

مدى التزام الناقل الجوي بضمان سلامة

المسافرين إزاء عمليات القرصنة الجوية

أ. دلال يزيد

كلية الحقوق بجامعة تلمسان

مقدمة:

كان للتقدم المذهل في صناعة الطائرات والتطور الهائل في تسهيلات الملاحة الجوية وخدماتها الأرضية وعلوم الأرصاد الجوية الأثر البالغ و الفضل الكبير في تضاؤل مخاطر الجو التقليدية و حصرها في أضيق نطاق، فكاد الناقل الجوي أن يضمن سلامة الركاب على وجه التأكيد.

وما فتئت سلامة الركاب تتأكد ، حتى أضحى هؤلاء عرضة لنوع جديد من المخاطر يتمثل في عمليات القرصنة الجوية التي أدى تكرار وقوعها ، و من ثم تفشيها، إلى إبرام جملة من الاتفاقيات التي عُنت بتكريس الحماية الجزائية لسلامة الملاحة الجوية الدولية¹ ، لكن من دون أن تتعرض للجوانب المدنية لهذه المسألة.

لذلك ، طُرح التساؤل حول مدى اعتبار الناقل الجوي ضامنا لسلامة المسافرين الذين يستقلون إحدى طائراته التي اعترضتها عملية اختطاف ، لا

¹ اتفاقية طوكيو لسنة 1963 المتعلقة بالجرائم والأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات، اتفاقية لاهاي لسنة 1970 الخاصة بقمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات ، و أخيرا اتفاقية موريال لسنة 1971 الخاصة بقمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد أمن الطيران المدني. مصادقة الجزائر على الاتفاقيات الثلاث تمت بمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 95-214 المؤرخ في 1995/08/08 الجريدة الرسمية 1995/44. حول هذه الجرائم ، أنظر: صلاح الدين جمال الدين ، إرهاب ركاب الطائرات ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية ، 2004 ، ص 20 وما يليها ، أسامة مصطفى إبراهيم مضوي ، جريمة اختطاف الطائرات المدنية في القانون الدولي والفقهاء الإسلامي ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت ، 2003 ، ص 25 وما يليها ، أسامة محمد بدر ، مواجهة الإرهاب ، النسر الذهبي ، مصر ، 2000 ، محمد رفعت ، صالح بكر الطيار ، الإرهاب الدولي ، مركز الدراسات العربي الأوروبي ، 1998 ، ص 47.

يلجأ فيها المختطفون إلى إيذاء ركابها بدنيا و إنما إلى تهديدهم واحتجازهم ، مما يؤدي إلى إصابتهم بأضرار نفسية و عصبية بليغة من جرّاء ذلك .

هذا ما سنحاول الإجابة عنه اعتمادا على اتفاقية وارسو لسنة 1929 المتعلقة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي التي لا زالت سارية المفعول إلى يومنا هذا بالرغم من دخول خليفتها اتفاقية موريال لسنة 1999 حيز التنفيذ¹ ، دون إغفال قانون الطيران المدني الجزائري رقم 98-06² ، و ذلك في مبحثين : نتعرض في المبحث الأول إلى مدى إمكانية اعتبار أعمال القرصنة الجوية من مخاطر الطيران التي يتحمل عبئها الناقل الجوي على غرار تحميله لمخاطر الطيران التقليدية و ذلك في إطار التزامه بضمان السلامة ؟ و ترتيبا عليه، نتناول في المبحث الثاني مدى مسؤولية الناقل الجوي عمّا ترتبه هذه الأعمال الإجرامية من أضرار نفسية لاحقة بالمسافرين ؟

المبحث الأول: التزام الناقل الجوي بسلامة المسافرين

يلتزم الناقل الجوي للمسافرين بإيصال هؤلاء إلى الوجهة التي يقصدونها سالمين غاملين ، وقد جاءت كلّ من اتفاقية وارسو 1929 واتفاقية موريال 1999 إلى جانب قانون الطيران المدني الجزائري بحكم يقرّر هذا الالتزام ويؤكدّه ، حيث تتفق هذه التشريعات في مجموعها على أن يكون الناقل الجوي مسؤولا عمّا يقع من حوادث جوية من شأنها الإضرار بالمسافرين³ .

¹ دخول اتفاقية موريال 1999 كان في عام 2004 ، و لم تبادر الجزائر إلى يومنا هذا للانضمام إليها أو التصديق عليها، فيما تمت المصادقة على اتفاقية وارسو لسنة 1929 بمقتضى المرسوم رقم 63-74 المؤرخ في المرسوم رقم 74-64 المؤرخ في 2 مارس 1964. ج.ر. رقم 26 سنة 1964.

² قانون رقم 98-06 المؤرخ في 03 ربيع الأول 1419 الموافق ل 27 يونيو 1998 يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني. ج.ر. رقم 1998/48.

³ طبقا للمادة 17 من اتفاقية وارسو 1929 المقابلة لنفس المادة من اتفاقية موريال 1999 ، والمادة 145 من قانون الطيران المدني الجزائري.

وقبل معرفة ما إذا كانت عملية اختطاف الطائرة تشكل حادثاً جويًا من شأنه الإخلال بالتزام الناقل الجويّ بسلامة المسافرين (المطلب الثاني)، يجدر بنا التّطرق إلى مضمون هذا الالتزام أي طبيعته من حيث كونه التزامًا بتحقيق نتيجة أم التزامًا ببذل عناية، حتّى يتبيّن لنا بجلاء متى يعدّ الناقل الجويّ مخلاً بهذا الالتزام، هل بعدم بذله العناية الواجبة أم بمجرد عدم وصول الرّكاب سالمين؟ (المطلب الأول).

المطلب الأول: مضمون التزام الناقل بسلامة المسافرين

حينما قضت محكمة النقض الفرنسية في عام 1911 بوجود الالتزام بضمان سلامة المسافرين على عاتق الناقل، لم تكن عبارات الالتزام بتحقيق نتيجة والالتزام بوسيلة قد ظهرت بعد¹، ولعلّ الفضل في إبراز التفرقة بين هذين الالتزامين، يعود إلى الفقيه René Demogue².

وتبرز أهمية هذه التفرقة في مجال الإثبات، فإذا كان الالتزام ببذل عناية وقع على الدّائن إثبات عدم بذل المدين العناية الواجبة، ويكفي المدين للتخلّص من هذا الالتزام إثبات العكس، أما إذا كان الالتزام بتحقيق نتيجة

¹ G. Viney, p. Jourdain, droit civil : les conditions de la responsabilité, L.G.D.J, Paris, 1998, p 477.

² يرى Demogue في كتابه traité des obligations en général أنّ التزام المدين ليس دائماً ذو طبيعة واحدة، إذ يمكن أن يكون التزاماً بنتيجة أو التزاماً بوسيلة. ولم يلق هذان الاصطلاحان قبولا من الفقه، فغير صحيح في نظر البعض وعلى رأسهم "مازو" التمييز بين النتيجة والوسيلة لأنّ المفروض أنّ لكلّ التزام نتيجة يتمّ تحقيقها ببذل عناية معيّنة، والأجدى هو توظيف اصطلاح التزام محدّد و التزام بحيلة وعناية. إلا أنّ اصطلاح "التزام محدّد" بدوره لم يسلم من النقد، باعتبار أنّ كلّ التزام يجب أن يكون محدّداً وإلا كان باطلا لعدم وجود المحل. أنظر:

P. Le tourneau, L. cadiet, Droit de la responsabilité, Dalloz, Paris, 1998, p 445; P. Jourdain, les principes de la responsabilité civile, Dalloz, Paris, 1998, p 52.

فإن القانون يفترض خطأ المدين بمجرد عدم تحقق النتيجة ما لم يسقط هذه القرينة بإثبات السبب الأجنبي¹. وعليه، فسنستخدم هذه التفرقة أيضا في بحث مضمون التزام الناقل بضمان سلامة المسافرين، لاسيما وأن تراوح طبيعة مسؤولية هذا الأخير بين الخطيئة والموضوعية يقتضي ذلك.

الفرع الأول : الالتزام بالسلامة التزام ببذل عناية

قبل أن تُعقد اتفاقية وارسو في عام 1929 كان التزام الناقل الجوي بضمان السلامة في القانون الفرنسي التزاما بتحقيق غاية، أما القانون الإنجوساكسوني الذي يعتبر مسؤولية الناقل الجوي ذات طابع تقصيري، فلم يكن يلزم هذا الأخير إلا ببذل العناية اللازمة لضمان سلامة الركاب الذي يقع عليه عبء إثبات إهمال الناقل.

و لكن اتفاقية وارسو، ومن خلفها قانون الطيران المدني الجزائري، لم تأخذ بأي من هذين النظامين وابتكرت نظاما خاصا يتوسطهما، فوفقا للمادة 17 منها والمقابلة للمادة 145 من قانون الطيران المدني يكون الناقل مسؤولا تلقائيا بمجرد حدوث ضرر للمسافر أثناء تنفيذ النقل، وهذه هي خاصية الالتزام بتحقيق نتيجة، غير أن المادة 20 من اتفاقية وارسو المقابلة للمادة 1/148 من قانون الطيران المدني الجزائري تنص على ألا يكون الناقل مسؤولا إذا أثبت أنه وتابعيه قد اتخذوا كافة التدابير الضرورية لتجنب وقوع الضرر أو أنه استحال عليهم ذلك، وتلك هي خاصية الالتزام ببذل عناية.

¹ J.L. Aubert et autres, Les obligations "les rapports d'obligation", Dalloz, Paris, 1999, p 126 ; p. Jourdain, op. cit, p 53.

هذا التّعارض الظاهري يسهل حلّه بمزج المادتين معا ، فالنّصوص المذكورة تلزم النّاقّل المدين بالسلامة بأن يتّخذ فقط كلّ ما تقتضيه العناية لتوصيل المسافرين سالما إلى الجهة التي يقصدها، غير أنّه خلافا لقاعدة الالتزام ببذل عناية ليس على المسافرين إثبات خطأ النّاقّل لأنّ الخطأ مفترض فيه بداءة، بل يقع على الأخير في سبيل التّخلّص من المسؤولية أن يثبت أنّه اتخذ العناية والاحتياطات التي يتخذها النّاقّل الحريص في نفس الظروف¹.

وعليه فإنّ التزام النّاقّل بضمان سلامة المسافرين ليس التزاما بتحقيق نتيجة، فهو لا يضمن وصول الرّكّاب سالما إلى جهة الوصول، بل هو التزام ببذل عناية مع قلب عبء الإثبات ونقله من المسافر إلى النّاقّل، إذ ليس على المسافر أن يثبت أنّ النّاقّل لم يبذل العناية الواجبة وإنّما على النّاقّل أن يثبت عكس ذلك^{2,3}، لأنّ الخطأ مفترض في جانبه.

ويمكن لهذه الصّيغة - التزام النّاقّل ببذل عناية - أن تجد تبريرا لها وقت وضع الاتفاقية حيث كان النّقل الجوّي نشاطا احتماليا Aléatoire ، لا يمكن إلزام من يتولاه بضمان سلامة المسافرين على وجه التّأكيد ، بل يكفي تكليفه باتخاذ التّدابير الضرورية التي يمكن أن تضمن سلامة الرّحلة. ولعلّ هذه

¹ من بين هذه الاحتياطات : تجهيز طائرة مؤمنة ، اختيار طيارين أكفاء ، جمع المعلومات الخاصة بحالة الجو وتزويد قائد الطائرة بها ، إتباع تعليمات لوائح الطيران ، استعمال الطّرق الفنية المختبرة التي تتفق مع ما توصّل إليه الطيران من تقمّم ، واتخاذ كلّ ما من شأنه تأمين سلامة الرحلة الجوية . أنظر : Touafek Rabah , " la sûreté et la sécurité aéronautique" , édition HOUMA , Alger , 2003 , p 52 ; M.A. Meterfi , "Entretien et maintenance : des impératifs de sécurité" , Magazine Le Phare , n°11 , mars 2000,p20.

² Comparer avec : "Obligation de résultat allégée" cité par : Loic Grard , l'obligation de sécurité et le transport aérien de personnes , colloque : "l'obligation de sécurité" , presse universitaire de Bordeaux , 2003 , p 152 ; et "Obligation de moyens renforcée" cité par : P.Jourdain , op.cit , p 54.

³ يرى جانب من الفقه أنّ الاتفاقية بهذا المعنى قد تأثرت بالنظام القانوني الفرنسي الذي ابتكر فكرة افتراض الخطأ انطلاقا من المسؤولية من حراسة الأشياء غير الحيّة ، إلا أنّه لا يمكن إنكار أنّ النظام الإنجلوساكسوني بدوره يعرف قاعدة مماثلة لها وهي قاعدة Res Ipsa loquitur التي تعني أنّ الأشياء تتحدث بذاتها فتدل على الخطأ، فهي تحمل نفس المعنى وتؤدي نفس الدور .

المحابة للنّاقّل الجوّي التي اقتضتها الظروف آنذاك قد زالت معطياتها ومتطلباتها اليوم ، بعد أن أضحت الطّائرة أكثر الوسائل أمنا وراحة ، ممّا مهّد لبروز المسؤولية الموضوعية للنّاقّل الجوّي التي لا تتلاءم قواعدها إلّا مع الالتزام بتحقيق غاية.

الفرع الثاني : الالتزام بالسلامة التزام بتحقيق غاية

عرفت مسؤولية النّاقّل الجوّي تحوّلًا جذريًا من حيث طبيعتها ، إذ كانت مسؤولية شخصية وأضحت مسؤولية موضوعية بفضل مجموعة من العوامل المتمثلة أساسًا في ضغط الفقه ومناذاته بتشديد مسؤولية النّاقّل الجوّي، والتّعديل القضائي لهذه المسؤولية بما يتماشى مع حماية المسافرين ، إلى جانب التّطوّر التكنولوجي الهائل الذي سجّله الصّناعة الجوية ، فقد أصبحت الرّحلات الجوية تتمّ في ظروف يضاهاى بشأنها عنصر الاحتمال Aléa مثيله في وسائل النّقل الأخرى التي يلتزم أصحابها بضمان سلامة الرّكاب على وجه التّأكيد لا الاحتمال.

فإن كان الالتزام ببذل عناية يتماشى في مفهومه مع قواعد المسؤولية الشخصية القائمة على أساس الخطأ المفترض في ظلّ اتفاقية وارسو وقانون الطيران المدني الجزائري، فإنّه لا يتفق على الإطلاق مع قواعد المسؤولية الموضوعية التي تبناها المشرّع الدّولي وأصبغها على أحكام مسؤولية النّاقّل الجوّي من خلال بروتوكول جواتيمالا لعام 1971¹ وحديثا اتفاقية موريال 1999 ، والتي استبعدت نصوصهما أحقية النّاقّل في الإعفاء من المسؤولية بإثبات انتقاء الخطأ من جانبه أي بإقامة الدّليل على اتخاذه كافة التّدابير الصّورية لتفادي

¹ بروتوكول جواتيمالا المعدل لاتفاقية وارسو 1929 و الموقع عليه في 08 مارس 1971 ، و الجزائر ليست طرفًا فيه.

وقوع الضرر أو استحالة ذلك إذا ما أُخلّ بالتزامه بضمان سلامة المسافرين ، فما كان لهذا الالتزام إلا أن يتحوّل من التزام ببذل عناية إلى التزام بتحقيق نتيجة.

إذن، لقد انعكس التوجّه نحو المسؤولية الموضوعية للنّاقّل الجوّي على الالتزام بضمان السلامة وظهر ذلك في تصعيد هذا الالتزام والارتقاء به من مجرد التزام ببذل عناية إلى التزام بتحقيق غاية ، فروح المسؤولية الموضوعية هي التزام النّاقّل بضمان وصول المسافرين سالمين فإذا لم تتحقّق هذه النتيجة انعقدت مسؤوليته مباشرة ، لأنّ المسؤولية الموضوعية تقوم على أساس الضرر لا الخطأ ، بمعنى أنّ النّاقّل الجوّي يكون مسؤولاً بمجرد حصول الضرر ولا ينفعه لفكّك من هذه المسؤولية إثبات السّبب الأجنبي فحسب ، وإنّما تتقلّص دائرة الإعفاء وتختزل في حالة واحدة ألا وهي خطأ المضرور فقط¹.

و عليه ، لاشكّ أنّ الالتزام بضمان السلامة يكون التزاماً أجوف عديم المعنى إن لم يكن التزاماً بتحقيق غاية ، فالأضرار البدنية والنفسية النّاجمة عن الإخلال بهذا الالتزام لا يمكن أن تكون إلاّ محلاً لمساءلة موضوعية ينال فيها المضرور الحقّ في التّعويض تلقائياً ، وأداء هذه الوظيفة التعويضية بشكل جيّد لا يكون إلاّ في ظلّ ضمان النّاقّل الجوّي وصول مسافريه سالمين على وجه التأكيد .
و خلاصة القول ، أنّ الالتزام بضمان سلامة المسافرين في النّقل الجوّي وفقاً لبروتوكول جواتيمالا 1971 واتفاقية موريال 1999 قد بلغ من الحدة والشدة ما يجاوز نظيره في النّقل البرّي والبحري ، فالالتزام النّاقّل الجوّي هو

¹ طبقاً للمادة 1/21 من اتفاقية موريال 1999. ولكن تجدر الإشارة إلى أنّ الالتزام بضمان السلامة يعتبر وفقاً لاتفاقية موريال 1999 التزاماً بتحقيق غاية ، ولكن حين تكون قيمة التعويضات المطالب بها في حدود 100 ألف حق سحب خاص ، أمّا إذا تجاوز تلك القيمة هذا الحد فإنّ التزامه لا يدعو أن يكون مجرد التزام ببذل عناية مع قلب عبء الإثبات وإلقائه على النّاقّل كما هو الحال في اتفاقية وارسو 1929 ، ذلك أنّ النّاقّل بإمكانه دفع مسؤوليته بإثباته عدم وجود إهمال من جانبه طبقاً للمادة 2/21 من اتفاقية موريال 1999.

الالتزام قانوني مستقل عن العلاقة العقدية بينه وبين الراكب ومنبثق عن المسؤولية الموضوعية التي لا تدحض إلا بإثبات خطأ المراكب نفسه. ويكشف عن الإخلال بالالتزام السلامة وقوع حادث جوي، فهل تعد عمليات القرصنة الجوية من قبيل الحوادث الجوية التي من شأنها الإخلال بهذا الالتزام؟

المطلب الثاني : إخلال الناقل بالالتزام بسلامة المسافرين - الحادث الجوي :

تقضي المادة 17 من اتفاقية وارسو 1929 باعتبار الناقل الجوي مسؤولاً عما يلحق ركابه من أضرار شريطة أن تكون هذه الأضرار ناجمة عن حادث "Accident"^{1, 2}، فما المقصود بالحوادث ؟

لقد سكنت كل من اتفاقية وارسو 1929 ، ومن بعدها اتفاقية موريال 1999 عن بيان المقصود بمصطلح "حادث"³ ، مما جعل الفقه والقضاء يتصدّيان

¹ وهي تقابل المادة 17 من اتفاقية موريال 1999 مع العلم أن هذا النص قد احتفظ بنفس مصطلح "الحادث" للدلالة على الواقعة المولدة للضرر. وتجدر الإشارة إلى أن بروتوكول جواثيمالا 1971 قد استعمل مصطلح "الواقعة" *le fait* ، وغني عن البيان أن هذا المصطلح أعم وأوسع معنى من مصطلح الحادث باعتباره يغطي جميع الأسباب المؤدية لحدوث الضرر وهو ما يتفق مع أحكام المسؤولية الموضوعية التي تضمنتها نصوصه. ² بخصوص قانون الطيران المدني الجزائري تقضي المادة 145 منه باعتبار الناقل الجوي مسؤولاً عما يلحق الركاب من أضرار وخسائر شريطة أن يكون "سبب" تلك الخسارة قد حدث على متن الطائرة. ومعلوم أن كلمة "سبب" أعم وأشمل من كلمة "حادث" وحتى من كلمة "واقعة" ، فهي أي "السبب" تشمل كل ما يمكن أن يلحق ضرراً بالركاب.

³ في مقابل ذلك، أعطت اتفاقية شيكاغو المتعلقة بالطيران المدني الدولي الموقع عليها في 1944/12/07 تعريفاً للحادث بأنه :

"Evènement associé aux opérations d'un aéronef et prenant place entre le moment de l'embarquement et celui de débarquement".

والجدير بالذكر أن هذا التعريف ورد في الملحق 13 للاتفاقية المذكورة ، والذي يتعلق بالتحريات في حوادث الطائرات ، ولا يجب أن يمتد معناه هذا ليشمل معنى الحادث كشرط لقيام مسؤولية الناقل الجوي والذي تناولت أحكامها اتفاقية وارسو 1929 ، في هذا المعنى أنظر : قرار المحكمة العليا الأمريكية في 1985/03/04 في قضية "saks" ضد الخطوط الجوية الفرنسية آثار إليها :

إلى هذه المسألة واللذان اتسمتا موقفهما بالضييق سرعان ما ظهرت عمليات القرصنة الجوية لتوسّع من مفهوم الحادث أيّما اتساع .

الفرع الأول : الفقه بين مضييق وموسع لمعنى الحادث

ذهب الاتجاه المضيّق في تعريف الحادث إلى الرّبط بينه و بين الاستغلال الجوّي بحيث "يعدّ حادثاً كلّ واقعه فجائية ناجمة عن عملية النّقل ومرتبطة من حيث أصلها باستغلال الطّائرة".

بينما راح الاتجاه الموسع إلى إطلاق وصف الحادث على كلّ واقعة يترتّب عليها المساس بشخص الرّاكب سواء كانت مرتبطة باستغلال الطّائرة في النّقل الجوّي أو ناجمة عن تدخّل لا يمكن توقّعه من عامل خارجي، كثورات عناصر الطّبيعة أو فعل الغير¹.

ولم يكن لهذا الخلاف الفقهي سوى قيمة نظرية بحثة ، بل ولم يحظ البحث عن تعريف "الحادث" حتّى باهتمام الناقلين الجوّيين من الناحية العملية في ظلّ المسؤولية الشخصية القائمة على الخطأ المفترض التي أرسّتها اتفاقية وارسو ، ويعود ذلك إلى اعتماد هذه الفئة ، في سبيل دفع المسؤولية عنها، على إثبات انتقاء الخطأ طبقاً للمادة 20 من الاتفاقية أكثر من اعتمادها على نفي وصف الحادث عن الواقعة المسبّبة للضرر².

G.Legier , L'application de la convention de Varsovie par les juridictions américaines , Revue Française de Droit Aérien , 1987 , p 256..

¹ في هذا المعنى : جلال وفاء محمددين ، دروس في القانون الجوّي ، مطبعة الإشعاع، الإسكندرية، 1992 ، ص 287 ، فايز نعيم رضوان، محاضرات في قانون الطيران التجاري، بدون دار نشر، القاهرة، 1986، ص 165 ، وفي نفس المعنى :

J .Tosi , Responsabilité aérienne,Dalloz ,Librairie technique de la cour de cassation, Paris, 1978, p 83.

² محمد فريد العربي ، القانون الجوّي، دار الجامعة الجديدة، القاهرة، 2004 ، ص 330.

لكن سرعان ما أضحى التفتيش عن تعريف دقيق للحادث ذا أهمية قصوى عمليا ، سواء بالنسبة للنّاقلين أو المسافرين بالنّظر لسببين : أولهما واقعي فرضته المخاطر الجديدة للطيران التي ظهرت بجانب المخاطر التقليدية والمتمثلة في عمليات القرصنة الجوية واختطاف الطائرات، ممّا طرح التساؤل حول مدى اعتبار هذه المخاطر من قبيل الحادث ؟ أمّا السبب الثاني فهو قانوني ، إذ أنّ الاتفاقيات الدولية بدأت منذ منتصف الستينات من القرن الماضي تأخذ بنظام المسؤولية الموضوعية القائمة على فكرة الخطر ، ومن ثمّ تقلّصت طرق دفع المسؤولية وانحصرت في طريق واحد وهو خطأ المضرور¹ ، الأمر الذي حدا بالنّاقلين الجويين إلى التماس وسيلة أخرى لدفع المسؤولية عنهم وذلك من خلال نفي وصف الحادث عن الواقعة المسببة للضرر.

وبالتالي، فإن كان التعريف المضيّق للحادث يتماشى ومبادئ المسؤولية الشخصية في ظلّ اتفاقية وارسو باعتباره هنا كاشفا عن خطأ النّاقّل ، فإنّ قواعد المسؤولية الموضوعية القائمة على أساس الضرر، التي تبناها كلّ من بروتوكول جواتيمالا 1971 واتفاقية موريال 1999 ، لا تتفق إلّا مع التعريف الواسع للحادث والذي يدخل في مفهومه كلّ الأسباب الممكنة للضرر سواء كانت ناجمة عن عملية النّقل أو غير ناجمة عنها².

¹ طبقا لاتفاق موريال 1966 وبروتوكول جواتيمالا 1971 ، حيث استبعد هذان التشريعان المادة 20 من اتفاقية وارسو والمتعلقة بإثبات اتخاذ التدابير الضرورية أو استحالة ذلك كوسيلة لدفع المسؤولية . وكذلك الشأن بالنسبة لاتفاقية موريال 1999 إذا كانت قيمة الأضرار لا تتجاوز 100 ألف وحدة سحب خاصة، حيث يسأل النّاقّل مسؤولية موضوعية وما عليه إلا إثبات خطأ المضرور إن وجد وإلا نفي وصف الحادث للفاك من المسؤولية (المادة 2/21 من اتفاقية موريال 1999).

² تجدر الإشارة إلى أنّ المشرّع الجزائري في قانون الطيران المدني قد استعمل لفظ "سبب" للدلالة على الواقعة المسببة للضرر اللاحق بالمسافرين، وكان يمكن القبول بذلك لو أنّ هذا القانون تبني المسؤولية الموضوعية للنّاقّل الجوي التي تتفق في أحكامها مع تحميل هذا الأخير تبعه جميع الأضرار اللاحقة بالمسافرين باعتبار أنّ لفظ "سبب" لفظ شامل لكلّ مصادر الضرر ، ولكن لا تعدو أن تكون مسؤولية النّاقّل الجوي في ظلّ هذا قانون مجرد مسؤولية شخصية خطيئة باعتباره نسخة لاتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955 .

الفرع الثاني : توسيع القضاء لمعنى الحادث

لذلك ، اتجه القضاء في أحكامه إلى الأخذ بالمفهوم الواسع للحادث منذ قضية الزوجين حدّاد ضدّ الخطوط الجوية الفرنسية¹ ، حيث دفعت هذه الأخيرة بعدم مسؤوليتها بحجّة أنّ واقعة اختطاف إحدى طائراتها وإجبارها على الهبوط في أوغندا خارج خطّ السّير المقرّر لها من تل البيت إلى باريس، لا يعدّ حادثاً في مفهوم اتفاقية وارسو ، لأنّ هذا اللفظ ينصرف فقط إلى العطب الفنيّ أو الميكانيكي الذي يصيب الطائرة.

إلا أنّ محكمة السين الابتدائية رفضت هذا الدّفع واعتبرت أنّ عملية اختطاف الطائرة وتحويل مسارها تعدّ حادثاً طبقاً للمادة 17 من اتفاقية وارسو ، ذلك أنّ الحادث ينصرف إلى كلّ واقعة مفاجئة مستقلة عن إرادة النّاقّل وتابعيه ، كما أنّه ليس في النصّ ما يوجب قصر الحادث على العطب الفنيّ أو الميكانيكي للطائرة. وقد تمّ تأييد هذا التّفسير من قبل محكمة استئناف باريس² ، قالت أنّه "من غير المقبول قصر لفظ "الحادث" على الواقعة المادية الفجائية بالمعنى الفنيّ أو الميكانيكي التي تطرأ على الطائرة أثناء الرّحلة ، وإنّما يشمل أيضاً كلّ ما يخلّ بالسّير المعتاد للرّحلة والنّاجم عن تدخّل لا يمكن توقّعه من جانب أغيار سيئي النية كما هو الحال بالنّسبة لعملية تحويل إجرامي للطائرة من قبل قراصنة". وقد أيّدت محكمة النقض هذا التّفسير لكلمة حادث³.

ويتّفق القضاء الفرنسي فيما ذهب إليه مع القضاء الأمريكي الذي جرى منذ قضية Husserl ضدّ الخطوط الجوية السويسرية على اعتبار عمليات

¹ Affaire HADDADE citée par : E. Du PONTAVICE et autres, Traité de droit aérien, tome 2, 2ème édition, L.G.D.J, Paris, 1992, p 742.

² C.A. Paris, 19 juin 1979, Revue Française de Droit Aérien, 1979, p 327.

³ Cass. Civ. 16 février 1982 , Revue Française de Droit Aérien, 1982 , p 342.

القرصنة الجوية من قبيل الحادث ، إذ قضت محكمة جنوب نيويورك في 1972/04/12 بأنّ مفهوم الحادث يشمل كلّ واقعة فجائية خارجة عن سيطرة الناقل. وتواترت الأحكام على الأخذ بهذا التعريف إلى أن وضعت المحكمة العليا للولايات المتحدة الأمريكية بحكمها الصادر في 1985/03/04 في قضية Saks ضدّ الخطوط الجوية الفرنسية تعريفاً أكثر اتساعاً مؤداه أنّ الحادث هو "كلّ واقعة فجائية غير معتادة خارجية عن الشّخص المضرور"¹.

ونخلص من العرض السابق إلى أنّه بالرغم من كون التزام الناقل الجوي بالسلامة وفقاً لاتفاقية وارسو و قانون الطيران المدني الجزائري مجرد التزام ببذل عناية، إلّا أنّ إضفاء القضاء صفة الحادث على عمليات القرصنة الجوية كان من شأنه الارتقاء بهذا الالتزام من طبيعته تلك إلى التزام بتحقيق غاية، ممّا فرض على المشرع الدوليّ دون الجزائري تقنين هذا التحوّل في إطار المسؤولية الموضوعية وذلك من خلال اتفاقية موريال 1999 .

المبحث الثاني : الأضرار النفسية والعصبية الناجمة عن عمليات القرصنة الجوية

بعد أن باتت عمليات القرصنة الجوية تعدّ من قبيل الحادث الجويّ ، ثار التساؤل حول مدى مسؤولية الناقل الجويّ عمّا يصيب الرّكّاب من صدمات عصبية وآلام نفسية من جرّاء التعرض لمثل هذه الأعمال ؟ خاصة وأن اتفاقية وارسو، على خلاف قانون الطيران المدني الجزائري، قد حصرت في مادتها 17 حالات الضرر الذي يصيب الرّكّاب في الوفاة ، الجرح و الأذى البدني² (المطلب

¹ "An unexpected or unusual event or happening that is external to the passenger." Cité par : G. Legier, art. Précité, p 256.

² وهي تقابل المادة 17 من اتفاقية موريال 1999 مع تغيير طفيف في الصياغة، إذ أنّ النصّ الأخير استبدل عبارة "الجرح والأذى البدني" التي كانت واردة في اتفاقية وارسو بعبارة "الإصابة الجسدية".

الأول) ، مما دفع بالقضاء إلى لعب دوره التفسيري حين فصله في طلبات التعويض عن الضرر النفسي (المطلب الثاني).

المطلب الأول : موقف المشرع من الضرر النفسي والعصبي

بينما تجاهل المشرع الدولي مسألة جواز التعويض عن الضرر النفسي فكانت عباراته محل تأويل من الفقه (الفرع الأول) ، كان موقف المشرع الجزائري واضحا وصريحا بشأن هذه المسألة (الفرع الثاني).

الفرع الأول : موقف المشرع الدولي

يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن الضرر الذي يقع في حالة "الوفاة أو الجرح أو الأذى البدني" الذي يلحق الراكب طبقاً للمادة 17 من اتفاقية وارسو 1929 ، ويكون مسؤولاً عن الضرر الذي يحصل في حالة "الوفاة أو الإصابة الجسدية" وفقاً لاتفاقية موريال 1999 في مادتها 17.

وما يبدو من هذين النصين، أنّ المشرع الدولي قد آثر السكوت فيما يخص جواز التعويض عن الأضرار النفسية من عدمه، مما طرح التساؤل حول مدى احتواء عبارة "الأذى البدني" الواردة في اتفاقية وارسو 1929 و مرادفتها "الإصابة الجسدية" الواردة في اتفاقية موريال 1999 للضرر النفسي ؟ وقد توّلى الفقه تفسير هذه العبارة فانقسم إلى اتجاهين :

ذهب اتجاه مرجوح إلى أنّ اتفاقية وارسو لا تقرّ بمسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار النفسية والعصبية ، ذلك أنّ الاتفاقية قد عدّدت الأضرار وأوردتها حصراً في الوفاة والجرح والأذى البدني ، ولا يمكن أن تشمل العبارة الأخيرة "الأذى البدني" بمعناها العادي و الحربي في الضرر النفسي، لأنها تنصرف إلى الأذى الجسماني فقط ¹.

¹ حول هذا الفقه : محمد فريد العريني ، "القانون الجوي" ، الدار الجامعية، بيروت، 1998 ، ص 200 .

ويستند هذا التفسير المضيّق إلى الأعمال التحضيرية لاتفاقية وارسو 1929، حيث أنّ المشروع المبدئي لهذه الاتفاقية كان يتضمّن نصّاً يقرّر مسؤولية الناقل الجوّي عن الحوادث والخسائر والهلاك والتأخير، وهو نصّ عام يشمل كافة الأضرار بما في ذلك الضرر النفسي، غير أنّ واضعي الاتفاقية أعادوا صياغة النصّ النهائي بما هو وارد في المادة 17، ممّا يفيد أنّهم رفضوا الإبقاء على المعنى الواسع الوارد بمسودة المشروع لصالح معنى آخر ضيّق ورد في المادة المشار إليها يحدّد أنواع الأضرار التي يسأل عنها الناقل وليس من بينها الضرر النفسي.

وبالرغم ممّا لحق اتفاقية وارسو من تعديلات، فإنّ الوضع لم يتغيّر سواء في اتفاق موريال 1966 أو بروتوكول لاهاي 1955 أو بروتوكول جواتيمالا 1971، ذلك أنّ النصّ الأصلي للمادة 17 من اتفاقية وارسو قد ظلّ على حاله يقرّر مسؤولية الناقل عن ضرر الوفاة أو الجرح أو الأذى البدني، كما بقي المصطلح الأخير "الأذى البدني" في الفرنسية كما هو *Lésion corporelle*، وإنّ تغيّر في الصياغة الإنكليزية من *Bodily injury* إلى *Personal injury*¹.

ويكاد الصواب يحالف هذا الفقه، إذ أنّه بالرغم من تكرار وقوع عمليات اختطاف الطائرات التي من شأنها ترتيب أضرار نفسية قد تفوق الأضرار البدنية جسامة، إلّا أنّ المشرّع الدولي في اتفاقية موريال 1999 و على حداثتها، لم يشر إلى الضرر النفسي، خاصّة إذا علمنا أنّ المسودة الأولى لاتفاقية موريال 1999 كانت تقضي صراحة بمسؤولية الناقل الجوّي عن الضرر النفسي بالإضافة إلى الضرر الشخصي *personal injury*، لكنّ النصّ عدّل لصالح الإبقاء على العبارة الأصلية التي كانت تتضمنها اتفاقية وارسو 1929، وهي "الإصابة الجسدية" *"Lésion Corporelle"*، ممّا قد يدل على استبعاد المشرّع الدولي للضرر النفسي من نطاق التعويض².

أمّا الاتجاه الثاني، وهو الرأي الراجح، فيرى أنّ سابقه يخلط بين الضرر ومصدره إذ أنّه لم ينتبه إلى أنّ مسؤولية الناقل تكون عن الضرر الحاصل في حالة

¹ محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص 201.

² كان ذلك بتأييد من الدول التي تقف إلى جانب الناقل الجوي وكانت معظمها من دول العالم الثالث، إلى جانب هيئات دولية كالاتحاد الدولي للنقل الجوي IATA واتحاد مؤمني شركات الطيران IUAI.

الوفاة أو الجرح أو الأذى البدني بحسبان هذه الحالات مصادر للضرر ، وليس عن الوفاة أو الجرح أو الأذى البدني باعتبارها حصرا للأضرار المعوّض عنها في الاتفاقية ، فالفرق كبير جداً بين الضرر ومصدر الضرر¹.

وطالما أنّ الاتفاقية اقتصرّت فقط على تبيان مصادر الضرر تاركة مهمة تحديد طبيعة الضرر ومداه للقوانين الوطنية، فينبغي أن يتمحور التفسير على هذه المصادر. ولاشكّ أنّ الضرر النفسي يعدّ مشمولاً بأحكام اتفاقية وارسو باعتباره مصدراً من مصادر الضرر، لأنّ الاتفاقية عندما استعملت عبارة "الأذى البدني" لم تكن تقصد استبعاد الأذى النفسي من عداد مصادر الضرر بل أرادت المقابلة بين الأذى الذي يصيب الإنسان في شخصه وذلك الذي يصيبه في ذمته المالية، واعتبرت الأوّل دون الثاني داخلاً في عداد مصادر الضرر. وطالما أنّ الأمر كذلك ، فغنيّ عن البيان أنّ الضرر الذي يصيب الإنسان في شخصه يشمل على السواء الأذى البدني والنفسي ، وبالتالي لا يعدّ إغفال نص المادة 17 من اتفاقية وارسو على الأذى النفسي إسقاطاً له من نطاق التعويض وفقاً لأحكامها².

أمّا عن اتفاقية موريال 1999 ، فبالرغم من أنّها احتفظت بنفس المصطلح الذي كان وارداً في اتفاقية وارسو 1929 "الإصابة الجسدية" "lésion corporelle" بعد أن كانت مسودتها تتضمن إشارة صريحة للضرر النفسي الذي تمّ حذفه في الصياغة النهائية ، إلّا أنّ أعضاء اللجنة التي تكفلت بإنجاز اتفاقية موريال برّروا ذلك بأنّ شطب عبارة الأذى النفسي لا يعني أنّ هذا الضرر غير قابل للتعويض ، بل يمكن تفسير عبارة *Lésion corporelle* بمرونة كافية تسمح باحتواء الضرر النفسي إلى جانب الضرر الجسماني³.

¹ أبو زيد رضوان، قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، القاهرة، بدون سنة، ص 319 ، J.P.Tosi , op.cit, n 77

² يؤكد هذا القول العميد Ripert ممثل فرنسا في اتفاقية وارسو 1929 ، و Riese ممثل ألمانيا في هذه الاتفاقية ، حيث يفسّر الفقيهان عبارة "الأذى البدني" بأنها الأذى الذي يلحق الإنسان في شخصه سواء كان بدنياً أو نفسياً ، وهو ما يفند حجة الاتجاه المضيق السابق الإشارة إليه والمتمثلة في أنّ الأعمال التحضيرية للاتفاقية تؤكد عدم ميول واضعيها في الإقرار بالأضرار النفسية ، فالفقيهان من واضعي الاتفاقية. أنظر رفعت فخري ، "اثر الإرهاب على مسؤولية الناقل الجوي"، مقال منشور في مؤلف : محمد فريد العريني ، القانون الجوي ، طبعة 1998 ، ص 275.

³ S. Gates, La convention de Montréal 1999, Revue Française de Droit Aérien, 1999, p 439.

الفرع الثاني : موقف المشرع الجزائري

على خلاف اتفاقية وارسو 1929 و موريال 1999 ، اللتان أثارتا جدلا فقهيًا حول مدى اعتبار الناقل الجويّ مسؤولًا عن الأضرار النفسية والعصبية عمليات ، فإنّ المشرّع الجزائري من خلال قانون الطيّران المدني قد تجنّب ذلك بموقفه الصريح إزاء هذه المسألة.

فطبقا للمادة 145 من قانون الطيّران المدني رقم 06/98 : "يكون الناقل الجويّ مسؤولًا عن الأضرار التي تصيب الراكب والتي تؤدي إلى حالة وفاته أو جرحه أو أي ضرر آخر ، شريطة أن يكون سبب ذلك الضرر أو الجرح قد حدث على متن الطائرة أو خلال أيّة عملية إركاب أو نزول.

وتشمل عبارة ضرر حسب مفهوم هذه المادة أيّ ضرر جسدي ، عضوي أو وظيفي، بما في ذلك الضرر الذي يصيب المدارك العقلية".

ومن خلال هذا النص يمكننا أن نستخلص الموقف الإيجابي الصريح للمشرّع الجزائري حول مسؤولية الناقل الجويّ عن الأضرار النفسية والعقلية بفعل أعمال القرصنة الجوية¹ ، وذلك في نقطتين :

- عن الفعل المولد للضرر النفسي أو العقلي :

إذا كانت اتفاقية وارسو و موريال قد استعملتا لفظ "حادث" في التعبير عن الواقعة المسببة للضرر ، فإنّ المشرّع الجزائري في المادة المذكورة أعلاه قد عبّر عن ذلك بلفظ "سبب" ، وغني عن البيان عموم هذا اللفظ وشدة اتساعه بما يمكن أن يشمل أعمال القرصنة الجوية.

¹ كما فرض المشرع الجزائري عقوبة جسيمة على مرتكبي أعمال القرصنة الجوية ، إذ تنص المادة 221 من قانون الطيران المدني على أن : "يعاقب كلّ من تعهّد عرقلة ملاحاة الطائرة أو أمن تحليقها بالسجن من 05 إلى 10 سنوات ، وإذا تسبّب الفعل في أضرار جسيمة يعاقب مرتكبه بالسجن المؤبد ، وإذا تسبّب هذا الفعل في الوفاة يعاقب مرتكبه بالإعدام" ، ونلاحظ من هذا النص أنّه بينما تتعلّق العقوبتين الأخيرتين بالأضرار الجسدية والوفاة ، يمكن اعتبار أنّ العقوبة الأولى تنصرف إلى الأضرار النفسية والعقلية.

وبذلك تكون لفظة "سبب" المعبرة عن الواقعة المولدة للضرر سواء أكان جسمانيا أو معنويا ، من شأنها أن تحتوي في معناها أعمال القرصنة الجوية الموجهة ضد سلامة المسافرين كاختطاف الطائرات ، فضلا عن الحوادث التقنية أو تلك التي يعود وقوعها إلى عوامل الطبيعة.

- عن الضرر النفسي والعقلي :

يلتزم الناقل الجوي بسلامة المسافرين ، ويمكن أن يهدد سلامة هؤلاء عمل من أعمال القرصنة الجوية يكون من شأنه ترتيب أضرار نفسية وعقلية بليغة ، فالتزام السلامة إنما يقصد به السلامة الجسدية والنفسية والعقلية على حد سواء¹ ، لذلك كان طبيعيا أن يكون الناقل الجوي مسؤولا عما يتكبّد المسافر من أضرار نفسية إلى جانب الأضرار الجسدية.

ولأجل ذلك أيضا عمد المشرع الجزائري إلى تحديد طائفة الأضرار القابلة للتعويض في قانون الطيران المدني ، فحصرها في الوفاة والجرح والضرر الجسدي، العضوي أو الوظيفي، ونص صراحة على الضرر النفسي والعقلي بعبارة "الضرر الذي يصيب المدارك العقلية" ، وهو ما يمكن أن يترتب عن أعمال القرصنة الجوية ، إذ أنّ لفظ "سبب" السابق الإشارة إليه يمكن أن يحتوي هذه الأعمال في عمومها.

كما أنّه بالرجوع إلى القواعد العامة نجد أنّ المادة 182 مكرر² من القانون المدني لا تقرّ إلاّ بفضة محدّدة من الأضرار المعنوية من بينها المساس بالحرية ، ولعلّ اختطاف الطائرات واحتجاز ركابها يعدّ مساسا بحريتهم ، ممّا يجعل الناقل الجوي مسؤولا عما لحقهم من ضرر معنوي جرّاء ذلك ، لأنّه يلتزم بسلامتهم الجسدية و النفسية أيضا كما أسلفنا القول.

المطلب الثاني : موقف القضاء من الضرر النفسي والعصبي

¹ يؤكد هذا القول الدراسات الطبية الحديثة التي أثبت الارتباط الوثيق بين الوظائف النفسية والوظائف الجسدية وتأثير كل منها على الأخرى.

² تنص المادة 182 مكرر من القانون المدني المعدل و المتمم على أن "يشمل التعويض عن الضرر المعنوي كل مساس بالحرية أو الشرف أو السمعة".

لم تتح الفرصة للقضاء الجزائري للتصدّي لهذه المسألة، أما القضاء الفرنسي فلا يجد صعوبة في الإقرار بالتعويض عن الأضرار النفسية اللاحقة بالركاب باعتبارها أضرار معنوية¹، بينما كان القضاء الأمريكي محفوظاً بعدد القضايا التي تناولها بأحكامه في هذا الشأن، والتي تراوحت بين الرّفص والقبول بمسؤولية الناقل الجوّي عن هذه الأضرار.

الفرع الأول : رفض مسؤولية الناقل الجوّي عن الأضرار النفسية

ذهب القضاء الأمريكي إلى رفض التعويض عن الضرر النفسي إذا نشأ استقلالاً أو غير مرتبط بضرر بدني، ولعلّ أهمّ قضيتين في هذا الصّد بحسبانها من قضايا المبادئ قضيتا Burnett² و Rosman³ ضدّ شركة الخطوط الجوية العالمية TWA باعتبارهما تتعلقان بحادثي اختطاف طائرة.

ففي قضية Burnett استندت المحكمة في تعليلها إلى ثلاثة حجج : أولاً وقبل كلّ شيء يتعيّن عند تفسير اتفاقية وارسو الرجوع على النصّ الأصلي لها وهو النصّ الفرنسي، ومن ثمّ تفسير عبارة Lésion Corporelle الواردة به على ضوء مفهومها في القانون الفرنسي. وبما أنّ هذا القانون شأنه شأن القانون الأمريكي، يميّز تميزاً دقيقاً بين الأذى البدني Bodily injury – Lésion

¹ في دعوى محمد ضدّ British Airways، أخذ بعض الركاب كرهائن من قبل القوات العراقية التي غزت الكويت خلال حرب الخليج الأولى، فرفعوا دعوى تعويض عن الأضرار النفسية والعقلية التي حافت بهم من جراء هذا الاحتجاز، فحكمت جميع مستويات القضاء بما في ذلك محكمة النقض الفرنسية في 15/07/1999 بمسؤولية الناقل الجوّي عن ذلك، بينما حكم القضاء البريطاني من خلال مجلس اللوردات في 12/12/1996 في نفس الحادث لكن بين Sidhn ضدّ نفس الشركة الناقلة B.Airways، بعدم مسؤولية هذه الأخيرة كون أنّ الأضرار اللاحقة بالمدعي هي أضرار نفسية غير مشمولة بأحكام اتفاقية وارسو 1929، أنظر:

Michael Sdika La particularité de la jurisprudence anglo-saxonne dans le transport aérien : indemnisation de la lésion mentale, Mémoire DESS, IFURTA, 1999, p 40.

² حول قضية Burnett/ T.W.A، أنظر : فاروق زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1985، ص 262.

³ حول قضية Rosman/ T.W.A، أنظر : رفعت فخري، دراسات في القانون البحري و الجوي، الدار الجامعية، بيروت، 1996 ص 119.

corporelle وبين الأذى النفسي Mental injury - Lésion mentale¹ ، وبما أنّ الاتفاقية قد ذكرت النوع الأوّل وحده فإنّه لا يمكن إقحام الأذى النفسي ليكون محلاً للتعويض. ثانياً : بالرجوع للأعمال التحضيرية لاتفاقية وارسو وبخاصة المشروع المبدئي لها ، حيث كان يقضي بمسؤولية الناقل الجوّي عن الحوادث والفقد والتلف والتأخير ، ولمّا كان هذا النصّ من الاتساع بحيث يشمل كلّ ضرر يلحق بالراكب بما في ذلك الضرر النفسي ، روي تعديل النصّ بقصر مساءلة الناقل الجوّي عن الضرر البدني فقط ، وذلك أخذاً بيد الناقل من جهة وضمان انضمام أكبر عدد من الدّول من جهة أخرى. وثالثاً : بالمقارنة بين نصّ اتفاقية وارسو ونصوص اتفاقية "برن" للنقل بالسكك الحديدية المعدلة عام 1966 ، حيث تقضي المادة الثانية من الاتفاقية الأخيرة بأنّ الناقل عبر السكك الحديدية مسؤول من الوفاة أو الجرح أو أيّ مساس آخر بالتكامل الجسدي أو النفسي للراكب ، وبالتالي فإنّ إغفال اتفاقية وارسو النصّ على الأذى النفسي على خلاف ما جاء في اتفاقية برن إنّما يفيد حصر مسؤولية الناقل الجوّي في الضرر الجسماني دون النفسي² .

أمّا في قضية Rosman ، فذهبت محكمة استئناف نيويورك إلى أنّ تفسير الاتفاقية يتمّ من خلال إعطاء الألفاظ التي اتفق عليها واضعوها المعنى الذي قصدوه في ضوء الظروف التي أبرمت فيها الاتفاقية ، كما يتعيّن الأخذ بالمعنى العادي والمألوف لعبارة Bodily injury - Lésion corporelle ، وهو ما يجعل الناقل الجوّي مسؤولاً عن الأضرار الجسمانية فقط ، كون لفظ Bodily في

¹ في الحقيقة هناك اختلاف كبير بين القانون الفرنسي والأمريكي في هذا الشأن ، حيث أنّ مبدأ التمييز بين الضرر الجسماني وغيره من الأضرار لا تعرفه سوى القوانين الإنجلو أمريكية ، أمّا القانون الفرنسي فلا يعرف هذا التمييز وإنما يقسم الضرر إلى مادي ومعنوي ، ووفقاً لهذا القانون ، يكون الضرر البدني الذي لا يشكل قسماً خاصاً قائماً بذاته ، مؤلفاً من عناصر تنتمي إلى الضرر المادي والمعنوي ، أنظر : رفعت فخري ، مقاله السابق المنشور في مؤلف محمد العريني ، القانون الجوي، طبعة 1998 ، ص 294.

² نشير إلى أنّ صياغة المادتين محل المقارنة مختلفة تماماً ، فبينما استخدمت اتفاقية "برن" عبارة "Intégrité Physique" التي تدلّ فقط على الإصابة الجسدية ثمّ أضافت إليها عبارة "ou mentale" التي تعني الإصابة النفسية ، استخدمت اتفاقية وارسو عبارة Lésion corporelle التي تدلّ على الضرر المادي والمعنوي (النفسي) معاً ، لذلك ليس صحيحاً أنّ اتفاقية وارسو تقصر التعويض على الضرر الجسدي فقط. أنظر : فاروق زاهر ، المرجع السابق ، ص 263.

معناه العادي يتعارض مع معنى نفسي أو عقلي Mental ، ولعلّ عطف عبارة "أذى بدني" على لفظ "جرح" في الاتفاقية يؤكد هذا القول .
وما كان للقضاء الأمريكي أن يستقر على هذا النهج إلاّ بصدور قرار المحكمة العليا الأمريكية في دعوى Floyd /Eastern Airlines عام 1992 الذي فضّ التنازع بين حكم صدر في هذه القضية عن محكمة استئناف فلوريدا يسمح بالتعويض عن الضرر النفسي استقلالاً وبين الحكم الذي صدر في قضية Rosman السابق الإشارة إليها مقررًا عكس ذلك ، فنقضت المحكمة العليا الحكم الأوّل وأيدت الثاني برفضها التعويض عن الضرر النفسي¹ .

الفرع الثاني : القبول بالمسؤولية عن الأضرار النفسية والعقلية

لم يكن إعراض القضاء الأمريكي عن تحميل الناقل الجوّي المسؤولية عن الأضرار النفسية مطلقاً ، بل أنّه وجدت أحكام صريحة تفيد بتقرير مسؤوليته عن تلك الأضرار .

ومن أبرز الأحكام التي تبنت التفسير الموسّع لعبارة "أذى بدني" بما يشمل الضرر النفسي و لو وقع استقلالاً ، الحكم الذي صدر في قضية Husserl السابق الإشارة إليها ، حيث أعلنت المحكمة أنّ صياغة اتفاقية وارسو باللغة الفرنسية لا يعني التقيد بالمفاهيم والمبادئ القانونية الفرنسية عند تفسير نصوصها ، ذلك أنّ الاتفاقية قد أصبحت جزءاً من القانون الأمريكي ممّا يتعيّن تفسيرها على ضوء مفاهيم هذا القانون ومبادئه .

وأضافت المحكمة أنّه ليس في عبارة Bodily Injury ما يقطع بقصر معناها على الضرر الجسماني دون الضرر النفسي ، فضلاً عن أنّ الأعمال التحضيرية لا تجزم باستبعاد هذا الضرر من نطاق المسؤولية .

أمّا الحجة الأخيرة التي استندت إليها المحكمة ، فتقول أنّ الدّراسات الحديثة في العلوم الطّبية والنفسية قد كشفت عن الارتباط الوثيق بين "الجسم والنفس" والعلاقة التّأثيرية المتبادلة بين العوامل النفسية وأداء أعضاء

¹ محمد فريد العريني ، المرجع السابق ، ص 206 .

الجسم لوظائفها ، مما يتعين معه تفسير عبارة Bodily Injury تفسيراً واسعاً يشمل كافة الأضرار التي تلحق الإنسان في شخصه¹

وقد أخذ هذا الاتجاه الموسع في تفسير عبارة "الأذى البدني" يترسخ لدى القضاء الأمريكي الحديث مع تزايد عمليات القرصنة الجوية ، وتبنته كثير من المحاكم التي ذهبت إحداها إلى حد القول بأن عبارة Bodily Injury هي ترجمة غير دقيقة لعبارة Lésion Corporelle المقابلة لها في النص الفرنسي الرسمي للاتفاقية ، وأن الترجمة الصحيحة هي "Personal injury" ، أي كافة الأضرار التي تصيب شخص الإنسان جسمانية كانت أو نفسية².

وقد استندت المحكمة في تفسيرها هذا إلى أن عبارة Personal injury مدرجة ضمن نصوص عدة اتفاقيات دولية مثل اتفاقية بروكسل لسنة 1975 بشأن تحديد مسؤولية مالك السفينة ، واتفاقية بروكسل 1961 بشأن توحيد بعض قواعد نقل الأشخاص بحراً ، كما أن هذه العبارة هي التي وردت في النص الإنجليزي لتعديلات اتفاقية وارسو المتعاقبة بما في ذلك بروتوكول لاهاي 1955 وبروتوكول جواتيمالا 1971.

وهكذا أخذ القضاء الأمريكي يتنحى عن موقفه الراض للتعويض عن الضرر النفسي ، وراح يواكب تطور العلوم الطبية والنفسية التي أثبت أن الفروق ما بين الأضرار النفسية والبدنية باتت غير واضحة ، فكانت أحكامه لصالح المضرورين نفسياً ولو لم يتضرروا جسدياً³.

¹ رفعت فخري ، محمد العريني ، المرجع السابق ، ص 123.

² Affaire PALAGONIA / TW Airways , cité par : G. Légier , art, précité , p 263.

³ إن الضرر النفسي الذي يطلق عليه Post Traumatic Stress Disorder والمعروف اختصاراً بـ"PTSD" وتكمن أعراضه في الصداع وضعف المناعة وآلام الصدر وأوجاع المعدة والأمعاء والضيق ، يمكن أن يؤدي إلى تغيرات عصبية وبيولوجية في الجهاز العصبي والإرادي للإنسان مثل تغير نشاط موجات المخ والنشاط غير العادي للوزنات وتناقص حجم قرن آمون في الدماغ ، وعدم الشعور بالارتياح ، الأمر الذي يؤدي في النهاية إلى تغير فعلي في هيكل تركيب الخلية الدماغية ويسبب ضموراً في مساحات معينة من المخ . وقد حكم القضاء الأمريكي بالتعويض لمن ادعى بهذا الضرر النفسي، شرط إثباته طبياً . أنظر : قضية Weaver في عام 1999 وقضية Turturro في عام 2001 ، أشار إليهما : عاطف محمد الفقي ، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية موريال 1999، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2004 ، ص 115 وما يليها.

الخاتمة :

إنّ تشديد مسؤولية الناقل الجوي من خلال إصباغ صفة الحادث الجوي على عمليات القرصنة الجوية و اعتبار الضرر النفسي الناجم عنها من قبيل الأضرار القابلة للتعويض، إنّما يعدّ توجّهًا محمودًا نحو حماية المسافر و رعاية مصلحته التي أضحت جديرة بالاعتبار أكثر أية اعتبارات أخرى خاصة بعد انتشار حوادث الإرهاب الجوي، الأمر الذي يفرض على الناقل الجوي ضرورة الوقوف على حقيقة الأوضاع في العالم وتقدير مدى خطورتها على حركة الملاحة الجوية لاسيما بعد تطور وسائل الاتصال بين الطائرات و بينها و بين المطارات في مختلف الدول ، إلى جانب تقدّم الوسائل الأمنية الحديثة التي تمكّن الناقل من تجنب الكثير من عمليات القرصنة الجوية التي تترصد سلامة المسافرين .