خطأ شركات الطيران عن واقعة التأخير خطأ مفترض يستوجب التعويض

في إطار حرص معهد الكويت للدراسات القضائية والقانونية على الاهتمام الدؤوب بالثقافة القانونية للمساهمة في خلق الذهنية القضائية وتنميتها بالخبرات والمهارات القضائية المكتسبة، ومما لا شك فيه أن أحكام محكمة التمييز تتمتع دون غيرها من الأحكام برؤية كاملة للدعاوى المنظورة أمامها في ظل وجود خبرات ثمينة تعتلي منصات محكمة التمييز، فكان بالأحرى تسليط الضوء على الحكم الصادر من محكمة التمييز برئاسة المستشار/ خالد المزيني، الدائرة التجارية الرابعة والذي سطر وفق حيثيات حكمه مبادئ ذات أهمية بالغة ما تنص على أن مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الناشئ عن التأخير في نقل الركاب مبني على الخطأ التعاقدي المفترض في جانبه ويلتزم بالتعويض عن هذا الضرر ما دام الراكب قد أثبت واقعة التأخير فقط بإلزامه إثبات خطأ الناقل المفترض.

حكم الطعنين بالتمييز والمقيدين بالجدول برقمي 3318 ,3368 لسنة 2019 تجاري/4

بعد الاطلاع على الأوراق، وسماع المرافعة، وبعد المداولة.

حيث إن الطعنين استوفيا أوضاعهما الشكلية.

وحيث إن الوقائع على ما يبين من الحكم المطعون فيه وسائر الأوراق - تتحصل في أن الطاعن عن نفسه وبصفته ولي طبيعي على أولاده القصر -في الطعن الثاني - أقام على المطعون ضدها -في الطعن ذاته- الدعوى رقم 2018/13125 تجاري كلي بطلب الحكم بإلزام الأخيرة أن تؤدي إليه مبلغ 33200 دينار تعويضاً عن التأخير في نقل الركاب 5000 دينار تعويضاً أدبياً له ولأبنائه القصر، وقال بياناً لدعواه إنه تعاقد مع الشركة المطعون ضدها بموجب عقد نقل عن نفسه وبصفته على السفر بتاريخ 2018/8/2 من مطار الكويت إلى مطار أدنبره مروراً بمطار حمد بالدوحة والوصول في التاريخ ذاته إلا أن المطعون ضدها أخطرته عقب وصوله إلى مطار حمد بالدوحة بتأجيل الرحلة إلى أدنبره على أن يكون الإقلاع بتاريخ 2018/8/5 ولما كان واقعة التأخير هذه قد نتج عنها أضراراً مادية وأدبية له ولأولاده ومن ثم أقام دعواه. حكمت المحكمة بإلزام المطعون ضدها أن تؤدي إلى الطاعن وأولاده كل على حدة بالدينار الكويتي ما يعادل 65.5 مليجرام ذهب نقاء تسعمائة في الألف في تاريخ هذا الحكم.

استأنفت المطعون ضدها على هذا الحكم بالاستئناف رقم 2019/1861 تجاري، كما استأنفه الطاعن عن نفسه وبصفته بالاستئناف رقم1921 /2019 تجاري، وبعد أن ضمت المحكمة الاستئناف الثاني للأول قضت بتاريخ

20 من أكتوبر 2019 في الاستئناف الأول بتعديل الحكم المستأنف بإلزام المطعون ضدها أن تؤدي إلى الطاعن عن نفسه وبصفته ولي طبيعي على أولاده القصر لكل منهم مبلغ 500 دينار وبرفض الاستئناف الثاني.

طعنت المطعون ضدها في هذا الحكم بالطعن رقم 2019/3318 تجاري، كما طعن الطاعن عن نفسه وبصفته ولي طبيعي على أولاده القصر بالطعن رقم 2019/3368 تجاري، وأودعت نيابة التمييز مذكرة أبدت فيها الرأي برفض الطعن الأول وفي الطعن الثاني بتمييز الحكم المطعون فيه، وإذ عرض الطعنان على هذه المحكمة في غرفة مشورة حددت جلسة لنظرهما وفيها ضمت الثاني إلى الأول للارتباط وليصدر فيهما حكماً واحداً والتزمت النيابة رأيها.

وحيث إن عن شكل الطعنين، فإنه لما كانت المادة الفقرة الأولى من المادة 153 من قانون المرافعات المدنية والتجارية المعدلة بالقانون رقم 2019/12 والمنشور في الجريدة الرسمية بتاريخ 2019/3/3 تنص على أن "ميعاد الطعن بالتمييز ستون يوما"، وكان النص في المادة 1 من القانون ذاته على أن "تسري قوانين المرافعات على ما لم يكن فصل فيه من دعاوى أو تم من الإجراءات قبل تاريخ العمل بها...، ولا يجرى ما يستحدث من مواعيد السقوط أو غيرها من مواعيد المرافعات إلا من تاريخ العمل بالنص الذي استحدثها"، والنص في المادة 178 من الدستور على تنشر القوانين في الجريدة الرسمية خلال أسبوعين من يوم إصدارها، ويعمل بها بعد شهر من تاريخ نشرها، ويجوز مد هذا الميعاد أو قصره بنص خاص في القانون"، والنص في المادة 3/17 من القانون سالف الذكر على أن "وتحسب المواعيد المعينة بالشهر أو السنة بالتقويم الميلادي ما لم ينص القانون على غير ذلك". ولما كان القانون رقم 2019/12 المعدل للفقرة الأولى من المادة 153 من قانون المرافعات المدنية والتجارية والمتعلق بميعاد الطعن أمام محكمة التمييز لم ينص على تاريخ العمل به، ومن ثم ووفقا لمفهوم نص المادة 178 من الدستور يكون العمل به بعد مضي شهر من تاريخ نشره، وكان القانون المذكور قد نشر بتاريخ 3 /2019/3 ومن ثم يعمل به بعد مضي شهر من هذا التاريخ أي من تاريخ 2019/4/4.

ولما كان الحكم المطعون فيه قد صدر بتاريخ 2019/10/20 وكانت صحيفة الطعن الأول رقم 2019/3318 قد أودعت بتاريخ 2019/11/17، وصحيفة الطعن الثاني قد أودعت بتاريخ 2019/11/19. بما يكون الطعنان قد أقيما خلال الميعاد المقرر المستحدث قانوناً وهو ستون يوما. ومن ثم يكونا مقبولين شكلاً.

أولاً: الطعن رقم 2019/3318 تجاري:

حيث إن الطعن أقيم على سببين تنعى بهما الطاعنة على الحكم المطعون فيه مخالفة القانون والخطأ في تطبيقه والقصور في التسبيب والإخلال بحق الدفاع، وفي بيانه تقول إن تأجيل الرحلة محل الدعوى كان بسبب عطل فني بالطائرة وهو ما يعد قوة قاهرة وأنها عرضت على المطعون ضده وأولاده السفر على رحلة أخرى على

أن يكون مطار الوصول لندن أو مانشيستر مع تعويضه مبلغ مالي لكنه رفض ذلك فقامت بتوفير إقامة له بأحد الفنادق بما تكون قد اتخذت التدابير اللازمة لتفادي الضرر الناشئ عن هذا التأخير إلا أن الحكم المطعون فيه خلص في قضائه إلى رفض طلبها بندب خبير وأنها لم تتخذ تلك التدابير وهو ما يعيبه ويستوجب تمييزه.

وحيث إن هذا النعي مردود ذلك أن النص في المادة (1) من اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في مونتريال بتاريخ 1999/5/28 والتي تم الموافقة عليها بموجب القانون رقم 30 لسنة 2002 تنص على أن "1-تسري هذه الاتفاقية على كل نقل دولي للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع تقوم به طائرة بمقابل...، 2-لأغراض هذه الاتفاقية، تعنى عبارة «النقل الدولي» أي نقل تكون فيه نقطتا المغادرة والمقصد النهائي، وفقاً للعقد المبرم بين الأطراف، واقعتين إما في إقليم دولتين طرفين أو في إقليم دولة واحدة طرف سواء كان أو لم يكن هناك انقطاع للنقل أو كان هناك نقل من طائرة إلى أخرى، وذلك إذا كانت هناك نقطة توقف متفق عليها في إقليم دولة أخرى، حتى وإن لم تكن تلك الدولة طرفاً..." ، وفي المادة (3) على أن "1- في حالة نقل الركاب، يتعين تسليم مستند نقل فردي أو جماعي يتضمن ما يأتي: أ- بيان نقطتي المغادرة والمقصد النهائي. ب- بيان نقطة واحدة على الأقل من نقاط التوقف، إذا كانت نقطتا المغادرة والمقصد النهائي واقعتين في إقليم دولة طرف واحدة وذلك إذا كانت هناك نقطة توقف أو نقاط توقف متفق عليها واقعة في إقليم دولة أخرى..."، وفي المادة (19) على أن يكون الناقل مسئولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو. غير أن الناقل لا يكون مسئولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير إذا أثبت أنه اتخذ هو وتابعوه ووكلاؤه كافة التدابير المعقولة اللازمة لتفادي الضرر أو أنه استحال عليه أو عليهم اتخاذ مثل هذه التدابير"، وفي المادة (20) من الاتفاقية ذاتها على أن "إذا أثبت الناقل أن الضرر قد نجم عن، أو أسهم في حدوثه، إهمال أو خطأ أو امتناع الشخص المطالب بالتعويض، أو الشخص الذي يستمد منه حقوقه، يعفى الناقل كلياً أو جزئياً من مسئوليته تجاه المطالب بقدر ما يكون هذا الإهمال أو الخطأ أو الامتناع قد سبب الضرر أو أسهم في حدوثه...، وتنطبق هذه المادة على جميع أحكام المسئولية في هذه الاتفاقية..." مفاده أن مسئولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الناشئ عن التأخير في نقل الركاب هي مسئولية مبنية على الخطأ التعاقدي المفترض في جانبه، ويلتزم بالتعويض عن هذا الضرر مادام الراكب قد أثبت «واقعة التأخير» فقط دون إلزام عليه بإثبات خطأ الناقل المفترض. سواء بالنقل الجوي المباشر، أي من مطار نقطة المغادرة إلى مطار نقطة المقصد النهائي، أو غير مباشر بالاتفاق على نقطة أو نقاط للتوقف بإقليم دولة أخرى سواء طرفا في الاتفاقية أم لا. باعتبار أن الناقل الجوي ملزم بتسليم الراكب مستند النقل (تذكرة السفر) مبيناً به وقت وتاريخ السفر من نقطة المغادرة ووقت الوصول إلى نقطة المقصد النهائي. فإن أراد الناقل أن يدفع الناقل المسئولية عنه كان عليه أن

يثبت أولاً: أنه اتخذ وتابعوه ووكلاؤه كافة التدابير اللازمة لتفادي هذا الضرر، ثانياً: أو استحال عليه أو عليهم اتخاذ هذه التدابير، فإن أثبت ذلك فإنه يعفى من المسئولية. أما إذا أثبت أن الضرر نجم عن أو أسهم في حدوثه إهمال أو خطأ أو امتناع الراكب. فإنه في هذه الحالة يعفى كلياً أو جزئياً بقدر ما يكون هذا الإهمال أو الخطأ أو الامتناع قد سبب الضرر أو أسهم في حدوثه. وكان اتخاذ الناقل وتابعيه ووكلائه التدابير المعقولة اللازمة لتفادي الضرر الناشئ عن التأخير في نقل الراكب إلى مقصده النهائي من عدمه، أو مدى الاستحالة عليهم اتخاذها، أو أن الضرر نجم عن أو أسهم في حدوثه إهمال أو خطأ أو امتناع من جانب الراكب من عدمه من مسائل الواقع التي تستقل بتقديرها محكمة الموضوع دون معقب عليها متى أقامت قضاءها على أسباب سائغة لها أصلها الثابت بالأوراق.

لما كان ذلك، وكان الحكم المطعون فيه قد خلص في قضائه إلى أن المطعون ضده عن نفسه وبصفته ولي طبيعي على أبنائه القصر قد قام بحجز أربع تذاكر سفر (مستند النقل) على رحلة المطعون ضدها المتجهة من مطار الكويت (نقطة المغادرة) إلى مطار حمد الدولي بدولة قطر (نقطة التوقف) يوم 2018/8/3 ويكون ميعاد الوصول الى إدنبره (نقطة المقصد النهائي) الساعة 7:20 صباحاً إلا أن الرحلة من (نقطة التوقف) إلى (نقطة المقصد النهائي) تغير موعدها إلى تاريخ 2018/8/5 بما يعد تأخيراً تترتب عليه مسئولية الطاعنة عن الأضرار التي لحقت بالمطعون ضده عن نفسه وبصفته وأن الإجراءات التي قامت بها لا تعد تدبيراً لازماً ومعقولاً ورتب على ذلك قضاءه المطعون فيه، وكان ما خلص إليه الحكم سائغا له معينه من الأوراق ويكفي لحمله. ولا ينال من ذلك ما أثارته الطاعنة من اتخاذها التدابير المعقولة اللازمة لتفادي الضرر الناشئ عن هذا التأخير أو أنه كان ناتجاً عن قوة قاهرة لعطل مفاجئ في الطائرة، إذ لم تقدم الدليل على ذلك حال أنها المكلفة بإثباته، بما يكون نعيها عارياً عن الدليل، ومن ثم فلا على الحكم إن رفض طلبها بندب خبير مادام وجد في أوراق الدعوى ومستنداتها ما يكفي لتكوين عقيدته للفصل فيها، فإن النعي بهذين السببين لا يعدو أن يكون جدلاً في سلطة محكمة الموضوع التقديرية لا تجوز إثارته أمام محكمة التمييز، ويضحى معه النعي غير مقبول.

ولما تقدم يتعين معه رفض الطعن.

ثانياً: الطعن رقم 2019/3368 تجاري:

حيث إن الطعن أقيم على سبب واحد ينعى به الطاعن على الحكم المطعون فيه الخطأ في تطبيق القانون والفساد في الاستدلال، إذ خالف أسس التعويض الواردة في اتفاقية مونتريال وفرق في ذلك بين الدول المنضمة لصندوق النقد الدولي وغير المنضمة له واحتسب قيمة التعويض المحكوم له بمبلغ 4150 وحدة من وحدات حقوق السحب الخاصة الواردة بالمادة 1/22 من اتفاقية مونتريال باعتبار أن دولة الكويت منضمة إلى الصندوق، في

حين يتعين عليه احتساب قيمة التعويض بالذهب عيار تسعمئة في الألف طبقاً لنص المادة 23 من الاتفاقية ذاتها عن الأضرار المادية، فضلاً عن عدم القضاء له بتعويض قدره 5000 دينار عن الأضرار الأدبية وهو ما يعيبه ويستوجب تمييزه.

وحيث إن النعي في شقه الأول غير سديد، ذلك أن تفسير النصوص القانونية والاتفاقات الدولية المراد تطبيقها على وقائع الطعون المطروحة على محكمة التمييز هو من صميم عملها وأولى واجباتها للوصول إلى معرفة حكم القانون فيما هو معروض عليها، وإذا كانت نصوص الاتفاقات الدولية والمعاهدات والقانون لا لبس فيها أو غموض فلا يجوز تحت ستار التفسير الانحراف عن مؤداها الواضح إلى معنى آخر لم يقل بها.

وحيث إن لما كان قد صدر القانون رقم 30 لسنة 2002 بموافقة دولة الكويت على اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في مونتريال بتاريخ 1999/5/28 والمنشور بالجريدة الرسمية في 2002/2/12، وكان النص في المادة (55) من الاتفاقية على أن ترجح هذه الاتفاقية على أي قواعد تنطبق على النقل الجوي الدولي..."، مفاده أن أحكام هذه الاتفاقية تسري مجرى تشريعات الدولة وتصبح قانوناً خاصاً من قوانينها وتلتزم المحاكم بإعمال القواعد التي وردت بها من تاريخ نشرها في الجريدة الرسمية بتاريخ 2002/2/12، فتكون أحكامها هي الواجبة الاتباع دون ما عداها من اتفاقات دولية أو قوانين سابقة متعلقة بالنقل الجوي والتي تعتبر منسوخة بمقتضى الأحكام الجديدة، ذلك أنه مع قيام قانون خاص لا يرجع إلى أحكام القانون العام أو غيره إلا فيما فات القانون الخاص من أحكام.

وحيث إن لما كانت المادة (22) من هذه الاتفاقية تنص على أن "1- في حالة الضرر الناتج عن التأخير في نقل الركاب كما هو مبين في المادة 19، تكون مسئولية الناقل محدودة بمبلغ 4150 وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب، 2-... 3-... 4-... 5- لا تسري الأحكام الواردة أعلاه في الفقرتين 1، 2 من هذه المادة، إذ ثبت أن الضرر قد نتج عن فعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه أو وكلائه، بقصد إحداث ضرر أو برعونة مقرونة بإدراك أن ضرراً سينجم عن ذلك في الغالب. ويشترط أيضاً، في حالة وقوع الفعل أو الامتناع من أحد التابعين أو الوكلاء، إثبات أن هذا التابع أو الوكيل كان يتصرف في نطاق ممارسته لوظيفته"، والنص في المادة (23) من الاتفاقية ذاتها على "1- أن المبالغ المبينة في شكل وحدات حقوق السحب الخاصة في هذه الاتفاقية تشير إلى وحدة حقوق السحب الخاصة حسب تعريف صندوق النقد الدولي. ويتم تحويل هذه المبالغ إلى العملات الوطنية، عند التقاضي، وفقاً لقيمة تلك العملات مقومة بوحدات السحب الخاصة يوم صدور الحكم. وتحسب قيمة العملة الوطنية لدولة طرف عضو في صندوق النقد الدولي مقومة بوحدات حقوق السحب الخاصة، وفقاً لطريقة التقويم التي يطبقها صندوق النقد الدولي بالنسبة لعملياته ومعاملاته السارية يوم صدور الحكم. وتحسب

قيمة العملة الوطنية بوحدات حقوق السحب الخاصة لدولة طرف ليس عضواً في صندوق النقد الدولي، وفقا للطريقة التي تحددها هذه الدولة. 2- غير أن الدول التي ليست أعضاء في صندوق النقد الدولي والتي لا تسمح قوانينها بتطبيق أحكام الفقرة 1 من هذه المادة يجوز لها، عند التصديق أو الانضمام أو في وقت لاحق، أن تعلن أن مسئولية الناقل المنصوص عليها في المادة 21 محدودة بمبلغ 1500000 وحدة نقدية عن كل راكب، عند التقاضي داخل إقليمها، وبمبلغ 62500 وحدة نقدية عن كل راكب بالنسبة للفقرة 1 من المادة 22، وبمبلغ 15000 وحدة نقدية عن كل راكب بالنسبة للفقرة 2 من المادة 22، وبمبلغ 250 وحدة نقدية عن كل كيلو جرام بالنسبة للفقرة 3 من المادة 22. وهذه الوحدة النقدية تعادل خمسة وستين مليجراماً ونصف من الذهب بنسبة نقاء تبلغ تسعمئة في الألف. ويجوز تحويل المبالغ إلى العملة الوطنية المعنية بأرقام مجبورة الكسور. ويتم تحويل هذه المبالغ إلى العملة الوطنية طبقا لقانون الدولة المعنية..."، والنص في المادة (25) على أن "يجوز للناقل أن يشترط خضوع عقد النقل الحدود مسئولية أعلى من الحدود المنصوص عليها في هذه الاتفاقية أو أنه لا يخضع أي حدود للمسئولية"، بما مفاده أنه في حالة التعويض عن الضرر الناتج عن التأخير في نقل الركاب أو غيرها من باقي الحالات الخاصة بالأمتعة والبضائع - فقد وضعت الاتفاقية حد أقصى للتعويض بأن يكون محدودة بمبلغ 4150 «وحدة حقوق سحب خاصة» عن كل راكب، ومن ثم فإنه ليس لمحكمة الموضوع أن تجاوز هذا الحد عند تقدير التعويض الجابر للضرر الناشئ عن التأخير إلا في حالتين، الأولى إذا أثبت الراكب باعتبار أن هذا الأمر مقرر لمصلحته- أن الضرر قد نتج عن فعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه أو وكلائه بقصد إحداث هذا الضرر أو برعونة مقترنة بإدراك أن ضرراً سيحدث نتيجة لهذا في الغالب وأن تصرف تابعيه أو وكلائه كان أثناء وبسبب ممارستهم لوظيفتهم وصفاتهم. والثانية إذا اتفق الناقل على خضوع عقد النقل لحدود أعلى من تلك الحدود أو أنه لا يخضع لأي حدود بما يجوز تجاوزها.

وحيث إن الفقرة الأولى من المادة (23) من الاتفاقية عرفت هذه المبالغ التي في شكل «وحدات حقوق السحب الخاصة» من أنها تشير إلى وحدة حقوق السحب الخاصة حسب تعريف صندوق النقد الدولي، ويتم احتسابها بتاريخ صدور الحكم في دعوى المسئولية المقامة بين الراكب والناقل الجوي الدولي، إلا أن هذه المادة قد فرقت في طريقة تحويل هذه الوحدة إلى العملة الوطنية، ما بين ما إذا كانت الدولة الطرف في الاتفاقية عضو في صندوق النقد الدولي أم لا، فإذا كانت عضواً في الصندوق: فتحسب قيمة العملة الوطنية لها مقومة «بوحدات حقوق السحب الخاصة وفقاً الطريقة التقويم التي يطبقها صندوق النقد الدولي لعملياته ومعاملاته السارية يوم صدور الحكم». أما إذا كانت ليست عضواً في صندوق النقد الدولي: فنُص على حالتين في طريقة الحساب، الأولى تحسب قيمة العملة الوطنية لها بوحدات حقوق السحب الخاصة وفقاً للطريقة التي تحددها هذه الدولة.

والثانية، إذا كانت قوانين هذه الدولة -أي التي ليست عضوة بالصندوق - لا تسمح قوانينها بتطبيق أحكام الفقرة 1 من المادة 23 فيجوز لها، عند التصديق أو الانضمام أو في أي وقت لاحق، أن تعلن أن قيمة التعويض محدود بمبلغ 1500000 (وحدة نقدية) عن كل راكب عند التقاضي داخل إقليمها، وبمبلغ 62500 (وحدة نقدية) عن كل راكب بالنسبة للفقرة 1 من المادة 22 وهي الخاصة بالضرر عن التأخير عن نقل الركاب...، وهذه الوحدة النقدية) تعادل 65 مليجراما ونصفة من الذهب بنسبة نقاء تبلغ تسعمئة في الألف على أن يتم تحويل هذه المبالغ إلى العملة الوطنية طبقاً لقانون هذه الدولة.

وحيث إن لما كانت دولة الكويت طرفاً في الاتفاقية وعضواً بصندوق النقد الدولي بموجب القانون رقم 1962/23 في شأن انضمام دولة الكويت إلى اتفاقيتي صندوق النقد الدولي والبنك الدولي للإنشاء والتعمير والمنشور بالجريدة الرسمية في 1962/8/12، ومن ثم فإن احتساب حدود التعويض الوارد بالمادة (22) من الاتفاقية يتم على نحو ما جاء بصريح نص المادة (1/23) من الاتفاقية ذاتها وفقاً لطريقة التحويل المقررة لأعضاء صندوق النقد الدولي بأن تكون قيمة الدينار الكويتي مقومة بوحدات حق السحب الخاصة بطريقة التقويم التي يطبقها صندوق النقد الدولي لعملياته ومعاملاته السارية يوم «صدور الحكم بالتعويض».

ولما كان لا يجدي للقاضي ندب خبير لاحتساب قيمة التعويض وفقاً لوحدات السحب الخاصة بصندوق النقد الدولي باعتبار أن القيمة التي ينتهي إليها ستكون بطبيعة الحال - قبل صدور الحكم وليس «في تاريخ إصداره». وكان من المقرر في قضاء هذه المحكمة - أنه ولئن كان لا يجوز للقاضي أن يحكم بعلمه الخاص، إلا أنه غير ممنوع من الحكم بالعلم العام. ويعد من العلم العام الذي لا يحتاج إلى دليل على قيامه جريان العادة على الاعتداد بالبيانات والأرقام المنشورة على شبكة الإنترنت بالمواقع الرسمية للاتفاقيات الدولية الموقعة في إطار منظمة الأمم المتحدة بما في ذلك المنظمات أو الوكالات الرسمية المتخصصة والمرتبطة بمنظومة الأمم المتحدة ومنها صندوق النقل الدولي، وكذا المواقع الرسمية الحكومية ومنها موقع بنك الكويت المركزي. ومن المتاح للكافة من خلال الاطلاع على الموقع الرسمي لصندوق النقد الدولي بالشبكة العالمية للإنترنت International Monetary Fund على قيمة العملة الوطنية لأي طرف في اتفاقية مونتريال وعضو في صندوق النقد الدولي مقومة بوحدات السحب الخاصة Special Drawing Rights (SDR) وفقاً لطريقة التقويم التي يطبقها صندوق النقد الدولي، وتتحدد قيمة حق السحب الخاص وفق سلة من خمس عملات رئيسية (الدولار الأمريكي واليورو والجنيه الاسترليني واليورو والين الياباني واليوان الصيني)، كما تتحدد قيمة حق السحب الخاصة مقابل الدولار الأمريكي يوميا على أساس سعر الصرف العالمية والمنشورة في موقع الصندوق عدة أيام السبت والأحد.

أما إذا تعذر على القاضي إجراء هذا الأمر فله أن يقضي في منطوقه بالتعويض المقرر عن الحالات المتعلقة بمسئولية الناقل الواردة بنص المادة 22 من الاتفاقية - بالدينار الكويتي بما يعادل عدد وحدات حق السحب الخاصة لكل راكب وفقاً لتقويم صندوق النقد الدولي «يوم صدور الحكم».

لما كان ذلك، وكان تاريخ صدور الحكم المطعون فيه في 2019/10/20 يوافق يوم الأحد وهو عطلة لصندوق النقد الدولي لا يعلن فيه سعر وحدة السحب الخاصة وكذلك يوم السبت، والثابت من الاطلاع على الموقع الرسمي للصندوق بالإنترنت أن قيمة الحد الأقصى لوحدة حق السحب الخاصة المقررة في حالة التأخير عن نقل الركاب هي مبلغ (4150) وحدة حق سحب خاصة في تاريخ 2019/10/18 السابق على العطلة يبلغ وحدة حق سحب خاصة (الواحدة) تساوي (1.379) دولار أمريكي، بما تكون عدد (4150) وحدة حق سحب خاصة مضروبة في (1.379) دولار أمريكي تساوي (5722.85) دولار أمريكي، وبالاطلاع على موقع بنك الكويت المركزي يوم الأحد تاريخ صدور الحكم 2019/10/20 أن سعر الدولار (الواحد) يساوي (0.30315) ديناراً، ومن ثم تكون (4150) وحدة حق سحب خاصة تعادل = (0.30315) ديناراً مضروب في (5722.85) دولاراً تساوي (1734.819) ديناراً.

وإذ التزم الحكم المطعون فيه هذا النظر وقام باحتساب مبلغ التعويض محددة بوحدة حق السحب الخاصة لكل راكب -الطاعن وأبنائه- لما لحقهم من أضرار ناتجة عن التأخير في نقل الركاب المنصوص عليه في المادة (19) من الاتفاقية وفقاً لطريقة الحساب المقررة في المادتين (1/23) من الاتفاقية ذاتها والمتعلقة بأعضاء صندوق النقد الدولي باعتبار أن دولة الكويت عضواً فيه، وقدر التعويض بمبلغ 500 دينار لكل راكب - الطاعن وأبنائه- فإنه يكون قد أعمل سلطته في تقدير التعويض دون تجاوز الحد الأقصى الوارد بالمادة (1/22) من الاتفاقية بما يتناسب مع الضرر وكان لمحكمة التمييز أن تستكمل ما قصر الحكم في بيانه من تقريرات قانونية دون أن تميزه، ومن ثم فإن النعي عليه بشأن مخالفته الأسس التعويض الواردة بالاتفاقية يكون على غير أساس.

وحيث إن النعي في شقه الثاني غير سديد، ذلك أنه متى كان النص عاماً مطلقاً فلا محل لتخصيصه وقصره على حالات معينة واستبعاد حالات أخرى لما في ذلك من تقييد لمطلق النص وتخصيص لعمومه بغير مخصص وهو ما لا يجوز. وكانت نصوص المعاهدات والاتفاقيات الدولية التي وافقت وانضمت إليها دولة الكويت بموجب القانون وتم نشرها باللغة العربية في الجريدة الرسمية هي المعتمدة رسمية بشأن نصوصها دون الرجوع في ترجمتها إلى مصدر آخر.

وحيث إن النص في المادة (17) من الاتفاقية على أن "1- يكون الناقل مسئولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة الراكب أو تعرضه لإصابة جسدية...، 2- يكون الناقل مسئولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة تلف الأمتعة

المسجلة أو ضياعها أو تعيبها...، يكون الناقل مسئولاً إذا كان الضرر ناتجة عن خطئه أو خطأ تابعيه أو وكلائه..."، وفي المادة (18) على أن يكون الناقل مسئولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة تلف البضائع أو ضياعها أو عيبها ..."، وفي المادة (19) يكون الناقل مسئولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو...". فإن مفاد هذه النصوص أن الاتفاقية قد «عددت الحالات التي ينشأ أو ينتج أو ينجم عنها الضرر» الذي بمقتضاه تتحقق مسئولية الناقل عن التعويض، بما مؤداه أن «الحالة» أو «الحادث» أو «الحدث» - التي تسبب فيها الناقل بخطئه المفترض «ليست في ذاتها هي الضرر، بل الضرر هو ما ينشأ أو ينتج أو ينجم عنها» وفقاً لصريح هذه النصوص الضرر الذي ينشأ في حالة...». ولما كانت كلمة «الضرر» في تلك النصوص قد جاءت عامة مطلقة»، دون تخصيص بين نوعي الضرر المادي والأدبي فإن تخصيصها بالضرر المادي فقط يكون تقييداً لمطلق النص بغير مقيد وتخصيص لعمومه بغير مخصص وهو لا يجوز، ومن ثم فإن كلمة «الضرر» على إطلاقها تعني «الضرر بنوعيه» المذكورين، الأمر الذي يحق معه للراكب المطالبة بالتعويض عن الضرر الناشئ عنهما وفقاً للحالات التي عددتها الاتفاقية على النحو المتقدم ومنها حالة التأخير في نقل الراكب. إلا أنه في مجال تقدير التعويض عن هذا الضرر بنوعيه يجب ألا يتجاوز قيمة الحدود المنصوص عليها في المادة (22) من الاتفاقية على النحو المتقدم بيانه.

وإذ انتهى الحكم المطعون فيه إلى تقدير التعويض بالمبلغ المحكوم به عن الأضرار التي لحقت بالمطعون ضده عن نفسه وبصفته - «الناشئة والناتجة عن حالة وواقعة التأخير» التي تسببت فيها المطعون ضدها بخطئها المفترض دون تخصيص التعويض عن أحد نوعي الضرر، فإنه يكون قد أجاب الطاعن -عن نفسه وبصفته- طلبه بخصوص التعويض الأدبي أيضاً فلا مانع من أن يقضي بالتعويض عن نوعي الضرر معاً ومن ثم يضحى النعي على غير أساس.

ولما تقدم يتعين رفض الطعن.