف الحادث وكونه مرتبطاً بالاستغلال المباشر للطائرة هو أمر يتفق مع مبدأ المسؤولية الشخصية للناقل والتي أرسنها اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي 1955. وبالتالي، لا يُسأل الناقل عن الأضرار الحاصلة لأحد الركاب بسبب اعتداء راكب آخر. د. فريد العريني، القانون الجوي، مرجع سابق، ص 107.

(33) أحمد المحم، مرجع سابق، ص 624.

الفرع الأول

المفهوم العام للحادث في قضية Saks .v France Air

تمت صياغة النسخة الأصلية من اتفاقية وارسو باللغة الفرنسية، ولعل هذا الأمر، هو ما يفسر لنا صعوبة تطبيق بعض المصطلحات الواردة في هذه الاتفاقية ضمن النظم القانونية الأنجلوسكسونية. كما أن هذه الاتفاقية لم تعرف العديد من المصطلحات الهامة الواردة فيها، ولعل أبرزها مصطلح الحادث.

لم تستطع المحكمة العليا الأمريكية⁽³⁴⁾ تفسير هذا المصطلح - الحادث - ووضع تعريف واضح له، وقد كانت أولى تلك المحاولات في قضية الخطوط الجوية الفرنسية ضد ساكس سنة 1985 Air France v. Saks⁽³⁵⁾، والتي تتلخص وقائعها في قيام السيدة ساكس التي كانت مسافرة في رحلة دولية من باريس إلى مدينة لوس أنجلوس بولاية كاليفورنيا الأمريكية، ثم أصابها أثناء الرحلة ألم شديد في الأذن اليسرى أدى إلى إصابتها بالصمم Deaf، ومن ثم قامت بمقاضاة الناقل الجوي استناداً للمادة (17) من اتفاقية وارسو، باعتبار أن المرض الذي أصابها يصنف على أنه حادث جوي وفقاً للمفهوم الفرنسي الذي يشمل أي واقعة تكون غير معتادة، أو غير متوقعة، أو غير إرادية، تؤدي إلى إصابة المسافر.

وقد اعتمدت المحكمة العليا الأمريكية هذا التفسير، مضيفة أن الحادث لا بد أن يكون خارجياً عن إرادة المسافر أو سلوكه، وبإنزال هذا التفسير على الواقعة، وجدت المحكمة أن ما أصاب السيدة ساكس لا يعتبر حادثاً، لأن ما أصابها هو تفاعل داخلي Reaction Internal بين المسافر، ومخاطر الطيران المعتادة Usual Depressurization، وبموجب هذا الحكم، اعتمدت المحكمة معياراً ثنائياً لتحديد وجود الحادث من عدمه: 1. مدى وجود أي تفاعل، أو رد فعل داخلي بين المسافر وظروف الطيران 2. مدى حدوث أي ظروف غير عادية أو غير متوقعة خارج سياق النقل الجوي للطائرة.

ولقد انتقد الفقه توجه المحكمة في هذه القضية، مطالباً المحكمة العليا بوضع تعريف محدد للحادث يوضح العلاقة بين الإصابة التي تحدث للراكب ومخاطر الطيران. كما أن

(34) لمزيد من التفاصيل حول هذه التطبيقات وتطورها، انظر:

Domenica DiGiacomo, The End of an Evolution: From Air France v. Saks to Olympic Airways v. Husain The Term «Accident» under Article 17 of the Warsaw Convention Has Come Full Circle, 16 PaceInt'IL. Rev. 409, (2004)

(35) Air France v. Saks, 470 U.S. 392, (1985).

هذا الحكم لم يلاق قبولا في التطبيق من قبل المحاكم، حيث إنها اختلفت في تطبيقه في عدة حالات، ومنها:

الضرر الذي يصيب المسافرين من اعتداء مسافر آخر

اتجهت بعض المحاكم الأمريكية إلى تفسير مصطلح الحادث الناجم عن الضرر الذي يصيب المسافرين من اعتداء مسافر آخر "Passenger-on-Passenger Assault Cases" على متن الرحلة، أو أثناء عمليات الصعود والهبوط، ففي بداية الأمر، رفضت المحاكم اعتبار مثل هذا الضرر يُشكّل حادثاً، لكونه غير متعلق بإصابة ناجمة عن مخاطر الطيران، وهو ما تم تطبيقه في قضية ستون ضد شركة طيران كونتيننتال Stone v. Continental Airlines, Inc⁽³⁶⁾، والتي ادعى فيها أحد المسافرين إصابته بضرر نتيجة ضربه من راكب مخمور أثناء الرحلة، وهو ذات الحكم الذي قرره المحكمة في قضية برايز ضد الخطوط الجوية البريطانية *Prise v. British Airways*⁽³⁷⁾.

إلا أن المحاكم ما لبثت أن تخلت عن هذا التفسير في الحوادث التي شهدت اعتداءات جنسية أثناء عمليات النقل الجوي الدولي، وفي قضية والاس ضد الخطوط الجوية الكورية *Wallace v. Korean Air*⁽³⁸⁾ - والتي تعتبر القضية المرجعية في هذا السياق - حيث كانت السيدة والس على متن الخطوط الكورية متجهة من مدينة سيول إلى لوس أنجلوس في كاليفورنيا، وقد كانت جالسة بجوار رجلين من الغرباء، ثم بعد تناولها لوجبة الغداء وخلودها إلى النوم بعد إطفاء أضواء الطائرة ليتمكن المسافرون من النوم أو مشاهدة الأفلام المعروضة على متن الرحلة، قام السيد بارك الجالس بجوارها بالتحرش بها، فما كان منها إلا أن أدارت وجهها نحو الشباك، ورغم ذلك استمر السيد بارك في سلوكه المشين، فهرعت الراكبة من مكانها وأبلغت المضيفة الجوية بما حدث، فقامت بنقلها إلى مقعد آخر.

وقد حرّكت السيدة والس دعوى لدى المحكمة الجنوبية في ولاية نيويورك عام 1998 ضد شركة الطيران الكورية للتعويض عن الضرر الذي أصابها من اعتداء جنسي من قبل السيد بارك، وعند نظر المحكمة العليا لهذه الدعوى بعد الطعن على حكم المحكمة الاستئنافية أكدت أن ما أصاب السيدة والس هو حادث طبقاً للمادة (17) من اتفاقية وارسو، معتمدة تفسيراً موسعاً للضرر الناتج عن الحادث، حيث لم تشترط أن تكون

(36) Stone v. Continental Airlines, Inc., 905 F. Supp. 823 (D. Haw. 1995).

(37) *Prise v. British Airways*, 91 Civ. 4947 (JFK) (S.D.N.Y. Jul. 6, 1992).

(38) *Wallace v. Korean Air*, United States Court of Appeals, (Second Circuit No. 99-7597, 2000).

الإصابة ناتجة عن مخاطر الطيران الاعتيادية.

ولقد اعتمد ذات التفسير في قضية تسيفاس ضد شركة الخطوط الجوية الأمريكية دلتا Tsevas v. Delta Air Lines⁽³⁹⁾، والتي ادعت فيها مسافرة ضد شركة دلتا الأمريكية للطيران نتيجة للاعتداء الجسماني واللفظي الذي أصابها من راكب مخمور كان جالساً بجوارها على متن الرحلة، وقد اعتبرت المحكمة أن هذه الواقعة تعد حادثة ناجمة عن استمرار تقديم المضيفة الجوية الكحول للراكب، ورفض نقل المسافرة إلى مقعد آخر بعد قيام الراكب المخمور بلامسة جسدها وتقبيلها، وذلك على اعتبار أن مثل هذا الفعل هو من قبيل الحدث غير المتوقع أو المعتاد، والخارج عن إرادة المسافر وظروف الطيران الاعتيادية.

وبالمثل، تمّ اعتماد ذات التفسير في قضية لونغودينوس ضد الخطوط الجوية الأمريكية Langodinos v. American Airlines⁽⁴⁰⁾ والتي لامس فيها مسافر مخمور أجزاء من جسد مسافرة أثناء وقوفهم في طابور الانتظار أمام المرحاض على متن الطائرة.

الفرع الثاني

المفهوم الخاص للحادث في ضوء تطور القضاء الأمريكي

تعتبر الحالة الصحية السابقة الخاصة بالمسافر، من الأمور التي لا تشكل حادثاً وفقاً لتفسير المحاكم الأمريكية للمادة (17) من اتفاقية وارسو، حتى وإن أصاب المسافر ضرر أثناء عمليات النقل الجوي الدولي جزأً مضاعفات لحالته الصحية. وعلى ذلك، لا تعد حادثاً، مضاعفات الحالة الصحية لمسافر مصاب بفتاء نتيجة عدم توفير مقعد إضافي له أثناء الرحلة، ما منعه من الاستلقاء مما أدى إلى تدهور حالته الصحية⁽⁴¹⁾.

كما لا يعد حادثاً، إصابة أحد المسافرين بأزمة قلبية نتيجة عدم تمكن قائد الطائرة من القيام بهبوط اضطراري في مطار متاح أثناء الرحلة، مما ضاعف من الحالة الصحية للمسافر⁽⁴²⁾. وعلى الرغم من ذلك، عدلت المحكمة عن هذا التفسير الضيق لمفهوم الحادث، وذلك في الحالات التي يتعاس فيها طاقم الطائرة عن تقديم المساعدة الطبية المعتادة أثناء الرحلة، معتبرة أن مثل هذا الفعل يشكل حادثاً وفقاً للمادة (17) سالفة الذكر⁽⁴³⁾.

(39) Tsevas v. Delta Air Lines, No. 97 C 0320 (N.D. Ill. Nov. 24, 1997).

(40) Langadinos v. American Airlines, Inc., U.S. Ct. of Appeals, 1st Circuit (2000).

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

(42) Kryz v. Lufthansa German Airlines No. 96-4430, 1997: "Findings Regarding Damage to Kryz's Heart".

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

وقد ظهر هذا الاختلاف بشدة فيما يتعلق بتجلط الأوردة العميقة، وهو ما يُعرف بمرض مسافري الدرجة السياحية⁽⁴⁴⁾، والناتج عن الشد العضلي نتيجة عدم تحريك الأرجل نظراً لضيق المساحة بين المقاعد في الرحلات الجوية الطويلة، حيث رفضت بعض المحاكم اعتبار الضرر الذي يصيب المسافر في هذه الحالة بمثابة حادث⁽⁴⁵⁾، بينما ذهبت محاكم أخرى، إلى اعتبار الأزمات القلبية الناتجة عن تجلط الأوردة العميقة التي أصابت مسافراً في رحلة من باريس إلى كاليفورنيا بمثابة حادث، نظراً إلى إخفاق الناقل في تحذير المسافرين من المخاطر الناجمة عن تجلط الأوردة، وهو ما اعتبرته حادثاً غير متوقع خارج عن إرادة المسافر⁽⁴⁶⁾.

وقد حسمت المحكمة الأمريكية العليا الجدل في قضية حسين ضد شركة طيران أولمبيك Husain v. Olympic Airways⁽⁴⁷⁾، والتي سافر فيها برفقة زوجته وأولاده من أثينا إلى نيويورك، حيث توفي فيها حسين - البالغ من العمر 52 عاماً وكان يعاني من مرض الربو - نتيجة أزمة قلبية، بعدما طلب من طاقم الطائرة نقله من قسم المدخنين إلى مكان آخر نظراً لحالته الصحية، وهو ما اعتبرته المحكمة حادثاً، وقد قامت المحكمة بتطبيق تفسيرها الذي اعتبرته يمثل مقاصد واضعي اتفاقية وارسو من مفهوم الحادث، حيث لم تغير تعريف الحادث السابق ذكره في قضية ساكس، وإنما اعتمدت توجهاً جديداً بخصوص الحدث أو الواقعة التي من خلالها يتم تحليل مدى وقوع الحادث من عدمه، حيث اعتبرت أنّ ردة فعل طاقم الطائرة تجاه الحالة الصحية للمسافر هو الطرف الذي يجب من خلاله تحليل ما إذا كان يعتبر هذا السلوك فعلاً غير معتمد أو غير متوقع أو خارجاً عن إرادة المسافر؛ بمعنى آخر إذا كانت الحالة الصحية للمسافر ظاهرة للعيان، وتم إخطار طاقم الطائرة بها، ولم يقم الطاقم بالاستجابة وتقديم المساعدة الطبية اللازمة، فإنّ هذا السلوك يعد أمراً غير متوقع، أو غير معتمد، وخارجاً عن إرادة المسافر، ففي تقدير المحكمة، ليس وجود مسافر مريض يعاني من الربو في منطقة مسموح بها بالتدخين هو الحادث، بل إن ردة الفعل غير المهنية من طاقم الطائرة الخارجة عن الأعراف، وعن التزام الناقل برعاية المسافر، هي التي تشكل الحادث الذي أدى إلى وفاة المسافر.

وبهذا الحكم وضع القضاء الأمريكي مفهوماً شاملاً للحادث، يتمحور حول ظروف الواقعة وملاساتها، وقد يشمل عناصر عادية، أو غير عادية في تكوينه، ذلك أن العبرة

(44) Domenica DiGiacomo, op. cit., p. 424.

(45) Scherer v. Pan American World Airways, Inc, 387 N.Y.S 2d 580 (1st Dep't 1976).

(46) Miller v. Cont'l Airlines Inc, 260 F. Supp 2d 931 (N.D Cal. 2003).

(47) Husain v. Olympic Airways, 116 F. Supp. 2d 1121 (N.D. Cal. 2000).

تكون بوجود عنصر غير معتاد أو غير متوقع خارج عن إرادة المسافر، ساهم في حدوث الإصابة أو الوفاة له، حتى وإن ارتبط بحدوثه ذلك تتابع عدد من العناصر المتوقعة، ومنها الحالة الصحية للمسافر.

وقد رحب الفقه بهذا التوجه للمحكمة العليا الأمريكية؛ لأنه يتوافق مع تطور عمليات الطيران، وما صاحب ذلك من ارتفاع في درجات الأمن والسلامة، والتطور التكنولوجي والمعرفي - وهو على عكس الوضع القائم إبان اعتماد اتفاقية وارسو في عام 1929 والتي كانت فيها صناعة الطيران في مرحلة النشوء، وهو ما استوجب وضع حدود لمسؤولية الناقل حتى تتمكن تلك الصناعة من الازدهار والتقدم - وهو الأمر الذي يُلقي على عاتق الناقل الجوي الالتزام بالرعاية للمسافر، خاصة وأن النقل الجوي أصبح وسيلة معتادة للسفر، سواء على المستوى الداخلي أو الدولي⁽⁴⁸⁾.

(48) Domenica DiGiacomo, op. cit., p. 443.

الخاتمة

لقد عمل المشرع القطري على تحديث المنظومة التشريعية الحاكمة للقطاع السياحي، حيث أصدر المشرع القانون رقم 20 لسنة 2018 بشأن تنظيم السياحة، كما صدر القرار الأميري رقم 74 لسنة 2018 بإنشاء المجلس الوطني للسياحة، ولعل ارتباط السياحة بحركة الطيران المدني، هو ما يفرض ضرورة إمعان النظر في التشريعات الحاكمة للنقل، وتقدير مدى تناغمها مع الحركة المستهدفة من السياحة.

وقد خالصنا من هذا البحث، إلى أن المشرع القطري قد واكب المستجدات الحديثة في الاتفاقيات الحاكمة لمسؤولية الناقل الجوي، فلقد انضمت دولة قطر لاتفاقية مونتريال لعام 1999 الخاصة بتوحيد بعض المسائل المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي، ولقد انعكس ذلك على أحكام عقد النقل الجوي الداخلي التي أقرها قانون التجارة القطري رقم 27 لسنة 2006، وذلك على عكس العديد من التشريعات التجارية العربية التي أخذت بأحكام اتفاقية وارسو عند تنظيم النقل الجوي الداخلي في تشريعاتها الداخلية، إلا أن المشرع القطري لم ينص على تعريف للحادث الجوي في نصوص قانون التجارة.

كما أن قانون الطيران المدني القطري ربط بين الحادث الجوي والأضرار التي تصيب الركاب جرّاء الاستغلال الجوي المباشر للطائرة. ولقد تبني القضاء المقارن تعريفاً موسعاً للحادث الجوي لضمان تغطية مخاطر الطيران التي قد تصيب الركاب، خاصة وأن صناعة الطيران قد شهدت تطوراً تقنياً ملحوظاً، وهو ما يستوجب التخلي عن حماية الناقل من دفع مبالغ تعويض للراكب ضد مخاطر الطيران المستحدثة.

ونحن نناشد المشرع القطري أن يتبنى مفهوماً حديثاً للحادث الجوي، ليشمل أي حادث فجائي أو غير متوقع يسبب تهديداً حقيقياً لسلامة الطائرة، أو لأي من المسافرين، مستفيداً من الحكم الذي وضعه القضاء الأمريكي من خلاله مفهوماً شاملاً للحادث، يتمحور حول ظروف الواقعة وملابساتها، وقد يشمل عناصر عادية، أو غير عادية في تكوينه، ذلك أنّ العبرة تكون بوجود عنصر غير معتاد أو غير متوقع خارج عن إرادة المسافر، وذلك من خلال تبني تفسير موسع لعبارة الضرر الواردة في المادة (17) من اتفاقية مونتريال لعام 1999.

المراجع

أولاً- باللغة العربية

1- المؤلفات العامة والمتخصصة

- د. أبو زيد رضوان، القانون الجوي - قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، القاهرة، 1995.
- د. أكرم ياملكي، القانون الجوي - دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر، عمان، الأردن، 1998.
- د. إلياس حداد، القانون الجوي، منشورات كلية الحقوق، جامعة دمشق، 2005.
- د. هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2002.
- د. مراد منير فهيم، خضوع النقل الجوي الداخلي لنظام اتفاقية وارسو للنقل الدولي، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1986.
- د. محمود سمير شرقاوي، محاضرات في القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1989.
- د. مصطفى البنداري، الموجز في القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، 2000.
- د. نزال الكسواني ود. ياسين الشاذلي، مبادئ القانون التجاري القطري، كلية القانون، جامعة قطر، 2015.
- د. عدلي أمير، أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2000.
- د. فريد العرييني،
 - القانون الجوي- النقل الجوي، الدار الجامعية، الإسكندرية، 1980.
 - القانون الجوي، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 1986.

2- المقالات والبحوث العلمية

- د. أبو زيد رضوان، تطور طبيعية ومدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص ونظم التأمين عليها، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق - جامعة عين شمس، 1974 مج 16، ع 1.

- د. أحمد ملحم، نظرات في بعض أحكام اتفاقية وارسو 1929: أحكام الصفة الدولية - الحدث والحادث - التقادم والسقوط - تعليق على حكم المحكمة الكلية في القضية رقم 92/375 تجاري كلي بتاريخ 11 / 12 / 1993، مجلة الحقوق، جامعة الكويت، مج 18 ع3، 1994.
- د. جلال وفاء الدين محمددين، تشديد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الحاصلة للمسافرين: دراسة في القضاء الأمريكي، كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، العدد 2، سنة 1992.
- د. هوزان عبد المحسن عبد الله، المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن سلامة الركاب: دراسة مقارنة، مجلة جامعة تكريت، العراق، السنة 1 المجلد 1 العدد 2 الجزء 2، 2017.
- د. حسن كيرة، مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية فارسوفيا وبروتوكول لاهاي المعدل لها، مجلة الحقوق للبحوث القانونية الاقتصادية، كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، المجلد 8، العدد 1 و2، سنة 1959.
- د. رفعت فخري أبادير، حول مسؤولية الناقل الجوي وفقاً للاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في مونتريال في 28 مايو 1999، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، المجلد 45، العدد 2، سنة 2003.

ثانياً - باللغة الأجنبية

- Domenica DiGiacomo, The End of an Evolution: From Air France v. Saks to Olympic Airways v. Husain -The Term «Accident» under Article 17 of the Warsaw Convention Has Come Full Circle, 16 Pace Int'l L.Rev. 409 (2004). Available at: <http://digitalcommons.pace.edu/pilr/vol16/iss2/7>.
- Małgorzata Polkowska, Some Observations on Civil Air Carrier Liability in International Air Carriage –Accident”, “Damage” and Jurisdiction, Rev. dr. unif. 2010.
- Tory A. Weigand, “Accident, Exclusivity, and Passenger Disturbances Under the Warsaw Convention.” American University International Law Review 16, no. 4 (2001).

المحتوى

| الصفحة | الموضوع |
|--------|---|
| 449 | الملخص |
| 450 | المقدمة |
| 454 | المبحث الأول- الأساس القانوني ونطاق مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص |
| 454 | المطلب الأول- الأساس القانوني لمسؤولية الناقل الجوي في التشريع القطري والاتفاقيات الدولية |
| 454 | الفرع الأول- الأساس القانوني للمسؤولية في النقل الجوي الداخلي |
| 455 | الفرع الثاني- الأساس القانوني للمسؤولية في النقل الجوي الدولي |
| 458 | المطلب الثاني- نطاق مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص |
| 459 | المبحث الثاني- تطور مفهوم الحادث الجوي وتطبيقاته القضائية |
| 459 | المطلب الأول- مفهوم الحادث الجوي من منظور التشريعات الوطنية |
| 461 | المطلب الثاني- تطبيقات قضائية حول مفهوم الحادث |
| 462 | الفرع الأول- المفهوم العام للحادث في قضية Air France v. Saks |
| 464 | الفرع الثاني- المفهوم الخاص للحادث في ضوء تطور القضاء الأمريكي |
| 467 | الخاتمة |
| 468 | المراجع |