أمارابك: *مجلة علمية محكمة تصدر عن الأكاديمية الأمريكية العربية للعلوم والتكنولوجيا* www.amarabac.com
المجلد 7، العدد 23 (2016). ص ص 81-98

تعويض المسافرين عن الأضرار النفسية (المعنوية) الناجمة عن تنفيذ عقد النقل الجوي للركاب وفقاً لاتفاقية مونتريال 1999

مصطفى إبراهيم أحمد عريبي[1]

الملخص: أدى غياب نص واضح وصريح في المادة (1/17) من اتفاقية مونتريال 1999المتعلقة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي، يكفل تعويض المسافر جواً عن الأضرار النفسية (المعنوية) التي يتعرض لها اثنا تنفيذ عقد النقل الجوي إلى تضارب الأحكام الصادرة من المحاكم المختلفة استناداً إلى ذات الاتفاقية، مما أدى إلى إثارة كثير من الصعوبات في مرفق النقل الجوي. ويتناول هذا البحث إمكانية التعويض عن الأضرار النفسية (المعنوية) التي يتعرض لها المسافر نتيجة حادثة وقعت أثناء تنفيذ عقد النقل الجوي للركاب وفقاً لاتفاقية مونتريال 1999. وقد تحدثنا في مقدمة البحث عن أهمية النقل الجوي للركاب بصفة خاصة، ثم تحدثنا في مبحث أول عن تفسير كلمة (حادثة) التي وردت في الاتفاقية إذ تمثل كلمة مفتاحيه للضرر ولم تتضمن الاتفاقية تفسيراً لها. كما تحدثنا عن المعنى المراد بالضرر الوارد في المادة (1/17) من الاتفاقية وهل يدخل الضرر النفسي (المعنوي) ضمن المصطلح المذكور أم لا؟ ثم شرحنا المقصود بكلمة التعويض في اللغة والاصطلاح وفي مفهوم الاتفاقية، وتحدثنا في مبحث ثاني عن تطبيقات المحاكم لنص المادة (1/17) من الاتفاقية ومن خلال تتبعنا لأحكام القضاء أتضح لنا أنه قد مر بثلاث مراحل حرصنا على إبرازها وهي مرحلة أولى لم يأخذ فيها القضاء بالتعويض عن الأضرار النفسية ومرحلة ثانية أخذ بمبدأ التعويض عن الأضرار النفسية على شرط أن تكون مرتبطة بضرر أو أذى بدني، كما وقفنا على بعض الأحكام القضائية التي أعتمد فيها القضاء على الأضرار النفسية كأساس للتعويض على الرغم من أنها قد جاءت مستقلة عن الأضرار البدنية، وهي تمثل مرحلة ثالثة. وفي خاتمة البحث أبرزنا النتائج التي توصلنا إليها مع التوصيات.

الكلمات المفتاحية: النقل الجوي، الركاب، حادثة، الأضرار المعنوية، التعويض.

Compensating passengers for psychological damages resulting from execution of a Carriage by Air contract based on the Montreal Convention of 1999

Mustafa Ibrahim Ahmed Areibi

Abstract: The absence of a clear and explicit provision in Article (17/1) of the Montreal Convention of 1999 on the unification of certain rules for International Carriage by Air guaranteeing compensation for a passenger by air against psychological damages sustained during execution of air transport contract led to a conflict of the judgments issued by various courts based on the same convention. This state of affairs has resulted in several difficulties in the air transport facility. This research addresses the possibility of compensation for the psychological damages a passenger by air sustains in an incident that takes place during performance of a Carriage by Air contract. In the first section، we spoke about the construction of the term (incident) set forth in the convention. The term incident constitutes a key word to the damage، but the convention does not include an explanation for it. We also talked about the intended meaning of the damage set out in Article (17/1) of the convention; whether the said term covers the psychological damage or not. We then explained the intended meaning of "compensation" in the language، terminology and concept of the convention. Upon close follow-up of the judicial judgments، we found out that the courts' application of Article (17/1) has passed through three stages: in one stage، the courts did not pay attention to compensation for psychological damage while in the second one they adopted compensation for the damage provided that they are related to a bodily injury or damage. We also examined some judicial rulings in which judges relied on psychological damages as a basis for compensation in spite of the fact that they were separate from the bodily injuries، which represent a third stage. Finally, we highlighted the findings we have reached along with the recommendations.

Keywords: Carriage by air Passengers Incident Psychological Damages Compensation.

[1]استاذ القانون التجاري المساعد، كلية القانون - جامعة النيلين بالسودان، وجامعة الامام محمد بن سعود الاسلامية بالمملكة العربية السعودية

مقدمة

ازدهرت خدمة النقل الجوي خلال القرن الماضي وأصبحت عنصراً هاماً في تواصل الشعوب فيما بينها، إذ نجد أن معدل استغلال الإنسان للطائرات للأغراض المختلفة في تزايد مستمر، فهي وسيلة نقل سريعة ومأمونة، وترداد أماكن من الصعوبة بمكان الوصول إليها عبر وسائل النقل الأخرى قبل اكتشاف الطائرات ودخولها مجال النقل الجوي.

إلا أن هذا الأمان لم يدم طويلاً في مرفق النقل الجوي، إذ أصبحت الطائرة هدفاً لعمليات الاختطاف والتفجير سواء كان للطائرة ذاتها أو المنشآت التي تستخدم في مرفق الطيران، والطائرات المعنية هنا هي الطائرات المدنية فقط، وهي التي تعمل في مجال نقل الركاب والأمتعة والبضائع. لاشك أن الأمن والسلامة من الأهمية بمكان في مرفق النقل الجوي. وبرز اتجاه لحماية الطائرات من عمليات الاختطاف وغيرها من أحداث العنف الأخرى التي تتعرض لها، إذ أن عمليات الاستهداف للطائرات والمرافق التي تساهم في خدمات النقل الجوي في ازدياد مستمر. مما أدى إلى أن تفكر منظمة الطيران المدني الدولي إلى دعوة الدول إلى مؤتمر دولي لاتخاذ تدابير قانونية تحول دون وقوع مثل هذه الحوادث في المستقبل. وقد أسفرت هذه الجهود عن وضع ثلاث اتفاقيات دولية هي:

1-اتفاقية طوكيو الخاصة بالجرائم والأفعال التي ترتكب على متن الطائرة (1963)

2-اتفاقية لاهاي بشان الاستيلاء غير المشروع على الطائرات (1970)

3-اتفاقية مونتريال بشأن قمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد أمن وسلامة الطيران المدني (1971)

وقبل كل ذلك كانت اتفاقية شيكاغو (1944)، وهي بمثابة دستور للطيران المدني بالنسبة لكل البلدان الموقعة عليها هذا في مجال القانون العام. أما في مجال القانون الخاص فقد تم إبرام اتفاقية وارسو الخاصة بتنظيم عقد النقل الجوي في 1929 والتي طرأ عليها أكثر من تعديل، فقد تم تعديلها بموجب بروتوكول لاهاي 1955، ثم اتفاقية جوادالاجارا (1961) ثم بروتوكولات مونتريال الأربعة (1971) وأخيرا اتفاقية مونتريال 1999والتي نحن بصدد البحث فيها وتحديداً المادة (1/17) منها. لعل ما يثير اهتمام الباحث فيما ذكر، هذه الاتفاقيات ذات الموضوع الواحد والمتعددة التعديلات والمتقاربة التواريخ والتي توحي بأن هنالك مشكلة لم تستطع التعديلات المتلاحقة معالجتها أو وضع تنظيم واحد بدلاً عنها يكون مقبولاً لجميع الأطراف الموقعة عليها، أو أن المشّرع لم يكن صاحب نظرة ثاقبة وأفق واسع يستطيع من خلاله أن يتنبأ بمآ لات صناعة النقل الجوي والمشاكل والصعوبات التي قد تعترضها ويصمم لها التشريع المناسب الذي يجيب عن كل التساؤلات ويضع حلولاً لكل المشاكل التي تعترض طريقه وتهدد استقراره. وما اعنيه بهذا الحديث، هو مسؤولية الناقل الجوي وطبيعتها وأساسها وحدودها سواء كان ذلك في عقد نقل الركاب والأمتعة أو عقد نقل البضائع.

وسوف يكون تركيزنا في هذا البحث على مسؤولية الناقل في عقد النقل الجوي للركاب وفقاً للمادة (1/17) من اتفاقية مونتريال 1999، والتي بموجبها أصبحت مسؤولية الناقل تقوم على أساس المسؤولية الموضوعية وذلك بموجب أحكام المادة (1/17) من الاتفاقية. ولكن يبقى السؤال الذي كان سبباً أساسياً لهذا البحث، هل تغيير أساس المسؤولية من مسؤولية قائمة على الخطأ في اتفاقية وارسو، إلى مسؤولية قائمة على الخطر وأساسها موضوعي في اتفاقية مونتريال1999 أدى إلى حسم النزاع بين أطراف عقد النقل الجوي وساهم في استقرار هذا المرفق الحيوي والهام في مجال النقل الجوي أم لا؟ الشاهد في ذلك أن الإجابة مازالت يعتريها شيء من الغموض والضبابية إذ نجد أن المحاكم في الدول المختلفة حتى الآن تتباين في أحكامها الصادرة بموجب اتفاقية مونتريال وخاصة فيما يتعلق بتفسير مصطلح حادثة الذي اعتمدته الاتفاقية وقامت عليه المادة (1/17)التي توجب مسؤولية الناقل الجوي، وكذلك تعريف الضرر والذي حصرته المادة في أنواع محددة. ومن هذا يتولد السؤال الذي يقوم عليه هذا البحث.

هل تغطي أحكام المادة(1/17) من اتفاقية مونتريال 1999 التعويض عن كل الأضرار التي قد يتعرض لها الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل الجوي وعلى وجه الخصوص الأضرار النفسية(المعنوية) التي تصيب الراكب من جراء تنفيذ عقد النقل الجوي. ؟؟؟ أم لا؟ هذا ما نود أن نبحثه من خلال تفسير نص المادة (1/17) وتتبع أحكام القضاء وآراء الفقهاء ذات الصلة في هذا المجال.

أهمية البحث:

يكتسب البحث أهميته من تأثير النقل الجوي القوي في كل القطاعات، سواء كان نقل ركاب وأمتعة أو بضائع وما يترتب على عقود النقل الجوي من آثار ومسؤوليات على أطراف عقد النقل الجوي وخاصة الناقل. وتأتي أهمية البحث في التعرف على أساس وطبيعة وحدود مسؤولية الناقل الجوي عن جبر الأضرار التي تصيب الراكب من جراء تنفيذ عقد النقل الجوي، ومن الأهمية بمكان أن نذكّر بأن استقرار مرفق النقل الجوي يتطلب كفالة حقوق الركاب في التعويض عن الأضرار التي تصيبهم من جراء الأخطاء التي تصاحب تنفيذ عقد النقل الجوي، ولتحقيق ذلك أوردت اتفاقية مونتريال نص المادة (1/17) لتعويض الراكب، إلا أن المادة شابها بعض الغموض فيما يتعلق بالضرر الموجب للتعويض، ويتطرق هذا البحث لمدى إمكانية التعويض عن الضرر النفسي (المعنوي) بموجب هذه المادة.

مشكلة البحث:

1-ما مدى إمكانية التعويض عن الأضرار النفسية للراكب بموجب اتفاقية مونتريال 1999

2-هل يدخل الضرر النفسي ضمن تعريف المادة(1/17) من اتفاقية مونتريال 1999

3-هل هنالك فرق بين الضرر النفسي والضرر المعنوي وما علاقتهما بالضرر البدني

أهداف البحث :

يهدف البحث إلى

1-بيان ماهية الأضرار النفسية أو المعنوية التي تصيب الراكب من جراء عقد النقل الجوي.

2-التعرف على مدى مسؤولية الناقل الجوي عن الإضرار النفسية أو المعنوية التي يتعرض لها الراكب.

3-بيان التنظيم القانوني الذي يحكم الأضرار النفسية أو المعنوية.

4-التعرف على موقف القضاء من الأضرار النفسية أو المعنوية التي تصيب الراكب.

منهج البحث:

استخدمت في هذا البحث المنهج الاستقرائي التحليلي، إذ قمت بشرح نصوص الاتفاقيات الدولية التي تنظم مسؤولية الناقل الجوي الخاصة بنقل الركاب واستعراض وتحليل الأحكام القضائية ذات الصلة

المبحث الأول :

شروط انعقاد مسؤولية الناقل الجوي (في نقل الركاب) وفقاً لاتفاقية مونتريال1999

يلتزم الناقل في عقد النقل الجوي الدولي بتوصيل المسافر إلى نقطة مقصده النهائي سالماً معافىً وبالتالي فإن إخلال الناقل بهذا الالتزام يجعله عرضة لتحمل مسؤولية عدم تنفيذ العقد كما بينتها الاتفاقيات الدولية ذات الصلة بموضوع النقل الجوي، كاتفاقية مونتريال 1999 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي[2]. تنعقد مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لأحكام اتفاقية مونتريال1999 إن أخل الناقل بالتزامه نحو المسافر، وهذا مستمد من مبادئ القانون المدني والذي يمثل المرجعية لمثل هذه الاتفاقيات وقد أخذت به المحاكم بمختلف درجاتها إذ أوضحت أن عقد نقل الأشخاص يلقي على عاتق الناقل التزاماً بضمان سلامة الراكب، بمعنى أن يكون ملزماً بتوصيله إلى الجهة المتفق عليها سليماً، وأن هذا الالتزام هو التزام بتحقيق غاية فإذا أصيب الراكب فإنه

---

[2] - تم التوقيع عليها في 1999 ودخلت حيز النفاذ في أبريل 2003

يكفي أن يثبت انه أصيب أثناء تنفيذ عقد النقل، ويعتبر هذا منه إثباتاً بعدم قيام الناقل بالتزامه، ومن ثم تقوم مسؤوليته عن هذا الضرر بغير إثبات وقوع خطأ من جانبه، ولا ترتفع هذه المسؤولية إلا إذا أثبت الناقل أن الضرر الحاصل للراكب قد نشأ عن قوة قاهرة أو عن خطأ المضرور أو عن خطأ الغير[3]، هذا وقد وضعت الاتفاقية ثلاثة شروط لانعقاد مسؤولية الناقل الجوي كما ورد في متن المادة (1/17)الذي جاء كالآتي (يكون الناقل مسئولا عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة الراكب أو تعرضه لإصابة جسدية بشرط أن تكون الحادثة التي سببت الوفاة أو الإصابة قد وقعت على متن الطائرة أو أثناء أي عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم) والشروط الثلاث هي

1- وقوع حادثة.
2- أن تقع هذه الحادثة خلال فترة زمنية محددة.
3- أن يصاب الراكب بضرر من الحادثة.

وسوف نتحدث عن هذه الشروط الثلاث بالتفصيل شرحا وتعليقا من خلال التقسيم التالي

المطلب الأول:

وقوع حادثة

بقراءة نص المادة (1/17) المذكور أعلاه نجد أن الاتفاقية اشترطت لانعقاد مسؤولية الناقل الجوي أن يكون الضرر الذي أصاب الراكب راجعاً لوقوع حادثة، أي أن أيّ ضرر يصيب الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل الجوي ويكون ناتجاً عن حادثة فإنه يوجب المسؤولية وبالتالي التعويض عنها متى ما تم استيفاء الشرطين الآخرين، ولكن يواجه هذا الشرط صعوبة عملية في التنفيذ تتمثل في أن الاتفاقية لم تذكر تعريفاً لكلمة (حادثة)، وعدم ذكر تعريف واضح المباني والمعاني يجعل من الصعوبة بمكان تطبيق الشرط دون أن يؤدي ذلك إلى تباين في آراء الفقهاء وما يصد ر من المحاكم المتعددة التي تطبق الاتفاقية، وبالرجوع لاتفاقية وارسو 1929 والتي تعتبر أصل لاتفاقية مونتريال 1999 وبروتوكول لاهاي (1975) نجد أنهما قد عرفا كلمة (حادثة) على أنها (كل واقعة فجائية ناجمة عن عملية النقل ومرتبطة من حيث أصلها باستغلال الطائرة)[4] وتعليقنا على هذا التعريف بأنه كان مقبولاً حينما كانت المسؤولية شخصية قائمة على قرينة افتراض الخطأ أما الآن وقد تغير أساس المسؤولية وأصبح موضوعياً قائماً على فكرة الخطر أو الضرر فلا يعتد به إذ يؤدي إلى إخراج كثير من الأضرار التي يتعرض لها الراكب وهو على متن الطائرة بدواعي أنها لم تكن مرتبطة بإ استغلال الطائرة.

وبالعودة إلى نص المادة (1/17) وإعادة قراءته مع نص المادة(1/21) من ذات الاتفاقية والتي جاء نصها كالآتي(فيما يتعلق بالأضرار المنصوص عليها في المادة (1/17) والتي لا تتجاوز قيمتها(100000)[5] وحدة سحب خاصة عن كل راكب. لا يجوز للناقل أن ينفي مسؤوليته أو أن يحد منها) يفيد هذا النص أن مسؤولية الناقل الجوي في هذه الحدود تكون مشددة ولا يستطيع أن يدفعها بأي طريقة من طرق الدفع وبناءً على ذلك يصبح تعريف كلمة (حادثة) تعريفاً موسعاً بحيث يشمل كل الأسباب التي تؤدي لإصابة الراكب بضرر أثناء فترة النقل الجوي أما إذا تجاوز الضرر (100000) وحدة سحب خاصة يستطيع الناقل أن يدفع عنه المسؤولية إذا أثبت أن الضرر قد نشأ عن إهمال أو خطأ من جانب المضرور كما جاء في (المادة2/21) من الاتفاقية. وهنا يصبح تعريف كلمة (حادثة) ضيقاً يرتبط فقط بالأضرار التي تصيب الراكب أثناء فترة النقل الجوي وبسبب استغلال الطائرة. هذا فيما يتعلق بماورد في الاتفاقيات ذات الصلة عن تعريف كلمة حادثة وهو يمثل الجانب النظري، وحتى تكتمل الصورة فيجب علينا ان نبحث في الجانب التطبيقي وكيف تم تفسيرها، فقد أوردت المحاكم عدداً من التعريفات لكلمة (حادثة) على أنها (كل واقعة فجائية تخل

---

[3] -عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الأول مصادر الالتزام، دار الشروق القاهرة، 2010، ص723

[4] -فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة 1985، ص320

[5] المادة 1/21 من اتفاقية مونتريال 1999-أنظرد. محمود أحمد الكندري، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي وفق اتفاقية مونتريال لعام 1999 تحديث نظام وارسو، جامعة الكويت، مجلس النشر العلمي، الكويت 2000، ص102.

بالسير العادي للملاحة الجوية وتكون خارجة عن الراكب) وبان الحادثة لا تخل بالسير العادي إلاّ إذا كانت مرتبطة بحسب أصلها بعملية الملاحة الجوية حتى يمكن نسبتها إلى إهمال من جانب الناقل. ففي قضية (Philips V. Transcontinental and westernAir)؛ حيث قضت المحكمة بالتعويض واعتبار الناقل مسئولا عن الأضرار التي أصابت أذن راكبة كانت تعلم مسبقاً بمرض أذنيها بحالة لاتسمح لها ركوب الطائرة نتيجة لارتفاع الضغط داخل الطائرة واعتبرت المحكمة أن الواقعة من قبيل الحادثة لكون الناقل الجوي قد أخطأ لأنه لم يزود طائرته بأجهزة ضبط ضغط مناسبة، وبغض النظر عن الحالة الصحية للراكبة. وفي قضية الزوجين Hadad V Air France[6] (1978) والتي تتلخص وقائعها في أن المختطفين أجبروا قائد الطائرة التي كانت تقل المدعين، أن يتوجه بها إلى مطار عنتبي في كمبالا عاصمة يوغندا بدلاً عن مواصلة رحلتها من تل أبيب إلى باريس عبر أثينا، قام المدعين برفع دعوى في مواجهة الخطوط الفرنسية على أساس المادة 17 من إتفاقية وارسو 1929 واستندوا في ذلك على أن واقعة اختطاف الطائرة تشكل حادثاً بموجب المادة 17. دفعت الشركة بعدم مسؤوليتها عن الأضرار التي لحقت بالمدعين وفقاً لأحكام المادة 17 من الاتفاقية، على أساس أن واقعة اختطاف الطائرة لا تعد حادثاً في مفهوم المادة 17 وذلك لانصراف اللفظ إلى الخلل الفني أو الميكانيكي للطائرة. إلا أن محكمة باريس الكلية اعتبرت عملية اختطاف الطائرة وتحويل مسارها حادثا بمفهوم المادة 17من الاتفاقية وأوضحت (انه يقصد بالحادث في القانون الجوي، كل واقعة مفاجئة ومستقلة عن إرادة الناقل وتابعيه، وأنه ليس في نص اتفاقية وارسو ما يسمح بقصر الحادث على العطل الفني أو الخلل الميكانيكي للطائرة أثناء الرحلة، مما يعني معه اعتبار القرصنة الجوية حادثاً في خصوص تطبيق المادة 17 من الاتفاقية [(7)]. لأسباب أخرى ألغت محكمة استئناف باريس الحكم السابق(Paris، 19June1979) إلا أنها أقرت في حكمها، بوصف عملية اختطاف الطائرة بالحادث إذ أوضحت أنه من غير المقبول قصر لفظة الحادث على الواقعة المادية الفجائية بالمعنى الفني أو الميكانيكي الذي يطرأ للطائرة أثناء الرحلة، وإنما يجب صرف اللفظ إلى ما يخل بالسير المعتاد للرحلة والناجم عن تدخل لا يمكن توقعه من جانب الغير سيئي النية كما هو الحال بالنسبة لعملية تغيير مسار الطائرة، وقد أيدت محكمة النقض الفرنسية هذا الحكم. Paris) ، 16 Fevrier1982 واعتبرت المحكمة اختطاف الطائرة وتحويل مسارها حادثة وأيدت محكمة الاستئناف هذا التفسير. وقد اتفقت كل الأحكام الصادرة من المحاكم الفرنسية على أن عملية الاختطاف تعتبر من قبيل الحادث.

وفي قضية [(8)]Salerno V. pan American World Air ways والتي تتلخص وقائعها في أن المدعية (salerno) استغلت الطائرة التابعة للشركة المدعى عليها ذهاباً من ميامي إلى أورغواي وإياباً، وأثناء رحلة الطائرة تلقى طاقم الطائرة إخطاراً بوجود قنبلة على متنها فقام بتفتيشها حتى تم العثور عليها مما أصاب الركاب بحالة ذعر وفزع وقد أصيبت المدعية بحالة انهيار أدى إلى إجهاضها بعد أربع وعشرين ساعة من وصولها. فأقامت دعواها مطالبة الناقل بالتعويض بسبب ما تعرضت له من انهيار أدى إلى إجهاضها، وعندما عرض الأمر على محكمة جنوب نيويورك قضت أن الواقعة التي تسببت في إصابة المدعية بالإجهاض هي واقعة غير متوقعة وتخل بالسير الطبيعي للأمور ولم يتسبب فيها المسافر، ومن ثم فان المحكمة تعتبرها من قبيل الحادثة وفقاً لمفهوم اتفاقية وارسو (يحيى البنا، ص124) رُفعت هذه الدعوى استنادا إلى المادة (1/17) من اتفاقية

---

[6] Hadad V. AirFrance ،TrbGradeInst. DeParis. 22avril1978. Annal. OP. cit. VOL. 111

[7] -يحيى أحمد البنا، الارهاب الدولي ومسؤولية شركات الطيران، منشأة المعارف، الاسكندرية 1994، ص122 –انظر محمد فريد العريني، القانون الجوي النقل الجوي الداخلي والدولي، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية 2002، ص122

[8] -Salerno V. Pan American World Airways inc85 ، (S. D. Y)1985 . 606supp656

وارسو، وتم الحكم فيها بناءً على ذات المادة والتي جاء نصها متطابقاً مع نص المادة (1/17) من اتفاقية مونتريال 1999. [9]

نخلص مما سبق إلى أن غياب التفسير الواضح لكلمة (حادثة)في اتفاقية مونتريال 1999 أدى إلى فتح الباب واسعاً للاجتهاد القضائي والذي أتجه أحياناً إلى التفسير الضيق لكلمة (حادثة) وبموجب ذلك التفسير الضيق تم أستبعاد كثير من الإضرار من نطاق مسؤولية الناقل مما أدى الى حرمان أصحابها من التعويض. ثم جنح أحيانا إلى التفسير الواسع للكلمة وأدخل بموجب هذا التفسير كثير من الأضرار تحت مسؤولية الناقل الجوي والتي ماكان لها أن تدخل في حالة وجود تعريف واضح ومنضبط لكلمة حادثة. كما أدى إلى تضارب أحكام المحاكم الصادرة في البلدان المختلفة وأحيانا في ذات البلد والتي تستند إلى اتفاقية واحدة. لذا نر ى أنه من الأهمية بمكان السعي نحو توحيد مفهوم مصطلح حادثة، وتأكيداً لذلك فقد أوصى المؤتمر العشرين لكلية الشريعة والقانون بجامعة الأمارات والذي أنعقد في 26ابريل 2012 بمدينة دبي، أوصى الدول المصدقة على المعاهدات الدولية المتعلقة بالطيران المدني بالسعي إلى تعديل هذه الاتفاقيات بحيث تتضمن نصوصاً صريحة تحسم الخلاف حول تحديد مفهوم الحادثة.

المطلب الثاني:

أن تقع الحادثة أثناء فترة زمنية محددة.

تمثل هذه الفترة شرطاً ثانياً لانعقاد مسؤولية الناقل الجوي، وتقسم إلى مرحلتين الأولى أن تقع الحادثة ويكون الراكب على متن الطائرة، والمقصود بمتن الطائرة داخلها سواء تم إغلاق أبوابها واستقر الراكب بمقعده أم مازال متحركاً داخل الطائرة ولم تغلق أبوابها. فمتى ما وقعت حادثة للراكب خلال هذه الفترة تكون مستوفية للشرط الثاني، وقد ثار جدل حول الفترة التي يقضيها الراكب داخل الطائرة عندما تتعرض الطائرة لعملية اختطاف أو أي سبب آخر بموجبه يمتد أمد الرحلة، هل يعد الراكب في متن الطائرة في مثل هذه الأحوال ويستحق التعويض وفقا لأحكام المادة (1/17) من اتفاقية مونتريال 1999 أم لا؟ من خلال تتبع الأحكام القضائية نجدها قد استقرت على اعتبار الراكب على متن الطائرة في مثل هذه الأحوال. فقد جاء ذلك في قضية (Husserl V. SwissAircompany، (ltd [10]، إذ فسرت المحكمة عبارة على متن الطائرة بأنها تشمل الفترة مابين صعود الراكب إلى الطائرة عند بداية الرحلة الجوية ونزوله منها في محطة الوصول المتفق عليها [11]. أي أن رحلة الراكب لا تنتهي أثناء فترة الاختطاف أو وقوع أمر عارض يمنع مواصلة الرحلة، طالما أن الراكب لم يصل إلى نقطة مقصده النهائي، لذا يُعد في متن الطائرة.

المرحلة الثانية: أن تقع الحادثة أثناء عملية صعود الركاب ونزولهم، وقد استقر الفقه والقضاء على انه يقصد بها الفترة التي يكون فيها الراكب معرضاً لمخاطر الطيران، وقد اخذ القضاء الأمريكي والفرنسي بهذا المعيار المزدوج [12] ونرى أنها تبدءا من اللحظة التي يتحرك فيها الراكب من صالة المغادرة متجهاً نحو الطائرة سواء كان مستغلاً الأتوبيس المعد لذلك أو صاعداً إلى الطائرة مباشرة عبر ممر مخصص لذلك حتى لحظة مغادرته الطائرة عبر مدرج أو ممر أوتوبيس إلى داخل صالات المطار واستلامه أمتعته، فإذا وقعت حادثة للراكب خلال أيّ من هاتين الفترتين وسببت ضرراً له يكون الناقل مسئولا عن هذه الأضرار بموجب أحكام المادة (1/17) من اتفاقية مونتريال 1999.

المطلب الثالث:

أن يصاب الراكب بضرر من الحادثة

---

[9] -يحيى أحمد البنا. مصدر سابق، ص124

[10] -Husserl V. SwissAir Transport Company LTD. 388F. supp. 1238(1975)

[11] -يحيى أحمد البنا مصدر سابق، ص129

[12] -محمود أحمد الكندري. ممصدر سابق، ص105

إذا أعدنا قراءة نص المادة (1/17) من الاتفاقية يتضح لنا أن مسؤولية الناقل الجوي تنعقد مباشرة ولمجرد وقوع ضرر على الراكب بسبب حادثة وقعت خلال الفترة التي يكون الراكب فيها على متن الطائرة أو في عمليتي الصعود والنزول من الطائرة، إلا أن الاتفاقية وبدلاً من أن تعرّف الضرر أوردت أنواعاً للضرر على سبيل الحصر على أساس أنها الأضرار التي توجب مسؤولية الناقل الجوي وقد حصرت الاتفاقية هذه الأضرار في وفاة الراكب أو إصابته بالأذى البدني دون سواها من الأضرار التي قد يتعرض الراكب لها من جراء حادثة وقعت أثناء عملية النقل الجوي.
وهنا يقفز إلى الذهن السؤال المحوري لهذا البحث هل الوفاة أو الأذى البدني هي كل الأضرار التي يمكن أن يتعرض لها الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل الجوي ؟ وإذا افترضنا أن هنالك ثمة أضراراً أخرى قد تصيب الراكب خلال تنفيذ عقد النقل الجوي، هل يعد نص المادة (1/17) من اتفاقية مونتريال 1999 كافياً لتعويض الراكب عن هذه الأضرار أي هل يتسع مفهوم المادة (1/17) ليشمل أضراراً أخرى قد تصيب الراكب أثناء عملية النقل الجوي ويكفل التعويض لأصحابها وفقا لمفهوم المادة (1/17)؟ أم أنها لا تعد أضراراً في مفهوم الاتفاقية وبالتالي لا تستحق التعويض؟ كل هذه التساؤلات نحاول الإجابة عليها من خلال المحاور التالية:

أولاً: المقصود بالضرر

أوضحنا أن اتفاقية مونتريال لم تشتمل على تعريف لمعنى الضرر أو المقصود بالضرر وإنما حصرت الضرر الموجب للتعويض في أنواع محددة وفي ظل هذا القصور يجب علينا أن نبحث عن تعريف وتفسير الضرر في القواعد العامة للقانون الواجب التطبيق على عقد النقل الجوي وقبل ذلك نبحث في المعنى اللغوي للضرر ثم المعنى الاصطلاحي والقانوني.
الضرر في اللغة: النقصان يدخل في الشيء [13]، والضَرَّ: خلاف النفع [14] لا يضر الرجل أخاه فينقصه شيء من حقه[15]، أما تعريف الضرر في القانون - وهو ما نود الإشارة إليه هنا- فليس ثابتاً، إذ أن القوانين الوطنية تختلف فيما بينها في تفسير معنى الضرر فتتوسع بعض هذه القوانين ليدخل في عداد الضرر الأضرار النفسية مثل القانون السوداني الذي يعرف الضرر في المادة (3) من القانون الجنائي السوداني لسنة1991م أنه: (أي أذى يقع بالمخالفة للقانون يصيب الشخص في جسمه أو صحته العقلية أو النفسية أو في عرضه أو ماله أو سمعته)[16]، ويتوسع البعض الآخر أكثر من ذلك، ليدخل الضرر المتوقع وغير المتوقع عند التعويض مثل القوانين الأنجلوسكسونية، بينما لا تعوض بعض القوانين إلا عن الضرر المتوقع فقط كبعض القوانين العربية وهذا الاختلاف قد يؤدي إلى تنازع في القوانين ومن ثّم في اختلاف الأحكام الصادرة بموجبها إلا أنه من المعلوم في حالة المسؤولية العقدية لا يعوض فيها إلاّ عن الضرر المتوقع، أما إذا كانت المسؤولية تقصيرية فيكون التعويض فيها عن الضرر المتوقع وغير المتوقع[17] وفي حالة عقد نقل الركاب فنحن أمام مسؤولية عقدية قائمة على عقد النقل المبرم بين الراكب والشركة الناقلة، فلا مجال فيها للتعويض إلاّ عن الضرر المتوقع وتبرير ذلك في أن يكون التعويض مقصوراً فقط على الضرر المتوقع دون الضرر غير المتوقع، اذ أن المتعاقدين لم يتعاقدا على ضرر غير متوقع وإنما تعاقدا على ما يتوقعانه من الضرر، وتوقع المدين للضرر يقاس بمعيار موضوعي لا بمعيار ذاتي فالضرر المتوقع (هو الضرر الذي يمكن توقعه عادة)- أي الضرر الذي يتوقعه الشخص المعتاد في مثل الظروف الخارجية التي وجد فيها المدين، أي الضرر الذي يمكن أن يتوقعه هذا المدين بالذات[18]

---

13 -أبو عبد الرحمن الخليل بن أحمد الفراهيدي، كتاب العين، الجزء السابع، ص7
14 -الجوهري. الصحاح في اللغة الجزء الاول، ص408
15 - مرتضى الزبيدي. تاج العروس الجزء الاول، ص3090
16 -المادة 3 من القانون الجنائي السوداني لسنة 1991
17 -عبدالرزاق السنهوري. مصدر سابق، ص598
18 -عبد الرزاق السنهوري. مصدر سابق، ص 600

والضرر إما أن يكون ضرراً مادياً أو ضرراً معنوياً، فالضرر المادي هو الأكثر وقوعاً في حالة المسؤولية العقدية، فقد يصيب الراكب في جسمه أو ماله وهو ما حصرته الاتفاقية في الوفاة أو الإصابة بأذى بدني. أما الضرر الأدبي (المعنوي) قد يصيب الجسم فيما يلحق به من ألم أو يحدث فيه من تشويه، وقد يصيب الشرف والاعتبار والعرض، وقد يصيب العاطفة والحنان والشعور[19] كما يعرف على أنه ضرر غير مادي وغير محسوس ولكن سببه مادي محسوس، إذ قد يكون جريمة أو حادثة كما أنه قد يصحب الضرر المادي وقد لا يقترن به. ويعرف على أنه (كل مساس بحق أو مصلحة مشروعة، يسبب لصاحبه أذى في مركزه الاجتماعي، أو عاطفته أو في شعوره ولو لم يسبب له أية خسارة مالية، أي لم يفوت عليه نفعاً ذا قيمة مالية، ولم يكبده أعباء مالية، والضرر الأدبي (المعنوي) قد يكون مصحوباً بضرر مادي من تلف لعضو أو فوات لمنفعة جزئياً أو كلياً، وقد لا يكون كذلك مثل الأضرار النفسية التي تصيب الإنسان بسبب الاعتداء على شخصيته).

قصدنا من ذكر كل هذا العدد من التعريفات لمعنى الضرر الأدبي أو المعنوي أن نصل إلى مفهوم موحد لمعنى الضرر المعنوي ولكي نربط بين هذه التعريفات، نطرح الأسئلة الآتية ثم نحاول الإجابة عليها من واقع ما ذكرناه من تعريف لعلنا نصل إلى المقصود بالضرر النفسي وهل هو مرادف للضرر المعنوي أو الأدبي أو الضرر العقلي ؟ وهل له تأثير مساو أو أقل من الضرر المادي الذي قد يلحق بالراكب أثناء تنفيذ عقد النقل الجوي والذي اعتمدته الاتفاقية ؟ وهل يمكن أن يفوت مصلحة على الراكب كان بإمكانه أن يدركها لولا ما أصابه من ضرر نفسي؟

وللإجابة على هذه الأسئلة نقول أن الضرر الأدبي أو المعنوي هي مترادفات، وهو ضرر يصيب الجانب النفسي من العاطفة والشعور والحنان. والضرر الأدبي لا يمس المال ولكن يصيب مصلحة غير مالية، والضرر الأدبي أو المعنوي هو أذى يصيب الشخص في نفسيته، أو شرفه أو اعتباره أو مشاعره ومعتقداته، وهو الضرر الناجم عن أي اعتداء أو إ تلاف أو عمل غير مشروع وقع على الشخص. وللإجابة عن السؤالين الثاني والثالث، نجد أن الاتفاقية قد أخذت بالوفاة أو الأذى البدني على أساس أنهما أضراراً مادية محسوسة يمكن تقديرها ويتضح أثرها. واستبعدت الأضرار المعنوية، إلا أننا نرى أن الضرر النفسي قد يكون له تأثير لا يقل عن تأثير الضرر المادي على الراكب، وأحيانا يصبح أخطر من الضرر المادي، إذ أن الإصابات النفسية قد تؤدي إلى شلل كل أو بعض وظائف أعضاء الجسم وبذلك يكون تأثيره أكبر وأشمل من الضرر المادي الذي قد يكون محصوراً في جزء محدد من جسم الإنسان كاليد أو الرجل أو غيرهما من أجزاء الجسم، وهذا يكون نسبياً ومتروكاً تقديره لقاضي الموضوع الذي ينظر النزاع. من خلال الشرح السابق يتضح لنا أن هنالك أضراراً نفسية أو معنوية أو أدبية قد تصيب الراكب أثناء عملية النقل الجوي، وتكون مستوفية للشروط التي وضعتها الاتفاقية إلاّ أنها لا تمثل ضرراً مادياً وتحديداً وفاة الراكب أو إصابته بأذى بدني كما وردفي الاتفاقية، لذا فهي لا تعد أضراراً توجب مسؤولية الناقل الجوي بموجب نص المادة (1/17) من اتفاقية مونتريال 1999، مع العلم أن هذه الأضرار كثيراً ما تقع خلا ل عملية تنفيذ عقد النقل الجوي ولها تأثير لا يقل عن تأثير الضرر المادي المنصوص عليه صراحة في متن المادة (1/17).

ثانياً: المقصود بالتعويض

التعويض لغة: العوض بمعنى البدل، والجمع أعواض، أعطاه إياه بدل ما ذهب منه فهو عائض، واعتاض منه أخذ العوض، واعتاض فلاناً أي طلب العوض[20]. وجاء في الصحاح: العوض واحد

---

19 -عبد الرزاق السنهوري. مصدر سابق، ص595

20 -المعجم الوسيط. الجزء الثالث، ص637

الأعواض، وتقول عاض فلان وأعاضني إذا أعطاك العوض والاسم المعوضة، واستعاض بمعنى طلب العوض[21]. ، وجاء في (شرح الأشباه والنظائر) أن الضمان –التعويض- عبارة عن رد المثل للهالك إن كان مثلياً أو قيمته إن كان قيمياً[22].

والتعويض بصفة عامة يكون إما: برد الشيء عينه [23]، وهو ما يطلق عليه بالتعويض العيني، أو بمقابل وهو ما يسمى في اصطلاح الفقه القانوني بالتعويض النقدي، وهو ما نقصده بحديثنا عن التعويض في حالة الأضرار التي تصيب المسافر أثناء تنفيذ عقد النقل الجوي، إذ أن الحوادث التي تتعرض لها الطائرة كثيراً ما تؤدي إلى الإضرار بركابها، فإذا انعقدت مسؤولية الناقل الجوي على أساس جبر الأضرار الناجمة عن الحادث لأفضى ذلك إلى إفلاس كثير من مؤسسات النقل الجوي وبالتالي شل حركة الملاحة الجوية، لذلك فقد حرصت اتفاقية مونتريال 1999م على تحقيق التوازن الدقيق بين مصالح المضرورين بأن جعلت مسؤولية الناقلين تنعقد على أساس المسؤولية الموضوعية وتحمل التبعة، وبين مصالح الناقلين إذ وضعت حدوداً قصوى للتعويض عن تلك الأضرار لا تتجاوزها مبالغ التعويض إذا توافرت شروط انعقاد المسؤولية التي حددتها الاتفاقية، إلا أن ما يهم ذكره هو إثبات الضرر النفسي الذي يصيب المسافرين واستحقاقه للتعويض ليدخل بذلك ضمن الأضرار التي يجوز التعويض عنها بموجب الاتفاقية، وحتى تكتمل الصورة أمامنا ونقف على ملابسات عدم اعتماد الأضرار المعنوية (النفسية) كواحدة من الأضرار التي توجب مسؤولية الناقل الجوي، نلقي الضوء على ما كان يدور خلف الأبواب الموصدة للمؤتمر الدبلوماسي للمنظمة الدولية للطيران المدني 10-28 مايو 1999حول إدراج الإصابة العقلية لتكون محلاً للتعويض بموجب أحكام اتفاقية مونتريال 1999 ومن خلال إطلاعنا على المداولات التي كانت دائرة في أروقة المؤتمر(كما جاء في مؤلف دكتور محمود الكندري عضو وفد الكويت في المؤتمر) حول هذه النقطة يتضح لنا الآتي:

لم يكن غائباً عن المؤتمرون هذا الجانب الهام من الأضرار (المعنوية أو النفسية)، التي يمكن أن تلحق بالراكب أثناء فترة تنفيذ عقد النقل الجوي، إلاّ أن تنازع المصالح بين الدول التي تمثل أطراف عقد النقل الجوي أدى إلى أن يتم التوصل إلى حلول وسطية قصد منها أن تكون مرضية لكل الأطراف أكثر من أن تضع حداً وحلاً لمشكلة قائمة وتحفظ حقوقاً لركاب مضرورين، إلا أننا نرى أن المعالجات التي توصل إليها المؤتمر سوف تفتح الباب واسعاً أمام الاجتهادات القضائية المتضاربة.

ويتضح ذلك فيما يلي:

وردت هذه الأضرار في مضابط المؤتمر الدبلوماسي للطيران المدني 1999 والذي أثمر اتفاقية مونتريال بمسمى الإصابة العقلية (mental injury) لعل هذا المسمى يستحق الوقوف عنده قليلاً فما المقصود بالإصابة العقلية؟ هل يقصد بها إصابة العقل كجزء (مادي) من الجسم بضرر؟، إذا كان الأمر كذلك فهنا لا يوجد خلاف أو نزاع، فهو يدخل ضمن الأذى الذي ورد في عجز المادة (1/17) من الاتفاقية لذا يستحق التعويض بموجب النص الصريح الوارد في المادة. وكفى الله المؤمنين شر القتال.

أم أن المقصود من الإصابة العقلية (mental injury) هو ما يعتري العقل من خلل في أداء وظيفته دون أن يكون هنالك أذى مادي قد أصاب ذات العقل المادية. وهذا في تقديري ما يسمى بالضرر المعنوي أو النفسي. وهو ما لم ترد الإشارة إليه في نص المادة ولا أرى أن مقترح إصابة عقلية الذي كان دائراً في المفاوضات يشمله وفي كل الأحوال فقد أنقسم المؤتمرون إلى فريقيين

---

[21] -الجوهري. مصدر سابق، ص1093

[22] -أحمد بن محمد الحموي. شرح الاشباه والنظائر، 1985، ص218

[23]-Fridman، The Law Of Contract in Canada 2011 HL Gerald ،Cars well ،1986 .Toronto ،P642

الفريق الأول: يرى أهمية وضرورة إدراج الإصابة العقلية (mental injury) في متن المادة (1/17) من اتفاقية مونتريال 1999 حتى تغطي كل أنواع الأضرار التي قد تلحق بالراكب بسبب تنفيذ عقد النقل الجوي. هذا الفريق يدافع عن مصلحة الراكب وتمثله الولايات المتحدة الأمريكية ودول أوروبا الغربية عدا فرنسا.

الفريق الثاني: كان يعارض إدراج الإصابة العقلية في نص المادة (1/17) من الاتفاقية، وهذا الفريق يمثل مصلحة الناقل وتقف على رأسه دول العالم الثالث وأمريكا اللاتينية وفرنسا. وقدم كل فريق ما يراه من حجج تسند رأيه وقد تركزت حجج الفريق الثاني المعارض لإدراج الأضرار العقلية في:

1- إدراج مفهوم الإصابة العقلية في النص يفتح المجال للكثير من التلاعب والغش وخاصة في ظل وجود الولاية القضائية الخامسة التي كانت مقترحة وقتها، ويقصد بها انعقاد الاختصاص القضائي في عقد النقل الجوي إلى جهة اختصاص (محكمة) إضافية إلى الجهات الأربعة التي كانت معتمدة من قبل وهي تمثل المحكمة الخامسة وقد كانت مقترحة أثناء مداولات المؤتمر وتم اعتمادها، ولعل من دواعي التوجس من الولاية القضائية الخامسة أن الدول التي ترى ضرورة التعويض عن الضرر النفسي سوف تتبنى محاكمها بموجب الولاية الخامسة اتجاه التعويض عن الأضرار النفسية.

2- الضرر العقلي له أبعاد شخصية مما يؤدي إلى صعوبة نفي إثبات ما يدعيه الراكب، وهذا يتطلب من الناقل معرفة السجل الشخصي للراكب حتى يستطيع نفي إثبات الإدعاء

3-قد تكون الإصابة العقلية للراكب كانت قبل السفر، لذا لا يستطيع الناقل أن يجزم أن الإصابة العقلية كانت قبل أو بعد السفر ولهذا يتعين على الناقل إجراء كشف طبي على الراكب قبل السفر أو طلب شهادة طبية تثبت سلامة عقله وهذا أمر مستحيل.

4- الأخذ بمفهوم الإصابة العقلية سوف يؤدي إلى إرهاق كاهل الناقل وينعكس على ارتفاع أقساط التأمين، مما يؤدي إلى خلل في توازن مصالح العقد.

5- الإصابة العقلية ومداها صعبة التشخيص. فهل الإصابة العقلية تعني الأخذ بالاضطرابات النفسية والصحية وتعويضها.

6- الاعتماد على الشهادات الطبية سوف يفتح الباب واسعاً للغش[24].

وكان رد الفريق المؤيد لإدراج الإصابة العقلية كالآتي:

1- في حالة دعوى الإصابة العقلية، يكون عبء الإثبات على الراكب فعليه أن يثبت بأنه مصاب عقلياً.

2- أما فيما يتعلق بأن الإصابة العقلية قد تكون سابقة للسفر، كذا الحال في الإصابة الجسدية فقد تكون سابقة لعملية السفر مثل (الإصابة في الظهر) التي قد لا تكون واضحة للعيان في كل الأحوال ثم يدعي الإصابة بعد الحادث على أساس أن هذه الإصابة كانت بسبب الحادث فهل يعني ذلك أن يطلب الناقل من الراكب شهادة طبية تفيد بأنه سليم.

3- الإصابة العقلية التي يعوض عنها الراكب هي الإصابة المرتبطة أو الناجمة عن إصابته جسدياً (الإصابات النفسية والاضطرابات الصحية غير قابلة للتعويض). في تعليقنا على هذا البند نرى أن الإصابات النفسية والاضطرابات الصحية هي أضرار وأضرار مؤثرة جداً، قد يتعرض لها المسافر أثناء تنفيذ عقد النقل الجوي لذا نرى ضرورة إدراجها ضمن مسؤولية الناقل الجوي، بشرط أن يوضع لها تعريف واضح ومنضبط وشروط ومعايير واضحة ودقيقة لتحديدها حتى يتسنى الأخذ بها.

---

[24] -محمود أحمد الكندري. مصدر سابق، ص108

وفي ظل هذه الحجج المتضاربة، فقد تم الاكتفاء بالإصابة الجسدية وذلك ضمن صفقة توافق الآراء التي تم تقديمها بواسطة رئيس المؤتمر، وتفسير الأخذ بالإصابة الجسدية أن الراكب إذا أصيب إصابة عقلية فهي تعد إصابة جسدية إذ أن العقل جزء من الجسد، ونرى أن ما توصل إليه المؤتمر لا يعد حلاً لمشكلة الإصابة النفسية (mental injury إذ ترك النص كما كان عليه وأصبح أمر الأخذ بالإصابة العقلية متوقفاً على تفسير المحكمة المختصة بنظر النزاع، فإذا كانت المحكمة ترى أن العقل جزءا من الجسد تصبح اصابة العقل إصابة جسدية بمفهوم الاتفاقية، أما إذا كان اعتقادها قائم على أساس أن العقل ليس جزءاً من الجسد قلا تعتبر إصابة العقل إصابة جسدية وبالتالي لا توجب مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لنص المادة(1/17) من الاتفاقية.

المبحث الثاني :

تطبيقات المحاكم

وحتى تكتمل الصورة من كل جوانبها نذهب لنرى تطبيق المحاكم لنص المادة (1/17) من الاتفاقية وكيف فسرت المحاكم هذا النص وبماذا أخذت، ونقسم تطبيقات المحاكم إلى ثلاث مراحل استناداً إلى تفسير نص المادة (1/17) بواسطة المحاكم في كل مرحلة.

المطلب الأول:

التعويض عن الضرر البدني

لم تُلزم اتفاقية مونتريال1999م الناقل بالتعويض عن الأضرار النفسية بل أن الاتفاقية -كما ذكرنا- قصرت التعويض على الأضرار البدنية فقط المتمثلة في وفاة المسافر أو إصابة بدنه بجروح، بيد أن القضاء قد تصدى لهذه المسألة وتناولها في قضايا عديدة اتجهت في بداية الأمر إلى عدم التعويض عن الأضرار النفسية واقتصار التعويض على الأضرار البدنية منه ، ففي قضية (Husserl) [25] التي جاء في حكم القاضي (Tyler) فيها أنه من خلال قراءته لنص المادة (17) من اتفاقية وارسو1929م الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي. فإن هناك صعوبة في إلزام الناقل بالتعويض عن الأضرار النفسية وحدها إذ أن عبارة "أذى بدني" تنصرف إلى الأذى الجسماني فقط-وهو نفس النص الذي جاءت به اتفاقية مونتريال1999م- ويتفق ذلك أيضاً مع ما ذهبت إليه المحكمة في قضية [26] (Burnett V. Trans World Airlines Inc) برفض التعويض عن الأضرار النفسية التي أصابت المسافر(Burnett) جراء عملية اختطاف الطائرة وتحويل مسارها إلى "صحراء الأردن" بدلاً عن "نيويورك" واحتجازها هناك لمدة خمسة أيام، فقد أستند القاضي في هذه القضية إلى أن القانون الفرنسي والأمريكي كليهما يميزان تمييزاً دقيقاً بين الأذى البدني(Bodily Injury) والأذى النفسي(Mental Injury)، وما دامت الاتفاقية قد اقتصرت بالتعويض عن الأذى البدني فلا وجه هنا للتوسع بالتفسير لأن الأضرار النفيسة وحدها غير كافية لقيام مسؤولية الناقل الجوي، كما جاء في قضية Antal Beck V. KIM Royal Dutch Airlines and Ritz Travel) أنه لا يعد من قبيل الأذى البدني الذي يوجب مسؤولية الناقل الجوي الاضطراب النفسي الذي أصاب المسافرين نتيجة هبوط الطائرة اضطراريا لخلل أصابها أثناء رحلتها من "أمستردام" إلى "بودابست"، [27] ، وهو نفس الحكم الذي انتهت إليه المحكمة في قضية[28] Rosman V. trans world Airlines) وقد جاء في الحكم أنه:

---

[25] -رفعت أبادير. مدى مسؤولية الناقل الجوي وفقا لاتفاقية وارسو1929 عن الاضرار التي تلحق المسافرين من جراء اختطاف الطائرات وأعمال العنف داخل المطارات، القاهرة1983، ص 6.

[26] Burnett V. Trans World Airlines، Inc. 368F. Supp. (1973) United States Ditrict Court، D New Mexico، Albquerque Division. December 13، 1973.

[27] -عاطف محمد الفقي. القانون الجوي، القاهرة 2005، ص106.

[28] Rosman V. Trans World Airlines Inc، 34N. Y. 2d 385 (1974).

(An air carrier can't be held liable under Article (17) when an accident has not caused a passenger to suffer death or physical injury and no view as to whether passenger can recover for mental injuries are accompanied by physical injury).

فإذا تسببت الحادثة في ضرر نفسي فقط ولم تتسبب في وفاة المسافر أو إصابته بأذىً بدني فلا مسؤولية على الناقل وعندما نظرت محكمة الإستئناف القضية في المرحلة الثانية خلصت الى مايلي(as we read article17 ،the compensation injuries must be bodily but there may be an intermediate causal link Which is mental between the cause-the accident-and the effect-the bodily injury. And once that predicate of –liability-the bodily injury-is established، then the damages sustained as result of the bodily injury are compensable including mental suffering)(.[29])

أيضاً حكمت المحكمة بعدم التعويض عن الأضرار النفسية التي تلحق بالمضرور في الفترة ما بين وقوع الحادث والوفاة إذ أن الموت السريع لم يفسح المجال للضرر النفسي، جاء ذلك في دعوى:(In Re Air cash Disaster) (الفقي، 2005م، ص 114)حيث تحطمت الطائرة قرب بلدة "Rose lawn" بالقرب من ولاية "أنديان" بالولايات المتحدة الأمريكية فطالب المدعون بالتعويض عن الأضرار البدنية المتمثلة بالوفاة والأضرار النفسية المتمثلة بالخوف والذعر الذي أصاب المتوفين قبيل لحظة الوفاة.

المطلب الثاني:

التعويض عن الضرر النفسي المصاحب للضرر البدني

إلا أن المحاكم لم تظل على هذا النهج طويلاً فقد اتجهت إلى الأخذ بتفسير واسع لنص المادة (1/17) من اتفاقية مونتريال 1999، بحيث يستطيع المسافر الحصول على التعويض عن الأضرار النفسية المصاحبة للأضرار البدنية. وفي قضية[30] ((Alvarez V. American Airline)**:** انتهت المحكمة إلى ضرورة وجود رابط بين الضرر النفسي والضرر البدني حتى يتم التعويض عن الضرر النفسي.

(There must be a causal link between the alleged physical injury and the alleged emotional injury).

وهو نفس النهج الذي سارت عليه المحاكم الإنجليزية إذ جاء في قضية Marris v. KIM Royal Dutch Airlines)[31] والتي تتلخص وقائعها في أن أحد المسافرين كان

يجلس خلف الطفلة (Marris) في رحلة من "كوالالامبور" إلى "أمستردام" فتحرش بها جنسياً، ادعت والدة الطفلة بإصابة ابنتها بأضرار نفسية تتمثل باكتئاب إكلينيكي، جاء في حكم مجلس اللوردات أن وجود ضرر نفسي مستقل عن الضرر البدني لا يرتقي إلى التعويض ومن ثم لا تعويض عن الضرر النفسي في حالة عدم وجود ضرر بدني مرتبط به :

(No Recovery is available for mental injury absent physical symptoms)

في هذه المرحلة بدأت المحاكم تأخذ بالتعويض عن الأضرار المعنوية متى ما كانت مرتبطة بأضرار بدنية، ولاشك أنها تمثل خطوة هامة في الطريق الذي نرى أنه صحيحاً بل ومنصفا لأولئك الركاب الذين يتعرضون إلى إصابات نفسية تتفاوت درجاتها من حيث التأثير، قد تصل إلى أن تقعدهم تماماً عن ممارسة حياتهم اليومية. كما أنها تمثل تقدماً عما كان عليه عمل المحاكم في المرحلة الأولى التي أشرنا إليها، إلاّ أنها خطوة جاءت متأخرة وكونها أتت متأخرة خير من أن لا

---

[29] Rosman V. Trans World Airlines Inc (1974) 34 NY 2d 385، the Court of Appeals of New York. 399.

[30] Alvarez V. American Airlines Inc ، 17 Avi 27(2000)، 475.

[31] Marris V. KIM Royal Dutch Airlines and Rits.

تأتي، نقول ذلك لأننا نتطلع إلى أن تتبعها خطوة ثانية باعتماد مبدأ التعويض عن الأضرار النفسية حتى وإن كانت مستقلة عن الأضرار المادية، وأوضحنا أنها جاءت متأخرة ذلك لان التعويض عن الضرر الأدبي بمفرده في المسؤولية العقدية جائزاً فقهاً وقضاء في القانون المصري ومن ثم تم تقنين التعويض عن الضرر الأدبي بموجب نص صريح في القانون المصري الجديد وفي الحالة التي يصدر فيها الحكم بالتعويض عن الضرر المعنوي الملازم للضرر المادي لا يعني أنه لم يتم تقدير كل ضرر على حدا مما يفيد أن الضرر المعنوي محل اعتبار من قبل القضاء ويستحق التعويض المناسب والذي تتولى المحكمة تقديره ويدعم هذا الفهم ما أورده السنهوري في هذا الصدد إذ ذكر(لئن كان من المقرر أنه لا يعيب الحكم أن يدمج الضررين المادي والأدبي ويقدر التعويض عنهما بغير تخصيص لمقدار عن كل منهما، فإن ذلك لا يحول دون قيام تلك الحقيقة الواقعة وهي أن كل عنصر من هذين العنصرين، كان له حسابه في تحديد التعويض، ومن ثم إذا استأنف محكوم ضده حكماً قضى بإلزامه بأداء تعويض عن أضرار مادية وأدبية ولم يكن هذا الحكم قد حدد مقدار ما خص كل عنصر منهما في التعويض ورأت محكمة الاستئناف عدم الأحقية في التعويض بالنسبة لأحد هذين العنصرين، فقد وجب عليها عندئذ أن تخصم ما يقابل ذلك العنصر من التعويض المقضي به ابتداء وهو ما يقتضي بطريق اللزوم النزول به عن المقدار الذي صدر به الحكم المستأنف) [32].

كما أن القضاء المصري يعترف بإمكانية التعويض عن الأضرار غير البدنية التي تصيب المسافر، جاء ذلك في الطعن رقم (888) لسنة 60 ق جلسة 1994/6/19م، إذ ذهب القاضي إلى إمكانية تعويض المسافر في عقد النقل الجوي عن الضرر المادي والضرر الأدبي (Mental distress) الذي أصابه [33].

وفي قضية: (King v. Bristow Helicopters Ltd) والتي تتلخص وقائعها أنه في 1993/12/22 كان المدعي أحد الركاب على متن طائرة هليكوبتر، التي تمتلكها وتشغلها بريستو للمروحيات المحدودة، وقد أقلعت من منصة عائمة على بحر الشمال في أحوال جوية سيئة صعدت الطائرة وحلقت لفترة قصيرة ومن ثم فشلت محركاتها الاثنين في العمل، مما أدى إلى انحدارها وسقوطها وغطى الدخان الطائرة، أصبح الركاب في حالة من الذعر وهم على متن الطائرة إذ أن الطائرة كانت على وشك أن تتحطم في بحر الشمال. تم فتح الباب ونزل الركاب، مما أصاب المدعي بأضرار بدنية وأخرى نفسية تمثلت في الخوف من الطيران والقلق والكوابيس والأرق، مما أدى إلى أن يتعرض المدعي إلى الإصابة بالقرحة المعدية، جاء في حكم اللوردات أنه: (إن صاحبت الأضرار البدنية أضرار نفسية فقد يستطيع المسافر المطالبة بالتعويض عن جميع الأضرار سواء كانت بدنية أو نفسية، وبالتالي أجابت المحكمة المدعي إلى طلبه بالتعويض عن الأضرار النفسية المصاحبة للأضرار البدنية الناجمة عن الحادث)[34]

(A casual link can be established by showing that the mental injury causing the physical symptoms itself caused by the accident).

كما يرى بعض الكتاب (الطباخ، 2005م، ص 99)، أن الناقل يسأل عما يلحق المسافر أثناء تنفيذ عقد النقل الجوي من أضرار بدنية أو غير بدنية، فإذا كانت الأضرار البدنية تشتمل على الوفاة والجروح فإن الأضرار غير البدنية تشمل ما عدا ذلك من ضرر معنوي كالإحساس بالألم والمعاناة النفسية بسبب ما أصابه، فالأذى المعنوي لا يقل عن الأذى البدني في خطورته([35])، بل إن بعض الأضرار النفسية تدخل في معنى الأضرار البدنية، كالانهيار العصبي (Nervous breakdown)

---

[32] -عبد الرزاق السنهوري. مصدر سابق، ص 596

[33] -ابراهيم سيد احمد. العقود والشركات التجارية فقها وقضاءا، الطبعة الاولى، دار الجامعة للنشر، الاسكندرية 1999، ص 53

[34] -عاطف محمد الفقي. مصدر سابق، ص120

[35] -شريف أحمد الطباخ. التعويض عن النقل البري والبحري والجوي، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية2005، ص99

أو الخلل العقـــــلي (Mental defect) (36). ويذهب البعض إلى أكثر من ذلك في تأكيدهم أن الأضرار النفسية توجب التعويض إذ يرى أنه من مصلحة الناقل تعويض المسافر عن الأضرار النفسية وفق حدود الاتفاقيات الدولية ذات الصلة بموضوع النقل الجوي؛ فإذا كانت الاتفاقيات قد اتجهت إلى وضع حدوداً للتعويض لحماية الناقل وتشجيعاً لصناعة النقل الجوي، فإن عدم مسائلة الناقل عن الأضرار النفسية التي أصيب بها المسافر وفقاً للاتفاقية، يفتح الباب أمام هذا الأخير لمسائلة الناقل عن تلك الأضرار وفقاً لقواعد القوانين الوطنية، وبالتالي لا يستطيع الناقل الانتفاع بحدود المسؤولية المقررة في الاتفاقيات، بل إن الأمر قد يتطور فيطالب المسافر الناقل بتعويضين، الأول عن الأضرار البدنية وفق أحكام الاتفاقيات الدولية، والآخر عن الأضرار النفسية وفق القوانين الوطنية وهذا الأمر يخل بالغرض الذي وضعت الاتفاقيات من أجلة بتحديد مسؤولية الناقل الجوي قِبَل كل مسافر (37). لكننا نلاحظ على الرأي السابق عدم إمكانية الأخذ به عند تطبيق أحكام اتفاقية مونتريال1999م، ذلك لأن الاتفاقية السابقة قد نصت صراحة في المادة (29) على عدم جواز رفع أي دعوى للتعويض مهما كان سندها، سواء بمقتضى الاتفاقية نفسها، أو بناء على عقد، أو بسبب عمل غير مشروع، أو لأي سبب آخر، إلا وفقاً لشروط وحدود المسؤولية المقررة فيها:

(In the carriage of passengers، baggage and cargo، any action for damages، however founded، whether under this Convention or in contract or in tort or otherwise، can only be brought subject to the conditions and such limits of liability as are set out in this Convention).

مما سبق نخلص إلى أنه وعلى الرغم من إتباع اتفاقية مونتريال 1999م سابقاتها كاتفاقية وارسو1929م بعدم التعويض عن الأضرار النفسية التي تصيب المسافر، واقتصارها فقط على تعويض الأضرار البدنية منها، إلا أنه يمكن للمسافر المطالبة بالتعويض عن الأضرار النفسية التي أصابته، وسندنا في ذلك أن القضاء يعترف بالتعويض عن الأضرار النفسية بشرط أن تكون مصاحبة لأضرار بدنية أصابت المسافر، ويستطيع المدعي إثبات وجود الضرر النفسي وارتباطه بالضرر البدني، وفي بعض الحالات نجد أن الضرر النفسي قد يصبح أخطر من الضرر البدني، ذلك لأن الضرر النفسي لا يقتصر تأثيره على عضوٍ معين في جسم الإنسان بل إن بعض الإصابات النفسية قد تشُل وظائف كافة أو معظم أجهزة الجسم، والأمر هنا يعد نسبياً يخضع لتقدير القاضي المختص بنظر النزاع، بل إن المضرور - وبحق- قد يصاب بأضرار نفسية أكبر من الأضرار البدنية ونورد مثلاً لذلك قضية:[38] (NazirTarar v. Pakistan International Air Lines) والتي تتلخص وقائعها في أن ورثة المتوفى (Tarar) تعاقدوا مع الشركة الجوية الباكستانية الدولية لنقل جثمان السيد (Tarar) إلى مسقط رأسه في "باكستان" ليتم دفنه هناك، فقام الناقل بتأخير نقل الجثمان أربع وعشرين ساعة، وتم نقل الجثمان على طائرة (بضائع) تعطلت هذه الطائرة في مطار "أمستردام"، فلم يكترث الناقل لإخراج الجثة ونقلها على رحلة أخرى أو شركة أخرى مع إمكانيته ذلك، وقد أجابت المحكمة المتضررين بالتعويض عما أصابهم من أضرار نفسية، تمثلت في تأخير مراسم الجنازة، وعدم احترام حرمة المتوفى باعتبار نقل الجثمـــان يمثل شحنة غير عادية (Extraordinary Shipment)، ولذلك فقد حكمت المحكمة بمسؤولية الناقل، بل وبتشديد مسؤوليته ومنح المضرورين تعويضاً يزيد عن الحدود القصوى المقررة في الاتفاقية واعتمدت المحكمة في ذلك على أن سلوك الناقل يمثل امتناعا عن فعل مع عدم الاكتراث بما يحمله هذا الامتناع من أضرار نفسية يمكن أن تلحق بأسرة المتوفى، هذه الأضرار تمثلت في تفويت مراسم

---

[36] -اكثم الخولي. دروس في القانون البحري والجوي، مكتبة سيد عبدالله وهبة، القاهرة 1971، ص416

[37] - رفعت أبادير. مصدر سابق، ص26

[38] NazirTarar V. Pakistan International Ailines-، (1982) 554F. supp. 471أنظر جلال وفاء محمدين. تشديد مسؤولية الناقل عن الاضرار الحاصلة للمسافرين -دراسة في القضاء الامريكي، دارالجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، ص70، 71

الجنازة وعدم احترامه حرمة المتوفى. أيضاً أثبت الطب الحديث أن مزاج الجسم يتبع أخلاق النفس، وأن الوهم والأحداث النفسية من العلل التي تؤثر في البدن كالتهاب المفاصل الروماتيزمي الذي تؤثر فيه لها أُصول نفسية وبعض أنواع سوءالهضم التي تنشأ عن أسباب نفسية. [39] كما أن الضرر النفسي الذي ينجم عنه ضرر بدني تعتبره المحاكم من قبيل الحادثة إذ جاء في قضية:.Salerno V) (PanAmerican World Airway)[40] أن المدعية (ساليرنو) تستحق تعويض عن إصابتها بالإجهاض الناتج عن إصابتها بحالة انهيار لتلقي طاقم الطائرة إخطارا بوجود قنبلة على متنها مما أدى إلى ذعر المسافرين ومن بينهم المدعية، في هذه القضية نجد أن الضرر البدني جاء لاحقاً للضرر النفسي، إذ أن الانهيار كان أولاً وهو نوع من أنواع الأضرار النفسية مما أدى إلى إجهاض المدعية وهو ضرر بدني لذا رأت المحكمة تعويض المدعية عن الإجهاض الذي كان ناتجاً عن الانهيار[41] كما انتهت المحاكم الفيدرالية إلى اعتبار الاختطاف والعمليات الإرهابية التي يتضرر منها المسافرون من قبيل الحادث ويتحمل تبعتها الناقل الجوي وحده لقدرته على اتقائها، وربما السيطرة عليها ففي قضية (Herman V. TWA)[42] المتعلقة باختطاف إحدى طائرات هذه الشركة، وكانت المدعية على متنها، قضت محكمة نيويورك بالتعويض عن الضرر النفسي الذي وقع على المدعية والمتمثل في الخوف الشديد، والإصابة بالأرق ومن ثم نقص في الوزن نتج عنه مضاعفة في الحساسية التي كانت لديها، ويدعم هذا الاتجاه - أيضاً - قول البعض أنه يمكن للمسافر المطالبة بالتعويض عن أي ضرر يلحق به في حقوقه غير المالية، وتعني الأضرار غير المالية هنا الأضرار الأدبية التي تصيب العاطفة أو الشعور والتي لا ينتج عنها أي إنفاق للمال على العلاج، أو نقص في القدرة على الكسب المادي، كما أن المحاكم الألمانية تعترف بالتعويض عن الأضرار النفسية في حالة خطأ الناقل الجسيم أو الغش من جانبه [43]، والخطأ الجسيم هو: (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) [44]. وقد تبلور جلياً معنى الضرر الجسيم في قضية رفعت ضد الخطوط الجوية الليبية عام 1973م، والتي تتلخص وقائعها في أن المدعين (وهم ورثة المسافرين المتعاقدين) طالبوا الشركة الناقلة بالتعويض عن الضرر الذي أصاب المسافرين وسبب وفاتهم، بعد أن أسقطت الطائرة بنيران السلاح الإسرائيلي، فقد أقلعت الطائرة من مطار "بنغازي" في 1973/2/21م متجهة إلى "القاهرة" إلا أنها لم تصل نقطة مقصد المسافرين النهائية بسبب أنها انحرفت عن الممر الملاحي الجوي المرسوم لها نتيجة لتشويش خارج عن الأجهزة الملاحية في الطائرة، ثم دخلت الطائرة مجالاً جوياً تحتله إسرائيل فلحقتها طائرات اعتراضية إسرائيلية ووجه قائد شعبة الطائرات الإسرائيلية إشارات للطائرة الليبية فهبطت في قاعدة السلاح الجوي الإسرائيلي، لكن قائد الطائرة عاد للإقلاع مرة أخرى بعد أن لاحظ اختفاء الطائرات الملاحقة له الأمر الذي تسبب في إسقاط الطائرة بواسطة نيران السلاح الجوي الإسرائيلي، دفع الناقل ببذله العناية اللازمة، وما حدث له خارج عن إرادته أو خطئه الجسيم، انتهت محكمة أول درجة إلى مسؤولية الناقل عن الحادث مما يوجب التعويض وفقاً للحدود المقررة في اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي1955م، أستأنف الناقل الحكم فذهبت محكمة الاستئناف إلى رفض ما تقدم به الناقل وأيدت وجوب التعويض إلا أنها خرجت عن حكم محكمة أول درجة، وقررت عدم الالتزام بحدود التعويض المقررة في الاتفاقية

---

39 -الموسوعة العربية العالمية. موسوعة العلوم عند العرب والمسلمين(الطب النفسي)، الرياض

40 -Salerno V. Pan American World Airways Inc، . 1985 (S. D. Y.)606 supp656

41 -يحيى البنا. مصدر سابق، ص124

42 -فهيم مراد منير. خضوع النقل الجوي الداخلي لنظام اتفاقية وارسو للنقل الدولي، منشأة المعارف الاسكندرية1968، ص49

43 -عبد الحكم محمد عبد السلام عثمان. التزام السلامة في النقل الجوي، رسالة دكتوراة جامعة عين شمس1983، ص395

44 -أكرم ياملكي. القانون الجوي دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان 1998، ص140، 141

سالفة الذكر لأن ثمة خطاء جسيم آخر قد وقع من الناقل بطيرانه فوق أراضٍ خاضعة لسيطرة العدو، فلا يمكن الدفع بعدم علم الناقل وتوقعه لما سيحدث وعواقبه[45].

المطلب الثالث:

التعويض عن الأضرار النفسية فقط:

كما ذكرنا سابقاً أدى غياب التفسير الواضح للمادة 1/17 وزيادت عدد الدعاوى المقامة بسبب الاضرار النفسية إلى إجتهاد المحاكم في إيجاد تفسير يحقق اهداف الاتفاقية ويصل إلى مقاصد القائمون على امرها إلا أن هذه الإجتهادات جاءت متضاربة مما تسبب في صدور أحكام متباينة نرى انها قد أفرغت الاتفاقية من مضمونها ولم تسهم في تحقيق هدفها الأساسي وهو القضاء على تضارب وتعارض القوانين الوطنية، وما يؤكد ذلك الحكم الذي توصلت اليه المحكمة المختصة في قضية. [46] Ester KalishV. Trans World AirLines (إلى أحقية المدعية في الحصول على تعويض عما لحقها من أضرار نفسية حتى ولولم تصاحبها أي أضرار بدنية)، وتتلخص وقائع الدعوى في الآتي (أنه عند هبوط الطائرة التي كانت تقل السيدة (Kalish) في مطار الوصول اشتعلت النيران في احدى محركاتها، واصبحت صافرات الانذار تدوي وساد الهلع داخل الطائرة واندفع الركاب نحو ابواب النجاة، وفقدت المدعية توازنها وسقطت على أرض الطائرة وتدافع الركاب من حولها ومن فوقها يركلونها باقدامهم غير مبالين، فتملكها الرعب وأخذت تصرخ وترتجف بلاوعي.) وقد قالت المحكمة في تبرير حكمها ((ان الصدمة النفسية التي تعرضت لها المدعية في ظل ظروف الواقعة كانت من الشدة والقسوة بحيث ترقى الى مرتبة الاضرار البدنية ان لم تكن أشد، مما يتعين معه مساواتها بها وتعويضا عنها)) ولعل ما توصلت اليه المحكمة هو ما أشرنا اليه في مواضع متقدمة من هذا البحث وهو أن من الاضرار النفسية مايكون مساويا للاضرار البدنية ومنها ماهو متجاوز لها، كما في هذه القضية مما أدى الى ان تتجاوز المحكمة نص المادة (1/17) وتتعامل بروح القانون وتساوي بين الاضرار النفسية والاضرار البدنية وتوجب لها تعويضا مستقلا عن الاضرار البدنية ولكي تصبح الصورة أكثر وضوحا نستعرض الحكم الصادر من المحكمة العليا في مقاطعة وستشسترفي قضية

(Robert Palagonia, Et AI. V. T. W. A. 1979)[47]

إذ جاء الحكم مستنداً على الأضرار النفسية لوحدها بموجب المادة (1/17). والجديد في هذا الحكم ليس انه إعتمد الأضرار النفسية فقط للتعويض بموجب المادة (17 /1) وإنما إنه أخذ منحىً آخراً بعيداً عن التفسير الواسع الذي كانت تأخذ به المحاكم عندما تريد التعويض عن الضرر النفسي والمنحى هو ان الترجمة الإنجليزية (Bodily Injury) لم تكن ترجمة صحيحة ودقيقة للمصطلح الفرنسي المقابل الذي وضعت به الاتفاقية (Lesion Corporelle) وأن المصطلح المقابل لها في اللغة الانجليزية هو (Personal Injury) والذي ينصرف إلى كافة الأضرار التي تلحق الإنسان في شخصه أي انها تشمل الاضرار البدنية والنفسية، وبما ان المدعي قد أسس دفاعه على ترجمة المصطلح وحتى تستجلي المحكمة الامر وتقف على الحقيقة استمعت إلى راي عدد من الخبراء ورجعت إلى عدد من الاتفاقيات الدولية التي استخدمت ذات المصطلح ووقفت على الترجمة المقابلة له والمعمول بها والمعتمدة في تلك الاتفاقيات وقد خلصت المحكمة في نهاية الامر الى صحت ما دفع به الادعاء.

وفي ختام هذا البحث نورد النتائج والتوصيات التي توصلنا إليها وهي:

أولاً: النتائج:

---

[45] Ester Kalish V. Trans World Air Lines. 14 Avi17 ،(N. Y. City Civil Court ،963 ،Queens Country ،1977
أنظر فريد العريني. مصدر سابق، ص347

[46] Ester Kalish V. Trans World Air Lines. 14 Avi17 ، (N. Y. City Civil Court ،963 ،Queens Country ،1977
أنظر فريد العريني. مصدر سابق، ص347.

[47]- فريد العريني. مصدر سابق، ص348

1. لم تتضمن اتفاقية مونتريال 1999 تعريفاً لكلمة حادثة مما أدى إلى اجتهادات قضائية وفقهية متضاربة.
2. النصوص الواردة في اتفاقية مونتريال 1999و الاتفاقيات الدولية ذات الصلة قد جاءت مقتصرة على التعويض عن الأضرار البدنية التي تصيب المسافرين دون الأضرار النفسية(المعنوية).
3. لم تتضمن اتفاقية مونتريال نصاً صريحاً يكفل التعويض للمسافر عن الأضرار النفسية (المعنوية)، مما أدى إلى فتح الباب أمام المحاكم إلى إصدار أحكام متباينة.
4. القضاء من جهته التزم بحرفية نص المادة(1/17) في بداية الأمر (عدم التعويض عن الأضرار النفسية (المعنوية)، إلا أن المحاكم بدأت تتباين فيما بينها بشأن تعويض المسافر عن الأضرار النفسية التي تصيبه، حتى استقر الأمر في نهايته إلى أن وضعت الأضرار النفسية في مقام التعويض الملقى على عاتق الناقل الجوي، ضمن الأضرار التي تصيب المسافر متى ما كانت متلازمة مع أضرار بدنية.
5. بالنظر إلى روح النصوص القانونية الواردة في الاتفاقية بشأن تحديد مسؤولية الناقل الجوي يتضح أنها لا تهدف إلى تكبيد الناقل الجوي الخسائرَ أو تحميله المسؤولية، بقدر ما تهدف إلى المحافظة على سلامة المسافرين ووصولهم نقطة مقصدهم النهائية سالمين دون أدنى ضرر يصيبهم، وهو ما يستقيم مع تحمل الناقل الجوي المسؤولية، ومن ثم التعويض عن كافة الأضرار التي تصيب المسافر أثناء فترة تنفيذ عقد النقل الجوي، بما في ذلك الأضرار النفسية.

ثانياً: التوصيات:

1. نوصي بتعديل اتفاقية مونتريال1999 بحيث تتضمن تعريفاً واضحاً ومنضبطاً لكلمة حادثة حتى يتم إعمال نص المادة (1/17) وفق معيار موحد.
2. فيما يتعلق بحماية المسافرين المتضررين ضرراً نفسياً من تنفيذ عقد النقل الجوي وإمكانية حصولهم على تعويض لجبر ذلك الضرر، نرى أن يتم تعديل الاتفاقيات ذات الصلة- كاتفاقية مونتريال 1999م وإدراج نصوص واضحة وصريحة تكفل حق المضرور ضرراً نفسياً في التعويض كما هو الحال في تعويض المسافر المضرور بدنيا. مما يشكل ضماناً لتوحيد الأحكام القضائية في الدول المختلفة.

المراجع:

أ. المصادر القانونية:

1. اتفاقية وارسو الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي1929م.
2. اتفاقية مونتريال الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي 1999م.
3. القانون الجنائي السوداني(النافذ) لسنة 1991م.

ب. المراجع القانونية:

1. أبادير رفعت. 1983م مدى مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية وارسو 1929عن الأضرار التي تلحق المسافرين من جراء عمليات اختطاف الطائرات وأعمال العنف التي تقع داخل المطارات، دون ناشر، القاهرة،
2. أحمد إبراهيم سيد. 1999م العقود والشركات التجارية فقهاً وقضاءً، الطبعة الأولى، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية.
3. البنا يحيى أحمد 1994م الإرهاب الدولي ومسؤولية شركات الطيران، منشأة المعارف، الإسكندرية.
4. الخولي أكثم أمين. 1971م دروس في القانون البحري والجوي، مكتبة سيد عبد الله وهبه، القاهرة.
5. الطباخ شريف أحمد 2005م التعويض عن النقل البري والبحري والجوي، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية.
6. العريني محمد فريد2002 القانون الجوي النقل الجوي الداخلي والدولي. دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية

7. عثمان. عبد الحكم محمد عبد السلام 1983م-1403هـ التزام السلامة في النقل الجوي، رسالة دكتوراه، جامعة عين شمس، القاهرة.
8. الفقي عاطف محمد. 2005-2006م. القانون الجوي، بدون ناشر، القاهرة.
9. فهيم مراد منير 1968م خضوع النقل الجوي الداخلي لنظام اتفاقية وارسو للنقل الدولي، منشاة المعارف، الإسكندرية.
10. الكندري محمود أحمد 2000م التنظيم القانوني للنقل الجوي الدولي وفق اتفاقية مونتريال لعام 1999م، تحديث نظام وارسو1929م، الطبعة الأولى مجلس النشر العلمي، جامعة الكويت، الكويت.
11. محمدين جلال وفاء. (بدون تاريخ) تشديد مسؤولية الناقل عن الأضرار الحاصلة للمسافرين، دراسة في القضاء الأمريكي دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية.
12. المز وغي عبد السلام علي1977م، تعليق على حكمين لمحكمة بنغازي الابتدائية، مجلة الدراسات القانونية جامعة قار يونس، ليبيا.
13. يا ملكي أكرم. 1998م. القانون الجوي، دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان.
14. المؤتمر العشرين لكلية القانون بجامعة الأمارات –دبي 26أبريل 2012 بعنوان (الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية.

ج. معاجم وكتب اللغة:

1-اسماعيل بن حماد الجوهري. الصحاح في اللغة، الجزء الأول، دار العلم للملايين، الطبعة الرابعة، بيروت1990
2-الحموي أحمد بن محمد1985 شرح الأشباه والنظائر.
3-الخليل بن أحمد الفراهيدي. كتاب العين. الجزء السابع، بغداد 1980
4-محمد المرتضى الزبيدي. تاج العروس، الجزء الأول، طبعة الكويت.
5-الموسوعة العربية العالمية، موسوعة العلوم عند العرب والمسلمين (الطب النفسي)، الرياض1999

د- مراجع اللغة الإنجليزية:

Fridman، HL Gerald 2011 The Law Of Contract in Canada ، Cars well، Toronto.

هـ - الأحكام القضائية:

1-Alvarez V. American Airline inc ،. (2000)27Avi17 ،475
2-Antal Beck Et Al V. Kim Royal Dutch Airlines and Ritz Travel ،
14Av. 18. 210(N. Y. S. C.)county of Dutchess. 1977
3-Burnett V. Trans World Airlines ،Inc. 368F. Supp. 1152(1973)
United States District Court، D New Mexico، Albuquerque Division. December13 ، 1973
4-Hadad V. AirFrance ،Trib Grade Inst. De Paris. 22avril 1978 ،Annal. OP. cit. Vol. 111
5-Husserl V. Swiss Air Transport Company ،LTD. 388F. supp. 1238(1975.
United States District Court، S. D. New York. February10 ،1975.
6-Husserl V. Air France ،12 AVI. 17. 637(S. D. N. Y. 1972)
-King V. Bristow Helicopters Ltd.
7-MiriamHerman V. Trans World Air Lines inc. ،337(S. D. Y.) 2d 827(1972)
8-Miriamherman V. TransWorldAirLines inc. ،13Avi17 ،231(N. Y. C. A. 1974)
9-Marris V. Kim Royal Dutch Airlines and Ritz.
10-Nazir Tarar V. Pakistan International AirLines ،554F. supp. 471(1982)
11-Philips V. Transcontinental and Western Air
12- Robert Palagonia ،Et AI. Trans World Airlines ،Air Law ،VoL. (1) IV. NO. 2 ، 1979 ،Introductory Note، By Alvin H. Meadow. P. 104
13-Rosman V. Trans World Airlines inc(1974)34N. Y. 2d 385. .
14-Salerno V. Pan American World Airways inc ،. 606 supp 656 (S. D. Y.)1985