

عقد النقل الجوي

مذكرة مكملة لمقتضيات نيل شهادة الماستر في الحقوق

تخصص: قانون أعمال

إشراف الأستاذة:

بوعكة الكاملة

إعداد الطالبة:

سويح سهام

لجنة المناقشة:

رئيسا	جامعة المسيلة	أ. مهلي الميلود
ممتحنا	جامعة المسيلة	أ. هلتالي أحمد
مشرفا ومقررا	جامعة المسيلة	أ. بوعكة الكاملة

شكر وتقدير

الحمد لله الذي هدانا لهذا وما كنا لنهتدي لولا أن هدانا الله.

أتقدم بالشكر والعرفان لكل من قدم لي يد العون في إنجاز هذا العمل، وأخص بالذكر الأستاذة المشرفة بوعكة الكاملة، على ما أحاطتني به من حسن توجيه وإرشاد ونصح، وعلى ما بذلته من جهد لإنجاز هذا البحث.

كما أتقدم بشكري إلى الأساتذة الكرام، الذين سيتفضلون بمناقشة هذا البحث المتواضع

وأشكر جميع من وقف بجاني في إعداد هذه الرسالة، سواء كان بدعاء أو بتقديم معلومة

فجزاهم الله كل خير وبارك فيهم

سهام

إهداء

إلى التي جعل الله الجنة تحت أقدامها، ريحانة حياتي التي غمرتني بعطفها وحنانها
وأنارت لي درب حياتي وكانت لي عوناً، إلى التي تعجز الكلمات عن وصف فضلها
وتضحيتها من أجلي، إلى سر نجاحي وتوفيقي بعد الله، أمي الغالية حفظها الله
وأطال في عمرها.

إلى الذي رعاني، ومن فيض الحنان والعناية سقاني، إلى الذي رباني وقادني
لطريق العلم وحثني عليه، إلى أبي العزيز حفظه الله وأطال في عمره.
إلى من امتزجت روعي بروحهم، إلى من حبهم يجري في عروقي إلى من أشد
بهم أزرى إخوتي وأخواتي، مروان، خير الدين، فهمي، ريمة، وخلود الصغيرة، وبالأخص
أخي سفيان الغالي
إلى من أحبوني وأحببتهم عمي وعماتي وخالاتي وبناتهن، إلى كل هؤلاء أهدي ثمرة هذا الجهد
المتواضع

سهام

مقدمة

مقدمة:

احتاج الإنسان منذ وجوده على سطح الأرض إلى التنقل لسد حاجاته المتنوعة، سواء كانت تجارة أو رحلات أو تجول أو غيرها، وقد تعددت وسائل تنقله وتطورت، فكان يتنقل مشياً على قدميه، ومع القوافل ثم على الحيوانات إلى ان اكتشف وسائل النقل المختلفة، البرية منها والبحرية والجوية، فبعد أن كانت وسائل بدائية بسيطة الحركة، ثقيلة الوزن، مستهلكة للطاقة، أصبحت الآن وسائل أكثر راحة للإنسان تساعده على سد حاجاته في اقصر وقت.

وعليه، يعتبر النقل الجوي، احد أقسام إدارة الإستراتيجية والشؤون الدولية، وهو المسؤول عن اتفاقيات خدمات الطيران التي يتم توقيعها بين دولة وأخرى، فهو الوسيلة الأسرع للربط بين الدول والقارات، بحيث ساهم في ازدهار التجارة، والالتقاء الحضاري بين الشعوب، في وقت أصبح العالم يقاس فيه بتطور النقل الجوي، وانتشار شبكة الخطوط الجوية المنتظمة لتغطي كل بقعة في اليابسة في زمن أصبحت السرعة سمته البارزة.

ويترتب على ميزة السرعة في التنقل بين الدول التي يمتاز بها النقل الجوي تطبيق تشريع كل دولة تمر بها الطائرة، الأمر الذي يؤدي إلى تعدد النظم القانونية المراد تطبيقها في حال حدوث نزاع ما؛ لذا دعت الحاجة إلى وجود تشريع دولي في صورة قواعد دولية موحدة تحكم عملية النقل وما ينشأ عنها من نزاعات كلما عبرت الطائرة تلك الدول . ونظراً للأهمية الاقتصادية التي يتمتع بها النقل الجوي كان لابد . أيضاً . من وجود نظام قانوني موحد تخضع له أطراف عقد النقل الجوي؛ وذلك إذا ما علمنا أن الرحلة الجوية تتعرض لمخاطر جسيمة جداً تنعكس آثارها على أشخاص وأموال هم طرف في تلك النزاعات ومن دول مختلفة.

وقد أصبحت الطائرة وسيلة النقل الجوي الأساسية، بعد سفينة الهواء بمدة، فاستخدمت الطائرات أثناء الحرب العالمية الأولى في أعمال الاستطلاع والرصد والقصف، وقد مهدت

تلك الحرب الطريق للقيام برحلات جوية تجارية بعدها، وحولت الطائرات ذوات المحركين إلى طائرات ركاب، بدأت تقوم برحلات تجارية قصيرة في أوروبا بدءاً من عام 1919م، وسجلت رحلات نقل تجارية غير منتظمة في كل من الولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد السوفياتي، وبرزت فكرة تنظيم عمليات النقل الجوي وفق جدول زمني محدد.

وقبل نشوب الحرب العالمية الثانية، بدأت محاولات النقل الجوي البعيد المدى، فنظمت سنة 1939م خدمة بريد جوي بين المملكة المتحدة وأمريكا الشمالية، وتولدت الخطوط الجوية، كما تعد الحرب الباردة الحافز الأكبر في تنشيط الطيران التجاري، واتساع حجمه ومجاله.

لذلك اتجهت اغلب الدول إلى تنظيم حركة الطيران، واستعمالها وما ينجم عنها من وقائع او علاقات قانونية في معاهدات دولية، حيث تدخلت هذه الأخيرة والاتفاقيات الدولية الثنائية لوضع قواعد تكفل سلامة الركاب والأمتعة، منها: اتفاقية روما 1935، اتفاقية شيكاغو 1944، اتفاقية جينيف 1948، طوكيو 1963... وغيرها، فالقواعد القانونية التي تحكم النقل الجوي، والعقود المتعلقة به تختلف باختلاف النطاق الجغرافي للرحلة الجوية وانطلاقاً من هذه المعطيات يمكننا طرح الإشكالية التالية:

ماهي أحكام عقد النقل الجوي؟ وماهي مسؤولية الناقل الجوي ونطاقها على ضوء اتفاقية وارسو وتعديلها؟

أهمية الموضوع:

تعد دراسة عقد النقل الجوي احدى الدراسات القانونية الحديثة التي تتعلق بنقل يتصف بالتطور المستمر والسريع.

أهمية النقل الجوي تتبلور على مستويين الداخلي والدولي في التأثيرات التي يتركها على المجتمعات المحلية والدولية، وعلى كافة الأصعدة الاقتصادية والاجتماعية والثقافية، وبذلك المجتمعات سواء بشكل مباشر أو غير مباشر.

إثارة النقل الجوي العديد من المسائل المهمة التي تستحق الانفراد بدراسة لوحدها، لكن في بحثنا هذا سنكتفي بدراسة عقد النقل الجوي، وتسليط الضوء عليه، والوصول الى فهم الجوانب القانونية المتعلقة به.

أهداف الموضوع:

يتمثل الهدف من هذه الدراسة في التعريف بعقد النقل الجوي وتحديد ماهيته والكيفية التي يتم بها، باعتباره من المواضيع الحديثة والمتجددة، والوثائق المتطلبة في ذلك، والوقوف على مسألة الوضع القانوني لمسؤولية الناقل، كما تهدف هذه الدراسة إلى معرفة حالات قيام هذه المسؤولية وأساسها القانوني وحالات الإعفاء منها ودعوى المسؤولية والتعويض.

أسباب اختيار الموضوع:

- انه من المواضيع الحديثة والمتجددة، باعتبار ان وسائل النقل الجوي تتميز بالتطور السريع.
- اختيار هذا الموضوع كان ناتجا عن الحزم في إثراء مجموعة البحوث المتخصصة في مادة القانون الجوي، لاسيما ما يخص أطراف عقد النقل الجوي، إدراكا لأهميتهم ودورهم في نجاح تنفيذ عقد النقل الجوي.
- تحديد أهم الإشكالات المتعلقة بعقد النقل ومحاولة معالجتها وإعطاء رأي خاص يمكن ان يكون له صدى.

الدراسات السابقة:

باعتبار أن النقل الجوي من المواضيع الحديثة، فليس هناك دراسات كافية وشاملة تحدد بدقة كل ما يتعلق بهذا النوع من النقل، غير أن هناك من الدراسات تناولت النقل الجوي من حيث مسؤولية الناقل الجوي، والدعوى المترتبة عليه، إلا أنه لم يسبق دراسة موضوع عقد النقل الجوي بصفة عامة، ومن بين تلك الدراسات نذكر:

- كاظم طارق عجيل، مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير وفقاً لاتفاقية مونتريال 1999، جامعة ذي قار، العراق. تناولت هذه الدراسة ماهية مسؤولية الناقل الجوي في تنفيذ عملية النقل في الميعاد، وشروط قيام المسؤولية في حالة الإخلال بهذا الالتزام وطرق دفعها وأثارها، غير أنها لم تتطرق لعقد النقل الجوي ولا خصائصه أو التعريف به.
- أمجد محمد هاني عبد القادر، المسؤولية المدنية للناقل الجوي الدولي، رسالة ماجستير، جامعة جرش، 2011. تعالج هذه الدراسة المسؤولية المدنية للناقل الجوي الدولي لكنها لم تتناول تعريف عقد النقل الجوي وماهيته وإنما اقتصر على المسؤولية المدنية فقط.
- دراسة أحمد بن إبراهيم الشيخ، المسؤولية عن تعويض أضرار النقل الجوي الدولي وفقاً لإتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 كتاب صادر عن دار النهضة العربية القاهرة، 2008 .

تهدف الدراسة في هذا الكتاب إلى استعراض النقل الجوي من حيث المفهوم القانوني والتنظيم الدولي لعقد النقل الجوي وتطور القواعد التي تحكمه، بالإضافة إلى تحديد مسؤولية التعويض عن الأضرار وفقاً كل من إتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1990 ومقارنتها بما ورد من أحكام في قانون الطيران المدني لدولة الإمارات العربية المتحدة، غير ان لم تتناول عقد النقل الجوي بصفة عامة.

صعوبات البحث:

مجال البحث لا يخلو من الصعوبات، فمن بين الصعوبات التي اعترضنا ونحن بصدد إعداد البحث، سواء في الخطة، أو حين الشروع في البحث، أو الانتهاء منه، هي ندرة المراجع والأبحاث والدراسات المتخصصة التي تعالج الموضوع، وعدم وجود تشريع خاص بالنقل الجوي في بعض الدول في حين وجود تشعب الآراء التي قيلت بشأن مسؤولية الناقل الجوي وصعوبة حصرها حيث تختلف من نظام لآخر.

المنهج المتبع:

لقد اعتمدنا في بحثنا على المنهج التحليلي وذلك بتحليل بعض النصوص القانونية سواء المتعلقة بالاتفاقيات أو المعاهدات أو القواعد الدولية أو القوانين الخاصة والداخلية والمنهج الوصفي الذي يهتم بالحقائق العلمية، وإعطاء الاقتراحات والحلول لمعالجة بعض النقائص الموجودة وذلك في عرض المفاهيم والتعاريف، وذكر الخصائص وغيرها.

الفصل الأول:

ماهية عقد النقل الجوي

الفصل الأول: ماهية عقد النقل الجوي

نظرا للتطور الذي عرفته البشرية في القرن 19 في جميع مجالات الحياة لاسيما منها في مجال النقل الجوي، فقد عرف هذا المجال تطورا لافتا خاصة في الآونة الأخيرة مما أدى إلى الإحاطة بمجموعة من القوانين والأسس نظرا للأهمية التي يكتسبها هذا المجال في حياة الدول والأشخاص ويتنوع النقل الجوي إلى نقل جوي للبضائع ونقل جوي للأشخاص، وهذا الأخير بدوره ينقسم إلى نقل جوي داخلي ونقل جوي دولي.

حيث أن الاختلاف الجوهرى الذي يفصل بينه وبين باقي عقود النقل، يكمن في وسيلة التنفيذ وهي الطائرة ولذلك قسمنا هذا الفصل إلى ثلاث مباحث، حيث تناولنا في المبحث الأول مفهوم عقد النقل الجوي، أما في الثاني فقد تناولنا أنواع النقل الجوي، وفي الثالث آثار عقد النقل الجوي.

المبحث الأول: مفهوم عقد النقل الجوي.

لا يختلف عقد النقل الجوي عن غيره من عقود النقل سوى من ناحية وسيلة تنفيذه، وعليه يجب الرجوع إلى مختلف النصوص القانونية أو التعاريف السابقة لاستخراج تعريف جامع مانع لعقد النقل الجوي.

المطلب الأول: تعريف عقد النقل الجوي.

يقضى المشرع الجزائري في القانون المدنى أن "العقد عموما هو اتفاق يلتزم بموجبه شخص أو عدة أشخاص نحو شخص أو عدة أشخاص آخرين، أو فعل، أو عدم فعل شيء ما".¹

وعقد النقل الجوي على ضوء تعريف العقد هو إلتزام بفعل، ألا وهو النقل من جهة الناقل ودفع الثمن من جهة الراكب، ويؤكد هذه الإلتزامات المشرع الجزائري، فيرد في القانون

¹ المادة 54 من القانون 10/05 المؤرخ في 25 يونيو 2005، المتضمن القانون المدنى الجزائري.

التجاري أن عقد النقل هو "اتفاق يلزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن بأن يتولى بنفسه نقل شخص أو شيء إلى مكان معين".¹

ولا يختلف هذا التعريف عما جاء به المشرع الجزائري في قانون الطيران المدني من حيث الالتزامات بل أضاف الوسيلة المستعملة لتنفيذ العقد فحسب، فيقولو أن عقد النقل الجوي "... عقد يلتزم بموجبه الناقل بواسطة الطائرة بنقل أشخاص مسجلين، بأمعتهم أو بدونها بمقابل من محطة جوية إلى أخرى".²

والعقد بصفة عامة هو توافق إرادتين على إحداث أثر قانوني معين وهو إنشاء إلتزام أو تعديله أو نقله أو إنهائه، ولا يختلف عقد النقل الجوي على غيره من عقود النقل الأخرى وعلى ذلك فيمكن تعريفه بكونه "أنه اتفاق بين طرفين أحدهما الناقل والآخر إما الراكب أو الشاحن يتعهد فيه الناقل بنقل الراكب أو نقل بضاعته من نقطة القيام إلى نقطة الوصول بواسطة الطائرة خلال مدة محددة لقاء أجر محدد، ويجب أن يتوفر في هذا العقد أركانه من رضا ومحل وسبب وإلا كان العقد باطلا".³

المطلب الثاني: خصائص عقد النقل الجوي.

يعتبر عقد النقل الجوي من عقود الإذعان رغم أنه يقوم على مبدأ الرضائية.

¹ المادة 36 من الأمر رقم 75-59 المؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق ل 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون التجاري، المعدل والمتمم.

² المادة 131 قانون 98-06، المؤرخ في 27 جوان 1998، المتعلق بالطيران المدني الجزائري.

³ عدلي أميرر خالد، عقد النقل الجوي في ضوء قانون الطيران المدني الجديد، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، 1996، ص15.

الفرع الأول: عقد إذعان.

الإذعان مفادها الرضوخ لشروط العقد المحدد سلفاً دون أن يكون لإرادة الطرف المدعن دور فيها فهو لا يناقش شروط العقد ويعتبر عقد النقل الجوي من عقود الأذعان إذ أن شركات الطيران تعرض شروطها المطبوعة على الكافة ولا تقبل مناقشة فيها، ولذلك يكون القبول في هذه الحالة اذعاناً.

إلا أنه لا يجرّد العقد من طبيعته الرضائية، نظراً لأن المساواة المطلقة بين المتعاقدين يكاد يكون أمراً مستحيلاً فأحد الأطراف في مركز ضعيف لا يخوله الوقوف على قدم المساواة مع الطرف الآخر ورغم وضوح صفة الأذعان في عقد النقل الجوي إلا أنه كغيره من العقود يتم انعقاده بمجرد تلاقي الإرادتين وتطابقهم¹، وإذا كان أحد أطراف هذا العقد في مركز ضعيف لا يمكنه من الوقوف على قدم المساواة مع الناقل، وعدم المساواة هذه ليست بذاتها هي التي تجعل العقد مشكوك 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 الضعفاء.²

ولقد قيد المشرع هذه الحرية بالفعل، بغية الحيلولة دون عسف الناقلين بالمستفيدين من خدمة النقل، عندما نص في المادة 23 من اتفاقية وارسو على بطلان شروط الإعفاء والتخفيف من المسؤولية أو النزول بالتعويض عن الحد المقرر فيها واعتبرها كأن لم تكن.

¹ عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص 15.

² فريد لعريني، القانون الجوي: النقل الجوي الداخلي والدولي، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، 1997، ص 126.

وكذلك عندما ألزم الناقل بتزويد المسافر بتذكرة سفر مشتملة على بيانات تنبئه إلى خضوع رحلته لإتفاقية وارسو، التي تضع حدا أقصى لتعويض المستحق، حتى يتخذ المسافر الاحتياطات اللازمة إما بعدول عن السفر وإما بإبرام تأمين عن الحياة.¹

الفرع الثاني: عقد رضائي.

يعتبر عقد النقل من العقود الرضائية، أي التي يتم انعقادها بمجرد تلاقي القبول بالإيجاب وتطابقهما، ويستوي في ذلك أن يرد محل العقد على نقل الأشخاص والبضائع. ولا يقدر في كونه من العقود الرضائية التزام الشاحن لتسليم البضاعة أو الأمتعة المراد نقلها إلى الناقل أو أحد أتباعه، أو التزام المسافر بأن يضع نفسه تحت تصرفه فهو ليس من العقود العينية، إذ تسليم البضاعة أو الأمتعة ليس شرطا لانعقاد العقد وإنما لتمكين الناقل من البدء في تنفيذ إحدى الالتزامات التي يلقيها عقد النقل على كاهله، وهو الالتزام بنقل البضاعة من مكان إلى آخر ولا يتصور بتنفيذ مثل هذا الإبرام إلا إذا كان الناقل في وضع يتمكن معه من حيازة البضاعة ماديا وحراستها تمهيدا لنقلها، ولا يتحقق ذلك إلا بالتسليم.²

ولا يغير من الطبيعة الرضائية لهذا العقد قيام الناقل الجوي بتحرير وثيقة النقل وتسليمها لصاحب الشأن سواء كانت هذه الوثيقة تذكرة للسفر أم استمارة للأمتعة أم خطابا لنقل، إذ لا تأثير لهذه الوثيقة على عقد النقل الذي يتم إبرامه دون ما حاجة إلى إفراغه في قالب شكلي معين، فعقد النقل ليس من العقود الشكلية وينحصر دور وثائق النقل في إثبات وجود العقد ومضمونه وهذه القاعدة تصدق على النقل الجوي داخلي كان أم دوليا.

فريد لعريني ، مرجع سابق، ص 126، 127.

² محمد فريد لعريني و محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2003، ص 502،

وخير دليل على ذلك ما قضت به إتفاقية وارسو من أن تخلف وثيقة النقل أو عدم انتظامها أو ضياعها لا يؤثر على العقد من حيث وجوده أو صحته بل يظل العقد مع ذلك خاضعا لأحكامها.

والأصل في عقود النقل أن الناقل يعتبر في حالة إيجاب عام بحيث لا ينعقد العقد إلا إذا جاء قبول المسافر أو شاحن البضاعة متطابق مع هذا الإيجاب وشروطه، فإن تحقق هذا التطابق فلا يجوز لناقل بحس الأصل أن يرفض إبرام عقد النقل وإلا عد متعسفا مخلا بمبدأ المساواة بين الأفراد أمام المرفق العام.¹

الفرع الثالث: عقد التجاري.

تنص المادة الثانية من القانون التجاري في فقرتها الثانية على أنه يعتبر عملا تجاريا "كل مقولة أو عمل متعلق بالنقل برا وبحرا" فطبقا لهذا النص يشترط إضفاء الصفة التجارية على النقل أن يقع في شكل مشروع، أي أن يمارس على نحو متكرر استنادا إلى تنظيم سابق مرسوم ومهياً بالوسائل اللازمة بقيام على نحو مستمر.

ولا خلاف على تجارية مشروع النقل أي كانت وسيلته أو مكان تنفيذه أو محله، وعلى ذلك فالنقل الجوي يعد عملا تجاريا متى اتخذ شكل المشروع رغم اقتصاد التقنين التجاري على ذكر النقل برا أو بحرا، ذلك لأن هذا النوع من النقل لم يكن معروفا وقت وضع التقنين المذكور، ولم يكن في سوى المشرع التنبؤ به عند تعداده للأعمال التجارية وهذا فضلا على أن النقل الجوي لا يختلف عن غيره من أنواع النقل الأخرى إلا من ناحية وسيلة تنفيذه و لا يستتبع مثل هذا الاختلاف خصه بوصف قانوني مغاير لذلك الذي تتمتع بها لأنواع الأخرى من النقل متى تمت في شكل مشروع.

¹ محمد فريد لعريني ، مرجع سابق، ص 503.

وهو يعد عملا تجاريا بصرف النظر عن الشخص القائم به فراد كان أم شركة أم شخصا من أشخاص القانون العام.¹

المطلب الثالث: إثبات عقد النقل الجوي.

إن الطبيعة الخاصة بعقد النقل الجوي استعجبت توفر شكلية خاصة لإبرام العقد وقد حددت اتفاقية فارسوفيا مجموعة من البيانات الإلزامية التي يجب أن يتوفر عليها هذا الأخير، وهذا راجع إلى كون عقد النقل له خصوصيات لا بد أن تدرج في قالب أو شكل معين.

الفرع الأول: وثائق النقل.

نظرا لأهمية وثائق النقل الجوي والبيانات التي تحتويها وجب تحديد ماهيتها ويمكن القول بأن هناك ثلاثة أنواع من الوثائق هي تذكرة السفر، وإيصال الأمتعة، خطاب النقل.

أولا: تذكرة السفر.

لقد حددت المادة 03 من اتفاقية وارسو البيانات التي يتعين أن تتضمنها تذكرة سفر وجرى نص المادة سالفه الذكر على النحو الآتي:

1- يتعين على الناقل عند نقل الركاب أن يسلمهم تذكرة سفر تشمل على البيانات الآتية:

أ- نقطتي القيام والوصول.

ب- المحطات المنصوص عليها مع الاحتفاظ لناقل بحقه في أن يشترط أن

يكون في وسعه تعديلها في حالة الفرد وذلك دون أن يؤدي هذا التعديل

إلى زوال الصفة الدولية عن النقل.

ج- اسم وعنوان الناقل أو الناقلين.

¹ فريد العريني، مرجع سابق، ص 127، 128.

د- النص على أن النقل يخضع لنظام المسؤولية المقررة في هذه الاتفاقية.
 2- لا يؤثر على قيام عقد النقل أو على صحته عدم وجود التذكرة أو عدم صحتها أو ضياعها بل يظل العقد خاضعا للأحكام المنصوص عليها في هذه الاتفاقية.¹
 ولقد عدلت هذه المادة بمقتضى بروتوكول لاهاي على النحو الآتي:
 المادة 03 من بروتوكول لاهاي سنة 1955.

1- تلغى الفقرة 1 وتستبدل بالنص الآتي:

أ- عند نقل الركاب يجب تسليم تذكرة سفر مشتملة على:

- بيان نقطتي القيام والوصول.
- إذا وقعت نقطتي القيام والوصول في إقليم طرف واحد متعاقد سام ويكون من المتوقع وجود مرسى أو أكثر في إقليم دولة أخرى فبيان أحد تلك المراسي.
- تنبيه يحيط الركاب الذين يقومون برحلة تكون فيها نقطة الوصول النهائية أو يكون فيها المرسى في بلد غير بلد القيام علما بأن نقله هذا قد يخضع لأحكام معاهدة فارسوفيا.

ويتضح من العرض السابق أن البروتوكولات جميعها تنص على إلزام الناقل الجوي أن يسلم المسافر تذكرة سفر مبين بها مكان وتاريخ إصدار التذكرة محطات القيام والوصول والتوقف واسم وعنوان الناقل.²

¹ عدلي أمير خالد ، مرجع سابق، ص 18.

² نفس المرجع، ص 20.

ثانيا: استمارة نقل الأمتعة.

الأمتعة نوعان: أمتعة تكون بصحبة الراكب ويحتفظ بحراستها وحيازتها ويطلق عليها اسم حقائب اليد وأمتعة بصحبة الراكب ولكنه يتخلص من حراستها إلى الناقل، ويطلق عليها اسم الأمتعة المسجلة، فإذا لم تكن هذه الأخيرة بصحبة الراكب وتم شحنها فإنها تعتبر من البضاعة، وليست من الأمتعة المسجلة، وتخضع بالتالي للقواعد الخاصة بنقل البضاعة.

ولقد اهتمت الاتفاقية والبروتوكولات المعدلة لها بالأمتعة المسجلة فقط وهي بصدد تنظيم وثائق النقل، وأوجبت على الناقل إصدار استمارة أمتعة تحتوي على بيانات معينة تختلف في الاتفاقية عنها في البروتوكولات المعدلة لها.

بيانات استمارة الأمتعة في اتفاقية وارسو:

ألزمت الاتفاقية الناقل بإصدار استمارة للأمتعة من نسختين إحداها تسلم للراكب والأخرى يحتفظ بها الناقل ونصت على البيانات الإلزامية التي يجب أن تشمل عليها الاستمارة المشار إليها وهي:

1- مكان وتاريخ إصدارها: ويفيد هذا البيان في تحديد المحكمة المختصة بنظر النزاع في حالة قيامه بتطبيق لنص المادة 28 من الاتفاقية.

2- نقطتا القيام والوصول وحكمة هذا البيان واضحة إذ بواسطته يمكن معرفة ما إذا كان النقل دوليا من عدمه.

3- اسم وعنوان الناقل أو الناقلين: ويساعد هذا البيان على تحديد الشخص المسؤول أمام الراكب.

4- رقم تذكرة السفر: وفائدة هذا البيان لا تتكرر إذ يرجوع لتذكرة السفر يمكن معرفة ما إذا كانت هناك محطات رسو في الطريق من عدمه وبالتالي الوقوف على ما إذا كان النقل دوليا أو داخليا، دون اعتبار لما يتم تنفيذه بالفعل لأن العبارة بما تم

الاتفاق عليه بين أطراف العقد، هذا فضلا على أن هذا البيان يؤكد للمسافر أن أمتعته مسجلة تسلم إليه بمجرد الوصول.

5- النص على أن يكون تسليم الأمتعة إلى حامل الاستمارة وتظهر فائدة هذا البيان عند عملية التسليم في ميناء الوصول حيث لا يتم إلا إلى حامل تلك الاستمارة.

6- عدد الطرود ووزنها: ووفقا لهذا البيان يتم تقدير التعويض المستحق في حالة هلاك أو ضياع أو تلف الأمتعة، إذ التعويض يحسب على أساس الوزن بالكيلو غرام.

7- مقدار القيمة المبينة في الإقرار بالتطبيق لأحكام الفقرة الثانية من المادة 22 الخاصة بمقدار التعويض المستحق وحده الأقصى، ويفيد هذا البيان في كون القيمة المبينة فيه تعتبر تعويضا اتقيا يستبدل بالتعويض القانوني الذي حددته الاتفاقية بشرط ألا تقل هذه القيمة على هذا الأخير.

8- النص على أن النقل يخضع لنظام المسؤولية المقرر في هذه الاتفاقية، والغرض من هذا البيان هو تنبيه صاحب الشأن إلى أنه لن يحصل في حالة مسؤولية الناقل عن هلاك الأمتعة المسجلة أو تلفها أو ضياعها¹ على تعويض أعلى من ذلك الذي نصت عليه الاتفاقية، فيتدبر أمره ويتخذ ما يراه كفيلا بحماية حقوقه إما بعمل إعلان بقيمة الأمتعة وإما بإبرام تأمين على هذه الأمتعة بقيمتها الحقيقية.²

البيانات في بروتوكول لاهاي: وهي ثلاث:

1- نقطتا القيام والوصول.

¹ محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 519، 520.

² مرجع نفسه، ص 521.

- 2- بيان إحدى نقاط الرسو الجوي إلا وقعت نقطتا القيام والوصول في إقليم أحد الأطراف السامية المتعاقدة ويكون هناك رسو جوي أو أكثر في إقليم دولة أخرى.
- 3- إذا اشتمل النقل على نقط 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.

وبهذا التعديل يكون بروتوكول قد خفف من الشكليات التي تطلبها اتفاقية وارسو وقصر البيانات على تلك التي تنبئ إلى الصفة الدولية لنقل وإمكانية خضوعه للاتفاقية التي تضع حدا أقصى لتعويض واستبعاد البيانات الخاصة بالأمتعة ذاتها من حيث عددها ووزنها.¹

ثالثا: خطاب النقل الجوي.

لقد أولت اتفاقية وارسو لخطاب النقل الجوي للبضاعة عناية خاصة، إذ نظمت المواد من 6 إلى 10 أحكام هذه الخطاب كما نظمته وبينته الشروط العامة للآليات الخاصة بنقل البضاعة وأقامت خطابا نموذجيا تحتذي به شركات الطيران التجاري المنظمة للآليات.

وطبقا للمادة 05 من اتفاقية وارسو: "كل ناقل الحق في أن يطلب من المرسل منه إعداد وتسليم مستند يطلق عليه إسم خطاب النقل الجوي، ولكل مرسل منه الحق في أن يطلب من الناقل قبول هذا السند"، ويعني ذلك أن خطاب النقل الجوي للبضاعة يجب أن يحرر من قبل المرسل منه ويجب أن يقدمه الناقل الجوي على هذا الأخير قبله.

وطبقا للمادة 06 من الاتفاقية يجب تحرير هذا الخطاب من ثلاث نسخ أصلية وتتضمن النسخة الأولى عبارة "ناقل" ويوقع عليه المرسل وتتضمن النسخة الثانية ذكر عبارة "مرسل إليه" ويوقع عليها كل من المرسل والناقل وترفق هذه الصورة بالبضاعة، أما النسخة

¹ فريد العريني، مرجع سابق، ص 142.

الثالثة فيوقع عليها الناقل الجوي ويسلمها إلى المرسل إليه عند قبوله البضاعة وطبقا للفقرة 03 من بروتوكول لاهاي لسنة 1955 يجب على الناقل أن يوقع بإمضائه على خطاب النقل الجوي قبل شحن البضاعة على متن الطائرة.

وقد عدل بروتوكول مونتريال الرابع لسنة 1985 بعض الأحكام حيث لا يشترط أن يسلم النسخة الأولى مع البضاعة ولا ترفق الثانية.¹

اللغة التي يحزر بها خطاب النقل:

رغم أن اللغة المستخدمة في الطيران المدني الدولي هي الانجليزية، فإن اتفاقية وارسو لم تولي هذا الأمر عناية خاصة، بل سكتت عن معالجته كلية، لذلك لا مفر من الرجوع إلى القوانين الوطنية في هذا الشأن، وفي فرنسا فرض المشرع بمقتضى تشريع 31 ديسمبر 1975 استعمال اللغة الفرنسية في مجال تسويق المنتجات والخدمات على الأقاليم الفرنسية حماية للمستهلك الفرنسي.

بالنسبة لبيانات خطاب النقل وفقا لاتفاقية وارسو والجزء على مخالفتها: نصت الاتفاقية على وجوب اشمال خطاب النقل على البيانات الآتية:

1-مكان وتاريخ إصدار خطاب النقل.

2-نقطتا القيام والوصول.

3-نقاط الرسو الجوي المتفق عليه مع الاحتفاظ للناقل بحقه في اشتراط أن يكون في وسعه تعديلها عند الضرورة وذلك دون أن يؤدي هذا التعديل إلى زوال الصفة الدولية للنقل.

4-اسم وعنوان المرسل.

5-اسم وعنوان الناقل الأول.

¹ أبو زيد رضوان، القانون الجوي: قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، جمهورية مصر العربية، 1995، ص 139.

- 6- اسم وعنوان المرسل إليه إذا اقتضى الأمر.
- 7- طبيعة البضاعة.
- 8- عدد الطرود وطريقة تغليفها والعلامات المميزة لها أو أرقامها.
- 9- وزن وكمية البضاعة وحجمها وتغليفها.¹
- 10- الحالة الظاهرة للبضاعة وتغليفها.
- 11- أجرة النقل إذا اشترط ذلك، وتاريخ ومكان دفعها واشخص الذي عليه أن يدفعها.
- 12- ثمن البضاعة وما تكون قد تكلفته من مصاريف إذا أرسلت على أساس التسليم مقابل الدفع.
- 13- مقدار القيمة المعلنة طبقاً للمادة 22 فقرة ثانية من الاتفاقية.
- 14- عدد نسخ خطابات النقل الجوي.
- 15- المستندات المسلمة إلى الناقل لإرفاقها بخطاب النقل الجوي.
- 16- مدة النقل وبيان موجز عن طريق المزمع اتباعه إذا كان ذلك مشروطاً.
- 17- النص على أن النقل يخضع لنظام المسؤولية المقررة في هذه الاتفاقية وإذا قبل الناقل بضائع لم يعدلها خطاب نقل جويًا، أو إذا كان هذا الخطاب غير مشتمل على البيانات من الرقم 01 إلى الرقم 09 وكذلك رقم 17 فليس له أن يتمسك بأحكام الاتفاقية التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها.²

¹ محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 526.

² محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 527.

الفرع الثاني: حجية وثائق النقل في الإثبات.

حددت المادة 11 مدى حجية خطاب النقل الجوي قد جرى نسا كمايلي:

- يعتبر خطاب النقل الجوي حجة على أن العقد قد أبرم وعلى أن البضاعة قد سلمت مع شروط النقل ما لم يقيم الدليل على عكس ذلك.
- وتعتبر البيانات الوارد ذكرها في خطاب النقل الجوي بشأن وزن البضاعة وأبعادها وتغليفها أو تعبئتها وكذلك بشأن عدد طرود حجة ما لم يقيم الدليل على عكس ذلك، أما البيانات المتعلقة بكمية البضاعة وحجمها وحالتها فلا تعتبر حجة على الناقل ما لم يكن قد تحقق من صحتها بنفسه وذلك بحضور المرسل منه، وتم إثبات ذلك في خطاب النقل الجوي أو إذا تعلق الأمر ببيانات تمت إلى الحالة الظاهرة للبضاعة.

ويتضح مما سبق أن وثائق النقل سالفة الذكر تعد حجة على وجود عقد.

النقل بشروطه ما لم يتم الدليل على عكس ذلك، ومن ثم فلا تعد أنها حجة قاطعة وإنما بمثابة قرينة بسيطة يجوز إثبات عكسها.¹

المبحث الثاني: أنواع النقل الجوي

ينقسم النقل الجوي إلى نوعين، هناك نقل جوي داخلي ونقل جوي دولي، فالأول يتم داخل الدولة الواحدة والآخر على الأقل يتم بين دولتين، وإن كان من حيث الأهمية النقل الجوي الدولي أكثر أهمية من النقل الجوي الداخلي كون أنه يتعلق في بادئ الأمر بسيادة الدولة.

لذا سنتناول في المطلب الأول النقل الجوي الداخلي وفي المطلب الثاني النقل الجوي

الدولي.

¹ عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 28.

المطلب الأول: النقل الجوي الداخلي

استبعدت اتفاقية شيكاغو لعام 1944 النقل الجوي الداخلي من نطاق تطبيق أحكامها، وبالتالي يصبح المبدأ هو خضوع النقل الجوي الداخلي لأحكام القوانين الوطنية المعنية.

الفرع الأول: تعريف النقل الجوي الداخلي

يقصد بالنقل الجوي الداخلي النقل الجوي الذي يتم بين نقطتين واقعتين في إقليم دولة واحدة، ولا يتقرر فيه الرسو في إقليم دولة أخرى أثناء الرحلة الجوية.

وتطبيقا لما تقدم يعتبر النقل الجوي بين القاهرة والإسكندرية نقلا داخليا ويخضع لأحكام القانون المصري، كذلك يعتبر النقل الجوي بين باريس ومارسيليا نقلا داخليا ويخضع لأحكام القانون الفرنسي.¹

أما من الناحية القانونية فقد عرف قانون الطيران المدني الجزائري الصادر في 1998/06/27 في مادته 112 الفقرة 2 وذلك بالقسم الأول تحت عنوان: خدمات الجوية للنقل العام وشرط استغلالها (تسمى الخدمات الجوية للنقل العام "دولية" عندما تربط مطارا جزائريا بمطار أجنبي، وتسمى "داخلية" عندما تربط مطارين بالتراب الوطني).

ومن الجدير بالذكر أن الدول عادة ما تقر تنفيذ النقل الداخلي على الشركات الوطنية فتحظر على الشركات الأجنبية القيام بهذا النقل، وذلك قصد المحافظة على الأسرار العسكرية وحماية الأمن الداخلي ولدرء خطر المنافسة للشركات الوطنية وذلك باستثناء ما قد يتطلبه الصالح العام من السماح للشركات الأجنبية بالنقل الداخلي، وهذا ما نصبت عليه المادة 69 من القانون 81/28 بقولها "أنه لا يجوز للطائرات الأجنبية القيام بنقل ركاب أو

¹ هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، دار الجامعة الجديدة للنشر، إسكندرية، 2000، ص 166.

بضائع أو بريد بين نقطتين واقعتين في إقليم الجمهورية، ومع ذلك يجوز لسلطات الطيران المدني التصريح بمثل هذا النقل إذا اقتضى الصالح العام ذلك".¹

الفرع الثاني: القانون الواجب التطبيق على النقل الجوي الداخلي

في سبيل تحديد القواعد القانونية الواجبة التطبيق على النقل الجوي الداخلي لابد من التمييز بين مرحلتين أساسيتين:

أولاً: وهي المرحلة الزمنية الواقعة بين تاريخ نفاذ قانون الطيران المدني وتاريخ نفاذ التقنين التجاري الجديد لعام 1999، حيث كان النقل الجوي الداخلي خاضعاً لأحكام قانون الطيران المدني.

ثانياً: وهي مرحلة ما بعد النفاذ التقنين التجاري الجديد، حيث يصبح النقل الجوي الداخلي خاضعاً لأحكامه، اعتباراً من تاريخ نفاذ أحكام التقنين الجديد.²

بالنسبة للتشريع المصري فقد نص المشرع في المادة 123 من القانون رقم 81/28 قانون الطيران المدني على النحو التالي: "تطبيق أحكام اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة وأرسو بتاريخ 12 أكتوبر 1929، والاتفاقيات الأخرى المعدلة والمكملة لها المنظمة إليها الجمهورية على النقل الجوي الدولي والداخلي.

ويتضح من هذا أن النقل الداخلي في جمهورية مصر يخضع لأحكام القواعد التي قررتها اتفاقية وارسو والاتفاقيات المعدلة والمكملة لها والمنظمة إليها الجمهورية وإذا وجد نقص في الاتفاقية فيرجع إلى القواعد العامة للقانون المدني وإلى القواعد الواردة في المجموعة التجارية الخاصة بالنقل البري والنهري وتطبق على النقل الداخلي في شأن ما أغفلته الاتفاقية.

¹ بوسعد سعيداني، النقل الجوي في القانون الجوي الجزائري، المعهد الوطني للقضاء، 2010، ص 22.

² هاني دويدار، مرجع سابق، ص 166.

وما يعاب على المشرع الجزائري أنه كان يتعين عليه أن يخصص للنقل الداخلي بابا خاصا به في قانون الطيران المدني يحتوي على تنظيم شامل له بدلا من ذكر مادة واحدة تعرف ما هو النقل الداخلي.

وعلى عكس المشرع الجزائري فإن المشرع المصري نص في الفصل السابع من قانون التجارة على أحكام عامة في النقل، كما نص في المادة 209 منه على سريان الأحكام المنصوص عليها في هذا الفصل على جميع أنواع النقل ما لم ينص القانون على غير ذلك ويستثنى من ذلك النقل البحري، وقد خصص المشرع المصري الفرع الرابع من الفصل السابع للأحكام الخاصة بالنقل الجوي ونص في المادة 275 منه على ما يلي:

1- تسري على النقل الجوي الدولي أحكام الاتفاقيات النافذة في مصر.

2- وتسري على النقل الجوي الداخلي أحكام هذا الفرع والأحكام الخاصة بالمنصوص عليها في هذه المواد.

3- يكون النقل الجوي داخليا إذا كانت النقطتان المعنيتان باتفاق المتعاقدين للقيام والوصول، واقعتين في مصر ولو كانت الطائرة تواصل رحلتها بلد مغادرة نقطة الوصول إلى ما وراء الحدود الإقليمية المصرية.

فيما يخص المشرع الجزائري فلم ينص على القانون الواجب التطبيق في حالة النقل الجوي الداخلي، وطبقا لقاعدة سمو المعاهدات على القانون الداخلي فإننا نطبق أحكام اتفاقية وارسو بالنسبة للنقل الداخلي.

وفي حالة وجود فراغ قانوني في المعاهدات نطبق أحكام قانون الطيران المدني وذلك طالما أن الجزائر انضمت إلى اتفاقية وارسو والبرتوكولات المكملة لها وإجازاتها لتطبيق

أحكام اتفاقية وارسو صراحة في المادة 150 من خلال تحديد مسؤولية الناقل الجوي إزاء المسافر أو صاحب البضاعة.¹

المطلب الثاني: النقل الجوي الدولي

وهو النقل الذي يتجاوز تنفيذه الحدود الإقليمية الواحدة وهذا النقل يثير صعوبات من حيث تحديد القانون الذي تحكمه لعبور الطائرة من دولة إلى أخرى، لذا كان من الضروري توحيد القواعد القانونية المنظمة لهذا النوع لمنع تنازع القوانين وتم التوحيد بمقتضى اتفاقية وارسو.

وتبين من خلال الحديث عن القواعد القانونية التي تطبق على عقد النقل الجوي الداخلي أن لاتفاقية وارسو لعام 1929 شروطا خاصة لنطاق تطبيقها، وبالتالي لتحديد النقل الجوي الدولي الخاضع لها، لذلك يجب الفرقة بين النقل الجوي الخاضع للاتفاقية والنقل الجوي الغير خاضع للاتفاقية.²

الفرع الأول: النقل الجوي الخاضع للاتفاقية وارسو

تنص الفقرة الأولى من المادة الأولى من الاتفاقية على أن: "تسري هذه الاتفاقية على كل نقل دولي للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع يتم على طائرة بمقابل..." ويتضح من هذا النص أنه يجب ان يتوافر شطران في النقل الجوي للأشخاص أو المتعة أو البضائع لكي يخضع لأحكام الاتفاقية أن يكون دوليا من جهة وأن يكون بمقابل من جهة أخرى.

أولا: أن يكون النقل دوليا وفقا للاتفاقية

1- وقوع النقل بين طرفين ساميين متعاقدين في الاتفاقية

¹ بوسعد سعيداني، مرجع سابق، ص 23.

² هاني دويدار، مرجع سابق، ص 175.

والمقصود بالطرف السامي المتعاقد، الدولة التي قامت بالتصديق على المعاهدة أو الانضمام إليها ولكي يعتبر النقل دوليا في حكم الاتفاقية يجب أن يتم بين دولتين كل منها طرف سام متعاقد، فإذا كان أحد الأطراف ليس ساميا فلا يخضع لأحكام الاتفاقية بل يحكمه قاعدة الاسناد في المحكمة المختصة بالفصل في النزاع.

ويستوجب القضاء في معظم الدول لاعتبار الدولة طرفا ساميا متعاقدًا في اتفاقية وارسو تصديقها عليا أو انضمامها إليها.

2- النقل بين نقطتين في إقليم أحد الأطراف السامية المتعاقدة

اعتبرت الاتفاقية أن النقل الذي يتم بين نقطتين واقعتين في إقليم أحد الأطراف السامية المتعاقدة دوليا بشرط أن يحصل رسو جوي في إقليم خاضع لسيادة دولة أخرى حتى ولو لم تكن هذه الدولة طرفا في الاتفاقية. ولا يعد النقل دوليا بين نقطتين تقعان في إقليم داخلي ولا حاجة فيه لتطبيق أحكام الاتفاقية.

3- توفيق الصفة الدولية لنقل اتفاق طرفي العقد

لتحديد ما إذا كان النقل دوليا من عدمه فيجب الرجوع إلى عقد النقل نفسه، فالعبرة بما اتفق عليه أطراف العقد بصرف النظر عما تم تنفيذه فعلا، فيعتبر النقل دوليا إذا اتفق المتعاقدان على أن محطة القيام والوصول في إقليم دولتين ساميتين ويخضع لأحكام الاتفاقية حتى ولو توقفت الرحلة بسبب أو بأخر، قبل أن تغادر الطائرة إقليم دولة القيام كوقوع حادث لها قبل المغادرة. أما إذا كانت محطتا القيام والوصول المتفق عليها تقع في إقليم دولة ولم يتفق على حصول رسو جوي في إقليم دولة أخرى فلا تطبق الاتفاقية، ولا يتغير هذا الحكم حتى ولو طرأت ظروف من شأنها أن تخلع هذا النقل الصفة الدولية. ولا يهم شكل الاتفاق

سواء كان في صورة عقد واحد أو عقود متعددة ولا تأثير لجنسية أطراف التعاقد على¹ الصفة الدولية للنقل.

ثانياً: وجوب أن يكون النقل الجوي بمقابل

نصت الاتفاقية على اشتراط أن يكون كل نقل دولي للأشخاص والبضائع يتم على طائرة بأجر ولم تعرف الاتفاقية المقصود بالأجر، وقد عرفه الفقه والقضاء بكونه مكافئة أو مقابل للخدمة التي يؤديها الناقل بقدر الحصول على الربح، ويحدد المقابل مقدماً بحيث يصبح جزءاً من العقد ويستوي أن يكون نقداً أو عيناً ويستوي أن يقوم بدفعه المسافر شخصياً أو آخرين نيابة عنه.

فإذا انتفى عنصر الأجر اعتبر النقل بالمجان ولا يخضع لأحكام الاتفاقية إلا إذا قامت به أحد مؤسسات النقل الجوي، فتسري عليه أحكام الاتفاقية برغم من أنه بالمجان لأن مؤسسات النقل الجوي غالباً ما تقوم بذلك لغرض الدعاية كنقل شخصيات كبيرة في عالم السياسة والاقتصاد، فهو نقل تجاري لنشاطه مستندا إلى تنظيم سابق أو خطة موضوعة.

أما الناقل الوي فهو كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستثمار خط أو خطوط جوية لنقل الركاب أو البضائع أو البريد، والناقل المتعاقد هو الشخص الذي يكون طرفاً في عقد نقل خاضع لاتفاقية وارسو ويبرم مع راكب أو شاحن أو شخص آخر يعمل لحساب أيهما، أما الناقل الفعلي من يقوم ببناء على تصريح من الناقل المتعاقد بعملية النقل.²

¹ عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص 36-37.

² مرجع نفسه، ص 38.

الفرع الثاني: النقل الجوي الغير خاضع لاتفاقية وارسو

بالإضافة إلى النقل الجوي المجاني الذي لا تقوم به إحدى مؤسسات النقل الجوي استبعدت اتفاقية وارسو الأصلية ثلاث صور من النقل الجوي من نطاق تطبيق أحكامها هي نقل البريد والنقل على سبيل التجارب الأولي والنقل في ظروف غير عادية.

لكن المادة 16 من برتوكول لاهاي لعام 1955 قد أسقطت صراحة الاستثنائين الأخيرين، وبالتالي صار النقل على سبيل التجارب الأولي والنقل في ظروف غير عادية خاضعين لأحكام اتفاقية وارسو. إلا أن هناك من الدول من انضمت إلى اتفاقية وارسو ولم تنضم إلى برتوكول لاهاي المعدل لها، ولذلك تظل هاتين الحالتين خارجتين عن نطاق تطبيق أحكام الاتفاقية بالنسبة لها ولذلك يتعين العرض لكافة الاستثناءات التي تضمنتها اتفاقية وارسو.

اتفاقية وارسو لا تسري على النقل الجوي، فهي لا تسري كما سبق القول على النقل الجوي الداخلي الذي يظل محكوما بالقانون الوطني للدولة التي تم على إقليمها، وإذا كان عدم خضوع النقل الجوي الداخلي لاتفاقية وارسو أمرا منطقيا حيث كان الهدف الرئيسي من هذه الاتفاقية هو توحيد بعض قواعد النقل الجوي فإن أحكام الاتفاقية لا تسري بالضرورة على نقل جوي دولي فيستثني المشرع الدولي الثلاث أنواع التي ذكرناها في السابق وسنتطرق لها بالتفصيل.¹

أولا: بالنسبة لنقل البريد

نصت المادة 2 الفقرة الثانية من اتفاقية وارسو على أنه "يستثنى من أحكام هذه الاتفاقية النقل الذي يتم طبقا لاتفاقية البريد الدولية".

¹ بوسعد سعيداني، مرجع سابق، ص 35.

ولا يخضع نقل البريد الذي تم وفقا لاتفاقية البريد الدولية لأحكام اتفاقية وارسو لتقادي كما قد ينشأ من تعارض وتنازع بين أحكام الاتفاقية وأحكام الاتفاقية الدولية الخاصة بالبريد.

ولقد عدلت المادة الثانية من بروتوكول لاهاي هذه الفقرة الواردة باتفاقية وارسو التي صار نصها "لا تسري الاتفاقية على نقل البريد والطرود البريدية" وبالتالي لم يعد الاستثناء مقصورا على نقل البريد الذي تم طبقا لاتفاقيات البريد الدولية بل امتد إلى كافة صور نقل البريد سواء تمت طبقا للاتفاقية الدولية المذكورة أم لا.

ثانيا: بالنسبة للنقل على سبيل التجارب الأولي

نصت المادة 34 من اتفاقية وارسو الأصلية على أنه "لا تسري أحكام هذه الاتفاقية على النقل الجوي الذي تتولاه مؤسسات الملاحة الجوية على سبيل التجارب الأولي بقصد إنشاء خطوط ملاحية جوية منتظمة..." حيث كان إنشاء الخطوط الجوية وافتتاحها امرا بالغ الصعوبة يتحمل عنه الناقل الجوي مخاطر جسيمة، وذلك عند توقيع اتفاقية وارسو عام 1929، لذلك ارتأت الجماعة الدولية لعدم إخضاعه لأحكام اتفاقية وارسو تشجيعا لحركة اكتشاف خطوط الطيران الجديدة.

وباعتبار النقل على سبيل التجارب الأولي الغير خاضع لأحكام الاتفاقية استثناءا فلا بد من تفسيره تفسيراً ضيقاً فيكون النقل الجوي متعلقاً بالمحاولات التجريبية إذا كان لإنشاء خط جوي لم يطرقه الطيران التجاري من قبل، أما إذا كان الخط الجوي قد سبق تمهيده من قبل ولو منذ فترة طويلة فلا تكون بصدد نقل على سبيل التجارب الأولي بمرور عدم إخضاعه لأحكام اتفاقية وارسو، وفي حالة الشك تنطبق أحكام الاتفاقية ويقع على عاتق من يتمسك بتطبيق هذه الأحكام إثبات توافر شروط تطبيقها.¹

¹ هاني دويدار، مرجع سابق، ص 188.

وعلى ذلك يجب أن نفهم عبارة التجارب الأولى على أنها محاولات التجريبية التي تقوم بها شركات أو مؤسسات الطيران لإنشاء خط جوي جديد بما يكشف ذلك بضرورة من صعب فنية في اكتشاف المجهول سواء من حيث المناطق والتضاريس الجغرافية التي يمر الخط الجوي فوقها وزوايا الارتفاع والتحليق أو ظروف الأحوال الجوية.

ويجب أن يتعلق الأمر فعلا برحلات تجريبية وبعبارة أخرى لا تعتبر رحلات جوية لتجارب الأولى تلك الرحلات التي تقوم بها إحدى الشركات لتسيير طائراتها على خط جوي جديد كان قد مهد من قبل ولو لم يستعمل لمدة طويلة.

وتحديد عدد التجارب الأولى الكافية لاكتشاف الخط الجوي والتي يمكن أن تخرج من نطاق اتفاقية وارسو هو من الأمور التي تختص بها محكمة الموضوع على ضوء ما يطرح أمامها من وقائع، ومتى تعلق الأمر برحلات جوية دولية يتم على سبيل التجارب الأولى لافتتاح خط جوي جديد، خرجت من نطاق اتفاقية وارسو حتى ولو كانت الطائرة قد حملت خلال الرحلة ببعض الركاب أو البضائع.¹

ثالثا: بالنسبة للنقل الجوي في ظروف غير العادية

طبقا للشطر الثاني من المادة 34 من اتفاقية وارسو 1929 لا تسري أحكام هذه الاتفاقية "على عمليات النقل التي تتم في ظروف غير عادية خارجة عن كل عملية مألوفة في الاستغلال الجوي" وقد استبدلت المادة 16 من بروتوكول لاهاي 1955 المعدل لاتفاقية وارسو نص المادة 34 في هذا الصدد بالعبارة الآتية "لا تطبق أحكام المواد من 03 - 09 (من اتفاقية وارسو) المتعلقة بالمستندات النقل على عمليات النقل التي تتم في ظروف غير عادية لا تدخل في النطاق المألوف للاستغلال الجوي".

¹ بوسعد سعيداني، مرجع سابق، ص 36.

ويواجه نص الشرط الثاني من المادة 34 من اتفاقية وارسو المعدل بروتوكول لاهاي سنة 1959 عمليات النقل الجوي الدولي التي لو تركت وشأنها لخفضت لأحكام الاتفاقية، غير أنها لما كانت تتم في ظروف غير عادية تكتنفها المخاطر والصعاب أو هي ليست هي العمليات المألوفة في الطيران التجاري فإنها تخرج على هذا النحو من نطاق تطبيق اتفاقية وارسو سنة 1929. وربما قصد من وراء هنا النص استبعاد بعض عمليات النقل الجوي الدولي التي تتم على سبيل الأبحاث العلمية أو تلك العمليات التي ينبغي انقاذ السفن أو الطائرات اليت يتهددها خطر أو هلاك، أو عمليات النقل الجوي الخاصة وغير المألوفة في الاستغلال الجوي كأن توضع الطائرة تحت تصرف فرد للقيام برحلة دولية لسياحة أو لقضاء أشغاله.¹

المبحث الثالث: آثار عقد النقل الجوي

متى انعقد عقد النقل الجوي صحيحا يترتب عليه التزامات على كل من طرفيه وهي مرسل البضاعة أو الراكب من جهة والناقل من جهة أخرى، ويختلف موضوع النقل الجوي في عقد نقل الركاب عن موضوعه في عقد البضائع.

وسوف نتعرف في هذا المبحث لدراسة الالتزامات الناشئة عن عقد النقل الجوي في مطلبين، المطلب الأول تخصصه في الالتزامات الناشئة عن عقد نقل الأشخاص والمطلب الثاني في الالتزامات الناشئة عن عقد نقل البضائع.

المطلب الأول: الالتزامات الناشئة عن عقد نقل الأشخاص

عقد نقل الركاب من عقود المعاوضة الملزمة للجانبين وذلك أن النقل الجوي المقصود هو النقل الجوي التجاري، وفيه يقدم الناقل الجوي خدمة النقل مقابل الحصول على أجرة، ويرتب العقد التزامات عدة على عاتق طرفيه.

¹ أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص 260.

الفرع الأول: التزامات الراكب

يلتزم الراكب أو المسافر بثلاث التزامات وهي أداء أجرة النقل، اتباع تعليمات الناقل، حراسة الأمتعة التي يحتفظ بها معه أثناء النقل.

أولاً: التزام الراكب بدفع أجرة النقل

يلتزم الراكب بدفع أجرة النقل وهذا هو الالتزام الرئيسي الذي يقع على عاتقه، ولم تزود اتفاقية وارسو الناقل بأي دعوى قبل المسافر في حالة عدم قيام هذا الأخير بدفع أجرة النقل وتم يرجع في تنظيم هذا الأمر إلى القانون الوطني الواجب التطبيق، وطبقاً للمادة 262 من قانون التجارة الجديد للناقل حسب أمتعة الراكب ضماناً لأجرة النقل وغيرها من المبالغ المستحقة بسبب النقل.

ولناقل امتياز على الثمن الناتج من التنفيذ على هذه الأمتعة لاستيفاء جميع المبالغ المستحقة له بسبب النقل ويتبع في هذا الشأن إجراءات التنفيذ عن 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.

وتقضي المادة الثالثة فقرة أولى من الشروط العامة لنقل الركاب بعدم إمكان إصدار تذكرة سفر إلا إذا تم دفع قيمتها كاملة كما حددتها منظمة الياتا كما يحتفظ الناقل بالحق في رفض نقل أي مسافر و لا يكون حائزاً لتذكرة سفر قانونية.¹

ثانياً: التزام الراكب باتباع تعليمات الناقل

يضع الناقل عادة تعليمات محددة تأميناً لسلامة عملية النقل تراعي بها مصلحته ومصلحة الركاب عموماً لذا يلتزم الناقل بإحاطة الراكب علماً بتعليمات النقل، ومثلما يلزم

¹ محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 544.

الراكب بإتباع هذه التعليمات يلزم الناقل من جانبه بفرض احترامها على الركاب جميعا وبدون استثناء، وكل اتفاق خلاف ذلك لا ينتج أثره إلا بين الطرفين المتعاقدين حيث أن واسطة النقل تضم مجتمعا صغيرا من الركاب، ويعتبر التزام كل منهم بإتباع تعليمات النقل بمثابة حق يجوز التمسك به من قبل الآخرين، ولذلك نصت المادة 124 من قانون الطيران المدني الأردني على أنه "لا يكون الناقل مسؤولا إذا اضطر قائد الطائرة لإنزال أي راكب يخل بالنظام بها أو يمكن أم يشكل خطرا على سلامة الطائرة أو ركابها".¹

ثالثا: حراسة الأمتعة

والمقصود بذلك الأمتعة التي يحتفظ بها الراكب معه أثناء النقل ومنها الحيوانات المصاحبة له المرخص له للاحتفاظ بها معه، وليس المواد والحيوانات المسجلة والمسلمة إلى الناقل التي تخضع للأحكام الخاصة بنقل الشيء ويكون هذا الأخير لذلك هو الملزم بحراستها، ويسأل بالتالي عن هلاك البضائع في عقد نقل الأشياء، كما نصت على ذلك المادة 189 من اتفاقية وارسو في حين يلزم الراكب نفسه بحراسة الأمتعة التي يحتفظ بها معه والحيوانات المرخص له بنقلها، فلا يكون الناقل مسؤولا عن ضياع هذه الأمتعة أو هلاكها أو تلفها إلا إذا أثبت الراكب خطأ الناقل أو خطأ تابعيه، وهذا ما عبر عنه المشرع الأردني بقوله في المادة 78 من قانون التجارة "إن الأمتعة التي جرى قيدها تكمن موضوعا لعقد نقل يضاف إلى عقد نقل المسافر أما الأمتعة اليدوية فلا تدخل في العقد ولا يكون الناقل مسؤولا عنها إلا إذا أقام المتضرر البيئة على ارتكابه خطأ معيناً" بل ويعد الراكب هو المسؤول عما يلحق الناقل أو الغير من ضرر بسبب هذه الأمتعة والحيوانات دون أن يمنع ذلك الغير من مطالبة الناقل بتعويض عما أصابه من ضرر، وإن كان لهذا الأخير حق

¹ أكرم ياملكي، القانون الجوي، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1997، ص 116.

الرجوع على الراكب لاستعادة ما دفعه من تعويض كما نصت على ذلك المادة السادسة من الشروط العامة لاتحاد النقل الجوي الدولي (إياتا).¹

رابعاً: الالتزام بحجز مكان على الطائرة

نصت الشروط العامة (للإياتا) في إطار نقل الركاب على ما يلي: "لا يضمن الناقل أن يضع تحت تصرف الراكب مقعداً محدداً في الطائرة ما لم يكن هناك اتفاق خاص على ذلك". ويقصد بالاتفاق الخاص هو التزام المسافر بحجز مكان له في الطائرة مسبقاً، وذلك لأن كل طائرة مرتبطة بحمولة معينة لا يمكن تجاوزها حرصاً على سلامة الرحلة الجوية حيث أن اقتناء التذكرة لا يعطي للمسافر الحق تلقائياً في السفر.²

الفرع الثاني: التزامات الناقل

هناك مجموعة من الالتزامات يتحمل بها الناقل الجوي في مواجهة المسافرين تنشأ عن عقد النقل أو تعتبر من مستلزماته وفقاً للقانون والعرف والعدالة.

أولاً: يلتزم الناقل بمجرد إبرام عقد النقل بتزويد المسافر بتذكرة سفر مشتملة على البيانات الإلزامية المتطلبة قانوناً، ويتعين عليه أن يحررها بخط مقروء ويسلمها إلى المسافر قبل الرحيل بوقت كافي يسمح لهذا الأخير بمعرفة شروط النقل الذي ينوي القيام به واتخاذ الإجراءات اللازمة لحماية نفسه إذا ما قدر ذلك.³

ثانياً: يلتزم الناقل بتوصيل المسافر وأمتعته إلى المكان الذي يقصده، وربما كان هذا الالتزام هو جوهر عقد نقل الأشخاص الجوي، إذ يلتزم الناقل الجوي بتوصيل المسافر سليماً

¹ أكرم ياملي، مرجع سابق، ص 117.

² زبيدة لقرادة، مسؤولية الناقل الجوي في حالة وقوع حادث (حادثة تمنراست)، (رسالة ماجستير غير منشورة)، فرع العقود والمسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2011، ص 21.

³ محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 543.

ومعافى هو وأمتعته وفي الميعاد إلى المكان الذي ابتغاه عندما ارتبط وإياه يعقد النقل، ويقع على عاتق الناقل الجوي بهذا الصدد الالتزام المعروف بالالتزام السلامة وهو الذي تدور من حول أحكام مسؤولية الناقل الجوي، ويجب عليه وفقا لحكم المادة 126 من قانون الطيران المدني التحقق من استيفاء الركاب والبضاعة لمستندات ووثائق الدخول.

ثالثا: يقع على كاهل النقل الجوي بعض الالتزامات الثانوية أهمها توفير حد أدنى من الراحة للمسافر وتقديم وجبات الطعام الكافية واللازمة كلما استلزمت طبيعة الرحلة ذلك، كما يقع عليه التزام السهر على راحة الركاب في حالة اضطراب الطائرة للبقاء فترة من الوقت في أحد المراسي الجوية لإصلاح عطب بها أو للانتظار لحين تحسن الأحوال الجوية، كما يجب أن يهيئ لهم مكانا مناسباً للمبيت كلما لزم الأمر.¹

رابعا: يكون الناقل مسؤولاً عن الفرد الذي يقع في حالة وفاة الراكب أو أدى أذى يلحق به وذلك بشرط أن تكون الواقعة التي تولدت عنها الوفاة أو الأذى البدني قد وقعت على متن الطائرة أو في أثناء أي عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم فقط، ومع ذلك لا يعتبر الناقل مسؤولاً عن ذلك إذا كانت الوفاة أو الأذى البدني قد نتج عن حالة الراكب الصحية فقط.

خامسا: يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي يقع في حالي تحطيم أو ضياع أو تلف الأمتعة وذلك بشرط أن تكون الواقعة التي نتج عنها التحطيم أو الضياع أو التلف وقعت فقط على الطائرة أو أثناء أي عملية من عمليات الصعود أو الإنزال أو خلال أي فترة تكون فيها الأمتعة في حراسة الناقل. ومع ذلك فلا يعتبر الناقل مسؤولاً إذا كان الضرر ناتجا فقط عن نوع الأمتعة أو عيوب طبيعية خاصة بها.²

¹ أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص 292.

² عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص 56.

المطلب الثاني: الالتزامات الناشئة عن عقد نقل البضائع

عقد نقل البضائع هو من عقود المعاوضة الملزمة لجانبين وذلك أن النقل الجوي المقصود هو النقل الجوي التجاري، وفيه يقدم الناقل الجوي خدمة لنقل مقابل الحصول على أجر، وينشأ عن عقد نقل البضائع التزام على عاتق المرسل والمرسل إليه.

الفرع الأول: التزامات المرسل

يلتزم المرسل بتسليم البضاعة المراد نقلها إلى الناقل ولا يعني ذلك أن التسليم يعد شرطاً لانعقاد العقد، فعقد النقل لا يعدو وأن يكون عقداً رضائياً وما التسليم إلا شرطاً لتمكين الناقل من البدء في تنفيذ أحد الالتزامات التي يلقيها عقد النقل على عاتقه، وهو الالتزام بنقل البضاعة من مكان إلى آخر ولا يتصور تنفيذ مثل هذا الالتزام إلا إذا كان الناقل في وضع يتمكن معه من ممارسة الحراسة المادية على البضاعة ولا يتحقق ذلك إلا بالتسليم.

كما يلتزم المرسل أيضاً بدفع أجره النقل وهنا التزامه رئيسي ولا يسقط هذا الالتزام بقبول المرسل إليه للبضاعة وبصفته مسؤولاً عن دفع أجره النقل لأن المرسل إليه يدخل في الدين على المدين الأول، أي المرسل ولا يحل محله ولا يدخل ضمن أجره النقل - طبقاً لنصوص الفقرة الرابعة من المادة السادسة من شروط إليات الخاصة بنقل البضائع- والمصروفات الإضافية التي يجب أن يدفعها المرسل في مقابل خدمات الإيداع والتأمين أو أي مصروفات أخرى يدفعها الناقل الجوي أو تابعوه وتكون ضرورية لنقل البضاعة.¹

ولضمان دفع شروط النقل تقرر شروط الإليات أنه يمكن للناقل الجوي أن يشترط تقديم مبلغ على سبيل كفالة الأجرة ويتوازى مع مقدارها، كما تقرر له حق تتبع البضاعة وبيعها في المزاد العام في حالة عدم دفع الأجرة. وبديهي أن يتم التنفيذ حق التتبع وآثاره لحق الامتياز وبيع البضاعة طبقاً لأحكام القانون الداخلي للدولة التي تتم على إقليمها هذه الإجراءات،

¹ فريد العريني، مرجع سابق، ص 173.

كذلك يقع على كاهل المرسل التزامات أخرى تحتمها اتفاقية وارسو سنة 1929 أو شروط الإياتا أو قوانين ولوائح دولة مطار القيام إذ يلتزم المرسل بتحرير خطاب النقل الجوي متضمنا بيانات كاملة وصادقة عن البضاعة، وعليه أن نسلم البضاعة مغلقة ومحكمة الربط كلما استلزمت طبيعتها ذلك.

كذلك يقع على عاتق الالتزام باحترام القوانين ولوائح دولة مطار القيام ودولة مطار الوصول كالتزامه بالقيام بالإجراءات المدنية والجمركية اللازمة لتصدير البضاعة ودفع الرسوم المقررة.¹

الفرع الثاني: التزامات المرسل إليه

المرسل إليه ليس طرفا في عقد النقل المنعقد ما بين المرسل والناقل ومن المبادئ العامة في الالتزام أن العقد لا يرتب التزاما في ذمة الغير، ولكن يجوز أن يكسبه حقا أي أن آثار العقد تتصرف إلى طرفيه وعلى الرغم من أن المرسل إليه ليس طرفا في العقد إلا أنه يلتزم اتجاه الناقل بدفع أجرة النقل وله الحق في مطالبة الناقل بتسليم البضاعة وفي الرجوع عليه بالتعويض في حالة الهلاك أو التأخير. وانعقد بإجماع الفقه على سريان شروط العقد على المرسل إليه وأن له حق مباشر قبل الناقل يستطيع مطالبته به ومن ثمة فالمرسل إليه لا يعد من الغير بالنسبة إلى شروط العقد.²

هذا وأن أهم التزام يقع على عاتق المرسل إليه هو تسلم الشيء محل النقل، والتزامه بالتسليم هذا يقابل التزام الناقل بالتسليم. وقد نصت المادة 66 من قانون النقل العراقي على أن "على المرسل إليه سلم الشيء بعد أن يضعه الناقل تحت تصرفه في الميعاد الذي عينه له وإلا التزام بمصروفات المخزن، والناقل بعد انقضاء هذا الميعاد أن ينقل الشيء إلى محل

¹ أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص 288.

² عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص 48.

المرسل إليه مقابل أجرة إضافية". وأخيراً لا بد من الإشارة ثانية إلى أنه وإن كان الأصل أن يلتزم المرسل بدفع أجرة النقل وغيرها من المصروفات المستحقة للناقل فإن بالإمكان أن يتفق على أن يتحملها المرسل إليه رغم كونه طرفاً مباشراً في العقد، ولكن هذا الاتفاق كما سبق وأن بينا لا يبرأ المرسل من التزامه قبل الناقل فيكون والمرسل إليه مسؤولين عن دفع الأجرة وغيرها من المصروفات المستحقة له بالتضامن وهذا ما نصت عليه المادة 60 من قانون النقل العراقي.¹

¹ اكرم ياملكي، مرجع سابق، ص 138، 139.

الفصل الثاني:

مسؤولية الناقل الجوي

الفصل الثاني: مسؤولية الناقل الجوي

تبدأ مسؤولية الناقل في وقت تسلمه البضاعة من قبل المرسل، وتنتهي بتسليمها للمرسل إليه عند الوصول، وبالتالي لا يعتبر الناقل مسؤولاً عن ضرر أصابها إذا كان سببه سابقاً على تلقيه البضاعة، أو لاحقاً على استلام المرسل إليه لها فعلاً أو حكماً، وهذا الالتزام من قبل الناقل يفرض عليه بمقتضى عقد النقل تحقيق غاية متمثلة في نقل البضاعة من مكان القيام إلى مكان الوصول المتفق عليه، وتسليمها إلى المرسل إليه في الميعاد المحدد كاملة سليمة خالية من أي تلف أو عيب، فإذا لم تتحقق هذه الغاية المقصودة، أي بمجرد هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخر في تسليمها، اعتبر في هذه الحالات الناقل مخطئاً ومسؤولاً، لأنه اخل بالالتزام رتبة عقد النقل، وإخلاله هذا موجب للمسؤولية التعاقدية، ويلتزم بالتعويض عما أحدثه خطأه من ضرر ما لم يثبت أن عدم التنفيذ يرجع لسبب أجنبي لا يد له فيه، كقوة قاهرة، أو حادث فجائي، أو خطأ المرسل أو المرسل إليه، أو عيب في المنقول.

من هنا قسمنا هذا الفصل إلى ثلاث مباحث، تناولنا في المبحث الأول أساس مسؤولية الناقل الجوي وتطوره، وفي الثاني حالات مسؤولية الناقل الجوي أما في الثالث فقد تطرقنا إلى استبعاد مسؤولية الناقل الجوي.

المبحث الأول: نطاق مسؤولية الناقل الجوي وتطوره

من خلال هذا المبحث نبين الأساس القانوني الذي تقوم عليه مسؤولية الناقل الجوي من جهة ومراحل تطور مسؤولية الناقل الجوي من جهة أخرى.

المطلب الأول: أساس مسؤولية الناقل الجوي

من أجل تحديد أساس مسؤولية الناقل الجوي يميز المشرع التجاري بين ثلاث صور للمسؤولية: المسؤولية الناشئة عن عقد النقل الجوي التجاري، المسؤولية عن هلاك أو إتلاف الأمتعة الخفيفة، المسؤولية الناشئة عن عقد المقل الجوي المجاني.

الفرع الأول: أساس المسؤولية الناشئة عن عقد النقل الجوي التجاري

طبقاً للقواعد العامة للالتزامات والعقود تكون مسؤولية الناقل الجوي في مواجهة متلقي خدمة النقل مسؤولية عقدية، إذ أنها تنشأ عن إخلال الناقل بتنفيذ التزاماته الناشئة عن عقد النقل.

ويلاحظ من جهة أنه في حالة وفاة المسافر يجوز لورثته إثارة مسؤولية الناقل الجوي ليس فقط للمطالبة بالتعويض عن الأضرار التي لحقت لمورثهم عن الأضرار التي لحقت بهم بصفة شخصية لذلك حرص المشرع التجاري على سريان أحكام المسؤولية المحدودة أياً كان الأساس الذي تقوم عليه دعوى المسؤولية وأياً كانت صفة الخصوم أو عددهم أو مقدار ما يطلبون من تعويضات ومن جهة أخرى تثبت للمرسل إليه الحقوق الناشئة عن النقل متى قبل هذه الحقوق صراحة أو ضمناً وبالتالي فإنه يستطيع إثارة مسؤولية الناقل العقدية رغم أنه لم يكن طرفاً متعاقداً مع الناقل على إنجاز نقل البضائع.¹

ويسأل الناقل الجوي عن إخلاله بالالتزام بتحقيق نتيجة وهو الالتزام بضمان سلامة المسافر أو الالتزام بوصول الأمتعة والبضائع كاملة وسليمة وفي الميعاد، ويتضح ذلك من نص المشرع التجاري على عدم جواز نفي المسؤولية إلا بإثبات الناقل القوة القاهرة أو العيب الذاتي في البضائع أو خطأ المرسل أو المرسل إليه أو الراكب، وجميع هذه الأسباب لنفي

¹ هاني دويدار، مرجع سابق، ص 283.

المسؤولية هي تطبيقات لسبب الأجنبي التي من شأنها نفي رابطة السببية بين عدم تحقيق النتيجة بفعل الناقل والضرر الذي يلحق متلقي خدمة النقل.

الفرع الثاني: أساس المسؤولية عن نقل الأمتعة الخفيفة

ويتضح من ذلك أن مسؤولية الناقل الجوي عن الأمتعة الخفيفة ليست مسؤولية مفترضة، وإنما هي مسؤولية قائمة على خطأ واجب إثباته ويعد ذلك محض تطبيق للقاعدة العامة في المسؤولية العقدية التي يجب على المدعي فيها إثبات عناصرها من خطأ وضرر وعلاقة سببية بين الخطأ والضرر.

والمثال على خطأ الناقل الجوي إصداره تعليمات بقبول اصطحاب المسافرين للأمتعة الخفيفة بما يجاوز الحد المسموح به طبقاً لشروط النقل وبما يحقق القواعد الخاصة بتحميل الطائرة، أما المثال على خطأ التابعين إهمال أحد أفراد الطاقم الجوي في معاونة أحد المسافرين في وضع أمتعته بالمكان المخصص لها في الطائرة مما أدى إلى إتلاف الأمتعة، ويراعى أن لقائد الطائرة ضماناً لسلامتها أن يقرر الأمتعة الخفيفة ويكون الناقل الجوي مسؤولاً عن هلاكها في هذه الحالة.¹

الفرع الثالث: أساس المسؤولية الناشئة عن عقد النقل الجوي المجاني

في مفهوم المشرع التجاري يكون النقل الجوي بالمجان إذا كان بدون أجر ولم يكن الناقل محترفاً للنقل، فإذا كان محترفاً اعتبر النقل غير مجاني ولو كان بغير أجر، ومؤدى ذلك اعتبار النقل الجوي تجارياً بمجرد مباشرته من قبل الناقل المحترف يستوي في ذلك أن يكون النقل مقابل أجر أو بدون أجر، ولقد تأثر المشرع المصري بحكم اتفاقية وارسو لعام 1929 التي تخضع لنقل المجاني الصادر عن مؤسسات النقل الجوي لأحكامها حتى لا

¹ هاني دويدار، مرجع سابق، ص 285.

يكون في الاتفاق على عدم استحقاق لأجرة ما يؤدي إلى التحايل على أحكام الاتفاقية واستبعاد تطبيقها على النقل.¹

ويترتب على احتراف الناقل تقديم خدمات النقل أن تبقى مسؤوليته قائمة على أساس إخلاله بالالتزام بتحقيق نتيجة سواء تقرر للناقل أجرة مقابل النقل أو لم تكن أجرة النقل مقررة له.

أما إذا لم يكن الناقل محترفاً لخدمات النقل يجب التمييز بين فرضين:

أولاً: هو الاتفاق على النقل مع المسافر أو المرسل مقابل أجرة وفي هذا الفرض يأخذ عقد النقل حكم النقل التجاري وبالتالي يسأل الناقل عن عدم تحقق النتيجة المرجوة من إنجاز عملية النقل.

ثانياً: هو الاتفاق على النقل مع المسافر أو المرسل بالمجان أي دون مقابل وفي هذا الفرض لا يكون الناقل الجوي مسؤولاً إلا إذا أثبت طالب التعويض أن الضرر نشأ عن خطأ صدر من الناقل أو من أحد تابعيه أو وكلائه ومعنى ذلك أن مسؤولية الناقل تقوم على أساس الخطأ الواجب إثباته وليس على أساس افتراض مسؤولية الناقل الجوي.

ولا يحول اشتراط إثبات خطأ الناقل أو خطأ أحد تابعيه أو وكلائه دون إمكانية تمسك هؤلاء بأحكام المسؤولية المحدودة، وتجدر الإشارة في هذا الصدد أن يكفي في الخطأ الصادر عن الناقل أو تابعه أو وكيله أن يكون خطأ يسيراً أو خطأ جسمياً في القواعد العامة للمسؤولية المدنية.²

¹ نبيل اسماعيل عمر، الوسيط في قانون المرافعات المدنية والتجارية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1999، ص 439.

² مرجع نفسه، ص 440.

المطلب الثاني: تطور مسؤولية الناقل الجوي

لما كان النقل الجوي يتسم بالطابع الدولي ظهرت الحاجة إلى ضرورة وجود حلول قانونية دولية موحدة لحكم المسائل التي يثيرها حتى لا يتغير النظام القانوني الذي تخضع له هذه المسائل ولقد تحقق ذلك بمقتضى عدة اتفاقيات كان أولها اتفاقية وارسو وصولاً إلى برتوكول مونتريال.

الفرع الأول: مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية وارسو

لقد قضت هذه الاتفاقية على الاختلاف والتباين بين الأنظمة القانونية المختلفة الحاكمة لمسؤولية الناقل الجوي فوضعت لهذه المسؤولية نظاماً موحداً هدفت من ورائه إلى إقامة التوازن بين المصالح المتعارضة لناقلين الجويين من ناحية ولمستعملي الطائرة من ناحية أخرى ويقوم هذا النظام على مبادئ ثلاثة:

أولاً: تقوم مسؤولية الناقل الجوي على أساس الخطأ المفترض بمعنى أن المسافر أو الشاحن لا يلتزم 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 كل الاحتياطات الضرورية لتجنب وقوع الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها.

ثانياً: مراعاة لمصلحة الناقلين خففت الاتفاقية من حدة قرينة الخطأ عن طريق تحديدها لتعويض الذي يلتزم به الناقل في مواجهة كل راكب.

ثالثاً: حتى لا يتمكن الناقل من التهرب من المسؤولية عن طريق الإعفاء منها أو تحديدها بمبلغ تافه، أبطلت الاتفاقية بطلاناً مطلقاً الشروط التي تهدف إلى إعفاء الناقل من المسؤولية وتلك التي ترمى إلى وضع حد لتعويض أقل من الحد الذي قرره المادة (23).

ولا يستفيد من هذا النظام إلا الناقل حسن النية إما إذا أثبت سوء نيته امتنع عليه الاستفادة من الحد الأقصى لتعويض الذي وضعته الاتفاقية وامتنع عليه كذلك التمسك بالإعفاء من المسؤولية عم طريق إقامة الدليل على أنه هو وتابعيه قد اتخذوا كل الاحتياطات الضرورية لتجنب وقوع الضرر أو كان من المستحيل عليها اتخاذه.¹

الفرع الثاني: مسؤولية الناقل الجوي وفقا لبرتوكول لاهاي

إن نظام المسؤولية الذي جاءت به اتفاقية وارسو يعد ضمانا لمصالح الناقلين الجويين، إذ تحددت مسؤوليتهم بمبلغ نقل عن تلك المبالغ التي يتكبدها ضحايا وسائل النقل الجوي فعلا في الوقت الذي تناقصت فيه الأخطاء الجوية بسبب تطور التكنولوجيا في مجال الطيران.²

وقد تم تعديل اتفاقية وارسو 1929 في برتوكول لاهاي 1970 إلا أنه بقيت مصالح الناقلين الجويين تغلب على مصالح المسافرين أو المرسلين، حيث بقي الخطأ المفترض هو أساس المسؤولية في البرتوكول على الرغم من اقتراح الوفد الهولندي آنذاك صيغة بديلة للمادة (20) والتي تقيم المسؤولية على أساس الخطأ الموضوعي وكانت الصيغة كما يلي: "لا يكون الناقل مسؤولا إذا لم يحصل الضرر بسبب خطأه أو خطأ أحد متابعيه". وقد أيدت عدى وفود هذه الصيغة ولاسيما الوفد الفرنسي وحجتهم كانت على أساس أن مفهوم الخطأ أصبح واضحا بما فيه الكفاية، ولا يتمكن الناقل من إعفاء نفسه من المسؤولية عن الضرر الناجم عن الحادث إلا إذا أثبت أنه لم يرتكب هو ولا أحد متابعيه أي خطأ ولكن لم تحظى هذه الصيغة المقترحة بموافقة بقية الوفود لاسيما الوفد الأمريكي، فظلت المادة (20) على حالها دون تعديل وبقي الخطأ المفترض هو أساس المسؤولية.

¹ فريد العريني، مرجع سابق، ص 185.

² راضي عيسى غسان، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم، دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2011، ص 83.

وقد أجاز البرتوكول - في المادة الثانية عشرة منه - للناقل الجوي أن يشترط إعفاء نفسه من المسؤولية في حالة ضياع البضاعة أو أي ضرر كما جاء البرتوكول 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، كل ما لم يكن إلا انتصاراً للناقلين الجويين على حساب المسافرين أو المرسلين.¹

الفرع الثالث: مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لبرتوكول جواتيمالا

لقد فرق برتوكول جواتيمالا سنة 1971 بشأن طبيعة مسؤولية الناقل الجوي الدولي في نقل الأشخاص وأمتعتهم بين أمرين:

أولاً: بالنسبة لوفاة المسافر أو إصابته بأي أذى جسماني آخر أو ضياع وتلف حقائبه ويبيّن نص المادة (4) من البرتوكول أن مسؤولية الناقل الجوي أصبحت تركز بهذا الخصوص على أساس فكرة المخاطر وتحمل التبعية، أي تعتبر مسؤولية موضوعية أو مطلقة تتعدّد على رأس الناقل الجوي بقوة القانون ولا يستطيع التحلّل من المسؤولية أو التخفيف منها لسببين فقط أولهما يرجع إلى الحالة الصحية للراكب والتي يجب أن تكون السبب الوحيد فيما لحق به من أضرار، والثاني بالنسبة لتأخير المسافر وتأخير حقائبه، وهنا ظلت طبيعة مسؤولية الناقل الجوي كما هي في اتفاقية وارسو سنة 1929 أي مسؤولية تعاقدية.²

¹ ربيضي عيسى غسان، مرجع سابق، ص 84.

² أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص 304.

أما بالنسبة لنقل البضاعة فيبدو أن مسؤولية الناقل الجوي ظلت كما هي في اتفاقية وارسو سنة 1929 أي مسؤولية تعاقدية تقوم على قرينة الخطأ المفترض، بحيث تتعد بمجرد الإخلال بسلامة البضاعة أو في حالة تلفها أو هلاكها أو تأخيرها ما لم يثبت الناقل الجوي أنه وتابعيه قد اتخذوا كافة التدابير الضرورية لتفادي ذلك.

وهكذا استقر المقام بالنسبة لمسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص لتصبح مسؤولية موضوعية مبناهما فكرة المخاطر وتحمل التبعية، ولقد تطابقت بهذا التطور مع مسؤولية مستغل الطائرة عن الأضرار التي تحدثها على السطح.¹

الفرع الرابع: مسؤولية الناقل الجوي في برتوكول مونتريال الرابع لسنة 1975

نصت المادة الرابعة من برتوكول مونتريال الرابع لسنة 1975 على أن: "مسؤولية الناقل على الأضرار التي تصيب البضاعة نتيجة هلاكها أو تلفها أو ضياعها دون أن يستطيع الناقل التحلل من المسؤولية إلا إذا أقام الدليل على أن سبب الضرر كان أحد الأسباب التالية:

- 1- طبيعة البضاعة أو عيبها الذاتي.
- 2- سوء التغليف الراجع إلى شخص آخر غير الناقل أو أحد تابعيه.
- 3- أعمال الحرب أو النزاع المسلح.
- 4- عمل صادر عن السلطة العامة ذات الصلة بالبضاعة من حيث دخولها أو خروجها من المطار أو أثناء عبورها به".²

¹ أبو زيد رضوان ، مرجع سابق، ص 306.

² ريضي عيسى غسان، مرجع سابق، ص 88.

من هذه المادة يتضح أن مبدأ المسؤولية الموضوعية للناقل الجوي الذي يتم العمل به في اتفاق مونتريال لسنة 1966 بالنسبة للأشخاص والأمتعة فإنه يطبق أيضا على البضائع. وبالتالي فإن مسؤولية الناقل الجوي أصبحت مسؤولية موضوعية - بغض النظر عن ماهية عقد النقل - قائمة على أساس فكرة الخطر وتحمل التبعية، بحيث لا يستطيع الناقل التخلص من المسؤولية إلا إذا أثبت أن الضرر يرجع إلى أحد الأسباب سالفه الذكر.

إلا أن هذا لا يعني أن طبيعة مسؤولية الناقل الجوي قد توحدت، لذا يجب السريان هذا المبدأ الذي أتى به برتوكول مونتريال الرابع أن تكون الدولة التي انضمت وصادقت على برتوكول جواتيمالا تكون مسؤولية الناقل الجوي فيها تعاقدية مبناهما الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس. وأما الدولة التي قد انضمت إلى اتفاق مونتريال لسنة 1966 فإن مسؤولية الناقل الجوي فيها تكون مسؤولية موضوعية في كل حالات الضرر متى كانت نقطة المغادرة أو الهبوط في أراضي الولايات المتحدة الأمريكية، وأما إذا انضمت الدولة إلى برتوكول مونتريال الموقع في سنة 1975 فإن المسؤولية فيها تكون موضوعية في كل حالات الضرر عدا التأخير.¹

وهكذا أصبحت مسؤولية الناقل الجوي بمقتضى اتفاقية وارسو بعد التعديلات العديدة التي أدخلت عليها مسؤولية موضوعية قائمة على أساس الخطر، وتقلصت المسؤولية عن الخطأ المفترض ولم يعد لها أي تطبيق إلا في حالة واحدة هي المسؤولية عن التأخير في نقل الركاب والأمتعة والبضائع.

¹ أحمد عبد الفضيل محمد، القانون الخاص الجوي، مكتبة دار الجلاء، ص 313.

المبحث الثاني: حالات مسؤولية الناقل الجوي

تواجه اتفاقية وارسو لعام 1929 حالات رئيسية لمسؤولية الناقل الجوي هي حالات الأضرار البدنية التي تصيب المسافرين وحالات التلف أو الضياع التي تصيب البضائع أو الأمتعة وأخيرا حالة التأخير في تنفيذ عقد النقل الجوي.

المطلب الأول: المسؤولية من الأضرار البدنية

تنص المادة 17 من اتفاقية وارسو على أنه: "يسأل الناقل عن الضرر الذي يقع في حالة الوفاة أو الجرح أو أذى آخر يلحق المسافر إذا وقع الحادث الذي نجم عنه ضرر على متن الطائرة أو في أثناء عملية الصعود أو النزول".

وهذا النص يترتب على عاتق الناقل الجوي التزاما بضمان السلامة¹ وهو التزام ببذل العناية والمشرع الجزائري لم يشر إلى هذا الالتزام ولكن يمكن استخلاصه من المادة 145 من قانون (98-06) التي تنص: "الناقل الجوي يعتبر مسؤولا عن الخسائر والأضرار التي يصاب بها شخص منقول، وبالنظر ذلك للمادة 01/148 وهي تقابل المادة 1/20 من اتفاقية وارسو المعدلة لبرتوكول لاهاي 1955 تقر بأن الناقل ملزم ببذل عناية فقط يقدم الدليل على أنه هو ومندوبوه قاموا بالإجراءات الضرورية لتفادي الخسارة أو استحالة اتخاذهم ذلك فهي قرينة بسيطة قابلة لإثبات العكس".² ولكن خطأ الناقل مفترضا فتخور مسؤوليته لمجرد حدوث الوفاة والإصابة إلا أن الناقل يستطيع دفع هذه المسؤولية عن طريق إثبات أنه وتابعوه قد اتخذوا كل الاحتياطات لتوقي الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذه.³

¹ رفعت الفخري، الوجيز في القانون الجوي، جامعة عين الشمس، القاهرة، ص 135.

² مرجع نفسه، ص 136.

³ محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص 105.

الفرع الأول: وقوع الحادث

لم تحدد اتفاقية وارسو ما المقصود بالحادث أو الواقعة الناتجة عن عملية النقل بمعنى أنها ترتبط باستغلال الطائرة وتنشأ عنها، ووفقا لهذا التعريف يشمل الحادث انفجار الطائرة أو ارتطامها بالأرض أو بسفينة أو طائرة أخرى في الجو سواء كان ناشئا عن عطل بالطائرة أو خطأ في القيادة أما إذا كان الغرض ناشئا عن شجار بين اثنين من المسافرين فلا يمثل هذا الشجار حادثا يرتب المسؤولية على عاتق الناقل.¹

ولقد فسر الفقه الحادث تفسيراً شيقاً فربطه بالاستغلال التام للطائرة وذهب بعضهم إلى حصر الحادث على الحالة التي تعطب الطائرة فتسقط فيصاب فيها الركاب والطاقم أو الغير بالضرر، أما التعبير الموسع فالحادث الجوي يشمل كل واقعة يترتب عليها شخص راكب، بل أنه كل تأثير فجائي لعامل خارجي يترتب عنه ضرر قد يكون متصلاً بمشروع النقل أو خارجياً عنها.

أما فيما يخص قانون الطيران المدني الجزائري فلا نجد اصطلاح الحادث إذ تنص المادة 145 منه على: "ان الناقل الجوي مسؤول عن الخسائر والأضرار التي يصاب بها الشخص المنقول شريطة أن يكون سبب تلك الخسارة أو الجرح قد حدث على متن الطائرة". من خلال ذلك يمكن القول أن المشرع الجزائري اتجه في الأول للتفسير الضيق للحادث لأنه تكلم عن السبب المفضي إلى الضرر إذ يجب أن يكون هذا السبب متعلق وحدث على متن الطائرة وهذا ما يفسره المشرع الذي اتبع التفسير الضيق وهو يتلائم وأساس مسؤولية الناقل باعتبارها قائمة على أساس الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس.²

¹ هاني دويدار، مرجع سابق، ص 386.

² محمد دمانة، دفع المسؤولية المدنية للناقل، (رسالة دكتوراه غير منشورة)، القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم الإسلامية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2011، ص 120.

الفرع الثاني: وقوع الحادث في فترة النقل الجوي

تنص المادة 17 من اتفاقية وارسو أن الناقل يكون مسؤولاً متى وقع الحادث على متن الطائرة أو في أثناء عمليات الصعود أو الهبوط والهدف من وراء ذلك هو حماية المسافرين من مخاطر الطيران، وهذا يتفق ما ذهب إليه المشرع الجزائري في المادة 145، فالالتزام يستمر طول الرحلة الجوية وبعد الهبوط وحتى اللحظة التي ينهي فيها الناقل توصيل المسافرين إلى مباني مطار الوصول ولا تخضع العمليات السابقة أو التالية لأحكام اتفاقية وارسو مثل عملية تسجيل أو سحب الأمتعة أو الإجراءات الجمركية ولكنها تخضع لأحكام القانون الوطني الواجب التطبيق.¹

الفرع الثالث: الضرر الذي يصيب الركاب

إذا اجتمع الشرطان السابقان عد الناقل مخلاً بالالتزاماته بضمان السلامة، ولكن مسؤوليته لا تتعد إلا إذا أدى هذا الإخلال إلى إلحاق الضرر بالراكب، ولم توضح الاتفاقية المقصود بالضرر كما أنها لم تبين نوع الضرر الذي يتعين أخذه في الاعتبار عند تقرير مسؤولية الناقل الجوي والرأي المستقر على وجوب الرجوع إلى القوانين الوطنية وتطبيق الحلول التي تقضي بها في هذا الصدد.

ولما كانت مسؤولية الناقل الجوي تعتبر وفقاً لأحكام القانون المصري مسؤولية عقدية فلا تعويض - وفقاً لأحكام هذا القانون- إلا أن الأضرار المتوقعة، اللهم إلا إذا كان الضرر يرجع إلى غش الناقل أو خطئه الجسيم ففي هذه الحالة يلتزم بتعويض جميع الأضرار التي لحقت بالراكب متوقعة كانت أو غير متوقعة. كما يلتزم الناقل أيضاً في القانون المصري بتعويض جميع الأضرار مادية كانت أم أدبية.²

¹ محمد دمانة، مرجع سابق، ص 121.

² محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 572.

المطلب الثاني: المسؤولية عن هلاك أو تلف الأمتعة أو البضائع

يشترط المشرع التجاري أن يكون الهلاك أو التلف قد نتج عن حادث يقع أثناء النقل الجوي ويثير تحديد مفهوم الحادث بمعرض المسؤولية عن الهلاك أو التلف ذات الإشكاليات التي يثيرها تحديد مفهومه في مجال المسؤولية عن الأضرار البدنية التي تلحق المسافرين أثناء النقل الجوي.

ويحدد المشرع التجاري فترة النقل الجوي للأمتعة والبضائع على نحو لا يختلف عن تحديدها بالنسبة إلى المسؤولية عن ضمان سلامة المسافرين، فالنقل الجوي يشمل الفترة التي تكون فيها الأمتعة أو البضائع في حراسة الناقل أو تابعيه داخل مطار القيام أو أثناء الطيران أو داخل مطار الوصول أو في أي مطار أو مكان آخر تهبط فيه الطائرة اختياريًا أو اضطرارًا.¹

إلا أن المشرع التجاري يضيف أن النقل الجوي لا يشمل الفترة التي تكون فيها الأمتعة أو البضائع محل نقل بري أو بحري أو نهري يقع خارج المطار إلا إذا كان النقل لازماً لشحن الأمتعة أو البضائع أو لتسليمها أو لنقلها من طائرة إلى أخرى تنفيذًا لعقد النقل الجوي، ويتضح من ذلك أن الناقل الجوي لا يسأل عن هلاك أو تلف الأمتعة أو البضائع إلا إذا كان ناشئًا عن حادث جوي مما يشمل الفترة التي يكون الناقل الجوي حارسًا للأمتعة والبضائع في مطار القيام وأثناء الرحلة الجوية وفي مطار الوصول دون إخلال بمسؤولية الناقل الجوي عنها حال وجود الطائرة في مطار أو مكان آخر تهبط فيه الطائرة اختياريًا أو اضطرارًا وعليه إذا كان النقل الجوي جزءًا من نقل مركب فإن الناقل الجوي لا يسأل بصفته هذه إلا عن الهلاك أو التلف الذي يلحق الأمتعة أو البضائع أثناء تنفيذ النقل الجوي.

¹ ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، دار النهضة العربية، القاهرة، ط2، 1996، ص

ويختلف الأمر إذا كان النقل غير الجوي تابعا لتنفيذ التزامات الناقل الجوي الناشئة عن عقد النقل الجوي فما استلزم شحن الأمتعة أو البضائع في مطار القيام نقلها برا إلى المطار، أو استلزم تسليمها في محل المرسل إليه نقلها نهرا من مطار الوصول، أو كان النقل ضروريا لانتقال الأمتعة أو البضائع من طائرة إلى أخرى تنفيذا لعقد النقل الجوي، يبقى الناقل الجوي مسؤولا عن الهلاك أو التلف الذي يلحق بالأمتعة أو البضائع أثناء التنفيذ الناقل الغير الجوي.¹

المطلب الثالث: المسؤولية على التأخير

من أهم العناصر في النقل الجوي كسب الوقت الذي ينفرد له الطائرة ويقع على عاتق الناقل الجوي التزام بالنقل في الميعاد المحدد، وتقوم مسؤوليته إذا ما أخل بتنفيذ هذا الالتزام على نحو يلحق الضرر بالمسافر أو الشاحن، وهذا الالتزام وفقا للقانونين الكويتي والأردني يعد التزاما بتحقيق نتيجة فبمجرد عدم حصول النتيجة والتي تتمثل في توصيل المسافر أو البضاعة إلى مكان الوصول في الميعاد المتفق عليه تتعدد مسؤولية الناقل الجوي إلا إذا أقام الدليل على أن ذلك يرجع إلى سبب أجنبي لا دخل إلى إرادته في حدوثه.

والالتزام بتحقيق النتيجة يكون في حالة الاتفاق سلفا على تنفيذ النقل في ميعاد محددة ولكن إذا تخلف 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 ثلاث شروط هي:

1- التأخير عن الميعاد.

¹ ثروت أنيس الأسيوطي، مرجع سابق، ص 107.

2- حدوث التأخير في فترة زمنية معينة.

3- الضرر.

الفرع الأول: التأخير في الميعاد

التأخير يعني مجاوزة الميعاد إذا كانت هناك مدة محددة سلفاً لتنفيذ عملية النقل، ورغم وضوح هذا المبدأ إلا أنه إثارة صعوبات ترجع إلى عاملين:

أ- أن الاتفاقية لا تضع معيار يمكن على ضوءه تحديد المقصود بتأخير الذي يؤدي إلى مسائلة الناقل الجوي.

ب- أن مبدأ المسؤولية عن التأخير لقي معارضة شديدة من الناقلين الجويين والاتحاد الدولي لمؤمني شركات الطيران بحجة أنه يؤدي إلى عرقلة الملاحة الجوية ويعرضها إلى الخطر، إذ أن تلك الملاحة مرتبهة بظروف مختلفة ليس في إمكان النقل الجوي السيطرة عليها كالظروف الخاصة بالجو فقد يسمح بالطيران أو لا تسمح وكالظروف الخاصة بقدرة الطائرة على حمل البضائع.¹

ولقد ظهر أثر هذه المعارضة في الشروط التي تدرجها شركات الطيران والتي تقضي بأنه ليس هناك اشتراط على إتمام النقل في مدة محددة وبأن ساعات الرحيل والوصول المبينة في جداول مواعيد الناقلين أو في أي وثائق أخرى لا تعتبر جزءاً من عقد النقل فكا هي إلا مؤشر تقريبي لمتوسط الوقت التي تستغرقه عملية النقل وأدت هذه الصعوبات إلى أن صار مبدأ المسؤولية عن تأخير مركزاً لصراع بين المصالح المتباعدة لمستعملي الطائرة والناقل الجوي، فمستعملو الطائرة يرغبون في التعويض عن التأخير، بينما يرغب الناقل الجوي في دفع أقل تعويض ممكن.

¹ عدلي أمير خالد ، أحكام مسؤولية الناقل الجوي، دار منشأة المعارض للنشر، 2000، ص 66.

ولقد ظهرت محاولات لغرض التوفيق بين هذه المصالح المتعارضة فذهبت إلى صحة شروط عقد النقل التي تقضي بعدم التزام الناقل 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 الضرر لم يقدم الدليل على أن التأخير يرجع إلى خطأ جسيم من جانب الناقل الجوي.

الفرع الثاني: حدوث التأخير في فترة زمنية معينة

إذا حصل تأخير أثناء فترة النقل الجوي فيسأل الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية وارسو وإن كان خارجها فيسأل طبقاً لقواعد الإسناد في قانون المحكمة المختصة بالفصل في النزاع.¹ 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 هذا التأخير أثناء الفترة الزمنية التي تمتد بين لحظة مغادرة الراكب تحت إمرة الناقل القاعدة المعدة لتدمع المسافرين بمطار القيام لتوجه إلى الطائرة المعدة لنقله وحتى لحظة تخلصه من وصاية الناقل الجوي بدخول مباني مطار الوصول.

الفرع الثالث: الضرر الناشئ عن التأخير

لكي يسأل الناقل عن التأخير لابد وأن ينشأ عن التأخير ضرر يصيب الراكب أو يلحق البضاعة ولم توضح الاتفاقية المقصود بالضرر أو نوعه، والرأي مستقر على الرجوع إلى القوانين الوطنية.²

¹ محمد موسى دياب، فكرة الخطأ في اتفاقية فانسوفي، دار النهضة العربية، 1986، ص 122.

² محمد موسى دياب، مرجع سابق، ص 123.

المبحث الثالث: استبعاد مسؤولية الناقل الجوي

يهدف التنظيم القانوني لمسؤولية الناقل الجوي إلى تحقيق التوازن بين مصالح متلقي خدمة النقل في الحصول على تعويض مناسب عن الأضرار التي تلحق بهم وبين مصالح الناقلين الجويين في تحديد مسؤوليتهم تشجيعاً للاستثمارات في مجال الملاحة الجوية وسنتطرق في هذا المبحث إلى مطلبين، المطلب الأول: بطلان شروط الإعفاء وتحديد المسؤولية أما المطلب الثاني فسنتطرق إلى طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي.

المطلب الأول: بطلان شروط الإعفاء وتحديد المسؤولية

طبقاً للمادة 52 من القانون التجاري الجزائري، يجوز للناقل تحديد أو إعفاء مسؤوليته باتفاق مع المرسل في عقد النقل عن الهلاك أو التلف أو التأخير وهذا في الحالات التالية:

- تحديد مسؤوليته بسبب الضياع أو التلف بشرط أن لا يكون التعويض المقرر أقل بكثير من قيمة الشيء نفسه بحيث يصبح في الحقيقة وهمياً.
- إعفاؤه كلياً أو جزئياً من مسؤولية التأخير.
- يكون باطلاً كل اشتراط من شأنه أن يعفي الناقل كلياً من مسؤوليته عن فقدان الكلي أو الجزئي أو التلف.

ويتشترط لصحة تحديد المسؤولية أو الإعفاء منها أن لا يكون هناك خطأ عمدي أو جسيم مرتكب من قبل الناقل، أو من مستخدميه ويكون على المرسل أو المرسل إليه اثبات غش أو خطأه الجسيم¹

ويقع باطلاً كل شرط يقضي بإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية أو بتحديدتها بأقل من الحدود المنصوص عليها هذا التقنين، ويتضح من ذلك أنه لا يجوز للناقل الجوي اشتراط

¹ عمار عمورة، العقود والمحل التجاري في القانون الجزائري، دار الخلدونية، الجزائر، ص 110.

إعفائه من المسؤولية ويمتد بطلان شروط الإعفاء إلى جميع حالات مسؤولية الناقل الجوي (وفاة المسافرين، الأضرار البدنية التي تلحق به، هلاك أو تلف الأمتعة أو البضائع، التأخير).

كذلك يمتد البطلان إلى شرط الإعفاء من المسؤولية ليس فقط عن الأضرار التي تلحق بالأمتعة المسجلة، وإنما أيضا إلى المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالأمتعة الخفيفة نتيجة خطأ الناقل الجوي أو خطأ تابعيه.¹

ولا يجوز للناقل الجوي اشتراط تحديد مسؤوليته بأقل مما هو محدد في نصوص التقنين التجارية وإلا وقع الشرط باطلا ووجب الحكم للمضرور بالتعويض في ضوء الحدود القصوى للتعويضات المقررة قانونا.

ويقتصر أثر البطلان على شروط الإعفاء أو تحديد المسؤولية، ويبقى عقد النقل الجوي في ذاته صحيحا ومنتجا لآثاره ويترتب على بطلان الشروط خضوع العقد للأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل الجوي الواردة بالتقنين التجاري. ويراعى أن شروط العقد أو تحديد مسؤولية الناقل قد تكون مباشرة كأن يتفق على إعفاء الناقل من المسؤولية عن التأخير وقد تكون شروط الإعفاء غير مباشرة كاتفاق على نقل عبء الإثبات على عاتق المسافرين أو المرسل وبالتالي نزوله عن قرينة المسؤولية التي تثقل كاهل الناقل أو الاتفاق على تقصير مدى تقادم دعاوى مسؤولية الناقل الجوي.²

لم يذكر المشرع التجاري سوى اعتبار في حكم الإعفاء من المسؤولية كل شرط يكون من شأنه إلزام المسافرين أو المرسل إليه بدفع كل أو بعض نفقات التأمين ضد مسؤولية الناقل الجوي وكل شرط ينزل بموجبه المسافرين أو المرسل إليه لناقل عن حقوقه في التأمين ضد أخطار النقل، فمثل هذين الشرطين يؤديان في واقع الأمر إلى عدم تحمل الناقل الجوي لتبعة

¹ عبد القهار مقبل طه، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، (رسالة ماجستير منشورة)، جامعة صنعاء، اليمن، 2002، ص143.

² مرجع نفسه، ص 144.

المسؤولية الملقاة على عاتقه فمتى التزم متلقي خدمة النقل بدفع كل أو بعض أقساط التأمين ضد مسؤولية الناقل الجوي يسترد الناقل التعويض الذي دفع للمضرور من المؤمن أو يكون الأخير ملتزماً بدفعه مباشرة إلى المضرور، دون أدنى تحمل من قبل الناقل الجوي لنفقات التأمين الجوي. وإذا تنازل المسافر أو المرسل إليه عن حقوقه في التأمين إلى الناقل ويتحمل المؤمن وحده التعويض المقرر للمضرور مع حرمانه من الرجوع على الناقل المسؤول الذي أصبح صاحب الحق في التأمين الجوي، فإذا أخذنا في الاعتبار مدى المخاطر التي تحيط بقبض التعويضات من المؤمنين نظراً لاتساع نطاق التزامات المستأمنين يتبين لنا كيف يمكن لمثل هذه الشروط أن تفضي ليس فقط إلى عدم تحمل الناقل الجوي لتبعة المسؤولية وإنما أيضاً إلى صعوبة حصول المضرور على التعويض من المؤمن.¹

كما تجدر الإشارة إلى أن شروط الإعفاء أو تحديد المسؤولية قد يتفق عليها ابتداءً أي عند إبرام عقد النقل الجوي ولا شك في بطلان هذه الشروط التي تنقرر قبل وقوع الحادث الذي أفضى إلى الضرر، أما بالنسبة للمشرع التجاري فلم يميز بين الشرط الذي قد يتضمنه عقد النقل الجوي ابتداءً، وبين الشرط المعدل لأحكام العقد سواء أتى التعديل قبل وقوع الحادث أو بعده وإن كان يجوز للمضرور إبراء الناقل الجوي من التزاماته بالتعويض سواء بصفة كلية أو بصفة جزئية إلا أن الإبراء يتميز كتصرف قانوني يصدر عن الإرادة المنفردة عن الاتفاق على شروط من شأنها إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية أو تحديد هذه المسؤولية بأقل مما هو مقرر قانوناً.²

ويضاف إلى ذلك أن اشتراط الناقل بعد وقوع الحادث التزام متلقي خدمة النقل بأداء كل أو بعض نفقات التأمين، أو اشتراطه نزول متلقي خدمة النقل عن حقوقه في التأمين ضد أخطار النقل وذلك مقابل التزام الناقل بأداء التعويض إلى المضرور، سوف يفضي لا

¹ شامي محمد حسين، ركن الخطأ في المسؤولية المدنية، دار النهضة العربية، 1990، ص 197.

² مرجع نفسه، ص 199.

محالة إلى بطلان مثل هذه الشروط، ويؤدي إلى إعفاء أو تحديد مسؤولية الناقل الجوي سواء تقرر قبل وقوع الحادث أو بعده ومن شأن ذلك حماية متلقي خدمة النقل من مخاطر تفاوت المراكز الاقتصادية أو الواقعية بينه وبين الناقل الجوي، أما إبراء المضرور لناقل بمنأى عن أية مساومة بينهما فيكون صحيحاً ومنتجاً لأثره.¹

المطلب الثاني: طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي في تطبيقات السبب الأجنبي

وتطبيقات السبب الأجنبي التي واجهها التقنين التجاري هي القوة القاهرة والعيب الذاتي في الأشياء المنقولة وخطأ المضرور.

الفرع الأول: القوة القاهرة

القوة القاهرة هي حادث لا يمكن توقعه ودفعه وليس للناقل الجوي يد في حدوثه، ومن أمثلة القوة القاهرة الحوادث الطبيعية المفاجئة كالزلازل حال إقلاع الطائرة أو هبوطها، أو الصواعق الطبيعية التي تصيب الطائرة أثناء الطيران، ويعد كذلك من قبيل القوة القاهرة اندلاع حرب أو اضطرابات أمنية أو إضراب لم يتوقعه الناقل الجوي أو نشوب حريق، شريطة أن تتوافر في هذه الحوادث خصائص القوة القاهرة.²

ولكي تعد القوة القاهرة سبباً يعفي الناقل من المسؤولية أجمع الفقه على ضرورة توفر عنصرين في الواقعة المدعى بها طي تكون قوة القاهرة أو حادثاً فجائياً وهذا أن العنصران هما:

أولاً: عدم إمكان توقع الواقعة يجب ألا يكون في استطاعة الناقل توقعها لأنه إذا أمكن توقعها يعد الناقل مقصراً ومعيار التدابير الضرورية معيار موضوعي يقاس على ما يفعله الناقل الحريص إذا وجد في نفس الظروف والمكان ونوعية النشاط.

¹ شامي محمد حسين، مرجع سابق، ص 199.

² هاني دويدار، مرجع سابق، ص 208.

ثانياً: عدم إمكانية دفع الواقعة يجب أن تكون مستحيلة التوقع وكذلك يجب أن تكون مستحيلة الدفع ومعيار استحالة الدفع موضوع يقدر بمقدرة غيره من الناقلين العاديين إذا ما وجدنا في نفس الظروف كما أن معيار الاستحالة يعود إلى محكمة الموضوع، يثبت الناقل أنه اتخذ كل التدابير الضرورية ويبين الأسباب التي أدت إلى عدم إمكانية تقاضي الضرر، كما يمكنه أن يثبت أن الضرر كان سيقع حتماً سواء اتخذ تدابير أو لم يتخذها.¹

ومن جانب آخر نص المشرع التجاري على أنه لا يعتبر كذلك من القوة القاهرة الحوادث التي ترجع إلى وفاة تابعي الناقل فجأة أو إصابتهم بضعف بدني أو عقلي أثناء العمل ولو ثبت أن الناقل اتخذ الحيطة لضمان لياقتهم البدنية والعقلية ويؤكد الحكم المتقدم في مجال النقل الجوي التزام مستثمر الطائرة بتعيين أفراد الطاقم الجوي من الحائزين على الشهادات والإجازات التي تسمح لهم بقيادة الطائرة ووجوب إجراء الفحص الطبي لهؤلاء بصفة دورية، وإعداد برامج تدريبية لهم لضمان لياقتهم الصحية والمهنية، وعلى ذلك إذا نتج الحادث عن وفاة أحد أعضاء هيئة قيادة الطائرة أو إصابته بضعف بدني أو عقلي أثناء الطيران، يفترض معه إهمال مستثمر الطائرة في ضمان اللياقة الصحية اللازمة لسلامة الرحلة الجوية وهو افتراض لا يقبل إثبات العكس لما نص عليه المشرع التجاري من عدم اعتبار الحادث قوة القاهرة ولو أثبت الناقل اتخاذه الحيطة لضمان اللياقة البدنية والعقلية لقائدي الطائرة.²

الفرع الثاني: العيب الذاتي في الأشياء المنقولة

لا يسأل الناقل الجوي عما يصيب الأمتعة أو البضائع من هلاك أو تلف بسبب عيب فيها أو صفة لم يكن في مقدور الناقل إدراكها والمثال على ذلك أن تكون أمتعة المسافر قابلة للكسر لم يعلن المسافر لناقل هذه الصفة مما حال دون اتخاذ الناقل التدابير اللازمة

¹ هشام فضلي، مسؤولية الناقل الجوي، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2005، ص 179.

² هشام فضلي، مرجع سابق، ص 180.

لمنح وقوع الضرر، كذلك إذا كانت البضائع المنقولة قابلة لتلف بسبب ما يعترئها من عيب وتلفت رغم الظروف الطبيعية للنقل الجوي، فإن الناقل الجوي لا يسأل عن هذا التلف.

ويفترض في العيب الذاتي في الشيء محل النقل أنه لم يكن في مقدور الناقل الجوي إدراكه، أما إذا كان العيب ظاهراً له فقد رأينا من قبل أنه يحق لناقل فحص الأشياء المنقولة والتحفظ بشأن حالتها بكل ما يترتب على ذلك من آثار فعلية سبب المثال إذا تبين للناقل الجوي أو لأحد تابعيه أن بحقيبة المسافر تلف ظاهر له وجب عليه التحفظ حول هذا التلف حتى يدرء عنه مشقة إثبات أن الحقيبة كانت معيبة عند استلامه إياها من المسافر عند القيام.¹

الفرع الثالث: خطأ المضرور

في حالة إثبات الناقل الجوي أي الخسارة ترجع إلى المضرور أو مساهمة هذا الأخير فيها يمكن إعفاؤه من المسؤولية أو التحقيق منها من طرف الحصة القضائية المختصة، لذا أثبتت المعاهدة بقاعدة إسناد تحيل إلى قانون المحكمة المثار أمامها النزاع فيما يتعلق بتحديد أثر خطأ المتضرر وتوزيع المسؤولية بينه وبين الناقل، وانتقد الفقه موفق الاتفاقية بهذا الشأن حيث يرى أن تطبيق هذا النص سيؤدي إلى إصدار أحكام مختلفة في خطأ واحد عندما يرفع الدعوى أكثر من مدعى أمام أكثر من محكمة.²

أما قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 فلم تتضمن مفهوماً لخطأ الضحية ضمن نصوصه مما يجعلنا نذهب إلى القواعد العامة ويقصد بالمضرور في نقل الركاب المسافر نفسه بينما نقل البضائع يكون كل من المرسل أو المرسل إليه لا يمكن لهما رفع دعوى ضد الناقل ويمتد مفهوم المضرور إلى تابعي المرسل إليه يمكن أن يستغرق خطأ

¹ وضحة فلاح المطيري، مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب وفقاً للقانونين الكويتي والأردني والاتفاقيات الدولية، (رسالة ماجستير)، قسم القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، 2011، ص 86.

² محمد دمانة، مرجع سابق، ص 138.

الناقل الجوي أو ساهم معه في إحداث الضرر، وفي القانون المصري إذا أثبت الناقل الجوي أن الضرر يعود لخطأ المتضرر وهو السبب الوحيد للضرر فلا مسؤولية تقع على عاتقه، وبالتالي فلا يحكم عليه القاضي بتعويض ما لأن خطأ الناقل قد استغرق خطأ المتضرر في إحداث الضرر.

ففي هذه الحالة يأخذ المبدأ توزيع المسؤولية لكن اختلف الفقه في طرق توزيع المسؤولية فمنه من أخذ بنظرية التوزيع لجسامة الأخطار وهذا يعني أن القاضي ينقص من قدر التعويض بتوزيع المسؤولية بين الناقل والمتضرر كإسناد كل من الخطئين إلى الآخر، أما الجانب الآخر تأخذ بطريقة التوزيع وفقا لدور السببية بكل خطأ بمعنى أن المسؤولية تقسم بين المتضرر والناقل الجوي بقدر مساهمة كل منهما في إحداث الضرر.

ويتفرق خطأ المضرور وخطأ للناقل إذا كان الخطأ متعمدا من جانب الضحية كأن يلقي المسافر نفسه من الطائرة بغية الانتحار في مثل هذه الحالة يستطيع الناقل الجوي الإسناد إلى خطأ المتضرر لدفع المسؤولية في الدعوى التي أقامها عليه غيره.¹

المطلب الثالث: إثبات السبب الأجنبي ونفيه

الفرع الأول: إثبات السبب الأجنبي

يتعين على الناقل الجوي إقامة الدليل على أن السبب الأجنبي هو الذي أدى إلى عدم تحقق النتيجة المرجوة من النقل، وبهذا الإثبات يمكن للناقل دفع مسؤوليته عن الأضرار البدنية أو عن هلاك أو تلف الأمتعة أو البضائع، أو عن التأخير.

وتطبيقا لذلك يتعين على الناقل الجوي إثبات القوة القاهرة أو أن خطأ المضرور أو العيب الأجنبي من الوقائع يكون للناقل الجوي إقامة الدليل عليها بكافة طرق الإثبات، فمتى

¹ محمد دمانة، مرجع سابق، ص 139.

عجز الناقل الجوي عن إثبات السبب الأجنبي يظل مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بملتقي خدمة النقل، ومؤدى ذلك أن الناقل الجوي يتحمل تبعه السبب المجهول ذلك أنه مع بقاء السبب الذي أدى إلى وقوع الضرر.¹

والواقع أن تحمل الناقل الجوي تبعه السبب المجهول فيه حماية أكيدة لملتقي خدمة النقل ذلك أن هذه التابعة تقي المسافرين أو المرسل أو المرسل إليه من إهمال الناقل الجوي أو تابعيه الذي لا يتأتى له الكشف عنه مع بقاء مصدر لضرر مجهولاً، وفي مجال نقل الأشياء يبقى الناقل مسؤولاً عن هلاك الأشياء التي يعجز عن تبريرها وهو ما يؤدي إلى منع التحايل بالتصرف في تلك الأشياء ثم الإدعاء بهلاكها.

ونشير إلى أن قرينة المسؤولية التي تثقل كاهل الناقل الجوي تلزم ملتقي خدمة النقل لإثبات أي ضرر نشأ في فترة النقل الجوي، وفي مجال نقل الأشياء يكون إثبات تسلم الناقل لها بحالة جيدة ومطابقة للبيانات المذكورة في وثيقة النقل، ومن هنا تأتي أهمية تحفظ الناقل على حالة البضائع أو على عدم مطابقتها للبيانات المذكور في وثيقة النقل.²

الفرع الثاني: نفي إثبات السبب الأجنبي

أجاز المشرع التجاري للمدعى لمسؤولية الناقل الجوي أن يقيم الدليل على أن الضرر لم يحدث بسبب إحدى حالات السبب الأجنبي الذي أثبتتها الناقل، كما يستطيع إقامة الدليل على أن السبب الأجنبي لم يكن السبب الوحيد في إحداث الضرر وفي هذه الحالة يخفض التعويض نسبة الضرر الذي ينسب إلى الأمر الذي أثبتته الناقل الجوي والفرض الذي يواجهه المشرع التجاري هو الآتي أن يقيم ملتقي خدمة النقل الدليل على الضرر وعلى نشوئه في فترة النقل الجوي، فيقدم الناقل الجوي الدليل على توفر إحدى حالات السبب الأجنبي الموجبة

¹ رفعت الفخري، مرجع سابق، ص 168.

² مرجع نفسه، ص 169.

لدفع مسؤوليته مثل إقامة الدليل على خطأ المرسل في تغليف البضائع أو حزمها، ففي هذه الفرض يستطيع المرسل إقامة الدليل على أن الضرر الذي لحق ببضائع ولا يرجع إلى عيب التغليف أو الحزم فيحضر بذلك دليل الناقل الجوي على نفي رابطة السببية بين عدم تحقق النتيجة بسبب إنجاز النقل وبين الهلاك أو التلف الذي لحق ببضائع، ويترتب على ذلك أن يعود الناقل الجوي مسؤولاً عن الهلاك أو التلف دونما التزام على عاتق المرسل بإثبات السبب الحقيقي للضرر وبكيفية إثبات أن الضرر لا يرجع إلى عيب التغليف أو الحزم، ومع ذلك يلاحظ أن الواقع العملي يميل على المرسل إثبات سبب الضرر كخطأ الناقل الجوي أو أحد تابعيه حتى يتمكن من دحض دليل الناقل على نفي رابطة السببية.

ومن جهة أخرى يمكن لمتلقي خدمة النقل إقامة الدليل على أن السبب الأجنبي الذي أثبتته الناقل لم يكن السبب الوحيد الذي أدى لنشوء الضرر، فقد يساهم العيب في الحزم في تقادم قدر التلف الذي يلحق بالبضائع نتيجة سقوط جسم صلب عليها وغالباً ما يتم اللجوء إلى الخبراء الفنيين لتحديد مدى مساهمة الأسباب المتعددة في إحداث الضرر.¹

¹ محمد دمانة، مرجع سابق، ص 186.

الخاتمة

الخاتمة:

وأخيرا ما يمكن قوله، وكما رأينا هو أن عقد النقل الجوي يتميز بخصائص تميزه عن باقي العقود فهو عقد إذعان بالدرجة الأولى، وعقد رضائي أي لا يتطلب شكلية معينة ما عدا شكلية الإثبات، التي تتلخص في ثلاث وثائق وهي تذكرة سفر، بيان الأمتعة، ورسالة النقل الجوي، بالإضافة إلى انه يعتبر عقد تجاري بالدرجة الأولى مثله مثل عقد النقل البري. كما أن النقل الجوي ينقسم إلى جزئين جزء يسمى بـ " النقل الجوي الداخلي " وتحكمه القوانين الداخلية، وجزء آخر يسمى بـ " النقل الجوي الدولي " وتحكمه اتفاقيات وارسو والبروتوكولات المكملة له، بالإضافة إلى أن النقل الجوي يرتب التزامات على عاتق طرفيه، أي كل من الناقل والشاحن في عقد نقل البضائع، والناقل والمسافر في عقد نقل الأشخاص بالإضافة إلى هذه الالتزامات هناك حقوق تقابلها لكل من طرفي العقد.

إن الأسباب الثانوية التي تؤدي إلى دفع المسؤولية عن الناقل الجوي، بعد ان كانت قد تحققت مواجهته، سواء في القوانين الخاصة بالنقل الجوي أو في القواعد العامة.

وهذه الأسباب القانونية التي تعفي الناقل الجوي من مسؤوليته عن حادث يقع ويخلف آثاره الضارة بالمسافرين او الشاحن وهي القوة القاهرة، فعل الغير، خطأ المضرور، فعل المرسل، العيب الذاتي للبضاعة، والإلغاء من جهة ، واثبات انتفاء الأخطاء واثبات الخطأ في اتفاقية وارسو الدولية وغيرها من الأسباب في البروتوكولات والاتفاقيات اللاحقة بها، وكذلك الدفع بعدم قبول الدعوى وسقوطها بالتقادم من جهة أخرى.

من خلال ما تقدم بيانه في العرض السابق، يتبين لنا جليا وما تم استنتاجه ان مسؤولية الناقل الجوي ليست أبدية، ولا مطلقة فقد يتم إعفاءه من تلك المسؤولية إما كليا أو جزئيا والهدف من وراء كل ذلك تخفيف عبء المسؤولية المدنية عن كاهل الناقل، وما قد ينجم عنها من تعطيل للمصالح والتوقف عن تقديم الخدمات، وعرقلة الحياة التجارية، وكذلك

عدم مقدرة الناقل على تحمل التعويضات لوحده الناتجة عن المسؤولية فكما لاحظنا أن الناقل أو المرسل أو المسافر فقد يشتركان ويتقاسما المسؤولية والتعويض في حالة الخطأ المشترك، وعليه فإنه يجوز للناقل الجوي من خلال ما تم شرحه أن يدفع المسؤولية عن نفسه كلياً أو جزئياً وذلك بان يثبت أن الضرر الذي وقع كان نتيجة الوقائع لا دخل له فيها، وخارجة عن إرادته، إما على أساس إحدى الحالات التي نص عليها القانون كالقوة القاهرة، أو نتيجة خطأ المرسل أو المسافر أو نتيجة لعيب في المنقول نفسه، أو نتيجة لفعل الغير الخارجة عن العقد وذلك سواء تعلق الأمر بنقل البضائع أو الأشخاص حسب الحالة.

من كل ما سبق، وبعد الانتهاء من دراسة هذا الموضوع، المتعلق عقد النقل الجوي، نخلص للنتائج والتوصيات التالية:

النتائج:

- أن التشريعات الوطنية تميز فيما يتعلق بمسؤولية الناقل الجوي عن التأخير بين ما إذا كان الناقل قد حدد ميعادا، أي تنفيذ عقد النقل الجوي ، وفي هذه الحالة يعد التزامه بتحقيق نتيجة لا يعفيه من المسؤولية إلا إثبات السبب الأجنبي، ففي القانون الأمريكي يعد ضمانا لهذا الميعاد ويسأل عن التأخير أيا كان سببه.
- أن عبء الإثبات يقع على عاتق الناقل الجوي في دفع مسؤوليته، وذلك يثبت خطأ الراكب الجسيم أو غشه.
- أن التعويض الذي حدد اتفاق مونتريال 1966 لازال غير عادل بالنسبة للوفاة، وهذا بخلاف اتفاق مونتريال لسنة 1999 الذي وسع من مسؤولية الناقل الجوي الدولي، بأن شمل مسؤولية اتجاه الركاب واتجاه الأمتعة.
- 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 من قبل المحاكم.

التوصيات:

- صرف تعويض مبدئي مناسب في حالة وقوع الحادث، لحين الفصل في الدعوى المقامة، ويكون للمضروور الخيار إما عدم المضي قدما في رفع الدعوى ويكون التعويض مبدئي كافيا له، أو خيار إتمام الدعوى والمضي قدما فيها، وذلك للاتفاق عليها.
- أن تكون مسؤولية الناقل الجوي على أساس تحمل التابعة كون الطائرة آلة ميكانيكية تستعمل في ظروف خطيرة، أي أن تقام مسؤولية الناقل على أساس المسؤولية من قبل الشيء.
- ضرورة العمل على وضع قوانين خاصة تعالج أحكام النقل الجوي، في قوانين الطيران المدني في مختلف الدول، وبالتالي محاولة إعطاء النقل الجوي الداخلي نوع من الخصوصية، وفي نفس الوقت يجب ان تكون متناسبة مع أحكام النقل الجوي، في ظل اتفاقيات الدولة.
- إنشاء جهة تختص بتفسير نصوص اتفاقية وارسو 1929 وتعديلاتها، واتفاقية مونتريال 1999 وذلك من اجل دراسة الإشكالات القانونية التي يثيرها النقل الجوي سواء للبضائع أو الركاب.

قائمة المصادر والمراجع

قائمة المصادر والمراجع:

أولاً: الكتب

- 1) أبو زيد رضوان، القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، جمهورية مصر العربية، 1995.
- 2) أكرم ياملكي، القانون الجوي، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1997.
- 3) بوسعد سعيداني، النقل الجوي في القانون الجوي الجزائري، المعهد الوطني للقضاء، 2010.
- 4) ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، دار النهضة العربية، القاهرة، ط2، 1996.
- 5) ربضي عيسى غسان، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم، دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2011.
- 6) رفعت الفخري، الوجيز في القانون الجوي، جامعة عين الشمس، القاهرة.
- 7) عدلي أمير خالد، عقد النقل الجوي في ضوء قانون الطيران المدني الجديد، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، 1996.
- 8) عدلي أمير خالد ، أحكام مسؤولية الناقل الجوي، دار منشأة المعارض للنشر، 2000.
- 9) عمار عمورة، العقود والمحل التجاري في القانون الجزائري، دار الخلدونية، الجزائر.
- 10) شامي محمد حسين، ركن الخطأ في المسؤولية المدنية، دار النهضة العربية، 1990
- 11) محمد فريد لعريني، القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي والدولي، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، 1997.
- 12) محمد فريد لعريني و محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2003.

- 13) محمد موسى دياب، فكرة الخطأ في اتفاقية فارسوفي، دار النهضة العربية، 1986.
- 14) نبيل اسماعيل عمر، الوسيط في قانون المرافعات المدنية والتجارية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1999.
- 15) هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، دار الجامعة الجديدة للنشر، إسكندرية، 2000.
- 16) هشام فضلي، مسؤولية الناقل الجوي، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2005.

ثانياً: الرسائل والمذكرات

- 1) زبيدة لقرادة، مسؤولية الناقل الجوي في حالة وقوع حادث (حادثة تمنراست)، رسالة ماجستير، فرع العقود والمسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2011.
- 2) عبد القهار مقبل طه، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، رسالة ماجستير، جامعة صنعاء، اليمن، 2002.
- 3) محمد دمانة، دفع المسؤولية المدنية للناقل، رسالة دكتوراه، القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم الإسلامية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2011.
- 4) وضحة فلاح المطيري، مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب وفقاً للقانونين الكويتي والأردني والاتفاقيات الدولية، (رسالة ماجستير)، قسم القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، 2011.

ثالثاً: النصوص القانونية

- 1) اتفاقية مونتريال لسنة 1971، لقمع الاعمال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني.
- 2) اتفاقية مونتريال 1999، (اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي).
- 3) اتفاقية وارسو لسنة 1929، المعدلة ببروتوكول لاهاي.
- 4) اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي لسنة 1944.

5) قانون 10/05 المؤرخ في 25 يونيو 2005، المتضمن القانون المدني الجزائري.

من الأمر رقم 75-59 المؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق ل 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون التجاري، المعدل والمتمم.

6) قانون 06-98، المؤرخ في 27 جوان 1998، المتعلق بالطيران المدني الجزائري.

الفهـ رسـ

الفهرس

الموضوع:

الصفحة

- 2.....مقدمة
- 8..... الفصل الأول: ماهية عقد النقل الجوي
- 8.....المبحث الأول: مفهوم عقد النقل الجوي
- 8.....المطلب الأول: تعريف عقد النقل الجوي
- 9.....المطلب الثاني: خصائص عقد النقل الجوي
- 10.....الفرع الأول: عقد إذعان
- 11.....الفرع الثاني: عقد رضائي
- 12.....الفرع الثالث: عقد تجاري
- 13.....المطلب الثالث: إثبات عقد النقل الجوي
- 13.....الفرع الأول: وثائق عقد النقل
- 13.....أولاً: تذكرة السفر
- 15.....ثانياً: استمارة نقل الأمتعة:
- 17.....ثالثاً: خطاب النقل الجوي
- 20.....الفرع الثاني: حجية وثائق النقل في الإثبات
- 20.....المبحث الثاني: أنواع النقل الجوي
- 21.....المطلب الأول: النقل الجوي الداخلي

- 21.....الفرع الأول: تعريف النقل الجوي الداخلي.
- 22.....الفرع الثاني: القانون الواجب التطبيق على النقل الجوي الداخلي.
- 24.....المطلب الثاني: النقل الجوي الدولي.
- 24.....الفرع الأول: النقل الجوي الخاضع لاتفاقية وارسو.
- 24.....أولاً: أن يكون النقل دولياً وفقاً للاتفاقية.
- 26.....ثانياً: وجوب أن يكون النقل الجوي بمقابل.
- 27.....الفرع الثاني: النقل الجوي غير الخاضع لاتفاقية وارسو.
- 27.....أولاً: بالنسبة لنقل البريد.
- 28.....ثانياً: بالنسبة للنقل على سبيل التجارب الأولى.
- 29.....ثالثاً: بالنسبة للنقل الجوي في ظروف غير عادية.
- 30.....المبحث الثالث: آثار عقد النقل الجوي.**
- 30.....المطلب الأول: الإلتزامات الناشئة عن عقد نقل الأشخاص.
- 31.....الفرع الأول: إلتزامات الراكب.
- 31.....أولاً: إلتزام الراكب بدفع أجرة النقل.
- 31.....ثانياً: إلتزام الراكب باتتباع تعليمات الناقل.
- 32.....ثالثاً: حراسة الأمتعة.
- 33.....رابعاً: الإلتزام بحجز مكان على الطائرة.
- 33.....الفرع الثاني: الترتامات الناقل.

35.....	المطلب الثاني: الالتزامات الناشئة عن عقد نقل البضائع
35.....	الفرع الأول: التزامات المرسل
36.....	الفرع الثاني: التزامات المرسل اليه
39.....	الفصل الثاني: مسؤولية الناقل الجوي
39.....	المبحث الأول: نطاق مسؤولية الناقل الجوي وتطوره
40.....	المطلب الأول: أساس مسؤولية الناقل الجوي
40.....	الفرع الأول: أساس المسؤولية الناشئة عن عقد النقل الجوي التجاري
41.....	الفرع الثاني: أساس المسؤولية عن نقل الأمتعة الخفيفة
41.....	الفرع الثالث: أساس المسؤولية الناشئة عن عقد النقل الجوي المجاني
43.....	المطلب الثاني: تطور مسؤولية الناقل الجوي
43.....	الفرع الأول: مسؤولية الناقل الجوي وفقا لاتفاقية وارسو
44.....	الفرع الثاني: مسؤولية الناقل الجوي وفقا لبروتوكول لاهاي
45.....	الفرع الثالث: مسؤولية الناقل الجوي وفقا لبروتوكول غواتيمالا
46.....	الفرع الرابع: مسؤولية الناقل الجوي في بروتوكول مونتريال الرابع 1975
48.....	المبحث الثاني: حالات مسؤولية الناقل الجوي
48.....	المطلب الأول: المسؤولية من الأضرار البدنية
49.....	الفرع الأول: وقوع الحادث
50.....	الفرع الثاني: وقوع الحادث في فترة النقل الجوي

50.....	الفرع الثالث: الضرر الذي يصيب الراكب.....
51.....	المطلب الثاني: المسؤولية عن هلاك أو تلف الأمتعة أو البضائع.....
52.....	المطلب الثالث: المسؤولية عن التأخير.....
53.....	الفرع الأول: التأخير في الميعاد.....
54.....	الفرع الثاني: حدوث التأخير في فترة زمنية معينة.....
54.....	الفرع الثالث: الضرر الناشئ عن التأخير.....
55.....	المبحث الثالث: استبعاد مسؤولية الناقل الجوي.....
55.....	المطلب الأول: بطلان شروط الإعفاء وتحديد المسؤولية.....
58.....	المطلب الثاني: طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي في تطبيقات السبب الأجنبي.....
58.....	الفرع الأول: القوة القاهرة.....
59.....	الفرع الثاني: العيب الذاتي في الأشياء المنقولة.....
60.....	الفرع الثالث: خطأ المضرور.....
61.....	المطلب الثالث: إثبات السبب الأجنبي ونفيه.....
61.....	الفرع الأول: إثبات السبب الأجنبي.....
62.....	الفرع الثاني: نفي إثبات السبب الأجنبي.....
64.....	الخاتمة.....
68.....	قائمة المراجع.....
72.....	الفهرس.....