

مسؤولية الناقل الجوي "دراسة على ضوء اتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999"

Air Carrier Responsibility «Study in the light of the Warsaw Conventions 1929 and Montreal 1999»

1- البروفسور: بن عمار محمد

كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد- تلمسان-

P. Benammar Mohamed

Faculty of law and political science, Abu-Bakr Belkaid University –Tlemcen-

Email: med_ben_2006@yahoo.fr

2- الباحث: بن طيفور عبد الباسط

كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد - تلمسان-

Researcher: Abdel basset Bentifour

PhD student, faculty of law and political science, Abu-Bakr Belkaid University -Tlemcen-

Email: aeriendoc13@gmail.com

تاريخ النشر: 2020/06/29

تاريخ القبول: 2020/08/03

تاريخ إرسال المقال: 2019/09/12

ملخص:

تلعب مسؤولية الناقل الجوي دورا هاما في مجال الطيران المدني نظرا لما تثيره من اشكاليات ومنازعات قانونية أمام القضاء نتيجة لما تتعرض له الطائرة من حوادث جوية وما ينجم عنها من أضرار للمتعاملين، فيتجلى أساس هذه المسؤولية في جزاء الإخلال بالتزام تعاقدي أو غير تعاقدي بعد توفر أركان المسؤولية المدنية كارتكاب الخطأ ووقوع الضرر والعلاقة السببية بينهما، وهو بالتحديد ما ذهب إلى تنظيمه ومعالجته اتفاقية وارسو بعد أخذها بمختلف الاتجاهات القانونية التي اتبعتها بعض الدول في تشريعاتها الوطنية فيما يخص مسؤولية الناقل الجوي، وبيان الأساس القانوني الذي تبنى عليه تلك المسؤولية انطلاقا من اتفاقية وارسو 1929 مروراً بتعديلاتها اللاحقة وانتهاء باتفاقية مونتريال 1999. إن الأهمية العملية من دراسة أساس مسؤولية الناقل الجوي ترجع إلى البحث عن كيفية التوافق بين مصلحة الناقل الجوي من جهة ومصلحة الراكب من جهة ثانية في ظل غياب نظام فعال ومتوازن للمسؤولية يستجيب لمصلحة الطرفين (الناقل والراكب) ويحقق المساواة والعدالة بين المسافرين.

كلمات مفتاحية: الناقل الجوي، مسؤولية، تعويض، الخطأ، الإياتا، القضاء الأمريكي، الإيكاو.

Abstract:

The responsibility of the air carrier plays an important role in the field of civil aviation, given the problems and legal disputes it raises before the judiciary as a result of air accidents suffered by the plane and the resulting damages to dealers, so the basis for this responsibility is demonstrated in the penalty for breaching a contractual or non-contractual commitment after the availability of the elements Civilization as a mistake and the occurrence of damage and the causal relationship between them, which is precisely what I went to organize and address the Warsaw Convention after taking it in various legal directions that some countries followed in their national legislation regarding the liability of the air carrier, and to clarify the legal basis that was adopted Based upon the responsibility of the Warsaw Convention 1929, through subsequent her amendments and finally the 1999 Montreal Convention.

The practical importance of studying the basis of air carrier responsibility is due to the search for how to reconcile the interest of the air carrier on the one hand and the interest of the passenger on the other hand in the absence of an effective and balanced system of responsibility that responds to the interests of both parties (carrier and passenger) and achieves equality and justice between travellers.

Key words: Air carrier, Liability, Compensation, Error, IATA, American judiciary, ICAO.

مقدمة:

من نشاط وصف ذات يوم بأنه "مدار لدن رواة هواة" ولمصلحة فئة من محبي المغامرات، إلى أبرز قطاع لنقل المسافرين إلى كل الوجهات¹، نظير امكانيات تتمتع بها الطائرات وامتيازات تساعدها على تخطي المسافات بكل سلامة وأمان²، فإنه لا يستبعد تعرض مستخدمي هذه الطائرة للخطر، لسبب وجيه هو أن هذه الآلات قد سخرت لخدمة الإنسان، يمكن في أي حال من الأحوال أن تضر بالقائمين عليها وبالمسافرين، والذي يترتب عليه تقديم تعويضات عن هذه الأضرار من خلال إقامة نظام للمسؤولية.

ولما كانت مسؤولية الناقل الجوي من أهم المسائل وأدق الاشكاليات المتولدة عن عقد النقل الجوي، وأكثرها طرحا أمام القضاء وأشدها شغلا لأذهان الفقهاء لما للحوادث الجوية من آثار وخيمة على الأرواح والأموال، كان اختيار نظام دولي يحكم هذه المسؤولية أمرا ملحا، نظام تتفق قواعده مع خصائص النقل الجوي وتتلاءم مع الظروف الحديثة التي ولد فيها، أخذنا بعين الاعتبار الأخطار التي تحف به من كل جانب، ولا تحمل في الوقت نفسه مصلحة الراكب حتى يقدم على اختيار

السفر عبر الجو دون تردد، ليجد المشرع الدولي نفسه أمام نظامين أساسيين: نظام المسؤولية الخطئية أو الشخصية، ونظام المسؤولية الموضوعية المادية.

إن اختيار أي نظام لمسؤولية الناقل الجوي من النظامين السابقين كان مقيدا في درجة أولى بتجاذب مصلحتين اثنتين: سعي المسافر المتواصل للحصول على تعويض عادل وسريع، وفي المقابل حرص شديد من الناقل في أن لا تكون الشروط الاقتصادية للاستغلال الجوي كلفة له، لذلك أصعب تحدي واجه للمشرع الجوي هو التقييد والبحث عن أنسب الصيغ والسبل لكفالة التوازن بين المصلحتين، كوسيلة للتوفيق بين فضائل الطيران ومخاطره³.

رجح القائمون على اعداد اتفاقية وارسو 1929⁴ النظام الخطئي كأساس لمسؤولية الناقل الجوي، رؤية منهم ضرورة حماية مرفق الطيران وتشجيع تطويره والاستثمار فيه، والذي لا يتحقق إلا من خلال تقديم ضمانات للناقلين الجويين، مقتنعين في ذات الوقت بضرورة تحمل المسافر لبعض مخاطر الاستغلال الجوي.

إن التغييرات الاقتصادية، الاجتماعية وحتى التقنية الذي شهدها عالم الطيران، جعلت الآراء مختلفة ومتباينة فيما يخص موضوع تنظيم مسؤولية الناقل الجوي، فبعد أن استقرت اتفاقية وارسو على النظام الخطئي كأساس لبناء أحكامها وقواعدها، اتجهت تشريعات أخرى (اتفاق مونتريال 1966، واتفاقية مونتريال 1999⁵) إلى تبني فكرة المخاطر، ظنا منها أن هذا النظام كفيل بتحقيق التوازن المطلوب بين الناقل والراكب.

إن تنوع الاتفاقيات الدولية وتشعب أحكام النقل الجوي وتباينها، أفضى لإشكال قانوني هام في دراسة أحكام مسؤولية الناقل الجوي وهو كالاتي: ما هو الأساس القانوني الذي يمكن أن تبني عليه مسؤولية الناقل الجوي؟ وإلى أي مدى وفق المشرع الدولي بعد تبنيه النظامين الشخصي والمادي في ابراز امتيازات النقل الجوي وتشجيع الأفراد على استعماله من جهة، وبين الحفاظ على حقوق الأفراد المسافرين فيما يتعلق بتحقيق السلامة من جهة أخرى؟.

للإجابة على هذه التساؤلات ارتقمنا أن نقسم بحثنا إلى شقين اثنتين:

نعالج في الأول: مسؤولية الناقل الجوي المبنية على أساس الخطأ، ونتناول بالدراسة في الشق الثاني: المسؤولية الموضوعية للناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق بالركاب.

المبحث الأول: المسؤولية الناقل الجوي المبنية على أساس الخطأ

كان النقل الجوي في بداية ظهوره محفوفاً بمخاطر كبيرة لم يستطع العلم رغم تقدمه السيطرة عليها سيطرة كاملة، وكان يحتاج إلى الدعم والمساندة لتثبيت أقدامه⁶، لذلك اتجهت إرادة المؤتمرين على قواعد النقل الجوي إلى تبني قدر معقول من القواعد الخاصة بالمسؤولية التي تؤدي إلى تطوير صناعة النقل الجوي الوليدة، ولا ترهق الناقلين الجويين، ولهذا فقد أقاموا المسؤولية على أساس نظرية الخطأ وليس نظرية الخطر.

المطلب الأول: أساس المسؤولية ومداهما قبل اتفاقية وارسو 1929

لم يكن أساس مسؤولية الناقل الجوي واضحاً قبل اتفاقية وارسو لسنة 1929 الخاصة بتوحيد قواعد النقل الجوي الدولي والبروتوكولات المعدلة لها، فقد كان هذا الأساس يختلف من دولة إلى أخرى ومن نظام قانوني لآخر:

أولاً/: مسؤولية الناقل الجوي في الأنظمة الأنجلو سكسونية

حيث تطبق محاكم هذه الدول مبادئ الشريعة العامة على الناقل الجوي⁷، ذلك لعدم توفرها على تشريع منظم لمسؤولية الناقل⁸، فيتوقف أساس المسؤولية وفقاً لهذه المبادئ على صفة الناقل وموضوع النقل، فإذا كان الناقل من طائفة الناقل الخاص الذي يتولى نقل الأشخاص أو البضائع بناءً على اتفاق خاص في كل حالة على حده، وبالشروط التي يضعها دون وجود أدنى التزام عليه بقبول النقل، في هذه الحالة لا تتعدّد مسؤوليته إلا إذا وقع إهمال من جانبه وأقام المضرور الدليل عليه⁹؛ لذلك فهو لا يلتزم إلا ببذل درجة العناية العادية التي يتعين على الرجل العاقل الحريص في مثل هذه الظروف أن يبذلها¹⁰.

أما إذا كان الناقل يدخل ضمن طائفة الناقل العام، وهو الشخص الذي يتعهد لقاء مقابل بتلبية جميع طلبات النقل التي تقدم له دون تمييز بين بعضها والبعض الآخر، وكان محل العقد متعلقاً بنقل الأشخاص، فإن مسؤولية الناقل تعتبر مسؤولية تقصيرية أساسها عدم بذل العناية الواجبة، والمتمثلة في الإهمال الذي يتعين على الراكب إقامة الدليل عليه، فالناقل في هذه الحالة ملتزم ببذل أقصى درجات الحيطة والعناية¹¹، فإن بذلها (العناية) فلا مسؤولية عليه، أما إذا ثبت عدم بذله لها، فإن مسؤوليته تنهض عن الضرر الذي يلحق بالركاب أثناء فترة النقل، وتأسس حين إذن مسؤوليته عن الإهمال¹²؛ والعلة في اعتبار مسؤولية ناقل الأشخاص - في كل من القانون الإنجليزي والأمريكي - من قبيل المسؤولية التقصيرية ترجع إلى أن التزام الناقل بضمان سلامة الركاب لا يتولد عن عقد النقل وإنما عن القانون مباشرة¹³.

مما سبق يتضح أن مؤيدي هذا الاتجاه يعتبرون أن المسؤولية هنا أساسها الخطأ الواجب الإثبات، بيد أن مسؤولية الناقل الجوي تعتبر مسؤولية تقصيرية أساسها الالتزام ببذل العناية المعقولة أثناء عملية النقل، حيث يجب على الناقل اتخاذ كافة التدابير اللازمة لسلامة نقل الركاب والبضائع، وفي حالة إخلاله بالتزامه لا بد أن يثبت المضرور ذلك بإقامة الدليل على إهمال الناقل.

ثانياً/: مسؤولية الناقل الجوي في الأنظمة اللاتينية (القانون الفرنسي نموذجاً)

هو الذي يعبر عن اتجاه دول القانون المكتوب، وفي مقدمتها فرنسا التي كانت محاكمها تطبق القواعد العامة في القانون المدني وأحكام المسؤولية الخاصة بعقد النقل البري، على قضايا المسؤولية الناشئة عن عمليات النقل الجوي¹⁴، والتي تعتبر مسؤولية الناقل عقدية أساسها الخطأ المفترض في جانب الناقل، الذي لا يلتزم معه الراكب أو الشاحن بإقامة الدليل على خطأه، وإنما يكفي بإثبات نشوء الالتزام وعدم القيام بتنفيذه¹⁵.

لقد طبق القانون الفرنسي وفقا للقواعد العامة على النقل الجوي نفس نظام المسؤولية الذي يسري في النقل البري والبحري، ولهذا أخضع الناقل الجوي لمسؤولية شديدة لا يستطيع درأها إلا إذا أثبت السبب الأجنبي الذي أدى إلى وقوع الضرر.

إن نظام المسؤولية كهذا لا يراع كون الطيران لا يزال في بداية عهده، له ظروف خاصة تختلف عن ظروف وسائل النقل التقليدية الأخرى، وأنه ينبغي وضع قواعد خاصة تلائم النقل الجوي كوسيلة حديثة للنقل¹⁶، الأمر الذي استدعى تدخل المشرع الفرنسي وإصداره تشريع الملاحة الجوية في 1924/05/31¹⁷، والذي تولد عنه نظامين للمسؤولية: نظام قانوني ونظام اتفاقي، وفي كلا النظامين كانت المسؤولية محددة بحد أقصى.

أ- النظام القانوني: تطبق القواعد العامة المنصوص عليها في القانون التجاري على عقد النقل الجوي، وهو ما يظهر من نص المادة 41 من تشريع الملاحة، التي تنص على مسؤولية الناقل الجوي عن هلاك وتلف البضاعة والحوادث التي تصيب الركاب، إلا إذا أقام الدليل على أن الضرر يرجع إلى حادث يستحيل دفعه (القوة القاهرة)، أو نتيجة إهمال أو خطأ في الراكب (المضروب).

ب- النظام الاتفاقي: وفيه أجاز تشريع الملاحة للناقل الجوي أن يحول الالتزام بنتيجة إلى التزام ببذل عناية، من خلال إباحته اتفاقات عدم المسؤولية التي تتعلق بمخاطر الجو والأخطاء الملاحية، مع إبقاء الحظر على اتفاقات إعفاء الناقل من المسؤولية¹⁸.

المطلب الثاني: مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو و بروتوكول لاهاي

لما كانت الأنظمة التي تحكم مسؤولية الناقل الجوي من حيث أساسها، طبيعتها وأركانها تختلف باختلاف القوانين الوطنية، فقد وقع على عاتق المؤتمرين لعقد اتفاقية وارسو واجبا ليس باليسير، إذ كان عليهم أن يختاروا النظام الأنسب والأسلم لضمان التوازن بين الناقلين الجويين ومستخدمي النقل الجوي.

أولا/ مسؤولية الناقل الجوي في ظل اتفاقية وارسو 1929¹⁹

أمام هذه الاتجاهات المختلفة للأنظمة القانونية في الدول المكونة للجماعة الدولية، لم يشأ المشرع الدولي في اتفاقية وارسو وهو بصدد بناء نظام مسؤولية الناقل الجوي أن يأخذ بالأساس الموضوعي لهذه المسؤولية لكي لا يتحمل كاهله بمسؤولية تتحقق حتما بمجرد وقوع الضرر، حيث لا يجدي التذرع بعدم ارتكاب الخطأ أو بالقوة القاهرة أو بفعل الغير، بل أراد أن يترك له منافذ يفلت منها من كل المسؤولية، لاسيما وأن الصناعة الجوية كانت ولا زالت آنذاك في بداية عهدها محفوفة بمخاطر عديدة لم يتوصل العلم رغم تقدمه إلى السيطرة عليها سيطرة كاملة، وأن فرض مثل هذا الأساس آنذاك، يشكل عرقلة للملاحة الجوية بدل تطويرها وتحسينها مع ضمان استمراريتها ونموها؛ في المقابل رفض تأسيس مسؤولية الناقل الجوي على الخطأ التقصيري الواجب الإثبات، لما فيه من إهدار لمصالح المتضررين إذا ما عجزوا عن إثبات خطأ الناقل الجوي²⁰.

بهذا كان لابد لاتفاقية وارسو أن تأخذ موقفا يؤدي إلى القضاء على هذا الاختلاف والتباين، فوضعت هذه الاتفاقية نظاما موحدًا لمسؤولية الناقل الجوي هدفت من ورائه إقامة التوازن بين المصالح المتعارضة للناقلين الجويين من ناحية، وللمستعملي الطائرة من ناحية أخرى، فيقوم هذا النظام على المبادئ التالية:

1. أن مسؤولية الناقل تقوم على أساس الخطأ المفترض، وبالتالي فإن المسافر لا يلتزم وفقا لهذا النظام بإقامة الدليل على خطأ الناقل²¹.

2. أن اتفاقية وارسو لم تحمل الناقل الجوي التزاما بتحقيق نتيجة بل حملته التزاما ببذل عناية كما هو الحال في النظرية الأمريكية²²، فيجوز للناقل إذن أن يثبت عكس القرينة السابقة ويتصل من المسؤولية إذا أثبت أنه وتابعوه قد اتخذوا كافة الاحتياطات اللازمة لتجنب وقوع الضرر، أو أن الضرر قد تسبب أو ساهم في إحداث هذا الضرر²³ (المادتين 20، 21).

3. بطلان كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من المسؤولية²⁴، أو يجعل مبلغ التعويض أقل من الحد المقرر بالاتفاقية وهو مبلغ 125 ألف فرنك في مواجهة كل راكب، ومبلغ 250 فرنك عن كل كيلوغرام من البضائع والأمتعة²⁵ (المادتين 22، 23).

4. لا يستفيد من هذا النظام الناقل سيئ النية، ويعتبر الناقل سيئ النية في ظل هذه الاتفاقية في حالتين هما:
أ- إذا ثبت أن الضرر كان راجعا إلى غشه أو خطأ من جانبه يعد وفقا لقانون المحكمة المعروض عليها النزاع معادلا للغش²⁶.

ب- إذا تخلفت وثائق السفر أو إذا لم تشتمل على البيانات اللازمة التي حددتها الاتفاقية²⁷.
كخلاصة، يمكن القول أن مسؤولية الناقل وفقا لاتفاقية وارسو هي عقدية، أساسها الخطأ المفترض في الناقل أو تابعيه، وأن هذه المسؤولية محدودة بمبلغ معين، عدا حالات الغش أو الخطأ المساوي له.

ثانيا/ أساس مسؤولية الناقل الجوي في البروتوكول لاهي 1955 المعدل لاتفاقية وارسو

لقد اعتبرت المحاكم نظام المسؤولية الذي وضعته الاتفاقية بمثابة ضمان لمصالح الناقلين الجويين، إذ لم تخف دهشتها إزاء بقائه وحمايته لمصالحهم، وتحديد مسؤوليتهم بمبلغ يقل بكثير عن ذلك الذي يحصل عليه ضحايا وسائل النقل الأخرى²⁸، في وقت لم يعد فيه النقل الجوي "لهو محي المغامرة" أو "موقوفا على طبقة متميزة"، بعد أن تناقصت الأخطار الجوية وأمكن حصرها في أضيق نطاق بحيث أصبحت الطائرة الأكثر أمنا من وسائل النقل الأخرى وأشد منافسة لها، وبعد أن تأكدت السلامة الجوية كمبدأ يسود الطيران التجاري ولم تعد ضربا من ضروب الخيال²⁹.

لذا راحت هذه المحاكم تنقب عن وسيلة تحمي بها ضحايا حوادث الطيران وتشدد في طريقها مسؤولية الناقل الجوي، فوجدت ضالتها في النصوص التي تضيف على الناقل صفة سوء النية، وحاولت التوسع في تفسيرها على النحو الذي يحقق

الهدف الذي تتوخاه³⁰؛ جاءت هذه التفسيرات متعارضة أحيانا، بل وحملت في ثناياها أحيانا أخرى -على حد تعبير الأستاذ "مانكيفتس" - بدور تعديل قضائي لأحكام الاتفاقية³¹.

تعرض هذا الموقف للانتقاد من جانب المحاكم القضائية، إذ من شأنه أن يؤدي إلى تداعي القواعد الدولية الموحدة التي وضعتها الاتفاقية، أو الى اعتبارها مجرد كتابة على ورق بحيث تصبح معه -على حد تعبير الفقيه "جتريدج" Gutteridge"- بمثابة قوقعة جوفاء مجردة من كل فائدة³²، لذلك دعت الضرورة إلى تعديل اتفاقية وارسو على نحو يزيد من الحماية المقررة للمسافرين والشاحنين، ويقضي على الخطأ المفترض والأسباب التي تؤدي إلى اختلاف المحاكم في تفسير النصوص الموحدة التي وضعتها هذه الاتفاقية³³، وهو ما تجسد حقيقة في لاهاي بتاريخ الثامن والعشرين من شهر سبتمبر عام 1955، والذي أصبح واجب النفاذ في الفاتح من أوت عام 1963، غير أن هذا البروتوكول لم يعدل من أساس المسؤولية، بل ظلت هذه الأخيرة (المسؤولية) قائمة على أساس الخطأ المفترض³⁴.

من جهة أخرى أجاز البروتوكول للناقل الجوي إدراج -في عقد النقل- شرط يعفيه من المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن العيب الذاتي في البضاعة، كما وضع كذلك تعريفا ضيقا للخطأ المساوي للغش، وخفف بالمقابل من الجزاءات الموقعة على الناقل الجوي سيء النية، فقصرها على حرمانه من التمسك بالحد الأقصى للتعويض الذي حددته الاتفاقية³⁵، ولكنه أباح له الحق في الاعفاء من المسؤولية عن طريق اثبات اتخاذه كل الاجراءات الضرورية لتلافي وقوع الضرر³⁶.

بهذا يمكن القول بأن هذا التعديل ما هو إلا انتصار جديد للناقلين الجويين على حساب مصلحة الركاب والشاحنين، إذ لم يقدم هذا البرتوكول أي ميزة للمسافرين أو الشاحنين سوى رفع الحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم به الناقل في مواجهة الراكب إلى 250 ألف فرانك بوان كاريه³⁷.

المبحث الثاني: المسؤولية الموضوعية للناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق بالركاب

لقد تبين مع مرور الوقت أن الحماية المخولة للراكب والمتمثلة في عدم حاجته إلى اثبات الخطأ لأنه مفترض في حق الناقل الجوي، هي حماية مصطنعة أو ظاهرية أكثر مما هي فعلية ما دام استطاع هذا الأخير التحلل من المسؤولية عنه بكل سهولة، فيكفي أن يثبت أنه بذل العناية المعقولة أو استحال عليه بذلها لكي يفلت من المسؤولية ويحرم الراكب من أي تعويض، لذلك تم التوجه نحو المسؤولية الموضوعية التي نادى بها العديد من القوانين الوطنية لبعض الدول كسويسرا³⁸ وألمانيا ويوغوسلافيا وتشيكوسلوفاكيا سابقا، فحواه بناء مسؤولية الناقل الجوي على أساس فكرة المخاطر وتحمل التبعة³⁹، أي أن تكون مسؤولية الناقل مسؤولية مادية موضوعية، فيكون مسؤولا بقوة القانون عن الضرر الذي يصيب المسافر بمجرد حدوث الضرر وإثباته، مع تواجد العلاقة السببية بينه وبين نشاط الناقل، وبالتالي لا يستطيع هذا الأخير (الناقل) التحلل من المسؤولية إلا إذا أثبت أن الضرر كان نتيجة خطأ المصاب نفسه⁴⁰.

المطلب الأول: اتفاق مونتريال 1966 وبروتوكول جواتيمالا 1971 مرحلة انتقالية من المسؤولية الشخصية

إلى الموضوعية

سنحاول من خلال ما يلي أن نبرز الدور الذي لعبه اتفاق مونتريال 1966 في تحويل المسؤولية من الشخصية إلى الموضوعية ، ونبين كيف تماشى بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971 مع هذا التحول.

أولاً/: اتفاق مونتريال 1966 والمسؤولية الموضوعية

لم يكن الأساس الخطئي لمسؤولية الناقل الجوي الذي يهدر حقوق الراكب ليستمر طويلا أمام تصاعد موجة التيارات المعادية له، والمتعطشة إلى حماية ضحايا حوادث الطيران⁴¹، خاصة الولايات المتحدة الأمريكية التي أظهرت حرصا شديدا في توفير الحماية اللازمة لركاب النقل الجوي⁴²، وذلك ما كانت تراه مفتقدا في ظل نظام المسؤولية المقرر في اتفاقية وارسو 1929، الذي جاء خصيصا لحماية الناقل الجوي من خلال جعل مسؤوليته مجرد مسؤولية خطئية محدودة.

وقد ظهرت بوادر رفض الولايات المتحدة لهذا النظام في أعقاب الحرب العالمية الثانية⁴³، وازدادت حدته بعد سنة 1955 تاريخ توقيع بروتوكول لاهاي⁴⁴، لتفصح عن رغبتها في الانسحاب من اتفاقية وارسو بسبب أساس المسؤولية وهزالة التعويضات الممنوحة للراكب، وذلك في مذكرة أرسلتها إلى الحكومة البولندية بتاريخ 15 نوفمبر 1965 تطبيقا للمادة 39 من اتفاقية وارسو⁴⁵، بعد أن رفضت التصديق على بروتوكول لاهاي رغم التوقيع عليه، بل لم يتم تقديم هذا البروتوكول إلى مجلس الشيوخ الأمريكي إلا في جويلية عام 1959⁴⁶.

خشية أن يصبح انسحاب الولايات المتحدة نافذا، وهو ما يصيب الطيران المدني الدولي في مقتل، حيث تمثل هذه الدولة وحدها 60% من حجمه، كانت المنظمة الدولية للطيران المدني ICAO تبذل جهودا مضنية لتجاوز الأزمة التي حلت بالنقل الجوي الدولي، فدعت إلى عقد اجتماع خاص لهذا الغرض في فبراير 1966 إلا أنه باء بالفشل بالنظر لتباعد وجهات النظر بين أطرافه⁴⁷.

من جانبه سارع الاتحاد الدولي للناقلين الجويين IATA (و هو منظمة غير حكومية) إلى إقناع مجموعة من شركات الطيران في بعض الدول بعقد اتفاق مع مجموعة أخرى من شركات الطيران الأمريكية تقبل بمقتضاه نظاما جديدا لمسؤولية الناقل الجوي الدولي وتوافق عليه هيئة الطيران المدني الأمريكية CAB.

بالفعل، فقد تم توقيع هذا الاتفاق من 33 شركة طيران بمدينة مونتريال في 4 ماي 1966 واعتمده هيئة الطيران الأمريكية في 13 ماي 1966، أي قبل أن يصير قرار الانسحاب نهائيا بيوم واحد، ومن ثم فإن الولايات المتحدة الأمريكية قد عدلت عن قرار انسحابها في 15 ماي 1966 انضم إلى هذا الاتفاق حتى قرب نهاية القرن العشرين ما يزيد عن 125 شركة طيران تعمل على الخطوط الدولية المنتظمة من بينها شركة الخطوط الجوية الجزائرية⁴⁸، علاوة عن 300 شركة تعمل على الخطوط الداخلية في معظم دول العالم⁴⁹.

يقرر هذا الاتفاق رغم صدوره عن أشخاص لا يصدق عليه وصف الدولة، أحكاماً تختلف اختلافاً جذرياً عن تلك التي وضعتها الاتفاقية في مجال المسؤولية عن نقل الركاب⁵⁰، إذ برز هذا لاختلاف في التغييرات المتمثلة في رفع سقف التعويض الذي يلتزم به الناقل إلى 75 ألف دولار لكل راكب في حالة وفاته أو إصابته بأي أذى جسماني آخر، متضمنة المصاريف القضائية وأتعاب المحاماة، أو 58 ألف دولار أمريكي غير متضمنة المصاريف والأتعاب المذكورة⁵¹.

وإن كان هذا الحد المترفع الذي يعادل نحو 7 أضعاف حد المسؤولية المقرر في الاتفاقية الأصلية⁵²، يمثل مكسباً حقيقياً لجمهور المسافرين الأمريكيين، إلا أن الحصول عليه يضل مجرد احتمال ويبقى نيلاً مرهوناً بقيام مسؤولية الناقل الجوي وعدم تمكنه من التحلل منها بسهولة.

تجسيدا لذلك، غاير اتفاق مونتريال من نظام المسؤولية الخطئية المعتمد في اتفاقية وارسو حين ألقى بالناقل في حظيرة المسؤولية الموضوعية، فطبقاً لنص المادة الأولى فقرة ثانية من الاتفاق: "ليس للناقل، فيما يختص بدعاوى التعويض الناشئة عن وفاة أو جرح الركاب أو إصابته بأي أذى جسماني آخر، أن يتمسك بأي دفع مما ورد في المادة 20 من اتفاقية وارسو أو تعديلها في بروتوكول لاهاي 1955".

بمقتضى هذه المادة لم يعد باستطاعة الناقل الجوي أن يقيم الدليل على أنه قد اتخذ كل الاحتياطات اللازمة لتفادي وقوع الضرر أو أنه استحال عليه اتخاذها لكي يدفع عنه المسؤولية. ففكرة الخطأ هُجرت لفائدة فكرة الخطر، مما يجعل مسؤولية الناقل الجوي تنهض بقوة القانون بمجرد وقوع الضرر، ولا يستطيع التخلص منها إلا بإثبات خطأ المضرور وحده⁵³.

نظام المسؤولية الموضوعية هذا يتحدد بثلاثة ضوابط هي كالاتي:

أ- أن يكون النقل دولياً في مفهوم اتفاقية وارسو، أي أن يكون النقل بين دولتين كل منهما طرف فيها، أو بين نقطتين تقعان في إقليم دولة واحدة طرف مع وجود محطة توقف على إقليم دولة أخرى حتى ولو كانت غير طرف في الاتفاقية.

ب- أن يكون الناقل الذي نفذ عملية النقل طرفاً في الاتفاق، ويستوي في ذلك أن يكون ممن وقعوا على الاتفاق في 4 ماي 1966 أو أن يكون قد انضم إليه فيما بعد (المادة 3).

ت- أن تكون بداية الرحلة أو نهايتها واقعة في إقليم الولايات المتحدة الأمريكية، أو كان متفقاً على وجود مرسى جوي داخل إقليم هذه الدولة. هذا الضابط تكمن فيه - في واقع الأمر - العلة في إصدار هذا الاتفاق، وهو توفير أكبر في حماية ممكنة للراكب الأمريكي فقط، إذ الغالب الأعم أن الركاب في الرحلات الدولية التي تبدأ أو تنتهي أو تتوقف في إقليم هذه الدولة أمريكيون⁵⁴.

بالرجوع إلى أرض الواقع، إن كان اتفاق مونتريال قد رفع الحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم به الناقل الجوي في مواجهة المسافر، إلا أنه مع ذلك كان محدود النطاق والأثر، فمن ناحية أولى اتفاق مونتريال محدود جغرافياً لا يسري على كل نقل جوي دولي تنطبق عليه شروط اتفاقية وارسو، ولكنه ينطبق على النقل الجوي الدولي وفقاً للمفهوم العام لاتفاقية وارسو،

بشرط أن تكون أي من نقطة القيام أو الوصول واقعة على إقليم الولايات المتحدة الأمريكية. ومن ناحية ثانية، يلاحظ أن اتفاق مونتريال لا يسري في كل الأحوال التي تكون فيها نقطة القيام أو الهبوط في الولايات المتحدة الأمريكية، وإنما يسري فقط - في هذه الحالة - بين الشركات الأطراف في الاتفاق نفسه.

بهذه الأحكام يكون اتفاق مونتريال المعول الذي يهدم الحركة التوحيدية في مجال النقل الجوي الدولي، إذ أصبح من الواضح أن طبيعة مسؤولية الناقل الجوي يمكن أن تختلف باختلاف رحلات طائراته، بل باختلاف نقطة قيام ووصول الركاب في رحلة واحدة من رحلاتها⁵⁵، فأصبح هناك نظامان متعارضان للمسؤولية أحدهما يأخذ بالمسؤولية الشخصية والثاني يأخذ بالمسؤولية الموضوعية، فتطبق معاملة مزدوجة على راكبي الطائرة الواحدة⁵⁶.

ثانياً/ تبني المسؤولية الموضوعية وفقاً لاتفاقية جواتيمالا 1971 المعدل لاتفاقية وارسو 1929

لما كان اتفاق مونتريال لسنة 1966 ينطوي على ازدواجية في طبيعة المسؤولية التي تخل بالمساواة بين المسافرين، ويتضمن نوعاً من التمييز بالنسبة لركاب الرحلات "من / إلى / عبر أراضي الولايات المتحدة الأمريكية"⁵⁷، فإنه في الحقيقة قد هدم أحكام اتفاقية وارسو، ذلك التشريع الدولي الذي جمع من حوله أغلبية دول العالم، الأمر الذي أملى على المشرع الدولي مراجعتها بشكل يبعث فيها من جديد الصبغة التوحيدية لأحكام مسؤولية الناقل الجوي على الصعيد الدولي⁵⁸.

لهذا كان اتفاق مونتريال 1966 بمثابة صفاة انذار للمنظمة الدولية للطيران المدني من أجل إعادة النظر في نظام المسؤولية المقرر في اتفاقية وارسو، لاسيما من حيث طبيعتها والحد الأقصى للتعويض، إذ سرعان ما طرحت هذه المشكلة أمام اللجنة القانونية لهذه المنظمة في اجتماعها السادس عشر، الذي انعقد بباريس في سبتمبر 1967 والتي عهد بها إلى لجنة فرعية تضم العديد من خبراء الطيران التجاري لدراستها وإيجاد الحلول المناسبة والدائمة⁵⁹؛ هذه اللجنة في اجتماعاتها التي تمت في نوفمبر 1967 وسبتمبر 1969 وجدت نفسها مخيرة بين أمرين على درجة كبيرة من التباين والاختلاف: إما الإبقاء على طبيعة مسؤولية الناقل الجوي كما تفهمها اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955، أي مسؤولية عقدية مفترضة مع رفع الحد الأقصى للتعويض، وإما جعل هذه المسؤولية موضوعية مع رفع حد أقصى للتعويض لا يمكن تجاوزه وهو الحد الوارد في اتفاقية مونتريال 1966⁶⁰.

كان على هذه اللجنة أن تضع نصب عينيها ضرورة أن تحرز هذه التعديلات المقترحة موافقة عالمية بما يتوافق ويتلاءم مع التقدم الذي أحرزته تكنولوجيا الطيران وبما يوفره في ضوء هذا التقدم من حماية معقولة ومتوازنة لكل من المسافر والناقل الجوي⁶¹.

وفي اجتماعها السادس عشر المنعقد في مارس سنة 1970 بمونتريال، وافقت اللجنة القانونية الإيكاو ICAO بأغلبية كبيرة على المشروع الذي تقدم به الوفد النيوزلندي بإحلال المسؤولية الموضوعية للناقل على الأضرار اللاحقة بالمسافرين وأمتعتهم محل المسؤولية العقدية مع رفع الحد الأقصى للتعويض⁶².

في المؤتمر الدبلوماسي الذي انعقد في جواتيمالا سيتي في الفترة من 9 فبراير إلى 8 مارس 1971، والذي حضره وفود 55 دولة مشاركة وهو عدد أقل من نصف عدد الدول الأعضاء في الـ ICAO آنذاك، تم تبني المشروع النيوزلندي بشكل رسمي والتوقيع على البروتوكول في 08-03-1971⁶³.

على الرغم من عدم دخول هذا البروتوكول حيز التنفيذ حيث تم إلغائه بصدور اتفاقية مونتريال 1999، إلا أنه في الواقع أضاف تعديلات جوهرية على أحكام المسؤولية المنصوص عليها في اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي⁶⁴، إذ جعل المسؤولية موضوعية قائمة على أساس الخطر، فيكفي وقوع الضرر لتنهض مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الناجم عن وفاة الراكب أو إصابته بجرح أو أي أذى بدني آخر، ولا يستطيع التخلص منها إلا إذا أثبت أن الضرر راجع إلى الحالة الصحية للراكب (مادة 1/17)، أو أن الراكب قد تسبب أو ساهم بخطئه في إحداث الضرر (مادة 21)⁶⁵.

رتّب هذا التغيير في أساس المسؤولية اختلافاً في مضمون التزام الناقل الجوي في مواجهة الركاب أو أمتعتهم في النظام الجديد عما هو عليه في نظام وارسو القديم، فالناقل الجوي يلتزم بضمان سلامة الركاب حتى يصل إلى غايته سليماً معافى، وهو التزام قانوني مستقل عن العقد الذي يربط الراكب مع الناقل الجوي، كما يلتزم بضمان سلامة الأمتعة من الهلاك أو الفقد أو التلف⁶⁶، هذا الالتزام بدوره يجد مصدره في القانون وليس في عقد النقل، فيسأل الناقل الجوي عن تحقيق نتيجة هي وصول أمتعة الركاب سالمة إلى مطار الوصول حيث يستردها، ولا يشفع له أن يتذرع بانتفاء خطئه لأننا بصدور مسؤولية موضوعية قائمة على فكرة الخطر وليس مسؤولية شخصية قائمة على الخطأ⁶⁷.

أما المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن هلاك أو ضياع أو تلف البضاعة، وكذا المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن التأخير في نقل الأشخاص والأمتعة والبضائع، فقد ظلت كما هو مقرر في المادة 20 من اتفاقية وارسو متى أثبت أنه هو تابعيه قد اتخذوا كافة الاحتياطات الضرورية لمنع وقوع الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها⁶⁸.

إن المسؤولية الموضوعية التي أخذ بها بروتوكول جواتيمالا سيتي محدد بمبالغ قصوى للتعويض غير قابلة للتجاوز في جميع الأحوال، سواء كان الضرر ناتجاً عن خطأ عادي أو عن عمد أو امتناع من جانب الناقل الجوي وتابعيه بقصد إحداثه، أو عدم مراعاة الشكليات الخاصة بوثائق النقل⁶⁹؛ وبذلك عكس ما هو مقرر في نظام المسؤولية المؤسس على الخطأ في اتفاقية وارسو كما تم تعديلها في بروتوكول لاهاي، حيث يجرم الناقل الجوي من تحديد المسؤولية إذا ارتكب غشاً أو خطأ معادلاً له أو إذا لم يصدر مستندات النقل أو أغفل بعض بياناتها الجوهرية.

إذن لم يخرج بروتوكول جواتيمالا سيتي عن تأكيد مطالب الولايات المتحدة الأمريكية الرامية إلى تبني المسؤولية الموضوعية لهذا الصدم بمعارضة العديد من الدول التي لم تكن مستعدة بعد لهجر المسؤولية الخطئية.

إن بروتوكول جواتيمالا سيتي الذي جاء بهذا التعديل الجوهرى في طبيعة مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص، لم يكتب له أن يدخل حيز التنفيذ بعد، بسبب شروط تطبيقه المستعصية التحقيق⁷⁰، لكنه من الثابت أن الاتجاه إلى تشديد مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص على أساس فكرة المخاطر قد تأكدت، ولعل هذا التطور الجديد لطبيعة هذه المسؤولية في

ضوء الانجازات التي حققتها تكنولوجيا الطيران، من شأنه أن يخدم النقل الجوي في حد ذاته من خلال توافقه مع الظروف الدولية المعاصرة.

المطلب الثاني: اتفاقية مونتريال 1999 و الحل التوفيقي

على مدار نصف قرن من الزمن عملت الأوساط القانونية المشتغلة على فكرة توازن مصالح الناقل والمسافر، على التنبيه إلى الإجحاف الذي لحق بحقوق ضحايا حوادث الطيران المدني، وقد انتهى هذا المخاض بتوافق دولي جديد هو معاهدة مونتريال 1999.

الفرع الأول: دوافع ومراحل إبرام اتفاقية مونتريال 1999

اكتملت حلقات التطور في نظام المسؤولية التي تمت في كنف الإيكاو ICAO بتوقيع أربعة بروتوكولات إضافية في مونتريال بتاريخ 1975/09/25، يتعلق الرابع منها بتعديل المسؤولية في نقل البضائع وجعلها مسؤولية موضوعية مثلها مثل المسؤولية في نقل الأشخاص⁷¹، بينما اختصت البروتوكولات الثلاث الأولى بإحلال حقوق السحب الخاصة D.T.S كوحدة نقدية محل الفرنك الذهبي Franc Poincaré الذي اتخذته اتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها كأساس لحساب التعويض⁷².

توقفت بعد سنة 1975 ولسنوات عديدة كل المحاولات لتغيير المسؤولية، إذ أصبحت المسؤولية ميدان غير مشجع للإرادات الحسنة. لكن مع بداية التسعينات سيشهد نظام مسؤولية الناقل الجوي صحوة هامة تمثلت في اتخاذ مجموعة من شركات الطيران لتدابير جريئة ومتطورة، إما بصورة انفرادية أو جماعية، لم تتردد من خلالها في التأسيس لنظام المسؤولية الموضوعية متنازلة بذلك عن الدفع المتاحة لها بموجب المادة 20 من اتفاقية وارسو.

لقد ظهرت الحاجة إلى تحديث وتوحيد اتفاقية وارسو والبروتوكولات المتصلة بها باتخاذها تدابير جماعية لتحقيق المزيد من التوافق، والتقنين لبعض القواعد التي تحكم النقل الجوي الدولي من خلال اتفاقية جديدة، فبدأت منظمة الطيران المدني الدولي أشغالها سنة 1996 التي أعطت اتفاقية دولية جديدة في 1999، هي اتفاقية مونتريال⁷³.

الفرع الثاني: أسس ونتائج اتفاقية مونتريال 1999

خوفا من أن تحصد الاتفاقية نفس النتائج التي حصدها بروتوكول جواتيمالا سيتي والتي حالت دون تطبيقه، فقد عمدت إلى الأخذ بنظام المسؤولية على مستويين، المستوى الأول يتضمن المسؤولية الموضوعية لشركات الطيران⁷⁴، حيث أن الناقل الجوي في هذه الوضعية يسأل بطريقة أوتوماتيكية إلى حدود مبلغ 100.000 وحدة حقوق سحب خاصة على كل راكب (م1/21)، ولا يستطيع التحلل من المسؤولية أو التخفيف منها إلا إذا أثبت أن الضرر قد تسبب أو ساهم بخطئه في إحداث الضرر (م20)، بمعنى آخر فإن الضحايا يستفيدون في حالة انتفاء خطئهم من حق أوتوماتيكي في التعويض يصل إلى 100.000 وحدة حقوق سحب خاصة على كل متضرر.

أما المستوى الثاني فيقوم على الخطأ المفترض الجوي متى كانت قيمة الضرر تفوق هذا المبلغ، إلا أن هذه المسؤولية الخطئية هي ضيقة النطاق بحيث لا يتحرر الناقل الجوي منها بإقامة الدليل على أنه وتابعيه قد اتخذوا التدابير اللازمة لتفادي وقوع الضرر أو أنه استحال عليهم اتخاذها كما هو الشأن في النظام القديم، ولكنه يستطيع أن يدفعها متى أثبت أن الضرر لم ينشأ عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانبه أو من جانب تابعيه ووكلائه (م/2/21أ)، أو أن هذا الضرر نشأ فقط عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الغير (م/2/21ب)⁷⁵.

يلاحظ أن اتفاقية مونتريال وإن تبنت مبدأ المسؤولية الخطئية في الحالة التي تتجاوز فيها التعويضات المطالب بها قيمة 100.000 وحدة حقوق سحب خاصة على كل راكب، فإنها قد ألقت عبئ إثبات الخطأ على عاتق الناقل الجوي، وحسنا فعلت، لأن العكس يؤدي إلى نتائج سلبية تتمثل في سلوك مسطرة قضائية طويلة ومعقدة من قبل المضرور لإثبات الخطأ، مع العلم أن حوادث الطيران هي عادة معقدة وتتسم بصعوبات تقنية. إذن فبناء المسؤولية على فكرة الخطر هو الأفضل من أجل حماية مصالح الركاب وحصر فترة رفع الدعاوى⁷⁶.

من حسنات هذه الاتفاقية أيضا هو امكانية الحصول على تعويضات كاملة تغطي كل الضرر، و يتحقق ذلك لأن الركاب وذوي حقوقهم لم يعودوا ملزمين بإثبات الغش أو الخطأ الجسيم لتجاوز حدود المسؤولية المقررة كما هو الشأن في النظام القديم.

بذلك تكون اتفاقية مونتريال قد أخذت في نقل الركاب بنظام المسؤولية على مستويين الذي لم يكن معمولا به في ظل الأنظمة السابقة، فقد أخذت اتفاقية وارسو 1929 وبروتوكول لاهاي 1955 بمبدأ المسؤولية الخطئية وتبني اتفاق مونتريال 1966 وحواديتيما لا سبيتي 1971 مبدأ المسؤولية الموضوعية.

بهذا أصبحت مسؤولية الناقل الجوي بمقتضى التعديلات الأخيرة مسؤولية موضوعية قائمة على أساس الخطر وتقلصت المسؤولية القائمة على أساس الخطأ، ولم يعد لها من وجود إلا في الحالات التالية:

1- الحالة التي تتجاوز فيها تعويضات أضرار الوفاة أو الجرح التي تلحق بالركاب قيمة 100.000 وحدة حقوق سحب خاصة على كل راكب، حيث يستطيع الناقل الجوي دفع مسؤوليته متى أثبت أن الضرر لم ينشأ عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانبه أو من جانب تابعيه ووكلائه، أو أن الضرر نشأ فقط عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الغير.

2- حالة المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالأمتعة غير المسجلة للراكب،

3- وحالة المسؤولية عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع.

كان من المرغوب أن تحتفظ الاتفاقية بالحالتين الأخيرتين وهي أن تأخذ بالمسؤولية المدنية على الخطأ دون الحالة الأولى، فتجعل المسؤولية في نقل الركاب مسؤولية موضوعية بغض النظر عن قيمة التعويضات المطالب بها وذلك لإضفاء حماية مطلقة على الركاب، لكن الاتفاقية لم تفعل ذلك لأنها مقيدة بأسباب أخرى، منها محاولة الحفاظ على بعض مصالح

الناقلين الجويين وتفادي تضارب مواقف الدول بشأن الأساس الموضوعي للمسؤولية في نقل الركاب، ومع ذلك فإن الإبقاء على المسؤولية الخطئية في نقل الركاب في الحدود التي رسمتها الاتفاقية لن يزيح بساط الحماية من تحت قدمي الراكب⁷⁷.

خاتمة:

إن كثرة التعديلات التي تعرضت لها اتفاقية وارسو 1929 مما أخل بوحدة القواعد التي يخضع لها النقل الجوي الدولي، وبالنظر للارتفاع المتواصل في مستوى المعيشة وانخفاض قيمة العملات الوطنية وتدني القدرة الشرائية للحدود القصوى للتعويضات المستحقة للمضرورين من حوادث الطائرات، وقيام شركات الطيران بل والحكومات فرادى برفع هذه الحدود ومضاعفتها على نحو أخل بالمساواة بين الناقلين و بمصلحة الراكب على السواء، فإنه تأميناً لمصالح مستهلكي خدمة النقل الجوي الدولي و الحاجة إلى الحصول على التعويض العادل على أساس مبدأ جبر الضرر، ورعاية لمصالح الناقلين وتأمين انتظام الخدمة، تقرر تحديث أحكام مسؤولية الناقل الجوي بإرساء قواعد جديدة أكثر مساهمة لأوضاع النقل الجوي وظروفه الراهنة وأكثر تحقيقاً للتوازن بين المصالح المختلفة بوضع قواعد دولية جديدة موحدة تنظم مسؤولية الناقل الجوي، وهو ما تم بالتوقيع على اتفاق مونتريال 1999.

قائمة المراجع:

أ- النصوص القانوني:

1) باللغة العربية:

* الاتفاقيات الدولية:

1. الاتفاقية الدولية لأجل توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارسو 12 أكتوبر 1929.
2. بروتوكول لاهاي الخاص بتوحيد اتفاقية وارسو، الموقع بتاريخ 28 سبتمبر 1955.
3. اتفاق مونتريال 1966 الموقع في 4 ماي 1966 بين شركات الطيران الدولية، الخطوط الجوية الجزائرية طرف فيها.
4. بروتوكول جواتيمالا سيتي، الموقع في 8 مارس 1971، المعدل لاتفاقية وارسو 1929، وبروتوكول لاهاي 1955.
5. الاتفاقية الدولية لأجل توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي ، الموقعة بمونتريال بتاريخ 28 ماي 1999.

* النصوص القانونية الوطنية

1. القانون رقم 98-06 المؤرخ في 27 جوان 1998، يحدد القواعد العامة بالطيران المدني، ج. ر. رقم 48 سنة 1998.
2. المرسوم 64-74 المؤرخ في 2 مارس 1964. ج.ر. رقم 26 سنة 1964، المتضمن مصادقة الجزائر على اتفاقية وارسو.

2) باللغة الأجنبية: (نسخ ورقية)

1. Convention pour l'unification de certaines règles relatives au Transport aérien international, signé à Varsovie, le 12 Octobre 1929 (Convention de Varsovie).
2. Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international amendée par le protocole de La Haye du 28 septembre 1955.
3. PROTOCOLE portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signé à Varsovie le 12 octobre 1929 amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955 Signé à Guatemala le 8 mars 1971.
4. Convention de Montréal pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international du 28 mai 1999

ب- الكتب:

(1) باللغة العربية:

1. أحمد رشاد السلام، التحكيم في منازعات القانون الجوي، دار النهضة العربية، الطبعة (بدون)، القاهرة، 2014.
2. جلاء وفاء محمدين، تشديد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الحاصلة للمسافرين (دراسة في القضاء الأمريكي، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 1995).
3. حفيظة السيد الحداد، القانون الجوي، دار النهضة العربية، الطبعة (بدون)، الاسكندرية، السنة (بدون).
4. سميحة القليوبي، القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة. 1989.
5. طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، دار الثقافة، الطبعة الأولى، عمان، 2005.
6. عائشة فضيل، مسؤولية الناقل الجوي في نقل الركاب والبضائع، MKB de presse، الطبعة الأولى، الدار البيضاء، 2014.
7. عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، دار الفكر والقانون، المنصورية، 1989.
8. عدلي أمير خالد، عقد النقل الجوي في ضوء قانون الطيران المدني الجديد، دار المطبوعات الجامعية، الطبعة (بدون)، الاسكندرية، 1996.
9. عيسى غسان راضي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم-دراسة مقارنة-، دار الثقافة، ط1، الأردن، 2008.
10. محمد فريد العريبي، القانون الجوي النقل الجوي الداخلي والدولي، دار المطبوعات الجديدة، الطبعة (بدون)، الاسكندرية، 1999.
11. محمد فريد العريبي، جلاء وفاء محمدين، القانون الجوي الملاحه الجوية والنقل الجوي، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، 1998.
12. محمود أحمد الكندري، النظام القنوني للنقل الجوي الدولي وفق اتفاقية مونتريال لعام 1999 (تحديث نظام وارسو)، مجلس النشر العلمي، الكويت، 2000.
13. محمود جواد عبد الهادي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي والداخلي للأشخاص (دراسة مقارنة)، دار النهضة العربية، القاهرة، 2017.
14. محي الدين اسماعيل علم الدين، القانون الجوي، جامعة محمد الخامس، المغرب، 1980.

15. وهيبية بن ناصر، المسؤولية المدنية عن حوادث النقل الجوي في القانون الجزائري، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2014.

2) باللغة الأجنبية:

1. Gutteridge, le droit comparé, introduction à la méthode comparative dans la recherche juridique et l'étude du droit, ouvrage traduit par les étudiants de l'institut de droit comparé de l'université de paris, sous la direction de M.R. David, paris, L.G.D.J. 1953.
2. H. Mickiewicz, le protocole de Guatemala city du 08 mars 1971.
3. Loïc Grard, l'obligation de sécurité et le transport aérien des personnes, acte du colloque l'obligation de sécurité, presse universitaire, Bordeaux, 2003.
4. Lowenfeld and Mendelsohn, The United States and the Warsaw convention, 80 Harvard law review 1967.
5. Ross, known as JAN FROMAN, v. pan American airways, 299 N.Y 88, 85 N.E 2d 880 {1949}.
6. U.S. District Court for the Southern District of New York - 643 F. Supp. 510 S.D.N.Y. September 10, 1986.

ت- المقالات:

1. أبو زيد رضوان، تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص ونظم التأمين عليها، مجلة العلوم القانونية و الاقتصادية، عين شمس، العدد 1، سنة 1974.
2. عبد المجيد خلف منصور العنزى، أساس مسؤولية الناقل الجوي و حالاتها، بحوث مؤتمر " الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، دبي، من تاريخ 23-25/4/2012
3. قادة شهيدة، توازن مصالح الناقل والمسافر من خلال النظام التعويضي لضحايا حوادث النقل الجوي الدولي، بحوث مؤتمر " الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، دبي، من تاريخ 23-25/04/2012.

ث- الرسائل:

1. دلال يزيد، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في النقل الجوي الداخلي والدولي، رسالة دكتوراه، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، 2010.

ج- المواقع الالكترونية:

1. <https://www.bfmtv.com/international/n-ayez-pas-peur-l-avion-reste-moyen-de-transport-le-plus-sur-975959.html>
2. <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=LEGITEXT000006074982&dateTexte=20101130>
3. <https://casetext.com/case/ross-v-pan-american-airways-1>
4. <https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/643/510/1908902/>

الهوامش:

¹ « Un transport assuré par des pionniers pour des pionniers », voir Loïc Grard, l'obligation de sécurité et le transport aérien des personnes, acte du colloque l'obligation de sécurité, presse universitaire, Bordeaux, 2003, p160.

² <https://www.bfmtv.com/international/n-ayez-pas-peur-l-avion-reste-moyen-de-transport-le-plus-sur-975959.html> visité le : 25/01/2019 à 11.05.

³ قادة شهيدة، توازن مصالح الناقل والمسافر من خلال النظام التعويضي لضحايا حوادث النقل الجوي الدولي، بحوث مؤتمر "الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، دبي، من تاريخ 23-2012/04/25، ص: 913.

⁴ عقد المؤتمر في مدينة وارسو من 4 إلى 12 أكتوبر 1929، بحضور 33 دولة، انتهى بالتوقيع على اتفاقية لأجل توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي، دخلت حيز النفاذ في 13 فبراير 1933، صادقت عليها الجزائر بمقتضى المرسوم 64-74 المؤرخ في 2 مارس 1964، ج.ر. رقم 26 سنة 1964.

⁵ صدرت في 28 ماي 1999، وهي اتفاقية خاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، دخلت حيز التنفيذ في الرابع من نوفمبر 2004، لم تصادق عليها الجزائر لحد الآن.

⁶ عائشة فضيل، مسؤولية الناقل الجوي في نقل الركاب والبضائع، MKB de presse، الطبعة الأولى، الدار البيضاء (المغرب)، 2014، ص: 138.

⁷ عيسى غسان رضوي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم-دراسة مقارنة-، دار الثقافة، ط1، الأردن، 2008، ص: 79.

⁸ كان هناك قانون خاص بالملاحة الجوية في إنجلترا قبل ابرام اتفاقية وارسو وهو air navigation act 1920 غير أن هذا القانون لم يكن يتضمن نصوصا خاصة بمسؤولية الناقل الجوي في مواجهة الركاب والشاحنين. راجع، محمد فريد العربي، القانون الجوي النقل الجوي الداخلي و الدولي، دار المطبوعات الجديدة، الطبعة (بدون)، الاسكندرية (مصر)، 1999، ص، ص: 178.

⁹ عدلي أمير خالد، عقد النقل الجوي في ضوء قانون الطيران المدني الجديد، دار المطبوعات الجامعية، الطبعة (بدون)، الاسكندرية (مصر)، 1996، ص: 66.

¹⁰ عائشة فضيل، المرجع السابق، ص: 139.

¹¹ حفيظة السيد الحداد، القانون الجوي، دار النهضة العربية، الطبعة (بدون)، الاسكندرية (مصر)، السنة (بدون)، ص: 140

¹² القضاء الأمريكي يمنح للمضروب إمكانية التمسك بقرينة تخفف عبء الإثبات الملقى على عاتقه، ويلقي على عاتق الناقل تبعة تقديم إيضاحات عن الحادث. فإذا

عجز عن ذلك، يلتزم بتعويض المضروب. تعرف هذه القرينة بقاعدة Res Ipsa Loquitur.

¹³ محمد فريد العربي، المرجع السابق، ص: 177.

¹⁴ محمد فريد العربي، جلاء وفاء محمدين، القانون الجوي الملاحة الجوية و النقل الجوي، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية (مصر)، 1998، ص: 372

¹⁵ وهيبه بن ناصر، المسؤولية المدنية عن حوادث النقل الجوي في القانون الجزائري، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية (مصر)، 2014، ص: 107.

¹⁶ عائشة فضيل، المرجع السابق، ص: 140.

¹⁷ Loi du 31 mai 1924 relative à la navigation aérienne.

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=LEGITEXT000006074982&dateTexte=20101130>

1130 visité le 09-12-2018 a 14 : 29

¹⁸ عبد المجيد خلف منصور العززي، أساس مسؤولية الناقل الجوي و حالاتها، بحوث مؤتمر " الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية و الاتفاقيات الدولية، دبي، من

تاريخ 23-2012/4/25، ص: 18.

- ¹⁹ صادقت الجزائر على اتفاقية وارسو بموجب المرسوم رقم 74/64 المؤرخ في 1964/03/02 المتضمن مصادقة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية على اتفاقية توحيد بعض واعد النقل الجوي الدولي الموقعة بوارسو في 12/10/1929، الجريدة الرسمية عدد 26.
- ²⁰ عائشة فضيل، المرجع السابق، ص: 141.
- ²¹ راجع المواد 17، 18، 19 من اتفاقية وارسو 1929.
- ²² أحمد رشاد السلام، المرجع السابق، ص: 58.
- ²³ سميحة القليوبي، القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، ص: 190.
- ²⁴ محمد فريد العريبي، جلاء وفاء محمدين، المرجع السابق، ص: 374.
- ²⁵ لم تمض سبع سنوات على انضمام الولايات المتحدة إلى اتفاقية وارسو حتى أصبحت هذه الاتفاقية محل انتقاد كبير في الأوساط القانونية الأمريكية. ففجرت قضية Froman لأول مرة مشكلة تحديد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق المسافرين في حوادث النقل الجوي التي تخضع للاتفاقية.
- تتلخص وقائع القضية في حادث جوي لشركة بان أمريكية، أدى إلى وفاة وإصابة العديد من الركاب من بينهم الفنانة Jan Froman، حيث تم الحكم على الناقل بالحد الأقصى للتعويض الوارد في الاتفاقية وارسو، إلا أن هذا التعويض لم يكن كافياً حتى لتغطية نفقات العلاج الباهظة، مضافاً إليها خسائر التعطل عن العمل و عدم قدرتها على العودة مرة أخرى إلى نشاطها المهني.
- Ross, known as JAN FROMAN, v. pan American airways, 299 N.Y 88,85 N.E 2d 880 { 1949 }
<https://casetext.com/case/ross-v-pan-american-airways-1> اطلع عليه بتاريخ: 2019/01/03 على الساعة: 15:03.
- ²⁶ المادة 25 من اتفاقية وارسو: " لا يكون للناقل حق لاستفادة من أحكام هذه الاتفاقية التي تعفيه من مسؤوليته أو تحد منها، إذا كان الضرر ناشئاً عن تدليس منه أو عن خطأ يعتبر معادلاً للتدليس وفقاً لقانون المحكمة المعروض عليها النزاع".
- ²⁷ راجع (المواد 3، 4، 9،) من اتفاقية وارسو 1929 التي تتكلم بتفصيل دقيق عن البيئات الواجب توفرها في كل من تذكرة السفر و مستند النقل الجوي.
- ²⁸ حفيظة السيد الحداد، المرجع السابق، ص: 143.
- ²⁹ محمد فريد العريبي، المرجع السابق، ص: 183.
- ³⁰ عبد المجيد خلف منصور العنزي، المرجع السابق، ص: 22.
- ³¹ Mankiewicz, La convention de Varsovie et le droit comparé, R.F.D.A, 1969, p.147.
- منقول عن: محمد فريد العريبي، جلاء وفاء محمددي، المرجع السابق، ص: 376.
- ³² Gutteridge, le droit comparé, introduction a la méthode comparative dans la recherche juridique et l'étude du droit, ouvrage traduit par les étudiants de l'institut de droit comparé de l'université de paris, sous la direction de M.R. David, paris , L.G.D.J. 1953, p. 135.
- منقول عن: محمد فريد العريبي، المرجع نفسه، ص: 143.
- ³³ حفيظة السيد الحداد، المرجع السابق، ص: 143.
- ³⁴ وهيبه بن ناصر، المرجع السابق، ص: 110.
- ³⁵ المادة 13 من بروتوكول لاهاي 1955: " لا تسري حدود المسؤولية الواردة في المادة 22، إذا ثبت أن الضرر قد نشأ عن فعل أو امتناع من الناقل أو تابعيه أو وكلائه بقصد إحداث ضرر، أو برعونة مقرونة بإدراك أن ضرر سينجم عن ذلك في الغالب....".
- ³⁶ عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص: 64 .
- ³⁷ المادة 22 من بروتوكول لاهاي 1955 تقول: " في حالة نقل الأشخاص، تكون مسؤولية الناقل قبل كل راكب محدودة بمبلغ مائتين و خمسين الف فرنك".
- ³⁸ القانون السويسري الصادر في السابع والعشرون من يناير عام 1920 بشأن تنظيم الملاحة الجوية.
- ³⁹ حفيظة السيد الحداد، المرجع السابق، ص: 140.
- ⁴⁰ أحمد رشاد السلام، المرجع السابق، ص: 56.
- ⁴¹ عائشة فضيل، المرجع السابق، ص: 153.

⁴² يرجع حرص الولايات المتحدة الأمريكية على حماية ركاب الطائرة ضحايا حوادث النقل الجوي إلى استقرار النظم الديمقراطية في الدول الغربية ووقوفها إلى جانب الطرف الضعيف في الحياة الاقتصادية و انصافه بكفالة حقوقه لاسيما حقه في التعويض عن الأضرار اللاحقة به بسبب الأنشطة التي يزاؤها الطرف القوي في العلاقة، كما هو الشأن بالنسبة لجمهور المسافرين إزاء شركات النقل.

⁴³ بعد الحرب العالمية الثانية، ومع التقدم الذي حظي به الطيران المدني، غدت الحاجة ملحة إلى تغيير نظام المسؤولية الذي تبنته الاتفاقية و القائم على نظرية الخطأ، و بحدود المسؤولية المتواضعة فيه، إذا ما قيست بما تجنيه شركات الطيران من ربح كبير، و في نفس الوقت ارتفاع مستويات معيشة كثير من شعوب دول العالم و ما صاحبه من انخفاض في قيمة النقود و ارتفاع معدلات التضخم. فاروق أحمد زاهر، القانون الجوي قانون الطيران التجاري وفقا للتشريع الدولي الموحد و القانون المصري، دار النهضة العربية، القاهرة، 2005، ص: 94.

⁴⁴ توقيع الولايات المتحدة الأمريكية على بروتوكول لاهاي 1955 كان بعد نحو 9 أشهر من تاريخ صدوره، وتم ذلك باعتبار أنه استجاب من حيث مقدار التعويض عن الأضرار اللاحقة بالمسافرين لاقتراح المندوب الأمريكي لكنه بمرور السنين بدا جليا عدم كفاية هذا المقدار و لا انسجام طبيعة مسؤولية الناقل الجوي مع الحماية الواجب توفيرها للركاب، انظر: فاروق زاهر، المرجع السابق، ص: 155. دلال يزيد، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في النقل الجوي الداخلي و الدولي، رسالة دكتوراه، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، 2010، ص: 53.

⁴⁵ تقتضي المادة 39 ما يلي:

1. لكل من الأطراف السامية المتعاقدة أن يتحلل من أحكام الاتفاقية بإخطار إلى حكومة جمهورية بولونيا و عليها إبلاغ أمر الإخطار فوراً إلى حكومة كل من الأطراف السامية المتعاقدة.

2. يولد هذا التحلل من الاتفاقية آثاره بعد ستة شهور من الإخطار به و تقتصر هذه الآثار على الطرف الذي تقدم بالإخطار.

⁴⁶ يذكر أنه من الأسباب التي أدت إلى رفض هذا البروتوكول في الولايات المتحدة وقوع كارثة جوية أودت بحياة أولاد أحد أعضاء مجلس الشيوخ مما حدا بهذا المجلس إلى إعلان سخطه على الحدود القصوى في اتفاقية وارسو و بروتوكول لاهاي أنظر:

Lowenfeld and Mendelsohn, The United States and the Warsaw convention, 80 Harvard law review 1967, p 515-516

نقلا عن جلاء وفاء محمدين، تشديد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الحاصلة للمسافرين (دراسة في القضاء الأمريكي)، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 1995، ص: 22.

⁴⁷ دلال يزيد، المرجع السابق، ص: 53.

⁴⁸ بالرجوع إلى تذكرة السفر للخطوط الجوية الجزائرية air Algérie تجد تنصيحا صريحا على امكانية خضوع النقل الجوي الدولي لأحكام هذا الاتفاق، إذا ما كانت نقطة الاقلاع، أو الوصول أو الرسو واقعة في إقليم الولايات المتحدة الأمريكية.

⁴⁹ فاروق أحمد زاهر، المرجع السابق، ص: 94

⁵⁰ محمد فريد العربي، المرجع السابق، ص: 180

⁵¹ محي الدين اسماعيل علم الدين، القانون الجوي، جامعة محمد الخامس، المغرب، 1980، ص: 104.

⁵² الحد الأقصى للتعويض في وارسو هو 125000 فرنك و هو ما يعادل 8300 دولار أمريكي، أي قيمة التعويض في بروتوكول لاهاي بعد مضاعفتها أصبحت 250000 فرنك ما يعادل 16600 دولار.

⁵³ الناقل الجوي في ظل أحكام ذلك الاتفاق لم يستطع دفع مسؤوليته إلا بإثبات أن خطأ المضرور أو الحالة الصحية للراكب هي سبب الضرر، و نجد أنه في قضية Margrave V. British air ways سنة 1986 ، أين تمكنت الشركة التخلص من مسؤوليتها استنادا إلى السبب المباشر proximate cause، إذ تلتخص وقائع القضية في قيام المذكورة برفع دعوى ضد الشركة بإصابتها بآلام شديدة بالظهر بسبب جلوسها في وضع غير مريح داخل الطائرة التابعة لتلك الشركة و التي تعطلت بسبب إخطار السلطات المحلية للشركة بوجود قنبلة على متن الطائرة، وقد دفعت الشركة المالكة للطائرة لمسؤوليتها بأن الحالة الصحية للراكب هي السبب المباشر لإصابتها و قد قبلت جنوب نيويورك هذا الدفع و قضت بإعفاء الناقل من المسؤولية. راجع

U.S. District Court for the Southern District of New York - 643 F. Supp. 510 (S.D.N.Y. September 10, 1986

اطلع عليه بتاريخ: 2019/01/06 على الساعة: <https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/643/510/1908902/>

.22:08

- 54 فاروق أحمد زاهر، المرجع السابق، ص: 100.
- 55 جلاء وفاء محمدين، المرجع السابق، ص: 31.
- 56 وهيبه بن ناصر، المرجع السابق، 112.
- 57 عائشة فضيل، المرجع السابق، ص: 154.
- 58 طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، دار الثقافة، الطبعة الأولى، عمان، 2005، ص: 145.
- 59 H. Mickiewicz, le protocole de Guatemala city du 08 mars 1971, p15ets.
- 60 دلال يزيد، المرجع السابق، ص: 66.
- 61 محمد فريد العريبي، جلاء وفاء محمددي، المرجع السابق، ص: 241.
- 62 في الحقيقة يعد أول من بادر بالدعوة لتبني المسؤولية الموضوعية للناقل الجوي هو الوفد السعودي الذي تقدم بمشروع يتضمن ذلك في سنة 1966 في مؤتمر الإيكاو، الذي انعقد بمونتريال إلا أنه قوبل بالرفض نظرا لعدم اتفاق الوفود المشاركة حول الحد الأقصى للتعويض الذي تضمنه المشروع. راجع محمد حسن دياب، المرجع السابق، ص: 202، 203.
- 63 حفيظة السيد الحداد، المرجع السابق، ص: 144.
- 64 عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، دار الفكر و القانون المنصورية، ص: 309.
- 65 المادة 21 من بروتوكول جواتيمالا سيتي: "إذا أثبت الناقل أن خطأ الشخص الذي يطالب بالتعويض قد سبب الضرر أو أسهم في إحداثه، يعفى الناقل من المسؤولية قبل هذا الشخص كليا أو جزئيا بقدر ما سبب هذا الخطأ الضرر أو أسهم في إحداثه."
- 66 عائشة فضيل، المرجع السابق، ص: 155.
- 67 أبو زيد رضوان، تطور طبيعة و مدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص و نظم التأمين عليها، مجلة العلوم القانونية و الاقتصادية، عين شمس، العدد 1، سنة 1974.
- 68 محمود أحمد الكندري، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي وفق اتفاقية مونتريال لعام 1999 (تحديث نظام وارسو)، مجلس النشر العلمي، الكويت، 2000، ص: 219.
- 69 المادة 22 (1/أ) من بروتوكول جواتيمالا سيتي: " في حالة نقل الأشخاص تكون مسؤولية الناقل محدودة بمبلغ مليون و خمسمائة ألف فرنك، لمجموع المطالبات المقدمة مهما كان سندها للتعويض عن الضرر المترتب على وفاة راكب أو إصابته بدنيا. و إذا كان قانون المحكمة المعروض عليها النزاع يبيح أن يحدد التعويض في صورة دفعات دورية، فلا يجوز أن تزيد القيمة الرأسمالية المكافئة لتلك الدفعات عن مليون و خمسمائة ألف فرنك."
- 70 يشترط لدخول بروتوكول جواتيمالا حيز التنفيذ إيداع وثائق التصديق عليه من ثلاثين دولة بشرط أن تمثل شركات الطيران التابعة لخمسة دول من بينها 40% على الأقل من حجم عمليات النقل الجوي، ولما كان الناقلون الجويون الأمريكيون في ذلك الوقت يمثلون أكثر من هذه النسبة، فإن نفاذ و نجاح هذا البروتوكول يعتمد اعتمادا جوهريا على تصديق الولايات المتحدة عليه، و هو ما لم يحدث إلى يومنا هذا، وذلك بسبب فرض البروتوكول في المادة 4 منه قيودا على إجراءات التصديق بحيث لا يمكن أن يكون هذا البروتوكول نافذا إلا إذا قامت نفس الدولة المصادقة عليه بإقرار كل من اتفاقية وارسو و أيضا بروتوكول لاهاي 1955، وهو ما يمثل سبب عزوف الولايات المتحدة عن التصديق على بروتوكول جواتيمالا كونها تعارض مقررات بروتوكول لاهاي و لم تصادق عليه. انظر: جلاء وفاء محمدين، المرجع السابق، ص: 37-38.
- 71 المادة 3/18 من بروتوكول مونتريال رقم 4 لخاص بتعديل اتفاقية وارسو 1929 و بروتوكول لاهاي 1955: " مع ذلك فإن الناقل لا يكون مسؤولا إذا أثبت أن دمار أو ضياع أو تلف البضائع قد نتج فقط عن واحد أو أكثر مما يلي:
- أ- طبيعة البضاعة أو العيب الذاتي فيها
- ب- سوء تغليف البضاعة من جانب شخص غير الناقل أو تابعيه أو وكلائه
- ت- عمل من أعمال الحرب و النزاع المسلح.
- ث- عمل من أعمال السلطة العامة قامه به بشأن دخول البضاعة أو خروجها أو عبورها."
- 72 يتعلق بروتوكول مونتريال الأول بتعديل اتفاقية وارسو الأصلية، و يتعلق البروتوكول الثاني بتعديل اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955، بينما يتعلق الثالث بتعديل اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي و بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971، إذ دخل كل من البروتوكول الأول و لثاني من مونتريال 1975 حيز النفاذ في

- 1996/02/15، والرابع في 14/06/1998، أما الثالث فلم يدخل حيز التنفيذ مادام أنه مرتبط ببروتوكول جواتيمالا الذي لم يدخل بحذ ذاته حيز النفاذ. راجع دلال يزيد، المرجع السابق، ص: 68.
- ⁷³ عاطف محمد الفقي، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقا لاتفاقية مونتريال 1999، دار النهضة العربية، القاهرة، ص: 19.
- ⁷⁴ عائشة فضيل، المرجع السابق، ص: 159.
- ⁷⁵ محمود جواد عبد الهادي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي و الداخلي للأشخاص (دراسة مقارنة)، دار النهضة العربية، القاهرة، ص: 47.
- ⁷⁶ جلاء وفاء محمدين، المرجع السابق، ص: 110.
- ⁷⁷ عائشة فضيل، المرجع السابق، ص: 160.