

**خصوصية الأحكام الإجرائية
لدعوى مسؤولية الناقل الجوي
وفقا للاتفاقات الدولية والقانون المصري**

د. أسامة الروبي

أستاذ قانون المرافعات المساعد بكلية الحقوق جامعة القاهرة
والمعار لكلية القانون جامعة الشارقة

نشأت الحاجة إلى وجود مرفق القضاء بعد تطور المجتمعات الإنسانية حيث تولدت الرغبة في تنظيم أسلوب اقتضاء الحقوق وحمايتها ضد أي اعتداء قد يقع عليها من الغير. فبعد أن كان مبدأ القوة تنشأ الحق وتحميه هو السائد في المجتمعات البدائية استشعر الإنسان ضرورة وجود تنظيم فعال يمكن عن طريقه حماية الحقوق والمراكز القانونية في ظل مجتمع حديث ومنظم يضع مبدأ سيادة القانون والمساواة أمامه في مرتبة عليا.

أولا : التعريف بالدعوى :

الدعوى هي وسيلة اللجوء إلى القضاء للدفاع عن الحقوق والمراكز القانونية وحمايتها ضد أي اعتداء يقع عليها¹. ويمكن تعريف الدعوى بأنها الوسيلة الاختيارية التي خولها القانون لصاحب الحق في اللجوء للقضاء لتقرير حقه أو مركزه القانوني أو لحماية هذا الحق أو المركز ضد أي اعتداء وقع عليه بالفعل أو يحتمل في بعض الحالات أن يقع عليه. فصاحب الحق أو المركز القانوني المعتدى عليه له الحق في الخيار بين اللجوء للقضاء لتوفير الحماية القانونية لحقه أو مركزه أو عدم اللجوء إليه ، حيث لا يمكن بحال إجباره على استخدام هذه الرخصة. ولذا، فإن أهم ما يميز الدعوى هي أنها مجرد وسيلة اختيارية لصاحب الحق أو المركز القانوني ، له استخدامها وله التنازل عنها².

¹ انظر في ذلك :

J. VINCENT, S. GUINCHARD, *Procédure civile*, 24e édition, Paris, Dalloz, 1996, n 64, p 72.

² والدعوى وفقا لهذا المفهوم تختلف بلا شك عن الحق الموضوعي التي تحميه من عدة نواح : فمن حيث السبب نجد أن سبب الحق هو الواقعة القانونية المنشئة له، أما سبب الدعوى فهو الاعتداء الواقع على الحق أو المركز القانوني أو النزاع الدائر حوله ؛ ومن حيث وجود كل منهما فقد يوجد الحق دون دعوى تحميه، كما هو الحال في الالتزامات الطبيعية. وقد توجد الدعوى دون أن تستند إلى حق موضوعي ، كما = هو الحال في دعاوى الحيازة التي يستند فيها الحائز إلى مركز قانوني وهو الحيازة ، بغض النظر عن كونه صاحب الحق من عدمه ؛ ومن حيث مضمون كل منهما ، فمضمون الحق الشخصي هو التزام بأداء أو بعمل أو امتناع عن عمل ، ومضمون الحق العيني هو الحصول على منفعة على مال معين فضلا عن إمكانية التصرف فيه ، بينما مضمون الدعوى هو الحصول على حكم من القضاء، أيا كانت طبيعة أو مضمون الحق الذي تحميه. ولذا فقد تحمي الحق الواحد عدة دعاوى ، فالمالك قد يرفع دعوى بتثبيت ملكيته على المال أو بالتعويض عنه أو باتخاذ إجراء وقتي أو مستعجل ، كتعيين حارس عليه لحين رفع الدعوى الموضوعية للمطالبة به. انظر في تفصيل ذلك : د. فتحي والي ، الوسيط في قانون القضاء المدني، دار النهضة العربية ، القاهرة ، طبعة ٢٠٠١ ، ص ٥٢ وما يليها ؛ د. وجدي راغب ، مبادئ القضاء المدني ، دار النهضة العربية

وتختلف الدعوى وفقا للتعريف السابق عن مصطلحات قانونية أخرى قد تختلط بها وهي المطالبة القضائية والخصومة. فالمطالبة القضائية هي الإجراء الذي تقدم به الدعوى للمحكمة ويترجم به صاحب الحق عمليا حقه في الدعوى وفي اللجوء إلى القضاء ، أي أنها الخطوة الإيجابية التي يترجم عن طريقها صاحب الحق حقه في الدعوى. وتتم المطالبة القضائية عن طريق التقدم لأمانة سر المحكمة المختصة وإيداع صحيفة تسمى صحيفة افتتاح الدعوى ، أو صحيفة الدعوى أو لائحة الدعوى (أو المقال المكتوب على حد تعبير القانون المغربي)، تشتمل على مطالبته بحماية حقه الموضوعي أو تقرير مركزه القانوني. وبعد أن تفيد هذه الصحيفة نصح في مرحلة المطالبة القضائية بالحق. وعلى هذا الأساس تختلف الدعوى باعتبارها مجرد وسيلة اختيارية عن المطالبة القضائية التي تتمثل في عمل إيجابي يترجم به صاحب الحق أو المركز القانوني حقه في اللجوء إلى القضاء.

كما تختلف الدعوى عن الخصومة ، حيث تعرف الخصومة بأنها مجموعة الإجراءات التي تتخذ في الدعوى من وقت المطالبة القضائية وحتى تاريخ الحكم فيها أو انتهائها بغير حكم في موضوعها. وتبدأ مرحلة الخصومة القضائية بإعلان صحيفة الدعوى إلى المدعى عليه ، حيث تنشأ بذلك على أرض الواقع فكرة الخصومة أو التنازع بين الطرفين (المدعي والمدعى عليه). ويظهر الفارق بين الدعوى والخصومة في أن شروط قبول الدعوى تتلخص في شرط وحيد هو شرط المصلحة بأوصافها القانونية ، أما شروط الخصومة فمنها ما يتعلق بأهلية التقاضي ومنها ما يرتبط بقواعد الاختصاص بنظر الدعوى. وفضلا عن ذلك فإن زوال الخصومة يترتب عليه زوال الإجراءات ، ولكن يبقى الحق في الدعوى قائما ، حيث يملك المدعي تجديد دعواه بإجراءات جديدة أمام القضاء¹.

القاهرة ٢٠٠١ ، ص ٩٨ وما يليها د. أحمد السيد صاوي ، الوسيط في شرح قانون المرافعات ، دار النهضة العربية، القاهرة ، طبعة ٢٠٠٦ ، ج ١ ، ص ١٩٠ وما يليها ؛ د. أسامة الروبي ، قواعد الإجراءات المدنية والتنظيم القضائي في سلطنة عمان ، دار النهضة العربية ، القاهرة، ٢٠٠٩ ، ص ٢١١ وما يليها.

¹ د. أحمد السيد صاوي ، مرجع سابق ، ص ١٩٣.

ثانيا : شروط قبول الدعوى ¹ :

حتى تقبل الدعوى أمام القضاء فلا بد من توافر شروط عامة ، فإن لم تتوافر هذه الشروط فمن الواجب على المحكمة التي تعرض عليها الدعوى أن تحكم بعدم قبولها. وتتخلص شروط قبول الدعوى في شرط وحيد وهو شرط المصلحة. والمصلحة كشرط وحيد لقبول الدعوى هي الفائدة العملية التي تعود على صاحب الحق من لجوئه إلى القضاء لكي يحكم له بكل طلباته أو بعضها. والمصلحة بذلك هي شرط لجدية الدعوى ، حتى لا تزدهم المحاكم بدعاوى كيدية لا تتوافر لرافعها أي فائدة عملية ، بحيث لا يهدف من ورائها إلا شغل وقت المحاكم بدعاوى لا طائل من ورائها. وبناء على ذلك ، فلا يكفي مجرد توافر المصلحة النظرية البحتة والتي لا تعود على رافع الدعوى أو مقدم الطلب أو الدفع بأي فائدة عملية. ومثال ذلك ، أن يدفع المدعى عليه بعدم قبول الدعوى لانقضاء الحق في رفعها بفوات الميعاد القانوني ، فتحكم المحكمة رغم ذلك برفض الدعوى ، ففي هذه الحالة لا يقبل منه الطعن في هذا الحكم بالاستئناف رغم وجود خطأ في تطبيق القانون من قبل محكمة أول درجة ، حيث كان عليها الحكم بعدم القبول وليس بالرفض. وسبب عدم قبول الطعن في هذه الحالة هو انعدام الفائدة العملية من هذا الطعن ، لأن محصلة حكمي الرفض وعدم القبول واحدة وهي عدم إمكانية تجديد الدعوى أمام القضاء احتراماً لمبدأ حجية الأمر المقضي. وعلى ذلك فمصلحة الطاعن في المثال السابق لا تعدو أن تكون مصلحة نظرية بحتة ، ولا يتوافر له في هذه الحالة أي فائدة عملية لقبول الطعن بالاستئناف.

وعلى ذلك ، فمن الضرورة أن تتوافر المصلحة من أجل قبول الدعوى ، ولذا، يقال إنه لا دعوى بدون مصلحة " Pas d'intérêt, pas d'action " ².

¹ أنظر في تفصيل ذلك :

J. VINCENT, S. GUINCHARD, *op.*, n 99 et s., p 93 et s.

² وقد نصت المادة ٣ / ١ من قانون المرافعات المصري على أنه " لا تقبل أي دعوى كما لا يقبل أي طلب أو دفع استناداً لأحكام هذا القانون أو أي قانون آخر ، لا يكون لصاحبه فيها مصلحة شخصية ومباشرة وقائمة بقراها القانون ". وهو ذات ما تقضي به المادة الثانية من قانون الإجراءات المدنية الاتحادي الإماراتي والمادة الثانية من قانون المرافعات الكويتي ، والمادة الثالثة من قانون الإجراءات المدنية العماني. بينما جمع الفصل

وبالتالي تعتبر المصلحة شرطا أساسيا لقيام الدعوى بانعدامها تنعدم الدعوى. وحيث إن المصلحة هي التي تحدد الأسباب والدوافع لرفع الدعوى ، فيتعين أن تتوافر في المصلحة ثلاثة أوصاف ، وهي أن تكون قانونية وشخصية ومباشرة وقائمة :

١. أن تكون مصلحة قانونية^١: والمقصود هنا أن تكون المصلحة مبنية على حق يطالب به رافع الدعوى ، وأن تكون مشروعة إذ لا عبرة برفع دعوى لأجل تحقيق مصلحة غير مشروعة كرفع دعوى من أجل مطالبة القاتل بالإرث.

٢. أن تكون المصلحة قائمة وحالة : أي أن تكون مصلحة المطالب بالحق موجودة حين رفع الدعوى. أي أن يكون الاعتداء قد وقع بالفعل على الحق أو المركز القانوني المراد حمايته. وتبرير ذلك انه إذا لم يقع الاعتداء على الحق أو المركز القانوني فلا حاجة للجوء إلى القضاء.

٣. أن تكون شخصية ومباشرة : فعلى المدعي إثبات أن له مصلحة شخصية في الدعوى وليس مصلحة شخص آخر ما لم يكن نائبا عنه ، وهو ما يعبر عنه بشرط الصفة .

ثالثا : أهمية النقل الجوي :

يعتبر النقل الجوي الوسيلة الأسرع للربط بين دول وقارات العالم المختلفة بحيث أصبح يساهم في ازدهار التجارة والالتقاء الحضاري بين الشعوب في وقت أصبح فيه العالم كالقريّة الصغيرة ، وأصبح يقاس تطور الدول بتطور النقل الجوي وانتشار شبكة الخطوط الجوية المنتظمة فيها لتغطي كل بقاع اليابسة. وقد حظي النقل الجوي بأهمية بالغة وواسعة في عالمنا المعاصر باعتباره من القطاعات

الأول من قانون المسطرة المدنية المغربي المعدل في ٢٠ مارس ٢٠١٤ الشروط الواجب توافرها لصحة التقاضي بنصه على انه " لا يصح التقاضي إلا ممن له الصفة والأهلية والمصلحة لإثبات حقوقه ".
^١ أنظر في ذلك :

J. VINCENT, S. GUINCHARD, *op.*, n 103 et s., p 96 et s. ; G. COUCHEZ, *Procédure civile*, 11e édition, Dalloz, Paris , n 152, p. 123 ; M. BANDRAC, , « Les vérifications à opérer », *Dalloz action, Droit et pratique de la procédure civile*, Paris, Dalloz, 1999, n^{os} 29 et s., p. 14 et s.

الاستراتيجية التي تراهن عليه جميع الدول والمجتمعات للنهوض بمؤهلاتها الاقتصادية والاجتماعية ، حيث أدى التطور التكنولوجي الذي طرأ على وسائل النقل خلال القرن الماضي إلى كثافة التبادل التجاري وإلى شدة التجاذب الحضاري بين الشعوب.

ورغم مميزات النقل الجوي ، فإن هذه الوسيلة مازالت محفوفة بالمخاطر مما دفع بالمجتمع الدولي إلى التدخل من أجل تكوين قواعد خاصة تنظم حركة واستعمال الطائرة ، وذلك بوضع قواعد أمرّة تكفل سلامة الطائرة بما فيها من ركاب وبضائع. ولهذا لجأت الدول إلى سن تشريعات وطنية وعقد مؤتمرات دولية لوضع اتفاقيات دولية من أجل تنظيم الملاحة الجوية واستغلال المجال الجوي بشكل واسع لضمان الاستقرار والسلم والتعاون بينها. كما أدى ذلك إلى ظهور عدد من المنظمات الدولية التابعة للأمم المتحدة والمجالس والهيئات الحكومية المحلية من أجل تنظيم الملاحة الجوية المدنية¹.

ويعرف عقد النقل بشكل عام وفقا لنص المادة ٢٠٨ من قانون التجارة المصري الجديد بأنه " اتفاق يلتزم بمقتضاه الناقل بأن يقوم بوسائله الخاصة بنقل شخص أو شئ إلى مكان معين مقابل أجره ". وبذلك يمكننا تعريف عقد النقل الجوي بأنه عقد يلتزم بموجبه شخص يسمى الناقل بنقل أشخاص أو أشياء بواسطة طائرة من مكان لآخر مقابل أجر.

¹ حيث يشرف على الملاحة الجوية المدنية الدولية مجموعة من المنظمات العامة الدولية التابعة للأمم المتحدة، كالمنظمة الدولية للطيران المدني (ICAO) ومقرها مونتريال بكندا ، والمجلس الدولي للمطارات (ICA) المعروف سابقا باسم المجلس الدولي لاتحادات المطارات ، (ICAA) ومقره جنيف بسويسرا ، والمنظمة العالمية للأرصاد الجوية (WMO) ومقره جنيف بسويسرا ، والمنظمات الأهلية ذات الطابع الدولي ، كالاتحاد الدولي للنقل الجوي ومقره مونتريال بكندا ، والذي يعد من أهم المنظمات المنظمة للطيران المدني الدولي ، حيث يلي في أهميته منظمة الإيكاو. ويضاف إلى ذلك ، المجالس والهيئات الحكومية المحلية التي يأتي على رأسها من حيث الأهمية المجلس القومي الأمريكي لسلامة النقل (NTSB) ، والهيئة الفيدرالية الأمريكية للطيران. للمزيد من التفصيلات حول هذه المنظمات والهيئات والمجالس أنظر : منظمة الطيران المدني ، دليل تنظيم النقل الجوي ، الطبعة الثانية ، ٢٠٠٤ ، ص 1-3.4 وما يليها ؛ د. عادل محمد خير ، مسؤولية الناقل الجوي وآلية دعوى المسؤولية وحدود التعويض ، الطبعة الأولى ، بدون ناشر ، ٢٠٠١ ، ص ٤١ وما يليها.

وقد يتم النقل الجوي بين نقطتين تقعان في دولتين مختلفتين فيكون النقل دوليا ، وقد يتم بين نقطتين تقعان في نفس الدولة فيكون النقل محليا^١. وتظهر أهمية التفرقة بين نوعي النقل الجوي في أن المشرع المصري قد فرق بين القواعد التي تحكم مسئولية الناقل الجوي بحسب نوع النقل وما إذا كان داخليا أم دوليا. فبعد أن أخضع المشرع مسئولية الناقل الجوي بموجب قانون الطيران المدني رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١ ، سواء كان النقل الجوي داخليا أم دوليا ، لأحكام الاتفاقيات الدولية التي تكون الدولة طرفا فيها ، حيث نصت المادة الثالثة من هذا القانون والمعدلة بموجب القانون رقم ١٣٦ لسنة ٢٠١٠ الصادر بتاريخ ٢٧ / ٦ / ٢٠١٠ على أنه "تسرى أحكام المعاهدات والاتفاقيات الدولية للطيران المدني التي انضمت إليها الجمهورية أو التي تنضم إليها مستقبلا ، كما تسرى أحكام هذا القانون وذلك بما لا يتعارض مع أحكام هذه المعاهدات و الاتفاقيات ". إلا أنه بصدر قانون التجارة المصري الجديد رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ فقد نصت المادة ٢٠٩ منه على أنه " فيما عدا النقل البحري تسرى الأحكام المنصوص عليها في هذا الفصل على جميع أنواع النقل آيا كانت صفة الناقل ما لم ينص القانون على غير ذلك " ، وبهذا أصبح النقل الجوي الداخلي خاضعا لأحكام قانون التجارة المصري ن بينما يخضع النقل الجوي الدولي لأحكام الاتفاقيات الدولية وأهمها اتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها ، واتفاقية مونتريال ١٩٩٩ بشأن توحيد بعض قواعد النقل الجوي^٢.

رابعا : أهم الاتفاقيات الدولية المنظمة للنقل الجوي :

ظهرت اتفاقية وارسو عام ١٩٢٩ والبروتوكولات والاتفاقيات المعدلة والمكملة لها والتي حددت عدة التزامات في جانب الناقل الجوي تجاه مستعملي الطائرة. وإذا ما أخل الناقل بهذه الالتزامات ، فإن للمضروب الحق في مقاضاته أمام المحاكم المختصة للحكم عليه بالتعويض. وقد أوجبت الاتفاقية على المضروب اتخاذ

^١ د. محمود مختار بريري ، د. عمر فؤاد عمر ، القانون الجوي ، دار النهضة العربية ، ٢٠٠٣ ، ص ٦٤؛ د. صفوت بهنساوي ، القانون الجوي ، دار النهضة العربية ، ٢٠١٣ ، ص ١٦.

^٢ د. محمود مختار بريري ، د. عمر فؤاد عمر ، مرجع سابق ، ص ٥١ ؛ د. صفوت بهنساوي ، مرجع سابق ، هامش ١ ص ١٢.

بعض الإجراءات تحت طائلة عدم قبول دعواه ، وأن لا يتراخى في إقامتها تحت طائلة سقوطها.

وقد توالت بعد ذلك الاتفاقات والبروتوكولات المعدلة لها ، إما لعدم تقبل أحكامها من قبل المحاكم الوطنية أحيانا ، أو لعدم وضوح أساس مسؤولية الناقل الجوي وحالاتها وفقا لها في أحيان أخرى. وكان من أبرز الاتفاقات التي عقدت في هذا الشأن بروتوكول لاهاي ١٩٥٥ ، اتفاقية جوادا لاخارا ١٩٦١ ، اتفاقية مونتريال ١٩٦٦ ، بروتوكول مونتريال ١٩٧٥ ، بروتوكول جواتيمالا سيتي ٨ مارس ١٩٧١ ، واتفاقية مونتريال لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي ، والتي تم التوقيع عليها في ٢٨ مايو ١٩٩٩.

خامسا : أهمية الدراسة ونطاقها :

إذا كان عقد النقل الجوي قد حظى بدراسات عديدة ، سواء على المستوى الوطني أو الدولي من أجل بيان الأحكام القانونية المتعلقة بالتزام الناقل الجوي بضمان السلامة في عقد النقل الجوي سواء كان متعلقا بالأشخاص أو الأمتعة أو البضائع ، فإن موضوع الأحكام الإجرائية الخاصة بدعوى مسؤولية الناقل الجوي لم يلق ذات العناية والاهتمام من قبل الباحثين ، وهو ما كان دافعا لاختيار هذا الموضوع من أجل بيان الأحكام المتعلقة بهذه الدعوى في القانون المصري وبحث مدى توافقها مع الاتفاقيات الدولية في هذا الشأن. إضافة إلى بيان خصوصية الأحكام الإجرائية لدعوى مسؤولية الناقل الجوي ، والتي تميزها عن غيرها من الدعاوى الأخرى .

وبناء عليه فسوف تقتصر هذه الدراسة على بيان أوجه الخصوصية التي تميز دعوى مسؤولية الناقل الجوي عن غيرها من الدعاوى التي ترفع أمام المحاكم ، سواء من حيث تحديد أطرافها أو المحكمة المختصة بها أو من حيث مسألة عدم قبول الدعوى ، وهي الموضوعات التي تبرز خصوصية الأحكام الإجرائية لدعوى مسؤولية الناقل الجوي.

سادسا : تقسيم :

في ضوء ما سبق ، وفي إطار الاتفاقات الدولية التي تحكم مسؤولية الناقل الجوي سوف نركز الاهتمام في هذه الدراسة على خصوصية الأحكام الإجرائية لدعوى مسؤولية الناقل الجوي ، والتي تقسم بشأنها الدراسة إلى ثلاثة مباحث رئيسية نعرض فيها : لأطراف دعوى المسؤولية (المبحث الأول) ، والمحكمة المختصة بنظر الدعوى (المبحث الثاني) ، وأخيرا لعدم قبول الدعوى (المبحث الثالث) ، ونسبق ذلك كله بمبحث تمهيدي نعرض فيه بإيجاز لأساس مسؤولية الناقل الجوي وأهم الاتفاقات المنظمة لها.

مبحث تمهيدي

أساس مسؤولية الناقل الجوي

كانت الخطوة الأولى لعقد اتفاقية دولية توحد قواعد المسؤولية القانونية عن النقل الجوي ، ممثلة في مبادرة فرنسية من الرئيس بوانكاريه ، وذلك عام ١٩٢٤ في نفس الوقت الذي قدم فيه إلى البرلمان الفرنسي مشروع القانون الجوي الداخلي لفرنسا. وتقدمت فرنسا إلى المؤتمر الدولي الذي عقد لهذا الغرض في عام ١٩٢٥ بمشروع لتوحيد قواعد المسؤولية الجوية من أجل دراسته من اللجنة الدولية المكونة من خبراء قانونيين جويين، وانتهت هذه الدراسات إلى إبرام اتفاقية فارسوفيا (وارسو) للنقل الجوي الدولي في ١٢ أكتوبر ١٩٢٩ ، والتي دخلت حيز التنفيذ ابتداء من ١٣ فبراير ١٩٣٣ .^١

ومن الملاحظ أن مسؤولية الناقل الجوي لم تبين في الأنظمة القانونية المختلفة على أساس قانوني واحد ، حيث شهدت تطورات عديدة تعكس النظريات القانونية المختلفة التي تسود مختلف قوانين دول العالم ومن بينها مصر. ولما كان النقل الجوي يتسم في غالبية نشاطه بالصفة الدولية ، فقد حاولت اتفاقية وارسو ١٩٢٩

^١ أنظر في تفصيلات ذلك : د. هاني دويدار ، النقل البحري و الجوي ، منشورات الحلبي الحقوقية ، الطبعة الأولى ٢٠٠٨ ، ص ٣٧٩ وما يليها ؛ د. حمد الله محمد حمد الله ، القانون الجوي ، مكتبة القانون والاقتصاد ، الطبعة الأولى ٢٠١٤ ، ص ١١٩ ؛ د.عاطف محمد الفقي ، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩ ، دار الفكر الجامعي ، الطبعة الأولى ٢٠٠٧ ، ص ٧.

القديمة وضع قواعد دولية موحدة في مجال مسؤولية الناقل ؛ فتبنت أساساً قانونياً معيناً سرعان ما شهد تطوراً كبيراً بصدور البروتوكولات المعدلة للاتفاقية ، وكذلك بصدور اتفاقية مونتريال الجديدة عام ١٩٩٩ . وهذا كله يدعونا إلى إلقاء مزيداً من الضوء على أساس مسؤولية الناقل الجوي في القانون المصري ثم في الاتفاقات الدولية ، وذلك في مطلبين متتاليين .

المطلب الأول

أساس مسؤولية الناقل الجوي

في القانون المصري

أولاً : أساس مسؤولية الناقل الجوي قبل صدور قانون الطيران المدني:

استقر القضاء المصري ، قبل صدور قانون الطيران المدني رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١ وقانون التجارة الجديد رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ ، على تأسيس مسؤولية الناقل الجوي على فكرة الالتزام التعاقدى ، بحيث يلتزم الناقل الجوي بضمان سلامة المسافرين والبضائع . كما استند القضاء المصري كذلك إلى قواعد العدالة باعتبارها من المصادر الرسمية للقاعدة القانونية^١ .

وتطبيقاً لذلك فقد قضت محكمة النقض المصرية بأنه ((لما كانت المادة ٢١ من الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوى الدولى الموقعة فى فارسوفيا فى ١٩٢٩/١٠/١٢ والتي انضمت مصر إليها بالقانون رقم ٥٩٣ لسنة ١٩٥٥ تنص على أنه " إذا أثبت الناقل أن خطأ الشخص المضرور قد تسبب عنه الضرر أو أسهم فى إحداثه فللمحكمة طبقاً لنصوص قانونها أن تستبعد مسؤولية الناقل أو تخفف منها " فإنها تكون قد أتت بقاعدة إسناد تحيل إلى قانون القاضى فيما يتعلق بأحكام توزيع المسؤولية بين الناقل الجوى والشخص المضرور ، ولما كانت المادة ٢١٦ من التقنين المدنى المنطبقة - لعدم وجود تشريع خاص ينظم عقد النقل الجوى

^١ د. عادل محمد خير ، مرجع سابق ، ص ٥١ .

- تنص على أنه " يجوز للقاضي أن ينقص مقدار التعويض أو ألا يحكم بتعويض إذا ما كان الدائن بخطئه قد أشترك في إحداث الضرر أو زاد فيه " (....)¹ .
ثانيا : أساس مسئولية الناقل الجوي بعد صدور قانوني الطيران المدني والتجارة الجديد :

بصدور قانون الطيران المدني رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١ ، فقد قرر المشرع المصري أن تسرى على النقل الجوي أحكام اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارسو بتاريخ ١٢ أكتوبر ١٩٢٩ والتي انضمت إليها الدولة والاتفاقيات الأخرى المعدلة والمكملة لها. بينما تسرى على النقل الجوي الداخلي أحكام الفرع الرابع من الفصل السابع من الباب الثاني من قانون التجارة الصادر بالقانون رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩. وبذلك ، فقد أصبح النقل الجوي الداخلي بصدور قانون التجارة في عام ١٩٩٩ خاضعا لأحكام هذا القانون.

ويكون النقل الجوي داخليا إذا كانت النقطتان المعينتان للقيام والوصول ، وفقا لاتفاق المتعاقدين ، واقعتين داخل مصر ، حتى لو كانت الطائرة ستواصل رحلتها بعد مغادرة نقطة الوصول إلى ما وراء الحدود الإقليمية المصرية (مادة ٢٨٥ / ٣ من قانون التجارة) . وطبقا للمادة ٢١٣ من قانون التجارة المصري تشمل مسئولية الناقل في النقل الجوي الداخلي " أفعال تابعيه التي تقع منهم أثناء قيامهم بخدماتهم. ويعتبر تابعا كل شخص يستخدمه الناقل في تنفيذ الالتزامات المترتبة على عقد النقل. ويقع باطلا كل شرط يقضى بإعفاء الناقل من المسئولية عن أفعال تابعيه " .

ويقع باطلا ، في عقد نقل الأشياء الداخلي ، كل شرط يقضى بإعفاء الناقل من المسئولية عن هلاك الشيء كلياً أو جزئياً أو تلفه. ويعد في حكم الإعفاء من المسئولية كل شرط يكون من شأنه إلزام المرسل أو المرسل إليه بدفع كل أو بعض نفقات التأمين ضد مسئولية الناقل ، وكذلك كل شرط يقضى بنزول المرسل أو

¹ نقض مدني ، جلسة ١٨/٤/١٩٨٣ ، الطعن رقم ٣٨٦ لسنة ٤٩ ق ، مجموعة المكتب الفني ، س ٣٤ ، ص ١٠٠٢ .

المرسل إليه للناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين على الشيء ضد مخاطر النقل (مادة ٢٤٥ من قانون التجارة).

وفي عقد نقل الأشخاص الداخلي ، يقع باطلا كل شرط يقضى بإعفاء الناقل كليا أو جزئيا من المسؤولية عما يلحق الراكب من أضرار بدنية. ويعتبر في حكم الإعفاء من المسؤولية كل شرط يكون من شأنه إلزام الراكب بدفع كل أو بعض نفقات التأمين ضد مسؤولية الناقل وكل شرط ينزل بموجبه الراكب للناقل عن حقوقه في التأمين ضد أخطاء الناقل (مادة ٢٦٧ من قانون التجارة).

ووفقا لنص المادة ٢٩٨ من قانون التجارة تكون مسؤولية الناقل الجوي في الحدود المنصوص عليها في المادة ٢٩٢ من هذا القانون^١ أيا كان الأساس القانوني الذي تقوم عليه دعوى المسؤولية وأيا كانت صفة الخصوم فيها أو عددهم أو مقدار ما يطالبون به من تعويضات.

ويلاحظ أن المشرع المصري قد منح لقائد الطائرة ، بموجب المادة ٢٩٩ من قانون التجارة " ١ - السلطة على جميع الأشخاص الموجودين فيها . ٢ - وله أن يقرر إخراج أى شخص أو أى شيء يترتب على وجوده فى الطائرة خطر على سلامتها أو إخلال بالنظام فيها. ٣- وله أثناء الطيران أن يقرر عند الاقتضاء إلقاء الأشياء المشحونة فى الطائرة أو بعضها أو وقودها ، على أن يخطر بذلك من يستثمر الطائرة فى أقرب وقت. وعليه أن يبدأ بإلقاء الأشياء قليلة القيمة كلما كان

^١ تنص المادة ٢٩٢ من قانون التجارة المصري على انه " ١ - لا يجوز فى حالة نقل الأشخاص أن يجاوز التعويض الذى يحكم به على الناقل الجوى مائة وخمسين ألف جنيه بالنسبة إلى كل مسافر إلا إذا اتفق صراحة على تجاوز هذا المبلغ . ٢ - وفى حالة نقل الأمتعة والبضائع لا يجوز أن يجاوز التعويض خمسين جنيها عن كل كيلو جرام . ومع ذلك إذا أعلن المرسل عند تسليم الأمتعة أو البضائع إلى الناقل أنه يعلق أهمية خاصة على تسليمها فى مكان الوصول نظرا لقيمتها ودفع ما يطلبه الناقل من أجرة إضافية نظير ذلك ، التزم الناقل بإداء التعويض بمقدار القيمة التى أعلنها المرسل إلا إذا أثبت الناقل أنها تجاوز القيمة الحقيقية للشيء. ٣- وبالنسبة إلى الأشياء الصغيرة أو الشخصية التى تبقى فى حراسة المسافر أثناء السفر لا يجاوز التعويض الذى يحكم به لكل مسافر عن تلك الأشياء خمسمائة جنيه . ٤- ولا يجوز للناقل الجوى التمسك بتحديد المسؤولية المنصوص عليها فى هذه المادة إذا ثبت أن الضرر نجم عن فعل أو امتناع من الناقل أو من تابعيه أو وكلائه أثناء تأدية وظائفهم بقصد إحداث الضرر أو برعونة مقرونة بإدراك احتمال وقوع الضرر ."

ذلك مستطاعا . ٤ - ويكون الناقل مسؤولي عن هلاك الأشياء التي يقرر قائد الطائرة إلقاءها لسلامة الطائرة ."

المطلب الثاني

أساس مسؤولية الناقل الجوي

على المستوى الدولي

أولا : أساس مسؤولية الناقل الجوي قبل اتفاقية وارسو ١٩٢٩ :

قبل انعقاد اتفاقية فارسوفيا كانت هناك اتجاهات متباينة في شأن الأسس التي يمكن الارتكاز عليها لتحديد مسؤولية الناقل الجوي ، فذهبت بعض القوانين إلى تأسيس هذه المسؤولية على أساس تعاقدي ، وذهبت طائفة أخرى من القوانين إلى تأسيس هذه المسؤولية على فكرة الخطأ التقصيري بصفة عامة ، بينما ذهبت طائفة ثالثة إلى تأسيس المسؤولية على فكرة المخاطر وتحمل التبعية^١ ، وذلك على النحو التالي :

١- الأساس التعاقدي : وتقوم مسؤولية الناقل بموجبه على فكرة الخطأ العقدي، ويعتبر التزام الناقل في هذه الحالة التزاماً بتحقيق نتيجة ، ومن ثم تقوم مسؤوليته بمجرد حدوث ضرر للراكب أو البضاعة أو مجرد التأخير ، ولا تبرأ ذمة الناقل إلا بإثبات السبب الأجنبي الذي لا يد له فيه. ويتخذ الخطأ العقدي أكثر من صورة ؛ فقد يكون واجب الإثبات من جانب المضرور ، أو خطأ مفترضاً بحيث تقوم مسؤولية الناقل بمجرد إصابة الراكب أو البضاعة أو الأمتعة بضرر أو تلف.

^١ أنظر في تفصيلات ذلك : د. رفعت فخري أبدير، الوجيز في القانون الجوي ، ١٩٩٠ ، ص ٩٤ ؛ د. مصطفى البنداري ، قانون الطيران المدني لدولة الإمارات العربية المتحدة ، إصدارات كلية الدراسات العليا والبحث العلمي بجامعة الشارقة ، ٢٠٠٦ ، ص ٢٧٣ ؛ د. محمد فريد العريني ، د. محمد السيد الفقي ، القانون البحري والجوي ، منشورات الطلبي الحقوقية ، الطبعة الأولى ، ٢٠٠١ ، ص ٥٨٩ وما يليها ؛ د. محمد محمد هلاله ، مبادئ القانون الجوي الخاص ، دار النهضة العربية ، ٢٠٠٠ ، ص ١٩١ ؛ أحمد بن ابراهيم الشيخ ، المسؤولية عن تعويض أضرار النقل الجوي الدولي وفقاً لاتفاقيتي وارسو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩ ، دار النهضة العربية ، الطبعة الأولى ٢٠٠٩ ، ص ١٧ وما يليها ؛ د. محمد وفاء محمدين ، تشديد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الحاصلة للمسافرين ، دراسة في القضاء الأمريكي ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، ١٩٩٩ ، ص ١٣ ؛ د. عبد الفضيل محمد أحمد ، القانون الخاص الجوي دار الفكر والقانون ، ٢٠١١ ، ص ٢٨٩ وما يليها.

٢- الأساس التقصيري : وتقوم مسؤولية الناقل وفقاً له على اعتبار أن الالتزام بتوصيل البضاعة سليمة إلى مكان الوصول وبذل العناية الضرورية لتحقيق هذه النتيجة هو التزام قانوني لا تعاقدي. ولا تنهض مسؤولية الناقل وفقاً لهذا الأساس إلا إذا أثبت المضرور خطأ الناقل بأنه أخل بهذا الالتزام القانوني. ويجوز للناقل في هذه الحالة دفع مسؤوليته بإثبات عدم إخلاله بالالتزام ، أو أنه كان من المستحيل عليه تنفيذ الالتزام.

٣- الأساس الموضوعي : وتقوم مسؤولية الناقل وفقاً لهذا الأساس بمجرد تحقق ضرر للراكب أو مرسل البضاعة أو المرسل إليه دون حاجة إلى إثبات الخطأ من جانب الناقل. ولا يستطيع الناقل نفي مسؤوليته وفقاً لهذا الأساس إلا إذا أثبت وجود إما خطأ المضرور نفسه ، أو خطأ الغير فقط أو السبب الأجنبي كله. ثانياً : أساس مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها :

ذهبت معاهدة فارسوفيا إلى تأسيس المسؤولية على فكرة الخطأ العقدي المفترض^١ ، كما قررت في هذا الشأن بموجب المادة ٢٠ منها إلى أنه " لا يكون الناقل مسؤولاً إذا أثبت أنه هو وتابعوه قد اتخذوا كل التدابير اللازمة لتفادي الضرر أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذها ". فإذا كان من السهل على المسافر أو صاحب البضاعة أو الأمتعة إثبات مسؤولية الناقل الجوي ما دام أنها قائمة على أساس الخطأ المفترض وكيفيهم إثبات أمرين أنه حصل ضرر وأن هذا الضرر قد حصل خلال النقل الجوي ، فرغم هذه السهولة في إثبات المسؤولية التي منحت لمستعملي الطائرة نجد أنه في المقابل قد منحت للناقل الجوي نفس التسهيلات في دفع

^١ انظر في ذلك :

Guilain BULAMBO NYANGI, La responsabilité civile du transporteur aérien en cas de dommage subi par un passager, publié sur le site : <http://www.memoireonline.com/11/13/7666/La-responsabilite-civile-du-transporteur-aerien-en-cas-de-dommage-subi-par-un-passager.html>.

المسئولية عنه والتي من شأنها أن تجعل من تلك التسهيلات التي منحت لمستعملي الطائرة غير ذات جدوى وعديمة الأثر.

فإذا كانت مسؤولية الناقل الجوي هي مسؤولية شخصية قائمة على أساس الخطأ ، إلا أن هذا الخطأ مفترض ، ذلك أن الراكب أو صاحب البضاعة غير ملزم بإثبات خطأ الناقل ، بل فقط إثبات حصول ضرر أثناء عملية النقل الجوي ليفترض عندئذ هذا الخطأ في جانب الناقل. ولكن يبقى هذا مجرد افتراض ، بحيث يكون لهذا الناقل الحق في دفع المسؤولية عنه بنفي الخطأ عنه ، بمعنى إثبات أن الضرر الذي حصل للمسافر أو البضاعة أو الأمتعة لا يعزى إلى خطأ منه أو من أحد تابعيه ، بل إلى سبب آخر وأنه اتخذ خلال عملية النقل جميع الاحتياطات اللازمة لتفادي وقوع الضرر أو أنه استحال عليه اتخاذها^١. وهو ما أكدته محكمة النقض المصرية في العديد من أحكامها ، حيث قضت بأن " المستفاد من نصوص المواد ١٧ و ٢٠ و ٢٢ من اتفاقية فارسوفيا الدولية للطيران المدني المعدلة ببروتوكول لاهاي الذي وافقت عليه مصر بالقانون رقم ٦٤٤ لسنة ١٩٥٥ - وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة - أن الناقل الجوي يكون مسئولاً عن الضرر الذي يقع في حالة وفاة أو إصابة أى راكب إذا كانت الحادثة التي تولد عنها الضرر قد وقعت على متن الطائرة أو أثناء عمليات الصعود أو الهبوط . وهذه المسؤولية مبنية على خطأ مفترض فى جانب الناقل ولا ترتفع عنه إلا إذا أثبت هو أنه وتابعيه قد اتخذوا كل التدابير اللازمة لتفادي الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها " ^٢.

وفي نفس هذا الاتجاه ، فقد رفضت المحكمة الاتحادية العليا بالإمارات الطعن المقدم من أحد الأشخاص مطالباً بتعويض يقدر بمليونى درهم عن الأضرار الأدبية

^١ د. أبو زيد رضوان ، تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص ونظم التأمين عليها، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية كلية الحقوق - جامعة عين شمس ، المجلد ١٦، العدد الأول، ١٩٧٤، ص ٤.
^٢ نقض مدني ، جلسة ١٩٦٧/٤/٢٧ ، الطعن رقم ٣٦٢ لسنة ٣٣ ق ، مجموعة المكتب الفنى ، س ١٨ ، ص ٨٩٦ ؛ وانظر كذلك في ذات المعنى : نقض مدني ، جلسة ١٩٨١/٦/٢٣ ، الطعن رقم ١٤١ لسنة ٤٨ ق ، مجموعة المكتب الفنى ، س ٣٢ ، ص ١٩١٦ ؛ نقض مدني ، جلسة ١٩٨٢/٢/١ ، الطعن رقم ١٢٨٨ لسنة ٤٨ ق ، مجموعة المكتب الفنى ، س ٣٦ ، ص ٣٧٥ ؛ نقض مدني ، جلسة ١٩٨٥/٣/٢٠ ، الطعن رقم ٧٤٩ لسنة ٥٠ ق ، مجموعة المكتب الفنى ، س ٣٦ ، ص ٤٢٧.

والنفسية التي ألّمت به، حيث كان هذا الراكب قادما من أمريكا عن طريق إحدى خطوط الطيران من أبوظبي، وعند عودته على نفس خطوط الطيران من أبوظبي إلى أمريكا أنزلته في مطار أمستردام ولم تكمل التزامها بإعادته إلى أمريكا بدعوى تزوير بيانات جواز سفره وتصريح الإقامة المؤقتة في أمريكا ، علما بأنه قد قدم من أمريكا إلى البلاد وعاد عدة مرات بنفس جواز السفر والتصريح .

وقد قررت المحكمة في هذا الشأن " ان مفاد نص المادتين ١٩ و ٢٠ من معاهدة فارسوفيا الدولية لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الصادر سنة ١٩٢٩ والتي انضمت إليها دولة الإمارات العربية المتحدة بموجب المرسوم الاتحادي رقم ١٣ لسنة ١٩٨٦ أن عقد النقل الجوي ولئن كان يلقي على عاتق الناقل التزاماً بتحقيق غاية هي وصول الراكب إلى المكان المحدد في عقد النقل ، فإذا تقاعس عن ذلك أو تأخر في تنفيذ التزامه يكون مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن فعله بغير حاجة الراكب المضروب إلى إثبات وقوع الخطأ من جانب الناقل إلا إذا أثبت الأخير أنه وتابعوه قد اتخذوا كل التدابير اللازمة لتفادي الضرر أو إنه كان من المستحيل عليه اتقاءها ، كما أن فهم الواقع في الدعوى وتقدير الأدلة وتفسير المحررات من سلطة محكمة الموضوع دون التقييد بما تفيدته عبارة معينة منها بل بما تفيدته في جملتها دون معقب عليها في ذلك من محكمة النقض " .

واستدبت المحكمة في حكمها على القول بأن " المستأنف ضدها قامت بنقل المستأنف من أبوظبي في طريقه إلى أمريكا وأثناء تحقيق سلطات الأمن بمطار العبور بأمستردام من وثيقة الدخول إلى الولايات المتحدة الأمريكية اتضح لها وجود تزوير في تاريخ التصريح الممنوح للمستأنف للإقامة المؤقتة بأمريكا تسبب في حجزه بالمطار وعدم السماح له بالمغادرة في اتجاه بلد المقصد ، وبذلك استحال على المستأنف ضدها إكمال تنفيذ العقد على الوجه المتفق عليه بسبب أجنبي خارج عن إرادتها تتنفي معه مسؤوليتها عن الأضرار التي أصابت المستأنف " ^١ .

^١ المحكمة الاتحادية العليا، أبوظبي ، الطعن رقم ٦٢١ لسنة ٢٠ الأحكام المدنية والتجارية ، جلسة ٢٩ / ١٠ / ٢٠٠٠ .

كما رفضت المحكمة الاتحادية العليا بالإمارات طعناً آخر من شركة طيران أجنبية ضد حكم قضى بإلزامها بتعويض ورثة أحد ركاب طائرة تابعة لها، سقطت في الشارقة عام ٢٠٠٤ بقيمة ٢٥٠ ألف فرنك سويسري ، أو ما يعادلها بالدرهم (٨٦٤ ألف درهم) وفوائده بواقع ٥٪ سنوياً. " وتعود الحادثة إلى عام ٢٠٠٤ عندما لقي ٤٠ راكباً مصرعهم عقب سقوط طائرة تابعة لخطوط « كيش » الإيرانية ، قبل وقت قصير من هبوطها في مطار الشارقة. فأقام ورثة أحد الضحايا دعوى على الشركة وممثليها القانوني في الدولة بطلب الحكم بإلزامها بأن تؤدي لهم مبلغ ١٤ مليون درهم تعويضاً عن الأضرار المادية والأدبية التي لحقت بهم من جراء وفاة مورثهم في حادث سقوط الطائرة ، والفائدة القانونية من تاريخ الحكم حتى السداد التام. وقالوا شرحاً لدعواهم إنه في ١٠ نوفمبر ٢٠٠٤ توفي مورثهم نتيجة إصابات عدة بسبب سقوط طائرة الركاب المملوكة لشركة طيران « كيش » ، وأنها طبقاً للمادة (١٧) من اتفاقية ارسو الدولية ، وما طرأ عليها من تعديلات ، مسئولة بمجرد حدوث الوفاة والإصابة ، ولورثة الراكب في حالة وفاته حق التعويض عن الضرر الذي أصابه قبل وفاته ، وينتقل إليهم مع تركته ، إضافة إلى الضرر الشخصي الذي أصابهم من جراء وفاة عائلهم ، وأنهم يقدرون التعويض عن الأضرار التي أصابت مورثهم قبل وفاته بمبلغ خمسة ملايين درهم ، ومليون درهم عن الضرر الشخصي المادي والأدبي الذي أصاب زوجته ، وثلاثة ملايين درهم مناصفة لطفليه القاصرين ، و ٧٥٠ ألف درهم لكل من بناته الثلاث البالغات ، و ٥٠٠ ألف درهم لكل من أبنائه الأربعة الآخرين. وقد أدخل الورثة شركة التأمين الإيرانية للحكم عليها بالتضامن مع شركة الطيران في الطلبات الواردة في صحيفة الدعوى.

وبتاريخ ٢٩ مايو ٢٠٠٧ قضت محكمة أول درجة بعدم قبول الدعوى ، لرفعها على غير ذي صفة بالنسبة لشركة التأمين الإيرانية ، وإلزام شركة الطيران بأن تؤدي للورثة ٢٥٠ ألف فرنك سويسري ، أو ما يعادله بدرهم الإمارات ، والفائدة بواقع ٥٪ سنوياً من تاريخ صيرورة هذا الحكم نهائياً وحتى تمام السداد. استأنف كل من الورثة والشركة الحكم ، فقضت محكمة الاستئناف بتأييد الحكم الأول. طعن الورثة

على هذا الحكم وتم نقض الحكم والإحالة ، وقضت محكمة الإحالة برفض الاستئناف مرة أخرى وتأييد الحكم بما قضى به بإلزام شركة الطيران بالتعويض المذكور ، فطعننت عليه شركة الطيران ، ودفعت الشركة بعدم مسؤوليتها أو تابعها عن الحادث أو أن الضرر كان من المتوقع حدوثه ، وأن مسؤوليتها وفق بطاقة السفر في حدود مبلغ ٢٠ ألف دولار أميركي ، وبأنه لا تنطبق عليها أحكام اتفاقية وارسو ، لعدم ثبوت توقيع الجمهورية الإيرانية التي انطلقت منها الطائرة عليها ، وهو ما اشترطته المادة الأولى منها لانطباقها ، وأنه وعلى فرض وجود المصادقة على تلك الاتفاقية ، فقد كان على الحكم التقييد بحدود المسؤولية « المطلقة » للناقل الجوي المنصوص عليها في المادة ٢١ (٢) من اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩ المصادق عليها من الإمارات ، وما استقرت عليه الأحكام القضائية ، بما لا يجاوز مبلغ ١٢٥ ألف فرنك في حال وفاة الراكب ، إلا إذا ثبت في جانب الناقل أو أحد تابعيه خطأ جسيم يعادل الغش.

رفضت هيئة المحكمة هذا الدفع ، شارحة أن مؤدى نصوص المواد (١٧) إلى (٢١) من اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ المعدلة أن الناقل الجوي يكون مسؤولاً عن الضرر الذي يقع في حال وفاة أو إصابة أي راكب إذا كانت الحادثة التي تولد عنها الضرر قد وقعت على متن الطائرة أو أثناء عمليات الصعود أو النزول منها، وهذه المسؤولية مبنية على خطأ مفترض في جانب الناقل ولا ترتفع عنه إلا إذا أثبت أنه هو وتابعوه قد اتخذوا كل الاحتياطات والتدابير الضرورية لتجنب وقوع الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها أو أن الضرر قد تسبب أو ساهم بخطئه أو إهماله أو امتناعه في إحداث الضرر. وأن نص المادة 1/22 من ذات الاتفاقية وفق التعديل الوارد عليها بالمادة 11 من بروتوكول لاهاي لعام 1955 أنه " في حالة نقل الأشخاص تكون مسؤولية الناقل قبل كل راكب محدودة بمبلغ 250.000 فرنك ، ومع ذلك يجوز للراكب بناء على اتفاق خاص مع الناقل ان يضع حداً أعلى للمسؤولية بما مؤداه أن مسؤولية الناقل الجوي عن وفاة الراكب

وفق الاتفاقية تحددت بحد أقصى لا يجوز لطرفي عقد النقل تجاوزه وإن كان يجوز عقد اتفاق خاص بين الراكب والناقل على تعويض يزيد عن هذا الحد الأقصى المعدل الذي قرره المادة. لما كان ذلك وكانت الطاعنة - الناقل - لم تقدم ما يدحض الخطأ المفترض الذي قرره القانون ، وكان ادعاؤها بأن الجمهورية الإيرانية التي انطلقت منها طائرتها إلى دولة الامارات لم توقع أو تصادق على اتفاقية وارسو دفاع جديد يخالطه واقع لم يسبق إثارته أمام أي من محكمتي الموضوع ومن ثم يضحى غير مقبول فضلاً عن ان الطاعنة استندت إلى أحكام هذه الاتفاقية في صحيفة استئنافها ومذكراتها ، فإن الحكم حين قضي بإلزامها بالتعويض القانوني المحدد بالاتفاقية عن وفاة مورث المطعون ضدهم ومقداره 250.000 فرنك يكون قد طبق صحيح القانون على واقعة الدعوى. ويكون النعي في هذا الخصوص من ثم على غير أساس متعين الرفض ، وحيث إنه ولما تقدم تقضى المحكمة برفض الطعن " 1 .

وفيما يتعلق بنقل البضائع ، فقد استقر قضاء محكمة النقض المصرية كذلك على أن " مسؤولية الناقل الجوي لا تقتضي ولا تنتهي إلا بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه في ميناء الوصول والمكان المتفق عليه ، وأن دفع هذه المسؤولية شرطه إثبات الناقل وتابعيه اتخاذهم التدابير اللازمة لتفادي الضرر أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذها أو قام به أو لديه سبب آخر من أسباب الإغفاء طبقاً للقواعد العامة " 2 . كما قضت بأن " مسؤولية الناقل الجوي لا تقتضي ولا تنتهي إلا بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه في ميناء الوصول أو المكان المتفق عليه ولا ترتفع مسؤوليته هذه إلا إذا أثبت أنه وتابعيه قد اتخذوا كل التدابير اللازمة لتفادي الضرر أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذها أو قام به أو لديه سبب آخر من أسباب الإغفاء طبقاً للقواعد

1 المحكمة الاتحادية العليا بالإمارات ، مدني ، الطعن رقم ٥٤٣ لسنة ٢٠٠٩ ، جلسة ٩ / ٦ / ٢٠١٠ ، مجموعة أحكام المحكمة الاتحادية العليا ، ص ٢٥٥ .

2 نقض مدني ، جلسة ٣٠ / ١ / ١٩٨٩ ، مجموعة المكتب الفني ، س ٤٠ ، ج ١ ، ص ٣٤٧ .

العامّة ، فإنه وبالنظر إلى تطور وسائل النقل الجوي وما يستتبعه من وجوب قيام المرسل إليه بدوره في سرعة اتخاذ إجراءات استلام البضائع لدى وصولها لميناء الوصول بمجرد علمه بهذا الأمر سواء كان علمه سابقاً على وصولها أو بموجب إخطاره من قبل الناقل - في حالة وجود اتفاق على ذلك - حتى لا تبقى البضائع المشحونة مدة طويلة بالمخازن فتعرض للتلف خاصة تلك التي يحتاج حفظها لمخازن معينة تناسب طبيعتها. لما كان ذلك، وكان المقرر أيضاً أن التناقص الذي يفسد الحكم هو ما تتعارض فيه الأسباب فتتماحى بحيث لا يبقى بعدها ما يمكن حمل الحكم عليه، أو يكون واقعاً في أسبابه بحيث لا يمكن معه أن يفهم على أي أساس قضت المحكمة بما قضت به في منطوقة، وكان الحكم المطعون فيه قد أورد بأسبابه أن المرسل إليه كان على علم مسبق بتاريخ وصول البضائع لميناء الوصول إلا أن عدم قيام الناقل باتخاذ الإجراءات الكفيلة بالمحافظة عليها بالنظر لطبيعتها هو الذي أدى لتلفها، رغم الخطأ الذي أسنده للمرسل إليه المتمثل في تقاعسه عن النهوض لاستلام البضاعة فور وصولها رغم علمه بميعاد وصولها وبطبيعتها، فإن هذه الأسباب يكون قد شابها التضارب فلا تؤدي في جملتها إلى النتيجة التي انتهى إليها وهو ما يعيبه بالبطلان الذي يوجب نقضه لهذا السبب دون حاجة لبحث باقي أسباب الطعن¹.

وبناء على ما تقدم ، فلم تحقق اتفاقية وارسو التوازن بين حقوق الناقل الجوي وحقوق المسافرين وأصحاب البضائع ، حيث جاءت نصوص هذه الاتفاقية في صالح الأول على حساب مصالح مستغلي مرفق النقل تأسيساً على سماحها للناقل بأن يتخلص من مسؤوليته بوسائل بسيطة ، كما حددت مبلغ التعويض بمبلغ أقل من الذي يحصل عليه ضحايا وسائل النقل الأخرى. ولذا ، فقد تعرضت هذه الاتفاقية للعديد من الانتقادات خاصة بين الأوساط القانونية الأمريكية ، إذ أظهرت قضية *froman*

¹ نقض مدني، جلسة ٢٠٠٩/٢/٩، الطعن رقم ٣٠١ لسنة ٧٠ ق، شبكة قوانين الشرق: <http://www.eastlaws.com/AhkamView.aspx?l=314476#416759> ، آخر تاريخ للزيارة ٢٠١٧/٥/١٣.

لأول مرة مشكلة تحديد مسئولية الناقل الجوي عن الأضرار التي قد تلحق بالمسافرين في حوادث النقل الجوي التي تخضع للاتفاقية. وتتلخص وقائع القضية في اصطدام إحدى الطائرات التابعة لشركة بان أمريكان بأحد الجبال وهي في طريقها من الولايات المتحدة إلى البرتغال وذلك في ٢٢ فبراير ١٩٤٣^١. وقد نجم عن الحادث وفاة العديد من الركاب ، وإصابة البعض الآخر بأضرار بدنية بالغة ، وكان على متن الطائرة المنكوبة نجمة الترفيه الأمريكية المشهورة جين فرومان jane froman ، التي أصيبت بإصابات جسدية شديدة تركت آثارا كبيرة وخطيرة عليها. وعلى الرغم من أن المحكمة التي نظرت القضية حكمت بمسئولية الناقل الجوي، وقررت لجين فرومان الحد الأقصى للتعويض المسموح به في ظل الاتفاقية وارسو وهو مبلغ ٨٣٠٠ دولار أمريكي ، إلا أن المبلغ كان غير كاف حتى لتغطية نفقات العلاج الباهظة ، إضافة إلى الآلام الجسدية والنفسية التي لحقت بهذه السيدة، مضافا إلى خسائرها المادية الناشئة عن تعطلها عن العمل ، وكذلك الأضرار التي لحقت بها من وراء عدم قدرتها على العودة مرة أخرى لنشاطها المهني^٢.

وقد بدأ الفقه الأمريكي في توجيه الانتقادات لاتفاقية وارسو لأنها تفرق بين التعويض الذي يحصل عليه المسافر بحسب ما إذا كان النقل الجوي خاضع للاتفاقية ، أو غير خاضع لها ، حيث يكون عادة غير محدد بحد أقصى في الحالة الأخيرة ، كما هو الحال بالنسبة للنقل الجوي الداخلي وخاصة بالنسبة للمحاكم الأمريكية التي تكون أكثر سخاء في تعويض المضرور أو ورثته^٣.

وتأسيسا على ما سبق ، فقد ظهرت الحاجة إلى ضرورة تعديل نصوص هذه الاتفاقية، وهو ما تم بموجب بروتوكول لاهاي ١٩٥٥ ، الذي دعت إليه اللجنة القانونية للمنظمة الدولية للطيران المدني (ICAO) في عام ١٩٥٥ من أجل تعديل اتفاقية وارسو. غير أن هذا البروتوكول لم يغير من أساس مسئولية الناقل التي ظلت

¹ انظر في تفاصيل هذا الحادث الموقع التالي على شبكة الإنترنت :

<http://aviation-safety.net/database/record.php?id=19430222-0>.

² انظر في ذلك ، د. محمد وفاء محمدين ، مرجع سابق ، ص ٣٣٦.

³ المرجع السابق ، ص ١١٧ و ١١٨.

تقوم على أساس الخطأ المفترض ، وإنما زاد فقط من قيمة التعويض المستحق ، حيث ارتفعت قيمة التعويض بموجب هذا البروتوكول من ١٢٥٠٠٠ فرنك إلى ٢٥٠٠٠٠^١ .

وتأكيداً لذلك فقد قضت محكمة النقض المصرية بأن ((النص في المادة ١٨ من اتفاقية فارسوفيا الدولية المعدلة ببروتوكول لاهاي في ٢٨ سبتمبر سنة ١٩٥٢ والتي وافقت مصر عليها بالقانونين ٥٩٣ ، ٦٤٤ لسنة ١٩٥٥ على أن " يكون الناقل مسئولاً عن الضرر الذي يقع في حالة تحطيم أو ضياع أو تلف أمتعه مسجلة أو بضائع ، إذا كانت الحادثة التي تولد منها الضرر قد وقعت خلال النقل الجوي " وأن النقل الجوي وفقاً لفحوى الشطرة السابقة " يتضمن المدة التي تكون فيها الأمتعة أو البضائع في حراسة الناقل ، سواء كان في مطار أو على متن طائرة أو في مكان آخر عند الهبوط خارج المطار " وفي المادة ٢٠ على أن " لا يكون الناقل مسئولاً إذا أثبت أنه وتابعه قد اتخذوا كل التدابير اللازمة لتفادي الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها " يدل على أن مسؤولية الناقل الجوي لا تقتضى ولا تنتهى إلا بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه في ميناء الوصول أو المكان المتفق عليه ولا ترتفع مسؤوليته هذه إلا إذا أثبت أنه و تابعه قد اتخذوا كل التدابير اللازمة لتفادي الضرر أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذها أو قام به أو لديه سبب آخر من أسباب الإعفاء طبقاً للقواعد العامة . ذلك أن البين من مطالعة أحكام هذه الاتفاقية في ضوء الأعمال التحضيرية لها سواء في مشروع باريس سنة ١٩٢٥ أو في لجنة الخبراء سنة ١٩٢٧ والمشروع النهائى وما دار في لجنة الصياغة ، أن مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية من نوع خاص لها أحكامها المتميزة تقررت للتوفيق بين مصالح متعارضة مصالح شركات الطيران و مصانع الشاحنين ، مسؤولية عمادها التزام الناقل بكفالة سلامة الشيء المنقول والمحافظة عليه أثناء فترة النقل الجوي حتى يتم تسليمها إلى المرسل أو نائبه القانونى ، وباعتبار أنها تظل في حراسته بالمعنى

^١ د. عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي، منشأة المعارف بالإسكندرية، ٢٠٠٧، ص ٦٦.

القانونى فى حكم المادة ١٨ سالفه البيان أى تحت سيطرته الفعلية وقدرته على التصرف فيها أو فى شأنها طوال فترة هذا النقل التى تشمل فترة وجود بضاعة داخل المخازن الجمركية حتى لو توقف عن ممارسة سيطرته المادية عليها أو لم يمارسها هو بشخصه طالما بقيت له السيطرة القانونية ومن ثم فان مسؤوليته عنها لا تنتهى بتسليمها إلى السلطات الجمركية وإيداعها مخازنها أياً كان مديرها أو المشرف عليها إذ لا تعتبر مصلحة الجمارك نائبة عن المرسل إليه فى استلام البضاعة وإنما تتسلمها بناء على الحق المخول لها بالقانون ابتغاء تحقيق مصلحة خاصة بها هى استيفاء الرسوم المستحقة عليها ولذلك لا ينقضى عقد النقل الجوى بهذا التسليم وتبرأ به ذمة الناقل قبل المرسل إليه الذى لا يستطيع استلام البضاعة إلا بأمر وإذن الناقل الجوى صاحب السيطرة القانونية عليها ، يؤكد ذلك ما نصت عليه المادة الثانية من مشروع باريس سنة ١٩٢٥ من تحديد لفترة النقل الجوى بأنها تبدأ بدخول الركاب أو الأمتعة أو البضائع مطار القيام وحتى لحظة الخروج من مطار الوصول ، وقد استقر ذلك التحديد فى لجنة الخبراء وتضمنته المادة الخامسة من المشروع النهائى للاتفاقية ، وما انتهى إليه كل من القضاء الفرنسى والبلجيكى من أن فترة النقل لا تنتهى إلا بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه فى مطار الوصول وتدخل فترة وجود البضاعة داخل المنطقة الجمركية فى نطاق مسؤولية الناقل طبقاً للمادة ١٨/٢ من الاتفاقية ، وهو ما استقر عليه القضاء الأمريكى فى ظل هذه الاتفاقية التى وافقت عليها الولايات المتحدة الأمريكية فى ٣١/٧/١٩٣٤ وعلى بروتوكول لاهاي سنة ١٩٥٥ فى ٢٨ / ٦ / ١٩٥٦ حيث خلص هذا القضاء إلى الناقل يظل مسؤولاً عن البضاعة التى تعهد بنقلها أثناء فترة النقل إلى أن يتم تسليمها فى مطار الوصول إلى المرسل إليه حتى توقف عن ممارسة السيطرة المادية عليها))^١

وفى عام ١٩٦١ أبرمت اتفاقية جوادا لاخارا بالمكسيك المعدلة لاتفاقية وارسو ١٩٢٩. ولكن الملاحظ على هذه الاتفاقية ، شأنها فى ذلك شأن بروتوكول لاهاي ،

^١ نقض مندى ، جلسة ١٩٨٩/١/٣٠ ، الطعن رقم ١٥٣٧ لسنة ٥٢ ق ، مجموعة المكتب الفنى ، س ٤٠ ، ص ٣٤٧ .

أنها لم تعمل على تغيير أساس مسؤولية الناقل بل أبقّت عليها كما هي دون تغيير ، بحيث ظل أساسها هو الخطأ العقدي المفترض من جانب الناقل.

وفي عام ١٩٦٦ ، وتجنباً لانسحاب الولايات المتحدة الأمريكية من اتفاقية وارسو بحجة أن الأساس الذي تبناه البروتوكول الجديد ومبلغ التعويض الذي قرره لا يوفران حماية كافية للمسافرين^١ ، تم توقيع اتفاق مونتريال ١٩٦٦ ، والذي غير من أساس مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار البدنية للمسافر بأن جعلها " المسؤولية الموضوعية " بدلاً من الخطأ المفترض. وبناء على هذا التعديل فقد أصبحت مسؤولية الناقل الجوي تقوم بمجرد وقوع الضرر للمسافر ، ولا يجوز للناقل أن يدفع هذه المسؤولية إلا بإثبات خطأ المضرور فقط^٢.

ونظراً لأن اتفاق مونتريال قد اشترط في المادة الأولى منه لسريان أحكامه أن تكون نقطة مغادرة الطائرة أو نقطة مقصدها النهائي أو نقطة توقفها في أرض أمريكية ، فقد رأت الدول المختلفة فيه إخلالاً بمبدأ المساواة بين المسافرين. ولذا فقد تم بموجب بروتوكول جواتيمالا سيتي لعام ١٩٧١ - الذي لم يدخل حيز النفاذ حتى دخول اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ حيز النفاذ بتاريخ ٤ نوفمبر ٢٠٠٣^٣ - رفع قيمة التعويض إلى ١,٥٠٠,٠٠٠ فرنك أي بما يعادل ١٠٠,٠٠٠ ألف دولار أمريكي ، كما عدل أساس مسؤولية الناقل الجوي ، وفرق بين حالتين :

١- حالة الحوادث التي تقع للمسافر مثل الإصابة أو الوفاة ، أو الجرح ، أو ضياع حقائبه ، حيث تكون مسؤولية الناقل مسؤولية موضوعية ، ولا يجوز للناقل أن يتخلص من المسؤولية إلا إذا أثبت خطأ المضرور أو سوء الحالة

^١ د. محمد وفاء محمدين ، مرجع سابق ، ص ١٣ ؛ أنظر كذلك :

Bertrand BAHEU-DERRAS, Accident aérien : que dit le droit ? , village de la justice, 2 juillet 2009, article publié sur le site : justice.com/articles/Accident-aerien-droit-Bertrand,6485.html ; Marie-France STEINLE-FEUEBACH, Les trajectoires de l'obligation de sécurité du transporteur aérien de personnes, Revue trimestrielle Riseo 2010 - 2, p. 5.

^٢ د. محمد فريد العريني ، د. محمد السيد الفقي ، مرجع سابق ، ص ٥٩٦.

^٣ د. هاني دويدار ، مرجع سابق ، ص ٣٨١ ؛ د. عبد الفضيل محمد أحمد ، مرجع سابق ، ص ٢٩١.

الصحية للمسافر أو وجود عيب ذاتي في أمتعة وحقائب المسافرين (م ١/٤ من البروتوكول).

٢- حالة تأخير المسافرين ، أو تأخير حقائبه ، والأضرار الناتجة من هلاك أو تلف البضاعة أو الأمتعة المسجلة ، فتكون مسؤولية الناقل مبينة على أساس الخطأ المفترض. ومن ثم تقوم مسؤولية الناقل بمجرد تحقق النتيجة (التأخير أو الهلاك أو التلف). ويستطيع الناقل التخلص من مسؤوليته إذا أثبت أنه وتابعيه قد اتخذوا كافة التدابير اللازمة لتفادي الضرر ، أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها ، أو أثبت خطأ المضرور بأنه قد ساهم في وقوع الضرر ، أو كان الضرر نتيجة لطبيعة البضاعة ذاتها (م ٢/٥ من البروتوكول).

وقد تمثل التعديل الأخير لاتفاقية وارسو في صدور بروتوكول مونتريال الرابع لسنة ١٩٧٥ الذي وسع المسؤولية الموضوعية للناقل الجوي ، وذلك بمدها إلى حالة الأضرار التي تحدث للبضائع مثل الهلاك أو التلف^١. كما حدد في الفقرة الثالثة من المادة الرابعة منه حالات دفع المسؤولية على سبيل الحصر والتي تمثلت فيما يلي :

- أ- طبيعة البضاعة أو عيب ذاتي فيها.
 - ب- سوء تغليف البضاعة من جانب شخص غير الناقل أو تابعيه أو وكلائه.
 - ج - عمل من أعمال الحرب أو نزاع مسلح.
 - د- عمل من أعمال السلطة العامة قامت به بشأن دخول البضاعة أو خروجها من المطار أو مرورها العابر به.
- وبذلك ، ووفقا للتعديلات التي ادخلت على اتفاقية وارسو ١٩٢٩ ، فقد أصبحت مسؤولية الناقل قائمة على أساس الخطر وتحمل التبعة في حالة تعرض الركاب أو أمتعتهم أو البضائع للضرر ، أما المسؤولية عن التأخير فقد أقيمت على

^١ د. محمد فريد العريني ، د. محمد السيد الفقي ، مرجع سابق ، ص ٥٩٧.

أساس الخطأ المفترض من جانب الناقل الجوي ، حيث تقوم مسؤوليته في حالة التأخير سواء في نقل الركاب أو الامتعة أو البضائع¹ .

ثالثا : أساس مسؤولية الناقل الجوي وفقا لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩ :

تعتبر اتفاقية مونتريال اتفاقية جديدة وليست تعديلا لاتفاقية وارسو ، حيث جمعت هذه الاتفاقية الميزات من البروتوكولات المعدلة لاتفاقية وارسو ووضعتها في وثيقة واحدة ، وبالتالي فقد تم التوصل بموجبها إلى تحقيق الهدف الأساسي من هذه الاتفاقيات ، ألا وهو توحيد نظام القانون الجوي الدولي² .

وقد أصبحت اتفاقية مونتريال منذ دخولها حيز التنفيذ في ٤ نوفمبر ٢٠٠٣ هي الاتفاقية الدولية المطبقة في مجال النقل الجوي ، وبذلك فقد أسدل الستار على أحكام اتفاقية وارسو القديمة وتعديلاتها بالنسبة للدول التي صدقت عليها³ . وبموجب هذه الاتفاقية الجديدة فقد تم تعديل أساس مسؤولية الناقل الجوي وفقا للحالات التالية:

١- أصبح الأساس هو الخطأ العقدي المفترض الذي يقبل إثبات العكس في حالات التأخير في نقل الركاب أو البضائع أو الأمتعة (مادة ١٩ من الاتفاقية).

٢- في حالة الأضرار التي تلحق بالبضاعة والأمتعة المسجلة ، فقد أصبحت مسؤولية الناقل عن هذه الأضرار مسؤولية موضوعية قوامها الضرر (مادة ١٨ من الاتفاقية). أما بالنسبة للأضرار التي تصيب الأمتعة الشخصية غير

¹ د.أماني أحمد عبدالله موسى ، تطور طرق دفع المسؤولية الناقل الجوي ما بين اتفاقية وارسو ١٩٢٩م واتفاقية مونتريال ١٩٩٩م ، مجلة العدل ، وزارة العدل بالسودان ، العدد الثاني والأربعون ، السنة السادسة عشرة ، ٢٠١٤ ، ص ١٢٠ .

² المرجع السابق.

³ أنظر في ذلك :

Auréliе VAUDRY, La responsabilité civile des transporteurs aériens : une protection accrue des passagers, article publié le 23/08/2015 sur le site : http://www.avocats-picovschi.com/la-responsabilite-civile-des-transporteurs-aeriens-une-protection-accrue-des-passagers_article_286.html.

المسجلة ، فتقوم مسؤولية الناقل الجوي على أساس الخطأ واجب الإثبات (مادة ٢/١٧ من الاتفاقية).

٣- في حالة الأضرار التي تصيب المسافرين من وفاة أو إصابة أو جرح ، فقد فرقت الاتفاقية بين مطالبة المضرور بتعويض لا يتجاوز مائة ألف وحدة نقد ، حيث يكون أساس المسؤولية هو المسؤولية الموضوعية (مادة ١/٢١ من الاتفاقية) ؛ وبين مطالبة المضرور بتعويض يتجاوز مائة ألف وحدة نقد ، إذ يكون أساس المسؤولية الخطأ العقدي المفترض الذي يقبل إثبات العكس (مادة ٢/٢١ من الاتفاقية).

وبذلك فقد جمعت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ بشكل فريد كل أحكام المسؤولية الواردة في اتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها ، حيث اعتمدت على الخطأ العقدي المفترض في حالتين هما : التأخير في نقل الركاب أو البضائع أو الأمتعة ، وحالة مطالبة المضرور بتعويض يتجاوز مائة ألف وحدة نقد. كما تبنت الاتفاقية أساس قانوني آخر يتمثل في فكرة المسؤولية الموضوعية في حالتين هما : الأضرار التي تلحق بالبضاعة ؛ وحالة مطالبة المضرور ، في نقل الركاب، بتعويض لا يتجاوز مائة ألف وحدة نقد^١.

المبحث الأول

أطراف دعوى المسؤولية

يتمثل أطراف دعوى مسؤولية الناقل الجوي ، كما في سائر الدعاوى التي ترفع أمام القضاء ، في صاحب الدعوى ومن ترفع الدعوى في مواجهته^٢ ، أي في

^١ د. محمد فريد العريني ، د. محمد السيد الفقي ، مرجع سابق ، ص ٦٤٠ .

^٢ انظر :

J. BONNECASE, M. LABORDE-LACOSTE, Précis élémentaire de procédure civile et voies d'exécution, Recueil SIREY, 1932, n 35 et s., p 21 et s. ; H. MOTULSKY, Principes d'une réalisation méthodique du droit privé, réédition, Paris, Dalloz, 1991, n 83 et s., p 84 et s. ; G. COUCHEZ, *op.*, n 219 et s., p 176 et s. ; G. BOLARD, « Les garanties du procès civil », *Dalloz action, Droit et pratique de la procédure civile*, Paris, Dalloz, 1998, n^{os} 2329 et s. p 531 et s.

المدعي ، وهو الطرف المضرور من الخطأ راكبا كان أم شاحنا ، والمدعى عليه وهو الناقل الجوي. ومن المسلم به اختلاف أطراف دعوى المسؤولية في حالة نقل الأشخاص والأمتعة عن نقل البضائع من حيث تحديد صفة المدعى والمدعى عليه ، حيث أنه في حالة نقل الأشخاص والأمتعة قد لا يقتصر الأمر على الراكب والناقل الجوي ، بل يمتد ليشمل أشخاص آخرين. وهو الوضع ذاته في نقل البضائع ، حيث قد لا تقتصر الدعوى على المرسل والمرسل إليه والناقل الجوي فحسب ، بل قد تشمل أطراف أخرى يحملون صفة المدعى أو المدعى عليه ، وهو ما سنحاول تفصيله في المطلبين التاليين.

المطلب الأول

المدعي (Le demandeur)

المدعي هو صاحب الحق أو المركز القانوني المراد حمايته ، فهو من يرفع الدعوى أو على الأقل من ينوب عنه قانونا ، كالولي والوصي ، أو اتفاقا ، كالوكيل. ويختلف المدعي في دعوى المسؤولية التي تقام ضد الناقل الجوي باختلاف عملية النقل التي قد تكون للأشخاص والأمتعة أو للبضائع :

أولا : بالنسبة لنقل الأشخاص والأمتعة :

يكون المدعي في هذا النوع من النقل هو المسافر نفسه. أما إذا توفي المسافر فإن الحق في تحريك الدعوى على الناقل ينتقل بالبداهة إلى ورثته¹. ولكن ثار رغم ذلك خلاف كبير بشأن تحديد الأشخاص ، على وجه الدقة ، الذين يحق لهم رفع الدعوى في حالة وفاة المسافر ، لأن اتفاقية وارسو قد التزمت الصمت وتركت هذا الموضوع دون معالجة ، واكتفت بالإحالة في هذا الشأن إلى القانون الوطني (مادة ٢/٢٤ من اتفاقية وارسو).

¹ انظر في هذا المعنى لمحكمة النقض الفرنسية :

Css. civ 1, 28/ 10 / 2003, Bulletin 2003 I N° 219 p. 172 ; Dalloz, 2004, Jur. p.233.

ويرى جانب من الفقه^١ أن الأشخاص الذين يحق لهم رفع الدعوى على الناقل عند وفاة المسافر ، يستقل بتحديدهم قانون القاضي الذي يُنظر النزاع أمامه. بينما ذهب رأي آخر في الفقه^٢ - نرجحه - إلى ضرورة الاحتكام لقانون دولة المسافر بشرط عدم مخالفته للنظام العام وفقا لقانون المحكمة التي يُعرض عليها النزاع ، وذلك كله ما لم تكن المحكمة التي تنظر النزاع هي محكمة قانون دولة المسافر المتوفى.

والأصل في القانون المصري ، في حالة نقل الأشخاص والأمتعة ، أن الحق في رفع الدعوى يكون للمضروب نفسه أو لورثته في حالة وفاته أو للأشخاص الذين يعولهم تنفيذا لالتزام بالنفقة. مع ملاحظة ، أن لورثة الراكب في حالة وفاته دعويان : الأولى هي دعوى أساسها عقدي وتنتقل إليهم مع التركة ، وهي دعوى مورثهم عن الضرر الذي أصابه قبل وفاته ؛ والثانية هي دعوى أساسها المسؤولية التقصيرية، وتستند إلى الضرر الشخصي الذي أصابهم نتيجة فقد مورثهم^٣. وقد أكدت ذلك المادة ٢٧١ من قانون التجارة المصري الجديد بنصها على أنه " يجوز لورثة الراكب وللأشخاص الذين يعولهم تنفيذا لالتزام بالنفقة ، إقامة دعوى المسؤولية على الناقل لمطالبته بتعويض عن الضرر الذي أصاب مورثهم أو عائلهم سواء وقعت الوفاة إثر الحادث مباشرة أو بعد انقضاء فترة زمنية من وقوعه ".

ويلاحظ وفقا للنص السابق ، أن المشرع المصري قد توسع في تحديد الأشخاص الذين يجوز لهم رفع الدعوى على الناقل الجوي ، بحيث انه من الممكن أن يكونوا من الورثة^٤ أو غير الورثة من الأشخاص الذين كان يعولهم الراكب

١ د. عبد الفضيل محمد أحمد ، مرجع سابق ، ص ٣٤٨.

٢ د. أبو زيد رضوان ، القانون الجوي ، قانون الطيران التجاري ، دار الفكر العربي ، ١٩٨٢ ، ص ٣٩٤ ؛ د. هاني دويدار ، مرجع سابق ، ص ٤٤٠ ؛ وانظر كذلك :

M. LITVINE, Droit Aérien, Bruylant, BRUXELLES, 1970, p: 217.

٣ نقض مدني ، الطعن رقم ٧٤٩ لسنة ٥٠ ق ، جلسة ٢٠ / ٣ / ١٩٨٥ ، مجموعة النقض ، س ٣٦ ، ج ١ ، ص ٤٢٧.

٤ مع ملاحظة انه بالنسبة للحمل المستكن فلا يكون للزوجة التي توفي عنها زوجها أن تطالب بالتعويض لمن تحمله إلا بولادته حيا ، وتطبيقا لذلك فقد قضى بأن " مفاد النص في المادة ٢٩ من القانون المدني يدل على

تنفيذا لالتزام بالنفقة، كالأقارب المحتاجين خاصة من ذوي القرابة البعيدة¹ .
وتطبيقاً لذلك فقد قضت محكمة النقض المصرية بأن " المقرر في قضاء هذه المحكمة أنه يشترط للحكم بالتعويض عن الضرر المادي الإخلال بمصلحة مالية للمضرور وأن يكون الضرر محققاً بأن يكون قد وقع بالفعل أو يكون وقوعه في المستقبل حتمياً والعبرة في تحقق الضرر المادي للشخص الذي يدعيه نتيجة وفاة آخر هي ثبوت أن المجني عليه كان يعوله فعلاً وقت وفاته على نحو مستمر ودائم وأن فرصة الاستمرار على ذلك كانت محققة وعندئذ يقدر القاضي ما ضاع على المضرور من فرصة بفقد عائلته ويقضي له بالتعويض على هذا الأساس وذلك بغض النظر عن قرابة المضرور للمتوفى أو وراثته له، ذلك لأن المضرور يطالب بالتعويض عن الضرر الذي أصابه هو نفسه وقد وقع فعلاً أو ثبت أنه سيقع حتماً ، وذلك بخلاف التعويض عن فوات الفرصة وهو الأمر الذي لا يثور إلا إذا كان المتوفى لا يعول الطالب. لما كان ذلك ، وكان الحكم الابتدائي المؤيد بالحكم المطعون فيه قد قضى للمطعون ضدهم - الأول عن نفسه ومن الثاني حتى الخامسة - والدي وأخوة المجني عليه - - بالتعويض عن ضرر مادي لحقهم جراء وفاته على سند مما أورده بأسبابه من أن الثابت من الإعلام الشرعي الخاص به أنه العائل الوحيد لهم وأنهم ممن تجب عليه نفقتهم شرعاً رغم أن الإعلام الشرعي خلا مما يفيد هذه الإعالة ، وهو لم يعد أصلاً لإثبات ذلك كما أن الضرر المطالب بالتعويض عنه هو الذي تحقق بالفعل بسبب وفاة مورثهم. الأمر الذي حجبه عن

أن المشرع أحال في بيان حقوق الحمل المستكن إلى القانون فليس له من حقوق إلا ما حدده القانون، وقد نظم المرسوم بقانون ١١٩ لسنة ١٩٥٢ في شأن الولاية على المال الولاية على الحمل المستكن وأثبت له قانون الجنسية الحق في اكتساب جنسية أبيه، واعترف له قانون المواريث بالحق في الإرث ، كما اعترف له قانون الوصية بالحق فيما يوصي له به، أما حقه في التعويض عن الضرر الشخصي المباشر الذي يلحق به نتيجة الفعل الضار الذي يصيب مورثه قبل تمام ولادته حياً فلم يعينه القانون وترك أمره للقواعد العامة والتي تأتي على الحمل المستكن الذي لم يولد بعد ، وقد انعدم إدراكه ، أن يكون محلاً لضرر أدبي قوامه الشعور والعاطفة " نقض مدني مصري ، الطعن رقم ٣٩٤٥ لسنة ٧٤ ق، جلسة ٢٠٠٧/٢/١١، حكم غير منشور ، شبكة قوانين الشرق ، آخر تاريخ للزيارة ٢٠١٧/٥/٥ .

¹ وهو نفس اتجاه المشرع الإماراتي في المادة ١٤٠ من قانون المعاملات التجارية رقم ١٣ لسنة ١٩٩٣ ، والمشرع الليبي في المادة ٦٣٥ من القانون التجاري رقم ٢٣ لسنة ٢٠١٠. وفي المقابل ، فقد حصر كل من القانون التجاري العماني والبحريني والقطري والكويتي حق رفع الدعوى في المسافر نفسه والورثة فحسب.

بحث إعالته لهم بالفعل قبل الوفاة على نحو دائم ومستمر ، وهو ما يعيبه بمخالفة القانون والقصور في التسبب ومخالفة الثابت في الأوراق مما يوجب نقضه جزئياً في هذا الخصوص " ١ .

وفي النقل الجوي الدولي ، ففي حال رفع الورثة أو الأشخاص الذين يعولهم المسافر الدعوى بسبب وفاة الأخير ، فإنه لا يجوز أن ترفع هذه الدعوى إلا وفقاً للأوضاع والشروط والحدود المقررة في الاتفاقيات الدولية المعنية. ويقصد بذلك أن التعويض يخضع للحد الأقصى المقرر في هذه الاتفاقيات ، ولا يستطيع الورثة والأشخاص الذين كان يعولهم المسافر أن يرجعوا على الناقل بتعويض كامل بمقتضى دعوى مبنية على أساس المسؤولية التقصيرية. وهو ما أكدته المادة ٢٤ / ١ من اتفاقية وارسو بنصها على انه " في حالة نقل الركاب والأمتعة لا يجوز رفع اي دعوى مسائلة مهما كان سندها إلا وفقاً للشروط والحدود المقررة في هذه الاتفاقية دون مساس بمسالة تحديد الاشخاص الذين لهم حق المقاضاة وبحقوق كل منهم ". كما نصت ذات المادة في فقرتها الثانية بعد تعديلها بموجب بروتوكول جواتيمالا سيتي ١٩٧١ على انه " ٢- لا يجوز رفع دعوى المسؤولية في أية صورة كانت في حالات نقل المسافرين والأمتعة بالمطابقة لأحكام هذه المعاهدة أو بسبب عقد أو عمل غير مشروع إلا وفقاً للشروط والحدود المقررة في هذه المعاهدة وذلك دون إخلال بتحديد الأشخاص الذين لهم حق التقاضي ولا بحقوق كل منهم. وتشكل حدود المسؤولية المذكورة الحدود القصوى التي لا يجوز تجاوزها مهما كانت الظروف المسببة للمسئولية " .

وتطبيقاً لذلك ، قضت محكمة النقض المصرية بأن " مقتضى نص المادة ٢٤ من اتفاقية فارسوفيا " أنه لا يجوز رفع دعوى المسؤولية في أية صورة كانت عن الضرر الذي يقع في حالة وفاة الراكب أو إصابته إلا بالشروط وفي الحدود المقررة

¹ نقض مدني مصري ، الطعن رقم ١٣٣٨٦ لسنة ٧٧ ق، جلسة ٢٨ / ٢ / ٢٠١٠ ، حكم غير منشور، شبكة قوانين الشرق:

<http://www.eastlaws.com/AhkamView.aspx?l=310091&H=&HM=1>

آخر تاريخ للزيارة ٢٩ / ٣ / ٢٠١٧ .

في الاتفاقية ، وهي على النحو سالف البيان ، بلا مراة المسؤولية العقدية التي تحدت قبل كل مسافر وتنتقل إلى خلفه العام عند وفاته دون إخلال بتحديد الأشخاص الذين لهم حق التقاضي ولا بحقوق كل منهم في هذا الشأن ، وكانت مصر قد وافقت على الاتفاقية بالقانون رقم ٥٩٣ لسنة ١٩٥٥ كما وافقت على بروتوكول لاهاي المعدل لها بالقانون رقم ٦٤٤ لسنة ١٩٥٥ ، فإن أحكام تلك الاتفاقية تكون هي الواجبة التطبيق في هذا الخصوص باعتبارها مقيدة لما سبقها من تشريعات " ١ .

وقد أكدت هذا الاتجاه المادة ٢٩ من الاتفاقية الجديدة الموقعة في مونتريال عام ١٩٩٩ بنصها على انه : « في حال نقل الركاب والأمتعة والبضائع ، لا يجوز رفع أي دعوى للتعويض ، مهما كان سندها ، سواء كان بمقتضى هذه الاتفاقية أو بناء على عقد أو بسبب عمل غير مشروع أو لأي سبب آخر ، إلا وفقاً لشروط وحدود المسؤولية المقررة في هذه الاتفاقية ، دون المساس بمسألة تحديد الأشخاص الذين لهم حق المقاضاة وبحقوق كل منهم. ولا يمكن المطالبة في أي دعوى كهذه بأي تعويضات جزائية أو رادعة أو أي تعويضات تخرج عن نطاق التعويض عن الضرر " .

ويلاحظ أخيراً ، انه نظراً لأن حوادث الطيران عادة ما ينتج عنها متضررين متعددين باعتبار هذا النوع من النقل يتم استيعاب عدد أكبر من الركاب في رحلة واحدة ، فيتصور أن يطلب أي من هؤلاء الركاب التدخل في دعوى قائمة مرفوعة من راكب آخر على ذات الناقل الجوي ، خاصة وانه لا يشترط في هذه الحالة تقديم الطلب العارض بالتدخل أمام المحكمة المختصة محلياً بالنسبة لهذا الطلب ٢ ، وهو ما ينتج عنه حالة تعدد للمدعين في الدعوى. وبذلك فإن دعوى مسؤولية الناقل الجوي التي يرفعها المسافر أو ورثته قد يتسع نطاق الخصومة فيها من حيث أطرافها بتدخل الغير في الدعوى في مواجهة المدعى عليه. حيث يجوز لكل ذي مصلحة أن يتدخل

١ نقض مدني ، جلسة ١٩٨٥/٣/٢٠ ، الطعن رقم ٧٤٩ لسنة ٥٠ ق ، مجموعة المكتب الفني ، س ٣٦ ، ص ٤٢٧ .

٢ تنص المادة ٦٠ / ١ من قانون المرافعات على ان " تختص المحكمة التي تنتظر الدعوى الأصلية بالفصل في الطلبات العارضة " .

في الدعوى منضما لأحد الخصوم أو طالبا الحكم لنفسه بطلب مرتبط بالدعوى الأصلية (مادة ١٢٦ / ١ مرافعات). ويكون التدخل بالإجراءات المعتادة لرفع الدعوى قبل يوم الجلسة أو بطلب يقدم شفاهه في الجلسة في حضورهم ويثبت في محضرها ولا يقبل التدخل بعد إقفال باب المرافعة (مادة ١٢٦ / ٢ مرافعات).

والتدخل المتصور حدوثه - من وجهة نظرنا - غالبا ما سيكون تدخلا انضماميا مستقلا^١، وخاصة من جانب الركاب المتضررين الآخرين الذين وقع عليهم الضرر أثناء نفس الرحلة الجوية، على اعتبار أن كل واحد منهم سيطالب بحق ذاتي مستقل لنفسه نتيجة الضرر الذي ألم به سواء من الإصابة أو التأخير في مواجهة أحد طرفي الخصومة الأصلية وهو الناقل الجوي. وهذا التدخل يحقق بلا شك فوائد عملية كثيرة متمثلة في اختصار الوقت والنفقات وتجنب صدور أحكام متناقضة بالنسبة لنفس وقائع القضية سواء عرضت الدعوى أمام نفس المحكمة أو أمام محكمة أخرى.

ويتعين في هذا الصدد ملاحظة انه - طبقا لنص المادة ١٢٧ / ١ مرافعات - لا يترتب علي الطلبات العارضة أو التدخل إرجاء الحكم في الدعوى الأصلية متى كانت صالحة للحكم. بمعنى أنه لا يترتب على تقديم الطلب العارض إرجاء الحكم في الدعوى الأصلية طالما أنها جاهزة للفصل فيها. أما إذا كان الطلب العارض صالحا للحكم فيه وقت الفصل في الدعوى الأصلية فتفصل المحكمة فيهما معا. كما أن للمحكمة الحق في أن تحكم في طلبات التدخل مع الدعوى الأصلية كلما أمكن ذلك. فإذا كانت الدعوى الأصلية جاهزة للفصل فيها ولكن رأت المحكمة عدم إمكان الحكم فيها على استقلال، فيجوز لها حينئذ تأجيل الفصل فيها إلى أن يتم تحقيق الطلب العارض والفصل فيهما معا. كما يجوز للمحكمة أن تستبقي طلب التدخل

^١ والتدخل الانضمامي المستقل هو صورة من صور التدخل التي تقترب كثيرا من التدخل الهجومي أو الاختصاصي، وإن كان يختلف عنه في أن المتدخل في هذه الحالة لا يختصم طرفي الخصومة وإنما أحدهما فقط لكي يدافع أو يطالب بحق له هو نفس الحق الذي يطالب به أو يدافع عنه أحد طرفي الخصومة في مواجهة الخصم الآخر. انظر في تفصيل ذلك: د. فتحي والي، مرجع سابق، ص ٣٢٨، ٣٢٩.

للحكم فيه بعد تحقيقه حتى لا يتعطل الحكم في الطلبات الأصلية¹ (مادة ١٢٧ / ٢ / مرافعات).

ثانيا : بالنسبة لنقل البضائع :

وفقا لنص المادة ١٤ من اتفاقية وارسو يكون لكل من المرسل والمرسل إليه أن يتمسك عن نفسه بكافة الحقوق المخولة له بموجب الاتفاقية. فالأصل إذن أنه لا يجوز أن تُرفع دعوى المسؤولية على الناقل إلا من جانب من ورد اسمه في خطاب نقل البضاعة (وثيقة الشحن الجوي *Lettre de transport aérien*) أي من المرسل أو المرسل إليه. ويترتب على ذلك حرمان الأشخاص الآخرين الذين قد تتعلق مصالحهم بالبضائع المنقولة دون ارتباطهم بعقد مع الناقل الجوي ، حيث لا يجوز لهم رفع دعوى المسؤولية العقدية وإن كان لهم الحق في مقاضاته استنادا إلى قواعد المسؤولية التقصيرية. كما يؤدي ذلك إلى حرمان المشتري من رفع دعوى المسؤولية طالما أن اسمه لم يرد بوثيقة الشحن ، ما لم تكن وثيقة الشحن قد صدرت لأمر^٢.

ويظل للمرسل ، وفقا لنص المادة ٤/١٢ ، الحق في رفع دعوى التعويض على الناقل طالما ظل مسيطراً على البضاعة وله حق التصرف بها. ولكن ينتهي حق المرسل في ذلك عندما يبدأ حق المرسل إليه في البضاعة. ويبدأ هذا الحق بتسليم

¹ وقد فصل هذه القاعدة المشرع البحريني في نص المادة ٧٣ من قانون المرافعات بنصه على انه " إذا ظهر للمحكمة أن تعدد المدعين في الدعوى من شأنه أن يحدث ارتباكاً أو تأخيراً في رؤيتها ، جاز لها أن تطلب من المدعين أن يختاروا فيما بينهم طريق الدعوى أو أن تقرر من تلقاء نفسها إجراء محاكمات مستقلة فيها أو تصدر القرار الذي تستصوبه. ويجوز لعدد من الخصوم في القضية الواحدة ، أن يدخلوا طرفاً في الدعوى بصفتهم مدعين أو يضموا في الدعوى كمدعى عليهم ، وذلك إذا كانت هناك صلة في موضوع الدعوى أو سببها ، بحيث لو أقيمت أو أقاموا دعاوى على أفراد لظهر أن بين هذه الدعاوى مسألة قانونية أو واقعية مشتركة. وتصدر المحكمة حكمها لوحد أو أكثر من المدعين كل بمقدار ما يثبت له من استحقاق في الدعوى ، وعلى واحد أو أكثر من المدعى عليهم كل بمقدار ما يثبت عليه من التزام".

² د. عبد الفضيل محمد أحمد ، مرجع سابق ، ص ٣٤٩ ؛ أنظر كذلك في هذا المعنى أحكام الدائرة التجارية لمحكمة النقض الفرنسية :

Cass. com., 14 mai 1991, Bull. IV, 1991, n° 162 ; Cass. com., 7 juin 2005, Bull. IV, 2005, n° 127 ; Cass. com., 13 mars 2007, Bull. IV , n° 88.

المرسل إليه البضاعة أو خطاب النقل ، أو باعتراف الناقل بفقدان البضاعة ، أو بمرور سبعة أيام على اليوم الذي كان يجب أن تصل فيه (مادة ١٣ اتفاقية وارسو). ويحق للمرسل ، بشرط تنفيذه كل الالتزامات الناشئة عن عقد النقل ، التصرف في البضاعة قبل أن يبدأ حق المرسل إليه فيها ، وذلك بسحبها من مطار الوصول أو من مطار القيام ، أو بتسليمها لشخص آخر غير المرسل إليه ، وذلك في حدود القدر الذي لا تضرر معه ممارسة هذا الحق بالناقل أو بالمرسلين الآخرين ، ولكن يقع عليه في هذه الأحوال الالتزام بسداد اية مصاريف تترتب على ممارسته لهذا الحق (مادة ١٢ اتفاقية وارسو). ولذا، فإذا كان المرسل قد أعلم الناقل بضرورة تسليم البضاعة إلى شخص آخر وما زالت البضاعة في الطريق أو لدى وصولها إلى مقصدها ، فإنه يجوز لهذا الشخص مقاضاة الناقل إن هلكت البضاعة أو تلفت ولو لم يرد اسمه في وثيقة شحن البضاعة (مادة ١٢ / ٣ اتفاقية وارسو).

وجدير بالملاحظة انه ، قد يحق لكل من المرسل والمرسل إليه رفع دعوى التعويض على الناقل إذا لحق بكل منهما ضرر من جراء عدم تنفيذ عقد النقل ، ولكن لا يلتزم الناقل في هذه الحالة بدفع التعويض مرتين ، وإنما تقدر قيمة البضائع مرة واحدة ، ولا يحتسب للمرسل أو المرسل إليه سوى التعويض الناتج عن الضرر الزائد على قيمة البضائع^١.

وقد أقر القضاء الفرنسي^٢ بحق شركة التأمين ، المؤمن لديها على البضاعة والتي دفعت التعويض للمرسل أو المرسل إليه ، في أن ترفع دعوى المسؤولية على

^١ د. محمد فريد العريني ، د. محمد السيد الفقي ، مرجع سابق ، ص ٦٢٢ ؛ د. د. مصطفى البنداري ، مرجع سابق ، ص ٤٠٩.
^٢ انظر في ذلك :

Cass. com., 13 novembre 2002, publié sur le site : <https://www.legifrance.gouv.fr/affichJuriJudi.do?idTexte=JURITEXT000007456307>, ٢٠١٧ / ٣ / ٢٦ آخر تاريخ للزيارة ; Cass. com., 14 decembre 1977, Bull. V, 1977, n° 294, p. 250 ; Cour d'appel de Paris, 3 mars 2000 , publié sur le site : <https://www.legifrance.gouv.fr/affichJuriJudi.do?idTexte=JURITEXT000006935959>, ٢٠١٧ / ٣ / ٢٦ آخر تاريخ للزيارة.

الناقل الجوي بمقتضى قاعدة الحلول العيني. فالشركة تحل محل المرسل أو المرسل إليه في حقوقه ومنها حقه في استعمال دعوى المسؤولية.

وفي نفس هذا الاتجاه ، فقد قضت محكمة النقض بأبوظبي بأنه " لما كان من المقرر أن مؤدى حلول شركة التأمين محل المؤمن له في الرجوع على الغير المسئول عن الضرر بما دفعته من تعويض عن هذا الضرر إلى المؤمن له ، أنها تستعمل حق المؤمن له في الرجوع على المسئول عن الضرر المشمول بالتأمين ، والدعوى التي تستعملها شركة التأمين - في هذه الحالة - هي ذات دعوى المؤمن له قبل الغير المسئول عن ذلك الضرر ، وهي إما أن يكون أساسها المسؤولية العقدية إذا كانت هناك علاقة عقدية بين المؤمن له وبين المسئول عن الضرر أو يكون أساسها المسؤولية عن الفعل الضار إذا لم تكن بينهما علاقة عقدية " ١.

المطلب الثاني

المدعى عليه (Le défendeur)

المدعى عليه هو من توجه إليه الطلبات الأصلية بموجب صحيفة افتتاح الدعوى. ويختلف المدعى عليه بحسب ما إذا كان النقل قد تمّ من قبل شخص طبيعي ثم توفي ، أو من ناقلين متتابعين ، أو من ناقل متعاقد وآخر فعلي ، وتثور أيضاً ، في هذا الصدد ، مسؤولية تابعي الناقل ، وكذلك مسألة اختصاص الوكيل بالعمولة ووكالات السياحة وشركات التأمين مع الناقل الجوي ، وذلك كله على التفصيل التالي:

أولاً : حالة وفاة الناقل :

الأصل أن ترفع الدعوى على الناقل نفسه ، لكن إذا توفي الناقل ، فإن الدعوى تُقام ، وفقاً لنص المادة ٢٧ من اتفاقية وارسو ، على من يخلفونه وفي الحدود المقررة. كما تنص المادة ٣٢ من اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩ على أنه " في حالة وفاة الشخص الذي تقع عليه المسؤولية ، يجوز أن تُقام دعوى التعويض ، وفقاً

١ محكمة النقض بأبوظبي، الطعن رقم ١٤٥٧ لسنة ٢٠٠٩، جلسة ٢٠١٠/٢/٢٥، حكم منشور بشبكة قوانين الشرق، الموقع : <http://www.eastlaws.com/AhkamView.aspx?I=338352#503883> آخر تاريخ للزيارة ٢٠١٧/٥/٦.

لأحكام هذه الاتفاقية ضد اصحاب الحقوق الشرعيين في تركته " . ويستوي في ذلك أن يكون الناقل مالكا أو مستأجرا للطائرة أو ناقلا متعاقدا أو فعليا¹ . وبطبيعة الحال فإن هذا الحكم لا ينطبق إلا في حالة ما إذا كان الناقل شخصا طبيعيا ، أما إذا كان شخصا معنويا فلا مجال لانطباقه² .

ثانيا : حالة النقل المتتابع :

النقل المتتابع هو النقل الذي يتم من خلال خطوط جوية مختلفة ويتولاه بموجب عقد واحد أو عدة عقود عدد من الناقلين على طائراتهم بالتتابع³ . وقد ميّزت اتفاقيتا وارسو ومونتريال في تحديد المدعى عليه في حالة النقل المتتابع بين نقل الأشخاص ونقل البضائع والأمتعة ، وذلك على النحو التالي :

ا- فبالنسبة لنقل الأشخاص ، الأصل ألا تُرفع دعوى المسؤولية ، من قبل المسافرين أو خلفه ، إلا على الناقل الجوي الذي وقع الحادث أو التأخير الذي ترتّب عنه الضرر، وفي مرحلة النقل التي تولاها فقط. ومع ذلك ، فقد أجازت المادة ٢/٣٠ من اتفاقية وارسو رفع الدعوى على الناقل الأول ، ولو كان الضرر قد تحقق في مرحلة تولاها ناقل لاحق له ، إذا كان هذا الناقل قد تعهّد صراحة بمسئوليته عن الرحلة بأكملها. وهو نفس الحكم الذي أكدته المادة ٣٦ / ٢ من اتفاقية مونتريال بنصها على انه " في حالة النقل من هذا النوع ، لا يحق للراكب او لأي شخص يستمد منه حقه في التعويض ، الرجوع إلا على الناقل الذي تولى النقل الذي وقع خلاله الحادث او التأخير ، ما لم يكن الناقل الأول قد اخذ على عاتقه المسؤولية عن الرحلة بأكملها ، بموجب اتفاق صريح " .

1 د. عبد الفضيل محمد أحمد ، مرجع سابق ، ص ٣٥٠ .

2 د. محمد فريد العريني ، د. محمد السيد الفقي ، مرجع سابق ، ص ٦٣٣ .

3 وقد جاء في الفقرة الثالثة من المادة الأولى من اتفاقيتي وارسو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩ بشأن النقل المتتابع أن " النقل الذي يتولاه عدد من الناقلين الجويين المتتاليين يعتبر فيما يتعلق بأغراض هذه الاتفاقية نقلا واحداً غير متجزئ إذا ما اعتبره الاطراف عملية واحدة وذلك سواء اكان الاتفاق بشأنه قد ابرم في صورة عقد واحد او سلسلة من العقود ولا يفقد صفته الدولية بمجرد ان تنفيذ احد العقود او سلسلة منها يتم بالكامل داخل اقليم نفس الدولة " .

ب- وبالنسبة لنقل البضائع والأمتعة ، فإن للمرسل أن يرفع الدعوى على الناقل الأول ، وللمرسل إليه رفعها على الناقل الأخير ، ولكل منهما ، فضلاً عن ذلك ، مقاضاة الناقل الذي تولى مرحلة النقل التي وقع خلالها الهلاك أو الضياع أو التلف أو التأخير. ويكون هؤلاء الناقلون جميعاً مسؤولين على وجه التضامن إزاء المرسل إليه (مادة ٣/٣٠ اتفاقية وارسو ؛ ومادة ٣ / ٣٦ اتفاقية مونتريال).

وقد راعت الاتفاقيتان في الحكم المتقدم مصلحة المرسل والمرسل إليه عند التقاضي. فالمرسل يكون عادةً قريباً من الناقل الأول ، والمرسل إليه يكون قريباً من الناقل الأخير. وبتقريرها التضامن بين هؤلاء الناقلين جميعاً فقد كفلت للمضروب الحصول على حقه في التعويض في حالة إعسار أو إفلاس أحدهم.

ولكن ما يتعين ملاحظته في هذا الشأن أن اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ قد أعطت، في مادتها رقم ٣/٣٦ ، الحق في إقامة الدعوى على الناقل الجوي ، ليس فقط للمرسل والمرسل إليه بل أيضاً للراكب المسافر. وفي ذلك تنص المادة ٣/٣٦ من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ على أنه " ٣. فيما يتعلق بالأمتعة أو البضائع ، يحق للراكب أو للمرسل الرجوع على الناقل الأول ، كما يحق للراكب أو المرسل إليه صاحب الحق في الاستلام الرجوع على الناقل الأخير ، وفضلاً عن ذلك ، لكل من الراكب والمرسل والمرسل إليه الحق في الرجوع على الناقل الذي تولى مرحلة النقل التي وقع خلالها التلف أو الضياع أو التعيب أو التأخير ويكون هؤلاء الناقلون مسؤولين بالتضامن تجاه الراكب أو المرسل أو المرسل إليه ". وبهذا تكون ثغرة النقص الخاصة بنقل الأمتعة التي كانت موجودة في اتفاقية وارسو قد تمت تغطيتها. فإذا كانت البضاعة المنقولة تخص كلاً من المرسل والمرسل إليه ، فإن الأمتعة تخص الراكب المسافر أيضاً.

ويلاحظ أن الحكم السابق الذي وضعته اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ قد روعي فيه أن يكون المدعى عليه قريباً من المدعي. فإذا كان المدعي هو المرسل ، فلا شك

في أنه سيكون من الأيسر له مقاضاة الناقل الأول القريب منه. وفي المقابل ، فسيكون الأفضل للمرسل إليه أو الراكب مقاضاة الناقل الأخير باعتباره الأقرب إليه. أما إذا كان مكان وقوع الضرر مجهولا ، فلن يكون أمام المضرور سوى مقاضاة الناقل الأول إذا كان المضرور هو المرسل ، والناقل الأخير في حالة كون المضرور هو المرسل إليه¹.

ثالثا : الناقل المتعاقد والناقل الفعلي :

وفقا للمادة ٣٩ من اتفاقية مونتريال فإن الناقل المتعاقد هو الطرف الأساسي في عقد النقل الجوي أما الناقل الفعلي فهو يقوم بمقتضى ترخيص من الناقل المتعاقد ، بكل او بجزء من عملية النقل.

وتثور الصعوبة في تحديد الشخص الذي يتعين الرجوع عليه عندما يقوم بتنفيذ النقل ناقلون متعاقدون وناقلون فعليون ، خاصة في ظل صمت اتفاقية وارسو عن معالجة هذه المشكلة. ولكن تداركت هذا الأمر اتفاقية جوادا لاخارا الموقعة في المكسيك في ١٨ سبتمبر عام ١٩٦١ والمكملة لاتفاقية وارسو ، حيث نصت في مادتها السابعة على انه " يجوز إقامة دعوى المسؤولية فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي ، إما على هذا الناقل أو على الناقل المتعاقد أو على كل منهما مجتمعين أو منفصلين. وإذا أقيمت الدعوى على أيهما بمفرده جاز له أن يطلب ضم الآخر إلى هذه الدعوى. وينظم قانون محكمة النزاع أثر هذا الضم والإجراءات الخاصة به ". وهو نفس ما أكدته المادة ٤٠ من اتفاقية مونتريال ، بنصها على انه إذا قام ناقل فعلي بكل او بجزء من النقل الذي يخضع لأحكام هذه الاتفاقية ، وفقا للعقد المشار اليه في المادة ٣٩ ، فإن الناقل المتعاقد والناقل الفعلي يكون كلاهما ، ما لم ينص على غير ذلك في هذا الفصل ، خاضعا لأحكام هذه الاتفاقية ، الاول بالنسبة لمجمل عملية النقل موضوع العقد ، والثاني بالنسبة للنقل الذي يقوم به فقط. كما تنص المادة ٤١ / ٢ من ذات الاتفاقية على انه " تعتبر الافعال والامتناع من قبل الناقل

¹ د. محمود مختار بريري ، قانون الطيران وقت السلم ، الطبعة الاولى ، دار الفكر العربي ، ١٩٧٧ ، ص ٦ ؛ د. عبد الفضيل محمد أحمد ، مرجع سابق ، ص ٣٥٢.

المتعاقد او تابعيه ووكلائه ، في نطاق ممارستهم لوظائفهم - فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي - افعالا وامتناعا من قبل الناقل الفعلي ايضا . ومع ذلك فان اي من هذه الافعال او الامتناع لا يخضع الناقل الفعلي لمسؤولية تتجاوز المبالغ المشار اليها في المواد (٢١ و ٢٢ و ٢٣ و ٢٤) وأي اتفاق خاص يتحمل الناقل المتعاقد بمقتضاه التزامات لا تفرضها هذه الاتفاقية ، وأي تنازل عن حقوق او اوجه دفاع تمنحها هذه الاتفاقية ، وأي اقرار خاص بوجود مصلحة في التسليم الى الجهة المقصودة وفق للمادة (٢٢) ، لا يؤثر على الناقل الفعلي إلا بموافقته .

وتطبيقا لما سبق فقد قضت المحكمة العليا بالخرطوم في عام ٢٠٠٧ برفض الطعن المقام من شركة مصر للطيران ضد حكم استئناف الخرطوم الصادر في عام ٢٠٠٦ الذي أيد بدوره حكم محكمة الدرجة الأولى " الذي قضى بمسؤولية شركة مصر للطيران تأسيسا على أن الوقائع الثابتة للمحكمة تتحصل في أنه في ٨ / ٢ / ٢٠٠٤ م غادر المطعون ضده الخرطوم إلى القاهرة على الخطوط الجوية الكينية ومن القاهرة إلى روما على شركة مصر للطيران " الطاعنة " ومن روما إلى جنيف على الخطوط الجوية الإيطالية ، وعند مدينة الوصول وهي جنيف فقد المطعون ضده أمتعته والتي بلغت قيمتها ٨١٤.٤ دولار ، وقد فشلت الطاعنة في تسليم المطعون ضده أمتعته المفقودة ، ولذا أقام المطعون ضده الدعوى أعلاه في مواجهة الطاعنة بصفتها الناقل المتعاقد طالبا القضاء له بأن تقوم الطاعنة بتسليمه أمتعته المفقودة أو قيمتها المبينة أعلاه ، وأن تدفع له مبلغ ٨٠٠ دولار أمريكي قيمة الأمتعة التي قام بشرائها والرسوم وأتعاب المحاماة الاتفاقية وقدرها ٥٠٠.٠٠٠ دينار. فأنكرت الطاعنة الدعوى وبعد سماع البيّنات انتهت محكمة الموضوع إلى إصدار حكم يقضي بأن تدفع الطاعنة للمطعون ضده بمبلغ ٢٣٢.٠٢٠ دينار تعويض عن أمتعته المفقودة والرسوم والأتعاب ، وكان محامي الشركة الطاعنة قد نعى على الحكم المطعون فيه مخالفته للقانون والخطأ في تطبيقه لما قضى بتأييد قضاء محكمة الموضوع لمخالفته نص المادة (٣/٣٠) من معاهدة وارسو ١٩٢٩م ذلك لأن الناقل الأول هو الخطوط الجوية الكينية ، والناقل الأخير الخطوط الجوية الإيطالية وفي هذه الحالة تتعدّد

مسئولية ضياع الأمتعة على واحدة من الشركتين الناقلتين الأولى أو الأخيرة. وقد حسمت المحكمة العليا ذلك الجدل بحكمها بأن ضياع الأمتعة في حالة تعدد الناقلين يعطي المدعي ، طبقا لاتفاقية جوادا لآخارا ١٩٦١ والمكملة لاتفاقية وارسو ، الخيار في مقاضاة الناقل الفعلي أو الناقل المتعاقد أو مقاضاتهما معا^١ .

ويلاحظ انه طبقا للمادتين ٧ من اتفاقية جوادا لآخارا و ٤٠ من اتفاقية مونتريال يجوز إقامة دعوى المسؤولية فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي ، إما على هذا الناقل أو على الناقل المتعاقد أو على كل منهما مجتمعين أو منفصلين. وإذا أُقيمت الدعوى على أيهما بمفرده جاز له أن يطلب ضم الآخر إلى هذه الدعوى. وينظم قانون محكمة النزاع أثر هذا الضم والإجراءات الخاصة به. وبناء عليه ، فإذا رفعت الدعوى على الناقل المتعاقد بمفرده أو الناقل الفعلي فقط جاز لكل منهما بموجب طلب عارض إدخال الآخر في الخصومة. ووفقا لنص المادة ١١٧ من قانون المرافعات المصري فللخصم أن يدخل في الدعوى من كان يصح اختصاصه فيها عند رفعها ، ويكون ذلك بالإجراءات المعتادة لرفع الدعوى ، أي بصحيفة تعلن للشخص المطلوب اختصاصه يراعى فيها كل ما يتطلبه القانون في تحرير صحف الدعاوى وإعلانها مع مراعاة مواعيد الحضور. فلا يكفي لاختصاص الغير إذا إيداء هذا الطلب شفاهة أثناء الجلسة ، لصعوبة افتراض وجود الغير المراد اختصاصه بالجلسة^٢ .

كما يجوز للمحكمة ، ولو من تلقاء نفسها ، طبقا لنص المادة ١١٨ من قانون المرافعات ، ان تأمر بإدخال من ترى إدخاله لمصلحة العدالة أو لإظهار الحقيقة. وبالتالي يجوز لها إدخال من لم ترفع عليه الدعوى ، سواء كان الناقل المتعاقد أو الناقل الفعلي ، إذا رأت في ذلك تحقيق مصلحة العدالة أو إظهار الحقيقة. وتعين

^١ حكم المحكمة العليا بالخرطوم ، جلسة ٢٩ / ٩ / ٢٠٠٧ ، في الطعن رقم م ع/ط م/٦٧٦/٢٠٠٧م ، حكم منشور بشبكة قوانين الشرق على الموقع الالكتروني :

<http://www.eastlaws.com/AhkamView.aspx?l=299252#345052>.

تاريخ آخر زيارة للموقع ١٤ / ٥ / ٢٠١٧.

^٢ انظر في تفصيل ذلك ، د. أسامة الروبي ، مرجع سابق ، ص ٢٨٢ وما يليها.

المحكمة ميعادا لا يجاوز ثلاثة أسابيع لحضور من تأمر بإدخاله ومن يقوم من الخصوم بإدخاله ويكون ذلك بالإجراءات المعتادة لرفع الدعوى. وعادة ما تكلف المحكمة بذلك الخصم الذي ترى أن إدخال الغير يكون لصالحه. ويتم اختصام الغير في هذه الحالة كذلك بالإجراءات المعتادة لرفع الدعوى.

رابعا : الرجوع على الوكيل بالعمولة ووكالات السياحة :

الوكيل بالعمولة في النقل الجوي هو الشخص الذي يقوم بإبرام عقد النقل الجوي مع الناقل باسمه ولحساب الراكب أو مرسل البضاعة^١. وقد عرفت المادة ٢٧٣ من قانون التجارة المصري الجديد الوكالة بالعمولة للنقل بأنها " ١ - عقد يلتزم بمقتضاه الوكيل بان يبرم باسمه ولحساب موكله عقدا لنقل أشياء أو عقد لنقل أشخاص وبأن يقوم عند الاقتضاء بالعمليات المرتبطة بهذا النقل . ٢- إذا تولى الوكيل بعمولة النقل بوسائله الخاصة اعتبر ناقلا وتسرى عليه أحكام عقد النقل "

ويلاحظ انه يتعين التفرقة بين الحالة التي يتولى فيها الوكيل بالعمولة النقل بوسائله الخاصة ، سواء بشكل جزئي أو كلي ، حيث يعد ناقلا ويكون للمسافر أو لمرسل البضاعة رفع دعوى المسؤولية عليه في حالة وقوع الضرر. أما إذا اقتصر دور الوكيل بالعمولة على إبرام العقد دون تدخل من جانبه في تنفيذه ، فإنه لا يسأل في هذه الحالة سوى باعتباره وكيلا بالعمولة للنقل وتحدد مسؤوليته طبقا للقواعد العامة^٢.

وطبقا للمادة ٢٧٧ من قانون التجارة الجديد " يضمن الوكيل بالعمولة للنقل سلامة الراكب أو الشيء موضوع النقل . ويقع باطلا كل اتفاق على غير ذلك " ، أي انه طبقا لهذا النص يصبح مسئولاً وضامناً لسلامة الراكب أو البضائع منذ تاريخ

^١ د. محمود مختار بريري ، د. عمر فؤاد عمر ، القانون الجوي ، دار النهضة العربية ، ٢٠٠٣ ، ص

١٤٠.

^٢ المرجع السابق ، ص ١٤٢.

استلامها. والتزامه في هذه الحالة يعد التزاما بتحقيق نتيجة ، ولا يستطيع دفع مسؤوليته إلا بإثبات السبب الأجنبي^١.

ووفقا لنص المادة ٢٨١ من قانون التجارة ، يكون لكل من الموكل والناقل رجوع مباشر على الآخر للمطالبة بالحقوق الناشئة عن عقد النقل ، وكذلك لكل من الراكب أو المرسل إليه والناقل رجوع مباشر على الآخر للمطالبة بالحقوق المذكورة ، وفي جميع الأحوال يجب إدخال الوكيل بالعمولة للنقل في الدعوى.

وبشأن الوكالات السياحية التي تخصص في تنظيم رحلات للسائحين أو المسافرين بشكل عام أو تتوسط في عملية نقل البضائع ويقتصر دورها على مباشرة إجراءات الحجز على الطائرات لصالح الراكب أو الشاحن ، أي أنها لا تتعاقد باسمها وإنما باسم الراكب أو الشاحن الذي تقوم بالحجز لصالحه ، فهي تقوم بخدمات لصالحهما مقابل عمولة ، ولا تكتسب بالتالي صفة الناقل الجوي^٢.

أما إذا قامت الوكالات السياحية بإبرام عقود النقل مع المسافرين أو أصحاب البضائع واستأجرت طائرات ومارست عملية النقل فإنها تعد ناقلا جويا. فإذا أبرمت العقد فقط ثم انفتحت مع ناقل على تنفيذها ، فإنها تعد ناقلا متعاقدًا بينما يعد الناقل الجوي الذي ينفذ العقد ناقلا فعليا ، ويجوز للراكب أو الشاحن الرجوع عليهما واختصاصهما في دعوى المسؤولية وفقا لأحكام اتفاقية مونتريال^٣ السابق الإشارة إليها بشأن الناقل المتعاقد والناقل الفعلي.

خامسا : الرجوع على تابعي الناقل :

يعتبر تابعا كل شخص يستخدمه الناقل في تنفيذ الالتزامات المترتبة على عقد النقل. وقد أوضحت المادة ٢١٣ من قانون التجارة المصري الجديد أن مسؤولية

^١ تنص المادة ٢٧٨ من قانون التجارة على انه " ١ - يسأل الوكيل بعمولة للنقل من وقت تسلمه الشيء موضوع النقل عن هلاكه كليا أو جزئيا أو عن تلفه أو التأخير في تسليمه ، ولا يجوز أن ينفي هذه المسؤولية إلا بإثبات القوة القاهرة أو العيب الذاتي في الشيء أو خطأ الموكل أو المرسل إليه . ٢- في نقل الأشخاص يسأل الوكيل بالعمولة للنقل عن التأخير في الوصول وعمّا يلحق الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل من أضرار بدنية أو غير بدنية ، ولا يجوز أن ينفي هذه المسؤولية إلا بإثبات القوة القاهرة أو خطأ الراكب ."

^٢ د. عبد الفضيل محمد أحمد ، مرجع سابق ، هامش ٢ ، ص ٢٢٨.

^٣ المرجع السابق ، هامش ٢ ، ص ٢٢٩.

الناقل تشمل أفعال تابعيه التي تقع منهم أثناء قيامهم بخدماتهم. كما أكدت هذه المادة انه يقع باطلا كل شرط يقضى بإعفاء الناقل من المسؤولية عن أفعال تابعيه.

وتأكيداً لذلك ، فقد قضت محكمة النقض المصرية في الطعن الذي تتحصل وقائعه في أن " المطعون عليهما أقاما الدعوى رقم ٧٣٤ سنة ١٩٧٦ مدني جنوب القاهرة الابتدائية بطلب الحكم بإلزام الطاعنة بأن تدفع لهما مبلغ ٥٠٠٠٠٠ جنيه ، وقالوا شرحاً للدعوى أن المرحومة مورثتهما ومورثة القصر المسؤولين بولاية المطعون عليه الأول ، كانت ضمن ركاب الطائرة التابعة للطاعنة التي سقطت بتاريخ ١٩٧٣/٢/٢١ بصحراء سيناء واحترقت بمن فيها نتيجة خطأ قائدها التابع للطاعنة خطأ جسيماً أدى إلى وفاة المورثة المذكورة ولما كانت الطاعنة مسئولة عن خطأ تابعها ، فضلاً عن مسئوليتها باعتبارها طرفاً في عقد النقل الذي يلتزم الناقل بموجبه ، بتوصيل المسافر سليماً إلى جهة الوصول فقد أقاما الدعوى بطلباتها سائلة البيان. وبتاريخ ١٩٧٦/٤/٣ نديت المحكمة مدير الهيئة المصرية العامة للطيران المدني ومدير كلية الدفاع الجوي ليقوم كل منهم بنفسه أو يندب أحد الخبراء المختصين التابعين له لبيان أسباب الحادث وبعد أن قدم الخبراء تقريرهم ، طلب المطعون عليهما الحكم بإلزام الطاعنة بأن تدفع مبلغ ٢٦٠٠٠٠٠ فرنك فرنسي، وبتاريخ ١٩٧٧/١/٢٩ حكمت المحكمة بإلزام الطاعنة بأن تدفع لهما ما يعادل ٢٦٠٠٠٠ فرنك فرنسي بالجنيه المصري محسوباً على أساس الصرف في ١٩٧٣/٢/٢١. استأنفت الطاعنة هذا الحكم لدى محكمة استئناف القاهرة بالاستئناف رقم ١١٥٩ سنة ٩٤ ق مدني القاهرة.

وبتاريخ ١٩٧٧/١١/٣٠ حكمت المحكمة بتأييد الحكم المستأنف. طعنن الطاعنة في هذا الحكم بطريق النقض ، ودفع المطعون عليه الأول بعدم قبول الطعن وقدمت النيابة العامة مذكرة أبدت فيها الرأي برفض الدفع ورفض الطعن .

وقد قررت محكمة النقض في هذا الشأن ان " المستفاد من نصوص المواد ١٧ و ٢٠ و ٢٢ من اتفاقية فارسوفيا الدولية للطيران المدني المعدلة ببرتوكول لاهاي الذي

وافقت عليه مصر بالقانون رقم ٦٤٤ لسنة ١٩٥٥ - وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة - أن الناقل الجوي يكون مسئولاً عن الضرر الذي يقع في حالة وفاة أو إصابة أي راكب إذا كانت الحادثة التي تولد عنها الضرر قد وقعت على متن الطائرة أو أثناء عمليات الصعود أو الهبوط وهذه المسئولية مبنية على خطأ مقترض في جانب الناقل ولا ترتفع عنه إلا إذا أثبت أنه هو وتابعيه قد اتخذوا كافة التدابير اللازمة لتفادي وقوع الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها ". وانتهت المحكمة العليا إلى رفض الطعن تأسيساً على أن " لمحكمة الموضوع تحصيل فهم الواقع وتقضي بما يطمئن إليه وجدانها وحسبها أن تقييم قضاءها على ما يكفي لحمله وإذا كانت قد خلصت في حدود سلطتها التقديرية إلى وقوع خطأ جسيم من قائد الطائرة الطاعنة أدى إلى وقوع الحادث وتوافر مسئولية الطاعنة عنه وأقامت قضاءها في هذا الشأن على ما يكفي لحمله ، ومن ثم فإن النعي - خلط الحكم بين قيام رابطة السببية بين الخطأ والضرر وبين مجرد وجود علاقة بين الوقائع والضرر إذ اعتبر رابطة السببية قائمة لمجرد وجود العلاقة بين الوفاة وبين وقائع ملكية الطائرة للطاعنة [مؤسسة الخطوط الجوية الليبية] وقيام عقد النقل وخروج قائد الطائرة عن الخط الملاحي إلى أجواء أخرى منشور عنها دولياً أنها مناطق حربية ، وفي حين أن هذا الخطأ من قبل الطائرة البالغ أقصى درجات الجسامة يعتبر المخطئ فيه غير بالنسبة للطاعنة الناقلة في عقد النقل المحدد مداه وأغراضه - لا يعدو أن يكون في حقيقته جديلاً موضوعياً في تقدير محكمة الموضوع للأدلة وهو ما لا يجوز أمام محكمة النقض " ^١.

والحقيقة ان اتفاقية وارسو لم تتناول بالتنظيم مسألة رجوع المضرور في عملية النقل على تابعي الناقل. ولهذا إذا ما أقيمت الدعوى على هؤلاء التابعين فما كان بإمكانهم التمسك بمبدأ المسئولية المحددة لأنهم ليسوا طرفاً في عقد النقل ولا يرتبطون بالتالي بالمضرورين بأي عقد من العقود ، وإنما تتم مقاضاتهم وفقاً لأحكام

^١ نقض مدني ، جلسة ١٩٨١/٦/٢٣ ، الطعن رقم ١٤١ لسنة ٤٨ ق ، مجموعة المكتب الفني ، س ٣٢ ، ج ٢ ، ص ١٩١٦ .

المسئولية التّقصيرية. ولهذا فقد استحدثت بروتوكول لاهاي مادة جديدة اتخذت الرقم ٢٥ (أ) من اتفاقية وارسو ، وقد نصت على انه " ١- إذا رُفعت الدعوى على تابع للناقل بناء على ضرر مما هو مذكور في هذه الاتفاقية ، جاز لهذا التابع ، متى أثبت أنه كان يعمل في نطاق وظيفته ، أن يستفيد من حدود المسئولية التي يستطيع الناقل التمسك بها طبقاً للمادة (٢٢). ٢- ولا يجوز أن يزيد على الحدود المذكورة المبلغ الكلي للتعويض الذي يمكن الحصول عليه في هذه الحالة من الناقل وتابعيه. ٣- ولا تنطبق نصوص الفقرتين الأولى والثانية من هذه المادة إذا ثبت أن الضرر يرجع إلى فعل أو امتناع من جانب التابع قد تمّ إما بنية إحداث ضرر ، وإما عن رعونة ووعي باحتمال نشوب ضرر " .

وقد أكدت اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ ، الأحكام السابقة المتعلقة بتابعي الناقل ، في المادتين ٤٣ و ٤٤ منها ، حيث نصت المادة ٤٣ على ان التابعين والوكلاء : " فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي ، فإن كل تابع او وكيل لهذا الناقل او للناقل المتعاقد ، اذا ما اثبت انه قد تصرف في نطاق ممارسته لوظيفته ، يحق له الاستفادة من شروط وحدود المسئولية المقررة بمقتضى هذه الاتفاقية للناقل الذي يتبعه او يعمل وكيلا له ، إلا اذا ثبت انه تصرف بطريقة تحول دون الاستناد الى حدود المسئولية وفقا لهذه الاتفاقية. كما نصت المادة ٤٤ من هذه الاتفاقية على انه " فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي ، فان مجموع مبالغ التعويض التي يجوز الحصول عليها من هذا الناقل ومن الناقل المتعاقد ومن تابعيهما ووكلائهما اذا كانوا قد تصرفوا في نطاق ممارستهم لوظائفهم ، لا يجوز ان يزيد عن اقصى تعويض يمكن فرضه على الناقل المتعاقد او على الناقل الفعلي بمقتضى هذه الاتفاقية على ان المسئولية التي تلقى على عاتق اي من الاشخاص المذكورين في هذه المادة لا يجوز ان تتعدى الحد الذي ينطبق عليه " .

وما سبق يؤكد أهمية اتفاقية مونتريال التي كفلت في الحقيقة العديد من الضمانات سواء للمضروب أو للناقل وتابعيه ، كما حدثت من ناحية أخرى من مسألة تتبع البروتوكولات والوثائق الدولية المتعددة المكملة لاتفاقية وارسو^١.

وفيما يتعلق بالنقل الداخلي ، فطبقا لنص المادة ٢٩٣ من قانون التجارة "

١- إذا أقيمت دعوى التعويض على أحد تابعي الناقل أو أحد وكلائه جاز له التمسك بتحديد المسؤولية المنصوص عليها في المادة ٢٩٢ من هذا القانون إذا ثبت أن الفعل الذي أحدث الضرر وقع منه أثناء تأدية وظيفته. ٢ - ولا يجوز لتابع الناقل أو وكيله التمسك بتحديد مسؤوليته إذا ثبت أن الضرر نجم عن فعل أو امتناع منه أثناء تأدية وظيفته بقصد إحداث الضرر أو برعونة مقرونة بإدراك احتمال وقوع الضرر . ٣ - ولا يجوز أن يزيد مجموع ما يحصل عليه طالب التعويض من الناقل وتابعيه ووكلائه عن الحدود المنصوص عليها في المادة ٢٩٢ من هذا القانون " ^٢.

سادسا : اختصاص شركة التأمين :

يجوز للمدعى في دعوى مسؤولية الناقل الجوي اختصاص شركة التأمين بجوار الناقل الجوي بناء على وثيقة التأمين المعقودة بينهما لكي تضمن أداء مبلغ التعويض الذي قد يحكم به لمصلحة المدعي إذا ما ثبتت مسؤولية الناقل عن الحادث المطالب بتعويض الضرر الناشئ عنه.

^١ وافق عليها رئيس الجمهورية بموجب قراره رقم ٢٧٦ لسنة ٢٠٠٤ بتاريخ ٢٨ / ٨ / ٢٠٠٤ ، الجريدة الرسمية ، العدد ١٦ ، بتاريخ ٢٣ / ٤ / ٢٠٠٥ ، وتم العمل بموجب هذا القرار منذ تاريخ ٢٥ / ٤ / ٢٠٠٥ .
^٢ تنص المادة ٢٩٢ من قانون التجارة المصري الجديد على انه " ١ - لا يجوز في حالة نقل الأشخاص أن يجاوز التعويض الذي يحكم به على الناقل الجوي مائة وخمسين ألف جنيه بالنسبة إلى كل مسافر إلا = إذا اتفق صراحة على تجاوز هذا المبلغ . ٢ - وفي حالة نقل الأمتعة والبضائع لا يجوز أن يجاوز التعويض خمسين ألف جنيه عن كل كيلو جرام . ومع ذلك إذا أعلن المرسل عند تسليم الأمتعة أو البضائع إلى الناقل أنه يعلق أهمية خاصة على تسليمها في مكان الوصول نظرا لقيمتها ودفع ما يطلبه الناقل من أجره إضافية نظير ذلك ، ألتمز الناقل بإداء التعويض بمقدار القيمة التي أعلنها المرسل إلا إذا أثبت الناقل أنها تجاوز القيمة الحقيقية للشيء. ٣- وبالنسبة إلى الأشياء الصغيرة أو الشخصية التي تبقى في حراسة المسافرين أثناء السفر لا يجاوز التعويض الذي يحكم به لكل مسافر عن تلك الأشياء خمسمائة جنيه . ٤- ولا يجوز للناقل الجوي التمسك بتحديد المسؤولية المنصوص عليها في هذه المادة إذا ثبت أن الضرر نجم عن فعل أو امتناع من الناقل أو من تابعيه أو وكلائه أثناء تأدية وظائفهم بقصد إحداث الضرر أو برعونة مقرونة بإدراك احتمال وقوع الضرر " .

ولكن من البديهي ، في هذا الصدد ، ملاحظة أن مسؤولية شركة التأمين عن التعويض تدور وجودا وعدما مع مسؤولية الناقل الجوي. وتطبيقا لذلك ، فقد قضت محكمة النقض المصرية بأنه " متى كان اختصام شركة التأمين أمام محكمة الموضوع مبناه وثيقة التأمين المعقودة بينها كمؤمنة وبين شركة مصر للطيران كمؤمن لها تضمن شركة التأمين بموجبها أداء مبلغ التعويض الذي يحكم به ضد شركة مصر للطيران إذا ما ثبتت مسؤوليتها قبل الغير عن الحادث المطالب بتعويض الضرر الناشئ عنه ، وكان الثابت أن الحكم المطعون فيه - والذي لم يقبل الطعن عليه بالنسبة لشركة الطيران (المؤمن لها) - قد قضى برفض الدعوى لانتفاء مسؤولية الشركة المذكورة عن حادث الطائرة المطالب بالتعويض من أجله ، فإن لازم ذلك زوال السبب الذي تقوم عليه مخاصمة شركة التأمين (الشركة المؤمنة) بانتفاء مسؤولية المؤمن لها بحكم نهائي ، ومن ثم فإن الطعن بالنسبة لشركة التأمين يكون غير مقبول أيضا تبعا لعدم قبوله بالنسبة للشركة المؤمن لها " ¹.

كما قضت محكمة تمييز دبي ، في هذا الشأن ، بأنه ((حيث إن الطعن أقيم على سببين تنعي الطاعنة بالسبب الأول منهما على الحكم المطعون فيه مخالفة القانون والفساد في الاستدلال ومخالفة الثابت في الأوراق إذ قضى برفض الدعوى قبل المطعون ضدها الثانية بمقولة أن البضاعة تمت مصادرتها من قبل سلطات الأمن في الاتحاد السوفيتي وأنه تم الاستيلاء على البضاعة ، وأن الاستيلاء من الاستثناءات من التغطية التأمينية ، في حين أن الثابت بالمستندات أن بضائع الطاعنة قد فقدت ، وأن وثيقة تأمين هذه البضائع ضد الفقد أو التلف ، وأنها لم توقع على أي شروط أو استثناءات على الوثيقة كما ورد بالحكم المطعون فيه وإذا لم يلزم الحكم المطعون فيه المطعون ضدها الثانية بالتضام مع المطعون ضدها الأولى بالمبلغ المقضي به فإنه يكون معيباً مما يستوجب نقضه.

¹ نقض مندي ، جلسة ١٥/٣/١٩٦٦ ، الطعن رقم ٢٨٣ ، لسنة ٣١ ق ، مجموعة المكتب الفني ، ص ١٧ ، ص ٥٨٥.

وحيث إن هذا النعي مردود ، ذلك أن من المقرر -في قضاء هذه المحكمة - وفقاً لما تقضي به المادة (١٠٣٤) من قانون المعاملات المدنية - بأن التزام المؤمن بأداء الضمان أو المبلغ المستحق إلى المؤمن له أو المستفيد على الوجه المتفق عليه لا يكون إلا عند تحقيق الخطر المؤمن منه المحدد في العقد مما مؤداه أنه يجوز في عقد التأمين الاتفاق على استبعاد بعض المخاطر بشروط معينة من التغطية التأمينية ، ويترتب على ذلك عدم الالتزام بالضمان إذا حدث الضرر نتيجة الخطر المستبعد ، ومن المقرر - وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة - أنه لا يجوز التمسك أمام محكمة التمييز بدفاع غير متعلق بالنظام العام يقوم على واقع لم يسبق طرحه أمام محكمة الموضوع ، لما كان ذلك ، وكان الحكم المطعون فيه قد أقام قضاءه برفض دعوى الطاعنة قبل المطعون ضدها الثانية على ما أورده بأسبابه من أن " البين من جدول بوليصة الشحن الجوي الملحق بوثيقة تأمين البضاعة موضوع الدعوى على أن التأمين يغطي كافة المخاطر المتعلقة بفقدان أو تلف البضاعة المؤمن عليها بالضرر باستثناء الاستيلاء أو المصادرة أو الإغفال أو الحجز (باستثناء القرصنة) وعواقب ذلك أو أي تهديد بمحاولة ذلك ولما كان البين للمحكمة أن البضاعة موضوع المطالبة تمت مصادرتها من قبل سلطات الأمن في الاتحاد الروسي وحيث أن المصادرة مستثناة من التغطية التأمينية - مما مفاده - أن المستأنف ضدها الثانية شركة للتأمين والحالة هذه غير ملزمة بتغطية التأمين على البضاعة المصادرة موضوع المطالبة " وإذا كان ما خلص إليه الحكم سائغاً ومما له أصل ثابت بالأوراق ولا مخالفة فيه للقانون ، وكان ما تثيره الطاعنة بسبب النعي من عدم توقيعها على الاستثناءات الواردة بوثيقة التأمين واقعاً غير متعلق بالنظام العام لم يسبق التمسك به أمام محكمة الموضوع فإن النعي يكون غير مقبول))^١ .

^١ محكمة تمييز دبي، الطعانان ١٣١ و ١٣٣ لسنة ٢٠٠٩ تجاري، جلسة ٢٠١٠/٢/٨، حكم منشور بشبكة قوانين الشرق، الموقع

<http://www.eastlaws.com/AhkamView.aspx?I=374165#631704>

آخر تاريخ للزيارة ٢٠١٧/٥/٦ .

• تطبيق الأحكام السابقة على النقل الجوي الداخلي :

لا يخفى أن الأحكام السابقة المتعلقة بتحديد أطراف دعوى مسئولية الناقل الجوي تنطبق على النقل الجوي الدولي ، ولكن إزاء عدم تناول المشرع المصري أغلب هذه الموضوعات في قانون التجارة الجديد ، فلا مفر من تطبيقها على النقل الجوي الداخلي. وما يؤيد هذه الوجهة من النظر أن المشرع المصري قبل صدور قانون التجارة في عام ١٩٩٩ قد أخضع أحكام المسئولية في النقل الجوي بنوعيه الدولي والداخلي لاتفاقية وارسو والاتفاقات المعدلة والمكملة لها ، وذلك بموجب المادة ١٢٣ من قانون الطيران المدني. ويضاف إلى ذلك ، أن المادة ١٢٣ سالفه الذكر بنصها على أن " تطبق أحكام اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارسو بتاريخ ١٢ أكتوبر سنة ١٩٢٩ والاتفاقيات الأخرى المعدلة والمكملة لها المنضمة إليها الجمهورية على النقل الجوي الدولي والداخلي وكذلك الاتفاقيات التي قد تنضم إليها الجمهورية فيما بعد في هذا الخصوص " فهي لم تتضمن أحكاما تخالف أو تعارض نص الفقرة الأخيرة من المادة الأولى من مواد إصدار قانون التجارة ، ومن ثم فلا يمكن اعتبارها ملغاة^١.

المبحث الثاني

الحكمة المختصة بدعوى المسئولية

التعريف بالاختصاص القضائي :

حينما تثور مشكلة قانونية يراد حلها عن طريق اللجوء إلى القضاء ، تطرح العديد من التساؤلات القانونية ، والتي يأتي في مقدمتها تحديد جهة القضاء التي تختص بالدعوى ، ثم تحديد أي من المحاكم داخل هذه الجهة هي المنوط بها الفصل في هذا النزاع. ومن هنا تظهر أهمية قواعد الاختصاص القضائي والتي تضع لنا حلولاً للتساؤلات السابقة . ولذا ، يعرف الاختصاص القضائي (La

^١ د. محمد فريد العريني ، د. محمد السيد الفقي ، مرجع سابق ، ص ٦٣٥.

compétence judiciaire) بأنه السلطة التي يخولها القانون لمحكمة ما في الفصل في نزاع معين يراد عرضه أمام القضاء¹.

وتتعدد قواعد الاختصاص : فمنها ما يحدد المشرع عن طريقها اختصاص كل جهة من جهات القضاء ، وهي قواعد الاختصاص الوظيفي أو الولائي ؛ ومنها ما تحدد اختصاص كل طبقة من طبقات المحاكم وهي قواعد الاختصاص النوعي ؛ كما توجد القواعد التي يمكن عن طريقها تقدير قيمة الدعوى ، سواء كان محلها مبلغا من النقود أو لم يكن محلها كذلك ، وهي قواعد الاختصاص القيمي ؛ وأخيرا القواعد التي تبين الاختصاص الإقليمي لكل محكمة من محاكم الطبقة الواحدة ، وهي قواعد الاختصاص المحلي. وتتضافر قواعد الاختصاص جميعا ، والتي ينظمها قانون المرافعات المدنية والتجارية ، في تحديد المحكمة التي تختص دون غيرها بنظر نزاع معين يراد رفعه أمام القضاء .

ويلاحظ في إطار تحديد المحكمة المختصة بدعوى مسئولية الناقل الجوي اختلاف هذه المحكمة بحسب طبيعة الدعوى المرفوعة على الناقل الجوي وتعلقها بنقل جوي داخلي أو دولي ، وهو ما سيكون محلا للبحث في المطالبين التاليين.

المطلب الأول

المحكمة المختصة بالدعوى

في النقل الجوي الداخلي

عندما يخفق الناقل الجوي في تنفيذ الإلتزامات التي يحملة بها عقد النقل الجوي ويترتب على ذلك ضرر لمستعمل الطائرة ، فمن البديهي أن يلجأ الأخير إلى

¹ انظر في ذلك : د. فتحي والي ، مرجع سابق ، ص ٢٢٥ ؛ د. أحمد السيد صاوي ، مرجع سابق ، ص ٣٧٧ ؛ د. نبيل إسماعيل عمر ، الوسيط في قانون المرافعات المدنية والتجارية (الاختصاص - الدعاوى - الخصوم) ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، ٢٠٠٦ ، ص ٤٥ ؛ وأنظر كذلك :

J. VINCENT, S. GUINCHARD, G. MONTAGNIER, A. VARINARD, *Institutions judiciaire*, DALLOZ, 5^e éditions 1999, p. 186 et 187 ; L. CADIET, *Droit judiciaire privé*, LITEC, 1992, p. 217 ; G. COUCHEZ, *op.*, p. 36 ; J. BEAUCHARD, La détermination des règles de compétence (d'attribution et territoriale); les extensions de compétence, *Dalloz action, Droit et pratique de la procédure civile*, Paris, Dalloz, 1999, n^{os} 319 et s., p. 74 et s.

القضاء للمطالبة بحقه في التعويض المناسب الذي يجبر هذا الضرر ، وهنا تثار مسألة تحديد المحكمة المختصة بنظر دعوى مسؤولية الناقل الجوي.

وحيث أن عقود النقل الجوي الداخلي تخضع لقانون التجارة المصري رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ ، الذي يقضي في مادته السادسة باعتبار النقل الجوي عملا تجاريا ، فإن تحديد المحكمة المختصة قيما ومحليا بنظر دعوى المسؤولية يكون وفقا لأحكام قانون المرافعات المدنية والتجارية المصري.

وبناء عليه ، تختص بدعوى مسؤولية الناقل الجوي قيما إما المحكمة الجزئية أو المحكمة الابتدائية بحسب قيمة التعويض الذي يطالب به المدعى. فتختص محكمة المواد الجزئية بالحكم ابتدائياً في دعوى مسؤولية الناقل الجوي إذا لم تتجاوز قيمتها أربعين ألف جنيه ويكون حكمها انتهائياً إذا كانت قيمة الدعوى لا تتجاوز خمسة آلاف جنيه (مادة ٤٢ مرافعات). بينما تختص بها المحكمة الابتدائية إذا تجاوزت قيمتها أربعين ألف جنيه ، ويكون حكمها انتهائياً إذا كانت قيمة الدعوى لا تتجاوز عشرة آلاف جنيه (مادة ٤٧ مرافعات).

وطبقا للقاعدة العامة في الاختصاص المحلي تختص محكمة موطن المدعى عليه بالدعوى ما لم ينص القانون على خلاف ذلك. فإن لم يكن للمدعى عليه موطن في الجمهورية يكون الاختصاص للمحكمة التي يقع في دائرتها محل إقامته. وإذا تعدد المدعى عليهم كان الاختصاص للمحكمة التي يقع في دائرتها موطن أحدهم (مادة ٤٩ مرافعات). مع ملاحظة انه في الدعاوى المتعلقة بالشركات ، كشركات النقل الجوي ، يكون الاختصاص للمحكمة التي يقع في دائرتها مركز إدارتها. ويجوز رفع الدعوى في المحكمة التي يقع في دائرتها فرع الشركة وذلك في المسائل المتصلة بهذا الفرع (مادة ٥٢ مرافعات).

فإذا لم يكن للمدعى عليه موطن ولا محل إقامة في الجمهورية ولم يتيسر تعيين المحكمة المختصة علي موجب الأحكام المتقدمة يكون الاختصاص للمحكمة التي يقع في دائرتها موطن المدعى أو محل إقامته فإن لم يكن له موطن ولا محل إقامة كان الاختصاص لمحكمة القاهرة (مادة ٦١ مرافعات).

ولكن تأسيساً على أن النقل الجوي يعد عملاً تجارياً فينعتد الاختصاص بنظر
الدعوى المتعلقة بالمسائل التجارية - باستثناء مسائل الإفلاس - لإحدى محاكم
ثلاث، وهي :

- ١- محكمة موطن المدعى عليه ، وفقاً للقاعدة العامة.
- ٢- أو للمحكمة التي تم الاتفاق ونفذ كله أو في جزء منه في دائرتها.
- ٣- أو للمحكمة التي يجب تنفيذ الاتفاق في دائرتها (مادة ٥٥ مرافعات) ،
وذلك كله وفقاً لاختيار المدعي للتيسير عليه ، نظراً لما تحتاجه المسائل
التجارية من عامل السرعة ^١.

المطلب الثاني

المحكمة المختصة بالدعوى

في النقل الجوي الدولي

أولاً : تعدد المحاكم المختصة بالدعوى وفقاً للاتفاقات الدولية :

تنص المادة ٢٨ من اتفاقية وارسو ، في إطار تحديدها للمحكمة المختصة
بنظر دعوى مسؤولية الناقل في مجال النقل الجوي الدولي ، على أنه " ١- يجب
على المدعي رفع دعوى المسؤولية طبقاً لاختياره في إقليم أحد الأطراف السامية
المتعاقدة ، إما أمام محكمة موطن الناقل أو المركز الرئيسي لنشاطه ، أو الجهة التي
يكون له فيها منشأة تولت عنه إبرام العقد ، وإما أمام محكمة جهة الوصول.
٢- وينظم قانون محكمة النزاع إجراءات الدعوى " .

وبناء على ذلك ، فيجب أن تقام الدعوى في إقليم إحدى الدول المتعاقدة وذلك
كي تضمن تقيد المحكمة المعروض عليها النزاع بنصوص وأحكام الاتفاقية. كما
يشترط لانعقاد الاختصاص للمحاكم المشار إليها في المادة ٢٨ سالف الذكر من
الاتفاقية أن تكون هذه المحاكم واقعة في إقليم إحدى الدول المنضمة لاتفاقية وارسو ،
وهو أمر بديهي حتى يمكن إلزامها وتقييدها بنصوص هذه الاتفاقية ^٢. ويسري على

^١ د. أسامة الروبي ، مرجع سابق ، ص ١٩٨.

^٢ د. محمد فريد العريني ، د. محمد السيد الفقي ، مرجع سابق ، ص ٦٢٩.

إجراءات التقاضي قانون المحكمة المعروض عليها النزاع ، وذلك تطبيقاً للقواعد العامة في الإسناد السائدة في القانون الدولي الخاص والمتعلقة بإجراءات التقاضي^١ .
والاختصاص الذي حددته المادة ٢٨ سالف الذكر يشمل جميع أنواع دعاوى المسؤولية التي يرفعها المتضررون أو ورثتهم ، سواء بالنسبة لحوادث الركاب المسافرين ، أو الأمتعة أو البضائع. ويلاحظ أن الاتفاقية قد استهدفت من تعدد المحاكم المختصة حماية المتضررين وورثتهم والتوسعة عليهم من أجل مقاضاة الناقل الجوي والحصول على التعويضات المستحقة في المكان الذي يكون أكثر يسراً بالنسبة إليهم. وعلى هذا الأساس أعطت الاتفاقية للمتضرر أن يختار رفع دعواه أمام إحدى المحاكم التالية :

١- محكمة موطن الناقل. والمقصود بذلك المحكمة التي يوجد بدائرتها موطن الممثل القانوني للناقل الجوي^٢ .

٢- محكمة المركز الرئيسي لنشاط الناقل الجوي ، أي المحكمة التي يوجد بدائرتها مركز الإدارة الرئيسي للناقل الجوي.

٣- المحكمة التي يكون للناقل في دائرتها مؤسسة أو منشأة تولت عنه إبرام عقد النقل.

١ د. فؤاد عبد المنعم رياض ، د. سامية راشد ، أصول تنازع القوانين وتنازع الاختصاص القضائي الدولي ، دار النهضة العربية ، ١٩٩٠ ، ص ١٩٦ .
٢ وقد قضت محكمة النقض المصرية في هذا الشأن برفض الطعن المقدم من شركة الطيران التي دفعت بعدم اختصاص المحاكم المصرية بنظر الدعوى على اعتبار أن المدعى عليه ليس له موطن أو محل إقامة في مصر ، مقررته أنه " وحيث إن هذا النعي غير سديد، ذلك أن النص في المادة ٣٠ من قانون المرافعات قد جرى على أنه "تختص محاكم الجمهورية بنظر الدعاوى التي ترفع على الأجنبي الذي ليس = له محل إقامة في الجمهورية وذلك في الأحوال الآتية (١) (٢) إذا كانت الدعوى متعلقة بمال موجود في الجمهورية أو كانت متعلقة بالتزام نشأ أو نفذ أو كان واجبا تنفيذه فيها" وكان الثابت بالأوراق ووثيقة التأمين أن عقد التأمين قد حرر في مصر وأن التأمين على الخيول يبدأ من رحلتها من القاهرة إلى نيويورك ومن ثم فإن التزام الشركة الطاعنة يكون قد نشأ في مصر ونفذ في جزء منه فيها ومن ثم فإن القضاء المصري يكون مختصاً بنظر الدعوى المتعلقة بهذا الالتزام ويكون الحكم المطعون فيه إذ قضى برفض الدفع بعدم اختصاص القضاء المصري وباختصاصه قد التزم صحيح القانون ولا يعيبه الخطأ في التسبب إذ لهذه المحكمة أن تقوم بتصحيحها دون أن تنتقضه ويكون النعي بهذا السبب غير مقبول " . نقض مدني مصري ، الطعن رقم ٧٣٣٥ لسنة ٦٥ ق ، جلسة ٨ / ٦ / ٢٠٠٦ ، مجموعة النقض ، س ٥٧ ، ص ٥٥٤ .

٤- محكمة جهة الوصول. والمقصود محكمة الدولة التي تمثل جهة الوصول للراكب المسافر أو للامتعة أو للبضائع ، أو المحكمة التي كان محددًا وصول الطائرة إليها. ولا عبرة في ذلك بمكان تسليم البضائع في حالة تطوع الناقل بتوصيلها إلى محل إقامة المرسل إليه ^١.

وإذا كانت الاتفاقية قد حددت اختصاص إحدى المحاكم المذكورة للنظر في الدعوى التي ستُرفع على الناقل المتعاقد الذي أبرم عقد النقل ، فإن اتفاقية جوادا لآخارا قد أضافت أيضاً ، في مادتها الثامنة ، المحاكم التي يقع في دائرتها موطن الناقل الفعلي أو محكمة المركز الرئيسي لنشاطه ، هذا كله مع بقاء حق المضرور في رفع دعواه على الناقل المتعاقد أمام إحدى المحاكم الأربعة السالفة الذكر.

ومن الجدير بالملاحظة أن اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ قد أضافت إلى المحاكم السابقة محكمة مختصة أخرى بالنسبة لنقل المسافرين عندما يكون الضرر متمثلاً في وفاة الراكب أو إصابته ، حيث أجازت المادة ٣٣ من الاتفاقية ^٢ للمضرور أو ورثته ، إضافة إلى المحاكم السابقة ، رفع الدعوى أمام محكمة تقع في إقليم إحدى الدول المتعاقدة بشرط أن يوجد في هذا الإقليم محل الإقامة الرئيسي والدائم للراكب (موطنه) وقت وقوع الحادثة ، وأن يكون للناقل في الإقليم المذكور خطوطاً يشغلها لنقل الركاب جواً ويزاول في هذا الإقليم أعماله بنقل الركاب في مبانٍ يستأجرها أو

١ د. عدلي أمير خالد ، مرجع سابق ، ص ١٢٨.

٢ تنص المادة ٣٣ من اتفاقية مونتريال على أنه : " ١. تقام دعوى التعويض ، وفقاً لاختيار المدعي ، في إقليم إحدى الدول الأطراف إما أمام محكمة محل إقامة الناقل ، أو أمام محكمة مركز أعماله الرئيسي ، أو أمام محكمة المكان الذي لديه فيه مركز أعمال تم بواسطته إبرام العقد ، أو أمام محكمة مكان نقطة المقصد. ٢. فيما يتعلق بالضرر الناجم عن وفاة الراكب أو إصابته ، يجوز رفع الدعوى أمام إحدى المحاكم المذكورة في الفقرة (١) من هذه المادة ، أو في إقليم إحدى الدول الأطراف الذي يوجد فيه محل الإقامة الرئيسي والدائم للراكب في وقت وقوع الحادثة والذي يشغل الناقل إليه ومنه خطوطاً لنقل الركاب جواً ، أما على متن طائراته الخاصة أو على متن طائرات ناقل آخر طبقاً لاتفاق تجاري ، ويزاول فيه ذلك الناقل الأول أعماله لنقل الركاب جواً من مبانٍ يستأجرها أو يملكها الناقل ذاته أو ناقل آخر يرتبط معه بارتباط تجاري ٣. لأغراض الفقرة (٢) ، أ. تعني عبارة (اتفاق تجاري) أي اتفاق ، بخلاف اتفاق الوكالة ، معقود بين الناقلين الجويين ويتعلق بتقديم خدماتهم المشتركة لنقل الركاب جواً . ب. تعني عبارة (محل الإقامة الرئيسي والدائم) مكان السكن الأوجد الثابت والدائم للراكب في وقت وقوع الحادثة . ولا تعتبر جنسية الراكب العامل الحاسم في هذا الصدد . ٤. تخضع المسائل الاجرائية لقانون المحكمة التي رفعت امامها الدعوى " .

يملكها ذاته أو ناقل آخر يرتبط معه باتفاق تجاري، خلاف اتفاق الوكالة ، معقود بين الناقلين الجويين ويتعلق بتقديم خدماتهم المشتركة لنقل الركاب جوا. وبذلك فقد أضيفت بموجب اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ محكمة جديدة تختص بنظر دعوى مسئولية الناقل الجوي ، ولكن وفقا للشروط الآتية :

١- أن ينحصر مجال هذا الاختصاص الإضافي في حالات الضرر الناجم عن وفاة الراكب أو إصابته ، ولا يشمل حالات التأخير والأضرار التي تلحق بأمثلة الركاب ، والأضرار في حالة نقل البضائع.

٢- أن ينعقد الاختصاص الإضافي في إقليم إحدى الدول الأطراف في الاتفاقية للمحكمة التي يوجد في دائرتها محل الإقامة الرئيسي والدائم للراكب في وقت وقوع الحادثة. والمقصود بمحل الإقامة الرئيسي والدائم هو مكان السكن الأوحى الثابت والدائم للراكب في وقت وقوع الحادثة ، ولا عبارة بجنسية الراكب في هذا الصدد.

٣- أن يكون للناقل نشاط تجاري في محل إقامة الراكب الرئيسي والدائم. ويتمثل هذا النشاط التجاري في أعمال تشغيل خطوط نقل الركاب من هذا المحل وإليه.

٤- يتعين أخيرا ، لانعقاد الاختصاص لمحكمة محل إقامة الراكب الرئيسي والدائم أن يزاوَل فيه الناقل أعماله لنقل الركاب جواً من مبان يستأجرها أو يملكها الناقل ذاته أو ناقل آخر يرتبط معه باتفاق تجاري.

فإذا توافرت الشروط الأربعة السابقة ، كان للراكب أو ورثته ، إضافة إلى المحاكم السابقة ، رفع الدعوى أمام المحكمة التي يقع بدائرتها موطن الراكب وقت وقوع الحادث.

ووفقا للمادة ٣١ من اتفاقية وارسو^١ ، فإن قواعد الاختصاص بنظر دعوى مسئولية الناقل الجوي تعد من النظام العام ، فلا يجوز الاتفاق على مخالفتها أو تعديلها بالنسبة لمكان المحكمة أو نوعها. ويترتب على ذلك انه يبطل أي شرط يرد في عقد النقل الجوي ويهدف إلى منح الاختصاص لمحكمة أخرى خلاف المحاكم المشار إليها في الاتفاقيات المعنية. ، أو قصر هذا الاختصاص على محكمة بعينها من المحاكم التي عينتها تلك الاتفاقيات الدولية .

واستثناء مما تقدم ، فقد أقرت المادة ذاتها من اتفاقية وارسو للأطراف الحق في اللجوء إلى التحكيم فيما يتعلق بعقد نقل البضائع ، بشرط أن يجري التحكيم في جهات اختصاص المحاكم المنصوص عليها في المادة ١/٢٨ من الاتفاقية ، وأن تراعى الحدود القصوى للتعويض المنصوص عنها بالاتفاقية. وهو ذات الحكم الذي تبنته اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ ينصها في المادة ٣٤ منها على انه " : ١. مع مراعاة احكام هذه المادة ، يجوز ان يشترط. الطرفان في عقد نقل البضائع ان اي خلاف يتعلق بمسؤولية الناقل بمقتضى هذه الاتفاقية يسوى بالتحكيم. ويجب ان يكون مثل هذا الاتفاق كتابيا . ٢. تتم اجراءات التحكيم وفقا لاختيار صاحب المطالبة في احدى جهات الاختصاص القضائي المشار اليها في المادة (٣٣). ٣. يطبق المحكم او هيئة التحكيم احكام هذه الاتفاقية . ٤. تعتبر احكام الفقرتين (٢ و٣) من هذه المادة جزءا من كل بند او اتفاق خاص بالتحكيم ، ويكون باطلا وبدون اثر اي نص مخالف لهما في بند او اتفاق التحكيم ."

ثانيا : أهمية تحديد المحكمة المختصة بالدعوى :

تظهر أهمية تحديد المحكمة المختصة بالنظر في دعاوى مسئولية الناقل

الجوي من عدة جوانب أهمها :

^١ تنص المادة ٣١ من الاتفاقية على انه " يكون باطلا ولاغيا اي نص يرد في العقد وكذلك كل الاتفاقات الخاصة السابقة على وقوع الضرر اذا كان القصد من ذلك مخالفة الاطراف للقواعد المنصوص عليها في هذه الاتفاقية سواء اكان ذلك بتعيين القانون الواجب التطبيق او بتعديل قواعد الاختصاص ."

١- أن قانون المحكمة المختصة التي ترفع أمامها الدعوى هو الذي ينظم إجراءات هذه الدعوى ، (المادة ٢٨ / ٢ من اتفاقية وارسو ، والمادة ٣٣ من اتفاقية مونتريال) .

٢- أن هذا القانون هو الذي يحدد أثر خطأ المضرور على مسؤولية الناقل بالإعفاء أو التخفيف (مادة ٢١ من اتفاقية وارسو ^١) .

٣- أن القانون المذكور هو الذي يبين طريقة وقواعد احتساب مدة سقوط الدعوى (المادة ٢٩ / ٢ من اتفاقية وارسو ، والمادة ٣٥ من اتفاقية مونتريال ^٢ .

٤- في حالة إدخال المدعي للناقل المتعاقد أو الناقل الفعلي في دعوى المسؤولية ، فإن قانون المحكمة المختصة هو الذي ينظم أثر هذا الضم وإجراءاته ، وذلك تطبيقاً لنص المادة السابعة من اتفاقية جواد الاخرا السنة ١٩٦١ ^٣ .

ثالثاً : الهدف من تعدد المحاكم المختصة بالدعوى :

الهدف من تعدد المحاكم التي يمكن أن تختص إقليمياً بالدعوى هو حماية المضرور والتيسير عليه بتمكينه من رفع دعواه أمام أي من المحاكم المحددة وفقاً لاختياره وما يراه ملائماً لظروفه. ولكن ، قد يصطدم هذا الهدف بعائق قانوني يصعب التغلب عليه يتمثل في أن ترك الخيار للمضرور في رفع الدعوى أمام أي من المحاكم المتعددة المنصوص عليها والتي قد تتبع عدة دول مختلفة ، قد يؤدي إلى

^١ تنص المادة ٢١ من اتفاقية وارسو على انه " ١- في حالة نقل الركاب والأمتعة اذا اثبت الناقل ان خطأ من الشخص المضرور قد سبب في احداث الضرر او اسهم في احداثه جاز للمحكمة وفقاً لأحكام قانونها ان تعفى الناقل كلياً او جزئياً من مسؤوليته.

٢- في حالة نقل البضائع يعفى الناقل من مسؤوليته كلياً او جزئياً بقدر ما يثبت ان خطأ من الشخص الذي يطالب بالتعويض او من الشخص الذي يستمد منه صاحب المطالبة حقوقه قد تسبب في احداث الضرر او اسهم في احداثه " .

٢ تنص المادة ٣٥ من اتفاقية مونتريال على انه " يسقط الحق في التعويض اذا لم ترفع الدعوى خلال سنتين من تاريخ الوصول الى نقطة المقصد او من التاريخ الذي كان يجب ان تصل فيه الطائرة ، او من التاريخ الذي توقفت فيه عملية النقل . ٢. يحدد قانون المحكمة التي رفعت امامها الدعوى طريقة حساب هذه المدة " .

٣ تنص المادة ٧ من اتفاقية جوادا لاخرا على انه " يجوز إقامة دعوى المسؤولية فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي ، إما على هذا الناقل أو على الناقل المتعاقد أو على كل منهما مجتمعين أو منفصلين. وإذا أقيمت الدعوى على أيهما بمفرده جاز له أن يطلب ضم الآخر إلى هذه الدعوى. وينظم قانون محكمة النزاع أثر هذا الضم والإجراءات الخاصة به " .

قيامه برفع الدعوى أمام كل هذه المحاكم أو عدد منها دون إمكانية التمسك من قبل المدعى عليه بالدفع بضم الدعاوى للارتباط¹ ، مما يرتب - كما لاحظ رأي في الفقه بحق² - حالة من حالات التنازع الإيجابي لا يمكن في الحقيقة فضها ، وهو ما يشكل عنت كبير بالنسبة للناقل المدعى عليه. ويتطلب هذا الأمر - من وجهة نظرنا - إجراء تعديل على نصوص اتفاقية مونتريال ، والنص الصريح على منح الاختصاص فقط لأول محكمة رفعت أمامها القضية في دولة من الدول المعنية ، بحيث يمكن ، مع وجود هذا النص ، التمسك بهذا الدفع أمام محاكم الدول الأخرى.

ويلاحظ أن تحديد الاختصاص على النحو السابق يقتصر على دعاوى المسؤولية التي ترفع على الناقل بشأن حوادث الركاب وتأخيرهم وهلاك أو تلف البضائع أو الأمتعة أو تأخيرها دون غيرها من الدعاوى الأخرى ، كدعوى المرسل ضد الناقل بسبب كتابة بيانات خاطئة في وثيقة النقل³ أو الدعوى المقامة من شركة تصنيع وصيانة الطائرة ضد الناقل الجوي⁴.

¹ الدفع بالإحالة إلى محكمة أخرى هو دفع شكلي لا يتعلق بالنظام العام يرمي إلى إخراج الدعوى من ولاية المحكمة التي تنظرها لإدخالها في ولاية محكمة أخرى ، وذلك لتوافر أحد الأسباب التالية :

- ١- قيام نفس النزاع أمام محكمتين مختلفتين .
 - ٢- الارتباط بين دعويين مختلفتين منظورتين أمام محكمتين مختلفتين .
 - ٣- اتفاق الخصوم على التقاضي أمام محكمة غير المحكمة المرفوعة إليها الدعوى . للمزيد من التفاصيل حول الدفع بالإحالة ، أنظر : د. أسامة الروبي ، مرجع سابق ، ص ٣٠٥ وما يليها.
- ² د. هاني دويدار ، مرجع سابق ، ص ٤٣٩ .
- ³ د. محمد فريد العريني ، د. محمد السيد الفقي ، مرجع سابق ، ص ٦٢٩ ؛ د. هاني دويدار ، مرجع سابق ، ص ٤٣٨ .
- ⁴ أنظر في ذلك :

Xavier DELPECH, Droit applicable aux rapports entre le transporteur aérien et le constructeur d'aéronefs; Dalloz actualité, Éditions Dalloz 2017, publié sur le

site: <http://www.google.ae/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=3&ved=0ahUKEwiZ3bjnIPXRAhXBPxoKHZABLEQFggmMAI&url=http%3A%2F%2Fwww.dalloz-actualite.fr%2Fprintpdf%2Fflash%2Fdroit-applicable-aux-rapports-entre-transporteur-aerien-et-constructeur-daeronefs&usq=AFQjCNHqZmvPm1N6nffRPRugMJQRReiqw>.

أنظر كذلك حكم محكمة النقض الفرنسية: *Bull. civ. 1*, 4 mars 2015, *Civ. 1*¹⁰, حيث جاء فيه :

« L'appel en garantie du constructeur d'aéronefs contre le transporteur aérien ne relève pas du champ d'application de la Convention de Varsovie

المبحث الثالث

عدم قبول دعوى مسئولية الناقل الجوي

تتطلب دراسة عدم قبول دعوى مسئولية الناقل الجوي أن نعرض أولاً لأحكام الدفوع بعدم القبول بشكل عام لكي نؤسس عليها الأحكام التي أوردتها المشرع بشأن دعوى مسئولية الناقل الجوي ، ثم نعالج بعدها الأحكام الخاصة بعدم قبول دعوى المسئولية ، وذلك في مطلبين متتاليين :

المطلب الأول

أحكام الدفع بعدم قبول الدعوى

بوجه عام

أولاً : فكرة عدم القبول وأسبابه :

تنتج فكرة عدم القبول من تكييف قانوني تجريه المحكمة لطلب أو دفع أو طعن يقدم لها ، وبناء على هذا التكييف تمتع المحكمة عن النظر في هذا الطلب أو الدفع أو الطعن¹ . وبناء عليه ، تلعب فكرة عدم القبول دوراً هاماً في تحقيق مبدأ الاقتصاد في الخصومة ، من حيث توفير الجهد والوقت والمصاريف ، كما تجذب تبريرها في مبدأ أكثر اتساعاً على حد تعبير الفقه الفرنسي ، وهو مبدأ الأمانة والصدق في استخدام حق التقاضي (Loyauté dans le pouvoir d'agir en justice)² .

وتعود أسباب عدم القبول بشكل عام إلى ثلاثة أسباب رئيسية³ ، وهي :

de 1929 sur le transport aérien international et, partant, échappe aux règles de compétence juridictionnelle posées par cette dernière » .

¹ د. فتحي والي ، مرجع سابق ، ص ٤٩٢ .

² أنظر في ذلك :

J. VINCENT, S. GUINCHARD, *op.*, n 145, p 136 et s. ; S. GUINCHARD , « Être défendeur », *Dalloz action, Droit et pratique de la procédure civile*, Paris, Dalloz, 1999, n° 2025 , p. 464 ; J.-P. BÉGUET, « Étude critique de la notion de fin de non-recevoir en droit privé », *RTD civ.*, 1947, p. 133 ; J. NORMAND, « Les excroissances des fin de non-recevoir en droit privé », *obs. RTD civ.*, 1981, p. 684.

³ مع ملاحظة انه في الوقت الذي اكتفى فيه المشرع المصري بالحديث بشكل عام عن الدفع بعدم القبول ، وذلك في المادة ١١٥ من قانون المرافعات ، فقد فصلت المادة ١٢٢ من قانون المرافعات الفرنسي الجديد حالات عدم القبول مجملة في طياتها الأسباب الثلاثة لهذا الدفع ، وذلك بنصها على انه :

١- إذا توافر عيب شكلي في الطلب أو الدفع أو الطعن ، كضرورة أن يسبق رفع الدعوى اتخاذ إجراء قانوني معين كالعرض على لجان التوفيق والمصالحة ، أو تقديم احتجاج أو اعتراض يستوجب القانون ، أو كتقديم صحيفة الطعن بعد فوات ميعاده دون احترام هذا الشكل القانوني.

٢- وجود عيب في الطلب أو الدفع أو الطعن مرجعه موضوعي ، كعدم توافر أهلية التقاضي لدى مقدم الطلب أو الدفع أو رافع الطعن. ومثال ذلك ، رفع الدعوى من قاصر غير أهل للجوء للقضاء دون الاستعانة بالوصي عليه للقيام بذلك^١.

٣- عدم توافر المصلحة في الطلب أو الدفع أو الطعن ، وذلك تطبيقاً للمادة ٣ / ١ من قانون المرافعات المصري التي تنص على أنه " لا تقبل أي دعوى كما لا يقبل أي طلب أو دفع استناداً لأحكام هذا القانون أو أي قانون آخر ، لا يكون لصاحبه فيها مصلحة شخصية ومباشرة وقائمة يقرها القانون " ^٢. وبناء عليه ، فمن العبث إضاعة وقت القضاة والمتقاضين في نظر طلب أو دفع لن يعود على مقدمه بأي فائدة عملية أو حماية قضائية ، ومن ثم يكون الحكم هو عدم قبول النظر في الطلب أو الدفع.

ثانياً : تعريف الدفع بعدم القبول وأحكامه :

الدفع بعدم القبول (La fin de non-recevoir) هو وسيلة قانونية يرمي بها الخصم إلى إثبات عدم توافر الحق لخصمه في رفع الدعوى أو الطعن أو في إيداء الطلب أو الدفع ، باعتباره حقاً مستقلاً عن الحق الموضوعي محل النزاع ،

« Constitue une fin de non-recevoir tout moyen qui tend à faire déclarer l'adversaire irrecevable en sa demande, sans examen au fond, pour défaut de droit d'agir, tel le défaut de qualité, le défaut d'intérêt, la prescription, le délai préfix, la chose jugée ».

^١ د. فتحي والي ، مرجع سابق ، ص ٤٩٣.

^٢ انظر ما سبق ، ص ٥ وما يليها.

ويهدف بالتالي من إيدائه إلى أن تحكم المحكمة بعدم قبول النظر في موضوع الدعوى أو الطعن أو الطلب أو الدفع¹.

وقد انتهت محكمة النقض المصرية في هذا الشأن إلى أن " المقصود بالدفع بعدم القبول الذي تعنيه المادة ١٤٢ من قانون المرافعات السابق ، هو كما صرحت المذكرة التفسيرية ، الدفع الذي يرمى إلى الطعن بعدم توافر الشروط اللازمة لسماع الدعوى ، وهي الصفة والمصلحة والحق في رفع الدعوى باعتباره حقا مستقلا عن ذات الحق الذي ترفع الدعوى بطلب تقريره ، كإعدام الحق في الدعوى أو سقوطه لسبق الصلح فيها أو لانقضاء المدة المحددة في القانون لرفعها ، ونحو ذلك مما لا يختلط بالدفع المتعلق بشكل الإجراءات من جهة ، ولا بالدفع المتعلق بأصل الحق المتنازع عليه من جهة أخرى ، فالمقصود إذن هو عدم القبول الموضوعي ، فلا تنطبق القاعدة الواردة في المادة ١٤٢ من قانون المرافعات السابق المشار إليها على الدفع الشكلي الذي يتخذ اسم عدم القبول ، كما هو الحال في الدفع بعدم قبول الدعوى لرفعها إلى المحكمة مباشرة للمطالبة بدين تتوافر شروط استصدار أمر بالأداء ، لأن العبرة هي بحقيقة الدفع ومرماه ، وليس بالتسمية التي تطلق عليه " ^٢.

وتختلف أحكام الدفع بعدم القبول بحسب تعلقه بعيب في العمل الإجرائي ، كالدفع بعدم قبول الدعوى لرفعها بصحيفة واحدة من متعددين لا تجمع بينهم رابطة^٣

¹ للمزيد من التفصيلات حول الدفع بعدم القبول ، انظر : د. فتحي والي ، مرجع سابق ، ص ٤٩٢ وما يليها ؛ د. أسامة الروبي ، مرجع سابق ، ص ٢٩١ وما يليها ؛ وانظر كذلك :

J. VINCENT, S. GUINCHARD, *op.*, n 1160, p 709 et s. ; S. GUINCHARD , « Être défendeur », *op.*, n 2026, p. 464.

² نقض مدني ، جلسة ١٩٧٢/٥/٢٣ ، الطعن رقم ٣٩٣ لسنة ٣٧ ق ، مجموعة المكتب الفني ، س ٢٣ ، ص ٩٨١ ؛ وفي ذات المعنى : نقض مدني ، جلسة ١٩٧٩/٣/٧ ، الطعن رقم ٦٢١ لسنة ٤٠ ق ، مجموعة المكتب الفني ، س ٣٠ ، ص ٧٣٦ ؛ نقض مدني ، جلسة ١٩٧٩/٥/٢٣ ، الطعن رقم ١٣٢٣ لسنة ٤٠ ق ، مجموعة المكتب الفني ، س ٣٠ ، ص ٤٢٨ ؛ نقض مدني ، جلسة ١٩٨٠/٤/٢٦ ، الطعن رقم ١٥٢ لسنة ٤١ ق ، مجموعة المكتب الفني ، س ٣١ ، ص ١٢٢٣ ؛ نقض مدني ، جلسة ١٩٨٢/١١/٢١ ، الطعن رقم ٦٩٧ لسنة ٥٢ ق ، مجموعة المكتب الفني ، س ٣٣ ، ص ١٠٠٧ ؛ نقض مدني ، جلسة ١٩٨٩/٢/٨ ، الطعن رقم ١٨ لسنة ٥٠ ق ، مجموعة المكتب الفني ، س ٣٦ ، ص ٧.

³ وفي هذا الشأن قضت محكمة النقض بأن " الدفع بعدم قبول الدعوى لرفعها بصحيفة واحدة من متعددين لا تربطهم رابطة هو في حقيقته اعتراض على شكل إجراءات الحضور وكيفية توجيهها وهو بهذه المثابة من الدفوع الشكلية وليس دفعا بعدم القبول " ، نقض مدني ، جلسة ١٩٦٢/٣/٢٩ ، الطعن رقم ٢٥١ = = لسنة

(عدم القبول الإجرائي) من حيث انه في حقيقته دفع شكلي يخضع لأحكام الدفوع الشكلية (Les exceptions de procédure)^١ ، أو بحسب تعلقه بالموضوع ، كالدفع بعدم القبول لعدم توافر المصلحة في الإجراء (عدم القبول الموضوعي) ، وذلك على النحو التالي :

(١)- من حيث وقت إبداء الدفع : يتعين إبداء الدفع بعدم القبول الإجرائي مع غيره من الدفوع الشكلية قبل التعرض لموضوع الدعوى وقبل تقديم أي دفع بعدم القبول الموضوعي ، وإلا سقط الحق فيما لم يبد منها (مادة ١٠٨ مرافعات). والهدف من ذلك هو تجنب مفاجأة المحكمة بدفع شكلي قد يترتب عليه زوال الخصومة أمامها قبل الفصل في موضوعها بعد أن تكون قد قطعت شوطا كبيرا في سبيل تحقيقها والفصل فيها. فضلا عن ذلك فليس من المنطق أن يظل الخصم مهتدا طيلة مراحل الدعوى بما قد يثيره خصمه من دفوع شكلية. كما أن حديث الخصم في موضوع الدعوى ينطوي في الحقيقة على ما يمكن اعتباره تنازلا عن التمسك بالعيوب الشكلية^٢.

ولكن يستثنى من القاعدة السابقة الدفع بعدم القبول الإجرائي المتعلق بالنظام العام، كالدفع بعدم قبول الاستئناف لرفعه بعد الميعاد ، حيث لا يسقط الحق فيه بالتعرض لموضوع الدعوى أو الطعن ، وإنما يجوز إيدؤه في أية حالة تكون عليها الدعوى أو الطعن لتعلقه بالنظام العام. كذلك الحال في الدفع بعدم قبول الدعوى لرفعها بغير الطريق القانوني، حيث يعتبر ، وفقا لقضاء محكمة النقض المصرية ، من الدفوع المتعلقة بالنظام العام التي يجوز للمحكمة أن تتصدى لها من تلقاء نفسها فضلا عن حق الخصم في التمسك بها في أية مرحلة من مراحل الدعوى^٣.

٢٦ ق ، مجموعة المكتب الفني ، س ١٣ ، ص ٣٣٩ ؛ وفي نفس المعنى : نقض مدني ، جلسة ١٩٨٤/٢/١ ، الطعن رقم ٨٢٩ لسنة ٥٠ ق ، مجموعة المكتب الفني ، س ٣٥ ، ص ٣٦١ .

١ د. فتحي والي ، مرجع سابق ، ص ٤٩٤ .

٢ د. أحمد السيد صاوي ، مرجع سابق ، ص ٣١١ .

٣ نقض مدني ، جلسة ١٩٨٨/٤/٧ ، الطعن رقم ٣٣٠ لسنة ٥٤ ق ، مجموعة المكتب الفني ، س ٣٩ ، ص ٦٢٥ .

بينما يعامل الدفع بعدم القبول الموضوعي معاملة الدفوع الموضوعية ، فيجوز إيدأؤه في أية حالة تكون عليها الإجراءات وحتى قفل باب المرافعة في الدعوى. ولذا ، تنص المادة ١١٥ / ١ من قانون المرافعات على ان " الدفع بعدم قبول الدعوى يجوز إيدأؤه في أية حالة تكون عليها " .

وتطبيقاً لذلك فقد قضت محكمة النقض المصرية بأن " الدفع بعدم قبول الدعوى إعمالاً للمادة ١١٥ مرافعات يرمى إلى إنكار سلطة المدعى في استعمال الدعوى ويجوز إيدأؤه في أية حالة تكون عليها ولو في الاستئناف " ^١. كما قضت بأن " النص في الفقرة الثانية من المادة ٣٨٧ من القانون المدني على أنه " يجوز التمسك بالتقادم على أية حالة كانت عليها الدعوى ولو أمام المحكمة الاستئناف " مؤداه أن من فاته الدفع بالتقادم أمام محكمة الدرجة الأولى سواء لأنه كان يجهله أو كان يعلمه ومبقياً على التمسك به أمام محكمة الدرجة الثانية إذا ما أخفق في دفاعه أمام محكمة الدرجة الأولى ، فإنه يسوغ له التمسك به لأول مرة أمام محكمة الاستئناف - ما لم ينطو تأخيرها في إيدأئه على معنى النزول عنه ضمناً - وهو بهذه المثابة يعتبر من الدفوع الموضوعية التي يجوز التمسك بها أمام محكمة الاستئناف ولو لم يسبق إثارتها أمام محكمة الدرجة الأولى ، وإذ كان الحكم المطعون فيه قد اعتبر الدفع بالتقادم من قبيل الطلبات الجديدة التي يمتنع إيدأؤها لأول مرة أمام محكمة الاستئناف ، وكان الثابت في الدعوى أن الطاعنة لم تنزل عن هذا الدفع صراحة أو دلالة ، فإنه يكون قد خالف القانون وأخطأ في تطبيقه " ^٢.

(٢)- من حيث طريقة إيداء الدفع : يجب أن تبدي الدفوع بعدم القبول الإجرائي والدفوع الشكلية كلها معا قبل التحدث في موضوع الدعوى وإلا سقط الحق فيما لم يبد منها (مادة ١٠٨ مرافعات) ما لم يتعلق الدفع بالنظام العام أو ينشأ سببه بعد الحديث في الموضوع. والهدف من ذلك هو تجنب إطالة أمد النزاع إذا ما سمح

^١ نقض مدني ، جلسة ١١/٥/١٩٧٨ ، الطعن رقم ٥٠٨ لسنة ٤٥ ق ، مجموعة المكتب الفني ، س ٢٩ ، ص ١٢٢٨.

^٢ نقض مدني ، جلسة ٢٢/١١/١٩٦٧ ، الطعن رقم ٣١٨ لسنة ٣١ ق ، مجموعة المكتب الفني ، س ١٨ ، ص ١٧٤٠.

للخصوم بالتمسك بالدفع الشكالية طيلة مراحل الدعوى ، حيث قد يعتمد أحد الخصوم إلى التمسك بهذه الدفع بشكل متتالي حتى يعطل الفصل في موضوع النزاع.

أما الدفع بعدم القبول الموضوعي والدفع الموضوعية فلا يشترط إيدؤها معا ، حيث يجوز إيداء كل دفع منها بشكل منفرد في أية حالة تكون عليها الدعوى .

(٣) - من حيث وقت الفصل في الدفع : الأصل أن تفصل المحكمة في الدفع بعدم القبول الإجرائي والدفع الشكالية أولا وعلى استقلال ، حيث قد يغنيها ذلك عن التعرض لموضوع الدعوى. ولكن يجوز مع ذلك للمحكمة أن تضم هذه الدفع للموضوع وتفصل فيهم جميعا بحكم واحد بشرط أن تبين في حكمها ما حكمت به في كل منها على حدة (مادة ١٠٨ مرافعات).

أما الدفع بعدم القبول الموضوعي ، فلم ينص المشرع على وجوب أن تفصل المحكمة فيها قبل الفصل في الموضوع ، وبالتالي يجوز للمحكمة أن تضمها للموضوع وتفصل فيهما معا. ولكن يفضل - من وجهة نظرنا - أن تبدأ المحكمة بالفصل في الدفع بعدم القبول حيث قد يغنيها ذلك عن التعرض لموضوع النزاع^١.

(٤) - من حيث قضاء المحكمة بعدم القبول من تلقاء نفسها : الأصل في الدفع بعدم القبول الموضوعي أن تقضي المحكمة بتوافرها بعدم قبول الدعوى من تلقاء نفسها. وتأكيدا لذلك فقد نصت المادة الثالثة من قانون المرافعات على انه " لا تقبل أي دعوى كما لا يقبل أي طلب أو دفع استناداً لأحكام هذا القانون أو أي قانون آخر ، لا يكون لصاحبة فيها مصلحة شخصية ومباشرة وقائمة يقرها القانون..

ومع ذلك تكفي المصلحة المحتملة إذا كان الغرض من الطلب الاحتياط يدفع ضرر محقق أو الاستيثاق لحق يخشى زوال دليله عند النزاع فيه.

وتقضي المحكمة من تلقاء نفسها ، في أي حالة تكون عليها الدعوى ، بعدم القبول في حالة عدم توافر الشروط المنصوص عليها في الفقرتين السابقتين^٢ .

^١ د. أسامة الروبي ، مرجع سابق ، ص ٢٩٤.

^٢ مضافة بالقانون رقم ٨١ لسنة ١٩٩٦ ، الصادر بتاريخ ٢٢ / ٥ / ١٩٩٦.

وبناء عليه ، فإن على المحكمة ، في حالة عدم توافر المصلحة أو كانت المصلحة غير قانونية أو غير قائمة أو ليست شخصية ومباشرة (الصفة) ، أن تقضي بعدم قبول الدعوى من تلقاء نفسها. مع ملاحظة ، ما نصت عليه المادة ١١٥ / ٢ مرافعات التي تنص على انه " وإذا رأت المحكمة أن الدفع بعدم قبول الدعوى لعيب في صفة المدعى عليه قائم على أساس ، أجلت لإعلان ذي الصفة ... " .

وفي نفس هذا الصدد ، تنص المادة ١١٦ مرافعات على ان " الدفع بعدم جواز نظر الدعوى لسبق الفصل فيها تقضى به المحكمة من تلقاء نفسها " . ولا يخرج عن هذه القاعدة بالنسبة للدفع بعدم القبول الموضوعي إلا الحالات التي يتعلق فيها الأمر بواقعة يوجب القانون عدم أعمال أثرها إلا إذا تمسك المدعى عليه بذلك ، كما هو الحال فيما تقضي به المادة ٣٨٧ من القانون المدني بالنسبة لتقادم الحق في الدعوى ، حيث تنص على انه " لا يجوز للمحكمة أن تقضي بالتقادم من تلقاء نفسها ، بل يجب أن يكون ذلك بناء على طلب المدين أو بناء على طلب دائنيه أو أي شخص له مصلحة فيه ولو لم يتمسك به المدين .

وبجوز التمسك بالتقادم في أية حالة آلت عليها الدعوى ولو أمام المحكمة الاستئنافية " .
(٥) - من حيث حجية الحكم الصادر في الدفع : لا يترتب على الحكم بقبول الدفع الشكلي إنهاء النزاع على أصل الحق المدعى به ، حيث لا يتمتع هذا الحكم بحجية الأمر المقضي التي تمنع من إعادة رفع النزاع من جديد. وبالتالي يجوز للخصم صاحب المصلحة رفع الدعوى من جديد بإجراءات صحيحة إذا ما حكم ببطالان صحيفة الدعوى ، أو رفعها أمام المحكمة المختصة بها إذا ما حكم بعدم الاختصاص .

أما الحكم الصادر بقبول الدفع الموضوعي فيعد حكماً في موضوع الدعوى منهيًا للنزاع على أصل الحق ، ويتمتع بحجية الأمر المقضي. وعلى هذا الأساس، فلا يجوز تجديد المطالبة به أمام القضاء لسابقة الفصل فيه.

وبخصوص الحكم الصادر بعدم القبول ، فالأصل - من وجهة نظرنا - أنه لا يحوز حجية الأمر المقضي^١ ، حيث يجوز مثلاً في حالة الحكم بعدم القبول لانتفاء المصلحة أن تجدد الدعوى متى توافرت لرفعها المصلحة ، كما في حالة انتقال ملكية الحق لرافع الدعوى أو تمتعه بالصفة اللازمة لقبول الدعوى.

كما أنه يلاحظ في الحالات التي يحكم فيها بعدم القبول لسابقة الفصل في الدعوى ، ان الحجية المانعة من تكرار رفع الدعوى لا تلحق في هذه الحالات بالحكم الصادر بعدم القبول ، وإنما يعود سببها إلى مصدر آخر وهو الحكم الصادر من قبل في الموضوع والذي حاز بكل تأكيد الحجية التي تمنع فيما بعد من إعادة عرض النزاع لسابق الفصل فيه. وتأكيداً لذلك قضت محكمة النقض المصرية بأن " نص المادة ١٠١ من قانون الإثبات ونص المادة ١١٦ من قانون المرافعات يدلان على أن - المشرع قد أستحدث - وعلى ما جاء في المذكرة الإيضاحية للمادة الأخيرة حكماً جديداً مغايراً لما كانت تنص عليه الفقرة الثانية من المادة ٤٠٥ من القانون المدني قبل إلغائها بالقانون رقم ٢٥ لسنة ١٩٦٨ بإصدار قانون الإثبات إذ أعتبر الدفع بعدم جواز نظر الدعوى لسابقة الفصل فيها من النظام العام ، تقضى به المحكمة من تلقاء نفسها ، وعلّة ذلك احترام حجية الحكم السابق صدوره في نفس الدعوى ، وهذه الحجية أجدر بالاحترام وأكثر اتصالاً بالنظام العام من أي أمر آخر لما يترتب على إهدارها من تأييد المنازعات وعدم استقرار الحقوق لأصحابها " ^٢.

كذلك فإنه إذا حكم بعدم قبول الدعوى أو الطعن لفوات الميعاد أي لتقادم الحق في رفع الدعوى أو الطعن ، فإن عدم قبول إعادة عرض النزاع مرة أخرى لا يرجع إلى حجية الحكم السابق بعدم القبول ، وإنما إلى ذات السبب السابق الذي حكم بناء على توافره بعدم القبول ، وهو فوات الوقت المسموح خلاله برفع الدعوى أو الطعن

^١ أنظر في نفس هذا الرأي : د. وجدي راغب ، مبادئ القضاء المدني ، دار النهضة العربية ، القاهرة ٢٠٠١ ، ص ٥٠٣.

^٢ نقض مدني ، جلسة ٢٩ / ٤ / ١٩٧٤ ، الطعن رقم ٨٥ لسنة ٣٩ ق ، مجموعة المكتب الفني ، س ٢٥ ، ص ٧٥٢ ؛ وفي نفس المعنى : نقض مدني ، جلسة ٢٦ / ١ / ١٩٨١ ، الطعن رقم ٤٢٤ لسنة ٤٣ ق ، مجموعة المكتب الفني ، س ٣٢ ، ص ٣٠٧.

، أي أن عدم القبول يرجع في المرة الثانية أيضا لسقوط الحق في رفع الدعوى أو الطعن ، والذي يتمسك به حينئذ صاحب المصلحة في صورة دفع. ولذلك ففي حالة إعادة عرض النزاع للمرة الثانية ، فإن المحكمة لا تقضي من تلقاء نفسها بعدم القبول على أساس حجية الحكم الأول الصادر بعدم القبول ، وإنما على أساس سقوط الحق إذا تمسك به المدعى عليه أو المطعون ضده.

(٥)- من حيث استنفاد محكمة أول درجة لولايتها بالفصل في الدفع : إذا قضت محكمة الدرجة الأولى ، قبل الفصل في الموضوع ، بقبول دفع شكلي واستؤنف الحكم ، فإن سلطة المحكمة الاستئنافية تقتصر على النظر في الحكم الصادر في الدفع الشكلي دون أن تتطرق لموضوع الدعوى الذي لم يفصل فيه بعد من الدرجة الأولى. وعلى ذلك ، فإذا قضت محكمة الدرجة الأولى ببطلان صحيفة الدعوى وطعن في الحكم بالاستئناف فألغت محكمة الاستئناف حكم الدرجة الأولى ، فيتعين على المحكمة الاستئنافية حينئذ أن تعيد القضية إلى محكمة أول درجة لتفصل في موضوعها ، على اعتبار أنها لم تستنفد ولايتها على موضوع النزاع. وتبرير ذلك ، أن محكمة الاستئناف إن ألغت حكم الدرجة الأولى في هذه الحالة ونظرت في الموضوع فإنها تفوت بذلك درجة من درجات التقاضي على الخصوم.

وينطبق نفس الحكم السابق على الدفوع بعدم القبول الإجرائي ، وتأكيذا لذلك ، قضت محكمة النقض المصرية بأن " الدفع بعدم قبول الدعوى لرفعها بصحيفة واحدة من متعددين لا تربطهم رابطة هو في حقيقته اعتراض على شكل إجراءات الحضور وكيفية توجيهها وهو بهذه المثابة من الدفوع الشكلية وليس دفعا بعدم القبول ومن ثم فالبطلان المترتب على جمع مدعين متعددين لا تربطهم رابطة في صحيفة واحدة - على الرأي الذي يقول بالبطلان في هذه الحالة - هو بطلان نسبي لا يتعلق بالنظام العام. و ينبى على ذلك أن هذا الدفع - كالدفع ببطلان صحيفة الدعوى للتجهيل - يسقط الحق في التمسك به بعدم إيدائه قبل الكلام في موضوع الدعوى وأن محكمة أول درجة بقبولها هذا الدفع لا تكون قد استنفدت ولايتها في نظر الموضوع فإذا استؤنف حكمها وقضت محكمة الاستئناف بإلغائه وبرفض الدفع وجب

عليها أن تعيد الدعوى إلى محكمة الدرجة الأولى لنظر موضوعها الذي لم نقل هذه المحكمة كلمتها فيه ولا تملك المحكمة الاستثنائية التصدى لهذا الموضوع لما يترتب على ذلك من تقوية إحدى درجات التقاضى على الخصوم. فإذا كانت محكمة الاستئناف قد خالفت هذا النظر وتصدت لموضوع الدعوى كان حكمها باطلاً ولا يزيل هذا البطلان عدم تمسك الطاعنين أمامها بطلب إعادة القضية إلى محكمة أول درجة إذ أن مبدأ التقاضى على درجتين هو من المبادئ الأساسية للنظام القضائى التى لا يجوز للمحكمة مخالفتها ولا يجوز للخصوم الاتفاق على خلافها " ١. كما قضت بأنه " متى تقرر أن الدفع بعدم قبول الدعوى لرفعها إلى المحكمة مباشرة للمطالبة بدين تتوافر فيه شروط استصدار أمر بالأداء هو من الدفوع الشكلية ، وليس دفعا بعدم القبول مما ورد ذكره فى المادة ١٤٢ من قانون المرافعات السابق ، فإن محكمة أول درجة بقبول هذا الدفع الشكلى ، والحكم بعدم قبول الدعوى تأسيسا على ذلك ، لا تكون قد استنفدت ولايتها فى نظر موضوع الدعوى ، فإذا استؤنف حكمها وقضت محكمة الاستئناف بإلغاء هذا الحكم وبرفض الدفع ، فإنه يجب عليها فى هذه الحالة أن تعيد الدعوى إلى محكمة أول درجة لنظر موضوعها ، لأن هذه المحكمة لم تقل كلمتها فيه ، ولا تملك محكمة الاستئناف التصدى لهذا الموضوع لما يترتب على ذلك من تقوية إحدى درجات التقاضى على الخصوم ، وإن خالفت محكمة الاستئناف هذا النظر وتصدت لموضوع الدعوى وفصلت فيه فإن حكمها يكون مخالفا للقانون وباطلا " ٢. وقضت كذلك بأنه " متى كانت محكمة أول درجة قد قبلت الدفع - بعدم قبول الدعوى - لوجود شرط التحكيم وحكمت بعدم قبول الدعوى ، فإنها لا تكون قد استنفدت ولايتها فى نظر موضوع الدعوى فإذا استؤنف حكمها وقضت محكمة الاستئناف بإلغاء هذا الحكم وبرفض الدفع فإنه كان يتعين عليها فى هذه الحالة أن تعيد الدعوى إلى محكمة أول درجة لنظر موضوعها لأن هذه المحكمة

^١ نقض مدني ، جلسة ١٩٦٢/٣/٢٩ ، الطعن رقم ٢٥١ لسنة ٢٦ ق ، مجموعة المكتب الفنى ، س ١٣ ، ص ٣٣٩ .

^٢ نقض مدني ، جلسة ١٩٧٢/٥/٢٣٩ ، الطعن رقم ٣٩٣ لسنة ٣٧ ق ، مجموعة المكتب الفنى ، س ٢٣ ، ص ٩٨١ .

لم تقل كلمتها فيه ، ولا تملك محكمة الاستئناف الفصل في الموضوع لما يترتب على ذلك من تفويت إحدى درجات التقاضى على الخصوم " ١ .

أما في حالة الحكم الصادر من محكمة الدرجة الأولى في دفع موضوعي واستؤنف الحكم ، فإن الاستئناف يطرح على المحكمة الاستئنافية الموضوع برمته لأن الحكم في الدفع الموضوعي يعتبر حكما في موضوع الدعوى . وبناء على ذلك ، فإن على المحكمة الاستئنافية إذا ما ألغت حكم محكمة أول درجة الصادر في الدفع الموضوعي أن تتصدي للفصل في موضوع الدعوى من جديد .

وبخصوص الحكم الصادر من الدرجة الأولى في دفع بعدم القبول الموضوعي ، فقد استقرت أحكام القضاء في مصر ٢ ، مؤيدة في ذلك بآراء جانب من الفقه المصري ٣ ، على اعتباره حكما تستند معه محكمة الدرجة الأولى ولايتها على موضوع الدعوى ، بحيث إذا ألغت محكمة الدرجة الثانية هذا الحكم فعليها التصدي مباشرة لموضوع النزاع والفصل فيه ، وذلك تأسيسا على أن هذا الحكم يعد بمثابة حكم موضوعي تستند به المحكمة التي أصدرته سلطتها في موضوع النزاع .

ونرى - مع غالبية الفقه ٤ - أن هذا القضاء لا يمكن التسليم به ، لأن الحكم الصادر بعدم القبول هو في حقيقته دفع إجرائي يتعلق بحق رافع الدعوى في عرض موضوع نزاعه على القضاء ، وبالتالي فلا تتعرض محكمة الدرجة الأولى عند

١ نقض مدني ، جلسة ١٩٧٦/١/٦ ، الطعن رقم ٩ لسنة ٤٢ ق ، مجموعة المكتب الفني ، س ٢٧ ، ص ١٣٧ .

٢ أنظر على سبيل المثال : نقض مدني مصري ، جلسة ١٩٥٤ / ١ / ٢١ ، مجموعة النقض ، س ٥ ، ص ٤٣٥ ؛ نقض مدني مصري ، جلسة ١٩٦٧ / ٦ / ٢٢ ، مجموعة النقض ، س ١٨ ، ص ١٣٣٩ ؛ نقض مدني مصري ، جلسة ١٩٦٨ / ٢ / ٢٨ ، مجموعة النقض ، س ١٩ ، ص ٤٠٩ ؛ نقض مدني مصري ، جلسة ١٩٧٤ / ٢ / ٥ ، مجموعة النقض ، س ٢٥ ، ص ٢٨٥ ؛ نقض مدني مصري ، جلسة ١٩٨٠ / ٤ / ٢٦ ، مجموعة النقض ، س ٣١ ، ص ١٢٢٣ ؛ نقض مدني ، جلسة ١٩٨٥/٣/٢٥ ، مجموعة المكتب الفني ، س ٣٦ ، ص ٤٨٤ .

٣ د. رمزي سيف ، مرجع سابق ، ص ٤٢٧ ؛ د. عبد المنعم الشرقاوي ، شرح المرافعات المدنية والتجارية ، بدون ناشر ، طبعة ١٩٥٦ ، ص ٤١٢ .

٤ د. فتحى والي ، مرجع سابق ، ص ٤٩٧ ؛ د. أحمد السيد صاوي ، مرجع سابق ، ص ٣٤٩ ؛ د. وجدي راغب ، مرجع سابق ، ص ٥٠٤ ؛ د. نبيل إسماعيل عمر ، الدفع بعدم القبول ونظامه القانوني ، الطبعة الأولى ، ١٩٨١ ، ص ٣٣٢ وما يليها ؛ د. أحمد هندي ، أصول قانون المرافعات المدنية والتجارية ، دار الجامعة الجديدة للنشر بالإسكندرية ، ٢٠٠٢ ، ص ٤٨٦ .

الفصل فيه وقبوله لموضوع الدعوى ، لأنها لو استجابت للدفع وقبلته فمعنى ذلك أنها قد وافقت على عدم التعرض لموضوع النزاع. وعلى ذلك ، فلا يمكن القول بأن محكمة أول درجة تستنفذ بصدوره ولايتها بالنسبة لموضوع الدعوى ، وإلا كان في ذلك تفويتا لدرجة من درجات التقاضي على الخصوم .

المطلب الثاني

حالات عدم قبول دعوى مسئولية الناقل الجوي

يتعين ، فيما يتعلق بدعوى مسئولية الناقل الجوي ، اتخاذ إجراءات بعينها خلال الفترة المحددة قانونا ، وإلا أمكن للناقل الجوي التمسك بعدم قبول دعوى المسئولية. كما يجب على صاحب المصلحة مراعاة الأجل القصير المحدد لمقاضاة الناقل الجوي وإلا سقط الحق في رفع الدعوى وأمكن للناقل التمسك بعدم قبولها إذا رفعت بعد هذا الميعاد. ونعرض لذلك كله بشيء من التفصيل فيما يلي :

أولا : عدم قبول الدعوى لعدم اتباع الإجراءات التي رسمها القانون :

(أ) - في النقل الجوي الدولي :

حرصت اتفاقيتا وارسو ومونتريال أن يكون هناك دائما نوع من التوازن بين مصالح أطراف عقد النقل الجوي. فلمصلحة مستعملي الطائرة ، ومن أجل تيسير سبل مقاضاة الناقل فقد منحتهم الاتفاقيتان عدة خيارات بالنسبة للمحكمة التي سيقاضون الناقل أمامها. وفي المقابل ، لم يرغب عن بال المشرع الدولي في وارسو ومونتريال الأخذ بعين الاعتبار مصالح الناقل الجوي. ولذا ، ومن أجل أن يطمئن الناقل على أن عملية النقل للأمتعة والبضائع قد تمت سليمة وصحيحة وفق القانون ، فقد أوجب على المرسل إليه اتخاذ إجراءات معينة عند تسليم الأمتعة والبضاعة ، وإن قصر في القيام بها فقد رتب عليه جزاء يتمثل في إعطاء الناقل الحق في الدفع بعدم قبول دعواه إذا ما أقامها لاحقا. وحكمة التشريع في ذلك هو أن التأخير بإبلاغ الناقل بالأضرار التي تلحق بالبضاعة أو الأمتعة المنقولة ، قد يثير الصعوبات بعد ذلك حول تحديد اللحظة التي وقع فيها الضرر ، هل هي لاحقة أم سابقة لعملية التسليم ، أي أنه يصبح من العسير على الناقل جمع وإقامة الأدلة التي تفيد براءة

ذمته. وفي هذا الشأن ، فقد نصت المادة ٢٦ من اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي ، على انه :

" ١- يعتبر استلام الأمتعة والبضائع دون اعتراض من جانب المرسل إليه قرينة ، إلى أن يثبت العكس ، على أن البضائع والأمتعة قد تم تسليمها في حالة جيدة ووفقاً لسند النقل.

٢- في حالة التلف ، على المرسل إليه أن يقدم إلى الناقل احتجاجاً مباشرة بعد اكتشاف التلف ، وعلى الأكثر في ميعاد سبعة أيام بالنسبة للأمتعة وأربعة عشر يوماً بالنسبة إلى البضائع من تاريخ استلامها. وفي حالة التأخير يجب تقديم الاحتجاج خلال واحد وعشرين يوماً من اليوم الذي توضع فيه الأمتعة أو البضاعة تحت تصرفه .

٣- يجب أن يثبت كل احتجاج في شكل تحفظ على سند النقل أو في صورة محرر آخر يرسل في الميعاد المقرر لهذا الاحتجاج .

٤- فإذا لم يرد الاحتجاج في المدد المنصوص عنها وجب الحكم بعدم قبول الدعاوى التي تقام ضد الناقل ، إلا إذا صدر غش من جانبه . وهي نفس الأحكام التي تضمنها نص المادة ٣١ من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩.

ويتضح من النص السابق أنه يتعين التفرقة بين حالتين : الحالة الأولى وهي التي يكون فيها الضرر أو التلف ظاهراً يمكن مشاهدته بالعين المجردة أو بالفحص العادي ، كزهور تصل ذابلة أو حيوان يبدو عليه المرض جلياً أو تعرض البضاعة أو الأمتعة للكسر والعطب والخدش بحيث تكون غير صالحة للاستعمال في الغرض الذي أعدت له ، فهنا يعتبر استلام هذه الأشياء دون اعتراض أو تحفظ قرينة على أنها استلمت بحالة جيدة ، لكن هذه القرينة ليست قاطعة ويمكن للمرسل إليه دحضها وإثبات أن التلف أو الضرر قد سبق وقوع التسليم^١ . ومؤدى ذلك أن المرسل إليه إذا

١ د. محمد فريد العريني ، د. محمد السيد الفقي ، مرجع سابق ، ص ٦٣٧ ؛ د. هاني دويدار ، مرجع سابق ، ص ٤٤٨ .

لم يتقدم بتحفظ حين استلامه البضاعة ، فلا يترتب على ذلك سقوط حقه في الادعاء على الناقل لاحقاً.

أما في الحالة التي لا يكون التلف فيها ظاهراً ويحتاج كشفه إلى فحص الأغلفة أو فحص البضاعة فحصاً دقيقاً ، فإن على المرسل إليه أن يعلن الناقل بالتلف بمجرد اكتشافه وخلال سبعة أيام بالنسبة للأمتعة ، وأربعة عشر يوماً بالنسبة للبضائع من تاريخ استلامها ، وواحد وعشرين يوماً في حالة التأخير ، وذلك من اليوم الذي توضع فيه الأمتعة أو البضاعة تحت تصرفه¹ . فإذا لم يوجه الاحتجاج في المدد المذكورة كانت دعواه ضد الناقل الجوي غير مقبولة ، إلا في حالة ثبوت التدليس من جانب الأخير² .

والاحتجاج ، كما يظهر من نص المادة المذكورة ، غير مطلوب بالنسبة للأضرار الجسدية ، فالراكب ليس ملزماً في هذه الحالة بتقديم احتجاج للناقل ، ويستطيع رفع الدعوى شريطة أن يتم ذلك خلال المدة المحددة قانوناً.

وتطبيقاً لذلك ، فقد قضى القضاء المغربي بمجلسه الأعلى في قراره الصادر بتاريخ 3 فبراير 1999 " بأن الفصل 26 من الاتفاقية وإن نص في فقرته الأولى على أن تسلم البضاعة والأمتعة بدون احتجاج من المرسل إليه يكون قرينة بسيطة على تسلمها في حالة جيدة وطبقاً لسند النقل ، فإنه في فقرته الرابعة وحسب تعديل بروتوكول لاهاي لسنة 1955 رتب على عدم تقديم الاحتجاج داخل الأجل المقرر الذي هو 21 يوماً في حالة التأخير يحتسب من تاريخ وضع البضاعة رهن إشارة المرسل إليه جزاؤه عدم قبول الدعوى الموجهة ضد الناقل إلا في حالة الغش ، وهو شيء لم يتناوله القرار مما يكون معه قد أول الفصل ٢٦ المذكور تأويلاً خاطئاً بعدم

¹ انظر في ذلك :

Thierry MAZOYER, La responsabilité du transporteur dans le cadre d'un transport aérien international de marchandises, publié sur le site : <http://www.cmh-avocats.fr/fr/9-publication-avocat/news/news-25-la-responsabilite-du-transporteur-dans-le-cadre-d%E2%80%99un-transport-aerien-international-de-marchandises.html>.

² نقض مدني ، جلسة ٣٠ / ١ / ١٩٨٦ ، الطعن رقم ١٥٣٧ لسنة ٥٢ ق.

تمييزه بين الدفع بعدم القبول موضوع الفصل ٢٦ والدفع بسقوط الدعوى موضوع الفصل ٢٩ من الاتفاقية مما يعرضه للنقض " ١ .

وقد قصرت اتفاقيتا وارسو ومونتريال الاحتجاج على حالة تلف الأمتعة أو البضاعة أو تأخيرها وهي الحالات التي يحدث فيها تسليم. ويترتب على ذلك أن نطاق الاحتجاج لا يمتد ليشمل حالتي الهلاك والضياع لانعدام التسليم فيهما ، وذلك لتعذر التمكن من التحقق من حالة البضاعة واكتشاف ما بها من تلف أو ضرر ، فضلاً عن أن الناقل لا يحتاج إلى إخطار بحدوث الضياع أو الهلاك لأنه يعلم بأنه لم يتم بعملية التسليم نتيجة لهذا الضياع أو الهلاك، فلا معنى لتطلب إخطاره بأمر يعلم به.

وقد ثار خلاف في الفقه حول ما إذا كان الاحتجاج متطلباً في حالة الضياع أو الهلاك الجزئي للأمتعة أو البضاعة ، كأن يكون سند نقل بضاعة مشتملاً على عشرة طرود ولا يصل منها سوى سبعة فقط . فذهب رأي إلى أنه ، قياساً على حالة التلف التي تؤدي إلى الانتقاص من قيمة البضاعة أو الأمتعة المنقولة ، والأمر كذلك في حالة الهلاك أو الضياع الجزئي ، فيكون من الواجب إذن توجيه الاحتجاج إلى الناقل لإعلامه بالحالة المذكورة تحت طائلة عدم قبول الدعوى ٢ . بينما توجه رأي آخر إلى أن النص قد اقتصر بشكل صريح وواضح على توجيه الاحتجاج في حالة التلف. وحيث أن أحكام الدفع بعدم قبول الدعوى قد جاءت على سبيل الاستثناء ، فلذلك لا يجوز التوسع في تفسيرها ٣ . وتأكيداً لذلك ، فقد قضت المحكمة الاتحادية العليا بالإمارات بأنه " لما كان مفاد نص المادة ٣٦٤ من قانون المعاملات التجارية - والمطابقة لنص المادة ٢٦ من معاهدة وارسو لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي لعام ١٩٢٩ وبيروتوكول تعديلها لسنة ١٩٥٥ - أن دعوى المسؤولية قبل الناقل في عقد النقل الجوي عن ضمان التلف أو الضرر الناتج عن التأخير لا تكون مقبولة إذا

١ قرار القضاء المغربي بمجلسه الأعلى الصادر بتاريخ ٣ فبراير ١٩٩٩ ، في الملف المدني عدد ٤٣٩٤ /

٩٣ ، المجموعة الكاملة لمجلة قضاء المجلس الأعلى ، العدد ٥٦ ، لسنة ٢٠٠٠ ، ص ٩٩ .

٢ أنظر في ذلك : د. رفعت فخري أبادير ، مرجع سابق ، ص ٢٧٠ .

٣ د. هاني دويدار ، مرجع سابق ، ص ٤٤٧ ؛ د. عبد الفضيل محمد أحمد ، مرجع سابق ، ص ٣٦٠ .

لم يوجه المرسل إليه إخطاراً إليه فور اكتشافه التلف وفي ميعاد لا يجاوز أربعة عشر يوماً بالنسبة إلى البضائع وذلك من تاريخ تسلمها تسليمًا فعلياً ، وفي حالة تأخر وصول البضائع يجب تحرير الإخطار خلال واحد وعشرين يوماً على الأكثر من اليوم الذي توضع فيه البضائع تحت تصرف المرسل إليه ، ومؤدى ذلك أن مجال تطبيق هذا النص أن يكون هناك نزاع بشأن عقد نقل جوي بين الناقل والمرسل إليه بخصوص التلف أو التأخير في التسليم ، أما حيث يكون النزاع بينهما بخصوص فقد البضائع فإنه لا مجال لتطبيق حكم النص المشار إليه وإذ كان محل النزاع بين طرفي الدعوى هو فقد ٣٦ كيلوجرام من البضاعة المرسلة ومن ثم فلا محل لتطبيق حكم المادة ٣٦٤ المشار إليها على هذا النزاع ، وإذ خلص الحكم المطعون فيه إلى هذه النتيجة الصحيحة فإن النعي عليه يكون على غير أساس " ١ .

وما نوّده ، هو الرأي الأخير ، مع الوضع في الاعتبار أنه لدواعي الحكمة والحرص ، ودفعاً لكل طارئ غير متوقع ، فمن الأفضل لكل مرسل إليه أن يعلن احتجابه للناقل في كل مرة يتحقق له وجود هلاك أو ضياع جزئي في الأمتعة أو البضاعة حين استلامه لها .

ووفقاً لأحكام المادة الرابعة من اتفاقية جوادا لآخارا ، يمكن للمرسل إليه توجيه الاحتجاج إلى الناقل الفعلي أو إلى الناقل المتعاقد ، ويكون لهذا الاحتجاج نفس الأثر سواء وجه إلى الأول أو إلى الثاني . وهذا الاحتجاج يمكن أن يوجه كذلك من المرسل إلى الناقل ، باعتبار أن الناقل مسئول تجاه كل من المرسل والمرسل إليه ، فضلاً عن أن البضاعة المرسلة للمرسل إليه قد يطلب المرسل من الناقل إعادتها إليه عملاً بأحكام المادة ١٢ من اتفاقيتي وارسو ومونتريال .

وقد أوجبت اتفاقية وارسو ومونتريال أن يثبت الاحتجاج كتابة منعاً للجدل في حصوله ، ويتم ذلك على شكل تحفظ يرد على سند النقل أو في صورة محرر آخر يُرسل في المدة المقررة للاحتجاج ، كأن يكون ذلك عن طريق التلكس أو الفاكس .

١_ المحكمة الاتحادية العليا، الامارات، الطعن رقم ١٢١ لسنة ٢٦، الصادر بتاريخ ٢٠٠٨/١/٢١، المنشور في شبكة قوانين الشرق، آخر تاريخ للزيارة ٢٠١٦/١٢/٢٠.

ويتحقق وقوع الاحتجاج بمجرد تسليمه إلى الناقل أو تسليمه إليه في البريد ولو لم يتسلمه الناقل في الحالة الأخيرة بامتناعه عن ذلك مثلاً ، فالعبارة هي بإرسال الاحتجاج لا بوصوله إلى الناقل الجوي ، وذلك عند تقدير ما إذا كان الإجراء قد تم اتخاذه في الميعاد القانوني أم لا. ومع ذلك ، فلا يكفي لكي تقوم مسؤولية الناقل تجاه المرسل إليه أن يرسل الأخير احتجاجه إلى الناقل في المهلة المحددة قانوناً ، بل عليه أيضاً أن يثبت أن هناك تلفاً قد لحق البضاعة وأن هذا التلف قد وقع قبل استلامه لها. وخلاصة ما تقدم ، أن للناقل الجوي الحق في أن يدفع أمام المحكمة المختصة بعدم قبول الدعوى في حالتين : الأولى عندما يتسلم المرسل إليه أو المسافر الأمتعة أو البضاعة دون اعتراض أو تحفظ ؛ والثانية عندما لا يقوم أي منهما بتوجيه الاحتجاج إلى الناقل خلال المدة القانونية في حالتي التلف والتأخير. ولكن هذا الدفع بعدم القبول من جانب الناقل مشروط بأن لا يكون قد صدر عنه غش حال دون المرسل إليه أو المسافر من اكتشاف العيب إلا بعد فوات مواعيد تقديم الاحتجاج ، وألا تكون قوة قاهرة قد حالت دون المرسل إليه أو المسافر من تقديم الاحتجاج في الوقت المناسب.

وتجدر الإشارة أخيراً ، إلى أن الناقل الجوي الذي يدفع بعدم قبول الدعوى للأسباب المتقدمة ، يختلف مركزه القانوني عن الناقل الذي يدفع مسؤوليته لأحد الأسباب الموضوعية التي لا دخل لإرادته فيها ، كخطأ المضرور أو القوة القاهرة أو العيب الذاتي أو فعل الغير ... إلخ. ففي الحالات الأخيرة يكون هذا الناقل أمام دعوى مقبولة واتصلت بها المحكمة وناقشتها موضوعياً في ضوء الدفوع التي يتقدم بها المذكور للتخلص من المسؤولية. أما بالنسبة للناقل الذي يدفع بعدم قبول الدعوى ، فهو يهدف من البداية إلى منع المحكمة من النظر في الدعوى والحيلولة بينها وبين الدخول في الموضوع ، لبحث مدى توافر أو عدم توافر مسؤولية الناقل.

(ب) - في النقل الجوي الداخلي :

يخضع النقل الجوي الداخلي لأحكام قانون التجارة المصري ، والذي نصت المادة ٢٥١ منه على أن " ١ - تسلم الشيء محل النقل دون تحفظ يسقط الحق في

الرجوع على الناقل بسبب التلف أو الهلاك الجزئي ما لم يثبت المرسل إليه حالة الشيء ويقيم الدعوى على الناقل خلال تسعين يوماً من تاريخ التسليم . ٢ - ولا يجوز للناقل التمسك بعدم قبول الدعوى وفقاً للفقرة السابقة : أ - إذا ثبت أن الهلاك أو التلف نشأ عن خطأ جسيم صدر من الناقل أو من تابعيه . ب - إذا ثبت أن الناقل أو تابعيه تعمدوا إخفاء الهلاك الجزئي أو التلف . ٣ - يكون إثبات حالة الشيء المشار إليه في الفقرة الأولى من هذه المادة بمعرفة أحد رجال الإدارة أو خبير بينه القاضي المختص بأمر على عريضة ."

وبذلك نلاحظ الاختلاف فيما يتعلق بالدفع بعدم القبول لعدم اتباع الإجراءات القانونية بين القانون المصري الذي يحكم النقل الداخلي وبين أحكام اتفاقيتي وارسو ومونتريال في النقل الدولي من جانبين رئيسيين :

الأول : يتعلق بنطاق التطبيق ، حيث يمتد الدفع بعدم القبول في قانون التجارة المصري ليشمل التلف والهلاك الجزئي للبضائع محل النقل ، دون أن يشمل الهلاك الكلي والتأخير ، بينما يقتصر الأمر في المجال الدولي على الإشارة إلى التلف والتأخير كأسباب للدفع بعدم القبول عندما لا يتم توجيه الاحتجاج إلى الناقل خلال المدة القانونية.

الثاني : يرتبط بشروط الدفع بعدم القبول ، حيث يشترط قانون التجارة إضافة إلى استلام البضائع دون تحفظ ، قيام المرسل إليه برفع الدعوى على الناقل خلال تسعين يوماً من تاريخ استلامه البضائع ، بينما تشترط اتفاقيتا وارسو ومونتريال فقط توجيه الاحتجاج إلى الناقل خلال المدة القانونية التي حددتها.

ثانياً : سقوط الحق في رفع الدعوى :

يقصد بالسقوط (La déchéance)^١ ، كجزء على عدم مراعاة المواعيد الإجرائية، حرمان الخصم من الحق في القيام بالعمل أو الإجراء بعد انقضاء الميعاد

^١ أنظر في تفصيلات نظرية السقوط : د. فتحي والي ، مرجع سابق ، ص ٤١٩ وما يليها ؛ د. أحمد هندي ، مرجع سابق ، ص ٦٩٦ وما يليها ؛ د. علي تركي ، شرح قانون الإجراءات المدنية ، الطبعة الثانية ، دار النهضة العربية (٢٠١١) ، ص ٧٢٨ وما يليها ؛ د. أسامة الروبي ، مرجع سابق ، ص ٣٧٤ وما يليها.

المحدد له قانونا. فالسقوط جزاء خطير يترتب عليه زوال حق الخصم في العمل أو الإجراء فيمتنع عليه القيام به مجددا. فإذا قام الخصم بالإجراء بعد فوات الميعاد ، فالمحكمة تقضي حينئذ بعدم قبول الإجراء لسقوط الحق فيه. ومثال ذلك ما تنص عليه المادة ٢١٥ من قانون المرافعات من انه " يترتب على عدم مراعاة مواعيد الطعن في الأحكام سقوط الحق في الطعن . وتقضى المحكمة بالسقوط من تلقاء نفسها ". ويعد هذا الجزاء أكثر خطورة من البطلان ، لأنه يحول دون تجديد الإجراء الذي سقط ، بينما قد لا يحول البطلان دون تجديد الإجراء الباطل طالما تم التجديد في الميعاد القانوني لاتخاذ الإجراء ^١.

(أ) - في النقل الجوي الدولي :

رعاية لمصلحة الناقل الجوي وكى لا يبقى مهدداً أوعاماً طويلة بالرجوع القضائي عليه ، وتكون أدلة براءة ذمته قد فقدت أو يصعب الحصول عليها ، فقد حددت اتفاقية وارسو أجلاً قصيراً لمقاضاته من قبل مستعملي الطائرة ، حيث نصت المادة ٢٩ من اتفاقية وارسو على انه " ١ - تقام دعوى المسؤولية في بحر سنتين اعتباراً من تاريخ الوصول أو من اليوم الذي كان يتعين وصول الطائرة فيه أو من تاريخ وقف النقل ، وإلا سقط الحق في رفع الدعوى.

٢- ويعين قانون محكمة النزاع طريقة احتساب المدة المذكورة "

ويتضح من هذا النص أنه يتوجب على المضرور من مستعملي الطائرة رفع دعواه على الناقل الجوي خلال مدة سنتين تبدأ من تاريخ وصول الطائرة ، أو من اليوم الذي كان يتعين أن تصل فيه ولو لم تصل أبداً إلى المطار مقصدها ، أو من تاريخ وقف النقل في حالة امتناع الناقل عن إتمام الرحلة الجوية لأي سبب من الأسباب . ويلاحظ هنا ، أن القضاء مستقر على أنه إذا وصلت الطائرة وتأخر الناقل في تسليم الأمتعة أو البضاعة إلى مستحقيها ، فإن مدة السنتين لا تبدأ من تاريخ وصول الطائرة ، بل من تاريخ تسليم تلك الأمتعة أو البضاعة.

^١ د. أحمد تاسيد صاوي ، مرجع سابق ، ص ٦٠٠.

وتسري أحكام السقوط لعدم مراعاة المدة القانونية المنصوص عليها أعلاه على جميع أنواع وصور النقل الجوي الدولي أيّاً كان موضوعه : نقل أشخاص أم نقل أمتعة أم نقل بضائع ، وعلى جميع الدعاوى الناشئة عن عقد النقل. وفي هذا الشأن ، فقد قضت محكمة استئناف جرونوبل بفرنسا بعدم قبول دعوى رفعتها شركة تأمين على الناقل الجوي بعد أن دفعت التعويض لأسرة الراكب المتوفى ، حيث قررت المحكمة سقوط الحق في رفع الدعوى لمرور أكثر من سنتين على وقوع الحادث الذي تعرض له الراكب المسافر¹.

ويرد السقوط على دعوى المسؤولية المرفوعة على الناقل الجوي سواء كان ناقلاً متعاقداً أم ناقلاً فعلياً. كما تبقى مدة السقوط ذاتها دون تغيير حتى ولو كان منسوباً إلى الناقل الجوي خطأ غير مغتفر. وتتحدد طريقة احتساب مدة سقوط الدعوى طبقاً لما يقضي به قانون القاضي المعروض عليه النزاع.

وقد ثار جدل في الفقه والقضاء حول الطبيعة القانونية لمدة السنتين التي يتوجب على المضرور أن يرفع الدعوى خلالها على الناقل الجوي ، هل هي مدة تقادم تسري عليها أحكام وقف التقادم وانقطاعه ، أم إنها مدة سقوط ؟ اتجهت بعض أحكام القضاء الفرنسي² ، مؤيدة بجانب من الفقه³ ، إلى أن مدة السنتين التي

¹ انظر :

Cour d'appel de Grenoble, 02/10/1971, la revue française de droit aérien, 1972, p. 63.

² حيث جاء في هذه الأحكام ما يلي :

((Si la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929, à laquelle renvoie l'article L 322-3 du Code de l'aviation civile pour la détermination des règles de la responsabilité du transporteur aérien, prévoit que l'action en responsabilité doit être intentée sous peine de déchéance dans un délai de deux ans, il n'existe dans ces textes aucune disposition expresse selon laquelle, par dérogation aux principes du droit interne français, ce délai ne serait susceptible ni d'interruption ni de suspension)).

انظر على سبيل المثال :

Cass. Ass. Plén., 14 janvier 1977, Bull. civ. 1977, n° 1, P. 1 ; Cass. Ass. Plén., 1^{er} juillet 1977, Bull. civ. 1977, n° 5, P. 8.

³ د. حسن كبيرة ، مسئولية الناقل الجوي في اتفاقية فارسوفيا وبروتوكول لاهاي المعدل لها ، مجلة الحقوق للبحوث القانونية الاقتصادية ، س ٨ ، ١٩٥٨ / ١٩٥٩ ، ص ٦٠ ، د. عبد الفضيل محمد أحمد ، مرجع سابق ، ص ٣٦٦.

حددها المادة ٢٩ من الاتفاقية هي مدة تقادم وتكون بالتالي قابلة للوقف والانقطاع. وحجتهم في ذلك أن دعوى المسؤولية في أنواع النقل الأخرى ، البري والبحري ، يجب أن تُرفع كذلك خلال فترة وجيزة ، لكن تلك الفترة تعد دائماً فترة تقادم ، فلماذا يشدُّ النقل الجوي عن هذه القاعدة. كما يقولون أيضاً ، إن ما أشارت إليه الفقرة الثانية من المادة ٢٩ بالرجوع إلى قانون القاضي المعروض عليه النزاع من أجل تحديد طريقة احتساب مدة السنتين ، يعني بالضرورة أنه يرد على هذه المدة وقف وانقطاع تتحدد أحكامهما وفقاً لقانون القاضي ، وإلا لا معنى لورود الفقرة الثانية المذكورة.

غير أن الرأي الذي نرجحه ، يذهب إلى أن مدة السنتين هي مدة سقوط غير خاضعة لأي وقف^١ ، وإلا لما كانت الاتفاقية قد استعملت كلمة **Déchéance** وهي تعني بالفرنسية السقوط - وهو نفس المصطلح الذي استخدمته اتفاقية مونتريال لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي ١٩٩٩^٢ - وإنما كانت قد استخدمت مصطلح **Prescription** ويعنى التقادم. كما إن الأخذ بفكرة السقوط يؤدي إلى توحيد الحكم بالنسبة لجميع الدول الأعضاء في الاتفاقية نظراً لاختلاف قوانينها الوطنية في مسألة تحديد أسباب انقطاع التقادم ووقفه^٣.

^١ مع ملاحظة ان مواعيد السقوط يمكن أن يرد عليها الانقطاع تطبيقاً للمادة ١٣٢ من قانون المرافعات المصري التي تنص على انه " يترتب على انقطاع الخصومة وقف جميع مواعيد المرافعات التي كانت جارية في حق الخصوم ويطلان جميع الإجراءات التي تحصل أثناء الانقطاع ".
^٢ حيث جاء نص المادة ٣٥ من اتفاقية مونتريال باللغة الفرنسية على النحو التالي :

Art. 35 Délai de recours

" 1 L'action en responsabilité doit être intentée, **sous peine de déchéance**, dans le délai de deux ans à compter de l'arrivée à destination, ou du jour où l'aéronef aurait dû arriver, ou de l'arrêt du transport.

2 Le mode du calcul du délai est déterminé par la loi du tribunal saisi "

^٣ من هذا الرأي : د. رفعت فخري أبادير ، مرجع سابق ، ص ٢٨٠ ؛ د. محمود مختار بري ، د. عمر فؤاد عمر ، مرجع سابق ، ص ١٧٠ ؛ د. محمد فريد العريني ، د. محمد السيد الفقي ، مرجع سابق ، ص ٦٣٩ ؛ د. هاني دويدار ، مرجع سابق ، ص ٤٥٠ ؛ د. صفوت بهنساوي ، القانون الجوي ، دار النهضة العربية ، ٢٠١٣ ، ص ٢٣٢ ؛ وانظر كذلك :

Thierry MAZOYER, op. ; M. LITVINE, op.

وبناء على ما تقدم فإن مرور مدة السنتين دون مبادرة المضرور برفع الدعوى وقيامه باللجوء للقضاء بعد هذه المدة يترتب عليه سقوط الحق في الدعوى ، ويعطي للناقل الجوي الحق في التمسك أمام المحكمة المختصة بالدفع بعدم قبول الدعوى لرفعها بعد فوات الميعاد المحدد قانونا. وهو ما أكدته محكمة النقض المصرية بقضائها بأن " المستفاد من نصوص المواد ١٧ ، ٢٢ ، ٢٤ ، ٢٥ ، ٢٨ ، ٢٩ من اتفاقية فارسوفيا الدولية للطيران المعدلة ببروتوكول لاهاي ، أنه لا يجوز رفع دعوى المسؤولية في أية صورة كانت عن الضرر الذي يقع في حالة وفاة الراكب أو إصابته إلا بالشروط وفي الحدود المقررة في الاتفاقية ويتعين إقامة دعوى المسؤولية في بحر سنتين اعتبارا من تاريخ الوصول أو من اليوم الذي كان يتعين وصول الطائرة فيه أو من تاريخ وقف النقل وإلا سقط الحق في رفع الدعوى " ^١ .

كما قضت كذلك بأن " نص المادة ٢٩ من اتفاقية فارسوفيا الدولية للطيران أنفة الذكر قد جرى بأن تقادم دعوى المسؤولية في بحر سنتين اعتبارا من تاريخ الوصول أو من اليوم الذي كان يتعين وصول الطائرة فيه أو من تاريخ وقف النقل وإلا سقط الحق في رفع الدعوى ، مما مفاده بلا ريب أن تلك المدة يجب أن يتم خلالها استعمال الحق في رفع الدعوى وإلا سقط ذلك الحق فهي مدة يسقط بانقضائها الحق في رفع الدعوى المذكورة ^٢ .

وتحدد طريقة حساب الميعاد طبقا للقانون الوطني للقاضي المعروض عليه النزاع. فإذا كان القانون الواجب التطبيق هو على سبيل المثال القانون المصري ، فلا يحسب منه اليوم الأول الذي تم فيه الإجراء أو حدث فيه الأمر الذي يعتبر في نظر القانون مجريا للميعاد (مادة ١٥ مرافعات) ^٣ حتى لا يتحول هذا الميعاد إلى

^١ نقض مدني ، جلسة ١٧/٤/١٩٨٥ ، الطعن رقم ١٤٧٣ لسنة ٥٠ ق ، مجموعة المكتب الفني، س ٣٦ ، ص ٦١١ .

^٢ نقض مدني ، جلسة ٨/٥/١٩٨٥ ، الطعن رقم ١٤٥٢ لسنة ٥٠ ق ، مجموعة المكتب الفني ، س ٣٦ ، ص ٧٣٥ .

^٣ وهو نفس موقف القوانين الإماراتي والعماني والكويتي ، وذلك تطبيقا لنصوص المواد ١١ من قانون الإجراءات المدنية الإماراتي ، و١٥ من قانون الإجراءات المدنية والتجارية العماني ، و١٧ من قانون المرافعات الكويتي.

ميعاد يحسب بالساعات. بمعنى أن احتساب الميعاد يبدأ من اليوم التالي ليوم وصول الطائرة أو لليوم الذي كان من المفترض أن تصل فيه ، أو لليوم الذي توقفت فيه عملية النقل الجوي.

(ب) - في النقل الجوي الداخلي :

تنص المادة ٢٩٦ من قانون التجارة المصري على أنه " ١ - تتقدم بمضى سنة كل دعوى ناشئة عن عقد النقل الجوي يكون موضوعها مطالبة الناقل بتعويض عن هلاك الأمتعة والبضائع أو تلفها. وتسرى هذه المدة في حالة الهلاك الجزئي أو التلف من تاريخ تسليم الشيء موضوع النقل وفقا للفقرة الأولى من المادة ٢٥٤ ،^١ وفي حالة الهلاك الكلي من تاريخ انقضاء الميعاد المنصوص عليه في الفقرة الثانية من المادة ٢٨٩ من هذا القانون. ٢ - تتقدم بمضى سنتين كل دعوى ناشئة عن عقد النقل الجوي يكون موضوعها مطالبة الناقل بتعويض عن وفاة المسافر أو إصابته بأضرار بدنية . وتسرى ، هذه المدة في حالة الوفاة من تاريخ وقوعها ، وفي حالة الإصابة البدنية من تاريخ وقوع الحادث. ٣ - تتقدم بمضى سنة كل دعوى تنشأ عن عقد النقل الجوي . وتسرى هذه المدة من الميعاد المعين لوصول الطائرة ، وفي حالة عدم التعيين تسرى من الميعاد الذي يستغرقه الناقل الجوي العادي إذا وجد في نفس الظروف. ٤ - لا يجوز أن يتمسك بالتقدم المنصوص عليه في الفقرات الثلاثة السابقة من هذه المادة من صدر منه أو من تابعيه أو من وكلائه غش أو خطأ جسيم " .

ويتضح من النص السابق أن المشرع المصري قد انتهج فيما يتعلق بالنقل الجوي الداخلي نهجا مغايرا لما ورد في الاتفاقات الدولية بشأن النقل الجوي الدولي ، حيث اعتبر المدة المحددة لرفع الدعوى هي مدة تقادم للدعوى وليس مدة سقوط. وأمام صراحة هذا النص واستخدام المشرع لمصطلح تقادم الدعوى ، فلا يمكن - من وجهة نظرنا - الاجتهاد في هذا الشأن في تحديد طبيعة هذه المدة واعتبارها مدة سقوط. وبناء على ذلك ، فالممدد الواردة في النص هي مدد تقادم للدعوى يمكن أن يرد عليها كل من الوقف والانقطاع.

^١ تنص الفقرة الأولى من المادة ٢٥٤ من قانون التجارة على انه " تتقدم كل دعوى ناشئة عن عقد نقل الأشياء بمضى سنة تبدأ من تاريخ تسليم الشيء إلى المرسل إليه أو إلى الجمرك أو إلى الأمين الذي يعينه القاضى لاستيداع الشيء وتسرى المدة في حالة الهلاك الكلي من تاريخ انقضاء الميعاد المنصوص عليه في الفقرة الثانية من المادة ٢٤٠ من هذا القانون " .

وقد قرر المشرع المصري بموجب المادة ٢٩٦ سالفه الذكر أن مدة تقادم دعاوى مسئولية الناقل الجوي المترتبة على الهلاك أو التلف هي مضي سنة من تاريخ تسليم الشيء موضوع النقل ، كما تسري نفس المدة بالنسبة لكل دعوى أخرى تنشأ عن عقد النقل الجوي ، كدعاوى المطالبة بالأجرة أو رد ما دفع من زيادة أو التعويض عن التأخير^١ . بينما يبدأ سريان الميعاد في حالة الهلاك الكلي للبضائع أو الأمتعة^٢ من تاريخ انقضاء الميعاد المنصوص عليه في الفقرة الثانية من المادة ٢٨٩ من هذا القانون ، وهو مرور ثلاثين يوما من تاريخ انقضاء الميعاد المعين للتسليم ، وفي حالة عدم التعيين من تاريخ انقضاء الميعاد الذي يستغرقه الناقل الجوي العادي في النقل إذا وجد في نفس الظروف .

بينما تكون مدة تقادم دعاوى مسئولية الناقل الجوي التي يكون موضوعها مطالبة الناقل بتعويض عن وفاة المسافر أو إصابته بأضرار بدنية مرور سنتين من تاريخ وقوع الوفاة ، وفي حالة الإصابة البدنية من تاريخ وقوع الحادث .
ويلاحظ أنه لا يجوز للناقل التمسك بمدد السقوط السابقة إذا صدر منه أو من تابعيه أو من وكلائه غش أو خطأ جسيم . ويعد غشا أي فعل أو امتناع يترتب عليه أي من الأضرار السابقة للبضائع أو الأمتعة أو الأشخاص . كما يعتبر خطأ جسيما أي فعل أو إهمال لا يمكن أن يقع من أقل الأشخاص حرصا ، وذلك تطبيقا للقواعد العامة^٣ .

^١ د. محمود مختار بريري ، د. عمر فؤاد عمر ، مرجع سابق ، ص ١٠٢ .
^٢ وقد نصت المادة ٢٤٠ / ٢ من قانون التجارة على أنه " ١ - يسأل الناقل من وقت تسلمه الشيء محل النقل عن هلاكه كليا أو جزئيا وعن تلفه وعن التأخير في تسليمه . ٢ - يكون الشيء محل النقل في حكم الهالك كليا إذا لم يسلمه الناقل أو لم يخطر المرسل إليه بالحضور لتسلمه خلال ثلاثين يوما من انقضاء الميعاد المعين للتسليم أو من انقضاء الميعاد الذي يستغرقه الناقل العادي في النقل لو وجد في الظروف نفسها إذا لم يعين ميعاد للتسليم " .

^٣ د. محمود مختار بريري ، د. عمر فؤاد عمر ، مرجع سابق ، ص ١٢١ .

الخاتمة

انصبت هذه الدراسة على مسألة خصوصية الأحكام الإجرائية لدعوى مسئولية الناقل الجوي ، حيث تناولنا في المبحث التمهيدي من الدراسة أساس مسئولية الناقل الجوي وأهم الاتفاقات المنظمة لها ؛ وعرضنا في المبحث الأول لأطراف دعوى المسئولية ؛ وبيننا في المبحث الثاني المحكمة المختصة بنظر الدعوى ، ثم عالجتنا في المبحث الثالث والأخير فكرة عدم قبول الدعوى سواء لعدم اتباع الإجراءات التي رسمها القانون أو لسقوط الحق في رفع الدعوى .
ونستطيع في ختام هذه الدراسة أن نوجز أهم ما توصلت إليه من نتائج وتوصيات في النقاط التالية :

- 1- شهدت مسئولية الناقل الجوي تطورات عديدة عكست النظريات القانونية المختلفة التي سادت دول العالم. وقد حاولت اتفاقية وارسو ١٩٢٩ القديمة وضع قواعد دولية موحدة في هذا المجال فتبنت أساساً قانونياً معيناً سرعان ما شهد تطوراً كبيراً بصدور البروتوكولات المعدلة للاتفاقية ، ثم بصدور اتفاقية مونتريال الجديدة عام ١٩٩٩ .
- ٢- أصبحت اتفاقية مونتريال منذ دخولها حيز التنفيذ في ٤ نوفمبر ٢٠٠٣ هي الاتفاقية الدولية المطبقة في مجال النقل الجوي بالنسبة للدول المنضمة لها ، وبذلك فقد أسدل الستار على أحكام اتفاقية وارسو القديمة وتعديلاتها. ولا شك في أهمية الانضمام لاتفاقية مونتريال التي تكفل في الحقيقة العديد من الضمانات سواء للمضروب أو للناقل وتابعيه ، كما تحد من ناحية أخرى من تتبع البروتوكولات والوثائق الدولية المتعددة المكملة لاتفاقية وارسو .
- ٣- جمعت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ بشكل فريد كل أحكام المسئولية الواردة في اتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها ، حيث اعتمدت على فكريتي الخطأ العقدي المفترض والمسئولية الموضوعية ، وهو ما يؤكد أهمية الانضمام والتصديق على هذه الاتفاقية .

٤- تتميز دعوى مسؤولية الناقل الجوي بأحكام إجرائية خاصة تجعلها مختلفة عن دعاوى العادية ، وبصفة خاصة فيما يتعلق بتحديد أطراف الدعوى والمحكمة المختصة بنظرها ، وكذلك القواعد المتعلقة بعدم قبول هذه الدعوى وسقوط الحق في رفعها.

٥- يختلف المدعي في دعوى المسؤولية التي تقام ضد الناقل الجوي باختلاف عملية النقل التي قد تكون للأشخاص والأمتعة أو للبضائع.

٦- يختلف شخص المدعى عليه بحسب ما إذا كان الناقل قد تمّ من قبل شخص طبيعي ثم توفي ، أو من ناقلين متتابعين ، أو من ناقل متعاقد وآخر فعلي. كما طرحت ، في هذا الصدد ، مسائل الرجوع على الوكيل بالعمولة ووكالات السياحة وعلى تابعي الناقل ، إضافة إلى شركات التأمين.

٧- حددت المادة ٢٨ من اتفاقية وارسو أربع محاكم مختصة بدعوى المسؤولية ، وقد أضافت لها اتفاقية جوارا لآخارا ، في مادتها الثامنة ، محكمة خامسة. كما أضافت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ محكمة سادسة ، بحيث ينعقد لأي منها جميعا ، وفقا لاتفاقية مونتريال ، الاختصاص بنظر دعوى مسؤولية الناقل الجوي.

٨- تحديد الاختصاص على النحو الذي بينته اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩ يقتصر على دعاوى المسؤولية التي ترفع على الناقل بشأن حوادث الركاب وتأخيرهم وهلاك أو تلف البضائع أو الأمتعة أو تأخيرها دون غيرها من الدعاوى الأخرى.

٩- قد يؤدي تعدد جهات التقاضي المتاحة للمدعي إلى قيامه برفع الدعوى أمام كل هذه المحاكم أو أمام عدد منها دون إمكانية التمسك من قبل المدعى عليه بالدفع بضم الدعاوى للارتباط ، مما يرتب حالة من حالات التنازع الإيجابي على الاختصاص. ويتطلب هذا الأمر - من وجهة نظرنا - إجراء تعديل على نصوص اتفاقية مونتريال ، والنص الصريح على منح الاختصاص فقط لأول

محكمة مختصة رفعت أمامها القضية في دولة من الدول المعنية ، بحيث يمكن ، مع وجود هذا النص ، التمسك بهذا الدفع أمام محاكم الدول الأخرى.

١٠- حددت اتفاقية وارسو إجراءات يعين اتخاذها خلال الفترة المحددة قانونا ، وإلا أمكن للناقل الجوي التمسك بعدم قبول دعوى المسؤولية. كما حددت الاتفاقية أجلاً قصيراً لمقاضاة الناقل الجوي وإلا سقط الحق في رفع الدعوى وأمكنه كذلك التمسك بعدم قبولها إذا رفعت بعد هذا الميعاد. أما في مجال النقل الجوي الداخلي الذي يخضع لأحكام قانون التجارة المصري فقد انتهينا لوجود عدد من الاختلافات بين القانون المصري وبين الاتفاقات الدولية التي تحكم النقل الجوي الدولي بشأن الأحكام الخاصة بعدم قبول دعوى مسؤولية الناقل الجوي.

١١- تعتبر المدة التي يتوجب على المضرور ، في النقل الجوي الدولي ، رفع الدعوى خلالها على الناقل الجوي - وفقاً للرأي الذي نرجحه - مدة سقوط وليست مدة تقادم. ومن ثم فإن مرور هذه المدة دون مبادرة المضرور برفع الدعوى خلالها يترتب عليه سقوط حقه في رفع الدعوى ، ويعطي للناقل الجوي الحق في التمسك أمام المحكمة المختصة بالدفع بعدم قبول الدعوى لرفعها بعد فوات الميعاد المحدد قانوناً.

بينما يختلف الوضع في النقل الجوي الداخلي ، حيث أنه أمام صراحة نص المادة ٢٩٦ من قانون التجارة المصري في اعتبار مدة السنة أو السنتين بحسب الأحوال مدة تقادم للدعوى ، فلا يمكن - من وجهة نظرنا - الاجتهاد في هذا الشأن في تحديد طبيعة هذه المدة واعتبارها مدة سقوط ، ومن ثم فهي وفقاً للنص مدة تقادم يمكن أن يرد عليها كل من الوقف والانقطاع.

تم بعون الله وتوفيقه.

قائمة بأهم المراجع

أولاً : مراجع باللغة العربية :

- د. أبوزيد رضوان :
- القانون الجوي ، قانون الطيران التجاري ، دار الفكر العربي ، ١٩٨٢ .
- تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص ونظم التأمين عليها، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية كلية الحقوق -جامعة عين شمس ، المجلد ١٦، العدد الأول، ١٩٧٤ .
- د. أحمد بن ابراهيم الشيخ ، المسؤولية عن تعويض أضرار النقل الجوي الدولي وفقاً لاتفاقيتي وارسو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩ ، دار النهضة العربية، الطبعة الأولى ٢٠٠٩ .
- د. أحمد السيد صاوي ، الوسيط في شرح قانون المرافعات ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، طبعة ٢٠٠٦ .
- د. أحمد هندي ، أصول قانون المرافعات المدنية والتجارية ، دار الجامعة الجديدة للنشر بالإسكندرية ، ٢٠٠٢ .
- د. أسامة الروبي ، قواعد الاجراءات المدنية والتنظيم القضائي في سلطنة عمان ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ٢٠٠٩ .
- د.أماني أحمد عبدالله موسى ، تطور طرق دفع المسؤولية الناقل الجوي ما بين اتفاقية وارسو ١٩٢٩م واتفاقية مونتريال ١٩٩٩م ، مجلة العدل ، وزارة العدل بالسودان ، العدد الثاني والأربعون ، السنة السادسة عشرة ، ٢٠١٤ .
- د. حسن كيرة ، مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية فارسوفيا وبروتوكول لاهاي المعدل لها ، مجلة الحقوق للبحوث القانونية الاقتصادية ، س ٨ ، ١٩٥٨/١٩٥٩
- د. حمد الله محمد حمد الله ، القانون الجوي ، مكتبة القانون والاقتصاد ، الطبعة الأولى ٢٠١٤ .
- د. رفعت فخري أبابير ، الوجيز في القانون الجوي ، بدون ناشر ، ١٩٩٠ .

- د. رمزي سيف ، الوسيط في شرح قانون الإجراءات المدنية والتجارية ، الطبعة الثامنة ، دار النهضة العربية ، ١٩٦٨ .
- د. صفوت بهنساوي ، القانون الجوي ، دار النهضة العربية ، ٢٠١٣ .
- د. عادل محمد خير ، مسؤولية الناقل الجوي وآلية دعوى المسؤولية وحدود التعويض ، الطبعة الأولى ، بدون ناشر ، ٢٠٠١ .
- د. عاطف محمد الفقي ، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩ ، دار الفكر الجامعي ، الطبعة الأولى ٢٠٠٧ .
- د. عبد الفضيل محمد أحمد ، القانون الخاص الجوي دار الفكر والقانون ، ٢٠١١ .
- د. عبد المنعم الشرقاوي ، شرح المرافعات المدنية والتجارية ، بدون ناشر ، طبعة ١٩٥٦ .
- د. عدلي أمير خالد ، أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي ، منشأة المعارف بالإسكندرية ، ٢٠٠٧ .
- د. على تركي ، شرح قانون الإجراءات المدنية ، الطبعة الثانية ، دار النهضة العربية ٢٠١١ .
- د. فتحي والي ، ، الوسيط في قانون القضاء المدني ، دار النهضة العربية ، القاهرة، طبعة ٢٠٠١ .
- د. فؤاد عبد المنعم رياض ، د. سامية راشد ، أصول تنازع القوانين وتنازع الاختصاص القضائي الدولي ، دار النهضة العربية ، ١٩٩٠ .
- د. محمد فريد العريني ، د. محمد السيد الفقي ، القانون البحري والجوي ، منشورات الحلبي الحقوقية ، الطبعة الأولى ، ٢٠٠١ .
- د. محمد محمد هلاله ، مبادئ القانون الجوي الخاص ، دار النهضة العربية ، ٢٠٠٠ .

- د. محمد وفاء محمدين ، تشديد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار
الحاصلة للمسافرين ، دراسة في القضاء الأمريكي ، دار الجامعة الجديدة ،
الإسكندرية ، ١٩٩٩ .
- د. محمود مختار بريري : قانون الطيران وقت السلم ، الطبعة الأولى ، دار
الفكر العربي ، ١٩٧٧ .
- د. محمود مختار بريري ، د. عمر فؤاد عمر ، القانون الجوي ، دار
النهضة العربية ، ٢٠٠٣ .
- د. مصطفى البنداري ، قانون الطيران المدني لدولة الإمارات العربية
المتحدة ، إصدارات كلية الدراسات العليا والبحث العلمي بجامعة الشارقة ،
٢٠٠٦ .
- منظمة الطيران المدني ، دليل تنظيم النقل الجوي ، الطبعة الثانية ، ٢٠٠٤
، منشور على الموقع الإلكتروني :
<http://www.google.ae/url?sa.آخر تاريخ لزيارة الموقع ٢٥/١١/٢٠١٦> .
- د. نبيل إسماعيل عمر :
- الوسيط في قانون المرافعات المدنية والتجارية (الاختصاص -
الدعوى - الخصوم) ، دار الجامعة الجديدة للنشر بالإسكندرية ،
٢٠٠٦ .
- الدفع بعدم القبول ونظامه القانوني ، الطبعة الأولى ، منشأة المعارف
بالإسكندرية ، ١٩٨١ .
- د. هاني دويدار ، النقل البحري و الجوي ، منشورات الحلبي الحقوقية ،
الطبعة الأولى ٢٠٠٨ .
- د. وجدي راغب ، مبادئ القضاء المدني ، دار النهضة العربية ، القاهرة
٢٠٠١ .

ثانيا : مراجع باللغة الفرنسية :

- **B. BAHEU-DERRAS**, Accident aérien : que dit le droit ? , village de la justice, 2 juillet 2009, article publié sur le site : <http://www.village-justice.com/articles/Accident-aerien-droit-Bertrand,6485.html>.
- **M. BANDRAC**, « Les vérifications à opérer », Dalloz action, Droit et pratique de la procédure civile, Paris, Dalloz, 1999, n^{os} 11-200.
- **J. BEAUCHARD**, La détermination des règles de compétence (d'attribution et territoriale); les extensions de compétence, Dalloz action, Droit et pratique de la procédure civile, Paris, Dalloz, 1999, n^{os} 303-999.
- **J.-P. BÉGUET**, « Étude critique de la notion de fin de non-recevoir en droit privé », *RTD civ.*, 1947.
- **G. BOLARD**, « Les garanties du procès civil », Dalloz action, Droit et pratique de la procédure civile, Paris, Dalloz, 1998., n 83 et s., p 84 et s.
- **J. BONNECASE, M. LABORDE-LACOSTE**, Précis élémentaire de procédure civile et voies d'exécution, Recueil SIREY, 1932.
- **G. BULAMBO NYANGI**, La responsabilité civile du transporteur aérien en cas de dommage subi par un passager, publié sur le site : <http://www.memoireonline.com/11/13/7666/La-responsabilite-civile-du-transporteur-aerien-en-cas-de-dommage-subi-par-un-passager.html>.
- **L. CADIET**, Droit judiciaire privé, LITEC, 1992.
- **G. COUCHEZ**, Procédure civile, 11e édition, DALLOZ, 2000.
- **Xavier DELPECH**, Droit applicable aux rapports entre le transporteur aérien et le constructeur d'aéronefs; Dalloz actualité, Éditions Dalloz 2017, publiée sur le site: <http://www.google.ae/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=3&ved=0ahUKEwiZ3bjnIPXRAhXBP>

xoKHZABLEQFggnMAI&url=http%3A%2F%2Fwww.daloz-actualite.fr%2Fprintpdf%2Fflash%2Fdroit-applicable-aux-rapports-entre-transporteur-aerien-et-constructeurdaeronefs&usg=AFQjCNHqZmvPm1N6nfjfrPRugMJQRReiqw.

- **S. GUINCHARD** , « Etre défendeur », Dalloz action, Droit et pratique de la procédure civile, Paris, Dalloz, 1999, n^{os} 2001-2030.
- **M. LITVINE**, Droit Aérien, Bruylant, BRUXELLES, 1970.
- **Thierry MAZOYER**, La responsabilité du transporteur dans le cadre d'un transport aérien international de marchandises, publié sur le site : <http://www.cmh-avocats.fr/fr/9-publication-avocat/news/news-25-la-responsabilite-du-transporteur-dans-le-cadre-d%E2%80%99un-transport-aerien-international-de-marchandises.html>.
- **H. MOTULSKY**, Principes d'une réalisation méthodique du droit privé, réédition, Paris, Dalloz, 1991.
- **J. NORMAND**, « Les excroissances des fin de non-recevoir en droit privé », obs. *RTD civ.*, 1981.
- **Marie-France STEINLE-FEUEBACH**, Les trajectoires de l'obligation de sécurité du transporteur aérien de personnes, Revue trimestrielle Riseo (Risques études et observations) , 2010-2.
- **J. VINCENT, S. GUINCHARD**, *Procédure civile*, 24^e édition, Paris, Dalloz, 1996.
- **J. VINCENT, S. GUINCHARD, G. MONTAGNIER, A. VARINARD**, Institutions judiciaire, DALLOZ, 5e éditions 1999.
- **Aurélie VAUDRY**, La responsabilité civile des transporteurs aériens : une protection accrue des passagers, article publié le 23/08/2015 sur le site : http://www.avocats-picovschi.com/la-responsabilite-civile-des-transporteurs-aeriens-une-protection-accrue-des-passagers_article_286.html.