

مدى التزام الناقل الجوي الدولي بتعويض الأضرار النفسية التي تصيب ركابه

الأستاذ الدكتور / إبراهيم الدسوقي أبو الليل
قسم القانون الخاص
كلية الحقوق - جامعة الكويت

ملخص:

تتناول هذه الدراسة أحد الموضوعات المهمة التي يثيرها النقل الجوي الدولي للأشخاص، وهو مدى ضمان الناقل للأضرار النفسية التي تلحق ركابه، وتتبلور أهمية هذا الموضوع في تعلقه بشخص الراكب وسلامة تكامله الجسماني والنفسي أثمن ما يملك وأهم ما يسعى إلى المحافظة عليه، وهو ما يستوجب التشدد في مسؤولية ناقل الأشخاص بصفة عامة والنقل الدولي بصفة خاصة.

غير أن التشديد في مسؤولية الناقل قد يؤثر في استمراره في القيام بهذه الخدمة الحيوية، بصفة خاصة إذا ما نظرنا إلى جسامه الأضرار التي يتحملها في حالة وقوع حادث من الحوادث الجسيمة التي يتعرض لها مرفق النقل، بالنظر إلى ضخامة عدد الراكبين إضافة إلى ارتفاع ثمن الطائرة ذاتها.

وبالتوفيق بين هذين الأمرين، تشديد مسؤولية الناقل لدفعه إلى الحفاظ على سلامة الركاب والحفاظ على تكاملهم الجسدي والنفسي من ناحية، وعدم إيهام الناقل من ناحية أخرى، شيدت الأحكام المنظمة لالتزام الناقل الدولي بضمان الأضرار التي تلحق ركابه بصفة عامة، والأضرار النفسية بصفة خاصة.

وفيما يتعلق بضمان الناقل الجوي الدولي للأضرار النفسية فقد رجحنا الاتجاه القائل بالتزام الناقل بتعويض هذه الأضرار، سواء أكانت تابعة للأضرار البدنية التي تصيب الراكب، أم كانت مستقلة عنها.

تمهيد:

في السبعينيات من القرن الماضي واجه النقل الجوي نوعاً جديداً من العنف تمثل في عمليات القرصنة الجوية وخطف الطائرات من قبل الإرهابيين، وحجز ركاب هذه الطائرات مع تهديدهم بالتعدي عليهم في بعض الحالات.

وكثيراً ما كان يترتب على ذلك هلع ورعب يصيب الركاب، وصدمات عصبية وأزمات نفسية وكره ما بعد الصدمة.

وكانت مسؤولية الناقل الجوي في ذلك الوقت لا تثور إلا بالنسبة للإصابات الجسدية من جرح وإصابة ووفاة، وما يترتب على ذلك من نتائج وأثار مالية وغير

مالية، أما المسؤولية عن مجرد الأضرار النفسية والعقلية التي لا ترتبط بهذه الأضرار الجسدية فلم تكن مثارة.

لذلك ثار نقاش وجدل قضائي وفقهي حول مدى مسؤولية الناقل الجوي عن هذه الأضرار النفسية المستقلة التي أخذت في الظهور، وقد أثبتت هذه المسؤولية بالفعل أمام القضاء.

فالمادة (١٧) من اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩، تقصر مسؤولية الناقل الجوي الدولي على الضرر البدني، أو الجسماني، المتمثل في وفاة الراكب أو إصابته بجرح أو أي أذى بدني آخر، بينما ما كان يحدث غالباً في حالة اختطاف الطائرة ألا يعتدي الخاطفون على الركاب بدنياً، اكتفاء باحتجازهم وتهديدتهم بالإيذاء إن لم يمتثلوا لأوامرهم وطلباتهم، وكان ذلك سبباً كافياً لإصابتهم بأضرار نفسية وعقلية عميقة.

من ناحية أخرى فأن الضرر النفسي أو العقلي إن لم يكن ضرراً بدنياً فهو ضرب من الضرر الأدبي، والضرر الأدبي يقيم مسؤولية من أحدثه ويلزمه بتعويضه.

أمام نص المادة (١٧) من اتفاقية وارسو التي لم تنص على الضرر النفسي صراحة ضمن الأضرار التي يضمنها الناقل الجوي، وبالنظر إلى ما تقرره القواعد العامة من جواز تعويض هذا الضرر، أثبتت مشكلة تعويض الضرر النفسي في النقل الجوي الدولي، التي خصصنا لها هذه الدراسة، حيث نبداً بعرضها في ظل اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩، وما تلاها من تطورات لاحقه أقرت تعويض هذا الضرر، ثم نبين أساس هذا التعويض وأحكامه.

بذلك تتناول دراستنا هذين الموضوعين مخصصين لكل منهما مبحثاً خاصاً على الوجه الآتي:

المبحث الأول: ماهية الضرر النفسي ومدى التزام الناقل الجوي الدولي بتعويضه.

المبحث الثاني: الأساس القانوني لالتزام الناقل الجوي بتعويض الضرر النفسي.

المبحث الأول

ماهية الضرر النفسي ومدى التزام الناقل الجوي الدولي بتعويضه في النقل الجوي الدولي

يتناول هذا المبحث دراسة الموضوعين الآتيين:

الموضوع الأول: ماهية الضرر النفسي، ونخصص له المطلب الأول.

الموضوع الثاني: مدى التزام الناقل الجوي بتعويض الضرر النفسي، ونخصص له المطلب الثاني.

المطلب الأول

ماهية الضرر النفسي

أولاً - الضرر النفسي وأنواعه:

يتمثل الضرر النفسي في الخلل والاضطرابات النفسية والعصبية التي تلحق المصاب إثر تعرضه لحادث سلبية جسيمة، والاضطرابات النفسية متعددة ومختلفة المصادر والتأثير، وأمام تعددها وتنوعها يقسمها العلماء المتخصصون إلى تقسيمات وتصنيفات مختلفة، لعل أهمها تصنيفان، أولهما: التصنيف الذي وضعته منظمة الصحة العالمية (WHO)، والثاني: التصنيف الذي وضعته الجمعية الأمريكية للطب النفسي^(١).

ويتفق هذان التصنيفان وكذلك معظم معايير وطرق تصنيف الاضطرابات النفسية على تقسيمها تقسيماً ثنائياً يقوم على التمييز بين الاضطرابات العصبية والتخلف العقلي.

ودون الولوج في تفاصيل هذه التصنيفات العلمية الطبية النفسية للاضطرابات النفسية، فإن الاضطرابات الأكثر شيوعاً التي تؤثر على السلوك السوي للأفراد وتسبب لهم الهلع والقلق تتمحور حول: اضطرابات القوبيا أو الخوف، واضطرابات القلق العام، واضطرابات القلق الاجتماعي، واضطرابات الوسواس القهري، واضطرابات ما بعد الصدمة.

وهذا الاضطراب الأخير - كرب أو اضطراب ما بعد الصدمة - هو ما نتوقف

(١) توجد تصنيفات أخرى للاضطرابات النفسية أقل شهرة منها: التصنيف الصيني للاضطرابات النفسية، والدليل التشخيصي للأمراض النفسية الديناميكية (PDM).
انظر للمزيد من التفاصيل: ويكيبيديا، الموسوعة الحرة، تحت عنوان الاضطراب النفسي.

عنده في هذه الدراسة بالنظر إلى كثرة حدوثه لركاب النقل الجوي عند تعرضهم لبعض الحوادث الفجائية الجسيمة.

ثانياً – اضطراب ما بعد الصدمة "PTSD Post Traumatic Stress Disorder":

هو اضطراب نفسي ينشأ نتيجة صدمة مادية أو نفسية أو كلاهما، كالتعرض لحادث يعرض حياة الشخص إلى الهلاك أو الأذى الجسيم، أو التعرض لأذى بدني جسيم أو تهديد نفسي، بحيث تتجاوز هذه الأحداث قدرة الدفاعات النفسية للشخص على التحمل^(١).

واضطراب أو كرب ما بعد الصدمة له الكثير من المظاهر السلوكية غير السوية، نذكر منها بصفة خاصة:

- الاكتئاب بأنواعه المختلفة: الاكتئاب الإكلينيكي، والاكتئاب الهوسي.
- الاضطرابات الذهنية: ومن أمثلتها الفصام أو الشيزوفرينيا.
- الاضطرابات الشخصية التي معها يصبح الشخص غريب الأطوار: ومن أمثلتها البارانوية، والانعزالية، والهستيرية، والرجسية.
- الاضطرابات الجسدية النفسية مثل اضطرابات تشوه صورة الجسد، والوهن العصبي الذي يتضمن شكاوى جسدية مختلفة^(٢)، واضطرابات "سولا ستالجيا" أو الشعور بضيق التنفس^(٣).
- ويتميز هذا النوع الأخير من الاضطرابات الجسدية بأنه يبدو وكأنه مرض عضوي، ولكنه في حقيقته نفسي المصدر^(٤).
- وقد يترتب على الكرب والهلع الذي يصيب الشخص إثر تعرضه للصدمة آثار جسمانية منها بصفة خاصة:

(١) انظر: ويكيبيديا، الموسوعة الحرة، المرجع السابق.

Gama A, Angest J: (٢)

The spectra of neural sthenia and depression: course, stability and transitions.
Eur arch psychiatry clin neurosci, 2007, 257.

Mac Suibhne, S (2009) (٣)

-what makes "a new mental illness"?

The cases of solastalgia and hubris syndrome". Cosmos and History 2009-210

(٤) المرجع والإشارة السابقتان.

- تضيق الأوعية الذي يؤدي إلى قلة تدفق الدم في الرأس، وخفض مستويات غاز ثاني أكسيد الكربون في الدم.
- شعور بالغثيان والإغماء.
- خدر في جميع أجزاء الجسم.
- فقدان السيطرة على النفس أو ضيق في التنفس.
- وبصفة عامة فإن اضطراب وكرب ما بعد الصدمة يمكن أن يؤثر سلباً في ذاكرة المصاب به، وفي قدرته على تخزين المعلومات ثم استرجاعها.
- واضطرابات ما بعد الصدمة - بأنواعها المختلفة - لها تأثيرات نفسية سلبية على من يصاب بها، تجعله غير قادر على التكيف مع غيره من الأشخاص، ومن ثم غير قادر، وربما غير راغب، في الانخراط في المجتمع الذي يعيش فيه، ويظهر ذلك بصفة خاصة في حالة الإصابة باضطراب أو انفصام الشخصية، واضطرابات السيكوباتية التي تجعل الشخص الذي يصاب بها معادياً لمجتمعه.

ثالثاً - الوصمة الاجتماعية للمريض النفسي:

بالإضافة إلى التأثيرات السلبية للمرض النفسي التي أشرنا إليها، فإن كثيراً من أفراد المجتمع يعتقد أن المصابين بأمراض نفسية أو عقلية خطيرة لا يمكنهم الشفاء منها^(١)، وهذا من شأنه أن يوصمهم بوصمة اجتماعية سلبية تجعلهم يمتنعون عن الاعتراف بمشاكلهم الصحية النفسية التي يعانون منها، والامتناع عن الكشف عنها للآخرين، كما يرى عامة الناس خطورة الأشخاص المصابين بأمراض نفسية ويبتعدون عنهم اجتماعياً، وذلك على الرغم من أنه في كثير من الأحوال يكون هؤلاء المرضى ضحية للعنف والتعدي عليهم وليس مرتكبين له.

من مساوئ الأمراض النفسية أيضاً أن العلاج منها قد يسبب لهم صعوبات ومشاكل جسدية مثل الأرق والآم العلاج بالصددمات الكهربائية، وتزداد هذه المصاعب والأضرار مع الاضطرابات النفسية التي تمتد لأوقات طويلة قد تستمر مدى الحياة. كما إن علاج بعض هذه الاضطرابات قد يؤدي إلى الإدمان على المخدرات باعتبارها من مسكنات الآلام.

Manitoba family services and Housing:

- The vulnerable persons living with a Mentale disability Act, 1996.

(١)

رابعاً - الأضرار الجسدية والمالية للمريض النفسي:

لا تقتصر معاناة المريض النفسي على الآثار السلبية النفسية التي أشرنا إليها، وإنما تمتد لتلحق بهم أضراراً جسدية ومالية أيضاً.

فمن الوجهة الجسدية أثبت العلماء والأطباء النفسيون أن الأحداث الجسيمة التي تسبب الأمراض النفسية تؤثر أيضاً في أحوال العقل، وفي ذلك تقرر عالمة النفسية اليزابث سيفري أن تجاربها التي أجرتها في تشخيص الأمراض العقلية والنفسية أثبتت أن جميع الاضطرابات التي تحدث في الوظائف العقلية لها علاقة وثيقة باضطرابات جسمانية، خاصة كما تقرر، أن كل عضو من أعضاء الجسم يصحب مرضه مرض نفسي^(١).

أما الأضرار المالية التي تترتب على الأمراض النفسية فتظهر بصفة خاصة في الأموال والنفقات الباهظة التي يحتاجها العلاج من هذه الأمراض.

يتبين لنا مما سبق مدى المعاناة التي يتعرض لها من يصاب بضرر نفسي، والتي لا تقتصر فقط على الاضطرابات والأضرار النفسية، وإنما تشمل أيضاً معاناة بدنية جسمانية وأضرار مالية، الأمر الذي يصبح ملحاً معه معاونتهم والوقوف إلى جانبهم.

فإذا جاءت معاناتهم هذه نتيجة حادث من حوادث النقل الجوي فهل يسأل عنها الناقل الجوي الدولي ويلتزم بتعويض هذه المعاناة؟ هل يلتزم الناقل الجوي بتعويض الضرر النفسي؟

هذا ما نعرض له في المطلب الآتي.

المطلب الثاني

مدى التزام الناقل الجوي الدولي بتعويض الضرر النفسي

خصوصيات النقل الجوي للأشخاص:

يتميز النقل الجوي الدولي ببعض الخصوصيات التي تميزه عن غيره من وسائل النقل الأخرى، ويظهر ذلك أولاً: في جسامته الأخطار التي يتعرض لها هذا النقل وسهولة النيل منه، وأيضاً فداحة الأضرار التي يتعرض لها ركاب هذا النقل، هذا بالإضافة إلى صعوبة وتعذر إثبات خطأ الناقل في الكثير من الحالات.

(١) موسوعة ويكيبيديا، الأمراض النفسية، سبق الإشارة إليها.

وتظهر خصوصيات هذا النقل ثانياً: فيما تعرض له بدءاً من سبعينات القرن الماضي من أعمال عنف وقرصنة جوية تمثلت في اختطاف الطائرات وتغيير مساراتها، وما تبع ذلك من اعتداءات ومخاطر يتعرض لها الركاب، وكذلك تفجير الطائرات في بعض الحالات.

وفيما يتعلق بالخصوصية الأولى وما ترتب عليها من صعوبات، فقد تم مواجهتها بإبرام بعض الاتفاقيات الدولية، نذكر منها:

- اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩.

- اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩.

- اتفاقية مونتريال لعام ٢٠٠٩.

وبالنسبة لمواجهة العنف ضد الطائرات، فقد تصدى لها المجتمع الدولي، وأبرم بعض الاتفاقيات الدولية لقمع هذا العنف، منها اتفاقية لاهاي لعام ١٩٧٠ في شأن قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، واتفاقية مونتريال في شأن قمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد أمن الطيران المدني.

كما واكب ذلك اتخاذ الكثير من الوسائل التقنية الفنية والتدابير الأمنية التي تساهم في تقليل المخاطر التي يتعرض لها النقل الجوي^(١).

وعلى الرغم من ذلك فلم يسلم النقل الجوي من أعمال العنف والقرصنة التي تهدد الركاب بالخطر الجسيم.

ولعل من أهم ما يترتب على هذه التهديدات هو ذلك الذعر والكرب الذي يصيب الركاب إثر الهجوم المفاجئ عليهم، وما يسببه ذلك من إصابتهم باضطرابات نفسية وعقلية تهدد تكاملهم العصبي والنفسي.

وبالنظر إلى جسامته الاضطرابات النفسية التي قد يتعرض لها الركاب في النقل الجوي فقد تم التساؤل عما إذا كانت النصوص الخاصة التي تنظم مسؤولية الناقل تكفي لمواجهة هذه الأخطار الحديثة وحفظ حقوق الركاب أم لا تكفي.

(١) راجع:

- رفعت فخري أبدير، مدى مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية وارسو عن الأضرار التي تلحق الركاب من جراء عمليات اختطاف الطائرات وأعمال العنف التي تقع داخل المطارات، مجلة المحامي - الكويت، السنة السادسة، عدد إبريل - يونيو ١٩٨٣، ص ٦١.
- محمد فريد العريني، النقل الجوي والداخلي والدولي، دار الجامعة الجديدة، ٢٠٠٤، ص ٢٠٤ وبعدها.

فالمادة ١٧ من اتفاقية وارسو تنص على مسؤولية الناقل عن "الوفاة أو الجرح أو أي أذى بدني آخر"، فهل تدخل الأضرار النفسية والعقلية التي تصيب الركاب من هلع وذعر تحت هذه الحالات التي تواجهها المادة ١٧؟ هل تعد الأضرار النفسية في حكم الأذى البدني الذي يسأل عنه الناقل؟

نشير بدءاً إلى أنه لا خلاف نحو تعويض الأضرار النفسية التي تترتب نتيجة إصابة الركاب بضرر جسدي أو بدني.

أما بالنسبة للأضرار النفسية، التي تحدث بعيداً عن أي ضرر بدني، فلا تكون مترتبة عليه أو نتيجة له، وهي التي تهمنا الآن، فقد انقسم الرأي حيالها: اتجاه يرفض تعويضها ويبعدها عن نطاق مسؤولية الناقل، واتجاه يرى تعويضها^(١).

ونوضح فيما يأتي هذين الاتجاهين كل في فرع خاص.

الفرع الأول

عدم التزام الناقل الجوي الدولي بتعويض الأضرار النفسية

ظهر هذا الاتجاه عند بداية عرض تعويض الأضرار النفسية المستقلة عن الضرر البدني أمام القضاء، الذي قرر أن الأضرار النفسية التي تلحق بركاب الناقل الجوي الدولي إثر تعرض الطائرات التي كانوا يستقلونها للخطف والقرصنة لا يلتزم الناقل بتعويضها^(٢).

(١) انظر في هذا الموضوع: بحث رائد للدكتور/ رفعت فخري أبادير تحت عنوان: مدى مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية وارسو عن الأضرار التي تلحق الركاب من جراء عمليات اختطاف الطائرات وأعمال العنف التي تقع داخل المطارات، مجلة المحامي - الكويت، السنة السادسة، عدد إبريل - يونيو ١٩٨٣، ص ٦١، انظر أيضاً: محي أحمد البنا: أثر الإرهاب الدولي على مسؤولية الناقل الجوي، رسالة دكتوراه جامعة الإسكندرية، ١٩٩٣، محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي والداخلي والدولي، دار الجامعة الجديدة، ٢٠٠٤، ص ٢٠٤ وبعدها.

(٢) نشير إلى أن الضرر النفسي، والأدبي بصفة عامة، ولكونه يمس الكيان النفسي للمضرور فإن تعويضه يواجه صعوبة كبيرة في تقديره وحسابه؛ مما دفع جانب من الفقه الإسلامي إلى القول بعدم تعويضه.

غير أن هذه الصعوبة لم تعد حائلاً دون تعويض الضرر النفسي، واستقر الرأي في القانون الوضعي على تعويضه، استناداً إلى أنه إذا كان هذا الضرر من الصعب تقديره في ذاته بمبلغ من المال، فإن طرق ووسائل إزالته والتغلب عليه قابلة للتقدير بالمال.

راجع للمزيد في تعويض الضرر الأدبي: مؤلفنا في تعويض الضرر في المسؤولية المدنية، =

وقد استند هذا الاتجاه إلى بعض الحجج و الأسانيد القانونية نعرضها في الآتي:

الحجة الأولى:

تستند هذه الحجة على ألفاظ وعبارات المادة (١٧) من اتفاقية وارسو التي تحدد الأضرار التي يسأل عنها الناقل الجوي وهي الأضرار البدنية أو الجسدية، فقد ذكرت المادة المذكورة أن الناقل يسأل عن الوفاة أو الجرح أو أي "أذى بدني آخر".

وقد رأى هذا الاتجاه أن الأذى البدني "lésion Corporelle" الذي يسأل عنه الناقل لا يشمل الضرر النفسي أو العقلي، ومن ثم فلا يلتزم الناقل بتعويضه^(١).

فوفقاً لهذه الحجة فإن الأذى النفسي "lésion Mentale" بالفرنسية وهو اللفظ الذي استخدمته المادة المذكورة وما ينطق به من معنى ويقابله "Mentale injury" بالإنجليزية، يختلف عن الأذى البدني "lésion Corporelle" الذي ذكرته المادة (١٧) من اتفاقية وارسو، والتزاماً بلفظ الضرر وما يؤدي إليه منطوقه، فإن مسؤولية الناقل والتزامه بالتعويض يقتصر على الضرر البدني، ولا يشمل الضرر النفسي.

= دراسة تحليلية تأصيلية لتقدير التعويض، مطبوعات جامعة الكويت، ١٩٩٥، ص ١٢٩ إلى ص ١٤٤.

(١) انظر في هذه الحجة قضية:

Husserl v. Swiss air transport co. l. td 12 Aviation cases commerce clearing house "avi.17.637.(5.DN.Y.1972)"

وقد ثار نزاع قديم في القضاء الأمريكي حول ما إذا كان يتعين الاعتراف بالنص الفرنسي وهو النص الرسمي لاتفاقية وارسو الذي استخدم تعبير "lésion Corporelle"، أم بالنص الإنجليزي الذي استخدم تعبير "Bodily injury"؛ فمن رأى الاعتراف بالنص الفرنسي استند في ذلك إلى أنه النص الرسمي للاتفاقية، وأن التعبير الإنجليزي هو مجرد ترجمة إنجليزية غير رسمية ليس لها صفة الإلزام، هذا بالإضافة إلى أن تفسير الاتفاقيات الدولية لا يكون استناداً إلى المفاهيم الوطنية المحلية، حتى لا يكون من شأنه إضفاء معان مصطنعة وغير دقيقة على النص وألفاظه بما يؤدي إليه ذلك من تنوع التفسيرات وعدم التوحيد الذي ابتغته الاتفاقية. انظر في هذا الاتجاه: قضية Rosman vs. T.W.A 13Av1 17.231 (N.Y.C.A 1974).

أما من رأى الاعتراف بالنص الإنجليزي فقد استند إلى أن هذا النص صار جزءاً من القانون الأمريكي، ومن ثم يتعين تفسيره على ضوء مبادئ هذا القانون ومفاهيمه. انظر في هذا الاتجاه: قضية هسرل ضد الخطوط الجوية السويسرية، سبقت الإشارة إليها.

الحجة الثانية:

تقوم هذه الحجة كسابقتها على ألفاظ وعبارات النصوص التي تنظم مسؤولية الناقل وتفسيرها وفقاً لقواعد التفسير المسلم بها في مجال الاتفاقيات الدولية، التي تقرر بأن يكون تفسير هذه النصوص وفقاً للمعنى الذي قصده واضعها، مستخلصاً من الظروف الدافعة إلى وضعها، مع الاعتداد بالمعنى المعتاد والمألوف للألفاظ التي استخدمها النص، والمعنى المعتاد والمألوف للأضرار البدنية يقتصر على الأضرار الجسمانية من وفاة وجرح و أذى بدني، ولكنه لا يشمل الأضرار النفسية.

ويؤكد هذا المعنى - يقرر هذا الاتجاه - من إضافة عبارة "أي أذى بدني آخر" إلى لفظ "جرح" ذلك أن الجرح لا ينصرف إلا إلى الجرح الجسmani الذي يلحق البدن^(١).

الحجة الثالثة:

تقوم هذه الحجة في قصر مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص على الضرر البدني دون الضرر النفسي على مقارنة نص المادة (١٧) من اتفاقية وارسو مع نص المادة الثانية فقرة أولى من اتفاقية "برن" المنظمة للمسؤولية في النقل الدولي بالسكك الحديدية.

فهذه المادة الأخيرة تقضي - وفقاً لتعديلها عام ١٩٦٦ - بمسؤولية السكك الحديدية عن: الأضرار الناجمة عن الوفاة أو الجرح أو أي مساس آخر بالتكامل الجسدي أو النفسي للراكب.

أما نص المادة (١٧) من اتفاقية وارسو فقد نصت على مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص عن الأذى البدني، ولم تنص على الضرر النفسي، وهذا يوضح عدم شمولها لتعويض هذا الضرر^(٢).

(١) انظر: قضية روسمان ضد الخطوط الجوية العالمية :

- Rosman V. TWA, 13 Avi., 17, 231 (New York court, 1974)

(٢) انظر في هذا المعنى: قضية " انتال بيك ضد الخطوط الجوية الهولندية:

"Antal Beck, Et Al. V. KLM Royal Dutch Airlines and Ritz Travel, 14 avi. 18.210 (N.Y.S.C. Country of Dutchess. 1977)

وانظر في المعنى ذاته قضية:

Miriam Herman v. Trans Airlines Inc. 13 Avi. 17.231-(N.Y.C.A. 1974)

الحجة الرابعة:

تستند هذه الحجة على الأعمال التحضيرية التي سبقت وضع اتفاقية وارسو، التي توضح أن المشروع المبدئي لهذه الاتفاقية الذي عُرضَ على المؤتمر الدولي للقانون الخاص الجوي الذي عقد في عام ١٩٢٥ في باريس، كان يتضمن نصاً واحداً ينظم مسؤولية الناقل الجوي بصفة عامة في نقل الركاب والبضائع والأمتعة معاً ويقيم هذه المسؤولية عن الأضرار البدنية والنفسية معاً.

غير أن واضعي الاتفاقية وجدوا أن تقرير مسؤولية ناقل الأشخاص عن الأضرار النفسية سيكون عبئاً شديداً عليه لا تقره دول كثيرة، وقاموا بتعديل النص لقصر مسؤوليته على الضرر البدني دون الضرر النفسي، وذلك على الوجه الذي انتهى إليه نص المادة (١٧) سالف الذكر^(١).

الفرع الثاني

التزام الناقل الجوي الدولي بتعويض الأضرار النفسية

على خلاف الاتجاه السابق الذي يرى أن الناقل الدولي للأشخاص لا يلزم بتعويض الأضرار النفسية، ظهر اتجاه آخر يرى التزام الناقل بتعويض هذه الأضرار النفسية، ولو حدثت مستقلة عن الأضرار البدنية، ولم تكن نتيجة لها أو مقترنة بها. وفي تأييد هذا الاتجاه لرأيه استند على الحجج الآتية:

الحجة الأولى:

تقوم هذه الحجة على اعتناق مفهوم آخر لنص المادة (١٧) غير ذلك المفهوم الذي اعتنقه الاتجاه السابق، ويقوم هذا المفهوم على أن تعبير الضرر أو الأذى البدني الذي نصت عليه المادة المذكورة لا ينصرف فقط إلى الأضرار البدنية، وإنما يشمل أيضاً الأضرار النفسية، فعبارة الأذى البدني "Lésion Corporelle" بالفرنسية،

(١) كان النص المقدم في مشروع الاتفاقية يقرر مسؤولية الناقل الجوي في نقل الركاب والبضائع والأمتعة عن الحوادث والضياع والتلف والتأخير. و رأي أصحاب الاتجاه المضيق لمسؤولية ناقل الأشخاص أن هذا النص، قبل تعديله، كان يسمح بمساءلة ناقل الأشخاص عن كل الأضرار البدنية والنفسية، أما بعد تعديله فلا يسأل إلا عن الأضرار البدنية فقط. راجع للمزيد في هذا الاتجاه المقيم لمسؤولية الناقل الجوي:

Miller (G.): Liability in international Air law the Warsaw system in municipal courts kluwer.1977, p.118.

"Bodily Injury" بالإنجليزية، تتسع وفقاً لعلم وظائف الأعضاء وعلم النفس لتشمل الأضرار النفسية أيضاً، وهذا المعنى هو الذي توصل إليه الأطباء والعلماء من ارتباط النفس بالبدن، وتأثير كل منها وتأثره بالآخر، واستناداً إلى ذلك يرى الاتجاه الموسع لمسؤولية ناقل الأشخاص أن العبرة في التعويض تكون بالأضرار التي تلحق شخص الراكب "Personal Injury" سواء لحقته في بدنه أو في شخصه^(١).

فالمقصود بالضرر أو الأذى البدني وفقاً لهذا الاتجاه هو الضرر الذي يلحق المصاب في شخصه، مقابلة بالضرر الذي يلحق المصاب في أمواله^(٢).

وتأييداً لهذا الاتجاه الموسع لمفهوم الضرر البدني ومن ثم تقرير مسؤولية ناقل الأشخاص عن الضرر النفسي، قررت بعض المحاكم الأمريكية أن الأضرار النفسية تكون في بعض الظروف شديدة القسوة بحيث ترقى إلى مرتبة الأضرار البدنية فتستحق التعويض^(٣).

(١) واستناداً إلى هذا المفهوم الموسع للضرر البدني قضت بعض المحاكم بمسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص "عن الأضرار النفسية والعصبية التي عانتها إحدى ركبات الطائرة "السيدة هسرل" من جراء اختطاف الطائرة التي كانت تقلها وتحويل مسارها إلى صحراء الأردن واحتجازها لعدة أيام.

راجع للمزيد من التفاصيل: قضية هسرل ضد سويس أير.

Husserl V. Swiss Air Transport Co.LTD-Aviation Cases, Commerce Clearing House (chicago) Avi.17.637.(S.D.N.Y.1972)

وانظر في المعنى ذاته قضية:

Grey V. AMERICAIRLINES, INC. 227 F.2d (federal Reporter, second Series) 282.

(٢) انظر في هذا المعنى: جورج ريبير، اتفاقية فارسو في ١٢ أكتوبر ١٩٢٩ وتوحيد القانون الجوي الخاص، مجلة القانون الدولي، ١٩٣٠، ص ٩٠. كما يأخذ عدد كبير من الفقهاء بهذا المعنى الموسع للضرر البدني، انظر في ذلك: رفعت فخري أبدير، ص ٤٩٨ هامش (١)، (٢) ص ٤٩٨، محمد فريد العريني، المرجع السابق ذكره.

(٣) انظر في هذا الاتجاه: قضية استر كاليش ضد الخطوط الجوية العالمية:

Ester Kalish V. trans World Airlines, 14 Avi 17, 936 (N.Y. Crty Civil Cout, Queens, 1977).

وفي هذه القضية كانت الراكبة استر كاليش تستقل الطائرة لنقلها إلى وجهتها، وعند هبوط الطائرة اشتعلت النيران في أحد محركاتها، وإثر دوي صفارات الإنذار دون انقطاع ساد الهلع والخوف ركاب الطائرة وهم في داخلها، وتدافعوا نحو أبواب النجاة لسرعة مغادرتها، وأثناء ذلك سقطت السيدة كاليش على أرضية الطائرة ولم يبال بها أحد واستمر الركاب في مغادرة الطائرة وداسوا على الراكبة بأقدامهم فتملكها الذعر والرعب وانهارت عصبياً ونفسياً.

الحجة الثانية:

تستند هذه الحجة الثانية على المفهوم القانوني لعبارة الضرر البدني "Lésion Corporelle" التي حددتها المادة (١٧) من اتفاقية وارسو مناطقاً لمسؤولية الناقل الجوي الدولي، وترى أنها تعني في الفقه القانوني الفرنسي الضرر الذي يلحق شخص المصاب، أي يصيبه في شخصه وليس فقط في بدنه، وهو الضرر الذي يعبر عنه بالإنجليزي "Body Injury" والذي أخذت به بعض الاتفاقيات الدولية الأخرى في ذات مجال مسؤولية الناقل منها:

- اتفاقية بروكسل لعام ١٩٥٧، في شأن تحديد مسؤولية مالك السفينة^(١).
- اتفاقية بروكسل لعام ١٩٦١ في شأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل الأشخاص جواً^(٢).
- اتفاقية أثينا لسنة ١٩٧٤ في شأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل الأشخاص وأمتعتهم بحراً^(٣).

الحجة الثالثة:

ترى هذه الحجة أن مسائلة الناقل الجوي الدولي عن الضرر النفسي هو الذي يتماشى مع الهدف الذي تسعى اتفاقية وارسو إلى تحقيقه، وهو تحديد هذه المسؤولية بحد أقصى بما يمكنه من تحديد مركزه القانوني والمالي سلفاً على أساس اقتصادي واضح، ويسهل له عملية التأمين على مسؤوليته، هذا التحديد - يقرر الاتجاه الموسع لمسؤولية الناقل - يقتضي مسألتها عن الضرر النفسي الذي يصيب الراكب، وإلا خضع تعويض هذا الضرر للقانون الوطني الذي يمكن أن يكون التعويض معه غير محدد بحد أعلى، فيختل بذلك المركز المالي للناقل الجوي بسبب عدم استفادته من الحدود العليا التي تقررها اتفاقية وارسو^(٤).

= وبنظر المحكمة لدعوى (كاليش) التي طالبت فيها بتعويضها عن الأضرار النفسية التي لحقت بها، أجابتها إلى طلبها وقضت بتعويضها عن هذه الأضرار مقررة. " أن الصدمة النفسية التي تعرضت لها المدعية في ظل ظروف الواقعة كانت من الشدة والقسوة بحيث ترقى إلى مرتبة الأضرار البدنية "

(١) راجع المادتين: ١/١ / أ، ٢/١.

(٢) راجع المواد: ١/٤، ٥، ٦، ١٠، ١١.

(٣) راجع المواد: ١/٣، ٣/٣، ٦، ٧، ١٢/١، ١٤، ١٦.

(٤) انظر في هذا المعنى: رفعت فخري أباير ملحق بكتاب القانون الجوي - النقل الجوي =

الحجة الرابعة:

تستند هذه الحجة، التي يقول بها الاتجاه الذي يوسع في مسؤولية الناقل الجوي الدولي لتشمل تعويض الأضرار النفسية، على أن هذا التفسير الموسع للمادة (١٧) من اتفاقية وارسو هو الذي يحقق الانسجام والتوافق بين نصوص هذه الاتفاقية.

وتوضيحاً لذلك يقارن هذا الاتجاه نص المادة (١٧) من هذه اتفاقية وارسو بنص المادة الثالثة فقرة أولى من الاتفاقية ذاتها، بعد تعديلها ببروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥، فقد استخدمت هذه المادة الأخيرة في نسختها الفرنسية تعبير "Lésion Corporelle"، بينما استخدمت النسخة الإنجليزية تعبير "Personal Injury" أي الضرر الذي يلحق الراكب في شخصه، ولتحقيق الانسجام والتوافق بين نصوص الاتفاقية الواحدة يجب أن يكون هذان التعبيران الفرنسي والإنجليزي مترادفين، وذلك لا يتم إلا إذا أخذنا الضرر البدني "Lésion Corporelle" بمعنى الضرر الذي يلحق شخص الراكب، سواء أكان ضرراً بدنياً أم ضرراً نفسياً^(١).

فهذا التفسير، لمعنى الضرر الجسدي "Lésion Corporelle" هو الذي يحقق تطابق مضمون العبارتين في ذهن واضعي هذه النصوص، ولأن التعبير الإنجليزي قاطع الدلالة على الأذى الذي يلحق المصاب في شخصه، فيتعين حمل التعبير الفرنسي على هذا المعنى.

= والداخلي والدولي، ص ٤٩٤، ٤٩٥.

كما أن استبعاد تعويض الضرر النفسي من نطاق المادة (١٧) من اتفاقية وارسو يدفع المصاب به إلى مطالبة التعويض عنه، إعمالاً لقواعد القانون الوطني، فيضطر بذلك إلى مقاضاة الناقل مرتين: مرة عن الضرر البدني استناداً إلى أحكام اتفاقية وارسو، ومرة أخرى عن الضرر النفسي استناداً إلى القانون الوطني، ولا شك أن في ذلك معاناة للمصاب لا مبرر لها.

(١) فالضرر الشخصي Personal injury بمفهومه الأنجلو أمريكي يشمل كل ضرر يلحق شخص المصاب سواء لحقه في جسده أو في مشاعره أو في سمعته. انظر في ذلك:

Mankiewicz (René H.)

- The Application of Article 17 of the warsaw Convention to Mental Suffering not Related to physical Injury, Annals of Air and Space law, Vol.4.1979, P.187.

ويلاحظ في هذا الصدد أن النص الرسمي الإنجليزي لبروتوكول جواتيما لا سیتی لعام ١٩٧١، استخدم تعبير Personal injury باعتباره مقابلاً للتعبير الفرنسي Lésion Corporelle.

وبالإضافة إلى هذه الحجج التي ساقها الاتجاه الموسع لمسؤولية الناقل الجوي، فقد قام بدحض بعض الحجج التي استند إليها الاتجاه المضيق، وبصفة خاصة ما قرره هذا الاتجاه من أن هذا التفسير الضيق الذي اعتنقه هو الذي أخذت به اتفاقية «برن» الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية، فالاتجاه الموسع استبعد هذه الحجة ورأى عدم صحتها استناداً إلى اختلاف العبارات المستخدمة في الاتفاقيتين، فاتفاقية وارسو استخدمت عبارة الأذى البدني "Lésion Corporelle"، بينما استخدمت اتفاقية «برن» تعبير "Intégrité Physique" التي تعني التكامل الجسدي، وهذا التعبير الأخير يعني الضرر الجسماني أو البدني فقط ولا يشمل الضرر النفسي، لذلك تمت إضافة عبارة "أو النفسي Ou Mental" إليها.

الفرع الثالث

الترجيح بين الرأيين

رأينا في تعويض الضرر النفسي:

عرضنا فيما سبق الاتجاهين، المضيق والموسع، اللذين قила في تحديد مدى التزام الناقل الجوي الدولي للأشخاص بتعويض الضرر النفسي الذي يلحق بالركاب، وعلينا الآن الترجيح بينهما بتحديد الاتجاه الأولى بالاتباع.

نوضح بداية أن ما نقصده هنا بالأضرار النفسية تلك الأضرار التي تحدث استقلاً عن كل ضرر بدني، فلا تترتب إثر إصابة جسمية أو أذى جسماني بصفة عامة، وما نراه بالنسبة لهذه الأضرار أن اتفاقية وارسو لم تتعرض لها ولم تقرر لها حكماً معيناً، فالمادة (١٧) لم تنص صراحة على تعويضها، ولكنها في الوقت ذاته لم ترفض تعويضها.

وكما سبق لنا أن أوضحنا فإن المشروع الذي كان معروضاً على المؤتمر الدبلوماسي لعام ١٩٢٩، كان يتضمن نصاً واحداً ينظم مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الذي يلحق الركاب والضرر الذي يلحق البضائع والأمتعة أثناء النقل، وبعد المناقشة تم الفصل بين مسؤولية الناقل الجوي عن البضائع وخصصت لها المادة (١٨)، وبقي نص المادة (١٧) ينظم مسؤولية الناقل عن الضرر الذي يلحق الركاب، الذي عبرت عنه بالضرر البدني.

أما الأضرار الجسمانية التي تترتب للركاب نتيجة معاناتهم من الاضطرابات والآلام النفسية فقد رأى البعض أن الناقل لا يسأل عنها ولا يلتزم بتعويضها، مستنداً في ذلك إلى أن واضعي اتفاقية وارسو استبعدوا فكرة التعويض عن الأضرار النفسية

المستقلة عن الأضرار البدنية والجسدية، أخذاً بالاتجاه الأمريكي الذي لا يسمح بتعويض الضرر النفسي إذا كان نتيجة مباشرة للمساس بالتكامل الجسدي^(١).

ولكننا لا نوافق هذا الرأي، ونرى على العكس مسالة الناقل الجوي عن هذه الأضرار، فهي أولاً أضرار بدنية جسمية يلتزم الناقل بتعويضها بمقتضى المادة ١٧ من اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩، وأيضاً وفقاً لاتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩، هذا بالإضافة إلى أن الأضرار النفسية في ذاتها تقبل التعويض ولو حدثت مستقلة عن الضرر البدني، وذلك على الوجه الذي سنوضحه لاحقاً في هذا الفرع.

فالمادة (١٧) من اتفاقية وارسو وإن نظمت تعويض الضرر الذي يلحق الركاب فإنها لم تهتم بالتمييز بين صنوف هذا الضرر، وما إذا كان يلحق الراكب في جسده أم في باقي مقوماته المادية والأدبية ومن ضمنها الضرر النفسي^(٢).

وإن لم تتعرض المادة (١٧) للضرر النفسي، فإن حكمه يخضع للقواعد العامة في التعويض.

وبالنظر إلى أن الضرر النفسي يمكن إلحاقه بالضرر الأدبي، في بعض وجهاته على الأقل، فإن أحكام هذا الضرر الأدبي يمكن أن تطبق على الضرر النفسي.

ولما كان الضرر الأدبي الذي يلحق المضرور يقبل التعويض شأنه في ذلك شأن الضرر المادي والمالي، فإن الضرر النفسي يقبل التعويض ويسأل عنه الناقل باعتباره ضرراً أدبياً^(٣).

(١) انظر في هذا الرأي قضية: Burnett V. Trans World Air lines Inc. 13 Avi. 17.231-(N.Y.C.A. 1974)

وانظر أيضاً: رفعت فخري أباير، أثر الإرهاب على مسؤولية الناقل الجوي للركاب، مجلة المحامي - الكويتية، ١٩.

(٢) انظر قريباً من ذلك: محمد فريد العريني، مرجع سابق ص ٢٠٨، الذي يقرر أن اتفاقية وارسو قررت مبدأ التعويض عن الضرر، ولكنها لم تحدد ماهية هذا الضرر أو مضمونه، الذي تركته للقوانين الداخلية، ولما كان الأذى الذي يصيب الإنسان في شخصه يشمل على السواء الأذى البدني والنفسي، فإن الضرر النفسي يخضع لأحكام اتفاقية وارسو.

(٣) انظر في تعويض الضرر النفسي باعتباره ضرراً أدبياً: المادة (١/٢٣١) من القانون المدني الكويتي التي تقر: "يتناول التعويض عن العمل غير المشروع الضرر، ولو كان أدبياً، 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 يفقده من عاطفة الحب والحنان نتيجة موت عزيز عليه". راجع للمزيد من التفاصيل في =

فالضرر، بصفة عامة، يتمثل في المساس بحق أو مصلحة مشروعة للمضرور، يترتب عليه خلل في مركزه المالي أو الاجتماعي بسبب ما يلحقه من أضرار، ولا شك أن الضرر النفسي يمثل مساساً واعتداءً على حق المضرور في سلامة شخصه، وإخلالاً بتكامله الجسدي والأدبي.

وهذا الاختلال يستوجب إصلاحه و تعويضه بتصحيح التوازن الذي اختل إثر المساس بحالة المضرور التي كان عليها قبل حدوث الضرر، وما ترتب عليه من آثار مالية وغير مالية، ويكون ذلك بإعادة المضرور إلى الحالة التي كان عليها لو لم يقع الضرر.

من ناحية أخرى، فقد أثارت الأضرار النفسية والعقلية التي يصاب بها الركاب استقلاً وبعبداً عن أي ضرر جسماني نقاشاً وخلافاً وقت إعداد اتفاقية مونتريال ١٩٩٩، حيث طالب اتجاه ضرورة النص صراحة على ضمان الناقل لهذه الاضطرابات، بينما عارض اتجاه آخر ذلك، وانتهى الأمر بصيغة توفيقية لا تحول دون اعتبار هذه الاضطرابات العقلية والنفسية من الإصابات الجسدية، حيث تم الاتفاق على إبقاء النص الذي يحدد مسؤولية الناقل الجوي في الإصابة الجسدية، كما هو دون تعديل، أخذاً في الاعتبار أن الإصابات النفسية والعقلية يمكن أن تندرج تحت الأضرار الجسدية، ومن ثم يمكن تعويضها استناداً إلى صفتها هذه، بناء على ذلك تم اقتراح معيار مزدوج يحدد الإصابة العقلية أو النفسية التي يضمنها الناقل، بأنها تلك التي تؤثر في صحة الركاب تأثيراً خطيراً أو مسيئاً، بحيث تلحق به ضرراً بالغاً يؤثر على قدرته في مواصلة الأنشطة اليومية للشخص العادي^(١).

= تعويض الضرر الأدبي بكافة صورته، مؤلفنا: تعويض الضرر في المسؤولية المدنية، دراسة تحليلية تأصيلية لتقدير التعويض، مطبوعات جامعة الكويت، ١٩٩٥، ص ١٢٩ وبعدها.

(١) راجع للمزيد من التفاصيل فيما يتعلق بالنقاش الذي دار حول تعويض الأضرار النفسية، والحجج المؤيدة والمعارضة لتعويضها: محمود أحمد الكندري، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي وفق اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ "تحديث نظام وارسو" مطبوعات مجلس النشر العلمي - جامعة الكويت، ص ١٠٦ وبعده.

انظر أيضاً: رفعت فخري أبادير، مدى مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية وارسو عن الأضرار التي تلحق الركاب من جراء عمليات اختطاف الطائرات وأعمال العنف التي تقع داخل المطارات، مجلة المحامي، السنة السادسة، يناير - مارس ١٩٨٣، ص ٦٢ وبعدها، فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي دراسة في اتفاقية فارسوفيا والبروتوكولات المعدلة لها، الناشر، دار النهضة العربية القاهرة ١٩٨٥، مطبعة جامعة القاهرة، والكتاب الجامعي. ص ٢٧٢.

نشير أخيراً إلى أن تعويض الضرر النفسي أو العقلي هو الذي أخذت به اتفاقية تعويض الضرر الذي يلحق بطرف ثالث "الغير" الناتج عن أفعال التدخل غير المشروع التي تشمل الطائرات، وهي الاتفاقية المعروفة باتفاقية المخاطر العامة مونتريال ٢٠٠٩^(١).

فبعد نقاش طويل واعتراضات من جانب شركات النقل، تم إقرار التعويض عن الإصابة النفسية أو العقلية على أن تكون ناتجة عن إصابة بدنية أو تعرض مباشر لأعمال التهديد بالوفاة أو الإصابة الجسدية^(٢).

(١) تهدف هذه الاتفاقية إلى تطوير اتفاقية روما ١٩٥٢، الخاصة بتعويض الطرف الثالث عن الأضرار التي تحدثها الطائرة على سطح الأرض، والتي لم تدخل حيز التنفيذ بسبب ما شابها من بعض العيوب، يأتي في مقدمتها انخفاض حدود التعويض.

(٢) انظر في تأييد مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الأضرار النفسية في نطاق اتفاقية وارسو ١٩٢٩: رفعت فخري أبدير، المرجع السابق، فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، دراسة في اتفاقية فارسوفي والبروتوكولات المعدلة لها، دار النهضة العربية، القاهرة ١٩٨٥، ص ٢٦٦ وبعدها، محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص ٢٠٨. وانظر في عدم تعويض الضرر النفسي وفقاً لأحكام اتفاقية وارسو ١٩٢٩، ومونتريل ١٩٩٩: عاطف محمد الفقي، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريل ١٩٩٩، دار الفكر الجامعي، ٢٠٠٧، ص ١٢٢.

المبحث الثاني الأساس القانوني للالتزام الناقل الجوي بتعويض الضرر النفسي وأحكامه

وضحنا في المبحث الأول تطور تعويض الضرر النفسي منذ بداية إثارته في ظل اتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩، إلى إقراره ولو جزئياً في اتفاقية مونتريال ١٩٩٩، ثم تأكيده في اتفاقية تعويض الضرر الذي تلحقه الطائرات بالغير على الأرض "اتفاقية المخاطر العامة، مونتريال ٢٠٠٩".

ونقوم في المبحث الحالي بدراسة أحكام تعويض الضرر النفسي وفقاً لأحكام اتفاقية مونتريال لعام ١٩٢٩، من خلال التعرض لأساسه ثم قدره ومداه، وذلك على مطلبين على الوجه الآتي:

المطلب الأول: الأساس القانوني للالتزام الناقل الجوي بتعويض الضرر النفسي.
المطلب الثاني: أحكام التعويض عن الضرر النفسي.

المطلب الأول أساس التعويض عن الضرر النفسي

مناط التعويض وإطاره العام:

يتعين لقيام التزام الناقل الجوي بتعويض الراكب عما يلحقه من أضرار وفقاً لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩، وهي الاتفاقية السارية الآن، أن نكون بصدد نقل جوي خاضع لهذه الاتفاقية، وهو النقل الجوي الدولي التجاري، كما يجب أن يرجع الضرر النفسي الذي أصاب الراكب إلى حادث يتصل بعملية النقل، بأن يكون الحادث قد وقع على متن الطائرة أو أثناء أية عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم^(١).

(١) انظر في المقصود بعقد النقل الجوي الدولي، والحادثة مناط التعويض: بحثنا في مدى التزام الناقل الجوي الدولي بضمان سلامة ركابه وفقاً لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩، المؤتمر العربي الأول للقانون التجاري والبحري، الاتجاهات الحديثة في القانون التجاري والبحري، الداخلي والخارجي، الإسكندرية ١٢، ١٣ مايو ٢٠٠٧.
وانظر أيضاً: محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص ١٩٢ وبعدها.
ونوه إلى أن اتفاقية مونتريال التي نحن بصدها تقتصر على تنظيم وتحديد مسؤولية الناقل الجوي عن تعويض الاضرار التي تلحق ركابه، ويخرج عن نطاقها الاضرار التي تصيب الغير - الطرف الثالث - الناتج عن أفعال التدخل غير المشروع، وهي اتفاقية المخاطر العامة - مونتريال ٢٠٠٩.

ويتقرر تعويض الراكب عما يلحقه من أضرار إثر قيام مسؤولية الناقل عن حدوث هذا الضرر، تلك المسؤولية التي تقوم على أساس تحمل الناقل بالتزام يضمن بمقتضاه سلامة ركابه، وبمقتضى هذا الالتزام لا تقتصر مسؤولية الناقل على نقل الراكب إلى وجهته المقصودة أيًا كانت نتيجة هذا النقل، وإنما يلتزم أيضاً بأن يتم هذا النقل بسلام وأمان، بأن يصل الراكب سليماً معافى دون أذى يلحقه من جراء عملية النقل.

وكان التزام الناقل الجوي بضمان سلامة الراكب - في بداية ظهوره - التزاماً مشدداً، يتمثل في تحقيق غاية أو نتيجة محددة هي نقل الراكب وتوصيله إلى الجهة التي يقصدها سليماً معافى دون إصابات أو جروح أو مساس بجسده، فإن تم ذلك يكون الناقل قد وفى بالتزامه، أما إذا أصيب الراكب بضرر ما فإن الناقل يكون قد أخل بالتزامه، وتقوم مسؤوليته دون حاجة لإثبات آخر سوى إثبات الراكب لإصابته، ما لم يتمكن الناقل من دفع هذه المسؤولية بإثبات أن إصابة الراكب ترجع إلى سبب أجنبي لا يسند إليه ولا يسأل عنه، فهذا الالتزام وإن كان التزاماً مشدداً، فهو ليس مطلقاً، مراعاة لمصالح الناقل واستمراراً لمرفق النقل في أداء وظيفته، فإذا كانت سلامة الراكب تقتضي التشدد في هذا الالتزام، فإن مصلحة الناقل وعدم تحميله أكثر مما يحتمل تقتضي عدم جعله التزاماً مشدداً مطلقاً.

وهكذا جاء التزام الناقل بضمان سلامة ركابه موفقاً بين مصالحه ومصالح المضرور. وما أن ظهر الالتزام بضمان السلامة واستقر في النقل الداخلي، إلا وانتقل إلى النقل الدولي مع التعديلات التي يقتضيها هذا النوع من النقل، بدءاً من اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩، وانتهاء باتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ التي دخلت حيز التنفيذ في ٤ نوفمبر ٢٠٠٣.

والملاحظ على مسؤولية الناقل الجوي الدولي، حيث يتم النقل على الصعيد الدولي، تجاه ركابه إنها جاءت أقل شدة عن مسؤوليته على الصعيد الوطني الداخلي، إذ ترد المسؤولية الأولى بعض القيود سواء فيما يتعلق بقيامها أو بمجالها ونطاقها، أو بمداه، وذلك على الوجه الذي سنقوم بإيضاحه إيجازاً فيما يأتي^(١).

فوفقاً لاتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩، تقوم مسؤولية الناقل الجوي على أساس الخطأ، وأن كان خطأ مفترضاً، إذ اكتفت الاتفاقية بإقامة قرينة بسيطة على خطأ الناقل

(١) راجع في هذه الموضوعات تفصيلاً بحثنا سابق الإشارة إليه، " مدى التزام الناقل الجوي الدولي.."

في حالة وقوع حادث للركاب ترتب عليه إصابتهم، ويظهر ذلك من إجازة الاتفاقية للناقل أن يهدم هذه القرينة بإثبات أنه وتابعيه قد اتخذوا كل الاحتياطات والإجراءات الضرورية لتجنب الضرر، أو أنه كان يستحيل عليهم اتخاذ هذه الاحتياطات^(١)، وهذا يعني أن اتفاقية وارسو ١٩٢٩ جعلت التزام الناقل الجوي الدولي بضمان سلامة ركابه مجرد التزام بوسيلة وليس التزاماً مشدداً بنتيجة، إذ أن كل ما قدمته للراكب المصاب هو إقامة قرينة بسيطة قابلة للدفع على خطأ الناقل.

من ناحية أخرى، فقد وضعت اتفاقية وارسو حداً أقصى للتعويض الذي يحصل عليه كل راكب في حالة إصابته وثبوت مسؤولية الناقل، وهو ١٢٥ ألف فرنك بوانكريه^(٢)، ولكنها أجازت رفع هذا المبلغ باتفاق خاص بين الناقل والراكب، كما حظرت الاتفاقية على الناقل التمسك باستبعاد مسؤوليته أو تقييدها بحد أعلى إذا نشأ الضرر الذي أصاب الراكب نتيجة غش من الناقل أو خطأ تعتبره المحكمة - المعروض عليها النزاع - مساوياً للغش.

ثم جاء بروتوكول لاهاي ١٩٥٥ ليشدد مسؤولية الناقل بمضاعفة الحد الأعلى للتعويض ليصبح ٢٥٠ ألف فرنك بوانكريه لكل راكب، كما حرّمه من دفع مسؤوليته بالاستناد على الخطأ الملاحي الصادر من تابعيه^(٣).

وفي ١٨ سبتمبر ١٩٦٨ أبرمت اتفاقية جواوا لآخار بالمكسيك تم بمقتضاها تطبيق أحكام اتفاقية وارسو على كلا الناقلين: الناقل المتعاقد والناقل الفعلي، الأول بالنسبة لكل النقل المتفق عليه، والثاني بالنسبة للنقل الذي نفذه فعلاً.

وفي خطوة لاحقة تم إبرام اتفاق مونتريال ١٩٦٦ بين بعض شركات النقل الجوي الأمريكية وشركات نقل دولية أخرى، تعهدت بمقتضاه هذه الشركات بعدم

(١) راجع: المادة (٢٠) فقرة أولى من اتفاقية وارسو التي تنص على أن: "لا يكون الناقل مسؤولاً إذا أثبت أنه وتابعيه ووكلاءه اتخذوا كل التدابير اللازمة لتفادي الضرر، أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذ مثل هذا التدابير".

كما أجازت الاتفاقية دفع هذه المسؤولية بإثبات خطأ الراكب المصاب.

انظر: المادة (٢١) من الاتفاقية التي تنص على أنه: "إذا أثبت الناقل أن خطأ من الشخص المضرور هو الذي تسبب أو أسهم في إحداث الضرر، جاز للمحكمة، وفقاً لأحكام قانونها الذاتي، أن تعفي الناقل كلياً أو جزئياً من المسؤولية".

(٢) الفرنك البوانكريه يساوي ٦٥ مليون فرنك من الذهب عيار تسعمائة بالآلف.

(٣) ولكنه ضيق مقابل ذلك من فكرة الخطأ الذي يستبعد وفقاً له تقييد مسؤولية الناقل كما سمح لتابعي الناقل بالإفادة من تقييد المسؤولية وفقاً للتحديد الذي قرره المادة ٢٢ من الاتفاقية.

التمسك بأية وسيلة من وسائل دفع المسؤولية التي نصت عليها المادة (٢٠) فقرة أولى من اتفاقية وارسو، فأصبحت بذلك مسؤولية الناقل الجوي - بالنسبة لهذه الشركات - هي للضمان أقرب منه إلى المسؤولية، غير أن هذا الاتفاق لم يشمل كل شركات النقل الجوي، كما أن تطبيقه اقتصر على النقل الجوي الدولي الذي تكون فيه الولايات المتحدة الأمريكية بداية للرحلة أو نهاية لها أو مجرد محطة توقف، كما تم في هذا الاتفاق رفع السقف الأعلى للتعويض الذي يمنح لكل راكب في حالة وفاته أو إصابته إصابة جسمانية أثناء النقل إلى ٧٥ ألف دولار أمريكي^(١).

وواجهت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩^(٢)، مسؤولية الناقل الجوي الدولي تجاه ركابه بنصها في مادتها رقم (١٧) على أن 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 أية عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم، ثم أجازت المادة (٢٠) من الاتفاقية دفع مسؤولية الناقل بإثبات خطأ المصاب، وحظرت المادة (٤٧) كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من مسؤوليته أو إلى وضع حد أدنى من الحد الذي قرره الاتفاقية، كما حددت المادة (٢١) التعويض الذي يتلقاه الناقل في حالة وفاة الراكب أو إصابته، وذلك على التفصيل الذي سنوضحه لاحقاً.

طبيعة مسؤولية الناقل:

بمراجعة المادة (٢١) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ يتبين أنها تفرض على الناقل الجوي الدولي نوعين من المسؤولية عن الأضرار التي تلحق الراكب، وفقاً لقيمة الأضرار المطالب بالتعويض عنها، وما إذا كانت لا تتجاوز قيمتها مائة ألف وحدة من

(١) أما بروتوكول جواتيمالا لعام ١٩٧١، والذي لم ينفذ لعدم إتمام التصديق عليه، فقد تشدد أكثر في مسؤولية الناقل، حيث أقامها عن كل ضرر يصيب الراكب بسبب وفاته أو إصابته إصابة جسمانية، بمجرد وقوع الحادث أثناء وجود الراكب داخل الطائرة أو أثناء عمليات الصعود إليها أو النزول منها، ولم يسمح للناقل دفع هذه المسؤولية إلا بإثبات أن الوفاة أو الإصابة الجسمانية قد حدثت فقط نتيجة خطأ المصاب أو نتيجة حالته الصحية. راجع: المادة (٤) من البروتوكول المذكور.

(٢) جاءت اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ في شأن توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي على الرغم من وجود اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ وبروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥، واتفاقية جواد الادخار لعام ١٩٦١، وذلك لتحديث أحكام اتفاقية وارسو ١٩٢٩، وتقادي ما ظهر من مشكلات واقعية أظهرها تطبيق هذه الاتفاقية، بصفة خاصة في مجال مسؤولية الناقل الجوي، هذا بالإضافة إلى ما ظهر من تنازع بين نصوص اتفاقية وارسو وما تلاها من اتفاقيات وبروتوكولات لاحقة.

حقوق السحب الخاصة، أم تتجاوز هذا المبلغ، وتتميز المسؤولية في الحالة الأولى بكونها أكثر شدة عن الحالة الثانية، وذلك على الوجه الآتي:

أولاً: المسؤولية عن الأضرار التي لا تتجاوز قيمتها مائة ألف وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب: هذه المسؤولية لا تحتاج لقيامها إلى إثبات خطأ الناقل، بل تقوم بمجرد وقوع الحادث أثناء وجود الراكب على متن الطائرة، أو أثناء عمليات الصعود إليها أو النزول منها؛ لذلك يمكن اعتبارها مسؤولية مشددة، خاصة وأن الناقل لا يمكنه دفعها والتخلص منها إلا بإثبات خطأ المضرور المصاب^(١)، دون غيره من أسباب دفع المسؤولية وفقاً للقواعد العامة مثل القوة القاهرة وخطأ الغير.

في ضوء ما تقدم يمكن القول أن التزام الناقل بضمان سلامة الراكب مع هذه المسؤولية المشددة يكون للضمان أقرب منه إلى المسؤولية.

ثانياً: المسؤولية عن الأضرار التي تتجاوز قيمتها مائة ألف وحدة حقوق سحب خاصة: تتميز مسؤولية الناقل في هذه الحالة بأنها لا تقوم إذا أثبت أحد الأمرين الآتيين:

الأمر الأول: أن الضرر لم ينشأ عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الناقل أو تابعيه.

الأمر الثاني: أن الضرر نشأ فقط عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الغير.

كما أجازت المادة (٢٠) من اتفاقية مونتريال للناقل دفع هذه المسؤولية بإثبات خطأ الراكب المصاب.

وبتحليل الأمر الأول يتبين أنه يتضمن سببين لدفع مسؤولية الناقل، السبب الأول: أن خطأ الناقل أو تابعيه هو الذي أدى إلى وقوع الحادث، والسبب الثاني انعدام علاقة السببية - في حالة خطأ الناقل أو تابعيه - بين هذا الخطأ والضرر الذي أصاب الراكب، ويفترض هذا السبب الثاني وقوع خطأ أو إهمال من الناقل أو تابعيه إلا أن هذا الخطأ لا علاقة له بالحادث، أي أنه لم يكن له أي دور في وقوع الحادث وما ترتب عليه من ضرر أصاب الراكب.

بذلك فإن الناقل يمكنه دفع مسؤوليته هذه بإثبات أي من الأسباب الثلاثة

(١) راجع: المادة (٢٠) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩.

المتقدمة، وهي: انعدام خطأ الناقل، أو انعدام علاقة السببية بين خطئه والضرر، أو خطأ الغير.

ونظراً لأن الراكب المصاب لا يطلب منه - هنا أيضاً - إثبات خطأ الناقل، بل تقوم بمجرد حدوث الضرر، ما لم يتمكن الناقل من دفعها بإثبات أي من الأسباب الثلاثة المتقدمة، فهي إذن مسؤولية مفترضة تقوم على خطأ مفترض في جانب الناقل، لا يطلب من الراكب المضروب إثباته، ولكنه افتراض بسيط يجوز دفعه على الوجه الذي أوضحناه.

فهذه المسؤولية الثانية، وإن كانت تتفق مع سابقتها المسؤولية الأولى - المشددة - في افتراض قيامها، وعدم حاجة الراكب المضروب إلى إثبات خطأ الناقل الجوي في كلاهما، إلا أنها تختلف عنها في طرق دفعها: فالمسؤولية الأولى لا تدفع إلا بإثبات خطأ المضروب دون غيره من الأسباب العامة لدفع المسؤولية، أما الثانية فيمكن دفعها بإثبات عدم خطأ الناقل أو خطأ المضروب، أو خطأ الغير.

المطلب الثاني أحكام التعويض

تقتضي دراستنا لأحكام التعويض الذي يلتزم به الناقل لصالح الراكب المضروب، وما يتصل به من أحكام أخرى التعرض إيجازاً للموضوعات الآتية^(١):

أولاً: قدر التعويض.

ثانياً: مراجعة حدود المسؤولية.

ثالثاً: المدفوعات الفورية.

رابعاً: تقادم دعوى التعويض.

خامساً: وسائل التخلص من التعويض.

سادساً: الاتفاقات المتعلقة بمسؤولية الناقل ومدى التزامه بالتعويض.

سابعاً: تشديد مسؤولية الناقل سيئ النية.

والآتي كلمة موجزة عن كل من هذه الموضوعات:

(١) تقتصر دراستنا على عرض الأحكام الخاصة بتعويض الضرر النفسي الذي يلحق ركاب الناقل الجوي، دون التعرض للأحكام العامة للتعويض التي نحيل بشأنها إلى المراجع العامة.

أولاً - قدر التعويض:

حددت المادة (٢١) من اتفاقية مونتريال قدر التعويض الذي يتحمله الناقل إذا أصيب الراكب بضرر من جراء عملية نقله، ويختلف هذا القدر وفقاً لنوع المسؤولية التي يتحملها الناقل:

(أ) - فبالنسبة للمسؤولية المشددة التي تتميز بقيامها دون حاجة إلى إثبات الخطأ، إلى جانب عدم إمكان دفعها إلا بإثبات خطأ المضرور، فقد حددت الفقرة (١) من المادة (٢١) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ قدر التعويض الذي يتحمله الناقل بما لا يجاوز ١٠٠,٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة^(١).

والمبلغ المذكور يمثل الحد الأقصى لقدر التعويض الذي قد يقل عن ذلك وفقاً لمدى الضرر الذي لحق المضرور وقيمتة، ولكنه لا يزيد عن هذا المبلغ طالما تم اللجوء إلى هذه المسؤولية المشددة على الناقل من حيث عدم تطلب خطئه لقيامها، واليسيرة بالنسبة للمضرور من حيث إثباتها.

(ب) أما إذا استند التعويض على المسؤولية التي حددتها الفقرة (٢) من المادة (٢١)، وهي المسؤولية غير المشددة التي يمكن دفعها بإثبات عدم خطأ الناقل، أو انتفاء علاقة السببية بين الضرر وخطئه، أو خطأ المصاب، أو خطأ الغير، ونظراً لأن هذه المسؤولية أيسر في دفعها فقد أطلقت المادة (٢/٢١) مداها ولم تقصر معها التعويض على قدر معين.

ويلاحظ أن حدود التعويض التي أشرنا إليها لا تحول دون أن تقضي المحكمة - بالإضافة إليها - بمصاريف الدعوى ونفقات التقاضي التي تكبدها المدعي أو بعضها مع الفوائد^(٢).

ثانياً - مراجعة حدود المسؤولية:

مراعاة لعوامل التضخم وتأثيرها على مبالغ التعويض فقد وضعت المادة (٢٤)

-
- (١) ويرجع في تحديد حقوق السحب الخاصة إلى تعريف صندوق النقد الدولي لها، وإعمالاً للمادة (٢٣) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ يتم تحويل هذه المبالغ إلى العملات الوطنية عند التقاضي، وفقاً لقيمة تلك العملات مقومة بوحدة السحب الخاصة يوم صدور الحكم.
- (٢) انظر: الفقرة (٦) من المادة (٢١) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩، التي أضافت أن هذا الحكم لا يسري إذا كان مبلغ التعويض المحكوم به، عدا تكاليف الدعوى ونفقات التقاضي الأخرى، لا يزيد عن المبلغ الذي عرضه الناقل كتابياً على المدعي، خلال مدة ستة أشهر من تاريخ الحدث الذي سبب الضرر، أو قبل رفع الدعوى إذا رفعت في تاريخ لاحق لتلك المدة.

من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ نظاماً لمراجعة حدود المسؤولية مرة كل خمس سنوات، بحيث يتم تعديل حدود المسؤولية إذا جاوز عامل التضخم ١٠ في المائة^(١).

ثالثاً - المدفوعات الفورية:

ألزمت المادة (٢٨) من اتفاقية مونتريال الناقل أن يدفع دون إبطاء مبالغ مسبقة إلى الأشخاص الطبيعيين الذين يحق لهم المطالبة بالتعويض، وذلك لتلبية احتياجاتهم العاجلة^(٢)، غير أن هذا الحكم يتطلب أن يكون الناقل ملزماً بهذه المدفوعات العاجلة بموجب قانونه الوطني.

ولا يعد دفع هذه المبالغ إقراراً من الناقل بمسؤوليته، كما يجوز خصمها من التعويض الذي يلتزم به الناقل لاحقاً^(٣).

رابعاً - تقادم دعوى التعويض:

وفقاً للمادة (٣٥) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ يسقط الحق في التعويض الذي يستحقه المصاب إذا لم ترفع الدعوى خلال سنتين من أي من الأحداث الآتية:

- تاريخ الوصول إلى نقطة المقصد.
 - التاريخ الذي كان يجب أن تصل فيه الطائرة إلى نقطة المقصد.
 - التاريخ الذي توقفت فيه عملية النقل.
- أما طريقة حساب مدة السنتين فيتم وفقاً لقانون المحكمة التي رفعت الدعوى أمامها^(٤).

(١) راجع في أحكام ومواعيد المراجعة: المادة (٢٤) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩.

(٢) ولم تحدد الاتفاقية قدر هذه المبالغ التي يدفعها الناقل مسبقاً، وإنما تركت ذلك للتشريعات الوطنية الداخلية، كما لم تتعرض الاتفاقية للحالة التي يثبت فيها عدم مسؤولية الناقل، وما إذا كان يحق له استرداد المبالغ التي يكون قد دفعها للمضرور فور وقوع الحادث أم لا يحق له ذلك، وتطبيق القواعد العامة في هذه الحالة يجيز للناقل استرداد ما دفعه دون سبب، ما لم تر القوانين الداخلية خلاف ذلك وتعتبر هذه المدفوعات نهائية غير قابلة للرد.

(٣) ومن الوجهة العملية فقد طبقت شركة سويس أير هذا الحكم بالفعل بالنسبة لضحايا سقوط إحدى طائراتها في المحيط الأطلسي.

كما أقر مجلس وزراء النقل العرب في جلسته رقم ١٩١، في دورة الدوحة رقم (١٤) بتاريخ ١٢/١١/١٩٩٨ دفع هذه المبالغ، بتوصية الهيئة العربية للطيران المدني بدفع مبلغ ١٥٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة، بالتطبيق للمادة (٢٨) من اتفاقية مونتريال. انظر: محمود أحمد الكندري، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٦٥.

خامساً - طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي:

نظمت المادتان (٢٠) و (٢١) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ الوسائل التي يملكها الناقل لدفع مسؤوليته والتخلص من التعويض الذي يثقله، وهذه الوسائل تختلف وفقاً لقدرة التعويض المطالب به، والذي على أساسه تتحدد طبيعة مسؤولية الناقل أيضاً:

(أ) فإذا لم يتجاوز قدر التعويض المطالب به مائة ألف وحدة حقوق سحب خاصة، فإن الناقل لا يمكنه دفع هذه المسؤولية إلا بالاستناد إلى سبب واحد هو خطأ المضرور، وهو الذي حددته المادة (٢٠) من الاتفاقية بنصها على أنه: "إذا أثبت الناقل أن الضرر قد نجم عن، أو أسهم في حدوثه، إهمال أو خطأ أو امتناع الشخص المطالب بالتعويض، أو الشخص الذي يستمد منه حقوقه، يعفى الناقل كلياً أو جزئياً من مسؤوليته تجاه المطالب، بقدر ما يكون هذا الإهمال أو الخطأ أو الامتناع قد سبب الضرر أو أسهم في حدوثه.

فهذا النص يجعل من خطأ الراكب المضرور سبباً دافعاً لمسؤولية الناقل، يستوى في هذا الخطأ أن يكون بفعل إيجابي من المضرور أو بفعل سلبي يتمثل في امتناعه عن القيام بإجراءات سلامة وحذر كان يتوجب عليه اتخاذها ولكنه لم يفعل.

فإذا تقدم بطلب التعويض عن وفاة الراكب أو إصابته شخص آخر غير الراكب، فإن الناقل يعفى كلياً أو جزئياً من مسؤوليته بقدر ما يثبت أن حدوث الضرر أو الإسهام في حدوثه قد حصل نتيجة إهمال أو خلل أو امتناع الراكب المصاب، وتنطبق هذه المادة على جميع أحكام المسؤولية في اتفاقية مونتريال، بما في ذلك الفقرة (١) من المادة (٢١).

فهذه المادة تواجه خطأ الراكب المصاب المتمثل فيما يصدر عنه من إهمال وتقصير، وتجعله سبباً دافعاً لمسؤولية الناقل بقدر ما يكون هذا الخطأ قد أحدث من أضرار، فإن كان هو السبب الوحيد للضرر أعفى الناقل كلية من المسؤولية والتعويض، وإن كان خطأ المصاب مجرد سبب ضمن أسباب أخرى فلا يكون الإعفاء إلا جزئياً وبقدر ما أسهم خطأ المصاب في إحداث الضرر.

وخطأ الراكب المصاب يكون سبباً دافعاً لمسؤولية الناقل، في الحدود السابقة، حتى ولو كان المطالب بالتعويض شخص آخر غيره، كوالده أو ابنه أو زوجه كما أوضحنا.

(ب) أما إذا جاوزت قيمة الضرر المطالب بالتعويض عنه مائة ألف وحدة عن كل راكب، فإن الناقل يمكنه دفع المسؤولية التي تثقله - بالإضافة إلى إثبات خطأ الراكب المصاب - بالاستناد إلى الأسباب الثلاثة التي حددتها الفقرة الثانية من المادة (٢١)

من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩، وهي: انتفاء خطأ الناقل وتابعيه ووكلائه، أو انتفاء علاقة السببية بين هذا الخطأ - إن وجد - والحادث المسبب للضرر، أو خطأ الغير، أي غير الراكب وغير الناقل وتابعيه ووكلائه.

سادساً - الاتفاقات المتعلقة بمسؤولية الناقل ومدى التزامه بالتعويض:

نظمت المادتان (٢٥)، (٢٦) من اتفاقية مونتريال مدى جواز الاتفاق بين الناقل والراكب على حدود المسؤولية والتعويض المترتب عليها على خلاف الحدود المنصوص عليها في الاتفاقية، وميزت في هذا الصدد بين الشروط التي تشدد في مسؤولية الناقل، وتلك التي تخفف منها أو تستبعدا كلية، وذلك على الوجه الآتي:

أ - فوفقاً للمادة (٢٥) من الاتفاقية يجوز الاتفاق على تشديد مسؤولية الناقل، سواء برفع حدود المسؤولية التي يخضع لها الناقل لصالح الراكب، أو باستبعاد أي قيد على هذه المسؤولية، وبناء على ذلك يجوز أن يتضمن عقد النقل رفع الحد الأقصى للتعويض الذي حددته المادة (٢١) من الاتفاقية وهو مائة ألف وحدة حقوق سحب خاصة.

ب - أجازت المادة (٢٧) للناقل أن يتنازل عن أي سبب دفاع متاح له بموجب الاتفاقية، فله أن يتحمل تبعه أخطاء الراكب أو الغير.

ج - وعلى خلاف جواز تشديد مسؤولية الناقل على الوجه السابق فقد حظرت المادة (٢٦) من الاتفاقية كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من مسؤوليته، أو إلى وضع حد للمسؤولية أدنى من الحد الذي قرره الاتفاقية، فهذا النص يجعل من حدود المسؤولية التي فرضتها المادة الحد الأدنى لمسؤولية الناقل، فلا يجوز إنقاصه، وإنما يجوز زيادته.

سابعاً - تشديد مسؤولية الناقل سيئ النية:

التحديد القانوني لمسؤولية الناقل الجوي على الوجه السابق توضيحه، والمقرر لمصلحة الناقل، يفترض أن يكون حسن النية، فإن كان الناقل سيئ النية فلا يكون جديراً بهذه المعاملة الحسنة، ومن ثم، فلا تطبق عليه ويعامل وفقاً للقواعد العامة في تقدير التعويض الذي لا تضع حدوداً قصوى له، وإنما يقدر بقدر الضرر الواقع إعمالاً لمبدأ التعويض الكامل الذي يجبر كل الأضرار التي تلحق الراكب المضرور^(١).

(١) المادة (٣٥) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩.

(٢) راجع في مبدأ التعويض الكامل، وفي تقدير التعويض بصفة عامة: مؤلفنا في تعويض الضرر في المسؤولية المدنية، دراسة تحليلية تأصيلية لتقدير التعويض، مطبوعات جامعة الكويت ١٤١٦ هـ - ١٩٩٥ م، ص ٤٧ وبعدها.

ويكون الناقل سيئ النية فلا يستفيد من تحديد المسؤولية عندما يكون الضرر الذي أصاب الراكب قد نتج عن فعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه أو وكلائه، بقصد إحداث الضرر، أو برعونة مقرونة بإدراك أن ضرراً سينجم عن ذلك في الغالب. فإن كان الفعل أو الامتناع واقعاً من أحد تابعي الناقل أو وكلائه، فيتعين إثبات أن هذا التابع أو الوكيل كان يتصرف في نطاق ممارسته لوظيفته^(١).

هذا الحكم الذي تفرضه القواعد العامة في المسؤولية والتعويض والذي قرره اتفاقية مونتريال في مادتها رقم (٢٢) بالنسبة للضرر الناتج عن التأخير في نقل الركاب، والضرر المترتب على تلف الأمتعة أو ضياعها أو تعييبها أو تأخرها، لا حاجة له بالنسبة للأضرار الجسمانية التي تلحق الراكب، لأن الاتفاقية لم تقيد التعويض عنها بحدود قصوى، وإنما أطلقت هذا التعويض طالما لم يستطع الناقل دفع مسؤوليته بالأسباب التي حددتها المادة (١/٢١) وذلك على الوجه الذي سبق لنا توضيحه.

خاتمة:

تعرضنا في هذه الدراسة الموجزة لأحد الموضوعات المهمة التي يثيرها النقل الجوي الدولي للأشخاص، وهو مدى ضمان الناقل للأضرار النفسية التي تلحق ركابه، وتتبلور أهمية هذا الموضوع في تعلقه بشخص الراكب وسلامة تكامله الجسماني والنفسي، أثنى ما يملك وأهم ما يسعى إلى المحافظة عليه، وهو ما يستوجب التشدد في مسؤولية ناقل الأشخاص بصفة عامة والنقل الدولي بصفة خاصة.

غير أن التشديد في مسؤولية الناقل قد يؤثر في استمراره بالقيام بهذه الخدمة الحيوية، بصفة خاصة إذا ما نظرنا إلى جسامة الأضرار التي يتحملها في حالة وقوع حادث من الحوادث الجسيمة التي يتعرض لها مرفق النقل أخذاً في الاعتبار ضخامة عدد الركاب إضافة إلى إرتفاع ثمن الطائرة ذاتها.

وبالتوفيق بين هذين الأمرين، تشديد مسؤولية الناقل لدفعه إلى الحفاظ على سلامة الركاب والحفاظ على تكاملهم الجسدي والنفسي من ناحية، وعدم إبهاط الناقل من ناحية أخرى، شيدت الأحكام المنظمة للالتزام الناقل الدولي بضمان الأضرار التي تلحق ركابه بصفة عامة، والأضرار النفسية بصفة خاصة. بدأ ذلك باتفاقية وارسو ١٩٢٩ والاتفاقيات والبروتوكالات اللاحقة لها انتهاء باتفاقية مونتريال ١٩٩٩ التي قامت بتحديث الأحكام السابقة عليها وتطوير مسؤولية الناقل تجاه ركابه، بما يحقق

(١) المادة ٢٢/٥.

التوفيق والتوازن الذي كان مفقوداً قبلها، وقد ظهر هذا التوازن في العديد من الموضوعات التي تعرضت لها هذه الدراسة، سواء فيما يتعلق بالتشدد في مسؤولية الناقل الجوي والاقتراب بها من فكرة الضمان في حالات معينة، أو فيما يتعلق بتسهيل قيام هذه المسؤولية والتشديد على الناقل في دفعها والتخلص منها، أو في قدر التعويض الذي يلتزم به الناقل في حالة إصابة الراكب والذي ارتفع إلى قدر معقول يكفي لتعويض الراكب دون أن يبهظ الناقل، أما فيما يتعلق بضمان الناقل الجوي الدولي للأضرار النفسية فقد رجحنا الاتجاه القائل بالتزام الناقل بتعويض هذه الأضرار سواء أكانت تابعة للأضرار البدنية التي تصيب الراكب، أم كانت مستقلة عنها، باعتبار أن هذا الاتجاه هو الذي يتماشى مع القواعد العامة في تعويض الضرر، سواء اعتبرناه ضرراً نفسياً بحتاً، أم اعتبرناه مما يدخل في الضرر البدني الجسماني، وذلك دون التوقف عند نص المادة (١٧) التي تنظم تعويض الضرر بصفة عامة؛ لكونها لم تتعرض صراحة لتعويض هذا الضرر وفقاً لوجهة نظرنا.

المراجع

أولاً - المراجع العربية:

- ١ - أبو زيد رضوان: تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص ونظم التأمين عليها، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية يناير ١٩٧٤.
- ٢ - ثروت أنيس الأسيوطي: قانون الطيران المدني، القاهرة ١٩٦٨.
- ٣ - رفعت فخري أبدير: أثر الإرهاب على مسؤولية الناقل الجوي للركاب مجلة المحامي، السنة السادسة، تصدرها جمعية المحامين الكويتية عدد إبريل ١٩٨٣.
- ٤ - عاطف محمد الفقي: تطوير مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩، دار الفكر الجامعي، القاهرة ٢٠٠٧.
- ٥ - عبد الفضيل محمد أحمد: القانون الجوي، منشأة المعارف ٢٠٠٩.
- ٦ - فاروق أحمد زاهر: تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، دراسة في اتفاقية فارسوفي والبروتوكولات المعدلة لها، دار النهضة العربية، القاهرة ١٩٨٥.
- ٧ - محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي: القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية ٢٠٠٣.
- ٨ - هاني دويدار: القانون البحري و الجوي، منشورات الحلبي الحقوقية ٢٠٠٨.

ثانياً - المراجع الأجنبية:

- 1 - Dempsey p. S: International air cargo & baggage liability and the tower of babel, Geo. Wash. Int 1. L Rev., Vol. 36, 2004.
- 2 - Du Pontavice: La piraterie aérienne notion et effets, RGAE 1969
- 3 - Easton. J. F & others: Post traumatic (lesion corporelle): A continuum of bodily injury under the warsaw convention, j. air. L & com, vol. 68, 2003.
- 4 - Guinchard M.: Garanties et responsabilités dans le crédit - bail sur airiness, R. F. D. A, 1975.
- 5 - Mankiewicz: Le statut de l' arrangement de l' arrangement de montréal (Mai 1966) et la decision du civil aeronautics board du 13 mai 1966 concernant la responsabilité de contains transporteurs à l' égard de leurs passagers- R.F.D.A., 1967.

- 6 - Mercadal B.: Droit des transports terrestres et Aérien, 1996.
- 7 - Miller: Le système de responsabilité issue de lacon- vention de varsovie à L, épreuve des jurisprudences nationaux-thèse.
- 8 - Moore. L.: The world trade center- terrorist airline destruction: will this be the first test of war between the montreal liability convention article 21. J. air. L& Com, vol.68, 2003.
- 9 - Pourcelet (Michel): Transport aérien international et responsabilité Montréal 1964.
- 10 - Ripert (georges): La convention de varsovie du 12 octobre 1929 et L' unification du droit privé aérien, journal du droit international, 1930, p.90-100-(57 année)
- 11 - R. Rodière Droit des transport terrestresz et aérien -3ème, éd.- Paris1981-n. 369.
- 12 - Sesseli (jacques): La notion de faute dans la convention de varsovie-lausanne, 1961.
- 13 - Tancelin (M.): La crise de la Convention de Varsovi- Revue générale se l' air et de l' Espace- 1966.
- 14 - Tosi (Jean - Pierre) La responsabilité Aérienne, paris 1978.

ثالثاً: الأحكام القضائية:

- 1 - Block V. Compagnie National Air france 10 Avi. 17. 516 (U.S.C.A.1967),p. 527-528.
- 2 - Herman. V. Trans World Airlines, Inc. 12 Avi, 17.314.N.Y. Sup Ct. 1972.
- 3 - Husserl V. swiss airlines, 13 avi., 17, 603 (south district of new York, 1972)
- 4 - Rosman V. trans world airlines, Inc, 314 N.E 2 d 848 (N.Y. 1974)
- 5 - Kristal V. BOAC and other, 14 Avi., 17. 128 (center Distrite of California, 1975)

- 6 - Husserl V. Swissair - (1975) - Op. Cit. p. 17.610; McGilchrist.
- 7 - Gergo Karfunkel and renee V. Compagnie National AirFrance and Singapore. Air lines l td. 14 Avi. 17. 674 (S.D.N.Y 1977)
- 8 - George Karfunkel V Air France and other, 14 avi., 17.674 (S.D.N.Y.1977)
- 9 - McGilchrist (Neil R.)- Aerial Hijacking- (1978) 2LMCLQ. 304
- 10 - Samel Morris and Sylvia Morris. V. the Boeing Company and El Al Israel AIRLINES, LTD. 15 AVI. 17.241(S.D.N.Y. 1978)
- 11 - Robert Palagonia, Et Al. V. Trans World Airlines, Air law, vol. IV. No. 2, 1979, Introductory Note, By Alvin H. Meadow. P. 104.
- 12 - Flody V. Eastern Airlines, Inc, 872 f. 2d 1426 (11th cir 1989)
- 13 - Opsina V. Trans World Airlines, Inc, 975 F. 2d 35(2d cir. 1992)
- 14 - In Re Korean Air Lines Disaster of Sept. 1, 1983, 814 F. Supp. 592 (E.D,Mich. 1993)
- 15 - Terrafranca V. Virgin Atlantic Airways, ltd, 151 f. 3d 108 (3d cir.1998)
- 16 - Hermano V. United Airlines, no. C99 - 010851, 1999. W1 1269187, at 1 (n.d.cal.1999)
- 17 - Weaver V. Delta Airlines, 56 f- Supp. 2d 1190 (D. Mont 1999)
- 18 - Croicher Worldwide Flight Services, Inc, 111 F. Supp. 2d 501 (D. N.J. 2000)
- 19 - Turturro V. Continental Airlines, 128 f. supp. 2d 170 (S.D.N.Y. 2001)
- 20 - Bobian V. C S A Czech Airlines, 231 F. Supp. 2d 319 (D.N.Y 2002)
- 21 - Grey V. American Airlines, Inc. 227 F.2d (Federal Reporter, Second Series), 282

