

المسؤولية المدنية عن الأضرار التي أصابت ركاب الرحلة «302» للخطوط الإثيوبية الناجمة عن انفجار طائرة بوينغ 737 ماكس 8

د. تركي مصلح حمدان
أستاذ القانون التجاري المساعد
برنامج القانون، كلية البريمي الجامعية
سلطنة عمان

الملخص:

يعتبر النقل بواسطة الطائرات الوسيلة الأكثر أماناً على المستوى العالمي، إلا أن ذلك لا يعني عدم تعرض مستخدمي هذه الوسيلة من وسائل النقل إلى الخطر؛ لذا عمد المشرع الدولي إلى تحديد التنظيم القانوني للمسؤولية المدنية عن الأضرار التي تلحق بالركاب والناشئة عن الحوادث الجوية، وقد برز ذلك من خلال اتفاقية وارسو لسنة 1929، واتفاقية مونتريال لسنة 1999 اللتين تبنتا موقفاً متوازناً روعيت فيه مصلحة الناقل الجوي من جهة، ومصلحة الراكب من جهة أخرى، إلا أنه ورغم ذلك طرق النقص أحكامهما، فلم يمتد التنظيم القانوني لأحكامهما لمسؤولية صانع الطائرة عن الحوادث الجوية التي تعود لعيب ذاتي خفي فيها، وهي مسألة تُعد من أهم وأبرز المسائل القانونية التي تُثار المنازعات بشأنها أمام القضاء، وهو ما حدث في حادثة انفجار طائرة بوينغ طراز 737 ماكس 8 - الرحلة «302» للخطوط الإثيوبية.

ونطرح من خلال هذه الدراسة الإشكاليات التالية: هل يكفي ارتكاب الخطأ من قبل الناقل الجوي لإعمال قواعد المسؤولية التي شرعت حفاظاً على حقوق المضرور - المسافر؟ وما مسؤولية صانع الطائرة عما تسببه الطائرة المعيبة من أضرار لمستخدمي الطائرة من المسافرين ومستغليها؟ وما طبيعة التزام صانع الطائرة بضمان صلاحية المنتج للاستخدام؟

وتوصلت في نهاية الدراسة إلى مجموعة من النتائج يعد من أهمها: أن يلتزم الناقل الجوي ببذل العناية المعتادة بإعداد طائرته إعداداً أصولياً، وبالتالي لا يكون مسؤولاً عن أي خلل تقني يجهله أو تعذر عليه كشفه، إذا لم تكن ثمة دلائل تدل عليه، ولم يرد ذكره في دليل المستخدم، ولم يدرّب الفريق التقني عن أعطال المنتج - الطائرة، ويمكن للناقل في سبيل دفع مسؤوليته والتحلل منها الاعتماد على شهادة صلاحية الطائرة، وشهادة

المعاينة التي يقوم بها متخصصون للتأكد من جاهزيتها للإقلاع. وانتهت الدراسة كذلك إلى أنّ الاتجاه التشريعي السائد اليوم في قوانين حماية المستهلك يتجه إلى تشديد مسؤولية المحترف -صانع طائرة- والتي جعلت مسؤوليته مسؤولية موضوعية عن الأضرار الناتجة عن العيب الخفي في مُنتجه، وخاصة أنّ المسافر غير مسؤول عن وجود الخلل الفني في الآلة التي تستعمل لتزويده بالخدمة المطلوبة، بل يقع ذلك على عاتق مقدم الخدمة الناقل الجوي، والذي بدوره يثبت قيامه بكل ما يتوجب عليه من إجراءات لضمان أداء الخدمة المطلوبة.

وقد أوصت الدراسة بضرورة تعديل نصوص اتفاقيات القانون الجوي بإعادة صياغة نصوص المواد المتعلقة بدفع مسؤولية الناقل الجوي بإضافة عبارة (ما لم يكن الضرر راجعاً إلى عيب ذاتي في الطائرة)، كما أوصت بتعديل أحكام القانون الجوي وبيان شمول التعويض وآلية استحقاقه ومقداره بالنسبة لخلف المسافر المضرور، أو كل من يمسّه الضرر المادي أو المعنوي نتيجة ما لحقه من أضرار مرتدة.

كلمات دالة: مسؤولية الناقل الجوي، أضرار الركاب، الحوادث الجوية، اتفاقية وارسو لسنة 1929، اتفاقية مونتريال لسنة 1999.

المقدمة:

يشهد قطاع النقل الجوي نمواً وتطورات متسارعة تفرض عليه مواجهة مجموعة من التحديات ذات الصلة بمجالات السلامة على مختلف المستويات، خاصة في ظل تزايد الطلب على المسارات الجوية، إلى جانب ارتفاع مستويات حركة الطائرات وأنظمة الطائرات، وما قد ينشأ عنها من أضرار تلحق بالأفراد وربما تتعداهم إلى الممتلكات. وقد طالبت العديد من الدول بتقنين مسؤولية الناقل الجوي وتوحيدها، وقد توجت هذه المطالبات بالدعوة إلى عقد مؤتمر دولي خاص للقانون الجوي، تم في 4 أكتوبر 1929 بمدينة وارسو، وقد أسفر عن وضع اتفاقية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي⁽¹⁾، تهدف إلى التوفيق بين مصلحة المسافر - مستعمل الطائرة -

(1) تجدر الإشارة هنا إلى أنّ طبيعة مسؤولية الناقل الجوي الدولي التي أرسها اتفاقية وارسو قد خضعت لتعديلات عديدة منها: اتفاق مونتريال في عام 1966، حيث أصبحت مسؤولية قائمة على أساس الخطر بعدما كانت قائمة على أساس الخطأ فقط، ولا يجوز دفعها إلا في حالة خطأ المضرور. كما وضع هذا الاتفاق حداً أقصى للتعويض الذي يلتزم به الناقل الجوي، ونظراً لأنّ هذه الاتفاقية تنطوي على إخلال بمبدأ مساواة الأفراد، فقد اقتضت الضرورة إزالة هذا التعارض بين اتفاقية وارسو واتفاقية مونتريال 1966؛ لذا انعقد في مدينة جواتيمالا سيتي مؤتمر دولي، وتم صدور بروتوكول باسم المدينة بتاريخ 8 مارس 1971 معدل لاتفاقية وارسو، وبالتالي أصبحت مسؤولية الناقل الجوي في البروتوكول الجديد محددة المبلغ المالي بالنسبة للحوادث التي تصيب الركاب والبضائع. انظر: إيناس محمد البهجي، القانون الجوي الدولي، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، 2013، ص 71.

كما تبني البروتوكول المسؤولية الموضوعية التي يكون فيها الناقل الجوي مسؤولاً عن التعويض حتى ولو لم يقع أي خطأ من جانبه، ولا يستطيع أن يتحلل من المسؤولية إلا إذا أثبت أن المضرور قد تسبّب أو أسهم بخطئه في إحداث الضرر. أمّا بروتوكول مونتريال عام 1975، فقد تبني النهج نفسه بالنسبة لنقل البضائع، فالمادة (4) منه تنص على مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب البضاعة نتيجة هلاكها أو تلفها؛ ما دامت الواقعة المسببة للضرر قد حدثت وهي تحت حراسة الناقل الجوي، ولا يستطيع هذا الأخير التطل من مسؤوليته إلا إذا أقام الدليل على أن الضرر يرجع لأحد الأسباب التالية: طبيعة البضاعة، العيب الذاتي، سوء التغليف سواء من جانب شخص غير الناقل أو تابعيه أو وكلائه، أو أعمال الحرب أو النزاع المسلح، وأي عمل صادر عن السلطة العامة ذي صلة بالبضاعة، سواء عند دخولها أو خروجها من الميناء الجوي أو أثناء فترة عبورها به.

انظر: هشام فضلي، مسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي: دراسة في اتفاقية مونتريال 1999 وقانون التجارة الجديد، ط1، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005، ص 9. جاءت بعد ذلك اتفاقية مونتريال عام 1999 التي كان الهدف منها توحيد قواعد النقل الجوي الدولي، وتحقيق التوافق بين أحكام القانون الجوي الدولي الخاص، وتحديث اتفاقية وارسو التي بلغ عمرها سبعين عاماً، وسد كل الثغرات التي كانت محل جدل بين الأطراف المتنازعة، سواء الناقل الجوي أو مستعملي النقل الجوي فيما يخص تحديد قيمة الضرر، والوصول إلى تحصيل التعويض العادل على أساس مبدأ التعويض عن الضرر، وتوزيع مواردها على خمس وسبعين مادة في سبعة فصول تتناول الموضوعات التالية: أحكام عامة، المستندات، واجبات الأطراف فيما يتعلق بنقل الركاب والأمتعة والبضائع ومسؤولية الناقل ومدى التعويض عن الضرر، النقل بعدة وسائط، والنقل الجوي الذي يقوم

والناقل⁽²⁾، مع نصها صراحة على بطلان كل بند تعاقدي يهدف إلى الإعفاء من المسؤولية⁽³⁾، وقد برزت خلال جلسات مناقشة المؤتمر ثلاثة اتجاهات رئيسية فيما يتعلق بتحديد أساس مسؤولية الناقل الجوي وطبيعتها، وهي:

به الشخص غير الناقل المتعاقد، وأحكام أخرى، وقد دخلت هذه الاتفاقية حيز النفاذ في 4 نوفمبر 2003. انظر: د. محمد فريد العريني، القانون الجوي - النقل الداخلي والدولي، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2007، ص 75.

إنَّ اتفاقية مونتريال عام 1999 قد جمعت كلاً من أحكام اتفاقية وارسو عام 1929 وتعديلاتها في كل من لاهاي 1955 ومونتريال 1966 وجواتيمالا 1971 وبروتوكولات مونتريال 1975، كما أدرجت ضمن أحكامها اتفاقية جوادالكارا عام 1961 التي كان موضوعها مسؤولية الناقل المتتابع بين أكثر من ناقل، وبالتالي سميت باتفاقية توحيد قواعد الطيران المدني الدولي. انظر: د. محمد فريد العريني، وجمال وفاء محمدين، القانون الجوي - الملاحة الجوية والنقل الجوي، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 1998، ص 50.

إذا نجد أنَّ الناقل الجوي وحده من يخضع لأحكام المعاهدات الدولية على عكس كلِّ من الصانع والمطار اللذين يُعدان من الأسس التي تُؤلف الطيران المدني، فالصانع والمطار تحكمهما القواعد العامة في المسؤولية المدنية، سواء أكانت موضوعية أم تقصيرية.

(2) يعرف الناقل الجوي بأنه: «هو من يستعمل الطائرة وقت تحقق الضرر، أو هو من يُحوّل الغير بطريقة مباشرة أو غير مباشرة حق استعمال الطائرة، ولكنه استبقى السيطرة على ملاحتها» (المادة 1/2 من اتفاقية روما 1952)، وكذلك عرّف المؤتمر الدولي لقانون الجو الجاري في مونتريال الممتد من 4/20 إلى 5/2 2009 الناظم لاتفاقية تعويض الضرر الذي تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة، تعريف المشغل في المادة (1) فقرة ب قوله: «المشغل: يعني الشخص القائم بتشغيل الطائرة، بشرط أنه إذا كانت ملاحه الطائرة تحت سيطرة شخص آخر يستمد منه حق تشغيل الطائرة، بطريقة مباشرة أو غير مباشرة، وجب اعتباره هو المشغل، ويعتبر الشخص مشغلاً للطائرة عندما يستخدم الطائرة بصفة شخصية، أو عندما يستخدم موظفوه أو وكلاؤه تلك الطائرة في سياق وظيفتهم، سواء أكان ذلك ضمن سلطتهم أم لم يكن كذلك».

وقد يكون الناقل الجوي وفق المادة (197) من قانون التجارة الكويتي وكيلاً بالعمولة: «1- الوكيل بالعمولة للنقل عقد يلتزم بموجبه الوكيل بأن يتعاقد باسمه أو باسم موكله مع ناقل على نقل شيء أو شخص إلى جهة معينة، وبأن يقوم عند الاقتضاء بالعمليات المرتبطة بهذا النقل، وذلك في مقابل عمولة يتقاضاها من الموكل. 2- إذا تولى الوكيل بالعمولة النقل بوسائله الخاصة، سرت عليه أحكام عقد النقل ما لم يتفق على غير ذلك».

أمَّا الناقل الجوي كما عرّفته القواعد الصادرة عن المعهد القانوني § 298.2 14CFR بالولايات المتحدة الأمريكية في المادة (3.298) بقولها:

“Commuter air carrier means an air carrier as established by 298.3 that carries passengers on at least five round trips per week on at least one route between two or more points according to its published flight schedules that specify the times, days of the week, and places between which those flights are performed”.

أمَّا المشغل فقد عرّفته القواعد الصادرة عن المعهد القانوني الأمريكي بمصطلح (Air Taxi Operators) وفقاً لأحكام المادة (298.3) من تلك القواعد.

(3) عبد الستار التليلي، شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي والأسباب القانونية لدرئها، الشركة الوطنية للنشر، القاهرة، 1976، ص 25.

- الاتجاه الأول: بني هذه المسؤولية على أساس تعاقدية: فعقد النقل يلقي على عاتق الناقل التزاماً بتحقيق نتيجة معينة هي ضمان سلامة الراكب أو البضاعة المنقولة، وبالتالي فإنَّ مسؤولية الناقل تترتب بمجرد إخلاله بالتزام السلامة ما لم يثبت أنَّ ما لحق المسافر أو البضاعة من ضرر كان نتيجة لسبب لا يدلُّه فيه، أو نتيجة فعل المسافر نفسه، أو راجعاً لطبيعة البضاعة، وقد تبنت هذا الاتجاه وفود دول القانون المكتوب وعلى رأسها فرنسا.

- الاتجاه الثاني: يرى أنَّ مسؤولية الناقل الجوي مناطها خطؤه الواجب الإثبات، بمعنى أنَّ مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية تقصيرية أساسها الخطأ أو الإهمال الذي يتوجب على المسافر أو مرسل البضاعة إقامة الدليل عليه، وهكذا إذا كان الاتجاه السابق يلقي على عاتق الناقل تحقيق نتيجة، فإنَّ الاتجاه الثاني يلزمه ببذل عناية، وكان من أنصار هذا الاتجاه الدول الأنجلو-أمريكية.

- الاتجاه الثالث: ذهب إلى أنَّ مسؤولية الناقل تتركز على فكرة المخاطر وتحمل التبعة، وهو ما يطلق عليه الأساس المادي أو الموضوعي للمسؤولية، والذي بمقتضاه تنعقد مسؤولية الناقل بقوة القانون إذا أثبت المسافر أو مرسل البضاعة حدوث الضرر وعلاقة السببية بينه وبين أفعال الناقل، وكان من مؤيدي هذا الاتجاه، وفود سويسرا، ويوغسلافيا، وغيرهما.

أما اتفاقية وارسو، فقد اتخذت موقفاً تصالحياً بين تلك الاتجاهات المتباينة، إذ وضعت قواعد موحدة لمسؤولية الناقل الجوي قصدت من ورائها إقامة نوع من التوازن بين المصالح المتعارضة للناقلين الجويين من جهة ومستعملي الطائرة من جهة ثانية.

وهذه القواعد هي:

1- إنَّ مسؤولية الناقل تقوم على أساس الخطأ التعاقدية المفترض، ولكن ليس إلى حدِّ اعتبار التزام الناقل التزاماً بنتيجة، ومؤدى ذلك أنه ليس على المسافر أو الشاحن إثبات تقصير الناقل، فالخطأ مفترض وقوعه من جانبه بمجرد حدوث ضرر للمسافر أو للبضاعة، وقد راعت الاتفاقية في ذلك مصلحة المسافرين والشاحنين.

2- إنَّ قرينة الخطأ المفترض ليست قرينة قاطعة، ولذلك فإنَّ للناقل التحلل من المسؤولية بإثباته أنه وتابعه اتخذوا كافة التدابير والاحتياطات اللازمة لتجنب وقوع الضرر، أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها، أو أنَّ خطأ صدر من المضرور نفسه، أو أسهم فيه، أو كان الضرر نتيجة لطبيعة البضاعة، وهذه القاعدة قررتها الاتفاقية لمصلحة الناقلين.

3- إنَّ مسؤولية الناقل محددة بمبلغ لا يمكن تجاوزه، وقد أرادت الاتفاقية بذلك تحقيق نوع من التوازن بين حق المضرورين بالحصول على تعويضات مناسبة، وبين مصلحة الناقلين الذين إذا ما أطلقت مبالغ التعويضات التي قد يتحملونها من أي قيد؛ فإنَّهم سوف يعزفون عن إقامة مشروعات ومنشآت للنقل التجاري الجوي؛ الأمر الذي يحد من ازدهار هذا النقل وتطوره.

4- أكدت الاتفاقية على أنَّ تمتع الناقل بميزة المسؤولية المحدودة رهن بسلوكه وتصرفه هو وتابعوه، فطالما أنَّ الخطأ الذي سبَّب الضرر يدور في إطار من حسن النية، استفاد الناقل من تحديد مسؤوليته مهما كان قدر الضرر الذي ينتج عن هذا الخطأ. أمَّا إذا خرج الخطأ أو السلوك عن هذا الإطار، فالناقل يكون حينئذٍ سيئ النية غير جدير بهذه الحماية، وتنقلب مسؤوليته من مسؤولية محدودة إلى مسؤولية بغير حدود.

واعتبرت الاتفاقية الناقل سيئ النية في حالتين: الأولى إذا كان الضرر راجعاً إلى غش الناقل، أو إلى خطأ من جانبه معادل للغش⁽⁴⁾ وفقاً لقانون المحكمة المطروح عليها النزاع (المادة 25)، والثانية إذا تخلفت وثائق النقل (تذكرة السفر، بطاقة الأمتعة، خطاب نقل البضاعة)، أو إذا لم تشتمل في حال وجودها على البيانات الإلزامية المحددة بالاتفاقية (المواد 3 و4 و9)⁽⁵⁾، ولكن ومع هذا لم تتناول اتفاقية وارسو لعام 1929، ولا اتفاقية مونتريال لعام 1999 فرض المسؤولية على صانع الطائرات الذي يُعد طرفاً ثالثاً لا علاقة له بعقد النقل الجوي، على الرغم من تحقق

(4) الخطأ الجسيم: «كل فعل أو امتناع عن فعل يقع من الناقل أو من تابعيه بطيش مقرون بعلم لما قد ينجم عنه من ضرر». أما الغش فهو: «كل فعل أو امتناع عن فعل يقع من الناقل أو من تابعيه بقصد إحداث الضرر». أكرم ياملكي، القانون الجوي: دراسة مقارنة: دار الثقافة، عمان، الأردن، 1998، ص 55.

ونظراً للاختلاف بين فكرة الغش (Dol et faute équivalente au dol) والخطأ المعادل للغش في دول القانون المكتوب، وفكرة الخطأ الإرادي (Willful misconduct) في دول القانون غير المكتوب الأنجلو-أمريكية، هذا الاختلاف كان مناقضاً لمبدأ وحدة قواعد المسؤولية المدنية للناقل الجوي، التي هدفت اتفاقية وارسو إلى تحقيقها؛ لذلك جرى البحث عن سبل لتحقيق الوحدة في المفاهيم والقواعد وإيجاد تعريف موحد لفكرة الخطأ المعادل للغش، وسد الثغرة الموجودة في المادة (25) من الاتفاقية، وهو ما سعى إليه برتوكول لاهاي عام 1955 من خلال تعديل نص المادة (25) من الاتفاقية بنص المادة (31) من برتوكول لاهاي وفق الآتي: «لا تسري الحدود المنصوص عليها في المادة (22) من اتفاقية وارسو حتى يقام الدليل على أنَّ الضرر قد نشأ عن فعل أو امتناع (Omission) من جانب الناقل أو تابعيه، وذلك إما بقصد إحداث الضرر أو برعونة مقرونة بإدراك احتمال وقوع الضرر نتيجة ذلك». انظر: ياسمينه بشار، مسؤولية الناقل الجوي للركاب، دار الكتب العالمية، لبنان، 2012م، ص 90.

(5) د. محمد سامر عاشور، ود. إلياس حداد، القانون البحري والجوي، وزارة التعليم العالي، الجامعة السورية الافتراضية، كلية الحقوق، دمشق، 2011، ص 30.

الضرر الحاصل نتيجة العطل التصنيعي للطائرة والذي قد يؤدي إلى سقوط أو تدمير الطائرة؛ إمّا لإهمال أو لفعل غير مشروع من قبل الشركة المصنعة للطائرة.

ففي الحالة التي بين أيدينا وما حصل من ضرر ناتج عن انفجار طائرة بوينغ ماكس 8 نتيجة وجود عطل في مستشعر الطيار الآلي الذي أدى إلى انفجار طائرتين من الطراز نفسه في رحلتين مختلفتين على متن الخطوط الجوية (Lion Air) و(Ethiopian Air) (6).

أولاً: إشكالية البحث

متى وقع الحادث وانتفى الدليل على حدوث إخلال من قبل الناقل باشتراطات الاستغلال وشروطه، فإنّ الأنظار تتوجه فوراً لمسؤولية صانع الطائرة عن عيوب التصنيع، وهي مسؤولية قائمة على الخطأ الواجب الإثبات قائم على ضمان العيوب الخفية، ومع تطور القواعد القانونية تمّ الأخذ بالمسؤولية الموضوعية أو المشددة أو المقيّدة (strict liability).

وبناءً على ماتقدم سوف نجيب عن التساؤلات التالية:

- هل يكفي ارتكاب الخطأ من قبل الناقل الجوي لإعمال قواعد المسؤولية التي شرعت حفاظاً على حقوق المضرور - المسافر؟
- ما مسؤولية صانع الطائرة (7) عما تسببه الطائرة المعيبة من أضرار لمستخدمي الطائرة من المسافرين ومستغليها؟
- ما طبيعة التزام صانع الطائرة بضمان صلاحية المنتج للاستخدام؟

ثانياً: أهمية البحث

قد يحصل أثناء تنفيذ الناقل الجوي لعقد النقل أن تتعرض وسيلة النقل - الطائرة - لكارثة، عندئذ تنعقد المسؤولية لجبر الضرر الذي لحق بالمتعاقد - الراكب - وتقوم مسؤولية الناقل الجوي، إلا إذا أثبت أنّه وموظفيه - تابعيه - قد اتخذوا جميع التدابير

(6) STA Law Firm, Worldwide: Airplane Crash Liability In International Law, 13 March 2020, visit the website:

<https://www.mondaq.com/aviation/903784/airplane-crash-liability-in-international-law>

(7) صانع الطائرة أو منتجها لا يقتصر على الصانع المنتج النهائي، بل يمتد ليشمل مركب الأجزاء، أو مصنع الأجزاء، والموزع، وكل من شارك بعملية التصنيع.

اللازمة لتفادي الضرر، وكان من غير المستحيل عليهم اتخاذها، وذلك وفقاً لأحكام المادة (1/20) من اتفاقية وارسو.

وبما أن طبيعة مسؤولية الناقل الجوي طبقاً لأحكام اتفاقية وارسو هي مسؤولية عقدية، فله نقل عبء المسؤولية إلى صانع الطائرة وإثبات وجود عيب خفي أدى إلى سقوط الطائرة، كما حصل في حادثتي كل من أديس أبابا وأندونيسيا الناجمتين عن سقوط طائرة بوينغ 737 ماكس 8 أمريكية الصنع، التي ثبت من خلال التحقيقات أن سبب انفجار الطائرة هو وجود عيب خفي، وبذلك يتم إعمال قواعد المسؤولية الموضوعية (strict liability) عملاً بأحكام تشريعات حماية المستهلكين، حيث إن الشركة المصنعة صرحت بوجود عيب في مُستشعر الطيار الآلي الذي ينظم حركة مقدمة الطائرة والتحكم بها والتحويل من قيادة الإنسان إلى قيادة الرجل الآلي.

ثالثاً: منهج البحث

ستعتمد هذه الدراسة كلاً من المنهج الوصفي والمنهج التحليلي والمنهج المقارن وفقاً لحاجات البحث.

رابعاً: خطة البحث

في ضوء ما سبق، سنقوم بتقسيم البحث إلى مبحثين: نتناول في المبحث الأول أثر انفجار الطائرة على مسؤولية الناقل الجوي تجاه الركاب، ومن ثم ندرس في المبحث الثاني أثر انفجار الطائرة على المسؤولية الموضوعية لصانع الطائرات تجاه المسافرين.

المبحث الأول

أثر انفجار الطائرة على مسؤولية الناقل الجوي تجاه الركاب

إنَّ أهم ما جاءت به اتفاقية وراسو عام 1929 هو جعل مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية عقدية (Contractuel) وشخصية (Subjectif) قوامها الخطأ، وجعلها مسؤولية محدودة (Limité)⁽⁸⁾، وذلك بتحديد قيمة التعويض بقيمة معينة⁽⁹⁾ حددتها في كل حالة من حالات مسؤولية الناقل الجوي، سواء مسؤولية الناقل عن الأضرار اللاحقة بالركاب أو الأمتعة أو البضائع.

ومع تطور التشريع الجوي في اتفاقية مونتريال لعام 1999 الذي انصب على أحكام المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن الأضرار الحاصلة بالركاب، من ضرر بدني ووفاة وتأخير بالنقل، حيث كان البحث جارياً من خلال ذلك التطور التشريعي على الأحكام التي تضمن أكبر قدر من الحماية للركاب؛ خاصة حمايتهم من المخاطر التقليدية للطيران من سقوط الطائرات نتيجة خلل أو عطب تقني⁽¹⁰⁾، ومنها حادثة سقوط طائرة من طراز بوينغ 737 ماكس 8 بعد إقلاعها بفترة وجيزة - رحلة أديس أبابا - نتيجة لوجود عيب في مستشعر الطيار الآلي، والذي أدى إلى وفاة كل من كان على الطائرة المنكوبة⁽¹¹⁾.

وقد ذهب اتجاه في الفقه الفرنسي للقول بمسؤولية الناقل عن العيب الذاتي في الطائرة، لعدم توفر عنصر الخارجية، ومن هؤلاء الفقيه الفرنسي ريبير الذي قال بأنّه: «يقع على المستغل واجب الكشف على طائرته، فإذا بذل في هذا السبيل أقصى درجة من العناية، ومع ذلك استحال العثور على العيب، فإنَّ هذا لا يمنع من أنَّ العيب الذاتي ليس عنصراً خارجاً عن منشأة النقل»⁽¹²⁾.

(8) Jacques Sesselt, La notion de faute dans la Convention de Varsovie – étude de droit aérien-, thèse, Lausanne, Imprimerie Rencontre, 1961, p.174.

(9) على سبيل المثال: تنص المادة (22) من اتفاقية وراسو بعد تعديلها بموجب بروتوكول لاهاي لعام 1955 على ما يلي: «1- في نقل الأشخاص، تحدد مسؤولية الناقل المتعلقة بكل راكب بمبلغ 250000 فرنك، وإذا جاز طبقاً لقانون المحكمة المعروض عليها النزاع أن يكون التعويض في صورة مرتب، فلا يجوز أن يزيد رأس المال المرتب على الحد المذكور، ومع ذلك يستطيع الراكب بناء على اتفاق خاص مع الناقل أن يضع حداً أعلى للمسؤولية».

(10) ياسمينه بشار، مرجع سابق، ص 105.

(11) موقع الجزيرة الإخباري، مقال بعنوان: بعد نكبة الطائرة الإثيوبية.... دول توقف تشغيل بوينغ 737 ماكس 8، بتاريخ: 2019/3/11، تاريخ زيارة الموقع: 2020/8/15.

<https://www.aljazeera.net/news/politics/2019/3/11>

(12) يسرية محمد عبد الجليل محمد، تقارير حوادث الطائرات ودورها في إثبات المسؤولية، مؤتمر الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، كلية القانون، جامعة الإمارات العربية المتحدة بالتعاون مع محاكم دبي وهيئة دبي للطيران المدني، بتاريخ 2012/4/25-23، ص 210.

كما جاء في نص المادة (189) من قانون التجارة الكويتي رقم 68 لعام 1980 فيما خص تحديد مسؤولية الناقل بقولها: «1- يضمن الناقل سلامة الركاب أثناء تنفيذ عقد النقل، ويكون مسؤولاً عما يلحق الراكب من أضرار بدنية أو مادية وعن التأخير، ولا يجوز له أن ينفي مسؤوليته إلا بإثبات القوة القاهرة أو خطأ الراكب. 2- وللورثة الحق في مطالبته الناقل بالتعويض عن الضرر الذي لحق مورثهم، سواء وقعت الوفاة إثر الحادث مباشرة أو بعد انقضاء مدة من الزمن».

أما اتفاقية وراسو لعام 1929 فإنها لم تحمّل الناقل مسؤولية العيب الذاتي - العيب الخفي؛ أي العنصر الأجنبي الذي لا يمكن توقعه - في الطائرة في حال إثباته أنه اتخذ جميع الاحتياطات الضرورية لتوقي الضرر، وكان يستحيل عليه وعلى تابعيه توقيه⁽¹³⁾. فيجب أن يكون العيب خفياً؛ أي لا يمكن كشفه ببذل عناية الرجل الحريص، وإلا عدّ الناقل مخطئاً في عدم العثور عليه وإصلاحه، ويكتفى في هذا الصدد أن يبرز الناقل شهادة صلاحية الطائرة للملاحة، ويثبت أنها كانت موضع فحص منتظم ودقيق، وأنه بالرغم من ذلك لم يكن في الإمكان الكشف عن العيب⁽¹⁴⁾ إلا إذا كان الناقل يصنع طائراته بنفسه، فلا يتحقق انتفاء الإسناد، ويجب أن يُسأل عن العيب الذاتي⁽¹⁵⁾.

(13) تنص المادة (1/20) من اتفاقية وراسو 1929 على أنه: «لا يكون الناقل مسؤولاً إذا أثبت أنه وكلاءه قد اتخذوا جميع الإجراءات اللازمة لتجنب الضرر، أو أنه كان من المستحيل عليه أو عليهم اتخاذ مثل هذه الإجراءات»

“The carrier is not liable if he proves that he and his agents have taken all necessary measures to avoid the damage or that it was impossible for him or them to take such measures”.

فتشترط الاتفاقية وفق النص السابق على الناقل لدفع مسؤوليته إثبات أنه وتابعيه قد اتخذوا جميع التدابير الضرورية لمنع وقوع الضرر، أو أنه استحال عليهم اتخاذها، وقد اختلف الفقه والقضاء في تفسير معنى (التدابير الضرورية)، فذهب اتجاه إلى أن المقصود بمثل هذه التدابير: «اتخاذ جميع التدابير التي من شأنها أن تؤدي موضوعياً لمنع حدوث الضرر»، بمعنى أنها لو اتخذت - وهذا هو التفسير الحرفي - لما وقع الضرر، في حين ذهب اتجاه آخر إلى تفسير ضيق لتعني عبارة (التدابير الضرورية) وفقاً له إثبات الناقل عدم رجوع الضرر إلى خطئه، وذهب اتجاه ثالث إلى أن معنى (التدابير الضرورية) ينصرف إلى بذل الناقل الهمة الكافية والعناية المطلوبة وهذا هو التفسير الموسع للعبارة السابقة.

انظر: هشام فضلي، مرجع سابق، ص 65.

(14) Guilhem Argueyrolles et Jonathan Rubinstein, La Responsabilité Civile du transporteur Aérien, Panorama, 2017. <https://sfdas.org/wp-content/uploads/RLDC-6343.pdf>. (accessed on: 10/8/2020).

(15) د. ثروت أنيس الأسويطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، دار النهضة العربية، القاهرة، 1966، ص 150.

بناء على ذلك سنتناول في هذا المبحث دراسة طبيعة مسؤولية الناقل الجوي (المطلب الأول)، ومن ثم ننتقل في المطلب الثاني لبحت دفع مسؤولية الناقل الجوي حال وجود خلل تقني في الطائرة.

المطلب الأول

طبيعة مسؤولية الناقل الجوي

يُسأل الناقل الجوي عن سلامة الراكب أثناء وجوده على متن وسيلة النقل العائدة للناقل الجوي، وبالتالي فإن إصابة هذا الراكب بضرر بغض النظر عما إذا كان هذا الضرر قد أصابه بجروح أو أدى لوفاته، والذي سينتج عنه نشوء مسؤولية الناقل، وذهب البعض إلى أكثر من ذلك باعتبار الضرر النفسي الذي يرتبه الحادث هو الآخر يُعد ضرراً يُسأل عنه الناقل الجوي.

لذلك فقد اختلفت كل من الأنظمة التشريعية الوطنية⁽¹⁶⁾ والدولية في وضع تشريع يوحد مسؤولية الناقل الجوي والتعويض عنها، وخاصة في الجزء الخاص المتعلق بمسألة الناقل الجوي عن إخلاله بضمان سلامة الراكب، حيث جاءت أحكام اتفاقية وراسو لعام 1929 لتوازن بين مصالح الناقل الجوي من جهة والراكب من جهة أخرى، وذلك من خلال اعتمادها على قرينة الخطأ التي تعفي الراكب من الإثبات دون أن تحرم الناقل من حقه في التخلص من المسؤولية، وذلك وفقاً للمادة (17) من الاتفاقية التي تنص على أن: «يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن الضرر الذي يقع في حالة الوفاة أو جرح، أو أي أذى بدني آخر يلحق بالراكب، إذا كان الحادث الذي تولد عنه الضرر قد وقع على متن الطائرة، أو أثناء أي عملية من عمليات الصعود والنزول».

والنص السابق هو ذات ما نصت عليه المادة (189) من قانون التجارة الكويتي رقم 68 لعام 1980 والتي جاء فيها أن: «1- يضمن الناقل سلامة الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل، ويكون مسؤولاً عما يلحق الراكب من أضرار بدنية أو مادية، وعن التأخير، ولا يجوز له أن ينفي مسؤوليته، إلا بإثبات القوة القاهرة أو خطأ الراكب. 2- وللورثة الحق في مطالبة الناقل بالتعويض عن الضرر الذي لحق مورثهم، سواء وقعت الوفاة إثر الحادث مباشرة أو بعد انقضاء مدة من الزمن».

(16) نلاحظ أن دولة الكويت قد انضمت إلى العديد من الاتفاقيات المتعلقة بالملاحة الجوية، ومنها: معاهدة وراسو لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي وبروتوكول تعديلها لعام 1955، والمعاهدة المكتملة لها لعام 1961. والمذكرة الإيضاحية لمشروع قانون بالموافقة على اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في مونتريال بتاريخ 28 مايو 1999.

إذاً يكون الناقل الجوي بمجرد إصابة الركاب مسؤولاً عن الضرر، إلا إذا أثبت الناقل وتابعوه أنهم قد اتخذوا الاحتياطات الضرورية لدرء الضرر أو استحال عليهم ذلك، وهذا ما ورد في نص المادة (20) من اتفاقية وارسو، أو أثبت أن الضرر ناتج عن خطأ المضرور نفسه، وفق المادة (21) من الاتفاقية⁽¹⁷⁾. أما اتفاقية مونتريال لعام 1999 فإنها تعد مسؤولية الناقل الجوي عن إصابة الركاب بأضرار بدنية أو وفاته مسؤولية ذات مستويين، وفق أحكام المادة (21) منها، على النحو الآتي:

المستوى الأول: إذا كانت قيمة التعويضات المطالب بها في حدود 100 ألف وحدة سحب⁽¹⁸⁾ خاصة، فلا يمكن للناقل الجوي دفع المسؤولية الموضوعية إلا بإثبات خطأ المضرور.

المستوى الثاني: تعتبر مسؤولية الناقل عن وفاة الركاب أو إصابته بجروح حين تتجاوز قيمة التعويضات التي يطالب بها المضرور ما يزيد عن 100 ألف وحدة سحب، فهنا المسؤولية هي مسؤولية شخصية قائمة على أساس الخطأ، حيث يجوز للناقل نفي هذه القرينة وبالتالي درء المسؤولية عنه، بإثبات أن الضرر نشأ فقط عن إهمال أو فعل أو امتناع صادر عن الغير، فضلاً عن إثبات خطأ المضرور⁽¹⁹⁾.

إذاً فإن أهم التزام يقع على عاتق الناقل الجوي هو توصيل المسافر إلى نقطة مقصده الأخيرة سالماً معافى، وإخلال الناقل بهذا الالتزام يجعله عرضة لتحمل مسؤولية عدم تنفيذ العقد كما بينتها الاتفاقيات الدولية ذات الصلة بموضوع النقل الجوي، ومسؤولية الناقل التي قيدها اتفاقية مونتريال 1999 بثلاثة شروط كالآتي:

(17) شيخي محمد أمين، مدى التزام الناقل الجوي بضمان سلامة الركاب ومسؤوليته عنها: دراسة مقارنة بين القانون الجزائري وكل من اتفاقية وارسو 1929 واتفاقية مونتريال 1999، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، السنة 4، العدد 2، سنة 2018م، ص 105.

(18) تنص المادة (23) من اتفاقية مونتريال 1999م على: «1- إن المبالغ المبينة في شكل وحدات حقوق السحب الخاصة في هذه الاتفاقية تشير إلى وحدة حقوق السحب الخاصة حسب تعريف صندوق النقد الدولي، ويتم تحويل هذه المبالغ إلى العملات الوطنية، عند التقاضي، وفقاً لقيمة تلك العملات المقومة بوحدات السحب الخاصة يوم صدور الحكم، وتحسب حسب قيمة العملة الوطنية لدولة طرف عضو في صندوق النقد الدولي مقومة بوحدات السحب الخاصة، وفقاً لطريقة التقويم التي يطبقها صندوق النقد الدولي بالنسبة لعملياته ومعاملاته السارية يوم صدور الحكم. 2- غير أن الدول التي ليست أعضاء في صندوق النقد الدولي والتي لا تسمح قوانينها بتطبيق أحكام الفقرة 1 (من أحكام هذه المادة يجوز لها عند التصديق أو الانضمام أو في أي وقت لاحق أن تعلن أن مسؤولية الناقل المنصوص عليها في المادة (21) محدودة بمبلغ 1500000 وحدة نقدية عن كل راكب، وهذه الوحدة النقدية تعادل خمسة وستين مليجراماً ونصفاً من الذهب بنسبة نقاء تبلغ تسعمائة في الألف، ويجوز تحويل هذه المبالغ إلى العملة الوطنية المعنية بأرقام مجبورة الكسور...».

(19) دلال يزيد، مسؤولية الناقل الجوي لأشخاص في النقل الجوي الداخلي والدولي، كلية الحقوق، جامعة تلمسان، الجزائر، 2009-2010، ص 139.

أولاً: وقوع الضرر الذي أدى لوفاة المسافرين أو تعرضه لأذى بدني لم تحدد اتفاقية وارسو 1929 مفهوم الحادث، لذلك اختلف الفقهاء وانقسموا إلى اتجاهين:

1- يقصر مفهوم الحادث الجوي على الواقعة الفجائية الناجمة على عملية النقل والمرتبطة من حيث أصلها باستغلال الطائرة، كالعطل التقني - الخلل الميكانيكي - ويتطلب هذا الاتجاه لإسباغ وصف الحادث على الواقعة أن يكون فجائياً، وأن يكون خارجياً، أي لا علاقة للراكب فيه، وأن يكون ناتجاً عن عملية النقل، ويرى هذا الاتجاه أن إثبات الصلة الزمنية والمكانية بين الحادث وعملية النقل يكفي لإثبات رابطة السببية بين استغلال الطائرة ووقوع الحادث⁽²⁰⁾.

2- يتجه الفقه إلى القول بأن الحادث هو أي عامل خارجي عن الشخص المضرور يترتب عنه المساس به، أو كل أمر طارئ ناتج عن عملية النقل ذاتها، وعلى ذلك لا يُسأل الناقل الجوي عن الضرر الذي يلحقه مسافر بمسافر آخر؛ لأن الضرر في هذه الحالة لم ينجم عن عملية الاستغلال الجوي، وبهذا المعنى نطبق مبادئ المسؤولية الشخصية التي أرسنها اتفاقية وارسو 1929، وبروتوكول لاهاي⁽²¹⁾.

انتهجت اتفاقية مونتريال 1999 نهج اتفاقية وارسو 1929 نفسه، ولم تعرّف الحادث إلا أنها قد توسعت ضمناً في تفسير هذا المصطلح عمّا كان عليه في الاتفاقيات السابقة، فقد أصبح من قبيل الحادث الذي تنظمه اتفاقية مونتريال 1999 منها: الإرهاب الدولي، واختطاف الطائرات، والقرصنة الجوية، والأحوال الجوية، وذلك لوجود ارتباط بين تعريف الحادث ونوع مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية مونتريال التي تؤسس مسؤوليته على أساس الخطر وتحمل التبعة.

وكذلك اتجه القضاء الأمريكي للتوسع في مفهوم (الحادث) ليشمل كل واقعة فجائية غير معتادة تخل بالسير المعتاد للرحلة الجوية، مثل انفجار الطائرة، أو ارتطامها بالأرض، أو بسفينة في البحر، أو بطائرة أخرى في الجو، سواءً أكان ناشئاً عن عطل بالطائرة أم خطأ في قيادتها، أما إذا كان الضرر ناشئاً عن شجار بين اثنين من المسافرين - على سبيل المثال - فلا يمثل ذلك الشجار حادثاً يرتب المسؤولية على عاتق الناقل الجوي، كما يسأل وفقاً للقضاء الأمريكي عن الحادث الذي لم تعرف مسبباته⁽²²⁾.

(20) شيخي محمد أمين، مرجع سابق، ص 118.

(21) عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2000، ص 90.
(22) Rachel Y. Tang, Airline Passenger Rights: The Federal Role in Aviation Consumer Protection, congressional research service, August 17, 2016, p.5.

ثانياً: أن يقع هذا الحادث على متن الطائرة أو أثناء عمليات الصعود أو النزول

هنا تبدأ مسؤولية الناقل الجوي عن سلامة المسافرين مع بدء تنفيذ عقد النقل الجوي، ويستمر هذا الالتزام حتى ينتهي تنفيذ عقد النقل عند الوصول للوجهة المتفق عليها بسلام وأمان. وقد حددت اتفاقية مونتريال 1999 في المادة (17) منها المدة الزمنية التي ينشأ خلالها التزام الناقل الجوي بالحفاظ على سلامة المسافرين، ويكون مسؤولاً عن الأضرار التي تصيبهم من لحظة عملية الصعود حتى لحظة نزول المسافرين من الطائرة، وكذلك فترة تواجدهم على متنها.

ثالثاً: أن ينتج عن الحادث ضرر يصيب المسافر

إن الشرط الرئيس لقيام المسؤولية بنوعها العقدية أو التقصيرية هو الضرر الذي يتمثل في هذه الحالة بإصابة المسافر⁽²³⁾ في حقوقه أو في مصلحة مشروعة له. فهو وفقاً للمادة (17) من اتفاقية مونتريال 1999: «1- 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».

المطلب الثاني

دفع مسؤولية الناقل الجوي حال وجود خلل تقني في الطائرة

تواجه شركة بوينغ الأمريكية لصناعة الطائرات مزيداً من الضغوطات على مستوى العالم بعد اعتراف الرئيس التنفيذي للشركة رسمياً عن مسؤولية الشركة عن سقوط الرحلتين الجويتين: الرحلة 610 التابعة لخطوط ليون الجوية، والرحلة 302 التابعة للخطوط الإثيوبية. وقالت بوينغ في بيان أصدره الرئيس التنفيذي للشركة: «توصلنا

(23) في إطار تحديد الأشخاص الذين تنطبق عليهم أحكام نقل الركاب ثار الجدل حول مدى خضوع نقل جثث الموتى إلى حكم نقل الأشخاص نفسه، فالأستاذ روديير (Rodierre) رأى أن جثث الموتى تأخذ حكم نقل البضاعة، إلا أن الرأي استقر بالقول بخضوعها لأحكام نقل الأشخاص، وذلك لكون اتفاقية وارسو ذكرت مصطلح (les marchandise)، قصدت به كل المتغيرات المادية الصالحة للمعاملات التجارية، وبهذا كان لا بد أن تستثنى جثث الموتى التي لا يمكن ولا يتصور أن ينطبق عليها حكم نقل البضائع نفسه، بما فيه من حق (الحبس) الذي يستعمله الناقل كوسيلة لاستيفاء حقه في نقل البضائع، فمن غير المعقول حبس الناقل الجوي جثة ميت أو توقيف نقلها، ولذلك رأى الفقه أن نقلها ينسجم أكثر مع حكم نقل الأشخاص، وهذا ما أكدته د. فريد العريني بقوله: «لا يصح تصنيف جثث الموتى تحت مسمى البضاعة، بل ينبغي التسوية في النقل بينها وبين الإنسان، واعتبارها من قبيل (المسافر) وإخضاعها لنصوص الاتفاقية المتعلقة بنقل الركاب»، انظر: ياسمينة بشار، مرجع سابق، ص 195.

إلى أن سقوط الرحلتين الجويتين، جاء نتيجة سلسلة من الأحداث خاصة بالطائرتين، وهو تفعيل نظام مانع التوقف المفاجئ للمحرك بطريقة خاطئة»⁽²⁴⁾.

وبناءً على ذلك نتناول الإعفاء القانوني للناقل من المسؤولية ودعوى المسؤولية من خلال الآتي:

الفرع الأول

الإعفاء القانوني لمسؤولية الناقل الجوي الناتجة عن انفجار الطائرة

يُحْمَل القانون الأمريكي الناقل أيضاً تبعاً للعبء الذاتي في الطائرة، ليس بناءً على تخلف عنصر الخارجية، بل لأسباب متعلقة بمبادئ الـ (common law)، ففي نقل الأشخاص لا يعتبر الناقل مؤمناً لسلامة الركاب ولا تتشغل مسؤوليته إلا إذا أثبت خطأه، ومع ذلك يسأل عن العيب الذاتي في الطائرة وفق الآتي:

- إذا كان العيب مما يمكن كشفه ببذل العناية المطلوبة، كان الناقل مسؤولاً إذا أهمل في فحص الطائرة واكتشاف العيب.

- أما إذا كان العيب خفياً أي يعود إلى تصميم الطائرة، ولا يمكن الكشف عنه ببذل العناية المطلوبة، فيجب التفرقة بين الناقل المشترك (reirrac nommoc) والناقل الخاص (reirrac etavirp).

وتقتضي المبادئ العامة في المسؤولية بأن واجب الشخص في صيانة ممتلكاته حتى لا تضر بالغير غير قابلة للإنابة (non-delegable)، فإذا عهد الشخص بمهمة الصيانة إلى متعاقد مستقل (independent contractor)، كان مسؤولاً عن خطأ هذا المتعاقد⁽²⁵⁾.

ويعتبر واجب الناقل الجماعي (common carrier) في المحافظة على سلامة الركاب من الواجبات التي لا يجوز الإنابة فيها؛ لذلك يسأل الناقل عن العيب في تصميم الطائرة الذي يعود إلى خطأ الشركة الصانعة، ولا يدخل هذا العيب ضمن المخاطر التي يتحملها الراكب. فعلى سبيل المثال قضية (De Vito V.S Untied Aire Lines) حيث كانت الطائرة مَعْيبة

(24) موقع (BBC)، مقال بعنوان: بوينغ تخفض إنتاج طائراتها من طراز 737 ماكس الميغب، منشور في 6 أبريل 2019، تاريخ الزيارة 2020/8/12، رابط المقال:

<https://www.bbc.com/arabic/business-47836882>

(25) Cynthia Dokas, The Duty to Warn in Aviation Law: A New Tort Theory in the Aftermath of Pan American Flight 103, NYLS Journal of Human Rights, Volume 8, Issue 1, Article 7, (1990). https://digitalcommons.nyls.edu/journal_of_human_rights/vol8/iss1/7, (accesses on 15/7/2020).

في تصميمها؛ مما أدى إلى تسريب كميات من ثاني أكسيد الكربون إلى كبينة الطيار، ففقد السيطرة على الطائرة، التي سقطت من الجو، فقررت المحكمة مسؤولية الناقل عن الحادث، وتركت له دعوى الرجوع على الشركة التي باعت الطائرة، دون المساس بحق المسافرين بالتعويض⁽²⁶⁾.

أمّا اتفاقية وراسو لعام 1929، فلم تحمّل الناقل مسؤولية العيب الذاتي – العيب الخفي، أي العنصر الأجنبي الذي لا يمكن توقعه – في الطائرة في حال إثباته أنه اتخذ جميع الاحتياطات الضرورية لتوقي الضرر، وكان يستحيل عليه وعلى تابعيه توقيه⁽²⁷⁾. فيجب أن يكون العيب خفياً، أي لا يمكن كشفه ببذل عناية الرجل الحريص، وإلا عدّ الناقل مخطئاً في عدم العثور عليه وإصلاحه، ويكتفى في هذا الصدد أن يبرز الناقل شهادة صلاحية الطائرة للملاحة، ويثبت أنها كانت موضع فحص منتظم ودقيق، وأنه بالرغم من ذلك لم يكن في الإمكان الكشف عن العيب⁽²⁸⁾، إلا إذا كان الناقل يصنع طائراته بنفسه، فلا يتحقق انتفاء الإسناد، ويجب أن يُسأل عن العيب الذاتي⁽²⁹⁾.

إذاً، تنشأ المسؤولية المدنية لمنتج الطائرات عن الإخلال بالتزام سلامة طائرة على طبيعة خاصة، تكمن في كونها مسؤولية موضوعية، لا يشترط تحققها توافر كل من الضرر والإخلال بالالتزام بسلوك المدين بسلوك الرجل العادي، بل بإثبات وجود العيب في المنتج الذي أصبح يسبب خطراً، مما يستلزم التعويض عن هذا الخطر⁽³⁰⁾، ومن ثم أخذ المشرع الأمريكي بالمسؤولية الموضوعية لكثرة الحوادث الناجمة عن عيوب في تصنيع الطائرات، ونقل عبء المسؤولية إلى منتج – صانع – الطائرة.

الفرع الثاني

دعوى مسؤولية الناقل الجوي

قد يكون العيب خفياً لا يمكن الكشف عنه ببذل العناية المطلوبة كما حدّث في انفجار طائرة بوينغ موضوع الدراسة. وقد اتجهت بعض الأحكام القضائية كما في مصر بإلقاء تبعة العيب الذاتي في الطائرة على عاتق الناقل، ففي قضية عرضت على المحاكم المصرية،

(26) د. ثروت أنيس الأسيوطي، مرجع سابق، ص 155.

(27) المادة (20) من اتفاقية وراسو، تقابلها المادة (189) من قانون التجارة الكويتي.

(28) Cynthia Dokas, Op. Cit.

(29) د. ثروت أنيس الأسيوطي، مرجع سابق، ص 225.

(30) Maral Törenli, Le Protection du consommateur en droit de L'Union européenne et en droit Turc, Université Paris 2, 2010, p.122.

سقطت الطائرة من الجو نتيجة عطب مفاجئ أصاب جهاز القيادة الأتوماتيكي، واتضح أنّ العطب نتج عن عيب في هذا الجهاز، وأوصت اللجنة الفنية التي حققت في الحادث بعدم استعماله، ولم تقرر المحاكم المصرية مسؤولية الناقل عن هذا الحادث، بل اعتبرت استعمال جهاز معيب خطأ تقصيرياً موجباً للمسؤولية في حد ذاته، بناءً على مسؤوليته كحارس للأشياء الخطرة⁽³¹⁾.

لذلك سوف نتناول بشيء من التفصيل أطراف الدعوى والمحكمة المختصة بنظرها:

أولاً: المدعي

يكون المدعي وفقاً لمجريات دراستنا غالباً ورثة المنكوبين بحادثة انفجار الطائرة، وهنا يبرز لدينا التمييز بين الضرر الموروث والضرر المرتد، حيث يقصد بالضرر الموروث ذلك الضرر الذي ينتقل من سلف إلى خلف، أما المرتد فهو الضرر الذي يصيب الخلف شخصياً بسبب الضرر الذي أصاب السلف. وقد بينت محكمة التمييز الأردنية بصفقتها الحقوقية في الحكم رقم 391 لعام 1986 الصادر بتاريخ 1986/9/27⁽³²⁾ الذي قضت فيه بـ: «المتعلقة بالميراث ما لم يتبين من العقد أو من طبيعة التعامل أو من نص القانون أنّ هذا الأثر لا ينصرف إلى الخلف العام، وأنّ تعويض الوفاة الذي يلتزم به الناقل الجوي بمقتضى المادة (22/1) من اتفاقية وارسو المعدلة هو أثر من آثار عقد النقل، فينصرف بحكم المادة (206) مدني إلى الورثة باعتبارهم الخلف العام للعائد، وبالتالي فالورثة هم أصحاب الاستحقاق الذين يحق لهم المطالبة بتعويض الوفاة، وأنّ تعويض الوفاة الذي يلتزم به الناقل الجوي قد نشأ عن الوفاة ولم يدخل ذمة الميت أثناء حياته، فلا يعتبر تركه بل هو استحقاق مباشر وشخصي».

كما ورد لدى العلامة عبد الرزاق السنهوري قوله عن الضرر المرتد: «قد يصيب الضرر شخصاً بالتبعية عن طريق ضرر أصاب شخصاً آخر، فالقتل ضرر يصيب المقتول في حياته، وعن طريق هذا الضرر يصاب أولاد المقتول بضرر، وهو حرمانهم من المعيل، أو الإخلال بحقهم في النفقة قبل أبيهم»⁽³³⁾.

أمّا المشرع الكويتي، فقد جعل للمضرور وورثته حق الرجوع على الناقل لتعويض ما أصابه من ضرر ناتج عن انفجار الطائرة موضوع الدراسة، وذلك بموجب المادة (189)

(31) د. ثروت أنيس الأسيوطي، مرجع سابق، ص 230.

(32) الحكم رقم 391 لسنة 1986، محكمة التمييز الأردنية بصفقتها الحقوقية، الصادر بتاريخ 1986/9/27، منشور على موقع قرارك، <https://qarark.com/> نقابة المحامين الأردنيين، تاريخ الزيارة: 2020/7/15.

(33) محمد صديق محمد عبد الله، الضرر المرتد في نطاق المسؤولية المدنية في حوادث الطائرات، مجلة العلوم القانونية، كلية الحقوق، جامعة بغداد، سنة 2017، ص 172.

من قانون التجارة الكويتي رقم 68 لعام 1980 بشأن تحديد مسؤولية الناقل بقولها: «1- يضمن الناقل سلامة الركاب أثناء تنفيذ عقد النقل، ويكون مسؤولاً عما يلحق الركاب من أضرار بدنية أو مادية وعن التأخير، ولا يجوز له أن ينفي مسؤوليته إلا بإثبات القوة القاهرة أو خطأ الراكب».

إذاً، كل من أصابه ضرر، سواء أكان المسافر نفسه أم الغير، ولورثة المسافر باعتبارهم من الغير في حالة وفاته دعويين: الأولى دعوى عقدية تنتقل إليهم كجزء من تركة مورثهم عن الضرر الذي أصابه قبل وفاته⁽³⁴⁾، الثانية دعوى عن الضرر الشخصي الذي أصابهم من جراء وفاة معيّلهم وهي تخضع لأحكام المسؤولية التقصيرية⁽³⁵⁾.

وبالعودة إلى اتفاقية وارسو 1929؛ نجد أنها قد أوردت قواعد موضوعية تحكم مسؤولية الناقل الجوي دون التطرق إلى ماهية الضرر القابل للتعويض، والأشخاص الذين لهم الحق في طلب التعويض، وماهية رابطة السببية، وكل هذه الأمور تحتاج للبت فيها إلى البدء بتحديد القانون واجب التطبيق.

(34) بالرجوع للقانون المدني الأردني نجد أنّ المادة (206) قد نصت على أنه: «ينصرف أثر العقد إلى المتعاقدين والخلف العام دون إخلال بالقواعد المتعلقة بالميراث ما لم يتبين من العقد، أو من طبيعة التعامل، أو من نص القانون أنّ هذا الأثر لا ينصرف إلى الخلف العام». وكذلك نصت المادة (201) من القانون المدني الكويتي رقم 67 لعام 1980، على أنّ: 1- تنصرف آثار العقد إلى المتعاقدين والخلف العام، دون إخلال بأحكام الميراث. 2- على أنّ آثار العقد لا تنصرف إلى الخلف العام لأحد المتعاقدين كليهما، إذا اقتضى ذلك العقد أو طبيعة التعامل أو نص في القانون».

(35) وبذلك تكون المادة (206) من القانون المدني الأردني قد حددت الورثة الذين يحق لهم رفع دعوى للمطالبة بالضرر المادي، أمّا بالنسبة للضرر المعنوي - الضرر المرتد - فقد نظمتها المادة (267) من القانون المدني الأردني بنفسها على أنه: «1- يتناول حق الضمان الضرر الأدبي كذلك .. 2- ويجوز أن يقضي بالضمان للأزواج وللأقربين من الأسرة عمّا يصيبهم من ضرر أدبي بسبب موت المصاب». وكذلك جاء في القانون المدني الكويتي رقم 67 لعام 1980 في المادة (231) على أنه: «1- يتناول التعويض عن العمل غير المشروع الضرر، ولو كان أدبياً. 2- ويشمل الضرر الأدبي على الأخص ما يلحق الشخص من أذى حسي أو نفسي، نتيجة المساس بحياته أو بجسمه أو بحريته أو بعرضه أو بشرفه أو بسمعته أو بمركزه الاجتماعي أو الأدبي أو باعتباره المالي. كما يشمل الضرر الأدبي كذلك ما يستشعره الشخص من الحزن والأسى، وما يفترقه من عاطفة الحب والحنان نتيجة موت عزيز عليه. 3- ومع ذلك لا يجوز الحكم بالتعويض عن الضرر الأدبي الناشئ عن الوفاة إلا للأزواج والأقارب إلى الدرجة الثانية». أما المادة (232) من القانون المدني الكويتي، فقد نصت على أنه: «لا ينتقل الحق في التعويض عن الضرر الأدبي إلا إذا كانت قيمته محددة بمقتضى القانون أو الاتفاق، أو كان الدائن قد طالب به أمام القضاء». ونصت المادة (233) من القانون المدني الكويتي على أنه: «1- إذا أثبت الشخص أنّ الضرر قد نشأ عن سبب أجنبي عنه لا يد له فيه، كقوة القاهرة، أو حادث فجائي، أو فعل المضرور، أو فعل الغير، كان غير ملزم بالتعويض، وذلك ما لم يوجد نص يقضي بخلافه». إنّ التعويض عن الضرر المرتد ليس ميراثاً يتلقاه المتضرر بالارتداد، بل هو حق شخصي فلا يُعطى بنسبة النصيب بالميراث، بل بمقدار الضرر الذي وقع عليه. فكما رأينا في القانون الكويتي، فإنّ الحق في التعويض الأدبي لا ينتقل إلا إذا كان محدد المقدار اتفاقاً، أو بمقتضى القواعد القانونية.

وكذلك اتفاقية مونتريال لعام 1999 نصت في المادة (2/36) منها على أنه: «... لا يحق للراكب أو لأي شخص يستمد منه حقه في التعويض الرجوع إلا على الناقل...»، ونصت في المادة (28) منها على أنه: «تدفع الدفعات المستحقة في حالتي الوفاة والإصابة إلى الشخص الطبيعي، أو الأشخاص الطبيعيين الذين يحق لهم أن يطالبوا بالتعويض لتلبية احتياجاتهم الاقتصادية الخاصة».

ثانياً: المدعى عليه

الأصل أن ترفع الدعوى على الناقل نفسه، وتثور الصعوبة إذا توفي الناقل، أو تعدد الناقلون.

1- وفاة الناقل:

في دول القانون المدني متى توفي المدعى عليه، رفعت الدعوى على ورثته، وعلى العكس من ذلك في دول القانون العام (common law)، إذ تقضي المبادئ العامة بأن دعوى التعويض تسقط بوفاة المسؤول، إلا أنهم قاموا بتعديل قانونهم في عام 1934، بإصدار التشريع المعروف باسم (Miscellaneous provisions)، والذي نص على أن: «دعوى التعويض ترفع في حالة وفاة المسؤول على خلفه»، كما نص في المادة (1/5) على سريان هذا الحكم على قانون النقل الجوي الصادر عام 1932، وهو القانون الذي أصدر أحكام اتفاقية وارسو في إنجلترا⁽³⁶⁾. وكذلك أصدرت بعض الولايات الأمريكية قوانين تقضي بأنه في حالة وفاة المسؤول يجوز رفع الدعوى على تركته.

2- تعدد الناقلين:

إذا كلف الناقل أشخاصاً آخرين بتولي جزء من عملية النقل، ثم وقع الضرر، فهل يسأل الناقل الأول عن الضرر؟ لقد أكدت اتفاقية وارسو في المادة (30/2) على أنه لا يجوز الرجوع سوى على الناقل الذي وقع في خطه الحادث، ولا شأن له بفعل تابعي الناقلين الآخرين، ما لم يتعهد صراحةً بضمان سلامة الرحلة كلها، ففي دعوى (Tumarkin v. Pan American World Airways, Inc) تعاقد أحد الركاب مع شركة (PAWA) على السفر من ميامي إلى هافانا ذهاباً وعودة، على أن تتولى رحلة العودة شركة (CUBANA)، وفي هافانا منع عمال هذه الشركة الراكب من الصعود إلى الطائرة بحجة أنه لم يحضر قبل موعد إقلاع الطائرة بوقت كافٍ يسمح بإتمام إجراءات الجمارك كما تقضي تعليمات الشركة، فرفع دعوى تعويض على شركة (PAWA)، إلا أن المحكمة رفضت اعتبار

(36) د. ثروت أنيس الأسيوطي، مرجع سابق، ص 774 - 775.

الشركة مسؤولة عن تابعي شركة (CUBANA) (37).

إذاً، يُسأل الناقل الجوي عن كل من يستخدمه في تنفيذ النقل، سواء أكان تابعاً له ياتمر بأمره أم لم يكن كذلك.

كما أنشئ صندوق دولي للطيران المدني⁽³⁸⁾ للتعويض عن الأضرار بموجب اتفاقية التعويض عن الضرر الذي يخلق بأطراف ثالثة، والناجم عن أفعال التدخل غير المشروع التي تشمل الطائرات وفقاً للمادة (8) من اتفاقية مونتريال 2009، على أن تكون أغراض هذا الصندوق الدولي هي:

1- تقديم تعويض عن الأضرار للأشخاص الذين أصابهم الضرر في إقليم دولة طرف، بالشروط نفسها التي تنطبق على مسؤولية المشغل، وحيث يحدث الضرر بسبب الطائرة في حالة طيران رحلة غير دولية، فلا يدفع التعويض إلا إذا قدمت دولة طرف إعلاناً وفق المادة (2/2)، ولا يدفع هذا التعويض إلا بالقدر الذي يتجاوز حدود التعويض الكلي للتعويض طبقاً للمادة (4).

2- دفع مبالغ تحت الحساب طبقاً للخطوط التوجيهية بشأن التعويض الصادر بقرار عن مؤتمر الأطراف، وذلك بأن يدفع دون إبطاء إلى الأشخاص الطبيعيين الذين قد يحق لهم المطالبة بالتعويض بموجب هذه الاتفاقية للإيفاء باحتياجاتهم الاقتصادية الفورية. ويجب ألا تشكل هذه المبالغ المدفوعة تحت الحساب اعترافاً بأي حق في تعويض، ويجوز خصمها من أي مبلغ يدفعه فيما بعد الصندوق الدولي. كما يمكن أيضاً للصندوق الدولي، رهناً بقرار الأطراف وطبقاً للخطوط التوجيهية بشأن تعويض المطالبات، أن يتخذ تدابير أخرى للتقليل إلى أدنى حد من التعويضات أو التخفيف من أي ضرر تسبب فيه أي حدث.

ويكون للصندوق الدولي الرجوع بما دفعه من تعويضات وفق المادة (25) من الاتفاقية التي تنص على أن: «أ- أي شخص ارتكب فعل التدخل غير المشروع أو نظمه أو مؤله.

(37) د. ثروت أنيس الأسيوطي، المرجع السابق، ص 140.

(38) يكون مقر الصندوق الدولي في منظمة الطيران المدني الدولي، كما يتمتع الصندوق وفقاً لأحكام المادة (4/8) من الاتفاقية نفسها بالشخصية القانونية الدولية، ويجب الاعتراف به في كل دولة طرف كشخص اعتباري له القدرة بموجب قوانين الدولة على مزاولة الحقوق والالتزامات، والدخول في عقود والحصول والتصرف في الممتلكات المنقولة وغير المنقولة، وأن يكون طرفاً في الدعاوى القانونية أمام محاكم تلك الدولة، ويجب على كل دولة طرف أن تعترف بمدير الصندوق الدولي باعتباره الممثل القانوني للصندوق الدولي.

ب- على المشغل رهناً بالشروط المحددة في المادة (23). ج- على أي شخص آخر»⁽³⁹⁾.

وبالعودة إلى الحالة محل الدراسة وهي تحطم الطائرة الإثيوبية الرحلة 302، التي كانت في طريقها من أديس أبابا في إثيوبيا إلى نيروبي - كينيا، والتي تعد رحلة دولية⁽⁴⁰⁾ وفقاً لمفهوم اتفاقية التعويض عن الضرر الذي يلحق بأطراف ثالثة، والناجم عن أفعال التدخل غير المشروع التي تشمل الطائرات - اتفاقية مونتريال 2009، كما أنّ المسافرين على متنها من موظفي هيئة الأمم المتحدة ولم يوجد أي مسافر يحمل الجنسية الكويتية، فيحق للمتضررين بموجب هذه الاتفاقية طلب التعويض من الناقل الجوي، وريثاً يتم الفصل في موضوع الدعوى، يحق لهم أخذ دفعة تحت الحساب لتغطية النفقات المستعجلة من الصندوق الدولي الذي له بعد انتهاء الدعوى الرجوع على المسؤول عن الضرر بقيمة الدفعات التي دفعها للمضرورين.

ثالثاً: المحكمة المختصة بنظر النزاع

تخيّر المادة (28) من اتفاقية وارسو المدعي رفع الدعوى في دولة من الدول الأطراف في الاتفاقية، سواء أمام محكمة محل إقامة الناقل، أو مركز استغلاله الرئيس، أو محكمة المكان الذي به منشأة تم بواسطتها إبرام العقد، أو محكمة مكان الوصول. وقصر الاختصاص على هذه الجهات القضائية هو من النظام العام، فلا يجوز للأطراف الاتفاق على تعديل أحكام الاختصاص.

وقد هدفت الاتفاقية من وراء المادة (28) إلى حماية الركاب، بأن سهلت لهم سبل مقاضاة شركات النقل. وجاءت اتفاقية جوادا لآخارا عام 1961 فأضافت محكمة خامسة في المادة (8) منها، حيث نصت على أن: «تقام دعوى المسؤولية المنوه إليها في المادة السابقة وفقاً لما يختاره المدعي، إمّا أمام محكمة لها اختصاص على الناقل المتعاقد وفقاً لأحكام المادة (28) من اتفاقية وارسو، وإمّا المحكمة التي يقع في دائرتها محل إقامة الناقل الفعلي أو المركز الرئيسي لمؤسسته».

كما أضاف بروتوكول جواتيمالا سيتي لعام 1971 لاتفاقية وارسو السماح للمدعي برفع دعوى المسؤولية أمام المحكمة التي توجد في دائرتها مؤسسة الناقل الجوي إذا كان

(39) عرّفت المادة (1) من الاتفاقية شخصاً آخر بقولها: «... ز- الشخص؛ يعني أي شخص طبيعي أو اعتباري، بما في ذلك الدولة. ي- الطرف الثالث يعني شخصاً غير المشغل أو الراكب أو شاحن البضائع أو المرسلة إليه البضائع».

(40) المادة (1/د) من الاتفاقية: «الرحلة الدولية؛ تعني أي رحلة يكون مكان مغادرتها وجهتها المقصودة داخل إقليم دولتين، سواء أكان هناك انقطاع في الرحلة أم لم يكن، أم داخل إقليم الدولة، إذا كان هناك مكان وقف مقصود في إقليم دولة أخرى».

للمسافر موطن، أو يقيم بصفة دائمة في إقليم الدولة المتعاقدة نفسها التي تقع المؤسسة فيها، لكن هذه المؤسسة مقصورة على نقل الأشخاص والأمتعة⁽⁴¹⁾.

أما المادة (33) من اتفاقية مونتريال لعام 1999، فقد حددت المحكمة المختصة بقولها: «1- تقام دعوى التعويض وفقاً لاختيار المدعي في إقليم إحدى الدول الأطراف، إما أمام محكمة محل إقامة الناقل، أو أمام محكمة مركز أعماله الرئيسي، أو أمام محكمة المكان الذي لديه فيه مركز أعمال تم بواسطته إبرام العقد، أو أمام محكمة مكان نقطة المقصد. 2- فيما يتعلق بالضرر الناجم عن وفاة الراكب أو إصابته، يجوز رفع الدعوى أمام إحدى المحاكم المذكورة في الفقرة 1 من هذه المادة، أو في إقليم إحدى الدول الأطراف الذي يوجد فيه محل الإقامة الرئيسي والدائم للراكب في وقت وقوع الحادثة، والذي يشغل الناقل إليه ومنه خطوطاً لنقل الركاب جواً، إما على متن طائراته الخاصة أو على متن طائرات ناقل آخر طبقاً لاتفاق تجاري، ويزاول فيه ذلك الناقل الأول أعماله لنقل الركاب جواً من مبان يستأجرها أو يملكها الناقل ذاته أو ناقل آخر يرتبط معه باتفاق تجاري... 4- تخضع المسائل الإجرائية لقانون المحكمة التي رفعت أمامها الدعوى».

أما المحكمة المختصة وفقاً لاتفاقية مونتريال 2009 - والتي أنشئ بموجبها الصندوق الدولي للتعويض عن حوادث الطيران المدني - فقد نصت عليها المادة (32) من الاتفاقية التي جاء فيها بأنه: «1- يجوز أن ترفع دعاوى التعويض بموجب أحكام هذه الاتفاقية فقط أمام محاكم الدول الطرف التي وقع الضرر في إقليمها. 2- إذا حدث الضرر في أكثر من دولة طرف، يجوز رفع جميع دعاوى التعويض بموجب هذه الاتفاقية فقط أمام محاكم الدولة الطرف التي كانت الطائرة موجودة في إقليمها، أو كانت على وشك مغادرته عند وقوع الحادث. 3- يجوز أن يقدم في أي دولة طرف الطلب الخاص بالتدابير المؤقتة، ومن بينها إجراءات الحماية، وفقاً لما ينص عليه قانون تلك الدولة».

كما أوجبت الاتفاقية على كل دولة عضو فيها، أن تكفل تمتع الصندوق الدولي بحق التدخل في الدعاوى المرفوعة على المشغل أمام محاكمها، وإلا لا يكون الصندوق الدولي ملزماً بأي حكم أو قرار صادر نتيجة لدعوى لم يكن طرفاً فيها أو لم يتدخل فيها⁽⁴²⁾.

وتسقط دعوى التعويض وفق أحكام المادة (35) من اتفاقية مونتريال لعام 1999 التي نصت على أنه: «1- يسقط الحق في التعويض إذا لم ترفع الدعوى خلال سنتين من

(41) وضحة فلاح المطيري، مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب وفقاً للقانونين الكويتي والأردني والاتفاقيات الدولية، رسالة ماجستير، جامعة الشرق الأوسط، عمان، الأردن، 2011، ص 111.

(42) المادة (32) من اتفاقية مونتريال 2009م.

تاريخ الوصول إلى نقطة المقصد، أو من التاريخ الذي كان يجب أن تصل فيه الطائرة، أو من التاريخ الذي توقفت فيه عملية النقل.2- يحدد قانون المحكمة التي رفعت أمامها الدعوى طريقة حساب هذه المدة».

وبالعودة إلى الحالة محل الدراسة وهي تحطم الطائرة الإثيوبية الرحلة 302، فإننا نجد بأنه قد تعددت المحاكم المختصة بنظر دعوى التعويض حسب نصوص الاتفاقيات الدولية، وإننا نؤيد ما اتجهت إليه اتفاقية مونتريال 2009 بتحديد المحكمة المختصة أمام محاكم الدول التي وقع الضرر في إقليمها لسهولة الوقوف على الأدلة وتفصيل الحادثة.

المبحث الثاني

أثر انفجار الطائرة على المسؤولية الموضوعية

لصانع الطائرات تجاه المسافرين

إنَّ أبرز ما يميّز عقد الاستهلاك من خصائص هو كونه عقداً يتميز بأطرافه ومحلّه وكيفية انعقاده والتنظيم القانوني له، فمن جهة أولى نجد أنَّ أطراف هذا العقد مستهلك⁽⁴³⁾ ضعيف

(43) عرّفت المادة (1) من قانون حماية المستهلك الكويتي رقم 39 لعام 2014 المستهلك بقولها: «4. المستهلك كل شخص طبيعي أو اعتباري يشتري سلعة أو خدمة بمقابل أو يستفيد من أي منهما بغرض الاستهلاك، أو يجري التعامل أو التعاقد معه بشأنها». كما عرّفته اللائحة التنفيذية لقانون حماية المستهلك الكويتي رقم 2014/39 بقولها: «7. المستهلك كل شخص طبيعي أو اعتباري يحصل على سلعة أو خدمة بمقابل أو من دون مقابل إشباعاً لاحتياجاته، أو يستفيد من أي منهما بغرض الاستهلاك، أو يجري التعامل أو التعاقد معه بشأنها».

كما اختلفت الآراء الفقهية بشأن تعريف المستهلك، إذ ذهب البعض إلى أنّه: «من يتزود بسلع أو خدمات لإشباع حاجاته الشخصية أو العائلية ما لم يتعلق بأعمال مهنته، سواء أكان شخصاً طبيعياً أم اعتبارياً، وسواء أكان مهنياً أم لا. كما يرى البعض الآخر بأنَّ المستهلك هو: «الذي يقوم بالعمليات الاستهلاكية التي تحقق إشباع حاجاته اليومية والوقتية دون أن تتخللها نية تحقيق الربح، سواء أكان شخصاً طبيعياً أم معنوياً».

وقد ذهب اتجاه من الفقه - حتى قبل صدور التشريعات المنظمة لحماية المستهلك - إلى أنَّ تعريف المستهلك له منهجان: الأول منهج موسّع يعتبر المستهلك كل شخص يتعاقد بهدف الاستهلاك، أي بمعنى استعمال أو استخدام مال أو خدمة، كمن يشتري سيارة لاستعماله المهني أو الشخصي. أمّا المنهج المضيّق فيرى أنَّ المستهلك هو كل شخص يتعاقد بقصد إشباع حاجاته الشخصية أو العائلية، كمن يشتري السيارة لاستخدامه الشخصي دون المهني. ولعلّ اللافت في هذين المنهجين أنَّ التشريعات تكاد تنحاز إلى المنهج الفقهي المضيّق لمفهوم المستهلك.

ويمكن القول بأنَّ المستهلك هو: «الشخص الذي يتعاقد من أجل الحصول على ما يلزمه من سلع وخدمات لاستخدامها في غير مجال نشاطه المهني»، أي لاستخدامها في مجال منبت الصلة عن هذا النشاط. وهذا هو التعريف الذي اعتمده المادة (1/5) من معاهدة روما لسنة 1980 في شأن القانون الواجب التطبيق على الالتزامات التعاقدية، والتي نصت على أن: «تنطبق هذه المعاهدة على العقود الدولية المبرمة لغرض توريد قيم مادية منقولة أو خدمات إلى شخص (المستهلك) لاستخدام يعتبر قريباً عن نشاطه المهني».

وقد اعتمدت محكمة العدل الأوروبية هذا التعريف للمستهلك النهائي، والذي يشترط لتمتعه بقواعد الحماية أن يكون تصرفه لغرض مستقل تماماً عن حاجات نشاطه التجاري أو المهني. وفي تعديل حديث لاتفاقية روما السابق الإشارة إليها وتحديداً المادة (6) من التشريع الأوروبي رقم 593 لسنة 2008 الصادر عن البرلمان الأوروبي والمجلس الأوروبي، تم تعريف عقد الاستهلاك بأنّه: «العقد المبرم بين شخص طبيعي (المستهلك) من أجل الحصول على ما يلزمه من سلع وخدمات لغرض خارج نطاق تجارته أو مهنته، مع شخص آخر (المهني/المحترف) الذي يمارس نشاطه كمهني/محترف لغرض تجارته أو مهنته».

ومما تقدم، فإننا نستطيع أن نجمل أنَّ المستهلك قد يكون شخصاً طبيعياً أو معنوياً، وهو الذي يشتري

يفتقر للقوة بالنسبة لما يملكه من معلومات حول السلعة أو الخدمة⁽⁴⁴⁾ التي تعاقدها، فهو - أي المستهلك - في مركز اقتصادي أقل بالنسبة للمهني⁽⁴⁵⁾ (المحترف)، علاوة على أن كافة المعلومات الدقيقة المتعلقة بالسلعة أو الخدمة محل الاستهلاك متوفرة لدى المهني (المحترف)، وعليه واجب إعلام المستهلك بما يملكه من معلومات، من هنا نلاحظ بأن التوازن العقدي بين الطرفين تشوبه شائبة ضعف المستهلك في مواجهة قوة المهني (المحترف) على كافة الصعد القانونية والاقتصادية والمهنية⁽⁴⁶⁾.

أما من حيث تميز عقد الاستهلاك بالنسبة لمحله من جهة ثانية؛ فإننا نجد أن ذلك مرده أن محل هذا العقد يقع على سلعة أو خدمة يحتاجها الكثير من أفراد المجتمع، مما يجعلهم بصفتهم مستهلكين بحاجة إلى تدخل المشرع لإضفاء مزيد من الحماية على تعاملاتهم في إطار عقود الاستهلاك، فعقد الاستهلاك قد يرد على مواد غذائية، أو الحصول على خدمة معينة كتوفير خدمات النقل الجوي، بحيث إن المستهلك بحاجة لإشباع الحاجات الخاصة به أو بعائلته ولا علاقة لها بنشاطه المهني.

ومن جهة ثالثة ومن حيث كيفية انعقاد هذا العقد؛ فإن عقود الاستهلاك قد تتعقد في كثير من الأحيان بألية عقود الإذعان، وتُعرف عقود الإذعان بأنها تلك العقود التي يستقل فيها أحد المتعاقدين غالباً بوضع شروط التعاقد مفصلة مقدماً (وهو في هذه الحالة المهني/ المحترف) بشكل لا يسمح بقبول المناقشة فيها من الطرف الآخر (المستهلك)، حيث يقتصر دور هذا الأخير إما على قبول العقد بشروطه برمتها، وإما أن يرفضها دون أن يكون له

أو يستعمل سلعة أو خدمة لغايات إشباع حاجاته الشخصية أو حاجات غيره، وهو الشخص الذي يفتقد إلى الخبرة أو المعلومات الضرورية حول السلعة أو الخدمة محل الاستهلاك بالمقارنة مع من يقدم هذه السلعة أو الخدمة وهو المهني أو المحترف.

انظر: د. عبد الله عبد الكريم عبد الله، ود. فانتن حسين جوي، حماية المستهلك في بعض التشريعات العربية بين الواقع والتطبيق - القانون اللبناني نموذجاً، دراسة بحثية مقدمة إلى الندوة العلمية حول حماية المستهلك العربي بين الواقع وآليات التطبيق التي نظمتها المركز العربي للبحوث القانونية والقضائية، مجلس وزراء العدل العرب، جامعة الدول العربية، بيروت، 2-4 حزيران/ يونيو 2014، ص 9-8.

(44) عرّفت المادة (1) من قانون حماية المستهلك الكويتي رقم 39 لعام 2014 الخدمة بالتالي: «9. الخدمة كل عمل يقدم للمستهلك مقابل أجر متفق عليه أو محدد بموجب تسعيرة معلنة».

(45) عرّفت المادة (1) من قانون حماية المستهلك الكويتي رقم 39 لعام 2014 المهني بأنه: «7. المزود المورد» كل شخص طبيعي أو اعتباري يمارس باسمه أو لحساب الغير نشاطاً تجارياً أو صناعياً يتعلق بتوزيع أو تصنيع أو بيع أو تأجير أو استيراد أو عرض أو تداول سلعة، أو التدخل في إنتاجها، أو تقديم خدمة».

(46) Apo Alleme, La protection du consommateur à l'épreuve des technologies de l'information et de la communication: étude du droit ivoirien à la lumière du droit français, thèse pour obtenir le grade de docteur, Université de Perpignan, France, 2019, p.2.

الحق في تعديلها، وغالباً ما يضطر المتعاقد الآخر (المستهلك) إلى القبول لحاجته الماسة لإبرام العقد⁽⁴⁷⁾، ودون أي مفاوضات أو مناقشات من جانب المستهلك⁽⁴⁸⁾، مما أدى للاعتماد على أحكام المسؤولية الموضوعية والتي أخذت أكثر من تسمية منها: المسؤولية المشددة (strict liability)، والمسؤولية دون تقصير (faute sans responsabilité)، والإهمال دون تقصير، والمسؤولية المفترضة، والتقصير في حدث ذاته، والمسؤولية الموضوعية (objective responsabilité) أو المسؤولية عن الخطر الناشئ (responsabilité pour risque crée).

وبناءً على ذلك سوف نقسم هذا المبحث إلى مطلبين: نتناول في الأول تحديد مفهوم ضمان العيب الخفي، ومن ثم نتناول في الثاني نطاق مسؤولية المنتج الموضوعية.

المطلب الأول

مفهوم ضمان العيب الخفي

يضمن المهني - المحترف - العيوب الخفية التي تنقص من قيمة السلعة أو الخدمة محل عقد الاستهلاك نقصاً محسوساً، أو تجعلها غير صالحة للاستعمال فيما أعدت له وفقاً لطبيعتها أو لأحكام العقد. أما العيوب التي لا تنقص من قيمة السلعة أو الخدمة أو من الانتفاع بها فهي نقص خفي، وكذلك العيوب المتسامح بها عرفاً فإنها لا تستوجب الضمان. من هنا فإن هنالك شروطاً لاعتبار العيب واقعاً ضمن نطاق موجب ضمان العيوب الخفية، وتتمثل هذه الشروط في ضرورة أن يكون العيب خفياً، وأن يكون قديماً، ومؤثراً.

ويُقصد بخفاء العيب في هذا الإطار أن يكون غير ظاهر للمستهلك، أو أن المستهلك غير عالم به وقت إبرام عقد الاستهلاك، أو كان لا يستطيع العلم به بفحصه للسلعة أو الخدمة محل عقد الاستهلاك، ذلك أن المستهلك في حال العيب غير الخفي يكون له وقت التعاقد أن يمتنع عن إبرام عقد الاستهلاك ابتداءً، علاوة على أنه في حال إبرام العقد يكون له حق رفض تسلّم السلعة أو الخدمة ذات العيب الظاهر، إضافة إلى حقه في الامتناع عن الوفاء بمقابل هذه السلعة أو الخدمة.

فعلى سبيل المثال قامت شركة بوينغ الأمريكية لتصنيع الطائرات بسحب منتجاتها من

(47) د. مصطفى الجمال، ود. رمضان أبو السعود، ود. نبيل سعد. مصادر وأحكام الالتزام، دراسة مقارنة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2003، ص 77.

(48) محمد بنداري، حماية المستهلك في عقد الإذعان، مؤتمر حماية المستهلك في الشريعة والقانون، كلية القانون، جامعة الإمارات، 6 - 7 ديسمبر 1998، ص 120-121-125.

السوق العالمية بعد وقوع العديد من الحوادث الناتجة عن عيوب تقنية في أنظمتها، وذلك تطبيقاً لفكرة ضمان العيوب الخفية، حيث إن العيوب التقنية المرتبطة بتصنيع الطائرات تعتبر خفية عن المستهلك وقت شراء المستهلك للطائرة. ولا يجوز للمهني - المحترف - أن يدرج في العقود التي يجريها أي بند يعفيه من الموجبات المذكورة سابقاً، لتعلق الأمر بقواعد حمائية لا يجوز الاتفاق على مخالفتها.

وفي الإطار ذاته على المحترف قبل إجراء أية تصليحات على سلعة أن يُعلم المستهلك خطياً ودون مقابل عن تقديره لكلفة التصليح ومدة عرضه. كما يتوجب على المحترف - بعد إجراء عملية التصليح - أن يحدد في الفاتورة التي يصدرها، القطع التي تم استبدالها وثمانها، وتحديد ما إذا كانت هذه القطع جديدة أو مستعملة أو مجددة. ويضمن المحترف القطع المستبدلة ويتحمل كلفة اليد العاملة خلال مهلة يحددها القانون تسري اعتباراً من تاريخ تسليم السلعة بعد إصلاحها، ولا يشمل هذا الضمان الحالة التي يتم فيها استعمال السلعة التي جرى إصلاحها بشكل غير ملائم.

وقد يتفق المستهلك مع المهني - المحترف - على أن يضمن هذا الأخير صلاحية المبيع - وهو هنا السلعة أو الخدمة محل عقد الاستهلاك - مدة معلومة، في هذه الحالة يعد هذا الاتفاق تشديداً لضمان العيوب الخفية الذي ينص عليه القانون، ولعل التشديد في ضمان العيوب الخفية في هذا الإطار مرده إلى أن المشتري لا يقصد من وراء هذا الضمان اشتراط خلو المبيع من العيوب فقط، وإنما يقصد أيضاً إلزام البائع بضمان صلاحية المبيع للعمل لمدة معينة بصرف النظر عما إذا كان يشوبه عيب خفي أم لا⁽⁴⁹⁾.

وقد شهد القانون الأمريكي تحولاً في نظام مساءلة الصانع، من قواعد قائمة على تحليل سلوك الصانع في إطار ما يسمى دعوى الإهمال (action of negligence)، إلى نظام موضوعي للمساءلة قائم على وجود عيب في المنتج (defectiveness of product)، والذي يستلزم الطعن في المنتج لا في سلوك الصانع (blaming the product not the people)، حيث حددت المادة (402a) من القانون الأمريكي المسؤولية الخاصة ببائع المنتج عن الضرر المادي للمستخدم أو المستهلك، إذ نصت على أنه⁽⁵⁰⁾: «الشخص الذي يبيع أي منتج في حالة

(49) هادي الكعبي، وسلام عبد الزهرة عبد الله، ضمان صلاحية المبيع للعمل لمدة معينة: دراسة في التقنيات المدنية العربية، منشورات كلية القانون، جامعة بابل، العراق، 2007، ص 20-35.

(50) Restatement (Second) of Torts § 402A (1965). Section 402A provides:

- 1) One who sells any product in a defective condition unreasonably dangerous to the user or consumer or to his property is subject to liability for physical harm thereby caused to the ultimate user or consumer, or to his property, if.
 - a. the seller is engaged in the business of selling such a product, and
 - b. it is expected to and does reach the user or consumer without substantial change in the condition in which it is sold.

معيبة يشكل خطراً غير معقول على المستخدم أو المستهلك أو على ممتلكاته، فإنه يتحمل المسؤولية عن الضرر المادي الناتج عن المستخدم النهائي أو المستهلك».

وقد نقحت هذه المادة في عام 1997 بتحديد الأفعال الضارة التي تستوجب المسؤولية بالنسبة للمنتجات، وهي⁽⁵¹⁾: «1- مسؤولية البائع التجاري أو الموزع التجاري عن الضرر الذي تحدثه المنتجات المعيبة: أي شخص يمارس أعمال البيع أو يقوم بتوزيع المنتجات يبيع أو يوزع منتجاً معيباً يكون مسؤولاً عن الضرر الذي يسببه هذا المنتج المعيب للأشخاص أو الممتلكات. 2- فئات عيوب المنتجات: يكون المنتج معيباً إذا كان في وقت بيعه أو توزيعه يحتوي على عيب صناعي، أو يكون تصميمه معيباً أو يكون معيباً بسبب عدم كفاية التعليمات أو التحذيرات.

وإذا كان المنتج: (أ) يحتوي على عيب اصطناعي عند مخالفة المنتج لتصميمه المقصود حتى ولو أُنخذت كل عناية ممكنة في إعداد وتسويق المنتج؛ (ب) يكون معيباً من حيث التصميم فيما لو أمكن التقليل من المخاطر المتوقعة للضرر الذي يشكله ذلك المنتج، أو تجنب تلك المخاطر باعتماد تصميم بديل معقول من جانب البائع أو الموزع الآخر، أو الجهة التي تسبقهما في سلسلة التوزيع التجاري، وأنَّ إغفال التصميم البديل جعل المنتج غير مأمون بدرجة معقولة؛ (ج) أن يكون المنتج معيباً بسبب عدم كفاية التعليمات أو التحذيرات، وكان يمكن التقليل من مخاطر الضرر المتوقع الذي يشكله المنتج أو تجنبها بتوفير تعليمات أو تحذيرات معقولة من جانب البائع أو الموزع أو الجهة التي تسبقهما في سلسلة التوزيع التجاري، وأنَّ إغفال تلك التعليمات أو التحذيرات جعل المنتج غير مأمون بدرجة معقولة».

وبما أنَّ الطائرة التي انفجرت هي طائرة أمريكية الصنع، وبما أنَّ الناقل الجوي قد انتفت

- 2) The rule stated in Subsection (1) applies although
 - a. the seller has exercised all possible care in the preparation and sale of his product, and
 - b. the user or consumer has not bought the product from or entered into any contractual relation with the seller.

Harchut, R. F. (1979, 7 18). Products Liability - Restatement (Second) of Torts - Section 402A - Uncertain Standards of Responsibility in Design Defect Cases -After Azzarello, Will Manufacturers be Absolutely Liable in Pennsylvania. villanova university, 1035. Retrieved from biotech.law.lsu: <https://biotech.law.lsu.edu/cases/products/402a-b.htm>

(51) لجنة القانون الدولي - الأمانة العامة، دراسة استقصائية تنظم المسؤولية ذات الصلة بموضوع المسؤولية الدولية عن النتائج الضارة الناجمة عن أفعال لا يحظرها القانون الدولي، (المسؤولية الدولية في حالة الخسارة المترتبة على الضرر العابر للحدود الناجم عن أنشطة خطيرة)، الأمم المتحدة، الجمعية العامة، نيويورك، 2004، ص 95.

مسؤوليته لوجود عيب في تصميم الطائرة المنكوبة، مما يستتبع معه تطبيق القانون الأمريكي فيما يتعلق بمسؤولية الصانع عن منتجاته المعيبة، وحيث إن اتفاقية مونتريال 2009 - كما رأينا سابقاً - تنص على تسديد دفعات على الحساب للمتضررين من جراء الحادثة الجوية، فللصندوق الدولي في هذه الحالة الرجوع على المصنّع بقيمة الدفعات التي سدّدها للمتضررين، ويحل محل الناقل الجوي فيما يتعلق بهذا الشأن.

المطلب الثاني

نطاق مسؤولية المنتج الموضوعية

أنشأ القضاء الفرنسي قرينة افتراض - بمقتضاها - علم المهني / المحترف⁽⁵²⁾ بعيوب المنتج، مساوياً في ذلك بين المحترف حسن النية والمحترف سيئ النية، وبالتالي إلغاء التفرقة التي أقامها المشرع في المادة (1645) من القانون المدني الفرنسي بينهما، حيث يلتزم المحترف في جميع الأحوال بالتعويض عن كافة الأضرار الناجمة عن عيوب المنتجات، ومن دون الحاجة إلى إثبات خطأ المحترف الجسيم، أو علمه السابق بوجود عيوب في التصنيع.⁽⁵³⁾

ومن أهم النتائج المتولدة عن قرينة افتراض علم المنتجين والبائعين المحترفين بعيوب المنتج هي امتداد مسؤوليتهم في مجال التعويض إلى كافة الأضرار الناجمة عن عيوب المنتج، ورتب عليها قاعدة تعويض الأضرار التجارية ذات الطبيعة المالية والناجمة أساساً عن عيوب السلعة، وبذلك نلاحظ أنّ القضاء الفرنسي ساوى بين الأضرار الناتجة عن المنتج ذاته والتي توصف بالأضرار التجارية، وبين الأضرار الأخرى التي تحدثها السلعة، ونقصد بها الأضرار المادية مهما كانت طبيعتها ووصفها.

(52) Modifié par Loi n°2017-203 du 21 février 2017 - art. 3, Article liminaire: «Pour l'application du présent code, on entend par: - professionnel: toute personne physique ou morale, publique ou privée, qui agit à des fins entrant dans le cadre de son activité commerciale, industrielle, artisanale, libérale ou agricole, y compris lorsqu'elle agit au nom ou pour le compte d'un autre professionnel».

كما عرّفته المادة (1) من قانون حماية المستهلك الكويتي رقم 39 لعام 2014 باستخدام كلمة المزود بدلاً عن لفظة المحترف: «7. المزود (المورد): كل شخص طبيعي أو اعتباري يمارس باسمه أو لحساب الغير نشاطاً تجارياً أو صناعياً يتعلق بتوزيع أو تصنيع أو بيع أو تأجير أو استيراد أو عرض أو تداول سلعة، أو التدخل في إنتاجها، أو تقديم خدمة».

(53) P. Fonseca, Développement et consolidation du droit de la consommation au Québec et au Brésil une analyse comparée, Montréal, 2014, p. 1; voir également Y. Picod, Droit de la consommation, 3eme édition, Sirey, Paris, 2015, p. 30.

إضافة إلى ذلك، فإنّ التطور الحاصل في مجال المحافظة على الحقوق المالية للمستهلك وضمن تعويضه عن الأضرار التجارية، أوجب على القضاء الفرنسي ترتيب نتيجة هامة أدت فيما بعد إلى تطور المسؤولية عن ضمان عيوب المنتجات، وتتلخص هذه النتيجة في كون المحترف - نظراً لخبرته في المجال التجاري - لا يستطيع إسقاط أو إنقاص شرط الضمان للتهرب من المسؤولية الملقاة على عاتقه، وقد قضى القضاء الفرنسي وفقاً لذلك بأن: «كل صانع يلتزم بالعلم بعيوب الشيء الذي يصنعه، ويجب عليه رغم جميع الاشتراطات التي تسقط مقدماً ضمانه للعيوب الخفية لتعويض جميع النتائج الضارة المترتبة عن هذه العيوب»⁽⁵⁴⁾.

لذا فإننا نرى بأنّ هذا النوع من الضمان يستحوذ على البيوع التجارية والمتعلقة أساساً ببيع الآلات والمعدات والأجهزة عموماً والطائرات على وجه الخصوص، حيث يتم من خلال إدراج بعض الشروط الإنقاص من الضمان؛ الأمر الذي سار عليه القضاء الفرنسي، وذلك بمحاربة وإلغاء هذه الشروط المقيّدة لمسؤولية المنتج، إتاحة لفرصة التعويض عن جميع الأضرار التجارية التي يحدثها المنتج.

فقد استندت محكمة النقض الفرنسية لتبرير بطلان شرط الإعفاء من الضمان إلى أنّ وجود العيب بالمنتج يعتبر خطأً جسيماً من جانب المحترف يساوي الغش، ونظراً لارتباط الأضرار التجارية الحاصلة للمستهلك بمسألة المنافسة التجارية؛ فإنّ ذلك كان محل انتقاد كبير من جانب الفقه الفرنسي، أي انتقد علم البائع المحترف بعيوب المنتج على أساس أنّ المحترف يحاول بشتى الطرق في مجال المنافسة مع غيره اجتذاب المستهلك، وبالتالي السيطرة على رغبته وتسليم سلعة للمستهلك صالحة للاستعمال خالية من أي عيب، مع ضمان الصلاحية للاستعمال لمدة معينة، وبالتالي لا يتصور أن يكون هذا البائع سيئ النية في نظرهم.

كما أنّ المسألة تتوقف على مدى خبرة الطرف الآخر، فإذا كان مقتني المنتج مهنيّاً مثل المحترف أو استعان بشخص آخر لفحص السلعة؛ فإنّه يكون في مركز مساوٍ لمركز المهني، وعندئذ لا حاجة لحماية المستهلك، وبالتالي ينتفي السبب لوجود الضمان وتعويض الأضرار المالية التي تلحق بالمقتني لأي سلعة مهما كانت طبيعتها، إلاّ أنّه مع تطور لاحق في الاجتهاد القضائي الفرنسي، نجد بأنّه ربّ بصفة عامة التزاماً بالسلامة في إطار عقد البيع بين المهني والمستهلك محله تحقيق نتيجة، وهي ألاّ يحتوي المنتج على عيب يلحق ضرراً، وتقوم نتيجة ذلك المسؤولية العقدية والتي تستوجب تسليم سلعة

(54) D. Lureau, La responsabilité du transport aérien - lois national et convention de Varsovie, Dalloz, Paris, 1961. p.75.

سليمة وأمنة، وبالتالي ضمان التعويض عن الأضرار العقدية مهما كان نوعها، سواء تعلق الأمر بالأضرار التجارية أو الأضرار المادية⁽⁵⁵⁾.

إذاً هناك نوعان من الأضرار التجارية ذات الطبيعة المالية، التي تتسبب بها السلعة المعيبة التي تحتوي على عيب خفي، وهما:

1- الأضرار التجارية أو الأضرار الناجمة عن البيع، وهي المتمثلة أساساً في عدم صلاحية المبيع للغرض المخصص له أو في نقصان فائدته⁽⁵⁶⁾، والضرر التجاري أيًا كان شكله وأهميته يتم تعويضه وفقاً للقواعد العامة في ضمان العيوب الخفية⁽⁵⁷⁾.

2- الأضرار التي تنجم عن عيب المبيع أو التي يحدثها المبيع بسبب ما يحتويه من عيب والتي تصيب المشتري أو الغير في النفس أو المال.

ولقد بحث الفقه عن طبيعة الالتزام بضمن سلامة المنتج، ففريق اعتبره التزاماً بتحقيق نتيجة، أما الفريق الآخر فقد اعتبره التزاماً ببذل عناية، وفق الآتي:

- الاتجاه الأول يرى بأنه يترتب على اعتبار الالتزام بضمن سلامة المنتج التزام ببذل عناية، وبالتالي لا يكفي عندئذ لحصول المستهلك على التعويض أن يثبت حصول الضرر بفعل المنتج، بل يستوجب عليه أن يقيم الدليل على خطأ المتدخل في عرض المنتج للاستهلاك، والمتمثل في عدم اتخاذ الاحتياطات اللازمة لاتقاء وجود العيب أو الخطورة بالسلعة المعيبة، فيكون المتدخل مخطئاً إذا لم يتخذ كل ما هو بوسعه من احتياطات، أو إذا كان يعلم بوجود العيب ولم يلفت نظر المستهلك إليه⁽⁵⁸⁾.

- الاتجاه الثاني يرى بأن التزام المتدخل بضمن سلامة المنتج هو التزام بتحقيق النتيجة، وهو ما من شأنه تخفيف عبء الإثبات على المضرور الذي يستطيع الحصول على التعويض بمجرد إثبات تخلف النتيجة المطلوبة؛ أي بمجرد إثبات حصول الضرر بفعل السلعة المقتناة، فالمستهلك يستحق التعويض عندما يقيم

(55) محمد عبد القادر الحاج، مسؤولية المنتج والموزع: دراسة في قانون التجارة الدولية مع مقارنة بالفقه الإسلامي. ط 2، دار النهضة العربية، القاهرة، 2004، ص 95.

(56) علي فتاك، القواعد المطبقة على جميع المنتجات لضمان سلامتها في القانون الجزائري، مجلة مصر المعاصرة، الجمعية المصرية للاقتصاد السياسي، القاهرة، سنة 2007، ص 170.

(57) عبد الرسول عبد الرضا، الالتزام بضمن العيوب الخفية في القانون المصري والكويتي، جامعة القاهرة، 1974، ص 95.

(58) علي فتاك، تأثير المنافسة على الالتزام بضمن سلامة المنتج، ط 1، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2007، ص 120.

الدليل على وجود الضرر، وعلى العلاقة السببية التي تربطه بالسلعة المعيبة أو
الخطرة⁽⁵⁹⁾.

والرأي الراجح أن الالتزام بضمان سلامة المنتج هو التزام بتحقيق نتيجة، وما يؤكد هذا
الترجيح هو اتجاه القضاء الفرنسي حالياً وبصفة ضمنية إلى اعتباره التزاماً بتحقيق
نتيجة، وهي الغاية التي يصبو إليها الفقه في فرنسا، ولو أن البعض خفف من هذه
المغالاة بالقول إن مضمون الالتزام بالسلامة يستوجب تقديم منتجات خالية من العيوب
لا ضمان انعدام الأضرار منها⁽⁶⁰⁾.

(59) المرجع السابق، ص 125.

(60) محمد بدوالي، مسؤولية المنتج عن منتجاته المعيبة - دراسة مقارنة، دار الفجر، مصر، 2005، ص 210.

الخاتمة:

خلص البحث إلى جملة من النتائج والتوصيات نوردتها على النحو التالي:

أولاً: النتائج

- (1) اتفقت اتفاقية مونتريال لعام 1999م مع معاهدة وارسو لعام 1929م على أن المسؤولية عن الخطأ المفترض للناقل الجوي القابل لإثبات العكس في حالة تجاوز التعويض المطالب به من قبل المضرور عن مئة ألف وحدة حقوق خاصة، في حين تكون مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تقل أو تساوي مئة ألف وحدة حقوق سحب خاصة مسؤولية موضوعية قائمة على أساس الضرر.
- (2) يلتزم الناقل الجوي بأن يبذل العناية المعتادة بإعداد طائرته إعداداً أصولياً، وبالتالي لا يكون مسؤولاً عن أي خلل تقني يجهله أو تعذر عليه كشفه، إذا لم تكن ثمة دلائل تدل عليه ولم يرد ذكره في دليل المستخدم، ولم يدرج فريق التقني على الكشف عن أعطال المنتج - الطائرة، ويمكن للناقل في سبيل دفع مسؤوليته والتحلل منها الاعتماد على شهادة صلاحية الطائرة، وشهادة المعاينة التي يقوم بها متخصصون للتأكد من جاهزيتها للإقلاع.
- (3) أصبح العيب الخفي يخضع لأحكام المادة (20) من اتفاقية وارسو لعام 1929م، وبالتالي يُعفى الناقل الجوي وتابعوه من المسؤولية في حالة إثبات قيامهم باتخاذ الإجراءات أو التدابير الضرورية لتلافي الضرر، أو كان يستحيل عليهم اتخاذها، وهو في هذه الحالة أحد تطبيقات القوة القاهرة.
- (4) أعطت تشريعات حماية المستهلكين الحق للمضرور نتيجة وقوع ضرر يمس مصالحه المادية أو المعنوية في العودة على المحترف - البائع أو المصنع أو الموزع بالتعويض عن الضرر الناتج عن مُنتجه.
- (5) إنَّ الاتجاه التشريعي السائد اليوم في قوانين حماية المستهلك يدعو إلى تشديد مسؤولية المحترف -صانع الطائرة، والتي جعلت مسؤوليته مسؤولية موضوعية عن الأضرار الناتجة عن العيب الخفي في مُنتجه، وخاصة أن المسافر غير مسؤول عن وجود الخلل الفني في الآلة التي تستعمل لتزويده بالخدمة المطلوبة، بل يقع ذلك على عاتق مقدم الخدمة الناقل الجوي، والذي بدوره يثبت قيامه بكل ما يتوجب عليه من إجراءات لضمان أداء الخدمة المطلوبة.

ثانياً: التوصيات

- 1) تعديل أحكام القانون الجوي وبيان شمول التعويض وآلية استحقاقه ومقداره بالنسبة لخلف المسافرين المضور، أو كل من يمس الضرر المادي أو المعنوي نتيجة ما لحقه من أضرار مرتدة.
- 2) تعديل التشريعات الوطنية لحماية المستهلك، وبيان معنى الخدمة ومدى مسؤولية مقدم الخدمة، وبيان مسؤولية كل من صانع الطائرات كصاحب للسلعة المعيبة، ومُستغل الطائرة مقدم خدمة النقل، وإبرام معاهدات لتوحيد هذه القواعد.
- 3) إنشاء محاكم خاصة للفصل في منازعات وقضايا النقل الجوي، أسوةً بدولة الإمارات العربية المتحدة التي أنشأت دائرة قضائية مستقلة للنظر في حوادث الطيران في إمارة دبي.
- 4) تعديل نصوص اتفاقيات القانون الجوي بإعادة صياغة نصوص المواد المتعلقة بدفع مسؤولية الناقل الجوي بإضافة عبارة (ما لم يكن الضرر راجعاً إلى عيب ذاتي في الطائرة).

المراجع:

أولاً: باللغة العربية

1- كتب:

- إيناس محمد البهجي، القانون الجوي الدولي، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، 2013.
- أكرم ياملكي، القانون الجوي: دراسة مقارنة، دار الثقافة، عمان، الأردن، 1998.
- هشام فضلي، مسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي: دراسة في اتفاقية مونتريال 1999 وقانون التجارة الجديد، دار الجامعية الجديدة، الإسكندرية، 2005.
- ياسمينه بشار، مسؤولية الناقل الجوي للركاب، دار الكتب العالمية، بيروت، 2012.
- محمد بدوالي، مسؤولية المنتج عن منتجاته المعيبة: دراسة مقارنة، دار الفجر، القاهرة، 2005.
- د. محمد سامر عاشور، ود. إلياس حداد، القانون البحري والجوي: وزارة التعليم العالي، الجامعة السورية الافتراضية، كلية الحقوق، دمشق، 2011.
- محمد عبد القادر الحاج، مسؤولية المنتج والموزع: دراسة في قانون التجارة الدولية مع مقارنة بالفقه الإسلامي، ط 2، دار النهضة العربية، القاهرة، 2004.
- د. محمد فريد العريني، القانون الجوي - النقل الداخلي والدولي، دار الجامعية الجديدة، الإسكندرية، 2007.
- محمد فريد العريني، وجمال وفاء محمد، القانون الجوي - الملاحة الجوية والنقل الجوي، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 1998.
- د. مصطفى الجمال، ود. رمضان أبو السعود، ود. نبيل سعد، مصادر وأحكام الالتزام: دراسة مقارنة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2003.
- عبد الرسول عبد الرضا، الالتزام بضمان العيوب الخفية في القانون المصري والكويتي، جامعة القاهرة، 1974.

- عبد الستار التليلي، شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي والأسباب القانونية لدرئها، الشركة الوطنية للنشر، القاهرة، 1976.
- علي فتاك، تأثير المنافسة على الالتزام بضمان سلامة المنتج، ط 1، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2007.
- د. ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، دار النهضة العربية، القاهرة، 1966.

2- الرسائل والمجلات الدورية والمؤتمرات:

- دلال يزيد، مسؤولية الناقل الجوي لأشخاص في النقل الجوي الداخلي والدولي، كلية الحقوق، جامعة تلمسان، الجزائر، 2009-2010.
- هادي الكعبي، وسلام عبد الزهرة عبد الله، ضمان صلاحية المبيع للعمل مدة معينة: دراسة في التقنيات المدنية العربية، كلية القانون، جامعة بابل، العراق، 2007.
- وضحة فلاح المطيري، مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب وفقاً للقانونين الكويتي والأردني والاتفاقيات الدولية، رسالة ماجستير، جامعة الشرق الأوسط، عمان، الأردن، 2011.
- د. يسرية محمد عبد الجليل محمد، تقارير حوادث الطائرات ودورها في إثبات المسؤولية، مؤتمر الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، كلية القانون، جامعة الإمارات العربية المتحدة بالتعاون مع محاكم دبي وهيئة دبي للطيران المدني، 2012/4/25-23.
- لجنة القانون الدولي - الأمانة العامة، دراسة استقصائية تنظم المسؤولية ذات الصلة بموضوع المسؤولية الدولية عن النتائج الضارة الناجمة عن أفعال لا يحظرها القانون الدولي (المسؤولية الدولية في حالة الخسارة المترتبة على الضرر العابر للحدود الناجم عن أنشطة خطيرة)، الأمم المتحدة، نيويورك، الجمعية العامة، 2004.
- محمد بنداري، حماية المستهلك في عقد الإذعان، مؤتمر حماية المستهلك في الشريعة والقانون، كلية القانون، جامعة الإمارات، 6-7 ديسمبر 1998.
- د. عبد الله عبد الكريم عبد الله، ود. فاتن حسين حوى، حماية المستهلك في بعض التشريعات العربية بين الواقع والتطبيق - القانون اللبناني نموذجاً: دراسة بحثية مقدمة إلى الندوة العلمية حول حماية المستهلك العربي بين الواقع وآليات

- التطبيق التي نظمها المركز العربي للبحوث القانونية والقضائية، مجلس وزراء العدل العرب، جامعة الدول العربية، بيروت، 2-4 حزيران / يونيو 2014.
- محمد صديق محمد عبد الله، الضرر المرتد في نطاق المسؤولية المدنية في حوادث الطائرات، مجلة العلوم القانونية، كلية الحقوق، جامعة بغداد، سنة 2017.
- عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي، منشأة المعارف، الإسكندرية، سنة 2000.
- علي فتاك، القواعد المطبقة على جميع المنتجات لضمان سلامتها في القانون الجزائري، مجلة مصر المعاصرة، الجمعية المصرية للاقتصاد السياسي، القاهرة، سنة 2007.
- شيخي محمد أمين، مدى التزام الناقل الجوي بضمان سلامة الراكب ومسؤوليته عنها: دراسة مقارنة بين القانون الجزائري وكل من اتفاقية وراسو 1929 واتفاقية مونتريال 1999، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، السنة 4، العدد 2، سنة 2018.

3- مواقع الإنترنت:

- موقع الجزيرة الإخباري، مقال بعنوان: بعد نكبة الطائرة الإثيوبية... دول توقف تشغيل بوينغ 737 ماكس 8، منشور بتاريخ 2019/3/11، على الرابط التالي: <https://www.aljazeera.net/news/politics/2019/3/11/>
- موقع (BBC)، مقال بعنوان: بوينغ تخفض إنتاج طائراتها من طراز 737 ماكس المعيب، بتاريخ 6 أبريل 2019، رابط المقال: <https://www.bbc.com/arabic/business-47836882>
- موقع قرارك، نقابة المحامين الأردنيين: <https://qarark.com/>

ثانياً: باللغة الأجنبية

1- باللغة الإنجليزية:

- Cynthia Dokas, The Duty to Warn in Aviation Law: A New Tort Theory in the Aftermath of Pan American Flight 103, NYLS Journal of Human Rights, Volume 8, Issue 1, (1990), https://digitalcommons.nyls.edu/journal_of_human_rights/vol8/iss1/7

- Rachel Y. Tang, Airline Passenger Rights: The Federal Role in Aviation Consumer Protection, congressional research service, August 17, 2016.
- STA Law Firm, worldwide: Airplane Crash Liability in International Law, <https://www.mondaq.com/aviation/903784/airplane-crash-liability-in-international-law>.

2- باللغة الفرنسية:

- Apo Alleme, La protection du consommateur à l'épreuve des technologies de l'information et de la communication: étude du droit ivoirien à la lumière du droit français, thèse pour obtenir le grade de docteur, Université de Perpignan, France, 2019.
- D. Lureau. La responsabilité du transport aérien - lois national et convention de Varsovie, Dalloz, Paris, 1961.
- Guilhem Argueyrolles et Jonathan Rubinstein, La Responsabilité Civile du transporteur Aérien, Panorama, 2017. <https://sfdas.org/wp-content/uploads/RLDC-6343.pdf>.
- J. Revel, La responsabilité du fabricant en droit Français, Anglais, Américain, Université de Paris, 1975.
- Jacques Sesselt, La notion de faute dans la Convention de Varsovie – étude de droit aérien-, thèse, Lausanne, Imprimerie Rencontre, 1961.
- Maral Törenli, Le Protection du consommateur en droit de L'Union européenne et en droit Turc, Université Paris 2, Paris, 2010.
- P. Fonseca, Développement et consolidation du droit de la consommation au Québec et au Brésil une analyse comparée, Montréal, 2014.
- Y. Picod, Droit de la consommation, 3^{eme} édition, Sirey, Paris, 2015.

المحتوى:

الصفحة	الموضوع
349	الملخص
351	المقدمة
357	المبحث الأول: أثر انفجار الطائرة على مسؤولية الناقل الجوي تجاه الركاب
359	المطلب الأول: طبيعة مسؤولية الناقل الجوي
362	المطلب الثاني: دفع مسؤولية الناقل الجوي حال وجود خلل تقني في الطائرة
363	الفرع الأول: الإعفاء القانوني لمسؤولية الناقل الجوي الناتجة عن انفجار الطائرة
364	الفرع الثاني: دعوى مسؤولية الناقل الجوي
372	المبحث الثاني: أثر انفجار الطائرة على المسؤولية الموضوعية لصانع الطائرات تجاه المسافرين
374	المطلب الأول: مفهوم ضمان العيب الخفي
377	المطلب الثاني: نطاق مسؤولية المنتج الموضوعية
381	الخاتمة
383	المراجع

