

مسؤولية الناقل الجوي الدولي  
في عقود نقل الركاب وفقاً للقانونين  
الإماراتي و الكويتي و الاتفاقيات الدولية

دكتورة / إيمان نابوش  
كلية القانون - جامعة الشارقة  
الإمارات العربية المتحدة

دكتور/محمد حسام الدين  
كلية القانون - جامعة صحار  
سلطنة عمان

مجلة الحقوق للبحوث القانونية و الاقتصادية بكلية الحقوق، جامعة الإسكندرية العدد الثاني

٢٠١٧

## مقدمة الدراسة

أولاً: فكرة عامة عن موضوع الدراسة:

يعد القانون الجوي حديث النشأة سريع التكوين، وذلك مقارنة مع غيره من فروع القانون الخاص، وبالأخص قانون التجارة البحرية الذي يعود للقرن التاسع الميلادي. فالطائرة تقنية حديثة استلزمت قواعد قانونية جديدة وتشريعات جوية ظهرت أول مرة عندما أطلقت الولايات المتحدة الأمريكية طائراتها ليبدأ بعدها وتحديداً في سنة ١٩٢٩ التشريع في القانون الجوي الخاص<sup>(١)</sup>.

ويعد استخدام اصطلاح القانون الجوي، لأول مرة عندما أنشئت في باريس عام ١٩٠٩ المدرسة العليا للطيران. ولقد بقيت هذه التسمية، رغم ما وجه إليها من انتقادات، عنواناً لمعظم المؤلفات والمجلات القانونية المتخصصة في هذا المجال اللهم إلا إذا استثنينا بعض كتابات الفقه الإيطالي التي تميل إلى اعتناق اصطلاح، "قانون الطيران" كتسمية لهذا الفرع من القانون<sup>(٢)</sup>.

هذا وتعد مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب، من أهم موضوعات القانون الجوي وأكثرها إثارة للمشاكل والاختلافات فقهاً وقضاً، ولما كانت مسؤولية الناقل الجوي من أهم موضوعات القانون الجوي فإن تحديد هذه المسؤولية يعد حجر الزاوية فيها. ولأهمية هذا الموضوع لم تكتف الدول بمعالجة مسؤولية الناقل الجوي الدولي بما فيه تحديد هذه المسؤولية في قوانينها الداخلية، بل إن هذه الأهمية فرضت على المجتمع الدولي اللجوء إلى تنظيم هذه المسؤولية وتحديدتها على المستوى الدولي منذ بداية ظهور النقل الجوي، وذلك من خلال إبرام اتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩ التي حددت مسؤولية الناقل الجوي الدولي في مواجهة المتضررين بحدود قصوى معينة سواء في نقل الركاب أو الأشياء.

إلا أنه قبل انعقاد اتفاقية وارسو كانت هناك اتجاهات متباينة في شأن الأسس التي يمكن الارتكاز عليها لتحديد مسؤولية الناقل الجوي، بحيث ذهبت بعض القوانين إلى تأسيس هذه المسؤولية على أساس تعاقدية بينما ذهبت طائفة أخرى من القوانين إلى تأسيس هذه المسؤولية على فكرة الخطأ التقصيري بصفة عامة، وأخيراً ذهبت طائفة أخرى إلى تأسيس المسؤولية على فكرة المخاطر وتحمل التبعية<sup>(٣)</sup>.

(١) د/ موسى طالب حسن، القانون الجوي الدولي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، سنة ٢٠١، ص ١١.

(2) – Max Litvine, *Précis élémentaire de Droit Aéroen*, Bruxelles, Etablissement Emitt Bruylant, 1953, P. 15, No. 1, André Henry-Couëannier, *Éléments Créateurs du Droit Aérien*, Per orbem, 1929, P. 3.

AMBROSINI. وجدير بالذكر الذي أوعز بهذه التسمية للفقهاء الإيطاليين هو العلامة

(٣) د/ محبوب، محمد الطاكي، وروشام، الطاكي، الاعفاءات القانونية والاتفاقية لمسؤولية الناقل الجوي. سنة ٢٠٠٦، الموقع الإلكتروني ([www://.justice.gov.ma](http://www.justice.gov.ma)) ، جلسة بتاريخ ١٢/١٢/٢٠١٠ الساعة ٨ مساءً.

وكانت الخطوة الأولى لعقد اتفاقية دولية توحد قواعد المسؤولية عن النقل الجوي هي مبادرة فرنسية من الرئيس بوانكاريه، ولكن ذلك عام ١٩٢٤ قدمت في نفس الوقت الذي قدم فيه إلى البرلمان الفرنسي مشروع القانون الجوي الداخلي لفرنسا. وقدمت فرنسا إلى المؤتمر الدولي الذي عقد لهذا الغرض عام ١٩٢٥ مشروع اتفاقية، حيث شكل المؤتمر لجنة لدراسته مكونة من خبراء قانونيين جويين، وانتهت هذه الدراسة إلى إبرام اتفاقية وارسو للنقل الجوي الدولي في ١٢ أكتوبر ١٩٢٩ ودخلت هذه الاتفاقية حيز التنفيذ ابتداء من ١٣ فبراير ١٩٣٣. (٤)

ولابد من الإشارة هنا إلى أن نشاط الطيران المدني الدولي يخضع لأحكام اتفاقية الطيران المدني (اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤)، وتقوم منظمة الطيران المدني الدولي (الأيكاو) وهي منظمة متخصصة تابعة للأمم المتحدة، بموجب هذه الاتفاقية بوضع الحدود الدنيا من القواعد القياسية و أساليب العمل الموصى بها للطيران المدني الدولي، وتتوزع هذه القواعد وأساليب العمل الموصى بها في ١٨ ملحقا لاتفاقية شيكاغو، و مع ذلك تبقى كل دولة على حدة هي المسؤولة عن تنظيم نشاط الطيران المدني فيها، ولكنه يجب أن تأخذ بعين الاعتبار متطلبات اتفاقية الطيران المدني الدولي والحدود الدنيا للقواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها الموضوعة من قبل الأيكاو (٥).

ومسؤولية الناقل الجوي هي مسؤولية شخصية قائمة على أساس الخطأ، إلا أن الخطأ مفترض، ذلك أن الراكب غير ملزم بإثبات خطأ الناقل، بل فقط إثبات حصول ضرر أثناء النقل الجوي، ليفترض عندها الخطأ في جانب الناقل، إلا أن هذا مجرد افتراض بحيث يبقى لهذا الناقل الحق في دفع المسؤولية عنه وذلك بنفي الخطأ عنه، بمعنى إثبات أن الضرر الذي حصل للمسافر لا يعزى إلى خطأ ناتج منه أو من أحد تابعيه، بل إلى سبب آخر وأنه استحالة عليه اتخاذها (٦).

هذا وقد ورد في المادة (٢٠) من معاهدة فارسوفيا (لا يكون الناقل مسؤولاً إذا أثبت أنه هو وتابعه قد اتخذوا كل التدابير اللازمة لتفادي الضرر، أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذها). ويلاحظ من خلال هذه المادة أنه إذا كان من السهل على المسافر أو مستعملي الطائرة إثبات أمرين أنه حصل ضرر، وأن هذا الضرر قد حصل خلال النقل الجوي، فإنه على الجانب الآخر يلاحظ أيضا أن هذه المادة قد منحت الناقل الجوي نفس التسهيلات في دفع المسؤولية عنه التي من شأنها أن تجعل من تلك التسهيلات التي منحت للمسافر ولمستعملي الطائرة غير ذي جدوى وعديمة الأثر والأهمية (٧).

ثانياً: إشكالية الدراسة:

(٤) د/ أحمد عبد الفضيل، القانون الخاص الجوي، سنة ١٩٩٩، المنصورة، لا يوجد دار نشر، ص ١٠.

(٥) دليل مراقبة سلامة الطائرات الأجنبية الصادر عن الهيئة العربية للطيران المدني، جامعة الدولة العربية ٢٠٠٦.

(٦) د/ بكور مختار، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المغربي، مكتبة الجلاء الجديدة، المنصورة، المغرب، سنة

١٩٨٩، ص ١٠٣.

(٧) اتفاقية فارسوفيا التي وقعت في أكتوبر ١٩٢٩، ودخلت حيز التنفيذ في ١٣ فبراير ١٩٣٣. (7)

تكمن مشكلة الدراسة فيما يتعلق بمسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب، بتشعب الآراء التي قيلت بشأن الأساس القانوني لهذه المسؤولية وطبيعتها، حيث تختلف طبيعة هذه المسؤولية من نظام لآخر، والمشكلة الأخرى هي انه في بعض الدول لا يوجد تشريع خاص في النقل الجوي، لذلك فهي تلجأ إلى تطبيق القواعد العامة في المسؤولية على تشريع خاص في النقل الجوي، لذلك فهي تلجأ إلى تطبيق القواعد العامة في المسؤولية على هذا النوع من النقل، وهذا يتنافى مع طبيعة هذا النقل لأن نوعية مخاطر النقل البري أو النقل البحري تختلف عن نوعية مخاطر النقل الجوي.

إن حادثة واحدة في النقل الجوي وما تؤدي إليه من خسائر في الطائرة والأرواح قد تؤدي إلى إفلاس شركة الطيران وحتى بالنسبة إلى التي توجد فيها قوانين نقل جوي، فإن المشكلة لازالت باقية بسبب اختلاف هذه القوانين، فيما يتعلق بتباين الأسباب التي تؤدي إلى قيام مسؤولية الناقل الجوي والأساس القانوني لهذه المسؤولية، فبعضهم أقامها على الأساس القانوني لهذه المسؤولية، والبعض الآخر أقامها على أساس تحمل التبعة، وبعضهم أقامها على أساس الخطأ المفترض، كما تكمن مشكلة الناقل الجوي أيضا في أن معظم أسباب حدوث كوارث النقل الجوي تكون مجهولة، مما يعني صعوبة إثبات مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الحاصل، مما يضع عبئا ثقيلا على المتضرر طالب التعويض في إثبات مسؤولية الناقل، وقد انعكس هذا الاختلاف في أساس مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقيات النقل الجوي أيضا وهذا ما عقد المشكلة أكثر.

ثالثاً: هدف الدراسة:

تهدف هذه الدراسة إلى الوقوف على مسألة الوضع القانوني لمسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب، وفقا للقانونيين الكويتي والإماراتي والاتفاقيات الدولية، من خلال التعرف على ماهية النقل الجوي والمفاهيم المرتبطة به، كذلك التعرف على الطبيعة القانونية لهذا النوع من النقل لمعرفة الإشكاليات القانونية المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب، وفقا للقانونيين الكويتي والإماراتي والاتفاقيات الدولية.

كما تهدف هذه الدراسة أيضا إلى معرفة حالات قيام المسؤولية وأساسها القانوني وحالات الإعفاء منها، ودعوى المسؤولية وموقف التشريع الإماراتي والكويتي والاتفاقيات الدولية منها، وكذلك الفقه والقضاء من هذه الأمور، حيث يمكن من خلالها تقديم توصيات تحقق الغرض والهدف من هذه الأمور، حيث يمكن من خلالها توصيات تحقق الغرض والهدف من هذه الدراسة.

رابعاً: أهمية الدراسة:

تكتسب هذه الدراسة أهميتها من أنها تعد إحدى الدراسات القانونية الحديثة التي تتعلق والنقل الجوي الذي يتصف بتطور مستمر وسريع، مما يتطلب أيضا أن تتطور القواعد التي تحكمه بنفس سرعة التطور الحاصل فيه، وتتخصص هذه الدراسة في نطاق محدود منه يتعلق بالوضع القانوني لمسؤولية الناقل الجوي

الدولي في عقد نقل الركاب، وأن الدراسات المقدمة في هذا المجال ليست كافية، وبالتالي فإن أهمية هذه الدراسة تكمن في تناولها للمفاهيم المتعلقة بهذا الوضع الموضوع، حيث تثير مسألة تحديد مسؤولية الناقل الجوي بعض الإشكاليات التي أدت بالدول إلى البحث المستمر لإيجاد حلول لهذه الإشكاليات، وبما أن هذا النوع من النقل هو نقل دولي فإن الإشكاليات التي يثيره والحلول الموضوعية له تهم دول العالم أجمع. خامساً: حدود الدراسة:

يحدد وقت الدراسة بالفترة التي يكون فيها القانونان الإماراتي والكويتي اللذان يحكمان مسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل الركاب نافذين خلال فترة إعداد هذا البحث، وكذلك الاتفاقيات الدولية بهذا الخصوص، أما من حيث المكان والمجال فهما الطيران الجوي المدني والقضاء، هذا وتقتصر حدود هذه الدراسة على بيان المسؤولية المدنية للناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب، لذلك يخرج من حدود المسؤولية الجزائية.

سادساً: محددات الدراسة:

لا توجد أية قيود تحد من تعميم نتائج هذا البحث في الإمارات و الكويت وباقي الدول العربية.

سابعاً: خطة البحث:

تنقسم هذه الدراسة إلى ثلاثة فصول، يتناول **الفصل الأول** من الدراسة ماهية **عقد النقل الجوي الدولي للركاب**، وفيه مبحثان، نتناول في المبحث الأول بيان مفهوم عقد النقل الجوي الدولي للركاب من حيث تعريفه وخصائصه ووثائقه، في حين نتناول المبحث الثاني: **آثار عقد النقل الجوي الدولي للركاب**، أما بالنسبة للفصل الثاني: من الدراسة فنتناول فيه بيان قيام المسؤولية المدنية للناقل الجوي الدولي للركاب، وفيه ثلاث مباحث، نتناول في الأول: بيان أساس وطبيعة المسؤولية، وفي الثاني: حالات قيام مسؤولية الناقل الجوي الدولي، وأخيراً في الثالث: تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، ويبحث **الفصل الثالث: في بيان الآثار المترتبة على قيام المسؤولية المدنية للناقل الجوي الدولي**، وفيه مبحثان، نتناول في المبحث الأول: بيان دعوى المسؤولية، في حين يبحث المبحث الثاني: في الجزء المدني المترتب على قيام تلك المسؤولية. وأخيراً نتناول الخاتمة والنتائج والتوصيات التي خرجت بها الدراسة.

ثامناً: منهجية الدراسة:

اعتمدت هذه الدراسة على أسلوب البحث النوعي المقارن لقانون النقل الجوي الإماراتي والكويتي والقوانين ذات العلاقة والاتفاقيات الدولية، وكذلك تحليل الأحكام القضائية، وأيضاً تحليل آراء الفقه القانوني بشأن المسائل المثارة في الدراسة.

## الفصل الأول

### ماهية عقد النقل الجوي الدولي للركاب

يعرف هذا النوع من النقل بكونه ذلك الذى يتجاوز تنفيذ الحدود الإقليمية الدولية الواحدة. ويشير هذا النقل صعوبات جمة من حيث تحديد القانون الذى يحكمه، وذلك نظراً لتغير النظام القانونى الذى قد يخص له النقل كلما عبرت وسيلته حدود دولة إلى دولة أخرى. لذا كان من الضرورى توحيد القواعد القانونية المنظمة لهذا النوع من النقل للقضاء على ما يترتب على هذا التغير من تعدد الأنظمة القانونية التى قد تحكمه، وعلى ما يؤدى إليه هذا التعدد من تنازع بينها، وقد تم هذا التوحيد بمقتضى اتفاقية وارسو فى شأن النقل الجوى الدولى الموقعة فى الثانى عشر من أكتوبر عام ١٩٢٩ والتى أصبحت واجبة النفاذ من الثالث عشر من فبراير عام ١٩٣٣<sup>(٨)</sup>.

ولقد تطلبت اتفاقية وارسو شروطاً معينة فى النقل ليخضع لأحكامها. فإن تخلفت كل أو بعض هذه الشروط خرج النقل من نطاق تطبيقها ولحقته إما قواعد القانون الداخلى، وإما قواعد القانون الوطنى الذى تشير إليه قاعدة الإسناد فى قانون القاضى المعروض عليه النزاع. ومع ذلك، قد يستجمع النقل الشروط المقررة فى الاتفاقية لكنه، لاعتبارات معينة قدرها واضعو الاتفاقية، لا يخضع لأحكامها.

ولما كانت اتفاقية وارسو قد عدلت أكثر من مرة بمجموعة من البروتوكولات، أصبح بعضها سارى المفعول، ولم ينفذ بعضها الآخر على المستوى الدولى لعدم تصديق العدد اللازم من الدول عليها، ثم حلت محلها اتفاقية أخرى أصبحت سارية المفعول على المستوى الدولى وهى اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩، اقتضى المنطق التطرق لبيان شروط تطبيق البروتوكولات وهذه الاتفاقية على النقل الجوى المطلوب تنظيمه بقواعدها، والتصدى لمشكلة التنازع التى قد تنشور بين البروتوكولات المشار إليها والاتفاقية الجديدة لعام ١٩٩٩ وبين الاتفاقية الأصلية.

وعقد النقل الجوى لا يختلف عن العقود الأخرى إلا من حيث الوسيلة التى يتم بها تنفيذه، فقد حددت ٢٧٢ من قانون التجارة الإماراتى رقم (١٨) لسنة ١٩٨٣ المقصود بالنقل بشكل عام بقولها: عقد النقل عقد يلتزم الناقل بمقتضاه مقابل اجر بأن يقوم بوسائطه الخاصة بنقل شخص أو شيء من مكان إلى آخر.

أما المادة (١٦١) فى قانون التجارة الكويتى رقم (٦٨) لسنة ١٩٨٠ فقد حددت المقصود بعقد النقل بقولها انه:

١- عقد النقل اتفاق يلتزم بموجبه الناقل بأن يقوم بنقل شيء أو شخص إلى جهة معينة مقابل اجر معين.

د/ محمد فريد العرينى، القانون الجوى، النقل الجوى الدولى والداخلى، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، سنة (8)

٢٠١١، ص ٧٢، ٧٣، فقرة ١٦.

٢- ويتم عقد النقل بمجرد الاتفاق إلا إذا اتفق الطرفان صراحة أو ضمنا على تأخيره إلى وقت التسليم.

٣- ويجوز إثبات العقد بجميع الطرق.

ونلاحظ أن كلا القانونين يركز على انتقال شخص أو شيء من موضع إلى آخر، وهو الهيكل الذي يستند عليه العقد. وفي هذا الفصل سنبحث مفهوم عقد النقل الجوي الدولي للركاب، وكذلك بيان المقصود بالنقل الجوي و الالتزامات المترتبة على هذا العقد.

**لذلك سنقسم هذا الفصل إلى مبحثين:**

**المبحث الأول: مفهوم عقد النقل الجوي الدولي للركاب.**

**المبحث الثاني: تحديد المقصود بالنقل الجوي وبيان الالتزامات المترتبة على عقد النقل الجوي الدولي للركاب.**

## المبحث الأول

### مفهوم عقد النقل الجوي الدولي للركاب

إن بيان مفهوم عقد النقل الجوي الدولي للركاب يتطلب بيان تعريفه وخصائصه و وثائقه، ولذلك سنبحث هذا المبحث في ثلاثة مطالب تبعا:

## المطلب الأول

### تعريف عقد النقل الجوي الدولي

لقد تعددت وجهات النظر في تعريف عقد النقل الجوي الدولي، إلا أن جميع هذه التعريفات كانت تنتهي إلى إعطاء معنى واحد له، بمعنى أن اختلاف وجهات النظر كانت شكلية في اللفظ وليست موضوعية. وعليه فقد عرف جانب من الفقه القانوني عقد النقل الجوي بأنه: "الاتفاق الذي يبرم بين من يرغب بالسفر، أو مرسل البضاعة، وبين الناقل الجوي، حيث يتعهد هذا الأخير بمقتضاه بنقل المسافر و أمتعه او نقل البضاعة عبر الجو من مكان القيام إلى المكان المحدد بالعقد، وذلك مقابل أجر يدفعه الراغب بالسفر، أو مرسل البضاعة"<sup>(9)</sup>.

د/ رضوان أبو زيد، القانون الجوي، قانون الطيران المدني، دار الفكر العربي، لا يوجد مكان للنشر، الطبعة الرابعة، (9)

سنة ١٩٩٤، ص ٤٨.

وعرفه جانب آخر من الفقه القانوني بأنه "الاتفاق الذي يتعهد بمقتضاه شخص يسمى الناقل في مواجهة شخص آخر يدعى المسافر أو الشاحن بنقله مع أمتعته، أو بنقل بضاعته من مكان إلى آخر خلال مدة معينة بوساطة الطائرة في مقابل أجر محدد"<sup>(١٠)</sup>.

وعرفه بعضهم الآخر بأنه: "عقد بمقتضاه يلزم شخص و يسمى الناقل الجوي بنقل شخص آخر يسمى المسافر أو بنقل بضاعة لشخص يعرف بالشاحن أو المرسل إلى مكان آخر جواً بواسطة طائرة مقابل التزام متلقي الخدمة بالوفاء بأجر محدد"<sup>(١١)</sup>.

### المطلب الثاني

#### خصائص عقد النقل الجوي:

يتميز عقد النقل الجوي الدولي للركاب بأنه: عقد رضائي، كما أنه عقد من عقود الإذعان، و هو عقد تجاري. وسنبحث هذه الخصائص في ثلاثة فروع.

#### الفرع الأول

#### عقد النقل الجوي عقد رضائي

يعد عقد النقل الجوي من العقود الرضائية التي تتم بمجرد تلاقي القبول و الإيجاب، شرط أن يكون الرضا صادراً عن إرادة حرة واعية خالية من العيوب التي تشوبها، ولا يشترط في عقد النقل سوى أن يرد محله على نقل الأشخاص أو البضائع<sup>(١٢)</sup>، و قد نصت المادة (١٦١) من قانون التجارة الكويتي على الرضائية صراحة، وذلك بنصها على أنه: "يتم عقد النقل.... بمجرد الاتفاق". وكذلك نصت المادة (٢٧٥) فقرة (١) من قانون التجارة الإماراتي على أنه: يتم عقد النقل وعقد الوكالة بالعمولة للنقل بمجرد اقتتران الإيجاب بالقبول إلا إذا اتفق الطرفان على تأخيرها إلى وقت التسليم ويجوز إثبات العقد بكل طرق الإثبات. ومن هذين النصين يتضح أن كلا القانونين يعدان عقد النقل ينعقد بمجرد تلاقي القبول و الإيجاب معاً.

ولا يشترط في العقد شكل معين، لأنه ليس من العقود الشكلية التي تتعقد إلا بالكتابة، وبالتالي فإن دور الوثائق التي يحررها الناقل الجوي - سواء أكانت الوثيقة تذكرة سفر أم استمارة للأمتعة أم خطاباً للنقل - تنحصر فقط في إثبات وجود العقد و مضمونه وقد نصت اتفاقيه وارسو على هذه في المواد التالية: ٢/٣، ٢/٤، ٢/٥، ١/١١، حيث تعد تذكرة السفر أو استمارة الأمتعة أو خطاب النقل حجة على إبرام العقد، و على شروطه حتى يقوم دليل عكس ذلك، وبالتالي يترتب على عدم وجود هذا المستند، أو ضياعه، أو عدم صحته، أو عدم التأثير على انعقاد العقد و خضوعه لأحكام الاتفاقية. وقد قضت

(10) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٧.. (10)

د/ هاني محمد دويدار، قانون الطيران، دار الجامعية للنشر، الإسكندرية، سنة ٢٠٠٠، ص ١٥٦، هامش ١. (11)

محكمة النقض المصرية، نقض مدني ١٩ يونيو ١٩٦٩، س ٢٠، ١٤، ص ١٠٧. (12)



محكمة النقض المصرية بأن عدم وجود تذكرة السفر، أو عدم انتظامها، أو ضياعها لا يؤثر على قيام العقد أو صحته، وبالتالي يخضع لأحكام اتفاقية وارسو<sup>(١٣)</sup>.

وليس هناك ما يمنع من اشتراط ألا ينعقد العقد، إلا إذا سلم الناقل التذكرة للمسافر، أو سلم المرسل البضاعة للناقل الجوي، وبهذا يفقد عقد النقل الجوي الطابع الرضائي له، و ليس هناك ما يمنع أن يكون للعقد شكل معين متفق عليه من قبل الطرفين.

وبما أن عقد النقل ينعقد بمجرد تلاقي قبول المسافر أو المرسل مع إيجاب الناقل الجوي، و بمعنى معاكس: يكون للمسافر أو المرسل الحق في رفض تكوين العقد إذا كان إيجاب الناقل الجوي لا يتماشى مع مصلحته. ولا يقدح في كونه من العقود الرضائية التزام الشاحن بتسليم البضاعة أو الأمتعة المراد نقلها إلى الناقل أو أحد تابعيه، أو التزام المسافر بأن يضع نفسه تحت تصرفه، فهو ليس من العقود العينية، إذ إن تسليم البضاعة أو الأمتعة ليس شرطاً لانعقاد العقد، وإنما لتمكين الناقل من البدء في تنفيذ أحد الالتزامات التي يلقيها عقد النقل على كاهله، و هو الالتزام بنقل البضاعة من مكان إلى آخر، ولا يتصور تنفيذ مثل هذا الالتزام إلا إذا كان الناقل في وضع يتمكن معه من حيازة البضاعة مادياً و حراستها تمهيداً لنقلها<sup>(١٤)</sup>،

والأصل في عقود النقل أن الناقل يعتبر في حالة إيجاب عام بحيث لا ينعقد العقد إلا إذا جاء قبول المسافر أو شاحن البضاعة مطابقاً مع هذا الإيجاب وشروطه. فإن تحقق هذا التطابق، فلا يجوز للناقل، بحسب الأصل، أن يرفض إبرام عقد النقل وإلا عد متعسفاً ومخلاً بمبدأ المساواة بين الأفراد أمام المرفق العام.

ولا شك في اتفاق هذا الحل مع المصلحة العامة، إذ لا ينبغي - أيأ كان الأمر - أن تترك للناقل حرية رفض طلب الشاحن أو المسافر طالما أنه قد أبدى استعداداً لدفع الأجرة وتنفيذ سائر شروط النقل. ولكننا مع ذلك، نتردد في اعتبار أن هناك إيجاباً عاماً مستمراً من جانب الناقل: إذ الأمر لا يخرج عن أن يكون من جانبه دعوة علنية إلى التعاقد، ولا يتحدد الإيجاب بسائر شروطه وتفصيله إلا عندما تتحدد رغبة المتعاقد الآخر في عقد بعينه. وهذا ما أكدته الفقرة الثانية من المادة ٢١٠ من تقنين التجارة الجديد عندما نصت على أن تسلم الناقل الشيء محل النقل بعد قبولاً منه للإيجاب الصادر من المرسل<sup>(١٥)</sup>.

وأقرب إلى الحقيقة في نظرنا، أن نرى على عاتق الناقل التزاماً قانونياً بالتعاقد مع من يتقدم إليه من طلاب عقد النقل. هذا الالتزام القانوني قد يكون مصدره الامتياز الممنوح من جهات الإدارة التي لها

(١٣) طعن رقم ٧٤٩ لسنة ٥٠ قضائية جلسة ٢٠/٣/١٩٨٥.

انظر رودبير (١٩٧٧)، قانون النقل البري والبحري، ص ٣٢٣. (14)

انظر في ذلك ، نص المادة ٢١٠ من التقنين التجارى الجديد المصرى. (15)

حق الرقابة والإشراف. وقد يكون مصدرها الاحتكار الفعلى الذى يتمتع به الناقل. وقد انحاز المشرع فى قانون التجارة الجديد، إلى هذا الرأى فى حالة الناقل المحتكر عندما نص فى المادة ٢١٢ منه على أنه " إذا كان الناقل محتكراً نوعاً من النقل أو استثمار خطوط نقل معينة، التزم بقبول كل ما يقدم إليه من طلبات النقل إلا إذا كان الطلب مخالفاً للشروط المقررة أو تعذر على الناقل تنفيذه لأسباب لا شأن له ولا لتابعيه فى إحداثها<sup>(١٦)</sup>.

وأياً كان الأمر، فقد أجازت اتفاقية وارسو، اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩، وشرط الإيانات، للنقل أن يرفض التعاقد. فالمادة ٣٣ من الاتفاقية وكذلك المادة ٢٧ من اتفاقية مونتريال، تنص على أنه " ليس فى أحكام هذه الاتفاقية ما يمنع الناقل من رفض إبرام عقد النقل أو من وضع قواعد لا تتعارض مع نصوص هذه الاتفاقية". كما تنص المادة السادسة من الشروط العامة للإيانات على أن "لناقلين الاحتفاظ بالحق فى رفض إبرام عقد النقل دون إبداء أسباب". ولكن ما هو المغزى الحقيقى لهذين النصين؟ يرى أحد الفقهاء عدم الالتفات كلية إلى نص المادة السادسة من الشروط العامة للإيانات لأنه، على حد تعبيره، "نص ساذج ليس له أى معنى أو نطاق قانونى". أما المادة ٣٣ من الاتفاقية فدورها يقتصر، فى اعتقاده على نفي الصفة الملزمة من الإيجاب المقدم من الناقل لجمهور المستفيدين من خدمة النقل<sup>(١٧)</sup>.

ويرى فقيه آخر ونحن نشاطره الرأى، أن النصين السالفين يغيران من وضع الناقل الجوى بحيث يعتبر فى حالة دعوة عامة للتعاقد، وليس فى حالة إيجاب عام موجه إلى أشخاص غير معينين. فإن تقدم المسافر أو الشاحن طالباً للتعاقد، فإنه يكون فى حالة إيجاب موجه إلى الناقل لا ينعقد به العقد إلا إذا قبله هذا الأخير<sup>(١٨)</sup>.

### الفرع الثانى

#### طابع الإذعان فى عقد النقل

الإذعان مفاده الرضوخ لشروط العقد المحددة سلفاً دون أن يكون الطرف المذعن دور فيها فهو لا يناقش شروط العقد و يعتبر عقد النقل الجوى من عقود الإذعان إذ إن شركات الطيران تعرض شروطها المطبوعة على الكافة ولا تقبل مناقشة فيها، و لذلك يكون القبول فى هذه الحالة إذعاناً.

انظر ، د/ على البارودى، د/ محمد فريد العرينى، القانون التجارى، الجزء الثانى، العقود التجارية- عمليات البنوك (16) وفقاً لأحكام قانون التجارة رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩، الإسكندرية، ٢٠٠٠، ص ١٦٨، ١٦٩ فقرة ١٣١.

رودبير، قانون النقل، النقل البرى والجوى، ١٩٧٧، ص ٣٢٧، فقرة ٢٧٧. (17)

د/ محمد فريد العرينى، المرجع السابق، ص ١٣٣. (18)

ويعدّ عقد النقل الجوي شأنه في ذلك شأن عقود النقل الأخرى من عقود الإذعان<sup>(١٩)</sup>. ذلك أن شركات النقل الجوي، على حد تعبير محكمة استئناف القاهرة تعرض شروطها المطبوعة على الكافة و هي شروط واحدة ولا تقبل المناقشة فيها.

فلا يسع الراكب إلا أن يقبل... تلك الشروط... حتى لا يحرم نفسه من استعمال مرفق من المرافق العامة، ولا بد له من التنقل و السفر، ولذلك يكون القبول في هذه الحالة إذعاناً<sup>(٢٠)</sup>.

واعتبار عقد النقل من عقود الإذعان لا يجرده مع ذلك من طبيعته الرضائية، صحيح من الممكن القول إن الإذعان لا يفيد الرضا، لأن الرضا بالعقد يعني مناقشة شروطه مناقشة يترجم نتائجها ما توصل إليه الأطراف من اتفاق، أما الإذعان فمفاده الرضوخ لشروط العقد المحددة دون أن يكون للإرادة من دور غير الاحتجاج على قسوة ما خضعت له من قانون سلفاً. ففي هذا العقد يوجد عيب دائم من عيوب الرضا تفضحه طبيعة العقد نفسه، بل إن مثل هذا التصرف القانوني ليس من العقد في شيء ولا يعدو أن يكون في حقيقة الأمر تجسيداً لسلطة خاصة تفرض على إرادة الطرف المذعن التسليم بها، فإذا ما أفصح ذلك الطرف عن إرادته بقبوله للعقد فإنه يكون مكرهاً على ذلك الإذعان.

فعدم المساواة، كما يقول العلامة جورج ريبير أمر حتمي، ومن الإنصاف أن تجد المزايا التي يحصل عليها أحد المتعاقدين مصدرها فيمت يظهره من صفات أثناء معاملاته القانونية<sup>(٢١)</sup>. فعدم المساواة هذه ليست بذاتها هي التي تجعل العقد مشكوكاً فيه، ولكنه الإجحاف المحتمل الذي قد ينشأ عنها، ذلك الإجحاف الذي ينبغي على المشرع الحيلولة دون حدوثه عن طريق تقييد الحرية التعاقدية إذا كان من شأنها أن تؤدي إلى استغلال الأقوياء للضعفاء.

ولقد قيّد المشرع هذه الحرية بالفعل، بغية الحيلولة دون تعسف الناقلين بالمستفيدين من خدمة النقل، عندما نص في المادة (٢٣) من اتفاقية وارسو على بطلان شروط الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية أو النزول بالتعويض عن الحد المقرر فيها و اعتبرها كأن لم تكن.

وكذلك عندما ألزم الناقل بتزويد المسافر بذاكرة سفر مشتملة على بيانات تنبيهه إلى خضوع رحلته لاتفاقية وارسو التي تضع حداً أقصى للتعويض المستحق، حتى يتخذ المسافر الاحتياطات اللازمة إما بالعدول عن السفر و إما بإبرام تأمين على الحياة.

انظر رودبير، المرجع السابق، ص ٣٢٧. (19)

استئناف القاهرة، ٢١ مايو ١٩٥٧، مجلة قضايا الحكومة، عدد ٤، ص ١٩٦. (20)

د/ محمود أحمد الكندري، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي وفقاً لاتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩، الكويت، دون دار (21) نشر، سنة ٢٠٠٠، ص ١٤٥.

كما أن القضاء يعمل جاهداً على الحد من الشروط التعسفية التي يتضمنها عقد النقل، وذلك إما بإبطالها، وإما بتفسير العبارات الغامضة تفسيراً لا يضر بمصلحة الطرف المدّعن، على خلاف الأصل العام في العقود الذي يقضي بأن الشك يفسر لمصلحة المدّين، أي الناقل في عقد النقل<sup>(٢٢)</sup>.

### الصفة التجارية لعقد النقل الجوي

النقل الجوي يعد عملاً تجارياً متى بوشر على وجه المقابلة. إذ إن النقل الجوي لا يختلف عن غيره من أنواع النقل الأخرى إلا في وسيلة تنفيذه، ذلك أن القانون التجاري قد أضفى الصفة التجارية على كل مقابلة أو عمل متعلق بالنقل براً أو بحراً.

و يعد النقل تجارياً دائماً بالنسبة للناقل متى زواله على سبيل الاحتراف، أما بالنسبة لشاحن البضاعة أو المسافر فلا يكون العمل تجارياً إلا إذا كان تاجراً و كان النقل بمناسبة تجارته. وتتص المادة الخامسة من القانون التجارة الكويتي رقم (٦٨) لسنة ١٩٨٠ على أنه: " تعد أعمالاً تجارية الأعمال المتعلقة بالأمر الآتية بقطع النظر عن صفة القائم بها أو نيته:

- ١- معاملات البنوك
- ٢- الحساب الجاري
- ٣- الصرف و المبادلات المالية.
- ٤- الوكالة التجارية و السمسرة.
- ٥- الكمبيالات و السندات لأمر، و الشيكات.
- ٦- تأسيس الشركات و بيع أو شراء أسهها و سنداتها.
- ٧- المخازن العممة و الرهون المترتبة علو الأموال المودعة بها.
- ٨- استخراج المعادن و الزيوت و قطع الأحجار و غيرها من موارد الثروة الطبيعية.
- ٩- المحلات المعدة للجمهور، كالملاعب العامة و دور السينما و الفنادق و المطاعم و محلات البيع بالمزايدة.
- ١٠- توزيع الماء و الكهرباء و الغاز، وإجراء المخابرات البريدية و البرقية و الهاتفية.

---

تتص المادة ٢/١٥١ من القانون المدني المصري على انه لايجوز أن يكون تفسير العبارات الغامضة فى عقود (22) الإذعان ضاراً بمصلحة الطرف المدّعن.

وانظر أيضاً، نقض مصرى، ٣١ ديسمبر ١٩٧٠، س ٢١، ٢٤، ص ١٣٠٥.

وراجع أيضاً:

Trib. Roma, 11 Juill, 1978 (1988) 13 Air Law 20-4-5.

١١- النقل برّاً و بحراً و جواً.

١٢- .....

ولا خلاف على تجارية مشروع النقل أياً كانت وسيلته، أو مكان تنفيذه، أو ملحه، و على ذلك فالنقل الجوي يعد عملاً تجارياً متى اتخذ شكل المشروع، وهو يعد عملاً تجارياً بصرف النظر عن شخص القائم به، فرداً كان أم شركة أم شخصاً من أشخاص القانون العام.

وقد نصت المادة (٥) من قانون التجارة الإماراتى رقم (١٢) لسنة ١٩٨٣ على ما يلي:  
"تعد الأعمال التالية بحكم ماهيتها الذاتية أعمالاً تجارية:

٦- ويدخل في ذلك جميع الأعمال المتعلقة بالملاحة البحرية والجوية:

أ- ( إنشاء السفن والطائرات أو بيعها أو شراؤها أو تأجيرها أو استئجارها أو إصلاحها أو صيانتها والال والجوئرساليات البحرية والجوية بما في ذلك النقل البحري.

ب- (بيع أو شراء مهمات أو أدوات أو مواد السفن أو الطائرات أو تموينها.

ج- (أعمال الشحن والتفريغ.

د- (والجوية القروض البحرية.

هـ (التجارية عقود استخدام الربانبة.

وكما حرص القضاء المصرى العادى والإدارى على تأكيد نفس المعنى فقضى بأن نقل الأشخاص أو البضائع بطريق السكك الحديدية أو السيارات العامة عمل تجارى بطبيعته طبقاً لنص المادة الثانية من التقنين التجارى"<sup>(٢٣)</sup>.

ويترتب على اعتبار النقل تجارياً ذات الآثار المترتبة على اعتبار العمل تجارياً من حيث الاختصاص القضائى، و ضمانات تنفيذ الالتزام و الإثبات.

### المطلب الثالث

#### وثائق عقد النقل الجوي الدولي للركاب

يلتزم الناقل بتسليم ذوى الشأن وثائق النقل التى نصت عليها كل من اتفاقية وارسو ومونتريال وخصتها بتنظيم متكامل، وهى تذكرة السفر واستمارة الأمتعة بالنسبة لنقل الركاب، وسنفرّد لكل من هذه المستندات فرعين مستقلين.

#### الفرع الأول

#### تذكرة السفر

نقض مدنى ، ٢٢ مارس ١٩٥٦، محاماة ، س ٣٧، عدد ٢٤ رقم ٢٣ ص ٤٤٧، نقض مدنى، ٢٩ يونيو ١٩٦٧، (23) س ١٨، ٣٤، ص ١٤٠٣، محكمة الاستئناف الأخرية، ٢ أغسطس ١٩٢٣، محاماه ، س ٢٤ عدد ٢ رقم ٩٧.

## Billet de Passage

وسوف نتناول في هذا الفرع البيانات الإلزامية والجزاء على تخلفها في كل من اتفاقية وارسو، واتفاقية مونتريال، وبروتوكول لاهاى وبروتوكول جواتيمالا سيتي، بالإضافة إلى شكل تذكرة السفر.

### (١) البيانات الإلزامية في اتفاقية وارسو والجزاء على تخلفها:

تلزم اتفاقية وارسو الناقل الجوي باستخراج تذكرة سفر للراكب وتسليمها إليه، وبفى الناقل بهذا الالتزام، ومن ثم فلا مسئولية عليه تجاه المسافر، لو قام بتسليم التذكرة لممثل هذا الأخير أو لمن ابتاعها لحسابه، أو بتسليمها لممثل المجموعة التي تنتوى السفر وذلك في الرحلات الجماعية<sup>(٢٤)</sup>.

ويجب، وفقاً لنص المادة الثالثة فقرة أولى من الاتفاقية، أن تشمل تذكرة السفر على البيانات

الآتية:

أ) مكان وتاريخ إصدارها. والحكمة من هذا البيان واضحة، وهي تحديد مكان المنشأة التي تولت عن الناقل إبرام العقد وإصدار التذكرة. وهذا التحديد يفيد في تعيين المحكمة المختصة بنظر النزاع طبقاً للمادة ٢٨ من الاتفاقية.

ب) نقطتا القيام أو الوصول. وفائدة هذا البيان لا تخفى، إذ من شأنه توضيح ما إذا كان النقل داخلياً أو دولياً، وما إذا كانت اتفاقية وارسو هي المطبقة، أم القانون الداخلى، أم القانون الوطنى التي تشير إليه قاعدة الإسناد فى قانون القاضى المختص بنظر النزاع.

ج) المحطات المنصوص عليها مع الاحتفاظ للناقل بحقه فى النص على مكان تعديلها عند الضرورة وذلك دون أن يؤدى هذا التعديل إلى زوال الصفة الدولية للنقل. وهذا البيان يبرز نقاط الرسو الجوى المتفق عليها بين أطراف عقد النقل بحيث لو تم تعديلها من قبل الناقل، أو لم تهبط فيها الطائرة لسبب أو لآخر فلا يؤثر ذلك على الصفة الدولية للنقل. لأن العبرة فى تحديد هذه الصفة، وعلى ماسلف من البيان، بما تم الاتفاق عليه وليس بما تم تنفيذه بالفعل. كما أن هذا البيان، متى أدرج فى تذكرة السفر، يمنع من مساءلة النقال فى مواجهة المسافر إن هو قام بتغيير خط سير الطائرة، إذ يفترض علم المسافر بهذا البيان ويسلطات الناقل بشأنه.

د) أسم وعنوان الناقل أو الناقلين. ويفيد هذا البيان فى تعيين الشخص المسئول الذى يقاضيه المضرور.

هـ) النص على أن النقل يخضع لنظام المسئولية المقرر فى هذه الاتفاقية. ولهذا البيان أهمية قصوى لأنه ينبه الراكب إلى خضوع النقل، الذى يزعم القيام به، لأحكام الاتفاقية التي تحدد التعويض، فى حالة استحقاقه، بحد أقصى لا يجوز تخطيه، فيتخذ الراكب على ضوءه ما يراه مناسباً لحماية

(24) N.Y. sup. Ct. 1947, 190 misc. 974, N.Y. sup. ct. opp. 1979, 1 avi. 14.911, (1949)

U.S. Av. E. 168.

سلامته ومصالحه إما بالعدول عن السفر وإما بإبرام تأمين يضمن له ما يقصر الحد الأقصى من تعويضه.

وتقرر الاتفاقية جزاءً رادعاً في حالة عدم وفاء الناقل بالتزامه بإصدار تذكرة سفر وتسليمها لصاحب الشأن، حيث تنص الفقرة الثانية من المادة الثالثة على أنه ليس " للناقل أن يتمسك بأحكام هذه الاتفاقية التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها إذا قبل ركباً لم تسلم إليه تذكر سفر".

## (٢) البيانات الإلزامية في بروتوكول لاهاي وجزء تخلفها:

لقد عدل بروتوكول لاهاي البيانات الواجب ذكرها في تذكرة السفر وحصرها في ثلاثة فقط ، هي:

( أ ) ذكر نقطتي القيام والوصول.

( ب ) إذا وقعت نقطتي القيام والوصول في إقليم نفس الدولة المتعاقدة وكان هناك محطة رسو جوى أو أكثر في إقليم دولة أخرى، وجب احدى هذه المحطات.

والغرض من هذين البيانيين هو لفت نظر الراكب إلى الصفة الدولية للنقل الجوى وما يترتب على ذلك من تطبيق أحكام الاتفاقية المعدلة بالبروتوكول عليه.

( ج ) في حالة قيام المسافرين برحلة تقع فيها نقطة الوصول أو أحد محطات الرسو الجوى في دولة أخرى غير دولة القيام، التنبيه بأنه النقل قد تنظمه اتفاقية وارسو التي تضع حداً أقصى للتعويض المستحق في حالة الوفاة أو الإصابة بأذى بدنى. وحكمة هذا البيان هي حث الراكب، إذا ما قدر أن مبلغ التعويض المستحق لا يتناسب مع الضرر الذى قد يصبه ، على اتخاذ الإجراءات اللازمة لمواجهة ذلك إما بالعدول عن السفر جواً وإما بعقد تأمين على حياته<sup>(٢٥)</sup>.

كما عدل البروتوكول، أيضاً، الجزاء الذى قرره اتفاقية وارسو، فنص على حرمان الناقل من التمسك بالحد الأقصى للتعويض إذا رفض نقل الركاب دون تزويده بتذكرة السفر أو إذا لم تشتمل هذه التذكرة ، فى حالة إصدارها، على البيان الثالث الخاص بلفت نظر المسافر إلى أن النقل قد يخضع لأحكام الاتفاقية<sup>(٢٦)</sup>.

والحكمة من اشتراط قبول الناقل نقل المسافرين دون تذكرة، لتوقيع الجزاء المشار إليه، هي عدم إعمال ذلك الجزاء فى حالة المسافر خلسة، أى بدون رضاء الناقل، إذ لا يجوز للشخص أن يفيد من فعله غير المشروع<sup>(٢٧)</sup>.

## (٣) البيانات الإلزامية فى بروتوكول جواتيمالا سیتی:

(25) المادة رقم ٣ فقرة ١ من البروتوكول.

(26) المادة رقم ٣ فقرة ٢ من البروتوكول.

(27) انظر فى ذلك، دى چوجلار، الجزء الأول، ١٩٨، فقرة ٢٥٥٩، ص ١٠٣٩.

نص البروتوكول، الذي لم ينفذ بعد على المستوى الدولي، على أنه في نقل الركاب يجب تسليم مستند نقل فردي أو جماعي متضمناً:

أ) بيان نقطتي القيام والوصول.

ب) وإذا وقعت نقطتا القيام والوصول في إقليم طرف سام متعاقد واحد وكان منصوصاً على وجود محطة توقف أو أكثر في إقليم دولة أخرى، فبيان أحد تلك المحطات.

ولقد ألغى البروتوكول الجزاء على عدم إصدار تذكرة سفر على الإطلاق أو عدم اشتغالها على أى من البيانات الإلزامية المتطلبية<sup>(٢٨)</sup>. وهذا أمر منطقي لأن المسؤولية فيه عن نقل الركاب ومسئولية موضوعية، ولأن التعويض الذي قرره لا يمكن تجاوزه.

(٤) البيانات الإلزامية في اتفاقية مونتريال ١٩٩٩:

ولم تخرج البيانات التي تطلبها الاتفاقية الجديدة لعام ١٩٩٩ عن تلك التي قررها بروتوكول جواتيمالا، حيث نصت المادة ١/٣ منها على أنه " في حالة نقل الركاب ، يتعين تسليم مستند نقل فردي أو جماعي يتضـاعى من مـايلى: (أ) بيان نقطتى المغادرة والمقصد النهائى. ب) بيان نقطة واحدة على الأقل من نقاط التوقف إذا كانت نقطتا المغارة والمقصد النهائى واقعتين فى إقليم دولة طرف واحدة وذلك إذا كانت هناك نقطة توقف أو نقاط توقف متفق عليها واقعة فى إقليم دولة أخرى، كما ألغت الاتفاقية بدورها الجزاء المترتب على تخلف وبنقطة السفر (مادة ٥/٣).

(٥) شكل تذكرة السفر:

لم تفرض اتفاقية وارسو، أو بروتوكولاتها المعدلة، وكذلك اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩، نموذجاً معيناً لتذكرة السفر يتبع عند إصدارها. ومن ثم ، إذا سلم الناقل ورقة عادية إلى الراكب مشتملة على البيانات التي تنبئ به إلى الصفة الدولية للنقل وخضوعه للمسئولية المحددة التي قررتها الاتفاقية فإنه يكون قد أوفى بالتزامه بإصدار تذكرة السفر. وهذا ما ذهب إليه المحكمة العليا فى ألمانيا الاتحادية التي تطلبها الاتفاقية يعتبر بمثابة تذكرة سفر صحيحة بالنسبة للمسافرين الواردة أسماؤهم به<sup>(٢٩)</sup>.

أما إذا لم يتضمن الخطاب البيانات المشار إليها فلا تكون بصدد تذكرة سفر على الإطلاق. وعليه، قضى بأن بطاقة الصعود إلى الطائرة لا تعتبر من قبيل تذكرة السفر لعدم اشتغالها على البيانات المتطلبية<sup>(٣٠)</sup>. بل هي مجرد إجراء إدارى الغرض منه تنظيم وتسهيل خدمة النقل<sup>(٣١)</sup>، وقضى، أيضاً، بعدم

(28) راجع فى ذلك المادة رقم "٢" فقرة "١" أمن البروتوكول.

(29) Cour Sup. D'Allemagne, 2 Avr. 1974, B.G.H.Z. Vol 52, P. 194.

أشارت إليه: د/ رفعت فخرى، الوجيز ... مقدمات - أغراض الملاحة .. ص ٨٨ هامش ١.

(30) Dist C.T. E.D. Pennsylvania 1997, 1977, 14 Avi. 18. 212.



اعتبار بطاقة العضوية فى أندية الطيران من قبيل تذكرة السفر لتخلف البيانات الإلزامية التى تطلبها الاتفاقية<sup>(٣٢)</sup>.

ونظراً لأن شركات الطيران تستخدم الآن العقول الإلكترونية ونظم المعلومات، لتسهيل تعاملاتها مع جمهور المستفيدين فى أندية الطيران من قبيل تذكرة السفر لتخلف البيانات الإلزامية التى تطلبها الاتفاقية<sup>(٣٣)</sup>. ونظراً لأن شركات الطيران تستخدم العقول الإلكترونية ونظم المعلومات لتسهيل تعاملات مع جمهور المستفيدين من خدمة النقل التى تقدمها، فقد أجاز بروتوكول جواتيمالا للناقل أن يستخدم أى وسيلة تتولى تسجيل البيانات التى يجب أن يشتمل عليها مستند النقل لتحل محل تسليم تذكرة السفر سواء كانت فردية أم جماعية. ولقد أخذت الاتفاقية الجديدة بهذا الحكم مادة (٢/٣).

### (٥) لغة التذكرة

ويثور التساؤل عما إذا كان الناقل الجوى يلتزم بتحرير تذكرة السفر بلغة الراكب أو على الأقل بلغة يفهمها، وبكتابتها بحروف ذات خصائص معينة من عدمه.

ونظراً لعدم تصور واضعى الاتفاقيات الدولية والبروتوكولات المعدلة لها لهذه المشكلة، فلقد جاءت جميعها ، خلواً من أى إشارة إليها. ومن ثم يتعين الرجوع إلى القوانين الوطنية لتلمس الحلول التى ينبغى تطبيقها. وفى فرنسا أصدر المشرع قانون ٣١ ديسمبر لعام ١٩٧٥ الذى يحتم استعمال اللغة الفرنسية فى تحرير العقود المبرمة فى فرنسا والتى يكون محلها تقديم خدمة، ولما كان النقل يعتبر من قبيل الخدمات، فقد قضت محكمة باريس، بحكمها الصادر فى الثامن من فبراير عام ١٩٧٨، بضرورة تحرير تذكرة السفر المسلمة إلى راكب فرنسى، والصادرة من شركة طيران أجنبية فى باريس باللغة الفرنسية حتى يتسنى له أن يقف على النظام القانونى الذى سيحكم العلاقة بينه وبين الناقل، ويتخذ، ما يترأى له ذلك، الاحتياطات اللازمة فى هذا الشأن<sup>(٣٤)</sup>، وكان الدافعة وراء إصدار هذا الحكم هو حماية جمهور المستفيدين وإتاحة الفرصة لهم لاتخاذ الإجراءات الكفيلة بحماية مصالحهم. ولم يسلك القضاء الألمانى أو اليونانى<sup>(٣٥)</sup>، مسلك القضاء الفرنسى، وذهب إلى أنه لا أهمية للغة التى تحرر بها بيانات تذكرة السفر

(31) Paris, 13 Nov. 1963, Bull, Transp. 1963, 830.

(32) Rouen, 10 Juin 1970, R.F.D.A. 1971, 81

(33) انظر نص المادة رقم ٢ فقرى ٢ من البروتوكول.

(34) Londgericht Kôin, 30 Nov 1961, II Dirittom 1966, 78.

(35) X and Y vs. Olympic Air ways, HIGH Court, of Greece 1979 1 Air Law 259 Citée par Diederiks-Verschoor, An introduction to Air Law. P. 50, Note 20; Dist CT. S.D.N.Y. 29 march 1982 17. Avi. 17. 569.

أن الأمر كذلك فلا أهمية للغة التذكرة وإلا حيث ترى المحكمة أنه لا يوجد نص يحتم كتابة التذكرة بلغة معينة. وطالما تعين على شركة الطيران كتابة التذكرة بجميع لغات العالم، وهذه هى الاستحالة بعينها. انظر كذلك لنفس المحكمة: 16 Avi. 18. 367 حكم صادر فى ١٩/١/١٩٨٢ منشور فى

حتى ولو كان المسافر يجهلها. ولا يعنى هذا الموقف من قبل المحاكم الألمانية واليونانية أنها تفسر اتفاقية وارسو على نحو مخالف لتفسير القضاء الفرنسى لها، كل ما يعنيه هو عدم وجود قانون متشابه لقانون ٣١ ديسمبر ١٩٧٥ فى كل من الدولتين.

ولعل القضاء الفرنسى يكون مصدر إلهام للقضاء المصرى وبالتبعية القضاء الكويتى والإماراتى وهو بصدد حمايته للإنسان أثناء استخدامه للطائرة وسيلة للتنقل والسفر، خاصة وأن دستور عام ١٩٧١ ينص على اللغة العربية هى لغة الدولة الرسمية، وهذا هو الاتجاه الذى سار عليه كل من المشرع الإماراتى والكويتى.

أما فيما يتعلق بكتابة بيانات تذكرة السفر بحروف ذات خصائص معينة، فلم تتعرض الاتفاقيات الدولية والبروتوكولات المعدلة لها أو القوانين الوطنية لهذا الأمر. لكن المنطق يقتضى أن تكون هذه الحروف مقروءة حتى تؤدى التذكرة وظيفتها فى تبصير المسافرين بالصفة الدولية للنقل وبشروط العقد وخضوعه لأحكام هذه الاتفاقيات التى تضع حداً أقصى للتعويض المستحق حتى يكونوا على بينة من أمرهم قبل القيام بالرحلة.

ولقد ألزم اتفاق مونتريال لعام ١٩٦٦، المعقود بين شركات الطيران الأعضاء فى الاتحاد الدولى للنقل الجوى بين هيئة الطيران المدنى الأمريكية، الشركات الأطراف فيه كتابة البيان، الذى ينبه الراكب إلى التعويض المحدد، بحروف كبيرة " بنط ١٠" وبمداد ذى لون مختلف عن لون الورقة الذى يحتويه وذلك على: ١- تذكرة السفر، ٢- على ورقة توضع داخل حافظة التذكرة، ٣- وعلى الغلاف الخارجى لهذه الحافظة.

ولقد سارت الاتفاقية الجديدة لعام ١٩٩٩ فى نفس الاتجاه ، فنص فى الفقرة الرابعة من مادتها الثالثة بأن "يعطى الراكب إشعاراً كتابياً يفيد بأنه فى الحالات التى تنطبق عليها هذه الاتفاقية فإنها تحكم وقد تحد من مسئولية الناقلين عن الوفاة أو الإصابة ...".

ومما تجدر ملاحظته، أخيراً، أن ذكر اسم الراكب لم يرد فى البيانات الإلزامية لتذكرة السفر التى تطلبتها كل من اتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها واتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ مما يجعل على الاعتقاد بعدم وجود ما يمنع من إصدار تذكرة سفر قابلة للتداول. لكن سرعات ما يزول هذا الاعتقاد إذا ما عرفنا أن الشروط العامة للاتحاد الدولى للنقل الجوى (الإياتا) تحظر إصدار تذكرة قابلة للتحويل وتشتت أن تكون أسمية ولا شك لدينا فى صحة هذا الشرط، لأنه لا يخالف أى نص فى الاتفاقية أو القوانين الوطنية باعتبار أن كلا منها قد أغفل معالجة هذا الأمر

## الفرع الثانى

### إستمارة نقل الأمتعة

## Bulletin de Bagages

ومن الجدير بالذكر الإشارة إلى أن المسافر له أمتعة ولييان ذلك، سوف نقوم بعرض، التفرقة بين الأمتعة المسجلة وغير المسجلة، وبيان استمارة الأمتعة فى اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهى وجواتيما لاستى. وأخيراً اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩، وكل ذلك فى النقاط التالية:

### (١) التفرقة بين الأمتعة المسجلة وغير المسجلة:

الأمتعة على نوعين: أمتعة تكون بصحة الراكب ويحتفظ بحراستها وحيازتها، ويطلق عليها أسم "حقائب اليد" وأمتعة بصحبة الراكب ولكنه يتخلص من حراستها بتسليمها إلى الناقل ويطلق عليها اسم "الأمتعة المسجلة"، وإذا لم تكن هذه الأخيرة بصحبة الراكب وتم شحنها فإنها تعتبر من البضاعة، وليس من الأمتعة المسجلة وتخضع بالتالى للقواعد الخاصة بنقل البضاعة وهذا ليس موضوع بحثنا. ولقد اهتمت الاتفاقية والبروتوكولات المعدلة لها، وكذلك اتفاقية مونتريال، بالأمتعة المسجلة فقط وهى بصدد تنظيم وثائق النقل، وأوجب على الناقل إصدار استمارة أمتعة تحتوى على بيانات معينة.

### (٢) بيانات استمارة الأمتعة فى اتفاقية وارسو:

- ألزمت الاتفاقية الناقل بإصدار استمارة الأمتعة فى نسختين إحداها تسلم للراكب والأخرى يحتفظ بها الناقل<sup>(٣٦)</sup>، ونصت على البيانات الإلزامية التى يجب أن تشمل عليها الاستمارة المشار إليها وهى:
- أ ( مكان وتاريخ إصدارها: ويفيد هذا البيان فى تحديد المحكمة المختصة بنظر النزاع، فى حالة قيامه، بالتطبيق لنص المادة ٢٨ من الاتفاقية.
- ب) نقطتا القيام والوصول: وحكمة هذا البيان واضحة إذ بواسطته يمكن معرفة ما إذا كان النقل دولياً من عدمه.
- ج) أسم وعنوان الناقل أو الناقلين، ويساعد هذا البيان على تحديد الشخص المسئول أمام الراكب.
- د) رقم تذكرة السفر: وفائدة هذا البيان لا تتكرر، إذ أن وجوده فى استمارة الأمتعة قرينة على أن هذه الأخيرة خاصة بحامل التذكرة.
- هـ) النص على أن يكون تسليم الأمتعة إلى حامل الاستمارة. وتظهر هذه الفائدة أن البيان عند عملية التسليم فى ميناء الوصول حيث لا يتم إلا إلى حامل تلك الاستمارة.
- و) عدد الطرود ووزنها: ووفقاً لهذا البيان يتم تقدير التعويض المستحق فى حالة هلاك أو ضياع أو تلف الأمتعة، إذ التعويض يحسب على أساس الوزن بالكيلو جرام.
- ز) مقدار القيمة المبينة فى الإقرار والتطبيق لأحكام الفقرة الثانية فى المادة ٢٢، الخاصة بمقدار التعويض المستحق وحده الأقصى ويفيد هذا البيان فى كون القيمة المبينة فيه تعتبر تعويضاً اتفاقياً يستبدل بالتعويض القانونى الذى حددته الاتفاقية.

أنظر نص المادة رقم ٤ / ١، ٢ من الاتفاقية. (36)

(د) النص على أن النقل يخضع لنظام المسؤولية المقرر في هذه الاتفاقية. والغرض من هذا البيان هو تنبيه صاحب الشأن إلى أنه لن يتصل، في حالة مسؤولية الناقل عن هلاك الأمتعة المسجلة أو تسلمها أو فبتدبير أمر ويتخذ ما يراه كفيلاً بحماية حقوقه إما بعمل إعلان بقيمة الأمتعة وإما بإبرام تأمين على هذه الأمتعة بقيمتها الحقيقية<sup>(٣٧)</sup>.

ورببت هذه الاتفاقية جزاءً رادعاً على قبول الناقل لأمتعة لم يسلم عنها استمارة، أو إذا كانت هذه الأخيرة، في حالة تسليمها، لا تتضمن البيانات المنصوص عليها في الحروف د، و، ح السابق ذكرها. ويتمثل هذا الجزاء في حرمان الناقل من التمسك بأحكام الاتفاقية التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها<sup>(٣٨)</sup>.

هذا وينبغي تسليم الإستمارة إلى الراكب نفسه. لكن لا يوجد ثم ما يمنع من تسليمها إلى ممثل عنه في حالة الرحلات الجماعية<sup>(٣٩)</sup>. ولا يشترط، أيضاً، أن تكون الاستمارة منفصلة عن تذكرة السفر، بل يمكن أن تكون مندمجة فيها. وعليه قضى بصحة تسليم استمارة الأمتعة من جانب الناقل إذا كانت هذه الاستمارة مندمجة في تذكرة راكب آخر مصاحب لصاحب الأمتعة<sup>(٤٠)</sup>.

### (٣) البيانات في بروتوكول لاهاي:

عُد البروتوكول في البيانات الواجب توافرها في استمارة الأمتعة، فنص على أنه " في نقل الأمتعة المسجلة إذا لم تكن هناك استمارة مقترنة بتذكرة سفر مطابقة لما جاء بالمادة الثالثة فقرة أولى من البروتوكول، أو لم ينص عليها في هذه التذكرة، يجب على الناقل تسليم استمارة تحتوى على البيانات التالية:

أ) نقطتا القيام والوصول.

ب) بيان أحد نقاط الرسو الجوى إذا وقعت نقطتا القيام والوصول في إقليم أحد الأطراف السامية المتعاقدة ويكون هناك رسو جوى أو أكثر في إقليم دولة أخرى.

ج) إذا اشتمل النقل على نقطة وصول نهائية أو على رسو في غير بلد القيام، ذكر بيان ينبه إلى أن النقل قد يخضع لأحكام الاتفاقية التي تحدد مسؤولية الناقل في حالة ضياع الأمتعة أو تلفها<sup>(٤١)</sup>.

(37) المادة رقم ٣/٤ من الاتفاقية.

(38) المادة رقم ٤/٤ من الاتفاقية.

(39) حكم محكمة استئناف نيويورك في قضية روس ضد شركة طيران بان أمريكان سالف الذكر.

(40) رفعت فخرى الوجيز - مقدمات أغراض الملاحه. Trib. Frank Furtm 15 Nov 1974. أنظر في ذلك:

...، ص ٢٩١، هامش ٢.

(41) المادة رقم ١/٤ من البروتوكول.

وبهذا التعديل يكون البروتوكول قد خفف من الشكليات التي تطلبتها اتفاقية وارسو، وقصر البيانات على تلك التي تنبئ إلى الصفة الدولية للنقل وإمكانية خضوعه للاتفاقية التي تضع حداً أقصى للتعويض، واستبعدت البيانات الخاصة بالأمثلة ذاتها من حيث عددها ووزنها.

كما عدل البروتوكول من الجزاء على مخالفة أحكامه المتعلقة باستمارة الأمثلة، فحرم الناقل من التمسك بالأحكام التي تحد التعويض المستحق بحد أقصى إذا لم يتم تسليم استمارة الأمثلة، أو إذا لم يضمنها التنبيه بإمكانية خضوع الناقل لأحكام الاتفاقية التي تحدد المسؤولية في حالة هلاك أو ضياع أو تلف الأمثلة المذكورة<sup>(٤٢)</sup>.

#### (٤) بيانات الاستمارة في بروتوكول جواتيمالا سيتي:

أبقى بروتوكول جواتيمالا سيتي، الذي لم يدخل بعد حيز النفاذ ولم تصدق بعض الدول العربية على البيانين الأول والثاني الذي أوجب بروتوكول لاهاي اشتغال الاستمارة عليهما، لكنه حذف البيان الثالث الخاص بالتنبيه بإمكانية خضوع الدول للاتفاقية<sup>(٤٣)</sup>.

لكنه أضاف حكماً جديداً، يتمشى مع استخدام شركات الطيران للعقود الإلكترونية ونظم المعلوماتية، مفاده جواز استخدام أى وسيلة أخرى، تحل محل تسليم استمارة الأمثلة، تتولى تسجيل البيانين الخاصين بنقطة القيام والوصول ونقطة الرسو الجوي في حالة وقوع نقطة الوصول في نفس دولة القيام الطرف السامى المتعاقد في البروتوكول.

وأخيراً ألغى البروتوكول الجزاء المترتب على تخلف استمارة نقل الأمثلة أو عدم انتظامها.

#### (٥) بيانات الاستمارة في اتفاقية مونتريال ١٩٩٩:

أما الاتفاقية الجديدة فقد اكتفت الفقرة الثالثة من مادتها الثالثة بالنص على أنه: " على الناقل أن يسلم الراكب بطاقة تعريف عن كل قطعة من الأمثلة المسجلة"، مع إعطائه إشعاراً كتابياً ينبئ به إلى إمكان تطبيق الاتفاقية بما تتضمنه في الحد من مسؤولية الناقل عن تلف الأمثلة أو ضياعها أو تعييبها وكذلك عن التأخير في إيصالها (مادة ٤/٣). كما ألغت كذلك الجزاء المترتب على تخلف هذه البطاقة (مادة ٥/٣).

### المبحث الثاني

#### آثار عقد النقل الجوي الدولي للركاب

يولد عقد النقل الجوي الدولي للركاب بمجرد إبرامه التزامات متبادلة في ذمة كل من طرفيه: الناقل من جهة، و الراكب من جهة أخرى، ولكن قبل أن تبين الالتزامات الناشئة عن هذا العقد، لا بد من بيان المقصود بالناقل الجوي.

(42) المادة رقم ٢/٤ من البروتوكول.

(43) المادة رقم ٣ فقرة ١، ٢، ٣ من بروتوكول جواتيمالا.

وعليه سنقوم بتقسيم هذا المبحث إلى مطلبين:

**المطلب الأول:** تحديد المقصود بالناقل الجوي.

**المطلب الثاني:** الالتزامات المترتبة على عقد النقل الجوي الدولي للركاب.

**المطلب الأول**

تحديد المقصود بالناقل الجوي

عندما يبرم الناقل الجوي الدولي بنفسه عقد النقل الجوي للركاب، فإن ذلك لا يشير إلى صعوبة جهة تحديد الالتزامات المترتبة على عاتقه تجاه الراكب. لكن في الواقع العملي أن الأمور تسير ببساطة ووضوح لجهة تحديد هوية الناقل خاصة عندما يتم النقل بواسطة وكالات النقل، أو من قبل مستأجر الطائرة، أو في حالات تعدد الناقلين في النقل المتتابع. أولاً: وكلاء النقل: الناقل المتعاقد والناقل الفعلي:

إن وكلاء النقل في الحالة التي يتفقون فيها مع الراكب على نقله جواً، يلتزمون تجاهه مباشرة كمتعاقدين أصليين<sup>(٤٤)</sup>. لكن في الحقيقة ليسوا هم الذين سينفذون فعلاً عملية النقل الجوي، بل إن الذي سينهض بهذه المهمة هم موكلوهم من شركات و مؤسسات الطيران الذين يعدون الناقلين الفعليين.

هذا و لم تضع اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ تعريفاً للناقل الجوي الدولي، إلا أن اتفاقية جوادالاهارا لعام ١٩٦١ فرقت بين "الناقل المتعاقد" و "الناقل الفعلي"، فعرفت المادة الأولى (فقرة ب) الناقل المتعاقد بأنه: "كل شخص يكون طرفاً في عقد خاضع لاتفاقية وارسو ومبرماً مع الراكب أو المرسل أو أي شخص يعمل لحساب الراكب أو المرسل". أما الفقرة (ج) من المادة ذاتها فعرفت الناقل الفعلي بأنه: "شخص آخر غير الناقل المتعاقد يقوم بمقتضى الإذن من الناقل المتعاقد بكل النقل المشار إليه في الفقرة ب أو جزء منه، و لكن ليس بالنسبة لهذا الجزء ناقلاً متتابعاً بالمعنى المقصود في اتفاقية وارسو". ثانياً: تأجير الطائرات:

تلجأ بعض شركات الطيران في زحمة مواسم و مناسبات معينة إلى الاستعانة بشركات طيران أخرى عن طريق استئجار بعض طائراتها لتتمكن من تنفيذ عقود النقل التي أبرمتها مع الراكب، فهنا يثار السؤال: من الذي يعد الناقل الجوي بالنسبة لهؤلاء الراكب و تنهض بالتالي مسؤوليته، شركة الطيران المؤجرة، أم الشركة المستأجرة؟

**للإجابة عن هذا السؤال، يفرق الفقه القانوني بين نوعين من إيجار الطائرات هما:**

١- إيجار الطائرة عارية: وفي هذه الحالة يعمل المستأجر على تزويد الطائرة بطاقم ملاحها الذي يكون تابعاً له و مسؤولاً عن نتائج ما يحدثه من أضرار للراكب وغيرهم، كما يتحمل المستأجر تكاليف تشغيل و صيانة الطائرة و التأمين عليها<sup>(٤٥)</sup>.

(٤٤) د/ محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٢٥٠، د/ الكندري، مرجع سابق، ١٥٦.

وعليه، فإن المستأجر هو الذي يكتسب صفة الناقل الجوي المسؤول في علاقته بالركاب، أما المؤجر للطائرة فلا تتعدى صفته أكثر من كونه طرفاً في علاقة إجاريه بينه و بين المستأجر للطائرة و يتقاضى منه بدل الإيجار<sup>(٤٦)</sup>.

٢- إيجار الطائرة مجهزة: بموجب هذا العقد يلتزم المالك المؤجر بأن يضع تحت تصرف المستأجر طائرة لمدة معينة مع طاقمها الذي يبقى تابعاً له و يعمل تحت رقابته و إشرافه، وبالتالي يكون مسؤولاً عن أفعالهم وما يلحقونه من أضرار بالركاب طبقاً لقواعد مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه<sup>(٤٧)</sup>.

٣- وطبقاً لاتفاقية جوادالاهارا فيعد ناقلاً فعلياً، أما المستأجر للطائرة فهو الذي يستغل الطائرة خلال فترة الإيجار فيبرم عقود النقل مع الركاب و تكون الأجرة عند ذلك ملكاً خالصاً له، وبالتالي فإنه يعد الناقل المتعاقد مع الركاب، و يكون هو المالك المؤجر متضامنين في المسؤولية تجاه الركاب<sup>(٤٨)</sup>.  
ثالثاً: النقل المتتابع:

تنص المادة الأولى من اتفاقية وارسو (فقرتها الثالثة) بأنه: "يعد النقل الذي يتولاه عدد من الناقلين بطريق الجو على التتابع عن تطبيق هذه الاتفاقية، نقلاً واحداً إذا نظر إليه الطرفان على أنه عملية واحدة، تم الاتفاق بشأنه في صورة عقد واحد أم سلسلة من العقود.

ولا تفقد صفته الدولية ضرورة تنفيذ أحد العقود أو بعضها تنفيذاً كاملاً في إقليم خاضع لسيادة طرف واحد متعاقد". فالنقل الجوي المتتابع هو الذي يقوم به عدد من الناقلين الجويين على خطوط جوية مختلفة على طائراتهم بالتتابع<sup>(٤٩)</sup>.

**والسؤال الذي يطرح هنا:** ما المركز القانوني لكل من الناقلين المتتابعين الذين اشتركوا في عملية نقل الركاب، وبالتالي ما مسؤولياتهم؟

لقد أجابت المادة (٣٠) من اتفاقية وارسو على هذا السؤال، فبالنسبة لنقل الركاب فإنه لا يحق للراكب الرجوع إلى الناقل الذي وقع الحادث أو التأخير في رحلة النقل التي تولاهما ما لم يكن الناقل الأول التزم على اتفاق صريح، قد أخذ على عاتقه تحمل المسؤولية عن الرحلة بأكملها

#### المطلب الثاني

الالتزامات المترتبة على عقد النقل الجوي للركاب

(٤٥) الكندري، مرجع سابق، ص ١٦٠.

رضوان، مرجع سابق، ص ٢٤٨. (46)

عبد الفضيل أحمد، مرجع سابق، ص ١٥٨. (47)

العريني، مرجع سابق، ص ٢٤٦. (48)

العريني، مرجع سابق، ص ٢٤٦. د/ عدلى خالد، عقد النقل الجوي، منشأة المعارف، الإس (49) (49)

كندرية، سنة ٢٠٠٠، ص ١٠٢.

يرتب عقد النقل الجوي، بمجرد انعقاده، التزامات متبادلة على عاتق طرفيه: الناقل، من ناحية، والراكب من ناحية أخرى، وعلى ذلك سوف نعرض للالتزامات الناشئة عن كل منهما، كل في فرع على حده.

## الفرع الأول

### التزامات الناقل الجوي الدولي

هناك مجموعة من الالتزامات يتحمل بها الناقل الجوي في مواجهة جمهور المسافرين تنشأ عن عقد النقل أو تعتبر من مستلزماته وفقاً للقانون والعرف والعدالة، ويمكن إيجاز هذه الالتزامات فيما يلي:  
أولاً: التزام الناقل الجوي بإعداد طائرة صالحة للملاحة الجوية:

يفرض القانون على الناقل الجوي إعداد طائرة صالحة فنيا وكذلك الالتزام بصيانتها وصيانة محركاتها ومعدات وأجهزتها، وذلك طبقاً لدليل الصيانة الذي تعتمد عليه سلطات الطيران في الدول طبقاً للمعايير العالمية، والقواعد التي تقرها في هذا الخصوص، ونظراً لأن الالتزام بصيانة الطائرة هو الذي يؤكد استمرارية صلاحيتها للملاحة الجوية، فلقد فرض القانون نوعاً من التفطيش على الطائرات.

#### ١- التزام الناقل الجوي الدولي بصيانة الطائرة:

نص المشرع الكويتي بموجب المرسوم الأميري الصادر في ٢٤ إبريل ١٩٦٣ بتشكيل مجلس أعلى للطيران المدني وبما له من اختصاص في التفطيش على الطائرات ومدى صلاحيتها، وكذلك جاء في نصوص المواد (٣٥، ٣١، ٣٠) من قانون الطيران المدني الإماراتي رقم (٢٠) لسنة ١٩٩١ حيث اهتم المشرع الإماراتي اهتماماً شديداً بصيانة سلامة الطائرات

وكذلك جاء في الباب الخامس مادة ٣٢ من القانون سالف الذكر صلاحية الطائرات للنقل الجوي التجاري أو الأعمال الجوية، ويتطلب ألا يقوم الناقل الجوي بتشغيل الطائرات في النقل (الجوي التجاري أو الأشغال الجوية) إلا إذا تمت صيانة الطائرة بما في ذلك محركاتها ومعدات وأجهزتها طبقاً لدليل الصيانة المعتمد من سلطات الطيران المدني والقواعد التي تضعها بهذا الخصوص<sup>(٥٠)</sup>.

ويلتزم قائد أية طائرة تعمل في رحلات النقل الجوي التجاري، أو في مجال الأشغال الجوية، بتدوين البيانات الخاصة بصلاحية الطائرة أثناء رحلتها وذلك على النموذج المخصص لذلك وطبقاً للقواعد التي تقرها سلطات الطيران المدني.

كما يتعين على الناقل الجوي الاحتفاظ بوثائق وشهادات الصلاحية حتى بعد انتهاء مدتها، ولا يمكنه التصرف في شأنها إلا بعد التصريح له بذلك من سلطات الطيران المدني.

---

د/ محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ١٧٢. (50)



ويتولى صيانة الطائرات الأفراد الحائزون على الأجازات الخاصة بصيانة هياكل الطائرات ومحركاتها أي صيانة الطائرات من طرازات متعددة، وذلك من أجل النهوض بالواجبات والمسؤوليات الممنوحة لحاملي الأجازات بعد التأكد من قدرتهم على إتقانها.

ويمكن لسلطات الطيران المدني اعتماد المؤسسات الوطنية أو الأجنبية التي تقوم بأعمال صيانة وعمرة الطائرات المسجلة في الكويت أو متعلقاتها، ويتعين أن تقوم سلطات الطيران المدني باعتماد أعمال الصيانة والعمرة التي تتم لدى هذه المؤسسات، وفي كل الأحوال، يتعين لحصول الاعتماد تقديم كل التسهيلات من مستندات وإجراءات تفتيشية على نفقة طالب الاعتماد وذلك للتأكد من كفاءة وإتمام هذه الأعمال.

على أنه يجوز لسلطات الطيران المدني وقف أو إنهاء اعتماد أية مؤسسة وطنية أو أجنبية تتولى صيانة الطائرات المسجلة في الإمارات إذا ما تبين لها انخفاض مستوى كفاءتها الفنية، أو إذا رفضت هذه المؤسسة السماح لمفتشي الطيران المدني من القيام بدورهم في التفتيش الدوري أو الفجائي الذي تقرر هذه السلطات.

## ٢- التفتيش على الطائرات للتحقق من صلاحيتها للطيران:

جاء المشرع الكويتي بموجب المرسوم الأميري الصادر في ٢٤ إبريل ١٩٦٣ بتشكيل مجلس أعلى للطيران المدني وبما له من اختصاص في التفتيش على الطائرات ومدى صلاحيتها، وكذلك نص قانون الطيران المدني الإماراتي رقم ٢٠ لسنة ١٩٩١ في المادة رقم (٣٥) حيث أجاز القانون لسلطات الطيران المدني القيام أو طلب تفتيش الطائرة أو إجراء اختبارات أو القيام بالطيران لغرض الاختبار كلما رأى أن ذلك ضروري للتحقق من صلاحية الطائرة أو أي من أجهزتها أو معداتها ويكون لممثل هذه السلطة حق الدخول في أي وقت إلى أي مكان لمباشرة أية من هذه الأعمال، ويتحمل المستثمر أية تكاليف تتطلبها تلك الإجراءات.

ثانياً: التزام الناقل الجوي الدولي بضمان سلامة الراكب أثناء عملية النقل:

يقع على عاتق الناقل الجوي، الالتزام بضمان سلامة المسافر أثناء فترة النقل الجوي ونقله إلى المكان الذي يقصده دون تأخير، ولقد عالجت الاتفاقية وبروتوكولاتها المعدلة، وكذلك اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩، هذه الالتزامين في نص المادة (١٧) من اتفاقية وارسو على أن: "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي يقع في حالة وفاة أو جرح أو أي أذى بدني آخر يلحق بالراكب إذا كانت الحادثة التي تولد منها الضرر قد وقعت على متن الطائرة أو في أثناء أية عملية من عمليات صعود الركاب ونزولهم".

يقصد بالالتزام بضمان السلامة أن يلتزم الناقل بتوصيل المسافر إلى نقطة الوصول المنفق عليها سليماً معافى ومصدر هذا الالتزام في القانون الكويتي والقانون الإماراتي هو عقد النقل المنفق عليه ما بين المسافر والناقل الجوي، بينما نجد مصدر هذا الالتزام في القانون الأمريكي هو القانون الأمريكي أي

القانون مباشرة، وهذا أدى إلى الاختلاف في تحديد الالتزام، وفي طبيعة النظام القانوني الذي تخضع له مسؤولية الناقل الجوي<sup>(51)</sup>.

فتكييف التزام الناقل الجوي في كل من القانونيين الكويتي والإماراتي بضمان سلامة المسافر هو التزام عقدي بتحقيق نتيجة، فإذا لم تتحقق النتيجة انشغلت ذمة الناقل دون حاجة إلى إثبات المتضرر وقوع الخطأ من الناقل الجوي، ولا يستطيع الناقل التخلص من هذه المسؤولية، إلا إذا أثبت الناقل أن الضرر الذي أصاب المسافر قد نتج عن قوة قاهرة لا دخل لإرادته بها، أو من الضرور نفسه، أو عن فعل غيره.

ولقد نصت المادة السابعة عشر من اتفاقية وارسو التي مد المشرع الكويتي والإماراتي نطاق تطبيقها لتنبسط على النقل الجوي في هاتين الدولتين على هذا الالتزام، ولكنها لم تعتقق أيًا من التصويرين السابقين لهذا الالتزام، وإنما أخذت بحل توفيق مؤداه اعتباره هذا الالتزام التزاما ببذل عناية مع نقل عبء الإثبات إلى الناقل بحيث يفترض وقوع خطأ من جانبه يستوجب مسؤوليته بمجرد إصابة الراكب أو وفاته حتى يقيم الدليل على العكس، ويكون ذلك عن طريق إثبات أنه هو - أي الناقل - وتابعيه قد اتخذوا كل الاحتياطات الضرورية لتوقي الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها<sup>(52)</sup>.

فطبيعة الالتزام لها أهمية قصوى تظهر بجلاء عند إقامة الدليل على انشغال ذمة الناقل بالمسؤولية، وعند قيام هذا الأخير بمحاولة دفعها والتحلل منها. ولقد تلاشت هذه الأهمية في ظل النظام الذي وضعته اتفاقية وارسو لحكم مسؤولية الناقل الجوي، نظرا لأن الراكب لا يلتزم وفقا لهذا النظام بإثبات وقوع خطأ من جانب الناقل، كما أن هذا الأخير لا يلتزم بالتصل من مسؤوليته بإقامة الدليل على القوة القاهرة. وأيا ما كان الأمر، ستفقد هذه المسألة كل أهمية لها إذا ما دخل بروتوكول جواتيمالا حيز التنفيذ، نظرا لأن مسؤولية مادية أساسها الخطر لا الخطأ.

## الفرع الثاني

### التزامات الركاب (المسافرين)

وفي مقابل الالتزامات التي يتحملها الناقل توجد التزامات على المسافرين يتعين عليه الوفاء بها. وتتمثل هذه الالتزامات فيما يلي:

**أولاً: يلتزم المسافر بدفع أجرة النقل:** وهذا هو الالتزام الرئيسي الذي يقع على عاتقه. ولم تزود اتفاقية وارسو، أو اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩، الناقل بأى دعوى قبل المسافر فى حالة عدم قيام الأخير بدفع أجرة النقل. ومن ثم يرجع فى تنظيم هذا الأمر إلى القانون الوطنى الواجب التطبيق. وطبقاً للمادة ٢٦٢ من قانون التجارة المصرى الذى احتذى حذوه المشرع الإماراتى وكذلك الكويتى للناقل حبس أمتعة

رضى، عيسى، غسان، مرجع سابق، ص ٩٢. (51)

د/ محمد فريد العرينى، المرجع السابق، ص ١٧٢. (52)

الراكب ضماناً لأجرة النقل وغيرها من المبالغ المستحقة بسبب النقل. وللناقل امتياز على الثمن الناتج من التنفيذ على هذه الأمتعة لاستيفاء جميع المبالغ المستحقة له بسبب النقل. ويتبع في هذا الشأن إجراءات التنفيذ على الأشياء المرهونة رهناً تجارياً، وإذا أخطأ الناقل وزود المسافر بتذكرة سفر بقيمة أقل من قيمتها الحقيقية، فيمتنع عليه مطالبة هذا الأخير بما تبقى من فرق القيمة إلا إذا أقام الدليل على سوء نية المسافر بإثبات أنه كان عالماً بما وقع من خطأ في حساب قيمة التذكرة<sup>(53)</sup>.

وتختص المادة الثالثة فقرة أولى من الشروط العامة للإيانات، "الشروط العامة لنقل الركاب، بعدم إمكانية إصدار تذكرة سفر إلا إذا تم دفع قيمتها كاملة كما حددتها منظمة الإيانات، كما يحتفظ الناقل بالحق في رفض نقل أى مسافر لا يكون حائزاً لتذكرة سفر قانونية"<sup>(54)</sup>.

**ثانياً: ونظراً لأن تذكرة السفر لا تعطى للمسافر الحق في الانتقال عن طريق الجو بطريقة تلقائية إلا إذا قام بحجز مكان له على الطائرة، فيتعين عليه إذاً أن يؤمن بهذا الالتزام، ولقد نصت الشروط العامة للإيانات "شروط نقل الركاب" على ذلك صراحة بقولها: "لا يضمن الناقل أن يضع تحت تصرف المسافر مقعداً محدد في الطائرة مالم يكن هناك اتفاق خاص على ذلك"<sup>(55)</sup>. والحكمة من تقرير هذا الالتزام على عاتق المسافر ترجع إلى ضيق الأمكنة بالطائرة، وارتباط كل طائرة بحمولة معينة لا يمكن تجاوزها حرصاً على سلامة الرحلة الجوية. ومن ثم، قضى إذا أصر أحد الركاب على الصعود إلى الطائرة، رغم عدم قيامه بحجز مقعد له على متنها ورغم أولوية ركاب آخرين عليه، فلا جناح على الناقل إن هو قام بإجباره على مغادرة الطائرة ولا يلتزم في مواجهته بالتعويض.**

**ثالثاً: ويلتزم المسافر، كذلك باحترام تعليمات الناقل الجوى التي تحتم عليه ضرورة التواجد في مطار القيام في الميعاد المحدد له وفقاً لجداول مواعيده تمهيداً للإقلاع، وأيضاً بمراعاة اللوائح الإدارية ولوائح الضبط والصحة والجمارك، فإن خالف الراكب هذه التعليمات كان للناقل أن يرحل دون انتظار. ولا مسؤولية عليه في هذه الحالة حتى ولو أدى الرحيل إلى الإضرار بالراكب. ذلك أن المصلحة الجماعية في بدء الرحلة الجوية في موعدها أولى بالرعاية من مصلحة راكب واحد مهمل<sup>(56)</sup>.**

**رابعاً: وبعد انتشار حوادث الإرهاب وخطف الطائرات أصبح المسافر ملتزماً بالخضو لإجراءات التفتيش الذاتى التى تقوم بها سلطات المطار قبل السماح له بالتوجه للطائرة. وتنص المادة ل ٢٨٢ - ٨ من تقنين الطيران المدنى الفرنسى على أنه " لرجال البوليس القضائى، فى النقل الداخلى، ومتى**

(53) Trib. Roma, 30 maggio 1967, diritto aereo 1868, 164, Cass. 2 Juin 1987, Bull, Transp. 1987 P. 509, R.T.D.C. 1988, 118 note J. mestre.

(54) R.G.A.E. 1967. 201.

(55) Paviot. La pssager aérien, R.G.A.E. 1970, 175.

(56) Trib. Internat. Tanger, 8 nov 1954 R.F.D.A. 1955. 200. Trib com. Seine 5 nov. 1962, R.F.D.A. 1963 105; Paris, 23 Janv. 1981 R.F.D.A. 1981, 227.

اقتضت ذلك سلامة الرحلة، تفتيش الركاب والأمتعة والبضائع والطرود البريدية، ويكون بالتعاون مع رجال الجمارك، في الرحلات الدولية، مباشرة هذا الإجراء بالنسبة للأمتعة والأشخاص الذين يتأهبون للصعود إلى الطائرة".

وإذا كانت عمليات التفتيش في فرنسا، وكذلك مصر، والإمارات والكويت من اختصاص البوليس، فإنها في الولايات المتحدة الأمريكية، واعتباراً من يناير عام ١٩٧٣، من اختصاص شركات الطيران التي يتعين عليها أن تقوم، وبانتظام بتفتيش حقائب اليد التي يحملها المسافرون ويحتفظون بحراستها على متن الطائرة وبإخضاعهم لأجهزة الكشف الإلكتروني<sup>(٥٧)</sup>.

## لفصل الثاني

### قيام المسؤولية المدنية للناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب

تطورت مسؤولية الناقل الجوي الدولي وذلك لحتمية التأثير المباشر لما تتمتع به أداة هذا الناقل (الطائرة) فنظراً لحدائث صنعها، واستثمارها بسرعة لم تتيسر من قبلها لمركبة برية أو مائية، وانطوائها على خطورة لا يمكن إغفالها، اتسمت مسؤولية الناقل بعدة تطورات حتى تتواءم مع التقنية الحديثة والمستمرة في صناعة الطيران وكذلك نشأت التزامات عدة نتيجة لهذا التطور ولطبيعة العمل الجوي، وقد مر النقل الجوي بمراحل عدة. وللحديث عن المسؤولية المدنية للناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب، لا بد لنا من بيان أساس وطبيعة مسؤولية في ظل الاتفاقيات الدولية مع بيان موقف القانونيين الإماراتي والكويتي من ذلك، وأيضاً لا بد من بيان حالات قيام تلك المسؤولية، وكذلك بيان تحديد مسؤوليته.

وعليه، سنقسم هذا الفصل إلى ثلاثة مباحث، هي:

**المبحث الأول:** أساس وطبيعة المسؤولية المدنية للناقل الجوي الدولي للركاب.

**المبحث الثاني:** حالات قيام المسؤولية المدنية للناقل الجوي الدولي للركاب.

**المبحث الثالث:** تحديد المسؤولية المدنية للناقل الجوي الدولي للركاب.

## المبحث الأول

### أساس وطبيعة المسؤولية المدنية للناقل الجوي الدولي للركاب

تحتل مسؤولية الناقل الجوي الصدارة بين موضوعات النقل الجوي، نظراً لما لها من أهمية بالغة في العمل ولما تثيره من منازعات عديدة أمام القضاء وقيام المسؤولية بسبب الإخلال بالالتزام، عقدياً كان أم غير عقدي ولا تختلف أركان مسؤولية الناقل الجوي عن أركان المسؤولية المدنية بوجه عام، إذ يجب أن يكون الناقل قد ارتكب خطأ سبب ضرراً للغير<sup>(٥٨)</sup>.

رى جوجار، المرجع السابق، ١٩٨٩، ص ١٠٦٠، فقرة ٢٥٨٨. (57)

د/ محمد فريد العريني، القانون الجوي (الملاحة الجوية والنقل الجوي)، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، سنة (58)

١٩٩٨، ص ٣٧٣.

ولقد كان أساس هذه المسؤولية وطبيعتها يختلف من دولة وأخرى ولم يكن هناك تشريع خاص بالنقل الجوي، فكانت المحاكم تطبق على قضايا المسؤولية الخاصة بالنقل الجوي القواعد العامة في القانون وبموجبها يتم تعويض الشخص عن الأضرار التي تصيبه من جراء خطأ الناقل وفي حالة وفاة الشخص ينتقل حق المطالبة بالتعويض إلى ورثته. فنجد في بعض الدول مثل فرنسا لم يكن هناك تشريع خاص بالنقل الجوي لذلك كان يطبق على قضايا المسؤولية القاعدة العامة في التقنين المدني والتجاري وبهذا تكون مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية عقدية أساسها الخطأ المفترض فعند إقامة الدليل على نشوء الالتزام تتعد بموجبه مسؤولية الناقل باستثناء السبب الأجنبي والقوة القاهرة. وفي فرنسا صدر تشريع الملاحاة الجوية الفرنسي في مايو ١٩٢٤ (٥٩).

أما في البلاد التي ينتمي نظامها القانوني إلى العائلة الأنكلوسكسونية، فلا يوجد تشريع منظم لمسؤولية الناقل الجوي الأمر الذي اضطرت المحاكم فيه إلى تطبيق مبادئ الشريعة العامة common law. ويتوقف أساس المسؤولية على صفة الناقل وعلى موضوع النقل، فإذا كان الناقل من طائفة الـ common carrier وهو الشخص الذي يتعهد بالنقل لقاء مقابل تلبية جميع طلبات النقل التي تقدم لنقل البضاعة، وقد عد الناقل في كل من القانونين الإنجليزي والأمريكي مؤمنا للبضاعة ولا يجوز له التخلص من المسؤولية إلا في أحوال معينة مذكورة على سبيل الحصر (٦٠).

أما إذا كان الأمر متعلقاً بنقل الأشخاص فإن مسؤولية الناقل تعتبر مسؤولية تقصيرية أساسها الإهمال الذي يتعين على الراكب إقامة الدليل عليه، والعلة في اعتبار مسؤولية ناقل الأشخاص في كل من القانونين الإنجليزي والأمريكي من قبيل المسؤولية التقصيرية ترجع إلى أن التزام الناقل بضمان سلامة الراكب لا تولد عن عقد النقل وإنما تنشأ عن القانون مباشرة.

وبجانب هذه القوانين التي أسست مسؤولية الناقل الجوي على الخطأ سواء أكان هذا الخطأ مفترضا أو واجب الإثبات، وجدت قوانين أخرى أقامت هذه المسؤولية على فكرة الخطر وجعلت بذلك الناقل مسؤولاً مسؤولية موضوعية عن الأضرار التي تلحق بالمتعاملين معه حتى ولو لم يثبت أي خطأ في جانبه.

ولم يقتصر الاختلاف على أساس المسؤولية وطبيعتها، بل تعداها إلى مداها. ففي القانون الإنجليزي كان الناقل سواء انتسب إلى طائفة الـ common carrier أو طائفة private carrier يتمتع بحرية مطلقة في التعاقد فكان له وفقاً لهذا القانون الحق في تحديد مسؤوليته بمبلغ معين من النقود، بل وكذلك في اشتراط الإعفاء من المسؤولية إعفاء مطلقاً. أما القانون الأمريكي فقد حرم شروط الإعفاء من المسؤولية لمخالفتها للنظام العام ولكنه أباح تحديد التعويض بشرط أن يكون عادلاً ومعقولاً. وفي فرنسا

---

(59) موسى طالب حسين، القانون الجوي الدولي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، سنة ٢٠٠٢، ص ١٣٥

د/ محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٣٧٣. (60)

أباح تشريع الملاحة الجوية الصادر في الحادي والثلاثين من مايو ١٩٢٤ الشروط الخاصة بتحديد التعويض وبعض شروط الإعفاء من المسؤولية كشروط الإعفاء من المسؤولية بسبب المخاطر الجوية والأخطاء الملاحية، ولكنه أبطل شروط الإعفاء من المسؤولية عن الأخطاء الشخصية للناقل الجوي<sup>(٦١)</sup>.

وعلى هذا الأساس كان أساس مسؤولية الناقل الجوي وطبيعتها تختلف من دولة لأخرى تبعاً لاختلاف الأنظمة القانونية حيث لم يكن هناك تشريع خاص بالنقل الجوي ينظم مسؤولية الناقل الجوي الدولي، ولهذا كانت المحاكم تطبق على النزاع المعروف عليها القواعد العامة في القوانين الداخلية، ويتعدد الأنظمة الداخلية التي تحكم مسؤولية الناقل الجوي فقد تنازعت وجهات النظر، إذ برزت وجهات النظر المختلفة التي تمثلت في الاتجاهات الثلاث التالية:

#### الاتجاه الأول:

يمثل دول القانون الأنكلوسكسوني حيث تطبق محاكم هذه الدول مبادئ الشريعة العامة على الناقل الجوي وأن أساس المسؤولية هنا يتوقف على صفة الناقل الجوي، فإذا كان من طائفة النقل الخاص "وهو من يتولى نقل الأشخاص والبضائع بناء على اتفاق خاص في كل حالة على حدة دون وجود أدنى التزام عليه بقبول النقل فلا تقوم مسؤوليته إلا إذا وقع إهمال منه وأثبت المتضرر ذلك"، أما إذا كان الناقل من طائفة النقل العام "وهو الشخص الذي يتعهد لقاء أجر بتلبيته جميع طلبات النقل التي تقدم له دون تمييز بين بعضها بعضاً، فهنا يجب التفرقة بين ما إذا كان الأمر هو نقل أشخاص الذي يعد مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية تقصيرية والتي تقوم على الإهمال وعلى المسافر إقامة الدليل على إهمال الناقل الجوي والعلّة في ذلك أن التزام الناقل بضمان سلامة المسافر تنشأ عن القانون مباشرة وليس عن عقد النقل وبين ما إذا كان محل العقد نقل البضاعة فهنا يعد الناقل مؤمناً للبضاعة (التزام بتحقيق نتيجة) ولا يجوز التخلص من المسؤولية إلا في صور مذكورة على سبيل الحصر<sup>(٦٢)</sup>.

#### الاتجاه الثاني:

يمثل سويسرا وبعض الدول التي تنهج نهجاً وذهب هذا الاتجاه إلى بناء مسؤولية الناقل الجوي على أساس فكرة المخاطر وتحمل التبعة وهو ما يعرف بالأساس الموضوعي، ومعناه أن يكون الناقل الجوي مسؤولاً وبقوة القانون عن الضرر الذي يلحق بالمسافر أو المرسل ولكن يقع على عاتق المتضرر إثبات حدوث الضرر وعلاقة السببية بينه وبين نشاط الناقل<sup>(٦٣)</sup>.

#### الاتجاه الثالث:

يمثل بعض الدول اللاتينية التي انتهجت طريق تطبيق القواعد العامة في التقنين المدني والأحكام الخاصة بالنقل الجوي حيث تعد مسؤولية الناقل مسؤولية عقدية أساسها الخطأ المفترض، ويقع على عاتق

د/ محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٣٧٤. (61)

د/ محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص ٣٧٥. (62)

الكندري، مرجع سابق، ص ١٩٤. (63)

الناقل الجوي التزام بسلامة المسافر أو البضاعة وهو التزام بتحقيق نتيجة، فإذا أخل الناقل بهذا الالتزام انعقدت مسؤوليته ولا يستطيع التخلص منها إلا بإثبات أن الضرر الذي أصاب المسافر أو البضاعة يعود لسبب أجنبي لا دخل لإرادته فيه أو بفعل المسافر أو راجعا لطبيعة البضاعة، وكل ما يجب على المسافر أو المرسل عمله هو إثبات نشوء الالتزام في ذمة الناقل الجوي وعدم قيام هذا الأخير بتنفيذه<sup>(٦٤)</sup>. وعلى ذلك دعت الحاجة إلى إصدار تشريع يوحد تلك الاتجاهات المتعلقة بأحكام المسؤولية بين تلك الدول ولا جدال في أن السمة الغالبة لقواعد القانون الجوي هي السمة الدولية، فمشاكل هذا القانون وحلولها تتميز بالصبغة الدولية، كما هو الحال في القانون البحري. فالنقل الجوي يكون في الغالب دوليا، والطائرة معدة بطبيعتها لقطع المسافات الطويلة نظرا لسرعتها الهائلة التي تمكنها من عبور الحدود الجغرافية بين الدول في وقت قياسي بالنسبة لوسائل النقل الأخرى. وينظر إلى الطائرة على أنها - بحق - أداة اتصال دولي وقاري، وهي أداة تخلق الروابط القانونية بين الدول والقارات، ولا غرابة في ذلك أن يكون التنظيم القانوني لشؤون الطيران على الساحة الدولية قد ظهر قبل التشريعات الداخلية في دول عديدة<sup>(٦٥)</sup>.

ولقد أدت وحدة المشاكل الناشئة عن استخدام الطائرة إلى اتجاه المجتمع الدولي إلى وضع معاهدات دولية تنظم حركتها ونشاطها وما يترتب عنها من وقائع أو علاقات قانونية. واتجهت معظم الدول إلى تبني أحكام هذه المعاهدات وإدخالها كما هي في قوانينها الوضعية، ويؤدي هذا الاتجاه إلى القضاء على ظاهرة ازدواج القاعدة القانونية الواجبة التطبيق، وقامت دول أخرى بسن قوانين تتفق والمبادئ التي تتضمنها المعاهدات الدولية.

إن الإتجاه هو توحيد قواعد القانون الجوي على المستوى الدولي، وقد تم ذلك بصورة لم تصل إليها بقية فروع القانون، بل لقد أكد كثير من الفقهاء على أن يكون توحيد القانون الجوي مصحوبا بإنشاء هيئة قضائية دولية تتولى تفسير قواعد المعاهدات الدولية لإزالة التعارض بين التفسيرات التي تصدرها محاكم الدول المختلفة.

وكانت من أولى المعاهدات الدولية اتفاقية وارسو عام ١٩٢٩ التي تعد هي والاتفاقيات المعدلة لها والبروتوكولات الملحق بها التشريع الدولي فيما يخص النقل الجوي ثم توالى الاتفاقيات لإزالة التعارض بين التفسيرات التي تصدرها محاكم الدول المختلفة باعتبار أن النقل الجوي يتسم بالطابع الدولي، فمتى عبرت الطائرة حدود دولة إلى دولة أخرى وجدت نفسها بأنها تخضع لنفس القوانين. ولقد تحقق ذلك

---

ريضى، عيسى غسان (٢٠١١)، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم - دراسة (64)

مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ص ٨٠ .

د/ محمد فريد العرينى، مرجع سابق، ص ٣٧٦. (65)

بمقتضى اتفاقية وارسو الموقعة في ١٢ أكتوبر ١٩٢٩ والتي أصبحت واجبة النفاذ في ١٣ فبراير ١٩٣٣<sup>(٦٦)</sup>.

وبعد هذه المقدمة، سنتناول بيان أساس وطبيعة المسؤولية المدنية للناقل الجوي الدولي للركاب في ستة مطالب تباعا.

#### المطلب الأول:

أساس وطبيعة مسؤولية الناقل الجوي الدولي وفقا لاتفاقية وارسو عام ١٩٢٩ وقد قضت هذه الاتفاقية على الاختلاف والتباين بين الأنظمة القانونية الحاكمة لمسؤولية الناقل الجوي<sup>(٦٧)</sup>. فوضعت لهذه المسؤولية نظاماً موحداً تهدف من ورائه إلى إقامة التوازن بين المصالح المتعارضة للناقلين الجويين من ناحية، ولمستعملي الطائرة من ناحية أخرى. ويتركز هذا النظام على ثلاثة مبادئ هي:

**أولاً:** تقوم مسؤولية الناقل الجوي على أساس الخطأ المفترض، بمعنى أن المسافر أو الشاحن لا يلزم بإقامة الدليل على وجود خطأ من أي نوع كان من جانب الناقل. ولا يستطيع هذا الأخير التحلل من مسؤوليته إلا إذا أثبت أنه هو وتابعيه قد اتخذوا كافة الاحتياطات الضرورية لتجنب وقوع الضرر، أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها، أو أن الضرور كان قد تسبب أو أسهم بخطئه في إحداث الضرر. ولقد روعي في هذه القاعدة مصلحة الركاب والشاحنين (المواد ١٧، ١٨، ١٩، ٢٠، ٢١) من الاتفاقية.

**ثانياً:** مراعاة لمصلحة الناقلين، خففت الاتفاقية من حدة قرينة الخطأ عن طريق تحديدها للتعويض الذي يلتزم به الناقل في مواجهة كل راكب بمبلغ ١٢٥ ألف فرنك بوانكاريه وبمبلغ ٢٥٠ فرنك بوانكاريه عن كل كيلو جرام من البضائع أو الأمتعة المسجلة (المادة 22 من الاتفاقية).

**ثالثاً:** وحتى لا يتمكن الناقل من التهرب من المسؤولية عن طريق الإعفاء منها أو تحديدها بمبلغ بسيط، أبطلت الاتفاقية بطلانا مطلقا الشروط التي تهدف إلى إعفاء الناقل من المسؤولية وتلك التي ترمي إلى وضع حد للتعويض أقل من الحد الذي قرره (المادة 23).

ولا يستفيد من هذا النظام إلا الناقل حسن النية، أما إذا ثبت سوء نيته امتنع عليه الاستفادة من الحد الأقصى للتعويض الذي وضعته الاتفاقية، وامتنع عليه كذلك التمسك بالإعفاء من المسؤولية عن طريق إقامة الدليل على أنه هو وتابعوه قد اتخذوا كافة الاحتياطات الضرورية لتجنب وقوع الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها.

**وتعتبر اتفاقية الناقل سيء النية في حالتين:**

شفيق محسن: محاضرات في القانون الجوي، دار النهضة العربية، ص ٥٧. (66)

(67) رضوان أبو زيد، ١٩٩٤، القانون الجوي الطبعة الرابعة، دار الفكر العربي، ص ٧.



أولاً: إذا ثبت أن الضرر كان راجعاً إلى غشه أو إلى خطأ جسيم من جانبه يعد وفقاً لقانون المحكمة المختصة بنظر النزاع، مساوياً للغش (المادة ٢٥) (٦٨).

ثانياً: إذا لم تحمل الطائرة وثائق السفر، أو إذا لم تشتمل في حالة وجودها على البيانات الإلزامية التي حددتها الاتفاقية (المواد ٣، ٤، ٩) وقد انضمت الإمارات العربية المتحدة بموجب المرسوم الاتحادي رقم ١٣ لسنة ١٩٨٦ إلى معاهدة وارسو وكذلك انضمت دولة الكويت بموجب القانون بشأن الموافقة على انضمام دولة الكويت (٦٩) إلى معاهدة وارسو لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي وبرتوكول تعديلها لعام ١٩٥٥ والمعاهدة المكملة لها لعام ١٩٦١ إلى معاهدة وارسو، وجاء ذلك في نص المادة الأولى التي نصت على ما يلي: "ووافق على انضمام دولة الكويت إلى كل من المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في مدينة وارسو بتاريخ ١٢ أكتوبر ١٩٢٩، وبرتوكول تعديلها الموقع في مدينة لاهاي بتاريخ ٢٨ سبتمبر عام ١٩٥٥، والمعاهدة المكملة لها الموقعة في جوادا لاخارا بالمكسيك بتاريخ ١٨ سبتمبر عام ١٩٦١ والمرفقة نصوصها جميعاً بهذا القانون".

ومع ذلك فإن هذه الاتفاقية لم تسلم من الانتقادات، فقد عاب عليها بعضهم إنها لم تحدد المقصود بالضرر، وما إذا كان يشمل الضرر المباشر وغير المباشر والضرر المعنوي، الأمر الذي أدى إلى تفاوت كبير في التطبيق. فبينما تمتنع بعض المحاكم عن الحكم بالتعويض عن الضرر المعنوي باستثناء حالة الغش أو الخطأ الجسيم الصادر عن الناقل أو تابعيه، فإن المحاكم الأخرى لم تتردد عن الحكم بالتعويض حتى عن الضرر الناجم عن الصدمة العصبية التي تصيب الركاب من جراء عمليات القرصنة الجوية وحالة الرعب والقلق التي يعيشونها تحت وطأة الإرهاب والتهديد خلال احتجازهم كرهائن في الطائرة المختطفة أو في أي مكان آخر على البقاء فيها (٧٠).

كما عاب أحد الكتاب على الاتفاقية استعمالها كلمة (حادثه accident) عند تقريرها مسؤولية الناقل في نقل الركاب (مادة ١٧)، واستعمالها كلمة (واقعة event) عند الكلام على مسؤوليته عن الضرر الذي يصيب الأمتعة المسجلة والبضائع، بدلاً من الاقتصار في الحالتين على استعمال الكلمة الثانية (واقعة) الأوسع معنى من الأولى (حادثه)، بالإضافة لما يحققه ذلك من توحيد لمصطلحات الاتفاقية. إلا أن هذا الاختلاف في العبارات لم يخلق في الواقع إشكالا في التطبيق العملي، نظراً لاتجاه الفقه والقضاء عموماً إلى استبعاد المعنى الفني الضيق لكلمة (الحادثه) وتفسير المادة (١٧) من الاتفاقية تفسيراً واسعاً لصالح المتضررين (٧١).

(٦٨) د/ محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٣٧٧.

(٦٩) قانون رقم ٢٠ لسنة ١٩٧٥ نشر بالعدد رقم ١٠٣٧ - الكويت بتاريخ ٢٩ يونيو ١٩٧٥.

(٧٠) انظر شفيق محسن، مرجع سابق، ص ٥٨.

د/ موسى طالب حسن، المرجع السابق، ص ١٤٤ (71)

## المطلب الثاني

أساس وطبيعة مسؤولية الناقل الجوي الدولي وفقاً لأحكام بروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥

إن نظام المسؤولية الذي جاءت به اتفاقية وارسو يعد ضماناً لمصالح الناقلين الجويين إذ تحددت مسؤوليتهم بمبلغ يقل عن تلك المبالغ التي يتكبدها ضحايا وسائل النقل الجوي فعلاً في الوقت الذي تناقشت فيه الأخطار الجوية بسبب تطور التكنولوجيا في مجال الطيران<sup>(٧٢)</sup>.

وقد تم تعديل اتفاقية وارسو في بروتوكول لاهاي إلا أنه بقيت مصالح الناقلين الجويين تغلب على مصالح المسافرين أو المرسلين ، حيث بقي الخطأ المفترض هو أساس المسؤولية في البروتوكول ، على الرغم من اقتراح الوفد الهولندي - آنذاك - صيغة بديلة للمادة (٢٠) والتي تقيم المسؤولية على أساس الخطأ الموضوعي ، وكانت الصيغة كما يلي: "لا يكون الناقل مسؤولاً إذا لم يحصل الضرر بسبب خطئه أو خطأ أحد تابعيه". وقد أيدت عدة وفود هذه الصيغة ، ولا سيما الوفد الفرنسي ، وحجتهم كانت على أساس أن مفهوم الخطأ أصبح واضحاً بما فيه الكفاية ، وسوء أكان ذلك في بلاد القانون اللاتيني أم في بلاد القانون الأنكلوسكسوني ، ولا يتمكن الناقل من إعفاء نفسه من المسؤولية عن الضرر الناجم عن الحادث ، إلا إذا أثبت أنه لم يرتكب هو ولا أحد تابعيه أي خطأ ولكن لم تحظ هذه الصيغة المقترحة بموافقة بقية الوفود لا سيما الوفد الأمريكي، فظلت المادة (٢٠) على حالها دون تعديل ، وبقي الخطأ المفترض هو أساس المسؤولية<sup>(٧٣)</sup>.

وقد أجاز البروتوكول - في المادة الثانية عشرة منه - للناقل الجوي أن يشترط إعفاء نفسه من المسؤولية في حالة ضياع البضاعة أو أي ضرر يلحق بها بسبب عيب ناشئ عن طبيعة البضاعة المنقولة أو من عيب ذاتي بها ، كما جاء البروتوكول بأحكام جديدة وضعت تعريفاً ضيقاً للخطأ المساوي للغش ، كما أنه قام بتخفيف الجزاءات الموقعة على الناقل الجوي سيء النية ، فقصرها على حرمانه من التمسك بالحد الأقصى للتعويض الذي حددته الاتفاقية ، وأباح له الحق في الإعفاء من المسؤولية عن طريق إثبات اتخاذ الإجراءات الضرورية لتلافي وقوع الضرر ، مل هذا لم يكن إلا انتصاراً للناقلين الجويين على حساب المسافرين أو المرسلين.

## المطلب الثالث

أساس وطبيعة مسؤولية الناقل الجوي الدولي وفقاً لاتفاق مونتريال لعام ١٩٦٦<sup>(٧٤)</sup>

رغم رفع الحد الأقصى للتعويض في بروتوكول لاهاي عام ١٩٥٥ ، لم تقتنع الولايات المتحدة

د/ رضى عيسى غسان، المرجع السابق، ص ٨٣. (72)

المرجع السابق، ص ٨٤. (73)

للاطلاع على تفاصيل الأعمال التحضيرية انظر تقرير مؤتمر البيئة الدولية للطيران المدني الخاص بتعديل حدود مسؤولية الناقل الجوي الواردة باتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي. (74)

الأمريكية بهذا التعديل، فرفضت الانضمام إلى البروتوكول، وبدأت توجه انتقاداتها إلى البروتوكول المعدل لاتفاقية وارسو، فأعلنت في نوفمبر سنة ١٩٦٥ انسحابها من اتفاقية وارسو ١٩٢٩ مستندة في ذلك على حجية الطبيعة القانونية للمسؤولية و الحد الأقصى للتعويض<sup>(٧٥)</sup>.

ونتيجة لانسحاب الولايات المتحدة الأمريكية من اتفاقية وارسو سارع الاتحاد الدولي للنقل الجوي (الأياتا)، والمنظمة الدولية للطيران مختلف الدول بالتوقيع على اتفاق هيئة الطيران المدني الأمريكية لتحقيق ما تصبو إليه الولايات الأمريكية من حماية سلامة المسافرين وتعويضهم تعويضا عادلا ، وبالفعل وقعت ثلاث و عشرون شركة طيران أجنبية على اتفاق عقد في مونتريال وأصبح واجب التنفيذ في ١٦ مايو عام ١٩٦٦<sup>(٧٦)</sup>.

وحققت الولايات المتحدة الأمريكية ما تصبو إليه ، حيث أتى اتفاق مونتريال بأحكام جعلت مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية موضوعية مبناها فكرة المخاطر وتحمل التبعة<sup>(٧٧)</sup>.

ومعنى هذا أن الناقل يسأل بقوة القانون عن الأضرار التي تصيب المسافر أي أنه يسأل بصفة مطلقة عن تعويض الأضرار التي تلحق بالمسافر ، ولا يستطيع الهروب من المسؤولية إلا إذا أثبت أن الضرر كان بفعل المضرور، وقد نص هذا الاتفاق على الحد الأقصى للتعويض الذي يلزم به الناقل تجاه كل مسافر بمبلغ ٧٥ ألف دولار أمريكي على أن يخفض إلى ٥٨ ألف دولار أمريكي إذا كانت مصروفات التقاضي والأتعاب دفعت في الدولة التي رفعت بها الدعوى<sup>(٧٨)</sup>.

ويشترط لتطبيق هذا الاتفاق والذي قصد أصلا منه حماية رعايا الولايات المتحدة الأمريكية أن يكون النقل دوليا وفق اتفاقية وارسو ، وأن تكون أحد نقاط القيام أو الوصول أو الرسو واقعة على أرض الولايات المتحدة الأمريكية<sup>(٧٩)</sup>.

وتعرض هذا الاتفاق إلى مجموعة من الانتقادات لكن هذه الانتقادات ليست موجهة له بسبب قلب طبيعة المسؤولية إلى مسؤولية موضوعية مبناها فكرة المخاطر وتحمل التبعة ، لأن التشريعات الدولية الحديثة بدأت تتبنى هذا الاتجاه بل أن هذه الانتقادات استندت إلى كيفية إمكان هدم تشريع دولي موحد موقع من عشرات الدول لإرضاء دولة واحدة وهي الولايات المتحدة الأمريكية وبعض مؤسسات الطيران ، وبهذا أصبحت طبيعة مسؤولية الناقل الجوي تختلف باختلاف نقاط المغادرة أو الوصول أو الهبوط ، حتى ولو كانت الطائرة في رحلة واحدة ، فتعد مسؤولية موضوعية إذا كانت إحدى نقاط مغادرة الطائرة أو

---

د/ حفيظة السيد الحداد، القانون الجوي، ص١٤٣، بدون دار نشر. نقلا عن رضى، عيسى غسان. (75)

د/ رضى عيسى غسان، المرجع السابق، ص٨٤. (76)

حيث نص في مادته الثانية على أن: لا يستطيع الناقل الجوي أن يدفع مسؤوليته بأية وسيلة تقرها المادة ٢٠ من اتفاقية (77) وارسو.

د/ محمد فريد العرينى، المرجع السابق، ص٣٧٩ (78)

سليمان، فرج السيد، المرجع السابق، ص٢٠٦ (79)

وصولها أو هبوطها في أراضي الولايات المتحدة الأمريكية<sup>(٨٠)</sup>. فمثلا إذا كانت رحلة جوية من دبي إلى نيويورك عبر القاهرة ، فإن مسؤولية الناقل الجوي تجاه المسافر من دبي إلى القاهرة مسؤولية عقدية قوامها الخطأ المفترض ، وعندما تتجه الطائرة إلى مدينة نيويورك تكون مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية موضوعية مبناها فكرة المخاطر و تحمل التبعة.

#### المطلب الرابع

أساس و طبيعة مسؤولية الناقل الجوي الدولي وفقا

لأحكام بروتوكول جواتيمالا ستي لعام ١٩٧١

نظرا لما يؤدي إليه اتفاق مونتريال من نتائج غريبة ، بالتفاوت بين قيمة التعويض إذا كانت الرحلة تبدأ أو تنتهي على أرض الولايات المتحدة الأمريكية من عدمه، فقد نادى الفقهاء و الهيئات المهتمة بشؤون الملاحة الجوية الدولية بضرورة عقد مؤتمر دولي يهدف إلى تذييل العقوبات التي نجمت عن التعارض بين أحكام هذا الاتفاق ، و قواعد اتفاقية وارسو ، وبالفعل عرضت هذه المشكلة على اللجنة القانونية في المنظمة الدولية للطيران المدني "الأيكاو" والذي كان أمامها أن تختار بين أمرين بينهما درجة كبيرة من التفاوت. الأمر الأول هو الإبقاء على طبيعة مسؤولية الناقل الجوي كما جاءت بها اتفاقية وارسو ، والتي أبقى عليها بروتوكول لاهاي المعدل لاتفاقية " أي مسؤولية عقدية مبناها الخطأ المفترض " مع رفع الحد الأقصى للتعويض، وأما الأمر الثاني فهو جعل هذه المسؤولية مسؤولية موضوعية مع وضع حد أقصى للتعويض لا يمكن تجاوزه.

ولوضع حل للمشكلة التي أثارها اتفاق مونتريال وافقت اللجنة القانونية في الأيكاو على الحل الوسط الذي جاء به وفد نيوزيلاند<sup>(٨١)</sup>، وهذا الحل أجمعت عليه الوفود الباقية ، وعقدوا مؤتمرا دوليا في مدينة جواتيمالا عام ١٩٧١ و صدر عنه وثيقة دولية تعرف باسم: "البروتوكول المعدل لاتفاقية وارسو الموقع بمدينة جواتيمالا ستي في الثامن من مارس عام ١٩٧١" <sup>(٨٢)</sup>.

ومن الجدير بالذكر الإشارة إلى أن اتفاقية مونتريال قد أخلت بمبدأ مساواة الأفراد أمام المرافق العامة، ولما ينطوي عليه من مساس بسيادة الدول الأطراف في اتفاقية وارسو، فقد نادى الفقهاء والهيئات المهتمة بشؤون الملاحة الجوية الدولية بضرورة عقد مؤتمر دولي يهدف إلى تذييل العقوبات التي نجمت عن التعارض بين أحكام هذا الاتفاق وقواعد اتفاقية وارسو. ولقد تم انعقاد هذا المؤتمر في مدينة جواتيمالا، وحددت وثيقة دولية تعرف بأسم "البروتوكول المعدل لاتفاقية وارسو الموقع بمدينة جواتيمالا في

(٨٠) أبوزيد رضوان، المرجع السابق، ص ٦-٧.

أبو زيد رضوان، تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي، ص ٨. (81)

عادل محمد خير (٢٠٠١)، مسؤولية الناقل الجوي، الطبعة الأولى، ص ٦٨، دون دار نشر. (82)

الثامن من ماس عام ١٩٧١<sup>(٨٣)</sup>.

وبالنسبة لأساس مسؤولية الناقل الجوي فقد فرق بروتوكول جواتيمالا ستي بين الأمور الثانية:

١- فيما يختص بتعديل المادة (١٧) من اتفاقية وارسو ، فقد أصبحت مسؤولية الناقل الجوي عن وفاة المسافرين أو إصابته بجروح أو أي أذى بدني ، مسؤولية موضوعية مبنية على فكرة المخاطر وتحمل التبعة ، بمعنى أن مسؤولية الناقل تنعقد بمجرد وقوع الضرر للمسافر ، حتى ولو لم يقع أي خطأ من جانبه ، ولا يستطيع الناقل الفكاك من هذه المسؤولية إلا إذا أثبت أن الضرر قد تسبب أو أسهم بخطئه في إحداث الضرر (المادة ٤/١ من البروتوكول) وهذا التعديل يشمل أيضا أمتعة المسافرين التي يتحمل الناقل الجوي نقلها مع المسافرين (المادة ٤/١ من البروتوكول). ويستطيع الناقل التخلص من مسؤوليته عن الأمتعة إذا أثبت أن هلاك أو تلف الأمتعة يعود إلى طبيعتها أو لسبب ذاتي بها<sup>(٨٤)</sup>.

٢- فيما يتعلق بالمادة (١٩) من اتفاقية وارسو ، بقيت مسؤولية الناقل الجوي كما هي دون تعديل ، وهي خاصة بتأخير المسافرين أو تأخير أمتعته ، وهي مسؤولية مبنية على الخطأ المفترض ، حيث يعد الناقل مسؤولاً عن الضرر الناجم عن التأخير ، إلا إذا تمكن من إثبات اتخاذ كل الاحتياطات و الإجراءات الضرورية لتفادي التأخير (المادة ٦٥/١).

٣. بقيت مسؤولية الناقل الجوي -أيضا- دون تعديل فيما يخص البضائع ، سواء أكان بالحقاق ضرر بها - حسب المادة ١٨/١ من اتفاقية وارسو ، وهي كما قلنا مسؤولية مبنية على الخطأ المفترض<sup>(٨٥)</sup>. ومن حيث الحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم به الناقل ، فرق البروتوكول بين الحالات الآتية:

١- فيما يتعلق بالحوادث التي تصيب الركاب ، يلتزم الناقل في مواجهة كل راكب بدفع مبلغ ١.٥٠٠.٠٠٠ فرنك.

٢- فيما يتعلق بضرر التأخير في مجال نقل الركاب ، يلتزم الناقل بدفع مبلغ لا يتجاوز ٦٢٥٠٠ فرنك لكل راكب.

٣- وفيما يتعلق بنقل الأمتعة ، حدد البروتوكول مسؤولية الناقل الجوي عن الهلاك والتلف والضياع والتأخير بمبلغ ١٥ ألف فرنك.

٤- بالنسبة لنقل البضاعة تحدد المسؤولية بمبلغ ٢٥٠ فرنك عن كل كيلو جرام. فضلاً عن ذلك ، فقد استحدثت البروتوكول حكماً جديداً مؤداه الترخيص لكل دولة بأن تضع نظاماً

---

(83) Mankiewicz, the 1971 Protocol of warsow (1972 amend the 1929 38 J. A.L.C. P.

519) Guatemala City to further. Convention

(84) عادل محمد خير ، المرجع السابق ، ص ٦٩ .

(٨٥) حيث نصت المادة (٦/٢) من بروتوكول جواتيمالا على انه لا يعد الناقل مسؤول عن هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخير وصولها ، إذا ثبت انه وتابعه اتخذوا كل التدابير اللازمة لتلافى هذه الأضرار أو كان يستحيل عليهم توقعها .

خاصاً للتعويض الإضافي يطبق في إقليمها علاوة على الحد الأقصى للتعويض المنصوص عليه (مادة ١٤ أ).

هذا ولم ينص البروتوكول على حرمان الناقل من التمسك بالحد الأقصى للتعويض إلا بالنسبة لنقل البضائع.

#### المطلب الخامس

أساس و طبيعة مسؤولية الناقل الجوي الدولي وفقا لاتفاقية مونترال لعام ١٩٩٩ صحيح أن اتفاقية مونترال لعام ١٩٦٦ قد جعلت من مسؤولية الناقل الجوي الدولي مسؤولية موضوعية في كل حالات الضرر الذي يلحق بالركاب أو أمتعتهم متى كانت نقطة القيام أو الوصول أو وجود أي مرسى جوي في أرضي أمريكية ، وصحيح أن بروتوكول جواتيمالا سيتي لعام ١٩٧١ الذي لم يدخل حيز التنفيذ حتى تاريخه قد أقر مسؤولية الناقل الجوي على أنها مسؤولية موضوعية قائمة على أساس الحظ وتحمل التبعة بالنسبة للأضرار البدنية للركاب و أمتعتهم ، وصحيح أيضا أن بروتوكول مونترال لعام ١٩٧٥ قد مّد مسؤولية الناقل الجوي الموضوعية وجعلها لا تشمل فقط الأضرار التي تلحق بأجسام الركاب أمتعتهم بل كذلك الأضرار التي تلحق بالبضائع المنقولة للشاحنين ، إلا أنه و على الرغم من كل ذلك ، لا تستطيع القول بأن أساس و طبيعة مسؤولية الناقل الجوي قد توحدت ومن هنا جاءت المبادرة إلى عقد مؤتمر دولي يهدف إلى توحيد الأحكام المتعلقة بالنقل الجوي الدولي فكانت اتفاقية مونترال لعام ١٩٩٩ .

أولاً: طبيعة مسؤولية الناقل الجوي تجاه الركاب في اتفاقية مونترال لعام ١٩٩٩ :

نصت المادة (١٧) من الاتفاقية المذكورة على أن: " يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة الراكب أو تعرضه لإصابة جسدية ". كما قررت المادة (٢١) من نفس الاتفاقية ما يلي:

١- فيما يتعلق بالأضرار المنصوص عليها في المادة (١٧) والتي لا تتجاوز قيمتها (١٠٠٠٠٠٠) وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب ، لا يجوز للناقل أن ينفي مسؤوليته أو أن يحد منها.

٢- فيما يتعلق بالأضرار المنصوص عليها في المادة (١٧) والتي تتجاوز قيمتها (١٠٠٠٠٠٠) وحدة حقوق سحب خاص عن كل راكب ، لا يكون الناقل مسؤولاً إذا أثبت ما يلي:

أ- " أن هذا الضرر لم ينشأ عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الناقل أو تابعيه أو وكلائه.

ب- أو أن هذا الضرر قد نشأ فعلا عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الغير ". يستفاد من هذه النصوص أن الاتفاقية أقرت بشكل عام مبدأ المسؤولية الموضوعية للناقل الجوي الدولي ، ولكنها خرجت على هذا المبدأ فيما لو تجاوز مبلغ التعويض عن الأضرار (١٠٠٠٠٠٠) وحدة حقوق سحب خاصة ، إذ جعلت مسؤولية الناقل في هذه الحالة مسؤولية شخصية قوامها الخطأ

المفترض<sup>(٨٦)</sup>.

ثانياً: طبيعة مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن أمتعة الركاب وفقاً لاتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩: نصت المادة (١٧/٢) من الاتفاقية المذكورة على أن: " الناقل يكون مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة تلف الأمتعة المسجلة أو ضياعها أو يعيبها.. أما الأمتعة الشخصية فإن الناقل يكون مسؤولاً فيما لو كان الضرر ناتجاً عن خطئه أو خطأ تابعيه أو وكلائه". وهذا يعني أن الاتفاقية قد أقامت مسؤولية الناقل الجوي الدولي الموضوعية بالنسبة للأمتعة المسجلة، أما الأمتعة غير المسجلة أو التي يحتفظ بها المسافر، فإن مسؤولية الناقل عنها هي مسؤولية شخصية تقوم على الخطأ المفترض من جانبه وعلى الضرورة إثباته.

### المبحث الثاني

#### حالات قيام مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب

يسأل الناقل الجوي طبقاً للأحكام الخاصة بمسؤوليته عن أي ضرر يصيب الركاب حيث أن أهم ما يرتبه عقد النقل الجوي هو الالتزام بضمان سلامة الركاب.

كما يفرض عقد النقل على عاتق الناقل الجوي التزاماً باحترام مواعيد النقل، كما تتشغل ذمة النقل الجوي بالتعويض عن الأضرار التي تلحق المسافرين نتيجة لعمليات القرصنة الجوية. وعلى هذا فإن مسؤولية الناقل الجوي الدولي تجاه الركاب تقوم في حالات ثلاث هي: مسؤوليته عن سلامة الركاب، ومسؤوليته عن التأخير، ومسؤوليته عن عمليات القرصنة الجوية. و سوف نتناولها في ثلاث مطالبات تباعاً.

### المطلب الأول

#### مسؤولية الناقل الجوي عن سلامة الركاب

نصت المادة (١٧) من اتفاقية وارسو على أن يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن الضرر الذي يقع في حالة وفاة أو جرح أو أي أذى بدني آخر يلحق الركاب إذا كانت الحادثة التي تولد منها الضرر قد وقعت على متن الطائرة أو في أثناء أية عملية من عمليات صعود الركاب ونزولهم. و المقصود هنا " بالالتزام بضمان السلامة " أن يلتزم الناقل الجوي بتوصيل المسافر إلى نقطة الوصول المتفق عليها سليماً معافى<sup>(٨٧)</sup> ومصدر الالتزام في القانون الإماراتي والكويتي هو عقد النقل المتفق عليه. فالالتزام الناقل الجوي في كل من القانونين الكويتي والإماراتي بضمان سلامة الركاب هو التزام عقدي بتحقيق غاية و إذا لم تتحقق النتيجة فتتشغل ذمة الناقل ودون ما حاجة إلى إثبات وقوع الخطأ.

الكندري، مرجع سابق، ص ١٨٨. (86)

د/ محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٢٠٥. (87)

واتفاقية وارسو أخذت بأمر آخر مؤداه اعتبار هذا الالتزام التزاما ببذل عناية مع نقل عبء الإثبات إلى الناقل الجوي فيفترض وقوع الخطأ في جانبه حتى يقوم الدليل على العكس ويكون ذلك بأن يثبت الناقل أنه اتخذ كافة الاحتياطات الضرورية لتوقي الضرر ، وأيا كان الأمر فلقد أصبحت مسؤولية نقل الراكب بمقتضى بروتوكول جواتيمالا الموقع سنة ١٩٧١ مسؤولية مادية أساسها الخطر المفترض ، وعليه سنبحث شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي الدولي في اتفاقية وارسو ، وعلى النحو الآتي:

تنص المادتان (١٩,١٧) من اتفاقية وارسو عن مسؤولية الناقل الجوي الدولي في نقل الأشخاص، ولقد عدل بروتوكول جواتيمالا المادة (١٧) فنصت هذه الاتفاقية على مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر في حالة وفاة الراكب أو إصابته بأي أذى متى وقع الحادث على متن الطائرة أو أثناء عمليات صعود و نزول الراكب ، ويتضح من هذا النص ضرورة توافر شروط ثلاثة لقيام مسؤولية الناقل الجوي هي:

١- أن يكون الإخلال بضمان السلامة نشأ عن حادث.

٢- أن يقع الحادث في فترة زمنية معينة.

٣- أن يترتب عليه ضرر أصاب الراكب.

الشرط الأول: أن يكون الإخلال بضمان السلامة نشأ عن حادث:

لم تحدد اتفاقية وارسو المقصود بالحادث ، ولكن الفقه عرف الحادث بأنه: كل واقعة فجائية ناجمة عن عملية النقل ومرتبطة به حيث أن أصلها يعود إلى استغلال الطائرة وعلى هذا فلا يسأل الناقل الجوي عن الأضرار الناجمة عن اعتداء راكب على آخر لأن واقعة الاعتداء لم تنجم عن عملية النقل وليست متصلة بعملية الاستغلال الجوي<sup>(٨٨)</sup>. لكن البروتوكول الموقع في مونتريال سنة ١٩٦٦ وبروتوكول جواتيمالا الموقع عام ١٩٧١ جعل الحادث كل الأسباب المؤدية للضرر سواء كانت ناجمة عن عملية النقل أم عن غيرها وسواء كانت مرتبطة باستغلال الطائرة أو غير مرتبطة به، وعليه فيعتبر النقل الجوي مسؤولاً عن تعويض الأضرار التي تلحق بالراكب اذا قام أحد الراكب بتغيير مسار الطائرة والهبوط في غير محطة الوصول<sup>(٨٩)</sup>.

الشرط الثاني: وقوع الحادث في فترة زمنية معينة:

تبدأ مسؤولية الناقل من وقت بدء الناقل الجوي في تنفيذ الالتزامات التي يترتبها عقد النقل في ذمته. ونصت الاتفاقية على ضرورة وقوع الحادث على متن الطائرة أو أثناء صعود أو نزول الراكب فالفترة الزمنية تشمل المرحلة التي تعلق فيها الطائرة وتشمل عمليات الصعود والنزول<sup>(٩٠)</sup>.

(٨٨) د/ وفاء جلال محمددين، دروس في القانون الجوي، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، سنة ١٩٩٢، ص ٢٨٧.

محمود مختار بريري، قانون الطيران وقت السلم، دار الفكر العربية، سنة ١٩٨٥، ص ١١٣. (89)

محمود سمير الشرفاوي، محاضرات في القانون الجوي، دار النهضة العربية، سنة ١٩٨٩، ص ٩١. (90)



وعلى هذا فيسأل الناقل الجوي منذ اللحظة التي يصبح فيها الراكب تحت إمرة الناقل الجوي أو تابعيه بالقاعة المعدة لتجمع المسافرين بمطار القيام للتوجه للطائرة ولا تنتهي المعدة لنقله، ويستمر هذا الالتزام طالما كان الراكب على متن الطائرة ولا تنتهي مساءلة الناقل الجوي إلى لحظة تخلص الراكب من وصاية الناقل الجوي بدخوله مباني مطار الوصول، وعلى هذا فلا يسأل الناقل الجوي عما يصيب الراكب بسبب حادث حصل خارج نطاق هذه الفترة كما لو أن الحادث حدث أثناء انتقال الراكب من مكاتب النقل الموجودة بوسط المدينة إلى المطار بواسطة العربات التي يخصصها الناقل الجوي لهذا الغرض أو اذا أصيب أثناء تجوله في في ردهات مطار القيام أو الوصول طالما لم يكن موجودا تحت إمرة الناقل لأن هذه المباني ليست ملكا لشركات النقل الجوي وللمسافرين مطلق الحرية أثناء وجودهم بها ولكن تتعدّد مسؤوليته وفقا للقواعد العامة في القانون المدني والتجاري.

وبهذا قضت محكمة استئناف ليون الغرفة الأولى بقرارها الصادر في ١٠/٢/١٩٧٦ حيث تعرض الراكب إلى أذى لتزحلقه بسبب وجود سداد قنينة شراب، لمقاة على أرضية صالة مطار أورلي وقبل أن يدخل الراكب إلى صالة المغادرين حيث يفترض بدء وصاية الناقل أو أحد تابعيه واستندت المحكمة في قرارها هذا لابعاد المسؤولية عن الشركة بقولها ولو كان المدعي حاملا بطاقة المغادرة، فان شركة الطيران غير مسؤولة عن ادارة المطار ولا يدخل في التزاماتها تنظيف أرضيته وأبنيته وبذلك لا يعد هذا الحادث داخلا في نطاق مسؤولية شركة الطيران<sup>(٩١)</sup>.

الشرط الثالث: الضرر الذي يصيب الراكب:

لا تتعدّد المسؤولية إلا إذا لحق الضرر بالراكب، ولما كانت مسؤولية الناقل الجوي في القانونين الكويتي و الإماراتي هي مسؤولية عقدية ومن ثم فلا تعويض إلا عن الأضرار المتوقعة إلا إذا كان الضرر يرجع إلى غش الناقل أو خطئه الجسيم، ففي هذه الحالة يلتزم بتعويض جميع الأضرار التي لحقت بالراكب متوقعة أو غير متوقعة، مادية أو أدبية.

ولم تشر المادة (١٧) من الاتفاقية إلى الضرر النفسي، أي الأذى النفسي والأذى المعنوي، مكتفية بالإشارة إلى الأضرار المتمثلة في وفاة الراكب أو إصابته بجروح أو أي أذى بدني آخر دون أن يرد ذكر الضرر العصبي أو الضرر المعنوي.

وقد تطرق ممثل اليونان في اجتماع لاهاي إلى الضرر عند إشارته إليه بقوله: "إن المادة (١٧) لم تنص على الضرر العصبي الذي يلحق بالراكب من جراء إثارة أعصابه بسبب ما يحصل له من مخاوف، ولو أنه لم يصب أذى جسماني، فاقترح إضافة مثل هذا المعنى على المادة المذكورة، غير أن اقتراحه لم يلق قبولا. ومع ذلك يجب أن نفسر المادة بحيث تشمل هذا الضرر أيضا، وأن سبب عدم درج المقترح المذكور يمكن أن نفسر بأن الطائرات آنذاك لم تكن تتعرض لأعمال الاختطاف وحجز الركاب وتعرضهم

---

مشار اليه في المجلة الفرنسية للقانون الجوى (١٩٧٦)، ص٢٦٥. (91)

للصدّات العصبيّة وما يلاقونه من آلام نفسيّة من جرّاء احتجازهم كرهائن. وأثيرت المسألة ثانية عند انعقاد مؤتمر لاهاي ١٩٥٥، أي فيما إذا أدخلت هذه الأضرار في مفهوم المادة (١٧) أم أنها تبقى خارجة عنها باعتبارها لا تنص عليها وكذلك المادة (٢٣١) من القانون الكويتي حيث ورد فيها ما يلي<sup>(٩٢)</sup>:

**يتناول التعويض عن العمل غير المشروع الضرر، ولو كان أدبيا.**

ويشمل الضرر الأدبي على الأخص ما يلحق الشخص من أذى حسي أو نفسي، نتيجة المساس بحياته أو بجسمه أو بحريته أو بعرضه أو بسمعته أو بمركزه الاجتماعي أو الأدبي أو باعتباره المالي. كما يشمل الضرر الأدبي كذلك ما يستشعره الشخص من الحزن و الأسى وما يفقده من عاطفة أحب والحنان نتيجة موت عزيز عليه.

ومع ذلك لا يجوز الحكم بالتعويض عن الضرر الأدبي الناشئ عن الوفاة الا للأزواج والأقارب إلى الدرجة الثانية.

يثار التساؤل هنا حول مدة مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الذي يلحق الراكب نتيجة الأزمات النفسية أو الصدمات العصبيّة التي تصيبه من جرّاء اختطاف الطائرة. فيطالب الراكب الناقل الجوي بالتعويض استنادا إلى نص المادة (١٧) من اتفاقية وارسو حيث جاء بعبارة أي أذى بدني آخر لأنها تتسع لاحتواء كافة صور الأذى الذي تلحق الراكب جسديّة كانت أو نفسيّة أو عصبيّة أو عقلية أم أنها قاصرة فقط على حالة الأذى الجسماني وحده. هناك اتجاه يرى مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار النفسية والعصبيّة التي تلحق الراكب بصورة مستقلة عن الأضرار الجسديّة بينما يرى الاتجاه الآخر عكس ذلك ويرفض المسؤولية الناقل الجوي عن هذه الأضرار الجسديّة فهناك تفسير موسع وآخر عكسه<sup>(٩٣)</sup>.  
أولاً: التفسير الموسع للأضرار النفسية:

هذا التفسير يرى مساءلة الناقل الجوي عن الآلام النفسية و الاضطرابات العصبيّة التي يتعرض لها الراكب ولو لم تقترن أو تترتب على إيذاءات جسمانية، وهذا التفسير الواسع لعبارة "الأذى البدني" الوارد بنص المادة (١٧) من الاتفاقية يتمشى مع ما كشف عنه التقدم العلمي من وجود ارتباط وثيق بين جسد الإنسان والجهاز العصبي والنفسي ومدى تأثر كل منهما بالآخر وتأثيره فيه على نحو يصعب معه الفصل بينهما. وذلك على أساس انه ليس في عبارات المادة ذاتها أو الأعمال التحضيرية للاتفاقية ما يستبعد بعض حالات الضرر من المسؤولية فعبارة الأذى البدني يمكن تفسيرها على أنها تشمل الأضرار النفسية، إذ إن دراسات علم وظائف الأعضاء قد كشفت عن ارتباط النفس بالبدن وتأثر كل منهما الآخر.

القانون المدني الكويتي رقم ٦٧ / ١٩٨٠، نشر بالعدد ١٢٢٥ الكويت ٥ يناير ١٩٨١. (92)

انظر هذه اتجاهات في: خالد، عدلى أمير، المرجع السابق، ص ٦٦. (93)

وعند تفسير عبارات المادة (١٧) نرى أن هذه الاتفاقية إنما هي حصيلة عملية موازنة وتوفيق بين النظم القانونية المختلفة على أسس معقولة ومقبولة بين الدول جميعا وذلك بقصد القضاء على التضارب والخلاف بين النظم القانونية الوطنية المختلفة، وعلى هذا فتفسير هذا النص يرجع فيه إلى عناصر الاتفاقية الذاتية وخاصة على ضوء موضوعها والغرض منها والظروف التي صاحبت وضعها و الأعمال التحضيرية ومراحل إعدادها. وكذلك يتعين ونحن بصدد تفسير هذه المادة أن نطرح جانبا المعنى الحرفي أو المعتاد للألفاظ والعبارات المستخدمة، بل يتعين البحث عن المضمون القانوني الذي قصده واضعوا الاتفاقية.

وهذا التفسير الموسع هو الأكثر اتفاقا مع الأسس التي تقوم عليها الاتفاقية وأغراضها، والقول بغير ذلك يؤدي إلى أن الناقل الجوي لن يكون مسؤولا طبقا لأحكام المسؤولية عن الأضرار النفسية وذلك مما يجعل للراكب مساءلة الناقل عن هذه الأضرار وفقا لقانون الوطني، ويترتب على ذلك أن يكون الناقل مسؤولا عن الأذى الجسماني في الحدود المقررة في الاتفاقية ثم يسأل عن الأذى البدني طبقا للاتفاقية والآخر عن الأذى النفسي. ان الأخذ بالتفسير الواسع يحقق الانسجام والتوافق بين النصوص الاتفاقية المختلفة وهذا التفسير الواسع هو ما أكدته بروتوكول جواتيمالا سيتي ١٩٧٢ وأخذت به الاتفاقيات الدولية الأخرى.

ثانياً: التفسير الضيق للأضرار النفسية:

يرى أصحاب هذه التفسير رفض المسؤولية عن الأضرار النفسية على أساس أن نص الاتفاقية يتكلم عن الجرح أو أذى بدني آخر ولفظ بدني الوارد بالنص ينصرف الأذى الجسماني وحده، وقد سارت الأحكام على أساس أن الغاية من تفسير الاتفاقية إنما يكمن في إعطاء الألفاظ التي اتفق عليها واضعوها المعنى الذي قصدوه في ضوء الظروف التي أبرمت في ظلها الاتفاقية، وأن إضافة لفظ بدني إلى كلمة أذى يستبعد الآلام و الاضطرابات متى اقترنت بأذى بدني ومتى كانت نتيجة مباشرة له، إذ تعد في هذه الحالة من قبيل الأضرار الحاصلة في حالة أي أذى بدني يلحق الراكب ويسأل عنه الناقل طبقا للمادة (١٧) من الاتفاقية، وعلى العكس من ذلك إذا تتربت الأضرار الجسمانية نتيجة الآلام النفسية أو الاضطرابات العصبية فلا محل للتعويض عن الأضرار البدنية أو النفسية في هذه الحالة<sup>(٩٤)</sup>.

#### المطلب الثاني

##### مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير

من أهم العناصر النقل الجوي "كسب وقت" والتي تنفرد به الطائرة ويقع على عاتق الناقل الجوي التزام بالنقل في الميعاد المحدد، وتقوم مسؤوليته إذا ما أخل بتنفيذ هذا الالتزام على نحو يلحق الضرر

---

د/ رفعت أبدير، مدى مسؤولية الناقل الجوي وفقا لاتفاقية وارسو عن الأضرار التي تلحق بالراكب جراء اختطاف (94)

الطائرات، سنة ١٩٨٣، ص ١٨.

بالمسافر أو الشاحن. وهذا الالتزام وفقاً للقانونين الكويتي والإماراتي يعد التزاماً بتحقيق نتيجة، فبمجرد عدم حصول النتيجة والتي تتمثل في توصيل المسافر أو البضاعة إلى مكان الوصول في الميعاد المتفق عليه، تتعدّد مسؤولية الناقل الجوي إلا إذا أقام الدليل على أن ذلك يرجع إلى سبب أجنبي لا دخل لإرادته في حدوثه<sup>(٩٥)</sup>.

والالتزام بتحقيق النتيجة يكون في حالة الاتفاق سلفاً على تنفيذ النقل في ميعاد محدد، ولكن إذا تخلف في مثل هذا الاتفاق فينقلب الالتزام إلى التزام ببذل عناية أي التزام الناقل بالنقل في الميعاد المعقول. وهنا يتعين على المضرور إثبات أن عدم التنفيذ في الميعاد المعقول يرجع إلى خطأ الناقل. هذا ونصت اتفاقية وارسو على مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار المترتبة على التأخير في نقل الركاب والأمتعة والبضاعة، ولقيام المسؤولية يشترط ثلاثة شروط هي:

• التأخير عن الميعاد

• حدوث التأثير في فترة زمنية معينة

• الضرر

الشرط الأول: التأخير عن الميعاد:

التأخير يعني مجاوزة الميعاد إذا كانت هناك مدة محددة سلفاً لتنفيذ عملية النقل، ورغم وضوح هذه المبدأ إلا أنه أثار صعوبات ترجع إلى عاملين:  
أولهما: أن الاتفاقية لم تضع معياراً يمكن على ضوئه تحديد المقصود بالتأخير الذي يؤدي إلى مساءلة الناقل الجوي.

وثانيهما: أن مبدأ المسؤولية عن التأخير لقي معارضة شديدة من الناقلين الجويين والاتحاد الدولي لمؤمني شركات الطيران بحجة أنه يؤدي إلى عرقلة الملحة الجوية ويعرضها للخطر، إذ أن تلك الملاحة مرتبهة بظروف مختلفة ليس في إمكان الناقل الجوي السيطرة عليها كالظروف الخاصة بالجو، فقد تسمح بالطيران أو لا تسمح، وكالظروف الخاصة بقدرة الطائرة على حمل البضائع<sup>(٩٦)</sup>.

ولقد ظهر أثر هذه المعارضة على الشروط التي تدرجها شركات الطيران والتي تقضي بأنه ليس هناك اشتراط على إتمام النقل في مدة محددة، وبأن الساعات الرحيل والوصول المبينة في الجداول مواعيد الناقلين أو في أي وثائق أخرى لا تعتبر جزءاً من عقد النقل فما هي الا مؤشر تقريبي لمتوسط الوقت التي تستغرقه عملية النقل. وأدت هذه الصعوبات إلى أن صار مبدأ المسؤولية عن التأخير مركزاً للصراع بين المصالح المتباعدة لمستعملي الطائرة والناقل الجوي في دفع أقل تعويض ممكن.

د/ فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل وفقاً للنظام الفاروسوفى، جامعة القاهرة، سنة ١٩٨٥، ص ٣٥٥. (٩٥)

د/ عدلى أمير خالد، أحكام مسؤولية الناقل الجوي، دار منشأة المعارف، الإسكندرية، سنة ٢٠٠٠، ص ٦٦ (٩٦)

ولقد ظهرت محاولات لغرض توفيق بين هذه المصالح المتعارضة فذهبت إلى صحة شروط عقد النقل التي تقضي بعدم التزام النقل الجوي بميعاد محدد للنقل، وأن المواعيد المحددة في جداول مواعيد الناقلين لا تعتبر جزءاً من عقد النقل وإنما مجرد مؤشر تقريبي لمتوسط الوقت الذي يستغرقه النقل، وإعفاء الناقل من المسؤولية عن التأخير طالما أن الضرور لم يقدم الدليل على أن التأخير يرجع إلى خطأ جسيم من جانب الناقل الجوي.

الشرط الثاني: حدوث التأثير في فترة زمنية معينة:

إذا حصل التأخير أثناء فترة النقل الجوي فيسأل الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية وارسو وإن كان خارجها فيسأل طبقاً لقواعد الإسناد في قانون المحكمة المختصة بالفصل في النزاع<sup>(٩٧)</sup>.

وهناك نظريتان لتحديد فترة النقل الجوي هما: ١- نظرية جوديس، ٢- نظرية موريس ليموان.

أولاً: نظرية جوديس<sup>(٩٨)</sup>:

قصر جوديس فترة النقل الجوي على المدة الزمنية التي تبدأ في السريان منذ اللحظة التي تنتهي فيها الطائرة للإقلاع من مطار القيام وتنتهي بالهبوط على أرض مطار الوصول.

وهذه النظرية يكاد يجمع الفقه على استبعادها لأنها تجعل مبدأ المسؤولية عن التأخير من قبيل اللغو لأن قصر فترة النقل الجوي على تلك الفترة التي تكون فيها الطائرة في الجو يجعل من العسير على مستعملي الطائرة إقامة دليل على وقوع التأخير أثناء تلك الفترة. هذا فضلاً عن أن معظم حالات التأخير تتحقق قبل أقلاع الطائرة من مطار القيام أو بعد هبوطها في مطار الوصول.

ثانياً: نظرية موريس ليموان<sup>(٩٩)</sup>:

حددت فترة النقل الجوي التي يقع التأخير خلالها بأنها ذات الفترة الخاصة بمسؤولية الناقل الجوي عن هلاك أو ضياع البضاعة. وتقوم هذه النظرية على أساس أنه طالما يترتب على التأخير ضرر من نفس نوع الأضرار التي تصيب البضاعة فإن المنطق يعطي لفترة النقل الجوي الخاصة بالتأخير نفس المعنى الذي أعطى لفترة النقل الخاصة بالمحافظة على البضاعة. وهذه النظرية وإن كانت تسير المنطق بالنسبة للتأخير في نقل البضاعة، إلا أنها لا تتفق في حالة التأخير بنقل الركاب.

ويسأل الناقل الجوي وفقاً للاتفاقية عن التأخير في نقل البضائع متى وقع هذا التأخير خلال الفترة التي تتواجد فيها البضاعة في حراسة الناقل.

كما يسأل الناقل وفقاً لاتفاقية وارسو عن التأخير في نقل الركاب إذا حدث التأخير أثناء الفترة الزمنية التي تمتد بين لحظة مغادرة الراكب تحت أمر الناقل القاعة المعدة لتجميع المسافرين بمطار القيام

د/ محمد موسى دياب، فكرة الخطأ في اتفاقية وارسو، دار النهضة العربية، القاهرة سنة ١٩٨٦، ص ١٢٢. (97)

انظر بخصوص هذه النظرية: الكندري، مرجع سابق، ص ١٩٦-٢٠٠. (98)

انظر بخصوص هذه النظرية: الكندري، مرجع سابق، ص ٢٠١-٢٠٣. (99)

للتوجه إلى الطائرة المعدة لنقله وحتى لحظة تخلصه من وصاية الناقل الجوي بدخول مباني مطار الوصول.

الشرط الثالث: الضرر الناشئ عن التأخير:

لكي يسأل الناقل عن التأخير لا بد وأن ينشأ عن التأخير ضرر يصيب الراكب أو يلحق البضاعة، ولم توضح الاتفاقية المقصود بالضرر أو نوعه، والرأي مستقر على الرجوع إلى القوانين الوطنية.

### المطلب الثالث

#### مسؤولية الناقل الجوي عن عمليات القرصنة الجوية

لقد صار النقل الجوي في أواخر الستينات عرضة لمحاولات اختطاف الطائرات وللاعتداءات التي تقع على الركاب داخل المطارات، مما دعا الكثير من الدول العمل على تأمين الملاحة الجوية الدولية، فأبرمت اتفاقية لاهاي سنة ١٩٧٠ الخاصة بقمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، ثم اتفاقية مونتريال سنة ١٩٧١ والخاصة بقمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد أمن الطيران المدني. ولقد ظلت مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق الركاب من جراء أعمال القرصنة الجوية خاضعة لذات المبادئ والنصوص الواردة باتفاقية وارسو سنة ١٩٢٩ وتعديلاتها السارية، وهذه الاتفاقية لم تتصدى لأعمال القرصنة الخاصة باختطاف الطائرات والاعتداءات التي تقع على الركاب.

ولقد ثار التساؤل حول مدى اعتبار عملية اختطاف الطائرة من قبيل الحادث في مفهوم اتفاقية وارسو، وحول نطاق "عمليات الصعود والهبوط" بالنسبة لأعمال العنف التي ترتكب داخل مباني المطار والركاب بصدد انجاز رحيلهم أو بعد وصولهم. وفي هذا الصدد نصت المادة (١٧) من اتفاقية وارسو على مسؤولية الناقل عن الضرر الحاصل في حالة الوفاة أو الجرح أو أذى بدني آخر متى وقع الحادث الذي نجم عنه الضرر على متن أو في أثناء عملية الصعود أو الهبوط.

واتفاقية وارسو لم تحدد المقصود "بالحادث" واختلف الرأي في تحديد المقصود بأحداث فقصره رأي على الحالة التي تتعطل فيها الطائرة ويصاب الركاب أو الطاقم أو الغير، بينما يراه رأي آخر بأنه واقعة فجائية مستقلة عن إرادة الناقل الجوي وتابعيه. ويرى رأي أنه يتعين لاعتبار الواقعة حادثاً أن تكون ناجمة عن النقل ومرتبطة به من حيث أصلها باستغلال الطائرة. وأطلق وصف الحادث على كل واقعة يترتب عليها المساس مباشرة بشخص الراكب.

وأثير السؤال حول القرصنة الجوية هل تعد من قبيل الحادث؟ أي هل تعد واقعة اختطاف الطائرة "حادثاً"؟ ليس في اتفاقية وارسو ما يسمح بقصر الحادث على العطل الفني أو الخلل الميكانيكي للطائرة أثناء الرحلة مما يعتبر معه أنه عملية القرصنة الجوية "حادثاً"، فالحادث يشمل كل واقعة فجائية غير متوقعة ومستقلة عن إرادة الناقل وتابعيه وتخل بالسير المعتاد للرحلة الجوية. وهذا يعني تحمل الشركات النقل الجوي وحدها لهذه المخاطر لقدرتها على السيطرة عليها ولأنها أقوى على تحمل التبعة.

هذا ويتعين معاصرة الحادث لفترة لنقل الجوي أي ان يقع الحادث على متن الطائرة أو أثناء عملية الصعود أو عملية الهبوط. ولما كانت الاتفاقية لم تحدد المقصود بهذه العبارات فاعتبر أحد كتاب المسؤولية الناقل تمتد فيما بين قيام الطائرة من مطار الإقلاع وهبوطها في مطار الوصول وتنتهي مسؤولية الناقل بمجرد خروج الراكب من الطائرة وابتعاد عنها<sup>(١٠٠)</sup>.

أما المقصود بعمليات الصعود والهبوط فإنها تنحصر في عمليات الصعود والهبوط إلى الفترة التي يتواجد فيها الراكب في حصر المطار باعتباره المكان الذي تحف به المخاطر الطيران المرتبطة بنشأة الطائرة وتشغيلها، أما عندما يكون الراكب داخل مباني المطار فإنه يكون بمنأى عن هذه المخاطر وبالتالي يكون خارج نطاق عمليات الصعود والهبوط ولا يسأل الناقل عما يصيب الراكب في هذه الحالة، وعلى العكس من ذلك فإن توسيع نطاق عمليات الصعود و الهبوط يؤدي إلى توسيع مسؤولية الناقل إلى الاعتداءات الإرهابية تعد في هذه الحالة من مخاطر الطيران.

هذا والأعمال التحضيرية للاتفاقية تدل على استبعاد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق الركاب داخل مباني المطار. ولما كان الراكب لا يتعرض للمخاطر اللصيقة بالنقل الجوي الا وهو على متن الطائرة أو في مجال استخدامها وجب حصر "عمليات الناقلين الجويين ومصالح المتعاقدين معهم - ومبدأ المسؤولية المحدودة للناقل الجوي وذلك بوضع حد أقصى للتعويض الذي يتلزم الناقل الجوي بدفعه، ولكن هذا الحد الأقصى للتعويض يحرم على الناقل التمسك به إذا ثبتت سوء نيته، حيث نصت الاتفاقية في مثل هذه الحالة على عدم الاستفادة التي تقضي بإعفائه من المسؤولية أو التخفيف منها، بمعنى آخر تصبح مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية غير محددة بحد أقصى من التعويض. وسنبحث هذا المطلب ضمن أربعة فروع

### الفرع الأول

مبدأ تحديد التعويض في اتفاقية وارسو<sup>(١٠١)</sup>

قررت اتفاقية وارسو وضع حد أقصى للتعويض لا يلتزم الناقل بأكثر منه في مواجهة المضرور، وقصرت الاستفادة من التعويض المحدد على الناقل حسن النية. كما قررت إلغاء الشروط التي يضعها الناقل بقصد إعفائه من المسؤولية أو تخفيف التعويض عن حده الأقصى.

### الفرع الثاني

---

(١٠٠) د/ عدلى الأمير خالد، المرجع السابق، ص ٨٣

د/ عدلى الأمير خالد، المرجع السابق، ص ٩٠. (101)

## مبررات تحديد التعويض

أولاً: إن ازدهار النقل الجوي واستمراره لن يتحقق إذا ما التزم الناقل بتعويض كل الضرر لاستحالة قيامه مقدماً بحساب المخاطر التي قد يتعرض لها مشروعه. فهو لا يعرض مقدماً قيمة البضائع أو جملة المبالغ التي سيدفعها كتعويض للمضروبين من الركاب ذلك أن قيمة التعويض تتوقف على عوامل كثيرة كالمركز الاجتماعي للمسافر، وظروف إصابته، فإذا ما كان التعويض محددًا فيمكن للناقل أن يعلم مقدماً الحد الأقصى لمبلغ التعويض الذي قد يحكم به عليه فيكون من الميسور حساب المخاطر التي يتعرض لها وإبرام التأمين عليها.

ثانياً: إن الحوادث التي تتعرض لها الطائرات كثيراً ما تؤدي إلى هلاك ما بداخلها جميعاً، فإذا انعقدت مسؤوليته عن تعويض كل الضرر أدى ذلك إلى إفلاس الناقل وشل حركة الملاحة، فهو مسؤول عن تعويض الركاب والبضائع وطاقم الطائرة فضلاً عن هلاك الطائرة ذاتها، لذلك كان من الضروري تحديد التعويض وليس هذا بدعة فقد عرف ذلك القانون البحري.

وضعت الاتفاقية حداً أقصى للتعويض عن الأضرار التي تلحق بالركاب والبضائع في مجال الركاب، فالمسؤولية قبل كل راكب محددة بمبلغ ١٢٥ ألف فرنك. أما الأمتعة المجلة والبضائع فحددت المسؤولية بمبلغ ٢٥٠ فرنك عن كل كيلو جرام. أما حقائب اليد فحددت المسؤولية عنها بخمسة آلاف فرنك راكب.

ويقصد بالفرنك في هذا المقام الفرنك الذهب، وتكون هذه المبالغ قابلة للتحويل إلى عملة وطنية، وهذا التقدير ليس جزافياً وإنما هو بمثابة حد أقصى لما يدفعه الناقل الجوي من تعويض بحيث إذا ثبت أن قيمة الضرر أدنى من هذا الحد فلا يستحق المضرور إلا التعويض المساوي لهذه القيمة، فشرط الحصول على الحد الأقصى هو أن يكون الضرر مساوياً له أو أكبر منه دون مجاوزة الحد الأقصى المقرر في الاتفاقية.

## الفرع الثالث

### الحد الأقصى للتعويض في بروتوكول لاهاي سنة ١٩٥٥

بعد أن مضى وقت طويل على الاتفاقية الموقعة في سنة ١٩٢٩ فقد أصبح التعويض غير متناسب مع ارتفاع مستوى المعيشة والأسعار مما دعا إلى تعديل الاتفاقية بمقتضى بروتوكول لاهاي سنة ١٩٥٥ فرفع الحد الأقصى للتعويض عن إصابة الركاب إلى مبلغ ٢٥٠ ألف فرنك. ولم يعدل الحد الأقصى للتعويض في مجال نقل البضائع والأمتعة المسجلة ولكنه جعل الأساس الذي يتخذ لحساب الحد الأقصى للتعويض هو الوزن الكلي للطرود اللاحق به بالضرر دون غيرها من الطرود الأخرى، إلا إذا كان



من شأن الضرر الجزئي الانتقاص من قيمة الطرود كلها فعندئذ يتم الحساب على أساس الوزن الكلي لجميع هذه الطرود مما لحقة الضرر وما انتقصت قيمته.

وبموجب بروتوكول لاهاي ألغيت المادة (٢٢) من المعاهدة حيث جاء نص المادة الحادية عشر من بروتوكول لاهاي.

#### الفرع الرابع

الحد الأقصى للتعويض في اتفاق مونتريال سنة ١٩٦٦

على الرغم من رفع التعويض بموجب اتفاقية لاهاي إلا أن أمريكا رفضت التصديق على هذا البروتوكول بحجة أن مقدار التعويض يتنافى مع آدمية الإنسان وكرامته، وصرحت برغبتها بالانسحاب من اتفاقية وارسو مما دعا الاتحاد الدولي للنقل الجوي بضرورة توقيع اتفاق مع هيئة الطيران المدني الأمريكي، وقد تم ذلك وعدل هذا الاتفاق أساس المسؤولية فوضع حداً أقصى للتعويض لكل راكب بمبلغ ٧٥ ألف دولار، ولكنه لم يتعرض لنقل البضاعة والأمتعة<sup>(١٠٢)</sup>.

#### المطلب الثاني

حالات إعفاء الناقل الجوي الدولي من المسؤولية في عقد نقل الركاب

تنص المادة (٢١) من اتفاقية وارسو على أنه: "إذا أثبت الناقل الجوي أن خطأ الشخص المصاب هو الذي تسبب عنه الضرر أو ساعد على وقوعه، فللمحكمة تطبيقاً لأحكام قانونها الخاص أن تستبعد مسؤولية الناقل أو تخففها".

ولقد صدر بروتوكول لاهاي وألغى المادة (٢١) من الاتفاقية سالفة الذكر واستبدلها بنص المادة (٧) من بروتوكول لاهاي والتي جرى نصها كالآتي: "تلغى المادة (٢١) من المعاهدة ويستبدل بها النص الآتي: إذا أثبت الناقل أن الشخص الذي يطالب بالتعويض هو الذي تسبب في إحداث الضرر أو شارك فيه بإهماله أو خطئه أو امتناعه، فيعفى الناقل من مسؤوليته قبل هذا الشخص كلياً أو جزئياً بنسبة ما سببه من هذا الإهمال أو الخطأ أو الامتناع عن الضرر أو بمقدار ما يكون قد شارك فيه"<sup>(١٠٣)</sup>.

ونجد في هذه الحالة أنه يعفى الناقل الجوي من المسؤولية ولكن لا يجوز الاتفاق على الإعفاء، وقد قررت اتفاقية وارسو في المادة (٢٣) منا بأن كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من المسؤولية أو وضع حد أدنى من الحد المعين بالاتفاقية يكون باطلاً وكأن لم يكن.

(١٠٢) د/ عدلى الأمير خالد، المرجع السابق، ص ٩٠.

(١٠٣) العرينى، وفاء جلال، المرجع السابق، ص ٤٤٥.

فببطل الشرط ويبقى العقد صحيحاً، وقد استثنى بروتوكول لاهاي من حكم البطلان الشروط المتعلقة بالضياع أو الضرر الناتج عن طبيعة البضاعة أو عيب ذاتي فيها.

واتفاقيات المسؤولية هي "اتفاقات يقصد بها تعديل أحكام المسؤولية الناشئة عن الإخلال بالعقد، أو المتولدة عن إتيان فعل غير مشروع، إما برفع المسؤولية عن المدين فيمتنع ترتب آثارها في ذمته، رغم توفر جميع عناصرها، ولا يلتزم من ثم هذا الأخير بدفع تعويض إلى الدائن؛ وإما بتخفيف المسؤولية مع بقائها على عاتق المدين، فيتضاءل أثرها قبله ولا يلتزم بالتالي إلا بدفع تعويض جزئي؛ وإما بإنقاص المدة التي يجوز فيها للدائن رفع دعوى المسؤولية عليه". فاتفاقات المسؤولية على هذا النحو هي تلك التي يقصد بها تنظيم آثار المسؤولية على غير الوجه الذي نظمت عليه في القانون<sup>(١٠٤)</sup>.

ولا يصح الخلط بين اتفاقات رفع المسؤولية وتلك التي تتعلق بتحديد مضمون العقد بحذف التزام ناشئ عنه أو بتخفيفه. فموضوع الاتفاقات ليس إعفاء المدين من التزامه أو تخفيفه عنه، بل يظل المدين رغم وجود اتفاق الإعفاء من المسؤولية مثقلاً بهذا الالتزام، ويجب عليه الوفاء به. وينحصر أثر الاتفاق في أن المدين إذا لم ينفذ التزامه لا يكون مسؤولاً قبل الدائن عن عدم تنفيذه، أو بعبارة أخرى لا يلتزم بتعويض هذا الأخير عن الضرر الذي لحقه من جراء عدم التنفيذ. أما في اتفاقات تحديد مضمون العقد بحذف التزام أو بتخفيفه، فإن العاقد لا يكون ملزماً على الإطلاق بهذا الالتزام المحذوف، أو فيما جاوز حدود الالتزام المخفف، ولا يعلق أثر له في ذمته.

وإذا كان المبدأ في الاتفاقية هو بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية أو التخفيف منها، فلا يقتصر هذا البطلان على الشروط التي تهدف إلى ذلك بطريق مباشر، بل يمتد أيضاً ليطول كل شرط يهدف بطريق غير مباشر إلى مثل هذا الإعفاء أو التخفيف، وهو ما يتحقق بالانتقاص من الحقوق التي تقرها الاتفاقية للمضرة في سبيل تعويض ما يلحقه من ضرر.

وعلى هذا النحو يجب أن تعتبر باطلة شروط تقصير مواعيد الاحتجاج أو مدة سقوط أو تقادم الدعوى، وشروط نقل عبء الإثبات بوضعه على عاتق الراكب أو المرسل بدلاً من الناقل، إذ يحمل ذلك معنى التحايل على ما تقرره الاتفاقية من بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية نظراً لتعذر قيام الراكب أو المرسل بمثل هذا الإثبات.

ولكن يخرج عن نطاق البطلان المقرر في الاتفاقية الشروط التي تهدف إلى تشديد مسؤولية الناقل الجوي عن طريق وضع حدود للتعويض أعلى من الحدود الواردة في المادة (٢٢)، وذلك لأن من هذه الشروط لا تتناقض مع المبادئ الواردة في نص المادة (٢٣) من الاتفاقية. ولكن تقدير صحة هذه الشروط يترك للقانون الوطني الواجب التطبيق.

---

(١٠٤) د/ عدلى الأمير خالد، المرجع السابق، ص ١٠٧

كذلك يخرج عن نطاق هذا البطلان كل اتفاق على الإعفاء من المسؤولية أو النزول عن الحد الأدنى المقرر في المادة، ويكون معقول بعد وقوع الضرر، ذلك لأن البطلان الذي قرره الاتفاقية لا ينصرف إلا إلى الاتفاقات السابقة على وقوع الضرر، ويستفاد ذلك من نص المادة الثانية والثلاثين منها التي تقضي بأن: "تكون باطلة جميع شروط عقد النقل وجميع الاتفاقات الخاصة السابقة على وقوع الضرر إذا خالف الأطراف المتعاقدون بمقتضاها قواعد هذه الاتفاقية، إما بتعيين القانون الواجب التطبيق أو بتعديل قواعد الاختصاص".

كون عقد النقل من عقود الإذعان، على ما سلف بيانه وحماية للطرف الضعيف فيه، وهو الراكب أو الشاحن، يتدخل المشروع لرفع الشروط التعسفية التي لا يستطيع المستفيد من خدمة النقل رفضها وإلا حرم نفسه من التنقل. ولا يعتد بالصفة التعسفية لهذه الشروط إلا عند إبرام العقد وقبل حدوث الضرر، لأن ذلك هو الوقت الذي يحتاج فيه المسافر أو الشاحن إلى خدمات النقل، أما إذا وضعت هذه الشروط بعد وقوع الضرر فلا شبهة في الأمر لكون المتعاقد مع الناقل في موقف يسمح له برفضها<sup>(١٠٥)</sup>.

غير أن هذه الاتفاقات المعقودة بعد وقوع الضرر تخضع من حيث تقرير صحتها إلى حكم القانون الوطني الواجب التطبيق. وفي حالة مطالبة أي شخص آخر - بخلاف المسافر - بالتعويض المستحق لهذا المسافر بسبب وفاته أو إصابته، فيعفى الناقل أيضاً من مسؤوليته كلياً أو جزئياً إلى المدى الذي يستطيع فيه إثبات أن الضرر كان سببه خطأ أو إهمالاً أو امتناع المسافر أو مشاركته فيه<sup>(١٠٦)</sup>.

---

(١٠٥) العريني، وفاء جلال، المرجع السابق، ص ٤٤٦

(١٠٦) د/ عدلى الأمير خالد، المرجع السابق، ص ١٠٧.

## الفصل الثالث

### الآثار المترتبة على قيام المسؤولية المدنية للناقل

#### الجوي الدولي للركاب

حققت اتفاقية وارسو سنة ١٩٢٩ وتعديلاتها اللاحقة - ولو في بعض المسائل - تنظيمًا جوهرياً في الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل الجوي الدولي، ومحافظة على هذه المسائل نظمت الاتفاقية الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل الجوي، فكما هو معروف تختلف القواعد الإجرائية ليس فقط من نظام قانون لنظام آخر، بل إن القواعد الإجرائية تتفاوت من دولة لأخرى ولو أنهما ينتميان إلى نظام قانوني واحد.

فالناقل الجوي قد يخفق في الالتزامات الملقاة على عاتقه مما يؤدي إلى إلحاق الضرر بالمتعاقدين معه، ولا شك في أن هذا الأخير سيلجأ إلى القضاء لاقتضاء التعويض عن الضرر الذي أصابه. ولهذا فلا يكفي وجود أحكام موضوعية تنظم مسؤولية الناقل الجوي، بل لا بد من وجود أحكام إجرائية تيسر له إجراءات التقاضي.

وحفاظاً على حقوق المتعاقد نظمت اتفاقية وارسو الأحكام الإجرائية بمسؤولية الناقل الجوي الدولي وعالجت بها أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي الدول وعليه، سنقسم هذا الفصل إلى مبحثين هما:

**المبحث الأول:** دعوى المسؤولية على الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب.

**المبحث الثاني:** الجزاء المدني المترتب على قيام مسؤولية الناقل الجوي الدولي للركاب.

المبحث الأول

دعوى المسؤولية على الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب

لقد اهتمت النظم القانونية بتنظيم دعوى المسؤولية التي ترفع ضد الناقل الجوي عندما لا ينفذ التزامه الذي ألقاه عليه عقد النقل ويتولد عن هذا ضرر لمستعمل الطائرة فيلجأ المضرور برفع دعوى أمام القضاء مطالباً بالتعويض لجبر ما لحقه من ضرر.

ولغرض الوقوف على هذا الموضوع بكافة جوانبه سوف نقسم هذا المبحث إلى ثلاثة مطالب.

#### المطلب الأول

أطراف دعوى المسؤولية على الناقل الجوي الدولي

أطراف الدعوى هما المدعي، والمدعي عليه دائماً هو الناقل، أما المدعي فهو الراكب.

## الفرع الأول

### المدعي

المدعي في دعوى المسؤولية هو المتضرر، والمتضرر يختلف باختلاف نوع عملية النقل الجوي، فيكون المتضرر هو المسافر في نقل الأشخاص وأمتعتهم ويكون ورثته في حالة وفاته. وإذا كان المتضرر في نقل الأشخاص وأمتعتهم هو المسافر فمن حقه تحريك دعوى المسؤولية على الناقل الجوي، وفي حالة وفاته ينتقل هذا الحق إلى ورثته؛ بمعنى هل يمكن لورثة المسافر المتوفى رفع دعوى على الناقل الجوي؟ فالأمر واضح في القانونين الكويتي والإماراتي، وفقاً للقواعد العامة في هذين القانونين يكون لكل من أصابه ضرر لحق به رفع دعوى لجبر ما أصابه من ضرر، وبما أن الورثة هم المتضررون من جراء وفاة مورثهم فمن حقهم تحريك دعوى ضد الفاعل، ولكن أساس المسؤولية يتحدد وفقاً لمصدر الحق الذي يطالبون فيه، فإذا رفع الورثة دعوى مسؤولية ضد المدعى عليه يطالبون بها بحق مورثهم في التعويض، فتكون المسؤولية في مثل هذه الحالة مسؤولية عقدية لوجود عقد يربط ما بين المدين والدائن (المتضرر)، أما إذا كانوا يطالبون بالتعويض عن الأضرار التي لحقت بهم شخصياً فتكون المسؤولية تقصيرية<sup>(١٠٧)</sup>.

أما اتفاقية وارسو فلقد التزمت الصمت واكتفت بالإحالة إلى القانون الوطني لتحديد الأشخاص الذين يرثون المسافر المتوفى، وبالتالي هم الذين من حقهم رفع دعوى المسؤولية ضد الناقل الجوي. ويكون المدعي هو كل من أصابه ضرر سواء كان الراكب أم ورثته أم الغير حيث جرى نص المادة (٢٤) من اتفاقية وارسو على النحو الآتي: "لا يجوز رفع دعوى المسؤولية في أية صورة كانت في الحالات المنوه عنها في المادتين (١٨) و (١٩) إلا وفقاً للأوضاع وفي الحدود المقررة في هذه الاتفاقية. وتسري أيضاً أحكام الفقرة السابقة على الحالات المنوه عنها في المادة السابعة عشر دون إخلال بتحديد الأشخاص الذين لهم حق التقاضي ولا بحقوق كل منهم".

ولقد صدر بروتوكول جواتيمالا وحذف المادة (٢٤) واستبدل بها النص الآتي: المادة التاسعة - تحذف المادة (٢٤) من المعاهد ويستبدل بها النص الآتي:

"١- لا يجوز رفع دعوى المسؤولية في أية صورة كانت في حالة نقل البضائع إلا وفقاً للشروط وفي الحدود المقررة في هذه المعاهدة.

٢- لا يجوز رفع دعوى المسؤولية في أية صورة كانت في حالات نقل المسافرين والأمتعة بالتطبيق لأحكام هذه المعاهدة أو بسبب عقد أو عمل غير مشروع إلا وفقاً للشروط وفي الحدود المقررة في هذه

---

وتتحقق المسؤولية التقصيرية إذا أخل شخص بما فرضه القانون من التزام بعدم الإضرار بالآخرين، أنور سلطان (107)

المرجع السابق، ص ٢٨٥.

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 للمسؤولية". وعلى هذا ففي حالة نقل الركاب فإن الحق في رفع الدعوى يكون لكل من أصابه ضرر سواء كان الركاب نفسه أو ورثته أو الغير، ودعوى الركاب عن الضرر الذي أصابه هي دعوى تنتقل إلى الورثة مع التركة، أما دعوى الورثة عن الضرر الشخصي الذي أصابهم من جراء وفاة مورثهم فهي دعوى تقوم على أساس المسؤولية التقصيرية.

ولما كانت اتفاقية وارسو أحالت بشأن رفع الدعوى في حالة وفاة المسافر إلى القانون الوطني، ولكن الاتفاقية نصت على أنه في حالة رفع الدعوى فتكون وفقاً للأوضاع وفي الحدود المقررة في هذه الاتفاقية (المادة ٢٤ من الاتفاقية). وهذا ما نص عليه بروتوكول جواتيمالا المعدل للاتفاقية بقوله: "أنه في نقل الأشخاص وأمتعهم فإن كل دعوى ترفع على الناقل أياً كان سببها سواء طبقاً للاتفاقية أو بسبب عقد أو عمل غير مشروع أو لأي سبب آخر فتباشر بالشروط وفي الحدود المقررة للتعويض في الاتفاقية ولا يجوز تجاوزها مهما كانت الظروف التي تؤسس عليها مسؤولية الناقل".

#### الفرع الثاني

#### المدعى عليه

المدعى عليه، هو الذي تقام ضده دعوى المسؤولية، ومن الطبيعي أن يكون الناقل الجوي هو المدعى عليه في دعوى المسؤولية. والأصل أن ترفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي نفسه إلا أنه حسب المادة (٢٧) من الاتفاقية يمكن رفع دعوى المسؤولية على ورثته في حالة وفاته، إذ تنص على أنه: " في حالة وفاة المدين تقام دعوى المسؤولية في الحدود المقررة في هذه المعاهدة ضد من يخلفونه". وهذا الحكم أقرته الاتفاقية لحماية للمتضررين في حالة وفاة الناقل الجوي؛ إذ تقضي بعض القوانين بسقوط دعوى المسؤولية إذا توفي المسؤول<sup>(١٠٨)</sup>.

وهناك بعض حالات نود أن نوضح المدعى عليه فيها:

#### ١ - الناقلون المتتابعون:

على من ترفع دعوى المسؤولية في النقل الجوي المتتابع؟

النقل الجوي المتتابع هو الذي يتم خلال خطوط جوية مختلفة ويتولاه بمقتضى عقد واحد أو عدة عقود عدد من الناقلين على طائراتهم بالتتابع<sup>(١٠٩)</sup>.

لقد تضمنت اتفاقية وارسو أحكاماً خاصة بمسؤولية الناقلين المتتابعين في حالة نقل الأشخاص ونقل البضائع والأمتعة.

د/ محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٢٥٢. (108)

د/ عدلى الأمير خالد، المرجع السابق، ص ٩٩. (109)

وتنص المادة ٢/٣٠ من اتفاقية وارسو على أنه: "... لا يجوز للركاب أو لمن يخلفه الرجوع إلا على الناقل الذي وقعت الحادثة أو التأخير في مرحلة النقل التي تولاها، وذلك ما لم يكن الناقل الأول بناءً على مشاركة صريحة، قد أمن على المسؤولية عن الرحلة برمتها".

يتضح من نص المادة السابقة أن الأصل في رفع دعوى المسؤولية لا يكون إلا على الناقل الذي وقعت الحادثة أو التأخير في مرحلة النقل التي يتولاها، ولكن يمكن رفع دعوى المسؤولية على الناقل الأول - ولو تحقق الضرر في مرحلة تولاها ناقل لاحق له - إذا كان بناءً على مشاركة صريحة قد تحمل المسؤولية عن الرحلة كلها<sup>(١١٠)</sup>.

## ٢ - الناقل المتعاقد والناقل الفعلي:

لم يكن قبل توقيع اتفاقية جوادا لآخارا- المكملة لاتفاقية وارسو - يوجد تعريف محدد للناقل الجوي، فقد وضعت اتفاقية جوادا لآخارا في مادتها الأولى تعريفاً للناقل الجوي، وقد ميزت أثناء تعريفها للناقل الجوي بين الناقل المتعاقد وبين الناقل الفعلي، وفيما يلي تعريف كل منهما<sup>(١١١)</sup>.

حددت اتفاقية جوادا لآخارا كل من الناقل المتعاقد والفعلي حيث جرى نص المادة الأولى في فقرتها ب، ج على النحو الآتي:

(ب) يقصد بعبارة الناقل المتعاقد أي شخص يكون طرفاً في عقد نقل خاضع لاتفاقية وارسو ومبرم مع راكب أو شاحن أو أي شخص يعمل لحساب الراكب أو الشاحن.

(ج) يقصد بعبارة الناقل الفعلي شخص آخر غير الناقل المتعاقد يقوم بمقتضى تصريح من الناقل المتعاقد بكل عملية النقل المشار إليها في الفقرة (ب) أو بجزء منها ولكنه لا يعتبر بالنسبة لهذا الجزء من العملية ناقلاً بالتتابع بالمعنى المقصود في اتفاقية وارسو، ويعتبر هذا التصريح قائماً ما لم يثبت عكس ذلك".

وعلى ذلك فهو أي شخص آخر غير الناقل المتعاقد يقوم بناءً على تصريح من الناقل المتعاقد أو بجزء منها، ولا يعد بالنسبة لهذا الجزء ناقلاً متتابعاً بالمعنى الوارد باتفاقية وارسو، ويفترض وجود هذا الإذن إلى أن يثبت العكس (المادة ١، اتفاقية جوادا لآخارا) ذلك أن الناقل المتتابع يعد طرفاً في العقد بالنسبة للجزء الذي يتولى تنفيذه، في حين أن الناقل الفعلي لا يعد بأي حال طرفاً في عقد النقل الجوي الذي يقوم بتنفيذه، وعندما يقوم بالنقل ناقلون فعليون وناقلون متعاقدون نصت الاتفاقية على أنه يجوز إقامة دعوى المسؤولية فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي إما على الناقل الفعلي أو الناقل

رضوان، المرجع السابق، ص ٤٠٨، محمد بن، جلال دروس، المرجع السابق، ص ٣٠٥. (110)

بريري، محمود مختار، المرجع السابق، ص ١٥٤، وفي حالة نقل الراكب لاتسرى أحكام وارسو إلا على مرحلة (111) النقل الجوي، ويتعين على المدعى إثبات أن الضرر تحقق في هذه المرحلة، المادة (١٨) من اتفاقية وارسو.

المتعاقد، أو على كل منهما متضامنين أو منفصلين وفقاً لما يختاره المدعي، وإذا أقيمت الدعوى على أيهما بمفرده جاز له أن يطلب ضم الآخر إلى هذه الدعوى.

وقانون محكمة النزاع هو الذي ينظم أثر هذا الضم والإجراءات الخاصة به. ويلاحظ أن الأحكام الخاصة بتحديد أطراف دعوى المسؤولية الواردة باتفاقية وارسو لم يرد عليها أي تغيير عند تعديل الاتفاقية بمقتضى بروتوكول لاهاي سنة ١٩٥٥ وجواتيمالا سنة ١٩٧١.

### المطلب الثاني

#### إجراءات رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي الدولي

إذ تنص المادة الثامنة والعشرون الفقرة الأولى من اتفاقية وارسو على أن:

"١- يقيم المدعي دعوى المسؤولية في إقليم أحد الأطراف الساميين المتعاقدين، وفقاً لما يختاره: إما أمام محكمة موطن الناقل أو محكمة المركز الرئيسي لنشاطه، أو محكمة الجهة التي يكون فيها منشأة تولت عنه إبرام العقد بمعرفتها<sup>(١١٢)</sup>، وإما أمام محكمة جهة الوصول.

٢- تخضع إجراءات الدعوى لقانون المحكمة التي تتولى نظر الدعوى".

يشترط نص المادة السابقة على المدعي (المتضرر) أن يرفع دعوى المسؤولية أمام محكمة تقع في إقليم إحدى الدول الأطراف في اتفاقية وارسو<sup>(١١٣)</sup>، ولا شك أن لهذا الحكم أهمية بالغة حيث تنقيد وتلتزم الدولة المثار أمامها النزاع بأحكام الاتفاقية؛ لأنها طرف بالاتفاقية<sup>(١١٤)</sup>.

وهذا بدوره يحقق التوازن الذي قصدته الاتفاقية ما بين مصالح الناقل الجوي ومصالح المتعاقد

معه.

و من النص السابق يتضح أن اتفاقية وارسو خولت للمدعي (المتضرر) خياراً بين إحدى ثلاث محاكم ليرفع الدعوى أمامها وهي: محكمة موطن الناقل، أو المركز الرئيسي لنشاطه، أو لمحكمة الجهة التي يكون للناقل فيها منشأة تولت عنه إبرام عقد النقل الجوي، وإما محكمة جهة الوصول، ولكن هل نص المادة يحدد المحكمة المختصة دولياً فقط أو أنه يحدد المحكمة المختصة دولياً ومحلياً؟

اختلفت آراء الفقهاء في جوابهم عن هذا السؤال فمنهم من قال: إن نص المادة ١/٢٨ يحدد المحكمة المختصة دولياً ومحلياً بنظر دعوى المسؤولية<sup>(١١٥)</sup>، ومنهم من قال: إن نص المادة 1/28 يكتفي بتحديد المحاكم المختصة دولياً بدعوى المسؤولية دون ان يحدد الاختصاص المحلي لمحاكم الدول

---

(112) ويشترط لانعقاد الاختصاص لهذه المحكمة وجود شرطين: الأول أن يكون الناقل في دائرة المحكمة المنشأة، والثاني أن تكون منشأة الناقل هي التي تولت إبرام عقد النقل الجوي. فخرى، رفعت، الوجيز، المرجع السابق، ص ٢٦٥-٢٦٦.

(113) الحداد، حفيظة، المرجع السابق، ص ١٦٠

(114) العرينى، محمد فريد، محمدين، وفاء جلال، المرجع السابق، ص ٢٤٨.

(115) انظر هذه الآراء في: دويدار، هانى، المرجع السابق، ص ٤٤٥، رفعت الوجيز، المرجع السابق، ص ٢٦٣.



المختصة بنظر دعوى المسؤولية<sup>(١١٦)</sup>، والرأي المرجح حسب رأي الباحثة هو الاتجاه الأول هو أنه يجب تفسير نصوص اتفاقية وارسو على نحو يؤدي إلى توحيد أحكامها، والثاني لأن النص يسمح بتحديد الاختصاص المحلي للمحاكم بمجرد تطبيقه، مما يؤدي إلى تلافي التباين في أحكام القوانين الداخلية.

ولا شك أن تعدد الاختيارات أمام المتضرر (المدعي) لمكان رفع الدعوى لها أهميتها، فمن ناحية أولى: قانون المحكمة المعروض عليها النزاع هو ينظم إجراءات التقاضي، ومن ناحية ثانية: يحدد أيضا قانون المحكمة المنظور أمامها النزاع أثر خطأ المتضرر على مسؤولية الناقل الجوي، ومن ناحية ثالثة: يبين قانون المحكمة المعروض عليها النزاع قواعد احتساب مدة سقوط الدعوى، ومن ناحية أخيرة: في حالة رفع دعوى على الناقل الفعلي أو على الناقل المتعاقد، وأراد أن يدخل أحدهما الآخر في الدعوى؛ فإن قانون محكمة النزاع هو الذي ينظم أثر الإدخال والإجراءات الخاصة به<sup>(١١٧)</sup>.

فللمدعي إضافة إلى رفع دعواه أمامه موطن الناقل الجوي أو المركز الرئيسي لنشاطه<sup>(١١٨)</sup>، أن يرفع دعواه أمام المحكمة التي تقع في دائرتها منشأة لناقل قامت بإبرام عقد النقل الجوي نيابة عنه، وهذا به تيسير على المتضرر؛ لأنه غالبا ما يبرم عقد النقل الجوي في أقرب منشأة يسكن بها<sup>(١١٩)</sup>، ولكن هل يعده المكتب السياحي الذي أبرم عقد النقل الجوي منشأة كما في نص المادة (٢٨)، وبالتالي هل يمكن رفع الدعوى أمام المحكمة المختصة مكانيا؟ ترى الباحثة أن المقصود بنص المادة ١/٢٨ أن يقع في دائرة المحكمة فرع من فروع مؤسسة النقل، وفي نفس الوقت يكون هذا المكتب هو محل إبرام العقد ويراعى أنه يكفي أن يكون للناقل مكتب في الدولة التي أبرم فيها العقد ولا يشترط أن يتحد محل إبرام العقد ومكتب الناقل في مدينة واحدة<sup>(١٢٠)</sup>. وأخيرا للمدعي رفع دعواه أمام محكمة جهة وصول الطائرة، وعليه لا تعد محكمة مكان تسليم البضاعة إذا تعهد الناقل بتوصيلها إلى محل إقامة المرسل إليه هي المختصة بنظر دعوى المسؤولية؛ لأن نص المادة يشير إلى جهة وصول الطائرة<sup>(١٢١)</sup>.

وتعد أحكام الاختصاص الواردة بالمادة (٢٨) من النظام العام، فيبطل أي شرط اتفق عليه أطراف عقد النقل الجوي يعدل أو يخالف هذه الأحكام ما دام أنه كان سابقا لوقوع الضرر، لا بل حتى شرط الاختصاص على اختصاص محكمة واحدة من بين المحاكم التي عينتها هذه المادة يعد باطلا<sup>(١٢٢)</sup>. وعلى

---

انظر هذه الآراء في: كبيره، حسن، المرجع السابق، ص ٥٧. (116)

المادة السابعة من اتفاقية جوادا لآخار، ١٩٦١. (117)

في تحديد مفهوم الموطن، دويدار، هاني، المرجع السابق، ص ٤٤٥. (118)

رضوان، فايز نعيم، محاضرات في قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ٢٢٥. (119)

سليمان، فرج سيد، المرجع السابق، ص ٢٣٣. (120)

العريني، محمد فريد، محمدين، وفاء جلال، المرجع السابق، ص ٢٤٨. (121)

خالد، عدلى الأمير، المرجع السابق، ص ١٠٦. (122)

الرغم من بطلان الشرط المخالف لأحكام الاختصاص يبقى عقد النقل الجوي طبقاً لروح المادتين ( ٢٣ ) و (٣٢) صحيحاً خاضعاً لأحكام اتفاقية وارسو<sup>(١٢٣)</sup>.

وان كان في تعدد المحاكم المختصة بنظر الدعوى مصلحة للمدعي، فإنها تعطيه فرصة للتحايل على القانون ؛ إذ قد ترفع دعوى المسؤولية أمام جميع هذه المحاكم، وهذه الحالة تحصل في حالة رفع أقارب المسافرين المتضرر دعاوى يطالبون فيها الناقل الجوي بالتعويض عما لحقهم من ضرر من وفاة مسافريهم، وهذا الأمر لم تعالجه اتفاقية وارسو ولا شك به إجحافاً على الناقل.

ولم يعد بروتوكول لاهاي نص المادة (٢٨) سالف الذكر، أما اتفاقية جوادا لآخارا ١٩٦١ فأضافت محكمة أخرى يستطيع المدعي إقامة دعوى المسؤولية أمامها، إذ تنص المادة الثامنة من الاتفاقية على أن: "تقام دعوى المسؤولية المنوه إليه في المادة السابقة وفقاً لأحكام المادة (٢٨) من اتفاقية وارسو، وإمام المحكمة التي يقع في دائرتها محل إقامة الناقل الفعلي أو المركز الرئيسي لمؤسسته". يتضح من هذه المادة أنها تجيز للمدعي رفع دعوى المسؤولية على الناقل الفعلي أمام المحكمة التي يقع في دائرتها محل إقامة الناقل الفعلي أو المركز الرئيسي لمؤسسته.

وقد أضاف بروتوكول جواتيمالاستي الموقع عام ١٩٧١ فقرة جديدة للمادة (٢٨) من اتفاقية وارسو مفادها: أنه يجوز للمدعي رفع دعوى المسؤولية أمام المحكمة التي توجد في دائرتها مؤسسه الناقل الجوي إذا كان للمسافر موطن، أو يقيم بصفة دائمة على إقليم نفس الدولة المتعاقدة التي تقع تلك المؤسسة فيها، ولكن هذه المؤسسة مقصورة على نقل الأشخاص والأمتعة.

### المطلب الثالث

#### رفع الدعوى المقامة على الناقل الجوي الدولي وسقوطها

سوف نعالج حالات رفع الدعوى على الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب في فرعين:

#### الفرع الأول

#### رفع الدعوى المقامة على الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب

نصت المادة (١٧) مع اتفاقية وارسو على أن يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن الضرر الذي يقع في حالة وفاة أو جرح أو أذى بدني آخر يلحق الراكب إذا كانت الحادثة التي تولد من الضرر الذي يقع في حالة وفاة أو جرح أو أذى بدني آخر يلحق الراكب إذا كانت الحادثة التي تولد منها الضرر قد وقعت على متن الطائرة أو في أثناء أية عملية من عمليات صعود الركاب ونزولهم. والمقصود هنا بالالتزام بضمان السلامة أن يلتزم الناقل الجوي بتوصيل المسافر إلى نقطة الوصول المتفق عليها سليماً

الاسيوطي، ثروت، المرجع السابق، ص ٧٥٩. (123)

معافى<sup>(١٢٤)</sup> إلا إذا لم تتحقق النتيجة فتتسغل ذمة الناقل ودون ما حاجة إلى إثبات وقوع الخطأ. ولا ترتفع هذه المسؤولية إلا إذا أثبت الناقل أن الضرر نشأ عن قوة قاهرة أو خطأ من المضرور أو عن فعل الغير. الناقل الجوي طبقاً للأحكام الخاصة باتفاقية وارسو مسؤول عن أي ضرر يصيب المسافر أو أن تتلف البضاعة أو تهلك حيث أن أهم ما يرتبه عقد النقل الجوي على عاتق الناقل الجوي هو الالتزام بضمان سلامة المسافرين والمحافظة على البضاعة، ولذلك فإن أحكام مسؤوليه الناقل الجوي ترتب عيه التزاماً، فالناقل الجوي قد يخفق في الالتزامات الملقاة على عاتقه مما يؤدي إلى إلحاق الضرر بالمتعاقدين معه، ولا شك في أن هذا الأخير سيلجأ إلى القضاء لاقتضاء التعويض عن الضرر الذي أصابه، ولهذا فلا يكفي وجود أحكام موضوعية تنظم مسؤولية الناقل الجوي، بل لا بد من وجود أحكام إجرائية تسير له إجراءات التقاضي.

وحفاظاً على حقوق المتعاقدين نظمت اتفاقية وارسو الأحكام الإجرائية بمسؤولية الناقل الجوي الدولي وعالجت بها أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي الدولي.

ونص على ذلك قانون التجارة الكويتي السالف ذكره في المادة (208) حيث جاء النص فيها على: "يسأل الناقل الجوي عن الضرر الذي يحدث في حالة وفاة الراكب أو إصابته بجروح أو بأي ضرر بدني آخر إذا وقع الحادث الذي أدى إلى ضرر على متن الطائرة أو في أثناء أي عملية من عمليات صعود الركاب ونزولهم". وكذلك المادة (٢١٠) نصت على: "يسأل الناقل الجوي عن الضرر الذي يترتب على التأخير في وصول الراكب أو الامتعة أو البضائع".

#### الفرع الثاني

سقوط الدعوى المقامة على الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب

لقد حرصت الأنظمة القانونية على مراعاة مصلحة الناقل، وعدم ترك دعاوى المسؤولية طويلاً على عاتق الناقل الجوي بما تحتويه من إرهاب وجسامة وحتى لا تتعطل وترتبك أعماله فمكنت الناقل من أمور فاعله يستطيع بها أن يدفع دعوى المسؤولية التي ترفع ضده بأن مكنته من الدفع بسقوط دعوى المسؤولية وتقادمها، وكذلك الدفع بعدم قبول الدعوى. وجاء نص المادة (٢٢٠) من قانون التجارة الكويتي رقم (٦٨) لسنة ١٩٨٠ على: "يسقط الحق في رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي بمرور سنتين من يوم بلوغ الطائرة جهة الوصول أو من اليوم الذي كان يجب أن تصل فيه أو من يوم وقف النقل".

١- تقادم دعوى المسؤولية في خلال سنتين اعتباراً من تاريخ بلوغ الطائرة جهة 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 المشار إليها."

د/ محمد فريد العرينى ، المرجع السابق، ص ١٨٧. (124)

ونصت الاتفاقية في المادة ١/٢٩ على وجوب رفع دعوى المسؤولية خلال سنتين اعتباراً من تاريخ بلوغ الطائرة جهة الوصول أو من اليوم الذي كان يتعين وصول الطائرة فيه أو من تاريخ وقف النقل وإلا سقط الحق في رفعها. وحددت هذه المادة أنه بعد مرور سنتين من تاريخ بلوغ الطائرة ميناء الوصول أو اليوم الذي كان يتعين وصولها فيه أو من تاريخ وقف النقل. إذا رفعت الدعوى بعد هذه المدة فيستطيع الناقل أن يدفع بسقوط الحق في رفعها، وثار خلاف فقهي حول التكييف القانوني لهذه الفترة هل هي فترة سقوط أم تقادم؟ فإذا اعتبرت المدة تقادم فيسري عليها إذن أحكام الوقف والانقطاع.

ولكن ما جرى عليه العمل هو اعتبار المدة مدة سقوط وليست تقادماً ومن ثم فلا يرد عليها الوقف ولا الانقطاع ذلك أن الاتفاقية استعملت لفظ سقوط ولم تستعمل لفظ تقادم.

وهذا طريق احتساب المدة المذكورة يعينها قانون محكمة النزاع عملاً بالمادة ٢/٢٩ من الاتفاقية، وينطبق حكم هذا النص على نقل البضائع والأمتعة والركاب.

### المبحث الثاني

#### الجزاء المدني المترتب على قيام مسؤولية الناقل الجوي الدولي للركاب

التعويض هو الأثر المترتب على توافر أركان المسؤولية المدنية بحق الناقل الجوي الدولي للركاب المتمثلة في الخطأ العقدي والضرر وعلاقة السببية، والغرض من التعويض هو جبر الضرر الذي المتضرر<sup>(١٢٥)</sup>. لذا يجب أن يكون التعويض على قدر الضرر، وهو بالفعل ما تنص عليه القواعد العامة للمسؤولية<sup>(١٢٦)</sup>. وكذلك تنص المادة (٢٠٨) من قانون التجارة الكويتي رقم (٦٨) لسنة ١٩٨٠ على: "يسأل الناقل الجوي عن الضرر الذي يحدث في حالة وفاة الراكب أو إصابته بجروح أو بأي ضرر بدني آخر إذا وقع الحادث الذي أدى إلى ضرر على متن الطائرة أو في أثناء أي عملية من عمليات صعود الركاب ونزولهم وسأبحث التعويض في فرعين:

#### الفرع الأول

##### التعويض بموجب اتفاقية وارسو وتعديلاتها

تقضي الاتفاقية لسنة ١٩٢٩ في مادتها ١/٢٢ بأن مسؤولية الناقل الجوي تجاه الراكب محددة بمبلغ 125 ألف فرنك فرنسي ذهب، وتقضي فقرتها الثانية على أن مسؤوليته في نقل البضائع والأمتعة المسجلة محددة بمبلغ ٢٥٠ فرنك ذهب لكل كيلو جرام، ثم جاء بروتوكول لاهاي سنة ١٩٥٥ فجعل التعويض ٢٥٠ فرنس ذهب فرنسي لكل راكب، وأبقى على نفس مقدار التعويض بالنسبة للأمتعة اليدوية الشخصية التي يحتفظ الراكب بحياتها أثناء الرحلة الجوية.

الشامى، محمد حسين (١٩٩٠)، ركن الخطأ في المسؤولية المدنية، دار النهضة العربية، ص ٥٢٦ (125)

بما ان مسؤولية الناقل هذه مسؤولية عقدية فيجب التنويه الى ان التعويض لا يكون الا عن الضرر المتوقع. (126)

وبالرغم من الزيادة التي حصلت في بروتوكول لاهاي بالنسبة للركاب فإن الولايات المتحدة الأمريكية لم تقتنع بها، واعتبرتها ضئيلة بالنسبة للركاب الأمريكي، وكان هذا سببا في عقد اتفاق مونتريال سنة ١٩٦٦ وبموجبه تم رفع المبلغ ٧٥٠٠٠ دولار شامل كافة المصروفات، في حالة وفاة الراكب أو إصابته بأذى، وينطبق هذا الاتفاق على كل نقل جوي يخضع لاتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩ ولكن يجب أن يكون إقلاع الطائرة من أي مكان في أمريكا أو محطة الهبوط تقع في أي نقطة فيها، ولم يتعرض الاتفاق إلى مبالغ التعويض عن مسؤولية الناقل الجوي بالنسبة لأمتعه الراكب الشخصية، وكذلك بالنسبة للبضائع والأمتعة المسجلة. فهذا وضع غريب وشاذ، فمبلغ التعويض يختلف حسبما يطبقه القاضي، فهو تعويض قليل إذا ما طبق الاتفاقية الأصلية ويتضاعف إذا ما طبق تعديل لاهاي، وهو تعويض أكثر مما تقدم ذكره إذا ما طبق اتفاق مونتريال، والذي يجب أن يطبقه عندما تقلع أن تهبط الطائرة في أي بقعة من بقاع الولايات المتحدة الأمريكية، فكان هذا الوضع هو من أسباب المناداة بإعادة النظر في كل الاتفاقيات إلى أن تم وضع بروتوكول جواتيمالا ستي سنة ١٩٧١ فرفع مبلغ التعويض بمقدار ٤٥٠ ألف فرنك فرنسي بالنسبة للأضرار التي تصيب الراكب، ووضع تعويضا خاصا عن التأخير بمقدار ٦٢٥٠٠ فرنك لكل راكب، كما رفع مبلغ التعويض بالنسبة للأمتعة الشخصية للراكب إلى ١٥٠٠٠ فرنك، واحتفظ بمبلغ التعويض المقرر في الاتفاقية الأصلية في نقل البضائع والأمتعة المسجلة وهو ٢٥٠ فرنك ع كل كيلو جرام. ولمواجهة تقلبات أسعار الصرف تم وضع بروتوكول جواتيمالا لسنة ١٩٧٥ وبموجبه تم حساب المبالغ المذكورة آنفا بحقوق السحب الخاصة، فصار التعويض عن الاضرار التي تصيب الراكب هو ١٠٠٠.٠٠٠ وحدة من حقوق السحب الخاصة، و ٤١٥٠ من حقوق السحب الخاصة عن التأخير، و ١٠٠٠ وحدة من حقوق السحب الخاصة لأمتعة الشخصية، و ١٧ وحدة سحب خاصة عن كل كيلو جرام بالنسبة للبضائع والأمتعة المسجلة.

### الفرع الثاني

التعويض بموجب بروتوكول جواتيمالا ستي لعام ١٩٧١

هناك قواعد جديدة جاء بها بروتوكول جواتيمالا ستي لعام ١٩٧١ أصبحت تسري علو مسؤولية

الناقل الجوي لم تكن موجودة سابقا وهي:

- ١- تم رفع سقف مبلغ التعويض بالنسبة لمسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الذي يصيب الراكب في حالة الوفاة أو الضرر البدني.
- ٢- تم تمييز التعويض عن الضرر المتمثل في التأخير، والذي لم يكن موجودا في السابق، حيث يخضع كسائر الأضرار الأخرى إلى نفس السقف الموجود في الاتفاقية، أما الآن فبموجب البروتوكول صار سقفا محددًا لهذا الضرر.
- ٣- تم تقليص نطاق المسؤولية غير المحدودة للناقل الجوي في نقل الركاب وأمتعتهم الشخصية، فلا يجوز تجاوز الحد الأعلى المنصوص عليه، ولو في حالة ثبوت غش الناقل أو خطئه الجسيم، لان

البروتوكول اعتمد هنا المسؤولية الموضوعية التي لا تستند إلى فكرة الخطأ المفترض ولم يستثن عن تلك المسؤولية إلا حالتين هما:

- أ- إذا ما اثبت الناقل أن الحالة الصحية للراكب كانت هي السبب في الوفاة أو الضرر البدني الذي حصل له، أما إذا كانت مساهمة هذه الحالة في إحداث الضرر مساهمة بسيطة، فإن المسؤولية الموضوعية هي التي تسري على الناقل الجوي حينئذ.
- ب- الخطأ العائد للراكب، إذا كان هو السبب في إحداث الضرر أو أسهم مساهمة ليست بسيطة، وجاءت هذه القاعدة استجابة لقانون دول الانكلوسكسوني.

٤- إن اتفاقية وارسو تتناول المسؤولية العقدية للناقل الجوي الدولي، ويكفي لذلك الإشارة إلى عنوان الاتفاقية ذاتها، لذا كانت المحاولات مستمرة من المدعيين من أجل الالتفاف على هذه الاتفاقية من خلال إقامتهم دعاوى التعويض القائمة على أساس المسؤولية التقصيرية للناقل الجوي، فجاء البروتوكول لكي يمنع كمثل هذه الدعاوى، واستنادا إلى مادته 1/24 والتي تضمنت بأن كل دعوى مسؤولية بصرف النظر عن طبيعتها لا تكون إلا ضمن الشروط والحدود المنصوص عليها في هذه الاتفاقية.

#### الخاتمة

يعد النقل بشكل عام عصب الحياة بالنسبة لشعوب العالم أجمع، فعن طريقه ينتقل الأشخاص وتنتقل البضائع، وهو وسيلة الارتباط بين دول العالم، ويقاس تقدم الدول بمدى تقدم النقل فيها، إذا كان هذا الكلام ينطبق على كل أنواع النقل بشكل عام فإن النقل الجوي له خصوصية خاصة كونه يتميز بالسرعة ويتصف بالدولية وتعتريه كثير من المخاطر، لذلك أصبح محط اهتمام الدول والمنظمات العالمية من أجل تنظيمه مما يقلل من مخاطرة وحل مشاكل تنازع القوانين فيه، وبما ان دراستنا بالنسبة لهذا النوع من النقب تقتصر على دراسة مسؤولية الناقل الجوي بالنسبة لعقد نقل الركاب، وبعد استعراض هذا الموضوع من خلال فصول هذه الدراسة ومباحثها ومطالبها وفروعها توصلنا إلى النتائج والتوصيات التالية:

#### النتائج

- ١- تبين لنا ان أساس المسؤولية في كل من اتفاقية وارسو والقانونين الكويتي والإماراتي هو الخطأ المفترض من الناقل الجوي، ولكنه خطأ قابل لإثبات العكس.
- ٢- أن عبء الإثبات يقع على عاتق الناقل الجوي في دفع مسؤوليته، وذلك بأن يثبت خطأ الراكب الجسيم أو غشه.

٣- أن التعويض الذي حدده اتفاق مونتريال سنة ١٩٦٦ لا زال غير عادل بالنسبة للوفاة، وهذا بخلاف اتفاق مونتريال لسنة ١٩٩٩ الذي وسع من مسؤولية الناقل الجوي الدولي بأن شمل مسؤوليته تجاه الأمتعة

٤- لم يكن واضحا في ظل اتفاقية وارسو ما إذا كان تعويض الراكب يشمل الضرر الأدبي والنفسي، علاوة على الضرر المادي، حيث كان هذا الموضوع محل خلاف وتفسير مختلف من قبل المحاكم.

## التوصيات

- ١- أوصي أن تكون مسؤولية الناقل على أساس تحمل التبعة، أو كما يقال الغنم بالغرم كون الطائرة آلة ميكانيكية تستعمل في ظروف خطرة، أي أن تقام مسؤولية الناقل الجوي على أساس المسؤولية من قبل الشيء.
- ٢- أوصي أن لا يشمل التعويض الضرر البدني والأدبي والنفسي علاوة على الأضرار المادية إزالة أي لبس بهذا الخصوص.
- ٣- أوصي بصرف تعويض مبدئي مناسب في حالة وقوع الحادث لحين الفصل في الدعوى المقامة، ويكون لمضروور الخيار إما عدم المضيء قدما في رفع الدعوى ويكون التعويض المبدئي كافيا له، أو خيار إتمام الدعوى والمضيء قدما فيها، وذلك للأتفاق عليها.
- ٤- أوصي أن يتعدد الاختصاص في دعوى المسؤولية لمحكمة دولة الإقلاع أو موطن مستعملي الطائرة بجانب الاختصاص الذي أشارت إليه اتفاقية وارسو حتى لو كانت هناك رحلات متتالية (ترانزيت) حتى نصل إلى موطن المضروور بصرف النظر عن مركز أعمال الناقل الجوي أو موطنه وذلك تيسيرا على المضروور ونظرا لأنه الطرف الضعيف الذي يستحق الرعاية.

## قائمة المراجع

أولاً: الكتب القانونية العامة المتخصصة:

- ١- الأسيوطي، ثروت أنيس (1966)، مسؤولية الناقل الجوي، دار النهضة العربية.
- ٢- بريري، محمود مختار (1985)، قانون الطيران وقت السلم، دار الفكر العربية.
- ٣- بكور، مختار (1989)، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المغربي، مكتبة الجلاء الجديدة، المنصورة، المغرب.
- ٤- البنا، يحيى (1992)، أثر الارهاب بالدول على مسؤولية الناقل الجوي، جامعة الاسكندرية.
- ٥- خالد، عدلي أمير (2000)، أحكام مسؤولية الناقل الجوي، دار منشأة المعارف للنشر.
- ٦- دياب، محمد موسى (1986)، فكرة الخطأ في اتفاقية فارسوفي، دار النهضة العربية.
- ٧- ربيضي، عيسى غسان (2008)، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الاشخاص وأمتعتهم / دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الاردن.
- ٨- رضوان أبو زيد (1994)، القانون الجوي (قانون الطيران المدني)، الطبعة الرابعة، دار الفكر العربي.
- ٩- سليمان، فرج سيد، قانون الطيران المدني، دون دار النشر.
- ١٠- شامي، محمد حسين (1990)، ركن الخطأ في المسؤولية المدنية، دار النهضة العربية.
- ١١- الشرقاوي، محمود سمير (1989)، محاضرات في القانون الجوي، دار النهضة العربية.



- ١٢- شفيق، محسن، محاضرات في القانون الجوي، دار النهضة العربية (لم ينشر).
- ١٣- عثمان، عبدالحكيم (1983)، التزام السلامة في النقل الجوي، (دون دار نشر).
- ١٤- 15. عريني، محمد فريد، محمددين، جلال وفاء، (1998)، القانون الجوي (الملاحه الجوية والنقل الجوي)، دار المطبوعات الجامعية.
- ١٥- محمد، أحمد عبد الفضل (دون سنة نشر)، القانون الخاص الجوي، مكتبة دار الجلاء.
- ١٦- محمد، خير عادل (2001)، مسؤولية الناقل الجوي، الطبعة الأولى (دون دار نشر).
- ١٧- محمددين، جلال وفاء (1992)، دروس في القانون الجوي، دار المطبوعات الجامعية.
- ١٨- مقبل، طه عبدالقادر أحمد، (2002)، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة صنعاء، صنعاء/ اليمن.
- ١٩- موسى، طالب حسن، (2010)، القانون الجوي الدولي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الاردن. ثانياً: الرسائل والابحاث والمقالات العلمية:
- ١- أباديير، رفعت (1983)، مدى مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية وارسو عن الاضرار التي تلحق بالركاب جراء اختطاف الطائرات وأعمال العنف التي تقع داخل المطارات، مقال.
- ٢- رضوان، فايز نعيم (1999)، محاضرات في قانون الطيران التجاري، الطبعة الثانية (دون دار نشر).
- ٣- زاهر، فاروق احمد (1985)، تحديد مسؤولية الناقل الجوي وفقاً للنظام الفارسوفي، رسالة دكتوراه ن جامعة القاهرة.
- ٤- طاهر، حاج قويدر (2004)، الحماية القانونية لسلامة الطيران المدني الدولي رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، الجزائر.
- ٥- كيره، حسن، مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية فارسوفيا وبروتوكول لاهاي المعدل لها، مجلة كلية الحقوق، جامعة الاسكندرية، العددان الأول والثاني، السنة الثامنة 1958-1959، مقال.
- ٦- محبوبي محمد، وروشام، الطاكي (2006)، الإعفاءات القانونية والاتفاقية لمسؤولية الناقل الجوي، منشوره على الموقع الالكتروني <http://www.justice.gov.ma> تم الدخول إلى الموقع بتاريخ 12/12/2010.

#### ثالثاً: القوانين:

- ١- قانون المعاملات التجارية الإماراتي رقم (١٨) لسنة ١٩٨٣.
- ٢- قانون التجارة الكويتي رقم (68) لسنة 1980.
- ٣- قانون الطيران المدني الإماراتي رقم (٢٠) لسنة ١٩٩١.

- ٤- قانون المعاملات المدنية الإماراتي رقم (٥) لسنة ١٩٨٥.
- ٥- القانون المدني الكويتي (67) لسنة 1980.
- رابعاً: الاتفاقيات الدولية:
  - اتفاقية شيكاغو المدني الدولي الممضاة في 7 ديسمبر 1944.
  - اتفاقية وارسو التي وقعت في اكتوبر 1929، والتي ادخلت حيز التنفيذ في 13 فبراير 1933.
  - اتفاقية طوكيو المتعلقة بالجرائم والأفعال الأخرى المرتبطة على متن الطائرات الموقعة في 14 سبتمبر 1963.
  - اتفاقية لاهاي لقمع الاستيلاء غير القانوني على الطائرات الموقعة في 16 ديسمبر 1970.
  - اتفاقية مونتريال لقمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني الموقعة في 23 سبتمبر 1971.
  - اتفاقية مونتريال لسنة 1999 م الخاصة بتعديل اتفاق مونتريال لسنة 1971م.

#### الملخص باللغة العربية

إن استغلال الإنسان للجو - كأى نشاط يقوم به - قد يثير المسؤولية، فالناقل الجوي أو احد تابعيه عند تنفيذه لعقد النقل الجوي قد يخل بالتزامه الذي يفرضه عليه عقد النقل، مما يؤدي إلى إصابة المتقاعد

معه بضرر، فمن هنا بدأ المجتمع الدولي يشعر بأهمية معالجة موضوع مسؤولية الناقل الجوي خاصة وأن طبيعة عملية النقل الجوي لها تأثير على طبيعة مسؤولية الناقل الجوي.

والاتفاقيات الدولية التي وضعها المشرع الدولي تنظم مسؤولية الناقل الجوي، ولكن هذه المسؤولية تبقى موضوعاً تدور من حوله النقاشات، و السبب في ذلك التطورات التي تحيط بالأشخاص، فما كان مقبولاً بالأمس لم يعد مقبولاً اليوم، و ما هو موجود حالياً من الصعب أن يكون في الغد مستساغاً.

و لقد أتى المشرع الدولي بحلول دولية تنظم أحكام النقل الجوي الدولي، و تماشياً مع التقدم التكنولوجي و الوضع الاقتصادي و الاجتماعي عدل المشرع الدولي هذه الأحكام، وذلك بتوقيع اتفاقيات و بروتوكولات تنص على تعديل الأحكام السابقة للنقل الجوي الدولي، ولكن أحكام مسؤولية الناقل الجوي - الأصلية المعدلة - انحازت إلى جانب الناقل الجوي ضد المتعاقد، ومن هذا المنطلق رأينا بحث مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الذي يلحق بالمتعاقد في عقد نقل الركاب.

وقد توصلت الدراسة إلى عدد من النتائج و التوصيات التي تم تثبيتها في الخاتمة ضمن الفصل

الخامس من هذه الدراسة.