

خواطر حول أحد أهم أحكام محكمة التمييز في الوقت الحاضر

إعداد المستشار/ أحمد محمد دومه - نيابة التمييز

لطالما كانت محكمة التمييز لها السبق في محيطها الإقليمي والدولي في وضع المبادئ الجديدة لمعالجة ما يستجد من قوانين واتفاقيات دولية ومن بين أهم الاتفاقيات الدولية التي تهم قطاع كبير من الأشخاص الاعتبارية والطبيعية ألا وهي اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في مونتريال 1999 والتي صدق عليها مجلس النواب بموجب القانون رقم 30 لسنة 2002 والتي ما زالت تحمل الكثير من القواعد التي تحتاج لتطبيقات محكمة التمييز لمزيد من الايضاح وإرساء لما تتضمنه من مبادئ قانونية، ومن أهم تلك التطبيقات كان الحكم الصادر في الطعن رقم 3318، 3368 لسنة 2019 تجاري بجلسة 2020/11/5 من الدائرة التجارية الرابعة، والذي تضمن في بدايته تفصيلا للمواعيد المستحدثة للطعن بالتمييز بموجب القانون 12 لسنة 2019 وحددت تاريخ للعمل به في شأن تحديد ميعاد الطعن في 2019/4/4 بعد أن نشر بتاريخ 2019/3/3 وبيانا لذلك أورد الحكم سالف الذكر أنه "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 جرى 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 ووفقاً لمفهوم نص المادة 178 من الدستور يكون العمل به بعد مضي شهر من تاريخ نشره، وكان القانون المذكور قد نشر بتاريخ 2019/3/3 ومن ثم يعمل به بعد مضي شهر من هذا التاريخ أي من تاريخ 2019/4/4.

كما تضمن الحكم سالف البيان تعريفاً لعقود النقل الدولي والأساس القانوني لمسئولية الناقل الجوي وأحوال إعفائه من المسئولية عن تعويض الراكب وعبء إثبات اتخاذ التدابير اللازمة لرفع المسئولية والقوة القاهرة التي وضعها الحكم على كاهل الناقل وفي بيان ذلك يقول الحكم في مدوناته "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 مقل 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 الراكب، 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 مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الراكب أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو. غير أن الناقل لا يكون مسؤولاً 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 مسؤوليته 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 مسئولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الناشئ عن التأخير في نقل الراكب هي مسئولية مبنية على الخطأ التعاقدى 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 سواءً طرفاً 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 استحالة عليه أو عليهم اتخاذ هذه التدابير، فإن أثبت ذلك فإنه يعفى من المسؤولية. 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."

وأضاف الحكم أن نصوص اتفاقية مونتريال هو واجبة التطبيق دون غيرها من القواعد العامة أو الاتفاقيات الدولية السابقة عليها، وكيفية حساب حدود مسؤولية الناقل الجوي في ضوءها بالنسبة للدول الأعضاء فيها أو غيرهم، وأرسى الحكم مبدأً جديداً حول مدى إمكانية قيام المحكمة بتحديد سعر وحدة السحب الخاصة التي اتخذتها الاتفاقية معياراً لتعويض الراكب عبر المواقع المعتمدة على الإنترنت باعتبارها من العلم العام وهو مبدأ يهم القاضي بالدرجة الأولى والمتقاضين والمحامين وأعطى للقاضي دوراً فعالاً في الدعوى عبر وضع آلية للوقوف على ما يهمله من بيانات من تلك المواقع للهيئات والمنظمات الدولية وفي بيان ذلك أوضح الحكم وسطر تلك العبارات "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 مسؤولية 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، وفقاً 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 مسؤولية 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 ونصفاً 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 طبقاً لقانون الدولة المعنية..."، والنص في المادة (25) على أن "يجوز للناقل أن يشترط خضوع عقد النقل لحدود مسؤولية 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 حداً أقصى للتعويض بأن يكون محدوداً 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 أثناءه 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 المسؤولية 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 عضواً في صندوق النقد الدولي أم لا، فإذا كانت عضواً في الصندوق: فتحسب قيمة العملة الوطنية لها مقومة «بوحدات حقوق السحب الخاصة وفقاً لطريقة التقويم التي يطبقها صندوق النقد الدولي لعملياته ومعاملاته السارية يوم صدور الحكم». أما إذا كانت ليست عضواً في صندوق النقد الدولي: فأنص 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 عضواً 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 ونصفاً 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 الاعتماد بالبيانات والأرقام المنشورة على شبكة الانترنت 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 يومياً على أساس سعر الصرف العالمية والمنشورة في موقع الصندوق عدا أيام السبت والأحد.

أما إذا تعذر على القاضي إجراء هذا الأمر فله أن يقضى 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.

وأخيراً فإن هذا الحكم فيما سطره في شأن تحديد الأضرار التي يجب تعويض الراكب عنها في ضوء أحكام الاتفاقية واجبة التطبيق وفي اتجاه جديد للمحكمة حدد تلك الأضرار بقوله "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 رسمياً بشأن نصوصها دون الرجوع في ترجمتها إلى مصدر آخر. وإن النص في المادة (17) من الاتفاقية على أن "1- يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة الراكب أو تعرضه لإصابة جسدية...، 2- يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة تلف الأمتعة المسجلة أو ضياعها أو تعييبها...، يكون الناقل مسؤولاً إذا كان الضرر ناتجاً عن خطئه أو خطأ تابعيه أو وكلائه..."، وفي المادة (18) على أن "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة تلف البضائع أو ضياعها أو عييبها..."، وفي المادة (19) يكون الناقل مسؤولاً 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 «عامّة 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 عدتها 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.

وختاماً فإنه يجب أن يلقى هذا الحكم العناية الكافية في تمحيصه للوقوف على مدى دقة عباراته القانونية وسلاستها وصولاً لتحقيق العدالة القانونية التي لطالما بحث عنها القضاة والمشتغلين بالقانون من تطبيق لقاعدة واحدة على كافة الناس بغير تمييز بينهم.